



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Του Δημόπουλου Στεφάνου Σπυρίδωνος

A.M.: 7340010617004

" Η ευθύνη από προμήθεια καυσίμων (συμπεριλαμβανομένης της πτώχευσης του προμηθευτή)"

Επιβλέποντες:

Καθηγήτρια Λία Ι. Αθανασίου

Μέλη εξεταστικής Επιτροπής:

Επίκουρος Καθηγητής: Νικόλαος Βερβεσός

Επίκουρος Καθηγητής: Δημήτριος Χριστοδούλου

Αθήνα, Νοέμβριος 2018

Copyright © [Δημόπουλος Σπυρίδων, 2018]

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.

Στους γονείς μου

Πρόλογος

Η ευθύνη του προμηθευτή ναυτιλιακών καυσίμων αποτελεί ένα ζήτημα το οποίο μπορεί να προκαλέσει το ενδιαφέρον του ερευνητή του δικαίου για αρκετούς λόγους. Ο πρώτος και ίσως ο βασικότερος από όλους είναι η πληθώρα των νομικών ζητήματων που ανακύπτουν και ο αριθμός των εννόμων τάξεων που εμπλέκονται. Ο ερευνητής καλείται να λάβει υπόψη του πολλά και αντικρουόμενα συμφέροντα διαφόρων παραγόντων και επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία, όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι εταιρείες προμήθειας καυσίμων αλλά και οι τράπεζες που παρέχουν πίστωση στους ανωτέρω, και να κρίνει ποιο από όλα τα έννομα συμφέροντα και σύμφωνα με ποιο κριτήριο είναι άξιο προστασίας.

Το μεγαλύτερο μέρος της έρευνας μου διεξήχθη στην βιβλιοθήκη της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, ενώ σημαντική και άξια αναφοράς είναι η βοήθεια που προσέφερε η ηλεκτρονική Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Toulouse 1 Capitole.

Ευχαριστίες αποδίδονται στην Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής Αθηνών, και επιβλέπουσα της παρούσας εργασίας, κα Λ.Ι. Αθανασίου, για τη διαρκή συνεργασία, στήριξη και καθοδήγηση.

Η μελέτη ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2018 και είναι συνεπώς ενημερωμένη μέχρι το χρονικό αυτό σημείο. Οιαδήποτε λάθη ή παραλείψεις βαρύνουν αποκλειστικώς τον γράφοντα.

Αθήνα, 30.11.2018

Δημόπουλος Σπυρίδων

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	4
Συντομογραφίες.....	7
Εισαγωγή.....	1
Α. Εισαγωγή στην Προβληματική.....	1
α. Η διεθνής αγορά καυσίμων και η θέση των προμηθευτών σε αυτήν.....	4
α.1. Πρόσωπα που εμπλέκονται στην αγορά καυσίμων και διαβάθμιση της τιμής.....	5
α.2 Οι έμποροι ναυτιλιακών καυσίμων ως μέρος του ναυτιλιακού δικτύου (Maritime Cluster).....	7
β. Ανακύπτοντα νομικά ζητήματα. Το παράδειγμα της πτώχευσης O.W. Bunker.....	9
Β. Αντικείμενο, μεθοδολογία και διάρθρωση.....	12
Α. Αντικείμενο.....	12
Β. Μεθοδολογία.....	13
Γ. Διάρθρωση.....	15
Μέρος Α: Η σύμβαση της προμήθειας καυσίμων.....	17
1.1. Ο ρόλος των διαμεσολαβητών καυσίμων.....	17
1.1.α. Σύγκριση των πράξεων της προμήθειας και της μεσιτείας καυσίμων.....	19
1.1.β. Η εμπορική πράξη της προμήθειας κατά το ελληνικό δίκαιο.....	23
1.2. Η κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας.....	25
1.2.α Περιεχόμενο της σύμβασης προμήθειας καυσίμων.....	28
i) Βασικοί όροι της σύμβασης προμήθειας καυσίμων.....	28
ii) Δικαιώματα και υποχρεώσεις του προμηθευτή.....	30
1.2.β. Προβληματική σχετικά με την σύμβαση προμήθειας καυσίμων.....	33
i) Νομική φύση της σύμβασης προμήθειας καυσίμων.....	33
ii) Έννομη σχέση μεταξύ φυσικού προμηθευτή και πλοιοκτήτριας εταιρείας.....	37
Μέρος Β: Σύγκρουση συμφερόντων και έννομη προστασία.....	40
2.1. Θέση του προμηθευτή καυσίμων μετά την κήρυξη της πτώχευσης της O.W. Bunker.....	40
2.1.α. Κατάσχεση του πλοίου ως μέσο άσκησης πίεσης και ικανοποίησης των δανειστών.....	41
i) Η συντηρητική κατάσχεση στα ηπειρωτικά συστήματα.....	42
ii) Η διαδικασία <i>in rem</i> στα αγγλοσαξονικά συστήματα.....	44
2.1.β. Εξασφάλιση των απαιτήσεων των προμηθευτών καυσίμων μέσω του θεσμού των ναυτικών προνομίων.....	47
i) Ναυτικό προνόμιο υπέρ του προμηθευτή καυσίμων. Συγκριτική επισκόπηση.....	49
ii) Παρουσίαση σημαντικότερων αποφάσεων νομολογίας.....	52
2.2. Θέσης της πλοιοκτησίας.....	57
2.2.α. Ο θεσμός της προσφυγής (Interpleader proceeding).....	59
i) Παρουσίαση σημαντικότερων αποφάσεων νομολογίας.....	60
ii) Προστασία πλοιοκτησίας κατά το ελληνικό δίκαιο.....	62

2.2.β. No lien clause σε ναυλοσύμφωνα	64
Μέρος Γ: Διασυννοριακή πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων	67
3.1. Οι εταιρείες προμήθειας καυσίμων υπό το πρίσμα της διασυννοριακής πτώχευσης.....	67
i) <i>Ο διεθνής χαρακτήρας λειτουργίας της επιχείρησης προμήθειας καυσίμων.....</i>	67
ii) <i>Η διεθνικότητα του πτωχευτικού δικαίου. Η θεωρία της περιορισμένης εδαφικότητας</i>	69
3.1.α. Εφαρμοστέο δίκαιο κατά την διαδικασία της διεθνούς πτώχευσης	71
i) <i>Ο πρότυπος νόμος της Uncitral για τη διασυννοριακή πτώχευση</i>	72
ii) <i>Ο κανονισμός 848/2015</i>	72
3.1.β. Ιδιαιτερότητα της διασυννοριακής πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων	73
i) <i>Η λειτουργία της O.W. ως ομίλου</i>	74
ii) <i>Οι προμηθευτές καυσίμων ως μέρη του ναυτιλιακού δικτύου (maritime cluster)</i>	74
3.2. Ειδικά θέματα αφερεγγυότητας της επιχείρησης προμήθειας καυσίμων	76
3.2.α. Εξέυρεση του ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων	76
i) <i>Κριτήρια για την εξέυρεση του ΚΚΣ της ναυτιλιακής επιχείρησης</i>	76
ii) <i>Το ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων</i>	78
3.2.β. Νομικά ζητήματα σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και την δικαιοδοσία	79
i) <i>Σύγκρουση μεταξύ πτωχευτικής διαδικασίας και διαδικασίας προσφυγής (interpleader)</i>	80
ii) <i>Εφαρμοστέο δίκαιο επί της σύμβασης παροχής πίστωσης</i>	81
Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία.....	1

Συντομογραφίες

BWI	Bunkerworld index
CIMLA	Commercial Instruments and Maritime Liens
ed	edition
HFO	Heavy Fuel Oil
IMO	International Maritime Organisation
IFO	Intermediate Fuel Oil
LNG	Liquefied Natural Gas
LSMGO	Low Sulfur Marine Gas Oil
LTD	Limited
MDO	Marine Diesel Oil
MFO	Marine Fuel Oil
MGO	Marine Gas Oil
OWB	O.W. Bunker
Pg.	page
Tul. L. Rev.	Tulane Law Review
USD	United States Dollar
Vol.	Volume
AK	Αστικός Κώδικας
αρ.	άρθρο
βλ.	βλέπε
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
E.E.	Ευρωπαϊκή Ένωση
επ.	Επόμενα
Η.Π.Α.	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Καν.	Κανονισμός
ΚΚΣ	Κέντρο Κυρίων Συμφερόντων
ΚΠολΔ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
ο.π.	όπως παραπάνω
παρ.	παράγραφος
περ.	περίπτωση
ΠτΚ	Πτωχευτικός Κώδικας
σελ.	σελίδα

υποσημ.

υποσημείωση

Εισαγωγή

A. Εισαγωγή στην Προβληματική

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναδείξει το σύνολο των νομικών ζητημάτων που έχουν ανακύψει κατά την τελευταία τετραετία στον τομέα της προμήθειας των ναυτιλιακών καυσίμων. Η προμήθεια καυσίμων (bunkers) αποτελεί, κατ' αρχήν, μία αυτοτελή αγορά σε σχέση με αυτήν των αγορών ναυλώσεων (charters) και μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων. Ωστόσο, οι προμηθευτές καυσίμων αποτελούν επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στο ίδιο δίκτυο ναυτιλίας¹ (shipping network) με αυτό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επομένως γεγονότα που επηρεάζουν την οικονομική τους ευστάθεια αλλά και τη νομική τους υπόσταση αναπότρεπτα θα επηρεάσουν και την πορεία των ίδιων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Αφορμή για την νομική έρευνα που ακολουθεί αποτέλεσε η πτώχευση του Δανέζικου ομίλου εμπορίας και εφοδιασμού καυσίμων *O.W.Bunker*². Ο όμιλος *O.W.Bunker* κατείχε έως τον Ιανουάριο του 2014 το 7%³ της παγκόσμιας αγοράς προμήθειας καυσίμων και η οικονομική του κατάρρευση προκάλεσε ένα *domino effect* από δικαστικές διαμάχες σε διάφορες έννομες τάξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα, έδωσε το έναυσμα για ερωτήματα που έως τότε δεν είχαν αντιμετωπιστεί τόσο από την θεωρία όσο και από την νομολογία. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι οι traders, δηλαδή οι έμποροι καυσίμων ή συμβατικοί προμηθευτές λειτουργούν ως *διαμεσολαβητές*⁴ (intermediaries) αγοράζοντας καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές (physical supplier) και μεταπωλώντας τα στους πλοιοκτήτες/εφοπλιστές. Βασικό, επομένως, σημείο αναφοράς της εργασίας είναι οι σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των μερών που συμβάλλονται με τελικό αποτέλεσμα τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα, η σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των ως άνω συμβαλλομένων μερών καθώς και τα μέτρα που μπορεί να λάβει το κάθε μέρος προκειμένου να προασπίσει τα συμφέροντα του.

¹L. Athanasiou, *Maritime Cross border Insolvency*, Routledge, Athens, 2016, σελ. 8

²E. Νοτιά, *Ναυτιλιακά καύσιμα και ο ρόλος των Bunker Brokers*, 16 Μαΐου 2016

Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <https://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/357016-eirini-notia-nautiliaka-kaisima-kai-o-rolos-bunker-brokers>

³M. Davies, *A comparative analysis of national responses to the OW Bunker collapse*, CMI Convention, Genova, December 2017, σελ. 1 επ.

Διαθέσιμο εδώ: <http://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Session2-Davies-AcomparativeanalysisofnationalresponsetotheOWBunkercollapse.pdf>

⁴C. E. Stauroulakis, *Bunker intermediaries and their rights to a maritime lien under CIMLA*, American Bar Association, Admiralty and Maritime Law Committee Newsletter, Fall 2017, σελ 13

Ωστόσο, η πτώχευση του ομίλου O.W.Bunker αποτελεί απλώς ένα παράδειγμα. Σκοπός της εργασίας είναι να εξετάσει και να ερμηνεύσει τόσο την θεωρία όσο και τις σημαντικότερες νομολογιακές αποφάσεις ανά τον κόσμο σχετικά με το θέμα της προμήθειας καυσίμων, ώστε να εξαγάγει στο τέλος ενιαία συμπεράσματα ως προς τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και γενικά την νομική θέση του προμηθευτή.

Προτού, όμως, αρχίσει η παράθεση των γεγονότων που οδήγησαν στην κατάρρευση του ομίλου και ο σχολιασμός των νομικών ζητημάτων που ανέκυψαν με αφορμή αυτήν, θα προηγηθεί μία σύντομη επισκόπηση της αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων και πιο συγκεκριμένα των προσώπων που μεσολαβούν από το χρονικό σημείο της εξόρυξης του πετρελαίου έως τον εφοδιασμό του πλοίου με αυτό. Χρήσιμο είναι επίσης να επισημανθεί ο τρόπος με τον οποίο η τιμή του πετρελαίου διαρκώς κυμαίνεται και οι παράγοντες που την επηρεάζουν. Στόχος είναι να «σκιαγραφηθεί» ο μηχανισμός βάσει του οποίου διενεργείται το εμπόριο των ναυτιλιακών καυσίμων και οι ιδιαιτερότητες που εμφανίζει εν γένει ο τομέας της εμπορίας καυσίμων.

Κατά αποτέλεσμα, το ζήτημα της προμήθειας καυσίμων εξετάζεται τόσο σε οικονομικό - εμπορικό επίπεδο με σημείο αναφοράς τον ρόλο και τις υπηρεσίες που παρέχονται εντός του ναυτιλιακού δικτύου. Σε επόμενο στάδιο δίνεται βαρύτητα στα νομικά ζητήματα που ανέκυψαν από την πτώχευση του διεθνούς ομίλου προμήθειας καυσίμων, της δανέζικης O.W. Bunker.

Στην πράξη ως ναυτιλιακό καύσιμο (marine fuel oils) ορίζεται κάθε υγρό καύσιμο, παράγωγο του πετρελαίου, που χρησιμοποιείται από τα πλοία ή μεταφέρεται διά αυτών. Κάποιος συγκεκριμένος ορισμός για το τι είναι πετρέλαιο δεν υπάρχει. Σε διαφορετικά νομοθετικά κείμενα και διεθνείς συμβάσεις χρησιμοποιούνται αρκετές φορές διαφορετικοί ορισμοί σχετικά με το τι ορίζεται ως πετρέλαιο για τους σκοπούς της κάθε σύμβασης⁵. Γενικά, το πετρέλαιο είναι ένα υγρό καύσιμο, που έχει τη μεγαλύτερη διάδοση απ' όλα τα ορυκτά καύσιμα και είναι η σπουδαιότερη πηγή ενέργειας. Το πετρέλαιο εκτός όλων των υπολοίπων χρήσεων του, τροφοδοτεί εκατομμύρια κινητήρες εσωτερικής καύσης, που κινούν κυρίως τα μέσα συγκοινωνίας στην ξηρά, στον αέρα και στη θάλασσα.

⁵ Βλ. Αρ.1 παρ. 5 Διεθνή Σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001. Στην παράγραφο αυτή ως πετρέλαιο κίνησης ορίζεται κάθε υδρογονανθρούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου... ή του λιπαντικού αυτού ελαίου. Στο αρ.1 παρ. 5 της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, 1992/2000 ως πετρέλαιο ορίζεται κάθε εμμένον ορυκτό πετρέλαιο ...ενός τέτοιου πλοίου, ενώ στο αρ.1 παρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο ως πετρέλαιο ορίζεται το αργό πετρέλαιο και ο πετρέλαιο μαζούτ ή και βαρύτερης

Δύο είναι οι βασικές κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλία⁶. Στην πρώτη κατηγορία (αποστάγματα- distillates⁷) κατατάσσονται τα προϊόντα της κλασματικής απόσταξης στο διυλιστήριο, δηλαδή για πιο ταχύστροφες μηχανές, καθώς αποτελούν ευγενή προϊόντα του πετρελαίου με αυξημένο βαθμό καθαρότητας και καλύτερη ποιότητα καύσης με σημαντικά λιγότερες εκπομπές οξειδίων του θείου σε σχέση με τα υπολείμματα (residuals). Τα υπολείμματα απόσταξης του αργού πετρελαίου αποτελούν τη δεύτερη κατηγορία και πρόκειται για τα βαρύτερα κλάσματα του πετρελαίου ή για προσμίξεις με κύριο συστατικό το βαρύτερο κλάσμα του πετρελαίου, το μαζούτ. Το μαζούτ εξέρχεται από τη βάση του πύργου απόσταξης, γεγονός που σημαίνει ότι είναι πιο βαρύ και παχύρρευστο. Για να ξεκινήσει η μηχανή του πλοίου να καίει το καύσιμο αυτό πρέπει πρώτα το τελευταίο να έχει προθερμανθεί, ώστε να αυξηθεί η ρευστότητα του⁸. Έχουν χαμηλότερη τιμή πώλησης και παρουσιάζουν φθίνουσα ζήτηση με την πάροδο του χρόνου, με τις προδιαγραφές της αγοράς να θέτουν περιορισμούς κυρίως στο ιξώδες και την περιεκτικότητα σε θείο.⁹

Πέραν του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί σημαντικά η αγορά του Φυσικού Αερίου (Natural Gas ή LNG) με το Κατάρ να είναι η κύρια χώρα εξόρυξης του παγκοσμίως. Το Φυσικό Αέριο θεωρείται το καύσιμο του μέλλοντος λόγω του ότι η τιμή του πετρελαίου αυξάνεται διαρκώς και τα αποθέματα του λιγοστεύουν. Παράλληλα, με το Φυσικό αέριο χρησιμοποιείται η πυρηνική ενέργεια, κυρίως σε ρωσικά παγοθραυστικά πλοία που

⁶ ISO 8217-2015, New ISO Specification for Marine Fuels, Shell Marine Products, Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: http://www-static.shell.com/static/marine_products/downloads/pdf/iso/iso_2005.pdf

⁷ Μ. Σομός, Διπλωματική εργασία: Bunkering market, logistics and risk management, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ναυτιλιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς, 2013, σελ. 5

⁸ **A. Αποστάγματα (Distillates)**

1. Marine Gas Oil (MGO)
 - i. MGO
 - ii. LSMGO (Low Sulfur <0.1% sulfur)
2. Marine Diesel Oil (MDO)

B. Υπολείμματα της διαδικασίας απόσταξης (Residuals)

1. Intermediate Fuel Oil (IFO)
 - i. IFO 180 (<3.5% sulphur)
 - ii. IFO 380 (<3.5% sulphur)
 - iii. LSIFO 180 (Low Sulfur - <1.0% sulphur)
 - iv. LSIFO 380 (Low Sulfur - <1.0% sulphur)
2. Heavy/Marine Fuel Oil (HFO/MFO)

⁹ Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα : <http://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/sulphur-2020.aspx>

Με την τελευταία απόφαση του IMO τα πλοία από 1^η Ιανουαρίου του 2020 θα πρέπει να καίνε καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (Sox) η οποία δεν θα ξεπερνά το 0,50% και το 0,1% στις Περιοχές Ελεγχόμενων Ρύπων (SECA). Εναλλακτικά θα μπορούν να καίνε και το υβριδικό καύσιμο 0,5%S. Υπάρχει αβεβαιότητα ωστόσο ως προς τη διαθεσιμότητα του του προϊόντος και το ύψος της τιμής διάθεσης.

δραστηριοποιούνται στην Αρκτική αλλά και η ηλεκτρική ενέργεια κυρίως σε κρουαζιερόπλοια με σκοπό την εξοικονόμηση χώρου και την αύξηση της χωρητικότητας τους.

α. Η διεθνής αγορά καυσίμων και η θέση των προμηθευτών σε αυτήν

Το γεωγραφικό πεδίο της αγοράς καυσίμων είναι διεθνοποιημένο καθώς περισσότερες από μία χώρες να διεκδικούν τα ηνία στην παραγωγή και την προμήθεια καυσίμων. Ωστόσο, οι κυριότερες χώρες παραγωγής είναι οι χώρες της Μέσης Ανατολής, με βασικότερες την Σαουδική Αραβία, το Κουβέιτ και το Ιράν, η Ρωσία, η περιοχή της Βαλτικής και της Μαύρης θάλασσας, το Μεξικό, η Βενεζουέλα, η Λιβύη και η Ινδονησία¹⁰.

Παρότι τα ναυτιλιακά καύσιμα αγοράζονται και πωλούνται σχεδόν σε κάθε λιμάνι στον κόσμο, η παγκόσμια αγορά καυσίμων μπορεί να χωριστεί σε τρεις μεγάλες περιφερειακές αγορές στις οποίες πραγματοποιείται ο κύριος όγκος¹¹ των δραστηριοτήτων ανεφοδιασμού των πλοίων με καύσιμα. Αυτές οι αγορές είναι η Ασία με μεγαλύτερο λιμάνι την Σιγκαπούρη, η Ευρώπη με κυριότερα λιμάνια προμήθειας καυσίμων αυτά των περιοχών του Άμστερνταμ, του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας (τα λιμάνια αυτά αποκαλούνται χάριν συντομίας ARA) και το λιμάνι της Φουτζέιρα στα Αραβικά Εμιράτα στην είσοδο του Περσικού Κόλπου. Άλλες σημαντικές γεωγραφικές αγορές καυσίμων περιλαμβάνουν τη Νέα Υόρκη, τον Κόλπο των Η.Π.Α., τη Γιοκοχάμα και το Αμβούργο.

Η αγορά καυσίμων της Σιγκαπούρης είναι μακράν η μεγαλύτερη αγορά ναυτιλιακών καυσίμων στον κόσμο. Σύμφωνα με τις λιμενικές και ναυτιλιακές αρχές της Σιγκαπούρης (MPA) περίπου 250.000 ποντοπόρα πλοία το χρόνο περνούν από το λιμάνι για ανεφοδιασμό καυσίμων ενώ οι πωλήσεις ναυτιλιακών καυσίμων για το 2018 ήταν περίπου 29.384.700¹² τόνοι με 91 εταιρείες προμήθειας καυσίμων εγκατεστημένες στο λιμάνι. Η ζήτηση για καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο είναι μειωμένη μέχρι στιγμής κυρίως λόγω της μεγάλης απόστασης από τις περιοχές ελέγχου.

¹⁰ *M. Μποτίνη*, Διπλωματική εργασία: Η πετρέλευση των πλοίων και οι νέοι κανονισμοί για τις εκπομπές θείου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ναυτιλιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς, 2010, σελ. 18

¹¹ *A. H. Alizadeh and N. K. Nomikos*, *Shipping Derivatives and Risk Management*, Palgrave Macmillan, 2009, σελ. 339

¹² Βλ.: <https://shipandbunker.com/news/apac/245375-sharp-monthly-drop-but-singapores-overall-bunker-sales-for-2018-stay-in-step-with-2017-graph>

Στην Ευρώπη, τα λιμάνια Άμστερνταμ-Ρότερνταμ-Αμβέρσα (ARA) αποτελούν τη σημαντικότερη περιοχή για τους πλοιοκτήτες – εφοπλιστές σχετικά με τον ανεφοδιασμό των πλοίων τους με καύσιμα. Η καρδιά της περιοχής ARA είναι το λιμάνι του Ρότερνταμ όπου κάθε χρόνο το εμπόριο καυσίμων κυμαίνεται περίπου στα 11 εκατομμύρια τόνους¹³, ενώ στην ευρύτερη περιοχή του ARA παραδίδονται ετησίως 20 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου.

Από το λιμάνι της Φουτζέιρα περνούν 125.000 πλοία ενώ οι πωλήσεις ναυτιλιακών καυσίμων για το 2017 ήταν περίπου 8-9 τόνοι¹⁴ ωστόσο η διαθεσιμότητα του λιμανιού σε καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο είναι αβέβαιη.

α.1. Πρόσωπα που εμπλέκονται στην αγορά καυσίμων και διαβάθμιση της τιμής

Από το προηγούμενο κεφάλαιο γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχει απόκλιση ανάμεσα στις χώρες στις οποίες παράγονται τα ναυτιλιακά καύσιμα και στις χώρες – λιμάνια στις οποίες γίνονται οι περισσότερες συναλλαγές αγοράς και πώλησης καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα στην αγορά προμήθειας καυσίμων υπάρχουν τρία βασικά μέρη. Το πρώτο μέρος είναι ο τελικός αγοραστής και χρήστης των καυσίμων που δεν είναι άλλο από τον πλοιοκτήτη – εφοπλιστή ο οποίος έχει άμεση ανάγκη από καύσιμα, ώστε να μπορέσει να εκτελέσει τους εμπορικούς του σκοπούς. Ο αγοραστής μπορεί να είναι το τμήμα προμήθειας καυσίμων (purchase department) της πλοιοκτήτριας ή της διαχειρίστριας εταιρείας ή της εταιρίας των ναυλωτών ανάλογα με το τύπο ναύλωσης που έχει το πλοίο. Όσο περισσότερα πλοία έχουν οι εταιρείες στη διαχείριση τους είτε είναι πλοιοκτήτες είτε είναι ναυλωτές τόσο περισσότερο όγκο σε καύσιμα θα χρειάζονται με αποτέλεσμα να πετυχαίνουν καλύτερους όρους στις διαπραγματεύσεις και στα συμβόλαια με τους προμηθευτές τους. Οι δύο πλευρές έχουν διαφορετικά κριτήρια στην επιλογή των λιμένων προμήθειας πετρελαίου.

Οι μεν πλοιοκτήτες/διαχειριστές μπορούν να επιλέξουν λιμάνια που έχουν φθηνότερα καύσιμα ή να αποφύγουν ταξίδια αν τα λιμάνια βρίσκονται σε περιοχές ελέγχου εκπομπών θείου γιατί εκεί απαιτούνται ακριβότερα καύσιμα και αυστηρότεροι έλεγχοι. Οι μεν ναυλωτές έχουν υποχρεώσεις προς τους αγοραστές του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο και οι επιλογές τους είναι περισσότερο περιορισμένες.

Η εταιρεία διύλισης πετρελαίου είναι το δεύτερο μέρος της αγοράς καυσίμων (refiner company / physical supplier). Οι εταιρείες διύλισης πετρελαίου αποτελούν μια μεγάλη και εξελεγχόμενη

¹³ βλ: <https://www.portofrotterdam.com/en/shipping/seashipping/other/rotterdam-bunker-port>

¹⁴ Βλ: <https://www.hellenicshippingnews.com/comparison-of-2017-bunker-fuel-demand-data-at-key-marine-hubs/>

βιομηχανία. Αναλαμβάνουν τη μεταφορά του αργού πετρελαίου, αρχικά από τους χώρους εξόρυξης σε εξειδικευμένους τερματικούς σταθμούς στην ακτή μέσω αγωγών (pipelines). Έπειτα, το πετρέλαιο φορτώνεται στα δεξαμενόπλοια των πετρελαϊκών εταιρειών και μεταφέρεται στους αντίστοιχους τερματικούς σταθμούς (oil terminals). Η διαφορά του φυσικού προμηθευτή (physical supplier) από την εταιρεία διύλισης πετρελαίου (refiner) είναι ότι ο πρώτος αγοράζει το πετρέλαιο από την εταιρεία διύλισης και το διατηρεί στις δεξαμενές του προς πώληση στους εμπόρους καυσίμων (bunkers traders), ενώ η εταιρεία διύλισης πετρελαίου μπορεί να λειτουργεί και ως φυσικός προμηθευτής. Για να γίνει κάποιος δεκτός ως φυσικός προμηθευτής πρέπει να έχει ειδική άδεια από το κράτος για να εισάγει και να εμπορεύεται πετρέλαιο και τα προϊόντα του, δεξαμενές διύλισης και συγκέντρωσης του πετρελαίου που ελέγχονται από τις τοπικές αρχές, δικές του λάντζες και φορτηγά για παράδοση του πετρελαίου.

Ανάμεσα στον φυσικό προμηθευτή και στον τελικό αγοραστή – χρήστη των ναυτιλιακών καυσίμων μεσολαβούν οι έμποροι ναυτιλιακών καυσίμων (bunker traders). Οι έμποροι καυσίμων λειτουργούν ως διαμεσολαβητές (intermediaries) ανάμεσα στα δύο άλλα μέρη. Αγοράζουν από τους φυσικούς προμηθευτές και τις εταιρείες διύλισης το πετρέλαιο με σκοπό την πώληση του στους πλοιοκτήτες – εφοπλιστές, οι οποίοι θα κάνουν εν τέλει και χρήση του πετρελαίου. Ο λόγος που δεν προμηθεύουν απευθείας οι ίδιες οι πετρελαϊκές εταιρείες τα πλοία είναι για κάλυψη από επιχειρηματικό κίνδυνο. Προτιμούν να συνεργάζονται με ανεξάρτητες εταιρείες εμπόρους πετρελαίου οι οποίες διαθέτουν ρευστές επιχειρηματικές σχέσεις και όρια πίστωσης προς τους πελάτες τους.

Οι έμποροι καυσίμων παρέχουν κατά κάποιον τρόπο ένα είδος προστασίας στις πετρελαϊκές εταιρείες και τη δυνατότητα να προωθήσουν στην παγκόσμια αγορά τα καύσιμα που παράγουν σε τοπικό επίπεδο. Για να πετύχουν έγκαιρη εξόφληση των τιμολογίων τους, οι έμποροι καυσίμων παρέχουν κίνητρα δίνοντας μεγάλες εκπτώσεις στους πελάτες τους – ναυτιλιακές επιχειρήσεις όταν τα τιμολόγια τους εξοφλούνται νωρίτερα της ημερομηνίας πίστωσης (η οποία συνήθως δίνεται με πίστωση δύο μηνών) ενώ επιβάλλουν επιβαρύνσεις με τόκους μετά το πέρας της ημερομηνίας εξόφλησης. Από αυτή τη διαδικασία επωφελούνται και οι δύο πλευρές.

Γνώρισμα της αγοράς καυσίμων που την χαρακτηρίζει εκτός του πολυεπίδεδου συστήματος ανάμεσα στα περισσότερα πρόσωπα που συμβάλλονται με τελικό αποδέκτη τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή αποτελεί και το γεγονός ότι η τιμή πώλησης των καυσίμων δεν παραμένει σταθερή αλλά κυμαίνεται διαρκώς ακολουθώντας τη πορεία των ναύλων. Αυτό σημαίνει ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων φαίνεται να επηρεάζουν και τις τιμές των καυσίμων. Ο δείκτης BWI (Bunkerworld index) συγκεντρώνει τις τιμές από 50 κεντρικά λιμάνια

ανεφοδιασμού καυσίμων σε όλο τον κόσμο και περιλαμβάνει τους βασικούς τύπους καυσίμων IFO 380, IFO 180, MDO και MGO.

Ανάμεσα στους βασικότερους παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων είναι αφενός η ίδια η τιμή του πετρελαίου. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της τιμής του πετρελαίου είναι αυτοί που επηρεάζουν εν συνεχεία σε μεγάλο βαθμό τις τιμές των παράγωγων προϊόντων του πετρελαίου. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι αλλαγές στα επίπεδα αποθεμάτων σε ναυτιλιακά καύσιμα, όπως τυχόν απότομη μείωση της διαθεσιμότητας καυσίμων που ως αποτέλεσμα έχει την αύξηση της τιμής τους, οι πρακτικές των διυλιστηρίων και το γεγονός ότι δεν είναι ποτέ βέβαιο το πόση ποσότητα ναυτιλιακών καυσίμων θα παράσχουν τα διυλιστήρια, ο διεθνής ανταγωνισμός μεταξύ λιμανιών, όπως π.χ. η πτώση των τιμών στο Ρότερνταμ η οποία θα επηρεάσει τις τιμές στη Σιγκαπούρη, αλλαγές στις εγχώριες αγορές, όπως η πτώχευση ενός προμηθευτή καυσίμων¹⁵ και άλλοι μη αναμενόμενοι παράγοντες, όπως πολιτικά γεγονότα και αναταραχές.

α.2 Οι έμποροι ναυτιλιακών καυσίμων ως μέρος του ναυτιλιακού δικτύου (Maritime Cluster)

Οι έμποροι καυσίμων λειτουργούν ως μεσάζοντες ανάμεσα στους φυσικούς προμηθευτές και τους πλοιοκτήτες – εκμεταλλεζόμενους το πλοίο με σκοπό την αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων από τους πρώτους και την πώληση τους στους δεύτερους. Αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο ότι με τον τρόπο αυτό οι συμβατικοί προμηθευτές (δηλαδή, οι έμποροι καυσίμων) λειτουργούν προφυλάσσοντας τους φυσικούς προμηθευτές καθώς αναλαμβάνουν οι ίδιοι τον ενδεχόμενο κίνδυνο της αφερεγγυότητας των τελικών αγοραστών παρέχοντας ρευστότητα και αγοράζοντας τα ναυτιλιακά καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές. Γίνεται, επομένως άμεσα αντιληπτό το ότι παρά το γεγονός ότι οι προμηθευτές καυσίμων αποτελούν ανεξάρτητες επιχειρήσεις, η λειτουργία και η επαγγελματική τους δραστηριοποίηση βρίσκεται σε στενή συνάφεια με άλλους τομείς της ναυτιλίας, όπως είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα στην παρούσα εργασία η λειτουργία και η δράση των προμηθευτών καυσίμων δεν αντιμετωπίζεται μεμονωμένα αλλά ως μέρος ενός ευρύτερου συνόλου επιχειρήσεων οι οποίες συνεργάζονται μεταξύ τους. Για λόγους πληρότητας της έρευνας αλλά και για να αποδοθεί πλήρως ο τρόπος με τον οποίο αλληλεπιδρούν οικονομικά οι επιχειρήσεις της ναυτιλιακής αγοράς μεταξύ τους, στο σημείο αυτό γίνεται μνεία στα ναυτιλιακά δίκτυα

¹⁵Βλ. O.W. Bunker

(maritime cluster)¹⁶. Κατανοώντας κανείς τη σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική και τον τρόπο με τον οποίο συνεργάζονται οι επιχειρήσεις του ευρύτερου τομέα της ναυτιλίας θα μπορέσει να καταστεί ευκολότερα αντιληπτό στη συνέχεια το μέγεθος του αντικτύπου που είχε η πτώχευση του μεγάλου και διεθνούς ομίλου προμηθευτών καυσίμων, της O.W. Bunker, στην ναυτιλία, τις αναταραχές που προκάλεσε, καθώς και τους δικαστικούς αγώνες και το έννομο συμφέρον των πλευρών που εμπλέχθηκαν στους δικαστικούς αυτούς αγώνες.

Γενικά, ως ναυτιλιακό δίκτυο υπό την ευρεία του όρου έννοια νοείται μια ομάδα εταιρειών, συναφών οικονομικών παραγόντων και ιδρυμάτων με γεωγραφική εγγύτητα, τα οποία έχουν επιτύχει μια τάξη μεγέθους που τους επιτρέπει να διαθέτουν δική τους εξειδικευμένη εμπειρογνωμοσύνη, υπηρεσίες, πόρους, προμηθευτές και δεξιότητες¹⁷. Η χάραξη και η εφαρμογή πολιτικών για τα ναυτιλιακά δίκτυα γίνονται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Στο επίπεδο της ναυτιλίας τα ναυτιλιακά δίκτυα είναι δίκτυα (networks) αλληλοεξαρτώμενων και συνδεδεμένων επιχειρήσεων. Το χαρακτηριστικό γνώρισμα των ναυτιλιακών δικτύων που τα διακρίνει από άλλες κατηγορίες δικτύων είναι ο βαθμός που οι επιχειρήσεις συνδέονται μεταξύ τους και εξαρτώνται η μία από την άλλη. Οι δεσμοί οι οποίοι συνδέουν τα μέλη των ναυτιλιακών μεταξύ τους¹⁸ είναι τόσο κοινωνικοί όσο και οικονομικοί.

Τα ναυτιλιακά δίκτυα αποτελούν μια λειτουργική οντότητα στην οποία ανήκουν διάφορες βιομηχανίες, όπως η ναυτιλία με την έννοια των επιχειρήσεων μεταφοράς φορτίου, οι ναυτιλιακές βιομηχανίες και οι λιμενικές επιχειρήσεις. Όλες αυτές οι επιχειρήσεις βρίσκονται σε στενή αλληλεπίδραση μεταξύ τους όχι μόνο άμεσα αλλά και μέσω των δικτύων τους. Ο πυρήνας του ναυτιλιακού δικτύου αποτελείται από εταιρείες που παράγουν βασικά προϊόντα, τα πλοία, τα ναυπηγεία και τις υπηρεσίες που παρέχουν οι θαλάσσιοι μεταφορείς.

Ναυτιλιακές εταιρείες, λιμάνια και τα ναυπηγεία αποτελούν ένα πολύπλοκο και ποικίλο δίκτυο μαζί με τους εργολάβους, τους υπεργολάβους και τους συνεργαζόμενους με αυτά φορείς.

¹⁶Βλ. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών - Προς τη δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών (clusters) παγκοσμίου κύρους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 5.11.2008

Διαθέσιμη στην ιστοσελίδα: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-EL/TXT/?uri=CELEX:52014XC0627\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-EL/TXT/?uri=CELEX:52014XC0627(01)&from=EN)

¹⁷ Βλ. το συνοδευτικό έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «the concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: Main statistical results and lessons learned», SEC(2008)2637

¹⁸ Βλ. «Mapping of the successful maritime clusters in international level» διαθέσιμο στο: http://www.medmaritimeprojects.eu/download/ProjectCorinthos/D.2.1.2.B_Mapping%20Successful%20Maritime%20Clusters.pdf

Μερικές εταιρείες μέλη του ναυτιλιακού δικτύου παρέχουν υπηρεσίες τεχνολογικής έρευνας στις υπόλοιπες εταιρείες του δικτύου, άλλες εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες υποστήριξης και παροχής αγαθών στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ο εφοδιασμός και η προμήθεια των πλοίων με τα απαραίτητα για το ταξίδι εφόδια. Στις εταιρείες αυτές ανήκουν και οι εταιρείες προμήθειας ναυτιλιακών καυσίμων οι οποίες αναλαμβάνουν τον εξοπλισμό των πλοίων με καύσιμα. Μέλη των ναυτιλιακών δικτύων αποτελούν το δίχως άλλο οι πάροχοι διάφορων ειδικών υπηρεσιών, όπως οι σωστικές υπηρεσίες και οι νηογνώμονες, ενώ η εκπαίδευση, η έρευνα, η χρηματοδότηση¹⁹ συνιστούν με τη σειρά τους σημαντικούς πυλώνες των ναυτιλιακών δικτύων.

Τελικός σκοπός των ναυτιλιακών δικτύων είναι η παροχή ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ περισσότερων επιχειρήσεων και η επίτευξη από κοινού των στόχων τους. Στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας οι επιχειρήσεις αποκομίζουν πολλά οφέλη, όπως μείωση του μέσου κόστους παραγωγής προϊόντων ή παροχής υπηρεσιών, ευκολότερη εύρεση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στην παραγωγική διαδικασία²⁰. Κατά τον τρόπο αυτόν ανταλλάσσονται διαρκώς οι γνώσεις και οι εμπειρίες (knowhow) ανάμεσα στις επιχειρήσεις που συνεργάζονται και κατά τον τρόπο αυτόν επέρχεται η διαρκής ανάπτυξη και εξέλιξη του κλάδου της ναυτιλίας.

β. Ανακύπτοντα νομικά ζητήματα. Το παράδειγμα της πτώχευσης O.W. Bunker

Από την σύντομη ανάλυση της αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων που προηγήθηκε συνάγονται αμέσως δύο συμπεράσματα. Το πρώτο έχει να κάνει με τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα και με το γεγονός ότι, προκειμένου να φτάσει το προϊόν στον τελικό αγοραστή, δηλαδή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, μεσολαβούν αρκετά στάδια και αρκετά πρόσωπα συναλλάσσονται μεταξύ τους. Το δεύτερο έχει να κάνει με τη φύση της αγοράς καυσίμων ως δικτύου ή πιο συγκεκριμένα ως ναυτιλιακού δικτύου. Τα μέρη που εμπλέκονται στην αγορά καυσίμων τις περισσότερες φορές γνωρίζονται μεταξύ τους έχοντας χρόνια συνεργασίας. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι σημαντικό στοιχείο στις συναλλαγές όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων είναι και η εμπιστοσύνη που έχει το ένα μέρος στο άλλο ότι θα είναι φερέγγυο και ότι θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Η εμπιστοσύνη μεταξύ των συμβαλλομένων μερών είναι εξαιρετικά σημαντική, επειδή όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια, η πώληση των καυσίμων από τους

¹⁹ R. Viederyte, Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development, 1st World Congress of Administrative & Political Sciences, 2012, σελ. 2

²⁰ B. Αύδικος, I. Φάλλας και Α. Χάρδας, Συνεργατικοί σχηματισμοί και αστική ανάπτυξη: η περίπτωση της Αθήνας, ΙΜΕ ΓΣΕΒΕ.Ε., Αθήνα, 2015, σελ. 15

φυσικούς προμηθευτές στις εταιρείας προμήθειας καυσίμων και από τις εταιρείας προμήθειας καυσίμων στους πλοιοκτήτριες – εφοπλιστές γίνεται και στις δύο περιπτώσεις με πίστωση του τιμήματος²¹. Ο φυσικός προμηθευτής στην πρώτη περίπτωση και η εταιρεία προμήθειας καυσίμων στην δεύτερη περίπτωση δανείζει στην ουσία τον αντισυμβαλλόμενο του παρέχοντας ένα χρονικό περιθώριο συνήθως δύο μηνών, για να του αποπληρώσει το τίμημα των καυσίμων. Εξασφάλιση για την πώληση των καυσίμων ο φυσικός προμηθευτής και η εταιρεία προμήθειας καυσίμων δεν λαμβάνουν από τον αντισυμβαλλόμενο τους. Η μόνη εξασφάλιση στην οποία βασίζονται είναι η εμπιστοσύνη τους στον άλλο μέρος με το οποίο συμβάλλονται για μεγάλο χρονικό διάστημα ότι θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του απέναντι τους.

Επομένως, το όλο σύστημα της προμήθειας καυσίμων στηρίζεται στην εμπιστοσύνη μεταξύ των μερών αλλά και στο συγχρονισμό όλων των συμβαλλομένων, ώστε να γίνονται οι πληρωμές μέσα στα προβλεπόμενα από τις συμβάσεις χρονικά όρια. Κάποιος θα μπορούσε να αναρωτηθεί τις συνέπειες που θα επέφερε μία μεταβολή στο όλο σύστημα και το πως θα τάρασσε την συνεργασία και τις έννομες σχέσεις μεταξύ των μερών. Μία τέτοια μεταβολή επήλθε, όταν στις 7 Νοεμβρίου του 2014²², η εταιρεία O.W. Bunker A/S, μητρική εταιρεία ενός παγκόσμιου δικτύου προμηθευτών καυσίμων και φυσικών προμηθευτών κατέθεσε αίτηση για πτώχευση στην Δανία.

Η O.W.Bunker & Trading A / S ιδρύθηκε στη Δανία το 1980. Υπήρξε ο μεγαλύτερος στον κόσμο προμηθευτής καυσίμων κατά το χρονικό σημείο της κατάρρευσης της, στις 7 Νοεμβρίου 2014. Στην ακμή της, διέθετε επιχειρήσεις σε 29 χώρες και ήλεγχε περίπου το 7% του παγκόσμιου εμπορίου καυσίμων²³. Σε μία αγορά η οποία είναι γεμάτη από «μικρά και μικροσκοπικά μαγαζιά²⁴» το προβάδισμα της O.W. Bunker έγκειται στο γεγονός ότι ήταν πολύ

²¹ M. Davies, A comparative analysis of national responses to the OW Bunker collapse, CMI Convention, Genova, December 2017, σελ. 2 επ.

Διαθέσιμο εδώ: <http://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Session2-Davies-AcomparativeanalysisofnationalresponsestotheOWBunkercollapse.pdf>

²² The collapse of OW Bunker group and the international tail of maritime litigation regarding the supply of bunkers, the American club, Οκτώβριος 2015

Διαθέσιμο εδώ: https://www.americanclub.com/files/files/OW_bankruptcy.pdf
OW Bunker: How one of the world's largest marine fuel providers went from IPO to bankruptcy, Ship and Bunker (7 Ιανουαρίου 2015), διαθέσιμο εδώ: https://shipandbunker.com/news/features/industryinsight/649431-ow-bunker-how-one-of-the-worlds-largest-marine-fuel-traders-went-from-ipo-tobankruptcy-part-1-founding-to-ipo-club.com/files/files/OW_bankruptcy.pdf

²³ OW Bunker: How one of the world's largest marine fuel providers went from IPO to bankruptcy, Ship and Bunker (7 Ιανουαρίου 2015), διαθέσιμο εδώ: <https://shipandbunker.com/news/features/industryinsight/649431-ow-bunker-how-one-of-the-worlds-largest-marine-fuel-traders-went-from-ipo-tobankruptcy-part-1-founding-to-ipo>.

²⁴ Ο.π.

μεγάλη σαν εταιρεία και κατείχε τεράστιο μερίδιο αγοράς. Κατά τον τρόπο αυτό παρείχε αξιοπιστία, καθώς όλοι θεωρούσαν ότι κατατάσσεται στις εταιρείες που είναι «*too big to fail*».

Λόγω του μεγέθους της αλλά και των κερδών τα οποία εισέπραττε η O.W. Bunker αποφάσισε να ακολουθήσει μία τακτική την οποία οι περισσότεροι προμηθευτές καυσίμων απέφευγαν. Στις 14 Μαρτίου του 2014 εισήχθη στο NASDAQ OMX Copenhagen χρηματιστήριο. Στις 28 Μαρτίου 20.000 νέοι μέτοχοι αγόρασαν μετοχές της εταιρείας. Για τους επόμενους μήνες και έως τον Οκτώβριο του 2014 τα πράγματα κυλούσαν ομαλά για την O.W. Bunker και τους μετόχους της. Στις 7 Οκτωβρίου του 2014 η εταιρεία κυκλοφόρησε μία ανακοίνωση για «μη πραγματοποιηθείσα λογιστική ζημία (unrealized accounting loss) ύψους 22 εκατομμυρίων USD. Περισσότερες λεπτομέρειες για τα αίτια της ζημίας δεν δόθηκαν, όταν ξαφνικά στις 5 Νοεμβρίου του 2014 αναστάλθηκε η αγορά και η πώληση των μετοχών της O.W. από το χρηματιστήριο του NASDAQ. Την ίδια ημέρα η O.W. ανακοίνωσε ζημία ύψους 275 εκατομμυρίων USD.

Η κατάρρευση της εταιρείας ήταν γρήγορη και δύο γεγονότα βρίσκονταν πίσω από αυτήν. Το πρώτο ήταν το σκάνδαλο με την θυγατρική της O.W. στην Σιγκαπούρη, την εταιρεία Dynamic Oil Trading η οποία αποτελούσε και αυτή εταιρεία προμήθειας καυσίμων. Σε έρευνες που ακολούθησαν αποδείχθηκε ότι η Dynamic Oil πωλούσε καύσιμα στην εταιρεία Tank Oil και στη συνέχεια τα επαναγόραζε σε χαμηλότερη τιμή από ότι τα είχε πωλήσει. Στην πραγματικότητα αποκαλύφθηκε ότι η Tank Oil παραβίαζε κατά εξακολούθηση τους όρους πίστωσης της και ότι δεν αποπλήρωνε το τίμημα για την αγορά των καυσίμων με τα οποία προμηθευόταν. Μάλιστα, ο Γενικός Διευθυντής της DOT Lars Moller και ο σύμβουλος οικονομικών Kimmie Goh αποδείχθηκε ότι γνώριζαν για των παραβιάσεων των όρων των συμβάσεων από την Tank Oil²⁵. Το άλλο γεγονός αφορά μία *απώλεια διαχείρισης κινδύνου* (risk management loss) η οποία δεν είχε υπολογιστεί τον Οκτώβριο του 2014 και ανερχόταν σε 150 εκατομμύρια USD. Στις 7 Νοεμβρίου η μητρική εταιρεία O.W. Bunker A/S κατέθεσε αίτηση για πτώχευση στην Δανία.

Η ταχεία και ξαφνική οικονομική κατάρρευση της O.W.B προκάλεσε αναταραχή στην αγορά καυσίμων. Ξαφνικά βρέθηκαν εκατομμύρια απαιτήσεις από φυσικούς προμηθευτές οι οποίες δεν είχαν πληρωθεί από την O.W.B κατά τη στιγμή της κήρυξης πτώχευσης στον αέρα. Η

²⁵ Tankoil / Dynamic Oil Trading Relationship Examined: Ex-Singapore Top 10 BunkerSupplier Owed DOT \$156 Million at Time of Bankruptcy, Ship and Bunker (4 Ιανουαρίου 2016), διαθέσιμο εδώ: <https://shipandbunker.com/news/features/industry-insight/793740-tankoil-dynamic-oil-trading-relationship-examined-ex-singapore-top-10-bunker-supplier-owed-dot-156-million-at-time-of-bankruptcy>

εμπιστοσύνη που χαρακτήριζε την σχέση μεταξύ των δύο μερών αναταράχθηκε και οδήγησε σε δικαστικές διαμάχες σε δικαιοδοσίες σε όλο τον κόσμο²⁶.

Το βασικό σχήμα των συναλλασσομένων και εμπλεκομένων στην διαδικασία προμήθειας καυσίμων έχει αναλυθεί και πιο πάνω και είναι σχετικά απλό. Ωστόσο, οδήγησε σε ένα μεγάλο αριθμό απαιτητικών νομικών ζητημάτων. Οι πλοιοκτήτες (μερικές φορές χρονοναυλωτές του πλοίου) αγόραζαν καύσιμα για τα πλοία τους από μια εταιρεία του ομίλου της O.W., η οποία στην συνέχεια αγόραζε τα καύσιμα από μία άλλη εταιρεία η οποία αναλάμβανε να πραγματοποιήσει τη φυσική προμήθεια των δεξαμενών στην πλοίο. Η εταιρεία που πραγματοποιούσε την φυσική προμήθεια των καυσίμων απαιτούσε συνήθως από τον πλοίαρχο του πλοίου να υπογράψει ένα δελτίο παράδοσης καυσίμων τη στιγμή που η παράδοση ολοκληρωνόταν.

Ο φυσικός προμηθευτής δεξαμενών παρείχε συνήθως πίστωση στην εταιρεία προμήθειας καυσίμων για την αγορά των καυσίμων με την πεποίθηση ότι θα πληρωθεί από την OWB, ή ότι θα μπορέσει τελικά να ζητήσει αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη που αγόρασε τα ναυτιλιακά καύσιμα. Όταν, όμως, κατέρρευσε η OWB, ανέκυψε το νομικό ερώτημα του ποιος έπρεπε να πληρωθεί για τα καύσιμα που παρέχονται με πίστωση. Είναι ο φυσικός προμηθευτής ή OWB, η οποία εκχώρησε τις απαιτήσεις της προς την ING Bank με σκοπό να δανειοδοτηθεί από αυτήν; Επίσης σημαντικό είναι και το ερώτημα του ποιον πρέπει να πληρώσει ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου.

Με την παρούσα εργασία επιχειρείται ο σχολιασμός των απαντήσεων που έχουν δοθεί από την νομολογία στα ερωτήματα αυτά και η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το ποια είναι η τάση που επικρατεί όσον αφορά τα ζητήματα προμήθειας καυσίμων.

B. Αντικείμενο, μεθοδολογία και διάρθρωση

A. Αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας με τίτλο «Η ευθύνη από προμήθεια καυσίμων (συμπεριλαμβανομένης της πτώχευσης του προμηθευτή)» είναι τα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν από την δραστηριότητα των εμπόρων καυσίμων (traders). Πιο συγκεκριμένα,

²⁶ OW Bunker files for bankruptcy, *gCaptain* (7 Νοεμβρίου 2014), διαθέσιμο εδώ <http://gcaptain.com/owbunker-files-bankruptcy/>

ενδιαφέρει η συγκριτική επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου και κυρίως της νομολογίας ανά τον κόσμο (Η.Π.Α., ΕΕ, Ασία) σχετικά με ζητήματα που αφορούν την ευθύνη του εμπόρου καυσίμων η οποία ανακύπτει από τις συμβάσεις πώλησης καυσίμων. Με τον όρο «ευθύνη» από την προμήθεια καυσίμων εννοείται η αστική ευθύνη, η ευθύνη δηλαδή του υπαίτιου μέρους να αποζημιώσει τον ζημιωθέντα. Δεν θα εξεταστεί η ενδεχόμενη ευθύνη της εταιρείας προμήθειας καυσίμων προς αποζημίωση των επενδυτών της εταιρείας εξαιτίας της ζημίας που υπέστησαν στο χρηματιστήριο, εξαιτίας της απότομης πτώσης της αξίας των μετοχών της εταιρείας. Ούτε εξετάζεται η τυχόν ποινική ευθύνη της εταιρείας προμήθειας καυσίμων λόγω της διάπραξης οικονομικών εγκλημάτων, όπως π.χ. απάτης²⁷. Επίσης, δεν αποτελεί αντικείμενο της εργασίας αυτής η ευθύνη του εμπόρου ή του φυσικού προμηθευτή καυσίμων από μόλυνση του περιβάλλοντος λόγω της διαρροής ναυτιλιακών καυσίμων, όπως αυτή ρυθμίζεται από διεθνείς συμβάσεις²⁸.

Επίσης, οι όροι «συμβατικός προμηθευτής καυσίμων» και «έμπορος καυσίμων» έχουν το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο και αναφέρονται στους traders, στις εταιρείες που, όπως η O.W. Bunker, διαμεσολαβούν μεταξύ των φυσικών προμηθευτών καυσίμων και των τελικών αγοραστών, προκειμένου να αγοράσουν από τους πρώτους καύσιμα και να εφοδιάσουν με αυτά τους τελευταίους. Το περιεχόμενο του όρου «φυσικός προμηθευτής» (supplier) είναι το ίδιο με αυτό που περιγράφεται σε άλλο σημείο της εισαγωγής²⁹.

Όσον αφορά το σκέλος της διασυνοριακής πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων η μελέτη εστιάζει στο νομοθετικό καθεστώς το οποίο διέπει τη διασυνοριακή πτώχευση του προμηθευτή τόσο σε διεθνές επίπεδο (Πρότυπος νόμος της Uncitral) και όσο και στο ενωσιακό επίπεδο (Κανονισμός 848/2015). Η διασυνοριακή πτώχευση των ναυτιλιακών εταιρειών δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Οιαδήποτε αναφορά γίνεται σε αυτήν αποσκοπεί αποκλειστικά και μόνον στο να αναδείξει τις ιδιαιτερότητες της διασυνοριακής πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων και μόνον.

B. Μεθοδολογία

²⁷ Α. Αθανασίου, Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2015, σελ. 11

²⁸ Ενδεικτικά, αναφέρεται η Civil Liability Convention 1992/2000 και η Bunker Convention του 2001

²⁹ Βλ. ανωτέρω σελ. 12 επ.

Τα βασικά ερωτήματα που προκύπτουν με μία πρώτη ανάγνωση του τίτλου της εργασίας είναι το σε τι συνίσταται η ευθύνη του προμηθευτή καυσίμων, έναντι ποιου και για ποιο λόγο. Πέραν των προφανών αυτών, όμως, ερωτημάτων χρήζει διευκρινίσεως και το γιατί να είναι τόσο σημαντική η ευθύνη και η πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων, ώστε να καθίσταται αναγκαία η παρούσα έρευνα επί του ζητήματος αυτού.

Όσον αφορά την ευθύνη από την προμήθεια καυσίμων, με την φράση αυτή δεν αναφερόμαστε περιοριστικά στην έννοια της ευθύνης, όπως είναι αυτή γνωστή από το αστικό δίκαιο κατά το άρθρο 287 ΑΚ. Με τον τρόπο αυτό περιγράφεται το σύνολο των νομικών ζητημάτων που ανέκυψε λόγω της κατάρρευσης του μεγαλύτερου έως το 2014 ομίλου προμήθειας καυσίμων, της O.W.Bunker. Ως έχει ήδη αναφερθεί η κατάρρευση του εν λόγω ομίλου είχε ως συνέπεια την διατάραξη των σχέσεων μεταξύ των λοιπών κρίκων του ναυτιλιακού δικτύου οι οποίοι συνδέονταν άμεσα με τους προμηθευτές καυσίμων με μακροχρόνιες πιστώσεις και σχέσεις συνεργασίας. Ερωτήματα, όπως: σε ποιον έπρεπε να καταβληθούν τυχόν οφειλές από προμήθειες καυσίμων, αν υπήρχε κίνδυνος για κατάσχεση πλοίων και πως έπρεπε να αντιμετωπισθεί, πως μπορεί να προστατευθεί ο πλοιοκτήτης για οφειλές από παραγγελίες του πλοιοκτήτη του ναυλωτή κ.α., είναι μερικά από τα πολλά που ανέκυψαν και απασχόλησαν την νομολογία δικαστηρίων ανά τον κόσμο.

Για να καταστεί ευχερέστερη η μελέτη και η ανάλυση των παραπάνω ερωτημάτων, τα νομικά ζητήματα που απασχολούν την παρούσα εργασία χωρίστηκαν σε τρία μέρη-άξονες τα οποία συνδέονται μεταξύ τους και κατά μία έννοια αποτελούν συνέχεια το ένα μέρος του άλλου. Στο πρώτο μέρος περιλαμβάνονται και αναλύονται όλα τα ερωτήματα που έχουν σχέση με τις συμβατικές σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των μερών που εμπλέκονται στην αλυσίδα της προμήθειας των καυσίμων. Κυρίως, εξετάζεται ποιοι είναι οι συμβαλλόμενοι κατά την κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας καυσίμων, με ποιο τρόπο καταρτίζεται η εν λόγω σύμβαση και ποια τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών. Στην συνέχεια σε ένα δεύτερο μέρος εξετάζονται τα ζητήματα που αφορούν το εάν και με ποιο τρόπο το κάθε ένα από τα συμβαλλόμενα και μη μέρη μπορεί να στραφεί κατά του άλλου, προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του. Τέλος, στο τελευταίο μέρος εξετάζονται τα ερωτήματα που ανέκυψαν από τη διασυνοριακή πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων.

Σε κάθε ένα από τα τρία μέρη, προκειμένου να δοθεί απάντηση στα σχετικά ερωτήματα, προηγείται μία επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου και εν συνεχεία ακολουθεί ανάλυση και σχολιασμός των σχετικών με τα ζητήματα δικαστικών αποφάσεων. Ο σχολιασμός των

αποφάσεων λειτουργεί ως υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στον κανόνα δικαίου και εξυπηρετεί τον σκοπό της εξαγωγής συμπερασμάτων και απαντήσεων.

Γ. Διάρθρωση

Η παρούσα εργασία δομείται σε τρία μέρη, το κάθε μέρος αποτελείται από δύο κεφάλαια και το κάθε κεφάλαιο από δύο υποκεφάλαια αντίστοιχα. Ειδικότερα:

Μέρος Α- Κεφάλαιο 1.1: γίνεται αναφορά στο υποκείμενο της παρούσας μελέτης το οποίο είναι ο έμπορος καυσίμων. Επειδή ο έμπορος καυσίμων λειτουργεί ως διαμεσολαβητής μεταξύ των φυσικών προμηθευτών και των τελικών αγοραστών των ναυτιλιακών καυσίμων, γίνεται διάκριση ανάμεσα σε αυτόν και στον μεσίτη καυσίμων ο οποίος επίσης λειτουργεί ως διαμεσολαβητής αλλά με διαφορετικό τρόπο και χωρίς να αναλαμβάνει εμπορικό κίνδυνο. Εξετάζονται οι έννομες σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ εμπόρου και φυσικού προμηθευτή καυσίμων. Εν συνεχεία ερευνάται ο νομικός χαρακτηρισμός του προμηθευτή καυσίμων με βάση το ελληνικό δίκαιο.

Κεφάλαιο 1.2.: αναλύεται το περιεχόμενο της σύμβασης προμήθειας καυσίμων, οι βασικοί όροι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών. Εν συνεχεία, εξετάζεται το ζήτημα της έννομης φύσης της σύμβασης προμήθειας καυσίμων το οποίο έχει απασχολήσει τα δικαστήρια σε διεθνές επίπεδο (σύμβαση πώλησης ή σύμβαση αντιπροσωπείας).

Μέρος Β- Κεφάλαιο 2.1.: σκιαγραφείται η θέση του φυσικού προμηθευτή και του εμπόρου ναυτιλιακών καυσίμων μετά την κήρυξη σε πτώχευση του τελευταίου και αναζητούνται οι τρόποι με βάση τους οποίους θα μπορούσε ο φυσικός προμηθευτής να στραφεί κατά των πλοίων τα οποία προμήθευσε με καύσιμα και να εξασφαλίσει την ικανοποίηση των απαιτήσεων του από την προμήθεια καυσίμων.

Κεφάλαιο 2.2.: αναλύεται η θέση της πλοιοκτησίας και τα μέσα τα οποία διαθέτει, προκειμένου να προστατευθεί από τον κίνδυνο της διπλής καταβολής αφενός και από τον κίνδυνο της δέσμευσης του πλοίου μέσω της συμπεριφοράς του ναυλωτή αφετέρου.

Μέρος Γ- Κεφάλαιο 3.1.: γίνεται αναφορά στο νομικό καθεστώς που διέπει τη διασυνοριακή πτώχευση σε διεθνές και σε ενωσιακό επίπεδο. Εν συνεχεία εξετάζεται η ιδιαιτερότητα της

εταιρείας προμήθειας καυσίμων, όσον αφορά τη διαδικασία της διασυνοριακής της πτώχευσης, σε σύγκριση με το καθεστώς των ναυτιλιακών εταιρειών.

Κεφάλαιο 3.2.: αναζητείται το ΚΚΣ του ομίλου προμήθειας καυσίμων και έπειτα παρατίθενται περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των διατάξεων της διασυνοριακής πτώχευσης και θεσμών του ναυτικού δικαίου.

Τέλος, ακολουθεί μία συνολική επισκόπηση της εργασίας και εξάγονται συνοπτικά συμπεράσματα από την παρούσα μελέτη.

Μέρος Α: Η σύμβαση της προμήθειας καυσίμων

1.1. Ο ρόλος των διαμεσολαβητών καυσίμων

Ο διαμεσολαβητής καυσίμων (intermediary) αποτελεί την κεντρική έννοια του μέρους αυτού της εργασίας. Όπως εκτέθηκε στην εισαγωγή, η αγορά ναυτιλιακών καυσίμων είναι ιδιαίτερη και χαρακτηρίζεται από έντονες αλλαγές και διακυμάνσεις, γεγονός που οφείλεται κυρίως στο ότι οι τιμές των καυσίμων καθορίζονται και εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την τιμή του αργού πετρελαίου (crude).

Η μεταβολή βέβαια της τιμής του πετρελαίου δεν είναι ο μοναδικός παράγοντας ο οποίος επηρεάζει την τιμή των καυσίμων και εν γένει την αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων. Σχετικά πρόσφατο παράδειγμα που περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο αλλάζουν οι συνθήκες στην εν λόγω αγορά αποτελεί ο νέος κανονισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (UN IMO) αναφορικά με το ανώτατο όριο περιεκτικότητας 0,5 σε θείο (sox) που οφείλουν να έχουν τα ναυτιλιακά καύσιμα, από την 1^η Ιανουαρίου 2020³⁰. Τα πλοία εναλλακτικά θα μπορούν να καίνε το υβριδικό καύσιμο 0,5% S. Προς το παρόν, όμως, υπάρχει μεγάλη αβεβαιότητα ως προς τη διαθεσιμότητα του συγκεκριμένου προϊόντος και το ύψος της τιμής διάθεσης του.

Η νέα νομοθεσία σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο έχει μεγάλο αντίκτυπο στην οργάνωση και τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες αναζητούν τις καλύτερες και οικονομικά πιο συμφέρουσες γι αυτές επιλογές σχετικά με την προμήθεια των πλοίων τους με καύσιμα. Σημειώνουμε στο σημείο αυτό ότι ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα, ώστε να είναι αυτό κατάλληλο να εκτελέσει το ταξίδι του, αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος από του κόστος λειτουργίας του πλοίου³¹.

Στο σημείο αυτό εισάγουμε άλλον ένα παράγοντα ο οποίος για την πληρότητα της εργασίας πρέπει να αναφερθεί. Επισημαίνουμε ότι ανεξάρτητα από τις μεταβολές οι οποίες επέρχονται στην αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων και τις νέες συνθήκες που διαρκώς δημιουργούνται σε αυτήν, από εμπορική σκοπιά τα πλοία και ειδικά όσα εκτελούν διεθνείς διαδρομές και δρομολόγια κινούνται εντός πολύ στενών χρονοδιαγραμμάτων. Ο κίνδυνος χρονοτριβής και καθυστέρησης του πλοίου με συνέπεια την μη ανταπόκριση του στο χρονοδιάγραμμα είναι

³⁰ Η Ε.Ε. υποστηρίζει την απόφαση του UN IMO για τα νέα όρια θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα, διαθέσιμο εδώ: <https://www.metaforespess.gr/naftilia>

³¹ *Ε. Νοτιά*, ο.π.

ιδιαίτερα σημαντικός. Κάθε ημέρα που το πλοίο καθυστερεί να φτάσει στον προορισμό του ή να αποπλεύσει από αυτόν και να αρχίσει να πλέει προς τον επόμενο προορισμό του καθίσταται υπερήμερο ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων απέναντι στους αντισυμβαλλόμενους μη εισπράττοντας παράλληλα ναύλο για τις ημέρες κατά τις οποίες δεν αξιοποιείται εμπορικά.

Οι λόγοι για τους οποίους μπορεί το πλοίο να κωλυσιεργήσει και να μην ανταποκριθεί στο χρονοδιάγραμμα το οποίο του έχει τεθεί είναι αρκετοί. Επισημαίνονται ενδεικτικά μεταβολές στα δικαιολογητικά έγγραφα που απαιτούνται από λιμάνι σε λιμάνι για την είσοδο του πλοίου σε αυτό, μετατροπή συναλλάγματος και τυχόν γλωσσικά εμπόδια.³² Δεδομένου ότι οι συνθήκες σε κάθε λιμάνι και η αγορά είναι διαφορετικές και έχοντας υπόψη ότι το χρονικό περιθώριο εντός του οποίου το πλοίο πρέπει να αποβιβάσει το φορτίο το οποίο μεταφέρει και να ετοιμαστεί και εφοδιαστεί για το επόμενο ταξίδι είναι ιδιαίτερα στενό και πειστικό γίνεται άμεσα αντιληπτό ότι ο πλοιοκτήτης ή ο εκάστοτε εφοπλιστής δεν έχουν τον χρόνο αλλά ούτε και τις γνώσεις για να σταθμίσουν το ποιος είναι ο καταλληλότερος τρόπος, για να εφοδιάσουν το πλοίο τους με καύσιμα τη στιγμή που βρίσκονται στα μέσα του ταξιδιού και έχουν προσέλθει σε ένα λιμάνι του οποίου την αγορά δεν γνωρίζουν καλά.

Στο σημείο αυτό υπεισέρχονται οι διαμεσολαβητές οι οποίοι αναλαμβάνουν έναν επικουρικό αλλά ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για την λειτουργία των μεταφορέων φορτίου³³. Οι διαμεσολαβητές θεωρούνται στην αγορά καυσίμων ως «τοπικοί εμπειρογνώμονες» οι οποίοι γνωρίζουν αφενός την εκάστοτε τοπική αγορά πολύ καλά, αφετέρου αξιοποιούν τις γνώσεις τους, τυχόν τεχνολογία μέσα και εφόδια που διαθέτουν και έρχονται σε συνεννόηση με άλλα πρόσωπα περαιτέρω, ώστε να προτείνουν στον πλοιοκτήτη τον πιο αξιόπιστο, αποτελεσματικό, ασφαλή και οικονομικό τοπικό προμηθευτή καυσίμων σε κάθε λιμάνι. Εξασφαλίζουν έτσι ότι το πλοίο θα βρίσκεται σε συνεχή κίνηση και δεν θα καθυστερεί περισσότερο από ότι χρειάζεται, προκειμένου να εφοδιαστεί με καύσιμα στο εκάστοτε λιμάνι.

Όσον αφορά την έννοια του διαμεσολαβητή καυσίμων (bunker intermediary) σημειώνεται ότι με βάση το ελληνικό δίκαιο δεν υπάρχει κάποιος ορισμός όσον αφορά την πράξη αυτή, καθώς επίσης ούτε στο παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL. Μέσα από την πρακτική, όμως, παρατηρούνται δύο κυρίως τύποι διαμεσολαβητών. Ο πρώτος τύπος είναι αυτός του μεσίτη (broker) και ο δεύτερος τύπος είναι αυτός του προμηθευτή (trader). Οι δύο αυτοί τύποι διαμεσολαβητών μεσολαβούν ο καθένας με τον δικό του τρόπο ανάμεσα στα φυσικούς

³² C. E. Staurulakis, Bunker Intermediaries and their Rights to a Maritime Lien Under CIMLA, American Bar Association Admiralty and Maritime Law Committee Newsletter, Fall 2017, σελ. 13

³³ C. E. Staurulakis, ο.π. σελ. 13

προμηθευτές καυσίμων και στους τελικούς αγοραστές και παρέχουν τις εξειδικευμένες γνώσεις και τις υπηρεσίες τους στο κοινό προκειμένου να μειωθεί η ασυμμετρία πληροφόρησης που επικρατεί ως προς την τιμή και τις συνθήκες εν γένει που επικρατούν στην αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων.

1.1.α. Σύγκριση των πράξεων της προμήθειας και της μεσιτείας καυσίμων

Ο μεσίτης καυσίμων και ο έμπορος³⁴ καυσίμων αποτελούν τους δύο τύπους με τους οποίους παρουσιάζεται συνήθως το φαινόμενο της διαμεσολάβησης στην αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω νομοθετικός ορισμός δεν υπάρχει ούτε σε εθνικό επίπεδο ή επίπεδο διεθνών συμβάσεων.

Επίσης, τονίζεται ότι η διάκριση μεταξύ των δύο μορφωμάτων δεν είναι πάντοτε απόλυτα ακριβής ή βέβαιη. Αυτό γιατί στην πράξη έχει παρατηρηθεί αρκετές φορές εταιρείες – νομικά πρόσωπα τα οποία δραστηριοποιούνται στην αγορά καυσίμων άλλες φορές να εμφανίζονται στις συναλλαγές ως μεσίτες καυσίμων και άλλες φορές ως έμποροι καυσίμων³⁵. Ο τρόπος αυτός λειτουργίας των επιχειρήσεων του κλάδου των ναυτιλιακών καυσίμων δημιουργεί σύγχυση στους αγοραστές καυσίμων οι οποίοι αγώντας προφανώς τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά αλλά και τον τρόπο που λειτουργεί η αλυσίδα της προμήθειας καυσίμων, δεν είναι σε θέση να κατανοήσουν ποιο είναι το είδος του αντισυμβαλλόμενου που έχουν απέναντι τους και ως εκ τούτου τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

Κατ' αρχάς ως μεσίτης καυσίμων (bunkers broker) ορίζεται το πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, το οποίο μεσολαβεί μεταξύ του προμηθευτή καυσίμων (φυσικού ή συμβατικού) και του αγοραστή καυσίμων με σκοπό να διαπραγματευτεί εκ μέρους του προμηθευτή και στο όνομα του προμηθευτή συνήθως την πώληση των καυσίμων. Ο μεσίτης αμείβεται εισπράττοντας την προμήθεια του κατόπιν της κατάρτισης της οριστικής σύμβασης πώλησης ναυτιλιακών καυσίμων μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του αγοραστή των καυσίμων. Στον αντίποδα ο προμηθευτής καυσίμων (trader) λειτουργεί και αυτός ως μεσολαβητής μεταξύ φυσικού προμηθευτή και τελικού αγοραστή αλλά εκκινώντας από διαφορετική αφετηρία. Πρόκειται για έναν επιχειρηματία ο οποίος αγοράζει ο ίδιος στο όνομα του και για λογαριασμό του καύσιμα.

³⁴ Στο σημείο αυτό με τον όρο «προμηθευτής» εννοείται ο συμβατικός προμηθευτής καυσίμων.

³⁵ *M. Femenia*, Ignorance about the difference between brokers, traders and physicals is pervasive – using a broker reduces risk, ship & bunker

Διαθέσιμο εδώ : <https://shipandbunker.com>

Τα καύσιμα αυτά εν συνεχεία τα μεταπωλεί με σκοπό το κέρδος. Ο έμπορος καυσίμων αμείβεται με βάση την διαφορά (margin) της τιμής που αγόρασε ο ίδιος τα καύσιμα από την τιμή στην οποία τα πώλησε στους τελικούς αγοραστές³⁶.

Ειδικότερα τώρα, παρατηρώντας κανείς τον τρόπο συμπεριφοράς και λειτουργίας των δύο ανωτέρων τύπων διαμεσολαβητή αντιλαμβάνεται τον διαφορετικό τους ρόλο, καθώς και τη χρησιμότητα τους για την αγορά ναυτιλιακών καυσίμων. Βέβαια, κύριο χαρακτηριστικό και των δύο αυτών τύπων είναι ότι γνωρίζουν την αγορά καυσίμων σε κάθε λιμάνι πολύ καλά. Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, τις περισσότερες φορές τα χρονικά περιθώρια για τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή είναι πολύ πειστικά. Δεν έχει τις απαιτούμενες γνώσεις αλλά ούτε και τον χρόνο να αναζητά και να βρίσκει την καλύτερη δυνατή επιλογή όσον αφορά την αγορά καυσίμων από το σύνολο των φυσικών προμηθευτών που εμφανίζονται. Η χρήση ενός μεσολαβητή καυσίμων είτε αυτός είναι μεσίτης είτε έμπορος καυσίμων σημαίνει ότι υπάρχει ένα τοπικός γνώστης της αγοράς ο οποίος παρέχει ασφάλεια και εγγύηση για τα καύσιμα με τα οποία εφοδιάζεται το πλοίο αλλά και για την ποιότητα αυτών χωρίς βέβαια αυτό να αποτελεί δικαιολογία, για να μην προβαίνει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής στον έλεγχο των καυσίμων τα οποία αγοράζει (sample).

Όσον αφορά τους εμπόρους καυσίμων αυτοί λειτουργούν κυρίως ως «ξεναγοί πετρελαίου³⁷» συνάπτοντας συναλλαγές σε σχέση με τα ναυτιλιακά καύσιμα σε διεθνές επίπεδο. Οι έμποροι αγοράζουν τα ναυτιλιακά καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές με σκοπό να τα επαναπωλήσουν. Μερικές φορές διαθέτουν τη δυνατότητα να εφοδιάσουν οι ίδιοι τα πλοία στο λιμάνι με τα καύσιμα. Άλλες φορές όμως δεν διαθέτουν την δυνατότητα αυτή και τότε συμφωνούν με έναν τρίτο φυσικό προμηθευτή ο οποίος έχει την έδρα του στο λιμάνι στο οποίο πρόκειται να γίνει ο εφοδιασμός του πλοίου, έτσι ώστε να μπορέσει να τελέσει αυτός την πράξη εφοδιασμού του πλοίου. Έτσι, συνέβαινε τις περισσότερες φορές και στο παράδειγμα της O.W. Bunker η οποία συναλλασσόταν η ίδια με τον τελικό αγοραστή ο οποίος ήταν ο πλοιοκτήτης ή ο εκμεταλλεζόμενος το πλοίο και εν συνεχεία σύναπτε σύμβαση με κάποιον φυσικό προμηθευτή ο οποίος βρισκόταν στο λιμάνι όπου επρόκειτο να γίνει ο εφοδιασμός του πλοίου ή με κάποια άλλη εταιρεία του ομίλου της η οποία βρισκόταν στο εν λόγω λιμάνι και μπορούσε να προβεί στον εφοδιασμό του πλοίου³⁸. Ο έμπορος καυσίμων λαμβάνει πίστωση για την αποπληρωμή των

³⁶ K.Peralta, The role of the intermediary in the supply of brokers, University of Malta, Faculty of laws, May 2013, σελ. 28 επ.

³⁷ K.Peralta, ο.π., 38 επ.

³⁸ The collapse of OW Bunker group and the international tail of maritime litigation regarding the supply of bunkers, the American club, Οκτώβριος 2015
Διαθέσιμο εδώ: <https://www.american-club.com>

καυσίμων που αγοράζει από τον φυσικό προμηθευτή. Τονίζεται το γεγονός ότι παρότι ο φυσικός προμηθευτής τις περισσότερες φορές παραδίδει τα καύσιμα και εφοδιάζει με αυτά το πλοίο, έχει συμβληθεί μόνο με τον έμπορο καυσίμων και πληρώνεται από αυτόν μόνο και όχι από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Ο έμπορος καυσίμων συμβάλλεται άμεσα με τον τελικό αγοραστή. Αυτό συνεπάγεται το ότι φέρει την ευθύνη για την προμήθεια των καυσίμων και για την ποιότητα αυτών. Στον αντίποδα εξασφαλίζει μεγαλύτερο τίμημα από την πώληση των καυσίμων στον τελικό αγοραστή, καθώς παρακολουθεί καθημερινά την εξέλιξη της πώλησης των καυσίμων³⁹, αναλαμβάνει να βρει τα κατάλληλα καύσιμα και να προμηθεύσει με αυτά εντός του προβλεπόμενου χρονικού πλαισίου τον πλοιοκτήτη απελευθερώνοντας αυτόν από το πρόσθετο κόστος της αναζήτησης και της διαπραγμάτευσης όρων για την αγορά καυσίμων.

Μία πολύ σημαντική λειτουργία την οποία επιτελεί ο έμπορος καυσίμων είναι η χρηματοδοτική λειτουργία. Λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που έπληξε σοβαρά την ναυτιλία πολλές εταιρείες αντιμετώπισαν οικονομικά προβλήματα που τις δυσκόλεψαν στην αγορά καυσίμων. Οι έμποροι καυσίμων είναι σε θέση να πωλούν χορηγώντας βραχυπρόθεσμες πιστώσεις στους πλοιοκτήτες αλλά και σε μεγαλύτερο τίμημα από αυτό που οι ίδιοι αγόρασαν τα καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές.

Πιο συγκεκριμένα επισημαίνεται το ότι οι έμποροι παρέχουν πιστώσεις στους τελικούς αγοραστές των καυσίμων υπό την έννοια ότι δεν απαιτούν την άμεση καταβολή του αντιτίμου της ποσότητας των καυσίμων που παρέχουν κατά τη στιγμή της παράδοσης των καυσίμων και του εφοδιασμού του πλοίου. Αγοράζοντας τα καύσιμα από τις πετρελαϊκές εταιρείες τα μεταπωλούν παρέχοντας πίστωση στους πλοιοκτήτες αλλά αυξάνοντας, όπως είναι λογικό και το τίμημα τους, ώστε να αποκτήσουν κέρδος. Τις περισσότερες φορές χορηγούν βραχυπρόθεσμες πιστώσεις του ενός με δύο μηνών εντός των οποίων μπορούν οι πλοιοκτήτες να αποπληρώσουν το κόστος αγοράς των καυσίμων. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να χρησιμοποιήσουν το κεφάλαιο που έχουν άμεσα διαθέσιμο, για να καλύψουν τα τρέχοντα έξοδα του ταξιδιού και να πληρώσουν αργότερα τους εμπόρους καυσίμων.

Οι έμποροι καυσίμων συνάπτουν τις συμβάσεις τους κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξοφλούνται από τους πελάτες τους, προτού εξοφλήσουν οι ίδιοι τους δικούς τους προμηθευτές. Προκειμένου, λοιπόν, να επιτύχουν έγκαιρη εξόφληση των τιμολογίων τους παρέχουν κίνητρα στους αγοραστές τους, κυρίως υπό τη μορφή εκπτώσεων σε περίπτωση που οι πελάτες τους τους

³⁹ C. E. Stauroulakis, Bunker intermediaries and their rights to a maritime lien under CIMLA, American Bar Association, Admiralty and Maritime Law Committee Newsletter, 2017, σελ 21 επ..

εξοφλήσουν νωρίτερα της ημερομηνίας πίστωσης, η οποία όπως αναφέρθηκε ανωτέρω είναι δύο μήνες συνήθως. Στην περίπτωση που δεν εξοφληθούν εμπρόθεσμα επιβάλλουν τόκους στους αντισυμβαλλόμενους τους⁴⁰.

Στον αντίποδα ο μεσίτης καυσίμων δεν συναλλάσσεται ο ίδιος στο όνομα του αλλά λειτουργεί παρέχοντας διασυνδέσεις και φέρνοντας σε επαφή τις ναυτιλιακές εταιρείες με τους προμηθευτές μέσα από τις καλές σχέσεις που έχουν δημιουργήσει στη διάρκεια των χρόνων. Πολλές φορές διαπραγματεύεται ο ίδιος για λογαριασμό του εντολέα του τους όρους της σύμβασης προμήθειας καυσίμων.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, εξαιτίας του φόρτου εργασίας τους και των πολύ στενών χρονικών προθεσμιών τις οποίες πρέπει να τηρήσουν δεν έχουν χρόνο να αναζητήσουν νέους προμηθευτές καυσίμων σε διαφορετικά λιμάνια και περιοχές ανά τον κόσμο. Στο σημείο αυτό δραστηριοποιείται ο μεσίτης ναυτιλιακών καυσίμων ο οποίος αξιοποιεί τις γνώσεις του σχετικά με την τοπική αγορά, τους προμηθευτές, την ποιότητα των προϊόντων, την διαθέσιμη ποσότητα καυσίμων, τις τιμές και τη δυνατότητα χορήγησης πίστωσης για την αγορά καυσίμων.

Ο μεσίτης δεν πωλεί ο ίδιος τα καύσιμα στον αγοραστή και δεν εισπράττει κάποιο κέρδος από την πώληση. Η μόνη του αμοιβή είναι η προμήθεια που λαμβάνει τόσο από τον αγοραστή όσο και από τον πωλητή σε περίπτωση που συναφθεί τελικά η σύμβαση πώλησης καυσίμων κατόπιν δικής του υπόδειξης. Στον αντίποδα δεν φέρει ουδένα πιστωτικό κίνδυνο έναντι του αγοραστή σε περίπτωση που αυτός αποδειχθεί αφερέγγυος και δεν αποπληρώσει το τίμημα⁴¹.

Σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο οι πράξεις του μεσίτη συνίστανται σε μεσολάβηση ή υπόδειξη ευκαιρίας για σύναψη συμβάσεως μεταξύ του μεσιτικού εντολέα και τρίτου ή μεταξύ τρίτων, έναντι αμοιβής, που υπόσχεται –ή λογίζεται, σιωπηρώς, συμφωνηθείσα, κατά την ΑΚ 705– να καταβάλει ο εντολέας, όταν καταρτισθεί, τελικά, η σύμβαση⁴².

Στη σύμβαση μεσιτείας για την προμήθεια καυσίμων, ελλείπει άλλων ειδικότερων ρυθμίσεων στην σύμβαση, εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις του ΑΚ, που διέπουν την αστική μεσιτεία, δηλαδή, οι διατάξεις των άρθρων 703επ. ΑΚ. Για την εμπορικότητα της πράξης του μεσίτη, δεν έχει σημασία η εμπορικότητα ή μη της προς κατάρτιση συμβάσεως, καθώς το Β.Δ. της 2/14.5.1835 χαρακτηρίζει «εμπορικάς», χωρίς διακρίσεις, «όλας τας μεσιτικάς εργασίας».

⁴⁰ C. Fisher & Jonathan, *Bunkers: an analysis of the practical technical and legal issues*, Petro spot limited, 2004, σελ. 86

⁴¹ K.Peralta, ο.π., σελ. 56 επ.

⁴² Σ. Ψυχομάνης, *Εμπορικό Δίκαιο* σελ. 111., Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα, 2007

Αντικείμενο μεσιτικής εργασίας μπορεί να είναι η μίσθωση ακινήτων, η αγοραπωλησία πραγμάτων, η εύρεση εργασίας, η εύρεση προσωπικού, η πρόσληψη καλλιτεχνών σε κέντρα διασκέδασης, η διάθεση αγροτικών προϊόντων κ.ά.. Επομένως, και η μεσιτεία για την προμήθεια καυσίμων αποτελεί εμπορική πράξη.

1.1.β. Η εμπορική πράξη της προμήθειας κατά το ελληνικό δίκαιο

Στο κεφάλαιο εξετάζεται το εάν η πράξη της προμήθειας καυσίμων αποτελεί εμπορική πράξη και εάν ναι, τότε ποια εμπορική πράξη αποτελεί κατά το ελληνικό δίκαιο. Κατ' αρχάς το περιεχόμενο της σχέσης μεταξύ των μερών της σύμβασης προμήθειας αποκρυσταλλώνεται από τις διατάξεις της ίδιας της σύμβασης. Πέραν, όμως, αυτού δεν υπάρχει κάποιος νόμος ή Διεθνής Σύμβαση η οποία να έχει κυρωθεί από την Ελλάδα και η οποία να ορίζει συγκεκριμένα ποιες διατάξεις εφαρμόζονται στην περίπτωση της προμήθειας καυσίμων.

Η συγκεκριμένη αναζήτηση γίνεται αφενός για λόγους συστημικής ενότητας ως μία προσπάθεια κατάταξης του προμηθευτή καυσίμων στην ελληνική έννομη τάξη, αφετέρου με σκοπό να σκιαγραφηθεί καλύτερα το περιεχόμενο της προμήθειας καυσίμων, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών.

Έμπορος είναι κατά το άρθρο 1 του Εμπορικού Νόμου όποιος ασκεί εμπορικές πράξεις κατά κύριο επάγγελμα με σκοπό το κέρδος. Απαραίτητη προϋπόθεση, για να μπορεί να χαρακτηριστεί κάποιος ως έμπορος, είναι να ασκεί κατά σύνηθες επάγγελμα εμπορικές πράξεις⁴³. Ο έμπορος καυσίμων ως αναφέρθηκε ανωτέρω λειτουργεί ως μεσάζων μεταξύ φυσικού προμηθευτή και τελικού αγοραστή των καυσίμων. Αγοράζει ναυτιλιακά καύσιμα από τον πρώτο, για να τα πωλήσει εν συνεχεία στον δεύτερο. Κατά μία έννοια ο έμπορος καυσίμων εντάσσεται στο σύστημα διανομής του φυσικού προμηθευτή και με την δράση του εξυπηρετεί την προώθηση του προϊόντος των ναυτιλιακών καυσίμων. Υπό την αίρεση ότι παραπάνω σκέψεις είναι αληθείς μένει να εξεταστεί ποια εμπορική πράξη διανομής τελεί ο έμπορος καυσίμων.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ΒΔ της 2/14.5.1835 «Επιχείρηση προμήθειας» είναι η εμπορική πράξη, που διεξάγεται στα πλαίσια σχετικού επαγγέλματος του «προμηθευτή»-πωλητή και ως

⁴³ *Ε. Περάκης και Ν. Ρόκας*, Γενικό μέρος εμπορικού δικαίου – αξιόγραφα, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, σελ. 146 επ.

αντικείμενο έχει τη συμφωνία μαζικής παροχής αγαθών σε εκείνον, που τα έχει ανάγκη για μελλοντική χρήση και προνοώντας σχετικά τα αγοράζει –τα παραγγέλλει– εκ των προτέρων⁴⁴.

Κατά συνέπεια, εμπορική είναι η πώληση αγαθών, την οποία επιχειρεί ο προμηθευτής στα πλαίσια του σχετικού επαγγέλματός του προς συγκεκριμένους πελάτες ή πελάτη του, συνήθως επαναλαμβανόμενα ή εφάπαξ μιν, αλλά σε σημαντικές (εμπορικά) ποσότητες. Για την ύπαρξη επιχείρησης προμήθειας, με την παραπάνω έννοια, δεν είναι βέβαια αναγκαίο ούτε να υπάρχουν ήδη τα προς πώληση αγαθά, ούτε αυτά να αγοράζονται οπωσδήποτε εκ των υστέρων από τον προμηθευτή, όπως συνήθως υποστηρίζεται. Σημασία έχει μόνον η ιδιαιτερότητα της ανάληψης της υποχρέωσης για επαναλαμβανόμενη ή εφάπαξ, αλλά σε μεγάλες ποσότητες, κάλυψη αναγκών του αντισυμβαλλόμενου σε αγαθά. Σημασία, με άλλα λόγια, έχει η μαζική επαναλαμβανόμενη ή εφάπαξ πώληση μόνον των αγαθών και όχι η αγορά τους.

Επισημαίνεται ότι μπορεί να έχει προηγηθεί, κατά μία άποψη⁴⁵, η αγορά με ή χωρίς πρόθεση μεταπώλησεως ή να γίνεται αυτή μετά την κατάρτιση της ενοχικής συμβάσεως πώλησεως, οπότε υπάρχει πρόθεση απλώς εκπληρώσεως της ήδη καταρτισθείσας συμβάσεως. Ακριβώς, επειδή η τελευταία περίπτωση αντιδιαστέλλει με σαφήνεια την «επιχείρηση προμήθειας» από την «αγορά προς μεταπώληση» και αποτελεί, επιπλέον, το συνήθως συμβαίνον στην πρακτική των εμπορικών συναλλαγών, έχει επικρατήσει η αντίληψη περί της αναγκαιότητας του στοιχείου του μεταγενέστερου χρόνου αγοράς στην εμπορική πρακτική.

Με βάση τις ανωτέρω σκέψεις η πράξη της προμήθειας καυσίμων πληροί τα βασικά γνωρίσματα της πράξης προμήθειας καυσίμων. Αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι οι προμηθευτές καυσίμων αποτελούν κατά κύριο επιχειρήσεις οργανωμένες με σκοπό την αγορά και πώληση καυσίμων στους πλοιοκτήτες κατόπιν υπογραφής της σύμβασης προμήθειας καυσίμων⁴⁶ με

⁴⁴ Σ. Ψυχομάνης, ο.π., σελ. 111

⁴⁵ Βλ. Ε. Περάκης και Ν. Ρόκας, ο.π., σελ. 104 . Υποστηρίζεται ότι η πράξη της προμήθειας αποτελεί ανεστραμμένη μορφή της «αγοράς προς μεταπώληση». Ο αγοράζων με πρόθεση μεταπώλησης πρώτα αγοράζει τα πράγματα που μεταπωλεί αποβλέποντας σε άνοδο των τιμών, ενώ ο προμηθευτής πρώτα συνάπτει τη σύμβαση προμήθειας και παίρνει την αμοιβή του και ύστερα αγοράζει τα πράγματα που προμηθεύει τον αντισυμβαλλόμενο του ελπίζοντας σε πτώση των τιμών.

⁴⁶ Σ. Ψυχομάνης, ο.π., σελ. 112 : επιχείρηση, έτσι, προμηθείας συνιστούν, ενδεικτικά: η πώληση τροφίμων σε λέσυχες, εστίες, νοσοκομεία, οικοτροφεία κ.λ.π., η πώληση αναλώσιμων υλικών σε υπηρεσίες δημόσιες ή σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι πωλήσεις στρατιωτικών ειδών και πολεμικού υλικού στο στρατό, οι πωλήσεις καυσίμων σε πολυκατοικίες, βιομηχανίες, δημόσιες υπηρεσίες, σχολεία, εργοτάξια κ.λ.π., οι πωλήσεις ειδών καθαρισμού σε επιχειρήσεις καθαρισμού κτιρίων, οι πωλήσεις τροφίμων σε επιχειρήσεις catering, οι διοργανώσεις δεξιώσεων με catering ως προς τα προσκομιζόμενα εδέσματα, οι πωλήσεις ετοιμών φαγητών για αδυνάτισμα, οι παροχές νερού, ηλεκτρικού, φωταερίου, η καλωδιακή τηλεόραση, η πώληση κλινοσκεπασμάτων, κλινών, καθισμάτων, κουρτινών, κρεμαστρών κ.λ.π. σε ξενοδοχειακή μονάδα, η πώληση φαρμάκων σε κλινικές.

αυτούς. Εταιρείες άλλωστε, όπως η O.W. Bunker⁴⁷ κατέχουν μεγάλο μερίδιο αγοράς και προμηθεύονται χιλιάδες τόνους υγρών καυσίμων, για να τους μεταπωλήσουν στην συνέχεια στους πλοιοκτήτες πληρώνοντας έτσι το κριτήριο της μαζικής αγοράς και πώλησης αγαθών, καθώς και το χρονικό κριτήριο με βάση το οποίο πρέπει στην πράξη προμήθειας, κατά μία τουλάχιστον μερίδα της θεωρίας, η πώληση των καυσίμων στον αγοραστή να προηγείται χρονικά της αγοράς των καυσίμων από τον προμηθευτή.

1.2. Η κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας

Έχοντας καλύψει διεξοδικά το υποκειμενικό μέρος της προμήθειας καυσίμων, δηλαδή το ζήτημα των προσώπων τα οποία εμπλέκονται στο σύστημα της προμήθειας και έχοντας αναλύσει τον ρόλο που έχει το καθένα από αυτά στο εν λόγω σύστημα, στο αυτό σημείο η έρευνα εστιάζει στο αντικειμενικό σκέλος της σύμβασης προμήθειας καυσίμων, δηλαδή στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που ανακύπτουν εξ αυτής και στον νομικό της χαρακτηρισμό.

Κατ' αρχάς η σύμβαση της προμήθειας καυσίμων αποτελεί σύμβαση υποσχετική, επαχθή και αμφοτεροβαρή σύμφωνα με την διδασκαλία του παραδοσιακού αστικού δικαίου⁴⁸. Το ένα μέρος το οποίο είναι ο έμπορος καυσίμων αναλαμβάνει την υποχρέωση να αγοράσει τα καύσιμα τα οποία κατόπιν συμφωνίας των μερών είναι τα κατάλληλα για την συγκεκριμένη συναλλαγή και να προμηθεύσει με αυτά το άλλο μέρος. Ο αγοραστής, με τη σειρά του, έχει την υποχρέωση να καταβάλει το αντίτιμο για την αγορά των καυσίμων. Συνήθως, στον αγοραστή χορηγείται πίστωση από τον αντισυμβαλλόμενο έμπορο καυσίμων, ώστε να έχει τη δυνατότητα να καταβάλει το αντίτιμο για την πώληση των καυσίμων εντός κάποιου εύλογου χρονικού διαστήματος από τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα.

Εφόσον δεν προβλέπεται κάτι ειδικότερο από κάποιο νόμο για την κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας μεταξύ των μερών δεν απαιτείται η τήρηση κάποιου τύπου. Επικρατεί το άρθρο 158 ΑΚ⁴⁹ και η αρχή του ατύπου και επομένως αρκεί εν αρχή και η προφορική συμφωνία μεταξύ των μερών για την κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας. Τις περισσότερες φορές, όμως, μεταξύ

⁴⁷ M. Davies, A comparative analysis of national responses to the OW Bunker collapse, CMI Convention, Genova, December 2017, σελ. 2 επ.

Διαθέσιμο εδώ: <http://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Session2-Davies-AcomparativeanalysisofnationalresponsetotheOWBunkercollapse.pdf>

⁴⁸ Α. Γεωργιάδης, Γενικές αρχές αστικού δικαίου, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2012, σελ. 389 επ

⁴⁹ Μ. Σταθόπουλος, Γενικό ενοχικό δίκαιο σελ.14, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα, 2004

των μερών χρησιμοποιούνται τυποποιημένα συμβόλαια, όπως αυτό της BIMCO⁵⁰, για λόγους ευκολίας και ταχύτητας.

Η κατάρτιση της σύμβασης αποτελεί προϊόν διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών. Για την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων αυτών απαιτείται η πλήρωση τριών βασικών προϋποθέσεων. Η πρώτη εξ αυτών είναι η πρόταση με την οποία το ένα από τα δύο μέρη εξωτερικεύει τη βούληση του για την κατάρτιση της σύμβασης. Η πρόταση πρέπει να είναι ορισμένη ή έστω οριστή υπό την έννοια του να περιέχει τα ουσιώδη αλλά και τα επουσιώδη στοιχεία, τα οποία ο προτείνων θεωρεί απαραίτητα για την κατάρτιση της σύμβασης, έτσι ώστε να αρκεί μία καταφατική απάντηση από την πλευρά του αποδέκτη της πρότασης, ώστε να θεωρηθεί ότι η σύμβαση είναι καταρτισμένη. Η δεύτερη προϋπόθεση είναι η αποδοχή από τον λήπτη της πρότασης η οποία του έγινε. Η αποδοχή η οποία μπορεί να είναι είτε ρητή ή σιωπηρή αποτελεί απευθυντέα κατά κανόνα δήλωση βούλησης με την οποία αυτός εκφράζει την βούληση του για συμφωνία με την πρόταση και για κατάρτιση της σύμβασης σύμφωνα με το περιεχόμενο της πρότασης⁵¹. Η συμφωνία (consensus) τέλος αποτελεί την τελευταία προϋπόθεση που πρέπει να συντρέχει για την κατάρτιση της σύμβασης.

Με την επιφύλαξη όλων όσων αναφέρθηκαν και ισχύουν κατά το ελληνικό αστικό δίκαιο, όσον αφορά την κατάρτιση της σύμβασης προμήθειας καυσίμων, η διαδικασία που ακολουθείται για την ολοκλήρωση της κατάρτισης της συμφωνίας μεταξύ των μερών είναι περισσότερο πολύπλοκη⁵² και αποτελείται από περισσότερα στάδια από ότι η διαδικασία που περιγράφηκε ανωτέρω.

Κατά πρώτον, οι βασικοί όροι της συμφωνίας μεταξύ των μερών περιγράφονται στο πρώτο κατά σειρά έγγραφο το οποίο ονομάζεται «επιβεβαίωση εφοδιασμού» (confirmation of the stem). Το έγγραφο αυτό περιέχει τους βασικούς όρους της σύμβασης προμήθειας. Πιο συγκεκριμένα περιέχει όρους, όπως το τίμημα της αγοράς των καυσίμων, ο τόπος και η ημερομηνία του εφοδιασμού, ο όγκος των ναυτιλιακών καυσίμων που πρέπει να παραδοθεί και η ποιότητα αυτών.

Η επιβεβαίωση εφοδιασμού αποτελεί στην ουσία την βάση μόνο της σύμβασης, καθώς περιέχει τα κύρια σημεία αυτής. Οι λεπτομέρειες και τα επιμέρους ζητήματα της σύμβασης καθορίζονται από τους Όρους και τις Προϋποθέσεις (Terms and Conditions) οι οποίοι ενσωματώνονται στην

⁵⁰Βρείτε στη διεύθυνση αυτή αντίγραφο του συμβολαίου της BIMCO: <https://www.westpandi.com/globalassets/about-us/claims/claims-guides/bimco-standard-bunker-contract.pdf>

⁵¹ Α. Γεωργιάδης, ο.π., σελ. 449 επ.

⁵² Κ. Peralta, ο.π., σελ. 83

σύμβαση. Ο τρόπος με τον οποίο οι Όροι και οι Προϋποθέσεις ενσωματώνονται στην ανωτέρω σύμβαση ποικίλλει. Ο πιο συνήθης τρόπος ενσωμάτωσης τους είναι με ρητή παραπομπή στο έγγραφο της «επιβεβαίωσης εφοδιασμού» (confirmation letter). Πολλές φορές μπορεί τα δύο μέρη να έχουν συναλλαχθεί στο παρελθόν και κατά τη διάρκεια των συναλλαγών τους αυτών να έχουν χρησιμοποιηθεί συγκεκριμένοι Όροι και οι Προϋποθέσεις για προμήθεια καυσίμων, οπότε θεωρείται ότι απουσία αντίθετης γνώμης από κάποιο από τα δύο μέρη και εφόσον δεν προβλέπεται ρητά η χρήση διαφορετικών Όρων και Προϋποθέσεων για την εν λόγω συναλλαγή, τα μέρη αποδέχονται την εφαρμογή των ίδιων Όρων και Προϋποθέσεων και στην νέα τους συναλλαγή. Τέλος, μπορούν εθιμικά να εφαρμοστούν ορισμένοι Όροι και Προϋποθέσεις, εάν αποτελούν συνήθη εμπορική πρακτική για την προμήθεια καυσίμων στο συγκεκριμένο λιμάνι, τα μέρη το γνωρίζουν και το αποδέχονται.

Τέλος, όροι οι οποίοι δεσμεύουν τα μέρη της σύμβασης, αν και δεν προβλέπονται ρητά, είναι οι σιωπηροί συμβατικοί όροι (implied terms). Οι όροι αυτοί παρότι δεν αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των μερών, παρόλα αυτά δεσμεύουν τα μέρη καθώς μπορεί να προβλέπονται από κάποιο νόμο ή Διεθνή Σύμβαση, όπως το παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης της *Magro*, ή από την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη.

Όσον αφορά τους Όρους και τις Προϋποθέσεις της σύμβασης επισημαίνεται ότι το κάθε μέρος έχει τους δικούς του Όρους και Προϋποθέσεις τους οποίους θέλει να περιλάβει στη σύμβαση, καθώς ως είναι εύλογο είναι περισσότερο ευνοικοί γι αυτό. Ακολουθεί τότε μία μικρή «αντιπαράθεση» μεταξύ των μερών κατά τη διάρκεια της οποίας και τα δύο μέρη αποστέλλουν το ένα στο άλλο ηλεκτρονικά μηνύματα προσπαθώντας να περιλάβουν το καθένα τους δικούς του όρους στο κείμενο της σύμβασης. Η κατάσταση εξελίσσεται συνήθως ως εξής: ο πωλητής αποστέλλει ηλεκτρονικό μήνυμα στον αγοραστή λέγοντας σε κάποιο σημείο «είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας κάνουμε πρόταση, με βάση τους συνήθεις Όρους και Προϋποθέσεις μας σχετικά με την αγορά» και ο αγοραστής⁵³ θα απαντήσει με το λεκτικό «είμαστε στην ευχάριστη θέση να δεχθούμε την πρόταση σας, με βάση τους συνήθεις Όρους και Προϋποθέσεις μας σχετικά με την αγορά».

Επισημαίνεται αφενός ότι η «αποδοχή» των αγοραστών δεν αποτελεί αποδοχή της πρότασης με την νομική του όρου έννοια, ως αυτή αναλύθηκε πιο πάνω. Στην ουσία πρόκειται, όπως προβλέπει η ΑΚ 191, για αποποίηση της αρχικής πρότασης και νέα πρόταση η οποία με την σειρά της υπόκειται σε αποδοχή από τον αρχικό προτείνοντα. Με την σειρά του ο αρχικός προτείνων μπορεί να αποποιηθεί την νέα πρόταση που του έγινε και να επανέλθει με άλλη

⁵³ *K. Peralta*, ο.π., σελ. 87

πρόταση. Η διαδικασία αυτή και η αλληλοδιαδοχή προτάσεων – αντιπροτάσεων μπορεί να διαρκέσει για όσο χρονικό διάστημα τα μέρη επιθυμούν να ανταλλάσσουν προτάσεις έως ότου να καταλήξουν σε συμφωνία. Αφετέρου, η αντιπαράθεση για τους Όρους και τις Προϋποθέσεις κερδίζεται από το μέρος το οποίο τελευταίο αναφέρεται στους δικούς του Όρους και τις Προϋποθέσεις. Εάν δηλαδή ο αγοραστής απαντήσει ως εξής: «με ευχαρίστηση αποδεχόμαστε την πρόταση σας σχετικά με το τίμημα και την ημερομηνία παράδοσης σύμφωνα με τους δικούς μας Όρους και Προϋποθέσεις» και ο πωλητής εν συνεχεία διενεργήσει την πράξη της προμήθειας των καυσίμων τότε καταρτίζεται έγκυρα η σύμβαση προμήθειας καυσίμων μεταξύ των μερών με ισχύοντες Όρους και Προϋποθέσεις αυτού του αγοραστή, ανεξαρτήτως του πόσες φορές ο πωλητής είχε αναφερθεί σε προηγούμενα μηνύματα στους δικούς του Όρους και Προϋποθέσεις.

1.2.α Περιεχόμενο της σύμβασης προμήθειας καυσίμων

Λαμβάνοντας υπόψη την φύση και τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων στο σημείο αυτό θα γίνει αναφορά στο περιεχόμενο της σύμβασης προμήθειας καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα θα απασχολήσουν συγκεκριμένοι όροι οι οποίοι επαναλαμβάνονται διαρκώς σε συμβάσεις προμήθειας καυσίμων και εν συνεχεία θα γίνει αναφορά στα δικαιώματα αλλά και τις υποχρεώσεις του προμηθευτή καυσίμων (φυσικού ή συμβατικού).

i) Βασικοί όροι της σύμβασης προμήθειας καυσίμων

Όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, ο έμπορος καυσίμων με τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί στην αγορά συνεισφέρει στην χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Χορηγώντας βραχυπρόθεσμες πιστώσεις του ενός με δύο μηνών στους αντισυμβαλλόμενους του αγοραστές καυσίμων τους δίδει τη δυνατότητα να επενδύσουν τους οικονομικούς πόρους που έχουν άμεσα διαθέσιμους προς την ικανοποίηση των τρεχουσών αναγκών του θαλάσσιου ταξιδιού.

Ωστόσο, είναι άξιο αναφοράς το ότι σε αντίθεση με ότι συνήθως συμβαίνει σε περίπτωση παροχής πίστωσης από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, ο έμπορος καυσίμων εν προκειμένω παρέχει

πίστωση δίχως να λαμβάνει κάποιας μορφής εξασφάλιση προς κάλυψη του ενδεχόμενου κίνδυνου αφερεγγυότητας του αγοραστή των καυσίμων. Για το λόγο αυτό τις περισσότερες φορές στη σύμβαση πώλησης καυσίμων περιέχεται ένας όρος «παρακράτησης κυριότητας» (Retention of Title). Σύμφωνα με τον όρο αυτόν από τη στιγμή της παράδοσης των καυσίμων στον αγοραστή και του εφοδιασμού του πλοίου με αυτά ο αγοραστής έχει απλώς δικαίωμα να κάνει χρήση των καυσίμων. Κύριος τους, ωστόσο, παραμένει ο έμπορος καυσίμων μέχρι το χρονικό σημείο της πλήρους αποπληρωμής του τιμήματος των καυσίμων από τον αγοραστή. Κατά το ενδιάμεσο χρονικό διάστημα από τη στιγμή του εφοδιασμού του πλοίου έως τη στιγμή της αποπληρωμής του τιμήματος ο πλοιοκτήτης – εφοπλιστής κάνει χρήση των καυσίμων ως απλώς κάτοχος για λογαριασμό του κυρίου. Επισημαίνεται ότι η ρήτρα αυτή δεν είναι άγνωστη στο ελληνικό δίκαιο και πιο συγκεκριμένα στην διάταξη ΑΚ 532 που ρυθμίζει το ζήτημα της πώλησης με παρακράτηση κυριότητας.

Σε περίπτωση που παρέλθει η προθεσμία για την αποπληρωμή του τιμήματος για την αγορά των καυσίμων και ο αγοραστής δεν έχει καταβάλει, η ρήτρα αυτή δίνει την δυνατότητα στον προμηθευτή καυσίμων να εισέλθει στον χώρο όπου φυλάσσονται τα εν λόγω καύσιμα στο πλοίο και να τα ζητήσει πίσω. Σημειώνεται ότι στην υπόθεση *Indian Oil Corporation Ltd v Greenstone Shipping S.A.*⁵⁴ το δικαστήριο έκρινε ότι σε περίπτωση που ο αγοραστής των καυσίμων αναμείξει τα καύσιμα που αγόρασε από τον προμηθευτή καυσίμων με άλλα δικά του καύσιμα της ίδιας φύσης και ποιότητας, έτσι ώστε να μην δυνατόν να διαχωριστούν τα δύο είδη καυσίμων, τότε ο προμηθευτής καυσίμων ο οποίος δεν έχει πληρωθεί, έχει δικαίωμα να ζητήσει να λάβει πίσω την ποσότητα που προμήθευσε τον αγοραστή χωρίς να επηρεάζει σε κάτι το γεγονός ότι δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό ποια ποσότητα καυσίμων πώλησε ο έμπορος στον αγοραστή και ποια υπήρξε ήδη στο πλοίο ή την αγόρασε ο αγοραστής από άλλον προμηθευτή. Ο έμποροςεπιπλέον έχει δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση για τυχόν βλάβη που υπέστη από τη συμπεριφορά του αγοραστή.

Όσον αφορά την αποζημίωση που μπορούν να ζητήσουν τα μέρη και γενικότερα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, αυτά ρυθμίζονται ως ένα βαθμό από την ίδια τη σύμβαση. Ωστόσο, ζητήματα τα οποία η σύμβαση δεν τα ρυθμίζει θα πρέπει να καλυφθούν με κάποιο τρόπο. Το κενό αυτό καλύπτεται από το δίκαιο το οποίο διέπει τη σύμβαση πώλησης καυσίμων και από το δίκαιο της χώρας εντός της οποίας ασκείται το σχετικό ένδικο βοήθημα.

⁵⁴ *The Ypatianna* [1988] 1 QB 345, [1987] 3 WLR 869, [1987] 3 ALL ER 893, [1987] 2 Lloyd's Rep.286 QBD. (Stoughton J)

Η σύμβαση της αγοράς καυσίμων χαρακτηρίζεται έντονα από στοιχεία ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Για παράδειγμα οι προμηθευτές καυσίμων μπορεί να είναι εταιρεία με έδρα την Μάλτα, το πλοίο το οποίο προμηθεύεται τα καύσιμα να είναι εγγεγραμμένο σε ελληνικό νηολόγιο και ο εφοδιασμός του πλοίου να διενεργείται στην Αμβέρσα. Σε μία τέτοια περίπτωση τα μέρη επιθυμούν να γνωρίζουν εκ των προτέρων ποιο δίκαιο θα διέπει τη μεταξύ τους ενδοσυμβατική σχέση και σε ποιο δικαστήριο θα υπαχθεί η εν λόγω διαφορά.

Για να αποφευχθεί η αβεβαιότητα ως προς το δίκαιο το οποίο θα εφαρμοστεί και τη χώρα η οποία θα έχει δικαιοδοσία για τις διαφορές που θα προκύψουν από τη σύμβαση προμήθειας καυσίμων τα μέρη προβλέπουν συνήθως στη σύμβαση την ύπαρξη ρήτρας εφαρμοστέου δικαίου και τη ρήτρα δικαιοδοσίας. Τις περισσότερες φορές το εφαρμοστέο δίκαιο μεταξύ των μερών είναι το αγγλικό δίκαιο και η δικαιοδοσία στην οποία θα υπαχθεί η διαφορά είναι αυτή της Αγγλίας.

ii) Δικαιώματα και υποχρεώσεις του προμηθευτή

Ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του προμηθευτή καυσίμων είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι αυτά δεν παρουσιάζουν κάποια ιδιαιτερότητα. Ως ένα βαθμό η σύμβαση προμήθειας καυσίμων είναι μία σύμβαση πώλησης κινητών πραγμάτων και συνεπώς η νομική θέση του προμηθευτή καυσίμων είναι παρόμοια με εκείνη του πωλητή κατά τα άρθρα 513 επ. ΑΚ.

Βασικό δικαίωμα του εμπόρου καυσίμων είναι αυτό της αμοιβής του. Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι ο έμπορος καυσίμων ασκεί εμπορική δραστηριότητα και αποσκοπεί στο κέρδος με τη δραστηριότητα του. Το κέρδος του αυτό είναι η διαφορά που προκύπτει μεταξύ της τιμής που αγόρασε τα καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές και της τιμής στην οποία τα πωλεί στους πλοιοκτήτες – τελικούς αγοραστές των καυσίμων.

Ο έμπορος καυσίμων συνήθως χορηγεί πίστωση στον τελικό αγοραστή ενός ή δύο μηνών εντός του οποίου χρονικού διαστήματος μπορεί ο τελευταίος να καταβάλει την αμοιβή του τελευταίου⁵⁵. Σε περίπτωση που δεν καταβληθεί η αμοιβή του εμπόρου, εντός του συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, η απαίτηση του προμηθευτή καθίσταται ληξιπρόθεσμη

⁵⁵ A. Grath, The handbook of international trade, Kogan Page, 2008, σελ. 154

και ο τελευταίος έχει πέραν του δικαιώματος για καταβολή αμοιβή και το δικαίωμα καταβολής τόκων.

Όσον αφορά τις υποχρεώσεις του προμηθευτή - πωλητή, η βασική του υποχρέωση είναι η παράδοση των καυσίμων τη χρονική στιγμή που έχουν συμφωνήσει τα μέρη. Συχνά στις συμβάσεις προμήθειας καυσίμων ο αγοραστής ειδοποιεί τουλάχιστον πέντε εργάσιμες ημέρες προκαταβολικά τον πωλητή για την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης, καθορίζοντας το λιμάνι φόρτωσης, την εκτιμώμενη ώρα άφιξης και την ποσότητα και ποιότητα των καυσίμων. Από τη στιγμή που η εν λόγω ειδοποίηση γίνει δεκτή από τον πωλητή, ο τελευταίος δεσμεύεται από αυτήν και οφείλει να παραδώσει τα καύσιμα εντός της ημερομηνίας παράδοσης (delivery date).

Ο αγοραστής ή ο πράκτορας του πλοίου οφείλει να παρέχει στον πωλητή τουλάχιστον σαράντα οκτώ ώρες πριν προειδοποίηση για κάθε παράδοση, επιβεβαιώνοντας το προϊόν, τις ποσότητες και τις υπόλοιπες λεπτομέρειες σχετικά με την παράδοση. Όταν η ημερομηνία παράδοσης διαφέρει από την αρχική ημερομηνία παράδοσης, τότε η αποδοχή πρέπει να γίνει γραπτώς από την πλευρά του πωλητή. Σε περίπτωση που προειδοποίηση δεν έχει δοθεί, ή όταν ο πωλητής δεν αποδέχεται την διαφορετική ημερομηνία παράδοσης εγγράφως, τότε ο πωλητής πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να πραγματοποιήσει την παράδοση εγκαίρως. Όπου η παράδοση απαιτείται να γίνει σε χρόνο διαφορετικό από τις συνήθεις ώρες και αυτό επιτρέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς, ο αγοραστής βαρύνεται με τυχόν επιπλέον έξοδα.

Σε περίπτωση που ο αγοραστής δεν παραλάβει, εν όλω ή εν μέρει, τις ποσότητες πετρελαίου που συμφωνήθηκαν, ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για κάθε κόστος που προκύπτει από την αδυναμία του αγοραστή να παραλάβει τα καύσιμα.

Σε κάθε περίπτωση ο έμπορος των καυσίμων καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, για να προσαρμοστεί στις μεταβολές του χρονοδιαγράμματος παράδοσης των καυσίμων τις οποίες υποδεικνύει ο αγοραστής. Ωστόσο, ο έμπορος ή ο φυσικός προμηθευτής του πωλητή δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε καθυστέρηση σχετικά με τον εφοδιασμό των πλοίων, όταν ο πωλητής δεν αποδέχτηκε την ημερομηνία παράδοσης, ή όταν η προειδοποίηση παράδοσης εντός των σαράντα οκτώ ωρών δεν δόθηκε κατάλληλα, όπως ορίστηκε παραπάνω, όταν η φορτηγίδα με τα καύσιμα έφτασε κατά την ημερομηνία παράδοσης αλλά η παράδοση δεν εκτελέστηκε σωστά κ.α.⁵⁶.

⁵⁶ K. Peralta, ο.π., σελ. 51

Η δεύτερη βασική υποχρέωση του προμηθευτή καυσίμων αφορά τον έλεγχο των ναυτιλιακών καυσίμων με τα οποία προμηθεύει τον αγοραστή. Βέβαια πρέπει να διασαφηνιστεί από την αρχή ότι ο αγοραστής έχει την ευθύνη της επιλογής των κατάλληλων καυσίμων για τον εφοδιασμό του πλοίου του. Ο έμπορος, όμως, εν συνεχεία έχει την υποχρέωση να βρει τα κατάλληλα καύσιμα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έθεσε ο αγοραστής και να προμηθεύσει με αυτά το πλοίο.

Η πρότυπη σύμβαση της BIMCO για την προμήθεια καυσίμων προβλέπει ρητά προθεσμίες εντός των οποίων ο αγοραστής των καυσίμων οφείλει να διαπιστώσει το εάν τα καύσιμα με τα οποία εφοδιάστηκε το πλοίο του ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που αυτός είχε θέσει στον προμηθευτή καυσίμων. Σε περίπτωση που η προδιαγραφή αυτές δεν πληρούνται είτε λόγω του ότι η ποσότητα των καυσίμων που εφοδιάστηκαν είναι μικρότερη από αυτήν που θα έπρεπε, είτε διότι δεν ανταποκρίνονται ποιοτικά, ο αγοραστής των καυσίμων οφείλει εντός της προθεσμίας που του τίθεται από τη σύμβαση⁵⁷ να αποστείλει επιστολή διαμαρτυρίας (letter of protest) στον προμηθευτή του επεξηγώντας τους λόγους για τους οποίους τα καύσιμα δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες του.

Στις συμβάσεις προμήθειας καυσίμων, τέλος, προβλέπεται αρκετά συχνά ένας όρος περί δειγματοληψίας (sampling) των καυσίμων. Τη στιγμή της παράδοσης των καυσίμων αντλείται ένα δείγμα από τα καύσιμα τα οποία προμηθεύονται. Το δείγμα αυτό διαιρείται σε τέσσερα δοχεία εκ των οποίων ένα ή δύο διατηρούνται από τον πωλητή, ένα αποστέλλεται συνήθως από τον αγοραστή σε ειδικό εργαστήριο για ανάλυση, ένα κρατείται στο πλοίο για εμπορικούς λόγους και ένα κρατείται στο πλοίο προς συμμόρφωση με το παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης της Marpol.

Σε περίπτωση που ο αγοραστής ασκήσει αξίωση εντός 15 ημερών από τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα το ένα από τα δύο δοχεία που τηρούνται στο πλοίο αποστέλλεται σε ένα ανεξάρτητο εργαστήριο κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας και των δύο μερών. Η ανάλυση από το ανεξάρτητο εργαστήριο που θα ακολουθήσει αποτελεί την απόδειξη για την ποιότητα των καυσίμων.

⁵⁷Βρείτε στη διεύθυνση αυτή αντίγραφο του συμβολαίου της BIMCO: <https://www.westpandi.com/globalassets/about-us/claims/claims-guides/bimco-standard-bunker-contract.pdf>

Η προθεσμία αυτή είναι σύμφωνα με τον όρο 9 15 ημέρες για ελαττώματα που αφορούν την ποσότητα των καυσίμων και 30 ημέρες για ελαττώματα που αφορούν την ποιότητα τους.

1.2.β. Προβληματική σχετικά με την σύμβαση προμήθειας καυσίμων

Μέχρι το σημείο αυτό έχει εξεταστεί τόσο το υποκειμενικό όσο και το αντικειμενικό σκέλος της σύμβασης προμήθειας καυσίμων. Ο έμπορος καυσίμων συναλλάσσεται άμεσα με τον αγοραστή με τον οποίο συμφωνούν την ποσότητα και την ποιότητα των καυσίμων με τα οποία πρόκειται να εφοδιάσει το πλοίο και εν συνεχεία ο έμπορος καυσίμων συνάπτει σύμβαση με τον φυσικό προμηθευτή καυσίμων και αγοράζει από αυτόν την ποσότητα των καυσίμων την οποία έχει συμφωνήσει να προμηθεύσει στον τελικό αγοραστή. Οι συμβατικές σχέσεις που εξελίσσονται εκ πρώτης όψεως να είναι δύο. Η πρώτη είναι μεταξύ του εμπόρου ναυτιλιακών καυσίμων και του κυρίου του πλοίου/εμεταλλευόμενο αυτό και η δεύτερη είναι μεταξύ του εμπόρου και του φυσικού προμηθευτή.

Με την πτώχευση τον Νοέμβριο του 2014 του διεθνούς ομίλου της O.W. Bunker τέθηκε σε αμφισβήτηση το όλο σύστημα της προμήθειας καυσίμων και πιο συγκεκριμένα σε αρκετές υποθέσεις σε διάφορες έννομες τάξεις ανά τον κόσμο τέθηκε το ερώτημα του πόσες συμβατικές σχέσεις αναπτύσσονται και μεταξύ ποίων. Πιο συγκεκριμένα οι φυσικοί προμηθευτές καυσίμων οι οποίοι πωλούσαν ναυτιλιακά καύσιμα δίχως πίστωση στους εμπόρους καυσίμων βασιζόμενοι στην φερεγγυότητα των τελευταίων ταράχτηκαν με την πτώχευση της O.W. Bunker⁵⁸ και άρχισαν να αναζητούν εναλλακτικούς τρόπους, για να διεκδικήσουν το τίμημα της αξίας των καυσίμων τα οποία έχουν πωλήσει. Ένας τρόπος είναι να στραφούν οι ίδιοι κατά τον πλοιοκτητών – εφοπλιστών και να ζητήσουν να πληρωθούν από αυτούς απευθείας. Για να μπορέσουν να επιτύχουν κάτι τέτοιο πρέπει να αποδείξουν ότι υπάρχει έννομη σχέση μεταξύ αυτών και των τελικών αγοραστών και τι έννομη σχέση είναι αυτή που υπάρχει.

i) Νομική φύση της σύμβασης προμήθειας καυσίμων

Απάντηση σχετικά με το εάν υπάρχει έννομη σχέση μεταξύ του προμηθευτή καυσίμων και του φυσικού προμηθευτή δίνει η αναζήτηση και η εξακρίβωση του χαρακτήρα της έννομη σχέσης μεταξύ του των δύο. Όπως αναπτύχθηκε και ανωτέρω, οι όροι που χρησιμοποιεί η O.W. Bunker⁵⁹ στις συμβάσεις της παραπέμπουν σε σύμβαση πώλησης. Η σύμβαση προμήθειας αναφέρεται στην O.W. Bunker ως «*πωλήτρια*» και τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ως «*αγοραστή*».

⁵⁸ M. Davies, ο.π., σελ. 2 επ.

⁵⁹ Οι όροι βρίσκονται εδώ:

<https://static1.squarespace.com/static/573495b840261dc2ceaf208c/t/59b17bc6e3df28a69b4ade8e/1504803784272/Session+2+Davies++OW+Bunker+GTC.pdf>

Η διατύπωση των όρων της σύμβασης δίνει την εικόνα μίας απλής σύμβασης πώλησης μεταξύ των δύο μερών στην οποία περιλαμβάνεται μάλιστα και ρήτρα παρακράτησης κυριότητας. Η σύμβαση αναφέρει ότι ο πωλητής θα χρειαστεί να αγοράσει ο ίδιος τα καύσιμα από κάποιον φυσικό προμηθευτή αλλά αυτό εν αρχή δεν επηρεάζει τις συμβατικές σχέσεις που αναπτύσσονται.

Επισημαίνεται ότι οι φυσικοί προμηθευτές συναλλάσσονταν αρκετές φορές με την O.W. Bunker επί τη βάση των δικών τους όρων, όπως αυτοί της εταιρείας NuStar⁶⁰. Οι όροι αυτοί αφενός διαφέρουν σημαντικά από τους όρους της O.W. Bunker, αφετέρου προσπαθούν να δώσουν την αίσθηση ότι οποιαδήποτε πίστωση παρέχεται πραγματοποιείται για λογαριασμό του πλοίου το οποίο εφοδιάζεται με τα καύσιμα. Κατά την έννοια αυτή ο έμπορος καυσίμων λειτουργεί ως αντιπρόσωπος του τελικού αγοραστή και η σύμβαση στην ουσία καταρτίζεται μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του πλοιοκτήτη – εκμεταλλεόμενου το πλοίο.

Το ζήτημα αυτό σχετικά με το εάν η O.W. λειτουργούσε ως πωλητής στο όνομα και για λογαριασμό της ή ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη κρίθηκε από διάφορα δικαστήρια στις Η.Π.Α.⁶¹, στη Σιγκαπούρη⁶², στο Χονγκ Κονγκ⁶³, την Ιταλία⁶⁴, και την Γαλλία⁶⁵ στις οποίες αποφασίστηκε ότι τελικά ο έμπορος λειτουργεί ως πωλητής καυσίμων στο όνομα του και για λογαριασμό του. Το ανώτατο δικαστήριο της Σιγκαπούρης μάλιστα θεώρησε ότι η έλλειψη συμβατικού δεσμού μεταξύ των δύο μερών είναι τόσο εμφανής, ώστε να αποδώσει αποζημίωση για άδικη σύλληψη (wrongful arrest) του πλοίου από τον προμηθευτή.

Ένας όρος, ωστόσο, ο οποίος περιέχεται στη σύμβαση προμήθειας καυσίμων και παρουσιάζει ενδιαφέρον είναι ο όρος L4⁶⁶. Σύμφωνα με τον όρο αυτόν ο αγοραστής δεσμεύεται και από τους όρους του φυσικού προμηθευτή σε περίπτωση που η πράξη του εφοδιασμού του πλοίου πραγματοποιηθεί από τον τελευταίο και που αυτός επιμένει σε κάτι τέτοιο. Με βάση τον όρο

⁶⁰ Οι όροι είναι διαθέσιμοι εδώ:

<http://www.merlinpetroleum.com/terms/NUSTARUSA2009.pdf>

⁶¹ Valero Marketing and Supply Co. v. MV Almi Sun, 2015 WL 9459971 (E.D.La. 2015); F.Supp.3d 973, 2016 AMC 632 (E.D.La. 2016)(Valero II); O'Rourke Marine Servs, L.P. v. MV Cosco Haifa, 179 F.Supp.3d 333 (S.D.N.Y. 2016); ING Bank, N.V. v. MV Temara, 203 F.Supp.3d 355, 2016 AMC 2387 (S.D.N.Y. 2016); Bunker Holdings Ltd. v. M/V YM Success, 2016 AMC 1723 (W.D. Wash. 2016); Barcliff, L.L.C. v. M/V Deep Blue, 2016 AMC 2901 (S.D. Ala., 2016); NuStar Energy Services, Inc. v. M/V Cosco Auckland, 2017 AMC 1184 (S.D.Tex., 2016)

⁶² The Xin Chang Shu [2016] 1 SLR 1096.

⁶³ Newocean Petroleum Co. Ltd v. OW Bunker China Ltd [2016] HKEC 2798 (HKCA)

⁶⁴ Tribunal of Venice, March 24, 2015

⁶⁵ Cour d'Appel de Pau, September 15, 2015.

⁶⁶ "These Terms and Conditions are subject to variation in circumstances where the physical supply of the Bunkers is being undertaken by a third party which insists that the Buyer is also bound by its own terms and conditions".

αυτό ορισμένοι φυσικοί προμηθευτές έχουν υποστηρίξει ότι υπάρχει συμβατική σχέση μεταξύ αυτών και του τελικού αγοραστή των καυσίμων, καθώς η O.W. Bunker εν προκειμένω λειτουργούσε ως αντιπρόσωπος του τελικού αγοραστή.

Το επιχείρημα αυτό απορρίφθηκε στις Η.Π.Α., στην υπόθεση *ING Bank, N.V. v. MV Temara* με το σκεπτικό ότι δεν θα μπορούσε ο όρος αυτός να είναι συμβατός με την όλη δομή και τους όρους της σύμβασης προμήθειας καυσίμων της O.W. Bunker. Το δικαστήριο, μάλιστα, έκρινε ότι η σύμβαση μεταξύ της O.W. Bunker και του αγοραστή των καυσίμων δεν είναι σύμβαση που επιδέχεται απρόβλεπτη μελλοντική τροποποίηση. Στον όρο A.3 μάλιστα των όρων και των συνθηκών της O.W. Bunker προβλέπεται ότι γενικοί όροι των συναλλαγών ενός τρίτου μέρους δεν μπορούν να ισχύσουν, εάν δεν γίνουν δεκτοί ρητά τηρουμένου έγγραφου τύπου από την O.W. Bunker πρώτα. Στην υπόθεση *the Xin Chang Shu* το δικαστήριο έκρινε ότι διατάξεις στους όρους και τις προϋποθέσεις των φυσικών προμηθευτών με βάση τις οποίες «προσδιορίζονται» από τους φυσικούς προμηθευτές οι συμβατικοί προμηθευτές καυσίμων ως αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών δεν έχουν ισχύ και είναι άκυροι. Ελλείπει, μάλιστα, οποιουδήποτε άλλου στοιχείου το οποίο να αποδεικνύει την εξουσία αντιπροσώπευσης των πλοιοκτητών από τους εμπόρους καυσίμων το δικαστήριο στην προκειμένη περίπτωση όχι μόνο απέρριψε το αίτημα των προμηθευτών αλλά τους καταδίκασε και για εσφαλμένη κατάσχεση (*wrongful arrest*) του πλοίου.

Παρά το γεγονός ότι οι περισσότερες δικαστικές αποφάσεις παίρνουν θέση σχετικά με το ζήτημα του εάν μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του προμηθευτή συνήφθη σύμβαση πώλησης ή πώλησης μέσω αντιπροσώπευσης και επομένως του εάν ο φυσικός προμηθευτής συναλλάχθηκε με τον προμηθευτή ή τον τελικό αγοραστή των καυσίμων, το Supreme Court⁶⁷ του Ηνωμένου Βασιλείου και εν συνεχεία το Final Court of Appeal⁶⁸ του Χονγκ Κονγκ έδωσε μία κάπως διαφορετική προσέγγιση στο ζήτημα σχετικά με τη φύση της σύμβασης προμήθειας καυσίμων. Η υπόθεση, γνωστή στους περισσότερους ως *Res Cogitans*, έφτασε στο ανώτατο δικαστήριο της Αγγλίας κατόπιν αίτησης των πλοιοκτητών σύμφωνα με την οποία ζητούσαν να μην αποπληρώσουν τους εμπόρους καυσίμων, ήτοι την O.W. Bunker.

Για το ιστορικό της υπόθεσης αναφέρεται μόνο το ότι στις 31 Οκτωβρίου 2014 η εταιρεία PST Energy 7 Shipping LLC σύναψε σύμβαση προμήθειας καυσίμων με την εταιρεία O.W. Bunker Malta Limited, θυγατρική εταιρεία της O.W.Bunker & Trading A.S.. Η O.W.Bunker & Trading A.S.εν συνεχεία σύναψε σύμβαση προμήθειας καυσίμων με την Rosneft Marine (UK) Ltd η

⁶⁷ PST Energy 7 Shipping, L.L.C. v. OW Bunker Malta Ltd (The Res Cogitans) [2016] AC 1034 (UKSC).

⁶⁸ Newocean Petroleum Co. Ltd v. OW Bunker China Ltd [2016] HKLRD 892; [2016] HKEC 1507

οποία εν συνεχεία παρήγγειλε καύσιμα από την RN – Bunker LTD η οποία και τελικά πραγματοποίησε τον εφοδιασμό του πλοίου Res Cogitans της εταιρείας PST Energy 7 Shipping LLC. Η τελευταία δεν πλήρωσε την O.W. και όταν αυτή πτώχευσε, έσπευσε ενώπιον των δικαστηρίων και ζήτησε να αναγνωρισθεί ότι δεν οφείλει να καταβάλει το τίμημα της αγοράς των καυσίμων στηρίζοντας τα επιχειρήματα της στη SOGA (Sail of Goods Act)

Σύμφωνα με το άρθρο 49 της Sail of Goods Act ο πωλητής δεν δύναται να αναζητήσει το τίμημα της πώλησης από τον αγοραστή σε περίπτωση που δεν έχει μεταβιβάσει το αντικείμενο της πώλησης σε αυτόν. Η προϋπόθεση της μεταβίβασης της κυριότητας εν προκειμένω και σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της πλοιοκτήτριας εταιρείας δεν συντρέχει, καθώς στη σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και προμηθευτή καυσίμων υπήρξε όρος παρακράτησης της κυριότητας. Άρα, ο έμπορος καυσίμων δεν είχε τη δυνατότητα να μεταβιβάσει την κυριότητα των καυσίμων η οποία παρακρατείτο από τον φυσικό προμηθευτή.

Το δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό αυτό της PST Energy 7 Shipping LLC και έκρινε ότι δεν εφαρμόζεται η SOGA στην προκειμένη περίπτωση. Η σύμβαση μεταξύ του προμηθευτή και της πλοιοκτήτριας εταιρείας δεν είναι σύμβαση πώλησης (contract of sale) κατά την έννοια SOGA αλλά πρόκειται για μία sui generis σύμβαση σύμφωνα με την οποία ο έμπορος καυσίμων δεν ανέλαβε την υποχρέωση να μεταβιβάσει την κυριότητα των καυσίμων έναντι καταβολής από τον αγοραστή της αξίας τους αλλά έδωσε στον πλοιοκτήτη – αγοραστή άδεια να χρησιμοποιήσει τα καύσιμα αυτά, ενώ η κυριότητα παρέμεινε σε αυτόν που παρακρατεί την κυριότητα.

Επομένως, η απόφαση του supreme court είναι δυσμενής για τα συμφέροντα της πλοιοκτησίας, καθώς απορρίπτει τους ισχυρισμούς της και κρίνοντας τη σύμβαση του προμηθευτή με τον τελικό αγοραστή ως sui generis εκθέτει τον τελευταίο στον κίνδυνο να πρέπει να καταβάλει δύο φορές την αξία των καυσίμων, ήτοι τόσο στον φυσικό προμηθευτή όσο και στον προμηθευτή. Δεδομένου του ότι η απόφαση εκδόθηκε από το supreme court δημιουργείται νομολογιακό προηγούμενο το οποίο δεσμεύει τα κατώτερα δικαστήρια σε επόμενες δίκες με παρόμοια πραγματικά περιστατικά.

Σημαντική απόφαση σχετικά με το ζήτημα της νομικής φύσης της σύμβασης προμήθειας είναι και η απόφαση *Canpotex Shipping Services Limited v Marine Petrobulk Ltd*⁶⁹ του Federal Court

⁶⁹ Η εταιρεία Canpotex είχε σύναψε σύμβαση για τον καθορισμό τιμής με την OW Supply & Trading A/S (OW Trading). Σε δύο περιπτώσεις παρήγγειλε καύσιμα όχι από την OW Supply & Trading A/S αλλά από την θυγατρική της την OW Bunker (UK) Ltd. Σε κάθε μία από τις δύο αυτές περιπτώσεις εκδόθηκαν επιβεβαιώσεις των παραγγελιών καυσίμων από την OW (UK) στις οποίες επισημαινόταν συγκεκριμένα ότι την φυσική παράδοση των καυσίμων στην Canpotex θα την πραγματοποιούσε η εταιρεία Marine Petrobulk Ltd.

του Καναδά. Το ομοσπονδιακό δικαστήριο του Καναδά έκανε κατ' αρχάς δεκτό το αίτημα της Canpotex για χορήγηση του δικαιώματος προσφυγής (interpleader). Εν συνεχεία έκρινε επί των συμβατικών σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ του φυσικού προμηθευτή, του εμπόρου καυσίμων και της Canpotex.

Η Marine Petrobulk Ltd ⁷⁰εφοδίασε με καύσιμα τα πλοία σύμφωνα με τους δικούς της όρους και προϋποθέσεις, όπως αυτοί είχαν αναθεωρηθεί έως το 2013, πράγμα το οποίο αποτυπωνόταν και στις επιβεβαιώσεις παραγγελιών τις οποίες εξέδιδε η Marine Petrobulk. Το δικαστήριο διαφοροποιήθηκε στο σκεπτικό του από τις λοιπές αποφάσεις που έχουν ήδη αναφερθεί ανωτέρω και έκρινε ότι μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του εφοπλιστή υπάρχει συμβατικός δεσμός. Προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι το δικαστήριο δεν εξέτασε το ζήτημα του εάν υπάρχει σύμβαση πώλησης ή πώλησης μέσω αντιπροσώπου, υπό την έννοια ότι ο έμπορος καυσίμων λειτουργεί ως αντιπρόσωπος του τελικού αγοραστή έναντι του φυσικού προμηθευτή καυσίμων.

Πιο συγκεκριμένα, το δικαστήριο έκρινε ότι στην συγκεκριμένη υπόθεση δεν επηρεάζει ούτε έχει σημασία η ιδιότητα υπό την οποία υπέγραψε η O.W. Bunker (UK), ήτοι ως μεσίτης, εντολοδόχος, εντολέας ή διαχειριστής. Σημασία έχει το ότι δυνάμει της παραγράφου 1 των όρων και προϋποθέσεων της Marine Petrobulk Ltd ως *πελάτης* (customer) θεωρείται και ο ναυλωτής του πλοίου και κάθε μέρος το οποίο τελικά επωφελείται από τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα. Σύμφωνα με τη παράγραφο 2 των ανωτέρω όρων τόσο ο εντολοδόχος, ο μεσίτης και ο διαχειριστής θα ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον με τον *εντολέα* τους. Το δικαστήριο έκρινε πως η εφοπλίστρια εταιρεία η οποία ζήτησε τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα εμπίπτει στην έννοια του *πελάτη* ή του *εντολέα* και επομένως δεσμεύεται από την σύμβαση μεταξύ O.W. Bunker και Canpotex. Τέλος, οι όροι και οι συνθήκες της Marine Petrobulk Ltd ενσωματώνονται και τροποποιούν τη σύμβαση μεταξύ της O.W. Bunker UK και της Canpotex⁷¹.

ii) *Έννομη σχέση μεταξύ φυσικού προμηθευτή και πλοιοκτήτριας εταιρείας*

Οι φυσικοί προμηθευτές καυσίμων στην προσπάθειά τους να θεμελιώσουν άμεση έννομη σχέση με τους τελικούς αγοραστές των καυσίμων, πέραν των όσων αναφέρθηκαν ανωτέρω σχετικά με το χαρακτηρισμό της σύμβασης πώλησης ως σύμβασης πώλησης διά αντιπροσώπου και σχετικά

⁷⁰ Η απόφαση είναι διαθέσιμη εδώ:

<https://www.canlii.org/en/ca/fct/doc/2015/2015fc1108/2015fc1108.html>

⁷¹ *Desganes R.L.*, Bunker Litigation: The teaching of OW Bunker's Demise

Διαθέσιμο εδώ: http://www.cmla.org/papers/Bunker_Litigation-OW_Bunker.pdf

με τους συνήθεις όρους και τις συνθήκες του φυσικού προμηθευτή, επικαλούμενοι την υπογραφή από τον μηχανικό του πλοίου του εγγράφου παράδοσης καυσίμων.

Το έγγραφο παράδοσης καυσίμων (bunker delivery note) είναι το επίσημο έγγραφο για την ποσότητα των καυσίμων που παρελήφθησαν. Εκδίδεται από τον αρμόδιο παράδοσης των καυσίμων (deliverer) και υπογράφεται από το πλοίο. Συνήθως έχει την μορφή απλής απόδειξης. Μερικές φορές, όμως, η μορφή του είναι περισσότερο σύνθετη, όπως, όταν η παράδοση πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς της MARPOL και να περιλαμβάνει τα στοιχεία που προβλέπονται εκεί⁷².

Οι φυσικοί προμηθευτές σε αρκετές δικαστικές διαμάχες σχετικές με τη πτώχευση του ομίλου O.W. προβάλλουν το επιχείρημα ότι συνδέονται συμβατικά με τους πλοιοκτήτες - εφοπλιστές. Η *συμβατική αυτή σχέση* καταρτίζεται τη στιγμή της παράδοσης των καυσίμων. Στην υπόθεση *Martin Energy Services LLC v M/V Bravante IX*⁷³ το δικαστήριο της Φλόριντα έκρινε ότι ο φυσικός προμηθευτής και η πλοιοκτήτρια εταιρεία σύνησαν σύμβαση με περιεχόμενο την παράδοση των καυσίμων εκ μέρους της Martin Energy Services LLC και την ανάληψη της ευθύνης για αποπληρωμή ευθύνης από πλευρά της πλοιοκτήτριας εταιρείας Boldini S.A. να πληρώσει τον φυσικό προμηθευτή σε περίπτωση που ο διαμεσολαβητής παραλείψει να τον πληρώσει. Το δικαστήριο θεώρησε ότι ο μηχανικός του πλοίου υπογράφοντας το έγγραφο παράδοσης καυσίμων ενήργησε εντός του πεδίου της δραστηριότητας και των αρμοδιοτήτων του και επομένως ότι δεσμεύει με την υπογραφή του την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Η συγκεκριμένη απόφαση φαίνεται κάπως προβληματική από την άποψη του ότι το δικαστήριο θεωρεί ως επαρκές στοιχείο το οποίο αποδεικνύει την βούληση των μερών να συνάψουν μεταξύ τους σύμβαση το γεγονός ότι υπογράφηκε το πιστοποιητικό παράδοσης καυσίμων (BDN) από τον μηχανικό του πλοίου το οποίο είναι, η έκδοση του οποίου είναι υποχρεωτική άλλωστε βάσει του παραρτήματος έξι της διεθνούς σύμβασης της MARPOL. Η απόφαση αυτή έως τώρα δεν έχει ακολουθηθεί από κάποιο άλλο δικαστήριο στην Αμερική, ενώ άλλες αποφάσεις έχουν καταλήξει στο αντίθετο συμπέρασμα⁷⁴.

Στην Ελλάδα η νομολογία ακολουθούσε τη θέση ότι δεν υπάρχει άμεση συμβατική σχέση μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του πλοιοκτήτη. Όσον αφορά τον μηχανικό του πλοίου το Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά έκρινε με τις αποφάσεις του υπ' αρ. 280/2017 και 1096/2016

⁷² M. Μποτίνη, ο.π., σελ. 56

⁷³ *Martin Energy Services, L.L.C. v. MV Bravante IX*, 233 F.Supp.3d 1269 (N.D.Fla. 2017).

⁷⁴ *Clearlake Shipping Pte Ltd v. OW Bunker (Switzerland), S.A.*, --- F.Supp.3d ---, 2017 AMC 627 (S.D.N.Y.2017)

ότι το μηχανικός μπορεί να λειτουργήσει ως αντιπρόσωπος των πλοιοκτητών μόνο και εφόσον δρα στο πλαίσιο των καθηκόντων του.

Τις ως άνω αποφάσεις ήρθε να ανατρέψει το Μονομελές Εφετείο Πειραιά με την υπ' αρ. 148/2018 απόφαση του. Με την απόφαση του αυτή το δικαστήριο έκρινε ότι το εάν ο μηχανικός του πλοίου έδρασε στο πλαίσιο των καθηκόντων του επηρεάζει μόνο την εσωτερική σχέση μηχανικού και πλοιοκτήτη. Όσον αφορά, όμως, την εξωτερική σχέση μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του πλοιοκτήτη το δικαστήριο έκρινε ότι ο μηχανικός έδρασε ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη και άρα συνήφθη σύμβαση μεταξύ των μερών. Το σκεπτικό αυτό του δικαστηρίου βασίστηκε στο ότι ο φυσικός προμηθευτής δεν μπορεί να γνωρίζει πότε ο μηχανικός λειτουργεί εντός του πλαισίου των καθηκόντων του και πότε όχι. Εφόσον, λοιπόν, δεν δήλωσε στο έγγραφο παράδοσης καυσίμων το αντίθετο, τότε θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει το πλοίο και άρα το δεσμεύει.

Μέρος Β: Σύγκρουση συμφερόντων και έννομη προστασία

2.1. Θέση του προμηθευτή καυσίμων μετά την κήρυξη της πτώχευσης της O.W. Bunker

Το σημείο αυτό της παρούσας εργασίας λειτουργεί ως μία νοητή *γέφυρα* μεταξύ των όσων αναπτύχθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο περί των συμβατικών σχέσεων που ανάμεσα στα μέρη της αλυσίδας προμήθειας καυσίμων και της ανώμαλης εξέλιξης των σχέσεων τους. Με την πτώχευση της πολυσυζητημένης O.W. Bunker και τη δημιουργία του κλίματος ανασφάλειας στην αγορά καυσίμων τόσο οι φυσικοί προμηθευτές καυσίμων, οι οποίοι έχουν πωλήσει χιλιάδες τόνους καύσιμα με πίστωση τιμήματος στους συμβατικούς προμηθευτές καυσίμων, όσο και οι δανειστριες τράπεζες με κυριότερη την ING⁷⁵, η οποία δάνεισε τον όμιλο O.W. Bunker προκειμένου αυτός να καλύψει τα λειτουργικά του έξοδα και έλαβε ως εξασφάλιση την εκχώρηση των απαιτήσεων που έχει η O.W. κατά των πλοιοκτητών - εφοπλιστών τους οποίους προμήθευσε η ίδια με καύσιμα, έσπευσαν να αναζητήσουν εναλλακτικούς τρόπους, προκειμένου να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις τους. Οι φυσικοί προμηθευτές αλλά και οι τράπεζες δεν επιθυμούν να αναγγελθούν και να ικανοποιηθούν από την πτωχευτική περιουσία φοβούμενοι πως η συγκεκριμένη περιουσία δεν θα επαρκεί και πως δεν θα μπορέσουν να ικανοποιηθούν πλήρως για τις απαιτήσεις τους.

Λόγω, λοιπόν, της πρωτόγνωρης αυτής ανασφάλειας καθώς και του τεράστιου όγκου των ανεξόφλητων απαιτήσεων από την προμήθεια καυσίμων, οι οποίες υπολογίζονται σε 100 περίπου εκατομμύρια⁷⁶, οι πιστωτές προσπάθησαν να στραφούν απευθείας κατά των τελικών αγοραστών των καυσίμων και να αναζητήσουν από αυτούς την πληρωμή των απαιτήσεων τους.

Έχει ήδη επισημανθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο ο ρόλος των διαμεσολαβητών καυσίμων και ειδικά των εμπόρων ναυτιλιακών καυσίμων οι οποίοι φροντίζουν για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα όσο το δυνατόν πιο γρήγορα αυτό είναι δυνατόν, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αρχίσει να εκτελεί χωρίς καθυστέρηση το επόμενο ταξίδι του. Για τον λόγο αυτό σε έννομες τάξεις όπως αυτή της Αμερικής ο προμηθευτής καυσίμων υπό προϋποθέσεις εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου το οποίο προμήθευσε με καύσιμα. Το ζήτημα που γεννάται είναι σε αυτές τις περιπτώσεις ποιος είναι ο προμηθευτής καυσίμων. Είναι το πρόσωπο που

⁷⁵ Martin Energy Services, L.L.C. v. MV Bravante IX, 233 F.Supp.3d 1269 (N.D.Fla. 2017).

⁷⁶ Shipping watch, OW estate takes first strike in the battle for USD 100 million. Διαθέσιμο στο: <https://shippingwatch.com/secure/suppliers/article10839176.ece>

υπέγραψε τη σύμβαση προμήθειας καυσίμων με τον πλοιοκτήτη και συμφώνησε να τον εφοδιάσει με καύσιμα ή είναι αυτός ο οποίος πραγματοποίησε τη μεταφορά και τον εφοδιασμό του πλοίου του πλοιοκτήτη με καύσιμα, ήτοι ο φυσικός προμηθευτής.

Επιπρόσθετο, ερώτημα σχετικό με τα ανωτέρω αφορά την κατάσχεση του πλοίου και πιο συγκεκριμένα ποια πρόσωπα και με ποιο τρόπο μπορούν να κατάσχουν το πλοίο το οποίο εφοδιάστηκε με καύσιμα, προκειμένου να ασκήσουν πίεση στον πλοιοκτήτη και να ικανοποιηθούν από αυτόν.

2.1.α. Κατάσχεση του πλοίου ως μέσο άσκησης πίεσης και ικανοποίησης των δανειστών

Η κατάσχεση του πλοίου αποτελεί τον κύριο τρόπο άσκησης πίεσης στον πλοιοκτήτη και ικανοποίησης των απαιτήσεων των δανειστών. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι με τον όρο κατάσχεση νοείται η συντηρητική κατάσχεση η οποία αποτελεί ασφαλιστικό μέτρο και όχι η κατάσχεση ως στάδιο της αναγκαστικής εκτέλεσης. Η διαφορά των δύο αυτών περιπτώσεων κατάσχεσης έγκειται στο ότι η πρώτη παρέχεται ως προσωρινή έννομη προστασία σε προσβαλλόμενο δικαίωμα που είναι ή πρόκειται να γίνει αντικείμενο κύριας διαγνωστικής δίκης, ενώ η δεύτερη συνιστά οριστική έννομη προστασία, για να υλοποιηθεί το περιεχόμενο σε εκτελεστή δικαστική απόφαση ή άλλο τίτλο ουσιαστικό δικαίωμα⁷⁷.

Οι λόγοι για τους οποίους η προσωρινή ακινητοποίηση του πλοίου μπορεί να λειτουργήσει ως ισχυρότατο εργαλείο πίεσης είναι δύο⁷⁸. Κατά πρώτον, ενισχύει τη θέση του δανειστή, καθώς εμποδίζει την απομάκρυνση του πλοίου από τη σφαίρα εξουσίας του, ενώ παράλληλα το προφυλάσσει από τους θαλάσσιους και λοιπούς κινδύνους και περιορίζει τη δημιουργία νέων χρεών, ιδίως προνομιακών. Κατά δεύτερον, αναγκάζει τον πλοιοκτήτη – εφοπλιστή να προβεί στην λήψη οικονομικά εξαντλητικών μέτρων, προκειμένου να επιτύχει την αποδέσμευση του πλοίου. Το σημαντικότερο από τα μέτρα αυτά είναι η καταβολή εγγύησης⁷⁹. Πέραν, όμως, από τους δύο αυτούς λόγους ως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας το πλοίο κατά το διάστημα το οποίο παραμένει δεσμευμένο και δεν αξιοποιείται εμπορικά δεν δικαιούται να

⁷⁷ Α. Αθανασίου, ο.π. επιχείρησης σελ. 159

⁷⁸ Ph. Delebecque, Droit maritime, 13 ed., Dalloz, 2014, σελ.165

⁷⁹ Κατά το άρθρο 5 της Διεθνούς Σύμβασης του 1952 περί ενοποίησης των κανόνων για την συντηρητική κατάσχεση, η αποδέσμευση του πλοίου διατάσσεται και όταν περάσει άπρακτη η προθεσμία για την άσκηση κύριας αγωγής ή γίνει περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (βλ. Α. Αντάπαση, Η σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση των πλοίων σελ. 234, Αθήνα, 1998

εισπράξει ναύλο και ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής καθίσταται υπερήμερος απέναντι στους αντισυμβαλλομένους του.

Έχοντας αυτά υπόψιν μπορεί να κατανοήσει κανείς τον κίνδυνο που διατρέχουν οι πλοιοκτήτες στην περίπτωση της πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων. Βρίσκονται αντιμέτωποι με την έγερση αξιώσεων από πολλούς και διαφορετικούς δανειστές, ήτοι τους φυσικούς προμηθευτές καυσίμων και τους συμβατικούς προμηθευτές ή τρίτους στους οποίους έχουν εκχωρηθεί οι απαιτήσεις των συμβατικών προμηθευτών, οι οποίοι απειλούν με κατάσχεση των πλοίων σε οποιοδήποτε λιμάνι μπορέσουν και προλάβουν να πιάσουν το πλοίο⁸⁰. Η κατάσχεση του πλοίου πραγματοποιείται με σκοπό την εξασφάλιση κάποιας ναυτικής απαίτησης ή ναυτικού προνομίου. Σε περίπτωση που ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων έχει απαίτηση κατά του πλοιοκτήτη η οποία απορρέει από μεταξύ τους συμβατική σχέση τότε μπορεί να κατάσχει το πλοίο⁸¹. Σε περίπτωση, όμως, που δεν υπάρχει προσωπική έννομη σχέση μεταξύ των μερών, τότε η μόνη περίπτωση που μπορεί να κατάσχει ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων το πλοίο είναι εάν η απαίτηση του εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο⁸².

Παρότι, όμως, στα ηπειρωτικά συστήματα η συντηρητική κατάσχεση του πλοίου αποτελεί, όπως αναφέρθηκε, ασφαλιστικό μέτρο το οποίο διακρίνεται και δεν ταυτίζεται με τα ουσιαστικά δικαιώματα τα οποία σκοπό έχει να προφυλάξει με την άσκηση της, στα αγγλοσαξονικά συστήματα η κατάσχεση του πλοίου γίνεται συνήθως μέσω της άσκησης της διαδικασίας *in rem*. Παρότι οι δύο διαδικασίες ομοιάζουν ως προς κάποιες παραμέτρους, πρέπει να επισημανθεί ότι πρόκειται για διαφορετικά ένδικα βοηθήματα τα οποία εκκινούν από εντελώς διαφορετικές παραδοχές.

i) Η συντηρητική κατάσχεση στα ηπειρωτικά συστήματα

⁸⁰ OW Bunker bankruptcy and unpaid bunkers – a global dilemma, διαθέσιμο εδώ: <http://www.gard.no/web/updates/content/20774009/ow-bunker-bankruptcy-and-unpaid-bunkers-a-global-dilemma>

⁸¹ Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 περ. ια οι απαιτήσεις από προμήθεια καυσίμων εμπίπτουν στην έννοια της προμήθειας προϊόντων ή υλικών οποιαδήποτε χορηγηθέντων προς πλοίων.

⁸² *Dabelstein & Passehl*, Bunker supplies – maritime lien and risk of vessel arrest
Διαθέσιμο εδώ: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=3e962310-336f-4eeb-a2b1-9ed696f32e8a>

Η συντηρητική κατάσχεση κατά το ελληνικό δίκαιο αποτελεί, όπως επισημάνθηκε πιο πάνω, ένα ασφαλιστικό μέτρο και χωρεί επί των ευρισκόμενων στην Ελλάδα πλοίων⁸³. Εφαρμοστέες είναι οι γενικές διατάξεις του κώδικα πολιτικής δικονομίας για τα ασφαλιστικά μέτρα, άρθρα 682 επ. Έννομη συνέπεια της συντηρητικής κατάσχεσης σύμφωνα με τα άρθρα του κώδικα πολιτικής δικονομίας είναι η απαγόρευση απόπλου του πλοίου την οποία το δικαστήριο μπορεί να διαμορφώσει κατά τις γενικές διατάξεις περί ασφαλιστικών μέτρων. Σύμφωνα, μάλιστα, με το άρθρο 715 παρ. 2 και 3 η κατάσχεση δεν επιφέρει μόνο την υλική αλλά και τη νομική δέσμευση του πλοίου με την έννοια ότι ο κύριος του πλοίου εμποδίζεται να το μεταβιβάσει αλλά και να το επιβαρύνει⁸⁴.

Εκτός από τις διατάξεις του κώδικα πολιτικής δικονομίας στην Ελλάδα μπορούν να κατασχεθούν οιαδήποτε πλοία φέρουν σημαία συμβαλλόμενου στη διεθνή σύμβαση του 1952 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τη συντηρητική κατάσχεση θαλασσοπλοούντων πλοίων κράτους. Πιο συγκεκριμένα κατά το άρθρο 2 παρ. 8 της ως άνω σύμβασης κάθε πλοίο το οποίο φέρει σημαία συμβαλλόμενου στη σύμβαση κράτους μπορεί να κατασχεθεί συντηρητικά στη δικαιοδοσία οποιουδήποτε συμβαλλόμενου κράτους, όπως ορίζουν οι διατάξεις της σύμβασης αυτής. Επιπρόσθετα, αναφέρεται ότι η δυνατότητα συντηρητικής κατάσχεσης επεκτείνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 της σύμβασης όχι μόνο στο πλοίο από το οποίο προέκυψε η απαίτηση αλλά και σε οποιοδήποτε πλοίο ανήκε κατά τα χρόνια τον οποίο προέκυψε η απαίτηση στον κύριο του *υπαίτιου* πλοίου.

Πρέπει να διασαφηνιστεί ότι οι διατάξεις της σύμβασης αυτής δεν αφορούν σχέσεις που είναι αμιγώς εσωτερικές. Κατά το άρθρο 8 παρ. 4 προϋποτίθεται η ύπαρξη ενός στοιχείου αλλοδαπότητας. Πιο συγκεκριμένα ενδιαφέρει η χώρα κατοικίας ή κύριας επαγγελματικής εγκατάστασης του δανειστή να είναι άλλη χώρα από αυτήν εντός της δικαιοδοσίας της οποίας επιχειρείται η εν λόγω συντηρητική κατάσχεση. Εάν η χώρα κατοικίας του δανειστή είναι η Ελλάδα και επιχειρηθεί η συντηρητική κατάσχεση πλοίου στην Ελλάδα, τότε δεν θα εφαρμοστεί η διεθνής σύμβαση αλλά οι διατάξεις του κώδικα πολιτικής δικονομίας.

Στο άρθρο 1 της σύμβασης γίνεται περιοριστική απαρίθμηση των ναυτικών απαιτήσεων για την ικανοποίηση των οποίων και μόνον μπορεί να ασκηθεί συντηρητική κατάσχεση. Συνεπώς, εάν

⁸³ Α. Γεωργακόπουλος, Ναυτικό Δίκαιο τόμος 2, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2006, σελ. 447 επ.

⁸⁴ Α. Αντάπασης, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο σελ. 408, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2016

μία απαίτηση εμπίπτει στα αντικειμενικά όρια της σύμβασης αλλά δεν έχει χαρακτήρα ναυτικό, δεν μπορεί αιτηθεί κατάσχεση προς ικανοποίηση της απαίτησης αυτής⁸⁵.

Τέλος, η άσκηση της συντηρητικής κατάσχεσης της σύμβασης του 1952 ως μοναδική έννομη συνέπεια, σημείο προς το οποίο διαφέρει από τον κώδικα πολιτικής δικονομίας, είναι η υλική δέσμευση του πλοίου. Η πώληση ή η επιβάρυνση του πλοίου κατ' αρχήν δεν απαγορεύεται.

ii) *Η διαδικασία in rem στα αγγλοσαξονικά συστήματα*

Ο θεσμός του in rem είναι δημιούργημα του αγγλοσαξονικού δικαίου. Δεν πρόκειται για διαδικασία αντίστοιχη με αυτή της συντηρητικής κατάσχεσης, όπως αυτή είναι γνωστή στα ηπειρωτικά συστήματα. Η άσκηση της, όμως, έχει ως αποτέλεσμα τρεις διαφορετικές ποιοτικά συνέπειες. Πρώτον, επιφέρει την προσωρινή εξασφάλιση της απαίτησης μέσω της κατάσχεσης του πράγματος. Δεύτερον, θεμελιώνει δικαιοδοσία του δικαστηρίου εντός της περιφέρειας του οποίου ασκήθηκε η κατάσχεση και τρίτον αναβαθμίζει τον ναυτικό δανειστή σε προνομιούχο, σε περίπτωση που δεν είναι ήδη λόγω της φύσης της απαίτησης του⁸⁶. Παρόλα αυτά η διαδικασία της εμπράγματης ναυτικής διαδικασίας (in rem) παρουσιάζει ορισμένες διαφοροποιήσεις, όταν ασκείται εντός δικαστηρίων της Αγγλίας από όταν ασκείται εντός δικαστηρίων της Αμερικής.

Στην Αγγλία η διαδικασία in rem είναι απόλυτα συνδεδεμένη με το θεσμό των ναυτικών προνομίων. Αποτελεί το δικονομικό μηχανισμό άσκησης των του εξασφαλιστικού δικαιώματος κατά του πλοίου, το οποίο παρήγαγε την προνομιούχο απαίτηση. Το πεδίο εφαρμογής της επεκτάθηκε το 1981, ώστε να καταλάβει και άλλες απαιτήσεις οι οποίες προβλέφθηκαν νομοθετικά (statutory claims in rem) από την Senior Courts Act 1981.

Επομένως, συμπεραίνουμε ότι προκειμένου να μπορέσει ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων να εκκινήσει διαδικασία in rem και να κατάσχει το πλοίο το οποίο προμήθευσε με καύσιμα στην Αγγλία πρέπει η απαίτηση του να εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο (lien) ή να αναγνωρίζεται ως statutory claim in rem. Τα ναυτικά προνόμια είναι περιορισμένα στην Αγγλία και οι

⁸⁵ A. Αντάπασης, ο.π. σελ. 408. Οι απαιτήσεις από την προμήθεια καυσίμων εμπίπτουν στην περ. ια περίπτωση του άρθρου 1 παρ. 1 «προμήθεια προϊόντων ή υλικών οπουδήποτε χορηγηθέντων προς πλοίων».

⁸⁶A. Mandraraka – Sheppard, Modern Maritime Law σελ. 8, vol. 1, 3rd ed. Informa, 2013(Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 161).

απαιτήσεις από την προμήθεια καυσίμων δεν εμπίπτουν σε αυτά⁸⁷. Εμπίπτουν, ωστόσο, στην περίπτωση των statutory claim in rem.

Τα statutory claims in rem αποτελούν μία δεύτερη κατηγορία εξασφαλιστικών δικαιωμάτων, πέραν των ναυτικών προνομίων, τα οποία προβλέπονται νομοθετικά⁸⁸, σε αντίθεση με τα ναυτικά προνόμια τα οποία στην Αγγλία έχουν νομολογιακή προέλευση, και απαντώνται μόνο σε αγγλοσαξονικά συστήματα. Η ιδιομορφία που παρουσιάζουν είναι ότι συνδέονται άρρηκτα με την διαδικασία in rem. Πιο συγκεκριμένα γεννώνται με την έκδοση του εισαγωγικού της δίκης δικογράφου και όχι από την επίδοση αυτού.⁸⁹ Τα statutory claims in rem ικανοποιούνται στην κατάταξη σχετικά την εκποίηση του πλοίου μετά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις από προμήθεια καυσίμων αυτές δεν εξασφαλίζονται με ναυτικά προνόμια. Εμπίπτουν, όμως, στην υποπαράγραφο I περίπτωση m του άρθρου 20 παρ. 2 της Senior Courts Act 1981 η οποία αναφέρεται σε «οιαδήποτε αξίωση αναφορικά με τον εφοδιασμό του πλοίου με αγαθά ή υλικά με σκοπό τη λειτουργία και τη συντήρηση του⁹⁰». Στην συνέχεια, όμως, το άρθρο 21 παρ. 4 θέτει επιπλέον όρους προκειμένου με διαδικασία in rem να μπορεί να εκκινηθεί. Ο βασικότερος όρος από αυτούς που τίθεται είναι ότι πρέπει το πρόσωπο το οποίο ήταν κύριος του πλοίου τη στιγμή που γεννήθηκε η αξίωση να ευθύνεται προσωπικά (in personam)⁹¹ απέναντι στο πρόσωπο που επιθυμεί να εκκινήσει τη διαδικασία in rem. Δεδομένου του ότι ο πλοιοκτήτης δεν έχει συναλλαχθεί άμεσα με τον φυσικό προμηθευτή, παρά τους ισχυρισμούς που έχουν προβάλει κατά καιρούς οι φυσικοί προμηθευτές και τους οποίους εξετάσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, δεν υπάρχει συμβατικός δεσμός και έννομη σχέση μεταξύ τους. Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει δικαίωμα για τον φυσικό προμηθευτή να κατάσχει το πλοίο το οποίο προμήθευσε με καύσιμα.

Το νομικό πλαίσιο σχετικά με την κατάσχεση πλοίων είναι στο Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη είναι παρόμοιο με αυτό της Αγγλίας. Στις χώρες αυτές απαιτείται επίσης προσωπικός σύνδεσμος μεταξύ του κατάσχοντος και του καθ' ου η κατάσχεση, προκειμένου να χορηγηθεί δικαίωμα κατάσχεσης⁹².

⁸⁷ The Swedish Club, The risk of ship arrest for unpaid bunkers arising from the OW Bunker group collapse. Διαθέσιμο εδώ: <https://www.swedishclub.com>

⁸⁸ Προβλέπονται στη Senior Courts Act 1981/2009, s. 20(2) (a), (b), (c), (e) – (r), (s) (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 155)

⁸⁹ Λ. Αθανασίου, ο.π. επιχείρησης σελ. 368

⁹⁰ “Any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance”

⁹¹ “the person who would be liable on the claim in an action in personam...”

⁹² The collapse of OW Bunker group and the international tail of maritime litigation regarding the supply of bunkers, the American club, Οκτώβριος 2015, Διαθέσιμο εδώ: https://www.american-club.com/files/files/OW_bankruptcy.pdf

Έχουν αναπτυχθεί δύο θεωρίες που επεξηγούν το χαρακτήρα της *in rem* διαδικασίας. Σύμφωνα με την πρώτη η *in rem* διαδικασία αποτελεί κατά μία έννοια *προσωποποίηση*⁹³ του πλοίου. Κατά την διαδικασία αυτή το πρόσωπο το οποίο φέρει μία απαίτηση την στρέφει κατά του πράγματος, στην περίπτωση μας κατά του πλοίου, και το εκλαμβάνει ως εναγόμενο, οφειλέτη και υπέγγυο μέχρι το ύψος της ναυτικής απαίτησης που ασκείται *in rem*. Η συμμετοχή του κυρίου του πλοίου ή του προσωπικού οφειλέτη, καθώς και η διάγνωση της προσωπικής ευθύνης δεν απαιτούνται. Η διαδικασία μπορεί να ολοκληρωθεί με τη δικαστική πώληση του περιουσιακού στοιχείου χωρίς και πάλι τη συμμετοχή του οφειλέτη, διότι το πλοίο ενδύεται παράλληλα το ρόλο του εναγόμενου και του αντικειμένου της εκτέλεσης⁹⁴. Σε περίπτωση που ο προσωπικός οφειλέτης αποδεχθεί την επίδοση της κατάσχεσης ή άλλως συμμετάσχει στην εκκρεμοδικία, η διαδικασία διευρύνεται και γίνεται και *in personam*⁹⁵.

Κατά την δεύτερη θεωρία η διαδικασία *in rem* έχει δικονομικό χαρακτήρα. Σύμφωνα με την απόφαση *Indian Grace*⁹⁶ η *action in rem* είναι ένα ειδικό ένδικο βοήθημα το οποίο παρέχει περισσότερα πλεονεκτήματα στον ενάγοντα από οποιοδήποτε άλλο, διότι του επιτρέπει να ασκήσει πίεση στον οφειλέτη και να τον υποχρεώσει να συμμετέχει στη διαδικασία, μέσω της κατάσχεσης του κύριου περιουσιακού του στοιχείου⁹⁷. Η κατάσχεση αναδεικνύεται, λοιπόν, το ουσιώδες στοιχείο της διαδικασίας και το προνόμιο εκλαμβάνεται ως το ιστορικό προϊόν της κατάσχεσης, άρα ως δικαίωμα δικονομικής φύσης⁹⁸. Το μειονέκτημα της θεωρίας αυτής είναι ότι παραβλέπει και δεν εξηγεί το γιατί η κατάσχεση χωρεί μόνο κατά του πλοίου, γιατί διεξάγεται κανονικά η διαδικασία και χωρίς της παρουσία του οφειλέτη κ.α..

Στην αμερικάνικη εκδοχή της *in rem* διαδικασίας τα πράγματα είναι ελαφρώς διαφοροποιημένα αλλά και πιο σαφή. Τα εξασφαλιστικά δικαιώματα (*liens*) βρίσκονται σε απόλυτη αντιστοιχία και εγγενή σύνδεση με τη διαδικασία *in rem*. Η δεύτερη υφίσταται αποκλειστικά σχεδόν για την άσκηση των ναυτικών προνομίων, ενώ, αντίστροφα τα πρώτα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν παρά μόνο μέσω της άσκησης της συγκεκριμένης διαδικασίας⁹⁹. Η κατασκευή της

⁹³ D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, 4th ed., LLP 2005, σελ. 257 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 162)

⁹⁴ A. Mandraraka – Sheppard, *Modern Maritime Law* σελ. 9, vol. 1, 3rd ed. Informa, 2013(Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 162)

⁹⁵ Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 162

⁹⁶ *Indian Grace* (No. 2), [1998] 1 *Lloyd's Rep.* 1.

⁹⁷ Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 163

⁹⁸ D. C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims* σελ. 472, 4th ed., LLP 2005 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 163)

⁹⁹ D. B. Troy, *Introduction to the law of Maritime Liens*, 47 *Tul. L. Rev.*, σελ. 559 (1972 – 73) (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 164)

προσωποποίησης του πλοίου εξακολουθεί να ασκεί επιρροή παρότι έχει δεχθεί κριτική τόσο σε θεωρία όσο και σε νομολογία.

Από όσα εκτίθενται ανωτέρω συμπεραίνουμε ότι κατά το αμερικάνικο μοντέλο το εάν ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων έχει δικαίωμα να κατάσχει το πλοίο το οποίο προμήθευσε με καύσιμα εξαρτάται από το εάν η απαίτηση του είναι εξασφαλισμένη με ναυτικό προνόμιο, οπότε στην περίπτωση αυτή θα μπορεί και να εκκινήσει διαδικασία *in rem* και να ικανοποιήσει κατά αυτόν τον τρόπο την εξασφαλισμένη με ναυτικό προνόμιο απαίτηση του. Το ποιες απαιτήσεις εξασφαλίζονται με ναυτικά προνόμια στις Η.Π.Α. το ρυθμίζει το σύνολο των κανόνων της CIMLA, commercial instruments and maritime liens. Σύμφωνα με το άρθρο 46 U.S.C. § 31342 (α) ένα πρόσωπο το οποίο παρέχει αγαθά και υπηρεσίες στο πλοίο κατόπιν εντολής του κυρίου του πλοίου ή προσώπου το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο από τον κύριο έχει ναυτικό προνόμιο στο πλοίο¹⁰⁰. Το εάν ο φυσικός προμηθευτής είναι ναυτικό προνόμιο με βάση το συγκεκριμένο κανόνα θα εξεταστεί σε επόμενο κεφάλαιο.

Τέλος, με βάση το Rule b του Federal Supplemental Rules of Civil Procedure ένα πλοίο μπορεί να κατασχεθεί, εάν βρίσκεται εντός των Η.Π.Α. και εντός της δικαιοδοσίας ομοσπονδιακού δικαστηρίου των Η.Π.Α.. Εάν μία απαίτηση δεν είναι εξασφαλισμένη με ναυτικό προνόμιο, ωστόσο είναι ναυτικής φύσης, το δικαστήριο μπορεί να διατάξει την προσάρτηση¹⁰¹ (*attach*) του περιουσιακού στοιχείου, εν προκειμένω του πλοίου, προς εξασφάλιση της απαίτησης. Η διαδικασία αυτή είναι οιονεί *in rem*. Ωστόσο, προϋποθέτει προσωπική (*in personam*) ευθύνη του αιτούντος κατά του κυρίου του πλοίου, για να ενεργοποιηθεί, η οποία προσωπική ευθύνη, όπως προαναφέραμε δεν είναι σίγουρο εάν υπάρχει στην περίπτωση του φυσικού προμηθευτή και του πλοιοκτήτη – εφοπλιστή.

2.1.β. Εξασφάλιση των απαιτήσεων των προμηθευτών καυσίμων μέσω του θεσμού των ναυτικών προνομίων

Μέχρι το σημείο αυτό γίνεται αντιληπτό ότι οι φυσικοί προμηθευτές βρίσκονται σε δύσκολη θέση. Έχουν πωλήσει τόνους ναυτλιακών καυσίμων με πίστωση του τιμήματος και δίχως εξασφάλιση από τους αντισυμβαλλόμενους τους συμβατικούς προμηθευτές καυσίμων. Μετά την πτώχευση των τελευταίων καθίσταται εξαιρετικά αβέβαιο για τους φυσικούς προμηθευτές το

¹⁰⁰ “*person providing necessities to a vessel on the order of the owner or a person authorized by the owner has a maritime lien on the vessel*”

¹⁰¹ William Tetley, “Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures” Tulane Law Review. Tulane University Law School, (1999), σελ. 1934

εάν θα ικανοποιηθούν πλήρως για τις ποσότητες των καυσίμων τις οποίες έχουν πωλήσει. Για το λόγο αυτόν αναζητούν εναλλακτικές λύσεις. Κυρίως, όπως αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο, επιδιώκουν με διάφορους τρόπους να στραφούν κατά των τελικών αγοραστών των καυσίμων, δηλαδή των πλοιοκτητών – εφοπλιστών. Το γεγονός ότι οι ίδιοι οι φυσικοί προμηθευτές δεν έχουν συναλλαχθεί άμεσα με τους τελικούς αγοραστές δυσχεραίνει την ικανοποίηση των απαιτήσεων τους από τους πλοιοκτήτες και τους εκμεταλλευόμενους το πλοίο. Αυτό γιατί στις περισσότερες έννομες τάξεις των ηπειρωτικών συστημάτων προκειμένου να είναι ο δανειστής σε θέση να κατάσχει το πλοίο του καθ' ου η κατάσχεση πρέπει να τον συνδέει προσωπικός δεσμός (in personam) με τον καθ' ου η κατάσχεση. Το ίδιο συμβαίνει, επίσης, και σε έννομες τάξεις χωρών αγγλοσαξονικού δικαίου, όπως η Αγγλία και η Αμερική.

Τα επιχειρήματα των φυσικών προμηθευτών, ότι η σύμβαση τους με τους συμβατικούς προμηθευτές καυσίμων είναι σύμβαση αντιπροσωπείας, όχι σύμβαση πώλησης, με τελικό αντισυμβαλλόμενο τον τελικό αγοραστή καυσίμων ή ότι με την υπογραφή του δελτίου παράδοσης καυσίμων (bunker's delivery note) από τον μηχανικό του πλοίου συστήνεται σύμβαση προμήθειας καυσίμων (shadow contract)¹⁰² με συμβαλλόμενους τον φυσικό προμηθευτή ως πωλητή και τον πλοιοκτήτη – εφοπλιστή ως αγοραστή, έχουν απορριφθεί από την πλειονότητα των δικαστικών αποφάσεων οι οποίες έχουν εκδοθεί ανά τον κόσμο για τα ζητήματα αυτά και δεν φαίνεται να επαρκούν, ώστε να θεμελιώσουν προσωπική σχέση μεταξύ του φυσικού προμηθευτή και του τελικού αγοραστή των καυσίμων.

Η μόνη δυνατότητα που απομένει στους φυσικούς προμηθευτές καυσίμων, για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις τους από την προμήθεια καυσίμων στρεφόμενοι παράλληλα κατά των τελικών αγοραστών των ναυτιλιακών καυσίμων είναι να μπορέσουν να υποστηρίξουν ότι οι απαιτήσεις τους εξασφαλίζονται με ναυτικά προνόμια. Σε περίπτωση που η απαίτηση τους εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο τότε, αφενός ο φυσικός προμηθευτής έχει το δικαίωμα να κατάσχει¹⁰³ το πλοίο συντηρητικά, αφετέρου εξασφαλίζεται η προνομιακή του ικανοποίηση από την εκποίηση του πλοίου με πλειστηριασμό.

Επομένως, τα ζητήματα που θα εξετασθούν στο σημείο αυτό είναι κατ' αρχήν δύο. Αφενός το εάν εξασφαλίζονται οι απαιτήσεις του προμηθευτή καυσίμων με ναυτικά προνόμια και αφετέρου εάν εξασφαλίζονται ποιος από τους προμηθευτές καυσίμων (συμβατικούς και φυσικούς) δικαιούται να ισχυριστεί ότι είναι αυτός που εξασφαλίζεται με το εν λόγω προνόμιο. Με άλλα λόγια ο φυσικός προμηθευτής είναι αυτός που εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο, ο οποίος

¹⁰² Norton Rose Fulbright, OW Bunker – Fact and Fiction, Διαθέσιμο εδώ:

<http://www.nortonrosefulbright.com/knowledge/publications/140552/ow-bunker-fact-and-fiction>

¹⁰³ Α. Αντάπασης, Ιδιωτικό .. ο.π., σελ. 401 – 402

είναι και το πρόσωπο το οποίο εφοδιάζει το πλοίο με καύσιμα ή ο συμβατικός προμηθευτής καυσίμων (έμπορος καυσίμων) ο οποίος συμβάλλεται με τους πλοιοκτήτες και ευθύνεται απέναντι τους συμβατικά σχετικά με τον εφοδιασμό του πλοίου¹⁰⁴.

i) *Ναυτικό προνόμιο υπέρ του προμηθευτή καυσίμων. Συγκριτική επισκόπηση.*

Τα ναυτικά προνόμια αποτελούν έναν θεσμό αμειγώς ναυτικό¹⁰⁵. Πρόκειται για μία ξεχωριστή ναυτική εφεύρεση η οποία επιτρέπει στο πλοίο να κινείται διαρκώς προς εξυπηρέτηση του εμπορικού του σκοπού, χωρίς όμως να αποφεύγει τις υποχρεώσεις που γεννά ο διαρκής αυτός απόπλους¹⁰⁶.

Στο ελληνικό δίκαιο, όπως και στα περισσότερα ηπειρωτικά συστήματα κατά την κρατούσα άποψη το ναυτικό προνόμιο συνιστά εμπράγματο δικαίωμα (ενέχυρο) *συνιστώμενο εκ του νόμου επί αλλότριου πλοίου προς εξασφάλιση ορισμένης απαίτησης, διά της προνομιακής ικανοποίησης από την αξία αυτού*¹⁰⁷. Είναι δικαίωμα παρεπόμενο της κύριας απαίτησης και αντικειμενικώς συνδεδεμένο με αυτήν, από τη γένεση της¹⁰⁸. Επίσης, είναι ειδικό δικαίωμα με την έννοια ότι βαρύνει το πλοίο και τον ναύλο.

Με το ναυτικό προνόμιο παρέχεται στο δανειστή άμεση εξουσία πάνω στο πλοίο, με δύο επιμέρους εκδηλώσεις: πρώτον την εξουσία επιδίωξης, δηλαδή το δικαίωμα εκποίησης κατά τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης, ακόμη και αν το πλοίο μεταβιβάσθηκε σε τρίτον ή επιβαρύνθηκε με άλλο εμπράγματο δικαίωμα και δεύτερον το δικαίωμα προνομιακής ικανοποίησης της απαίτησης από το πλειστηρίασμα¹⁰⁹.

Το ναυτικό προνόμιο συνιστά αδιαίρετο επί του πράγματος δικαίωμα, υπό την έννοια ότι συνδέει το εξασφαλιζόμενη απαίτηση με το συγκεκριμένο πλοίο, από την εκμετάλλευση του οποίου προήλθε. Αυτό σημαίνει ότι το πρόσωπο του οφειλέτη σε περίπτωση που υπάρχει

¹⁰⁴ *Debelstein & Passehl*, Bunker suppliers – maritime lien and risk of vessel arrest, Διαθέσιμο εδώ : <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=3e962310-336f-4eeb-a2b1-9ed696f32e8a>

¹⁰⁵ *G. Glimore & Ch. Black*, *The Law of Admiralty*, 2nd ed. 1975, §8-9, 589 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 151)

¹⁰⁶ *Th. Schoenbaum*, *Admiralty and Maritime Law*, 2nd ed. 1994, §8-1, 247 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 151)

¹⁰⁷ *Ph. Delebecque*, *Droit maritime*, 13 éd., Dalloz, 2014, σελ. 158-159, *A. Vialard*, *Droit maritime*, Puf 1997, σελ. 302 – 304 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 151)

¹⁰⁸ *A. Αντάπασης*, *Απαιτήσεις απολαύουσαι ναυτικών προνομίων* σελ. 68 επ., Αθήνα, 1976

¹⁰⁹ *A. Αντάπασης*, *Απαιτήσεις ο.π.*, σελ. 94 επ.

διάσπαση μεταξύ κυριότητας του πλοίου και εκμετάλλευσής αυτού δεν απασχολεί. Από τη στιγμή που η απαίτηση έχει προέλθει από τη λειτουργία του εν λόγω πλοίου ο εξασφαλισμένος με ναυτικό προνόμιο δανειστής μπορεί να εγείρει διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης και να ικανοποιηθεί από την πώληση αυτού. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση κατά την οποία επέλθει μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου. Ο νέος κύριος του πλοίου δεν ευθύνεται *in personam* απέναντι στον προνομιούχο δανειστή. Ο τελευταίος, όμως, μπορεί να ζητήσει την ικανοποίηση του μέσω της πώλησης του πλοίου διά αναγκαστικού πλειστηριασμού.

Κατά τα λοιπά τους στοιχεία τα ναυτικά προνόμια είναι δικαιώματα αφανή υπό την έννοια ότι δεν καταγράφονται σε κάποιο μητρώο ή άλλο δημόσιο βιβλίο και είναι δικαιώματα εκ του νόμου. Επιπλέον, επειδή το δικαίωμα του ναυτικού προνομίου αποσκοπεί στην διαρκή εξυπηρέτηση της λειτουργίας του πλοίου, η αρχή της χρονικής προτεραιότητας δεν χρησιμοποιείται σε καμία έννομη τάξη ως κριτήριο κατάταξης των προνομιούχων απαιτήσεων. Η ιεράρχηση των προνομίων που γίνεται είναι ποιοτική και γίνεται κατ' αξιολόγηση της αιτίας, της σημασίας τους για την ολοκλήρωση της θαλάσσιας αποστολής και του επωφελούς αποτελέσματος του για όλους τους δανειστές¹¹⁰. Τα ναυτικά προνόμια προηγούνται της ναυτικής υποθήκης στην κατάταξη τους.

Στο άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, το οποίο προβλέπει τις κατηγορίες ναυτικών προνομίων, δεν αναγνωρίζεται ναυτικό προνόμιο για την προμήθεια καυσίμων, ούτε γενικότερα αναγνωρίζεται ναυτικό προνόμιο υπέρ όσων προμηθεύουν το πλοίο με αγαθά ή υπηρεσίες.

Στην Αγγλία, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα πράγματα είναι διαφορετικά. Οι εξουσίες δίωξης και προτίμησης που χαρακτηρίζουν τα ναυτικά προνόμια χαρακτηρίζουν δύο κατηγορίες εμπράγματων εξασφαλιστικών δικαιωμάτων στις οποίες έγινε αναφορά ανωτέρω.

Η πρώτη κατηγορία είναι τα κατά κυριολεξία ή *per se*¹¹¹ ναυτικά προνόμια (*maritime liens*). Τα δικαιώματα αυτά καθιερώθηκαν νομολογιακά ήδη από το 1851 υπό την επήρεια του ηπειρωτικού δικαίου και έχουν τα χαρακτηριστικά που έχουν και τα ναυτικά προνόμια κατά το ελληνικό δίκαιο.

¹¹⁰ Στην ελληνική έννομη τάξη η κατάταξη των προνομιούχων δανειστών ρυθμίζεται από το άρθρο 205 ΚΙΝΔ το οποίο κατατάσσει τα προνόμια σε 4 τάξεις. Η ικανοποίηση των προνομιούχων δανειστών που ανήκουν σε διαφορετικές τάξεις γίνεται με σειρά προτεραιότητας, ενώ οι δανειστές που ανήκουν στην ίδια τάξη ικανοποιούνται συμμετρως μεταξύ τους. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι δανειστές οι οποίοι εμπίπτουν στην τρίτη τάξη για την ικανοποίηση των οποίων ισχύει η αρχή της αντίστροφης χρονικής προτεραιότητας.

¹¹¹ A. Mandrarakas – Sheppard, *Modern Maritime Law* σελ. 25, vol., 3rd ed. Informa, 2013(Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 154).

Η δεύτερη κατηγορία εξασφαλιστικών δικαιωμάτων είναι αυτή των *statutory claims in rem*. Η φύση των δικαιωμάτων αυτών δεν είναι ιδιαίτερα σαφής. Προβλέπονται στην *Senior Courts Act 1981/2009*, s. 20(2). Η ιδιομορφία τους έγκειται, όπως έχει ήδη αναφερθεί, στο ότι συνδέονται άρρηκτα με την διαδικασία *in rem*, με την έννοια ότι ο ναυτικός δανειστής αποκτά εξασφάλιση επί του πλοίου άμα και μέσω έκδοσης του εισαγωγικού δικογράφου της κύριας αγωγής (*in rem claim form*¹¹²).

Αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο ότι οι απαιτήσεις από προμήθεια καυσίμων δεν εξασφαλίζονται με ναυτικό προνόμιο (*lien*), εξασφαλίζονται όμως με *statutory claim in rem* σύμφωνα με την υποπαράγραφο I περίπτωση m του άρθρου 20 παρ. 2 της *Senior Courts Act 1981*¹¹³. Ο φυσικός προμηθευτής για τον λόγο του ότι δεν έχει συνάψει σύμβαση απευθείας με τον πλοιοκτήτη δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι ο τελευταίος ευθύνεται προσωπικά (*in personam*) απέναντι του και άρα δεν μπορεί να ικανοποιηθεί ως προνομιούχος δανειστής. Η δυνατότητα αυτή, όμως, θα μπορούσε να υπάρχει προς όφελος του συμβατικού προμηθευτή καυσίμων ο οποίος είναι αυτός που έχει συνάψει σύμβαση με τον τελικό αγοραστή των ναυτιλιακών καυσίμων και επομένως συνδέεται προσωπικά μαζί του. Η σχετική με την κατάρρευση του ομίλου *O.W. Bunker* απόφαση του *Supreme Court* δεν έκρινε επί του ζητήματος του εάν κάποιο από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα έχει ναυτικό προνόμιο και περιορίστηκε στο ζήτημα του νομικού χαρακτηρισμού της έννομης σχέσης μεταξύ προμηθευτή και φυσικού προμηθευτή.

Τέλος, η Αμερική είναι μία χώρα, όπου σε αντίθεση με την Αγγλία αλλά και τις περισσότερες χώρες του ηπειρωτικού δικαίου οι απαιτήσεις των προμηθευτών καυσίμων προστατεύονται με ναυτικά προνόμια. Είναι η θέση του Αμερικάνου νομοθέτη¹¹⁴ όποιο πρόσωπο παρέχει αγαθά και υπηρεσίες σε πλοίο «κατόπιν εντολής του κυρίου ή κάποιου προσώπου το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί από τον κύριο¹¹⁵» να εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου στο οποίο παρείχε τα εν λόγω αγαθά ή τις υπηρεσίες. Στην κατηγορία αυτήν εμπίπτουν και οι προμηθευτές καυσίμων¹¹⁶.

¹¹² *Α. Αθανασίου*, ο.π., σελ. 155

¹¹³ Βλ. Σελίδα 48

¹¹⁴ *Commercial Instruments and Maritime Liens Act (CIMLA)*

¹¹⁵ 46 U.S.C. §31342(a)(1),(2) : “on the order of the owner or a person authorized by the owner”

¹¹⁶ *Valero Marketing and Supply Co. v. MV Almi Sun*, 2015 WL 9459971 (E.D.La. 2015); 160 F.Supp.3d 973, 2016 AMC 632 (E.D.La. 2016)(*Valero II*); *O’Rourke Marine Servs, L.P. v. MV Cosco Haifa*, 179 F.Supp.3d 333 (S.D.N.Y. 2016); *ING Bank, N.V. v. MV Temara*, 203 F.Supp.3d 355, 2016 AMC 2387 (S.D.N.Y. 2016) *Barcliff, L.L.C. v. M/V Deep Blue*, 2016 AMC 2901 (S.D. Ala., 2016) *Martin Energy Services, L.L.C. v. MV Bravante IX*, 233 F.Supp.3d 1269 (N.D.Fla. 2017). *Clearlake Shipping Pte Ltd v. OW Bunker (Switzerland), S.A.*, --- F.Supp.3d ---, 2017 AMC 627 (S.D.N.Y.2017)

Κατά τον τρόπο αυτόν ο Αμερικάνος παραχωρεί εξασφάλιση και κίνητρο σε πρόσωπα, όπως οι προμηθευτές καυσίμων, τα οποία συνεισφέρουν στην διαρκή χρηματοδότηση του πλοίου υπό τη μορφή της χορήγησης πίστωσης για την πληρωμή των αγαθών και των υπηρεσιών. Παράλληλα, όμως, δίδεται και η δυνατότητα στα πλοία να λαμβάνουν τα απαιτούμενα αγαθά και τις υπηρεσίες κατά τρόπο σταθερό και δίχως να υπάρχει αβεβαιότητα ή ανησυχία για καθυστέρηση ή εμπόδιο στον πλου του πλοίου¹¹⁷.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, για να μπορεί κάποιο πρόσωπο να εξασφαλίσει τις απαιτήσεις από προμήθεια αγαθών ή υπηρεσιών με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου θα πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά τρεις προϋποθέσεις: (α) παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, (β) επί πλοίου, (γ) κατόπιν εντολής του κυρίου ή προσώπου το οποίο το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί από τον κύριο. Οι τρεις αυτές προϋποθέσεις και ειδικότερα η πρώτη και η τρίτη έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τα δικαστήρια των Η.Π.Α. στις υποθέσεις που ακολούθησαν την κατάρρευση της O.W.

ii) Παρουσίαση σημαντικότερων αποφάσεων νομολογίας

Οι αποφάσεις που σχετίζονται με την πτώχευση του παγκόσμιου ομίλου προμηθευτών καυσίμων της O.W. κατ' αρχήν παρουσιάζουν παρόμοια πραγματικά περιστατικά. Πιο συγκεκριμένα η πλοιοκτήτρια ή εφοπλίστρια εταιρεία ζητά τον εφοδιασμό με καύσιμα του πλοίου της το οποίο πλησιάζει κάποιο λιμάνι¹¹⁸. Συνάπτει σύμβαση με αντικείμενο την αγορά ναυτιλιακών καυσίμων με κάποια εταιρεία η οποία ανήκει στον όμιλο της O.W.. Η εταιρεία αυτή στην συνέχεια συνάπτει διαδοχική σύμβαση με μία άλλη εταιρεία του ομίλου O.W. η οποία βρίσκεται πιο κοντά στο λιμάνι εφοδιασμού. Εν συνεχεία η δεύτερη σε σειρά εταιρεία O.W. συνάπτει σύμβαση με σκοπό την προμήθεια καυσίμων με μία εταιρεία – φυσικό προμηθευτή καυσίμων η οποία πραγματοποιεί εν τέλει και τον εφοδιασμό του πλοίου με τα καύσιμα¹¹⁹. Σε όσες υποθέσεις ακολούθησαν σε δικαστήρια των Η.Π.Α., του Καναδά, της Σιγκαπούρης και της Αγγλίας οι φυσικοί προμηθευτές προσπάθησαν να στραφούν κατά του πλοίου το οποίο εφοδίασαν με καύσιμα προσπαθώντας να θεμελιώσουν ότι η απαίτηση τους εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο.

¹¹⁷ C. E. Stauroulakis, ο.π., σελ 14

¹¹⁸ Barcliff, LLC v. M/V DEEP BLUE, No. 14 Civ. 590 (S.D. Ala. Sept. 28, 2016)

¹¹⁹ The collapse of OW Bunker group and the international tail of maritime litigation regarding the supply of bunkers, the American club, Οκτώβριος 2015

Διαθέσιμο εδώ: https://www.american-club.com/files/files/OW_bankruptcy.pdf

Στις Η.Π.Α. η πρώτη απόφαση που έκρινε επί του ζητήματος του εάν εξασφαλίζονται φυσικοί προμηθευτές με ναυτικά προνόμια ήταν η απόφαση *Valero Marketing and Supply Co. v. MV Almi Sun*, 2015 WL 9459971 (E.D.La. 2015). Με την απόφαση αυτή το πρωτοδικείο του Τέξας έκρινε ότι ο φυσικός προμηθευτής δεν έχει παράσχει αγαθά ή καύσιμα κατόπιν εντολής του κυρίου του πλοίου ή προσώπου το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί από τον κύριο του πλοίου και επομένως δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι η απαίτηση του εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο, καθώς δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος για τον σκοπό αυτόν.

Στην συνέχεια παρόμοια θέση με την απόφαση του πρωτοδικείου του Τέξας ακολούθησαν και άλλες αποφάσεις, όπως *O'Rourke Marine Servs. L.P., L.L.P. v. M/V COSCO HAIFA*, No. 15 Civ. 2992 (S.D.N.Y. Apr. 8, 2016), *Barcliff, LLC v. M/V DEEP BLUE*, No. 14 Civ. 590 (S.D. Ala. Sept. 28, 2016), *NuStar Energy Services, Inc. v. COSCO AUCKLAND*, No. 14 Civ. 3648 (S.D. Tex. Dec. 1, 2016), *Clearlake Shipping PTE Ltd. V. O.W. Bunker (Switzerland) SA*, No. 14-CV-9287 (VEC), 2017 WL 78514 (S.D.N.Y. Jan. 9, 2017).

Το σκεπτικό των δικαστηρίων στις αποφάσεις αυτές δεν επικεντρώθηκε στην ύπαρξη ή μη συμβατικού δεσμού μεταξύ του φυσικού προμηθευτή καυσίμων και του κυρίου του πλοίου. Το μείζον ζήτημα ήταν το κατά πόσο ο φυσικός προμηθευτής σε κάθε περίπτωση εκτέλεσε την πράξη εφοδιασμού του πλοίου κατόπιν εντολής από τον κύριο του πλοίου ή από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο για τον σκοπό αυτόν¹²⁰.

Οι φυσικοί προμηθευτές υποστηρίζουν ότι ο μηχανικός του πλοίου ο οποίος υπέγραψε και το δελτίο παράδοσης των καυσίμων είναι εξουσιοδοτημένος να εκπροσωπεί τον κύριο του πλοίου και επομένως πληρείται διά του τρόπου αυτού η προϋπόθεση που θέτει ο νόμος. Προς επίρρωση του ισχυρισμού τους αυτού επικαλούνται και τη σχετική διάταξη της CIMLA¹²¹ κατά την οποία ο πλοίαρχος ή κάποιος υπάλληλος (officer) ή αντιπρόσωπος (agent) που έχει διοριστεί από τον κύριο ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο είναι εξουσιοδοτημένοι να εκπροσωπούν τους ανωτέρω.

Ωστόσο, το δικαστήριο σε κάθε μία από τις υποθέσεις αυτές δεν αρκέστηκε απλώς στο γράμμα του νόμου προκειμένου να αποφασίσει περί του εάν ο φυσικός προμηθευτής εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο και τήρησε μία πιο αυστηρή στάση. Πιο συγκεκριμένα, αν και όπως το ίδιο δέχθηκε στην υπόθεση *Barcliff, LLC v. M/V DEEP BLUE* ο κατάλογος με τα πρόσωπα που αναφέρονται στην CIMLA δεν είναι περιοριστικός, παρόλα αυτά απαιτείται να υπάρχει ένας

¹²⁰ *M. Davies*, ο.π., σελ. 11 επ.

¹²¹ U.S.C. §31342: (a) The following persons are presumed to have authority to procure necessities for a vessel: (1) the owner (2) the master (3) a person entrusted with the management of the vessel at the port of supply or (4) an officer or agent appointed by (A) the owner (B) a charterer (C) an owner pro hoc vice; or (D) an agreed buyer in possession of the vessel

άμεσος συμβατικός σύνδεσμος ή μία σχέση αντιπροσωπείας ανάμεσα στον προμηθευτή και τον κύριο του πλοίου ή τους εντολείς αυτού¹²², προκειμένου να μπορεί να θεωρήσει το δικαστήριο ότι πληρείται η προϋπόθεση της *εξουσιοδότησης* που θέτει ο νόμος. Χαρακτηριστικά αναφέρεται σε άλλες αποφάσεις¹²³ σχετικές με την πτώχευση της O.W. ότι ο φυσικός προμηθευτής, προκειμένου να αποδείξει ότι εφοδίασε το πλοίο με καύσιμα κατόπιν εντολής του κυρίου του πλοίου πρέπει πρώτα να αποδείξει ότι οι συμβατικοί προμηθευτές καυσίμων οι οποίοι συναλλάχθηκαν άμεσα με τον πλοιοκτήτη και εν συνεχεία κατήρτισαν σύμβαση με τον φυσικό προμηθευτή, προκειμένου ο τελευταίος να εφοδιάσει το πλοίο με καύσιμα, βρίσκονταν σε σχέση αντιπροσώπευσης με τον κύριο του πλοίου. Ο λόγος που το εξετάζει αυτό το δικαστήριο είναι ευνόητος. Σε περίπτωση που ο συμβατικός προμηθευτής λειτουργεί ως αντιπρόσωπος τότε ο φυσικός προμηθευτής υπογράφοντας τη σύμβαση προμήθειας καυσίμων μαζί του συναλλάσσεται απευθείας με τον κύριο του πλοίου ή τον εκμεταλλεζόμενο αυτό και επομένως πληρείται ο όρος που αναφέρεται στην CIMLA.

Περαιτέρω, το δικαστήριο στις ως άνω αναφερόμενες αποφάσεις έκρινε πως δεν προκύπτει από κάποιο σημείο το ότι έχει καταρτισθεί σύμβαση αντιπροσωπείας μεταξύ των μερών. Αποφάσισε πως έχουν καταρτισθεί ξεχωριστές επιμέρους συμβάσεις αγοράς και προμήθειας καυσίμων μεταξύ των μερών που εμπλέκονται στην αλυσίδα προμήθειας καυσίμων¹²⁴. Ο φυσικός προμηθευτής χαρακτηρίζεται ως υπεργολάβος (subcontractor) του συμβατικού προμηθευτή και επισημαίνεται κατά την ακριβή διατύπωση που χρησιμοποίησε το δικαστήριο ότι «παρότι ο υπεργολάβος παρέχει αγαθά και υπηρεσίες στο πλοίο ο αντισυμβαλλόμενος του είναι ο εργολάβος (contractor), όχι κάποιο από τα πρόσωπα που εξουσιοδοτούνται δυνάμει του άρθρου §31341(a) να επιβαρύνουν το πλοίο¹²⁵. Επομένως, ο φυσικός προμηθευτής δεν προμήθευσε το πλοίο με καύσιμα κατόπιν σχετικής εντολής του κυρίου του πλοίου και ως εκ τούτου η απαίτηση του δεν εξοπλίζεται με ναυτικό προνόμιο.

Όσον αφορά τον συμβατικό προμηθευτή, την O.W., το δικαστήριο στις ανωτέρω αναφερόμενες αποφάσεις έκρινε πως εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο για την προμήθεια των καυσίμων. Βάσισε την κρίση του αυτή στο γεγονός ότι ο συμβατικός προμηθευτής ανέλαβε τον κίνδυνο της

¹²² “[...] While the list is not necessarily exhaustive, a direct contractual or agency nexus between the supplier and the vessel or its agents is typically required”.

¹²³ *O’Rourke Marine Servs. L.P., L.L.P. v. M/V COSCO HAIFA*, No. 15 Civ. 2992 (S.D.N.Y. Apr. 8, 2016)

¹²⁴ *O’Rourke Marine Servs, ο.π.: [...] each step in this supply chain involved a separate contract of purchase and sale.*

¹²⁵ *Clearlake Shipping Pte Ltd v. OW Bunker, ο.π.: [...] While a subcontractor may “provide” necessities to the vessel, its counterparty is the contractor, not any of the parties authorized by Section §31341(a) to encumber the vessel.*

αφερεγγυότητας του φυσικού προμηθευτή και της μη πληρωμής από τον κύριο του πλοίου. Το ότι χρησιμοποίησε τον φυσικό προμηθευτή, για να εκτελέσει τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα δεν επηρεάζει σε κάτι¹²⁶. Ο σκοπός του ναυτικού προνομίου είναι να δώσει κίνητρο στους προμηθευτές να παράσχουν αγαθά και υπηρεσίες στα πλοία. Στην υπόθεση *Equilease Corp v. M/V Sampson* το δικαστήριο υπογράμμισε τη σημασία που έχουν τα ναυτικά προνόμια για την εξασφάλιση των ατόμων που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα πλοία και έκρινε πως η λέξη «παρέχω» στη σχετική διάταξη της CIMLA την εποχή εκείνη (furnishing) δεν θα μπορούσε να έχει την έννοια της πραγματικής παράδοσης των πραγμάτων (physical delivery), καθώς κάτι τέτοιο θα ήταν αντίθετο με τον σκοπό που εξυπηρετεί η διάταξη¹²⁷. Συνεπώς, οι απαιτήσεις του για την προμήθεια καυσίμων εξασφαλίζονται με ναυτικό πρόνομο. Ενδιαφέρουσα τροπή από την αναφερόμενη ανωτέρω νομολογία αποτελεί η απόφαση *ING Bank N.V. v. M/V Temara*¹²⁸. Η δικαστής του πρωτοδικείου της νότιας περιφέρειας της Νέας Υόρκης Katherine B. Forrest συμφώνησε πως ο φυσικός προμηθευτής δεν έχει ναυτικό πρόνομο για τους λόγους τους οποίους έχουν δεχθεί και τα ως άνω αναφερόμενα δικαστήρια. Ωστόσο, υποστήριξε ότι ούτε ο συμβατικός προμηθευτής (και συνεπώς ούτε ο εκδοχέας των απαιτήσεων, ήτοι η ING Bank) εξοπλίζεται με ναυτικό πρόνομο καθώς υποστήριξε ότι με τον τρόπο που δραστηριοποιείται δεν αναλαμβάνει κάποιο οικονομικό κίνδυνο¹²⁹ και άρα δεν χρήζει άξιος εξασφάλισης και προστασίας από τη CIMLA. Τη θέση αυτή της δικαστή Forrest ανέτρεψε το εφετείο¹³⁰ το οποίο έκρινε πως οι προϋποθέσεις, για να αποκτήσει ένας προμηθευτής καυσίμων ναυτικό πρόνομο είναι αυτές που θέτει η CIMLA. Το κριτήριο του εάν φέρει τον οικονομικό κίνδυνο ο συμβατικός προμηθευτής κρίνεται άνευ ουσίας και περιττό εν προκειμένω. Επιπρόσθετα, πρόκειται για μία θέση χωρίς ανταπόκριση στην πραγματικότητα, καθώς ο συμβατικός προμηθευτής φέρει κίνδυνο δραστηριοποιούμενος κατά τον τρόπο αυτόν. Πιο συγκεκριμένα, φέρει τον κίνδυνο της οικονομικής αφερεγγυότητας του αντισυμβαλλομένου του πλοιοκτήτη και τον κίνδυνο του να μην πραγματοποιήσει τον εφοδιασμό του πλοίου ο φυσικός προμηθευτής με αποτέλεσμα να καταστεί ο ίδιος αφερέγγυος έναντι του αντισυμβαλλομένου του. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο κατέληξε στο ότι ο συμβατικός προμηθευτής έχει ναυτικό πρόνομο.

¹²⁶ *Clearlake Shipping Pte Ltd v. OW Bunker*, ο.π.: [...] A supplier may “provide” necessities to a vessel indirectly through a subcontractor.

¹²⁷ *Equilease Corp v. M/V Sampson*, 793 F.2d 598 (5th Cir.1986): [...] If the Act’s purpose is to “encourage private investment in the maritime industry by protecting investors” then to hold that “furnishing” requires physical delivery would defeat this purpose ...

¹²⁸ *ING Bank, N.V. v. MV Temara*, 203 F.Supp.3d 355, 2016 AMC 2387 (S.D.N.Y. 2016)

¹²⁹ *ING Bank, N.V. v. MV Temara*, 203 F.Supp.3d 355, 2016 AMC 2387 (S.D.N.Y. 2016): [...] The contractual chain between A and C (or D) must be traceable and intact, ultimately placing A at financial risk for the bunkers provided

¹³⁰ *ING Bank N.V. v. MV Temara*, No 16-3923(L) (2d Cir. Jun. 13, 2018)

Απόκλιση από τις λοιπές αποφάσεις των αμερικάνικων δικαστηρίων οι οποίες σχετίζονται με την κατάρρευση της O.W. αποτελεί η απόφαση *Martin Energy Services, L.L.C. v. MV Bravante IX* του περιφερειακού δικαστηρίου της Φλόριντα¹³¹. Το δικαστήριο με την απόφαση κατέληξε σε διαφορετικό εντελώς συμπέρασμα κρίνοντας ότι το πρόσωπο που συνάπτει σύμβαση με τον κύριο του πλοίου δεν είναι πάντα αυτό που θα εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο. Ο φυσικός προμηθευτής μπορεί να εξοπλιστεί με ναυτικό προνόμιο σχετικά με τις απαιτήσεις του από την προμήθεια καυσίμων. Το εάν τελικά αυτό θα συμβεί εξαρτάται από το βαθμό κατά τον οποίο έχει έρθει σε επαφή με τον κύριο του πλοίου. Σε περίπτωση που η επαφή μεταξύ των δύο αυτών μερών είναι ουσιώδης¹³² και συνεχής τότε, ο φυσικός προμηθευτής εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου το οποίο προμήθευσε με καύσιμα. Το δικαστήριο έκρινε πως ο φυσικός προμηθευτής στην συγκεκριμένη περίπτωση έχει ναυτικό προνόμιο καθώς συναλλάχθηκε ευθέως με τον κύριο του πλοίου δια μέσου του μηχανικού του πλοίου ο οποίος υπέγραψε το δελτίο παράδοσης καυσίμων πάνω στο οποίο αναγραφόταν ρητά ότι ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων αποκτά ναυτικό προνόμιο επί του εν λόγω πλοίου προς ικανοποίηση των απαιτήσεων του από την προμήθεια καυσίμων. Την απόφαση αυτή του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου επιβεβαίωσε αυτή την φορά το δευτεροβάθμιο δικαστήριο¹³³.

Ενδιαφέρουσα απόφαση είναι και η γνωστή ως *Canpotex*¹³⁴ η οποία έχει αναφερθεί και σε άλλο σημείο. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Καναδά αυτή την φορά θεώρησε πως ο φυσικός προμηθευτής έχει ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου το οποίο προμήθευσε με καύσιμα κρίνοντας ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 139 της *Marine Liability Act, SC 2001*, ήτοι ότι ο φυσικός προμηθευτής είναι καναδική εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στον Καναδά και έχει προμηθεύσει το πλοίο με αγαθά για τη λειτουργία του¹³⁵. Οι απαιτήσεις του συμβατικού προμηθευτή δεν εξοπλίζονται με ναυτικό προνόμιο στην περίπτωση αυτή, καθώς δεν «προμήθευσε» το πλοίο, κατά την έννοια του νόμου, με καύσιμα και δεν έχει αποπληρώσει το συμβατικό προμηθευτή¹³⁶. Η απόφαση αυτή επιβεβαιώθηκε και από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο¹³⁷.

¹³¹ *Martin Energy Services, L.L.C. v. MV Bravante IX*, 233 F.Supp.3d 1269 (N.D.Fla. 2017).

¹³² *Martin Energy Services, ο.π., [...] a downstream provider ... sometimes does and sometimes does not acquire a lien, depending on whether “the level of involvement between the owner and the third party provider was significant and ongoing during the pertinent transaction”*

¹³³ Η απόφαση είναι διαθέσιμη εδώ: <http://media.ca11.uscourts.gov/opinions/unpub/files/201710899.pdf>

¹³⁴ *Canpotex Shipping Services Limited v. Marine Petrobulk Ltd.*, 2015 FC 1108 (CanLII)

¹³⁵ *Canpotex Shipping Services Limited v. Marine Petrobulk Ltd, ο.π. : [...] Canadian company carrying on business in Canada and has supplied goods to the foreign Vessels for their operation.*

¹³⁶ *Canpotex Shipping Services Limited, ο.π., [...] In the present case, OW UK did not supply the marine bunkers and, in addition, OW UK has not paid for the marine bunkers supplied by MP to the Vessels.*

¹³⁷ *ING Bank N.V. v. Canpotex Shipping Services Limited*, 2017 FCA 47 (CanLII)

Με βάση τις αποφάσεις που σχολιάστηκαν ανωτέρω μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ύστερα από τέσσερα περίπου χρόνια από την πτώχευση της O.W. η τάση τουλάχιστον στις Η.Π.Α. φαίνεται να είναι πως ο συμβατικός προμηθευτής είναι αυτός που δικαιούται υπό προϋποθέσεις να έχει ναυτικό προνόμιο σχετικά με τις απαιτήσεις του που ανακύπτουν από τον εφοδιασμό ενός πλοίου με καύσιμα. Ο φυσικός προμηθευτής θεωρείται ότι ενήργησε την πράξη του εφοδιασμού του πλοίου με καύσιμα κατόπιν εντολής του συμβατικού προμηθευτή και όχι προσώπου εξουσιοδοτημένου να δεσμεύει το πλοίο.

2.2. Θέσης της πλοιοκτησίας

Η αναστάτωση που έχει προκληθεί στην αγορά ναυτλιακών καυσίμων με την κατάρρευση της O.W. Bunker και η έντονη δικαστική διαμάχη μεταξύ φυσικών προμηθευτών, συμβατικών προμηθευτών αλλά και των τραπεζών οι οποίες είναι ο εκδοχέας των απαιτήσεων οι οποίες προκύπτουν από την προμήθεια καυσίμων έχουν επηρεάσει δυσμενώς και θέση των κυρίων και των εκμεταλλεζόμενων των πλοίων¹³⁸. Έχει επισημανθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο ότι σκοπός των ναυτικών προνομίων είναι να παρέχουν εξασφάλιση και κίνητρο στους προμηθευτές καυσίμων, προκειμένου να παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα πλοία δίχως κάποια επιπλέον εξασφάλιση¹³⁹. Με τον τρόπο αυτόν δίδεται η δυνατότητα στους εκμεταλλεζόμενους το πλοίο να παραμείνουν στο λιμάνι τον απαραίτητως απαιτούμενο χρονικό, προκειμένου να ανεφοδιάσουν το πλοίο τους και να είναι έτοιμοι να πλεύσουν προς τον επόμενο προορισμό τους.

Οι πλοιοκτήτες γνώριζαν ότι συναλλασσόμενοι με τους (συμβατικούς) προμηθευτές καυσίμων τους παρέχεται πίστωση για την αποπληρωμή των ναυτλιακών καυσίμων και ότι μοναδική τους υποχρέωση είναι η αποπληρωμή του τιμήματος αγοράς των καυσίμων εντός της προθεσμίας πίστωσης η οποία συνήθως κυμαινόταν από τριάντα έως εξήντα ημέρες. Με την πτώχευση, όμως, της O.W. βρίσκονται εμπλεγμένοι σε ένα πρωτόγνωρο για αυτούς σενάριο κατά το οποίο δύο με τρία διαφορετικά πρόσωπα απαιτούν την καταβολή του τιμήματος αγοράς των καυσίμων,

¹³⁸ *Pincus A., Weller C., Underhill S., Fellows S. and Anderson D.*, Courts in New York and Singapore reach opposite conclusions on the validity of interpleader applications arising out of the OW Bunker Bankruptcy,

Διαθέσιμο εδώ: <https://www.reedsmith.com/en/perspectives/2015/07/courts-in-new-york-and-singapore-reach-opposite-co>

¹³⁹ Βλ. Παραπάνω σελ. 52 επ.

ενώ οι ίδιοι δεν γνωρίζουν σε ποιον από όλους πρέπει να καταβάλλουν¹⁴⁰. Παράλληλα, οι φυσικοί προμηθευτές απειλούν με κατάσχεση των πλοίων τα οποία έχουν προμηθεύσει με καύσιμα σε οποιαδήποτε λιμάνια τους δίδεται η δυνατότητα να ασκήσουν συντηρητική κατάσχεση ή να εκκινήσουν διαδικασία in rem¹⁴¹.

Εντός του πλαισίου αυτού υπάρχει ο κίνδυνος για τους πλοιοκτήτες να αναγκαστούν να πληρώσουν δύο φορές το ίδιο ποσό σε διαφορετικά πρόσωπα για την αγορά καυσίμων. Πιο συγκεκριμένα ο κίνδυνος αυτός μπορεί να εκδηλωθεί σε δύο διαφορετικές εκδοχές. Κατά πρώτη εκδοχή για την οποία έχει γίνει εκτενής αναφορά στο προηγούμενο κεφάλαιο ο κύριος ή ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο προμηθεύεται καύσιμα από τον συμβατικό προμηθευτή καυσίμων. Την πράξη του εφοδιασμού του πλοίου με καύσιμα, όμως δεν την πραγματοποιεί ο ίδιος αλλά ο πραγματικός μεταφορέας ο οποίος δεν έχει συναλλαχθεί και δεν έχει υπογράψει σύμβαση με τον κύριο του πλοίου. Ο τελευταίος μπορεί να πληρώσει τον συμβατικό προμηθευτή καυσίμων ως οφείλει σύμφωνα με τη σύμβαση που τους δεσμεύει και να απαλλαχθεί της ευθύνης του απέναντι του. Ωστόσο, σε περίπτωση που ο φυσικός προμηθευτής επιτύχει να εδραιώσει και να αποδείξει την ύπαρξη συμβατικής σχέσης μεταξύ αυτού και του κυρίου ή του εκμεταλλεόμενου το πλοίο είτε μέσω αντιπροσώπου¹⁴² είτε μέσω της υπογραφής από τον μηχανικό του πλοίου του δελτίου παράδοσης καυσίμων ή αν αποδείξει ότι η απαίτηση του εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο επί του πλοίου, τότε ο κύριος του πλοίου θα αναγκαστεί να καταβάλει και δεύτερη φορά το ίδιο ποσό αυτή τη φορά στον φυσικό προμηθευτή καυσίμων.

Στην δεύτερη εκδοχή υπάρχει αβεβαιότητα όσον αφορά την νομική ισχύ της εκχώρησης των απαιτήσεων του προμηθευτή από την πώληση καυσίμων ως εξασφάλιση στους δανειστές του, τις περισσότερες φορές αυτοί είναι τράπεζα, προκειμένου να δανειοδοτηθεί. Κατά το ισχύον ανά περίπτωση πτωχευτικό δίκαιο ο σύνδικος μπορεί να αμφισβητήσει το κύρος της σύμβασης εκχώρησης των απαιτήσεων και να αναζητήσει όσες καταβολές έγιναν στην τράπεζα από τους αγοραστές των καυσίμων.¹⁴³

Στο σημείο αυτό της παρούσας εργασίας η έρευνα εστιάζει στη θέση και στα συμφέροντα του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, θα εξεταστούν τα μέσα και οι τρόποι οι οποίοι είναι διαθέσιμοι

¹⁴⁰ *Dabelstein & Passehl*, Insolvency of contractual bunker supplier – problems and solutions
Διαθέσιμο εδώ: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=cfd96991-e82b-4a50-941e-f330d22fb0d0>

¹⁴¹ The Swedish Club, The risk of ship arrest for unpaid bunkers arising from the OW Bunker group collapse. Διαθέσιμο εδώ: <https://www.swedishclub.com>

¹⁴² Βλ. Παραπάνω σελ. 35 επ.

¹⁴³ *Dabelstein & Passehl*, Insolvency of contractual bunker supplier – problems and solutions
Διαθέσιμο εδώ: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=cfd96991-e82b-4a50-941e-f330d22fb0d0>

στους κυρίους και του εκμεταλλευόμενους το πλοίο, για να αποφύγουν τις αξιώσεις των προμηθευτών καυσίμων και να μπορέσουν να αποδεσμεύσουν τα πλοία του.

2.2.α. Ο θεσμός της προσφυγής (Interpleader proceeding)

Ο θεσμός της προσφυγής (interpleader) έχει αναφερθεί ως η λύση και το κατάλληλο μέσο για τους πλοιοκτήτες, για να αποφύγουν την διπλή καταβολή (double payment) για τις ποσότητες καυσίμων τις οποίες προμηθεύτηκαν¹⁴⁴.

Πρόκειται για ένα ειδικό ένδικο βοήθημα το οποίο συναντάται σε έννομες τάξεις του αγγλοσαξονικού δικαίου. Το ένδικο αυτό βοήθημα ασκείται από κάποιο πρόσωπο το οποίο απειλείται από δύο ή περισσότερες αξιώσεις οι οποίες αφορούν το ίδιο χρηματικό ποσό¹⁴⁵. Στόχος βοηθήματος είναι να μην αναγκασθεί το ίδιο πρόσωπο να καταβάλει δύο φορές¹⁴⁶ για την ικανοποίηση της ίδιας χρηματικής απαίτησης.

Πολλές χώρες οι οποίες ανήκουν στην οικογένεια του αγγλοσαξονικού δικαίου έχουν προβλέψει νομοθετικά την ύπαρξη του εν λόγω ένδικου βοηθήματος. Ωστόσο, παρατηρείται μία διαφοροποίηση ως προς τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος σε κάθε μία από τις χώρες αυτές ως προς τις προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να συντρέχουν για την άσκηση της αίτησης προσφυγής (interpleader)¹⁴⁷.

Σε κάθε περίπτωση η γενική ιδέα της προσφυγής είναι να προστατευθεί το πρόσωπο το οποίο απειλείται από περισσότερες της μίας αξιώσεις οι οποίες αφορούν το ίδιο ποσό. Ο αιτών κατά τη διαδικασία αυτή δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι ευθύνεται. Αναγνωρίζει το ότι πρέπει να καταβάλει, φοβάται, όμως, τον κίνδυνο του να αναγκαστεί να καταβάλει δύο φορές σχετικά με την ίδια απαίτηση. Με την άσκηση της αίτησης προσφυγής ο αιτών καλεί τα πρόσωπα τα οποία ισχυρίζονται ότι δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησης από τον αιτούντα να συμμετάσχουν όλοι στην ίδια διαδικασία ενώπιον του δικαστή. Κατά την έννοια αυτή η αίτηση λειτουργεί ως συνδετικός μηχανισμός μεταξύ περισσότερων και διαφορετικών υποθέσεων. Παράλληλα, ο

¹⁴⁴ *J. Xu και B. Chu*, Shelter in the Storm: Interpleader Proceedings as Protection for Owners in the Wake of the O.W. Bunker Bankruptcy, σελ. 2.

Διαθέσιμο εδώ: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2996805

¹⁴⁵ *I. Xanthopoulou*, Tort, Trial & Insurance Practice Law Journal, Volume 52, Issue 1, Fall 2016, σελ. 165

¹⁴⁶ *M. Davies*, ο.π., σελ. 8 επ.

¹⁴⁷ *M. Davies*, ο.π., σελ. 8 επ.

αιτών ζητά από το δικαστήριο να αποφασίσει ποιο από τα πρόσωπα τα οποία ισχυρίζονται ότι δικαιούνται χρηματικής ικανοποίησης, δικαιούται πραγματικά να ικανοποιηθεί. Ο αιτών καταβάλλει τις περισσότερες φορές στο δικαστήριο το επίμαχο ποσό. Με την καταβολή του αυτή απελευθερώνεται από την ευθύνη του έναντι των μερών τα οποία ισχυρίζονται ότι δικαιούνται ικανοποίησης και το δικαστήριο, εν συνεχεία θα κρίνει ποιο από τα μέρη πραγματικά δικαιούται να εισπράξει το επίμαχο χρηματικό ποσό. Άλλες πάλι φορές ο αιτών δεν καταβάλλει κάποιο χρηματικό ποσό αλλά δεσμεύεται ότι θα καταβάλει το ποσό σε όποιο από τα μέρη το δικαστήριο κρίνει ότι είναι αυτό το οποίο δικαιούται την χρηματική ικανοποίηση.

Σε κάθε περίπτωση με την εν λόγω αίτηση ο αιτών επιτυγχάνει να καταβάλει μία φορά το επίμαχο ποσό και να απελευθερωθεί από κάθε ευθύνη του, ενώ το δικαστήριο στην συνέχεια καθορίζει ποιος είναι ο δικαιούχος του ποσού αυτού. Για να είναι μπορέσει το δικαστήριο να εγκρίνει την αίτηση προσφυγής πρέπει οι αντικρουόμενες απαιτήσεις να είναι του ίδιου είδους (of the same kind) έτσι ώστε η ικανοποίηση της μίας να έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη της άλλης¹⁴⁸.

Μετά την κατάρρευση της O.W. σε αρκετές χώρες εκκινήθηκαν διαδικασίες προσφυγής (interpleader) από πλοιοκτήτες ή απλούς εκμεταλλευόμενους το πλοίο οι οποίοι δεν είχαν καταβάλει ακόμα στον συμβατικό τους προμηθευτή αλλά δεν ήταν και σίγουροι σε ποιο πρόσωπο έπρεπε να καταβάλουν¹⁴⁹. Εάν δηλαδή η καταβολή στον άμεσο αντισυμβαλλόμενο τους θα τους απελευθέρωνε ή θα χρειαζόταν να καταβάλουν και στον φυσικό προμηθευτή.

Το κάθε ένα από τα ανωτέρω δικαστήρια εφάρμοσε και ερμήνευσε τις ισχύουσες διατάξεις εντός της δικαιοδοσίας σχετικά με την διαδικασία προσφυγής. Στην συνέχεια ακολουθεί μία επισκόπηση των σημαντικότερων αποφάσεων που εκδόθηκαν από τις χώρες του αγγλοσαξονικού δικαίου.

i) Παρουσίαση σημαντικότερων αποφάσεων νομολογίας

¹⁴⁸ M. Davies, ο.π., σελ. 8 επ.

¹⁴⁹ Precious Shipping Public Co. Ltd v. OW Bunker Far East (Singapore) Pte Ltd [2015] 4 SLR 1229 [...]The purchasers accept that payments for the bunkers are due and owing but claim that they are unable to decide which party to pay. Under these circumstances, the purchasers decided that it would be prudent to seek interpleader relief from the court.

Στην Αμερική προβλέπονται δύο διαδικασίες προσφυγής. Η πρώτη ονομάζεται *statutory interpleader* και προβλέπεται στην *Federal Interpleader Act*¹⁵⁰, ενώ η δεύτερη ονομάζεται *rule interpleader* προβλέπεται στο *Federal Rule of Civil Procedure*¹⁵¹. Δεν θα γίνει λεπτομερής αναφορά στις ομοιότητες και διαφορές μεταξύ των δύο αυτών διαδικασιών στο σημείο αυτό, καθώς αυτός δεν είναι ο σκοπός της παρούσας εργασίας. Επίσης, τόσο τα πρωτοβάθμια δικαστήρια¹⁵² όσο και το Εφετείο¹⁵³ αντιμετώπισαν και ερμήνευσαν και τις δύο διαδικασίες κατά τον ίδιο ακριβώς τρόπο¹⁵⁴.

Οι βασικές τρεις προϋποθέσεις για τη χορήγηση *statutory interpleader* είναι τρεις. Η πρώτη αφορά το επίμαχο ποσό το οποίο πρέπει να είναι άνω των 500,00\$. Η δεύτερη αφορά την ιθαγένεια των ατόμων που ισχυρίζονται ότι δικαιούνται ικανοποίηση από τον αιτούντα για το ίδιο ποσό. Οι απαιτήσεις των ατόμων αυτών πρέπει να είναι αντικρουόμενες και τα άτομα αυτά πρέπει να έχουν διαφορετική ιθαγένεια (*citizenship*), να είναι, δηλαδή, κάτοικοι διαφορετικών Πολιτειών. Η Τρίτη προϋπόθεση είναι ότι ο αιτών πρέπει να καταθέσει στο δικαστήριο το επίμαχο ποσό.

Οι περισσότερες σχετικές με απαιτήσεις της *O.W.* αιτήσεις προσφυγής οι οποίες κατατέθηκαν σε διάφορα πρωτοδικεία της Αμερικής μεταφέρθηκαν στο πρωτοδικείο της νότιας περιφέρειας της Νέας Υόρκης¹⁵⁵ το οποίο αποφάσισε ότι πρέπει να εγκριθεί η αίτηση¹⁵⁶. Η απόφαση αυτή εν συνεχεία προσβλήθηκε με έφεση. Το επιχείρημα από την πλευρά της εκκαλούσας ήταν ότι εν προκειμένω δεν υπάρχουν αντικρουόμενες απαιτήσεις οι οποίες να αφορούν το ίδιο ποσό. Αυτό γιατί οι φυσικοί προμηθευτές στήριζαν το αίτημα τους σε ναυτικά προνόμια εκκινώντας διαδικασία *in rem*, ενώ οι συμβατικοί προμηθευτές και η τράπεζα *ING* στήριζαν το αίτημα τους στη συμβατική σχέση που τους συνδέει με τον κύριο του πλοίου. Επομένως, οι δύο πλευρές διεκδικούν διαφορετικά κεφάλαια¹⁵⁷.

Το εφετείο διαφώνησε με το ανωτέρω επιχείρημα και το απέρριψε. Παρά το γεγονός του ότι οι απαιτήσεις των μερών εκκινούν από διαφορετικές εντελώς νομικές βάσεις και συνεπώς δεν είναι οι ίδιες, το δικαστήριο εφάρμοσε την αρχή της επιείκειας (*equity*) και έκρινε ότι σκοπός της

¹⁵⁰ 28 U.S.C. §§ 1335, 1397, 2361

¹⁵¹ Rule 22

¹⁵² *NuStar Energy Servs., Inc. v. M/V COSCO AUCKLAND*

¹⁵³ *Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft v. U.S. Oil Trading LLC*, No. 1:14-cv-09949-VEC Document 217 (S.D.N.Y. May 6, 2016).

¹⁵⁴ *Xu J. και Chu B.*, ο.π., σελ. 20.

Διαθέσιμο εδώ: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2996805

¹⁵⁵ *M. Davies*, ο.π., σελ. 8 επ.

¹⁵⁶ *UPT Pool Ltd v. Dynamic Oil Trading (Singapore) Pte Ltd*, 2015 AMC 2070 (S.D.N.Y. 2015).

¹⁵⁷ *M. Davies*, ο.π., σελ. 9 επ.

διαδικασίας της προσφυγής είναι η απαλλαγή και η προστασία ενός «αθώου μέρους» από τον κίνδυνο της διπλής καταβολής. Γι αυτό θεώρησε τις απαιτήσεις αυτές, αν και διαφορετικές, ως αναπόσπαστα συνδεδεμένες (inextricably interrelated) και έγκρινε την έγκριση της αίτησης της προσφυγής του περιφερειακού δικαστηρίου.

Την ακριβώς αντίθετη θέση τήρησε το High Court στην Σιγκαπούρη. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι επειδή η απαίτηση του φυσικού προμηθευτή δεν ήταν συμβατική, όπως της O.W., τότε δεν υπήρξε συμμετρία¹⁵⁸ μεταξύ των αξιώσεων και γι αυτό το λόγο απέκλεισε την αίτηση προσφυγής. Το εάν οι απαιτήσεις είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένες δεν επηρέασε την άποψη του δικαστηρίου.

Τέλος, στον Καναδά παρόμοια θέση με αυτήν του high court τήρησε το εφετείο¹⁵⁹ το οποίο επίσης έκρινε ότι η in rem αξίωση του φυσικού προμηθευτή είναι διαφορετική από τις απαιτήσεις του συμβατικού προμηθευτή καυσίμων οι οποίες απορρέουν από τη σύμβαση προμήθειας καυσίμων (in personam) μεταξύ αυτού και του εκμεταλλευόμενου το πλοίο και απέρριψε την αίτηση.

ii) Προστασία πλοιοκτησίας κατά το ελληνικό δίκαιο

Ο θεσμός της προσφυγής ως αναφέρθηκε ανωτέρω είναι θεσμός του αγγλοσαξονικού δικαίου και δεν συναντάται στα ηπειρωτικά συστήματα δικαίου. Το ερώτημα που προκύπτει είναι πως θα μπορούσε να απαλλαγθεί του κινδύνου να του ασκηθούν αγωγές από δύο διαφορετικά πρόσωπα σε σχέση με την ίδια απαίτηση από προμήθεια ναυτιλιακών καυσίμων, όταν βρίσκεται στην Ελλάδα ή σε κάποια άλλη χώρα του ηπειρωτικού δικαίου και δεν έχει την δυνατότητα να ασκήσει την παραπάνω αίτηση.

Όσον αφορά την ελληνική έννομη τάξη η λύση που προτείνεται είναι η δημόσια κατάθεση του επίμαχου ποσού¹⁶⁰, η οποία, όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρθρ. 427, 431 και 434 ΑΚ, ισοδυναμεί με καταβολή και είναι επιτρεπτή, ώστε να έχει το αποτέλεσμα αυτό, όταν συντρέχει

¹⁵⁸ Precious Shipping Public Co. Ltd v. OW Bunker Far East (Singapore) Pte Ltd [2015] 4 SLR 1229 [...] The question is not whether the applicant has a genuine subjective apprehension (however acutely felt) that competing claims will be brought against him; rather, the question is whether the competing claims have an objective basis in law and fact.

¹⁵⁹ ING Bank, N.V. v. Canpotex Shipping Services Ltd [2017] FCA 47.

¹⁶⁰ I. Κατράς, Αγωγές Αιτήσεις και Ενστάσεις Ενοχικού Δικαίου Αστικού Κώδικα, Αθήνα, 2018, σελ. 1575

μια από τις αναφερόμενες στον νόμο περιπτώσεις, δηλαδή όταν ο δανειστής έγινε υπερήμερος κατά τις διατάξεις των άρθ. 349 επ. ΑΚ ή όταν ο οφειλέτης αδυνατεί να εκπληρώσει με ασφάλεια την παροχή του για λόγο που αφορά το πρόσωπο του δανειστή ή εξαιτίας εύλογης αβεβαιότητας ως προς το πρόσωπό του¹⁶¹. Σε κάθε άλλη περίπτωση, η δημόσια κατάθεση δεν συνεπάγεται κανένα αποτέλεσμα ως έννομη συνέπεια¹⁶².

Εύλογη αβεβαιότητα ως προς το πρόσωπο του δανειστή κρίνεται ότι υπάρχει σε περιπτώσεις που δημιουργείται αδυναμία εκπλήρωσης στον οφειλέτη της υποχρέωσης του με ασφάλεια. Τέτοια αδυναμία υπάρχει, όταν έχει αποβιώσει ο δανειστής και δεν είναι γνωστοί οι πραγματικοί κληρονόμοι ή όταν υπάρχει πολυπρόσωπη ενεργητική ενοχή και προκύπτουν διχογνωμίες ως προς το είδος της πολυπρόσωπης ενοχής και το μέρος που αναλογεί στον κάθε δανειστή¹⁶³. Η αβεβαιότητα πρέπει να είναι εύλογη κατά την αντίληψη μέσου συνετού ανθρώπου και να μην μπορεί να αρθεί με προσπάθεια του οφειλέτη. Η αβεβαιότητα κρίνεται κατά τον χρόνο της κατάθεσης και για το εύλογο αυτής δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι προκλήθηκε από υπαιτιότητα του δανειστή¹⁶⁴.

Η δημόσια κατάθεση γίνεται στην αρμόδια αρχή του τόπου της εκπλήρωσης της παροχής. Τέτοια αρχή είναι το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (ΤΠΔ). Τοπικώς αρμόδια υπηρεσία είναι το κεντρικό κατάστημα στην Αθήνα, είτε τα κατά τόπους υποκαταστήματα του¹⁶⁵.

Με τη δημόσια κατάθεση της οφειλόμενης χρηματικής παροχής, επέρχεται απόσβεση της ενοχής σαν να είχε γίνει, κατά τον χρόνο της κατάθεσης, καταβολή από τον οφειλέτη υπό την προϋπόθεση ότι συντρέχει μια από τις περιπτώσεις που αναφέρει ο νόμος και που επιτρέπουν τη δημόσια κατάθεση, δηλαδή είτε ότι ο δανειστής έγινε υπερήμερος κατά τις διατάξεις των άρθ. 349 επ ΑΚ, είτε ότι ο οφειλέτης αδυνατεί να εκπληρώσει με ασφάλεια την παροχή του για λόγο που αφορά το πρόσωπο του δανειστή ή εξαιτίας εύλογης αβεβαιότητας ως προς το πρόσωπό του. Σε κάθε άλλη περίπτωση, η δημόσια κατάθεση δεν φέρνει κανένα αποτέλεσμα¹⁶⁶.

Πέραν από την απόσβεση της ενοχής του καταθέτη με την δημόσια κατάθεση δημιουργείται και σχέση μεταξύ του τρίτου – υπερ ου η κατάθεση και του ΤΠΔ. Ο δανειστής έχει το δικαίωμα οποτεδήποτε να απαιτήσει από την αρχή το αντικείμενο που έχει κατατεθεί (432 εδ. α' ΑΚ).

¹⁶¹ ΑΠ 684/2013

¹⁶² ΑΠ 1289/2013, ΑΠ 113/2012

¹⁶³ Μ. Σταθόπουλος, ο.π., 2004, σελ. 514

¹⁶⁴ Ι. Κατράς, ο.π., σελ. 1575

¹⁶⁵ Μ. Σταθόπουλος, ο.π., σελ. 516

¹⁶⁶ ΑΠ 1289/2013, ΑΠ 113/2012, ΑΠ 44/2004 ΕΛΔ 45/1478

Η δημόσια κατάθεση πρέπει να έχει ως αντικείμενο ακριβώς την οφειλόμενη παροχή, διότι, αν αυτή έχει ως αντικείμενο παροχή μικρότερη της οφειλόμενης ισοδυναμεί προς μερική καταβολή, στην οποία δεν δικαιούται ο οφειλέτης και ως εκ τούτου δεν επιφέρει τη μερική απόσβεση της ενοχής κατά το κατατεθέν μέρος, εκτός εάν συναινεί σ' αυτό ο δανειστής¹⁶⁷.

Ο οφειλέτης υποχρεούται να γνωστοποιήσει αμελλητί εις τον δανειστήν την κατάθεσιν ευθυνόμενος εις αποζημίωσιν εν παραλείψει, εκτός αν η γνωστοποίησις είναι ιδιαίτερος δυσχερής¹⁶⁸. Η γνωστοποίηση είναι άτυπη¹⁶⁹ και δεν απαιτείται κοινοποίηση του γραμματίου παρακατάθεσης¹⁷⁰. Η παράλειψη του οφειλέτη να γνωστοποιήσει στον δανειστή την κατάθεση δεν επηρεάζει το κύρος και τα αποτελέσματα της κατάθεσης, συνεπάγεται όμως την ευθύνη του οφειλέτη για αποζημίωση του δανειστή για κάθε ζημία που αυτός υπέστη από την παράλειψη της γνωστοποίησης, εκτός αν η γνωστοποίηση ήταν ιδιαίτερα δυσχερής¹⁷¹.

Σε περίπτωση επομένως που ο κύριος ή εκμεταλλεζόμενος του πλοίου εναχθεί από τον φυσικό προμηθευτή προκειμένου να καταβάλει την αξία των ναυτιλιακών καυσίμων μπορεί να προβεί σε δημόσια κατάθεση στο ταμείο ΤΠΔ και να προβάλει εν συνεχεία την ένσταση δημόσιας κατάθεσης. Για την πληρότητα της ένστασης, κατ' άρθ. 262 § 1 ΚΠολΔ, πρέπει να αναφέρεται ότι ο δανειστής περιήλθε σε υπερημερία, διότι δεν αποδέχθηκε την προσήκουσα παροχή που του προσέφερε ο οφειλέτης εξαιτίας εύλογης αβεβαιότητας ως προς το πρόσωπο του δανειστή, αδυνατεί να εκπληρώσει με ασφάλεια την υποχρέωσή του και ότι μετά ταύτα προέβη σε νόμιμη δημόσια κατάθεση του οφειλόμενου ποσού, με την οποία εξόφλησε το χρέος του. Αν η ένσταση δεν περιέχει τα παραπάνω στοιχεία είναι αόριστη και απορρίπτεται ως τέτοια¹⁷².

2.2.β. No lien clause σε ναυλοσύμφωνα

Κατόπιν των γεγονότων που προέκυψαν από την κατάρρευση της O.W. και των δικαστικών διαφορών που διεξάγονται ανά τον κόσμο καθίσταται ακόμη πιο σαφής η ανάγκη για τους

¹⁶⁷ ΑΠ 146/1997 ΤΝΠΙ-ΔΣΑ, ΜΠρΘεσ 3618/2017

¹⁶⁸ 430 εδ. β' ΑΚ

¹⁶⁹ *I. Κατράς*, ο.π., σελ. 1579

¹⁷⁰ ΑΠ 161/1977 ΝοΒ 1977/1156, ΜΠρΘεσ 2344/1988 Αρμ 1988/590

¹⁷¹ *I. Κατράς*, ο.π., σελ. 1579

¹⁷² *I. Κατράς*, ο.π., σελ. 1580

πλοιοκτήτες να προστατευθούν από τους φυσικούς προμηθευτές αλλά και από τους συμβατικούς προμηθευτές¹⁷³.

Πιο συγκεκριμένα και όσον αφορά την Αμερική η CIMLA δίνει την εντύπωση ότι ο εφοπλιστής είναι εξουσιοδοτημένος να αντιπροσωπεύει και να δεσμεύει τον κύριο του πλοίου σε κάθε περίπτωση¹⁷⁴. Παρόλα η ανατροπή της εντύπωσης αυτής εναπόκειται στον κύριο του πλοίου. Με άλλα λόγια ο τελευταίος καλείται να λάβει μία σειρά από προληπτικά μέτρα, προκειμένου να αποτραπεί το να θεωρείται προσωπικά υπεύθυνος για τις συμβάσεις τις οποίες καταρτίζει ο εφοπλιστής ως «αντιπρόσωπος» του.

Τέτοιες συμβάσεις φυσικά και αποτελούν και οι συμβάσεις προμήθειας καυσίμων. Πολλά ναυλοσύμφωνα περιλαμβάνουν έναν όρο no lien σύμφωνα με τον οποίο ο ναυλωτής δεν μπορεί να βαρύνει το πλοίο με ναυτικά προνόμια και δεν δεσμεύει έτσι τον κύριο του πλοίου. Ωστόσο, ο φυσικός προμηθευτής καυσίμων πρέπει να έχει πραγματική γνώση του όρου αυτού στο ναυλοσύμφωνο, διαφορετικά δεν μπορεί να γνωρίζει ότι ο αντισυμβαλλόμενο του είναι ναυλωτής ο οποίος δεσμεύεται από no lien clause. Ο κύριος του πλοίου δεν μπορεί να επικαλεστεί τη ρήτρα no lien στην περίπτωση αυτή, καθώς το τρίτο μέρος στη σύμβαση ναύλωσης δεν ήταν σε θέση να έχει γνώση ούτε της εν λόγω ρήτρας ούτε και της σύμβασης ναύλωσης.

Τις περισσότερες φορές τίθεται σφραγίδα no lien στο δελτίο παράδοσης καυσίμων η οποία ενημερώνει τον προμηθευτή καυσίμων ότι υπάρχει όρος no lien στο ναυλοσύμφωνο μεταξύ κυρίου του πλοίου και ναυλωτή. Ωστόσο, τα αμερικάνικα δικαστήρια έχουν κρίνει ότι η σφραγίδα no lien από μόνη της δεν έχει κάποιο αποτέλεσμα. Ο κύριος του πλοίου καλείται να λάβει επιμέρους μέτρα προκειμένου να ενημερωθεί ο αντισυμβαλλόμενος του. Η απόφαση πρωτοδικείου της βόρειας περιφέρειας της Νέας Υόρκης *Bomin Greece S.A. v M/V Genco Success*¹⁷⁵ αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα απόφασης των ενεργειών που πρέπει να κάνει ο κύριος του πλοίου, προκειμένου να αποδείξει την πραγματική γνώση του προμηθευτή καυσίμων για την ύπαρξη ρήτρας no lien.

Στην εν λόγω υπόθεση ο μηχανικός του πλοίου το οποίο εφοδιάστηκε με ναυτιλιακά καύσιμα είχε ενημερώσει εκ μέρος του κυρίου του πλοίου τον καπετάνιο του πλοίου το οποίο

¹⁷³ *J. Power και M. E. Larsen*, OW Bunker Aftermath: Actions every owner should take to protect against secret liens, Διαθέσιμο εδώ:

<http://www.mondaq.com/unitedstates/x/715028/Marine+Shipping/OW+Bunker+Aftermath+Actions+Every+Owner+Should+Take+to+Protect+Against+Secret+Liens>

¹⁷⁴ 46 U.S.C. § 31342 βλ. παραπάνω σελ. 51

¹⁷⁵ *Bomin Greece S.A. v M/V Genco Success*, 2017 A.M.C. 1716

πραγματοποίησε την πράξη εφοδιασμού με καύσιμα ότι ο ναυλωτής του πλοίου δεν έχει εξουσία για να δεσμεύει το εν λόγω πλοίο. Η ενημέρωση αυτή έγινε σε μία συνάντηση πριν τον εφοδιασμό του πλοίου. Η έλλειψη εξουσίας του ναυλωτή να δεσμεύει το πλοίο και ο όρος no lien κοινοποιήθηκαν μέσω της επιστολής διαμαρτυρίας (letter of protest) στον πλήρωμα του πλοίου το οποίο εκτέλεσε τον εφοδιασμό, το τελευταίο, όμως, δεν το υπέγραψε.

Μέσω της απόφασης αυτής αναδεικνύεται η σημασία των προληπτικών μέτρων τα οποία μπορεί να λαμβάνει ο κύριος του πλοίου, προκειμένου να αποτρέψει τη δέσμευση του πλοίου από ενέργειες του ναυλωτή. Ένα παράδειγμα τέτοιας ενέργειας το οποίο κρίθηκε επαρκές από το δικαστήριο είναι δήλωση που κοινοποιήθηκε στον προμηθευτή καυσίμων κατά την συνάντηση πριν από τον εφοδιασμό του πλοίου.

Μέρος Γ: Διασυνοριακή πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων

3.1. Οι εταιρείες προμήθειας καυσίμων υπό το πρίσμα της διασυνοριακής πτώχευσης

i) *Ο διεθνής χαρακτήρας λειτουργίας της επιχείρησης προμήθειας καυσίμων*

Έχοντας εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο δραστηριοποιούνται οι προμηθευτές και συναλλάσσονται με τους τελικούς αγοραστές των ναυτιλιακών καυσίμων, καθώς και τη νομική διαμάχη αναφορικά με την εξασφάλιση των απαιτήσεων των συμβατικών και των φυσικών προμηθευτών έναντι των αγοραστών καυσίμων, η πτωχευτική διαδικασία του προμηθευτή καυσίμων και τα ζητήματα διασυνοριακής πτώχευσης που ανακύπτουν εξ αυτής αποτελούν το τελευταίο και καταληκτικό μέρος της παρούσας έρευνας.

Έχει ήδη αναφερθεί ότι οι προμηθευτές καυσίμων λειτουργούν ως διαμεσολαβητές¹⁷⁶ υπό την έννοια ότι αγοράζουν καύσιμα από τους φυσικούς προμηθευτές καυσίμων, για να τα μεταπωλήσουν στους πλοιοκτήτες με τους οποίους έχουν ήδη συμβληθεί υπογράφοντας σύμβαση πώλησης¹⁷⁷. Έχοντας ως αφετηρία το παράδειγμα της O.W. επισημαίνουμε στο σημείο αυτό το ότι η δραστηριοποίηση του προμηθευτή καυσίμων διέπεται από στοιχεία αλλοδαπότητας για δύο κυρίους λόγους. Αφενός επειδή ο προμηθευτής καυσίμων προμηθεύει με καύσιμα πλοία τα οποία αποτελούν περιουσιακά στοιχεία διαρκώς μετακινούμενα και κατά τον τρόπο αυτό δημιουργούνται περισσότερες έννομες σχέσεις σε περισσότερες έννομες τάξεις τόσο σε επίπεδο εφαρμοστέου δικαίου όσο και σε επίπεδο δικαιοδοσίας¹⁷⁸. Αφετέρου, επειδή η εταιρεία O.W. αποτελούσε ένα παγκόσμιο δίκτυο προμηθευτών καυσίμων το οποίο κατά την περίοδο της ακμής του κατείχε το 7% του παγκόσμιου ποσοστού προμήθειας καυσίμων και είχε εγκαταστάσεις σε 29 χώρες σε όλο τον κόσμο¹⁷⁹. Μετά την κήρυξη της μητρικής εταιρείας σε πτώχευση στις 7 Νοεμβρίου του 2014 ακολούθησαν πολλές θυγατρικές¹⁸⁰ με αποτέλεσμα πολλές και αυτοτελείς διαδικασίες πτώχευσης να εκκινήσουν σε διαφορετικές χώρες εντός και εκτός της E.E. και να διεξάγονται παράλληλα.

¹⁷⁶ Βλ. Μέρος Α' της παρούσας εργασίας

¹⁷⁷ *Valero Marketing and Supply Co. v. MV Almi Sun*, 2015 WL 9459971 (E.D.La. 2015); F.Supp.3d 973, 2016 AMC 632 (E.D.La. 2016)

¹⁷⁸ *Α. Αθανασίου*, ο.π., σελ. 207,

¹⁷⁹ OW Bunker: How one of the world's largest marine fuel providers went from IPO to bankruptcy, Ship and Bunker (7 Ιανουαρίου 2015), διαθέσιμο εδώ: <https://shipandbunker.com/news/features/industryinsight/649431-ow-bunker-how-one-of-the-worlds-largest-marine-fuel-traders-went-from-ipo-to-bankruptcy-part-1-founding-to-ipo>.

¹⁸⁰ The collapse of OW Bunker group and the international tail of maritime litigation regarding the supply of bunkers, the American club, Οκτώβριος 2015

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εν γένει ο όμιλος εταιρειών αποτελεί μία αρκετά διαδεδομένη μορφή εμφάνισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων¹⁸¹. Έχοντας υπόψη ότι η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη απαιτείται μία μορφή οργάνωσης η οποία να επιτρέπει την ευέλικτη και αποτελεσματική κατανομή των επιμέρους εργασιών σε αντίστοιχα σχήματα¹⁸². Ο όμιλος εταιρειών με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά¹⁸³ του εξυπηρετεί τις ανάγκες αυτές και εξυπηρετείται ιδιαίτερα στην ναυτιλία.

Όσον αφορά τώρα ειδικότερα τις εταιρείες προμήθειας καυσίμων ο όμιλος εταιρειών εξακολουθεί να αποτελεί στην περίπτωση της O.W. την μορφή οργάνωσης που ανταποκρινόταν περισσότερο στις ανάγκες της επιχείρησης. Η O.W. λειτουργώντας ως συμβατικός προμηθευτής καυσίμων (λειτουργεί ως “trader”, δηλαδή ως έμπορος καυσίμων) αναλάμβανε την υποχρέωση κατόπιν συνεννόησης με τον κύριο ή τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο να εφοδιάσει το πλοίο με καύσιμα στο λιμάνι στο οποίο επρόκειτο το πλοίο να καταπλεύσει. Ο διασυνοριακός χαρακτήρας του τρόπου δράσης του προμηθευτή καυσίμων είναι εύλογος, εάν αναλογιστεί κανείς το εξής. Ο προμηθευτής καυσίμων έχει την έδρα του σε κάποια χώρα. Στην υπόθεση της *Hapag-Lloyd A.G. v. US Oil Trading L.L.C.*¹⁸⁴ η *Hapag-Lloyd A.G.*, ο συμβατικός προμηθευτής έχει την έδρα της στο Αμβούργο της Γερμανίας. Για να μπορέσει να εφοδιάσει τα πλοία της με καύσιμα συνεβλήθη με μία θυγατρική εταιρεία της O.W., που στην περίπτωση αυτή ήταν η *O.W.Bunker Germany GmbH*. Το σύνθημα είναι η εταιρεία που επιθυμεί τον εφοδιασμό των πλοίων της με καύσιμα να συμβάλλεται με μία εταιρεία προμήθειας καυσίμων η οποία έχει την έδρα της στην ίδια χώρα με αυτήν. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα τόσο ο αγοραστής όσο και ο πωλητής έχουν την έδρα τους στην Γερμανία. Ωστόσο, ο συμβατικός προμηθευτής τις περισσότερες φορές δεν μπορεί να είναι σε θέση να έχει φυσική παρουσία σε κάθε λιμάνι εφοδιασμού και να πραγματοποιεί με δικά του μέσα την φυσική προμήθεια του πλοίου με καύσιμα¹⁸⁵. Για τον λόγο αυτόν συνάπτει διαδοχική σύμβαση προμήθειας καυσίμων με κάποιον άλλο προμηθευτή καυσίμων ο οποίος ανήκει στον ίδιο όμιλο εταιρειών και έχει παρουσία στο λιμάνι στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα, ενώ άλλες φορές συναλλάσσεται με κάποιο φυσικό προμηθευτή καυσίμων ο οποίος έχει την έδρα

¹⁸¹ *E. Λέντη*, Διπλωματική εργασία: Η πτώχευση της ναυτιλιακής εισηγμένης επιχείρησης. Το παράδειγμα της *Hanjin Shipping Co., Ltd.*, ΕΚΠΑ, Τμήμα Νομικής, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών, Τομέας Εμπορικού Δικαίου, Κατεύθυνση Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, Δεκέμβριος 2017, σελ. 36

¹⁸² *E. Λέντη*, ο.π., σελ. 37

¹⁸³ *M. Βαρελά*, Η διαμόρφωση της εσωτερικής ευθύνης στους ομίλους εταιριών: η διαχείριση της ομιλοποιημένης Α.Ε.: το δίκαιο των ομίλων και των συνδεδεμένων επιχειρήσεων, εταιρικό συμφέρον των ομιλοποιημένων εταιριών, καθήκοντα και ευθύνη του διοικητικού συμβουλίου των ενταγμένων σε όμιλο εταιριών, Αθήνα, 2007, σελ. 3 επ..

¹⁸⁴ *Hapag-Lloyd, A.G. v. US Oil Trading, L.L.C.*, 2016 AMC 1590 (S.D.N.Y. 2016)

¹⁸⁵ Βλ. παραπάνω σελ. 17

στο λιμάνι του εφοδιασμού. Στην περίπτωση που αναφέρθηκε η O.W.Bunker Germany GmbH συνεβλήθη εν συνεχεία με την εταιρεία U.S. Oil Trading LLC και συμφώνησαν για τον εφοδιασμό των πλοίων της εταιρείας Harag-Lloyd A.G. στο λιμάνι της Τακόμα της πολιτείας Ουάσιγκτον, Η.Π.Α.. Με την πτώχευση, όμως, της θυγατρικής O.W.Bunker Germany GmbH στην Γερμανία πολλοί πιστωτές είναι αυτοί οι οποίοι αναζητούν την αποπληρωμή των αξιώσεων τους από την συμβατική τους οφειλέτιδα O.W.Bunker Germany GmbH, όπως ο φυσικός προμηθευτής U.S. Oil Trading LLC¹⁸⁶.

Υπό κανονικές συνθήκες οι φυσικοί προμηθευτές καυσίμων θα αναγγέλλονταν στο δικαστήριο ενώπιον του οποίου εκκρεμεί η αίτηση για πτώχευση του συμβατικού προμηθευτή και θα ικανοποιούνταν από την εκποίηση της περιουσίας του σύμφωνα με τους κανόνες και τη διαδικασία που προβλέπεται στη χώρα όπου βρίσκεται το κέντρο των κυρίων συμφερόντων (ΚΚΣ) της χώρας του οφειλέτη - πτωχού. Λόγω της ανασφάλειας που επικρατεί, όμως, αφενός για το εάν επαρκεί ή περιουσία του πτωχού, ώστε να μπορέσουν να ικανοποιηθούν από αυτήν οι αξιώσεις τους και αφετέρου ως προς το νομικό καθεστώς που διέπει τη διαδικασία πτώχευσης όπου βρίσκεται το ΚΚΣ του πτωχού και τη σειρά σύμφωνα με την οποία κατατάσσονται και ικανοποιούνται οι πιστωτές, οι φυσικοί προμηθευτές προτιμούν να παρακάμψουν¹⁸⁷ την πτωχευτική διαδικασία και να στραφούν απευθείας κατά των πλοίων τα οποία εφοδίασαν με καύσιμα χρησιμοποιώντας τα παραδοσιακά μέσα του ναυτικού δικαίου για την ικανοποίηση των ναυτικών απαιτήσεων, όπως την κατάσχεση του πλοίου και τα ναυτικά προνόμια.

Η πτώχευση της O.W. ανέδειξε την σύγκρουση μεταξύ ζητημάτων πτωχευτικού δικαίου, ναυτικού δικαίου και δικαίου της διαδικασίας της προσφυγής (interpleader)¹⁸⁸. Σκοπός του μέρους αυτού της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει σε πρώτο βαθμό το νομοθετικό καθεστώς που διέπει τη διασυνοριακή πτώχευση και εν συνεχεία να αναδείξει τυχόν ειδικότερα νομικά θέματα που ανακύπτουν από την διασυνοριακή πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων

ii) Η διεθνικότητα του πτωχευτικού δικαίου. Η θεωρία της περιορισμένης εδαφικότητας

¹⁸⁶ Lloyd, A.G. v. US Oil Trading, L.L.C., 2016 AMC 1590 (S.D.N.Y. 2016)

¹⁸⁷ UPT Pool Ltd v. Dynamic Oil Trading (Singapore) Pte Ltd, 2015 AMC 2070 (S.D.N.Y. 2015).

¹⁸⁸ UPT Pool Ltd v. Dynamic Oil Trading (Singapore) Pte Ltd, 2015 AMC 2070 (S.D.N.Y. 2015): [...] interesting and apparently novel questions regarding the interplay among the United States bankruptcy law, maritime law and the federal interpleader statutes.

Ο χαρακτήρας και η ρύθμιση της διασυνοριακής πτώχευσης μπορεί να συνοψιστεί και να περιγραφεί με την παράθεση δύο θεωριών – αρχών οι οποίες είναι εκ διαμέτρου αντίθετες μεταξύ τους. Αυτές είναι η αρχή της εδαφικότητας και η αρχή της καθολικότητας¹⁸⁹.

Κατ' αρχάς κάθε μία από τις ανωτέρω αναφερόμενες αρχές έχει ως στόχο να δώσει απάντηση στα τρία βασικά ερωτήματα που θέτει μία διασυνοριακή πτώχευση τα οποία είναι: ποιο δικαστήριο έχει δικαιοδοσία να επιληφθεί της διαδικασίας, αν και πως θα αναγνωρίζονται οι αλλοδαπές διαδικασίες, ποιο θα είναι το εφαρμοστέο δίκαιο¹⁹⁰.

Η θεωρία της εδαφικότητας (territoriality) και η συνδεδεμένη με αυτήν αρχή της πολλαπλότητας (plurality) υποστηρίζουν ότι το εθνικό δικαστήριο έχει δικαιοδοσία για την κήρυξη μίας διαδικασίας αφερεγγυότητας μόνο και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει το εσωτερικό πτωχευτικό του δίκαιο. Όλα τα ζητήματα της διαδικασίας αυτής διέπονται από το δίκαιο της *lex fori*¹⁹¹. Οι αποφάσεις και τα μέτρα που διατάσσει το δικαστήριο δεν παράγουν εξω-εδαφικά αποτελέσματα και, επομένως, δεν καταλαμβάνουν περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη ούτε καταλαμβάνουν περιουσιακά στοιχεία τα οποία βρίσκονται εκτός εθνικής επικράτειας¹⁹². Κατά την θεωρία αυτή η διαδικασία της πτώχευσης αντιμετωπίζεται ως διαδικασία συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης ή ως πράξη κρατικής εξουσίας που ως τέτοια παράγει τα αποτελέσματα της εντός της επικράτειας και μόνο σε αυτήν¹⁹³.

Στον αντίποδα τελείως από την θεωρία της εδαφικότητας βρίσκεται η θεωρία της καθολικότητας (universality) και η αρχή της ενότητας. Πρόκειται για μία θεωρία η οποία είναι περισσότερο συμβατή με τις σύγχρονες παγκοσμιοποιημένες συναλλαγές. Τάσσεται υπέρ της ύπαρξης μίας και ενιαίας διαδικασίας πτώχευσης η οποία θα καταλαμβάνει το σύνολο των περιουσιακών στοιχείων του πτωχού (πτωχευτική περιουσία), όπου και αν βρίσκονται. Πλεονεκτήματα της θεωρίας αυτής είναι σαφώς ότι μειώνονται τα έξοδα της διαδικασίας για τους πιστωτές οι οποίοι πλέον χρειάζεται να αναγγεθθούν σε μία και μόνο διαδικασία, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις τους. Επίσης, με τον τρόπο αυτό μειώνεται ο κίνδυνος του *forum shopping*, καθώς η κύρια διαδικασία μπορεί να ανοίξει μόνο σε έναν τόπο που εμφανίζει κύριο και σταθερό

¹⁸⁹ P. Omar, *The landscape of International Insolvency Law*, 11 *Int'l Insolvency Rev.* 2002, 173, B. Wessels, Br. Markell, J. Kilborn, *International Cooperation in Bankruptcy and Insolvency Matters*, OUP, 2009, σελ. 39 επ. (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 80).

¹⁹⁰ Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 80

¹⁹¹ R. Mason, *Cross – Border Insolvency Law: Where Private International Law and Insolvency Law Meet*, in P. Omar (ed.), *International Insolvency Law – Themes & Prospectives*, 2008, σελ. 42-43 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 80).

¹⁹² U. Drobning, *Cross-Border Insolvency: General Problems*, 9 *F. Int'l* 1993, σελ. 12. (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 80).

¹⁹³ Γ. Μιχαλόπουλος, *Διασυνοριακές Κοινοτικές Πτωχεύσεις*, Αθήνα 2007, σελ. 57, Ε. Περάκης, *Διεθνή αποτελέσματα της πτώχευσης που κηρύσσεται στην Ελλάδα*, 1990, σελ. 19

σύνδεσμο με τον οφειλέτη¹⁹⁴. Κατά τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου, και επομένως μειώνεται το κόστος των διεθνών συναλλαγών. Βασικό μειονέκτημα της θεωρίας αυτής το οποίο συνηγορεί υπέρ της αντίπαλης θεωρίας της εδαφικότητας είναι το ότι μικροί πιστωτές τρίτων χωρών φαίνεται να βρίσκονται σε δυσμενέστερη θέση, καθώς αφενός δεν γνωρίζουν απαραίτητα το δίκαιο της χώρας στην οποία ανοίγει η κύρια διαδικασία και αφετέρου αναγκάζονται να προβούν σε επιπρόσθετα έξοδα, για να αναγγελοθούν και να επιδιώξουν την ικανοποίηση των απαιτήσεων τους.

3.1.α. Εφαρμοστέο δίκαιο κατά την διαδικασία της διεθνούς πτώχευσης

Έχοντας αναφερθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο στην διάκριση μεταξύ της θεωρίας της εδαφικότητας και της θεωρίας της καθολικότητας γίνεται σαφές από την αρχή ότι η κάθε μία από τις παραπάνω θεωρίες στην αμειγρή της μορφή εμφανίζει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Για τον λόγο αυτό σε επίπεδο νομοθετικής ρύθμισης καμία από τις δύο αυτές θεωρίες δεν υιοθετήθηκε.

Αντίθετα, στην πράξη ακολουθείται μία περισσότερο πραγματιστική προσέγγιση του καθολικού συστήματος. Η τάση αυτή ονομάζεται προσαρμοσμένη ή σχετικοποιημένη καθολικότητα¹⁹⁵. Ως αφετηρία της έχει την σκέψη ότι κατ' αρχήν πρέπει να υπάρχει μόνο ένα κράτος εντός του οποίου εκκινείται η κύρια διαδικασία πτώχευσης και το οποίο διεκδικεί και ασκεί διεθνή δικαιοδοσία για όλα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού του οφειλέτη, οπουδήποτε και αν βρίσκονται αυτά. Κατά τον τρόπο αυτό η διαδικασία αυτή παράγει έννομα αποτελέσματα εξω-εδαφικά και σε τρίτα κράτη στα οποία ο οφειλέτης έχει εγκατάσταση. Τα τρίτα κράτη (κράτη υποδοχής), όμως, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ορισμένες ασφαλιστικές δικλείδες απέναντι στην κύρια διαδικασία η οποία εκκινεί σε διαφορετική από αυτά χώρα και θα μπορούσε υπό διαφορετικές συνθήκες να τα δεσμεύει άνευ ετέρου. Η πρώτη δικλείδα είναι η δυνατότητα του κράτους υποδοχής να εμποδίσει την επέλευση έννομων αποτελεσμάτων στο έδαφος του, όταν κρίνει ότι η αλλοδαπή διαδικασία θίγει βασικές αρχές του νομικού του συστήματος, Η δεύτερη δικλείδα είναι η δυνατότητα εκκίνησης ανεξάρτητων ή δευτερευουσών διαδικασιών οι οποίες βαίνουν παράλληλα με την κύρια διαδικασία. Σκοπός των διαδικασιών αυτών είναι η υποβοήθηση της κύριας διαδικασίας.

¹⁹⁴ Α. Μεταλληνός, Οι Διεθνείς Πτωχεύσεις σε Χ. Παμπούκη (επιμ.), Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, 2009, σελ. 162

¹⁹⁵ Α. Αθανασίου, ο.π., σελ. 84

Σε διεθνές επίπεδο η αρχή της προσαρμοσμένης καθολικότητας έχει υιοθετηθεί από τον πρότυπο νόμο της Uncitral του 1997 ο οποίος είναι ένα νομικό κείμενο μη δεσμευτικό (soft law) το οποίο, όμως, εφόσον το κυρώσουν τα κράτη καθίσταται εσωτερικό δίκαιο. Στην Ελλάδα ο πρότυπος νόμος της Uncitral έχει κυρωθεί με τον ν. 3858/2010. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης το ζήτημα της διασυνοριακής πτώχευσης ρυθμίζεται από τον κανονισμό 1346/2000, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 848/2015.

i) Ο πρότυπος νόμος της Uncitral για τη διασυνοριακή πτώχευση

Ο πρότυπος νόμος αποτελεί ένα μη δεσμευτικό κείμενο το οποίο δεν περιέχει διατάξεις ουσιαστικού δικαίου και δεν θεσπίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις. Παρέχει απλώς κατευθύνσεις προς τον εσωτερικό νομοθέτη, προκειμένου να συντάξει τον εσωτερικό νόμο. Αυτός είναι και ο λόγος που η ορολογία του κειμένου είναι ουδέτερη, ενώ μερικά άρθρα περιέχουν αγκύλες, προκειμένου να συμπληρωθούν από τον εθνικό νομοθέτη¹⁹⁶. Η ιδέα πίσω από τη σύνταξη του πρότυπου νόμου είναι ότι είναι προτιμότερη η επικράτηση της νομοθετικής και νομολογιακής ομοιομορφίας ανάμεσα στα κράτη τα οποία κύρωσαν τον νόμο από έναν απλώς αυξημένο αριθμό κυρώσεων¹⁹⁷.

Το περιεχόμενο του πρότυπου νόμου ακολουθεί μία δικονομική¹⁹⁸ προσέγγιση. Η προσέγγιση αυτή εστιάζει κυρίως στους όρους και στις συνέπειες αναγνώρισης των αλλοδαπών διαδικασιών. Δεν τίθεται ζήτημα εφαρμοστέου δικαίου¹⁹⁹, ενώ το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας αντιμετωπίζεται μόνο έμμεσα ως κριτήριο αναγνώρισης της αλλοδαπής διαδικασίας. Η αναγνώριση τέλος της αλλοδαπής διαδικασίας έχει τα αποτελέσματα που ορίζει ο πρότυπος νόμος, έτσι όπως έχει κυρωθεί από την χώρα αναγνώρισης.

ii) Ο κανονισμός 848/2015

¹⁹⁶ A. Keay & P. Walton, *Insolvency Law*, 3rd ed., 2012, σελ. 410 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 86).

¹⁹⁷ Λία Αθανασίου, ο.π., σελ. 86

¹⁹⁸ M.T. Cronin, UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency: Procedural Approach to a substantive Problem. *J. Corp. L.* 1999, 709, J. Pottow, Procedural Incrementalism: A Model for international Bankruptcy, *45 Va J. Int' L.* 2005, 935 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 86).

¹⁹⁹ R. Mason, ο.π., σελ. 53 (Κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 86).

Ο κανονισμός 848/2015²⁰⁰ περί διαδικασιών αφερεγγυότητας, αν και υλοποιεί σε νομοθετικό επίπεδο την αρχή της προσαρμοσμένης καθολικότητας δεν φτάνει μέχρι το σημείο της ενοποίησης ουσιαστικών κανόνων πτωχευτικού δικαίου. Αξιοποιεί, όμως, την αρχή της ενωσιακής εμπιστοσύνης και πηγαίνει ένα βήμα παραπέρα από τον πρότυπο νόμο της Uncitral.

Οι βασικές διαφορές μεταξύ του κανονισμού και του πρότυπου νόμο είναι δύο. Η πρώτη αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού το οποίο είναι περισσότερο περιορισμένο. Ο κανονισμός σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 3 καταλαμβάνει μόνο διαδικασίες επί οφειλετών, των οποίων το κέντρο των κυρίων συμφερόντων βρίσκεται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν το ΚΚΣ του οφειλέτη βρίσκεται εκτός Ε.Ε. ή στην Δανία, τότε ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται και εφαρμόζεται. Επομένως, έχει μικρότερο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής από αυτό του πρότυπου νόμου ο οποίος κατ' αρχήν δεν περιορίζεται από γεωγραφικά κριτήρια.

Η δεύτερη διαφορά αφορά το περιεχόμενο των ρυθμίσεων του κανονισμού. Αναφέρθηκε πιο πριν ότι ο κανονισμός δεν εισάγει, όπως και ο πρότυπος νόμος, κανόνες ουσιαστικού δικαίου, δηλαδή κανόνες πτωχευτικού δικαίου, έτσι ώστε να επέλθει ομοιομορφία μεταξύ των ουσιαστικών συστημάτων πτωχευτικού δικαίου μεταξύ των κρατών μελών. Ωστόσο, ο κανονισμός αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου το οποίο σε αντίθεση με τον πρότυπο νόμο δίδει απάντηση και στα τρία ερωτήματα της διασυνοριακής πτώχευσης τα οποία αναφέρθηκαν ανωτέρω²⁰¹. Κατά την έννοια αυτήν αποτελεί ένα πιο πλήρες από τον πρότυπο νόμο νομοθετικό κείμενο.

3.1.β. Ιδιαιτερότητα της διασυνοριακής πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων

Η διασυνοριακή πτώχευση του προμηθευτή καυσίμων παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες και διαφοροποιήσεις από αυτές της κοινής ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι λόγοι για τους οποίους παρουσιάζονται οι συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες και διαφοροποιήσεις είναι δύο. Ο πρώτος αφορά τη δομή του ομίλου των επιχειρήσεων παροχής προμήθειας καυσίμων και ο δεύτερος αφορά τα ναυτιλιακά δίκτυα²⁰² που αναπτύσσονται στον χώρο της ναυτιλίας και τις σχέσεις

²⁰⁰ Σε εφαρμογή από τις 26.06.2017 (εκτός των άρθρων 86, 24 παρ. 1 και 25, για τα οποία έχει οριστεί διαφορετική ημερομηνία έναρξης εφαρμογής), σε αντικατάσταση του καταργηθέντος Κανονισμού (Ε.Ε.)1346/2000

²⁰¹ (i) αρμόδιο δικαστήριο, (ii) διαδικασία αναγνώρισης αλλοδαπής διαδικασίας, (iii) εφαρμοστέο δίκαιο

²⁰² Βλ. ανωτέρω σελ. 11 επ.

εμπιστοσύνης μεταξύ των φυσικών προμηθευτών καυσίμων, των συμβατικών προμηθευτών καυσίμων και των πλοιοκτητών.

i) Η λειτουργία της O.W. ως ομίλου

Με αφετηρία το παράδειγμα της O.W. μπορούμε να εξάγουμε ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τη διασυνοριακή πτώχευση ενός ομίλου προμήθειας ναυτιλιακών καυσίμων. Οι προμηθευτές καυσίμων, προκειμένου να μπορέσουν να ανταποκρίνονται στις διαρκείς ανάγκες εφοδιασμού των πλοίων με καύσιμα είναι αναγκασμένοι να διατηρούν εγκαταστάσεις ή να έχουν επαφές με φυσικούς προμηθευτές σε πολλά λιμάνια²⁰³ ανά τον κόσμο στα οποία συνήθως πραγματοποιείται ο εφοδιασμός των πλοίων με ναυτιλιακά καύσιμα, όπως αυτά της Σιγκαπούρης, της Αμβέρσας κ.α.. Η O.W. έχει επισημανθεί σε άλλο σημείο της παρούσας εργασίας πως διατηρούσε 29 εγκαταστάσεις²⁰⁴, δηλαδή θυγατρικές εταιρείες ανά τον κόσμο οι οποίες συνεργάζονταν μεταξύ τους, προκειμένου να επιτευχθεί ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα. Η πτώχευση της μητρικής εταιρείας στην Δανία προκάλεσε μία σειρά από διαδοχικές πτωχεύσεις των θυγατρικών της εταιρειών στην Ευρώπη, στην Αμερική και στην Ασία. Παρόλα αυτά οι παράλληλες αυτές πτωχεύσεις δεν φαίνεται να επηρέασαν η μία την άλλη. Μάλιστα, η κάθε πτώχευση κηρύχθηκε στην χώρα στην οποία είχε την έδρα της η κάθε εταιρεία του ομίλου, δίχως να τεθεί κάποιο ζήτημα σχετικά με το που βρίσκεται το ΚΚΣ της κάθε εταιρείας²⁰⁵.

ii) Οι προμηθευτές καυσίμων ως μέρη του ναυτιλιακού δικτύου (maritime cluster)

Το γεγονός του ότι οι προμηθευτές καυσίμων παρέχοντας τις υπηρεσίες τους στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούσαν μέρος του ίδιου ναυτιλιακού δικτύου συντέλεσε στην εξέλιξη της πτωχευτικής διαδικασίας κατά διαφορετικό τρόπο από ότι συνήθως. Αυτό, γιατί η πτώχευση του συμβατικού προμηθευτή καυσίμων είχε ως άμεση συνέπεια την διατάραξη του κλίματος

²⁰³ Μ. Μποτίνη, ο.π., σελ. 18

²⁰⁴ OW Bunker: How one of the world's largest marine fuel providers went from IPO to bankruptcy, Ship and Bunker (7 Ιανουαρίου 2015), διαθέσιμο εδώ: <https://shipandbunker.com/news/features/industryinsight/649431-ow-bunker-how-one-of-the-worlds-largest-marine-fuel-traders-went-from-ipo-to-bankruptcy-part-1-founding-to-ipo>.

²⁰⁵ Βλ. επόμενο κεφάλαιο για περισσότερα ζητήματα σχετικά με το ΚΚΣ.

εμπιστοσύνης που υπήρξε μεταξύ των μερών της αλυσίδας προμήθειας καυσίμων. Τα μέρη αυτά συνεργάζονταν επί δεκαετίες με ένα συγκεκριμένο τρόπο παρέχοντας πιστώσεις ως προς την αποπληρωμή του τιμήματος προμήθειας καυσίμων το ένα στο άλλο χωρίς να λαμβάνουν εξασφάλιση²⁰⁶. Η διατάραξη αυτού του κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ των μερών είχε ως αποτέλεσμα τα μέρη αφενός οι φυσικοί προμηθευτές να βρεθούν σε μια πρωτοφανή γι αυτά κατάσταση και σε ένα κλίμα αβεβαιότητας ως προς το εάν πρόκειται να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις τους από την προμήθεια καυσίμων, και αφετέρου να προτιμήσουν να βρουν τρόπους, προκειμένου να στραφούν κατά τα λοιπά μέλη της αλυσίδας της προμήθειας καυσίμων, δηλαδή τους τελικούς αγοραστές των καυσίμων και να προσπαθήσουν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις τους από αυτούς, παρά να αναγγελθούν στην διαδικασία πτώχευσης και να ικανοποιηθούν, όπως όλοι οι υπόλοιποι πτωχευτικοί δανειστές. Με την επιλογή τους αυτή οι φυσικοί προμηθευτές προσπάθησαν να παρακάμψουν²⁰⁷ την πτωχευτική διαδικασία και να στραφούν κατά των πλοίων τα οποία εφοδίασαν με καύσιμα.

Η προσπάθεια των φυσικών προμηθευτών να στραφούν με τα παραδοσιακά ατομικά μέσα του ναυτικού δικαίου (συντηρητική κατάσχεση – in rem proceedings, ναυτικά προνόμια) κατά των πλοίων τα οποία εφοδίασαν με καύσιμα είχε ως συνέπεια ο πρότυπος νόμος της Uncitral, όπως και ο κανονισμός 848/2015 για τις διασυνοριακές διαδικασίες αφερεγγυότητας της E.E., να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο στην διαδικασία διασυνοριακής πτώχευσης της O.W.²⁰⁸. Αυτό γιατί η O.W. αλλά και η τράπεζα ING ως εκδοχέας των απαιτήσεων της O.W. για την προμήθεια καυσίμων δυνάμει της σύμβασης παροχής πίστωσης²⁰⁹, προκειμένου να ανακτήσουν τα ποσά που τους οφείλονταν από την προμήθεια καυσίμων, τα οποία διεκδικούσαν παράλληλα και οι φυσικοί προμηθευτές να τους καταβληθούν, άσκησαν αγωγές σε διάφορες χώρες ανά τον κόσμο και όχι μόνο εντός της E.E.. Ωστόσο, με την ενέργεια τους αυτή λειτούργησαν ως ενάγοντες και όχι εναγόμενοι καθιστώντας την προστασία που παρέχει ο πρότυπος νόμος στην πτωχευτική περιουσία από αγωγές τρίτων προσώπων και την αναστολή²¹⁰ των ατομικών διώξεων άνευ αντικειμένου.

²⁰⁶ Ο φυσικός προμηθευτής στον συμβατικό προμηθευτή και ο συμβατικός προμηθευτής με την σειρά του στον κύριο του πλοίου ή στον εκμεταλλευόμενο αυτό.

²⁰⁷ UPT Pool Ltd v. Dynamic Oil Trading (Singapore) Pte Ltd, 2015 AMC 2070 (S.D.N.Y. 2015).

²⁰⁸ M. Davies, ο.π., σελ. 14 επ.

²⁰⁹ Η σύμβαση παροχής πίστωσης (Omnibus Security Agreement) υπογράφηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2013 μεταξύ της τράπεζας ING ως δανειοδότριας και της OW Bunker A/S (μητρική εταιρεία) ως δανειολήπτριας και 16 άλλων θυγατρικών εταιρειών της OW ως εγγυητών υπέρ της δανειολήπτριας. Ως όρος για την εξασφάλιση της ING τέθηκε η εκχώρηση από την OW Bunker A/S και από τις υπόλοιπες θυγατρικές εταιρείες του ομίλου που υπέγραψαν την σύμβαση υπέρ της ING των απαιτήσεων της OW που θα προέκυπταν από την προμήθεια καυσίμων.

²¹⁰ v. 3858/2010 αρ. 20

3.2. Ειδικά θέματα αφερεγγυότητας της επιχείρησης προμήθειας καυσίμων

Μέχρι στιγμής έχει γίνει αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει τη διασυνοριακή πτώχευση εντός της Ε.Ε. και σε διεθνές επίπεδο και έχουν επισημανθεί τα βασικά χαρακτηριστικά και οι ιδιαιτερότητες της πτώχευσης του προμηθευτή καυσίμων. Στο σημείο αυτό θα εξεταστούν ειδικότερα ζητήματα που ανέκυψαν από την κήρυξη σε πτώχευση της εταιρείας O.W. Bunker και των θυγατρικών της ανά τον κόσμο. Τα ζητήματα αυτά είναι τα εξής: α) η εξεύρεση του ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων, β) η οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στο πτωχευτικό δικαστήριο και στο δικαστήριο το οποίο είναι αρμόδιο για την διαδικασία της προσφυγής (interpleader), γ) η σύγκρουση μεταξύ του συνδίκου της πτώχευσης και των πτωχευτικών δανειστών σχετικά με το ποιος έχει δικαίωμα επί των απαιτήσεων από προμήθεια καυσίμων, δ) η διαδικασία αναδιάρθρωσης και αναγνώρισης αλλοδαπών διαδικασιών πτώχευσης.

3.2.α. Εξεύρεση του ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων

ι) Κριτήρια για την εξεύρεση του ΚΚΣ της ναυτιλιακής επιχείρησης

Τόσο υπό το πρίσμα του κανονισμού 848/2018 όσο και υπό το πρίσμα του πρότυπου νόμου της Uncitral η εξεύρεση του κέντρου των κυρίων συμφερόντων (ΚΚΣ) ενός φυσικού ή νομικού προσώπου αποτελεί την αφετηρία, για να δοθεί απάντηση σε όλα τα ζητήματα διεθνούς πτωχευτικού δικαίου τα οποία ανακύπτουν. Σύμφωνα με τον κανονισμό 848/2015²¹¹ το δικαίο της χώρας εντός της οποίας βρίσκεται το ΚΚΣ του πτωχού, είτε αυτός αποτελεί φυσικό πρόσωπο είτε νομικό πρόσωπο, είναι το δικαίο το οποίο θα διέπει την πτωχευτική διαδικασία σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. εντός των οποίων εντοπίζεται πτωχευτική περιουσία του οφειλέτη. Το αρμόδιο δικαστήριο του κράτους εντός του οποίου βρίσκεται το ΚΚΣ του οφειλέτη είναι αυτό το οποίο θα έχει διεθνή δικαιοδοσία επί της πτώχευσης και επί του οποίου θα εκκινηθεί η κύρια διαδικασία διασυνοριακής πτώχευσης. Το ΚΚΣ λειτουργεί ως σύνδεσμος δικαιοδοσίας και τοπικής αρμοδιότητας. Όσον αφορά τον πρότυπο νόμο της Uncitral τα πράγματα είναι κάπως πιο διαφορετικά, καθώς το δικαίο της χώρας εντός της οποίας εντοπίζεται το ΚΚΣ του πτωχού δεν υποδεικνύει που και πως πρέπει να διεξαχθεί η διαδικασία αλλά ποιες προϋποθέσεις

²¹¹ Α. Αθανασίου, ο.π., σελ. 186

πρέπει να πληροί, για να τύχει αναγνώρισης στην έννομη τάξη υποδοχής. Το ΚΚΣ στην περίπτωση αυτή λειτουργεί ως κριτήριο αναγνώρισης της αλλοδαπής διαδικασίας.

Για να βρεθεί το ΚΚΣ σύμφωνα με την νομολογία του ΔΕΕ δύο στοιχεία είναι απαραίτητο να συντρέχουν. Να βρεθεί ο τόπος στον οποίο ο οφειλέτης διοικεί τα κύρια συμφέροντα του και ο τόπος αυτός να είναι αναγνωρίσιμος από τους τρίτους. Κατά την ορθότερη προσέγγιση ως «διοίκηση» νοείται η κεντρική διαχείριση και ο έλεγχος της επιχειρηματικής δραστηριότητας, σε αντιδιαστολή από την τρέχουσα λειτουργία (operational connection) όσο και από τον τόπο που βρίσκονται τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης (asset connection²¹²). Σημαντικό είναι να βρεθεί ο διευθυντικός πυρήνας, συνεκτιμώντας ενέργειες και δραστηριότητες που από τη φύση τους δεν είναι δεκτικές πολλαπλής διαχείρισης²¹³. Η διοίκηση κατά την ανωτέρω έννοια πρέπει να έχει διάρκεια στον χρόνο και να αντιστοιχεί σε μία διαρκή συμπεριφορά η οποία είναι τακτική και να επαναλαμβάνεται διαρκώς στον χρόνο.

Το δεύτερο στοιχείο είναι να αποτελεί ο τόπος διαχείρισης των συμφερόντων τόπο αναγνωρίσιμο από τους τρίτους. Η αφερεγγυότητα άλλωστε αποτελεί προβλέσιμο κίνδυνο και ο πτωχευτικός δανειστής πρέπει να είναι σε θέση να τον εκτιμήσει τόσο σε επίπεδο νομικών όσο και σε επίπεδο οικονομικών συνεπειών²¹⁴. Η γνώση των τρίτων σχετικά με τον χώρο διοίκησης των κυρίων συμφερόντων κρίνεται κατά περίπτωση (ad hoc) και δεν απαιτείται η πραγματική τους γνώση αλλά κατά πόσον οι συγκεκριμένες περιστάσεις μπορούν να γίνουν αντικειμενικά αντιληπτές από τους τρίτους. Κρίσιμος χρόνος για την αξιολόγηση αυτή είναι ο χρόνος σύναψης των έννομων σχέσεων με τον οφειλέτη²¹⁵.

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις πολλές φορές παρουσιάζεται διασπορά των δραστηριοτήτων σε περισσότερους του ενός τόπους και, επομένως, σύνδεσμοι με περισσότερα του ενός κράτη²¹⁶. Για το λόγο αυτό κρίσιμοι σύνδεσμοι οι οποίοι μπορούν να ληφθούν υπόψη, προκειμένου να βρεθεί το ΚΚΣ, είναι ο τόπος που συνεδριάζει το διοικητικό όργανο και η γενική συνέλευση της εταιρείας, η συνήθης διαμονή και η υπηκοότητα των διοικούντων, ο τόπος των συναλλαγών και οι βασικοί αντισυμβαλλόμενοι της εταιρείας, καθώς και ο τόπος που

²¹²Virgós/Garcimartín, The European Insolvency Regulation, ο.π., σελ. 40

²¹³Virgós/Garcimartín, ο.π., σελ. 42: Τέτοιες ενέργειες είναι: οι σχέσεις με τους χρηματοδότες της εταιρείας, η λήψη στρατηγικών αποφάσεων για την επιχειρηματική πορεία και τους στόχους της εταιρείας, η άσκηση εποπτείας και η έγκριση σημαντικών συμβάσεων ή άλλων δράσεων, η χάραξη οικονομικής και τιμολογιακής πολιτικής κ.α..

²¹⁴ Γ. Μιχαλόπουλος, Διασυνοριακές κοινοτικές πτωχεύσεις, Αθήνα, 2007, σελ. 123

²¹⁵ Α. Αθανασίου, ο.π., σελ. 190

²¹⁶ Α. Αθανασίου, ο.π., σελ. 224 [...] τα γραφεία της εταιρείας να βρίσκονται τον Πειραιά, υποκαταστήματα στο Λονδίνο, στη Σιγκαπούρη και στη Νέα Υόρκη, η καταστατική έδρα στη Λιβερία...

πραγματοποιείται η διαχείριση του πλοίου και που καταρτίζεται το επιχειρηματικό πλάνο της εταιρείας²¹⁷.

ii) *Το ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων*

Όσον αφορά την εταιρεία προμήθειας καυσίμων η εξεύρεση του ΚΚΣ της δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες και περιπλοκές, όπως των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό οφείλεται κυρίως στον τρόπο λειτουργίας των προμηθευτών καυσίμων οι οποίοι συνάπτουν συμβάσεις με νομικά πρόσωπα, κυρίου ή εκμεταλλεζόμενου το πλοίο, τα οποία έχουν την έδρα τους στο ίδιο κράτος με αυτούς. Παραδείγματος χάριν στην υπόθεση *Clearlake Shipping PTE Ltd. V. O.W. Bunker (Switzerland) SA*²¹⁸ η πλοιοκτήτρια εταιρεία *Clearlake Shipping* αγόρασε καύσιμα από την θυγατρική εταιρεία της *O.W. Bunker* με έδρα την Ελβετία, *O.W. Bunker (Switzerland) SA*. Εν συνεχεία, ο συμβατικός προμηθευτής συνάπτει διαδοχική σύμβαση προμήθειας καυσίμων με κάποια άλλη εταιρεία η οποία είναι μέλος του ομίλου *O.W.* με αντικείμενο τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα στο λιμάνι που θα καταπλεύσει το πλοίο. Στην υπόθεση της *Clearlake* η *O.W. Bunker (Switzerland) SA* εν συνεχεία κατήρτισε σύμβαση με την *O.W. USA* η οποία έχει έδρα στην Αμερική, που αποτελεί τον τόπο εφοδιασμού του πλοίου με ναυτιλιακά καύσιμα.

Καθίσταται, επομένως, σαφές από το παράδειγμα της *O.W. Bunker* ότι παρότι πρόκειται για έναν όμιλο προμήθειας καυσίμων στον οποίο περισσότερες της μίας θυγατρικές εταιρείες σε διαφορετικές χώρες συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να επιτευχθεί ο τελικός εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα και επομένως παρεμβάλλονται περισσότερες της μίας έννομες τάξεις, ωστόσο δεν τίθεται ζήτημα σχετικά με τον εντοπισμό του ΚΚΣ των εταιρειών. Αυτό, διότι, κάθε εταιρεία συμβάλλεται και συναλλάσσεται εντός των γεωγραφικών ορίων της χώρας στην οποία βρίσκεται η έδρα της. Η διαχείριση των κυρίων συμφερόντων της και η λήψη των αποφάσεων της λαμβάνονται από τη χώρα της καταστατικής της έδρας και άρα το ΚΚΣ της εταιρείας προμήθειας καυσίμων ευρίσκεται στη χώρα που έχει την καταστατική της έδρα²¹⁹.

²¹⁷ *Α. Αθανασίου*, ο.π., σελ. 225

²¹⁸ *Clearlake Shipping PTE Ltd. V. O.W. Bunker (Switzerland) SA*, No. 14-CV-9287 (VEC), 2017 WL 78514 (S.D.N.Y. Jan. 9, 2017).

²¹⁹ *Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft v. U.S. Oil Trading LLC*, No. 1:14-cv-09949-VEC Document 217 (S.D.N.Y. May 6, 2016): Στην υπόθεση αυτή η *O.W. Bunker Germany GmbH* κηρύχθηκε σε πτώχευση στο Αμβούργο της Γερμανίας, όπου έχει την έδρα της, ενώ λίγο καιρό μετά την αίτηση της για κήρυξη σε πτώχευση, τρεις θυγατρικές εταιρείες του ομίλου *O.W.* (*O.W. Bunker Holding North America Inc.*, *O.W. North American Inc.* και *O.W. Bunker USA Inc.*) κήρυξαν πτώχευση στο πρωτοδικείο του Κονέκτικατ.

Επομένως, αν και η οικονομική κατάρρευση της δανέζικης μητρικής εταιρείας O.W.Bunker & Trading A / S στις 7 Νοεμβρίου του 2014 είχε ως αποτέλεσμα να ακολουθήσει η οικονομική κατάρρευση και των λοιπών εταιρειών του ομίλου O.W.²²⁰, κάθε εταιρεία του ομίλου που πτώχευσε αντιμετωπίστηκε ως αυτοτελής νομική προσωπικότητα. Το γεγονός ότι η μητρική εταιρεία είχε ΚΚΣ στην Δανία φαίνεται ότι δεν επηρέασε τις λοιπές εταιρείες των οποίων το ΚΚΣ αναζητήθηκε στην χώρα, όπου έχει η κάθε μία την καταστατική της έδρα και συναλλάσσεται.

3.2.β. Νομικά ζητήματα σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και την δικαιοδοσία

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 848/2015 για τις διασυνοριακές διαδικασίες αφερεγγυότητας το δίκαιο της έδρας του δικαστηρίου επί του οποίου εκκινείται η κύρια διαδικασία πτώχευσης διέπει τη διαδικασία της πτώχευσης και ρυθμίζει την διαδικασία που θα ακολουθηθεί σε όλα τα κράτη μέλη επί των οποίων έχει περιουσιακά στοιχεία ο πτωχός. Όσον αφορά τον πρότυπο νόμο της Uncitral το δίκαιο του δικαστηρίου του κράτους υποδοχής²²¹ είναι αυτό που εξ ολοκλήρου ρυθμίζει την διαδικασία αναγνώρισης της αλλοδαπής πτωχευτικής διαδικασίας.

Ωστόσο, ορισμένες φορές αμφισβητείται το ποιο θα είναι το δίκαιο το οποίο θα διέπει διάφορα νομικά ζητήματα τα οποία ανακύπτουν, καθώς και το ποιο θα είναι το αρμόδιο δικαστήριο, για να αποφασίσει επί των ζητημάτων αυτών. Στο κεφάλαιο αυτό της εργασίας εξετάζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει σύγκρουση και αμφισβήτηση αναφορικά με το εφαρμοστέο δίκαιο για ζητήματα που συνδέονται με την πτώχευση εταιρείας προμήθειας καυσίμων και για το δικαστήριο το οποίο θα είναι αρμόδιο να κρίνει επί των ζητημάτων αυτών.

Στην υπόθεση ING Bank N.V. v. The Bankruptcy estate of Bergen Bunkers AS (διαθέσιμη εδώ: <https://www.domstol.no/globalassets/upload/hret/decisions-in-english-translation/hr-2017-1297-bankruptcy-exemptioneng.pdf>) η νορβηγική θυγατρική εταιρεία της O.W. Bunker κήρυξε πτώχευση στο πτωχευτικό δικαστήριο του Όσλο ως το καθ' ύλην και κατά τόπον αρμόδιο.

²²⁰ OW Bunker files for bankruptcy, *gCaptain* (7 Νοεμβρίου 2014), διαθέσιμο εδώ <http://gcaptain.com/owbunker-files-bankruptcy/>

²²¹ Επισημαίνεται ότι, όπως σημειώθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο πρότυπος νόμος της Uncitral αποτελεί ένα soft law κείμενο το οποίο ενσωματώνεται από κάθε κράτος, κατά τον τρόπο και με το περιεχόμενο που επιθυμεί το κάθε κράτος.

i) *Σύγκρουση μεταξύ πτωχευτικής διαδικασίας και διαδικασίας προσφυγής (interpleader)*

Σε γενικές γραμμές, όπως ακροθιγώς, επισημάνθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο πρότυπος νόμος της Uncitral δεν διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην εξέλιξη των δικαστικών διαφορών που ανέκυψαν από την πτώχευση της O.W. μεταξύ των κυρίων και των εκμεταλλευόμενων τα πλοία, των φυσικών προμηθευτών και των συμβατικών προμηθευτών, καθώς και της τράπεζας ING. Αυτό οφείλεται στο ότι οι δικαστικές διαδικασίες εκκινήθηκαν τις περισσότερες φορές από τους ίδιους τους συμβατικούς προμηθευτές ή την τράπεζα ως εκδοχέα των απαιτήσεων από την προμήθεια καυσίμων. Επομένως, το προνόμιο της αναστολής²²² των ατομικών διώξεων που προβλέπει ο πρότυπος νόμος δεν θα μπορούσε να ενεργοποιηθεί από τη στιγμή που τα ένδικα βοηθήματα ασκήθηκαν από τους συμβατικούς προμηθευτές και όχι κατά της πτωχευτικής περιουσίας.

Όπως έχει σημειωθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο²²³, η διαδικασία της προσφυγής (interpleader) είναι ένας θεσμός του αγγλοσαξονικού δικαίου ο οποίος αποβλέπει στην αποφυγή της διπλής καταβολής από ένα οφειλέτη (innocent party) ο οποίος δεν γνωρίζει σε ποιο δανειστή πρέπει να καταβάλει. Το δικαστήριο ενώπιον του οποίου ασκείται το ένδικο βοήθημα της προσφυγής (interpleader)²²⁴ αποκτά αρμοδιότητα επί του ζητήματος με μόνο την άσκηση του ένδικου βοηθήματος, όπως ορίζει η Federal Interpleader Act. Πολλοί κύριοι ή εκμεταλλευόμενοι πλοία τα οποία είχαν εφοδιάσει με καύσιμα τα οποία προμηθεύτηκαν από την O.W. άσκησαν αίτηση προσφυγής στις Η.Π.Α., για να προστατευθούν από τον κίνδυνο διπλής καταβολής.

Στην υπόθεση *Bony Gas Transport Ltd v O.W.Bunker Germany, GmbH*²²⁵ μία αίτηση προσφυγής ασκήθηκε ενώπιον του περιφερειακού δικαστηρίου της Νέας Υόρκης από τους κυρίους και τους εκμεταλλευόμενους ένα πλοίο το οποίο είχε εφοδιαστεί με καύσιμα τα οποία αγόρασαν μέσω της εταιρείας προμήθειας καυσίμων O.W.Bunker Germany. Εν συνεχεία η O.W.Bunker Germany άσκησε αίτηση αναγνώρισης αλλοδαπής κύριας διαδικασίας μέσω του Chapter 15 του Αμερικάνικου Πτωχευτικού Κώδικα, το οποίο ενσωματώνει τον πρότυπο νόμο της Uncitral. Το πτωχευτικό δικαστήριο αναγνώρισε την πτωχευτική διαδικασία η οποία είχε

²²² Άρθρο 20 N. 3858/2010

²²³ Βλ. σελ. 67 επ.

²²⁴ 28 U.S.C. §§ 1335, 1397, 2361

²²⁵ *Bony Gas Transport Ltd v. OW Bunker Germany, G.m.b.H.*, 2016 AMC 1560, 1564 (S.D.N.Y. 2016)

εκκινηθεί στην Γερμανία, ωστόσο ήρε την αυτόματη αναστολή των ατομικών διωκτικών μέτρων δικαιολογημένα, ώστε να επιτραπεί στην διαδικασία προσφυγής να συνεχίσει²²⁶.

Εν συνεχεία η O.W.Bunker Germany άσκησε αίτηση παραπομπής (referral) της διαδικασίας της προσφυγής από το περιφερειακό δικαστήριο στο πτωχευτικό δικαστήριο ελπίζοντας στο ότι το τελευταίο θα είναι περισσότερο ευνοϊκό προς μέρος της. Σημειώνεται ότι η αίτηση παραπομπής είναι το κεντρικό εργαλείο συντονισμού της κατανομής των πτωχευτικών υποθέσεων στα πτωχευτικά τμήματα των δικαστηρίων στις Η.Π.Α.²²⁷. Οι υποθέσεις οι οποίες εμπίπτουν στην πτωχευτική δικαιοδοσία παραπέμπονται αυτόματα στο κεντρικό πτωχευτικό δικαστήριο με δυνατότητα, όμως, ανάκλησης της παραπομπής, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερόμενου μέρους, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις²²⁸.

Στις 27 Απριλίου του 2016 η δικαστής Carroni του περιφερειακού δικαστηρίου της Νέας Υόρκης ενέκρινε τα αιτήματα των πλοιοκτητριών εταιρειών Harag – Lloyd, USOT και NuStar για ανάκληση της παραπομπής της υπόθεσης στο πτωχευτικό δικαστήριο. Η απόφαση αυτή επιλύει το ζήτημα της σύγκρουσης μεταξύ ναυτικού δικαίου και της δικαιοδοσίας του πτωχευτικού δικαστηρίου και αποτελεί μία νίκη για την πλοιοκτησία, καθώς κρατά την υπόθεση στο δικαστήριο επί του οποίου ασκήθηκε η αίτηση προσφυγής και δεν την παρέπεμψε στο πτωχευτικό δικαστήριο το οποίο κατά πάσα πιθανότητα θα ήταν πιο ευνοϊκό προς τον οφειλέτη, την O.W.²²⁹.

ii) *Εφαρμοστέο δίκαιο επί της σύμβασης παροχής πίστωσης*

Ένα ζήτημα το οποίο τέλος απασχόλησε την νομολογία στην περίπτωση της πτώχευσης της O.W. Bunker είναι η εγκυρότητα της σύμβασης πίστωσης μεταξύ της τράπεζας ING και του ομίλου O.W. Bunker. Η σύμβαση παροχής πίστωσης (Omnibus Security Agreement) υπογράφηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2013 και ως συμβαλλόμενα μέρη συνεβλήθησαν αφενός η τράπεζα ING ως εκπρόσωπος μίας κοινοπραξίας από τράπεζες οι οποίες όλες μαζί αποτελούν τους δανειστές και αφετέρου η μητρική εταιρεία του ομίλου O.W. Bunker, O.W. Bunker &

²²⁶ M. Davies, ο.π., σελ. 15 επ.

²²⁷ Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 238

²²⁸ L. King, A Chart for Bankruptcy Jurisdiction for Admiralty Lawyers, 59 Tul., L. Rev. (1984-1985), 1286επ. (κατά παραπομπή από Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 238)

²²⁹ J. Keough και C. Burlage, OW Bunker Global Overview: USA. Διαθέσιμο εδώ: <https://www.clydeco.com/insight/article/ow-bunker-a-global-overview-singapore>

Trading A / S, η οποία αποτελεί την δανειολήπτρια. Στη σύμβαση πίστωσης υπήρξε όρος ότι, για να εξασφαλιστούν οι δανειστές και να πραγματοποιήσουν την χορήγηση δανείου ύψους 700.000.000 USD προς την δανειολήπτρια, πρέπει η δανειολήπτρια και 16 άλλες θυγατρικές εταιρείες του ομίλου να εκχωρήσουν εξασφάλιση προς τους δανειστές τις μελλοντικές απαιτήσεις τους από την προμήθεια καυσίμων²³⁰. Οι θυγατρικές εταιρείες συμβάλλονταν ως όχι ως δανειολήπτες αλλά ως εγγυητές στην συγκεκριμένη σύμβαση. Ωστόσο, ένα μέρος από το ποσό του δανείου μεταφέρθηκε σε αυτές διά της ομιλικής κάθετης δομής από την μητρική εταιρεία.

Μετά την πτώχευση της O.W.B. ο σύνδικος της πτώχευσης και η ING ως εκδοχέας αναζήτησαν την καταβολή των ανεξόφλητων τιμολογίων από προμήθεια καυσίμων. Το ζήτημα που ανέκυψε σε ορισμένες περιπτώσεις είναι ότι ο σύνδικος της πτώχευσης και η ING ήρθαν σε διαφωνία ως προς το ποιο από τα δύο μέρη δικαιούται να εισπράξει το αντίτιμο των ανεξόφλητων απαιτήσεων. Πιο συγκεκριμένα στην υπόθεση *ING Bank N.V. v. The Bankruptcy estate of Bergen Bunkers AS* η οποία έφτασε ενώπιον του νορβηγικού ανωτάτου δικαστηρίου ο σύνδικος της πτώχευσης της εταιρείας προμήθειας καυσίμων Bergen Bunkers AS η οποία αποτελεί νορβηγική θυγατρική εταιρεία του ομίλου O.W.B. αμφισβήτησε το κύρος της σύμβασης παροχής εξασφάλισης η οποία στηρίζεται στην σύμβαση πίστωσης (Omnibus Security Agreement) η οποία διέπεται από το αγγλικό δίκαιο σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην ρήτρα επιλογής δικαίου. Ο σύνδικος υποστήριξε ότι το κύρος της σύμβασης θα εξεταστεί σύμφωνα με το δίκαιο της Νορβηγίας και όχι με το αγγλικό δίκαιο.

Το ανώτατο δικαστήριο της Νορβηγίας αποφάσισε ότι η εγκυρότητα της σύμβασης πίστωσης θα κριθεί από το δίκαιο της Νορβηγίας και όχι με βάση το αγγλικό δίκαιο. Στήριξε την θέση του αυτή στην σκέψη ότι η έννομη σχέση μεταξύ του ενυπόθηκου δανειστή και του ενυπόθηκου οφειλέτη πρέπει να διέπεται από το δίκαιο της χώρας στην οποία έχει την κατοικία του ο ενυπόθηκος οφειλέτης, καθώς το υπό κρίση ζήτημα είναι η εγκυρότητα της σύμβασης παροχής εξασφάλισης (εκχώρηση απαιτήσεων²³¹).

Η τράπεζα προέβαλε επίσης τον ισχυρισμό ότι το δικαστήριο δεν είχε αρμοδιότητα να κρίνει τη συγκεκριμένη διαφορά, καθώς αρμόδια να κρίνουν είναι τα δικαστήρια της Ολλανδίας, όπου έχει την κατοικία της η εναγόμενη. Το δικαστήριο έκρινε επίσης ότι έχει αρμοδιότητα να κρίνει

²³⁰ ING Bank N.V. v The Bankruptcy estate of Bergen Bunkers AS παράγραφος 4 (διαθέσιμη εδώ: <https://www.domstol.no/globalassets/upload/hret/decisions-in-english-translation/hr-2017-1297-bankruptcy-exemptioneng.pdf>)

²³¹ *T. Willumsen*: OW raises its head again – Norwegian Supreme Court strikes down English law forum shopping in bankruptcy proceedings: <https://www.linkedin.com/pulse/ow-raises-its-head-again-norwegian-supreme-court-down-willumsen>

την διαφορά η οποία έφτασε ενώπιον του, καθώς ισχύει στην περίπτωση αυτή το άρθρο 1 παράγραφος 2 περίπτωση β' της διεθνής σύμβασης του Λουγκάνο κατά το οποίο διαφορές οι οποίες σχετίζονται με πτωχευτική διαδικασία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης και υπάγονται στο δίκαιο της χώρας εντός της οποίας εκκινήθηκε η πτωχευτική διαδικασία. Άρα, τα δικαστήρια της Νορβηγίας έχουν αρμοδιότητα και ορθώς κρίνουν επί της απόφασης.

Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξε και η απόφαση του maritime and commercial high court της Δανίας²³². Το δικαστήριο έχοντας ενώπιον του το ίδιο ερώτημα σχετικά με το κύρος της εκχώρησης των απαιτήσεων αποφάσισε ότι πρόκειται για ένα ζήτημα το οποίο θα κριθεί με βάση το δίκαιο της Δανίας και όχι με το αγγλικό δίκαιο²³³.

Σημειώνεται ότι καμία από τις δύο αποφάσεις δεν αποφαινεται περί του ποιο από τα δύο μέρη δικαιούται εν τέλει να εισπράξει τις απαιτήσεις από τα ανεξόφλητα τιμολόγια. Η απόφαση για το ζήτημα αυτό εκκρεμεί ακόμα. Ωστόσο, κρίνοντας ότι εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του τόπου της κατοικίας του ενυπόθηκου οφειλέτη η O.W. έρχεται σε πλεονεκτικότερη θέση.

²³² OW Bunker estates in bankruptcy win leading case concerning collateral security: https://www.plesner.com/insights/highlights/2018/08/ow-bunker-konkursboer-vinder-vigtig-sag-om-laanesikkerhed?sc_lang=en

²³³ Παρατίθεται το κείμενο της απόφασης (στα δανέζικα): https://www.plesner.com/~/_media/plesnerdocuments/domsudskrifter/2018_08_29_owbunkerkonkursboer_bankgarantier_dansk_ret.ashx

Συμπεράσματα

Κατόπιν μίας σύντομης επισκόπησης καθίσταται αμέσως σαφές ότι η πολυπλοκότητα των ζητημάτων τα οποία είναι αντικείμενο της παρούσας μελέτης οφείλεται σε δύο βασικούς παράγοντες. Αφενός στο πλήθος των διαφορετικών έννομων τάξεων οι οποίες εμπλέκονται, γεγονός εύλογο αν αναλογιστεί κανείς το διασυννοριακό χαρακτήρα της λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και της επιχείρησης προμήθειας καυσίμων η οποία καλείται να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να προμηθεύσει το πλοίο με καύσιμα σε οποιοδήποτε λιμάνι αυτό πρόκειται να πλεύσει. Αφετέρου τον αριθμό των προσώπων και των έννομων συμφερόντων τα οποία εμπλέκονται²³⁴ και την εκπλήρωση των οποίων διεκδικεί το κάθε ένα από αυτά πρόσωπα. Έχοντας αυτά υπόψη στο σημείο αυτό επισημαίνονται τα σημαντικότερα κατά την άποψη του γράφοντος συμπεράσματα που εξήχθησαν από την παρούσα έρευνα.

Πρώτον, η εταιρεία προμήθειας καυσίμων δεν μπορεί και δεν πρέπει να εξεταστεί αυτοτελώς αλλά ως μέρος ενός ευρύτερου συνόλου, του ναυτιλιακού δικτύου, του οποίου αποτελεί μέρος. Η βασικότερη αιτία για τις πολυετείς δικαστικές διαμάχες ανά τον κόσμο μεταξύ όλων των προαναφερθέντων μερών είναι ότι τα μέρη αυτά αποτελούν μία αλυσίδα κατά την οποία το ένα συνδέεται με το άλλο συμβατικά με τελικό αποδέκτη τον πλοιοκτήτη ο οποίος εφοδίαζε το πλοίο του με καύσιμα. Το σύστημα αυτό βασιζόταν στην παροχή διαδοχικών πιστώσεων από τους φυσικούς προμηθευτές καυσίμων στους συμβατικούς προμηθευτές καυσίμων και από τους συμβατικούς προμηθευτές στους πλοιοκτήτες. Μάλιστα, το γεγονός ότι στην περίπτωση της O.W. ο συμβατικός προμηθευτής έχει εκχωρήσει τις απαιτήσεις του ως εξασφάλιση στην τράπεζα, για να δανειοδοτηθεί, περιπλέκει ακόμη περισσότερο τα πράγματα. Η οικονομική κατάρρευση του μεσαίου κρίκου της αλυσίδας διατάραξε τις σχέσεις μεταξύ όλων των μερών, καθώς δεν είχαν προετοιμαστεί και δεν είχαν προνοήσει για την περίπτωση αυτή αλλά και επειδή το ποσό των ανεξόφλητων τιμολογίων από υπηρεσίες προμήθειας καυσίμων είναι υπέρογκο²³⁵.

Δεύτερον, το γεγονός ότι οι φυσικοί προμηθευτές δεν έχουν εμπιστοσύνη στην ικανοποίηση των απαιτήσεων τους μέσω της αναγγελίας τους στην πτωχευτική διαδικασία και επιχειρούν να παρακάμψουν την διαδικασία αυτή στρεφόμενοι απευθείας κατά των πλοιοκτητών, οδηγεί τα μέρη σε μία εκδοχή κατά την οποία δεν πρόκειται να εισπράξουν όλοι ό,τι θα αποκόμιζαν, εάν

²³⁴ Πλοιοκτήτης, εκμεταλλεόμενος το πλοίο, συμβατικός προμηθευτής, φυσικός προμηθευτής και τράπεζα εκδοχέας των απαιτήσεων.

²³⁵ Shipping watch, OW estate takes first strike in the battle for USD 100 million. Διαθέσιμο στο: <https://shippingwatch.com/secure/suppliers/article10839176.ece>

δεν επερχόταν η πτώχευση της O.W.. Με άλλα λόγια, υπό κανονικές συνθήκες, εάν τα πράγματα εξελίσσονταν ομαλά, οι φυσικοί προμηθευτές θα πληρώνονταν από τους συμβατικούς προμηθευτές και οι συμβατικοί προμηθευτές/τράπεζα θα πληρώνονταν από τους πλοιοκτήτες. Η αμοιβή του συμβατικού προμηθευτή θα ήταν η διαφορά από την τιμή των καυσίμων με βάση την οποία αγόρασε από τους φυσικούς προμηθευτές σε σχέση με την τιμή στην οποία πώλησε στους πλοιοκτήτες. Ωστόσο, εξαιτίας της δικαστικής διαμάχης ανάμεσα στον φυσικό προμηθευτή και στον συμβατικό προμηθευτή, σε περίπτωση που κριθεί ότι πρέπει να καταβληθεί το ανεξόφλητο υπόλοιπο από τα τιμολόγια στον πρώτο, τότε ο συμβατικός προμηθευτής δεν θα μπορέσει να εισπράξει τη διαφορά από τις δύο τιμές, αγοράς και πώλησης, καυσίμων. Αυτό, διότι η ως άνω διαφορά η οποία αποτελεί την αμοιβή του, θα έχει εξατμιστεί, καθώς οι απαιτήσεις για την προμήθεια καυσίμων θα καταβληθούν με βάση την χρέωση που έχει προβλέψει ο φυσικός προμηθευτής και, επομένως, δεν θα υπάρχει διαφορά, για να εισπράξει ο συμβατικός προμηθευτής²³⁶. Αν πάλι κερδισμένος από τις δικαστικές διαμάχες βγει ο συμβατικός προμηθευτής, τότε αυτός είναι που θα εισπράξει τις καταβολές από τους πλοιοκτήτες. Ο φυσικός προμηθευτής θα διατηρεί την απαίτηση του κατά του συμβατικού προμηθευτή αλλά η μόνη του επιλογή θα είναι να αναγγελθεί ως πτωχευτικός πιστωτής και να ικανοποιηθεί αναλογικά με τους υπόλοιπους πτωχευτικούς πιστωτές από την ρευστοποίηση της πτωχευτικής περιουσίας. Καθίσταται σαφές ότι μόνη κατάληξη στην όλη διαδικασία είναι να επιμεριστεί σε κάποιο μέρος η ζημία, δηλαδή κάποιο μέρος να την υποστεί και να μην ικανοποιηθεί πλήρως έως καθόλου.

Τέλος, από την επισκόπηση της σχετικής με το θέμα νομολογίας παρατηρείται ότι έχουν εκδοθεί αποφάσεις υπέρ και των δύο πλευρών. Μετά τις πρόσφατες, όμως, αποφάσεις του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου της Νέας Υόρκης²³⁷ μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ύστερα από τέσσερα περίπου χρόνια μετά την κατάρρευση της O.W. η τάση τουλάχιστον στις Η.Π.Α. φαίνεται να είναι πως ο συμβατικός προμηθευτής είναι αυτός που δικαιούται υπό προϋποθέσεις να εξασφαλίζεται με ναυτικό προνόμιο όσον αφορά τις απαιτήσεις του που ανακύπτουν από τον εφοδιασμό ενός πλοίου με καύσιμα και άρα να εισπράξει τις καταβολές που γίνονται από τους πλοιοκτήτες για τις απαιτήσεις από προμήθεια καυσίμων. Ο φυσικός προμηθευτής θεωρείται ότι δεν συνδέεται με τον πλοιοκτήτη και επομένως δεν μπορεί να στραφεί άμεσα κατά αυτού.

²³⁶ *M. Davies*, ο.π., σελ. 17 επ.

²³⁷ *ING Bank N.V. v. MV Temara*, No 16-3923(L) (2d Cir. Jun. 13, 2018)

Βιβλιογραφία

Ελληνική

I. Εγχειρίδια/Μονογραφίες/Συλλογικά έργα

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

Αντάπασης Α., Απαιτήσεις απολαύουσαι ναυτικών προνομίων, Αθήνα 1976

Αντάπασης Α., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο σελ. 408, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2016

Βαρελά Μ., Η διαμόρφωση της εσωτερικής ευθύνης στους ομίλους εταιριών, Νομική Βιβλιοθήκη, 2007.

Γεωργακόπουλος Α., Ναυτικό Δίκαιο τόμος 2, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2006

Γεωργιάδη Α., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2012.

Δελούκας Ν., Ναυτικόν Δίκαιον, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 1979

Κατράς Ι., Αγωγές Αιτήσεις και Ενστάσεις Ενοχικού Δικαίου Αστικού Κώδικα, Αθήνα, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2018

Μεταλληνός Α., Οι Διεθνείς Πτωχεύσεις σε Χ. Παμπούκη (επιμ.), Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, 2009, σελ. 162

Μιχαλόπουλος Γ., Διασυνοριακές κοινοτικές πτωχεύσεις, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2007

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

Περάκης Ε. και Ρόκας Ν., Γενικό μέρος εμπορικού δικαίου – αξιόγραφα, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013

Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ΄ Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2015.

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

Σταθόπουλος Μ., Γενικό ενοχικό δίκαιο σελ.14, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα, 2004

Ψυχομάνης Σ., Εμπορικό Δίκαιο, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Αθήνα, 2007

Π. Άρθρα/Μελέτες/Διπλωματικές

Αύδικος Β., Φάλλας Ι. Και Χάρδας Α., Συνεργατικοί σχηματισμοί και αστική ανάπτυξη: η περίπτωση της Αθήνας, ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ, Αθήνα, 2015

Λέντη Ε., Διπλωματική εργασία: **Η πτώχευση της ναυτιλιακής εισηγμένης** επιχείρησης. Το παράδειγμα της Hanjin Shipping Co., Ltd., ΕΚΠΙΑ, Τμήμα Νομικής, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών, Τομέας Εμπορικού Δικαίου, Κατεύθυνση Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, Δεκέμβριος 2017

Μποτίνη Μ., Διπλωματική εργασία: Η πετρέλευση των πλοίων και οι νέοι κανονισμοί για τις εκπομπές θείου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ναυτιλιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς, 2010

Νοτιά Ε., Ναυτιλιακά καύσιμα και ο ρόλος των Bunker Brokers, 16 Μαΐου 2016

Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <https://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/357016-eirini-notia-naitiliaka-kaisima-kai-o-rolos-bunker-brokers>

Σομός Μ., Διπλωματική εργασία: Bunkering market, logistics and risk management, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ναυτιλιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πειραιάς, 2013

Άλλοδαπή

I. Εγχειρίδια/Μονογραφίες/Συλλογικά έργα

Alizadeh A. H. and Nomikos N. K., Shipping Derivatives and Risk Management, Palgrave Macmillan, 2009

Athanasiou L., Maritime Cross border Insolvency, Routledge, Athens, 2016

Cronin M.T., UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency: Procedural Approach to a substantive Problem. J. Corp. L. 1999, 709, J. Pottow, Procedural Incrementalism: A Model for international Bankruptcy, 45 Va J. Int' L. 2005

Delebecque Ph., Droit maritime, 13 ed., Dalloz, 2014

Draffin N., An Introduction to Bunkering, Petrosport, 2012

Draffin N., Commercial Practice in Bunkering, Petrosport, 2010

Draffin N., Introduction to Bunker Operations, Petrosport, 2009

Drobning U., Cross-Border Insolvency: General Problems, 9 F. Int'l, 1993

Dupré A., Introduction to Bunker Credit Risk, Petrosport, 2009

Fisher c. & Jonathan, Bunkers: an analysis of the practical technical and legal issues, Petro spot limited, 2004

Glimore G. & Black Ch., The Law of Admiralty, 2nd ed. 1975, §8-9,

Grath A., The handbook of international trade, Kogan Page, 2008

Jackson D. C., Enforcement of Maritime Claims, 4th ed., LLP 2005, σελ. 257

Keay A. & Walton P., Insolvency Law, 3rd ed., 2012

Mandararaka A. – Sheppard, Modern Maritime Law σελ. 8, vol. 1, 3rd ed. Informa, 2013

Mason R., Cross – Border Insolvency Law: Where Private International Law and Insolvency Law Meet, in P. Omar (ed.), International Insolvency Law – Themes & Prospectives, 2008

Omar P., The landscape of International Insolvency Law, 11 Int'l Insolvency Rev. 2002

Tetley W., "Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures " Tulane Law Review. Tulane University Law School, (1999)

Troy D. B., Introduction to the law of Maritime Liens, 47 Tul. L. Rev.

Viederyte R., Maritime Cluster Organizations: Enhancing Role of Maritime Industry Development, 1st World Congress of Administrative & Political Sciences, 2012

Schoenbaum Th., Admiralty and Maritime Law, 2nd ed. 1994, §8-1,

Virgós/Garcimartín, The European Insolvency Regulation: Law and Practice, 2004

Wessels B., Br. Markell, J. Kilborn, International Cooperation in Bankruptcy and Insolvency Matters, OUP, 2009

II. Άρθρα/Μελέτες/Διπλωματικές

Davies M., A comparative analysis of national responses to the O.W. Bunker collapse, CMI Convention, Genova, December 2017

King L., A Chart for Bankruptcy Jurisdiction for Admiralty Lawyers, 59 Tul. L. Rev. (1984-1985)

Peralta K., The role of the intermediary in the supply of brokers, University of Malta, Faculty of laws, May 2013

Staurulakis C. E., Bunker Intermediaries and their Rights to a Maritime Lien Under CIMLA, American Bar Association Admiralty and Maritime Law Committee Newsletter, Fall 2017

Xanthopoulou I., Tort, Trial & Insurance Practice Law Journal, Volume 52, Issue 1, Fall 2016

Xu J. και Chu B., Shelter in the Storm: Interpleader Proceedings as Protection for Owners in the Wake of the O.W. Bunker Bankruptcy

Λιαδίκτυο

<http://www.bunkerworld.com/>

<https://www.lexology.com>

<http://www.mondaq.com/access/PROFILE.ASP?ERR=7>

<https://shipandbunker.com>

<https://secure.shippingwatch.com>