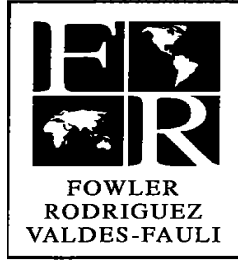
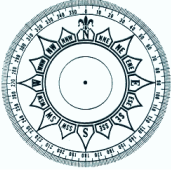


ΔΙΟΠΤΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ



COUNSELLORS AT LAW

4 HOUSTON CENTER • 1331 LAMAR STREET, SUITE 1560 • HOUSTON, TEXAS 77010 • PHONE (713) 654-1560 FAX (713) 654-7930

NEW ORLEANS • HOUSTON • MIAMI • MOBILE • BOGOTA

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2008

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ¹

ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ Η.Π.Α. ΓΙΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ RULE B²

Ενώ ο ναυτιλιακός κόσμος είναι σχετικά ενήμερος για την μέθοδο την συντηρητικής κατάσχεσης³ χρηματικών εμβασμάτων που περνούν από ενδιάμεσες τράπεζες της Νέας Υόρκης, με βάση τον Rule B, είναι λιγότερο γνωστό ότι η ίδια μέθοδος προσφέρεται για την κατάσχεση και διαφόρων άλλων περιουσιακών στοιχείων συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων του αντιδίκου όταν αυτά ευρεθούν εντός της επικρατείας των Η.Π.Α για την εξασφάλιση ναυτιλιακών απαιτήσεων. Το πλεονέκτημα της συντηρητικής κατάσχεσης

¹ CAUTION

To comply with Treasury Department regulations, we inform you that, unless otherwise expressly indicated, any tax advice contained in this communication (including any attachments) is not intended or written to be used, and cannot be used, for the purpose of (i) avoiding penalties that may be imposed under the Internal Revenue Code or any other applicable tax law, or (ii) promoting, marketing or recommending to another party any transaction, arrangement, or other matter.

This communication is for general informational purposes only and is not intended to constitute legal advice or a recommended course of action in any given situation. This communication is not intended to be, and should not be, relied upon by the recipient in making decisions of a legal nature with respect to the issues discussed herein.

² Στην κυριολεξία Rule B of “SUPPLEMENTAL RULES FOR CERTAIN ADMIRALTY AND MARITIME CLAIMS”, στους Ομοσπονδιακούς Κανόνες Πολιτικής Δικονομίας (Federal Rules of Civil Procedure).

³ Αναφέρομαι στην κατάσχεση μέσω του Rule B σαν «συντηρητική κατάσχεση» διότι είναι ασφαλιστικό μέτρο που επιφέρει αποτελέσματα παρόμοια με αυτά της συντηρητικής κατάσχεσης, αλλά οπωσδήποτε διαφέρει σημαντικά από τα ασφαλιστικό μέτρο της Συντηρητικής Κατασχέσεως στα Ευρωπαϊκά δίκαια τόσων ουσιαστικά όσον και διαδικαστικά.

πλοίου είναι ότι έχει σαν αντικείμενο περιουσιακό στοιχείο εμφανές με συγκεκριμένη ημερομηνία αφίξεως και αναχωρήσεως, που δεν «κρύβεται» τόσο εύκολα όσον ένα χρηματικό έμβασμα, όπου η αλλαγή στην επωνυμία του δικαιούχου μπορεί να καταστήσει αδύνατη την κατάσχεση. Επίσης, το ποσό που δύναται να ασφαλίσει η συντηρητική κατάσχεση πλοίου είναι σχετικά μεγαλύτερο από το σύνηθες έμβασμα της τάξεως των μερικών εκατοντάδων χιλιάδων δολαρίων.

Στις επόμενες μερικές σελίδες θα παραθέσω τις θεμελιώδεις αρχές αυτού του πολύ χρήσιμου μέτρου, που προσφέρεται για την εξασφάλιση ναυτιλιακών απαιτήσεων.

A. Οι προϋποθέσεις για την συντηρητική κατάσχεση πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου με τον Rule B.

Οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την κατάσχεση με τον Rule B είναι οι εξής: (1) Η απαίτηση πρέπει να είναι ναυτιλιακή, δηλαδή να πηγάζει από συναλλαγή ή συμβάν που εμπίπτει στην ναυτιλιακή δικαιοδοσία του δικαστηρίου⁴. (2) Η εναγόμενη εταιρεία ή άτομο δεν πρέπει να ευρίσκονται μέσα στην δικαστική περιφέρεια⁵. (3) Η εναγόμενη εταιρεία ή άτομο έχουν κάποιο περιουσιακό στοιχείο (αυτό που πρόκειται να κατασχεθεί) εντός της δικαστικής περιφέρειας⁶. (4) Δεν συντρέχει νομοθέτημα ή άλλος κανόνας του ναυτικού δικαίου που να απαγορεύει την κατάσχεση⁷.

(1) Ναυτιλιακή απαίτηση

Η απαίτηση πρέπει να είναι ναυτιλιακή όπως ρητά προβλέπει ο Rule B. Συνήθη παραδείγματα ναυτιλιακών απαιτήσεων που αναγνωρίζουν τα δικαστήρια είναι και οι έξιεις: από ναυλώσεις⁸, για ζημία σε φορτίο⁹, για πληρωμή ναύλου από θαλάσσια μεταφορά¹⁰, από ασφαλίσεις κατά θαλασσιών κινδύνων¹¹, από σύμβαση ρυμούλκησης¹², για συνεισφορά σε γενική αβαρία, σύγκρουση πλοίων κλπ. Ορισμένες απαιτήσεις που θα υπέθετε κανείς ότι είναι ναυτιλιακές, εν τούτοις δεν είναι, όπως επί παραδείγματι οι προερχόμενες από σύμβαση για ναυπήγηση πλοίου, ενώ οι προερχόμενες από σύμβαση για επισκευή πλοίου είναι¹³.

(2) Η εναγόμενη εταιρεία ή άτομο δεν ευρίσκονται μέσα στην δικαστική περιφέρεια.

⁴ *Winter Storm Shipping, Ltd. v. TPI*, 310 F.3d 263, 268 (2d Cir. 2002).

⁵ Rule B(1)(a). Δικαστική περιφέρεια είναι η περιφέρεια στην οποία το αντίστοιχο Ομοσπονδιακό Περιφερειακό δικαστήριο είναι κατά τόπο αρμόδιο.

⁶ *Aqua Stoli Shipping Ltd. V. Gardner Smith Pty Ltd.*, 460 F3d 434, 445 (2nd Cir 2006); *Limonium Maritime v. Mizushima Marinera*, 961 F.Supp. 600, 606-607 (S.D.N.Y., 1997). Στην προκειμένη περίπτωση το περιουσιακό στοιχείο θα πρέπει να είναι πλοίο που ναυλοχεί στην περιφέρεια.

⁷ *Aqua Stoli Shipping Ltd. V. Gardner Smith Pty Ltd.*, 460 F3d 434, 445 (2nd Cir 2006).

⁸ Βλέπε λ.χ. *Sonito Shipping Co. v. Sun United Maritime Ltd.*, 478 F.Supp.2d 532,536 (S.D.N.Y., 2007).

⁹ *J. Gerber & Co. v. Holland-Amerika Lijn*, 261 F.Supp. 893 (E.D. La., 1966)

¹⁰ Βλέπε λ.χ. *Isthmian Steamship Company v. United States*, 130 F.Supp. 336 (C.C., 1955)

¹¹ *Big Lift Shipping Co. v. Bellefonte Ins. Co.*, 594 F.Supp. 701 (S.D.N.Y., 1984)

¹² *W. F. Magann Corp. v. Tug Delilah*, 434 F.Supp. 517 (E.D. Va., 1977).

¹³ *Hyundai Heavy Industries, Co. v. M/V Saibos FDS*, CIVIL ACTION 01-0403-S (S.D. Ala. 6/20/2001) (S.D. Ala., 2001).

«Δεν ευρίσκονται» σημαίνει ότι ασκώντας την δέουσα επιμέλεια ο ενάγων αδυνατεί να εύρει τον εναγόμενο μέσα στην δικαστική περιφέρεια: (α) με την έννοια της τακτικά συχνής και ηθελημένης παρουσίας του εναγόμενου στην περιφέρεια από την οποία να προκύπτει, συμπερασματικά, ότι υπεβλήθη εκουσίως στην δικαιοδοσία του δικαστηρίου, καθώς και (β) με την έννοια παρουσίας που να καθιστά εφικτή την προσωπική επίδοση της αγωγής – στον ίδιο τον εναγόμενο ή σε αντίκλητο που τυχόν έχει διορίσει.¹⁴ Αν ο εναγόμενος έχει διορίσει αντίκλητο που βρίσκεται μέσα στην δικαστική περιφέρεια, δεν χωρεί κατάσχεση με τον Rule B.

(3) Υπάρχει περιουσιακό στοιχείο του εναγόμενου εντός της δικαστικής περιφέρειας

Στην προκειμένη περίπτωση το περιουσιακό στοιχείο θα είναι πλοίο νηολογημένο είτε στο όνομα της οφειλέτιδος ή στο όνομα θυγατρικής ή συγγενούς εταιρίας ώστε να να πιθανολογείται από το περιεχόμενο της αγωγής σαν εύλογα βάσιμος ο ισχυρισμός ότι η θυγατρική ή συγγενής εταιρεία είναι ο «απώτερος εγώ» της οφειλέτιδος.¹⁵ Σε τέτοιες περιπτώσεις η θυγατρική ή συγγενής εταιρεία πρέπει να προστίθεται σαν εναγόμενη στο δικόγραφο της αγωγής. Υπογραμμίζεται ότι αρκεί να πιθανολογηθεί στο στάδιο των ασφαλιστικών ο ισχυρισμός της ενάγουσας, χωρίς να απαιτείται τέλεια απόδειξη¹⁶.

(4) Δεν πρέπει να υπάρχει νομοθέτημα ή άλλη διάταξη του ναυτικού δικαίου που να εμποδίζει την συντηρητική κατάσχεση

Είναι σπάνια η περίπτωση να υπάρχει τέτοιο εμπόδιο. Παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων είναι περιουσιακά στοιχεία του κράτους των Η.Π.Α. που είναι πάντοτε ακατάσχετα ή περιουσιακά στοιχεία αλλοδαπής κρατικής εταιρείας.¹⁷

B Μερικά από τα προτερήματα της συντηρητικής κατάσχεσης με τον Rule B

Δεν είναι απαραίτητο το δικαστήριο να είναι αρμόδιο επί της συγκεκριμένης ουσιαστικής διαφοράς – όπως π.χ. στην περίπτωση του freezing (Mareva) injunction στο Αγγλικό δίκαιο. Η συντηρητική κατάσχεση χρησιμοποιείται σαν βοηθητικό μέσο σε μεγάλη έκταση για την εξασφάλιση απαιτήσεων σε διαφορές για τις οποίες αρμόδιοι είναι οι διαιτητές (ή δικαστήρια) που έχουν ορίσει εκ των προτέρων ή πρόκειται να ορίσουν οι διάδικοι σε άλλη χώρα ή στις Η.Π.Α. όπου οι συμβαλλόμενοι έχουν συμφωνήσει να επιλύουν τις διαφορές τους.

Δεν απαιτείται να πιθανολογηθεί κίνδυνος προκειμένου να διατηρηθεί ή να εξασφαλιστεί κάποιο δικαίωμα.

Δεν απαιτείται να καταβάλει ο ενάγων κάποιο χρηματικό ποσό με την μορφή εγγυήσεως για τις ζημιές που πιθανώς υποστεί ο εναγόμενος από την δέσμευση του

¹⁴ *La Banca v. Ostermuncher*, 664 F 2d 65, 67 (5th Cir. 1981).

¹⁵ *Wilhelmsen Premier Marine Fuels v. Ubs Provedores*, 519 F.Supp.2d 399, 408-410, (S.D.N.Y., 2007)

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ Βλέπε όμως στο τεύχος αυτό την σύνοψη της αποφάσεως *Ocean Line Holdings Ltd. V. China National Chartering Corp.* όπου το αν μία εταιρεία είναι κρατική ή όχι κρίνεται με αυστηρά κριτήρια.

περιουσιακού του στοιχείου από την κατάσχεση. Δηλαδή δεν υπάρχει σαν προϋπόθεση για την χορήγηση της αιτούμενης συντηρητικής κατάσχεσης η κατάθεση undertaking in damages.

Δεν είναι εύκολο για τον εναγόμενο να προσβάλει την συντηρητική κατάσταση και να επιτύχει την άρση της και ελευθέρωση του πλοίου (ή άλλου περιουσιακού στοιχείου) προσβάλλοντας την απαίτηση σαν κατ' ουσίαν αβάσιμη. Το δικαστήριο δεν εξετάζει την ουσία της απαίτησεως. Αρκεί να πιθανολογείται από το ιστορικό της αιτήσεως ότι η απαίτηση του ενάγοντος είναι ναυτιλιακή και είναι *prima facie* βάσιμη. Από τις αποφάσεις που δημοσιεύονται, οι πιθανότητες του εναγόμενου να προσβάλει επιτυχώς συντηρητική κατάσχεση του Rule B και να επιτύχει άρση της κατασχέσεως – εφόσον η αίτηση είναι επαρκώς θεμελιωμένη – είναι μικρότερες από 10%.

Δεν ακούγεται η άποψη της αντιδίκου όταν η ενάγουσα υποβάλει το αίτημα της συντηρητικής κατάσχεσης στο δικαστήριο, διότι στο στάδιο αυτό της διαδικασίας δεν καλείται να παραστεί η αντίδικος. Την αίτηση και τα σχετικά δικαιολογητικά που συνυποβάλλονται¹⁸ τα εξετάζει ο δικαστής στον οποίο ανατίθεται η υπόθεση. Συνήθως ο δικαστής ερωτά τον δικηγόρο του ενάγοντος που καταθέτει την αίτηση, σε σύντομη ακρόαση, σχετικά με το περιεχόμενο της αιτήσεως και ζητάει τυχόν διευκρινήσεις, και εφόσον πληρούνται οι ανωτέρω 4 προϋποθέσεις υπογράφει την εντολή προς την Γραμματεία του Δικαστηρίου να εκδώσει το ένταλμα της συντηρητικής κατασχέσεως¹⁹. Το ένταλμα της κατασχέσεως επιδίδεται στην δικαστική αστυνομία (U.S. Marshal) και η υπηρεσία αυτή στην συνέχεια επιδίδει το ένταλμα στον πλοίαρχο, και τοποθετεί φρουρό στο πλοίο ώστε να μη δύναται να αποπλεύσει.

Γ Αίτηση ανάκλησης ή μεταρρύθμισης και εγγύηση

Ο διάδικος δικαιούται να υποβάλλει αίτηση για ανάκληση ή μεταρρύθμιση της αποφάσεως, δικαιούμενος ταχείας ακροάσεως.²⁰ Στην διαδικασία αυτή ο ενάγων έχει το αποδεικτικό βάρος, υποχρεούμενος να δικαιολογήσει την συνέχιση και μη άρση της κατασχέσεως.²¹ Όπως ήδη σημειώθηκε είναι μικρές, θα έλεγα ελάχιστες, οι πιθανότητες άρσεως της κατασχέσεως με ανάκληση της εντολής, στο στάδιο αυτό – με την προϋπόθεση ότι η αγωγή εδραιώνει ναυτιλιακή απαίτηση και ο εναγόμενος δεν ευρίσκεται στη δικαστική περιφέρεια.

Ο εναγόμενος δύναται να ελευθερώσει το πλοίο καταθέτοντας εγγύηση, και αν οι διάδικοι δεν συμφωνούν το ποσόν, τότε αυτό προσδιορίζεται από το δικαστήριο, αλλά σε

¹⁸ Αυτά συμπεριλαμβάνουν την ένορκη βεβαίωση του δικηγόρου για το αληθές της αιτήσεως, καθώς και την ένορκη βεβαίωση του ότι έχοντας ασκήσει την δέουσα επιμέλεια δεν κατόρθωσε να βρει ούτε τον αντίδικο ούτε αντίκλητο στην δικαστική περιφέρεια.

¹⁹ Βέβαια υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες ο δικαστής αρνείται να εκδώσει την εντολή για ουσιαστικούς ή τυπικούς λόγους π.χ. αν η απαίτηση δεν είναι ναυτιλιακή, ή η αίτηση δεν περιέχει την απαιτούμενη ένορκη βεβαίωση, το αντικείμενο προς κατάσχεση είναι από την φύση του ακατάσχετο όπως λ.χ. η πιστωτική επιστολή, κ.α..

²⁰ Rule E(4)(f). Πόσο ταχεία είναι αυτή η ακρόαση διαφέρει από δικαστική περιφέρεια σε δικαστική περιφέρεια. Σε μερικές κάθε άλλο παρά ταχεία είναι η δικάσιμος για την σχετική ακρόαση.

²¹ Idem.

καμία περίπτωση δεν δύναται η εγγύηση που ορίζει το δικαστήριο να είναι ανωτέρα του διπλού της απαιτήσεως²².

Τέλος, εφόσον ο αντίδικος που έχει καταθέσει εγγύηση για την απελευθέρωση του πλοίου, έχει ανταπαίτηση κατά του ενάγοντος που βασίζεται στα ίδια πραγματικά περιστατικά, δύναται να υποχρεώσει τον ενάγοντα να καταθέσει εγγύηση για την ανταπαίτηση. Όμως το δικαστήριο, αν ο ενάγων αιτιολογήσει επαρκώς την αντίθεση του στην εγγυοδοσία υπέρ του αντιδίκου, έχει την διακριτική ευχέρεια να αρνηθεί την κατάθεση εγγυήσεως²³. Και πρέπει ακόμα να σημειωθεί ότι το δικαστήριο εξετάζει ανταπαίτησεις, σ' αυτές τις περιστάσεις με ιδιαίτερη προσοχή, και έχει την διακριτική ευχέρεια να αρνηθεί αν διαπιστώσει ότι γίνεται κατάχρηση του δικαιώματος.²⁴ Στην πράξη είναι ελάχιστες οι υποθέσεις στις οποίες ο ενάγων έχει υποχρεωθεί να καταβάλει εγγύηση για την ανταπαίτηση του διάδικου.

Δ Η πρακτική στην περιοχή Houston -Galveston

Η ομοσπονδιακή δικαστική περιφέρεια του Νότιου Texas, συμπεριλαμβάνει τα λιμάνια Houston, Galveston, και Corpus Christi που απαρτίζουν το ποιο μεγάλο λιμένα σε κίνηση και τονάζ δεξαμενοπλοίων στις Η.Π.Α., και παγκοσμίως τον δεύτερο. Αν προστεθεί και η κίνηση πλοίων ξηρού φορτίου μέσω αυτών των λιμανιών είναι πολύ πιθανόν να εντοπίσει κανείς στην περιοχή το πλοίο που τον ενδιαφέρει. Η τεχνολογία που διατίθεται καθιστά πολύ εύκολο τον εντοπισμό πλοίων που ναυλοχούν ή κατευθύνονται προς την περιοχή.

Η περιοχή Houston – Galveston είναι μεγάλο κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας και τα ομοσπονδιακά δικαστήρια έχουν χωρίς καμιά αμφιβολία εξαιρετικά μεγάλη εμπειρία και γνώσεις, καθώς και ευρύτατη δικαιοδοσία σε ναυτιλιακές υποθέσεις.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την συντηρητική κατάσχεση πλοίου είναι η κατάθεση στον U.S. Marshal επιταγής πληρωτέας σε διαταγή του στο ποσόν των \$ 10.000 για την κάλυψη των εξόδων του εν όσω ο πλοίο παραμένει υπό κατάσχεση.²⁵ Εννοείται ότι το αχρησιμοποίητο υπόλοιπο επιστρέφεται μετά το πέρας των διαδικασιών.

Με την γραπτή συμφωνία του ενάγοντος που έχει επιβάλλει την κατάσχεση, δύναται να επιτραπεί στο πλοίο να συνεχίσει να φορτοεκφορτώνει και να μεθορμίσει εντός του λιμένα.

²² Rule E(5).

²³ Rule E(7).

²⁴ Βλέπε *Ocean Line Holdings Ltd. v. China National Chartering Corp*, 2008 U.S. Dist, LEXIS 78865 (S.D.N.Y. 2008), [*] 14. Με το RULE E(2)(b) το δικαστήριο έχει την δυναμική ευχέρεια να διατάξει οποιονδήποτε από τους διάδικους να καταθέσουν εγγύηση για την δικαστική δαπάνη σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας.

²⁵ 28 USC 1921, και σύμφωνα με τοπικό κανονισμό της Υπηρεσίας που απαιτεί να προκαταβάλλεται το ποσόν των \$ 10,000.

Η έκδοση αποφάσεως συντηρητικής κατάσχεσης στην δικαστική μας περιφέρεια (Νότια Δικαστική Περιφέρεια του Τέξας) είναι σχετικά εύκολη και ταχεία. Συνήθως οι ενδιαφερόμενοι αντίδικοι καταθέτουν την απαιτούμενη εγγύηση μέσα σε ώρες από την επίδοση της αποφάσεως στον πλοίαρχο, οπότε λύεται και η κατάσχεση.

Η συντηρητική κατάσχεση πλοίου με βάση τον Rule B είναι μία σχετικά απλή και αποτελεσματική μέθοδος για την εξασφάλιση ναυτιλιακών απαιτήσεων που μπορεί να κινηθεί τάχιστα με ικανοποιητικά συνήθως αποτελέσματα. Σε περίπτωση που οι διάδικοι έχουν συμφωνήσει να υποβάλουν την διαφορά τους σε διαιτησία ή δίκη σε αλλοδαπό δικαστήριο με αλλοδαπό εφαρμοστέο δίκαιο, το δικαστήριο διατάζει μεν το μέτρο αλλά αναστέλλει την εκδίκαση της ουσίας της υποθέσεως, παραμένοντας όμως αρμόδιο για την εκτέλεση της αποφάσεως των διαιτητών, και παραπέμπει τους διάδικους στην διαιτησία ή στο κατ' ουσίαν αρμόδιο δικαστήριο.

NEA ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Συντηρητική κατάσχεση με τον Rule B για εξασφάλιση απαιτήσεως που πηγάζει από αγοραπωλησία πλοίου. Είναι ναυτιλιακή η απαίτηση και ως εκ τούτου εντός της κατηγορίας απαιτήσεων που δύνανται να εξασφαλιστούν με την διαδικασία αυτή. Μία σειρά παλαιότερων αποφάσεων που ίσχυαν νομολογιακά, όχι μόνο στην 2^η Εφετειακή περιφέρεια αλλά και σε πολλές άλλες -και ακόμα ισχύουν- θεωρούν ότι η σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίου δεν είναι ναυτιλιακή συναλλαγή και επομένως οι απαιτήσεις από την αθέτηση της δεν είναι ναυτιλιακές απαιτήσεις. Επομένως, σύμφωνα πάντοτε με αυτή την άποψη, το ασφαλιστικό μέτρο της συντηρητικής κατάσχεσης με τον Rule B δεν προσφέρεται διότι μόνον ναυτιλιακές απαιτήσεις μπορούν να εξασφαλιστούν με την εφαρμογή του.

Το ομοσπονδιακό πρωτοδικείο της Νότιας Περιφέρειας της Νέας Υόρκης, βασίστηκε σε σχετικά πρόσφατη νομολογία του Ανώτατου Δικαστηρίου των Η.Π.Α. η οποία έκρινε τα όρια της ναυτιλιακής δικαιοδοσίας των δικαστηρίων σε απαιτήσεις εκ συμβάσεως τα ορίζουν μάλλον οι ιδέες παρά ο χώρος της συμβατικής παροχής, και αν μία σύμβαση είναι ναυτιλιακή ή όχι εξαρτάται από την φύση της συμβάσεως και τον χαρακτήρα της και το κριτήριο που εφαρμόζεται είναι αν αφορά ναυτιλιακές υπηρεσίες ή ναυτιλιακές συναλλαγές. *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.* 543 U.S. 14, 125 S. Ct. 385, 160 L.Ed. 2d 283 (2004). Επίσης βασίστηκε στην απόφαση του εφετείου της 2ας Ομοσπονδιακής Εφετειακής Περιφέρειας στην υπόθεση *Folksamerica Reinsurance Co. v. Clean Water of New York, Inc.* 413 F. 3d 307 (2d Cir 2005) που έκρινε ότι αν μια σύμβαση είναι ναυτιλιακή ή όχι εξαρτάται από το αν έχει σαν αντικείμενο της ναυτιλιακές συναλλαγές και όχι από το αν οι μη ναυτιλιακές τις διαστάσεις είναι παρεμπόδιες. *Kalafrana Shipping Ltd. v. Sea Gull Shipping Co. Ltd.*, 2008 U.S. Dist Lexis 78247 (S.D.N.Y. 2008).

Συντηρητική κατάσχεση με τον Rule B, δεν επιτρέπεται για την εξασφάλιση απαιτήσεως που προέρχεται από αθέτηση συμβάσεως αγοραπωλησίας πλοίων (M.O.A.). Η αγοραπωλησία πλοίων δεν είναι ναυτιλιακή συναλλαγή και επομένως

συνέχιση της συντηρητικής κατασχέσεως που είχε διαταχθεί αρχικά παύει να ισχύει και η σχετική απόφαση ανακαλείται. Απαραίτητη προϋπόθεση για να εκδοθεί ή να συνεχιστεί συντηρητική κατάσχεση με τον Rule B είναι η απαίτηση να είναι ναυτιλιακή. Στη συγκεκριμένη υπόθεση, όπου όλες οι διαφορές πήγαιναν είτε από Μ.Ο.Α. είτε από ναυλοσύμφωνο, οι συμβαλλόμενοι είχαν υποβάλει τις διαφορές τους σε διαιτησία Λονδίνου και ένας από τους συμβαλλόμενους ζήτησε την συντηρητική κατάσχεση για να εξασφαλίσει απαιτήσεις από αθέτηση της σύμβασης αγοραπωλησίας. *Exmar Shipping, NV v. Polar Shipping S.A.*, 2008 U.S. Dist. LEXIS 65504 (S.D.N.Y. 2008)

*ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Είναι διαμετρικά αντίθετες οι ανωτέρω δύο αποφάσεις του ίδιου δικαστηρίου, με διαφορετική σύνθεση και δυσκολεύει αυτή η διχογνωμία, ιδιαίτερα στην παρούσα αγορά όπου διαφορές προερχόμενες από συμβάσεις αγοραπωλησίας πλοίων είναι βέβαιο ότι θα απασχολήσουν τα δικαστήρια. Στην Πέμπτη Εφετειακή Περιφέρεια, όπου υπάρχουν το Τέξας, Λουιζιάνα, και Μισσισιπίππι, η νομολογία είναι ξεκάθαρη. Σύμβαση αγοραπωλησίας πλοίου δεν είναι ναυτιλιακή σύμβαση. Βλέπε, *Richard Bertram & Co. v. Yacht "WANDA"*, 447 F.2d 966; 1971 U.S. App. LEXIS 8400(5th Cir 1971) καθώς και *S.C. Loveland, Inc. v. East West Towing, Inc.*, 608 F.2d 160; 1979 U.S. App. LEXIS 9742 (5th Cir 1979). Η άποψη συντάξεως, είναι ότι η ορθότερη κρίση είναι αυτή που εκφράζει η απόφαση *Kalafrana Shipping Ltd. v. Sea Gull Shipping Co. Ltd.*, 2008 U.S. Dist Lexis 78247 (S.D.N.Y. 2008).*

Η Sinochart δεν θεωρείται «κρατική» και η περιουσία της δύναται να κατασχεθεί με τον Rule B, για εξασφάλιση ναυτιλιακών απαιτήσεων.

Στην υπόθεση αυτή η πλοιοκτήτρια εταιρεία που είχε απαίτηση κατά της γνωστής Sinochart για την ολική απώλεια του πλοίου που τελευταία είχε ναυλώσει. Η ουσία της υποθέσεως πρόκειται να κριθεί στο Λονδίνο σε διαιτησία αλλά η πλοιοκτήτρια πέτυχε την συντηρητική κατάσχεση στην Νέα Υόρκη εμβασμάτων υπέρ της Sinochart η οποία μετά την κατάσχεση προέβαλε τρεις ενστάσεις ζητώντας (1) ανάκληση του μέτρου με το αιτιολογικό η Sinochart ήταν κρατική εταιρεία, όργανο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και επομένως τα περιουσιακά της στοιχεία είναι ακατάσχετα, (2) να καταθέσει η ενάγουσα αντεγγύηση προς εξασφάλιση των απαιτήσεων της Sinochart από το ίδιο συμβάν, (3) να καταθέσει η ενάγουσα εγγύηση για το κόστος της εγγύησης που είδη είχε καταβάλλει η Sinochart.

Το δικαστήριο έκρινε ότι η Sinochart ήταν θυγατρική εταιρεία της Sinotrans, μίας άλλης κρατικής εταιρείας, και το εταιρικό κεφάλαιο της Sinochart ανήκε κατά πλειοψηφία στην Sinotrans και όχι στο Κινεζικό κράτος. Έτσι δεν επληρούτο βασική προϋπόθεση για το προνόμιο του ακατάσχετου που μόνον κρατικές εταιρίες (με μετοχικό κεφάλαιο που ελέγχει αλλοδαπό κράτος) απολαμβάνουν στις ΗΠΑ με την νομοθεσία περί ασυλίας αλλοδαπών κρατικών εταιρειών²⁶. Όσον αφορά τα άλλα δύο αιτήματα το δικαστήριο τα έκανε αποδεκτά και διέταξε την καταβολή των σχετικών εγγυήσεων. *Ocean Line Holdings Ltd. v. China National Chartering Corp.* 2008 U.S. Dist. LEXIS 78865, (S.D.N.Y. 2008).

²⁶ Foreign Sovereign Immunities Act, 28 USC 1602 et seq.

Ψευδείς εγγραφές στο ημερολόγιο γεφύρας σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά θαλάσσιας σύγκρουσης, αποτελούν επιβαρυντικό στοιχείο για τον καταλογισμό ευθύνης, έστω και αν, προφανώς, οι ψευδείς εγγραφές δεν είχαν αιτιώδη σύνδεσμο με το συμβάν.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση συγκρούσεως τριών πλοίων, το ημερολόγιο ενός εκ των τριών εσκεμμένα ανέφερε ψευδώς ότι στην γέφυρα ήταν παρόντα τρία άτομα ενώ στην πραγματικότητα ήταν μόνο ένα άτομο.

Το Εφετείο της 2^{ης} ομοσπονδιακής περιφέρειας που έκρινε την έφεση μίας εκ των πλοιοκτητριών για εσφαλμένο επιμερισμό της ευθύνης, παρέπεμψε την υπόθεση για εκ νέου επιμερισμό της ευθύνης με οδηγίες του προς το πρωτοδικείο να λάβει υπόψη όχι μόνο την έκταση της παρέκκλισης από τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγή Συγκρούσεων, αλλά και το πραγματικό περιστατικό των ψευδών εγγραφών. Η απόφαση αυτή έχει ξεχωριστό ενδιαφέρον διότι εφαρμόζει δύο παράγοντες για να επιμερίσει τη ευθύνη για το συμβάν. Αφενός μεν την υπαιτιότητα και αφετέρου την συμβολή της υπαιτιότητας έκαστου πλοίου σαν παράγωγο αίτιο της σύγκρουσης. Η υπαιτιότητα του πλοίου που είχε τις ψευδείς εγγραφές στο ημερολόγιο ερευνάται ως προς δύο συστατικά, αφενός μεν την έκταση της παρεκκλίσεως από τους Διεθνείς Κανονισμούς αφετέρου δε τις ψευδείς εγγραφές στο ημερολόγιο γεφύρας. *Otal Investments Ltd. v. M/V CLARY*, 2008 US Dist. LEXIS 40815, 2008 AMC 1561 (S.D.N.Y. 2008).

Ψευδείς εγγραφές στο βιβλίο πετρελαίου. Διώκονται ποινικά όχι οι παραβάσεις που συντελέστηκαν στα διεθνή ύδατα ή στο εξωτερικό αλλά οι παραβάσεις που διαπράττει το πλοίο όταν ναυλοχεί σε λιμάνι των Η.Π.Α. όπου είναι υποχρεωμένοι ο πλοίαρχος ή άλλος υπεύθυνος να διατηρούν βιβλίο πετρελαίου με αληθείς εγγραφές. Η υπόθεση αφορά το PACIFI RUBY της OSG. Η παράβαση ουσιαστικού δικαίου που διώκεται ποινικά, δεν είναι αυτή που απαγορεύει την απόρριψη πετρελαιοειδών στα διεθνή ύδατα αλλά η τήρηση βιβλίου πετρελαίου με ψευδείς εγγραφές εν όσω το πλοίο είναι στην επικράτεια των Η.Π.Α., καθώς και η εμφάνιση τους προς τις αρχές ως αληθείς. Εφόσον η αξιόποινη πράξη συντελείται στις Η.Π.Α. και οι κρατικές αρχές της δεν έχουν παραιτηθεί από το δικαίωμα τους να διώκουν ποινικά αυτού το είδους τις παραβάσεις, είναι αστήρικτα τα επιχειρήματα περί του εναντίου που έχουν σαν βάση τους την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) 1983. *United States v. Kun Yun Jho*, 534 F 3d 398 (5th Cir 2008).

ΣΗΜ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Μετά την έφεση, το πρωτοδικείο του οποίου η πρώτη απόφαση ελέγχεται ως, εν μέρει, εσφαλμένη καταδίκασε την πλοιοκτήτρια σε πρόστιμο \$ 3,000,000 επί πλέον των \$ 7,000,000 που είχε είδη επιβάλλει.

Πρόσφατες δίκες μας

Κατάσχεση με τον Rule B και άρση του εταιρικού πέπλου

Σε διαφορά από χρονοναύλωση σε διαιτησία Λονδίνου η ναυλώτρια, μικρή Αμερικανική εταιρία ιδιωτικών συμφερόντων, που παρακρατούσε σημαντικό μέρος του ναύλου επί σειρά ετών, έπαψε την δραστηριότητα της, και κατέστη ουσιαστικά αδρανής.

Την δραστηριότητα της ναυλώτριας συνέχισε να ασκεί μία άλλη εταιρεία, με παρόμοια επωνυμία, με offshore έδρα και με τα ίδια άτομα σαν προσωπικό. Αυτό δημιούργησε ανησυχίες για την ταμειακή ρευστότητα της ναυλώτριας. Το αποτέλεσμα συντηρητικής κατάσχεσης με τον Rule B δεν ήταν ικανοποιητικό ως προς το ποσόν που τελικά κατεσχέθει. Η πλοιοκτήτρια κατέθεσε αγωγή κατά της ναυλώτριας, της offshore εταιρίας με την παρόμοια επωνυμία, και των ατόμων δια των οποίων οι εταιρίες αρκούσαν δραστηριότητα προβάλλοντας ότι έκαστος ήταν «ο απώτερος εγώ» (*alter ego*) του άλλου και από κοινού και εις ολόκληρον υπεύθυνοι στην πλοιοκτήτρια. Οι εναγόμενοι κατέθεσαν σειρά ενστάσεων, επικαλούμενοι την διαιτησία Λονδίνου σαν αποκλειστικά αρμόδια για την επίλυση διαφορών είτε με βάση το ναυλοσύμφωνο είτε με αδικοπραξία, και ζήτησαν την αναστολή της δίκης, και την επίλυση όλων των επίδικων διαφορών στην διαιτησία.

Οι ενάγοντες αμφισβήτησαν την αρμοδιότητα της διαιτησίας για την επίλυση του ζητήματος της σχέσης *alter ego*, για το οποίο, κατά την γνώμη τους, αποκλειστικά αρμόδιο ήταν το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο δια την Νότια Περιφέρεια του Τέξας, και προέβαλλαν αίτημα περιορισμένης διεξαγωγής αποδείξεων (*limited discovery*) για την διερεύνηση των πραγμάτων. Το δικαστήριο απεδέχθει το αίτημα και διέταξε περιορισμένη διεξαγωγή αποδείξεων, επιφυλάσσοντας περαιτέρω απόφαση του, μέχρι το πέρας της. Επακολούθησε διεξαγωγή αποδείξεων στην οποία η κυρία απαίτηση της πλοιοκτήτριας ήταν η εμφάνιση εγγράφων της ναυλώτριας (κυρίως λογιστικών βιβλίων και εγγράφων). Μερικές εβδομάδες αργότερα, η ναυλώτρια ζήτησε συμβιβαστική λύση και η όλη υπόθεση έκλεισε συμβιβαστικά.

Βέβαια η έκβαση κάθε υποθέσεως εξαρτάται πάντοτε από τα συγκεκριμένα περιστατικά της και τα πραγματικά γεγονότα. Όμως το δίκαιο των Η.Π.Α. και συγκεκριμένα οι Ομοσπονδιακοί Κανόνες Πολιτικής Δικονομίας είναι ισχυρότατο μέσον για την διεξαγωγή αποδείξεων πριν από την δίκη, και η δικαιοδοσία και αρμοδιότητα των ομοσπονδιακών δικαστηρίων σε ναυτιλιακές απαιτήσεις ευρύτατη, πάντα βέβαια με την προϋπόθεση ότι μπορεί να εδραιωθεί η αρμοδιότητα του δικαστηρίου.

Γιώργος Γαΐτας*

*Σημείωση Συντάξεως, **Διοπτεύοντας το Δίκαιο** εκδίδεται σε δύο γλώσσες, Ελληνική και Αγγλική –Εάν έχετε προτίμηση γλώσσας στείλτε ένα e-mail (στο ggaitas@frvf-law.com) και θα σας στείλω την «Διόπτευση» στην γλώσσα που προτιμάτε.

Διοπτεύοντας το Δίκαιο είναι δική μου πρωτοβουλία και παραμένω εγώ και μόνον υπεύθυνος για το περιεχόμενο. Την διόπτευση θα την βρείτε επίσης στο www.frvf-law.com καθώς και στο www.georgegaitas.com.