



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ»
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
του Ιωάννη Θωμά Πετρά
Α.Μ.: 7340010616020

**Η Δικαστική Πώληση Πλοίων και η Αναγνώρισή της από
Αλλοδαπές Έννομες Τάξεις**

Επιβλέποντες:

1. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ Λ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
2. ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Δ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ
3. ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ν. ΒΕΡΒΕΣΟΣ

Αθήνα, 07/12/2017

Copyright © Ιωάννης Πετράς, Δεκέμβριος 2017

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Ευχαριστίες

Στον αδελφό μου, Δημήτρη Πετρά, στους γονείς μου, Θωμά Πετρά και Ζωή Πέντζου & στη γιαγιά μου, Ιωάννα Πετρά: Σας είμαι ευγνώμων από τα βάθη της καρδιάς μου για όλη τη στήριξη και την αγάπη σας σε κάθε στάδιο της ζωής μου, μέχρι και τις μεταπτυχιακές σπουδές μου στη Νομική Σχολή Αθηνών. Χωρίς εσάς θα ήταν αδύνατον να φτάσω έως εδώ.

Στην επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής εργασίας μου, κυρία Λία Αθανασίου: Σας ευχαριστώ θερμά για την κατεύθυνση κατά τη συγγραφή της διπλωματικής εργασίας, καθώς και για τη συμβολή και εμπιστοσύνη σας, όποτε χρειάστηκε, τόσο ακαδημαϊκά, όσο και σε σχέση με τις διοργανώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης Νέων Νομικών Ελλάδος.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Γιώργο Θεοχαρίδη για την προθυμία αρωγής κατά την έρευνα της παρούσας θεματικής και τους κυρίους Χρήστο Τιμαγένη και Γιάννη Τιμαγένη για τη συνδρομή τους στο τμήμα της εργασίας που αφορά το Σχέδιο Διεθνούς Συμβάσεως της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πίνακας Συντμήσεων-Συντομογραφιών	5
Διάρθρωση & Σκοπός	5
Κεφάλαιο Α': Η δικαστική πώληση πλοίων διεθνώς	6
I. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ EN GENEI	7
II. ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ & ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	9
III. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	11
IV. ΑΝΕΠΑΡΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	15
Κεφάλαιο Β': Το Σχέδιο της Διεθνούς Συμβάσεως	17
I. Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΗΣ COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL (CMI)	17
1. Η ανάγκη για την υιοθέτηση μιας νέας διεθνούς συμβάσεως	17
2. Η πορεία των συνεδριάσεων & η ανατροφοδότηση από τις εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου: Τα πολλαπλά «Σχέδια Συμβάσεων» (Convention Drafts)	19
3. Ειδικά ζητήματα ρυθμίσεων	21
4. Η επιφυλακτική στάση του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας	24
II. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ	28
III. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ	31
IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ	36
1. Η απόκτηση «καθαρού τίτλου» από τον αγοραστή	36
2. Το πιστοποιητικό δικαστικής πωλήσεως	39
3. Υποχρεωτική σύμπραξη του νηολογίου & διαγραφή των εμπράγματων δικαιωμάτων που βαρύνουν το πλοίο	41
4. Αναγνώριση δικαστικής πωλήσεως πλοίου διεξαχθείσας σε έτερο συμβαλλόμενο ή μη κράτος	44
V. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΙΣΤΩΤΩΝ	46
1. Οι ειδοποιήσεις του άρθρου 3	46
2. Νομιμοποίηση προς αμφισβήτηση και δικαιοδοσία: Άρνηση & αναστολή αναγνώρισης	50
3. Επιφύλαξη δημοσίας τάξεως	51
Κεφάλαιο Γ': Η δικαστική πώληση πλοίων στην Ελλάδα και την Αγγλία	52
I. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ	52
1. Ελλάδα	52
2. Αγγλία	54
II. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	55
1. Ελλάδα	55
2. Αγγλία	57
II. ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΩΣ	58
1. Ελλάδα	58
i. Διατυπώσεις αναγκαστικής κατασχέσεως	58
ii. Στοιχεία και επιδόσεις εκθέσεως αναγκαστικής κατασχέσεως	61
iii. Συνέπειες Κατασχέσεως	62
iv. Κατάσχεση κατασχεμένου πλοίου	65
v. Αντικείμενα κατασχέσεως	66
vi. Εφαρμογή του ν.δ. 17-7/13-8-1923 «Περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών»	67
2. Αγγλία	68
III. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ	70
1. Ελλάδα	71
2. Αγγλία	74
i. Δύο διαδικασίες	74
ii. Διαταγή Πωλήσεως – Sale Order	76

iii. Δικαστική Πώληση – Judicial Sale	77
IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ	79
1. Ελλάδα	79
2. Αγγλία	79
V. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ – ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	81
1. Ελλάδα	82
2. Αγγλία	87
VI. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΔΙΑΞΕΛΘΕΙΣΑΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	91
1. Ελλάδα	95
2. Αγγλία	97
Συμπεράσματα	100
Πηγές - Βιβλιογραφία	101

Πίνακας Συντμήσεων-Συντομογραφιών

AM – Admiralty Marshal

CLC 1992 – Διεθνής Σύμβαση του 1992 περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρελαιοειδή

CMI - Διεθνής Ναυτική Επιτροπή

CPR – Civil Procedure Rules (Κανόνες Πολιτικής Δικονομίας)

IMO – Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

SCA – Senior Courts Act (Ανώτατος Νόμος περί Δικαστηρίων)

UNCTAD - Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη

ΑΚ – Αστικός Κώδικας

ΔΕΕ – Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ενώσεως

ΔΟΕ – Διεθνής Ομάδα Εργασίας

Ε.Ε. – Ευρωπαϊκή Ένωση

Ε.Σ. – Εκτελεστικό Συμβούλιο

ΚΔΝΔ – Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

ΚΙΝΔ – Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

ΚΠολΔ – Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας

Ν.Δ. – Νομοθετικό Διάταγμα

ΥΕΝ – Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Διάρθρωση & Σκοπός

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη μελέτη των δικαστικών πωλήσεων πλοίων διεθνώς και την αναγνώρισή τους από αλλοδαπές έννομες τάξεις, εστιάζοντας σε ένα πλέγμα ζητημάτων που εν πολλοίς δεν έχει βρεθεί στο επίκεντρο της έρευνας στο πεδίο του ναυτικού δικαίου τα τελευταία έτη, τόσο σε εσωτερικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Αναμφίβολα, η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει έναν εξαιρετικά σπουδαίο ρόλο στο διεθνές εμπόριο εν γένει, καθώς και κατ' εξοχήν στην εθνική μας οικονομία. Το κύριο μέσο αυτής της δραστηριότητας είναι το πλοίο, ένα περιουσιακό στοιχείων τόσο υψηλής αξίας, ώστε λόγω αυτού να έχει χαρακτηριστεί η ναυτιλία ως μία βιομηχανία «εντάσεως κεφαλαίου». Η υψηλή οικονομική σπουδαιότητα απαιτεί και μία ανάλογη ρύθμιση από το δίκαιο, προωθητική της ναυτιλιακής δραστηριότητας, διά της κατά το δυνατόν αποφυγής υπάρξεως ανασφάλειας δικαίου σε οποιοδήποτε σχετιζόμενο πεδίο. Εκ πρώτης όψεως, το ναυτικό δίκαιο διεθνώς είναι εμφανές πως έχει ενταχθεί σε μία μακρά προσπάθεια θεσπίσεως ομοιόμορφων ρυθμίσεων, προς τον σκοπό ακριβώς της διευκολύνσεως της ναυτιλιακής οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, αυτή η ομοιομορφία και η ασφάλεια δικαίου δεν έχει φθάσει στο επιθυμητό επίπεδο όσον αφορά τις δικαστικές πωλήσεις πλοίων διεθνώς.

Αυτή ακριβώς η προβληματική είναι που θα μας απασχολήσει στην παρούσα μελέτη. Στο πρώτο τμήμα της εργασίας, πραγματοποιείται μία σύντομη αναφορά στην έννοια της δικαστικής πωλήσεως πλοίων. Έπειτα, αναπτύσσεται περιληπτικά το διεθνές νομολογιακό ιστορικό της θεματικής και η προκύπτουσα ανασφάλεια δικαίου. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το Σχέδιο Διεθνούς Συμβάσεως της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής, με στοιχεία που αφορούν τις σημαντικότερες ρυθμίσεις του Σχεδίου, καθώς και το σύνολο της διαδρομής μέχρι την τελική κατάρτισή του. Επιπλέον, επιλέγεται το ελληνικό και το αγγλικό δίκαιο, δίκαια αντιπροσωπευτικά των οικογενειών του ηπειρωτικού και του κοινού δικαίου, προκειμένου να διενεργηθεί μία συγκριτική μελέτη των ρυθμίσεών τους στα επίδικα ζητήματα, από την εκκίνηση της αναγκαστικής εκτελέσεως έως την κατάταξη των απαιτήσεων και την αναγνώριση των αλλοδαπών δικαστικών πωλήσεων.

Κεφάλαιο Α': Η δικαστική πώληση πλοίων διεθνώς

Ι. Η έννοια της δικαστικής πωλήσεως πλοίων εν γένει

Επιχειρώντας να αποτυπώσουμε σε αδρές γραμμές την έννοια της δικαστικής πωλήσεως, παρατηρούμε πως αποτελεί έναν εκ των χρησιμοποιούμενων τρόπων από τον δανειστή, προκειμένου να ικανοποιήσει την απαίτησή του· συνηθέστερα την έσχατη λύση. Επί παραδείγματι, σε περίπτωση επικρατήσεως του δανειστή σε δικαστική διαδικασία και αποκτήσεως του εκτελεστού τίτλου της δικαστικής αποφάσεως, ο δανειστής έχει τη νομική δυνατότητα κατασχέσεως και αναγκαστικής πωλήσεως της περιουσίας του οφειλέτη, εφόσον εκείνος δεν αναλαμβάνει εκουσίως την πληρωμή της δικαστικώς βεβαιωθείσας οφειλής του.

Η επακολουθήσασα δικαστική πώληση του πλοίου, έπειτα από τη διενέργεια της κατασχέσεώς του, αποτελεί μία συνήθη πραγματικότητα και πρακτική στον κλάδο της ναυτιλίας. Πλήθος αιτιών οδηγούν στην κατάσχεση πλοίων σε διάφορες δικαιοδοσίες, οι οποίες σε πολλές των περιπτώσεων καταλήγουν στη δικαστική πώληση του πλοίου, προς τον σκοπό είτε της εκτελέσεως δικαστικής ή διαιτητικής αποφάσεως, είτε προκειμένου να ικανοποιηθούν ναυτικές απαιτήσεις, παρά την απουσία των αποφάσεων αυτών.

Η διαδικασία της δικαστικής πωλήσεως διέπεται από κανόνες δημοσιότητας και πολλαπλών γνωστοποιήσεων με διττό σκοπό: επιτεύξεως του μεγίστου δυνατού τιμήματος κατά τον πλειστηριασμό και γνώσεως αυτού από τους δανειστές του οφειλέτη, προσωπικούς και εμπράγματα, ώστε να αναγγείλουν τις απαιτήσεις τους¹. Λόγω του γεγονότος ότι το προκύπτον εκ της δικαστικής πωλήσεως χρηματικό ποσό δεν επαρκεί πάντοτε για την ικανοποίηση του συνόλου των απαιτήσεων, καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική η μεγιστοποίηση του προϊόντος του πλειστηριασμού, ούτως ώστε να υπάρξει η κατά το δυνατόν πληρέστερη ικανοποίηση των δανειστών.

Η αρμόζουσα διαδικασία που οφείλει να ακολουθηθεί πρέπει να πληροί ορισμένα κριτήρια και να τηρεί συγκεκριμένες εγγυήσεις. Η τήρηση αυτών των βασικών προδιαγραφών επιτάσσεται από το συμφέρον όλων των μερών, ήτοι του αγοραστή/υπερθεματιστή, του κυρίου του πλοίου, καθώς και των δανειστών. Η πιστή ακολουθήση της νόμιμης διαδικασίας είναι εξαιρετικής σημασίας, διότι σε αντίθετη περίπτωση υφίσταται ενεργός κίνδυνος για τον αγοραστή να βρεθεί

¹ Ένας επιπλέον λόγος, για τον οποίον απαιτείται η διενέργεια εκτεταμένων γνωστοποιήσεων, είναι διότι οι απαιτήσεις ενός περιουσιακού στοιχείου όπως το πλοίο δύνανται να προέρχονται από διάφορες περιοχές του κόσμου, όπου αυτό έχει ταξιιδέψει.

αντιμέτωπος με μία εκ νέου κατάσχεση του πλοίου, διεξαχθείσας προς την ικανοποίηση των δανειστών που δεν έλαβαν την αρμόζουσα γνώση της δικαστικής πώλησεως ή που αδικήθηκαν κατά τη συμμετοχή τους σε αυτή. Επομένως, η διαδικασία οφείλει να εγγυάται ότι όλοι οι δανειστές διαθέτουν τη δυνατότητα γνώσεως, ώστε να συμμετάσχουν στη διαδικασία αναγγέλλοντας τις απαιτήσεις τους και λαμβάνοντας μέρος στην διανομή του προϊόντος του πλειστηριασμού, βάσει βεβαίως των ισχυόντων κανόνων προτεραιότητας στην κατάταξη απαιτήσεων.

Συνεπώς, στον πυρήνα της επιτυχίας βρίσκεται η παραδοχή του εάν η διενέργειά της δικαστικής πώλησεως διευθετεί οριστικά το ζήτημα των εμπραγμάτων δικαιωμάτων στο πλοίο², ανοίγοντας το δρόμο για τη μεταβίβαση του πλοίου στις συναλλαγές χωρίς κανένα περαιτέρω εμπόδιο. Όπως είναι λογικό, η ανωτέρω εξάλειψη δύναται να επιτευχθεί μόνο μέσω της χορήγησης ενός «καθαρού τίτλου» κυριότητας (“clean title”) μέσω της δικαστικής πώλησεως, όπως θα δούμε με μεγάλη λεπτομέρεια στη συνέχεια.

Οι έννομες τάξεις διεθνώς, τηρουμένων των προϋποθέσεων που οι ίδιες θέτουν, αναγνωρίζουν την πραγματοποιηθείσα σε έτερη έννομη τάξη δικαστική πώληση πλοίου και την συνακόλουθη απόσβεση όλων των υφιστάμενων εναντίον του πλοίου απαιτήσεων, όπως λόγου χάρη των απαιτήσεων που εξασφαλίζονται διά υποθηκών και ναυτικών προνομίων. Ως αποτέλεσμα, η αποκτηθείσα από τον αγοραστή κυριότητα εμφανίζεται απαλλαγμένη από απαιτήσεις τέτοιας φύσεως. Ως σκοπός τίθεται η αναγνώριση της δικαστικής πώλησεως τουλάχιστον στην έννομη τάξη εκείνη, όπου βρίσκεται το νηολόγιο, στο οποίο το πλοίο είναι εγγεγραμμένο, ώστε να επιτευχθεί η μεταβίβαση της κυριότητας του αναγκαστικώς πωληθέντος πλοίου.

Απολύτως ευκρινείς είναι οι διαφορές μεταξύ της δικαστικής και της ιδιωτικής πώλησεως. Από τη μία πλευρά, στην ιδιωτική πώληση το πλοίο πωλείται από τον πλοιοκτήτη, ο οποίος είναι και εκείνος που λαμβάνει το πλήρες ποσό του τιμήματος από τον αγοραστή. Επιπλέον, η κυριότητα που αποκτά ο αγοραστής εμφανίζεται βεβαρημένη με τα τυχόν υφιστάμενα εμπράγματα δικαιώματα και τις απαιτήσεις των δανειστών που εξασφαλίζονται διά ναυτικού προνομίου. Από την άλλη πλευρά, στη δικαστική πώληση³ το τίμημα χρησιμοποιείται για την κάλυψη των

² Είναι σαφές ότι η δικαστική πώληση πλοίων, πέρα από την κεντρική λειτουργία της στο πεδίο των ναυτικών υποθηκών και προνομίων, χρησιμοποιείται και για την ικανοποίηση διά αναγκαστικής εκτελέσεως που πραγματοποιείται μέσω διαφόρων εκτελεστών τίτλων και βάσει κάθε είδους απαιτήσεων, λόγου χάρη απαιτήσεων προσωπικής ενοχικής φύσεως δίχως εξασφάλιση ή προνόμιο. Η θέση αυτή όμως δεν τυγχάνει απόλυτης εφαρμογής στο κοινό δίκαιο.

³ Ο αναγκαστικός πλειστηριασμός, γίνεται δεκτό πως αποτελεί πράξη της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως, σε αντίθεση με ορισμένες θεωρίες που στο παρελθόν εστίαζαν στη συμβατική του φύση, ως πώληση του ιδιωτικού δικαίου. Βλ. Π. Π. Γέσιου-Φαλτσή, *Εγχειρίδιο αναγκαστικής εκτελέσεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2011, σελ. 572.

απαιτήσεων των δανειστών⁴, διαμοιραζόμενο είτε συμμετρως είτε κατά προτεραιότητα, αναλόγως της φύσεως του προνομίου και της εξασφάλισης της κάθε απαιτήσεως, ενώ σε περίπτωση που υπερβαίνει τις απαιτήσεις των δανειστών και τις λοιπές δαπάνες των εξόδων της διαδικασίας, αποδίδεται στον κύριο του πλοίου. Ταυτόχρονα, η κυριότητα του πλοίου μεταβιβάζεται στον αγοραστή «καθαρή», με την εξάλειψη τυχόν επιβαρύνσεων, υπό την επιφύλαξη πάντοτε των ζητημάτων που ανακύπτουν όταν εμπλέκονται περισσότερες έννομες τάξεις στη δικαστική πώληση. Είναι εμφανές πως η δικαστική πώληση αποτελεί ένα αρκετά ελκυστικότερο και αποδοτικότερο τρόπο απόκτησης της κυριότητας του πλοίου

Τέλος, σε ορισμένες έννομες τάξεις η διενέργεια της δικαστικής πώλησεως δύναται να πραγματοποιηθεί και πριν από την απόκτηση τελεσίδικης δικαστικής αποφάσεως εις βάρος του κυρίου του πλοίου. Η παρεχόμενη αυτή δυνατότητα είναι απολύτως λογική. Πράγματι, το διανυθέν χρονικό διάστημα μέχρι την απόκτηση μιας τελεσίδικης δικαστικής αποφάσεως, αφορώσης την ουσία της υποθέσεως, αναγκαία καθιστά το πλοίο ανενεργό. Ως αποτέλεσμα, το πλοίο αδυνατεί να χρησιμοποιηθεί στις εμπορικές συναλλαγές και στερεί έσοδα από τον πλοιοκτήτη, τα οποία είναι αναγκαία για την αποπληρωμή των απαιτήσεων, ενώ λαμβάνει χώρα και μείωση της ίδιας της αξίας του⁵. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο επιτελεί μία αρνητική λειτουργία τόσο για τον πλοιοκτήτη, όσο και για τους διαθέτοντες απαιτήσεις εναντίον του πλοιοκτήτη, ιδίως για εκείνους εκ των δανειστών που δεν βρίσκονται σε ευνοϊκή θέση στη σειρά κατάταξης των απαιτήσεων.

II. Ανασφάλεια δικαίου & προεκτάσεις στη ναυτιλιακή οικονομία

Αποτελεί μία πραγματικότητα, ιδιαίτερα δυσχερής για όσους εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, είτε διά εμπορικών πράξεων είτε συμβουλευτικά, πως τα τελευταία χρόνια η ναυτιλιακή οικονομία βιώνει αρκετά περίπλοκες και αρνητικές διακυμάνσεις. Η ναυλαγορά συμπιέζει προς τα κάτω τις τιμές ναύλων, επηρεάζοντας άμεσα και σφοδρότατα τον προγραμματισμό των εσόδων των ναυτιλιακών εταιρειών. Η αγοραία αξία των πλοίων βαίνει μειούμενη και ζημιώνει εκείνους που επένδυσαν στην άνοδο της ναυτιλιακής οικονομίας. Παράλληλως, οι τράπεζες αποσύρουν⁶ τα χαρτοφυλάκιά τους από δραστηριότητες επενδύσεως

⁴ Η διενέργεια της δικαστικής πώλησεως του πλοίου και ο διαμοιρασμός του προϊόντος της πώλησεως, οδηγώντας στην ικανοποίηση των δανειστών, αποτελούν τις τελικές ενέργειες μίας δικαστικής διαδικασίας στρεφόμενης εναντίον του πλοίου.

⁵ Μία τέτοια ταχύτητα ικανή να αποτρέψει τη μείωση αξίας του πλοίου στερείται ουσίας, εάν ο εν δυνάμει αγοραστής υφίσταται ανασφάλεια λόγω της δυσμενούς προοπτικής αντιμετώπισης απαιτήσεων από την προγενέστερη εκμετάλλευση του πλοίου, κάτι που σαφώς έχει επίπτωση στην χρηματική προσφορά που είναι διατεθειμένος να θέσει στο πλαίσιο του πλειστηριασμού.

⁶ J. E. Pötschke, “Judicial sale of ships in Germany as an example for a civil law concept”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 143.

και δανειοδότησης ναυτιλιακών εταιρειών⁷, έχοντας υπ' όψιν την πρόσφατη αρνητική εμπειρία από την υπερβολική έκθεσή τους σε αυτές.

Μολονότι ουδείς μπορεί να ισχυριστεί πως ο εφοπλισμός και η ναυτιλία εν γένει δεν αποτελούν εξαιρετικά επικερδείς οικονομικές δραστηριότητες, εντούτοις δεν μπορούμε να αγνοήσουμε το βαρύ πλήγμα που έχει δεχθεί τα τελευταία έτη η ναυτιλιακή βιομηχανία, τις πολλές πτωχεύσεις και τις ακόμα περισσότερες ζημιογόνες ναυτιλιακές εταιρείες⁸. Ακριβώς σε αυτό το πλαίσιο οφείλουμε να εντάξουμε τα προβλήματα που αναφέρονται κατά την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων πλοίων διεθνώς. Κάθε πρόσωπο που σχετίζεται με τον κλάδο της ναυτιλίας, είτε από την πλευρά του επαγγελματία, είτε από την σκοπιά του ερευνητή, έχει αντικρίσει μία πλειάδα ανακύπτοντων ζητημάτων στο πεδίο της δικαστικής πώλησως πλοίων και ιδίως της αναγνώρισεως αυτών από αλλοδαπά δικαστήρια. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι το πλοίο αποτελεί το κύριο μέσο εξασφάλισεως των απαιτήσεων των πιστωτών της ναυτιλιακής επιχειρήσεως⁹, καθίσταται αναπόφευκτη η αναζήτηση και εξερεύνηση διόδων επιλύσεως αυτής περίπλοκης και μη φιλικής προς τη ναυτιλιακή δραστηριότητα νομικής πραγματικότητας.

Ιδιαίτερα εύστοχη, αγγίζοντας τον πυρήνα της προβληματικής της δικαστικής πώλησεως πλοίων, χαρακτηρίζεται η κρίση στην υπόθεση “Cerro Collorado” πως: «Κατά διαστήματα, σχεδόν κάθε πλοιοκτήτης επιθυμεί να λάβει χρηματικό δάνειο από την τράπεζά του, παραχωρώντας ως εξασφάλιση υποθήκη επί του πλοίου. Η αξία της ασφάλειας αυτής θα περιοριζόταν δραστικά, σε περίπτωση που κατά την πώληση του πλοίου από το δικαστήριο υφίστανται αμφιβολίες σχετικά με το εάν ο αγοραστής θα λάβει την κυριότητα ελεύθερη από κάθε βάρος και χρέος¹⁰».

Συνεπώς, η αναζήτηση υποψηφίων αγοραστών οφείλει να έχει ως εκκίνηση την παραδοχή πως πρέπει να υφίστανται οι απαραίτητες διαβεβαιώσεις ότι η μεταβιβασθείσα κυριότητα θα είναι ελεύθερη βαρών¹¹ οιασδήποτε φύσεως¹². Μολονότι το βέλτιστο είναι η δικαστική πώληση να

⁷ Η έκθεση των πέντε ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία μειώθηκε συνολικώς κατά 4,93% στα 8,721 δισ. δολάρια το 2016, σε σχέση με 9,173 δισ. δολάρια το 2015. Η ελληνική τράπεζα με το μεγαλύτερο ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο είναι η Τράπεζα Πειραιώς με 2,73 δισ. δολ., χωρίς τη συμπερίληψη της ακτοπλοΐας.

⁸ Οι ένδεκα από τις δώδεκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως που είχαν δημοσιεύσει την οικονομική τους κατάσταση στο τρίτο τρίμηνο του 2016 ανακοίνωσαν τεράστιες οικονομικές απώλειες, ενώ ταυτόχρονα αρκετές μικρότερες βρίσκονται πολύ κοντά στην πτώχευση.

⁹ Γ. Θεοχαρίδης, «Σχέση “άγρας δικαστηρίου” και σημαίας, κατά την ικανοποίηση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων επί πλοίου», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, τόμος 41, 2013, σελ. 390.

¹⁰ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, Athens, 2008, σελ. 6. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/11%20A%20Breif%20Discussion%20on%20Judicial%20Sale%20of%20Ships.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹¹ Οι ασφάλειες που έχουν ως αντικείμενο το πλοίο, εξαιρουμένης της περιπτώσεως που αυτές διατηρούνται με τη σύμφωνη γνώμη του αγοραστή, πρέπει να αποσβένονται μετά την πραγματοποίηση του πλειστηριασμού, την πληρωμή του τιμήματος και την συνακόλουθη μεταβίβαση της κυριότητας στον αγοραστή. Οι επιβαρύνσεις

αναγνωρίζεται και να παράγει τα πλήρη αποτελέσματά της σε ολόκληρο τον κόσμο, εντούτοις κατ' ελάχιστον πρέπει αναγνωρίζεται από το κράτος νηολογήσεως του πλοίου, καθώς και από τις έννομες τάξεις στις οποίες σκοπείται η αξιοποίηση του πλοίου.

Η μη αναγνώριση από το κράτος νηολογήσεως του πλοίου καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή τη διαγραφή της προηγούμενης εγγραφής του πλοίου σε αυτό το νηολόγιο, ούτως ώστε να μπορέσει ο νέος πλοιοκτήτης να να προχωρήσει στην καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο της αρεσκείας του. Η ομαλή αναγνώριση των αλλοδαπών δικαστικών πωλήσεων είναι εξαιρετικής σημασίας, διότι παρά την πραγματοποίησή τους, τα νηολόγια σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι πρόθυμα να αναγνωρίσουν τις έννομες συνέπειες αυτών των πωλήσεων, εάν η *lex registrationis* δεν τις αναγνωρίζει.

Επιπλέον, ίσως ακόμη μεγαλύτερα και σε κάθε περίπτωση περισσότερο περίπλοκα ζητήματα, δημιουργεί μία πιθανή καταχώρηση του πλοίου σε ένα νηολόγιο μίας χώρας, δίχως την διαγραφή του από το προηγούμενο νηολόγιο. Η κατάσταση αυτή αυτονόητα οδηγεί σε πολλαπλές εγγραφές του πλοίου σε περισσότερες χώρες, κάτι που ενδεχομένως αποτελεί παραβίαση του εθιμικού κανόνος του διεθνούς δικαίου, καθώς «αποτελεί στην πραγματικότητα εθιμικό κανόνα τους διεθνούς δικαίου, τώρα ενσωματωμένο στη σύμβαση των Βρυξελλών του 1967, πως σε περίπτωση αλλαγής της εθνικότητας του πλοίου, το πλοίο δεν δύναται να καταχωρηθεί σε νέο νηολόγιο, χωρίς την διαγραφή της καταχωρήσεώς του από το προηγούμενο νηολόγιο»¹³.

III. Νομολογιακά παραδείγματα

Σε σχέση με τη θετική λειτουργία που διαδραματίζει στη ναυτιλιακή βιομηχανία η αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων διεθνώς, ο δικαστής Hewson¹⁴ υπογράμμισε στην υπόθεση “Acrux” πως: «Το δικαστήριο αναγνωρίζει τις με τον αρμόζοντα τρόπο διενεργηθείσες δικαστικές πωλήσεις από αρμόδια ναυτικά δικαστήρια στην αλλοδαπή – είναι τμήμα της αμοιβαίας αβρότητας των εθνών και της συνεισφοράς στην εν γένει ευημερία του διεθνούς ναυτιλιακού

περιλαμβάνουν κάθε είδους υποθήκες, ναυτικά προνόμια και εν γένει ασφάλειες με αντικείμενο της ασφάλειας το ίδιο το πλοίο.

¹² Μετά την δικαστική πώληση πρέπει να παύει η ισχύς κάθε προηγούμενης συμφωνίας περί χρήσεως του πλοίου καθ' οιονδήποτε τρόπο, όπως λόγου χάρη συμφωνία ναυλώσεως ή χρηματοδοτικής μίσθωσης. Ακριβέστερα, οι συμβάσεις εξακολουθούν να ισχύουν, δεσμεύουσες όμως μόνο τον παλαιό κύριο του πλοίου.

¹³ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 15.

¹⁴ Η θέση του δικαστή Hewson φαίνεται να αποτυπώνει δύο προϋποθέσεις, οι οποίες τίθενται από τα αγγλικά δικαστήρια, ως προς την αναγνώριση αλλοδαπής δικαστικής πωλήσεως πλοίου. Ειδικότερα, ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να αποδίδεται στο ότι η δικαστική πώληση πρέπει να γίνεται με τον αρμόζοντα τρόπο (*proper sales*), καθώς και από αρμόδια δικαστήρια (*competent courts*).

εμπορίου»¹⁵. Τα μείζονα ζητήματα που ανακύπτουν από την εμπλοκή των διαφόρων εννόμων τάξεων αναφέρονται σε εκατοντάδες υποθέσεις κάθε χρόνο, με μερικές ωστόσο να έχουν ξεχωρίσει κατά καιρούς στη νομολογία του ναυτικού δικαίου, μεταξύ των οποίων είναι και εκείνες που θα ερευνήσουμε στην παρούσα ενότητα.

Εν πρώτοις, οι αναφορές σχετικά με την αμφισβήτηση των αποτελεσμάτων μιας δικαστικής πώλησεως διαθέτουν στον πυρήνα τους το ζήτημα εξεύρεσης της αρμοδιότητας κάποιου δικαστηρίου, που μπορεί να προβεί στην κρίση αυτή, προκειμένου να εκδικασθεί η διαφορά σε σχέση με την εγκυρότητα και την αναγνώριση των αποτελεσμάτων. Στην υπόθεση “Great Eagle”, η οποία αφορούσε δικαστική πώληση διεξαχθείσα σε κινεζικό δικαστήριο που χαρακτηρίστηκε ως το αποτέλεσμα συντονισμένων πράξεων εξαπάτησης, το δικαστήριο της Νοτίου Αφρικής, επί τη βάση της αρχής του “forum of convenience”, ανέφερε πως το αρμόζον forum σε αυτές τις περιπτώσεις είναι το δικαστήριο της χώρας, όπου η αμφισβητούμενη δικαστική πώληση αναπτύσσει τα αποτελέσματά της¹⁶.

Από την άλλη πλευρά, στην υπόθεση “Union”, εκτός από την έλλειψη ειδοποιήσεως που θα δούμε κατωτέρω, ο εγγεγραμμένος ενυπόθηκος δανειστής ισχυρίστηκε πως η δικαστική πώληση δεν ήταν σύμφωνη με το δίκαιο της Βορείου Κορέας. Το κινεζικό ναυτικό δικαστήριο έλαβε τη θέση ότι δεν βρισκόταν εντός της αρμοδιότητάς του η εξέταση του εάν η δικαστική πώληση του πλοίου από το δικαστήριο της Βόρειας Κορέας ήταν σύμφωνη με το βορειοκορεατικό δίκαιο. Αντιθέτως, υπογράμμισε πως η κρίση αυτή οφείλει να διενεργηθεί από ένα δικαστήριο της Βορείου Κορέας, βάσει του βορειοκορεατικού δικαίου. Το κινεζικό δικαστήριο εξέφρασε την αρχή ότι «κάθε κρατική κυριαρχία είναι ίση και καμία εξ αυτών δεν πρέπει να έχει δικαιοδοσία πάνω στην άλλη»¹⁷.

Όπως ήδη παρατηρήσαμε, είναι αλήθεια πως η έλλειψη ειδοποιήσεως των δανειστών κατά τη διαδικασία της δικαστικής πώλησεως αποτελεί μία εκ των μεγαλύτερων, αν όχι τη μεγαλύτερη, περιπλοκή που μπορεί να συμβεί στη διαδικασία. Ως αυτονόητο εν πολλοίς και σίγουρα ιδιαίτερα αναγκαίο και ορθό είναι ότι προτού διενεργηθεί η δικαστική πώληση του πλοίου πρέπει να πραγματοποιηθούν οι ειδοποιήσεις σε όλους του πιστωτές, καθώς και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εν γένει. Μία τέτοιου είδους περίπτωση αφορούσε η υπόθεση “Union”, όπου μία γαλλική τράπεζα ισχυρίστηκε ότι δεν εστάλη καμία ειδοποίηση σε αυτή, κατά την πώληση του πλοίου από δικαστήριο της Βορείου Κορέας, παρά το γεγονός ότι η τράπεζα διέθετε εγγεγραμμένη υποθήκη στο πλοίο, οδηγώντας έτσι στην αδυναμία της τράπεζας να συμμετάσχει

¹⁵ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 17-18.

¹⁶ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 18.

¹⁷ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 19.

και να λάβει το ποσό που της αναλογούσε από το προϊόν του πλειστηριασμού. Ως αποτέλεσμα, προφανώς και δεν μπόρεσε να πραγματοποιήσει οποιαδήποτε ενέργεια ως προς την προστασία της απαιτήσεώς της¹⁸.

Οι περιπλοκές κατά τη διαδικασία αναγνώρισεως αποτυπώνονται στη δικαστική διαμάχη μεταξύ της εταιρείας Goldfish Shipping SA και της τράπεζας HSH Nordbank AG. Η υπόθεση είναι χαρακτηριστική των διαφορετικών θέσεων που δύνανται να λάβουν τα δικαστήρια διεθνώς σε σχέση με την αναγνώριση των εννόμων συνεπειών της ίδιας δικαστικής πώλησεως. Η διαδικασία δικαστικής πώλησεως του πλοίου ξεκίνησε από την τράπεζα, η οποία αποτελούσε ενυπόθηκο δανειστή, ενώπιον δικαστηρίου της Πενσυλβάνια, εναντίον της εταιρείας Odin, πλοιοκτήτριας ενός πλοίου που έφερε την τουρκική σημαία, κατόπιν πτωχεύσεως της εταιρείας. Η Goldfish υπήρξε ο υπερθεματιστής στην εν λόγω δικαστική πώληση, αποκτώντας την κυριότητα του πλοίου αυτού απαλλαγμένη από κάθε βάρος (“free and clear of all liens, claims, and encumbrances”), σύμφωνα με την ίδια τη διατύπωση του δικαστηρίου¹⁹. Ωστόσο, το πλοίο έμεινε εγγεγραμμένο σε νηολόγιο της Τουρκίας με εγγεγραμμένη πλοιοκτήτρια την εταιρεία Odin, βάσει μίας αναμενόμενης και συνηθισμένης επίκλησης «αντίθεσης ως προς την δημόσια τάξη» από τα δικαστήρια της Τουρκίας. Συνεπώς, υπήρξε άρνηση αναγνώρισεως της δικαστικής πώλησεως, κρινόμενης ως παράνομης κατά το τουρκικό δίκαιο. Όταν το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι της Βαρκελώνης, η Odin προχώρησε στην κατάσχεση του πλοίου, αμφισβητώντας τη δικαστική πώληση που έλαβε χώρα στην Πολιτεία της Πενσυλβάνια, διά της επικλήσεως του επιχειρήματος πως διαθέτει ακόμα την κυριότητα του πλοίου, βάσει της εγγραφής στο τουρκικό νηολόγιο.

Παρά το γεγονός ότι άρθηκε η κατάσχεση του πλοίου λόγω της κατάθεσης εγγυήσεως από την πλευρά της Goldfish, το πλοίο κατασχέθηκε και πάλι στο λιμάνι της Ραβένας, λόγω του ότι η εγγύηση θεωρήθηκε μη επαρκής, κατόπιν αιτήσεως της Odin. Μολονότι τελικώς η κατάσχεση άρθηκε και σε αυτή την περίπτωση, η Goldfish υπέστη μεγάλες ζημίες εξαιτίας της χρονικής περιόδου off-hire που προκλήθηκε από τις απανωτές κατασχέσεις. Έπειτα από όλες αυτές τις δικαστικές διαδικασίες, η εταιρεία Goldfish εστράφη εναντίον της Τράπεζας Nordbank ενώπιον των δικαστηρίων της Πενσυλβάνια, με την αιτίαση ότι η τράπεζα παραβίασε τις υποχρεώσεις της, καθώς η πώληση δεν ήταν ελεύθερη από κάθε απαίτηση, παρά το ότι αυτό αναφερόταν στους όρους της πώλησεως²⁰. Τελικώς, το δικαστήριο έκρινε πως η εταιρεία Odin ήταν εκείνη

¹⁸ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 16.

¹⁹ L. Bleyen, *Judicial Sales of Ships: A Comparative Study*, Hamburg, Springer, 2015, σελ.154.

²⁰ Η Goldfish ισχυρίστηκε ότι η τράπεζα δεν πραγματοποίησε τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να διασφαλίσει την απόκτηση του καθαρού τίτλου από εκείνη, κάτι που ενισχυόταν από το γεγονός ότι η τράπεζα δεν είχε δώσει τη συγκατάθεσή της για να διαγραφεί η υποθήκη από το τουρκικό νηολόγιο.

που παρανόμως παρεμπόδιζε την κυριότητα της Goldfish, χωρίς να καταλογίσει κάποια παραβίαση υποχρεώσεων στην Τράπεζα. Επιπροσθέτως, ιδιαιτέρως ενδιαφέρουσα είναι και η ακόλουθη επισήμανση του δικαστηρίου της Φιλαδέλφεια. Το δικαστήριο υπογράμμισε πως το απλό γεγονός της μη διαγραφής ενός πλοίου από το νηολόγιό του δεν επηρεάζει το πραγματικό νομικό καθεστώς του πλοίου, όπως διαπλάστηκε από την αμερικανική δικαστική πώληση²¹.

Τέλος, μία ακόμη σημαντική υπόθεση αφορούσε απαίτηση της “Bridge Oil Limited” με αντικείμενο την πώληση και μεταφορά μίας ποσότητας καυσίμων σε ένα πλοίο που έφερε τουρκική σημαία, ονόματι “Aksu”. Μετά από μία διαδικασία σε πρωτοβάθμιο δικαστήριο της Τουρκίας η απαίτηση των καυσίμων εγγράφηκε στο τουρκικό νηολόγιο. Έπειτα, λόγω πτωχεύσεως της πλοιοκτήτριας, από ενέργεια του ενυπόθηκου δανειστή “Hamburgische Landesbank-Girozentrale” το πλοίο κατασχέθηκε και πωλήθηκε δικαστικώς στη Δανία, ελεύθερο μάλιστα από όλες τις απαιτήσεις, προνόμια και επιβαρύνσεις. Συνακόλουθα, το πλοίο μετονομάστηκε σε “Mega S” και εγγράφηκε στο νηολόγιο της Μάλτας, συνεχίζοντας την εμπορική του δραστηριότητα. Εντούτοις, κατασχέθηκε και πωλήθηκε δικαστικώς εκ νέου, στη Νότια Αφρική, λόγω πάλι πτωχεύσεως της νέας πλοιοκτήτριας. Όταν το πλειστηρίασμα διαμοιράστηκε από το δικαστήριο, η “Bridge Oil Limited” ισχυρίστηκε πως, αφενός μεν η απαίτησή της είναι ακόμα ισχυρή εναντίον του πλοίου διότι είναι ακόμη εγγεγραμμένο στο τουρκικό νηολόγιο, αφετέρου δε ότι βάσει του νοτιοαφρικανικού δικαίου η κατάταξη θα έπρεπε να προσδιοριστεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους νηολόγησης, ήτοι της τουρκικής νομοθεσίας²².

Εντούτοις, το δικαστήριο έκρινε πως οι συγκεκριμένες διατάξεις²³ αποτελούσαν διατάξεις αποκλειστικά συνδεδεμένες με τα έννομα αποτελέσματα μίας απαίτησης και ρυθμίζουσες την προτεραιότητα, ενώ δεν είχαν σχέση με τον προσδιορισμό της φύσεως της απαιτήσεως. Αντιθέτως, επεσήμανε πως η φύση της απαιτήσεως καθορίζεται σύμφωνα με την *lex fori*, κρίνοντας πως η εταιρεία δεν διαθέτει ναυτικό προνόμιο, διότι κατά το νοτιοαφρικανικό δίκαιο η απαίτηση καυσίμων δεν οδηγεί στην απόκτηση ναυτικού προνομίου. Τελικώς, το δικαστήριο υπογράμμισε επίσης πως το δίκαιο της σημαίας δεν είναι το τουρκικό δίκαιο, αλλά το δίκαιο της Μάλτας, καθώς κατόπιν της δικαστικής πώλησής στη Δανία το πλοίο αποκτήθηκε από τον αγοραστή διά ενός τίτλου ελεύθερου από κάθε επιβάρυνση²⁴.

²¹ L. Bleyen, σελ. 155.

²² L. Bleyen, σελ. 155.

²³ Η προμηθεύτρια καυσίμων επικαλέστηκε το Τμήμα 11(5) του νοτιοαφρικανικού νόμου (South African Admiralty Jurisdiction Regulation Act 105 of 1993) που αναφέρει πως «[...]Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο [...] η μεταξύ τους προτεραιότητα καθορίζεται σύμφωνα με τη νομοθεσία της σημαίας του πλοίου».

²⁴ L. Bleyen, σελ. 156.

Υπό το φως των ανωτέρω, παρατηρούμε πως η προβολή της μη εγκυρότητας της δικαστικής πώλησεως σε αλλοδαπό δικαστήριο αποτελεί ένα ακόμη όπλο κατά της αναγνώρισεως των αποτελεσμάτων της από την πλευρά εκείνων που δεν επιθυμούν την ανάπτυξη των αποτελεσμάτων αυτών. Αναμφίβολα, η επικρατούσα σήμερα νομική κατάσταση οδηγεί σε ανασφάλεια δικαίου, εκθέτοντάς τα μέρη μίας δικαστικής πώλησεως πλοίου σε εξαιρετικά δυσμενείς συνέπειες εκ της μη αναγνώρισεως των αποτελεσμάτων της, ιδιαιτέρως δε τον αγοραστή του πλοίου από τον πλειστηριασμό, ο οποίος φέρει τον κίνδυνο εκκινήσεως εναντίον του αξιώσεων επί τη βάση υπάρξεως προγενεστέρων της αγοράς ναυτικών προνομίων και ναυτικών υποθηκών. Ωστόσο, πέρα από τα διαφορετικά νομοθετικά καθεστώτα που διέπουν τη διαδικασία και την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων, εξαιρετικά σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η ρύθμιση κάθε κράτους σχετικά με την προτεραιότητα και την κατάταξη των απαιτήσεων σε μία τέτοιου είδους διαδικασία. Το γεγονός αυτό δεν αποκλείεται σε πολλές των περιπτώσεων να οδηγήσει έναν δανειστή στην προσπάθεια αμφισβητήσεως του κύρους της δικαστικής πώλησεως, είτε ευθέως, είτε διά της ενάρξεως νέας διαδικασίας προς ικανοποίηση της απαιτήσεώς του σε έτερη δικαιοδοσία, φιλικότερης προς αυτόν.

IV. Ανεπαρκές διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο

Οι ρυθμίσεις που διέπουν τη δικαστική πώληση πλοίων, σε αντίθεση με τις αντίστοιχες που ρυθμίζουν την κατάσχεσή τους, δεν έχουν βρεθεί στο επίκεντρο μίας διαδικασίας παραγωγής ομοιόμορφων κανόνων που να διέπουν το ζήτημα. Κατά το υφιστάμενο διεθνές και τα εθνικά νομικά πλαίσια, η αναγνώριση της δικαστικής πώλησεως πλοίου βασίζεται στην ύπαρξη διμερών ή πολυμερών συμφωνιών με αντικείμενο την αναγνώριση ή/και την εκτέλεση αλλοδαπών δικαστικών αποφάσεων, σύμφωνα με τις οποίες ζητείται σε δικαστήριο έτερου κράτους η αναγνώριση της δικαστικής πώλησεως πλοίου που διενεργήθηκε σε αλλοδαπό κράτος. Η ανυπαρξία τέτοιου είδους συμφωνιών οδηγεί στην ανυπαρξία δεσμευτικών υποχρεώσεων από την σκοπιά του διεθνούς δικαίου²⁵.

Ένας λόγος βεβαίως, για τον οποίον η δικαστική πώληση πλοίων δεν θεωρείτο ως αντικείμενο που χρήζει ρυθμίσεως διά αυτοτελούς διεθνούς συμβάσεως, είναι πως ορισμένες διατάξεις σχετιζόμενες με την αναγκαστική πώληση πλοίων βρίσκονται ήδη σε διεθνείς συμβάσεις· πρόκειται για την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993 & τις Διεθνείς Συμβάσεις των Βρυξελλών της 10-4-1926 και της 27-5-1967 "περί ενοποιήσεως κανόνων τινών αφορώντων στα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες". Σε διατάξεις που

²⁵ F. Smeele, "Towards universal recognition of foreign judicial sales of ships?", *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 182.

βρίσκουμε στις Συμβάσεις αυτές, υφίστανται ρυθμίσεις σχετικές με την γνωστοποίηση της αναγκαστικής πώλησεως και τα αποτελέσματά της²⁶.

Παρά το γεγονός πως στις Συμβάσεις περιλαμβάνονται κανόνες σχετιζόμενοι με τις καταχωρήσεις σε νηολόγια και τις διαγραφές καταχωρήσεων των πλοίων, έπειτα από αναγκαστικές πωλήσεις, εντούτοις είναι ζητούμενο το εάν αυτοί οι κανόνες αρμόζουν σε όλες δικαστικές πωλήσεις πλοίων²⁷. Αξίζει επίσης να επισημάνουμε το γεγονός πως οι Συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικές με την αρμοδιότητα στις υποθέσεις των δικαστικών πωλήσεων.

Το άρθρο 11 της Συμβάσεως του 1993 έχει τον τίτλο «Ειδοποίηση αναγκαστικής πώλησεως», ενώ και η Σύμβαση του 1967 στο άρθρο 10 διαθέτει συναφή ρύθμιση. Κριτήρια και προϋποθέσεις θέτει η Σύμβαση του 1993 και στο άρθρο 12, το οποίο προβλέπει τι πρέπει να τηρηθεί ούτως ώστε να εξαλειφθούν όλες οι εγγεγραμμένες υποθήκες και τα ναυτικά προνόμια από το πλοίο, έπειτα από την ολοκλήρωση της δικαστικής πώλησεως. Πρώτον, πρέπει κατά την στιγμή του πλειστηριασμού το πλοίο να βρίσκεται εντός της δικαιοδοσίας του κράτους όπου αυτός διενεργείται, ενώ δεύτερον, η πώληση οφείλει να διενεργείται βάσει της *lex loci executionis*, καθώς και βάσει των ρυθμίσεων των άρθρων 11 και 12 αυτής της Συμβάσεως.

Ωστόσο, εκ των δεκαοκτώ κρατών που είναι μέρη της Συμβάσεως ελάχιστα αποτελούν παραδοσιακά ναυτικά κράτη, με τη μειωμένη αυτή αποδοχή να εξηγείται λόγω του ότι η συγκεκριμένη Σύμβαση μειώνει τον αριθμό των ναυτικών προνομίων που έχουν προτεραιότητα έναντι των ναυτικών υποθηκών, προκειμένου να ενθαρρύνει τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση²⁸. Μειωμένης αποδοχής είναι και η Σύμβαση του 1926²⁹, για τον ακριβώς αντίθετο λόγο, δηλαδή της προβλέψεως μίας μακράς λίστας ναυτικών προνομίων, θίγοντας έτσι τη ναυτική πίστη και τη λειτουργία της τραπεζικής χρηματοδοτήσεως στη ναυτιλία³⁰.

²⁶ Οι ρυθμίσεις αυτές, θεσπίστηκαν βάσει της απόψεως πως: «Δεδομένου του γεγονότος πως η αναγκαστική πώληση είναι ο συνήθης τρόπος διά του οποίου οι υποθήκες, καθώς και τα ναυτικά προνόμια, εκτελούνται, οι διατάξεις για την αναγκαστική πώληση πλοίων βρήκαν το αρμόζον μέρος σε μία σύμβαση ναυτικών προνομίων και υποθηκών». Βλ. UN ESCAP, *Guide-lines for Maritime Legislations*, σελ. 262.

²⁷ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 16.

²⁸ G. Berlingieri, *The need of a Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition*, New York, 2016, σελ. 2. Διαθέσιμο από: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/GB%20%20MARITIME%20LAW%20STUDIES%20%20TRIBUTE%20TO%20AURELIO%20FERN%C3%81NDEZ%20CONCHESO\(2\).doc](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/GB%20%20MARITIME%20LAW%20STUDIES%20%20TRIBUTE%20TO%20AURELIO%20FERN%C3%81NDEZ%20CONCHESO(2).doc) (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

²⁹ Στη Σύμβαση είναι μέρη είκοσι οκτώ κράτη, δίχως όμως να περιλαμβάνεται μεταξύ αυτών κάποιο κράτος του κοινού δικαίου.

³⁰ R. Herber, "Protection of maritime creditors by maritime liens", 1^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η προστασία των ναυτικών δανειστών, Πειραιάς, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 1994, σελ. 349.

Γενικώς, οι ανωτέρω Διεθνείς Συμβάσεις ρυθμίζουν κυρίως το νομικό καθεστώς των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων στα πλοία, ενώ περιέχουν ελάχιστες αποσπασματικές διατάξεις όσον αφορά τις δικαστικές πωλήσεις πλοίων. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ανεπιτυχή προσπάθεια αποδοχής τους, καθιστά αναγκαία τη δημιουργία μίας νέας διεθνούς συμβάσεως, η οποία θα ρυθμίζει αποκλειστικά τη δικαστική πώληση πλοίων.

Κεφάλαιο Β': Το Σχέδιο της Διεθνούς Συμβάσεως

Ι.Η πρωτοβουλία της Comité Maritime International (CMI)

1.Η ανάγκη για την υιοθέτηση μιας νέας διεθνούς συμβάσεως

Η αναγνώριση από ένα κράτος μίας διενεργηθείσας σε έτερο κράτος δικαστικής πωλήσεως, ως έγκυρης και παράγουσας τα αποτελέσματά της, απαιτεί σχεδόν πάντοτε την τήρηση προϋποθέσεων, οι οποίες τίθενται από τα ίδια τα κράτη. Είναι εμφανές ότι σε αυτό το πεδίο η ύπαρξη μίας διεθνούς συμβάσεως θα αποτελέσει έναν πολύ σημαντικό παράγοντα ασφάλειας δικαίου, επί τη βάσει της ομοιομορφίας αυτών των κριτηρίων και προϋποθέσεων³¹. Τα μείζονα προβλήματα που αντιμετωπίζονται από τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία σε αυτόν τον τομέα, λόγω των ποικίλων ρυθμίσεων στις διάφορες έννομες τάξεις, δημιουργούν προβλήματα που αντιμετωπίζονται μόνο με ενιαίες λύσεις.

Όσον αφορά το πεδίο της ομοιομορφίας και ενοποίησης του ναυτικού δικαίου, καθώς και της ενασχόλησης με τη σχετιζόμενη ναυτιλιακή πρακτική, η CMI αποτελεί την αρχαιότερη διεθνή οργάνωση σε αυτόν τον τομέα³². Η συνεισφορά της τον τελευταίο αιώνα στην ενοποίηση και ομοιομορφία των κανόνων που διέπουν το ναυτικό δίκαιο διεθνώς είναι πραγματικά ανεκτίμητη³³.

³¹ J. Zhengliang Hu, "Comments and amendment proposals on the Second Working Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships?", *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 195.

³² J. Lux, *The CMI Draft Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: The Journey thus far*, New York, 2016, σελ. 1. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Paper%20of%20Jonathan%20Lux%20for%20CMI%20Conference%20in%20New%20York.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

³³ Διεθνείς συμβάσεις εξαιρετικής σημασίας οφείλουν τις απαρχές της επινόησης των ρυθμίσεών τους σε εργασίες που ξεκίνησαν από την CMI, σε ποικίλα θέματα που περιλαμβάνουν τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων, τη θαλάσσια μεταφορά, τον περιορισμό της ευθύνης, τη γενική αβάρια, τη θαλάσσια αρωγή και τις συγκρούσεις πλοίων, μέχρι και τον πρόσφατο σχεδιασμό των Κανόνων του Ρότερνταμ για λογαριασμό της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου.

Η Comite Maritime International (CMI), ή αλλιώς Διεθνής Ναυτική Επιτροπή, ιδρύθηκε το 1897 από πρόσωπα που αντιπροσώπευαν τόσο τον επιχειρηματικό κόσμο της ναυτιλίας όσο και κρατικούς αξιωματούχους, οι οποίοι έθεσαν ως στόχο την επίτευξη μίας ομοιομορφίας στο σχετιζόμενο με τη ναυτιλία τμήμα του διεθνούς δικαίου. Το πρώτο άρθρο του καταστατικού της CMI αποτυπώνει τον σκοπό της ενώσεως, ο οποίος συνίσταται στην «[...] συμβολή με όλα τα κατάλληλα μέσα και δραστηριότητες στην ενοποίηση του ναυτικού δικαίου σε όλες τις πτυχές του. Προς αυτό τον σκοπό, θα προωθεί την ίδρυση εθνικών ενώσεων ναυτικού δικαίου και θα συνεργάζεται με άλλους διεθνείς οργανισμούς». Αυτή τη στιγμή υφίστανται ως μέλη της CMI περισσότερες από πενήντα εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου σε ολόκληρο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένης βεβαίως και της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου.

Κατά την έρευνα των επιμέρους εθνικών νομοθεσιών, ανακύπτουν παρεκκλίσεις σε ζητήματα ουσιαστικού και δικονομικού δικαίου. Συνεπώς, είναι απαραίτητο ορισμένα ζητήματα να αφεθούν στην εφαρμογή του εθνικού δικαίου, εφόσον δεν δύναται να εξευρεθεί κοινός τόπος μεταξύ των κρατών. Διότι όσο κι αν αυτές οι αποκλίσεις θεωρηθούν μεγάλο ή μικρό πλήγμα στην επίτευξη της ομοιομορφίας του δικαίου, εντούτοις θα έχουν επιτύχει περισσότερα από μία διεθνή σύμβαση με πλήρως ενιαίους κανόνες, οι οποίοι ωστόσο δεν θα επικυρωθούν από καμία παραδοσιακά ναυτική χώρα. Η συνθετότητα των ζητημάτων που ανακύπτουν κατά την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων πλοίων σε αλλοδαπές έννομες τάξεις επιβάλλει την ρύθμιση από μία νέα σύμβαση κατά τρόπο ενιαίο και συνολικό και όχι αποσπασματικά, χωρίς να γίνεται εμπλοκή με άλλα ζητήματα όπως να ναυτικά προνόμια και οι ναυτικές υποθήκες³⁴.

Οι σκέψεις και η λογική που οδήγησε τους εμπνευστές και δημιουργούς αυτού του Σχεδίου στη συγγραφή και διάρθρωσή του, διατυπώνονται στις εισαγωγικές αιτιολογικές σκέψεις του. Εάν επιχειρούσαμε να συνοψίσουμε όλες αυτές τις σκέψεις σε μία πρόταση θα καταλήγαμε στο εξής: σκοπός είναι η προστασία του καλόπιστου αγοραστή με την ταυτόχρονη μέριμνα ως προς την εγγύηση της τηρήσεως των δικαιωμάτων και συμφερόντων όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Εξάλλου, ιδιαίτερο βάρος δίνεται και στη συνδρομή της εύρυθμης λειτουργίας της δικαστικής πωλήσεως πλοίων στη ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα. Η ύψιστη σημασία αυτού του σκοπού αποδεικνύεται από το γεγονός πως στις πρώτες δύο από τις συνολικά πέντε αιτιολογικές σκέψεις του προοιμίου γίνεται λόγος πως: «[...] οι ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της ναυτιλιακής χρηματοδότησης προϋποθέτουν πως η δικαστική πώληση πλοίων διατηρείται ως ένας αποτελεσματικός τρόπος για την εξασφάλιση και την αναγκαστική εκτέλεση [...]», ενώ

³⁴ Η υψηλή ποιότητα της έρευνας και του σχεδιασμού που πραγματοποιήθηκε από τη Διεθνή Ομάδα Εργασίας, όπως θα δούμε στη συνέχεια, κατέστησε δυνατή την αποφυγή οποιασδήποτε σύγκρουσης με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993.

παράλληλα επισημαίνεται πως οποιαδήποτε αμφιβολία στη διεθνή αναγνώριση της δικαστικής πωλήσεως και στις εγγραφές/διαγραφές του πλοίου στα νηολόγια, ενδέχεται να επιφέρει αρνητικές συνέπειες στην τιμή πωλήσεως του πλοίου κατά τον πλειστηριασμό.

2.Η πορεία των συνεδριάσεων & η ανατροφοδότηση από τις εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου: Τα πολλαπλά «Σχέδια Συμβάσεων» (Convention Drafts)

Κατά τη συζήτηση των πιθανών θεμάτων της Διασκέψεως των Αθηνών του 2008, αποφασίστηκε κατά τη συνεδρίαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου της CMI τον Μάιο του 2007 στο Ντουμπρόβνικ, πως θα ήταν ενδιαφέρουσα και χρήσιμη μία προκαταρκτική μελέτη των ζητημάτων που σχετίζονται με τη δικαστική πώληση πλοίων. Η προκαταρκτική αυτή μελέτη εντασσόταν στο πλαίσιο της αναζητήσεως νέων θεματικών έρευνας και νέων πεδίων δραστηριότητας από την πλευρά της CMI. Τελικώς, το Ε.Σ. αποφάσισε τη συμπερίληψή του ζητήματος στην ερχόμενη Διάσκεψη, ενώ η επιμέλεια των εγγράφων της συζήτησης ανατέθηκε στους Henry Hai Li and Benoit Goemans³⁵.

Στη Διάσκεψη των Αθηνών εκφράστηκε ενδιαφέρον για το ζήτημα από τμήμα των συμμετεχόντων, κάτι που οδήγησε το Ε.Σ. να συστήσει μία Διεθνή Ομάδα Εργασίας (International Working Group – IWG)³⁶, η οποία θα ερευνούσε τις νομικές πτυχές που σχετίζονται με τη δικαστική πώληση πλοίων. Ειδικότερα, θα ερευνούσε τα ζητήματα σε σχέση με την διεθνή αναγνώριση των αλλοδαπών δικαστικών πωλήσεων πλοίων, ενώ παράλληλα θα εξέταζε το κατά πόσον είναι αναγκαίο και εφικτό να υπάρξει μία διεθνής πράξη που θα ρυθμίζει αυτό το ζήτημα³⁷.

Η ανωτέρω διεργασία³⁸ οδήγησε το Σεπτέμβριο του 2009, κατά τη συνεδρίαση της ΔΟΕ στο Ρότερνταμ εξ αφορμής της Τελετής Υπογραφής των Κανόνων του Ρότερνταμ, στην συζήτηση σχετικά με τα πιθανά ζητήματα που θα καλυφθούν από ένα μελλοντικό ερωτηματολόγιο. Ένα σχέδιο ερωτηματολογίου υποβλήθηκε έπειτα στο Ε.Σ., το οποίο μετά από τροποποιήσεις της ΔΟΕ, βάσει των παρατηρήσεων και προτάσεων του Ε.Σ., δόθηκε στην τελική του μορφή (“CMI

³⁵ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, Hamburg, 2014, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/14%20IWG%20REPORT%20ON%20PREPARATION%20OF%20THE%20DRAFT%20CONVENTION%20ON%20JSS.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

³⁶ Η CMI συνέστησε την ΔΟΕ υπό την προεδρία του Henry Li, Αντιπροέδρου της Κινεζικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, η οποία συνεδρίαζε σε τακτά διαστήματα, καθώς και κατά τη διάρκεια των Διασκέψεων της CMI.

³⁷ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 2.

³⁸ Στο επίκεντρο της Διεθνούς Ομάδας Εργασίας τέθηκε η έρευνα των σχετικών νόμων και πρακτικών που υφίστανται στις διαφορετικές δικαιοδοσίες, συλλέγοντας και αναλύοντας υλικό αφορόν το ζήτημα της αναγνώρισεως των δικαστικών πωλήσεων πλοίων.

Questionnaire”) στις Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου προκειμένου να το συμπληρώσουν και να εκφράσουν τις παρατηρήσεις τους στα ζητήματα που θίγει³⁹.

Η ανωτέρω προκαταρκτική μελέτη διαπίστωσε πως η θεματική που περιλαμβάνει τα ζητήματα που σχετίζονται με τη δικαστική πώληση πλοίων αποτελεί ένα εκτενές πεδίο και κατέδειξε μία σειρά προβλημάτων που έχουν αντιμετωπιστεί από τη διεθνή ναυτιλία στο πεδίο αυτό, ιδιαίτερα κατά την αναγνώριση της δικαστικής πώλησεως από αλλοδαπό δικαστήριο. Στη συνέχεια, αποφασίστηκε το θέμα της δικαστικής πώλησεως να περιληφθεί στην Διάσκεψη των Αθηνών, που έλαβε χώρα το 2008⁴⁰.

Κατά τη Διάσκεψη στο Μπουένος Άιρες τον Οκτώβριο του 2010, υπήρξε μία συνεδρία διάρκειας μισής ημέρας, σε αντίθεση με την μόλις μία ώρα που είχε αφιερωθεί για τη συζήτηση της δικαστικής πώλησεως πλοίων στη Διάσκεψη των Αθηνών, όπου συζητήθηκαν αναλυτικά οι είκοσι τρεις απαντήσεις που ελήφθησαν από τις Εθνικές Ενώσεις για το ερωτηματολόγιο. Έπειτα, η Ε.Σ. ενέκρινε την έκθεση για το ζήτημα που προετοιμάστηκε από τη ΔΟΕ και της έδωσε εντολή να προετοιμάσει ένα σχέδιο⁴¹ μίας διεθνούς πράξεως που θα θέτει τις βασικές προϋποθέσεις για την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων πλοίων που έχουν διενεργηθεί στην αλλοδαπή. Το πρώτο σχέδιο (draft) της Συμβάσεως καταρτίστηκε από τη ΔΟΕ και διαμοιράστηκε στις Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου στις 8 Αυγούστου 2011, υπό τον τίτλο “Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”. Αντιστοίχως, τον Μάιο του 2012 το δεύτερο Σχέδιο Συμβάσεως δόθηκε στην διάθεση των Εθνικών Ενώσεων, προκειμένου να θέσουν επί αυτού τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις τους⁴².

Κατά τη Διάσκεψη του Πεκίνου οι εκπρόσωποι των Εθνικών Ενώσεων αφιέρωσαν τρεις ολόκληρες ημέρες για τη συζήτηση του σχεδίου, μία εξαιρετικά μεγάλη πρόοδος σε σχέση με τη μισή ημέρα και την μία ώρα (!) που είχε απασχολήσει το ίδιο ζήτημα την CMI στις προηγούμενες Διασκέψεις. Η ΔΟΕ παρουσίασε στο σώμα ένα έγγραφο τιτλοφορούμενο “A Proposed Draft International Convention on Recognition of the Foreign Judicial Sales of Ships”, γνωστό και ως “Beijing Draft”, ήτοι Προταθέν Σχέδιο Διεθνούς Συμβάσεως για την Αναγνώριση των Αλλοδαπών Δικαστικών Πωλήσεων Πλοίων. Αξίζει να αναφερθεί πως η ψήφιση του Σχεδίου αναβλήθηκε σε εκείνη τη Διάσκεψη, λόγω του ότι πολλοί εκπρόσωποι ανέφεραν πως

³⁹ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 3.

⁴⁰ H. Li, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, σελ. 1.

⁴¹ Το Σχέδιο αυτό θα δημιουργείτο βάσει του προτύπου της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης του 1958 περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων.

⁴² H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 3-4.

δεν είχαν την απαραίτητη εντολή από τις Εθνικές τους Ενώσεις και πως επιθυμούσαν να τους δοθεί η ευκαιρία για περαιτέρω παρατηρήσεις και σχολιασμό⁴³.

Κατά τη διάρκεια της συναντήσεως στο Πεκίνο, αποφασίστηκε και η εισαγωγή ενός προοιμίου στο Σχέδιο Συμβάσεως, το οποίο θα αποτελούσε μία συνδρομή ως προς την ομοιόμορφη και ενιαία ερμηνεία των διατάξεων από τους εφαρμοστές και μελετητές του δικαίου, διαμέσου συγκεκριμένων καθοδηγητικών αρχών και σκέψεων, τις οποίες εκθέτουν ως κεντρικής σημασίας σε αυτό το προοίμιο οι σχεδιαστές της Συμβάσεως⁴⁴.

Κατά τη Διάσκεψη της CMI στο Δουβλίνο και μετά την κατάθεση των γραπτών παρατηρήσεων από τις Εθνικές Ενώσεις, δώδεκα τον αριθμό, αποφασίστηκε ότι η ΔΟΕ θα προετοίμαζε μία Τελική Έκθεση για το ζήτημα της Συμβάσεως, συμπεριλαμβανομένης μίας καταρτίσεως της τελικής μορφής του Σχεδίου Συμβάσεως, έτσι ώστε να συζητηθεί και να ψηφιστεί στην επόμενη Διάσκεψη στο Αμβούργο το 2014⁴⁵.

Τον Ιούνιο του 2014 στο Αμβούργο η ΔΟΕ συνεδρίαζε συνεχώς προκειμένου να ολοκληρώσει τις τελευταίες διορθώσεις. Ακολούθως, το Σχέδιο Διεθνούς Συμβάσεως προτάθηκε προς υιοθέτηση από την Συνέλευση της CMI που συνεδρίασε την 17^η Ιουνίου 2015. Τελικώς, η πρόταση αυτή, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Κινεζική Ένωση Ναυτικού Δικαίου και υποστηρίχθηκε από την Ένωση Ναυτικού Δικαίου Αυστραλίας & Νέας Ζηλανδίας, έγινε αποδεκτή με είκοσι τέσσερις θετικές ψήφους και δύο αποχές από τις Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου⁴⁶.

Το ψήφισμα που υιοθετήθηκε στη Συνέλευση της CMI επισημαίνει πως: «Η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή εγκρίνει το κείμενο του Σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως για την Αναγνώριση Αλλοδαπών Δικαστικών Πωλήσεων Πλοίων (γνωστό και ως «Σχέδιο Πεκίνου») προς υποβολή σε κατάλληλο διακυβερνητικό ή διεθνή οργανισμό, όπως κρίνει το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής, για την εξέταση και υιοθέτησή του [...]»⁴⁷.

3. Ειδικά ζητήματα ρυθμίσεων

⁴³ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 4.

⁴⁴ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the Beijing Draft: A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 220.

⁴⁵ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 5.

⁴⁶ G. Berlingieri, σελ. 3.

⁴⁷ J. Lux, σελ. 2.

Τρία είναι κυρίως τα ενδιαφερόμενα μέρη στη δικαστική πώληση πλοίων, για τα οποία λαμβάνει μέριμνα το Σχέδιο Συμβάσεως. Εν πρώτοις, είναι ο αγοραστής (ή ο επόμενος αγοραστής) του πλοίου εκ του πλειστηριασμού, ο οποίος λαμβάνει έναν «καθαρό τίτλο» κυριότητας από τη δικαστική πώληση. Ο τίτλος αυτός δεν επιβαρύνεται από προγενέστερες απαιτήσεις επί τη βάσει ναυτικών προνομίων και υποθηκών και αναγνωρίζεται με αυτή την ισχύ στην αλλοδαπή, δυνάμενος να οδηγήσει στη διαγραφή και την επανεγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο της επιλογής του αγοραστή. Επιπλέον, στο επίκεντρο του Σχεδίου βρίσκονται ο προηγούμενος κύριος του πλοίου, ο οποίος χρησιμοποιεί το προϊόν του πλειστηριασμού για την εξόφληση των χρεών του, καθώς και οι δανειστές με απαιτήσεις που εξασφαλίζονται από ναυτικό προνόμιο ή ναυτική υποθήκη, οι οποίοι ικανοποιούνται από το προϊόν του πλειστηριασμού.

Οι δύο τελευταίες κατηγορίες ευνοούνται από την αύξηση της αξιοπιστίας του τίτλου κυριότητας, καθώς με αυτό τον τρόπο αυξάνεται το ποσό που ένας υποψήφιος αγοραστής είναι διατεθειμένος να δαπανήσει για την αγορά του πλοίου στον πλειστηριασμό, αυξάνοντας συνακόλουθα και το προϊόν του πλειστηριασμού. Επιπροσθέτως, στους δανειστές παρέχεται νομική διέξοδος αμφισβήτησεως της μη νομίμως διενεργηθείσας δικαστικής πωλήσεως ή ενστάσεως κατά την εγγραφή του πλοίου σε νηολόγιο στο όνομα ενός κακόπιστου αγοραστή, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και προθεσμίες.

Από την άλλη πλευρά, η χρησιμοποιούμενη γλώσσα του Σχεδίου αποτέλεσε αντικείμενο συζητήσεως σε πολλαπλά επίπεδα. Σαφώς και υπήρχε η κοινή συμφωνία όλων ότι η γλώσσα του Σχεδίου θα είναι η αγγλική γλώσσα· η επιλογή αυτή δεν αμφισβητήθηκε ποτέ. Ωστόσο, ένα πρώτο ζήτημα που τέθηκε από νωρίς, αφορούσε ορισμένες ορολογιακές επιλογές της ΔΟΕ. Πράγματι, υπήρξαν λέξεις και νοηματικές επινοήσεις, τις οποίες όφειλε η ΔΟΕ να λάβει υπ' όψιν κατά τη χρησιμοποίησή τους στο κείμενο του Σχεδίου, διότι υφίστατο το ενδεχόμενο προβλημάτων κατά τις μελλοντικές προσπάθειες μετάφρασης του Σχεδίου και κατ' επέκταση της Διεθνούς Συμβάσεως. Υπήρχε γενικότερα μία αντίληψη ότι τμήμα της γλώσσας του κειμένου δεν χρησιμοποιείτο ευρέως σε Διεθνείς Συμβάσεις, κάτι που θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί στα μελλοντικά σχέδια⁴⁸.

Έπειτα από μία υπενθύμιση από τη Γαλλική Ένωση Ναυτικού Δικαίου πως η γαλλική αποτελεί μία εκ των δύο επισήμων γλωσσών της CMI, η Βελγική Ένωση Ναυτικού Δικαίου εξέφρασε την άποψη πως το Σχέδιο Συμβάσεως πρέπει να συγγραφεί όχι μόνο στην αγγλική, αλλά και στη

⁴⁸ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, *Report by the IWG on the proceedings of the CMI International Sub Committee on the Judicial Sale of Ships*, Dublin, 2013, σελ. 3. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/13%20IWG%20Report%20on%20ISC%20Meeting%20on%20JSS%20at%20Dublin.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

γαλλική γλώσσα. Μάλιστα, η γαλλική αντιπροσωπεία διευκρίνισε ότι η πρόταση αυτή δεν έχει σχέση με κάποιον ανταγωνισμό γλωσσικών επιρροών, ο οποίος «έχει χαθεί απολύτως εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα», όπως χαρακτηριστικά ανέφεραν. Η πρόταση είχε ως επίκεντρο και αιτιολόγηση την παραδοχή της υπάρξεως αντικρουόμενων ζητημάτων μεταξύ ηπειρωτικού και κοινού δικαίου, όσον αφορά το πεδίο ρυθμίσεως του Σχεδίου Συμβάσεως. Συνεπώς, με την συγγραφή του Σχεδίου σε δύο επίσημες γλώσσες⁴⁹, οι διαφορές αυτές θα μπορούσαν να εντοπιστούν και να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά⁵⁰.

Η Γαλλική Ένωση μάλιστα πραγματοποίησε μία μετάφραση του «Σχεδίου του Πεκίνου», την οποία και κατέθεσε, σημειώνοντας ωστόσο δυσχέρειες στη μετάφραση λόγω της αρνητικής μορφής στην οποία εκφράζονται αρκετές έννοιες του Σχεδίου, καθώς και εξαιτίας της υπάρξεως ασυνήθιστων εννοιών, όπως λόγου χάρη η έννοια του “Deficiency Amount”, η ακριβή μετάφραση της οποίας δεν έβγαζε νόημα στη γαλλική γλώσσα. Στο πλαίσιο αυτό, κριτική ασκήθηκε από τη γαλλική αντιπροσωπεία σε σχέση ακόμα και με την ύπαρξη ιδιαίτερων ορισμών σε αυτό το Σχέδιο Συμβάσεως, κάτι που το χαρακτηρίζει ως «ασυνήθιστο», ενώ παράλληλα παρατηρεί ότι τέτοιου είδους ορισμοί δεν βρίσκονται σε συναφείς⁵¹ συμβάσεις⁵².

Αναντίρρητα, μία Διεθνής Σύμβαση τέτοιου είδους, η οποία φιλοδοξεί να αφήσει έναν ιδιαίτερο αντίκτυπο στην ναυτιλιακή οικονομία, δεν θα μπορούσε να παραβλέψει τις απόψεις και σκέψεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αναγνωρίζοντας λοιπόν αυτό το γεγονός, η ΔΟΕ πρότεινε να δοθεί το αποτέλεσμα των εργασιών της προς παρατηρήσεις στους κλάδους της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και της πλοιοκτησίας. Επιπλέον, αναγνώρισε πως οι Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου πρέπει να ενημερώσουν τις τοπικές, περιφερειακές, αλλά και διεθνείς αρχές σχετικά με την ύπαρξη και το περιεχόμενο του Σχεδίου⁵³.

Αξίζει να αναφερθεί το γεγονός πως αυτή η πρόθεση δημιουργίας μίας νέας Διεθνούς Συμβάσεως δεν ήταν πρόθεση όλων των Εθνικών Ενώσεων Ναυτικού Δικαίου, λόγω της υπάρξεως των άρθρων 11 και 12 της Συμβάσεως του 1993 που θεωρείτο ότι καλύπτει την

⁴⁹ Η αντιμετώπιση των διαφορών μεταξύ κοινού δικαίου και ηπειρωτικού δικαίου δεν μπορεί να επιτευχθεί με τη συγγραφή του Σχεδίου μόνο στην αγγλική γλώσσα, καθώς με αυτό τον τρόπο απλά μετατίθεται το πρόβλημα στις επόμενες μεταφράσεις, κάτι που οδηγεί σε πολύ δυσχερέστερα προβλήματα.

⁵⁰ Belgian Maritime Law Association, *Belgium MLA Comments on Beijing Draft*, Antwerp, 2013, σελ. 1. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/68%20Belgium%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

⁵¹ Δηλαδή τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993 και τη Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων.

⁵² French Maritime Law Association, *Judicial Sales: Comments on the Beijing Draft*, Paris, 2013, σελ. 1. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/610%20French%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

⁵³ H. Li, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, σελ. 6-7.

ρύθμιση του ζητήματος. Εντούτοις, η CMI έκρινε ότι μία συγκεκριμένη διεθνής σύμβαση αφορώσα την δικαστική πώληση πλοίων ήταν αναγκαία διότι αφενός το πεδίο εφαρμογής της θα ήταν ευρύτερο, αφετέρου δε θα μπορούσε να προσελκύσει και κράτη του κοινού δικαίου⁵⁴.

Γενικώς, με μία προσεκτική διερεύνηση στα πρακτικά και στις συζητήσεις που διεξάγοντο κατά τα αρχικά στάδια διαφορφώσεως του Σχεδίου Συμβάσεως, διαπιστώνεται πως μία μερίδα εκ των συμμετεχόντων στις εργασίες της CMI αναφέρει ότι η αρχική πρόθεση ήταν η δημιουργία απλώς «κοινών διαδικαστικών κανόνων» και όχι ενός Σχεδίου Συμβάσεως που θα οδηγήσει αργότερα σε μία Διεθνή Σύμβαση⁵⁵. Ορισμένες Εθνικές Ενώσεις ανέφεραν ότι οι σκοποί του Σχεδίου δεν ήταν ξεκάθαροι, πως δεν ήταν σαφές εάν ο στόχος ήταν η ρύθμιση των δικαστικών πωλήσεων ή της αναγνώρισής τους, ενώ υπήρχαν ερωτήματα για το γεγονός πως ρυθμιζόνταν στο Σχέδιο ζητήματα ουσιαστικού δικαίου⁵⁶.

Παρά τις διαφορετικές αναγνώσεις, αποτελεί γεγονός πως το Σχέδιο Συμβάσεως αντιμετωπίζει τα προβληματικά σημεία που έχουν τεθεί με έναν ξεκάθαρο και τις περισσότερες φορές απλό τρόπο, περικλείοντας τις ρυθμίσεις των δέκα άρθρων του μέσα σε επτά σελίδες. Εξάλλου, είναι δεδομένο πως μία οποιαδήποτε πρόταση της CMI, όπως το παρόν Σχέδιο Συμβάσεως, θα υποστεί τροποποιήσεις κατά τις διαπραγματεύσεις από τα κράτη, μέχρι να καταστεί Διεθνής Σύμβαση.

4.Η επιφυλακτική στάση του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας

Η CMI δεν έχει αυτοτελώς τη δυνατότητα να ξεκινήσει μία διαδικασία που θα οδηγήσει στην υιοθέτηση μίας Διεθνούς Συμβάσεως. Ένα Σχέδιο Συμβάσεως καταρτισθέν από τη CMI πρέπει να προωθηθεί από έναν κατάλληλο ως προς αυτό διεθνή ή διακυβερνητικό οργανισμό, ούτως ώστε να καταλήξει στο να καταστεί Διεθνής Σύμβαση, καθώς και να αποκτήσει ισχύ⁵⁷.

Μία πρόσθετη δίοδος προς τον σκοπό αυτό αποτελούν οι λεγόμενες Διπλωματικές Διασκέψεις, όπου ένα κράτος συγκαλεί μία Διπλωματική Διάσκεψη προκειμένου να υιοθετηθεί μία Διεθνής Σύμβαση. Η CMI έχει πρωταγωνιστήσει σε τέτοιου είδους Διασκέψεις, διαθέτοντας μία ειδική

⁵⁴ G. Berlingieri, σελ. 2-3.

⁵⁵ A. Robinson, "Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument", *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 133.

⁵⁶ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, Report by the IWG on the proceedings of the CMI International Sub Committee on the Judicial Sale of Ships, σελ. 3.

⁵⁷ Αντιθέτως, τον ρόλο αυτό δύνανται να διαδραματίσουν ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) και η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο (UNCITRAL), μεταξύ άλλων.

σχέση με τη βελγική κυβέρνηση, η οποία οδήγησε στις «Βελγικές Διασκέψεις Ναυτικού Δικαίου» και στην υιοθέτηση εξαιρετικά σημαντικών Διεθνών Συμβάσεων⁵⁸.

Από τον Μάρτιο του έτους 1967, έπειτα από την προσάραξη του δεξαμενόπλοιου “Torrey Canyon”, ξεκίνησε η συνεργασία μεταξύ της CMI και της Νομικής Επιτροπής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO). Σε αυτό το πλαίσιο, ήταν λογική και ευκαταία η συνεργασία της CMI με τον IMO⁵⁹, με σκοπό τη θέσπιση, μέσω μίας Διεθνούς Συμβάσεως, αρχών και κανόνων που θα διέπουν τη δικαστική πώληση πλοίων και θα ακολουθούνται από τις χώρες με ναυτική παράδοση.

Αυτή ακριβώς η μακροχρόνια και ιδιαίτερα παραγωγική συνεργασία με τον IMO είναι που οδήγησε την CMI στο να τον επιλέξει ως το διεθνές forum εκείνο που θα είχε τη δυνατότητα με το κύρος και τη δυναμική του να καταστήσει το σχέδιο αυτό μία Διεθνή Σύμβαση. Η εκτίμηση αυτή μάλιστα προκύπτει από τα ίδια τα λεγόμενα της CMI, αναφέροντας πως «Λαμβάνοντας υπ’ όψιν τη μακρά και εποικοδομητική συνεργασία με τον IMO, η CMI θεώρησε πως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι ένα από τα πλέον κατάλληλα⁶⁰ διεθνή όργανα για την προώθηση του “Σχεδίου του Πεκίνου” και αποφάσισε να προσεγγίσει πρώτα τον IMO για αυτή την προώθηση». Προς τον σκοπό της προσεγγίσεως του IMO ο Πρόεδρος της CMI απέστειλε στη Νομική Επιτροπή του IMO (IMO Legal Committee) ένα ενημερωτικό έγγραφο για το Σχέδιο, το οποίο είχε προετοιμαστεί από τη ΔΟΕ και εξηγούσε τη λογική και το περιεχόμενο του Σχεδίου Συμβάσεως, καλώντας τη Νομική Επιτροπή να το συμπεριλάβει στη επόμενη συνεδρίασή. Πράγματι, το ενημερωτικό έγγραφο περιλήφθηκε στην ατζέντα της 102^{ης} συνεδριάσεως της επιτροπής⁶¹.

Μετά από τη συνεδρία της Επιτροπής που αφορούσε το Σχέδιο Συμβάσεως, έγινε η συγγραφή της τελικής Έκθεσης της Νομικής Επιτροπής για τις εργασίες της 102^{ης} συνεδριάσεώς της. Η Έκθεση αυτή ανέφερε πως εκφράστηκαν οι ακόλουθες απόψεις σχετικά με το ζήτημα. Εν πρώτοις, θεωρήθηκε ότι το Σχέδιο μπορεί να περιληφθεί στο πρόγραμμα εργασίας της επόμενης συνεδρίασης της επιτροπής, υπό την προϋπόθεση της από κοινού υποστηρίξεως αυτού από ένα Κράτος Μέλος και της συνακόλουθης σύμφωνης γνώμης της Νομικής Επιτροπής. Άλλες γνώμες

⁵⁸ H. Li, *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, 2015, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Henry%20Li%20A%20Brief%20Introduction%20of%20the%20Recent%20Development%20of%20the%20Beijing%20Draft.doc> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

⁵⁹ Η CMI έχει επιπλέον προετοιμάσει σχέδια Διεθνών Συμβάσεων προς εξέταση από κοινού από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και από την UNCTAD, συμπεριλαμβανομένης της Διεθνούς Συμβάσεως Ναυτικών Προνομιών και Υποθηκών του 1993.

⁶⁰ Λόγω των πολλών προσκομμάτων που κάθε φορά έθετε κάθε φορά η Νομική Επιτροπή ο IMO αρνήθηκε την προώθηση του Σχεδίου, αποδεικνύοντας τελικώς ότι δεν αποτελούσε το κατάλληλο διεθνές forum, τουλάχιστον για το συγκεκριμένο Σχέδιο Συμβάσεως.

⁶¹ H. Li, *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, σελ. 3.

περιελάμβαναν την άποψη πως το αντικείμενο του Σχεδίου τίθετο εκτός της «εντολής» του Οργανισμού και κατ' επέκτασιν της Νομικής Επιτροπής, ότι χρειαζόταν περισσότερη εξήγηση για την ύπαρξη της προϋποθέσεως της «επιτακτικής ανάγκης» (“compelling need”) για την δημιουργία μίας νέας Διεθνούς Συμβάσεως, ενώ άλλοι εκτίμησαν πως το Σχέδιο θα μπορούσε να προωθηθεί ως κοινή συνεργασία του IMO και άλλων Οργανισμών των Ηνωμένων Εθνών⁶².

Συνεπώς, βάσει των απόψεων που εξεφράσθησαν, καθώς και του κανονισμού της Νομικής Επιτροπής, υφίσταντο τρία προσκόμματα που έπρεπε να ξεπεραστούν προκειμένου να επανέλθει η συζήτηση για το Σχέδιο Συμβάσεως στην επόμενη συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής. Έπρεπε λοιπόν να ανευρεθεί ένα Κράτος Μέλος, το οποίο θα υποστηρίξει την πρόταση της CMI μαζί με την Κίνα, να εξασφαλιστεί ότι η πρόταση εμπίπτει στο πλαίσιο των στόχων του IMO, καθώς και να τεκμηριωθεί η αδιάσειστη αναγκαιότητα για μία νέα Διεθνή Σύμβαση με αυτό το περιεχόμενο.

Ειδικά για το ζήτημα της υποστήριξης, σύμφωνα με την πρόβλεψη της παραγράφου 4.17 των Κατευθυντήριων Γραμμών (Guidelines), προτάσεις υποβληθείσες από μη-κυβερνητικό οργανισμό οφείλουν να συνυποστηρίζονται από Κράτη Μέλη του IMO⁶³. Ως επιλογή προκρίθηκε η Κίνα, καθώς η Κινεζική Ένωση Ναυτικού Δικαίου ήταν εκείνη που πραγματοποίησε την πρόταση για την ψήφιση του Σχεδίου στο Αμβούργο. Η κινεζική κυβέρνηση αποδέχθηκε να αναλάβει αυτό το ρόλο, με την επιφύλαξη ωστόσο να βρεθεί και άλλο ένα Κράτος Μέλος του IMO για την υποστήριξη⁶⁴.

Όσον αφορά το ερώτημα του εάν το περιεχόμενο του Σχεδίου Συμβάσεως εμπίπτει στο πλαίσιο των σκοπών του IMO, κάτι που απαιτείται βάσει της παραγράφου 4.7.1. των Κατευθυντήριων Γραμμών, οφείλουν να παρατηρηθούν τα εξής. Μεταξύ των σκοπών του IMO, όπως αποτυπώνονται και στο σύνθημα που αποκρυσταλλώνει τη στοχοθεσία του, βρίσκονται οι στόχοι της ασφαλούς και αποδοτικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε καθαρούς ωκεανούς. Επιπλέον, σύμφωνα με το «Στρατηγικό Πλάνο» του Οργανισμού, ο IMO «είναι το πρωτεύων διεθνές forum για τεχνικά ζητήματα που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία και τα σχετιζόμενα νομικά ζητήματα».

⁶² H. Li, *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, σελ. 4-5.

⁶³ Παρά το γεγονός ότι πολλές Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου ευρωπαϊκών κρατών είχαν υπερψηφίσει το Σχέδιο κατά τις εσωτερικές διαδικασίες της CMI, εντούτοις δεν ήταν εφικτή η υποστήριξη από πλευράς των κυβερνήσεων των ευρωπαϊκών κρατών, διότι βάσει κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ενώσεως τα Κράτη Μέλη δεν δύνανται ατομικά ή συλλογικά να αναλαμβάνουν υποχρεώσεις με τρίτες χώρες που επηρεάζουν τους κοινούς κανόνες της Ενώσεως.

⁶⁴ H. Li, *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, σελ. 6.

Η CMI είχε την θεώρηση πως η αποδοτική ναυτιλία μπορεί να ιδωθεί και από νομικής απόψεως, εκτός από τεχνικής. Η σκέψη αυτή μάλιστα επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι ο IMO είχε ενεργό πρωταγωνιστικό ρόλο σε έναν μεγάλο αριθμό Διεθνών Συμβάσεων, τόσο ιδιωτικού, όσο και δημοσίου δικαίου. Εξάλλου, η αποδοτικότητα της διεθνούς ναυτιλίας σαφώς και βελτιώνεται από τη Διεθνή Σύμβαση, διότι η μείωση στη διατάραξη που προκαλούν οι αμφισβητούμενες δικαστικές πωλήσεις πλοίων μειώνει αισθητά το κίνδυνο του αγοραστή, καλύπτοντας έτσι τις ανάγκες της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υπό το φως των ανωτέρω είναι εμφανές πως το παρόν Σχέδιο Συμβάσεως εμπίπτει στο πλαίσιο των σκοπών του IMO.

Σε σχέση με την προϋπόθεση της επιτακτικής αναγκαιότητας⁶⁵ που απαιτεί η παράγραφος 4.7.2. των Κατευθυντήριων Γραμμών δεν μπορεί να αγνοηθεί πως υφίσταται πλήθος δικαστικών πωλήσεων πλοίων κάθε έτος και η πλήρης ασφάλεια δικαίου στα αποτελέσματά τους διεθνώς αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για μία αποδοτική λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομικής δραστηριότητας, η οποία πλήττεται άμεσα όταν συναλλαγές τεραστίων οικονομικών ποσών τίθενται εν αμφιβόλω. Σε κάθε περίπτωση, για την τεκμηρίωση αυτή αρκούν όσα έχουμε ήδη αναφέρει στην αρχή της παρούσας εργασίας.

Τα ανωτέρω «εμπόδια» φάνηκε, εκ πρώτης όψεως, να αντιμετωπίζονται επιτυχώς από την CMI. Τελικώς, η Νότια Κορέα αποφάσισε να στηρίξει και εκείνη το Σχέδιο, εκπληρώνοντας με αυτό τον τρόπο την επιθυμία της Κίνας ως προς την εύρεση ενός ακόμη Κράτους Μέλους για την υποστήριξη. Παράλληλα, συγκεντρώθηκε υλικό, το οποίο τεκμηριώνει την «επιτακτική ανάγκη» που επιτάσσουν οι κανονισμοί. Ακολούθως, η ΔΟΕ, μετά από επισταμένη επεξεργασία και αναθεωρήσεις, υπέβαλε⁶⁶ την ολοκληρωμένη πρόταση με το Σχέδιο Συμβάσεως στην 103^η συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής του IMO, ενώ ο IMO επιβεβαίωσε ότι πράγματι η πρόταση θα βρίσκεται στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης και θα συζητηθεί⁶⁷.

Η τελική απόφαση από την πλευρά της Νομικής Επιτροπής, κατά την 103^η συνεδρίασή της, ήταν αρνητική για το Σχέδιο Συμβάσεως. Παρά το γεγονός ότι οι περισσότερες αντιπροσωπεΐες αναγνώρισαν τη σημαντικότητα της εξέτασης του ζητήματος, αρκετές θεώρησαν πως η θεματική της δικαστικής πωλήσεως πλοίων εντάσσεται στο ιδιωτικό και το εμπορικό δίκαιο, κάτι που

⁶⁵ Κατά το παρελθόν, συγκεκριμένα περιστατικά ήταν εκείνα που δημιούργησαν την επιτακτική ανάγκη προς την υιοθέτηση μίας νέας Διεθνούς Συμβάσεως, όπως λόγου χάρι TORREY CANYON” για την CLC 1969 και το συμβάν του “AMOCO CADIZ” για τη Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989.

⁶⁶ Στο δρόμο προς την 103^η συνεδρίαση της Επιτροπής, κατανοώντας τη μεγάλη επιρροή που διαθέτουν τα Κράτη Μέλη στην τελική απόφαση, επισημάνθηκε πως τα μέλη της ΔΟΕ πρέπει να πείσουν τις κυβερνήσεις τους έτσι ώστε να εγκριθεί η πρόταση.

⁶⁷ A. Robinson, *The CMI Draft Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: moving forward with the IMO*, 2016, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Paper%20of%20Andrew%20Robinson%20for%20CMI%20JSS.doc> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

θέτει το ζήτημα εκτός του πλαισίου της επιτροπής, ενώ άλλοι θεώρησαν πως θα μπορούσε να αναληφθεί αυτή η πρωτοβουλία από κοινού με την UNCTAD⁶⁸. Μολονότι η Επιτροπή ήταν μοιρασμένη στο ζήτημα της υπάρξεως επιτακτικής ανάγκης, αναγνωρίστηκε το γεγονός πως η ασφάλεια δικαίου στην αναγνώριση των αποτελεσμάτων των δικαστικών πωλήσεων είναι εξαιρετικά σημαντική και για την λειτουργία των λιμένων, καθώς οι κατασχέσεις των πλοίων δύνανται να επηρεάσουν αρνητικά την αποδοτική λειτουργία τους⁶⁹.

Τελικώς, η Νομική Επιτροπή αποφάσισε ότι δεν επιβεβαιώνεται αυτή τη στιγμή η ύπαρξη μίας επιτακτικής ανάγκης ως προς την υιοθέτηση μίας Διεθνούς Συμβάσεως για τις αλλοδαπές δικαστικές πωλήσεις πλοίων και την αναγνώρισή τους. Επομένως, αρνήθηκε να αποδεχθεί τη συγκεκριμένη πρόταση, «τη στιγμή αυτή», όπως χαρακτηριστικά επισημάνθηκε. Τα Κράτη Μέλη σαφώς έχουν τη δυνατότητα να επαναφέρουν το θέμα σε επόμενη συνεδρίαση, ωστόσο η CMI εξέφρασε την πρόθεση να εισάγει το ζήτημα σε άλλα σχετικά διεθνή fora⁷⁰.

II.Πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως

Το άρθρο 2 του Σχεδίου Συμβάσεως έχει ως τίτλο «Πεδίο Εφαρμογής». Ειδικότερα, ορίζει πως η Σύμβαση θα εφαρμόζεται σε σχέση με τις προϋποθέσεις κατά τις οποίες μία δικαστική πώληση διενεργηθείσα σε ένα κράτος θα είναι επαρκής για την αναγνώριση σε έτερο κράτος. Από την άλλη πλευρά, η αντίθετη όψη του άρθρου 2 είναι το άρθρο 9, υπό τον τίτλο «Επιφύλαξη», προβλέποντας πως τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται διά επιφυλάξεως να περιορίσουν την εφαρμογή της Συμβάσεως σε αναγνωρίσεις δικαστικών πωλήσεων που διενεργούνται μόνο σε συμβαλλόμενα κράτη.

Όπως προκύπτει, εκ του Σχεδίου Συμβάσεως δεν υποδεικνύεται κάποιος σύνδεσμος, ούτε και το πεδίο εφαρμογής του, το οποίο ωστόσο από τη διατύπωση του άρθρου φαίνεται να είναι «παγκόσμιο», μη περιοριζόμενο στα κράτη μέρη της μελλοντικής Διεθνούς Συμβάσεως⁷¹. Μάλιστα, το παγκόσμιο πεδίο εφαρμογής αναδεικνύεται και από το άρθρο 9 του Σχεδίου, το

⁶⁸ Εντούτοις, δεν ήταν δυνατόν να αγνοηθεί το γεγονός πως ο IMO είχε εμπλακεί στο παρελθόν σε ανάλογες πρωτοβουλίες, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι και το παρόν Σχέδιο μπορεί να θεωρηθεί πως εμπίπτει στο πλαίσιο των σκοπών του, κάτι που σχολιάστηκε από ορισμένες αντιπροσωπείες.

⁶⁹ International Maritime Organization – Legal Committee, *Report of the Legal Committee on the work of its 103rd Session*, 2016, σελ. 17. Διαθέσιμο από: <https://www.maritimenz.govt.nz/IMO/documents/LEG-103-report.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

⁷⁰ International Maritime Organization – Legal Committee, *Report of the Legal Committee on the work of its 103rd Session*, σελ. 18.

⁷¹ Αντίθετη επιλογή είχε γίνει με την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993, η οποία υιοθετεί έναν σύνδεσμο σχετιζόμενο με την εθνικότητα του πλοίου και της δικαιοδοσίας του κράτους-μέρους της συνθήκης.

οποίο προβλέπει τη δυνατότητα περιορισμού της εφαρμογής σε δικαστικές πωλήσεις που έλαβαν χώρα σε κράτη μέρη της Συμβάσεως⁷².

Επομένως, η πρόθεση των δημιουργών του άρθρου 2 είναι να ρυθμίσουν την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων στα συμβαλλόμενα κράτη, ανεξαρτήτως της τοποθεσίας της δικαστικής πωλήσεως σε συμβαλλόμενο ή μη κράτος, όπως προκύπτει επιπλέον και από τους ορισμούς της «Δικαστικής Πωλήσεως» και του «Κράτους», στις παραγράφους 8 και 19 του άρθρου 1, αντιστοίχως.

Κύρια προϋπόθεση της υπαγωγής μίας δικαστικής πωλήσεως στη μελλοντική διεθνή σύμβαση, αποτελεί η παροχή «καθαρού τίτλου» στον αγοραστή, κάτι το οποίο προκύπτει από το ορισμό της δικαστικής πωλήσεως στο άρθρο 1 παρ. 8, όπου ορίζεται πως ως δικαστική πώληση νοείται εκείνη που διενεργείται, μεταξύ άλλων, από μία αρμόδια αρχή και παρέχει καθαρό τίτλο στον αγοραστή⁷³. Κατά τη διαδικασία καταρτίσεως αναπτύχθηκε ένας διάλογος σε σχέση με το εάν πρέπει να υφίσταται μία απαίτηση *in rem* εναντίον του πλοίου, προκειμένου να ενταχθεί η δικαστική πώληση στο πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως. Ο διάλογος αυτός εξελίχθηκε λόγω των διαφορών μεταξύ ηπειρωτικού και κοινού δικαίου, οδηγώντας στο να χρησιμοποιηθεί η έννοια του «καθαρού τίτλου» ως εκείνη που ενεργοποιεί τις ρυθμίσεις της συμβάσεως, λόγω της έλλειψης εξοικείωσης των κρατών του ηπειρωτικού δικαίου με την αγωγή *in rem*.

Λόγω της επιλογής του παγκόσμιου πεδίου εφαρμογής, υπήρξε η σκέψη πως το Σχέδιο οφείλει να υιοθετήσει ένα διπλό καθεστώς και να διακρίνει μεταξύ δικαστικών πωλήσεων που διενεργούνται σε συμβαλλόμενα μέρη και δικαστικών πωλήσεων που λαμβάνουν χώρα σε μη συμβαλλόμενα μέρη. Βάσει αυτής της προτάσεως, η αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων στα συμβαλλόμενα κράτη θα πραγματοποιείται κατά σχεδόν αυτόματο τρόπο, λόγω χάρη απλώς με την προσκόμιση του πιστοποιητικού του άρθρου 5, ενώ σε διαφορετική περίπτωση μη συμβαλλόμενου κράτους θα χρειαζόταν η πλήρωση περισσότερων προϋποθέσεων⁷⁴.

Γενικώς, ο μηχανισμός αναγνώρισεως εδράζεται στο Πιστοποιητικό δικαστικής πωλήσεως, το οποίο δημιουργεί το τεκμήριο πως η δικαστική πώληση που διενεργήθηκε στο εκδόν κράτος έχει πραγματοποιηθεί βάσει των προϋποθέσεων που τίθενται στα άρθρα 3 και 4 του Σχεδίου. Εντούτοις, μολονότι αυτό φαντάζει λογικό στις δικαστικές πωλήσεις που διενεργούνται στα

⁷² G. Berlingieri, σελ. 4.

⁷³ Συνεπώς, οι δικαστικώς εγκριθείσες ιδιωτικές πωλήσεις υπάγονται σε αυτή τη σύμβαση, προβλεπόμενες εξάλλου και από τον προαναφερθέντα ορισμό.

⁷⁴ Croatian Maritime Law Association, *Comments on the draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, 2011, σελ. 1-2. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/45%20Croatian%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

συμβαλλόμενα κράτη, δεν μπορεί να ειπωθεί το ίδιο για τις περιπτώσεις των μη συμβαλλόμενων κρατών⁷⁵, κάτι που μπορεί να αποτελέσει πρόσκομμα στην τήρηση των εγγυήσεων των ενδιαφερόμενων προσώπων.

Σημειώθηκε ότι θα μπορούσε να υπάρξει μία πρόβλεψη, έτσι ώστε στις περιπτώσεις των μη συμβαλλόμενων κρατών, τα «Ενδιαφερόμενα Πρόσωπα» να έχουν τη δυνατότητα να επικαλεστούν και να εισφέρουν αποδείξεις σε σχέση με το ότι η επίδικη δικαστική πώληση δεν πληρούσε της προϋποθέσεις της Συμβάσεως⁷⁶. Η θεσμοθέτηση του διπλού αυτού καθεστώτος είχε τη λογική της εμπιστοσύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, όσον αφορά την τήρηση των προδιαγραφών που προβλέπει το Σχέδιο, σε αντίθεση με τις επιπλέον προϋποθέσεις και την ενδελεχέτερη έρευνα τηρήσεως αυτών που θα απαιτείτο στις δικαστικές πωλήσεις σε μη συμβαλλόμενα κράτη.

Στο άρθρο 9, είχε επίσης υπάρξει η πρόταση να εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση σε δικαστικές πωλήσεις που διενεργήθηκαν σε μη συμβαλλόμενο κράτος, μόνο υπό την επιφύλαξη της αμοιβαιότητας⁷⁷. Βέβαια, τα κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα, μη διαθέτοντας υποχρέωση ως προς την τήρηση των ελάχιστων προϋποθέσεων που θέτει η σύμβαση, δεν είναι ιδιαίτερα πιθανό να πραγματοποιήσουν δικαστικές πωλήσεις που θα πληρούν τα κριτήρια του παρόντος Σχεδίου.

Δεν έλειψαν οι προτάσεις σε σχέση ακόμα και με την αντιστροφή των άρθρων 2 και 9 του Σχεδίου, ακριβώς για να αποφευχθεί η τεράστια ευρύτητα του πεδίου εφαρμογής⁷⁸. Κατ' αυτή την πρόταση, η Σύμβαση θα εφαρμόζετο μόνο σε δικαστικές πωλήσεις διενεργηθείσες σε συμβαλλόμενα κράτη, ενώ θα υπήρχε και η δυνατότητα επεκτάσεως του πεδίου εφαρμογής. Ωστόσο, η πρόταση αυτή δεν ακολουθήθηκε διότι αποτελούσε απλώς μία ρύθμιση που κατ' αποτέλεσμα υφίσταται ήδη και με το παρόν Σχέδιο⁷⁹. Υπήρξε επιπλέον η πρόταση η Διεθνής Σύμβαση να εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η δικαστική πώληση λαμβάνει χώρα σε συμβαλλόμενο κράτος και ταυτόχρονα το εκπλειστηριασθέν πλοίο φέρει τη σημαία

⁷⁵ Το πιστοποιητικό που θα εκδοθεί σε μη συμβαλλόμενο κράτος, σε περίπτωση βέβαια που εκδοθεί κάποιο πιστοποιητικό, παρά το γεγονός ότι μπορεί τυπικά να πληροί τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια που θέτει το άρθρο 5, είναι αμφίβολο αν μπορεί ουσιαστικά να εγγυηθεί ότι έχουν πράγματι τηρηθεί.

⁷⁶ Croatian Maritime Law Association, *Comments on the draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, σελ. 1-2.

⁷⁷ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, "Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships", *YEARBOOK 2012 ANNUAIRE: BEIJING I Documents for the Conference*, Antwerp, CMI, 2012, σελ. 128.

⁷⁸ A. Robinson, "Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument", σελ. 135.

⁷⁹ Nordisk Legal Services, *Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012, σελ. 2. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/52%20Norway%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

συμβαλλόμενου κράτους κατά τη στιγμή της δικαστικής πωλήσεως. Η πρόταση αυτή, όπως είναι εμφανές από τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 2, δεν έγινε αποδεκτή⁸⁰.

Τέλος, όσον αφορά τη σχέση της Συμβάσεως με άλλα διεθνή κείμενα, το άρθρο 10 ορίζει ότι η σύμβαση δεν θίγει με κανένα τρόπο την αναγνώριση δικαστικών πωλήσεων βάσει οποιασδήποτε άλλης διμερούς ή πολυμερούς συμβάσεως, νομικού μέσου, συμφωνίας ή αρχής αβροφροσύνης.

III.Καθορισμός βασικών εννοιών της συμβάσεως

Το πρώτο άρθρο του Σχεδίου περιλαμβάνει τους ορισμούς συγκεκριμένων εννοιών που χρησιμοποιούνται στα υπόλοιπα άρθρα. Κατά την εξέλιξη των διαφόρων ορισμών που υφίστανται στα ποικίλα drafts που δημιουργήθηκαν σε όλο αυτό το ταξίδι από την Αθήνα μέχρι το Αμβούργο, αφαιρέθηκαν πολλές λέξεις, φράσεις και επεξηγήσεις που κρίθηκαν περιττές, στην προσπάθεια ορισμού των εννοιών με την ακρίβεια που οφείλει να χαρακτηρίζει ένα διεθνές κείμενο απευθυνόμενο προς εφαρμογή σε έννομες τάξεις με ιδιαίτερα διαφορετική νομική παράδοση.

Υπήρξαν σκέψεις και προτάσεις που επεδίωκαν την αφαίρεση των ορισμών από το Σχέδιο και την χρησιμοποίηση του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου για τον προσδιορισμό των εννοιών, μία πρόταση που όμως δεν συγκέντρωσε την απαιτούμενη στήριξη⁸¹. Ωστόσο, έλαβαν χώρα συνεχείς τροποποιήσεις των επιμέρους ορισμών του Σχεδίου⁸². Οι μεγαλύτερες αντιδράσεις εξεφράστησαν από την Γαλλική Ένωση, η οποία πέρα από την εκτίμηση πως η γλώσσα του Σχεδίου είναι πολύπλοκη και σε μερικά σημεία περιττή, θεώρησε επίσης πως είναι ασυνήθιστη⁸³ η προσθήκη ορισμών σε μία τέτοιου είδους Σύμβαση⁸⁴.

Κατά τη διαδικασία κατάρτισεως του Σχεδίου υπήρξε η προσπάθεια εξευρέσεως ενός γενικού νομικού όρου, ο οποίος θα μπορούσε να καλύψει τις έννοιες των προνομίων και όλων των βαρών, διευκολύνοντας την μεταφορά των αγγλικών αυτών εννοιών κατά τη μετάφραση στις γλώσσες των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου⁸⁵. Ο όρος αυτός είναι η «Επιβάρυνση»

⁸⁰ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, σελ. 128.

⁸¹ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 133.

⁸² CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, *Report by the IWG on the proceedings of the CMI International Sub Committee on the Judicial Sale of Ships*, σελ. 4-5.

⁸³ Τέτοια κατηγορία ορισμών δεν υφίσταται στη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικών Προνομίων και Υποθηκών του 1993 και στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων.

⁸⁴ French Maritime Law Association, *Judicial Sales: Comments on the Beijing Draft*, σελ. 1.

⁸⁵ Chinese Maritime Law Association, *Comments and Proposals on the First Draft Instrument on JSS by China MLA*, 2011, σελ. 1. Διαθέσιμο από:

(“Charge”), η οποία περιλαμβάνει κάθε επιβάρυνση, ναυτικό προνόμιο, προνόμιο, εμπράγματο βάρος, απαίτηση, κατάσχεση, δικαίωμα παρακράτησης ή οποιαδήποτε άλλα δικαιώματα, τα οποία μπορούν να ασκηθούν εναντίον του πλοίου.

Κεντρικής σημασίας είναι φυσικά ο ορισμός της δικαστικής πώλησεως. Το Σχέδιο ορίζει ως «Δικαστική Πώληση» κάθε πώληση ενός πλοίου από μία αρμόδια αρχή μέσω δημόσιου πλειστηριασμού ή ιδιωτικής συμφωνίας ή οποιονδήποτε άλλων κατάλληλων τρόπων βάσει της νομοθεσίας, συνεπεία των οποίων αποκτάται καθαρός τίτλος από τον αγοραστή, ενώ παράλληλα το προϊόν της πώλησεως γίνεται διαθέσιμο στους δανειστές. Σε αντίθεση με μία απλή αναφορά σε «καθαρό τίτλο», οι αντιπρόσωποι της Μεγάλης Βρετανίας πρότειναν έναν λεπτομερέστερο ορισμό, ήτοι πως θα πρέπει να γίνει αναφορά σε μία «μεταβίβαση απόλυτης νομικής και πραγματικής ιδιοκτησίας του πλοίου, ελεύθερης από κάθε υποθήκη, επιβαρύνσεις, εμπράγματα βάρη, ναυτικά και μη προνόμια, καθώς και οποιαδήποτε χρέη»⁸⁶. Ωστόσο, η Διεθνής Ομάδας Εργασίας έμεινε σταθερή στη χρησιμοποίηση της απλής και σαφούς έννοιας του «καθαρού τίτλου».

Όσον αφορά τον ορισμό του «Ναυτικού Προνομίου», Εθνικές Ενώσεις, μεταξύ των οποίων εκείνες της Κίνας και της Μεγάλης Βρετανίας, εκτίμησαν πως ο καθορισμός της έννοιας του ναυτικού προνομίου, καθώς και της υποθήκης, ενδεχομένως να οδηγήσουν σε αμφισβητήσεις, λόγω του ότι βάσει των γενικών κανόνων του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, η *lex fori* εφαρμόζεται σε ζητήματα σχετικά με τα ναυτικά προνόμια⁸⁷. Τελικώς, ο ορισμός που δόθηκε προβλέπει πως ναυτικό προνόμιο «σημαίνει κάθε απαίτηση, η οποία αναγνωρίζεται ως ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου εκ της εφαρμοζόμενης νομοθεσίας, βάσει των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του Κράτους της Δικαστικής Πώλησεως».

Ως «Υποθήκη» (“Mortgage/Hypothèque”) ορίστηκε κάθε ισχύουσα υποθήκη επί του πλοίου στο κράτος νηολογήσεως, αναγνωριζόμενη βέβαια ως τέτοια από την εφαρμοζόμενη νομοθεσία βάσει των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κράτους δικαστικής πώλησεως. Κατά το αγγλικό δίκαιο, τόσο οι εγγεγραμμένες όσο και οι μη εγγεγραμμένες επιβαρύνσεις και υποθήκες

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/46%20China%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

⁸⁶ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 134.

⁸⁷ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 135.

αναγνωρίζονται⁸⁸. Σε σχέση με τη νομοθεσία που προσδιορίζει την εγκυρότητα μίας υποθήκης, εκφράστηκε και η άποψη ότι θα πρέπει να είναι εκείνη του κράτους νηολογήσεως.

Για τους σκοπούς της παρούσης (μελλοντικής) Συμβάσεως, η δικαστική πώληση πλοίου είναι μόνο εκείνη, η οποία επιφέρει στον αγοραστή την απόκτηση ενός «Καθαρού Τίτλου» (“Clean Title”), ήτοι ενός τίτλου ελεύθερου από οποιαδήποτε υποθήκη ή επιβάρυνση, εξαιρουμένης της αναλήψεως αυτών από τον αγοραστή⁸⁹. Ο συγκεκριμένος ορισμός του «καθαρού τίτλου» επήλθε έπειτα από προτάσεις στο “Draft του Πεκίνου”⁹⁰.

Προς τον σκοπό κυρίως της ενεργητικής νομιμοποιήσεως στην άσκηση ενδίκων μέσων, το Σχέδιο ορίζει την έννοια του «Ενδιαφερόμενου Προσώπου» (“Interested Person”), περιλαμβάνοντας σε αυτή τους διαθέτοντες εγγεγραμμένη⁹¹ υποθήκη ή εγγεγραμμένη επιβάρυνση επί του πλοίου, καθώς και τον προηγούμενο κύριο του πλοίου, αμέσως πριν τη δικαστική πώλησή του. Εφόσον μόνο ένα ενδιαφερόμενο πρόσωπο δύναται να αμφισβητήσει τη δικαστική πώληση, κατ’ αποτέλεσμα η διεύρυνση του ορισμού αυτής της έννοιας θα επέφερε και την αύξηση των αμφισβητήσεων αυτών, κάτι που σίγουρα θα ζημίωνε την αποτελεσματικότητα και τον σκοπό του Σχεδίου. Η στενή οριοθέτηση αυτή δηλαδή στοχεύει ευθέως στη μείωση του αριθμού των αμφισβητήσεων εναντίον των δικαστικών πωλήσεων.

Από μία Διεθνή Σύμβαση ναυτικού δικαίου δεν θα μπορούσε να λείπει ο ορισμός της έννοιας του πλοίου. Κατά το Σχέδιο ως «Πλοίο» ορίζεται κάθε πλοίο⁹² ή άλλο σκάφος, δυνάμενο να αποτελέσει αντικείμενο δικαστικής πωλήσεως, βάσει της νομοθεσίας του κράτους δικαστικής πωλήσεως. Ένα ζήτημα που προκύπτει από τον ορισμό, είναι το γεγονός πως η έννοια προσδιορίζεται από τη νομοθεσία του κράτους, όπου διενεργείται η δικαστική πώληση. Ωστόσο, το ότι καθίσταται αυτό δυνατό από το κράτος της δικαστικής πωλήσεως, δεν σημαίνει ότι μπορεί το ίδιο πλοίο να αποτελέσει αντικείμενο δικαστικής πωλήσεως στη χώρα νηολογήσεώς του. Σε

⁸⁸ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, σελ. 134.

⁸⁹ Στη αρχική του μορφή, δεν περιελάμβανε την περίπτωση που οι επιβαρύνσεις ή οι υποθήκες αναλαμβάνονταν από τον αγοραστή, κάτι το οποίο προστέθηκε στη συνέχεια.

⁹⁰ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the Beijing Draft: A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, σελ. 221.

⁹¹ Ο δικαιολογητικός λόγος αυτής της διαφοροποιήσεως είναι πως ένας απλός δανειστής του πλοιοκτήτη αναλαμβάνει την διακινδύνευση της διακύμανσης μεταξύ των περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη του. Άλλωστε, η περαιτέρω αύξηση της προστασίας του θα δρούσε επιβαρυντικά για την αποτελεσματικότητα του παρόντος Σχεδίου.

⁹² Εν πρώτοις, μία πρώτη ανάγνωση του ορισμού αυτού αφήνει κάθε μελετητή με ορισμένες εμφανείς παρατηρήσεις. Ο ορισμός αυτός παραβιάζει μία βασική και διαχρονική αρχή, εκείνης της επαναλήψεως της οριστέας έννοιας κατά την διατύπωση του ίδιου του ορισμού της. Επιπλέον, αποφεύγει να ορίσει την έννοια του πλοίου με οποιοδήποτε άλλο χαρακτηριστικό, πλην του ότι αποτελεί το αντικείμενο της δικαστικής πωλήσεως, καθώς βεβαίως και του ότι αποτελεί «πλοίο» (ship/vessel), κατά την επιχειρούμενη ταυτολογία που μόλις επισημάναμε.

μία τέτοια περίπτωση όμως μπορεί να δημιουργηθεί πρόβλημα κατά την προσπάθεια διαγραφής από το νηολόγιο μετά τη δικαστική πώληση. Το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί εάν υφίστατο στο Σχέδιο ένας ευρύς ορισμός της έννοιας του πλοίου, με τις αναγκαίες βέβαια εξαιρέσεις, όπως λόγου χάρη των κρατικών πλοίων⁹³.

Αντιδράσεις εκφράστηκαν και για το γεγονός ότι το Σχέδιο δεν περιορίζει την έννοια του πλοίου στα εγγεγραμμένα/νηολογημένα πλοία και μόνο. Συγκεκριμένη πρόταση πραγματοποιήθηκε από την Καναδική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, η οποία πρότεινε, είτε να προστεθεί ο προσδιορισμός “registered”, δηλαδή να προβλεφθεί η προϋπόθεση να είναι νηολογημένα τα πλοία, είτε να υπάρξει ανάλογη πρόβλεψη επιφύλαξης, στα πρότυπα του άρθρου 9. Όπως είναι εμφανές από την ανάγνωση του Σχεδίου, οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν δεκτές⁹⁴. Επισημαίνεται δε, ότι οι προσδιορισμοί «ποντοπόρα/θαλάσσια» και «χρησιμοποιούμενα σε εμπορικές συναλλαγές» αφαιρέθηκαν ως προσδιορισμοί του «Πλοίου» ήδη από το 2^ο Draft του Σχεδίου⁹⁵.

Ερχόμενοι στον ορισμό της έννοιας του «Δικαστηρίου» (“Court”), ο όρος καλύπτει κάθε δικαστικό σώμα που έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους όπου εδράζεται και με αρμοδιότητα να αποφασίζει για τα ζητήματα που καλύπτονται από την παρούσα Σύμβαση. Ένα σημαντικό ζήτημα που αναφύεται σε σχέση με την έννοια είναι ότι όχι μόνο πρέπει το δικαστήριο αυτό να διαθέτει αρμοδιότητα να προχωρήσει στην πώληση του πλοίου βάσει της νομοθεσίας του κράτους του, αλλά επιπλέον πρέπει να μπορεί να την πραγματοποιήσει πωλώντας το ελεύθερο από κάθε επιβάρυνση⁹⁶. Σε αντίθετη περίπτωση, τα συμβαλλόμενα κράτη θα αναλάμβαναν την υποχρέωση διά της συμβάσεως να αναγνωρίσουν στην πώληση αυτή ευρύτερα έννομα αποτελέσματα σε σχέση με εκείνα που αναγνωρίζει το ίδιο το κράτος όπου διενεργήθηκε η δικαστική πώληση⁹⁷.

⁹³ Croatian Maritime Law Association, *Comments on the draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, σελ. 4-5.

⁹⁴ The Canadian Maritime Law Association, *Proposed Draft International Convention on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships (the “Beijing Draft”)*, Quebec, 2013, σελ. 1-2. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/66%20Canadian%20MLA%20Commnets%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

⁹⁵ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, σελ. 127.

⁹⁶ Γενικώς, δεν υπάρχει κάποια νομική δίοδος που να αποτρέπει έναν δανειστή από το να επιδιώξει την έκδοση μίας δικαστικής αποφάσεως από οποιοδήποτε, ναυτικό ή μη, δικαστήριο, προχωρώντας μετά στην εκτέλεση αυτής της αποφάσεως εναντίον του πλοίου, εφόσον ο οφειλέτης διαθέτει κατά κυριότητα ένα πλοίο στην ίδια δικαιοδοσία. Μία τέτοια περίπτωση συντρέχει στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου ένα “non-admiralty court”, μολονότι μπορεί να διατάξει την πώληση του πλοίου, εντούτοις η συνακόλουθη αυτή μεταβίβαση δεν είναι ελεύθερη ναυτικών προνομίων και εμπραγμάτων βαρών. Από την άλλη πλευρά, ένα τέτοιο ενδεχόμενο δεν δύναται να λάβει χώρα στην Αγγλία, καθώς μόνο τα ναυτικά δικαστήρια έχουν αρμοδιότητα διενέργειας δικαστικής πωλίσεως ενός πλοίου.

⁹⁷ CMI International Working Group on Judicial Sales of Ships, *Commentary relating to the attached first draft instrument*, σελ. 1. Διαθέσιμο από:

Εκτός από την έννοια του δικαστηρίου, το Σχέδιο χρησιμοποιεί και την έννοια της «Αρμόδιας Αρχής», ήτοι «κάθε Πρόσωπο, Δικαστήριο ή αρχή, εξουσιοδοτημένο από το νόμο του Κράτους της Δικαστικής Πωλήσεως να πωλεί ή να μεταβιβάζει ή να διατάζει την πώληση ή την μεταβίβαση, μέσω μίας Δικαστικής Πωλήσεως, ενός Πλοίου με Καθαρό Τίτλο». Η οριοθέτηση της αρμόδιας αρχής ως μίας έννοιας που περιλαμβάνει κάθε «Πρόσωπο, Δικαστήριο ή αρχή», οδηγεί στη συμπερίληψη λόγου χάρη και μίας λιμενικής αρχής, εφόσον διαθέτει, χωρίς την παρεμβολή δικαστικής διαδικασίας, την αρμοδιότητα αυτή της πωλήσεως του πλοίου. Εθνικές Ενώσεις πρότειναν τον περιορισμό⁹⁸ του ορισμού αυτού, δίχως επιτυχία, σε δικαστήρια ή πρόσωπα εξουσιοδοτημένα από δικαστήρια προς τη διενέργεια των πωλήσεων.

Σύντομος είναι ο ορισμός που δίνει το Σχέδιο για την έννοια του κυρίου (“owner”) του πλοίου, καλύπτοντας εκείνον που είναι εγγεγραμμένος στο νηολόγιο, δίχως να καλύπτει την περίπτωση που δεν έχει εγγραφεί η κυριότητα. Συνεπώς, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, φαίνεται να τίθεται εκτός η περίπτωση του μη εγγεγραμμένου πλοιοκτήτη⁹⁹.

Το Σχέδιο ορίζει τόσο την έννοια της «Επιβαρύνσεως» (“Charge”), όσο και την έννοια της «Εγγεγραμμένης Επιβαρύνσεως» (“Registered Charge”). Βάσει της εννοιολογικής οριοθέτησεως του ορισμού του “Charge” στο Σχέδιο, ο όρος αφορά κάθε είδους εξασφαλιστικό δικαίωμα σε σχέση με το πλοίο, με εξαίρεση την ναυτική υποθήκη. Ωστόσο, προκειμένου να χαρακτηριστεί ένα πρόσωπο ως “Ενδιαφερόμενο Πρόσωπο” δεν αρκεί απλώς να διαθέτει ένα “charge” σε σχέση με το πλοίο, αλλά αντιθέτως χρειάζεται να αποτελεί «εγγεγραμμένη επιβάρυνση»¹⁰⁰. Από την άλλη πλευρά, “Εγγεγραμμένη Επιβάρυνση” θεωρείται κάθε επιβάρυνση που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Βέβαια, σε αρκετά κράτη, το μόνο εξασφαλιστικό συμφέρον που δύναται να εγγραφεί στο νηολόγιο είναι η ναυτική υποθήκη, κάτι το οποίο ενδεχομένως να καθιστά άνευ ουσίας και περιττό αυτό τον ορισμό.

Η τελική μορφή του ορισμού του «Κράτους Νηολογήσεως» είναι σαφής· σημαίνει το κράτος, στου οποίου τα νηολόγια είναι εγγεγραμμένη η κυριότητα ενός πλοίου κατά το χρόνο της

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/03%20First%20Draft%20Instrument%20on%20Recognition%20of%20Foreign%20Judicial%20Sales%20of%20Ships.doc> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

⁹⁸ Μάλιστα, ο ορισμός αυτός ήταν ήδη πιο περίπλοκος και μακροσκελής από την τελική αυτή μορφή, διότι περιελάμβανε αντί της φράσεως «Καθαρός Τίτλος», έναν εκτενή κατάλογο με όλες τις εμπράγματα επιβαρύνσεις, κάτι που επιβεβαιώνει τις Εθνικές Ενώσεις που έκαναν λόγο για την ύπαρξη ασυνήθιστων και περιττών λεπτομερειών στο Σχέδιο στα αρχικά drafts.

⁹⁹ Επιπλέον, σε αντίθεση με τον ορισμό του πλοιοκτήτη σε συμβάσεις όπως η Διεθνής Σύμβαση του 1992 περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρελαιοειδή (CLC 1992), το Σχέδιο δεν προκύπτει πως εφαρμόζεται σε δικαστικές πωλήσεις κρατικών πλοίων, τα οποία εμπλέκονται σε εμπορική δραστηριότητα.

¹⁰⁰ Korea Maritime Law Association, *A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments by Korea Maritime Law Association*, σελ. 1-2. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/75%20Korean%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

δικαστικής πωλήσεως. Αντιδράσεις είχε προκαλέσει η προσθήκη της λέξεως «μόνιμη» στον παρόντα ορισμό. Ο σκοπός της προσθήκης αυτής ήταν ο αποκλεισμός ένταξης στον όρο της ναυλώσεως γυμνού σκάφους. Εντούτοις, η λέξη αυτή δημιουργούσε περιπλοκές, καθώς η εγγραφή ενός πλοίου σε ένα συγκεκριμένο νηολόγιο δεν είναι μόνιμη, εφόσον δύναται να αλλάξει αρκετές φορές κατά την περίοδο εκμετάλλευσής¹⁰¹.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα χρησιμοποίησεως ασυνήθιστου όρου, είναι η έννοια του “Deficiency Amount”. Μεταξύ των απόψεων που εξεφράστησαν ήταν πως θα έπρεπε να εξ’ ολοκλήρου να διαγραφεί. Μολονότι αυτό δεν συνέβη, εντούτοις επήλθε μετονομασία του όρου σε “Unsatisfied Personal Obligation” ή «Ανεξόφλητη Προσωπική Οφειλή»¹⁰², προκειμένου να αποτραπεί η σύγχυση με υπάρχουσες νομικές έννοιες σε εθνικές δικαιοτικές τάξεις. Δεν έλειψαν βέβαια και οι απόψεις, όπως λόγου χάρι της γαλλικής αντιπροσωπείας, πως ο ορισμός αυτός εν γένει βρίσκεται εκτός του σκοπού της συμβάσεως¹⁰³.

Οι υπόλοιποι ορισμοί του άρθρου 1 περιλαμβάνουν τις έννοιες του «Πιστοποιητικού»¹⁰⁴ (“Certificate”), του «Αγοραστή» (“Purchaser”), του «Μεταγενέστερου Αγοραστή»¹⁰⁵ (“Subsequent Purchaser”), της «Ημέρας» (“Day”), της «Αναγνώρισεως» (“Recognition”), του «Γραμματέα» (“Registrar”), του «Κράτους Δικαστικής Πωλήσεως» (“State of Judicial Sale”) και του «Κράτους Νηολογήσεως Ναυλώσεως Γυμνού Σκάφους» (State of Bareboat Registration). Εκτός από τους ορισμούς που προστέθηκαν, ορισμένοι ορισμοί αφαιρέθηκαν από το Σχέδιο ως περιττοί, μεταξύ των οποίων το «Κράτος Σημαίας» και ο «Καλόπιστος Αγοραστής».

IV. Αποτελέσματα δικαστικής πωλήσεως

1. Η απόκτηση «καθαρού τίτλου» από τον αγοραστή

Στόχος του Σχεδίου Συμβάσεως, όπως αναφέρεται στο ίδιο, είναι η αποφυγή κατασχέσεως του πλοίου για απαίτηση προγενέστερη της δικαστικής πωλήσεως. Το άρθρο 4 του Σχεδίου περιλαμβάνει τις ρυθμίσεις που αφορούν το αποτέλεσμα της δικαστικής πωλήσεως, υπό την επιφύλαξη ωστόσο της νόμιμης διεξαγωγής της. Το αποτέλεσμα της δικαστικής πωλήσεως

¹⁰¹ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 135.

¹⁰² Η έννοια αναφέρεται στο ανεξόφλητο τμήμα της απαιτήσεως κάθε δανειστή εναντίον του προσωπικώς ευθυνόμενου για μία οφειλή, η οποία παραμένει ανεξόφλητη μετά την πραγματοποίηση της διανομής του προϊόντος της δικαστικής πωλήσεως.

¹⁰³ French Maritime Law Association, *Judicial Sales: Comments on the Beijing Draft*, σελ. 2.

¹⁰⁴ «Πιστοποιητικό» σημαίνει το πρωτότυπο δεόντως εκδοθέν έγγραφο, ή ένα επικυρωμένο αντίγραφο αυτού, όπως προβλέπεται από το Άρθρο 5.

¹⁰⁵ «Μεταγενέστερος Αγοραστής» σημαίνει κάθε πρόσωπο, στο οποίο έχει μεταβιβαστεί η κυριότητα ενός πλοίου διαμέσου ενός αγοραστή.

αποτελεί βεβαίως την απόκτηση καθαρού τίτλου από το αγοραστή, ο οποίος αποτελεί και το κύριο σημείο του Σχεδίου.

Στο πεδίο των αποτελεσμάτων της δικαστικής πώλησεως και της αναγνώρισεως αυτών σε αλλοδαπά κράτη, υφίσταντο δύο προσεγγίσεις που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν. Εν πρώτοις, η μελλοντική Διεθνής Σύμβαση θα μπορούσε να αποδέχεται τα αποτελέσματα της δικαστικής πώλησεως που το κράτος της δικαστικής πώλησεως αναγνωρίζει στην ενέργεια αυτή, επεκτείνοντάς τα παράλληλα ως είναι στο συμβαλλόμενο κράτος, όπου επιδιώκεται η αναγνώριση, ανεξαρτήτως του ρυθμιστικού πλαισίου και των αποτελεσμάτων, τα οποία το τελευταίο αναγνωρίζει στις διενεργούμενες στο ίδιο δικαστικές πωλήσεις πλοίων. Η δεύτερη προσέγγιση, η οποία τελικά επικράτησε σε μεγάλο βαθμό, είναι η εξής. Τα ελάχιστα αποτελέσματα που μία δικαστική πώληση διαθέτει σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος προσδιορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση, ήτοι η μεταβίβαση της κυριότητας στον αγοραστή και η εξάλειψη κάθε δικαιώματος τρίτου στο πλοίο. Ακολουθώντας, τα βασικά και ελάχιστα αυτά αποτελέσματα επεκτείνονται στα άλλα συμβαλλόμενα κράτη. Συνεπώς, η Διεθνής Σύμβαση δεν ασχολείται με τα λοιπά αποτελέσματα που αναγνωρίζονται από το κράτος που αναγνωρίζει τη δικαστική πώληση, βάσει του εσωτερικού του δικαίου¹⁰⁶.

Το άρθρο 4 λοιπόν, υπό τον τίτλο «Αποτελέσματα Δικαστικής Πώλησεως», θέτει δύο επιφυλάξεις ως προς την επέλευση αυτών των αποτελεσμάτων. Πρώτον, της φυσικής υπάρξεως του πλοίου εντός της δικαιοδοσίας του κράτους της δικαστικής πώλησεως, κατά το χρόνο της δικαστικής πώλησεως, καθώς και της διενέργειας της δικαστικής πώλησεως σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους της δικαστικής πώλησεως και των διατάξεων της Συμβάσεως. Το αποτέλεσμα της τηρήσεως αυτών των προϋποθέσεων είναι πως κάθε δικαίωμα κυριότητας και όλα τα προγενέστερα της δικαστικής πώλησεως δικαιώματα, επιβαρύνσεις, ασφάλειες και συμφέροντα επί του πλοίου εξαλείφονται, εκτός εάν έχουν αναληφθεί από τον αγοραστή.

Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι αυτές οι δύο προϋποθέσεις εμφανίζονται ως καταλλήλως τοποθετημένες στο άρθρο, εντούτοις αναφέρεται το ερώτημα του ποιος φέρει το βάρος αποδείξεως της τηρήσεως αυτών των προϋποθέσεων. Τίθεται δηλαδή το ερώτημα του εάν φέρει το βάρος αυτό ο αγοραστής ή εάν τα «ενδιαφερόμενα πρόσωπα» οφείλουν να αποδείξουν τη μη τήρησή τους. Ορθότερη¹⁰⁷ φαίνεται η άποψη, η οποία συμβαδίζει και με τον κύριο σκοπό του

¹⁰⁶ German Maritime Law Association, *Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments of the German Maritime Law Association*, 2011, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/43%20German%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹⁰⁷ Κατά τις εργασίες της ΔΟΕ, η Κινεζική Ένωση πρότεινε την αντικατάσταση της της επιφυλάξεως των προϋποθέσεων της πρώτης παραγράφου, με το εξής: «Εξαιρουμένης της εισφοράς αποδείξεων από το

Σχεδίου, ήτοι την προστασία του καλής πίστεως αγοραστή, πως το ανωτέρω αποτέλεσμα της δικαστικής πώλησεως θεωρείται δεδομένο, με το βάρος αποδείξεως να τίθεται στην πλευρά εκείνου που επιδιώκει να αμφισβητήσει το αποτέλεσμα αυτό¹⁰⁸.

Βάσει της διατυπώσεως της προϋποθέσεως σχετικά με την τήρηση της νομοθεσίας του κράτους της δικαστικής πώλησεως, φαίνεται πως ενδεχομένως και μία ασήμαντη παραβίαση σχετιζόμενη με τη διαδικασία της δικαστικής πώλησεως δύναται να οδηγήσει στην άρνηση αναγνώρισεώς της. Σε σχέση με την προϋπόθεση της διενέργειας της δικαστικής πώλησεως σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους δικαστικής πώλησεως, η Κροατική Ένωση πρότεινε να αφαιρεθεί, καθώς εξέφρασε την ανησυχία της πως το όργανο του αναγνωρίζοντος κράτους θα πρέπει να οδηγηθεί στην αξιολόγηση της δικαστικής πώλησεως βάσει του δικαίου του έτερου κράτους, για το οποίο μπορεί να μην γνωρίζει απολύτως τίποτα¹⁰⁹.

Μολονότι το Σχέδιο δεν περιλαμβάνει κάποια πρόβλεψη σχετικά με το εάν η τιμή πώλησης οφείλει να είναι επαρκής για την ικανοποίηση των υποθηκών και των προνομίων, η προϋπόθεση της διενέργειας της δικαστικής πώλησεως σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους, όπου αυτή λαμβάνει χώρα, θεωρείται πως θα διαθέτει ορισμένες προβλέψεις και εγγυήσεις σχετικά με την τιμή αγοράς/πώλησης και την προτεραιότητα των υποθηκών και των προνομίων.

Από την άλλη πλευρά, η παράγραφος 2 του άρθρου 4¹¹⁰ περιέχει την πρόβλεψη πως μία δικαστική πώληση ή μία διαγραφή από το νηολόγιο, βάσει της παραγράφου 1 του Άρθρου 6, δεν εξαλείφει κανένα δικαίωμα, συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά, κάθε απαίτησης για «Ανεκπλήρωτη Προσωπική Υποχρέωση», με εξαίρεση την έκταση που εκείνη έχει ικανοποιηθεί από το προϊόν της δικαστικής πώλησεως. Επομένως, οι απαιτήσεις που δεν ικανοποιήθηκαν από το προϊόν της δικαστικής πώλησεως από αποσβήνονται, ωστόσο δεν μπορούν να ασκηθούν πλέον εναντίον του πλοίου.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει πως συνεπεία της δικαστικής πώλησεως αποκτάται από τον αγοραστή «καθαρός τίτλος» και κάθε δικαίωμα κυριότητας πάνω στο πλοίο, όπως και κάθε υποθήκη ή επιβάρυνση που υφίστατο πριν τη δικαστική πώληση, παύει να υπάρχει, εξαλείφεται. Το αποτέλεσμα αυτό βεβαίως τίθεται υπό την επιφύλαξη της νομίμως διενεργηθείσας

Ενδιαφερόμενο Πρόσωπο σχετικών με την ύπαρξη οποιασδήποτε εκ των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 8 αυτής της Συμβάσεως». Η μη αποδοχή αυτής της προτάσεως αφήνει ερωτηματικά σχετικά με το ποιος πραγματικά φέρει το βάρος αποδείξεως τηρήσεως των προϋποθέσεων του άρθρου.

¹⁰⁸ J. Zhengliang Hu, "Comments and amendment proposals on the Second Working Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships?", σελ. 201-202.

¹⁰⁹ Croatian Maritime Law Association, *Comments on the draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, σελ. 6.

¹¹⁰ Η παράγραφος 2 χρειάστηκε τροποποιήσεις προκειμένου να φτάσει στην παρούσα μορφή, έτσι ώστε να καταστήσει σαφές πως η δικαστική πώληση λειτουργεί ως εμπόδιο μόνο για την επιδίωξη των αξιώσεων εναντίον του πλοίου, δίχως να εξαλείφει και να αποτρέπει τη διεκδίκηση in personam εναντίον των οφειλετών.

δικαστικής πωλήσεως, βάσει της νομοθεσίας του κράτους της δικαστικής πωλήσεως, όπως αναφέραμε, καθώς και της κατά το χρόνο αυτόν φυσικής υπάρξεως του πλοίου εντός της δικαιοδοσίας αυτής.

2. Το πιστοποιητικό δικαστικής πωλήσεως

Όπως παρατηρούμε και από τη διατύπωση, το πέμπτο άρθρο του Σχεδίου προβλέπει την έκδοση ενός πιστοποιητικού δικαστικής πωλήσεως που λαμβάνει ο αγοραστής, το οποίο σχετίζεται με ορισμένες εξαιρετικά σημαντικές έννομες συνέπειες¹¹¹. Όταν ένα πλοίο πωλείται μέσω δικαστικής πωλήσεως και οι οι προϋποθέσεις που απαιτούνται έχουν τηρηθεί, κατόπιν αιτήματος του αγοραστή, εκδίδεται από την αρμόδια αρχή το πιστοποιητικό.

Το πιστοποιητικό αυτό οφείλει να περιέχει ποικίλα στοιχεία, με τα σημαντικότερα εκ των οποίων να είναι η βεβαίωση¹¹² πως το πλοίο έχει πωληθεί στον αγοραστή σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω κράτους και των διατάξεων της Συμβάσεως ελεύθερο υποθηκών, επιβαρύνσεων και προγενέστερων δικαιωμάτων εν γένει. Παρά τις πολλαπλές τροποποιήσεις που υπέστη το συγκεκριμένο άρθρο, η πρόβλεψη της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου ελεύθερης από κάθε υποθήκη και επιβάρυνση παρέμεινε ακριβώς για να καταστεί σαφής και να υπογραμμιστεί η φύση του «καθαρού τίτλου» που αποκτάται από τον αγοραστή, αλλά και από κάθε μεταγενέστερο αγοραστή¹¹³.

Μετά από πρόταση της Κινεζικής Ενώσεως, το παράρτημα του Σχεδίου φιλοξενεί ένα πρότυπο έγγραφο για το εν λόγω πιστοποιητικό, όπως ακριβώς είχε τοποθετηθεί ένα αντίστοιχο και στη CLC 1992. Το πιστοποιητικό αυτό βεβαίως περιλαμβάνει απαραίτητα τα στοιχεία¹¹⁴ της παραγράφου 2, ωστόσο η εκδούσα αρχή είναι ελεύθερη να προσθέσει επιπλέον πληροφορίες. Μάλιστα, προς αυτόν το σκοπό αφαιρέθηκαν από το παρόν άρθρο προϋποθέσεις σχετικά με τη δομή του πιστοποιητικού, που ήταν τόσο αυστηρές και επέβαλαν το πιστοποιητικό να αναφέρει

¹¹¹ J. Lux, σελ. 4.

¹¹² Η έννοια της επιβεβαίωσης της αυθεντικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 σε σχέση με το πιστοποιητικό προκάλεσε έναν διάλογο μεταξύ των Εθνικών Ενώσεων. Αξίζει να σημειωθεί πως παρά το γεγονός ότι προτάθηκε η επικύρωση του πιστοποιητικού βάσει της διαδικασίας της «Σύμβασης της Επισημείωσης της Σφραγίδας της Χάγης», η επεξήγηση δεν προστέθηκε τελικώς.

¹¹³ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, σελ. 129.

¹¹⁴ Η πρόβλεψη του πιστοποιητικού, σε συνδυασμό με το πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως που ορίζει το άρθρο 2, δημιουργεί το εύλογο ερώτημα του κατά πόσον τα μη συμβαλλόμενα κράτη θα εκδίδουν πιστοποιητικά που θα τηρούν το περιεχόμενο του παρόντος άρθρου.

τα στοιχεία που απαιτούνται από την παράγραφο 2 κατά την ίδια σειρά που τα αναφέρει το άρθρο (!)¹¹⁵.

Πλέον, το πιστοποιητικό εκδίδεται απλώς κατ'ουσίαν υπό τη μορφή αυτού του εντύπου που περιλαμβάνεται στο παράρτημα. Οι πληροφορίες, οι οποίες απαιτούνται ως η ελάχιστη προϋπόθεση των δεδομένων που οφείλει να περιλαμβάνει ένα πιστοποιητικό δικαστικής πώλησεως για να επιτελέσει την λειτουργία του στις διαδικασίες αναγνώρισης, αλλά και εγγραφής-διαγραφής από τα νηολόγια, περιλαμβάνονται στην παράγραφο 2¹¹⁶. Στην τελική του μορφή, το Σχέδιο οριοθετεί απλά αυτές τις ελάχιστες πληροφορίες και αφήνει ελεύθερη την κατά περίπτωση μορφή και σύνταξη του κάθε συγκεκριμένου πιστοποιητικού από την αρμόδια αρχή του κράτους δικαστικής πώλησεως. Η επιλογή αυτών των ελάχιστων δεδομένων πραγματοποιήθηκε μετά από συγκριτική έρευνα της Διεθνούς Ομάδας Εργασίας στη δικαστηριακή πρακτική διεθνώς, καθώς και βάσει του πιστοποιητικού που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της CLC 1992¹¹⁷.

Όπως θα δούμε και κατά την ανάλυση του άρθρου 7 σχετικά με την αναγνώριση της δικαστικής πώλησεως, η παράγραφος 2 του εν λόγω άρθρου φανερώνει με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο τη σημαντική λειτουργία του πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό επιτελεί τη λειτουργία μίας *prima facie* απόδειξης πως η δικαστική πώληση διενεργήθηκε σύμφωνα με τη εγχώρια νομοθεσία του κράτους εκείνου¹¹⁸.

Εκ της διατυπώσεως του παρόντος άρθρου, η τελεσιδικία της δικαστικής πώλησεως, αναλόγως βεβαίως και της νομοθεσίας του κάθε συμβαλλόμενου κράτους, δε φαίνεται να αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού, κάτι που σημαίνει πως παρά το γεγονός ότι η δικαστική πώληση αναπτύσσει διεθνώς τις έννομες συνέπειές της, η ενδεχόμενη

¹¹⁵ China Maritime Law Association, *Comments on the Beijing Draft (as amended in Dublin on 28 September 2013)*, 2013, σελ. 1. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/71%20China%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹¹⁶ i. Το κράτος της Δικαστικής Πώλησεως· ii. Το όνομα, τη διεύθυνση και, εκτός αν δεν είναι διαθέσιμα, τα στοιχεία επικοινωνίας της Αρμόδιας Αρχής που εξέδωσε το Πιστοποιητικό· iii. Την τοποθεσία και την ημερομηνία που ο Καθαρός Τίτλος αποκτήθηκε από τον Αγοραστή· iv. Το όνομα, τον αριθμό IMO, ή τους διακριτικούς αριθμούς ή γράμματα, και τον λιμένα νηολογήσεως του Πλοίου· v. Το όνομα, τη διεύθυνση ή τη διαμονή ή τη συνήθη τοποθεσία επιχειρηματικής δραστηριότητας και τα στοιχεία επικοινωνίας, εφόσον είναι διαθέσιμα, του/των Ιδιοκτήτη/τών· vi. Το όνομα, τη διεύθυνση ή τη διαμονή ή τη συνήθη τοποθεσία επιχειρηματικής δραστηριότητας και τα στοιχεία επικοινωνίας του Αγοραστή· vii. Κάθε Υποθήκη ή Επιβάρυνση που αναλήφθηκε από τον Αγοραστή· viii. Την τοποθεσία και την ημερομηνία έκδοσης του Πιστοποιητικού· και ix. Την υπογραφή, σφραγίδα ή άλλη επιβεβαίωση της αυθεντικότητας του Πιστοποιητικού.

¹¹⁷ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, *Commentary on the Beijing Draft as amended in Dublin of a Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2013, σελ. 9-10. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/71%20China%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹¹⁸ German Maritime Law Association, *Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments of the German Maritime Law Association*, σελ. 5.

ανατροπή της μπορεί να προκαλέσει δυσμενείς συνέπειες σε εκείνους που βασίστηκαν σε αυτή¹¹⁹.

Εκτέθηκαν απόψεις που θεώρησαν την ύπαρξη αυτού του άρθρου περιττή καθώς σε πολλά κράτη η απόφαση της πώλησης ή ένα επικυρωμένο αντίγραφο της είναι επαρκή και διαθέσιμα στον αγοραστή. Ενστάσεις ως προς την ανάγκη εκδόσεως ξεχωριστού πιστοποιητικού¹²⁰ εξέφρασε και η αντιπροσωπεία των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Εθνική Ένωση ανέφερε πως στη ναυτιλιακή πρακτική, ο αγοραστής πρέπει να παρουσιάσει ένα “Bill of Sale”¹²¹ (Πωλητήριο έγγραφο/απόδειξη αγοράς) προκειμένου να αποδείξει την αλλαγή κυριότητας¹²² στα νηολόγια τόσο της υφιστάμενης σημαίας του πλοίου, όσο και της νέας σε περίπτωση αλλαγής. Η ίδια διαδικασία ακολουθείται στις Η.Π.Α. και στις περιπτώσεις δικαστικών πωλήσεων πλοίων, όπου ο αγοραστής αιτείται στο δικαστήριο την έκδοση μίας διαταγής που βεβαιώνει την πώληση και διατάζει την έκδοση ενός “bill of sale” ελεύθερου από επιβαρύνσεις.

Όπως εύστοχα παρατήρησε η γαλλική αντιπροσωπεία, δεν υφίσταται κάποια πρόβλεψη στο παρόν Σχέδιο σχετικά με την υποχρέωση του αγοραστή ως προς την πληρωμή του τιμήματος της δικαστικής πώλησεως, προτού εκδοθεί το πιστοποιητικό, καθώς και με την εισφορά αποδεικτικών αυτής της πληρωμής. Ωστόσο, η παρατήρηση αυτή δεν οδήγησε και σε κάποια τροποποίηση του κειμένου του Σχεδίου προς αυτή την κατεύθυνση, ενδεχομένως λόγω του ότι η προϋπόθεση αυτή θεωρήθηκε ως αυτονοήτως τηρηθείσα από οποιαδήποτε αρχή εκδίδει το πιστοποιητικό δικαστικής πώλησεως¹²³.

3.Υποχρεωτική σύμπραξη του νηολογίου & διαγραφή των εμπράγματων δικαιωμάτων που βαρύνουν το πλοίο

¹¹⁹ Croatian Maritime Law Association, *Comments by the Croatian Maritime Law Association on the 2nd Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, 2012, σελ. 5. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/59%20Croatian%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹²⁰ Η πρόταση αυτή για την εξάλειψη ανάγκης εκδόσεως ξεχωριστού πιστοποιητικού φαίνεται να έγινε δεκτή, όπως αποδεικνύεται από την τελική διατύπωση του Σχεδίου, η οποία κάνει λόγο για κατ' ουσίαν μόνο τήρηση της μορφής του πιστοποιητικού αυτού.

¹²¹ Οι έννομες τάξεις του κοινού δικαίου εκδίδουν το bill of sale ως απόδειξη της αλλαγής στην κυριότητα του πλοίου και όχι μία απόφαση που κρίνει σχετικά με τη δικαστική πώληση, κάτι που ενδεχομένως έχει ως αποτέλεσμα η απόδειξη αγοράς αυτή να μην διαθέτει όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για το πιστοποιητικό. Μολονότι η μελλοντική σύμβαση θα προβλέπει την έκδοση του πιστοποιητικού, εντούτοις δεν είναι σίγουρο πως τα δικαστήρια του κοινού δικαίου, έπειτα από δεκαετίες εκδόσεως των bills of sale, θα τροποποιήσουν αυτή τους την πρακτική.

¹²² A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 138-139.

¹²³ French Maritime Law Association, *Comments on the second Working Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/54%20%20French%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Το παρόν άρθρο έρχεται για να καλύψει ένα σημαντικό κενό όχι μόνο στο διεθνές νομικό πλαίσιο, αλλά και στο εσωτερικό νομοθετικό καθεστώς πολλών κρατών¹²⁴. Το άρθρο 6, όπως και το άρθρο 7 του Σχεδίου, απαιτεί από τα νηολόγια των συμβαλλόμενων κρατών να ενεργούν βάσει ενός πιστοποιητικού δικαστικής πώλησεως. Κατόπιν προσκομίσεως¹²⁵ του πιστοποιητικού¹²⁶, το νηολόγιο οφείλει να προχωρήσει στη διαγραφή όλων των εγγεγραμμένων υποθηκών και επιβαρύνσεων, εξαιρουμένης της περιπτώσεως αναλήψεως αυτών από τον αγοραστή¹²⁷. Παράλληλα, υποχρεούται να καταχωρήσει την τροποποίηση στο όνομα του κυρίου του πλοίου ή να διαγράψει το πλοίο από το νηολόγιο, εκδίδοντας το αντίστοιχο πιστοποιητικό διαγραφής, εφόσον ο νέος αγοραστής επιθυμεί τη μετανηολόγηση του πλοίου¹²⁸.

Κατά τη ναύλωση γυμνού σκάφους, δύναται στο πλοίο να επιτραπεί προσωρινά να φέρει τη σημαία του κράτους ναυλώσεως. Μετά από τη δικαστική πώληση ενός τέτοιου πλοίου, είναι λογικό πως η προσωρινή έγκριση δεν μπορεί να συνεχιστεί και θα πρέπει να διαγραφεί από τα νηολόγια. Προς αυτόν ακριβώς το σκοπό εντάχθηκε η δεύτερη παράγραφος στο άρθρο 6. Συνεπώς, σε περίπτωση που το πλοίο φέρει προσωρινά τη σημαία ενός κράτους, λόγω υπάρξεως ναυλώσεως γυμνού σκάφους, το νηολόγιο του πλοίου οφείλει να εκδώσει ένα πιστοποιητικό που αφαιρεί το δικαίωμα εγγραφής του πλοίου στο προσωρινό νηολόγιο¹²⁹.

Όπως είναι εμφανές, το άρθρο 6 ρυθμίζει τη διαγραφή και την εγγραφή ενός πλοίου πωληθέντος σε δικαστική πώληση που υπάγεται στο παρόν Σχέδιο. Συνεπώς, βάσει αυτών που αναλύσαμε στο πέμπτο άρθρο, το πιστοποιητικό είναι εκείνο που επιτρέπει στον αγοραστή να διαγράψει το πλοίο από το νηολόγιο και έπειτα να το εγγράψει στο νηολόγιο της επιλογής του.

Παρά το γεγονός ότι ο αγοραστής λαμβάνει την κυριότητα του πλοίου απαλλαγμένη από κάθε βάρος, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα χρειαστεί να δαπανήσει χρηματικά ποσά προς έτερους σκοπούς. Επί παραδείγματι, η αίτηση της διαγραφής από το νηολόγιο απαιτεί πολλές φορές την πληρωμή των δαπανών της συνολικής διαδικασίας, ποσά που δεν θα πρέπει να βαρύνουν τον

¹²⁴ Σύμφωνα με έρευνα που διενεργήθηκε από την CMI και τις Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου, μόνο τα μισά από τα κράτη που συμμετείχαν στην έρευνα θεωρούσαν πως ο αγοραστής σε μία δικαστική πώληση διαθέτει ένα «αυτόματο» δικαίωμα εγγραφής του αγορασθέντος πλοίου, έτσι ώστε αυτό να φέρει τη σημαία του κράτους, όπου διενεργήθηκε η δικαστική πώληση.

¹²⁵ Ο Γραμματέας μπορεί επιπλέον να απαιτήσει από τον αγοραστή ή τον μεταγενέστερο αγοραστή την κατάθεση ενός προσηκόντως επικυρωμένου αντιγράφου του εν λόγω πιστοποιητικού για το αρχείο του.

¹²⁶ Εάν το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 δεν έχει εκδοθεί σε μία επίσημη γλώσσα του κράτους, στο οποίο το προαναφερθέν νηολόγιο εδράζεται, ο Γραμματέας μπορεί να απαιτήσει από τον αγοραστή ή τον μεταγενέστερο αγοραστή να καταθέσει μία προσήκουσα μετάφραση του πιστοποιητικού σε αυτή τη γλώσσα.

¹²⁷ W. Sharpe, "Towards an international instrument for Recognition of Judicial Sales of Ships – Policy aspects", *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013, σελ. 177.

¹²⁸ L. Bleyen, σελ. 167.

¹²⁹ Ο Γραμματέας του νηολογίου του πλοίου σε αυτό το κράτος διαγράφει το πλοίο από το νηολόγιο και εκδίδει πιστοποιητικό βεβαιώνοντας ότι η άδεια που επέτρεπε στο πλοίο να εγγραφεί και να φέρει προσωρινώς τη σημαία του κράτους έχει ανακληθεί.

αγοραστή. Προς τον σκοπό αυτό προτάθηκε η διευκρίνιση πως τα νηολόγια πρέπει να υποχρεούνται “ex officio” να προχωρήσουν στη διαγραφή όλων των εγγεγραμμένων υποθηκών και επιβαρύνσεων και να εκδώσουν το πιστοποιητικό διαγραφής από το νηολόγιο¹³⁰. Μία πιθανή αντιμετώπιση σε αυτό το πρόβλημα είναι να δεσμεύεται το νηολόγιο ex officio να διαγράψει τις επιβαρύνσεις και το πλοίο, κατόπιν προσκομίσεως του πιστοποιητικού, ενώ παράλληλα τα διοικητικά αυτά κόστη να αφαιρούνται από το προϊόν του πλειστηριασματος, προκειμένου να αποφευχθεί η επιβάρυνση του αγοραστή¹³¹.

Υπό ομαλές συνθήκες, το πλοίο μετά από τη δικαστική πώληση θα υποστεί τροποποίηση στην κυριότητα στο νηολόγιό του¹³², ενδεχομένως και διαγραφή, εφόσον σκοπείται αλλαγή νηολογίου. Σε κάθε περίπτωση, η νέα εγγραφή αποτελεί προϋπόθεση για τη σύννομη χρήση του πλοίου από τον αγοραστή¹³³. Βάσει δε της κρατούσας αρχής της απαγορεύσεως της διπλής εγγραφής σε πολλαπλά νηολόγια ενός πλοίου, η διαγραφή αυτή είναι απολύτως απαραίτητη προκειμένου να προχωρήσει ο νέος κύριος σε εγγραφή στο όνομά του σε νηολόγιο¹³⁴.

Παρά τις ορθές προβλέψεις του άρθρου 6 σχετικά με τα ζητήματα εγγραφής και διαγραφής από τα νηολόγια, ένα μεγάλο ζήτημα παραμένει στα πλοία που έχουν εγγραφεί σε κράτη, τα οποία ενδεχομένως να μην αποτελέσουν μέρη της σύμβασης, ενώ φιλοξενούν στα νηολόγια τους μεγάλο αριθμό πλοίων, όπως λόγου χάρη ο Παναμάς. Τα νηολόγια αυτά δεν θα μπορούσαν να υποχρεωθούν από την μελλοντική διεθνή σύμβαση, κάτι που ουσιαστικά περιορίζει την εφαρμογή της σε πλοία εγγεγραμμένα σε συμβαλλόμενα κράτη. Σε αντιστοιχία με αυτό, εάν ένα πωληθέν πλοίο δεν έχει εγγραφεί σε κάποιο νηολόγιο, ή εάν η νομοθεσία του κράτους νηολογήσεως δεν προβλέπει την εγγραφή των υποθηκών, πάλι οδηγούμαστε στο αποτέλεσμα της αδυναμίας διαγραφής τους¹³⁵.

¹³⁰ German Maritime Law Association, *International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, Hamburg, 2013, σελ. 3. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/61%20German%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

¹³¹ L. Bleyen, σελ. 170-171.

¹³² Η αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων ίσως οδηγήσει στη δημιουργία προβλημάτων σε κράτη που απαγορεύουν την μεταβίβαση σε αλλοδαπούς, δια πωλήσεως ή άλλο τρόπο, των πλοίων που φέρουν τη σημαία. Λόγου χάρη, στις Ηνωμένες Πολιτείες για μία τέτοιου είδους μεταβίβαση απαιτείται η προηγούμενη έγκριση της Αμερικανικής Ναυτικής Αρχής, ενώ βέβαια συναφής ρύθμιση υφίσταται και στο εθνικό μας δίκαιο στον ΚΙΝΔ.

¹³³ Ερωτηματικά προκαλεί το γεγονός πως το άρθρο 6 δεν ορίζει ρητά πως βρίσκεται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 8, όπως λόγου χάρη γίνεται στο άρθρο 7 σε σχέση με την αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων από τα συμβαλλόμενα κράτη. Το άρθρο 8 αφορά τις περιπτώσεις αναστολής ή απόρριψης της αναγνώρισεως της δικαστικής πωλήσεως.

¹³⁴ J. Zhengliang Hu, σελ. 203.

¹³⁵ British Maritime Law Association, *Comments of the BMLA on the Draft Instrument for the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012, σελ. 4. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/510%20British%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Προκειμένου να αποτραπεί η πρακτική της αρνήσεως του νηολογίου να προβεί στη διαγραφή, εξετάστηκε από τη ΔΟΕ η εισαγωγή ενός καθεστώτος προσωρινής εγγραφής σε νέο νηολόγιο του αγορασθέντος διά δικαστικής πώλησεως πλοίου, πρόταση που τελικώς δεν υιοθετήθηκε. Σύμφωνα με το καθεστώς αυτό, ο αγοραστής θα είχε τη δυνατότητα να εγγράψει προσωρινώς το πλοίο σε ένα νηολόγιο, δίχως να έχει διαγραφεί προηγουμένως από εκείνο του προηγούμενου πλοιοκτήτη, με την ταυτόχρονη κατάθεση επαρκούς εγγυήσεως, εφόσον υφίστατο δικαστική αμφισβήτηση από ενδιαφερόμενο πρόσωπο¹³⁶. Σε περίπτωση απόρριψης της αμφισβήτησεως, το νέο νηολόγιο θα μετέτρεπε την προσωρινή εγγραφή σε οριστική, ενώ σε περίπτωση ευδοκίμησης η προσωρινή εγγραφή θα διαγραφόταν, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου προσώπου¹³⁷.

4.Αναγνώριση δικαστικής πώλησεως πλοίου διεξαχθείσας σε έτερο συμβαλλόμενο ή μη κράτος

Το άρθρο 7 του Σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως αποτελείται από πέντε παραγράφους, οι οποίες θεσπίζουν συγκεκριμένους κανόνες που οφείλουν να ακολουθηθούν κατά τη διαδικασία αναγνώρισεως αλλοδαπής δικαστικής πώλησεως.

Η πρώτη παράγραφος αναφέρεται στα συγκεκριμένα αποτελέσματα που επιφέρει η δικαστική πώληση, εστιάζοντας στον σκοπό του καθαρού τίτλου που πρέπει να αποκτηθεί από τον αγοραστή. Έτσι, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 8, το δικαστήριο ενός συμβαλλόμενου κράτους, κατόπιν αιτήσεως του αγοραστή, θα αναγνωρίζει μία δικαστική πώληση διεξαχθείσα σε άλλο κράτος, για την οποία έχει εκδοθεί ένα πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 5. Τα αποτελέσματα της αναγνώρισεως ακολουθούν τη λογική των προηγούμενων άρθρων. Περιλαμβάνουν την απόκτηση καθαρού τίτλου από τον αγοραστή και την εξάλειψη κάθε προγενέστερης κυριότητας, δικαιώματος, υποθήκης ή επιβαρύνσεως επί του πλοίου, εκτός εάν έχουν αναληφθεί από τον αγοραστή.

Μολονότι η πρώτη παράγραφος του άρθρου 7 προβλέπει τη δικαστική αναγνώριση, στο Σχέδιο δεν διευκρινίζεται εάν η διαγραφή και η μετανηολόγηση του πλοίου από το νέο αγοραστή

¹³⁶ Το ενδιαφερόμενο μάλιστα πρόσωπο θα όφειλε και το ίδιο να καταθέσει επαρκή εγγύηση, προκειμένου να αποφευχθούν κακόβουλες και αβάσιμες αμφισβητήσεις, κατά τα πρότυπα του άρθρου 6 της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης του 1958 περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων.

¹³⁷ China Maritime Law Association, *Comments on 2nd Draft Instrument on Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012, σελ. 2-4. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/53%20China%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

υπόκεινται στην προηγούμενη δικαστική αναγνώριση¹³⁸. Βάσει της διατυπώσεως του άρθρου 6, η απάντηση σε αυτό το ερώτημα θα πρέπει να είναι αρνητική, δημιουργώντας εύλογες απορίες για τη σκοπιμότητα μίας τέτοιας αναγνώρισεως, από τη στιγμή που ο αγοραστής θα μπορεί να το επιτύχει αυτό απλά με το «Πιστοποιητικό» δικαστικής πωλήσεως.

Η ρύθμιση του άρθρου έκανε λόγο μόνο για «εγγεγραμμένες υποθήκες» και όχι για «όλες τις υποθήκες», παρά το γεγονός ότι ακόμη και οι μη εγγεγραμμένες, υφιστάμενες βάσει του δικαίου ενδεχομένως ενός κράτους, πρέπει να εξαλειφθούν. Προς τον σκοπό της αποκτήσεως καθαρού τίτλου από τον αγοραστή, τροποποιήθηκε προκειμένου να αφαιρεθεί η λέξη «Εγγεγραμμένες» ως προσδιορισμός του «Υποθήκες», έχοντας ως αποτέλεσμα την εξάλειψη μέσω της δικαστικής πωλήσεως όλων των υποθηκών.

Από την άλλη πλευρά, στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου προβλέπεται η αρχή πως εάν πωληθεί δικαστικώς, το πλοίο δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο κατασχέσεως για προγενέστερες απαιτήσεις. Ειδικότερα, το δικαστήριο οφείλει να απορρίψει την αίτηση για κατάσχεση ή να άρει την κατάσχεση, κατόπιν προσκομίσεως από τον αγοραστή ενός πιστοποιητικού εκδοθέντος σύμφωνα με το Άρθρο 5. Εξαίρεση προβλέπεται για την περίπτωση που ο κατάσχων αποτελεί ένα ενδιαφερόμενο πρόσωπο και εισφέρει αποδείξεις που αποδεικνύουν την ύπαρξη κάποιας εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στο Άρθρο 8.

Το ζήτημα της δικαιοδοσίας ρυθμίζεται στην τρίτη παράγραφο, με την πρόβλεψη της αρμοδιότητας των δικαστηρίων του κράτους δικαστικής πωλήσεως σχετικά με κάθε νομική διαδικασία αμφισβήτησεως της ίδιας της δικαστικής πωλήσεως¹³⁹. Αντιθέτως, κανένα άλλο δικαστήριο δεν θα έχει δικαιοδοσία να εξετάσει ένδικο βοήθημα που αμφισβητεί τη δικαστική πώληση.

Η παράγραφος 4 ρυθμίζει το ζήτημα της νομιμοποίησεως, ορίζοντας γενικώς πως κανένα ένδικο μέσο δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον του πλοίου ή εναντίον οποιουδήποτε καλής πίστεως αγοραστή. Ωστόσο, ένα ενδιαφερόμενο πρόσωπο¹⁴⁰ έχει δικαίωμα να ασκήσει ένδικο βοήθημα προς αμφισβήτηση μίας δικαστικής πωλήσεως ενώπιον αρμοδίου δικαστηρίου του κράτους δικαστικής πωλήσεως. Από την άλλη πλευρά, ως η άλλη όψη του ίδιου νομίσματος, προβλέπεται

¹³⁸ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 140.

¹³⁹ L. Bleyen, σελ. 167.

¹⁴⁰ Ένας εκ των κύριων τρόπων εξυπηρέτησης του σκοπού της συμβάσεως είναι ο περιορισμός της ενεργητικής νομιμοποίησεως μόνο στα «ενδιαφερόμενα πρόσωπα» του άρθρου 1 παρ. 7, όπως προκύπτει και από το άρθρο 7 παρ. 4 του Σχεδίου.

πως κανένα αρμόδιο δικαστήριο δεν θα ασκεί την δικαιοδοσία σε οποιοδήποτε τέτοιο αίτημα αμφισβήτησεως, εκτός εάν κατατίθεται από ένα ενδιαφερόμενο πρόσωπο¹⁴¹.

Τέλος, η παράγραφος 5 αναφέρεται στην περίπτωση απουσίας αποδείξεων για την ύπαρξη μίας εκ των προβλεπόμενων στο άρθρο 8 προϋποθέσεων. Τότε, προβλέπεται πως ένα πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 θα αποτελεί επαρκή απόδειξη πως η δικαστική πώληση έχει λάβει χώρα και έχει το αποτέλεσμα που προβλέπει το άρθρο 4.

Η τήρηση και η πρόβλεψη ενιαίας προθεσμίας ως προϋποθέσεως για το παραδεκτό οποιουδήποτε ενδίκου μέσου στρεφόμενου κατά της δικαστικής πώλησεως αποτέλεσε αντικείμενο ζωντανού ενδιαφέροντος. Το Draft της Διάσκεψης του Πεκίνου προτού τροποποιηθεί, προέβλεπε τα εξής στην παράγραφο 5 του άρθρου 7: «Καμία απαίτηση που στρέφεται κατά του κύρους της δικαστικής πώλησεως δεν μπορεί να ασκηθεί παραδεκτώς, εκτός αν ασκηθεί εντός τριών μηνών από την ημερομηνία της δικαστικής πώλησεως, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό. Η τρίμηνη προθεσμία αυτή δεν μπορεί να ανασταλεί, να διακοπεί ή να παραταθεί για οποιοδήποτε λόγο». Η συγκεκριμένη προθεσμία θεωρήθηκε ιδιαίτερα μακρά για πολλούς, ενώ υπήρχαν και οι απόψεις ότι ήταν υπερβολικά σύντομη¹⁴². Βέβαια, παρατηρούμε πως ο κύριος σκοπός του Σχεδίου, ήτοι η προστασία του καλόπιστου αγοραστή ως προς την απόκτηση καθαρού τίτλου, φαίνεται να θίγεται από τις ιδιαίτερα μεγάλες προθεσμίες. Η Καναδική Ένωση, λόγου χάρη, πρότεινε ως ενιαία προθεσμία τις τριάντα ημέρες, θεωρώντας τους τρεις μήνες ένα πολύ μεγάλο διάστημα που θίγει τη βεβαιότητα της δικαστικής πώλησεως¹⁴³. Τελικώς, αφαιρέθηκε από το Σχέδιο κάθε αναφορά σε οποιαδήποτε προθεσμία.

V.Η προστασία των πιστωτών

1.Οι ειδοποιήσεις του άρθρου 3

Είναι εμφανές πως μία λογικώς απαραίτητη προϋπόθεση αποκτήσεως της κυριότητας από τον αγοραστή ελεύθερης από «οποιαδήποτε υποθήκη και επιβάρυνση» είναι η προσήκουσα ειδοποίηση των προσώπων εκείνων, των οποίων τα δικαιώματα ενδεχομένως θίγονται από αυτό

¹⁴¹ Η παράγραφοι 2 και 4, όπως αντιλαμβανόμαστε και εμείς βεβαίως από μία απλή ανάγνωση, θεωρήθηκαν ως επαναλαμβανόμενες από ορισμένες Εθνικές Ενώσεις. Παρά το γεγονός αυτό, παρέμειναν ως έχουν μέχρι την τελική ψήφιση στο Αμβούργο. Αξίζει να σημειωθεί πως εν γένει όλες οι ρυθμίσεις του άρθρου θεωρήθηκαν σε ένα βαθμό περιττές από ορισμένες αντιπροσωπείες.

¹⁴² Υπήρχε επιπλέον η σκέψη ότι η ενιαία προθεσμία θα αποτελούσε μία σημαντική παρέμβαση στην εσωτερική διαδικαστική τάξη τους κρατούς της δικαστικής πώλησεως, καθώς πολλά κράτη διαθέτουν μεγαλύτερες ή συντομότερες προθεσμίες.

¹⁴³ The Canadian Maritime Law Association, *Proposed Draft International Convention on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships (the "Beijing Draft")*, σελ. 2.

το έννομο αποτέλεσμα. Είναι αυτονόητο πως η δικαστική πώληση δύναται να θεωρηθεί ως μη δυνάμενη να αμφισβητηθεί, μόνο εφόσον τα πρόσωπα, τα οποία είχαν συμφέρον ή απαίτηση εναντίον του πλοίου, διέθεταν την ευκαιρία να προβάλουν τις απαιτήσεις τους κατά τη διαδικασία δικαστικής πώλησεως, συμμετέχοντας εν τέλει στο προϊόν του πλειστηριασμού¹⁴⁴.

Το άρθρο επιδιώκει να ρυθμίσει την πραγματοποίηση αυτών των ειδοποιήσεων. Πιο συγκεκριμένα, πριν από μία δικαστική πώληση, θα διενεργούνται ορισμένες ειδοποιήσεις, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους της δικαστικής πώλησεως, είτε από την αρμόδια αρχή του κράτους είτε από τα μέρη της διαδικασίας, αναλόγως της εφαρμοσθείσας νομοθεσίας. Οι ειδοποιήσεις αυτές οφείλουν να αποσταλούν, μεταξύ άλλων, στο νηολόγιο του πλοίου, στους κατόχους εγγεγραμμένων υποθηκών και επιβαρύνσεων, στους κατόχους ναυτικού προνομίου, καθώς και στον κύριο του πλοίου¹⁴⁵. Κατά την περίπτωση που το πλοίο τελεί υπό συμβατικό καθεστώς ναυλώσεως γυμνού σκάφους, η ειδοποίηση που απαιτείται πρέπει επίσης να γίνεται και στον γραμματέα του νηολογίου του πλοίου σε αυτό το κράτος.

Οι ειδοποιήσεις πρέπει να δίνονται τουλάχιστον τριάντα ημέρες πριν από τη δικαστική πώληση και να περιλαμβάνουν ορισμένες ελάχιστες πληροφορίες, όπως λεπτομέρειες για το πλοίο και για την επικείμενη δικαστική πώληση¹⁴⁶. Όσον αφορά την προθεσμία των τριάντα ημερών, η αντιπροσωπεία της Μεγάλης Βρετανίας πρότεινε την σύντμησή της σε επείγουσες περιπτώσεις, κάτι που πρότεινε και η Μάλτα, εφιστώντας μάλιστα την προσοχή στις περιπτώσεις αδυναμίας τηρήσεως της προθεσμίας λόγω σφαλμάτων όπως η αποτυχία αποστολής των συστημένων

¹⁴⁴ Οι σταθμίσεις μεταξύ των συμφερόντων όλων των μερών είναι δυσχερείς. Ο Benoit Goemans, μέλος της ΔΟΕ, ανέφερε κατά της εργασίες της ομάδος πως «Οι διαδικαστικοί κανόνες αποτελούν πάντοτε τον καρπό της δύσκολης αναζήτησης μίας ισορροπίας ανάμεσα στη ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης χρόνου και χρήματος και από την άλλη μεριά στην προστασία των δικαιωμάτων οποιουδήποτε μπορεί να θιγεί από τη διαδικασία».

¹⁴⁵ Το άρθρο αναφέρει τα εξής πρόσωπα: (α) Γραμματέα του νηολογίου του Πλοίου στο Κράτος Νηολογήσεως· (β) Όλους τους κατόχους οποιασδήποτε εγγεγραμμένης Υποθήκης ή Εγγεγραμμένης Επιβαρύνσεως, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι καταγεγραμμένες σε νηολόγιο στο Κράτος Νηολογήσεως, το οποίο προσφέρεται για δημόσια έρευνα, και ότι αποσπάσματα από το νηολόγιο και αντίγραφα των εγγράφων είναι διαθέσιμα από το γραμματέα· (γ) Όλους τον κατόχους οποιουδήποτε Ναυτικού Προνομίου, υπό την προϋπόθεση ότι η Αρμόδια Αρχή που διενεργεί τη Δικαστική Πώληση έχει ειδοποιηθεί για τις αντίστοιχες απαιτήσεις· και (δ) Τον Κύριο του Πλοίου.

¹⁴⁶ Οι πληροφορίες είναι οι εξής: (α) Το όνομα του Πλοίου, τον IMO αριθμό του (εφόσον υπάρχει) και το όνομα του Κυρίου και του ναυλωτή γυμνού σκάφους (αν υπάρχει), όπως εμφανίζεται στα αρχεία του νηολογίου (αν υπάρχουν) στο Κράτος Νηολογήσεως (αν υπάρχει) και στο Κράτος Γυμνού (αν υπάρχει)· (β) Το χρόνο και την τοποθεσία της Δικαστικής Πώλησεως· ή εάν ο χρόνος και η τοποθεσία της Δικαστικής Πώλησεως δεν μπορούν να προσδιοριστούν με ακρίβεια, τον κατά προσέγγιση χρόνο και την προβλεπόμενη τοποθεσία της Δικαστικής Πώλησεως, η οποία ακολουθείται από περαιτέρω ειδοποίηση για τον ακριβή χρόνο και τοποθεσία της Δικαστικής Πώλησεως όταν γίνουν γνωστά, αλλά, σε κάθε περίπτωση, όχι σε λιγότερο από 7 ημέρες πριν από τη Δικαστική Πώληση· και (γ) Τέτοια στοιχεία αφορώντα τη Δικαστική Πώληση ή τις διαδικασίες που οδηγούν στη Δικαστική Πώληση όπως θα αποφασίσει η Αρμόδια Αρχή που διενεργεί τις διαδικασίες πως είναι επαρκή για να προστατέψουν τα συμφέροντα των Προσώπων δικαιούνται να ειδοποιηθούν.

επιστολών, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε ιδιαίτερα δυσμενείς συνέπειες για την όλη διαδικασία¹⁴⁷.

Η προβλεπόμενη ειδοποίηση είναι γραπτή και διενεργείται με τέτοιον τρόπο, ώστε να μην εμποδίζει ή να καθυστερεί σημαντικά τη διαδικασία. Επιπλέον, πρέπει να πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες δημοσιεύσεις και ανακοινώσεις στον τύπο, εάν αυτό απαιτείται από τη νομοθεσία του κράτους δικαστικής πωλήσεως.

Το ζήτημα του βάρους αποδείξεως τίθεται για μία ακόμη φορά, όσον αφορά το ποιο μέρος είναι εκείνο που θα κληθεί να αποδείξει την τήρηση των διατάξεων για τις ειδοποιήσεις, σε μία μελλοντική δικαστική διαδικασία. Κατά μία άποψη, εκείνος που επιθυμεί την αναγνώριση της δικαστικής πωλήσεως χρειάζεται να εισφέρει μόνο το «πιστοποιητικό», κάτι που σημαίνει ότι το βάρος αποδείξεως των ενστάσεων του το φέρει το ενδιαφερόμενο μέρος. Παρεμφερής είναι η άποψη πως εφόσον το κράτος δικαστικής πωλήσεως βεβαιώνει, πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού ότι διενεργήθηκαν οι προσήκουσες ειδοποιήσεις, τότε θα πρέπει να είναι τα δικαστήρια αυτού του κράτους – και όχι του κράτους αναγνώρισεως – αρμόδια να κρίνουν ενδεχόμενη παραβίαση των διατάξεων για τις ειδοποιήσεις. Από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η άποψη πως εκείνος που επιθυμεί την αναγνώριση οφείλει να αποδείξει ότι οι ειδοποιήσεις διενεργήθηκαν σύμφωνα με τις νόμιμες διατυπώσεις της Συμβάσεως. Βάσει και του σκοπού της Συμβάσεως, η πρώτη άποψη είναι η ορθότερη και αποτελεί την πρόθεση που εντοπίζουμε από τους συντάκτες του Σχεδίου¹⁴⁸.

Η πρόβλεψη της αποστολής ειδοποιήσεως στην πρεσβεία ή στο προξενείο της χώρας, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, αφαιρέθηκε κατά τη Διάσκεψη του Όσλο, με το σκεπτικό πως η προσθήκη πολλών παραληπτών ειδοποιήσεων μειώνει την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητά τους. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει, καθώς οι πιθανότητες λανθασμένης αποστολής αυτών των ειδοποιήσεων σε πρεσβείες και προξενεία, ώστε να υφίσταται κίνδυνος ως προς το κύρος του πλειστηριασμού, είναι μηδαμινός¹⁴⁹.

Το άρθρο 3 περιγράφει με λεπτομέρεια την διαδικασία ειδοποιήσεων¹⁵⁰, όμως, η πραγματικότητα εμφανίζει σε πολλές περιπτώσεις δυσχέρειες. Πλοία που φέρουν σημαία

¹⁴⁷ A. Robinson, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, σελ. 137.

¹⁴⁸ Korea Maritime Law Association, *A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments by Korea Maritime Law Association*, σελ. 2-3.

¹⁴⁹ Croatian Maritime Law Association, *Comments by the Croatian Maritime Law Association on the 2nd Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, σελ. 4.

¹⁵⁰ Γενικώς, κατά τον προσδιορισμό της ταυτότητας ή της διεύθυνσης οποιουδήποτε προσώπου, στο οποίο απαιτείται να γίνει ειδοποίηση, τα άλλα μέρη και η Αρμόδια Αρχή μπορούν να βασιστούν απολύτως σε

ευκαιρίας μπορεί να είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια κρατών που δεν διαθέτουν διπλωματικούς δεσμούς με το κράτος της δικαστικής πωλήσεως. Επιπλέον, μπορεί να είναι αδύνατον για το δικαστήριο να βρει τις ακριβείς διευθύνσεις των ενδιαφερόμενων προσώπων, λόγου χάρη του εγγεγραμμένου κυρίου του πλοίου ή των ενυπόθηκων δανειστών. Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να μην υφίστανται με επάρκεια καταγεγραμμένες στα έγγραφα που διαθέτει το πλοίο, ενώ μόνο δυσκολίες προκαλεί το γεγονός της νηολογήσεως του πλοίου σε νηολόγιο έτερου κράτους από αυτό της δικαστικής πωλήσεως.

Μολονότι παρατηρήθηκε πως οι ρυθμίσεις του άρθρου 3 είναι ουσιαστικά ίδιες με εκείνες της Συμβάσεως του 1993 και ειδικότερα με το άρθρο 11 παρ. 3, εντούτοις υφίσταται μία διαφορά, η οποία έγκειται στο ότι η Σύμβαση του 1993 απαιτεί να υπάρχει απόδειξη παράδοσης σε εκείνους που απευθύνεται η ειδοποίηση, σε αντίθεση με το Σχέδιο Συμβάσεως¹⁵¹.

Στο σημείο αυτό οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι η πρόβλεψη συγκεκριμένων τρόπων, όσον αφορά τις ειδοποιήσεις, φαίνεται να μην λαμβάνει υπ' όψιν ότι η Ε.Ε. διαθέτει αποκλειστική νομοθετική αρμοδιότητα σε ζητήματα όπως η διαβίβαση και επίδοση δικαστικών και εξωδίκων πράξεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις μεταξύ των κρατών μελών, στην αρμοδιότητα των δικαστηρίων, καθώς και στην αναγνώριση των δικαστικών αποφάσεων, μεταξύ άλλων. Συνεπώς, τα Κράτη Μέλη μονομερώς δεν διαθέτουν τη δυνατότητα να αποτελέσουν συμβαλλόμενα μέρη μίας συμβάσεως που ρυθμίζει πεδία όπου η Ένωση διαθέτει αποκλειστική αρμοδιότητα¹⁵².

Τέλος, κατά την ανάγνωση όλων αυτών των ρυθμίσεων πρέπει να έχουμε πάντοτε υπ' όψιν μας πως αφορούν την τήρηση των ελάχιστων προδιαγραφών¹⁵³ που οφείλει να διαθέτει μία διαδικασία δικαστικής πωλήσεως, δυνάμενες βεβαίως να διευρυνθούν από την εσωτερική νομοθεσία¹⁵⁴. Συνακόλουθα, ορίζεται ότι το άρθρο 3 δεν εμποδίζει ένα συμβαλλόμενο κράτος από το να συμμορφώνεται με κάθε άλλη διεθνή σύμβαση ή νομικώς δεσμευτική πράξη σε σχέση με τον τρόπο πραγματοποίησης των ειδοποιήσεων¹⁵⁵.

πληροφορίες που περιέχονται στο νηολόγιο του κράτους νηολογήσεως ή όπως μπορεί να είναι διαθέσιμα βάσει του Άρθρου 3(1)(γ).

¹⁵¹ Η επιπλέον προϋπόθεση αυτή ενδεχομένως θίγει τον σκοπό του Σχεδίου, καθώς η μη τήρησή της δύναται να οδηγήσει σε πλήγμα του κύρους της δικαστικής πωλήσεως. Συνεπώς, η επίτευξη του σκοπού του Σχεδίου θα εξυπηρετείτο αρτιότερα με την μη κύρωση της Συμβάσεως του 1993.

¹⁵² L. Bleyen, σελ. 169-170.

¹⁵³ Ειδοποίηση μπορεί επίσης να δοθεί κατά το άρθρο με οποιονδήποτε τρόπο γίνει δεκτός από ένα πρόσωπο, στο οποίο χρειάζεται να γίνει ειδοποίηση.

¹⁵⁴ L. Bleyen, σελ. 156.

¹⁵⁵ Ωστόσο, απαιτείται η συγκεκριμένη δέσμευση να υφίσταται πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Συμβάσεως.

2. Νομιμοποίηση προς αμφισβήτηση και δικαιοδοσία: Άρνηση & αναστολή αναγνώρισης

Η ΔΟΕ θεώρησε πως το καταλληλότερο forum για να κρίνει τα ένδικα μέσα¹⁵⁶ αμφισβήτησης της δικαστικής πωλήσεως είναι τα δικαστήρια¹⁵⁷ του κράτους, όπου έλαβε χώρα¹⁵⁸. Την εξουσία αυτή του δικαστηρίου ρυθμίζει το άρθρο 8, προβλέποντας τις περιστάσεις που δύνανται να οδηγήσουν στην απόρριψη ή αναστολή της αναγνώρισεως της δικαστικής πωλήσεως, κατόπιν αιτήματος ενός ενδιαφερόμενου προσώπου, λόγου χάρη του προγενέστερου κυρίου του πλοίου ή εκείνου που διαθέτει ναυτικό προνόμιο πάνω στο πλοίο πριν από τη δικαστική πώληση.

Εν πρώτοις, η αναγνώριση μίας δικαστικής πωλήσεως μπορεί να μην γίνει δεκτή από ένα δικαστήριο συμβαλλόμενου κράτους, κατόπιν αιτήματος ενός ενδιαφερόμενου προσώπου, εφόσον το ενδιαφερόμενο πρόσωπο εισφέρει στο δικαστήριο αποδείξεις πως κατά τη στιγμή της δικαστικής πωλήσεως το πλοίο δεν βρισκόταν από φυσικής απόψεως εντός της δικαιοδοσίας του κράτους δικαστικής πωλήσεως. Η περίπτωση αυτή αποτελεί τη λογική επέκταση του γεγονότος πως η κατάσχεση ενός πλοίου προϋποθέτει πως το πλοίο βρίσκεται σε μία τοποθεσία εντός της δικαιοδοσίας του κράτους δικαστικής πωλήσεως. Βεβαίως, ακόμα και αν το κατασχεθέν πλοίο μπορέσει να ξεφύγει και να αποχωρήσει από αυτή τη δικαιοδοσία, δεν είναι λογικό να ακολουθήσει αργότερα η δικαστική πωλήσή του.

Επίσης, η αναγνώριση μπορεί να απορριφθεί από ένα δικαστήριο συμβαλλόμενου κράτους, κατόπιν αιτήσεως ενδιαφερόμενου προσώπου, εάν αποδείξει ότι το αρμόδιο δικαστήριο του κράτους δικαστικής πωλήσεως σε απόφαση ή σε συναφές τελεσίδικο δικαστικό έγγραφο έχει αναιρέσει τη δικαστική πώληση και τα αποτελέσματά της.

Εκτός από την δυνατότητα άρνησης αναγνώρισεως της δικαστικής πωλήσεως, κατά τη Διάσκεψη του Πεκίνου προστέθηκε η δυνατότητα αναστολής της αναγνώρισεως από ένα δικαστήριο, κατά την περίπτωση που έχει ξεκινήσει κάποια δικαστική διαδικασία σε αρμόδιο δικαστήριο, η οποία βάλει κατά του κύρους της δικαστικής πωλήσεως. Η αναστολή προϋποθέτει πως ένα ενδιαφερόμενο πρόσωπο θα εισφέρει στο δικαστήριο αποδείξεις ότι μία νομική

¹⁵⁶ Το γεγονός πως ο σκοπός του περιορισμού των αμφισβήτησεων διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην δημιουργία της νέας Συμβάσεως διαφαίνεται και από τις αιτιολογικές σκέψεις του Σχεδίου, κατά την αναφορά πως «[...] αναγκαία και επαρκής προστασία πρέπει να παρέχεται στους αγοραστές των πλοίων εκ δικαστικών πωλήσεων, μέσω του περιορισμού των ενδίκων μέσων που διατίθενται στα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς την αμφισβήτηση της εγκυρότητας της δικαστικής πωλήσεως και των συνακόλουθων μεταβιβάσεων της κυριότητας του πλοίου».

¹⁵⁷ Συμπεριλαμβανομένου του δικαστηρίου που πραγματοποίησε τη δικαστική πώληση ή του δικαστηρίου που εκδικάζει τις εφέσεις εναντίον των αποφάσεών του, το οποίο αρμόδιο δικαστήριο τελικώς θα καθοριστεί από τη νομοθεσία του κράτους της δικαστικής πωλήσεως.

¹⁵⁸ CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, σελ. 130.

διαδικασία σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου 7 έχει ξεκινήσει και ότι το αρμόδιο δικαστήριο του κράτους δικαστικής πωλήσεως έχει αναστείλει το αποτέλεσμα της δικαστικής πωλήσεως.

Αξίζει να υπογραμμιστεί πως κατά την απαρίθμηση των περιπτώσεων σε αυτό το άρθρο, κυριαρχεί η χρησιμοποίηση της λέξεως “may” αντί της λέξεως “shall”, κάτι που εκ πρώτης όψεως φαίνεται να παραχωρεί μία ευχέρεια στο δικαστήριο ως προς την απόρριψη ή αναστολή της αναγνώρισης, παρά την πλήρωση των προϋποθέσεων.

3.Επιφύλαξη δημοσίας τάξεως

Η αναγνώριση μίας δικαστικής πωλήσεως μπορεί επίσης να απορριφθεί εάν το δικαστήριο, στο οποίο επιδιώκεται η αναγνώριση, κρίνει ότι η αναγνώριση αυτή αντίκειται προδήλως στη δημόσια τάξη του συμβαλλόμενου κράτους. Η επιφύλαξη δημοσίας τάξεως εντάχθηκε στο Σχέδιο προκειμένου να αντισταθμίσει την έλλειψη ουσιαστικών ρυθμίσεων σε σχέση με τη διενέργεια των δικαστικών πωλήσεων. Σε αντίθετη περίπτωση, η έλλειψη αυτών των ελάχιστων προϋποθέσεων θα οδηγούσε σε δικαστικές πωλήσεις, οι οποίες πληρούσαν τις προϋποθέσεις μίας δίκαιης διαδικασίας, αναγκάζοντας τα συμβαλλόμενα κράτη να προχωρήσουν στην αναγνώρισή τους παρά το γεγονός αυτό.

Είναι σύνηθες στις διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν ζητήματα ιδιωτικού και δικονομικού διεθνούς δικαίου να περιλαμβάνουν μία τέτοιου είδους επιφύλαξη, δυνάμενη να θεωρηθεί ως μία γενική αρχή του δικαίου, ευρισκόμενη σε όλα τα εθνικά νομικά συστήματα¹⁵⁹. Αναλόγως του κράτους, υφίστανται διαφοροποιήσεις στη συχνότητα επίκλησης και βεβαίως στα κριτήρια καθορισμού της.

Παρά το γεγονός ότι η συμπερίληψή της ήταν αναπόφευκτη, λόγω της φύσεως του παρόντος Σχεδίου Συμβάσεως, η ερμηνεία της επιφύλαξης δημοσίας τάξεως από το κάθε κράτος είναι ένα ζήτημα που ενδέχεται να δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην ομαλή αναγνώριση των δικαστικών πωλήσεων. Επιπλέον, εύλογα προκύπτει το ερώτημα του κατά πόσον μπορεί να ανακύψει πρακτικώς αυτή η αντίθεση σε περιπτώσεις δικαστικών πωλήσεων που διενεργούνται στα συμβαλλόμενα κράτη, έχοντας ως δεδομένο ότι αυτές οι δικαστικές πωλήσεις πρέπει έτσι κι αλλιώς να πληρούν τις προϋποθέσεις που τίθενται στη σύμβαση.

¹⁵⁹ L. Bleyen, σελ. 171.

Κεφάλαιο Γ': Η δικαστική πώληση πλοίων στην Ελλάδα και την Αγγλία

I. Νομοθετικό Καθεστώς

Στο πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως εν γένει υφίστανται διαφορές μεταξύ κοινού και ηπειρωτικού δικαίου. Εκ των κυριότερων διαφορών είναι η διαδικασία που οφείλει να ακολουθηθεί σε κάθε δικαιοσύνη. Το κοινό δίκαιο διαθέτει μία ειδική εμπράγματη διαδικασία *in rem*, η οποία στρέφεται εναντίον του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, στο ηπειρωτικό δίκαιο η διαδικασία εκτελέσεως στρέφεται εναντίον του καθ' ου η εκτέλεση, ήτοι εναντίον του κυρίου του πλοίου.

Ωστόσο, παρά τις υπαρκτές υφιστάμενες διαφορές, η διαφοροποίηση είναι σε ένα βαθμό θεωρητικού χαρακτήρα¹⁶⁰, καθώς και στο ηπειρωτικό δίκαιο δεν είναι μόνο μία προσωπική απαίτηση που μπορεί να οδηγήσει σε κατάσχεση και πλειστηριασμό του πλοίου, αλλά επίσης και μία απαίτηση που ασφαλίζεται με εμπράγματο δικαίωμα επί του πλοίου. Λόγου χάρη, στην περίπτωση συμβατικής εκποιήσεως του πλοίου το ναυτικό προνόμιο υποχρεώνει και ασκείται εναντίον του νέου πλοιοκτήτη, καθώς έχει «επικολληθεί στο πλοίο»¹⁶¹.

Άλλωστε, στο κοινό δίκαιο, σχετικά με το ερώτημα του εάν το πλοίο και ο πλοιοκτήτης δύνανται να θεωρηθούν ως δύο διαφορετικά μέρη, έχει κριθεί από το House of Lords ότι για τους σκοπούς του νόμου η αγωγή *in rem* και η αγωγή *in personam* θεωρούνται ως δικαστικές διαδικασίες μεταξύ των ιδίων μερών, χωρίς όμως να έχει κριθεί η περίπτωση που τα ναυτικά προνόμια αποτελούν τη βάση της αγωγής *in rem*. Παρομοίως έχει κρίνει και το ΔΕΕ¹⁶².

1. Ελλάδα

Μολονότι τα πλοία αποτελούν κινητά πράγματα, εντούτοις βάσει ρητής προβλέψεως στο πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως εφαρμόζονται σε αυτά οι ρυθμίσεις που προβλέπονται για τα ακίνητα. Έτσι, οι διατάξεις για τη διαδικασία αναγκαστικής εκτελέσεως επί ακινήτων προς ικανοποίηση χρηματικών απαιτήσεων¹⁶³ (άρθρα 992 επ. ΚΠολΔ) θα αποτελέσουν το ρυθμιστικό πλαίσιο υπαγωγής των πλοίων· τόσο οι διατάξεις της προδικασίας, όσο και της κύριας

¹⁶⁰ R. Herber, σελ. 346.

¹⁶¹ Γ. Θεοχαρίδης, «Σχέση “άγρας δικαστηρίου” και σημαίας, κατά την ικανοποίηση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων επί πλοίου», σελ. 394.

¹⁶² M. Tsimplis, σελ. 477.

¹⁶³ Στα πλοία τυγχάνουν εφαρμογής και οι διατάξεις αναγκαστικής εκτελέσεως προς παράδοση ή απόδοση ακινήτου (άμεση εκτέλεση), βάσει των άρθρων 944 και 943 ΚΠολΔ, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων υπό κατασκευή, καθώς και εκείνων που βρίσκονται σε τόπους προοριζόμενους για την επισκευή ή συντήρησή τους.

διαδικασίας¹⁶⁴. Η υπαγωγή αυτή προβλέπεται στο άρθρο 992 παρ. 2 εδ. 1 ΚΠολΔ¹⁶⁵. Η αρχική ρύθμιση που αφορούσε την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό των πλοίων βρισκόταν στα άρθρα 210 έως 218 του ΚΙΝΔ, τα οποία όμως κατήργησε το άρθρο 58 ΕισΝΚΠολΔ, εξαιρουμένων βεβαίως των άρθρων 211 και 214¹⁶⁶. Επίσης, ιδιαιτέρως σημαντική στο πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως των πλοίων είναι η ρύθμιση του Ν.Δ. 3899/1958, σε σχέση με τις προτιμώμενες υποθήκες.

Οι λόγοι αυτής της διαφορετικής μεταχειρίσεως είναι τόσο η προστασία της ναυτικής πίστεως, μέσω του συστήματος των πολλαπλών κατασχέσεων, όσο και η ταχεία ολοκλήρωση της εκτελέσεως προς τον σκοπό της αποφυγής απώλειας εσόδων εξαιτίας της αδράνειας του πλοίου¹⁶⁷. Έτσι, αποκλίσεις εισάγονται τόσο από τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όσο και από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Εν πρώτοις, τα άρθρα 1011 έως 1013 του ΚΠολΔ περιέχουν ειδικές ρυθμίσεις για τα πλοία, ως προς την κατάσχεση και τον πλειστηριασμό, που προσιδιάζουν στη φύση και τις ιδιότητές τους¹⁶⁸.

Μία πρόσθετη ειδική ρύθμιση ισχύει στην περίπτωση των πλοίων με ολική χωρητικότητα άνω των 1.500 κόρων που έχουν νηολογηθεί ως «κεφάλαια εξωτερικού», βάσει του άρθρου 13 παρ. 2 του Ν.Δ. 2687/1953 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», όπως αυτό ερμηνεύτηκε αυθεντικά με το Ν.Δ. 2928/1954. Σύμφωνα με την αυθεντική ερμηνεία, η φράση «επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις» έχει την έννοια πως οι όροι νηολόγησης που προβλέπονται στην εγκριτική πράξη δύνανται να αντιτίθενται σε διατάξεις του αστικού, εμπορικού και δικονομικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων δημοσίας τάξεως¹⁶⁹. Έτσι, ενώ το άρθρο 1012 παρ. 3 ΚΠολΔ ορίζει πως η κατάταξη των δανειστών διενεργείται κατά πρώτο λόγο βάσει του ΚΙΝΔ, στην πράξη, το ΥΕΝ εκδίδοντας τις εγκριτικές πράξεις προβλέπει την εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων των Βρυξελλών¹⁷⁰, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα¹⁷¹. Κατά συνέπεια, οι εγκριτικές πράξεις υπήρξαν

¹⁶⁴ Β. Σταματόπουλος, «Πλειστηριασμός πλοίου και κατάταξη δανειστών», *Dike International*, 2009, σελ. 519.

¹⁶⁵ Ν. Νίκας, *Εγχειρίδιο δικαίου αναγκαστικής εκτελέσεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2012, σελ. 776.

¹⁶⁶ Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Ι, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005, σελ. 59-60.

¹⁶⁷ Γ. Ορφανίδης, «Αδυναμίες του νομοθετικού πλαισίου αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού στην ελληνική έννομη τάξη», *8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας*, 2013, σελ. 410.

¹⁶⁸ Χ. Απαλαγάκη, *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας: Ερμηνεία κατ'άρθρο*, Θεσσαλονίκη, Νομική Βιβλιοθήκη, 2010, σελ. 2067.

¹⁶⁹ Β. Σταματόπουλος, σελ. 525.

¹⁷⁰ Διεθνείς Συμβάσεις των Βρυξελλών (10.4.1926 & 27.5.1967) «Περί ενοποίησης κανόνων σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τας υποθήκας».

¹⁷¹ Λ. Γεωργακόπουλος, *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2006, σελ. 446.

αντικείμενο έντονης ερμηνευτικής διεργασίας από τη νομολογία και τη θεωρία μέχρι το ζήτημα να κριθεί από την Ολομέλεια του Αρείου Πάγου το 1983¹⁷², όπως θα δούμε σε επόμενη ενότητα.

2. Αγγλία

Όσον αφορά τους βασικούς διαδικαστικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόζονται στα δικαστήρια της Αγγλίας και της Ουαλίας, υφίσταται η εφαρμογή των «Κανόνων Πολιτικής Δικονομίας» (“Civil Procedure Rules”). Οι σχετιζόμενοι με τις δικαστικές πωλήσεις πλοίων διατάξεις των CPR ανευρίσκονται στα τμήματα 25 και 61. Ειδικότερα, το Τμήμα 25 καθορίζει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαστήριο δύναται να διατάξει την εφαρμογή προσωρινών μέτρων, ρυθμίζοντας την όλη λειτουργία τους. Από την άλλη πλευρά, ο κανόνας 10 του Τμήματος 61 περιλαμβάνει διατάξεις που ρυθμίζουν τη δικαστική πώληση πλοίων.

Η δικαιοδοσία του Δικαστηρίου Ναυτικών Διαφορών (“Admiralty Court”), ως τμήμα του “Queen’s Bench Division” του “High Court”, καθορίζεται και οριοθετείται στον «Ανώτατο Νόμο περί Δικαστηρίων» (“Senior Courts Act”). Το Τμήμα 20 του νόμου αυτού αποτελεί τη νομοθετική βάση για την άσκηση της δικαιοδοσίας στις ναυτικές διαφορές από το “High Court of Justice”. Ειδικότερα, το δικαστήριο αυτό διαθέτει αρμοδιότητα κρίσεως όλων των ναυτικών απαιτήσεων που αναφέρονται στο Τμήμα 20 και δύναται να διατάζει ασφαλιστικά μέτρα σε σχέση με τα πλοία, έχοντας την αρμοδιότητα δικαστικής πώλησεως και κατασχέσεώς τους στην Αγγλία και την Ουαλία¹⁷³.

Ενώπιον του δικαστηρίου μπορούν να αχθούν διαφορές περί ναυτικών απαιτήσεων, ανεξαρτήτως του προσωπικού ή εμπραγμάτου δικονομικού πλαισίου κατά το οποίο ασκούνται, ήτοι των “proceedings in personam” και “proceedings in rem”. Πιο συγκεκριμένα, βάσει του Κανόνα 5 του Τμήματος 61, χρειάζεται μία απαίτηση in rem προκειμένου να επιδιωχθεί η κατάσχεση του πλοίου. Η δικαστική πώληση, η οποία διατάσσεται από το δικαστήριο και διενεργείται από τον “AM”, λαμβάνει χώρα μετά από την οριστική κρίση επί της ουσίας της διαφοράς από το δικαστήριο. Δύναται όμως να διαταχθεί και ως ασφαλιστικό μέτρο, πριν δηλαδή από την οριστική κρίση επί της ουσίας, προκειμένου να αποφευχθεί το μεγάλο κόστος συντηρήσεως και τα διαφυγόντα κέρδη κατά τη διάρκεια κατασχέσεως¹⁷⁴.

Ιδιαίτερως σημαντικός κρίνεται και ο νόμος “Merchant Shipping Act” του 1995, ο οποίος, inter alia, περιλαμβάνει ρυθμίσεις περί των βρετανικών νηολογίων. Οι ρυθμίσεις αυτές για τις

¹⁷² Π. Σωτηρόπουλος, σελ. 373.

¹⁷³ L. Bleyn, σελ. 100-102.

¹⁷⁴ L. Bleyn, σελ. 102.

εγγραφές των πλοίων είναι κρίσιμες για την οριοθέτηση των αποτελεσμάτων των δικαστικών πωλήσεων σε ένα πλοίο φέρον τη βρετανική σημαία¹⁷⁵.

II. Η έννοια του πλοίου

Αναμφίβολα, η έννοια του πλοίου δύναται να λάβει πολλαπλές σημασίες, όπως λόγου χάρη επιστημονική και νομική, μεταξύ άλλων. Ωστόσο, ακόμα και η νομοθετική έννοια δεν είναι μονοδιάστατη, καθώς υπάρχουν διάφοροι νόμοι που δίνουν ο καθένας τον ορισμό του πλοίου σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής των διατάξεών τους¹⁷⁶.

Ως οι σημαντικότεροι εξ αυτών, όσον αφορά το ελληνικό δίκαιο, κρίνονται οι ορισμοί του άρθρου 1 ΚΙΝΔ και του άρθρου 3 ΚΔΝΔ. Το αγγλικό δίκαιο δεν προβλέπει κάποιον πλήρη νομοθετικό ορισμό της έννοιας, αρκούμενο σε αποσπασματικούς ορισμούς. Από την άλλη πλευρά, σε διεθνές επίπεδο υφίστανται τόσοι ορισμοί της έννοιας του πλοίου, όσες σχεδόν είναι και οι διεθνείς συμβάσεις ναυτικού δικαίου.

1. Ελλάδα

Είναι γεγονός πως οι διατάξεις του νόμου που αναφέρονται στα κινητά και ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των κατόχων τους και τρίτων είναι αρκετά πιο απλές και ελαστικές σε σχέση με τις αντίστοιχες που ρυθμίζουν τη νομική κατάσταση των ακινήτων. Τι συμβαίνει όμως όταν βρισκόμαστε ενώπιον της νομικής αντιμετώπισης ενός πλοίου; Είναι εμφανές πως τόσο το επιβλητικό μέγεθος, όσο και η οικονομική σημασία που διαδραματίζει το πλοίο στην εθνική οικονομία, αποτελούν εξαιρετικά δυσχερή προσκόμματα στη νομική αντιμετώπιση του πλοίου ως ενός απλού κινητού πράγματος.

Αναντίρρητα, το πλοίο αποτελεί ένα κατ' εξοχήν κινητό πράγμα, τόσο βάσει της έννοιας του νόμου, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 948 ΑΚ, όσο και σύμφωνα με την εμπειρική πραγματικότητα¹⁷⁷. Ωστόσο, ο νομοθέτης σε πλείστες των περιπτώσεων του επιφυλάσσει μεταχείριση ανάλογη προς αυτή που προβλέπεται για τα ακίνητα. Λόγω αυτού του γεγονότος, το πλοίο χαρακτηρίζεται ως ένα ιδιαίτερο *sui generis* κινητό πράγμα¹⁷⁸. Επί παραδείγματι, η μεταβίβαση της κυριότητας ενός πλοίου απαιτεί εγγραφή στο νηολόγιο (άρθρα 2-8 ΚΙΝΔ), το

¹⁷⁵ L. Bleyen, σελ. 101.

¹⁷⁶ Α. Κιάντου-Παμπούκη, «Το όνομα του πλοίου», *Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου*, 1984, σελ. 207 σημ. 51.

¹⁷⁷ Όσο προφανές κι αν είναι αυτό το δεδομένο λόγω της φύσεως του πλοίου, το ήδη κατηργημένο άρθρο 227 του Εμπορικού Νόμου όριζε ρητώς πως το πλοίο αποτελεί κινητό πράγμα. Η διάταξη αυτή δεν περιλήφθηκε στον ΚΙΝΔ διότι κατέστη σαφές πως επρόκειτο περί περιττής διευκρίνισης.

¹⁷⁸ Ι. Ρόκας & Γ. Θεοχαρίδης, *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2015, σελ. 27.

οποίο αποτελεί ένα ειδικό δημόσιο βιβλίο που τηρείται στη λιμενική αρχή¹⁷⁹. Αντιστοίχως, σε ό,τι αφορά τη σύσταση εμπραγμάτων δικαιωμάτων σε πλοία δεν προβλέπεται η σύσταση ενεχύρου, αλλά αντιθέτως η σύσταση ναυτικής υποθήκης (άρθρα 195-204 ΚΙΝΔ).

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις που ο νόμος επιφυλάσσει ρητώς στα πλοία μεταχείριση ανάλογη των ακινήτων, το πλοίο πρέπει, σύμφωνα με τη φύση του, να υποβάλλεται στις νομοθετικές ρυθμίσεις που αρμόζουν στα κινητά πράγματα¹⁸⁰, καθώς η εφαρμογή διατάξεων των ακινήτων αποτελεί εξαίρεση από τον κανόνα. Διαφορετική είναι η περίπτωση των λεγόμενων «πλωτών ναυπηγημάτων» που συναντάμε στο άρθρο 2 παρ. 2 ΚΙΝΔ, δηλαδή κάθε ναυπηγήματος που στερείται ενός εκ των στοιχείων που απαιτούνται από το άρθρο 1 παρ. 1 ΚΙΝΔ για τον χαρακτηρισμό του πλοίου¹⁸¹, τα οποία υπάγονται, κατ' αρχήν¹⁸², στις διατάξεις του κοινού δικαίου για τα κινητά, ενώ δεν εφαρμόζεται πλήρως σε αυτά ο ΚΙΝΔ¹⁸³.

Ο ορισμός της έννοιας του πλοίου προσδιορίζεται στο άρθρο 1 ΚΙΝΔ. Πλοία θεωρούνται τα σκάφη χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα κόρων, τα οποία είναι προορισμένα να κινούνται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Ως σκάφος νοείται το κοίλο σώμα, ανεξαρτήτως σχήματος¹⁸⁴, ενώ η προϋπόθεση της αυτοδύναμης κίνησης¹⁸⁵ θέτει εκτός της έννοιας του πλοίου σκάφη που έλκονται, όπως οι φορτηγίδες¹⁸⁶ και οι πλωτοί γερανοί¹⁸⁷. Ο ορισμός αυτός είναι εξαιρετικά κρίσιμος για το υπό κρίση θέμα μας, καθώς ο ΚΠολΔ όταν αναφέρεται στην έννοια του πλοίου την εκλαμβάνει βάσει του περιεχομένου που δίνει στον όρο «πλοίο» ο ΚΙΝΔ¹⁸⁸. Αντιθέτως, η διαδικασία αναγκαστικής εκτελέσεως των πλωτών ναυπηγημάτων διενεργείται βάσει των άρθρων 953επ. ΚΠολΔ για την κατάσχεση της κινητής περιουσίας του οφειλέτη¹⁸⁹. Όμως, οι διατάξεις του ΚΠολΔ θα εφαρμοστούν σε αυτά, εφόσον έχουν νηολογηθεί.¹⁹⁰

Τα αυτά ισχύουν και στην περίπτωση της κατασχέσεως και πλειστηριασμού των υπό ναυπήγηση πλοίων, τα οποία κατάσχονται αναγκαστικώς και εκπλειστηριάζονται όπως κάθε κινητό

¹⁷⁹ Η ρύθμιση αυτή μας θυμίζει το άρθρο 1033 ΑΚ που προβλέπει το βιβλίο μεταγραφών.

¹⁸⁰ ΜΠρΠειρ 738/1980 ΕΝΔ 1981, 358.

¹⁸¹ Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 53.

¹⁸² Στον κανόνα αυτό υπάρχουν πολλές εξαιρέσεις, με κύρια εκείνη του ίδιου του άρθρου 1 παρ. 2 ΚΙΝΔ που προβλέπει πως σε αυτά εφαρμόζονται αναλογικά ορισμένες διατάξεις του ΚΙΝΔ.

¹⁸³ ΕφΠειρ 591/1995 ΕπισκΕΔ 1996, 112.

¹⁸⁴ Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, σελ. 49.

¹⁸⁵ Σχετίζεται με τα μέσα προώσεως που οφείλει να διαθέτει το σκάφος προκειμένου να οριστεί ως πλοίο, χωρίς να έχει σημασία αν κινείται με ανθρώπινη δύναμη (κωπήλατα πλοία), με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα) ή με τεχνικά μέσα (ατμοκίνητα ή ηλεκτροκίνητα πλοία).

¹⁸⁶ ΜΠρΠειρ 1206/1979 ΕΕΔ 1980, 285.

¹⁸⁷ ΕφΑθ 2287/1961 ΕΕΔ 1962, 221.

¹⁸⁸ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2067.

¹⁸⁹ ΜΠρΠειρ 379/1988 ΕΝΔ 1989, 209.

¹⁹⁰ Ν. Νίκας, σελ. 776.

πράγμα»¹⁹¹. Εξαίρεση¹⁹² βέβαια εισάγεται και εδώ σε περίπτωση νηολογήσεως του ναυπηγούμενου πλοίου, βάσει του άρθρου 4 ΚΙΝΔ¹⁹³. Ωστόσο ορισμένες ρυθμίσεις, όπως η απαγόρευση του απόπλου και η επίδοση της επιταγής στον πλοίαρχο, δεν είναι δυνατόν να ισχύσουν στην περίπτωση του ναυπηγούμενου πλοίου, λόγω της φύσεώς του¹⁹⁴.

2. Αγγλία

Διατάξεις του αγγλικού δικαίου περιέχουν ποικίλους ορισμούς της έννοιας του πλοίου, εκ των οποίων κανείς δεν αποτελεί αυτοτελώς έναν πλήρη ορισμό, ενώ παράλληλα δεν υφίσταται κάποιος συγκεκριμένος ορισμός για τις περιπτώσεις δικαστικής πώλησεως και κατασχέσεως των πλοίων. Επί παραδείγματι, ο SCA ορίζει στην παράγραφο 1 του Τμήματος 24 ως πλοίο «[...] κάθε σκάφος που χρησιμοποιείται για ναυσιπλοΐα, συμπεριλαμβανομένου [...] του αερόστρωμνου».

Από τη νομολογία δύο στοιχεία φαίνεται ότι αποτελούν τα κριτήρια προσδιορισμού την έννοιας του πλοίου, για τις ανάγκες της δικαστικής πώλησεως. Εν πρώτοις, απαιτείται το πράγμα να διαθέτει τη φυσική υπόσταση του πλοίου, λόγου χάρη να αποτελεί ένα κοίλο ναυπήγημα προς τον σκοπό της μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων. Δεύτερον, προϋποτίθεται ότι αυτό το πράγμα χρησιμοποιείται για ναυσιπλοΐα. Συνεπώς, δεν μπορούν να θεωρηθούν πλοία τα ατομικά σκάφη (jet-skis), ούτε και τα υπό ναυπήγηση πλοία. Από την άλλη πλευρά, δεν είναι σαφές εάν η ιδιότητα του πλοίου παύει να υφίσταται σε περίπτωση ναυαγίου¹⁹⁵.

Η δικαστική πώληση, με την επιφύλαξη τυχόν αντιθέτου προβλέψεως, καταλαμβάνει κάθε περιουσία βρισκόμενη πάνω στο πλοίο, «εξαιρούμενης εκείνης που βρίσκεται στην κυριότητα τρίτου, εκτός του κυρίου του πλοίου». Υπό το φως των ανωτέρω, η δικαστική πώληση καταλαμβάνει τον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου, ενώ αντιθέτως δεν περιλαμβάνει το φορτίο και τα καύσιμα, εφόσον βέβαια δεν υφίσταται απαίτηση για υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής που να εκτείνεται στο φορτίο. Μολονότι τα αλλοδαπά κρατικά πλοία δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία των αγγλικών δικαστηρίων, εντούτοις υφίσταται εξαίρεση κατά την περίπτωση που

¹⁹¹ Α. Αντάπας, «Εφαρμοστές διατάξεις στην κατάσχεση και τον πλειστηριασμό ναυπηγούμενου πλοίου», *Πειραική Νομολογία (ανάτυπο)*, τόμος 12, Πειραιάς, 1990, σελ.5.

¹⁹² Η ανωτέρω εξαίρεση είναι απολύτως λογική και συστηματικά ορθή, καθώς η κατάσχεση ενός νηολογημένου υπό ναυπήγηση πλοίου βάσει των διατάξεων για την κατάσχεση κινητών θα είχε ως αποτέλεσμα τη νομική του δέσμευση δίχως την αναφορά της στο νηολόγιο, κάτι το οποίο θα ήταν εξαιρετικά επικίνδυνο για τις συναλλαγές.

¹⁹³ ΕφΠειρ 866/1988 ΕΝΔ 1989, 451.

¹⁹⁴ Α. Αντάπας, «Εφαρμοστές διατάξεις στην κατάσχεση και τον πλειστηριασμό ναυπηγούμενου πλοίου», σελ. 14.

¹⁹⁵ L. Bleyen, σελ. 105-106.

έχουν εμπλακεί σε εμπορική δραστηριότητα, όσον αφορά τις απαιτήσεις που έχουν προκύψει από τη δραστηριότητα αυτή¹⁹⁶.

II. Επιβολή κατασχέσεως

Στο πεδίο της κατασχέσεως, πολλές δικαιοδοσίες, όπως και η δική μας, διαθέτουν τη διάκριση μεταξύ της κατασχέσεως από τη μία πλευρά ως προσωρινό μέτρο και από την άλλη πλευρά ως μέτρο εκτελέσεως μίας αποφάσεως.

Αναφερόμαστε στη συντηρητική κατάσχεση και στην αναγκαστική κατάσχεση. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η ύπαρξη εκτελεστού τίτλου δεν είναι πάντοτε δεδομένη κατά την περίπτωση μίας αιφνίδιας αδυναμίας πληρωμών από την πλευρά της πλοιοκτήτριας, η συντηρητική κατάσχεση πολλές φορές αποτελεί την πρώτη ενέργεια στην μακρά διαδικασία μέχρι τη δικαστική πώληση του πλοίου. Η συντηρητική κατάσχεση ρυθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από την Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 «περί ενοποίησης κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχέσεως θαλασσοπλούντων πλοίων»¹⁹⁷, ενώ στο ελληνικό δίκαιο προβλέπεται στα άρθρα 682 επ. ΚΠολΔ.

Επισημαίνεται πως στις νομοθεσίες των κρατών του ηπειρωτικού δικαίου, ένα πλοίο μπορεί να κατασχεθεί για την ικανοποίηση μίας οποιασδήποτε απαιτήσεως εναντίον του κυρίου του πλοίου, ανεξαρτήτως του εάν αυτή χαρακτηρίζεται ως ναυτική απαίτηση ή όχι. Αντιθέτως, στο αγγλικό δίκαιο η κατάσχεση του πλοίου εκλαμβάνεται ως ένα μέτρο επιτρεπόμενο μόνο σε σύνδεση με μία αγωγή *in rem* σε σχέση με απαιτήσεις που εμπίπτουν στη ναυτική δικαιοδοσία¹⁹⁸. Οι ανωτέρω διαφοροποιήσεις στο πεδίο της κατασχέσεως μεταξύ ηπειρωτικού και κοινού δικαίου διακρίνονται με μεγαλύτερη σαφήνεια κατά την ακόλουθη παράθεση των ρυθμίσεων του ελληνικού και του αγγλικού δικαίου.

1. Ελλάδα

ι. Διατυπώσεις αναγκαστικής κατασχέσεως

¹⁹⁶ L. Bleyen, σελ. 106.

¹⁹⁷ Η Ελλάδα προσχώρησε στη Σύμβαση με το νομοθετικό διάταγμα 4570/1966. Κατά τη Σύμβαση η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου επιτρέπεται μόνο για θαλάσσιες απαιτήσεις που αναφέρονται αποκλειστικά (και όχι ενδεικτικά) στο άρθρο 1 παρ. 1.

¹⁹⁸ F. Berlingieri, 'Enforcement of maritime claims', σε D. J. Attard (επιμ.), *The IMLI Manual on International Maritime Law - Volume II: Shipping Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, σελ. 529.

Πριν την εκκίνηση της διαδικασίας κατασχέσεως του πλοίου, οφείλει να προηγηθεί επίδοση επιταγής προς εκτέλεση¹⁹⁹ στον οφειλέτη. Η επιταγή προς εκτέλεση ορίζει την εκτελούμενη απαίτηση με ακρίβεια, επιτελώντας μία διπλή λειτουργία. Από τη μία πλευρά αποτελεί ουσιαστικά μία έγγραφη πρόσκληση από τον επισπεύδοντα προς τον καθ' ου η εκτέλεση ώστε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ενώ από την άλλη πλευρά λειτουργεί ως προειδοποίηση για τις συνέπειες που θα επισύρει η μη συμμόρφωση του οφειλέτη²⁰⁰.

Εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι και διακάτοχος του πλοίου, τότε η εκτέλεση θα πραγματοποιηθεί μόνο εναντίον του. Ωστόσο, διάκριση οφείλει να γίνει στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε τρίτο διακάτοχο. Το άρθρο 211 εδ. β', γ' ΚΙΝΔ ρυθμίζει τις περιπτώσεις όπου ο κύριος του πλοίου είναι μεν ο οφειλέτης, εντούτοις δεν αποτελεί ταυτόχρονα και διακάτοχο του πλοίου. Ως «τρίτος διακάτοχος» του πλοίου θεωρείται ο τρίτος κύριος ή εκείνος που δυνάμει νομίμου τίτλου νέμεται ενυπόθηκο πλοίο, ο εφοπλιστής, ο επικαρπωτής, καθώς και ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής που έχει αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου προκειμένου να εισπράξει την ενυπόθηκη απαίτησή του. Επιπλέον, ως τρίτος διακάτοχος δύναται να θεωρηθεί ο δανειστής στον οποίο έχει μεταβιβαστεί η κυριότητα του πλοίου προς τον σκοπό εξασφάλισης της απαιτήσεώς²⁰¹ του και βάσει συμφωνίας του έχει παραχωρηθεί η διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου²⁰². Στις ανωτέρω περιπτώσεις η επιταγή θα κοινοποιηθεί και στον τρίτο διακάτοχο, ενώ αν εκείνος είναι απών κοινοποιείται στον πλοίαρχο, βάσει του άρθρου 211 παρ. 2 ΚΙΝΔ. Μάλιστα, δυνατότητα επίδοσης της επιταγής στον πλοίαρχο υφίσταται και υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται περί απαιτήσεως σχετικής προς την εκμετάλλευση του πλοίου ή εάν ο δανειστής είναι προνομιούχος²⁰³ ή ενυπόθηκος.

Ορισμένα προβλήματα μπορεί να δημιουργηθούν εάν ο πλοιοκτήτης είναι αλλοδαπή εταιρία. Όπως είναι γνωστό υφίστανται συντομότερες προθεσμίες παραγραφής στην ειδική νομοθεσία που ρυθμίζει το ναυτικό δίκαιο, ενός έτους, τόσο στον ΚΙΝΔ, όσο και στους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ. Προκειμένου να διακοπεί η παραγραφή, απαιτείται η άσκηση αγωγής βάσει του 261 ΑΚ, απαραίτητη προϋπόθεση της οποίας αποτελεί η έγκυρη επίδοση²⁰⁴. Προς αντιμετώπιση

¹⁹⁹ Σύμφωνα με το άρθρο 904 ΚΠολΔ, αναγκαστική εκτέλεση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο βάσει εκτελεστού τίτλου. Με την ύπαρξη εκτελεστού τίτλου, όπως ορίζει το άρθρο 924 ΚΠολΔ, εκκινεί η διαδικασία της αναγκαστικής εκτελέσεως διά της επίδοσεως στον αντίδικο αντιγράφου εκ του απογράφου με επιταγή προς εκτέλεση.

²⁰⁰ Ν. Νίκας, σελ. 289.

²⁰¹ Ο λόγος της θεωρήσεώς του ως διακατόχου είναι διότι η μεταβίβαση της κυριότητάς προς αυτόν έχει πραγματοποιηθεί μόνο για λόγους ασφαλείας, ενώ η κυριότητα θα επιστρέψει στον οφειλέτη με την εξόφληση της απαιτήσεως.

²⁰² Π. Γαλάτης, *Κατάσχεση και Πλειστηριασμός Πλοίου*, Πειραιάς, Εκδόσεις Σάκκουλα, 1997, σελ. 32.

²⁰³ Ως προνομιούχος απαίτηση θεωρείται η προκύπτουσα από τα ναυτικά προνόμια των άρθρων 205 επ. ΚΙΝΔ και όχι βάσει της έννοιας του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας των άρθρων 975 ΚΠολΔ.

²⁰⁴ Γ. Ορφανίδης, σελ. 416.

αυτών των προβλημάτων, σε κάθε περίπτωση, για να διασφαλιστεί το κύρος της κατασχέσεως από ενέργειες όπως η παραίτηση των εκπροσώπων της εταιρείας στην Ελλάδα, θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για κοινοποίηση της επιταγής και στην έδρα της εταιρείας στην αλλοδαπή, ακόμα και αν αυτή αποτελεί απλώς μια τυπική έδρα και όχι την πραγματική έδρα της ναυτιλιακής.

Απόκλιση²⁰⁵ από τις διατάξεις του κοινού δικαίου εισάγεται και στην περίπτωση του χρόνου που απαιτείται να παρεμβάλλεται μεταξύ της επιδόσεως της επιταγής και της επιβολής κατασχέσεως. Ειδικότερα, το άρθρο 926 παρ. 1 προβλέπει την παρεμβολή τριών εργάσιμων ημερών μέχρι την κατάσχεση. Εντούτοις, το άρθρο 211 παρ. 1 του ΚΙΝΔ ορίζει πως αρκεί να παρεμβάλλεται ένα χρονικό διάστημα μόλις είκοσι τεσσάρων ωρών. Ο δικαιολογητικός λόγος αυτής της ρύθμισης εδράζεται στο γεγονός πως αν διατηρείτο η τριήμερη προθεσμία και στην περίπτωση των πλοίων, τότε θα υπήρχε το ενδεχόμενο να αποπλεύσει το πλοίο στο μεσοδιάστημα, καθιστώντας άνευ αντικειμένου την οποιαδήποτε μετέπειτα κατάσχεση²⁰⁶. Μάλιστα, υφίσταται η δυνατότητα καταθέσεως αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων εκ μέρους του δανειστή, με την οποία παράλληλα θα αιτείται προσωρινής διαταγής, βάσει του άρθρου 691Α ΚΠολΔ, προκειμένου να επιτύχει περιορισμούς στη διάθεση (λ.χ. κίνησης & εκποίησης)²⁰⁷. Βάσει των γενικών διατάξεων των ασφαλιστικών μέτρων η απαγόρευση μεταβολής της νομικής κατάστασης μπορεί να περιλαμβάνει ιδίως ενέργειες εκποίησης, υποθήκευσης και εκμίσθωσης²⁰⁸.

Οι οφειλές των διακατόχων δύναται να οδηγήσουν σε αναγκαστική κατάσχεση του πλοίου, διότι το άρθρο 106 εδ. β' ΚΙΝΔ επιτρέπει την κατάσχεση του πλοίου λόγω χρεών του εφοπλιστή προερχόμενα εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, παρά την έλλειψη κυριότητας εκ μέρους του. Το ζήτημα αλλάζει εάν έχει παραχωρηθεί στον δανειστή και η εκμετάλλευση του πλοίου, γεγονός που καθιστά τον δανειστή εφοπλιστή και ακολούθως επιτρέπει την κατάσχεση του πλοίου για χρέη προερχόμενα εκ της εκμεταλλεύσεως του εφοπλιστή²⁰⁹. Είναι όμως εμφανές ότι πολλές φορές ο επισπεύδων δανειστής δεν γνωρίζει την αληθή φύση της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, εξαιτίας της ελλείψεως δημοσιότητας της συμβάσεως ναυλώσεως. Συνεπώς, είναι περισσότερο συνετό ο επισπεύδων να κοινοποιήσει την επιταγή και στον πλοίαρχο του πλοίου

²⁰⁵ Δικαιοπολιτικά επιχειρήματα προς την εφαρμογή της τριήμερης προθεσμίας και όχι της εικοσιτετράωρης επισημαίνουν πως ο οφειλέτης δεν διαθέτει επαρκή χρόνο προκειμένου να κατασκευάσει την άμυνά του μέσα σε λίγες ώρες. Εντούτοις, τέτοιου είδους απόψεις παραβλέπουν την σκοπιμότητα της προθεσμίας, η οποία δεν έχει ως κύριο σκοπό της προετοιμασία της άμυνας του οφειλέτη, αλλά την πληρωμή από εκείνον της απαίτησης που προκύπτει από τον τίτλο. Υπενθυμίζεται πως παράλειψη επιδόσεως, καθώς και παραβίαση της προθεσμίας, επιφέρουν ακυρότητα ανεξαρτήτως βλάβης.

²⁰⁶ Π. Γαλάτης, σελ. 30.

²⁰⁷ Λ. Γεωργακόπουλος, σελ. 447.

²⁰⁸ Λ. Γεωργακόπουλος, σελ. 448.

²⁰⁹ Π. Γαλάτης, σελ. 33.

σε κάθε περίπτωση, ανεξαρτήτως υπό τίνος τις διαταγές βρίσκεται, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ενδεχόμενη ακυρότητα²¹⁰.

ii. Στοιχεία και επιδόσεις εκθέσεως αναγκαστικής κατασχέσεως

Η αναγκαστική κατάσχεση πλοίου πραγματοποιείται με τη σύνταξη εκθέσεως αναγκαστικής κατασχέσεως, σύμφωνα με το άρθρο 992 παρ. 1 εδ. α', γ' ΚΠολΔ. Η έκθεση οφείλει να περιέχει το γενικό περιεχόμενο όλων των στοιχείων που απαιτεί το άρθρο 993 παρ. 2 ΚΠολΔ, πρέπει επιπλέον όμως να περιλαμβάνει και τα στοιχεία που καθορίζονται ειδικώς στο άρθρο 1011 παρ. 1 ΚΠολΔ²¹¹, το οποίο εναρμονίζεται με το άρθρο 2 του ΚΙΝΔ. Πρόκειται για στοιχεία που αποδίδουν τη φύση και τις ιδιότητες του πλοίου. Επιπροσθέτως, η περιγραφή του πλοίου πρέπει να γίνει με τέτοιου είδους ακρίβεια και τρόπο, ώστε να μην υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την ταυτότητα²¹² του κατασχεμένου πλοίου²¹³. Σε αντίθετη περίπτωση, επέρχεται ακυρότητα²¹⁴ με τη συνδρομή του στοιχείου της βλάβης²¹⁵.

Οι επιδόσεις της εκθέσεως κατασχέσεως προβλέπονται στο άρθρο 995 ΚΠολΔ. Η έκθεση πρέπει να επιδοθεί στον οφειλέτη, στον τηρούντα²¹⁶ το νηολόγιο όπου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο, καθώς και στον τρίτο διακάτοχο. Το άρθρο 1011 παρ. 2 εδ. α' ρυθμίζει την περίπτωση που το πλοίο έχει κατασχεθεί σε άλλον λιμένα από τον λιμένα νηολόγησης. Σε αυτό το ενδεχόμενο, αντίγραφο της εκθέσεως κατασχέσεως επιδίδεται και στον λιμενάρχη του λιμανιού που έγινε η κατάσχεση, μέσα σε τρεις ημέρες από την επιβολή της, προς τον σκοπό της παρεμποδίσεως του απόπλου του κατασχεθέντος πλοίου. Ειδικής ρυθμίσεως τυγχάνει η μεταχείριση της κατασχέσεως αλλοδαπού πλοίου²¹⁷, με το άρθρο 1013 ΚΠολΔ να θεσπίζει υποχρέωση του

²¹⁰ Συμπερασματικά, εάν η απαίτηση προέρχεται από την εκμετάλλευση του πλοίου, μία κοινοποίηση στον πλοίαρχο της επιταγής αρκεί, καλύπτουσα και τα δύο εδάφια β' και γ' του άρθρου 211 ΚΙΝΔ, τόσο για λογαριασμό του πλοιοκτήτη οφειλέτη, όσο και του τρίτου διακατόχου. Βέβαια, αν η απαίτηση προέρχεται από άλλη αιτία και ο δανειστής δεν είναι ενυπόθηκος ή προνομιούχος, τότε η επιταγή χρειάζεται να κοινοποιηθεί στον πλοιοκτήτη, στην κατοικία ή έδρα του.

²¹¹ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2067.

²¹² Στα ακίνητα, ο όρος «ταυτότητα» ερμηνεύεται διασταλτικά και έχει ως περιεχόμενο την έλλειψη οποιασδήποτε αμφιβολίας για την τοπική και δικονομική ταυτότητα του ακινήτου.

²¹³ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2068.

²¹⁴ Με την εισαγωγή του άρθρου 4 παρ. 3 του ν. 2298/1995, η ατελής ή ανακριβής περιγραφή του κατασχεμένου ακινήτου στην έκθεση κατάσχεσης δεν επιφέρει πλέον ούτε ακυρότητα με τη συνδρομή του στοιχείου της βλάβης, αλλά αντιθέτως μπορεί να θεραπευτεί με την ανακοπή διόρθωσης που προβλέπει το άρθρο 954 παρ. 4 ΚΠολΔ και το άρθρο 933 παρ. 2 που παραπέμπει σε αυτό.

²¹⁵ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2007.

²¹⁶ Ο τηρών το νηολόγιο υποχρεούται την ίδια ημέρα να εγγράψει την κατάσχεση του πλοίου στο ειδικό βιβλίο κατασχέσεων που τηρείται. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 995 παρ. 2 εδ. γ', οφείλει να παραδώσει, μέσα σε προθεσμία τριών ημερών από τη στιγμή της επίδοσης, το πιστοποιητικό βαρών στον δικαστικό επιμελητή που είναι αρμόδιος για την εκτέλεση.

²¹⁷ Ειδική μεταχείριση των αλλοδαπών πλοίων υφίσταται και στο ότι η επιταγή πληρωμής, η εκτίμηση των κατασχεμένων, το πρόγραμμα, ο αναγκαστικός πλειστηριασμός, καθώς και η κατάταξη των δανειστών πραγματοποιούνται σε ξένο νόμισμα.

λιμενάρχη του λιμένα κατασχέσεως να αποστείλει αντίγραφο της κατασχετήριας έκθεσης και της περίληψης στον τηρούντα το αλλοδαπό νηολόγιο.

Εκ της διατυπώσεως της ρυθμίσεως προκύπτει πως η παράλειψη αποστολής των ανωτέρω δεν επιφέρει ως συνέπεια ακυρότητα, διότι πρόκειται για παράλειψη της αρχής και όχι του επισπεύδοντος²¹⁸. Εντούτοις, η παράλειψη αποστολής τους οδηγεί στην αδυναμία της κατάσχεσης να επιφέρει τα αποτελέσματά της, σύμφωνα με το άρθρο 997 ΚΠολΔ²¹⁹. Εφόσον δε, δεν εγγραφεί η κατάσχεση του αλλοδαπού πλοίου στο αρμόδιο βιβλίο κατασχέσεων κατά το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, μία ενδεχόμενη διάθεση θα είναι έγκυρη ως προς τους συμβαλλομένους, εάν αυτή έγινε πριν την κοινοποίηση του αντιγράφου της κατασχετήριας έκθεσης ή της περίληψής της στον καθ' ου η εκτέλεση που μεταβίβασε²²⁰.

iii. Συνέπειες Κατασχέσεως

Ο σκοπός διενέργειας της αναγκαστικής κατασχέσεως είναι η ικανοποίηση μέσω της ρευστοποιήσεως του κατασχεθέντος πλοίου διά του πλειστηριασμού. Προκειμένου όμως να πραγματοποιηθεί αυτό, πρέπει αφενός μεν να υφίσταται το πλοίο, αφετέρου δε να αποκλεισθεί οποιαδήποτε δυνατότητα νομικής μεταβίβασής του από τον οφειλέτη ή επιβαρύνσεως του με νέα εμπράγματα δικαιώματα. Η διασφάλιση του σκοπού αυτού επιτυγχάνεται δια της υλικής και νομικής δεσμεύσεως του πλοίου.

Στην κατηγορία συνεπειών της υλικής δεσμεύσεως περιλαμβάνεται ο διορισμός μεσεγγυούχου του πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 996 ΚΠολΔ, που εφαρμόζεται στις περιπτώσεις διορισμού μεσεγγυούχου του πλοίου²²¹: «Μεσεγγυούχος του ακινήτου είναι όποιος το κατέχει όταν γίνεται η κατάσχεση». Συνεπώς, ως μεσεγγυούχος θα οριστεί ο καθ' ου η εκτέλεση κατά τις διατάξεις περί ακινήτων²²². Στις περισσότερες περιπτώσεις κάτοχος θα είναι ο πλοιοκτήτης. Βάσει των διατάξεων των ακινήτων που εφαρμόζονται, μεσεγγυούχος είναι *ex lege* ο νόμιμος κάτοχος κατά το χρόνο επιβολής της κατάσχεσης, ανεξαρτήτως αν η κατοχή στηρίζεται σε ενοχική ή εμπράγματη σχέση. Μάλιστα, ο εφοπλισμός στηρίζει το δικαίωμα χρήσης και την κατοχή του πλοίου σε έννομη σχέση είτε εμπράγματη (σύσταση επικαρπίας επί πλοίου) είτε ενοχική (μίσθωση «γυμνού» πλοίου)²²³. Επομένως ο εφοπλιστής δύναται, εφόσον είναι ο κάτοχος του

²¹⁸ ΕφΘεσ 834/1994 Αρμ 1994, 580.

²¹⁹ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2074.

²²⁰ Μάλιστα, αυτό συμβαίνει ανεξαρτήτως της καταχωρήσεώς τους στο νηολόγιο μετά την επιβολή της κατάσχεσης. Άλλωστε, με επιμέλεια του επισπεύδοντος οφείλει να ληφθεί από τον αλλοδαπό νηολόγο το πιστοποιητικό βαρών, ώστε να εξακριβωθεί η τυχόν ύπαρξη ενυπόθηκων δανειστών

²²¹ Ν. Νίκας, σελ. 778.

²²² Ι. Ρόκας & Γ. Θεοχαρίδης, σελ. 43.

²²³ Ι. Ρόκας & Γ. Θεοχαρίδης, σελ. 68.

πλοίου, να διοριστεί μεσεγγυούχος²²⁴. Ο μεσεγγυούχος δεν έχει εξουσία να χρησιμοποιήσει το πλοίο με οποιοδήποτε τρόπο, παρά μόνο να το φυλάσσει²²⁵.

Ο απόπλους ενός κατασχεθέντος πλοίου αποτρέπεται και από τον λιμενάρχη, ο οποίος οφείλει να τον εμποδίσει αφής στιγμής επιδοθεί σε αυτόν αντίγραφο της εκθέσεως κατασχέσεως. Η απαγόρευση του απόπλου, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 1011 παρ. 2 εδ. β' ΚΠολΔ, αποτελεί ίσως την βασικότερη συνέπεια της επιβολής αναγκαστικής κατασχέσεως, υλοποιώντας εν τοις πράγμασι την απαίτηση υλικής δεσμεύσεως του σκάφους. Επισημαίνεται πως ενδεχόμενη παραβίαση της τεθείσας απαγορεύσεως δεν επιφέρει ουδεμία συνέπεια στο κύρος της κατασχέσεως²²⁶.

Υπάρχει η γνώμη πως ο λιμενάρχης οφείλει να απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι να περάσει η τριήμερη προθεσμία κοινοποίησης της εκθέσεως κατασχέσεως σε αυτόν, εφόσον με οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο έλαβε γνώση της κατασχέσεως²²⁷. Ωστόσο, εφόσον δεν υπάρξει η αναγκαία κοινοποίηση στο χρονικό διάστημα των τριών ημερών που αναφέρει ο νόμος, πρέπει σε κάθε περίπτωση να επιτρέψει τον απόπλου, καθώς η έλλειψη κοινοποίησεως ουσιαστικά επιφέρει την παύση της αρξάμενης κατασχέσεως του πλοίου²²⁸.

Ο νομος δεν προβλέπει τη δυνατότητα εκτέλεσης πλόων από πλοίο που κατασχέθηκε αναγκαστικά μέσω άδειας Δικαστηρίου, εν αντιθέσει με τη συντηρητική κατάσχεση. Συνεπώς, μία μεσολάβηση του δικαστηρίου δεν μπορεί να αποτελέσει λόγο ανάσχεσης της απαγόρευσης. Εντούτοις, παρ'όλο που δεν μπορεί να διαταχθεί από το δικαστήριο καταρχήν, δύναται να επιτραπεί η εκτέλεση ενός ή και πλειόνων πλόων, έπειτα από άδεια του λιμενάρχη, η οποία μπορεί να χορηγηθεί μόνο ύστερα από έγγραφη συναίνεση του κατάσχοντος²²⁹. Μάλιστα, σε περίπτωση που έχουν αναγγελθεί περισσότεροι δανειστές που διαθέτουν εκτελεστό τίτλο απαιτείται επιπλέον και η έγγραφη συναίνεσή τους, ενώ δεν εξετάζεται η γνώμη εκείνων που έχουν αναγγελθεί χωρίς εκτελεστό τίτλο²³⁰.

²²⁴ Ο ειρηνοδίκης της περιφέρειας του τόπου εκτέλεσης δύναται βάσει της διαδικασίας των άρθρων 686 επ. να αντικαταστήσει τον μεσεγγυούχο, καθώς και να αποφασίσει για κάθε αμφισβήτηση σχετική με τη μεσεγγύηση, συμπεριλαμβανομένων και αμφισβητήσεων όσον αφορά τον ίδιο το ορισμό του μεσεγγυούχου.

²²⁵ Λόγω της μεγάλης οικονομικής αξίας αλλά και ιδιάζουσας φύσης του πλοίου, εκτός από το διορισμό μεσεγγυούχου, έχει εισαχθεί ως μέτρο προστασίας ο θεσμός του ναυτικού φύλακα, ο οποίος αποσκοπεί στη διαφύλαξη του πλοίου από τους κινδύνους λόγω της έκθεσης που υφίσταται, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του Π.Δ. 280/2000.

²²⁶ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2069.

²²⁷ Π. Γαλάτης, σελ. 45.

²²⁸ Τυχόν παρεμπόδιση του απόπλου παρά την πάροδο τριών ημερών αποτελεί κατάχρηση εξουσίας εκ μέρους του Λιμενάρχη. Υπεύθυνο προς αποκατάσταση κάθε ζημίας του πλοιοκτήτη, του φορτωτή και του ενδεχόμενου ναυλωτή του πλοίου είναι το Δημόσιο.

²²⁹ Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2069.

²³⁰ Γ. Ορφανίδης, σελ. 447.

Είναι σαφές πως η απαγόρευση απόπλου δεν αφορά τη δημόσια τάξη, αλλά το συμφέρον της εκτελεστικής διαδικασίας. Το συμφέρον αποτελείται από τα επιμέρους συμφέροντα των προσώπων που συμμετέχουν σε αυτήν, συμπεριλαμβανομένου του ιδιοκτήτη, για τον οποίον η ακινητοποίηση του πλοίου αποτελεί μία ιδιαιτέρως δυσμενή συνέπεια, καθώς στερείται τη δυνατότητα βελτίωσης της οικονομικής του κατάστασης διά της αξιοποίησής του. Επομένως, η διάταξη είναι ενδοτικού δικαίου και η εφαρμογή της επαφίεται στη βούληση των ανωτέρω μερών²³¹.

Ακριβώς όπως συμβαίνει και στα ακίνητα, η επιβολή κατασχέσεως έχει ως συνέπεια την απαγόρευση διαθέσεως του πλοίου. Η νομική αυτή δέσμευση υλοποιείται διά του άρθρου 997 ΚΠολΔ με την απαγόρευση διάθεσης, ώστε να μπορεί να συνεχίζει απρόσκοπτα η διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης²³². Η επερχόμενη ακυρότητα διαθέσεως είναι μάλιστα σχετική. Υπό αυτή την έννοια, μία τυχόν διάθεση του πλοίου που πραγματοποιείται ύστερα από την κατάσχεση δεν δύναται να αντισταχθεί έναντι του κατάσχοντος²³³. Μία τέτοιου είδους κατάσχεση δεν αντιτάσσεται επίσης κατά των δανειστών που έχουν αναγγελθεί σύμφωνα με το άρθρο 972 ΚΠολΔ. Η έννοια της διαθέσεως έχει ως περιεχόμενο τις ενέργειες μεταβίβασης, επιβάρυνσης, αλλοίωσης και κατάργησης δικαιώματος επί του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον υφίσταται ολική ή μερική μεταβίβαση ή αλλοίωση, ποσοτικά ή ποιοτικά, υφίσταται διάθεση κατά την ανωτέρω έννοια²³⁴.

Σε σχέση με τη φύση της ακυρότητας, όπως αναφέρθηκε είναι σχετική. Αυτό σημαίνει πως εκείνη ενεργεί μόνο υπέρ του κατάσχοντος και των αναγγελθέντων δανειστών, οι οποίοι ταυτόχρονα είναι και οι δικαιούμενοι προς πρόταση αυτής. Πρόταση της ακυρότητας δικαιούται επίσης και ο υπερθεματιστής που κατά βάση αποτελεί εκείνον που οφείλει να προστατευθεί από τις βλαπτικές ενέργειες του οφειλέτη. Η ακυρότητα επέρχεται αυτοδικαίως υπέρ των προσώπων αυτών, δίχως την κήρυξή της με δικαστική απόφαση. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον υφίστανται αμφιβολίες, υπάρχει η δυνατότητα εγέρσεως αναγνωριστικής αγωγής.

Το ζήτημα της προτίμησης μεταξύ μεταβολής κυριότητας και εγγραφής κατασχέσεως, επί τη βάσει της περιπτώσεως που αυτές συμπέσουν την ίδια ημέρα, ρυθμίζεται στο άρθρο 214 παρ. 3

²³¹ ΕφΠειρ 520/88 ΕΛΔ 30, 185.

²³² Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 997 ΚΠολΔ «απαγορεύεται και είναι άκυρη υπέρ εκείνου που επέβαλε την κατάσχεση και υπέρ των δανειστών που αναγγέλθηκαν η διάθεση του κατασχεμένου από τον οφειλέτη. Αν πρόκειται για ενυπόθηκο κτήμα είναι άκυρη η διάθεσή του και από τον τρίτο, κύριο ή νομέα». Ως αποτέλεσμα, από τη στιγμή που πραγματοποιηθεί επίδοση αντιγράφου ή περίληψη της κατασχετήριας έκθεσης, καθίσταται άκυρη υπέρ του κατάσχοντος και των αναγγελθέντων δανειστών η ενδεχόμενη διάθεση του κατασχεμένου από τον οφειλέτη.

²³³ Οποιαδήποτε νομική μεταβολή και σύσταση εμπραγμάτου δικαιώματος που ακολουθεί την κατάσχεση, ή ακόμα και τροποποίησης άσκησης αυτών, οδηγεί στην υπαγωγή της πράξεως στην έννοια της διαθέσεως, εάν λόγω αυτών βλάπτεται ή μεταβάλλεται το δικαίωμα του καθ' ου η εκτέλεση οφειλέτη.

²³⁴ ΜΠρΤρικ 732/2000 ΝοΒ 2001, 283.

ΚΙΝΔ, το οποίο ορίζει πως προτιμάται η κατάσχεση. Η πρόβλεψη αυτή βέβαια βρίσκεται σε αντίθεση με την ρύθμιση του κοινού δικαίου, η οποία δεν εφαρμόζεται στα πλοία, όπου το άρθρο 997 παρ. 4 προβλέπει πως αν στο ίδιο ακίνητο την αυτή ημέρα συμπέσουν εγγραφή κατασχέσεως και μεταγραφή ή εγγραφή υποθήκης, προτιμάται η καταχωρισθείσα έστω και ελάχιστο χρόνο νωρίτερα. Μολονότι ο ΚΙΝΔ σιωπά για τη σχέση μεταξύ κατασχέσεως και μεταγραφής, γίνεται δεκτό ότι θα πρέπει να κατευθυνθούμε στη λύση που δίνει το άρθρο 997 παρ. 3 ΚΠολΔ, έτσι ώστε να επιτρέπεται η καταχώριση στο νηολόγιο και μετά την κατάσχεση, χωρίς βέβαια η πράξη αυτή να αντιτάσσεται στον κατάσχοντα και στους αναγγελθέντες δανειστές²³⁵. Συνέπεια της κατασχέσεως αποτελεί και η απαγόρευση της εγγραφής υποθήκης επί του πλοίου, τόσο κοινής όσο και προτιμώμενης. Εντούτοις, η απαγόρευση εγγραφής υποθήκης είναι και αυτή σχετική. Συνεπώς, η εγγραφή δεν θα μπορεί να αντιταχθεί έναντι του κατάσχοντος και των αναγγελθέντων βάσει του 972 ΚΠολΔ δανειστών.

Βάσει του γράμματος του νόμου, το άρθρο 199 ΚΙΝΔ σε συνδυασμό με το άρθρο 997 ΚΠολΔ καθιστούσε άκυρη κάθε εγγραφή υποθήκης μετά την εγγραφή στα βιβλία κατασχέσεων της αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης²³⁶. Ωστόσο, το άρθρο 199 ΚΙΝΔ στηριζόταν στο καταργημένο άρθρο 1310 ΑΚ, όπως αναφέρει και η αιτιολογική έκθεση του ΚΙΝΔ, ενώ πλέον ισχύει το νέο άρθρο 997 ΚΠολΔ που προβλέπει σχετική μόνο ακυρότητα στην εγγραφή υποθήκης που ακολουθεί την επιβολή της κατασχέσεως. Έτσι, η κατάργηση αυτή ανέτρεψε το θεμέλιο της ρύθμισης του άρθρου 199 ΚΙΝΔ, ώστε μέσω μίας τελεολογικής συστολής στην ερμηνεία του να κινηθούμε προς τη λύση του άρθρου 997 ΚΙΝΔ. Άλλωστε, κάτι τέτοιο υπαγορεύεται από την ανάγκη να μην τεθεί το πλοίο εκτός συναλλαγών²³⁷.

iv. Κατάσχεση κατασχεμένου πλοίου

Μέχρι πρότινος, ο κανόνας της απαγορεύσεως των πλειόνων κατασχέσεων στο αυτό πράγμα διεσπάτο στην περίπτωση των πλοίων, καθώς βάσει του άρθρου 214 παρ. 1 επιτρέπεται η επιβολή περισσότερων αναγκαστικών κατασχέσεων σε ήδη κατασχεθέν πλοίο²³⁸. Η πρακτική σημασία της μεταγενέστερης κατάσχεσης έγκειται στο ότι υπάρχει το ενδεχόμενο ακυρότητας της προγενέστερης κατάσχεσης ή της μη συνέχισής της. Ως αποτέλεσμα, ήταν - και είναι - επιτρεπτή η επίσπευση αναγκαστικής εκτελέσεως δυνάμει διαφορετικών διαδικασιών στο ίδιο πλοίο, με την κάθε επιμέρους διαδικασία κατασχέσεως κινούμενη αυτοτελώς και ανεξαρτήτως της άλλης, μη δυνάμενη να επηρεάσει ή να επηρεαστεί από αυτές. Εντούτοις, η αυτοτέλεια και

²³⁵ Γ. Ορφανίδης, σελ. 445.

²³⁶ Π. Γαλάτης, σελ. 48.

²³⁷ Γ. Ορφανίδης, σελ. 443.

²³⁸ ΜΠρΚαβ 3/93 Αρμ 47, 160.

ανεξαρτησία κάθε κατασχέσεως δεν εμποδίζει κάθε κατάσχοντα από το να αναγγελθεί ή να υποκατασταθεί στην εκτελεστική διαδικασία, η οποία επισπεύδεται από άλλον κατάσχοντα δανειστή, βάσει των άρθρων 972 και 973 ΚΠολΔ αντιστοίχως. Βέβαια, στην περίπτωση που σε έναν πλειστηριασμό υπάρξει κατακύρωση του πλοίου, επέρχεται αυτοδίκαιη ακυρότητα των υπόλοιπων κατασχέσεων, σύμφωνα με το 214 παρ. 2 εδ. 1 ΚΙΝΔ²³⁹. Σε σχέση με τα έξοδα των ακυρωθέντων κατασχέσεων, αυτά τα επωμίζεται ο κάθε κατάσχων.

ν. Αντικείμενα κατασχέσεως

Η κυριότητα του πλοίου, καθώς και κάθε άλλο εμπράγματο δικαίωμα του οφειλέτη σε αυτό, δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο κατασχέσεως σε μία αναγκαστική κατάσχεση πλοίου. Παράλληλα, αντικείμενο κατάσχεσης μπορεί να καταστεί και ιδανικό μερίδιο του οφειλέτη στο πλοίο, ακόμη και στην περίπτωση που υφίσταται δεσμός συμπλοιοκτησίας μεταξύ πλειόνων συγκυρίων. Τα συστατικά του πλοίου περιλαμβάνονται αυτοδικαίως στην κατάσχεσή του. Ως συστατικά θεωρούνται εκείνα τα πράγματα που συντελούν στην ικανότητα του πλοίου προς πλεύση. Παραδείγματα συστατικών ενός πλοίου αποτελούν λόγου χάρη οι μηχανές με τις οποίες αυτό κινείται, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες και οι καπνοδόχοι. Όπως είναι εμφανές, τα ανωτέρω πράγματα δεν δύναται να αφαιρεθούν από το πλοίο χωρίς να έχουν ως αποτέλεσμα τη βλάβη ή την αλλοίωση της ουσίας ή του προορισμού των ιδίων και του σκάφους²⁴⁰.

Από την άλλη πλευρά, τα παραρτήματα του πλοίου δεν περιλαμβάνονται στην κατάσχεση, εξαιρουμένης της περιπτώσεως που συμπεριλήφθησαν στην έκθεση κατασχέσεως με την ακριβή περιγραφή τους, ώστε να μην γεννάται αμφιβολία για την ταυτότητά τους²⁴¹. Λόγω της ελλείψεως ορισμού της έννοιας των παραρτημάτων του πλοίου από τον ΚΙΝΔ, ο καθορισμός αυτός θα πραγματοποιηθεί βάσει των γενικών²⁴² διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Έτσι, παραρτήματα είναι όλα εκείνα τα πράγματα που έχουν αυτοτέλεια και προορίζονται στη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου, έχοντας τεθεί σε αντίστοιχη τοπική θέση σε σχέση με αυτό. Μερικά παραδείγματα παραρτημάτων ενός πλοίου αποτελούν οι αντλίες, οι βάρκες, τα σωσίβια και οι πυξίδες. Ωστόσο, ως παράρτημα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν τα

²³⁹ Το άρθρο 214 παρ. 2 εδ. 2 ρυθμίζει την περίπτωση που την ίδια ημέρα έχουν οριστεί περισσότεροι πλειστηριασμοί, προβλέποντας ότι θα διενεργηθεί ο πλειστηριασμός που έχει επέλθει εκ της παλαιότερης κατασχέσεως, ενώ οι λοιποί ματαιώνονται. Στην περίπτωση δε που ανατραπεί ο πλειστηριασμός, τότε αναβιώνουν αυτοί που ματαιώθηκαν και επισπεύδονται από την αρχή. Αντιθέτως, τα παλαιά άρθρα 958 παρ. 2 και 997 παρ. 5 ΚΠολΔ απαγόρευαν την επιβολή νέας αναγκαστικής κατάσχεσης στο ίδιο κινητό ή ακίνητο πράγμα, αντιστοίχως.

²⁴⁰ Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 61.

²⁴¹ ΕφΑθ 10342/87 ΕλΔ 30, 104.

²⁴² Χ. Απαλαγάκη, 2010, σελ. 2068.

καύσιμα λόγω του ότι είναι αναλωτά και δεν χρησιμοποιούνται διαρκώς²⁴³, ενώ παράρτημα δεν δύναται να θεωρηθεί ούτε ο ναύλος²⁴⁴.

vi. Εφαρμογή του ν.δ. 17-7/13-8-1923 «Περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών»

Ένα εκ των πολλών ζητημάτων που χρήζουν ερμηνείας στο πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως επί πλοίων είναι αναμφίβολα η εφαρμογή του ν.δ. 17-7/13-8-1923 «Περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών» σε σχέση με αυτά. Ο πυρήνας του συγκεκριμένου νομοθετικού διατάγματος που μας ενδιαφέρει στην περίπτωση των πλοίων είναι η δυνατότητα ενάρξεως της εκτελεστικής διαδικασίας χωρίς απαραίτητα την ύπαρξη των εκτελεστών τίτλων του άρθρου 904 ΚΠολΔ. Στο πεδίο εφαρμογής του ν.δ. ως εκτελεστός τίτλος μπορεί να λειτουργήσει μία πιστωτική ή δανειακή σύμβαση καταρτιζόμενη με ιδιωτικό έγγραφο²⁴⁵. Σύμφωνα με το άρθρο 48 του ν.δ., οι διατάξεις που διευκολύνουν την αναγκαστική εκτέλεση εφαρμόζονται «προκειμένου περί υποθήκης παραχωρουμένης υπέρ Εταιρείας α') λόγω δανείου απλού, χρεωλυτικού ή επ' ανοικτώ λογαριασμό, παρεχομένου υπ' αυτής, β') λόγω εξασφάλισης προγενεστέρας απαιτήσεως αυτής»²⁴⁶.

Σύμφωνα με την κρατούσα στη νομολογία²⁴⁷ άποψη, την οποία ασπάζονται και συγγραφείς της θεωρίας²⁴⁸, οι ρυθμίσεις των διατάξεων του ν.δ. 17-7/13-8-1923 «Περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών» για την επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης δεν εφαρμόζονται στην αναγκαστική εκτέλεση επί πλοίων²⁴⁹. Ωστόσο, εφόσον δεχόμασταν την εφαρμογή του νομοθετικού διατάγματος στην αναγκαστική εκτέλεση επί πλοίων, τότε θα υφίστατο παραμερισμός του ΚΙΝΔ και η έναρξη της εκτελεστικής διαδικασίας θα διεπόταν από το ν.δ., καθώς και η ρύθμιση που αφορά την σύμπτωση την ίδια ημέρα περισσότερων διαδικασιών αναγκαστικού πλειστηριασμού. Επιπλέον, η έκθεση κατασχέσεως του ΚΠολΔ και οι επιδόσεις

²⁴³ Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 62.

²⁴⁴ Β. Σταματόπουλος, σελ. 523.

²⁴⁵ Γ. Ορφανίδης, σελ. 411.

²⁴⁶ Εφόσον το κατά τα ανωτέρω δάνειο καταστεί απαιτητό, τότε η δανείστρια εταιρεία μπορεί να προχωρήσει σε αναγκαστική εκτέλεση, η οποία όπως προβλέπει το άρθρο 53 θα διεξαχθεί με τις παρεκκλίσεις που εισάγουν τα άρθρα 54 επ. του νομοθετικού διατάγματος. Έτσι, η αναγκαστική εκτέλεση θα ξεκινήσει με την επίδοση επιταγής προς πληρωμή, σύμφωνα με το άρθρο 57, η οποία περιέχει περιγραφή του ακινήτου και περίληψη του συμβολαιογραφικού εγγράφου του άρθρου 50, δηλαδή του συμβολαιογραφικού εγγράφου συστάσεως του ενυπόθηκου δανείου που περιλαμβάνει τους όρους του δανείου και την παραχώρηση της υποθήκης. Επίσης, περιλαμβάνει σύντομη αναφορά του ποσού που οφείλεται, όπως προκύπτει από τον συνδυασμό των άρθρων 57 και 40. Όπως ορίζει η παρ. 3 του άρθρου 57, με την επίδοση της επιταγής δύναται να αιτηθεί ο επισπεύδων δανειστής την εγγραφή της επιταγής στο βιβλίο κατασχέσεων. Επισημαίνεται πως το νομοθετικό διάταγμα αποδίδει σε αυτή την εγγραφή ισχύ αναγκαστικής κατασχέσεως.

²⁴⁷ ΕφΠειρ 196/2014

²⁴⁸ Ι. Ρόκας & Γ. Θεοχαρίδης, σελ. 42.

²⁴⁹ Είναι εμφανές πως στο ν.δ. γίνεται αναφορά μόνο σε ακίνητα, ενώ δεν αναφέρονται σε οποιοδήποτε σημείο τα πλοία. Μία πιθανή αιτία αυτής της παράλειψης είναι πως το ν.δ. είχε ως προσανατολισμό να ρυθμίσει την παροχή δανείων και πιστώσεων από πιστωτικά ιδρύματα με παράλληλη λήψη εμπράγματης εξασφάλισης, δίχως να προέβλεπε ή να ήθελε τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων αυτών στα πλοία.

της θα παραμερίζονταν από τη ρύθμιση που προβλέπει το ν.δ. σχετικά με την αναγκαστική κατάσχεση συνεπεία επιδόσεως της επιταγής προς πληρωμή²⁵⁰. Εντούτοις, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας του άρθρου 1012 παρ. 3 ΚΠολΔ σχετικά με την κατάταξη των δανειστών βάσει των διατάξεων του ΚΙΝΔ για τα ναυτικά προνόμια, η οποία ουσιαστικά αποτυπώνει μία αξιολογική στάθμιση του νομοθέτη, η ρύθμιση της κατάταξης σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ θα έπρεπε να εφαρμοζόταν ακόμα και στην περίπτωση που δεχόμασταν την επέκταση των ρυθμίσεων του ν.δ. στην αναγκαστική εκτέλεση επί πλοίων²⁵¹.

2. Αγγλία

Όπως παρατηρήσαμε ανωτέρω, ο κανόνας 10 του τμήματος 61 των CPR ρυθμίζει τη δικαστική πώληση πλοίων. Ωστόσο, υπάρχει ένα συμπληρωματικό πρωτόκολλο στους CPR, ονόματι «Πρακτικές Οδηγίες» (“Practical Directions”), αποτελώντας έναν κατευθυντήριο ερμηνευτικό οδηγό των κανόνων. Ως αποτέλεσμα, υφίστανται ερμηνευτικές οδηγίες για την πλειοψηφία των CPR. Οι πρακτικές οδηγίες για τη δικαστική πώληση πλοίων, όπως βέβαια και η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων, ορίζουν πως το πλοίο πρέπει να έχει προηγουμένως κατασχεθεί, προκειμένου να μπορεί να πωληθεί δικαστικώς. Πέραν βεβαίως του ότι η κατάσχεση αποτελεί μία νομική προϋπόθεση για τη δικαστική πώληση, ώστε να αποφευχθεί το γεγονός της φυγής του πλοίου και της συνακόλουθης επίπτωσης που αυτό έχει στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου, αποτελεί και μία ενέργεια εξασφάλισης των συμφερόντων του δανειστή, διά της διατηρήσεως του περιουσιακού στοιχείου του οφειλέτη, προκειμένου αυτός να ικανοποιηθεί σε περίπτωση που καταλήξει υπέρ του ο δικαστικός αγώνας²⁵².

Κατάσχεση ενός πλοίου μπορεί να λάβει χώρα, εφόσον ο αιτών την κατάσχεση διαθέτει απαιτήσεις *in rem* εναντίον του πλοίου, οι οποίες προβλέπονται ρητώς στο νόμο στα τμήματα 20 και 21 του SCA. Σύμφωνα λοιπόν με τις υποενότητα 2 του τμήματος 21, σε σχέση με τις απαιτήσεις, οι οποίες προβλέπονται στη δεύτερη υποενότητα του τμήματος 20 του νόμου, μπορεί να μία αγωγή *in rem* να αχθεί ενώπιον του High Court εναντίον του πλοίου. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις (a), (c) και (s) της δεύτερης υποενότητας. Παρά το γεγονός ότι δεν προβλέπεται ρητώς στο νόμο ο περιορισμός της *action in rem* στις απαιτήσεις αυτές, εντούτοις γίνεται δεκτό ότι περιορίζεται σε αυτές αποκλειστικά²⁵³. Η περίπτωση (a) αφορά κάθε απαίτηση σχετικά με την κατοχή ή ιδιοκτησία του πλοίου, ενώ η περίπτωση (c) σχετίζεται με κάθε απαίτηση σχετική με υποθήκη ή επιβάρυνση που υφίσταται επί του πλοίου. Παρομοίως,

²⁵⁰ Γ. Ορφανίδης, σελ. 414.

²⁵¹ Γ. Ορφανίδης, σελ. 415.

²⁵² L. Bleyen, σελ. 101, 107.

²⁵³ D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, London, Informa, 2005, παρ. 1.11.

βάσει της τρίτης υποενότητας του τμήματος 21, αγωγή *in rem* μπορεί να ασκηθεί εναντίον του πλοίου και σε περίπτωση υπάρξεως «ναυτικού προνομίου ή άλλης επιβαρύνσεως στο πλοίο». Συνεπώς, στις ανωτέρω περιπτώσεις μπορεί να επιδιωχθεί η ικανοποίηση της απαιτήσεως εναντίον του πλοίου, δίχως να απαιτείται η ύπαρξη κάποιας συνδέσεως της απαιτήσεως με το πρόσωπο του κυρίου του πλοίου²⁵⁴. Όσον αφορά λοιπές απαιτήσεις, ο οφειλέτης της απαιτήσεως πρέπει να είναι ο κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους κατά τη στιγμή εκκίνησης των διαδικασιών *in rem* εναντίον του πλοίου.

Ωστόσο, εάν πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις, μία *in personam* απαίτηση εναντίον του οφειλέτη μπορεί να στραφεί εναντίον του πλοίου σε διαδικασία *in rem*. Πιο συγκεκριμένα, η υποενότητα 4 του τμήματος 21 προβλέπει ακριβώς αυτή την περίπτωση. Εν πρώτοις, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη μίας εκ των απαιτήσεων, που προβλέπονται στις περιπτώσεις (ε) έως (r) της δεύτερης υποενότητας του τμήματος 20. Ο κατάλογος αυτός περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων: απαιτήσεις για ζημιές που προκλήθηκαν από πλοίο· απαιτήσεις σχετικές με απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη λόγω ελαττώματος του πλοίου συνεπεία πταίσματος του κυρίου του πλοίου, του ναυλωτή, του πλοιάρχου ή προσώπου, για το οποίο εκείνοι ευθύνονται· απαιτήσεις σχετικές με απώλεια ή βλάβη μεταφερόμενων σε πλοίο εμπορευμάτων· απαιτήσεις προερχόμενες από παροχή υπηρεσιών πλοήγησης και ρυμούλκησης· απαιτήσεις για την παροχή υλικών που προμηθεύονται στο πλοίο προς τον σκοπό συντηρήσεως ή λειτουργίας του· απαιτήσεις πλοιάρχου και πληρώματος για οφειλόμενους μισθούς· απαιτήσεις για δαπάνες διενεργηθείσες για λογαριασμό ενός πλοίου από τον πλοίαρχο, φορτωτή, ναυλωτή ή πράκτορα.

Εφόσον υφίσταται μία εκ των προαναφερθέντων απαιτήσεων, η γέννηση της οποίας σχετίζεται με κάποιο πλοίο, τότε ελέγχεται εάν ο οφειλέτης, που ευθύνεται για την ικανοποίηση της απαιτήσεως κατά τη διαδικασία *in personam*, είχε την ιδιότητα του κυρίου, του ναυλωτή ή του κατόχου του πλοίου, ή εάν το πλοίο βρισκόταν στον έλεγχο του, κατά τη χρονική στιγμή πάντοτε γένεσης της απαιτήσεως. Σε περίπτωση που πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, ανεξαρτήτως μάλιστα εάν η ίδια απαίτηση εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο, τότε η αγωγή *in rem* δύναται να στραφεί, είτε εναντίον του ίδιου του συνδεδεμένου με την απαίτηση πλοίου, είτε ενός άλλου πλοίου της ιδιοκτησίας του οφειλέτη *in personam*.

Ειδικότερα, μία αγωγή *in rem* εναντίον συγκεκριμένου πλοίου, που συνδέεται με την απαίτηση, μπορεί να λάβει χώρα εάν ο οφειλέτης είναι πραγματικός κύριος ή ναυλωτής γυμνού σκάφους του συγκεκριμένου πλοίου κατά τη στιγμή άσκησης της *action in rem*. Από την άλλη πλευρά,

²⁵⁴ L. Bleyen, σελ. 107.

action in rem εναντίον οποιουδήποτε άλλου πλοίου μπορεί να πραγματοποιηθεί, εφόσον κατά το χρόνο ασκήσεως ο οφειλέτης είναι πραγματικός κύριος του πλοίου αυτού.

Συνεπώς, εάν επιτευχθεί η επιτυχής εκκίνηση μίας in rem διαδικασίας σύμφωνα με τα ανωτέρω, τότε μπορεί να πραγματοποιηθεί η κατάσχεση του πλοίου, κατόπιν αιτήσεως. Εφόσον πληρούνται οι λοιπές απαιτούμενες διατυπώσεις, σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανόνα 61.5 των CPR και του αντίστοιχου τμήματος των «Πρακτικών Οδηγιών», τότε το δικαστήριο εκδίδει την εντολή κατασχέσεως (arrest warrant) του εν λόγω πλοίου.

Ιδιαίτερης σημασίας για τη θεματική μας αποτελεί η πρόβλεψη πως δεν μπορεί να εκδοθεί εντολή κατασχέσεως πλοίου, εάν έχει υπάρξει αλλαγή, από τη στιγμή που ξεκίνησε η διαδικασία in rem, όσον αφορά την πραγματική κυριότητα του πλοίου, συνεπεία πωλήσεως (ή διαθέσεως) από δικαστήριο σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία, κατά την άσκηση ναυτικής δικαιοδοσίας in rem του συγκεκριμένου δικαστηρίου.

Μολονότι η ανωτέρω εντολή κατασχέσεως παραμένει ισχυρή για 12 μήνες, εντούτοις δύναται να εκτελεστεί μόνο εφόσον έχουν συντελεστεί οι αναγκαίες προβλεπόμενες επιδόσεις και μπορεί να διενεργηθεί μόνο από τον ΑΜ ή τον αντικαταστάτη του. Μετά την κατάσχεση, το πλοίο δεν μπορεί να μετακινηθεί, εξαιρουμένης της περιπτώσεως που το δικαστήριο ή ο ΑΜ αποφασίσουν διαφορετικά²⁵⁵. Επισημαίνεται ότι η κατάσχεση μπορεί να αρθεί σε περίπτωση που δοθεί επαρκής εγγύηση για την εξασφάλιση ικανοποίησης της απαιτήσεως, των τόκων και των δαπανών, ενώ δεν μπορεί να απαιτηθεί να υπερβαίνει την αξία του πλοίου²⁵⁶. Το ύψος της εγγυήσεως χαρακτηρίζεται ως «εύλογο», προσδιοριζόμενο κατά προσέγγιση, ενώ η μορφή της εγγυήσεως που θα παρασχεθεί βρίσκεται στην ευχέρεια του δικαστηρίου²⁵⁷. Τέλος, εάν η κατάσχεση επετεύχθη λόγω κακής πίστωσης ή εκ βαρείας αμελείας του κατάσχοντος δανειστή, ο κύριος του πλοίου δικαιούται αποζημιώσεως²⁵⁸.

III. Η διαδικασία της δικαστικής πωλήσεως

Η κυρίως διαδικασία της δικαστικής πωλήσεως είναι αναμφίβολα εκείνη με την πλειονότητα των νομοθετικών ρυθμίσεων σε αμφοτέρες τις έννομες τάξεις, μέσω της συμπερίληψης λεπτομερειακών διατάξεων για κάθε επιμέρους στάδιο της διαδικασίας. Οι νομοθετικές επιλογές αυτές βέβαια, ανταποκρίνονται, μεταξύ άλλων, και στις ιδιαιτερότητες των εθνικών οικονομιών

²⁵⁵ M. Tsimplis, σελ. 485.

²⁵⁶ N. Meeson & J. Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, London, Informa, 2011, παρ. 4.80.

²⁵⁷ A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law – Volume 1: Jurisdiction and Risks*, New York, Routledge, 2013, σελ. 157.

²⁵⁸ G. Eddings, A. Chamberlain & R. Warder, 'England & Wales', σε G. Eddings, A. Chamberlain & R. Warder (επιμ.), *The Shipping Law Review*, London, The Law Reviews, 2017, σελ. 191.

των δύο κρατών, φανερώνοντας περισσότερο μία νομοθετική σκοπιμότητα, παρά ένα πεδίο σταθερών αρχών και κανόνων, λόγω της φύσεως βεβαίως της δικαστικής πωλήσεως πλοίου ως μίας ανοικτής διαδικασίας πλειστηριασμού ενός περιουσιακού στοιχείου υψηλής αξίας.

1. Ελλάδα

Όπως έχει ήδη επισημανθεί, κατά τη διαδικασία του πλειστηριασμού πλοίου, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ειδικών ρυθμίσεων, εφαρμογής τυγχάνουν οι ρυθμίσεις για τον πλειστηριασμό ακινήτων. Οι ειδικές αυτές ρυθμίσεις σχετίζονται κυρίως με τα άρθρα 1011Α και 1012 του ΚΠολΔ.

Ιδιαίτερη σημασία για την έναρξη της διαδικασίας του πλειστηριασμού έχει η παράγραφος 4 του άρθρου 995 ΚΠολΔ, όπως μάλιστα τροποποιήθηκε προσφάτως²⁵⁹. Ειδικότερα, εντός δέκα ημερών από την πραγματοποίηση της κατασχέσεως, οφείλει να πραγματοποιηθεί η κατάθεση των ορισμένων εγγράφων από τον δικαστικό επιμελητή στον υπάλληλο του πλειστηριασμού²⁶⁰. Έπειτα, ακολουθεί η πραγματοποίηση μίας ενέργειας δημοσιεύσεως ορισμένων εξαιρετικά σημαντικών για τον πλειστηριασμό στοιχείων, με επιμέλεια του δικαστικού επιμελητή. Επισημαίνεται πως η μη τήρηση αυτών των διατυπώσεων επιφέρει την ακυρότητα του πλειστηριασμού.

Πιο συγκεκριμένα, εκδίδεται απόσπασμα της κατασχετήριας εκθέσεως από τον δικαστικό επιμελητή και δημοσιεύεται εντός δεκαπέντε ημερών από την κατάσχεση στην ιστοσελίδα δημοσιεύσεων πλειστηριασμών του Δελτίου Δικαστικών Δημοσιεύσεων του Τομέα Ασφάλισης Νομικών του Ενιαίου Ταμείου Ανεξάρτητα Απασχολουμένων. Το απόσπασμα αυτό περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, συνοπτική περιγραφή του κατασχεμένου πλοίου και μνεία των υποθηκών που υπάρχουν σε αυτό, την τιμή της πρώτης προσφοράς, τους όρους του πλειστηριασμού, την τυχόν διενέργεια του με ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και τον τόπο, την ημέρα και την ώρα του πλειστηριασμού. Επίδοση του αποσπάσματος αυτού πραγματοποιείται μέσα στην ίδια προθεσμία των δεκαπέντε ημερών στον τρίτο κύριο ή νομέα του πλοίου και στους ενυπόθηκους δανειστές²⁶¹.

Όσον αφορά το χρόνο διεξαγωγής του πλειστηριασμού, η παράγραφος 1 του άρθρου 1011Α προβλέπει την πραγματοποίησή του κατά την πρώτη εργάσιμη Τετάρτη μετά την πάροδο

²⁵⁹ Αντικ. της παρ. 4 του άρθρου 995 με την παρ. 9 του αρθ. 59 του ν. 4472/17, ΦΕΚ-74 Α/19-5-17.

²⁶⁰ Ήτοι: του εκτελεστού τίτλου, της έκθεσης επίδοσης της επιταγής προς εκτέλεση, της κατασχετήριας έκθεσης, των εκθέσεων επίδοσής της στον οφειλέτη, τον τρίτο κύριο ή νομέα και τον υποθηκοφύλακα ή όποιον τηρεί το νηολόγιο ή το μητρώο & του πιστοποιητικού βαρών.

²⁶¹ Χ. Απαλαγάκη, *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας: Ερμηνεία κατ'άρθρο*, Τόμος II, Θεσσαλονίκη, Νομική Βιβλιοθήκη, 2016, σελ. 2721.

σαράντα ημερών από την κατάσχεση²⁶². Παράλληλα, ορίζεται πως ο πλειστηριασμός λαμβάνει χώρα στο κατάστημα του ειρηνοδικείου ενώπιον συμβολαιογράφου της περιφέρειας του λιμανιού όπου βρίσκεται το πλοίο κατά την κατάσχεση²⁶³. Η διαδικασία των προσφορών περιγράφεται με λεπτομέρεια στο άρθρο 959 ΚΠολΔ, όπου ορίζεται πως ο πλειστηριασμός διενεργείται με την υποβολή γραπτών και ενσφράγιστων προσφορών, οι οποίες υποβάλλονται, μαζί με την εγγύηση του άρθρου 965 παρ. 1, στον υπάλληλο του πλειστηριασμού. Διαφοροποίηση υφίσταται αναλόγως του αριθμού των γραπτών προσφορών, καθώς όταν υποβλήθηκε μία μόνο γραπτή προσφορά ή όταν εκ των περισσοτέρων προσφορών η μία είναι υψηλότερη, το πλοίο κατακυρώνεται στον μοναδικό πλειοδότη ή σε εκείνον με την υψηλότερη προσφορά, ενώ αν υποβλήθηκαν περισσότερες γραπτές προσφορές ίσες μεταξύ τους, έπεται η υποβολή προφορικών προσφορών κατά τη διαδικασία. Το πλοίο κατακυρώνεται σε εκείνον που προσφέρει τη μεγαλύτερη προσφορά²⁶⁴. Σε σχέση δε με το ελάχιστο ύψος των προσφορών, ορίζεται πως ως τιμή πρώτης προσφοράς για τον πλειστηριασμό πλοίου ορίζεται «η εμπορική του αξία, όπως αυτή προσδιορίζεται κατά το χρόνο της κατάσχεσης».

Η ολοκλήρωση της διαδικασίας του πλειστηριασμού επέρχεται με την κατακύρωση²⁶⁵, ενώ ο υπερθεματιστής οφείλει να καταβάλει αμέσως ολόκληρο το πλειστηρίασμα ή το αργότερο μέσα σε δεκαπέντε ημέρες, εφόσον το επιτρέψει ο υπάλληλος του πλειστηριασμού. Προς τον σκοπό της αποφυγής των υψηλών δαπανών συντηρήσεως του πλοίου και της απώλειας περαιτέρω εσόδων από την αδρανοποίησή του, η απαγόρευση πλειστηριασμού από την 1η έως και τις 31 Αυγούστου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις των πλειστηριασμών πλοίων.

Είναι αναμενόμενο πως η διενέργεια αυτή του πλειστηριασμού δεν λαμβάνει χώρα πάντοτε δίχως αντιρρήσεις. Απεναντίας, η υψηλή αξία του πλοίου και των συμφερόντων που διακυβεύονται, σε συνδυασμό με την πολυπλοκότητα των ανωτέρω διατυπώσεων, οδηγούν στη προβολή αντιρρήσεων προς τον σκοπό της καθυστέρησης ή και ματαιώσεως του πλειστηριασμού.

Παρατηρώντας τις ειδικότερες ρυθμίσεις που εισάγονται στην περίπτωση του πλειστηριασμού πλοίων, σε σχέση με την ανακοπή κατά της εκτέλεσης, προβλέπεται πως οι προθεσμίες του άρθρου 934 παρ. 1 περιπτώσεις α' και β' ορίζονται σε τριάντα ημέρες από την κατάσχεση του πλοίου και σε σαράντα ημέρες από την σύνταξη της εκθέσεως πλειστηριασμού, αντιστοίχως. Επιπλέον ρυθμίζεται πως η ανακοπή του άρθρου 954 παρ. 4, καθώς και η αίτηση αναστολής

²⁶² Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2789.

²⁶³ Β. Σταματοπούλου, σελ. 520.

²⁶⁴ Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2753.

²⁶⁵ Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2748-2749.

πλειστηριασμού βάσει του άρθρου 1000, «ασκούνται με ποινή απαραδέκτου μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την κατάσχεση, δικάζονται με τη διαδικασία των άρθρων 686 επ. και η απόφαση δημοσιεύεται μέχρι τις 12.00 το μεσημέρι της Δευτέρας πριν από τον πλειστηριασμό». Υπογραμμίζεται πως η χορηγηθείσα βάσει του άρθρου 1000 αναστολή δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις μήνες. Παράλληλα, προβλέπεται πως βάσει της ίδιας διαδικασίας και εντός της τριακονθήμερης προθεσμίας δύναται να διαταχθεί από το αρμόδιο κατά το άρθρο 933 δικαστήριο η αναστολή της αναγκαστικής εκτελέσεως, κατόπιν αιτήσεως του ανακόπτοντος. Η αναστολή αυτή χορηγείται, με την παροχή εγγύησης ή και δίχως εγγύηση, εφόσον κρίνεται πως ο αιτών θα υποστεί ανεπανόρθωτη βλάβη συνεπεία της διενέργειας της αναγκαστικής εκτελέσεως και ταυτόχρονα πιθανολογείται η ευδοκίμηση της ανακοπής. Εναλλακτικώς, δύναται να διαταχθεί η συνέχιση της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως, παρά την ύπαρξη των ανωτέρω προϋποθέσεων, εφόσον δοθεί εγγύηση από τον υπέρ ου η εκτέλεση²⁶⁶.

Σε περίπτωση ευδοκιμήσεως της ανακοπής του άρθρου 954 παρ. 4, ήτοι της ανακοπής προς διόρθωση της κατασχετηρίου εκθέσεως, καθώς και της προβλεπόμενης στο άρθρο 1000 αιτήσεως αναστολής, ορίζεται ως νέα ημέρα του πλειστηριασμού, δια των αποφάσεων που κάνουν δεκτές τις ανωτέρω, η πρώτη εργάσιμη Τετάρτη μετά την πάροδο τριάντα ημερών από τη δημοσίευση της απόφασης επί της ανακοπής ή η πρώτη εργάσιμη Τετάρτη μετά τη λήξη της χορηγηθείσας αναστολής, αντιστοίχως, με την συνακόλουθη τήρηση προβλεπόμενων διατυπώσεων δημοσιότητας.

Σε περίπτωση μη διενέργειας του πλειστηριασμού κατά την προσδιορισθείσα ημερομηνίας διεξαγωγής του, ανεξαρτήτως του λόγου που την προκάλεσε, τότε επισπεύδεται πάλι σύμφωνα με το άρθρο 973 με δήλωση που κατατίθεται στον υπάλληλο του πλειστηριασμού, για την οποία συντάσσεται σχετική πράξη, ενώ ως νέα ημέρα πλειστηριασμού ορίζεται η πρώτη εργάσιμη Τετάρτη έπειτα από την πάροδο είκοσι ημερών μετά από την προαναφερθείσα δήλωση συνεχίσεως.

Όπως παρατηρήσαμε ανωτέρω, βασική συνέπεια της αναγκαστικής κατασχέσεως είναι η απαγόρευση απόπλου του πλοίου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1011 παρ. 2 εδ. β'. Επιπλέον, είδαμε πως ο νόμος προβλέπει τη διενέργεια του πλειστηριασμού «ενώπιον συμβολαιογράφου της περιφέρειας του λιμανιού όπου βρίσκεται το πλοίο κατά την κατάσχεση». Ωστόσο, τι συμβαίνει εάν το πλοίο δεν βρίσκεται στον λιμένα κατασχέσεως κατά την επίμαχη στιγμή διενέργειας του πλειστηριασμού; Σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν σε σχέση με τις ακυρότητες των διαδικαστικών πράξεων, εφόσον ο νόμος δεν προβλέπει ρητώς την ποινή της

²⁶⁶ Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2790.

ακυρότητος για τη μη τήρηση συγκεκριμένης διατάξεως, τότε ακυρότητα επέρχεται μόνο με τη συνδρομή βλάβης. Στην περίπτωση του πλειστηριασμού, ο νόμος δεν προβλέπει την συνέπεια της ακυρότητος σε περίπτωση απουσίας του πλοίου, επομένως οφείλουμε να ερευνήσουμε την περίπτωση της βλάβης. Ειδικότερα, έχει κριθεί πως σε έναν τέτοιο ενδεχόμενο η βλάβη δύναται να χαρακτηρίζεται και ως ουσιαστικής φύσεως, όπως όταν συνεπεία της απουσίας του πλοίου εμποδίζεται η προσέλευση εν δυνάμει ενδιαφερόμενων πλειοδοτών²⁶⁷.

Κατά την περίπτωση που ακυρωθεί ο πλειστηριασμός, υφίσταται αυτοδίκαιη αναβίωση των υποθηκών που είχαν εξαλειφθεί μετά την καταβολή του πλειστηριάσματος²⁶⁸.

2. Αγγλία

i. Δύο διαδικασίες

Έχει ήδη αναφερθεί πως η δικαστική πώληση ενός πλοίου στην Αγγλία και την Ουαλία μπορεί να διενεργηθεί επί τη βάσει δύο διαδικασιών. Από τη μία πλευρά, ο δανειστής μπορεί να αιτηθεί τη δικαστική πώληση μετά από την ύπαρξη οριστικής επί της ουσίας αποφάσεως. Από την άλλη πλευρά, η δικαστική πώληση δύναται να διεξαχθεί και πριν από την επί της ουσίας κρίση της υποθέσεως, σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας, κατά την ευχέρεια του δικαστηρίου²⁶⁹. Η μορφή πώλησης αυτή έχει ονομαστεί “pendente lite”.

Σχετικά με την πρώτη δίοδο, απαιτείται ο οφειλέτης να μην έχει ικανοποιήσει τον νικήσαντα διάδικο δανειστή έπειτα από την έκδοση της αποφάσεως. Κατά την περίπτωση που ο δανειστής έχει αποκτήσει μία αλλοδαπή δικαστική απόφαση, δεν μπορεί να πραγματοποιήσει κατάσχεση και συνακόλουθα δικαστική πώληση του πλοίου στην Αγγλία και την Ουαλία. Η συνήθης περίπτωση είναι εκείνη που το αλλοδαπό δικαστήριο ήρε την κατάσχεση του πλοίου λόγω παροχής εγγυήσεως, όμως έπειτα το χρέος δεν αποπληρώθηκε εν τέλει από την οφειλέτη.

Η δικαστική πώληση ενός πλοίου που ερευνούμε στην παρούσα εργασία, ήτοι εκείνη κατά την οποία ο αγοραστής αποκτά την κυριότητα του πλοίου δίχως βάρη, δύναται να λάβει χώρα μόνο έπειτα από μία αγωγή *in rem*, η οποία μάλιστα υφίσταται αποκλειστικά στο πλαίσιο αιτημάτων που δεν έχουν επιλυθεί δικαστικώς. Η διαδικασία φαίνεται να διαθέτει αρκετές δυσχέρειες για τον δανειστή, ο οποίος βέβαια μπορεί να επιχειρήσει την εκτέλεση της αλλοδαπής αποφάσεως

²⁶⁷ Β. Μπρακατσούλας, *Αναγκαστική εκτέλεση: Θεωρία – Νομολογία – Πράξη*, Αθήνα, Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2014, σελ. 918.

²⁶⁸ Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2765.

²⁶⁹ Μ. Tsimplis, σελ. 486.

διά της ασκήσεως μίας *in rem* αγωγής, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο ανήκει στον ηττηθέντα οφειλέτη κατά τη στιγμή της κατασχέσεως.

Ο δανειστής δύναται να εκτελέσει την αλλοδαπή απόφαση αφού προηγουμένως έχει επιτύχει την αναγνώρισή της ως ημεδαπής, είτε επί τη βάσει του ευρωπαϊκού κανονισμού 1215/2012, τον οποίον θα αναλύσουμε στη συνέχεια, ή βάσει της αγγλικής νομοθεσίας ή των αρχών του κοινού δικαίου. Έπειτα από την αναγνώριση της αλλοδαπής αποφάσεως, μολοντί ο δανειστής μπορεί να εκτελέσει την απόφαση σύμφωνα με τον κανόνα 74 των CPR (*writ of execution*), εντούτοις η διαδικασία αυτή δεν θα του μεταβιβάσει την κυριότητα ελεύθερη βαρών²⁷⁰.

Η δεύτερη δίοδος που δύναται να ακολουθηθεί είναι εκείνη της πώλησεως του πλοίου πριν από την έκδοση οριστικής επί της ουσίας αποφάσεως του δικαστηρίου, όπως λόγου χάρη κατά την περίπτωση υπάρξεως υποθήκης. Η πώληση αυτή προβλέπεται από τους CPR, ενώ έχει περαιτέρω διαμορφωθεί και από τη νομολογία των δικαστηρίων. Υπογραμμίζεται βέβαια πως αν τελικώς δικαιωθεί ο κύριος του πλοίου και η αίτηση κριθεί αβασίμως ασκηθείσα, ο δανειστής οφείλει να αποζημιώσει τον κύριο για τη ζημία που υπέστη²⁷¹.

Ιδιαίτερα σημαντικό και πρωτοπόρο ρόλο στη διαμόρφωση της “*pendente lite*” διαδραμάτισε η απόφαση “*The Myrto*”. Σε ό, τι αφορά τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, η αγορά του πλοίου είχε χρηματοδοτηθεί από μία τράπεζα, η οποία είχε εξασφαλιστεί για το δάνειο διά της εγγραφής δύο υποθηκών στο πλοίο. Έπειτα, λόγω μη πληρωμής των δόσεων του δανείου, η τράπεζα προχώρησε στην κατάσχεση του πλοίου. Η τράπεζα αιτήθηκε την πώλησή του πριν από την οριστική κρίση, βάσει του σκεπτικού πως η πώληση του πλοίου είναι προς των συμφέρον όλων των μερών της διαδικασίας.

Κατά την διατύπωση της κρίσης του, το δικαστήριο επεσήμανε πως για την αποδοχή αυτής της πώλησεως απαραίτητη είναι η ύπαρξη ενός “*good reason*”, ήτοι η ύπαρξη ενός λόγου που δικαιολογεί αυτή την ενέργεια. Κρίθηκε πως κατά την διερεύνηση αυτού του λόγου στη συγκεκριμένη περίπτωση εκτιμήθηκε το γεγονός της μη παροχής εγγύησης από την πλευρά του πλοιοκτήτη, κάτι που οδήγησε και στην άρνηση άρσης της κατασχέσεως. Επισημαίνεται όμως ότι το ζήτημα της εγγύησης δεν αποτελεί επαρκή λόγο για την κρίση περί της υπάρξεως ή μη “*good reason*” από μόνο του. Εκτός από αυτόν τον λόγο, βαρύνουσα σημασία είχε η αποφυγή του τεράστιου κόστους συντηρήσεως του πλοίου, λόγω της αδράνειάς του στο λιμάνι, μέχρι την

²⁷⁰ L. Bleyen, σελ. 108.

²⁷¹ L. Bleyen, σελ. 110.

δίκη επί της ουσίας της υποθέσεως, κάτι που θα είχε αρνητικές επιπτώσεις σε όλα τα μέρη. Συνακόλουθα, το δικαστήριο διέταξε την πώληση του πλοίου²⁷².

ii. Διαταγή Πωλήσεως – Sale Order

Έπειτα, η επόμενη ενέργεια είναι να δοθεί διαταγή πωλήσεως του πλοίου στον ΑΜ, μετά την οποία το πλοίο δεν μπορεί να πωληθεί με ιδιωτική συμφωνία, εκτός εάν υφίσταται συμφωνία όλων των μερών. Ο ΑΜ είναι υπεύθυνος να πραγματοποιήσει όλες τις διαδικαστικές ενέργειες μέχρι τη δικαστική πώληση του πλοίου, καθώς και να λαμβάνει μέτρα που συντελούν στη συντήρησή του κατά τη διάρκεια της κατασχέσεως. Τα έξοδα αυτά βεβαίως καλύπτονται αργότερα από τα έσοδα εκ της πωλήσεως του πλοίου. Για την κάλυψη αυτών των εξόδων και την προώθηση της πωλήσεως, ο «επισπεύδων δανειστής» οφείλει να αναλάβει την προσωπική υποχρέωση πληρωμής των δαπανών στον ΑΜ, μη γνωρίζοντας βεβαίως εάν η δικαστική πώληση θα διενεργηθεί, ώστε να λάβει αυτά τα χρήματα πίσω²⁷³.

Ο ΑΜ διαμορφώνει και τους κανόνες πωλήσεως, οι οποίοι περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, λεπτομέρειες για την πληρωμή του ποσού και την παράδοση του πλοίου. Οι κανόνες βέβαια είναι γενικώς προδιατυπωμένοι για κάθε πώληση, πέρα από τις κατά περίπτωση τυχούσες τροποποιήσεις. Εάν υπάρξει διαφωνία με τις ενέργειες του ΑΜ από ένα μέρος, τότε μπορεί το μέρος αυτό να αιτηθεί την έκδοση απόφασης σχετικά με μία εντολή του. Σύμφωνα με τον κανόνα 10 του τμήματος 61, εάν το δικαστήριο δώσει διαταγή προς πώληση, δύναται να θέσει ένα χρονικό περιθώριο και τον τρόπο κατά τον οποίον πρέπει να «αναγγείλουν» (να γνωστοποιήσουν διά καταθέσεως) τις απαιτήσεις που διαθέτουν προκειμένου να ικανοποιηθούν από τα έσοδα της δικαστικής πωλήσεως. Όπως αναφέρει η φόρμα ADM14, ο ΑΜ οφείλει να διορίσει δύο ειδικούς προκειμένου να εκτιμήσουν γραπτώς την κατάσταση του πλοίου και να βεβαιώσουν την πραγματική του αξία. Η αξία αυτή έχει σημασία διότι ο ΑΜ πωλεί το πλοίο βάσει των όρων πωλήσεως στον πλειοδότη, ωστόσο δεν μπορεί η τιμή αυτή να είναι μικρότερη από την πιστοποιηθείσα από τους ειδικούς, εξαιρουμένης διαφορετικής εντολής του δικαστηρίου. Μάλιστα, υφίσταται υποχρέωση του ΑΜ ως προς την κατά το δυνατόν επίτευξη μεγαλύτερης προσφοράς αγοράς²⁷⁴.

Έπειτα, η εκτίμηση της καταστάσεως και της αξίας του πλοίου θα αξιοποιηθεί προς τον σκοπό της δημοσιοποιήσεως της δικαστικής πωλήσεως αυτού, καθώς σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, με εντολή του ΑΜ, η επικείμενη δικαστική πώληση του πλοίου δημοσιεύεται σε

²⁷² L. Bleyen, σελ. 109.

²⁷³ R. Herber, σελ. 348.

²⁷⁴ L. Bleyen, σελ. 110.

ένα διεθνές έντυπο (international journal), περιλαμβάνοντας περιγραφή του πλοίου και την δυνατότητα υποβολής προσφορών μέχρι την πάροδο συγκεκριμένης προθεσμίας, ενώ προβλέπεται βεβαίως και η δυνατότητα των ενδιαφερόμενων αγοραστών να εξετάσουν και οι ίδιοι προσωπικά την κατάσταση του πλοίου. Επιπλέον, πριν από την δικαστική πώληση του πλοίου, διά του ΑΜ θα ειδοποιηθούν εκείνοι που κατέθεσαν τις απαιτήσεις τους εναντίον του πλοίου που αφορά η συγκεκριμένη δικαστική πώληση. Υπογραμμίζεται ότι η εκτίμηση της καταστάσεως και της αξίας του πλοίου δεν είναι απαραίτητη όταν διενεργείται απλώς δικαστική έγκριση μίας δικαστικής πωλήσεως σε συγκεκριμένο αγοραστή με συμφωνημένη τιμή.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε στην τελευταία δικαστική προσπάθεια που μπορεί να λάβει χώρα προς ματαίωση της δικαστικής πωλήσεως. Έτσι, προτού ολοκληρωθεί η διαδικασία δικαστικής πωλήσεως, αλλά αφότου έχει δοθεί η διαταγή πωλήσεως, ένα μέρος μπορεί να αιτηθεί στο δικαστήριο την αναστολή της δικαστικής πωλήσεως και την άρση κατασχέσεως του πλοίου. Προϋπόθεση βεβαίως για την θετική έκβαση μίας τέτοιας αιτήσεως αποτελεί η ύπαρξη επαρκούς εγγυήσεως προς την κάλυψη των απαιτήσεων που υφίστανται εναντίον του πλοίου, κάτι που αν ήταν εφικτό όμως ενδεχομένως θα είχε ήδη προσφερθεί και πραγματοποιηθεί από τον πλοιοκτήτη ήδη στο στάδιο της προσπάθειας αποτροπής της κατασχέσεως του πλοίου.

Στη γνωστή υπόθεση “The Acrux”, την προβληματική της οποίας παραθέσαμε ανωτέρω, η αίτηση αναστολής της διαταγής πωλήσεως έγινε δεκτή αρχικώς, μόνο για να ισχύσει ξανά αργότερα, όταν αποδείχθηκε ότι η προσφερόμενη ασφάλεια δεν ήταν επαρκής για τις υπάρχουσες απαιτήσεις. Σε περίπτωση που η απαίτηση του αιτούντος την δικαστική πώληση δανειστή ικανοποιηθεί πριν από την ολοκλήρωση της πωλήσεως, δίνεται γραπτή ειδοποίηση στον ΑΜ να μην προχωρήσει στη διενέργειά της. Κατόπιν ενδεχόμενης αρνήσεως του ΑΜ, με αιτιολογία λόγου χάρη το προχωρημένο στάδιο της διαδικασίας, ο κύριος του πλοίου θα πρέπει να αιτηθεί την διακοπή της πωλήσεως στο δικαστήριο²⁷⁵.

iii. Δικαστική Πώληση – Judicial Sale

Όσον αφορά τη διενέργεια της δικαστικής πωλήσεως, σε αντίθεση με τη διεξαγωγή ενός κλασικού ανοικτού δημόσιου πλειστηριασμού, ο τρόπος των κλειστών γραπτών προσφορών δεν δίνει τη δυνατότητα αύξησεως των προσφορών από τους ενδιαφερόμενους μετά τη λήξη της προθεσμίας καταθέσεως αυτών. Βέβαια, στο αγγλικό δίκαιο δεν υφίστανται ορισμένοι και ακριβείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία της δικαστικής πωλήσεως. Το συνήθως συμβαίνουν είναι η πρόσκληση του ΑΜ προς τους ενδιαφερόμενους αγοραστές για την υποβολή γραπτών

²⁷⁵ N. Meeson & J. Kimbell, παρ. 4.115.

προσφορών, οι οποίες περιέχουν το όνομα του υποβάλλοντος την προσφορά, του εκπροσώπου του, καθώς και το χρονικό περιθώριο, για το οποίο ισχύει η προσφορά του. Έπειτα, ο πλοιοδότης, αφού έχει πληρώσει το ποσό της προσφοράς του και μετά την υπογραφή των όρων αγοράς, παραλαμβάνει το πλοίο από τον ΑΜ, μαζί με τα έγγραφα που το συνοδεύουν²⁷⁶.

Όπως παρατηρήσαμε στο κεφάλαιο σχετικά με το Σχέδιο Συμβάσεως και ειδικότερα στο τμήμα του «Πιστοποιητικού Δικαστικής Πώλησεως», το πιστοποιητικό αυτό αποτελεί ένα είδος τεκμηρίου, όσον αφορά τη δικαστική πώληση ενός πλοίου και μάλιστα ελευθέρου βαρών, αποδεικνύοντας μαχητά την νόμιμη διενέργεια της δικαστικής πώλησεως. Ωστόσο, παραθέσαμε τις αντιδράσεις, κρατών του κοινού δικαίου, όπως λόγου χάρη των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου, σε σχέση με το ότι στις δικές τους έννομες τάξεις η λειτουργία αυτή εξυπηρετείται ήδη από το λεγόμενο “bill of sale”. Έτσι ακριβώς, σε αυτό το σημείο της δικαστικής πώλησεως και μετά την κατάθεση του ποσού αγοράς, η έκδοση του “bill of sale” θα αποδεικνύει τη μεταβίβαση της κυριότητας στον αγοραστή, απαλλαγμένης από οποιαδήποτε επιβάρυνση. Μάλιστα, η πώληση αυτή θεωρείται ως οριστική, μη δυνάμενη να προσβληθεί από οποιονδήποτε²⁷⁷.

Περιπλοκές μπορεί να εμφανίσει η όλη διαδικασία εάν η ανώτερη προσφορά του πλειοδότη δεν ξεπεράσει την εκτιμηθείσα αξία του πλοίου. Σε μία τέτοια περίπτωση, ο ΑΜ θα αιτηθεί στο δικαστήριο την χορήγηση άδειας πώλησεως του πλοίου σε χαμηλότερη τιμή²⁷⁸, στην οποία αίτηση μπορούν βεβαίως να αντιταχθούν οι δανειστές. Η άρνησή τους αυτή έχει το περιεχόμενο της αίτησης ουσιαστικά για επανάληψη της διαδικασίας των δημοσιεύσεων σχετικά με την πώληση, προς την προσπάθεια επίτευξης μεγαλύτερης προσφοράς κατά τη επανάληψη της διαδικασίας. Εάν το δικαστήριο δεν κρίνει σκόπιμη και επωφελή την επανάληψη αυτή, δεύτερη διαδικασία μπορεί να διεξαχθεί εφόσον οι αιτούντες δανειστές δεσμευθούν να αποζημιώσουν κάθε ζημία προκληθείσα από την ματαίωση της πρώτης πώλησης και συνακόλουθα της πρώτης υψηλότερης προσφοράς. Συνεπώς, η επιλογή ή μη μίας επανάληψης της δικαστικής πώλησεως αποτελεί αποτέλεσμα της σταθμίσεως των ανωτέρω δεδομένων και της διακινδύνευσης που ενυπάρχει στην καθυστέρηση της όλης διαδικασίας²⁷⁹.

²⁷⁶ L. Bleyen, σελ. 112.

²⁷⁷ L. Bleyen, σελ. 113.

²⁷⁸ A. Mandaraka-Sheppard, σελ. 178.

²⁷⁹ L. Bleyen, σελ. 113.

IV. Αποτελέσματα δικαστικής πώλησεως

1. Ελλάδα

Ως αποτέλεσμα του πλειστηριασμού ή της «δικαστικής πώλησεως» του πλοίου, ο υπερθεματιστής αποκτά το πλοίο απαλλαγμένο από οποιοδήποτε βάρος, καθώς με την καταβολή επέρχεται απόσβεση όλων των εμπραγμάτων δικαιωμάτων αξίας, ήτοι των υποθηκών ή προσημειώσεων που είναι εγγεγραμμένες στο πλοίο, ανεξαρτήτως της ικανοποίησης ή μη των αντιστοίχων απαιτήσεων των δανειστών²⁸⁰. Πρακτικά, ο υπερθεματιστής έχει το δικαίωμα να ζητήσει την εξάλειψη των υποθηκών και κατασχέσεων που είναι εγγεγραμμένες στο νηολόγιο του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια στο πλοίο, το άρθρο 208 ΚΙΝΔ προβλέπει πως το ναυτικό προνόμιο αποσβέννυται και με την εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό. Επιπροσθέτως, ο υπερθεματιστής δεν δεσμεύεται από την ενδεχόμενη ναύλωση του πλοίου, καθώς η ναύλωση λύνεται ήδη από την επιβολή της κατασχέσεως²⁸¹.

2. Αγγλία

Η νομική κατάσταση δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες περιπλοκότητες, όταν η δικαστική πώληση αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του Ηνωμένου Βασιλείου. Με τη δικαστική πώληση του πλοίου ο αγοραστής αποκτά έναν καθαρό τίτλο κυριότητας ελεύθερο από όλα τα ναυτικά προνόμια και από κάθε επιβάρυνση, ενώ όλες οι προγενέστερες απαιτήσεις δεν δύνανται να ασκηθούν πλέον εναντίον του πλοίου, αλλά μόνο εναντίον του προϊόντος της πώλησεως²⁸². Ωστόσο, οφείλουμε να διακρίνουμε την περίπτωση κατά την οποία ο νέος πλοιοκτήτης δύναται να εγγράψει το πλοίο σε βρετανικό νηολόγιο, από την περίπτωση που δεν έχει το δικαίωμα να το πράξει. Στην πρώτη περίπτωση, ο νέος κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να εγγράψει το πλοίο στο όνομά του, εγγράφοντας την αλλαγή κυριότητας στο βρετανικό νηολόγιο, παράλληλα με τη διαγραφή των λοιπών προγενέστερων εγγεγραμμένων επιβαρύνσεων του πλοίου. Ο νέος κύριος βέβαια δεν στερείται της ευχέρειας έπειτα να προχωρήσει στη διαγραφή του πλοίου από το νηολόγιο αυτό, προκειμένου να καταχωρήσει το πλοίο σε άλλο. Στην δεύτερη περίπτωση, όπου ο νέος κύριος δεν έχει δικαίωμα εγγραφής σε βρετανικό νηολόγιο, δύναται να αιτηθεί να διαγραφεί το πλοίο από το συγκεκριμένο νηολόγιο, παράλληλα με την διαγραφή των καταχωρημένων επιβαρύνσεων, επί τη βάση της αναγνώρισης από το νηολόγιο του “Bill of

²⁸⁰ Χ. Απαλαγάκη, 2016, σελ. 2764-2765.

²⁸¹ ΑΠ 65/1972, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

²⁸² N. Meeson & J. Kimbell, *παρ.* 4.120.

Sale” ως εγκύτως μεταβιβάζοντας την κυριότητα του πλοίου από τον παλαιό κύριο στον νέο αγοραστή²⁸³.

Εμφανώς πολυπλοκότερη είναι η περίπτωση κατά την οποία το πλοίο φέρει σημαία έτερου κράτους, όντας εγγεγραμμένο σε αλλοδαπό νηολόγιο. Μολονότι η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων είναι ξεκάθαρη στο πως η απόφαση και το συνακόλουθο “Bill of Sale” αποτελούν απόδειξη σε ολόκληρο τον κόσμο ως προς τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, απαλλαγμένης μάλιστα από οποιαδήποτε επιβάρυνση, εντούτοις στην πράξη η αναγνώριση αυτή επαφίεται στο εκάστοτε εθνικό δίκαιο της σημαίας του πλοίου και στα εγχώρια δικαστήρια και νηολόγια²⁸⁴.

Η αντίθεση αυτή που υπάρχει πολλές φορές μεταξύ των διαφόρων εννόμων τάξεων διεθνώς, σε σχέση με την αναγνώριση των αποτελεσμάτων αλλοδαπών δικαστικών πωλήσεων, αναδεικνύεται με χαρακτηριστικό τρόπο στην απόφαση “The Cerro Colorado”. Στη συγκεκριμένη υπόθεση, πριν μάλιστα από την πραγματοποίηση της δικαστικής πώλησεως, οι αρχές της Ισπανίας ειδοποίησαν δημοσίως πως ο αγοραστής από την επικείμενη πώληση δεν πρόκειται να αποκτήσει το πλοίο απαλλαγμένο από τις επιβαρύνσεις, που είναι εγγεγραμμένες στο ισπανικό νηολόγιο, ειδικότερα δε πως τα προνόμια όσον αφορά τους μισθούς του πληρώματος θα συνεχίσουν να βαρύνουν το πλοίο, παρά την διαφορετική πρόβλεψη των όρων της συγκεκριμένης πωλήσεως. Το αγγλικό δικαστήριο, βασιζόμενο στη νομολογία, δεν αποδέχθηκε αυτή την κίνηση, θεωρώντας πως αποτελεί υποχρέωση πηγάζουσα από την αβροφροσύνη μεταξύ των εθνών η αναγνώριση της δικαστικής πωλήσεως, που διενεργήθηκε σε αλλοδαπό κράτος, ως πώληση που εξαλείφει κάθε επιβάρυνση στο πλοίο, συμβάλλοντας έτσι στην ευημερία του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, διά της ασφάλειας δικαίου²⁸⁵.

Όσον αφορά τα βρετανικά νηολόγια και την στάση τους απέναντι σε ημεδαπές δικαστικές πωλήσεις που αφορούν πλοία με αλλοδαπή σημαία, ο νόμος ορίζει πως ο νέος κύριος απλώς οφείλει να πραγματοποιήσει όλα τα εύλογα βήματα προκειμένου να εξασφαλίσει τη διαγραφή του πλοίου από το αλλοδαπό νηολόγιο, βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους της σημαίας. Εξ αυτής της προβλέψεως συνάγεται πως ο αγοραστής δεν χρειάζεται να προσκομίσει κάποιο πιστοποιητικό διαγραφής από το αλλοδαπό νηολόγιο ως προϋπόθεση εγγραφής στο βρετανικό νηολόγιο. Εντούτοις, οι κανόνες του βρετανικού νηολογίου υποχρεώνουν τον νέο κύριο να προσκομίσει μέσα σε έξι εβδομάδες από την εγγραφή το πιστοποιητικό διαγραφής από το αλλοδαπό νηολόγιο, καθιστώντας έτσι τα έννομα αποτελέσματα που πηγάζουν από τη δικαστική

²⁸³ L. Bleyen, σελ. 119.

²⁸⁴ L. Bleyen, σελ. 119.

²⁸⁵ L. Bleyen, σελ. 121.

πώληση των αγγλικών δικαστηρίων εν τοις πράγμασι υπό την αίρεση της αναγνώρισεως της δικαστικής πωλήσεως από το αλλοδαπό δικαστήριο και νηολόγιο, ως εξαλείφουσας όλες τις επιβαρύνσεις²⁸⁶.

V. Καθορισμός προτεραιότητας – Κατάταξη απαιτήσεων

Η έλλειψη ομοιόμορφων ρυθμίσεων των δικαστικών πωλήσεων διεθνώς, καταδεικνύεται με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο στις πολλαπλές περιπτώσεις αναζητήσεως την πλέον ευνοϊκής εννόμου τάξεως, προκειμένου εκεί να πραγματοποιήσει ο δανειστής την κατάσχεση και κατ' επέκταση τη δικαστική πώληση του πλοίου. Είναι σύνηθες να περιμένουν οι δανειστές την άφιξη του πλοίου στους λιμένες μίας τέτοιας ευνοϊκής για τα συμφέροντά τους δικαιοδοσίας, μέχρι να προχωρήσουν στην εκκίνηση των δικαστικών διαδικασιών²⁸⁷.

Μολονότι η εν γένει διαδικασία μίας δικαστικής πωλήσεως υπάγεται στην *lex fori* ως ένα διαδικαστικό ζήτημα, εντούτοις φθάνοντας στο σημείο, όπου ρυθμίζεται η φύση και η σειρά ικανοποιήσεως των απαιτήσεων, τα πράγματα είναι λιγότερο ξεκάθαρα. Αποτελεί ένα ουσιαστικό ή ένα διαδικαστικό ζήτημα η αναγνώριση και ο προσδιορισμός της προτεραιότητας των αλλοδαπών απαιτήσεων; Γενικώς, μία μερίδα κρατών εφαρμόζουν τη νομοθεσία της σημαίας του πλοίου, άλλα εφαρμόζουν τη *lex fori*, λ.χ. η Αγγλία, ενώ στην Ελλάδα υφίσταται ένας συνδυασμός των δύο, όπως θα δούμε στη συνέχεια. Κατά κανόνα διεθνώς, με τις υφιστάμενες εξαιρέσεις σε κάθε έννομη τάξη, οι απαιτήσεις δαπανών της διαδικασίας δικαστικής πωλήσεως ικανοποιούνται πρώτες, ακολοθούμενες από τα ναυτικά προνόμια και τις ναυτικές υποθήκες, με αυτή τη σειρά προτεραιότητας²⁸⁸.

Η νομική φύση του ναυτικού προνομίου σε διεθνές επίπεδο εμφανίζει δύο πτυχές. Από την μία πλευρά αποτελεί δικαίωμα που πηγάζει από το ουσιαστικό δίκαιο εκ του νόμου, ενώ από την άλλη πλευρά αποτελεί ένα παρεπόμενο περιορισμένο εμπράγματο δικαίωμα αξίας. Κατά συνέπεια, αντιμετωπίζεται από το αγγλικό δίκαιο ως κρυφό βάρος, ενώ ως νόμιμο ενέχυρο από το ηπειρωτικό – και το ελληνικό – δίκαιο²⁸⁹.

²⁸⁶ L. Bleyen, 121

²⁸⁷ L. Bleyen, σελ. 3.

²⁸⁸ Timagenis, Yiannis, *Enforcement on Shipping Companies by Creditors*, σελ. 10. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper%20of%20Yiannis%20Timagenis.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

²⁸⁹ Γ. Θεοχαρίδης, «Σχέση “άγραφας δικαστηρίου” και σημαίας, κατά την ικανοποίηση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων επί πλοίου», σελ. 396.

1. Ελλάδα

Η καταβολή του πλειστηριάσματος από τον υπερθεματιστή μπορεί να αποτελεί μία εκ των τελευταίων ενεργειών του ιδίου στο πλαίσιο της διαδικασίας του πλειστηριασμού, ωστόσο ταυτόχρονα αποτελεί αφετηρία για άλλα ενδιαφερόμενα πρόσωπα. Οι δανειστές του πλοίου, του κυρίου του πλοίου, εκείνοι που διαθέτουν προνόμιο ή κάποιο εμπράγματο δικαιώματα στο πλοίο, καθώς και εκείνοι που δεν διαθέτουν, αποβλέπουν στην ικανοποίηση των απαιτήσεών τους μέσω του πλειστηριάσματος. Αυτή η ικανοποίηση λαμβάνει χώρα μέσω του πίνακα κατάταξης και ειδικότερα με την θέση του δανειστή σε τέτοια σειρά προτεραιότητας κατά την σύνταξη αυτού του πίνακα, ώστε να επαρκέσει το πλειστηρίασμα για την εξόφληση της απαιτήσεώς του.

Όπως είναι αναμενόμενο, ο πίνακας κατάταξης αποτελεί άλλο ένα πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως, στο οποίο εισάγονται αποκλίσεις σχετικά με τα πλοία. Ειδικότερα, το άρθρο 1012 παρ. 3 ΚΠολΔ αναφέρει πως η κατάταξη των δανειστών στον πίνακα κατάταξης γίνεται κατά πρώτο λόγο σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Ο διαχωρισμός του πλειστηριάσματος βάσει του ΚΠολΔ αντίκειται στο όλο σύστημα αναγκαστικής εκτελέσεως του ΚΙΝΔ²⁹⁰. Επομένως, ανατρέχοντας στον ΚΙΝΔ εντοπίζουμε τις κατηγορίες εκείνες απαιτήσεων που προηγούνται στον πίνακα κατάταξης που ακολουθεί τον πλειστηριασμό πλοίου, όμως ο ΚΙΝΔ δεν μας παρουσιάζει την πλήρη εικόνα. Πράγματι, το άρθρο 1012 παρ. 3 αναφέρεται σε κατάταξη «κατά πρώτο λόγο» βάσει του ΚΙΝΔ, κάτι που σημαίνει ότι οι απαιτήσεις που ασφαρίζονται με προνόμιο του κοινού δικαίου εξακολουθούν να απολαμβάνουν αυτού του προνομίου, διά επικουρικής εφαρμογής των διατάξεων περί προτεραιότητας του ΚΠολΔ²⁹¹, αφού βεβαίως ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις που εξοπλίζονται με προνόμιο από τον ΚΙΝΔ. Εντούτοις, υφίστανται περιπτώσεις αλληλοκαλύψεως των ρυθμίσεων, όπως λόγου χάρη οι «οι απαιτήσεις που προέκυψαν από δαπάνες για τη διατήρηση του πράγματος» του άρθρου 976 ΚΠολΔ, οι οποίες όπως θα δούμε υπάγονται σε μεγάλο βαθμό στην πρώτη τάξη των ναυτικών προνομίων²⁹².

Υπό το φως των ανωτέρω παρατηρήσεων, ας δούμε τα άρθρα 205 και 206 του ΚΙΝΔ, που καθορίζουν τα ναυτικά προνόμια. Επισημαίνεται ότι για όλα τα λοιπά διαδικαστικά ζητήματα εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας²⁹³. Το άρθρο

²⁹⁰ ΕφΠειρ 1112/1986 ΕλλΔνη 1987, 493.

²⁹¹ Β. Σταματοπούλος, σελ. 521.

²⁹² ΕφΑθ 1767/1975, ΝοΒ 1975, 1185.

²⁹³ Β. Σταματοπούλος, σελ. 520.

205 ΚΙΝΔ προβλέπει πως είναι προνομιούχες επί του πλοίου και του ναύλου κατά την κατωτέρω τάξη οι ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) οι συναφείς προς την ναυσιπλοΐαν φόροι, τα δικαστικά έξοδα τα γενόμενα προς το κοινόν συμφέρον των δανειστών, τα βαρύνοντα το πλοίον τέλη και δικαιώματα ως και τα εκ της ναυτολογήσεως αυτών δικαιώματα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, "και τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν ή επιβάλλονται από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτικών (Κ.Α.Α.Ν.),
- β) αι εκ της συμβάσεως εργασίας πηγάζουσαι απαιτήσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος ως και τα από του κατάπλου του πλοίου εις τον τελευταίον λιμένα έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως,
- γ) Τα έξοδα και αι αμοιβαί λόγω επιθαλασσίου αρωγής διασώσεως και ναυαγαιρέσεως,
- δ) αι λόγω συγκρούσεως ή προσκρούσεως πλοίων οφειλόμεναι αποζημιώσεις εις τα πλοία, τους επιβάτας και τα φορτία. Τα προνόμια προηγούνται της υποθήκης.

Οι απαιτήσεις που ασφαλίζονται από τα ναυτικά προνόμια προηγούνται από τις απαιτήσεις που ασφαλίζονται διά απλής και προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης²⁹⁴, έχοντας κατ' αποτέλεσμα ουσιαστικά το ισχυρότερο προνόμιο κατατάξεως²⁹⁵.

Γενικώς ισχύει η τήρηση της σειράς των τάξεων κατά την ικανοποίηση, ήτοι η πλήρης ικανοποίηση της μίας κατηγορίας προκειμένου να μπορεί να ικανοποιηθεί η επόμενη, εφόσον υπάρχει υπόλοιπο στο πλειστηρίασμα. Εντούτοις, το άρθρο 206 ΚΙΝΔ ρυθμίζει τον τρόπο διανομής του πλειστηριάσματος ακόμη και μεταξύ της αυτής τάξεως. Ειδικότερα, αναφέρει μεν την συνήθη σύμμετρη ικανοποίηση, αναλόγως του μεγέθους κάθε απαιτήσεως (*pro portione*), μεταξύ των προνομιούχων απαιτήσεων της ίδιας τάξεως, ωστόσο προβλέπει ότι όσον αφορά τις απαιτήσεις προερχόμενες από επιθαλάσσια αρωγή, διάσωση και ναυαγιάριση, οι μεταγενέστερες απαιτήσεις προηγούνται των προγενεστέρων²⁹⁶. Καθιερώνεται λοιπόν ο κανόνας της αντίστροφης χρονικής προτεραιότητας ή της χρονικής εγγύτητας μεταξύ περισσοτέρων απαιτήσεων από επιθαλάσσια αρωγή, προς τον σκοπό προφανώς της χορηγήσεως κινήτρου στον επόμενο αρωγό, προκειμένου να προβεί στη διάσωση, ανεξαρτήτως υπάρξεως προηγούμενων παρόμοιων απαιτήσεων στο πλοίο.

²⁹⁴ ΕφΠειρ 552/1994, ΕεμπΔ 1994, 464.

²⁹⁵ Β. Σταματοπούλος, σελ. 522.

²⁹⁶ Β. Σταματοπούλος, σελ. 522.

Ο πίνακας κατάταξης που προβλέπεται από τον ΚΙΝΔ δεν προσδιορίζει τμήματα του πλειστηριάσματος που λαμβάνουν κατηγορίες δανειστών, όπως λόγου χάρη συμβαίνει με την ρύθμιση του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, βάσει του άρθρου 977, δεν υπάρχει δηλαδή διαχωρισμός ποσοστών του πλειστηριάσματος μεταξύ των προνομιούχων και των εμπραγμάτως εξασφαλισθέντων δανειστών. Απεναντίας, έπειτα από τους δανειστές, των οποίων οι απαιτήσεις είναι εξοπλισμένες με ναυτικό προνόμιο, ακολουθούν οι δανειστές, που οι απαιτήσεις τους εξασφαλίζονται διά απλής ή προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης.

Βάσει του άρθρου 21 του ν.δ. 3899/1958, η προτεραιότητα μεταξύ των ενυπόθηκων δανειστών, απλών ή προτιμώμενων, καθορίζεται από την χρονολογική πράξη εγγραφή της υποθήκης, βάσει του κανόνος της χρονικής προτεραιότητας. Συνεπώς, η υποθηκική τάξη θα καθορίσει και της σειρά ικανοποίησης του κάθε ενυπόθηκου δανειστή από το προϊόν του πλειστηριασμού. Επισημαίνεται ότι κρίσιμη είναι η μέρα εγγραφής της υποθήκης, ενώ σε περίπτωση που η ημέρα εγγραφής είναι ίδια, θα υπάρξει σύμμετρη ικανοποίηση²⁹⁷. Ωστόσο, ενώ η ασφαλιζόμενη απαίτηση του προτιμώμενου δανειστή περιλαμβάνει «το κεφάλαιο, του δεδουλευμένους τόκους και τα έξοδα», βάσει του άρθρου 12 του νομοθετικού διατάγματος, η απλή ναυτική υποθήκη υπάγεται στους περιορισμούς του 1289 ΑΚ²⁹⁸.

Επιχειρώντας μια προσέγγιση της δικαστικής πωλήσεως πλοίων και από διεθνή σκοπιά, δεν μπορούμε να παραλείψουμε το ζήτημα πλειστηριασμού ενός πλοίου που φέρει σημαία αλλοδαπού κράτους. Το μεγάλο ανακύπτον ζήτημα από μία τέτοια πώληση, εκτός από την προβληματική της αναγνώρισεως του πλειστηριασμού στην αλλοδαπή έννομη τάξη, σχετίζεται με την κατάταξη των δανειστών και ειδικότερα με την επιλογή του δικαίου που θα ρυθμίσει τη σειρά ικανοποίησης των απαιτήσεών τους.

Εν πρώτοις, το άρθρο 9 ΚΙΝΔ ορίζει ότι τα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου ρυθμίζονται από το δίκαιο της χώρας, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο. Τα ναυτικά προνόμια δύναται να υπαχθούν στην κατηγορία αυτή των εμπραγμάτων δικαιωμάτων, χαρακτηριζόμενα ως νόμιμα ενέχυρα κατά την κρατούσα άποψη²⁹⁹. Έτσι, λόγω του ότι διαθέτουν παρακολουθηματικό χαρακτήρα και χορηγούν δικαίωμα προνομιακής ικανοποίησης, παρέχοντας άμεση και κατά παντός εξουσία επί του πλοίου, θεωρούνται δικαιώματα εμπράγματης φύσεως³⁰⁰. Δηλαδή, δεν λειτουργούν μόνο ως προνόμια κατατάξεως, όπως συμβαίνει με τα προνόμια του κοινού δικαίου,

²⁹⁷ Β. Σταματόπουλος, σελ. 518.

²⁹⁸ Β. Σταματόπουλος, σελ. 522.

²⁹⁹ Ι. Ρόκας & Γ. Θεοχαρίδης, σελ. 60.

³⁰⁰ ΑΠ 1733/2001, ΕΕΝ 2003.

αλλά και ως παρεπόμενα³⁰¹ εμπράγματα δικαιώματα που επιβαρύνουν το πλοίο ή το ναύλο³⁰². Άλλωστε, σε αντίθεση με τη ναυτική υποθήκη, δεν απαιτείται προηγούμενη εγγραφή σε δημόσιο βιβλίο για την έγκυρη σύστασή τους, όντας ουσιαστικά «αφανή βάρη» επί του πλοίου³⁰³. Επομένως, υπάγονται και στη ρύθμιση του άρθρου 9 ΚΙΝΔ, κάτι που γίνεται δεκτό από τα ελληνικά δικαστήρια. Ωστόσο, η νομολογία προβαίνει στον εξής διαχωρισμό. Δέχεται ότι τα ναυτικά προνόμια ρυθμίζονται από το αλλοδαπό δίκαιο της σημαίας που φέρει το πλοίο, μόνο όμως ως προς τη γένεση, έκταση, διάρκεια και απόσβεσή τους³⁰⁴.

Από την άλλη πλευρά, γίνεται δεκτό από τη νομολογία και τμήμα της θεωρίας³⁰⁵ πως η κατάταξη των προνομιακών απαιτήσεων πραγματοποιείται βάσει της *lex fori*³⁰⁶ και όχι βάσει της νομοθεσίας της σημαίας του πλοίου, ήτοι της *lex navis*³⁰⁷, η εφαρμογή της οποίας εκ πρώτης όψεως προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου. Η επιλογή αυτή της εφαρμογής ελληνικού δικαίου στο ζήτημα της κατατάξεως αποτελεί απόρροια ενός συγκεκριμένου νομικού σκεπτικού, σύμφωνα με το οποίο η κατάταξη των δανειστών αποτελεί ζήτημα δικονομικό και δημοσίας τάξεως³⁰⁸³⁰⁹, ενώ το ζήτημα του εάν μία απαίτηση χαρακτηρίζεται ως προνομιακή κρίνεται από το ουσιαστικό δίκαιο. Άλλωστε, βάσει εθιμικού κανόνα του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου τα δικονομικά ζητήματα ρυθμίζονται από τη *lex fori*³¹⁰.

Το πρακτικό αποτέλεσμα αυτής της θέσεως είναι το ακόλουθο. Οι απαιτήσεις των δανειστών θα χαρακτηριστούν ως προνομιακές βάσει της νομοθεσίας του κράτους σημαίας του πλοίου, ενώ το ελληνικό δικονομικό δίκαιο θα ρυθμίσει τη θέση τους στον πίνακα κατάταξης. Επιπλέον, η εξοπλισμένη με αλλοδαπό προνόμιο απαίτηση θα καταταγεί βάσει συγκριτικού χαρακτηρισμού με παρόμοια αναγνωριζόμενα από το ελληνικό δίκαιο προνόμια³¹¹. Θα εξευρεθεί, δηλαδή, με ποιο εκ των δικαιωμάτων της *lex fori* αντιστοιχεί³¹². Σε περίπτωση που το αλλοδαπό προνόμιο

³⁰¹ Συνίσταται από το νόμο προς εξασφάλιση ορισμένης απαιτήσεως πηγάζουσα από την οικονομική χρησιμοποίηση του πλοίου, ήτοι αποτελεί δικαίωμα παρεπόμενο άλλου δικαιώματος, της απαιτήσεως. Βλ. Αντάπαση, σελ. 74.

³⁰² Β. Σταματόπουλος, σελ. 523.

³⁰³ Γ. Θεοχαρίδης, «Ζητήματα από την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στα ναυτικά προνόμια», *Επιθεώρηση Ναυτικού Δικαίου*, τόμος 31, 2003, σελ. 2.

³⁰⁴ ΕφΠειρ 270/2006 ΕΝΔ 2006, 15.

³⁰⁵ Αντίθετος ο Αντάπασης· βλ. Α. Αντάπασης, «Απαιτήσεις απολαύουσai ναυτικών προνομίων», *Βιβλιοθήκη Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου*, (Διδ. Διατρ.), τόμος 11, 1976, σελ. 35, «η εφαρμογή της *lex fori* είναι απαράδεκτης, διότι καθιστά το εφαρμοστέον επί των ναυτικών προνομίων δίκαιον νομικών γρίφων διά τε τον πλοιοκτήτην και τους δανειστάς».

³⁰⁶ Β. Σταματόπουλος, σελ. 524.

³⁰⁷ Γ. Θεοχαρίδης, «Ζητήματα από την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στα ναυτικά προνόμια», σελ. 12. Για ανάλυση όλων των θεωριών βλ. Α. Αντάπασης, «Απαιτήσεις απολαύουσai ναυτικών προνομίων», σελ. 36, 37.

³⁰⁸ Γ. Θεοχαρίδης, «Ζητήματα από την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στα ναυτικά προνόμια», σελ. 17.

³⁰⁹ ΕφΠειρ 233/2016, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

³¹⁰ Γ. Τιμαγένης, «Η σειρά κατατάξεως κοινών και ναυτικών προνομίων και υποθηκών κατά το ιδιωτικόν διεθνές δίκαιον», *Επιθεώρησις του Εμπορικού Δικαίου*, τόμος ΚΕ', Αθήνα, 1974, σελ. 303.

³¹¹ ΑΠ 533/2015, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

³¹² Γ. Τιμαγένης, σελ. 314.

δεν δύναται να υπαχθεί σε κάποιο εκ των προνομίων του εθνικού δικαίου, τότε η απαίτηση θα αποστερηθεί από τον προνομιούχο χαρακτήρα της και θα καταταγεί με τις εγγχειρόγραφες απαιτήσεις³¹³.

Ένα ακόμη καίριας σημασίας ζήτημα βέβαια είναι εκείνο του πλειστηριασμού πλοίου, που φέρει μεν την ελληνική σημαία, έχει νηολογηθεί όμως ως κεφάλαιο εξωτερικού και κατ' αυτόν τον τρόπο διαθέτει ιδιαίτερο νομοθετικό καθεστώς, βάσει του ν.δ. 2687/1953³¹⁴. Σε προηγούμενο σημείο παρατηρήσαμε το τι ακριβώς ρυθμίζει το συγκεκριμένο νομοθετικό διάταγμα. Όσον αφορά την παρούσα ενότητα, δηλαδή το πεδίο της προνομιακής ικανοποίησης και της σειράς προτεραιότητας μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών δανειστών, εξέχοντα ρόλο διαδραματίζει το άρθρο 13 του νομοθετικού διατάγματος, όπως αυτό μάλιστα έχει ερμηνευθεί αυθεντικώς από το ν.δ. 2928/1954.

Ως προς τα ανωτέρω πλοία λοιπόν, το άρθρο 13 παρ. 2 του ν.δ. 2687/1953 προβλέπει την δυνατότητα παρεκκλίσεων από την κείμενη νομοθεσία κατά την έκδοση των εγκριτικών πράξεων από τη διοίκηση, ενώ η αυθεντική ερμηνεία διά του ν.δ. 2928/1954 αναφέρει πως η παρέκκλιση αυτή δύναται να αφορά όρους που έρχονται σε αντίθεση, μεταξύ άλλων, με κανόνες δικονομικού δικαίου και κανόνες του πεδίου της αναγκαστικής εκτελέσεως, περιλαμβάνοντας ουσιαστικά και τους κανόνες του τρόπου και της σειράς κατατάξεως των δανειστών³¹⁵. Κατά την συνήθη πρακτική εκδόσεως αυτών των πράξεων ενσωματώνεται στους όρους η πρόβλεψη³¹⁶ πως οι απαιτήσεις που εξασφαλίζονται διά προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης προηγούνται σε σχέση με όλα τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες, με εξαίρεση τα προνόμια που προβλέπονται τόσο στο άρθρο 2 της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1926 «περί ενοποίησης κανόνων σχετικών προς τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες, όσο και στο άρθρο 205 του ΚΙΝΔ»³¹⁷.

Παλαιότερα, οι εγκριτικές πράξεις δεν έθεταν ως προϋπόθεση την πρόβλεψη των προνομίων και από το άρθρο 205 ΚΙΝΔ, αλλά αρκούσαν στην αναφορά της Συμβάσεως των Βρυξελλών. Η διατύπωση αυτή είχε πυροδοτήσει μία αντιπαράθεση μεταξύ θεωρίας και νομολογίας, με αντικείμενο το εάν προηγούνται της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης όλα τα προνόμια του άρθρου 2 της διεθνούς συμβάσεως ή εάν προηγούνταν μόνο εκείνα που προβλεπόταν

³¹³ Γ. Θεοχαρίδης, «Σχέση “άγρας δικαστηρίου” και σημαίας, κατά την ικανοποίηση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων επί πλοίου», σελ. 403.

³¹⁴ Β. Σταματοπούλος, σελ. 525.

³¹⁵ Β. Σταματοπούλος, σελ. 526.

³¹⁶ Π. Σωτηρόπουλος, σελ. 374.

³¹⁷ ΟΛΑΠ 229/1983, ΝοΒ 1983, 1556.

παράλληλα και στο άρθρο 205 ΚΙΝΔ³¹⁸. Έτσι, ενώ από τη μία πλευρά η θεωρία υποστήριζε πως χρειαζόταν διπλή πρόβλεψη του προνομίου για να προηγείται, η νομολογία δεχόταν πως προηγούνται όλα τα προνόμια του άρθρου 2, ανεξαρτήτως προβλέψεώς τους στο άρθρο 205 ΚΙΝΔ³¹⁹. Η ερμηνεία αυτή βέβαια είχε καθοριστική σημασία διότι το διακύβευμα από την ερμηνεία σχετιζόταν με τεράστια χρηματικά ποσά, καθώς και με τη ναυτική πίστη και την λειτουργία της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών διά της αξιοποίησεως της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης. Η ανωτέρω διχογνωμία είχε ως αποτέλεσμα την ρητή αναφορά στις εγκριτικές πράξεις για την ανάγκη προβλέψεως του προνομίου και στα δύο άρθρα³²⁰. Αξίζει επίσης να επισημανθεί πως η χώρα μας δεν έχει κυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών, κάτι που συνέβαλε στην ανάπτυξη των προαναφερθέντων ποικίλων προσεγγίσεων.

Τέλος, σημειώνεται πως σύμφωνα με το άρθρο 209 ΚΙΝΔ το προνόμιο δεν ασκείται επί του ασφαλισματος. Ως αποτέλεσμα, η κατάσχεση που έχει επιβληθεί από τον δανειστή μίας απαιτήσεως που ασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο είναι ισχυρή όσον αφορά την οφειλόμενη ασφαλιστική αποζημίωση, βάσει του άρθρου 992 παρ. 3 ΚΠολΔ, εντούτοις ο προνομιούχος δανειστής δεν θα καταταγεί προνομιακά στην ασφαλιστική αποζημίωση³²¹.

2. Αγγλία

Μετά την ολοκλήρωση της δικαστικής πώλησεως και την πληρωμή του τιμήματος, απομένει η ικανοποίηση των απαιτήσεων των δανειστών από τα έσοδα της πώλησεως. Σύμφωνα με τους CPR, οι δανειστές που έχουν αποκτήσει μία ευνοϊκή για αυτούς απόφαση επί της ουσίας της απαιτήσεώς τους, δύνανται να αιτηθούν στο δικαστήριο για μία *in rem* ικανοποίηση των απαιτήσεών τους ή για τον καθορισμό της προτεραιότητας μεταξύ των απαιτήσεων, εφόσον τα έσοδα δεν επαρκούν για την ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων³²². Ειδικότερα, σύμφωνα με το νόμο, οποιοσδήποτε διαθέτει μία απόφαση εναντίον, είτε της επικείμενης προς πώληση ή ήδη πωληθείσας περιουσίας, είτε των εσόδων της πώλησεως, μπορεί μετά από την πάροδο της χρονικής προθεσμίας γνωστοποίησεως των απαιτήσεων να αιτηθεί στο δικαστήριο τον καθορισμό της προτεραιότητας ανάμεσα στις υφιστάμενες απαιτήσεις.

Η αίτηση αυτή βεβαίως οφείλει να κοινοποιηθεί σε όλους τους δανειστές που γνωστοποίησαν τις απαιτήσεις τους, καθώς και στον ΑΜ. Ωστόσο, σε περίπτωση που οι απαιτήσεις των

³¹⁸ Π. Σωτηρόπουλος, σελ. 373.

³¹⁹ ΟΛΑΠ 229/1983, ΕΝΔ 1983, 159.

³²⁰ ΕφΠειρ 508 / 1993 Αρμ 1995, 643.

³²¹ Β. Σταματοπούλου, σελ. 523.

³²² N. Meeson & J. Kimbell, παρ. 4.131.

δανειστών, παρά το γεγονός ότι υπερβαίνουν τα έσοδα, εντούτοις είναι σχετικά μικρές ως προς το ύψος τους, τότε έχει την ευχέρεια το δικαστήριο, προς τον σκοπό αποφυγής των δικαστικών εξόδων, να προχωρήσει στην πληρωμή των δανειστών δίχως οριστική επί της ουσίας κρίση των απαιτήσεων τους³²³.

Ο καθορισμός βέβαια αυτής της προτεραιότητας γίνεται από το High Court διά της δικαιοδοσίας του σε υποθέσεις ναυτικών διαφορών πριν από τη διανομή των εσόδων, εφόσον αυτά δεν επαρκούν για την κάλυψη όλων των απαιτήσεων³²⁴.

Στο σημείο αυτό, βρισκόμαστε ενώπιον του ακανθώδους ζητήματος του προσδιορισμού του εφαρμοστέου δικαίου κατά τη διαδικασία του καθορισμού της σειράς προτεραιότητας. Από τη μία πλευρά τίθεται το ζήτημα της επιλεγείσας σειράς προτεραιότητας των απαιτήσεων, αναλόγως του είδους τους, ενώ από την άλλη πλευρά αναφέρεται το χρονικώς προγενέστερο και λογικώς απαραίτητο στάδιο του προσδιορισμού της φύσεως της κάθε απαιτήσεως, ήτοι του δικαίου βάσει του οποίου θα κριθεί η υπαγωγή της στις επιμέρους κατηγορίες απαιτήσεων, που επηρεάζουν την προτεραιότητα.

Στην Αγγλία και την Ουαλία οι κανόνες προτεραιότητας βασίζονται εν πολλοίς στη νομολογία των δικαστηρίων. Ωστόσο, το σύστημα αυτό χαρακτηρίζεται ως *prima facie* σύστημα προτεραιότητας, υπό την έννοια ότι εξετάζεται το εάν οι τεθείσες αρχές προτεραιότητες βρίσκονται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση σε συμφωνία με τις αρχές της δικαιοσύνης της ισότητας και με λόγους δημοσίας τάξεως³²⁵.

Εν πρώτοις, όσον αφορά το λογικώς αναγκαίο βήμα του καθορισμού της φύσεως των απαιτήσεων, το αγγλικό δίκαιο επιλέγει ο προσδιορισμός αυτός να γίνει από τη *lex fori*³²⁶. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πως ο προσδιορισμός του αγγλικού δικαίου σχετικά με τη φύση μίας απαιτήσεως θα επικρατήσει, ακόμα και σε περίπτωση διαφορετικής κατηγοριοποίησης της απαιτήσεως από την πλευρά της *lex cause*. Παρομοίως, όσον αφορά τον προσδιορισμό της σειράς προτεραιότητας, εφαρμογή θα έχει επίσης το αγγλικό δίκαιο, καθώς θεωρείται ότι αφορά ζήτημα διαδικαστικού χαρακτήρος, σύμφωνα και με την γενική αρχή του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ότι στα διαδικαστικά ζητήματα γίνεται εφαρμογή της *lex fori*, της νομοθεσίας δηλαδή του κράτους του δικάζοντος δικαστή. Επισημαίνεται βέβαια ότι σε παλαιότερη νομολογία υποστηριζόταν η θέση πως υφίσταται πρώτα εφαρμογή της *lex cause* ως προς τον προσδιορισμό

³²³ L. Bleyen, σελ. 113.

³²⁴ L. Bleyen, σελ. 114.

³²⁵ L. Bleyen, σελ. 114.

³²⁶ R. Herber, σελ. 354.

της εγκυρότητας και φύσεως της απαιτήσεως, ενώ έπειτα η απαίτηση αυτή εντασσόταν στη σειρά προτεραιότητας της *lex fori*³²⁷.

Ξεκινώντας την παράθεση των κατηγοριών, είναι ορθό να αναφερθούμε πρώτα σε εκείνες τις απαιτήσεις, ή καλύτερα δαπάνες, οι οποίες δεν φέρουν ακριβώς μόνο προτεραιότητα έναντι των υπολοίπων, αλλά ουσιαστικά ήδη αφαιρούνται από το διανεμόμενο ποσό πριν λάβει χώρα ο προσδιορισμός αυτός. Οι απαιτήσεις αυτές αποτελούν ουσιαστικά τα έξοδα, τις δαπάνες της όλης διαδικασίας. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνουν τα έξοδα του ΑΜ που ήταν αναγκαία προκειμένου να πραγματοποιήσει την πώληση και να συντηρήσει το πλοίο, όπως λόγου χάρη τα λιμενικά τέλη, η πληρωμή των νηογνώνων, οι μισθοί του πληρώματος, καθώς και οι δαπάνες επισκευής. Έπειτα από την ικανοποίηση αυτών των δαπανών του ΑΜ, βρισκόμαστε ενώπιον μίας κατηγορίας εξόδων, τα οποία ενώ έχουν γίνει από συγκεκριμένους δανειστές στην διαδικασία, όπως λόγου χάρη τα έξοδα κατάσχεσης του πλοίου, τα οποία όμως ουσιαστικά λειτούργησαν προς όφελος όλων των δανειστών. Κατ' αποτέλεσμα, εφόσον λειτούργησαν προς όφελος όλων των δανειστών, όλοι οι δανειστές πρέπει να φέρουν το βάρος αυτών. Συνεπώς, οι δαπάνες αυτές διαθέτουν προτεραιότητα σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη απαίτηση³²⁸.

Το ναυτικό προνόμιο στο κοινό δίκαιο εντάσσεται στην έννοια των ασφαλειών, με την απαίτηση που εξασφαλίζεται από αυτό να μπορεί να ασκηθεί προς ικανοποίησή της εναντίον του πλοίου, επί του οποίου υφίσταται το προνόμιο³²⁹. Υπό το φως των ανωτέρω παρατηρήσεων σε σχέση με τον εν γένει καθορισμό της σειράς προτεραιότητας, τα ναυτικά προνόμια καθορίζονται και αυτά βάσει της *lex fori*, ενώ διαθέτουν προτεραιότητα ακόμα σε σχέση με υποθήκες που έχουν εγγραφεί πριν από τη σύστασή τους³³⁰. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε στην απόφαση “The Halcyon Isle”, η *lex fori* εφαρμόζεται για την αναγνώριση και τον καθορισμό σειράς προτεραιότητας μεταξύ των προνομίων, διότι τα ναυτικά προνόμια αποτελούν δικαιώματα «διαδικαστικού χαρακτήρα και μόνο, και συνακόλουθα το ερώτημα εάν μία κατηγορία απαιτήσεως δημιουργεί ή όχι ναυτικό προνόμιο καθορίζεται από το αγγλικό δίκαιο ως την *lex fori*»³³¹.

Τα ναυτικά προνόμια συνίστανται επί του πλοίου εξ ορισμένων απαιτήσεων, κάτι που σημαίνει ότι το δικαίωμα που πηγάζει από αυτά δεν εξαρτάται από την ύπαρξη κάποιας προσωπικής απαιτήσεως εναντίον του κυρίου του πλοίου³³². Εξαίρεση στην απόλυτη εφαρμογή της *lex fori*

³²⁷ L. Bleyen, σελ. 114,117.

³²⁸ L. Bleyen, σελ. 115.

³²⁹ D. C. Jackson, παρ. 0.8.

³³⁰ R. Herber, σελ. 346.

³³¹ L. Bleyen, σελ. 116.

³³² R. Herber, σελ. 347.

αποτελεί η περίπτωση μίας διαφοράς ανάμεσα σε συμβαλλόμενα μέρη της ίδιας εννόμου τάξεως με προνομιούχες απαιτήσεις ρυθμιζόμενες από το ίδιο δίκαιο, οπότε εφαρμόζεται η *lex cause* για το κύρος των απαιτήσεων και την κατάταξη³³³.

Όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια, αναγνωρίζονται στην αγγλική έννομη τάξη τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι ακόλουθες: απαιτήσεις επιθαλάσσιας αρωγής, απαιτήσεις ζημίας, απαιτήσεις μισθών πληρώματος, απαιτήσεις & δαπάνες πλοιάρχου. Εφόσον ένας κάτοχος προνομίου βάσει αλλοδαπού δικαίου δεν μπορεί να εντάξει την απαίτησή του σε μία εκ των τεσσάρων αυτών κατηγοριών, τότε δεν θα μπορέσει να ενταχθεί σε αυτή την ανάλογη ευνοϊκή σειρά προτεραιότητας. Εν πρώτοις, το προνόμιο των απαιτήσεων για παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής διαθέτει προτεραιότητα σε σχέση με όλα τα προνόμια που υπήρχαν στο πλοίο πριν από τη παροχή των υπηρεσιών αυτών. Κατά την περίπτωση δε που παράλληλα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους περισσότεροι σε μία επιτυχημένη επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής, τότε το ποσό θα κατανεμηθεί κατ' αναλογίαν των απαιτήσεων μεταξύ των αρωγών. Από την άλλη πλευρά, εφόσον οι επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής δεν διενεργούνται παράλληλα, τότε η μεταγενέστερη επιχείρηση θα διαθέτει προτεραιότητα έναντι της προγενεστέρας. Οι απαιτήσεις εκ προκληθείσας από το πλοίο ζημίας βρίσκονται στη δεύτερη θέση της προτεραιότητας των ναυτικών προνομίων της αγγλικής εννόμου τάξεως. Σε περίπτωση που ένα περιστατικό δημιουργήσει πολλές απαιτήσεις λόγω πρόκλησης ζημίας, τότε οι δικαιούχοι των απαιτήσεων αυτών ικανοποιούνται συμμέτρως³³⁴.

Η τρίτη και η τέταρτη κατηγορία προνομίων αφορούν τους μισθούς του πληρώματος, ενώ η τέταρτη αφορά τους μισθούς και τις δαπάνες του πλοιάρχου. Μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών δεν υφίσταται προτεραιότητα, αλλά ικανοποιούνται όλες οι απαιτήσεις κατ' αναλογίαν. Ειδικότερα, το τμήμα 41 του Merchant Shipping Act (1995) αναφέρει πως ο πλοίαρχος ενός πλοίου διαθέτει το ίδιο προνόμιο για την αμοιβή του, καθώς και για τις εύλογες δαπάνες που διενεργήθηκαν από αυτόν για λογαριασμό του πλοίου, όπως διαθέτει το πλήρωμα για τους μισθούς του.

Μία έτερη κατηγορία προνομίου αποτελεί το λεγόμενο προνόμιο κατοχής ή “*possessory lien*” του αγγλικού δικαίου. Το προνόμιο αυτό προσιδιάζει σε ορισμένα σημεία με το δικαίωμα επισχέσεως του δικού μας δικαίου. Ειδικότερα, εφόσον ένα πλοίο επιδιωρθώνεται σε ναυπηγείο και δεν γίνει η πληρωμή του κόστους επισκευής, τότε δημιουργείται ένα δικαίωμα διατήρησης της κατοχής στο πλοίο από το ναυπηγείο, μέχρι την εκπλήρωση αυτής της οφειλής. Επιπροσθέτως, υπό την προϋπόθεση της συνεχιζόμενης κατοχής οι απαιτήσεις από την

³³³ Γ. Θεοχαρίδης, «Ζητήματα από την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στα ναυτικά προνόμια», σελ. 31.

³³⁴ L. Bleyen, σελ. 115-116.

επιδιόρθωση εξασφαλίζονται με ναυτικό προνόμιο στο πλοίο, σε σχέση με τα έσοδα από ενδεχόμενη δικαστική πώληση. Το προνόμιο αυτό ακολουθεί στην προτεραιότητα όλα τα προγενεστέρως συσταθέντα προνόμια, προηγείται ωστόσο όλων των μεταγενέστερων ναυτικών προνομίων.

Οι υποθήκες που έχουν συσταθεί στο πλοίο τίθενται στην προτεραιότητα μετά από τα ανωτέρω ναυτικά προνόμια. Σε περίπτωση πολλαπλών υποθηκών, η προγενέστερη διαθέτει προτεραιότητα σε σχέση με τη μεταγενέστερη, ενώ η εγγραφείσα υποθήκη διαθέτει πάντοτε προτεραιότητα σε σχέση με μία που δεν έχει εγγραφεί. Εν αντιθέσει με τα ισχύοντα στα ναυτικά προνόμια, η νομολογία δέχεται πως η ύπαρξη των υποθηκών κρίνεται βάσει της λεγόμενης *lex registrationis*, ήτοι το δίκαιο της εννόμου τάξεως της σημαίας του πλοίου, στο νηολόγιο της οποίας είναι εγγεγραμμένη η εν λόγω υποθήκη³³⁵.

Μία άλλη κατηγορία προνομίων είναι τα λεγόμενα “statutory liens”, τα οποία υπάγονται μαζί με τα ναυτικά προνόμια (“maritime liens”) στην ευρύτερη κατηγορία των “admiralty liens”. Τα προνόμια αυτά περιλαμβάνονται στις κατηγορίες απαιτήσεων (ε) έως (r) της δεύτερης υποενοτήτας του τμήματος 20 του Ανωτάτου Νόμου Περί Δικαστηρίων³³⁶. Οι απαιτήσεις αυτές, οι οποίες αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, τίθενται στη σειρά προτεραιότητας μετά από τα ναυτικά προνόμια και τις ναυτικές υποθήκες. Ειδικότερα, το ποιες ακριβώς απαιτήσεις υπάγονται σε αυτή την κατηγορία εξετάσαμε αναλυτικώς ανωτέρω. Οι απαιτήσεις αυτές σε ό, τι αφορά τη μεταξύ τους σχέση, ικανοποιούνται συμμέτρως κατ’ αναλογίαν της κάθε απαιτήσεως.

Μετά την ικανοποίηση όλων των ανωτέρω κατηγοριών απαιτήσεων, ενδέχεται να υφίσταται κάποιο υπόλοιπο εκ των εσόδων της πώλησεως. Σε αυτό το ενδεχόμενο, το υπολειπόμενο ποσό χρησιμοποιείται προς ικανοποίηση των δανειστών, που διαθέτουν μία απαίτηση *in personam* εναντίον του πλοιοκτήτη. Εφόσον δε, είτε δεν υφίστανται τέτοιου είδους απαιτήσεις *in personam*, είτε έχουν ικανοποιηθεί και έχει απομείνει ακόμη μη διαμοιρασθέν τμήμα των εσόδων, το ποσό αυτό θα περιέλθει στον κύριο του δικαστικώς πωληθέντος πλοίου³³⁷.

VI. Αναγνώριση δικαστικής πώλησεως διαξαχθείσας στο εξωτερικό

Η παρούσα ενότητα θα ξεκινήσει με την ανάλυση του νέου ευρωπαϊκού κανονισμού, ο οποίος είναι κοινός και για τις δύο χώρες, πριν προχωρήσει στα ειδικά ζητήματα των εθνικών διατάξεων. Από 10/01/2015 ο Κανονισμός 1215/2012 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την

³³⁵ L. Bleyen, σελ. 118.

³³⁶ G. Eddings, A. Chamberlain & R. Warder, σελ. 186.

³³⁷ L. Bleyen, σελ. 118.

αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις αντικατέστησε τον Κανονισμό 44/2001. Οι διαφορές μεταξύ των δύο Κανονισμών δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες και οι τροποποιήσεις που επέφερε ο νέος Κανονισμός στις ισχύουσες ρυθμίσεις θεωρούνται περισσότερο «διορθωτικές»³³⁸.

Ο πυρήνας των ρυθμίσεων του κανονισμού, ο οποίος έχει καίρια σημασία για τις δικαστικές πωλήσεις πλοίων στην Ε.Ε., είναι το τρίτο κεφάλαιο, υπό την επιφύλαξη βεβαίως ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των δύο πρώτων κεφαλαίων σε σχέση με την υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής και την ύπαρξη δικαιοδοσίας.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον ιδιαιτέρως ευρύ ορισμό του όρου “judgment” στον κανονισμό, η επίσημη πράξη, η οποία ανακηρύσσει την δικαστική πώληση ολοκληρωθείσα και το πλοίο μεταβιβασθέν στον αγοραστή ελεύθερο από κάθε επιβάρυνση, υπάγεται στην έννοια του “judgment”, ανεξαρτήτως του όρου που χρησιμοποιείται³³⁹.

Επιπλέον, στη δικαστική πώληση μας ενδιαφέρουν περισσότερο οι ρυθμίσεις σχετικά με την αναγνώριση των αποφάσεων και όχι με την εκτέλεσή τους, διότι η ίδια αποτελεί το αποτέλεσμα μίας διαδικασίας εκτελέσεως. Απεναντίας, οι ρυθμίσεις για την εκτέλεση των αποφάσεων έχουν αξία στην περίπτωση κατά την οποία μία δικαστική απόφαση εκδοθείσα σε ένα κράτος μέλος επιδιώκεται να χρησιμοποιηθεί σε ένα έτερο κράτος μέλος προκειμένου να υπάρξει η εκκίνηση μίας διαδικασίας δικαστικής πώλησεως³⁴⁰. Υπό το φως των ανωτέρω, εστιάζουμε στην περίπτωση κατά την οποία μία δικαστική πώληση, που πραγματοποιήθηκε σε ένα κράτος μέλος, επιδιώκεται να αναγνωριστεί σε ένα άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε.

Η αναγνώριση αυτή μπορεί να λάβει χώρα είτε σε αυτοτελή διαδικασία, είτε παρεμπιπτόντως στο πλαίσιο άλλης διαδικασίας. Σύμφωνα με την νομολογία του ΔΕΕ, το οποίο είναι επιφορτισμένο με την αυθεντική ερμηνεία του κανονισμού διά της απαντήσεως των προδικαστικών ερωτημάτων δικαστηρίων κρατών μελών³⁴¹, το δικαστήριο του κράτους προελεύσεως της αποφάσεως καθορίζει τα έννομα αποτελέσματα της πώλησεως, τα οποία επεκτείνονται και στο αναγνωρίζον την απόφαση κράτος³⁴². Ως αποτέλεσμα, με την αναγνώριση ο αγοραστής αποκτά καθαρό τίτλο και όλα τα προγενέστερα δικαιώματα τρίτων, βάσει της εθνικής νομοθεσίας, εξαλείφονται. Επιπροσθέτως, κατ' αρχήν η αναγνώριση λαμβάνει χώρα αυτοδικαίως, δίχως κάποια επανεξέταση από το δικαστήριο. Όταν η απόφαση αναγνώρισης

³³⁸ Ε. Βασιλακάκης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2017, σελ. 417.

³³⁹ L. Bleyen, σελ. 20.

³⁴⁰ L. Bleyen, σελ. 20.

³⁴¹ Ε. Βασιλακάκης, σελ. 418.

³⁴² F. Smeele, σελ. 188.

προσβληθεί, το δικαστήριο δύναται να εξετάσει εάν υφίσταται κάποιος λόγος άρνησης της αναγνώρισεως, δίχως να επανεξετάζει την υπόθεση στην ουσία της ή να εξετάζει την δικαιοδοσία του δικαστηρίου που πραγματοποίησε τη δικαστική πώληση πλοίου³⁴³.

Ειδικότερα, δίνεται το εξής παράδειγμα. Σε περίπτωση που ένα πλοίο, το οποίο έχει πωληθεί δικαστικώς ελεύθερο επιβαρύνσεων σε ένα κράτος μέλος, κατάσχετα σε ένα άλλο κράτος μέλος λόγω μίας προγενέστερης απαίτησης, ή επί τη βάσει της προγενέστερης ιδιοκτησίας, ο αγοραστής μπορεί να άρει την κατάσχεση διά της αναγνώρισεως της αποφάσεως δικαστικής πωλήσεως, εφόσον δεν υφίστανται λόγοι αρνήσεως της αναγνώρισεως³⁴⁴.

Όσον αφορά τους λόγους αρνήσεως αναγνώρισεως μίας δικαστικής αποφάσεως εκδοθείσας σε έτερο κράτος μέλος, αποτελεί γεγονός ότι ο κανονισμός τους έχει περιορίσει με μία εξαντλητική απαρίθμηση³⁴⁵. Στο ευρωπαϊκό πλαίσιο εφαρμογής του κανονισμού 1215/2012, εξαιτίας των λόγων που θα αναλυθούν κατωτέρω, η αναγνώριση μίας δικαστικής πωλήσεως και των εννόμων αποτελεσμάτων της θα πραγματοποιηθεί, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων.

Σε σχέση με τη δικαιοδοσία, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επανεξετάσουν τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου, εκτός των ρητώς αναφερομένων στον κανονισμό περιπτώσεων³⁴⁶. Αυτές οι περιπτώσεις, μολοντί δεν καλύπτουν την περίπτωση κατά την οποία το πλοίο δεν βρισκόταν εντός της δικαιοδοσίας του δικαστηρίου, εντούτοις αυτό το ενδεχόμενο είναι απίθανο να συμβεί διότι τα κράτη μέλη διαθέτουν αυτή την προϋπόθεση για την δικαιοδοσία στις εσωτερικές τους νομοθεσίες³⁴⁷.

Επιπλέον, βάσει του άρθρου 45. παρ.1 περ. α' του κανονισμού, άρνηση αναγνώρισεως δύναται να υπάρξει εάν αν η αναγνώριση «αντίκειται προδήλως στη δημόσια τάξη του κράτους μέλους αναγνώρισης ή εκτέλεσης»³⁴⁸. Η προαναφερθείσα «δημόσια τάξη» καθορίζεται από το ίδιο το κράτος μέλος, δίνοντας μία μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο δικαστήριο³⁴⁹. Βεβαίως, η επίκληση αυτή έχει υπάρξει περιορισμένη στο παρελθόν σε σχέση με τον παρόντα κανονισμό. Βάσει της νομολογίας του ΔΕΕ ως προς την ερμηνεία της έννοιας, επίκλησή της δύναται να γίνει μόνο όταν η αναγνώριση θα αποτελούσε μία «πρόδηλη παραβίαση θεμελιώδους αρχής της εννόμου

³⁴³ Ε. Βασιλακάκης, σελ. 450-451.

³⁴⁴ L. Bleyen, σελ. 21.

³⁴⁵ F. Smeele, σελ. 186.

³⁴⁶ Ε. Βασιλακάκης, σελ. 449-450.

³⁴⁷ L. Bleyen, σελ. 22.

³⁴⁸ F. Smeele, σελ. 192.

³⁴⁹ Ε. Βασιλακάκης, σελ. 452.

τάξεως του Κράτους, στο οποίο οποίο επιδιώκεται η εκτέλεση, ή ενός δικαιώματος που αναγνωρίζεται ως θεμελιώδες εντός αυτής της εννόμου τάξεως»³⁵⁰.

Ως ένα παράδειγμα μίας τέτοιας αντιθέσεως, όσον αφορά το πεδίο της δικαστικής πώλησεως, μπορεί να θεωρηθεί το γεγονός πως η δικαστική πώληση διενεργήθηκε βάσει ενός εκτελεστού τίτλου, ο οποίος δεν είχε εκδοθεί εναντίον του κυρίου του πλοίου, αλλά ενός άλλου οφειλέτη· λόγου χάρη ενός ναυλωτή κατά ταξίδι του πλοίου. Μία τέτοια δικαστική πώληση θα αντίκειτο προδήλως στη δημόσια τάξη, καθώς είναι αντίθετη σε θεμελιώδη δικαιώματα ιδιοκτησίας, τα οποία προστατεύονται, μεταξύ άλλων, από το πρώτο πρώτο πρόσθετο πρωτόκολλο της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ)³⁵¹.

Αξίζει να πραγματοποιήσουμε μία αναφορά στην χρησιμοποίηση του κανονισμού κατά την κατάσχεση ενός πλοίου που βρίσκεται σε λιμένα κράτους μέλους, επί τη βάσει εκτελεστού τίτλου αποκτηθέντα σε άλλο κράτος μέλος. Με τον νέο κανονισμό 1215/2015 η διαδικασία του “exequatur” καταργείται, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, εισάγοντας έτσι την αυτόματη επέκταση της εκτελεστότητας των αποφάσεων αυτών, κάτι που σημαίνει ότι μία απόφαση εκδοθείσα σε δικαστήριο κράτους μέλους αντιμετωπίζεται σαν εκδοθείσα στο κράτος που σκοπείται η εκτέλεσή της³⁵². Βέβαια, η σημασία αυτής της κατάργησης μειώνεται από τη δυνατότητα, όπως είδαμε, του ηττηθέντος διαδίκου να αμφισβητήσει την απόφαση εκ νέου στο κράτος εκτελέσεως³⁵³.

Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 39 «Απόφαση η οποία έχει εκδοθεί σε ένα κράτος μέλος και είναι εκτελεστή σε αυτό το κράτος μέλος είναι ομοίως εκτελεστή στα υπόλοιπα κράτη μέλη χωρίς να απαιτείται κήρυξη εκτελεστότητας». Μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, απαιτείτο για την κήρυξη της εκτελεστότητας αίτηση στο μονομελές πρωτοδικείο, σύμφωνα με τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας. Μετά την έναρξη ισχύος, η απόφαση ενός δικαστηρίου κράτους μέλους θα είναι άμεσα εκτελεστή βάσει του ελληνικού δικονομικού δικαίου, όπως ακριβώς διενεργείται και η εκτέλεση των ημεδαπών αποφάσεων.

Όπως ορίζει το άρθρο 42 παρ. 1 του κανονισμού, για τον σκοπό της εκτέλεσης ο αιτών υποβάλλει στην αρμόδια για την εκτέλεση αρχή αντίγραφο της απόφασης, το οποίο συγκεντρώνει τις αναγκαίες προϋποθέσεις γνησιότητας, καθώς και την εκδοθείσα με βάσει το άρθρο 53 βεβαίωση, η οποία πιστοποιεί ότι η απόφαση είναι εκτελεστή, περιέχοντας απόσπασμά της, μεταξύ άλλων. Επιπλέον, τα έγγραφα αυτά οφείλουν να κοινοποιηθούν και στον καθ' ου η

³⁵⁰ L. Bleyen, σελ. 22.

³⁵¹ L. Bleyen, σελ. 22-23.

³⁵² Βλ. την Σκέψη 26 του Προοιμίου του Κανονισμού 1215/2012.

³⁵³ Ε. Βασιλακάκης, σελ. 451.

εκτέλεση, σύμφωνα με το άρθρο 43. Όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, όσον αφορά τους λόγους αρνήσεως αναγνώρισεως των αποφάσεων, ισχύουν βάσει του άρθρου 46 και στο πεδίο της εκτέλεσης αποφάσεως³⁵⁴.

1. Ελλάδα

Οι κανόνες που αφορούν τη διαδικασία αντλούνται γενικώς από το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή, την επονομαζόμενη “lex fori”. Αντίστοιχα, η διαδικασία αναγκαστικής εκτελέσεως ρυθμίζεται από τη νομοθεσία της εννόμου τάξεως διεξαγωγής της, ήτοι την “lex loci executionis”³⁵⁵. Στο πλαίσιο αυτό, οτιδήποτε αφορά τα ελαττώματα βουλήσεως του υπερθεματιστή, σε σχέση με το κύρος του πλειστηριασμού, αλλά και την ευθύνη του επισπεύδοντος για νομικά ή πραγματικά ελαττώματα του πλοίου, θα ρυθμιστεί ομοίως βάσει της lex loci executionis. Δεν ασκεί επιρροή το γεγονός πως τα ζητήματα αυτά, καθώς και οι διατάξεις που τα ρυθμίζουν, εντάσσονται στο ουσιαστικό δίκαιο, λόγω του ότι αποτελούν στη συγκεκριμένη περίπτωση κανόνες αμέσου εφαρμογής, που εντάσσονται στο πλέγμα των κανόνων του αναγκαστικού πλειστηριασμού³⁵⁶.

Αφότου διενεργηθεί λοιπόν ένας πλειστηριασμός πλοίου, μία δικαστική πώληση, σε μία έννομη τάξη διαφορετική από εκείνη της σημαίας του πλοίου, τίθεται το ζήτημα της αναγνώρισεως των συνεπειών του στο κράτος σημαίας του πλοίου. Τα κυριότερα πρόσωπα που ενδιαφέρονται για το αποτέλεσμα της εκβάσεως ενός πλειστηριασμού είναι αφενός μεν ο κύριος του πλοίου, αφετέρου δε οι δανειστές του, ιδίως δε εκείνοι που διαθέτουν περιορισμένα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πως τα κυριότερα από νομικής απόψεως ζητήματα που ενδιαφέρουν κατόπιν μίας δικαστικής πωλήσεως πλοίου είναι αφενός το ζήτημα της κυριότητας του πλοίου, αφετέρου τα περιορισμένα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 9 ΚΙΝΔ, όπως είδαμε, τα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου ρυθμίζονται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας του πλοίου. Επιπλέον, το νηολόγιο του κράτους της σημαίας του πλοίου περιλαμβάνει τις εγγραφές της κυριότητας, καθώς και των εμπράγματων επιβαρύνσεων της κυριότητας. Επομένως, η αναγνώριση από το κράτος της σημαίας του πλοίου είναι εξαιρετικής σημασίας για τον υπερθεματιστή, προκειμένου να αποκτήσει πράγματι «καθαρό τίτλο» στο αγορασθέν πλοίο³⁵⁷.

³⁵⁴ L. Bleyen, σελ. 24.

³⁵⁵ Δ. Τσικρικάς, «Η αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών αναγκαστικής εκτελέσεως επί πλοίου», 8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας, 2013, σελ. 392.

³⁵⁶ Δ. Τσικρικάς, σελ. 393-394.

³⁵⁷ Δ. Τσικρικάς, σελ. 393.

Στο πλαίσιο αυτό, έχει γίνει δεκτό πως τα αντικειμενικά και υποκειμενικά όρια των εννόμων συνεπειών μίας αλλοδαπής αποφάσεως που επιδιώκεται να αναγνωρισθεί, δεν μπορούν να υπερβούν τα αντίστοιχα όρια των ημεδαπών αποφάσεων³⁵⁸. Βάσει ποιων διατάξεων όμως θα αναγνωρισθεί η δικαστική πώληση; Όσον αφορά την ελληνική έννομη τάξη, σύμφωνα με τον Τσικρικά³⁵⁹ το ζήτημα θα εξεταστεί βάσει του εθνικού δικονομικού δικαίου, καθώς δεν υφίσταται ρύθμιση σε ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει βεβαίως ο ευρωπαϊκός Κανονισμός 1215/2015, εντούτοις θεωρείται πως η πράξη κατακύρωσεως δεν μπορεί να υπαχθεί στην έννοια της δικαστικής αποφάσεως, όπως ορίζει το άρθρο 36 του Κανονισμού, καθώς η έννοια προϋποθέτει την ύπαρξη δικαιοδοτικής κρίσεως και την κατάστρωση δικαστικού συλλογισμού, προδιαγραφές που σύμφωνα με τον συγγραφέα δεν πληρούνται στην περίπτωση της πράξης κατακύρωσεως του πλειστηριασμού.

Απεναντίας μάλιστα, θεωρείται πως το δικαστήριο στην περίπτωση της κατακύρωσης λειτουργεί απλώς ως ένα όργανο της διαδικασίας αναγκαστικής εκτελέσεως, όπως εξάλλου και ο συμβολαιογράφος σε άλλες έννομες τάξεις. Μάλιστα, η θεώρηση αυτή οδηγεί στην αποφυγή δημιουργίας δικαστικών πωλήσεων διαφορετικών κατηγοριών με διαφοροποίηση στο καθεστώς αναγνώρισης, κάτι που θα συνέβαινε εφόσον δεχόμασταν πως η κατακύρωση με πράξη δικαστηρίου θα διεπόταν από τις ευνοϊκότερες διατάξεις του Κανονισμού Βρυξέλλες I, ενώ η κατακύρωση δια συμβολαιογράφου ή άλλης αρχής θα οδηγούσε στην εφαρμογή του εθνικού δικονομικού δικαίου³⁶⁰.

Κατά συνέπεια, εφόσον δεν αποτελεί δικαστική απόφαση, μόνο αναλογικής εφαρμογής μπορούν να τύχουν οι διατάξεις περί αναγνώρισεως δικαστικών αποφάσεων. Ειδικότερα, βάσει του προαναφερθέντος σκεπτικού, η έλλειψη δικαιοδοτικής κρίσεως κατά την πράξη κατακύρωσεως αναγκαστικού πλειστηριασμού οδηγεί στο συμπέρασμα πως είναι αδύνατον να υπάρξει στη διαδικασία αυτή προσβολή του δικαιώματος δικαστικής ακροάσεως ή αντίθεση με δικαστική απόφαση του κράτους αναγνώρισεως. Ως αποτέλεσμα, φαίνεται ότι δεν συντρέχει λόγος αναλογικής εφαρμογής όλων των κωλυμάτων αναγνώρισεως των εννόμων συνεπειών αλλοδαπών αποφάσεων, αλλά μόνο ορισμένων εξ αυτών, όπως λόγου χάρη την αντίθεση στη δημόσια τάξη, κατ' ανάλογη εφαρμογής του άρθρου 45 παρ. 1 εδαφ. α' του Κανονισμού

³⁵⁸ ΑΠ 1038/1973 ΝοΒ 1974, 639.

³⁵⁹ Βλ. Δ. Τσικρικάς, «Η αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών αναγκαστικής εκτελέσεως επί πλοίου», 8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας, 2013, σελ. 392 επ.

³⁶⁰ Δ. Τσικρικάς, σελ. 394.

1215/2012 ή του άρθρου 323 αριθμ. 5 ΚΠολΔ, σε περίπτωση που ο αναγκαστικός πλειστηριασμός διενεργήθηκε σε τρίτο κράτος που δεν είναι μέλος της Ε.Ε.³⁶¹.

Αντίθεση στη δημόσια τάξη υφίσταται όταν οι έννομες συνέπειες της αλλοδαπής αποφάσεως χαρακτηρίζονται ως ξένες σε σχέση με το σύστημα και τις θεμελιώδεις αρχές του ημεδαπού δικονομικού δικαίου, όπου επιδιώκεται η αναγνώριση. Ως αντίθετη σε θεμελιώδεις αρχές, λόγου χάρη, δύναται να θεωρηθεί η εξαιρετική ευρύτητα των αντικειμενικών και υποκειμενικών ορίων των εννόμων συνεπειών της πράξεως κατακυρώσεως³⁶².

Όσον αφορά την περίληψη της κατακυρωτικής εκθέσεως, η οποία κατ' άρθρο 1005 παρ. 1-2 ΚΠολΔ αποτελεί τίτλο προς κτήση της κυριότητας επί του πλοίου από τον υπερθεματιστή, καθώς και εκτελεστό τίτλο για την απόκτηση της νομής από τον ίδιο³⁶³, υπογραμμίζεται ότι οφείλει να αναγνωριστεί από την αλλοδαπή έννομη τάξη του κράτους της σημαίας του πλοίου, προκειμένου να αναπτύξει τα αποτελέσματά της. Ειδικότερα, πρέπει να αναγνωριστεί από την έννομη τάξη νηολογήσεως του πλοίου, ώστε να καταχωρισθεί ο υπερθεματιστής ως κύριος του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, σε σχέση με τη λειτουργία του ως εκτελεστού τίτλου προς την απόκτηση της νομής επί του πλοίου, απαιτείται η κήρυξη της εκτελεστότητάς του στο κράτος που βρίσκεται το πλοίο, προκειμένου να προχωρήσει σε αναγκαστική εκτέλεση κατά τη *lex loci executionis*³⁶⁴.

Εφόσον δε το πλοίο βρίσκεται σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, τότε η περίληψη κατακυρωτικής εκθέσεως θα εκτελείται, δίχως τη διαδικασία του *exequatur*, όπως αναλύθηκε. Για την πραγμάτωση αμοφτέρων των λειτουργιών της περιλήψεως στην αλλοδαπή έννομη τάξη απαιτείται βεβαίως η ύπαρξη έγκυρου αναγκαστικού πλειστηριασμού³⁶⁵.

2. Αγγλία

Κατά την εξέταση του νομοθετικού καθεστώτος αναγνώρισεως μίας αλλοδαπής δικαστικής πωλήσεως, οφείλουμε να διακρίνουμε μεταξύ δικαστικών πωλήσεων που έχουν λάβει χώρα στο έδαφος της Ε.Ε. και σε δικαστικές πωλήσεις που διενεργήθηκαν από δικαστήρια τρίτων κρατών. Όσον αφορά τις δικαστικές πωλήσεις σε κράτη μέλη, εφαρμόζεται ο κανονισμός 1215/2012

³⁶¹ Δ. Τσικρικάς, σελ. 395.

³⁶² Δ. Τσικρικάς, σελ. 386-387.

³⁶³ ΑΠ 659/2005 ΕλλΔνη 2005, 1087.

³⁶⁴ Δ. Τσικρικάς, σελ. 396.

³⁶⁵ Δ. Τσικρικάς, σελ. 397.

Βρυξέλλες I και ειδικότερα το τρίτο κεφάλαιο αυτού. Η απόφαση αυτή θα αναγνωριστεί συνεπώς από τα αγγλικά δικαστήρια σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού³⁶⁶.

Σε σχέση με δικαστικές πωλήσεις δικαστηρίων τρίτων κρατών εκτός Ε.Ε, εφαρμογή έχουν οι κανόνες του κοινού δικαίου. Τα αγγλικά δικαστήρια θα αναγνωρίσουν την αλλοδαπή απόφαση που μεταβιβάζει την κυριότητα στον καλόπιστο αγοραστή μετά την πραγματοποίηση της δικαστικής πώλησεως, εξαλείφοντας τις εγγεγραμμένες στην αλλοδαπή επιβαρύνσεις. Πιο συγκεκριμένα, έχει νομολογηθεί πως «όταν ένα αλλοδαπό δικαστήριο, έχοντας αρμοδίως δικαιοδοσία στο ζήτημα και ασκώντας την καλόπιστα, εκδώσει απόφαση σε μία διαδικασία *in rem* που διατάζει την πώληση [ενός πλοίου], η πώληση δεν μπορεί έπειτα να προσβληθεί σε αυτή τη χώρα [...]». Η κρίση δε για το αν η πώληση διενεργήθηκε νομίμως κρίνεται από τη νομοθεσία του κράτους πώλησης και όχι από τη νομοθεσία του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Η μόνη δε περίπτωση αρνήσεως αναγνώρισεως της αλλοδαπής δικαστικής πώλησεως είναι όταν αυτή η αναγνώριση προσκρούει στην αγγλική δημόσια τάξη³⁶⁷.

Γενικώς, το νηολόγιο του Ηνωμένου Βασιλείου δεσμεύεται από τις ρυθμίσεις του αγγλικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, καθώς και από τον ευρωπαϊκό κανονισμό 1215/2012, κάτι που σημαίνει πως με την αναγνώριση από τα αγγλικά δικαστήρια της αλλοδαπής δικαστικής πώλησεως και των αποτελεσμάτων εξάλειψης των επιβαρύνσεων που αυτή επιφέρει το νηολόγιο είναι υποχρεωμένο να πράξει αναλόγως σε σχέση με τις καταχωρήσεις του³⁶⁸.

Εφόσον δε, ο νέος κύριος του πλοίου επιθυμεί να καταχωρήσει το πλοίο στο νηολόγιο του Η.Β., τα αγγλικά δικαστήρια θα επιτρέψουν την εγγραφή μόνο έπειτα από την παροχή γραπτής δεσμεύσεως του νέου κυρίου πως θα προσκομίσει ένα πιστοποιητικό διαγραφής από το προηγούμενο νηολόγιο, μέσα σε έξι εβδομάδες από την καταχώρηση στο νηολόγιο του Η.Β..

Όσον αφορά πλοία εγγεγραμμένα σε νηολόγια του Η.Β., απαιτείται η ύπαρξη αιτήσεως του εγγεγραμμένου ή του νέου κυρίου εκ της αλλοδαπής δικαστικής πώλησεως, προκειμένου να διαγραφεί η καταχώρηση του πλοίου από το νηολόγιο. Από την άλλη πλευρά, η διαγραφή των εγγεγραμμένων στο νηολόγιο επιβαρύνσεων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο εφόσον οι επίμαχοι δανειστές συμφωνήσουν στη διαγραφή ή διά εντολής δικαστηρίου κατόπιν προσκομίσεως της αλλοδαπής αποφάσεως δικαστικής πώλησεως³⁶⁹.

³⁶⁶ L. Bleyen, σελ. 122.

³⁶⁷ L. Bleyen, σελ. 123.

³⁶⁸ L. Bleyen, σελ. 124.

³⁶⁹ L. Bleyen, σελ. 124.

Επισημαίνεται πως όλα αυτά τα έξοδα των αιτήσεως διαγραφής, καθώς και των αιτήσεων προς το δικαστήριο, αναλαμβάνονται από τον νέο κύριο του πλοίου. Συνεπώς, μολονότι ο νέος κύριος αποκτά το πλοίο ελεύθερο από κάθε επιβάρυνση, εντούτοις επιβαρύνεται με τα κόστη αυτής της διαδικασίας. Η παρατήρηση αυτή έγινε ήδη στο τμήμα της αναλύσεως του Σχεδίου Συμβάσεως της CMI, στο πλαίσιο της οποίας προτάθηκαν και συγκεκριμένες λύσεις για το επίδικο ζήτημα³⁷⁰.

³⁷⁰ L. Bleyen, σελ. 124.

Συμπεράσματα

Ένας ερευνητής που ασχολείται για πρώτη φορά με τη μελέτη της παρούσας θεματικής, δύσκολα θα μπορούσε να φανταστεί αυτό το περίπλοκο νομικό καθεστώς, την ανάλυση του οποίου μόλις ολοκληρώσαμε. Συνεπώς, δεν μας προξενεί εντύπωση που η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή επέλεξε να εστιάσει σε αυτό το ζήτημα, μεταξύ άλλων, κατά τις εργασίες των τελευταίων ετών. Πράγματι, μόνο με ενιαίες λύσεις δύναται να αντιμετωπιστεί η ανασφάλεια δικαίου που παραθέσαμε.

Κατά την έρευνά μας αυτή είχαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε ευκρινώς τις διαφορές και τις ομοιότητες του ηπειρωτικού και του κοινού δικαίου στο πεδίο της αναγκαστικής εκτελέσεως εν γένει. Μολονότι οι διαφορές είναι υπαρκτές και σε ορισμένα σημεία θεμελιώδεις, είναι γεγονός πως υφίστανται πολλά περισσότερα σημεία συγκλίσεως σε όλες τις πτυχές, από την κατάσχεση, μέχρι την διάρθρωση της σειράς προτεραιότητας των απαιτήσεων. Ερευνήσαμε τα νομικά συστήματα δύο εκ των κρατών με τη σπουδαιότερη ναυτική παράδοση ιστορικά, αλλά και στις μέρες μας, διαπιστώνοντας το πως έχουν σφυρηλατηθεί στο πεδίο της δικαστικής πωλήσεως πλοίων. Αναντίρρητα, δύο στοιχεία ξεχώρισαν περισσότερο από αυτή την έρευνα και μονοπώλησαν την προσοχή μας και αξίζει να σημειωθούν: η ελληνική πολιτική δικονομία και οι ιδιαιτερότητες του κοινού δικαίου. Η παραδοχή αυτή μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η γνώση των δύο αυτών πεδίων είναι απαραίτητη για μια συγκριτική εμβάθυνση και κατανόηση των ρυθμίσεων.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι εμφανής η ποιότητα της έρευνας και του σχεδιασμού της Διεθνούς Ομάδας Εργασίας κατά την κατάστρωση του Σχεδίου. Ωστόσο, το μεγαλύτερο ενδεχομένως επίδικο για μία οποιαδήποτε διεθνή σύμβαση στο πεδίο του ναυτικού δικαίου, είναι η αποδοχή της. Είναι το να καταστούν μέρη της συμβάσεως αν όχι όλα τα κράτη, κάτι που είναι ευκαίιο, τουλάχιστον εκείνα στα οποία η συγκεκριμένη σύμβαση θα τύχει συχνότερης εφαρμογής, τα παραδοσιακά ναυτικά κράτη. Είναι γεγονός πως σε αυτό το πεδίο διάφορες Διεθνείς Συμβάσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν επιτυχημένες, όπως είδαμε λ.χ. την Σύμβαση του 1993. Προς την επίτευξη του σκοπού αυτού, η Διεθνής Σύμβαση οφείλει να περιέχει τις κατά το δυνατόν περισσότερες θεμελιώδεις διατάξεις, καθώς και τις και πιο πρακτικές διατάξεις, οι οποίες θα οδηγήσουν στην ευρύτερη αποδοχή. Ο σκοπός αυτός, μετά και την απόρριψη του Σχεδίου από τη Νομική Επιτροπή του IMO, παραμένει ένα ανοιχτό επίδικο για τη μελλοντική δράση της CMI.

Πηγές - Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Α. Γραμματικάκη-Αλεξίου, Ζ. Παपाσιώπη-Πασιά & Ε. Βασιλακάκης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2017.

Απαλαγάκη, Χαρούλα, *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας: Ερμηνεία κατ'άρθρο*, Θεσσαλονίκη, Νομική Βιβλιοθήκη, 2010.

Απαλαγάκη, Χαρούλα, *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας: Ερμηνεία κατ'άρθρο*, Τόμος II, Θεσσαλονίκη, Νομική Βιβλιοθήκη, 2016.

Γαλάτης, Παναγιώτης, *Κατάσχεση και Πλειστηριασμός Πλοίου*, Πειραιάς, Εκδόσεις Σάκκουλα, 1997.

Γέσιου-Φαλτσή, Πελαγία, *Εγχειρίδιο αναγκαστικής εκτελέσεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2011.

Γεωργακόπουλος, Λεωνίδας, *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2006.

Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος I, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005.

Μπρακατσουλας, Βασίλειος, *Αναγκαστική εκτέλεση: Θεωρία – Νομολογία – Πράξη*, Αθήνα, Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2014.

Νίκας, Νικόλαος, *Εγχειρίδιο δικαίου αναγκαστικής εκτελέσεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2012.

Ρόκας Ιωάννης & Θεοχαρίδης Γεώργιος, *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2015.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Berlingieri, Francesco, 'Enforcement of maritime claims', σε D. J. Attard (επιμ.), *The IMLI Manual on International Maritime Law - Volume II: Shipping Law*, Oxford, Oxford University Press, 2016, σελ. 529-550.

Bleyen, Lief, *Judicial Sales of Ships: A Comparative Study*, Hamburg, Springer, 2015.

Jackson, David, *Enforcement of Maritime Claims*, London, Informa, 2005.

Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Maritime Law – Volume 1: Jurisdiction and Risks*, New York, Routledge, 2013.

Nigel Meeson & John A. Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, London, Informa, 2011.

Tsimplis, Michael, 'Procedures for enforcement', σε Y. Baatz (επιμ.), *Maritime Law*, New York, Routledge, 2014, σελ. 474-498.

Άρθρα σε Νομικά Περιοδικά/ Συνέδρια

George Eddings, Andrew Chamberlain & Rebecca Warder, 'England & Wales', σε G. Eddings, A. Chamberlain & R. Warder (επιμ.), *The Shipping Law Review*, London, The Law Reviews, 2017, σελ. 180-198.

Herber, Rolf, "Protection of maritime creditors by maritime liens", *1^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η προστασία των ναυτικών δανειστών*, Πειραιάς, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 1994, σελ. 343-359.

Αντάπασης, Αντώνης, «Απαιτήσεις απολαύουσαι ναυτικών προνομίων», *Βιβλιοθήκη Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου*, (Διδ. Διατρ.), τόμος 11, 1976.

Αντάπασης, Αντώνης, «Εφαρμοστέες διατάξεις στην κατάσχεση και τον πλειστηριασμό ναυπηγούμενου πλοίου», *Πειραιϊκή Νομολογία (ανάτυπο)*, τόμος 12, Πειραιάς, 1990, σελ. 5επ.

Θεοχαρίδης, Γεώργιος, «Ζητήματα από την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου στα ναυτικά προνόμια», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, τόμος 31, 2003, σελ. 1-34.

Θεοχαρίδης, Γεώργιος, «Σχέση "άγρας δικαστηρίου" και σημαίας, κατά την ικανοποίηση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων επί πλοίου», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, τόμος 41, 2013, σελ. 388-408.

Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, «Το όνομα του πλοίου», *Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου*, 1984, σελ. 207 επ.

Ορφανίδης, Γεώργιος, «Αδυναμίες του νομοθετικού πλαισίου αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού στην ελληνική έννομη τάξη», *8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας*, 2013, σελ. 409-476.

Σταματόπουλος, Βασίλειος, «Πλειστηριασμός πλοίου και κατάταξη δανειστών», *Dike International*, 2009, σελ. 515-528.

Σωτηρόπουλος, Παναγιώτης, «Ζητήματα σχετικά με την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη», *1^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η προστασία των ναυτικών δανειστών*, Πειραιάς, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 1994, σελ. 361-377.

Τιμαγένης, Γρηγόριος, «Η σειρά κατατάξεως κοινών και ναυτικών προνομίων και υποθηκών κατά το ιδιωτικόν διεθνές δίκαιον», *Επιθεώρησις του Εμπορικού Δικαίου*, τόμος ΚΕ', Αθήνα, 1974, σελ. 300-316.

Τσικρικάς, Δημήτριος, «Η αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών αναγκαστικής εκτελέσεως επί πλοίου», *8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας*, 2013, σελ. 381-399.

Έγγραφα συνεισφοράς σε Συνέδρια

Belgian Maritime Law Association, *Belgium MLA Comments on Beijing Draft*, Antwerp, 2013.

Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/68%20Belgium%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Berlingieri, Giorgio, *The need of a Convention on Foreign Judicial Sales of Ships and their Recognition*, New York, 2016. Διαθέσιμο από:

[http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/GB%20%20MARITIME%20LAW%20STUDIES%20-%20TRIBUTE%20TO%20AURELIO%20FERN%C3%81NDEZ%20CONCHESO\(2\).doc](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/GB%20%20MARITIME%20LAW%20STUDIES%20-%20TRIBUTE%20TO%20AURELIO%20FERN%C3%81NDEZ%20CONCHESO(2).doc)

(πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

British Maritime Law Association, *Comments of the BMLA on the Draft Instrument for the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012,. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/510%20British%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

China Maritime Law Association, *Comments on 2nd Draft Instrument on Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012, σελ. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/53%20China%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

Chinese Maritime Law Association, *Comments and Proposals on the First Draft Instrument on JSS by China MLA*, 2011. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/46%20China%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

China Maritime Law Association, *Comments on the Beijing Draft (as amended in Dublin on 28 September 2013)*, 2013. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/71%20China%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the 2nd Draft of the Instrument on International Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, *YEARBOOK 2012 ANNUAIRE: BEIJING I Documents for the Conference*, Antwerp, CMI, 2012.

CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, “Commentary on the Beijing Draft: A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, *Report by the IWG on the proceedings of the CMI International Sub Committee on the Judicial Sale of Ships*, Dublin, 2013. Διαθέσιμο από:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/13%20IWG%20Report%20on%20ISC%20Meeting%20on%20JSS%20at%20Dublin.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

CMI International Working Group on Judicial Sales of Ships, *Commentary relating to the attached first draft instrument*. Διαθέσιμο από:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/03%20First%20Draft%20Instrument%20on%20Recognition%20of%20Foreign%20Judicial%20Sales%20of%20Ships.doc>

(Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

CMI International Working Group on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships, *Commentary on the Beijing Draft as amended in Dublin of a Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2013. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/71%20China%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

Croatian Maritime Law Association, *Comments on the draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, 2011. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/45%20Croatian%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

Croatian Maritime Law Association, *Comments by the Croatian Maritime Law Association on the 2nd Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial sales of Ships*, 2012. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/59%20Croatian%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

French Maritime Law Association, *Judicial Sales: Comments on the Beijing Draft*, Paris, 2013. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/610%20French%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

French Maritime Law Association, *Comments on the second Working Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/54%20%20French%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

German Maritime Law Association, *Draft Instrument on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments of the German Maritime Law Association*, 2011. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/43%20German%20MLA%20Comments%20on%201st%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6

Δεκεμβρίου 2017).

German Maritime Law Association, *International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, Hamburg, 2013. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/61%20German%20MLA%20Comments%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Hu, James Zhengliang, “Comments and amendment proposals on the Second Working Draft of Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships?”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

Korea Maritime Law Association, *A Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: Comments by Korea Maritime Law Association*. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/75%20Korean%20MLA%20Comments%20on%20Revised%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Li, Henry Hai, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships*, Athens, 2008, σελ. 18. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/11%20A%20Brief%20Discussion%20on%20Judicial%20Sale%20of%20Ships.pdf> (πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

H. Li, *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, 2015, σελ. 2. Διαθέσιμο από:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Henry%20Li%20A%20Brief%20Introduction%20of%20the%20Recent%20Development%20of%20the%20Beijing%20Draft.doc> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

International Maritime Organization – Legal Committee, *Report of the Legal Committee on the work of its 103rd Session*, 2016. Διαθέσιμο από:

<https://www.maritimenz.govt.nz/IMO/documents/LEG-103-report.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017)

Li, Henry Hai, *Report of The International Working Group on the preparation of the Proposed Draft International Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, Hamburg, 2014. Διαθέσιμο από:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/14%20IWG%20REPORT%20ON%20PREPARATION%20OF%20THE%20DRAFT%20CONVENTION%20ON%20JSS.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Lux, Jonathan, *The CMI Draft Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships: The Journey thus far*, New York, 2016, σελ. 1. Διαθέσιμο από:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Paper%20of%20Jonathan%20Lux%20for%20CMI%20Conference%20in%20New%20York.docx> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Nordisk Legal Services, *Instrument on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*, 2012. Διαθέσιμο από:

<http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/52%20Norway%20MLA%20Comments%20on%202nd%20Draft%20Instrument.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Pötschke, Jan Erik, “Judicial sale of ships in Germany as an example for a civil law concept”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

Robinson, Andrew, “Concise summary of various commentaries received relating to the 2nd Draft Instrument”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

Robinson, Andrew, *The CMI Draft Convention on Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships : moving forward with the IMO*, 2016, σελ. 2. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Judicial%20Sales/Paper%20of%20Andrew%20Robinson%20for%20CMI%20JSS.doc> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Sharpe, William, “Towards an international instrument for Recognition of Judicial Sales of Ships – Policy aspects”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

Smeele, Frank, “Towards universal recognition of foreign judicial sales of ships?”, *YEARBOOK 2013 ANNUAIRE: BEIJING II Documents of the Conference*, Antwerp, CMI, 2013.

The Canadian Maritime Law Association, *Proposed Draft International Convention on the Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships (the “Beijing Draft”)*, Quebec, 2013. Διαθέσιμο από: <http://comitemaritime.org/Uploads/Judicial%20Sales/Documents%20of%20Interest/66%20Canadian%20MLA%20Commnets%20on%20Beijing%20Draft.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Timagenis, Yiannis, *Enforcement on Shipping Companies by Creditors*. Διαθέσιμο από: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Young%20CMI/Paper%20of%20Yiannis%20Timagenis.pdf> (Πρόσβαση 6 Δεκεμβρίου 2017).

Νομολογία (κατά σειρά παραθέσεως)

ΜΠρΠειρ 738/1980 ΕΝΔ 1981, 358.

ΕφΠειρ 591/1995 ΕπισκεΔ 1996, 112.

ΜΠρΠειρ 1206/1979 ΕΕΔ 1980, 285.

ΕφΑθ 2287/1961 ΕΕΔ 1962, 221.

ΜΠρΠειρ 379/1988 ΕΝΔ 1989, 209.

ΕφΠειρ 866/1988 ΕΝΔ 1989, 451.

ΕφΘεσ 834/1994 Αρμ 1994, 580.

ΜΠρΤρικ 732/2000 ΝοΒ 2001, 283.

ΕφΠειρ 520/88 ΕλΔ 30, 185.

ΜΠρΚαβ 3/93 Αρμ 47, 160.

ΕφΑθ 10342/87 ΕλΔ 30, 104.

ΕφΠειρ 196/2014

ΑΠ 65/1972, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

ΕφΠειρ 1112/1986 ΕλλΔνη 1987, 493.

ΕφΑθ 1767/1975, ΝοΒ 1975, 1185.

ΕφΠειρ 552/1994, ΕεμπΔ 1994, 464.

ΑΠ 1733/2001, ΕΕΝ 2003.

ΕφΠειρ 270/2006 ΕΝΔ 2006, 15.

ΑΠ 533/2015, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

ΕφΠειρ 233/2016, ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

ΕφΠειρ 508 / 1993 Αρμ 1995, 643.

ΟλΑΠ 229/1983, ΕΝΔ 1983, 159.

ΟλΑΠ 229/1983, ΝοΒ 1983, 1556.

ΑΠ 1038/1973 ΝοΒ 1974, 639.

ΑΠ 659/2005 ΕλλΔνη 2005, 1087.