

**Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΡΡΕΟΥΣΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ***

*Ιωάννης Χαμηλοθώρης
Εφέτης Αθηνών*

A. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Το ζήτημα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του πλοίου του απαιτήσεις δεν είναι καινούργιο. Οφείλει την ύπαρξή του στο διαχωρισμό της κυριότητας του πλοίου από την εκμετάλλευσή του, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία για εκείνους που απέκτησαν αξιώσεις από την εκμετάλλευσή του. Οι τελευταίοι, όπως είναι προφανές, ενδιαφέρονται να γνωρίζουν αν θα έχουν υπεύθυνο απέναντί τους και τον κύριο του πλοίου και, σε καταφατική περίπτωση, ποια είναι η έκταση και η φύση της ευθύνης αυτής. Είναι πράγματι εύλογο το ενδιαφέρον των τρίτων ναυτικών δανειστών του πλοίου όχι μόνο να γνωρίζουν, αν υπάρχει απέναντί τους ευθύνη του κυρίου του πλοίου, αλλά και επιπλέον να αναζητούν την ύπαρξη τέτοιας ευθύνης, αφού το πλοίο αποτελεί ένα σταθερό και μεγάλης οικονομικής αξίας περιουσιακό στοιχείο από το οποίο μπορούν να προσδοκούν με υψηλό βαθμό ασφάλειας την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους.

Το ζήτημα αυτό, λόγω του χαρακτήρα της εμπορικής ναυτιλίας, που από τη φύση της δεν γνωρίζει όρια, μια και η διαρκής κινητικότητα του πλοίου σε όλες τις θάλασσες του κόσμου δεν επιτρέπει κατά κανόνα την εσωτερική της περιχαράκωση σε μια χώρα, απασχόλησε τις κυριότερες ναυτικές νομοθεσίες. Η διαφορετική όμως σημασία που προσδόθηκε στα διάφορα ναυτικά κράτη στην εμπορική ναυτιλία, ως οικονομική δραστηριότητα, οι διαφορετικές παραδόσεις και οι διαφορετικές συνθήκες ανάπτυξης του τομέα αυτού δεν επέτρεψαν στα κράτη αυτά να αντιμετωπίσουν με ομοιόμορφο τρόπο το θέμα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις των τρίτων που δημιουργήθηκαν από την εκμετάλλευσή από τον εφοπλιστή του ιδιαίτερου αυτού και ονομαστικά προσδιορισμένου περιουσιακού στοιχείου. Πάντως, από τη συγκριτική επισκόπηση των κυριότερων ναυτικών νομοθεσιών, των οποίων δεν μπορεί να γίνει, έστω και συνοπτική, έκθεση στην περιορισμένη αυτή μελέτη, διαπιστώνεται ότι η υπεγγυότητα του πλοίου απέναντι στους δικαιούχους των απαιτήσεων που απορρέουν από τον εφοπλισμό του αποτελεί με τον ένα ή τον άλλο τρόπο κοινό τόπο αναφοράς¹. Βέβαια, θα πρέπει να

* Προδημοσίευση από τον τιμ. τόμο Απ. Γεωργιάδη. Εισήγηση στην επιστημονική εκδήλωση της Ένωσης Αστικολόγων στον Πειραιά στις 26.1.05 σε συνεργασία με τον τοπικό Δικηγορικό Σύλλογο.

1. Βλ. εκτενέστερα *Αντ. Αντάπωση*, Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, τόμ. Ιου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου (Η προστασία των ναυτικών

επισημάνουμε ότι οι επιταγές μιας συνεχώς εξελισσόμενης παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, μέσα στο πλαίσιο της οποίας κινείται κατ' εξοχήν η εμπορική ναυτιλία, οδηγούν όλο και περισσότερο στην ομοιόμορφη αντιμετώπιση σε διεθνές επίπεδο καίριων ζητημάτων του ναυτικού δικαίου.

Το θέμα, αν μαζί με τον εφοπλιστή ευθύνεται για τις απαιτήσεις που δημιουργούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου και ο κύριος αυτού, ήταν γνωστό και στο προϊσχύσαν ελληνικό δίκαιο, δηλαδή και υπό το καθεστώς ισχύος του ν. ΓΨΙΖ/ 1910 που αντικατέστησε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Νόμου, και απασχόλησε ιδιαίτερα τη θεωρία και τη νομολογία, όπως παρακάτω εκτίθεται. Ήδη ο ΚΙΝΔ πήρε ευθέως θέση υπέρ της ευθύνης του κυρίου του πλοίου με τη διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' αυτού, η ερμηνεία του οποίου αποτελεί το αντικείμενο της μικρής αυτής μελέτης.

Με τη μελέτη αυτή, αφού γίνει μια σύντομη αναφορά στο προϊσχύσαν δίκαιο, θα επιχειρηθεί μια ερμηνευτική προσέγγιση της προαναφερόμενης διάταξης του ΚΙΝΔ για τον προσδιορισμό του εννοιολογικού περιεχομένου της και της νομικής φύσης της ευθύνης του κυρίου του πλοίου, καθώς και για την αντιμετώπιση της ευθύνης αυτής από πλευράς ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

B. Προϊσχύσαν δίκαιο

Το προϊσχύσαν δίκαιο, το οποίο αποτέλεσε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Νόμου (άρθρα 226-524), όπως αντικαταστάθηκε με το ν. ΓΨΙΖ/1910, φαίνεται να αποδέχεται την ευθύνη του κυρίου του πλοίου απέναντι στους τρίτους, για τις απαιτήσεις που αυτοί είχαν από την εκμετάλλευση του πλοίου από τον εφοπλιστή.

Το ζήτημα όμως αυτό υπήρξε αντικείμενο μακρών συζητήσεων και απασχόλησε ιδιαίτερα τη θεωρία και τη νομολογία. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν έχουν συνοπτικά ως εξής²:

α) Ο κύριος του πλοίου ευθυνόταν για τις απαιτήσεις αυτές προσωπικά με όλη την περιουσία του, παράλληλα με τον εφοπλιστή (άρθρ. 278 ΕμπΝ). Την ευθύνη αυτή επέβαλλε η ανάγκη προστασίας των συναλλασσόμενων με τον πλοίαρχο ναυτικών δανειστών, οι οποίοι μόνο τον κύριο του πλοίου μπορούσαν κατά κανόνα να γνωρίζουν και συνακόλουθα στη φερεγγυότητα αυτού απέβλεπαν, αφού ο εφοπλισμός δεν υποβαλλόταν σε διατυπώσεις δημοσιότητας. Η άποψη αυτή υπήρξε η κρατούσα στη θεωρία³ και στη νομολογία⁴. Στο πλαίσιο της άποψης αυτής

δανειστών), έκδ. 1994, σελ. 437 επ., 518 επ.

2. Βλ. αναλυτικότερα *Αντ. Αντάπση*, ό.π., σελ. 502 επ.

3. *Παπαφωτεινός*, Ελλην. ναυτικών δίκαιον, 1917, αρ. 48 και 49, *Αναστασιάδης*, Ελλην. εμπορικών δίκαιον, 1938, τόμ. 2, αριθ. 295 και 327, *Μαυρομαχάλης*, Η σύμβασις ρυμουλκήσεως, Θεμ. ΜΣΤ', σ. 922, *Πασσιάς*, Ο πλοίαρχος και αι προσωπικά αυτού ευθύναι, 1940, σ. 41, *Σωτηρόπουλος*, Τινά περί ευθύνης πλοιοκτήτου, εφοπλιστού, χρονοναυλωτού, ΕΕμπΔ 1957, σ. 329-330.

υποστηρίχθηκε από τη νομολογία⁵ ότι ο κύριος του πλοίου μπορούσε να απαλλαγεί, αν αποδείκνυε την ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ του ίδιου και του εφοπλιστή για αποκλεισμό της ευθύνης του, της οποίας είχαν γνώση οι τρίτοι συναλλαγέντες με τον εφοπλιστή, και επιπλέον ότι οι τελευταίοι, ενόψει των συνθηκών υπό το κράτος των οποίων προχώρησαν στη συναλλαγή, απέβλεψαν στην πίστη που παρείχε ο εφοπλιστής.

β) Ο κύριος του πλοίου δεν είχε προσωπική ευθύνη για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του πλοίου. Αποκλειστικά υπεύθυνος ήταν μόνο ο εφοπλιστής, ο οποίος και υποκαθιστούσε τον κύριο στην εκμετάλλευση του πλοίου⁶.

γ) Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε από τις παραπάνω απόψεις και αν γίνει δεκτή, ορισμένοι από τους δανειστές του εφοπλιστή μπορούσαν να επιληφθούν του πλοίου για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις τους με βάση το άρθρο 285 παρ. 2 του ΕμπΝ («κατά των εκ της χρησιμοποιήσεως απαιτήσεων των τρίτων, των δυναμένων να ασκηθώσιν επί του πλοίου, δύναται να αντιταχθεί ο κύριος του πλοίου, μόνον εάν η χρησιμοποίησις αυτή ήτο απέναντι αυτού παράνομος και ο δανειστής δεν ήτο εν καλή πίστει»). Υπήρξε όμως διαφοροποίηση, ως προς το εύρος του κύκλου των ναυτικών δανειστών, οι οποίοι μπορούσαν να κατάσχουν το πλοίο για την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους (όλοι οι δικαιούχοι απαιτήσεων από τη χρησιμοποίηση του πλοίου από τον εφοπλιστή – μόνο οι έχοντες ναυτικό προνόμιο – οι έχοντες ναυτικό προνόμιο και εκείνοι για τους οποίους ο εφοπλιστής επιτρεπόταν να περιορίσει την ευθύνη του παραχωρώντας το πλοίο και το ναύλο)⁷.

Γ. Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου υπό τον Κ.Ι.Ν.Δ.

1. Δικαιολογική βάση της ευθύνης αυτής

Η θέση που πήρε ο ΚΙΝΔ αναφορικά με το ζήτημα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό βρίσκεται διατυπωμένη στο άρθρο 106 εδ. β' αυτού, με το οποίο ορίζεται ότι «οι απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου». Ο λόγος ύπαρξης της διάταξης αυτής βασίζεται, όπως προαναφέρθηκε, στο διαχωρισμό της κυριότητας από τον εφοπλισμό του πλοίου. Ο διαχωρισμός αυτός δεν έγινε τυχαία. Αποτελεί μια συνειδητή και επιβαλλόμενη από τα πράγματα επιλογή, που έχει μεγάλη σημασία

4. Εφαθ 1526/1936, ΕΕΝ, σ. 136, 1061/1931, Θεμ. ΜΓ', σ. 278, 892/1928, Θεμ. Μ', σ. 213, 992/1926, Θεμ. ΛΗ', σ. 450, ΕφΘρ 70/1953, ΝοΒ 1, σ. 305, ΠρΑθ 109/1952, ΕΕμπΔ 1952, σ. 179, ΠρΠειρ 40/1957, ΕΕμπΔ 1957, 65, 2954/1954, ΕΕμπΔ 1955, 357.

5. Εφαθ 892/1928, Θεμ. Μ', 213, ΠρΠειρ 561/1954, ΕΕμπΔ 1954, 172.

6. Κυρ. Σπηλιόπουλος, Πλοιοκτήτης και εφοπλιστής, 1929, σ. 18 επ., Φ. Ποταμιάνος, Η ευθύνη του πλοιοκτήτη εκ των πράξεων του πλοιάρχου, 1935, σ. 60-61, Παπαμιχαλόπουλος, ΕΕΝ, Ε, σ. 136, Καραβάς, Ελλην. ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον, 1956, σ. 142.

7. Βλ. για τις απόψεις αυτές Σπυλιόπουλο, ό.π., Ποταμιάνο, ό.π., σ. 99 επ., Γαλέο, Εφοπλιστής μη πλοιοκτήτης, 1930, σ. 30, Παπαφωτεινό, ό.π., παρ. 55.

για το ναυτικό δίκαιο, διότι, μεταξύ άλλων, διευκολύνει την αποδοτικότερη οικονομική αξιοποίηση του πλοίου.

Συχνά ο κύριος του πλοίου αποφεύγει να αναλάβει ο ίδιος τον κίνδυνο της θαλάσσιας επιχείρησης, θυσιάζοντας την προσδοκία ενός αυξημένου κέρδους από μια τέτοια επιχείρηση, και αρκείται στην παραχώρηση της εκμετάλλευσής του σε άλλον (συνήθως με σύμβαση μίσθωσης γυμνού πλοίου) και στο πιθανώς μικρότερο, αλλά ασφαλέστερο οικονομικό όφελος που η παραχώρηση αυτή του προσπορίζει. Στην περίπτωση αυτή, όπως είναι ευνόητο, όλες οι συμβάσεις που αφορούν την εκμετάλλευση του πλοίου συνάπτονται είτε από τον ίδιο το μισθωτή του πλοίου (εφοπλιστή), είτε στο όνομα αυτού από το διαχειριστή, το ναυτικό πράκτορα ή τον πλοίαρχο, που ενεργούν ως άμεσοι αντιπρόσωποί του. Έτσι, ο εφοπλιστής, ως υποκείμενο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου έχει προσωπική ευθύνη, καταρχήν απεριόριστη⁸, με ολόκληρη την περιουσία του, θαλάσσια και χερσαία.

Οι δανειστές όμως από τον εφοπλισμό του πλοίου δεν βασίζονται για την ικανοποίηση των απαιτήσεων τους μόνο στην απεριόριστη ευθύνη του εφοπλιστή, αλλά αποβλέπουν κατ' εξοχήν στην πίστη που παρέχει σ' αυτούς το πλοίο. Αυτό είναι απόλυτα δικαιολογημένο. Πράγματι, δεν είναι πάντοτε εύκολο, όταν το πλοίο προσεγγίζει διάφορα ανά τον κόσμο λιμάνια, να γνωρίζουν οι δανειστές (π.χ. εφοδιαστές καυσίμων, τροφίμων κ.λπ.), οι οποίοι συμβάλλονται κατά κανόνα με τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα, ποιος είναι ο εφοπλιστής του πλοίου, αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι οι σχετικές συναλλαγές συχνά επιβάλλεται να γίνουν σε πολύ σύντομο χρόνο, και ποια η περιουσιακή κατάσταση και η φερεγγυότητά του. Εξάλλου, δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να ανήκει η εκμετάλλευση του πλοίου σε πρόσωπα αφερέγγυα και αναξιόπιστα στη ναυτική αγορά ή σε πρόσωπα με οικονομική επιφάνεια, τα οποία όμως κρύβονται πίσω από εμφανιζόμενες, ως εφοπλίστριες, αλλοδαπές εταιρίες μηδαμινής ή αμφίβολης οικονομικής υπόστασης, και των οποίων η αποκάλυψη και η εμφάνιση στο προσκήνιο του εφοπλισμού και των σχετικών ναυτιλιακών συναλλαγών δεν είναι εύκολη υπόθεση. Έτσι, παρά τη δημοσιότητα του εφοπλισμού, η ανάγκη της υπεγγυότητας του πλοίου απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό του παραμένει επιτακτική, αφού το πλοίο λόγω της οικονομικής του σπουδαιότητας, αλλά και της σταθερότητάς του, ως περιουσιακού στοιχείου, αποτελεί κατά κανόνα το ασφαλέστερο μέσο πίστης γι' αυτούς.

Δικαιολογείται, λοιπόν, πλήρως η θέσπιση ειδικών διατάξεων, όπως η προαναφερόμενη του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ, οι οποίες, αποβλέποντας

8. Μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του με την παραχώρηση του ξένου πλοίου (βλ. άρθρα 85 επ., 105 ΚΙΝΔ, 1 παρ. 1, 5 και 7, 2 παρ. 1 και 2 της από 19.11.1976 Σύμβασης του Λονδίνου για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις, που κυρώθηκε με το ν. 1923/1991).

πρωτίστως στη διασφάλιση των προσώπων που έχουν απαιτήσεις από τον εφοπλισμό, καθιστούν το πλοίο υπέγγυο απέναντι αυτών. Ο διαχωρισμός της κυριότητας του πλοίου από τον εφοπλισμό του, ο οποίος έγινε για την καλύτερη οικονομική αξιοποίηση αυτού, δεν μπορεί να οδηγήσει στο ανεύθυνο του κυρίου του πλοίου απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό του. Διαφορετικά θα χειροτέρευε υπέρμετρα και αδικαιολόγητα η θέση των τελευταίων προς όφελος του κυρίου του πλοίου.

2. Προϋποθέσεις της ευθύνης του κυρίου του πλοίου

Η εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ, η οποία διακρίνεται για τη λεκτική της λιτότητα, προϋποθέτει *πλοίο*, την εκμετάλλευση του οποίου έχει άλλος, εκτός από τον κύριο του πλοίου (*εφοπλιστής*), και την ύπαρξη *απαίτησης* από την άσκηση της εκμετάλλευσης αυτής. Για τις προϋποθέσεις αυτές της ευθύνης του κυρίου του πλοίου, η οποία, όπως προειπώθηκε, βασίζεται στη διάκριση που γίνεται μεταξύ κυριότητας του πλοίου και εφοπλισμού, αξίζει να σημειωθούν τα εξής:

α. Πλοίο

Η παραπάνω διάταξη εφαρμόζεται στο πλοίο, το οποίο είναι δεκτικό κατά νόμο εφοπλισμού. Έτσι, ενόψει του ότι αντικείμενο των διατάξεων του πέμπτου τίτλου του ΚΙΝΔ (άρθρα 84 έως και 106) είναι μόνο το πλοίο, όπως η έννοια αυτού προκύπτει από το άρθρο 1 αυτού, στη ρύθμιση του άρθρου 106 εδ. β' ΚΙΝΔ υπόκειται το σκάφος που έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων και είναι προορισμένο να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα. Δεν περιλαμβάνονται τα πλωτά ναυπηγήματα, και αν ακόμη οι κύριοι έχουν παραχωρήσει σε άλλους τη χρήση αυτών γυμνών. Ο αποκλεισμός του πέμπτου τίτλου του ΚΙΝΔ από την ανάλογη εφαρμογή του σε κάθε πλωτό ναυπήγημα (άρθρ 1 παρ.2 ΚΙΝΔ) και η ειδική νομοθετική πρόβλεψη για εφαρμογή κατ' εξαίρεση των σχετικών με τον εφοπλισμό διατάξεων του ΚΙΝΔ (άρθρ. 105-106) σε ορισμένες κατηγορίες πλωτών ναυπηγημάτων (πλωτά γεωτρύπανα, πλωτά διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίου)⁹ δεν επιτρέπει, νομίζω, να επεκτείνουμε την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 105 και 106 ΚΙΝΔ και στα πλωτά ναυπηγήματα γενικώς.

β. Εφοπλισμός του πλοίου

Βασική προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 106 εδ. β' ΚΙΝΔ αποτελεί η παραχώρηση από τον κύριο της εκμετάλλευσης του πλοίου σε άλλον (εφοπλιστή). Στον ΚΙΝΔ γίνεται με σαφήνεια μια τριπλή ορολογική διάκριση. Διακρίνονται με καθαρότητα οι έννοιες του κυρίου του πλοίου, του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή.

9. Βλ. *Αντάπαση*, ό.π., σελ. 480.

Από τα άρθρα ειδικότερα 105 και 106 αυτού προκύπτει ότι κύριος του πλοίου είναι αυτός που έχει απλώς και μόνο την κυριότητα του πλοίου, χωρίς να ασκεί την εκμετάλλευσή του, πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου ο οποίος και το εκμεταλλεύεται και εφοπλιστής αυτός που εκμεταλλεύεται πλοίο που ανήκει σε άλλον¹⁰.

Είναι χρήσιμο να γίνει μια κάπως εκτενέστερη αναφορά στην έννοια του εφοπλισμού, που εδώ μας ενδιαφέρει. Η έννοια του εφοπλισμού προκύπτει από το άρθρο 105 του ΚΙΝΔ και για τη στοιχειοθέτησή της απαιτείται το πλοίο που αποτελεί το αντικείμενο του εφοπλισμού να είναι ξένο, δηλαδή να μην ανήκει σ' αυτόν που το εκμεταλλεύεται, να γίνεται εκμετάλλευση του ξένου πλοίου και η εκμετάλλευση αυτή εκ μέρους του θαλάσσιου επιχειρηματία να γίνεται για τον εαυτό του («δι' εαυτόν»).

Ως εκμετάλλευση νοείται η άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, δηλαδή της επαγγελματικά οργανωμένης χρησιμοποίησης του πλοίου προς κερδοσκοπία. Έτσι δεν είναι εφοπλιστής αυτός που χρησιμοποιεί πλοίο άλλου αποκλειστικά για ψυχαγωγικούς, εκπαιδευτικούς ή επιστημονικούς σκοπούς, γιατί λείπει το στοιχείο της κερδοσκοπίας. Είναι όμως κατά την άποψή μου εφοπλιστής ο μισθωτής του πλοίου, ο οποίος έχοντας τη ναυτική διεύθυνσή του, το χρησιμοποιεί για να μεταφέρει δικά του προϊόντα ή εμπορεύματα. Η επιδίωξη κέρδους στην περίπτωση αυτή μπορεί να νοηθεί ευρύτερα και να περιλάβει και το οικονομικό όφελος που επιδιώκει αυτός που χρησιμοποιεί το πλοίο στο πλαίσιο της επιχειρηματικής του δράσης, ενόψει μάλιστα του ότι φέρει και τον οικονομικό κίνδυνο από τη θάλασσα αυτή επιχείρηση.

Για να χαρακτηριστεί κάποιος ως εφοπλιστής θα πρέπει να εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο για τον εαυτό του, γεγονός που σημαίνει ότι θα πρέπει να εκτελεί τις απαραίτητες ναυτιλιακές εργασίες στο όνομά του. Για το λόγο αυτό δεν μπορεί να είναι εφοπλιστής ο διαχειριστής του πλοίου.

Η συνηθέστερη περίπτωση από την οποία δημιουργείται εφοπλισμός είναι η μίσθωση γυμνού πλοίου (bare-boat charter, affretement coque nue), δηλαδή χωρίς εξοπλισμό και πλήρωμα. Δεν αποκλείεται να προκύπτει σχέση εφοπλισμού και από σύμβαση χρονοναύλωσης¹¹, γεγονός που συμβαίνει όταν ο χρονοναυλωτής έχει την εκμετάλλευση και τη ναυτική διεύθυνση του πλοίου, δηλαδή όταν ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος υπακούουν στις εντολές και τις οδηγίες αυτού (εφοπλιστι-

10. Στο προϊσχύσαν δίκαιο (ν. ΓΨΙΖ/1910) οι έννοιες του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή συχνά συγχέονταν. Τέτοια σύγχυση έχει εμφίλοχωρήσει σε εντελώς εξαιρετικές περιπτώσεις και στον ΚΙΝΔ από προφανή παραδρομή (π.χ. στο άρθρ. 106 εδ. γ' γίνεται από παραδρομή χρήση του όρου πλοιοκτήτης με την έννοια του απλού κυρίου του πλοίου).

11. Βλ. ΑΠ 1145/2003, ΕΕμπΔ 2004,819, ΕφΠεπ 19/1998, ΕπισκΕΔ 1999, 811, ΕφΠεπ 112/1981, ΕΝΔ 1981, 491.

κή χρονοναύλωση που περιέχει τη ρήτρα «demise clause»).

Με το άρθρο 106 εδ. α' του ΚΙΝΔ παρέχεται η δυνατότητα στον κύριο του πλοίου, ύστερα από σχετική συμφωνία του με τον εφοπλιστή, να διορίζει τον πλοίαρχο. Ο διορισμός όμως αυτός του πλοίαρχου δεν σημαίνει και ανάληψη της ναυτικής διεύθυνσης του πλοίου και συνακόλουθα και του εφοπλισμού του εκ μέρους του κυρίου του πλοίου. Ο τελευταίος για να εξυπηρετήσει το συμφέρον του επιλέγει απλώς και μόνο το πρόσωπο που θα αναλάβει τη διακυβέρνηση του πλοίου του. Η σύμβαση εργασίας του επιλεγέντος από τον κύριο πλοίαρχου συνάπτεται στο όνομα και για λογαριασμό του εφοπλιστή, ο οποίος και έχει την όλη ναυτική διεύθυνση και την εκμετάλλευση του πλοίου¹².

Αξίζει να επισημανθεί η ιδιαίτερη σημασία που έχει για τον εφοπλισμό του πλοίου η προβλεπόμενη από το άρθρο 105 του ΚΙΝΔ δημοσιότητα της εφοπλιστικής σχέσης, η οποία έχει θεσπιστεί πρωτίστως για την προστασία των τρίτων. Η δημοσιότητα αυτή συνίσταται στην καταχώριση στο νηολόγιο του πλοίου έγγραφης δήλωσης του κυρίου και του εφοπλιστή ότι το πλοίο εκμεταλλεύεται ο τελευταίος και έχει *αποδεικτικό* χαρακτήρα, αφού αποδεικνύει υπέρ των τρίτων ότι το πλοίο εκμεταλλεύεται ο αναγραφόμενος στο νηολόγιο ως εφοπλιστής και όχι ο κύριος αυτού. Οι τρίτοι βέβαια μπορούν να αποδείξουν ότι το πλοίο δεν εκμεταλλεύεται πράγματι ο φερόμενος στο νηολόγιο ως εφοπλιστής, αλλά ο ίδιος ο κύριος του πλοίου ή κάποιος άλλος. Εξάλλου, ο αναφερόμενος στο νηολόγιο ως εφοπλιστής μπορεί να αντιτάξει στους τρίτους ότι δεν είναι αυτός ο εφοπλιστής, θα πρέπει όμως να επικαλεστεί και να αποδείξει την πραγματική εφοπλιστική σχέση και επιπλέον ότι οι τρίτοι ήσαν *σε γνώση* αυτής¹³. Πράγματι, η απόδειξη της γνώσης του τρίτου είναι απαραίτητη, διότι με τη σχετική καταχώριση στο νηολόγιο δημιουργήθηκε ένα «*φαινόμενο δικαίου*», στο οποίο έδωσε πίστη ο καλόπιστος τρίτος.

Η παράλειψη της πιο πάνω διατύπωσης δημοσιότητας του εφοπλισμού συνεπάγεται τη δημιουργία στις σχέσεις μεταξύ του εκμεταλλευόμενου το πλοίο και των τρίτων του νόμιμου *μαχητού* τεκμηρίου ότι το πλοίο εκμεταλλεύεται ο κύριος αυτού (άρθρ. 105 εδ. γ' ΚΙΝΔ). Για την ανατροπή του τεκμηρίου αυτού αρκεί αυτός που έχει έννομο συμφέρον (οι τρίτοι, ο κύριος του πλοίου, ο εφοπλιστής) να αποδείξει την πραγματική εφοπλιστική σχέση, χωρίς να χρειάζεται, ακόμη και όταν πρόκειται για τον κύριο του πλοίου που ενάγεται με βάση το τεκμήριο (ως πλοιοκτήτης), από τρίτο που συνήψε σύμβαση με τον πλοίαρχο, η επιπρόσθετη απόδειξη ότι ο τρίτος γνώριζε ότι το πλοίο εκμεταλλευόταν πράγματι άλλος και όχι ο κύριος του πλοίου¹⁴.

12. Βλ. *Αντάπαση*, ό.π., σελ. 482 και τις εκεί παραπομπές.

13. Βλ. *Κ. Ρόκα*, *Ναυτικόν Δίκαιον*, ημιτ. Α', 1968, σ. 164, *Αντάπαση*, ό.π., σ. 491.

14. Βλ. *Κ. Ρόκα*, ό.π., σ. 163, *Σωτηρόπουλο*, παρατηρήσεις στην ΠρΠειρ 1877/1964, ΕΕμπΔ 1964,

γ. Απαίτηση από τον εφοπλισμό

Στοιχείο απαραίτητο για τη θεμελίωση ευθύνης του κυρίου του πλοίου είναι και η ύπαρξη απαίτησης, η οποία να απορρέει από τον εφοπλισμό αυτού. Πότε μια απαίτηση απορρέει από τον εφοπλισμό του πλοίου είναι ζήτημα εκτίμησης των εκάστοτε συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών. Μια τέτοια απαίτηση μπορεί να έχει ως βάση τη σύμβαση ή το νόμο. Συμβατικού χαρακτήρα απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό του πλοίου αποτελούν, μεταξύ άλλων, οι απαιτήσεις των μελών του πληρώματος από τη σύμβαση ναυτολόγησης, οι απαιτήσεις από τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα, τρόφιμα κλπ., οι αξιώσεις των πρακτόρων και των διαχειριστών του πλοίου για τις αμοιβές τους και τις δαπάνες που πραγματοποίησαν για το πλοίο στο πλαίσιο των συμβάσεών τους με τον εφοπλιστή, οι αξιώσεις αποζημίωσης για απώλεια ή βλάβη του φορτίου από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, οι αμοιβές για πλοήγηση και ρυμούλκηση του πλοίου. Στις εξωσυμβατικού χαρακτήρα απαιτήσεις καταλέγονται, μεταξύ άλλων, οι αξιώσεις αποζημίωσης από σύγκρουση, πρόσκρουση, θαλάσσια ρύπανση, οι αξιώσεις από διοίκηση αλλοτρίων του πράκτορα ή του διαχειριστή του πλοίου που ενήργησαν έξω από το συμβατικό πλαίσιο εντολής.

3. Η νομική φύση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου

Από τη διατύπωση της διάταξης του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ, σύμφωνα με τους ορισμούς της οποίας «*αι εκ του εφοπλισμού απορρέουσαι απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου*», δημιουργείται αμέσως η εντύπωση ότι ο νομοθέτης εκφράστηκε εδώ με αξιοσημείωτη λεκτική λιτότητα. Η λιτότητα όμως αυτή ενέχει σε ικανό βαθμό και ελλειπτικότητα, με αποτέλεσμα η ερμηνευτική προσέγγιση της εν λόγω διάταξης να εμφανίζει προβλήματα, ιδίως αναφορικά με τη φύση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου.

Αξίζει ακόμη να παρατηρηθεί ότι η διάταξη αυτή αναφέρεται στο πλοίο με προσωποποιημένο τρόπο, δηλαδή σαν αυτό να ήταν ιδιαίτερο υποκείμενο υποχρεώσεων. Την παραστατική αυτή έκφραση, η οποία αποτελεί υπόλειμμα της γοητείας που σε παλαιότερες εποχές ασκούσε στον άνθρωπο το πλοίο με τα εντελώς ιδιαίτερα και σε ικανό βαθμό προσωποποιημένα χαρακτηριστικά του, έχει την τάση να χρησιμοποιεί ο νομοθέτης του ΚΙΝΔ και μάλιστα με εντονότερο τρόπο σε άλλες διατάξεις (π.χ. στα άρθρα 236 και 237 για τη σύγκρουση πλοίων, όπου γίνεται λόγος για υπαίτια πλοία, για ευθύνη του πλοίου και για ενοχή εις ολόκληρον των

391, Γ. Χαρδαλιά, παρατηρ., ΕΕμπΔ 2004, 156, πρβλ. και ΕφΠειρ 504/2003, ΕΕμπΔ 2004, 154. Για την αντίθεση άποψη στο ζήτημα αυτό της γνώσης του τρίτου, που ευρέως υποστηρίζεται, βλ. *Αντάπαση*, ό.π., σ. 496, Ν. Δελούκα, *Ναυτ. Δίκαιον*, παρ. 73, σ. 132, *Κιάντου - Παμπούκη*, *Ναυτικό δίκαιο*, 1992, σ. 97, ΕφΠειρ 19/1998, ΕπισκεΔ 1999, 811.

υπαίτιων πλοίων)¹⁵.

Από την παραπάνω διάταξη γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι ο δανειστής από τον εφοπλισμό του πλοίου έχει απέναντί του υπέγγυο και το πλοίο για την ικανοποίηση της απαίτησής του. Εκείνο όμως που δεν είναι εύκολο να διακριβωθεί από τη διάταξη αυτή είναι το τι σημαίνει αυτή η υπεγγυότητα. Εντοπίζεται λοιπόν κάποια ασάφεια, κάποια ρυθμιστική ατέλεια, αφού δεν προσδιορίζεται σε τι συνίσταται ακριβώς κατά το περιεχόμενό της η υπεγγυότητα του πλοίου, δηλαδή ποια είναι η νομική φύση και η ακριβής έκταση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου. Έτσι, δικαιολογείται η διατύπωση στο ζήτημα αυτό διαφορετικών απόψεων.

α. Η επικρατέστερη άποψη

Η άποψη που μέχρι τώρα κυριαρχεί στη θεωρία¹⁶ και τη νομολογία¹⁷ δέχεται ότι η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του απαιτήσεις δεν είναι ενοχική (προσωπική), αλλά ευθύνη περιορισμένη για ξένο χρέος (του εφοπλιστή), η οποία συνίσταται απλώς στην υποχρέωση αυτού να υπομείνει αναγκαστική εκτέλεση επί του πλοίου για την ικανοποίηση των απαιτήσεων που προήλθαν από τον εφοπλισμό του. Υπό την έννοια αυτή χαρακτηρίζεται και ως ευθύνη αντικειμενική και πραγματοπαγής. Εφόσον δεν υπάρχει ενοχική ευθύνη του κυρίου του πλοίου δεν δημιουργείται μεταξύ αυτού και του εφοπλιστή παθητική εις ολόκληρον ενοχή. Απλώς οι δανειστές από τον εφοπλισμό για να επισπεύσουν αναγκαστική εκτέλεση κατά του πλοίου θα πρέπει να αποκτήσουν εκτελεστό τίτλο κατά του κυρίου του πλοίου, διότι ο εκτελεστός τίτλος κατά του εφοπλιστή δεν αποτελεί τίτλο εκτελεστό και κατά του κυρίου του πλοίου. Για το λόγο αυτό δικαιολογείται η εναγωγή με το ίδιο δικόγραφο του εφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου, οι οποίοι βρίσκονται σε ομοδικία κατά την έννοια του άρθρου 74 παρ. 1β ΚΠολΔ.

Ορισμένες αποφάσεις αρκούνται να χαρακτηρίσουν την ευθύνη του κυρίου του πλοίου απλώς και μόνο ως πραγματοπαγή, χωρίς κάποιο άλλο ειδικότερο προσδιορισμό¹⁸. Ολοι όμως οι υποστηρικτές της παραπάνω άποψης θεωρούν ότι η πραγματοπαγής αυτή ευθύνη του κυρίου του πλοίου είναι αυτοτελής και βαίνει

15. Είναι χαρακτηριστική η αναφορά του Φ. Ποταμιάνου (Στοιχεία ναυτικού δικαίου, τεύχος Β', 1966, παρ. 201, σ. 105) ότι για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό υποχρεώσεις «πλάσσεται μία οιονεί ευθύνη του ιδίου του πλοίου ...».

16. Βλ. Φ. Ποταμιάνου, Στοιχεία ναυτικού δικαίου, τεύχ. Β', 1966, σ. 105, Κ. Ρόκα, ό.π., σ. 167, Σωτηρόπουλο, ΕΕμπΔ 1964, σ. 391, Καμβύση, Ιδιωτικών ναυτικών δίκαιον, 1982, άρθρ. 106, σ. 328-329, Κοροτζή, ΕλΔ 1986, σ. 1100, Κιάντου - Παμπούκη, ό.π., σ. 150.

17. Βλ. ΑΠ 1652/1995, Δελτ. ΑΕ και ΕΠΕ 1996, 268, ΑΠ 991/1991, ΕΝΔ 1992, 70, ΕφΠειρ 268/1989, ΕΝΔ 1989, 517, ΕφΠειρ 516/1986, ΕΕμπΔ 1986, 513, ΕφΠειρ 33/1984, ΕΝΔ 1984, 481, ΠΠρΠειρ 150/1991, ΕΝΔ 1992, 72, ΠΠρΠειρ 797/1984, ΕΕμπΔ 1984, 309, ΜΠρΠειρ 15/1984, ΕΕμπΔ 1984, 483.

18. Βλ. π.χ. ΠΠρΠειρ 150/1991, 797/1984, ΜΠρΠειρ 15/1984, ό.π.

παράλληλα με την προσωπική ευθύνη του εφοπλιστή, δεν έχει δηλαδή επικουρικό χαρακτήρα.

Γίνεται ακόμη δεκτό από την άποψη αυτή ότι για να νομιμοποιηθεί ο κύριος του πλοίου στη σχετική δίκη θα πρέπει να διατηρεί την κυριότητα αυτού κατά το χρόνο ασκήσεως της αγωγής. Η πιο πάνω περιορισμένη ευθύνη του κυρίου του πλοίου παύει να υφίσταται όταν αυτό μεταβιβαστεί σε άλλον¹⁹. Τότε οι δανειστές των απορρεουσών από τον εφοπλισμό απαιτήσεων δεν μπορούν να επιληφθούν του πλοίου στα χέρια του νέου κυρίου, διότι δεν έχουν δικαίωμα παρακολούθησης αυτού. Κατά του νέου κυρίου δεν μπορούν να στραφούν ούτε με βάση το άρθρο 479 ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο αυτός που αποκτά περιουσία ή επιχείρηση ευθύνεται εις ολόκληρον με το μεταβιβάσαντα για τα χρέη που ανήκουν στην περιουσία ή την επιχείρηση, διότι η διάταξη του άρθρου αυτού προϋποθέτει καθαρή ενοχική οφειλή και προσωπική ευθύνη του αποκτώντος.

β. Κριτική της παραπάνω άποψης

Η προαναφερόμενη άποψη παραγνωρίζει την καταγωγή και τη λειτουργία της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του, καθώς και το σκοπό που η ευθύνη αυτή θέλει να υπηρετήσει, ο οποίος εστιάζεται πρωτίστως στην προστασία των δανειστών από τον εφοπλισμό, που βασίζονται για τις συναλλαγές τους στην εμπιστοσύνη που παρέχει το πλοίο.

Μένει προσκολλημένη στο λιτό και ατελές γράμμα του νόμου και προσπαθεί να καθορίσει από αυτή και μόνο τη διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ το εννοιολογικό περιεχόμενο και τη νομική φύση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις κατά τρόπο υπερβολικά στενό και περιοριστικό. Η διάταξη όμως αυτή δεν μπορεί από μόνη της, χωρίς τη βοήθεια του κοινού (αστικού) δικαίου, να δώσει ικανοποιητική απάντηση στα γεννώμενα ζητήματα, όπως παρακάτω θα εξηγήσουμε. Αποτέλεσμα της ανεπάρκειας της εν λόγω διάταξης να αποτελέσει αυτή και μόνη τη βάση ενός πλήρους και σταθερού ερμηνευτικού πορίσματος είναι κατά κύριο λόγο το γεγονός ότι η προαναφερόμενη άποψη δεν διακρίνεται για την εννοιολογική της καθαρότητα και συνέπεια. Αντίθετα, συχνές είναι, ιδίως στη νομολογία, οι εννοιολογικές συγχύσεις, οι ασάφειες και οι αντιφάσεις που παρατηρούνται.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ορισμένες αποφάσεις κάνουν λόγο για πραγματοπαγή μη ενοχική ευθύνη του κυρίου του πλοίου, αποδέχονται όμως την εις ολόκληρον ευθύνη και καταδίκη του εφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου για την καταβολή του οφειλόμενου χρηματικού ποσού χωρίς καμιά περαιτέρω διευκρίνιση²⁰. Πρέπει

19. Βλ. ιδίως ΑΠ 1103/1996, ΕΛΔ 1997, 1134, ΑΠ 991/1991, ό.π., ΕφΠειρ 516/1986, ό.π.

20. Βλ. σχετ. ΠΠρΠειρ 1569/1985, ΕΝΔ 1986, 110, ΕφΠειρ 1862/1988, ΕΝΔ 1989, 183, ΕφΠειρ 671/1983, ΕΝΔ 1983, 363, ΑΠ 1438/1979, ΕΝΔ 1980, 514.

να σημειωθεί εδώ ότι ο χαρακτηρισμός μιας υποχρέωσης, ως πραγματοπαγούς, δεν συνεπάγεται αναγκαιώς και αποκλεισμό της ενοχικής φύσης της²¹.

Άλλες αποφάσεις κάνουν λόγο απλώς για ευθύνη αντικειμενική και πραγματοπαγή του κυρίου του πλοίου και για υπεγγυότητα του πλοίου, αποφεύγουν όμως να προσδώσουν περαιτέρω οποιοδήποτε νομικό χαρακτηρισμό στην ευθύνη αυτή του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις²².

Πιο συνεπείς προς τη θέση που ακολουθούν είναι οι αποφάσεις εκείνες, οι οποίες διευκρινίζουν ότι η καταδίκη του κυρίου του πλοίου σε πληρωμή ενός ξένου χρέους (του εφοπλιστή) συνίσταται στην ικανοποίηση της επιδικασθείσας απαίτησης, της οποίας ο κύριος δεν είναι οφειλέτης, διά του πλοίου.

Αποφεύγουν όμως όλες οι αποφάσεις, ακόμη και της τελευταίας κατηγορίας, οι οποίες θα μπορούσαν ίσως να το πράξουν, καθώς και οι υποστηρικτές της πιο πάνω άποψης στη θεωρία, να χαρακτηρίσουν ως εμπράγματα την ευθύνη του κυρίου του πλοίου²³. Και αυτό είναι προφανές και απολύτως δικαιολογημένο. Διότι θα καθιστούσε ουσιαστικά τους δανειστές από τον εφοπλισμό του πλοίου προνομιακούς δανειστές, με δικαίωμα παρακολούθησης του πλοίου στα χέρια του ειδικού διαδόχου του αρχικού κυρίου του πλοίου και μάλιστα κατά τρόπο ευνοϊκότερο από τους δανειστές που εξασφαλίζονται με ναυτικό προνόμιο, οι οποίοι σύμφωνα με το άρθρο 207 του ΚΠΝΔ, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 του ν. 1711/1987, είναι υποχρεωμένοι σε περίπτωση συμβατικής εκποίησης του πλοίου, για να διατηρήσουν το προνόμιό τους απέναντι στον ειδικό διάδοχο του αρχικού κυρίου, να ασκήσουν σχετική αγωγή μέσα σε αποσβεστική προθεσμία τριών μηνών από την εγγραφή της εκποιητικής σύμβασης στο νηολόγιο²⁴.

Πρέπει τέλος να παρατηρήσουμε ότι, αν ακολουθήσουμε την παραπάνω άποψη, η θέση των δανειστών από τον εφοπλισμό, όταν το πλοίο εκμεταλλεύεται άλλος και όχι ο κύριος αυτού, τελικά χειροτερεύει και δημιουργούνται ανεπιεικείς καταστάσεις. Όμως, ο διαχωρισμός της κυριότητας του πλοίου από την εκμετάλλευσή του έγινε για να καταστήσει καλύτερη και αποδοτικότερη την οικονομική αξιοποίησή του και όχι για να περιαγάγει τους δανειστές από την εφοπλισμό του σε χειρότερη θέση.

γ. Η άποψη που προκρίνεται ως ορθότερη

Ύστερα από αυτά που προεκτέθηκαν νομίζω ότι πρέπει να αποκρουστεί η προαναφερόμενη άποψη και να αναζητηθεί μια άλλη λύση, η οποία θα δίνει

21. Βλ. σχετ. ΑΠ 669/1989, ΝοΒ 1990, 994 και σημείωση κάτω από αυτή *Φιλ. Δωρή*.

22. Βλ. ΑΠ 991/1991, ό.π., ΕφΠειρ 54/1996, ΕΝΔ 1997, 31, ΕφΠειρ 916/1986, ΕΝΔ 1989, 459, ΕφΠειρ 13/1986, ΕΝΔ 1989, 459.

23. Τη θέση για εμπράγματα ευθύνη του κυρίου του πλοίου είχε υποστηρίξει αρχικά ο *Μιχ. Σταθόπουλος* (Γενικό ενοχικό δίκαιο Ι, 1978, σ. 42), ο οποίος όμως στη συνέχεια την εγκατέλειψε.

24. Βλ. εκτενέστερα, με πειστική επιχειρηματολογία, *Αντάπαση*, ό.π., σ. 514-515.

ικανοποιητική απάντηση στα ζητήματα που ανακύπτουν και ιδιαίτερα απάντηση που να μη θίγει τη σκοπούμενη προστασία των δανειστών από τον εφοπλισμό του πλοίου, χωρίς παράλληλα να επιβαρύνει υπέρμετρα και αδικαιολόγητα τη θέση του κυρίου του πλοίου.

Τέτοια λύση είναι να δεχθούμε ότι παράλληλα με την ενοχική ευθύνη του εφοπλιστή δημιουργείται *καθαρή ενοχική υποχρέωση* του κυρίου του πλοίου απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό, η οποία όμως είναι περιορισμένη, συγκεντρώνεται δηλαδή στο πλοίο και με την έννοια αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως *πραγματοπαγής*. Κατά την έκταση αυτή και μέχρι την αξία του πλοίου δημιουργείται μεταξύ του εφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου *παθητική εις ολόκληρον ενοχή*.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκαν ορισμένες αποφάσεις του Πρωτοδικείου Πειραιώς, οι οποίες, εξετάζοντας το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου για την ευθύνη του κυρίου του πλοίου, αναφέρουν ότι ο τελευταίος έχει ενοχική υποχρέωση για την ικανοποίηση των απορρευσών από τον εφοπλισμό απαιτήσεων, η οποία θεμελιώνεται ευθέως στο νόμο, και ότι η ενοχική φύση της υποχρέωσης αυτής δεν επηρεάζεται από τον *πραγματοπαγή* χαρακτήρα που της αποδίδεται²⁵.

Στη θεωρία τον ενοχικό χαρακτήρα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου υποστήριξε με πληρότητα ο *Αντάπασης*²⁶. Δέχεται συγκεκριμένα ότι ο εφοπλιστής και ο κύριος του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του πλοίου, ότι, ενώ η ευθύνη του εφοπλιστή είναι απεριόριστη, η ευθύνη του κυρίου είναι κατ' αντικείμενο περιορισμένη, με την έννοια ότι υπέγγυο απέναντι στους δανειστές είναι μόνο το πλοίο, όπως συμβαίνει και με τον κληρονόμο με απογραφή, ο οποίος ευθύνεται για τις υποχρεώσεις της κληρονομίας με τα ίδια τα κληρονομιαία πράγματα (1904 ΑΚ) και με τον αποκτήσαντα επιχείρηση ή περιουσία, ο οποίος ευθύνεται με τα στοιχεία που απαρτίζουν την επιχείρηση ή την περιουσία (479 ΑΚ). Αν όμως η κυριότητα του πλοίου μεταβιβαστεί σε άλλον, ο κύριος του πλοίου παύει να ευθύνεται. Ο ειδικός διάδοχος αυτού ευθύνεται, εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 479 ΑΚ.

Την άποψη του ενοχικού χαρακτήρα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου ενστερνίζεται ήδη και ο *Σταθόπουλος*, ο οποίος δέχεται περαιτέρω την εφαρμογή του άρθρου 479 ΑΚ με οποιαδήποτε ερμηνευτική εκδοχή του άρθρου 106 εδ. β'

25. Βλ. ΠΠρΠειρ 1252/1991, ΕΕμπΔ 1991, 705, ΠΠρΠειρ 395/1992, ΕΕμπΔ 1992, 469, ΠΠρΠειρ 624/1994, 471. Οι δύο τελευταίες αποφάσεις δεν έχουν αποφύγει τους επηρεασμούς και από την παραπάνω κρατούσα άποψη (η δεύτερη ιδίως σε σχέση με το ζήτημα της εφαρμογής του 479 ΑΚ σε περίπτωση μεταβίβασης του πλοίου, ως προς το οποίο παίρνει αρνητική θέση).

26. Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, ό.π.

του ΚΙΝΔ²⁷.

Για τον ενοχικό χαρακτήρα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου, που αποτελεί την ορθότερη λύση στο συγκεκριμένο ζήτημα, θα ήθελα να διατυπώσω συνοπτικά τις ακόλουθες σκέψεις:

Όπως έχει προαναφερθεί, η λιτή και ελλειπτική διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ είναι ανεπαρκής να μας δώσει η ίδια το πλήρες εννοιολογικό περιεχόμενο της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό αυτού. Βέβαια, ο ΚΙΝΔ αποτελεί, όπως είναι γνωστό, τη βασική πηγή του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, κλάδου, αν όχι αυτόνομου, τουλάχιστον αυτονομημένου σε σημαντικό βαθμό από το εμπορικό δίκαιο, δεν λειτουργεί όμως ως μια απομονωμένη νησίδα, αλλά βρίσκεται σε αρμονική συνύπαρξη με το κοινό δίκαιο (αστικό και εμπορικό). Έτσι, όταν οι διατάξεις του ΚΙΝΔ αδυνατούν να δώσουν απάντηση, θα πρέπει να εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του εμπορικού και του αστικού δικαίου. Τη συμπληρωματική αυτή εφαρμογή έχει πράγματι ανάγκη και επιζητεί (ευθέως ή αναλογικά) ο ίδιος ο ΚΙΝΔ για την κάλυψη των κενών και των ατελών και ελλειπτικών ρυθμίσεών του. Θα πρέπει, λοιπόν, για το λόγο αυτό να ζητήσουμε στο ζήτημα που μας απασχολεί τη συνδρομή του κοινού (αστικού) δικαίου και ειδικότερα της διάταξης του άρθρου 479 ΑΚ, η οποία προβλέπει ενοχική ευθύνη του αποκτώντος περιουσία ή επιχείρηση για τα χρέη που ανήκουν στην περιουσία ή την επιχείρηση έως την αξία των μεταβιβαζόμενων στοιχείων και η οποία, όπως νομίζω, προσφέρεται στη συγκεκριμένη περίπτωση, ως η πιο κατάλληλη από κάθε άλλη.

Ακολουθώντας την ερμηνευτική αυτή προσέγγιση του κρίσιμου εδώ ζητήματος, μπορούμε να πούμε χωρίς δισταγμό ότι απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό του πλοίου υφίσταται *εκ του νόμου περιορισμένη ενοχική (προσωπική) ευθύνη του κυρίου του πλοίου*. Περιορισμένη με την έννοια ότι ο κύριος ευθύνεται για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του πλοίου, όχι με όλη την περιουσία του (θαλάσσια και χερσαία), όπως συμβαίνει με τον εφοπλιστή, αλλά μόνο με το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, δηλαδή μόνο με το πλοίο και μέχρι την αξία αυτού.

Η ενοχική αυτή ευθύνη του κυρίου του πλοίου είναι *ευθύνη cum viribus patrimonii (αυτούσια ευθύνη)*, δηλαδή ευθύνη με το ίδιο το πλοίο, το οποίο μόνο παραμένει υπέγγυο στους δανειστές, και όχι *pro viribus* (λογιστική ευθύνη), δηλαδή ευθύνη και με τη λοιπή περιουσία αυτού, αλλά έως το χρηματικό ποσό στο οποίο αποτιμάται η αξία του πλοίου. Η ευθύνη *cum viribus* του κυρίου του πλοίου προκύπτει από την ίδια τη διάταξη του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ. Η στενή και αυστηρή διατύπωση της διάταξης αυτής ότι οι απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις ασκούνται *κατά του πλοίου*, σε αντιδιαστολή με εκείνη του άρθρου 479 ΑΚ, που κάνει λόγο για

27. Βλ. Γενικό ενοχικό δίκαιο, 2004, αριθ. 95 σημ. 65, σελ. 95-96.

ευθύνη του αποκτώντος *έως την αξία των μεταβιβαζόμενων στοιχείων*, δεν επιτρέπει να μεταφερθεί και εδώ η έριδα που υφίσταται στην τελευταία περίπτωση (άρθρου 479 ΑΚ) για το εάν η ευθύνη του αποκτώντος περιουσία ή επιχείρηση είναι *pro viribus* ή *cum viribus*²⁸. Η νομοθετική επιλογή είναι σαφώς υπέρ της *cum viribus patri- moniū* ευθύνης του κυρίου του πλοίου. Ας σημειωθεί ότι η επιλογή αυτή εξυπηρετεί επαρκώς τον επιδιωκόμενο σκοπό της προστασίας των δανειστών του πλοίου.

Η μεταβίβαση του πλοίου από τον ενεχόμενο κύριο αυτού *δεν συνεπάγεται* και απαλλαγή αυτού από την ευθύνη του απέναντι στους δικαιούχους των απαιτήσεων από τον εφοπλισμό. Η συνέπεια προς την παραπάνω θέση της *cum viribus* ευθύνης του κυρίου του πλοίου επιβάλλει να δεχθούμε και εδώ αναλογική εφαρμογή του άρθρου 1945 ΑΚ²⁹ και συνακόλουθα υποκατάσταση στη θέση του πλοίου του τυχόν ληφθέντος τιμήματος ή ανταλλάγματος. Έτσι, αν το πλοίο πουληθεί ή παραχωρηθεί με άλλο τρόπο σε άλλον, ο μέχρι τότε κύριος εξακολουθεί να ευθύνεται για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό με το τίμημα ή το ανάλλαγμα που πήρε. Μόνο σε περίπτωση τυχαίας απώλειας ή καταστροφής του πλοίου, η οποία δεν συνοδεύεται από παροχή ανταλλάγματος, μπορεί να γίνει λόγος για απαλλαγή του κυρίου του πλοίου από την ευθύνη του. Στο πλαίσιο της πιο πάνω ενοχικής ευθύνης του κυρίου του πλοίου, δεν νομίζω ότι μπορεί να υπάρξει σύνδεση της ευθύνης αυτής με τη διατήρηση εκ μέρους αυτού της κυριότητας του πλοίου έως την επιβολή της αναγκαστικής κατάσχεσης³⁰. Η αποδοχή της άποψης αυτής οδηγεί σε ανεπιεική για τους δανειστές αποτελέσματα, διότι παρέχει τη δυνατότητα στον ενεχόμενο κύριο του πλοίου να επιφέρει την απαλλαγή του και με μία ενδεχομένως εικονική μεταβίβαση. Μπορούν, βέβαια, οι δανειστές από τον εφοπλισμό να επικαλεστούν την εικονικότητα μιας τέτοιας μεταβίβασης. Όμως αυτό δεν είναι πάντα εύκολο, ιδίως στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, και επιπλέον συνεπάγεται πρόσθετα βάρη για τους δανειστές.

Οι παραπάνω σκέψεις για τον ενοχικό χαρακτήρα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του μας οδηγούν αβίαστα στην παραδοχή ότι η ευθύνη αυτή συνιστά *σωρευτική από το νόμο αναδοχή χρέους* κατά την έννοια του άρθρου 477 ΑΚ. Αφού γίνεται λόγος για σωρευτική αναδοχή χρέους, θα πρέπει στη συνέχεια να δεχθούμε, όπως άλλωστε έχουμε προαναφέρει, ότι μεταξύ του εφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου δημιουργείται για τα χρέη από

28. Για τις διστάμενες στην περίπτωση του άρθρου 479 ΑΚ απόψεις βλ. *Απ. Γεωργιάδη*, Ενοχικό δίκαιο, Γεν. μέρος, 1999, παρ. 43 αρ. 66-68, σ. 450-451, *Μιχ. Σταθόπουλου*, Γενικό ενοχικό δίκαιο, 2004, παρ. 28 αρ. 62-63, σ. 1491-1492.

29. Για την αναλογική εφαρμογή της ΑΚ 1945 από τους υποστηρικτές της άποψης της *cum viribus* ευθύνης του αποκτώντος στο πλαίσιο του άρθρου 479 ΑΚ βλ. *Απ. Γεωργιάδη*, *ό.π.*, *Κρητικό* στον ΑΚ Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, άρθρ. 479 αρ. 31, σ. 663.

30. Βλ. αντιθέτως *Αντάπαση*, *ό.π.*, σ. 512.

τον εφοπλισμό του μια γνήσια παθητική εις ολόκληρον ενοχή. Η ενοχή αυτή εις ολόκληρον υφίσταται φυσικά στο μέτρο που η περιορισμένη ευθύνη του κυρίου του πλοίου, όπως την προσδιορίσαμε, συμπορεύεται με εκείνη του εφοπλιστή.

Εφόσον έτσι έχουν τα πράγματα ως προς το χαρακτήρα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό του απαιτήσεις, τότε σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου δικαιολογείται πλήρως η εφαρμογή του άρθρου 479 ΑΚ και συνακόλουθα η ευθύνη του αποκτώντος για τα χρέη του πλοίου από τον εφοπλισμό του. Με μία όμως διευκρίνιση: Η ευθύνη του αποκτώντος θα είναι του ίδιου είδους και της ίδιας έκτασης με εκείνη του μεταβιβάσαντος, δηλαδή *cum viribus patrimonii*. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η εφαρμογή του άρθρου 479 ΑΚ στην περίπτωση της μεταβίβασης πλοίου διευκολύνεται σε μεγάλο βαθμό από το γεγονός ότι το εμπορικό πλοίο που ναυσιπλοεί αποτελεί από μόνο του μια αυτοτελή επιχείρηση και ότι κάθε πλοίο αποτελεί συνήθως το μοναδικό ή το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο μιας «μονοβάπορης» εταιρίας³¹.

Η ρύθμιση του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ αποτελεί αναγκαστικό δίκαιο με την έννοια ότι η συμφωνία μεταξύ του εφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου για αποκλεισμό της ευθύνης του τελευταίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό του πλοίου δεν ισχύει απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό. Μολονότι δεν το αναφέρει ρητά η εν λόγω διάταξη, όπως το πράττει το άρθρο 479 ΑΚ, ο γενικότερος σκοπός και το συμφέρον που εξυπηρετεί η διάταξη αυτή επιβάλλει να δεχθούμε το χαρακτήρα της ως αναγκαστικού δικαίου. Βέβαια, μια τέτοια συμφωνία μεταξύ εφοπλιστή και κυρίου του πλοίου παραμένει ισχυρή μεταξύ αυτών και έχει αξία για τη θεμελίωση αναγωγικού δικαιώματος του τελευταίου απέναντι στον πρώτο.

Δ. Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου από την πλευρά του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου

Ο κανόνας του άρθρου 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ δεν εμπεριέχει κανένα ουσιαστικό κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, αλλά αποτελεί απλώς μια διάταξη του εσωτερικού ουσιαστικού δικαίου. Δεν περιέχει, ορώμενος από την πλευρά του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ούτε κανόνα άμεσης εφαρμογής, ώστε να μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή της σε κάθε περίπτωση, δηλαδή και όταν η υπόθεση έχει στοιχεία αλλοδαπότητας. Για να εφαρμοστεί, λοιπόν, η διάταξη αυτή σε κάποια υπόθεση που περιέχει στοιχεία αλλοδαπότητας, θα πρέπει κατ' επιταγή συγκεκριμένου κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου να είναι εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο.

31. Βλ. ΑΠ 1129/1983, ΕΕμπΔ 1984, 474, ΕφΠειρ 176/1999, ΕΕμπΔ 1999, 786, ΠΠρΠειρ 325/1990, ΕΕμπΔ 1991, 494, ΠΠρΠειρ 954/1990, ΕΕμπΔ 1991, 307.

Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για απαιτήσεις τρίτων που απορρέουν από τον εφοπλισμό του αποτελεί στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου εξωσυμβατική ενοχή ευθέως νομογενή. Διάταξη που να ρυθμίζει τέτοιες ενοχές το ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο δεν έχει. Έτσι, στο συγκεκριμένο ζήτημα έχουν διατυπωθεί για την κάλυψη του σχετικού νομοθετικού κενού οι εξής κατά βάση απόψεις: α) εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που διέπει τη σχέση του κυρίου του πλοίου και του εφοπλιστή, β) εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που εξευρίσκεται με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ, δηλαδή το δίκαιο που αρμόζει στη συγκεκριμένη κάθε φορά περίπτωση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών, όπως συμβαίνει και στις ενοχές από σύμβαση όταν αδρανήσει η βούληση των μερών, γ) εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που διέπει την απαίτηση του τρίτου από τον εφοπλισμό³². Θα ήθελα να αναφερθώ με συντομία στις δύο πρώτες απόψεις³³.

Σύμφωνα με την πρώτη άποψη εφαρμοστέο ως προς την ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις είναι, όπως προειπώθηκε, το δίκαιο που διέπει τη σχέση, με βάση την οποία ο κύριος παραχώρησε την εκμετάλλευση του πλοίου του στον εφοπλιστή³⁴.

Κύρια επιχειρήματα της άποψης αυτής είναι ότι αποτελεί γενικότερα αναγνωρισμένο κανόνα να καθορίζεται το ενδεχόμενο δικαίωμα του δανειστή για την εναγωγή προσώπου μη συνδεδεμένου με αυτόν από το δίκαιο που ρυθμίζει τη σχέση του προσώπου αυτού με τον άμεσο οφειλέτη και όχι το δίκαιο που διέπει τη σχέση του τελευταίου με το δανειστή, ότι οι δανειστές μπορούν εύκολα να εντοπίσουν το εφαρμοστέο δίκαιο, αφού, γνωρίζοντας ότι συναλλάσσονται με τον εφοπλιστή, είναι σε θέση να πληροφορηθούν εύκολα το δίκαιο που διέπει τη σχέση κυρίου του πλοίου και εφοπλιστή πριν από κάθε συναλλαγή τους και ότι η εφαρμογή του δικαίου που ρυθμίζει τη σχέση κυρίου και εφοπλιστή συνεπάγεται την υπαγωγή όλων των δανειστών του πλοίου στο ίδιο σύστημα δικαίου και εξασφαλίζει την ίση

32. Θα μπορούσαν ακόμη να αναφερθούν η *lex fori* και το δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου για να κρίνει την ευθύνη του κυρίου του πλοίου επέλεξε χωρίς ειδικότερη αιτιολογία η ΠΠΠειρ 1235/1983 (ΕΝΔ 1983, 449), η οποία εφαρμόζει για την απαίτηση από τον εφοπλισμό το γερμανικό δίκαιο (συμφωνημένο δίκαιο) και για την ευθύνη του κυρίου του πλοίου το ελληνικό, λόγω της ελληνικής σημαίας του πλοίου, χωρίς όμως να χαρακτηρίζει ως εμπράγματα την ευθύνη αυτή (9 ΚΙΝΔ).

33. Παραλείπεται η εκτενέστερη αναφορά στην τρίτη άποψη, η οποία υιοθετήθηκε χωρίς ιδιαίτερη αιτιολόγηση από τις αποφάσεις ΠΠρΠειρ 797/1984 (ΕΕμπΔ 1984, 309), 1652/1984 (ΕΕμπΔ 1985, 146), ΜΠρΠειρ 15/1984 (ΕΕμπΔ 1984, 483), δεν βρήκε όμως ευρύτερη ανταπόκριση. Βλ. εύστοχη κριτική της άποψης αυτής από *Αντάπαση*, ό.π., σ. 526-527.

34. Η άποψη αυτή έχει υποστηριχθεί από τους *Βρέλλη/Αντάπαση* στην από 26.10.1990 γνωμοδότησή τους, την οποία μνημονεύει η ΠΠρΠειρ 395/1992 (ΕΕμπΔ 1992, 469), και στη συνέχεια από τον *Αντάπαση* στην προαναφερόμενη μελέτη του (Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, ό.π., σ. 529-532). Την άποψη αυτή ακολουθεί και η ΕφΠειρ 627/2003, ΕΕμπΔ 2004, 145). Βλ. ακόμη και το θετικό σχόλιο κάτω από αυτή *Αντωνίου Ρούσου* (σ. 149 επ.).

μεταχείρισή τους.

Η δεύτερη άποψη θεωρεί ότι η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό αποτελεί στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου αυθύπαρκτη εξωσυμβατική ενοχή, της οποίας απλώς το περιεχόμενο προσδιορίζεται από το περιεχόμενο της απαίτησης, ότι η ευθύνη αυτή πρέπει να διέπεται από το δικό της δίκαιο και ότι το δίκαιο αυτό προσδιορίζεται, λόγω του υπάρχοντος κενού, με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ που διατυπώνει βασικό κανόνα του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, όπως ανάλογα συμβαίνει και με άλλες εξωσυμβατικές ενοχές (αδικαιολόγητος πλουτισμός, διοίκηση αλλοτρίων).

Την τελευταία αυτή άποψη, την οποία υιοθέτησε το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς με εισήγηση του γράφοντος σε δύο διαδοχικές αποφάσεις του³⁵, εξακολουθώ να υποστηρίζω ως ορθότερη. Μπορεί πράγματι η διάταξη του άρθρου 25 εδ. β' του ΑΚ³⁶, λόγω της ευλυγισίας της και της παρεχόμενης στο δικαστή σημαντικής διακριτικής εξουσίας, να ενέχει ως ένα βαθμό κίνδυνο ανασφάλειας δικαίου. Όμως οδηγεί με την ευελιξία που τη διακρίνει σε δικαιότερες και σε πιο εύστοχες λύσεις, αλλά, θα έλεγα, και σε αποτελεσματικές και επαρκώς ασφαλείς για τους δανειστές³⁷.

Θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η πρώτη άποψη εμφανίζει μια καίρια αδυναμία. Ειδικότερα παρέχει στον εφοπλιστή και τον το κύριο του πλοίου τη δυνατότητα να αποκλείσουν την ευθύνη του τελευταίου με την επιλογή, ως εφαρμοστέου στη μεταξύ τους σχέση, δικαίου, το οποίο δεν καθιστά τον κύριο του πλοίου υπεύθυνο για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό. Θα μπορούσε κάποιος να αντιπαρατηρήσει ότι μια τέτοια επιλογή δικαίου, εφόσον στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου είναι καταστρατηγική, δεν θα ισχύσει. Αυτό ορθά έχει νομολογηθεί σε περιπτώσεις όπου κατά τη μεταβίβαση περιουσίας επιλέχθηκε ως εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο

35. Βλ. ΠΠρΠειρ 1252/1991, ΕΕμπΔ 1991, 705, 395/1992, ΕΕμπΔ 1992, 469. Στη συνέχεια την άποψη αυτή ακολούθησε και η ΠΠρΠειρ 624/1994, ΕΕμπΔ 1995, 471.

36. Αντίστοιχη είναι η διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 της από 19.6.1980 Σύμβασης της Ρώμης μεταξύ των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (κυρώθηκε με το ν. 1792/1988), η οποία, όταν δεν έχει γίνει επιλογή δικαίου από τα συμβαλλόμενα μέρη, καθορίζει ως εφαρμοστέο το δίκαιο που παρουσιάζει το στενότερο σύνδεσμο με την υπόθεση. Η αναλογική όμως εφαρμογή εδώ, για την κάλυψη του συγκεκριμένου κενού, της αμιγώς εθνικής διάταξης του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ, που εξακολουθεί να ισχύει για τις συμβατικές ενοχές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Ρώμης, είναι προτιμότερη από την εφαρμογή της πιο πάνω κοινοτικής προέλευσης διάταξης του άρθρου 4 παρ. 1, η οποία μπορεί να έχει ενταχθεί στο εσωτερικό δίκαιο, δεν παύει όμως να αποτελεί διεθνούς προέλευσης ιδιωτικό διεθνές δίκαιο με τη δική του λογική.

37. Κατά το χρόνο που χαράσσονταν οι γραμμές αυτές έγινε γνωστή η έκδοση της πολύ πρόσφατης ΑΠ 384/2005, με την οποία ο Άρειος Πάγος τάσσεται στο κρίσιμο εδώ ζήτημα της ευθύνης του κυρίου του πλοίου υπέρ της εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 25 εδ. β' ΑΚ.

για να παρακαμφθεί η ευθύνη του αποκτώντος για τα χρέη της περιουσίας σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 479 ΑΚ, αντίστοιχη της οποίας δεν υπάρχει στο αγγλικό δίκαιο³⁸. Υπό την ισχύ όμως της από 19.6.1980 Σύμβασης της Ρώμης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, θεωρώ ότι είναι πλέον δυσχερέστατο, αν όχι αδύνατο, να υποστηριχθεί ότι μια παρόμοια συμφωνία είναι καταστρατηγική, αν αναλογιστούμε ότι η Σύμβαση αυτή επιτρέπει την επιλογή ως εφαρμοστέου και του δικαίου εκείνου που δεν έχει κανένα σύνδεσμο (ούτε χαλαρό) με την υπόθεση.

Αξίζει τέλος να παρατηρηθεί ότι ο στενότερος σύνδεσμος με την υπόθεση φαίνεται να προκρίνεται πλέον και από τον κοινοτικό νομοθέτη ως στοιχείο καίριας και βασικής σημασίας στις ρυθμίσεις που επεξεργάζεται για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές. Ειδικότερα, στην ευθύνη από αδικοπραξία και στις απλώς εξωσυμβατικές ενοχές του αδικαιολόγητου πλουτισμού και της διοίκησης αλλοτρίων ο «προδήλως στενότερος σύνδεσμος» της υπόθεσης με ορισμένη χώρα φαίνεται να αποκτά προτεραιότητα και να υπερφαλαγγίζει τις άλλες επιλογές³⁹.

38. Βλ. ΕφΠειρ 22/1990, ΕΕμπΔ 1990, 95, ΜΠρΠειρ 2052/1986, ΕΕμπΔ 1987, 101.

39. Στην προσφάτως αναθεωρημένη πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (γνωστή με τον τίτλο «ΡΩΜΗ II»), που περιέχεται στο έγγραφο 16231/04/JUSTCIV 196/CODEC 1361/20.12.2004 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού προτάσσονται στις ενοχές από αδικοπραξία, από αδικαιολόγητο πλουτισμό και από διοίκηση αλλοτρίων οι γενικοί για κάθε περίπτωση κανόνες επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου, επιφυλάσσεται ως τελική επιλογή σε όλες τις περιπτώσεις το δίκαιο που εμφανίζει προδήλως το στενότερο σύνδεσμο με την υπόθεση. Αναφέρεται χαρακτηριστικά με πανομοιότυπο τρόπο σε όλες τις προαναφερόμενες περιπτώσεις ότι « Εάν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η ενοχή (από αδικοπραξία, αδικαιολόγητο πλουτισμό, διοίκηση αλλοτρίων) εμφανίζει προδήλως στενότερο σύνδεσμο με άλλη χώρα, διαφορετική από εκείνη που ορίζεται στις παραγράφους..., εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής».