

Ε.Λ.



Αριθμός 784/2021

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Α2 Πολιτικό Τμήμα

ΣΥΓΚΡΟΤΗΘΗΚΕ από τους Δικαστές: Γεώργιο Αποστολάκη, Αντιπρόεδρο του Αρείου Πάγου, Θεόδωρο Κανελλόπουλο - Εισηγητή, Αικατερίνη Κρυσταλλίδου, Μυρσίνη Παπαχίου και Ιωάννη Δουρουκλάκη, Αρεοπαγίτες.

ΣΥΝΗΛΘΕ σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του, στις 8 Φεβρουαρίου 2021, με την παρουσία και της γραμματέως Θεοδώρας Παπαδημητρίου, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

Της αναιρεσείουσας: υπό ασφαλιστική εκκαθάριση εταιρίας με την επωνυμία «ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στη Γλυφάδα Αττικής και εκπροσωπείται νόμιμα από την εκκαθαρίστριά της Ευαγγελία Παρίση. Εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Πάρι Καραμήτσιο.

Των αναιρεσιβλήτων: 1) εταιρείας με την επωνυμία «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στον Πειραιά και εκπροσωπείται νόμιμα και 2) νομικού προσώπου με την επωνυμία «The International Oil



ΣΚΕΦΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής

Pollution Compensation Fund 1992» και στα ελληνικά «Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο 1992», που εδρεύει στο Λονδίνο του Ηνωμένου Βασιλείου και εκπροσωπείται νόμιμα. Η πρώτη αναιρεσίβλητη εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Γρηγόριο Τιμαγένη και η δεύτερη αναιρεσίβλητη εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ιωάννη Μαρκιανό – Δανιόλο.

Η ένδικη διαφορά άρχισε με την από 1-8-2013 αγωγή της ήδη πρώτης αναιρεσιβλήτου, την από 3-2-2014 πρόσθετη παρέμβαση του ήδη δεύτερου αναιρεσιβλήτου, την από 2-8-2013 ανακοίνωση δίκης της ήδη πρώτης αναιρεσιβλήτου και την από 12-9-2014 ανακοίνωση δίκης εταιρείας που δεν είναι διάδικος στην παρούσα δίκη, που κατατέθηκαν στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς και συνεκδικάσθηκαν. Εκδόθηκαν οι αποφάσεις: 1943/2015 του ίδιου Δικαστηρίου και 187/2018 του Εφετείου Πειραιώς, όπως αυτή διορθώθηκε με την 580/2018 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς. Την αναίρεση της υπ' αριθ. 187/2018 απόφασης του Εφετείου Πειραιώς, όπως διορθώθηκε με την υπ' αριθ. 580/2018 απόφαση του ίδιου δικαστηρίου ζητεί η αναιρεσείουσα με την από 11-4-2019 αίτησή της.

Κατά τη συζήτηση της αίτησης αυτής, που εκφωνήθηκε από το πινάκιο, οι διάδικοι παραστάθηκαν, όπως σημειώνεται πιο πάνω. Ο πληρεξούσιος της αναιρεσείουσας ζήτησε την παραδοχή της αίτησης, οι πληρεξούσιοι των αναιρεσιβλήτων την απόρριψή της, καθένας δε την καταδίκη του αντιδίκου μέρους στη δικαστική δαπάνη.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Κατά το άρθρο 558 ΚΠολΔ η αναίρεση απευθύνεται κατ' εκείνων που ήσαν διάδικοι στη δίκη κατά την οποία εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, επί αναγκαστικής δε ομοδικίας πρέπει



Σελίδα 3 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

να απευθύνεται κατά πάντων των ομοδίκων, αλλιώς απορρίπτεται ως απαράδεκτη (ΑΠ 91/2005). Εξάλλου, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 83 ΚΠολΔ, αν η ισχύς της απόφασης στην κύρια δίκη εκτείνεται και στις έννομες σχέσεις εκείνου που άσκησε πρόσθετη παρέμβαση προς τον αντίδικό του, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 76 μέχρι 78. Από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι αποφασιστικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό της πρόσθετης παρέμβασης ως αυτοτελούς είναι η επέκταση της ισχύος της απόφασης, δηλαδή των υποκειμενικών ορίων του δεδικασμένου, της εκτελεστότητας και της διαπλαστικής ενέργειας αυτής στις έννομες σχέσεις του τρίτου προς τον αντίδικό του. Το δικονομικό δικαίωμα της άσκησης αυτοτελούς πρόσθετης παρέμβασης παρέχεται όχι λόγω της πιθανής εκδήλωσης δυσμενών ενεργειών της απόφασης σε βάρος τρίτου, αλλά λόγω της δεσμευτικότητας αυτών που θα κριθούν στην ήδη εκκρεμή δίκη, όσον αφορά στις σχέσεις του παρεμβαίνοντος προς τον αντίδικό του, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα άλλης διαδικασίας. Με την άσκηση της αυτοτελούς πρόσθετης παρέμβασης ο παρεμβαίνων, χωρίς να εισάγει στη δίκη μια νέα έννομη σχέση, αντιδικεί για την ήδη εκκρεμή έννομη σχέση, η διάγνωση της οποίας επισύρει την επέκταση της ισχύος της απόφασης. Η ασκούμενη κατά το άρθρο 83 ΚΠολΔ αυτοτελής πρόσθετη παρέμβαση δημιουργεί περιορισμένου περιεχομένου επιγενόμενη αναγκαία ομοδικία του παρεμβαίνοντος με το διάδικο υπέρ του οποίου η παρέμβαση, στο μέτρο που ο παρεμβαίνων θεωρείται κατά πλάσμα δικαίου ως αναγκαίος ομόδικος με τις παρεχόμενες δικονομικές εξουσίες αυτού, χωρίς όμως να έχει στη διάθεσή του διαδικαστικές ευχέρειες που προσιδιάζουν αποκλειστικά στο πρόσωπο του κυρίου διαδίκου (ΑΠ 362/2020, ΑΠ 177/2011, ΑΠ 1485/2006). Ως αυτοτελής πρόσθετη παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί και εκείνη



Σελίδα 4 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

ΠΕΡΗΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής

την οποία ασκεί αυτός που έγινε διάδοχος του διαδίκου όσο διαρκούσε η δίκη ή μετά το πέρας αυτής (άρθρο 225 παρ. 2 ΚΠολΔ), αφού το δεδικασμένο από τη δίκη ισχύει υπέρ και κατά αυτού κατά το άρθρο 325 αριθ. 2 ΚΠολΔ (ΑΠ 368/2019, ΑΠ 1564/2017, ΑΠ 1731/2011). Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει, ότι η αίτηση αναίρεσης του καθού η πρόσθετη παρέμβαση, δεν απευθύνεται κατά του προσθέτως παρεμβάντος στη δίκη κατά την οποία εκδόθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, διότι αυτός δεν είναι κύριος διάδικος, εκτός αν κατά τη δίκη εκείνη, ανέλαβε τον δικαστικό αγώνα, οπότε κατέστη κύριος διάδικος ή η αναίρεση αφορά την πρόσθετη παρέμβαση, καθώς και στην περίπτωση της αυτοτελούς πρόσθετης παρέμβασης (ΑΠ 680/2016, ΑΠ 711/2015, ΑΠ 569/2013). Στην προκείμενη περίπτωση, όπως προκύπτει από την επισκόπηση των διαδικαστικών εγγράφων της δίκης (άρθρο 561 παρ. 2 ΚΠολΔ), η πρώτη αναιρεσίβλητη, με την από 1-8-2013 αγωγή της ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς κατά της (μη διαδίκου στην παρούσα δίκη) ναυτικής εταιρείας με την επωνυμία «ΒΙΑ ΜΑΡΕ Ν.Ε.» και κατά της αναιρεσιούσας ασφαλιστικής εταιρείας (τελούσας ήδη υπό εκκαθάριση), ισχυριζόμενη α) ότι στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της, συνισταμένης στην παροχή υπηρεσιών προστασίας του θαλάσσιου, χερσαίου και παράκτιου περιβάλλοντος, ανέλαβε στις 5-3-2012, δυνάμει συμβάσεως που κατήρτισε με την πρώτη εναγομένη ναυτική εταιρεία, το έργο της απορρυπάνσεως και καθαρισμού της θάλασσας και των ακτών στην περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας, που επλήγησαν από τη διαρροή πετρελαιοειδών μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου αυτής «ΑΛΦΑ 1», το οποίο ήταν ασφαλισμένο στην δεύτερη εναγόμενη ασφαλιστική εταιρία, και β) ότι εκτέλεσε, πράγματι, κατά τον προσήκοντα τρόπο το ανωτέρω έργο, το οποίο

παρέδωσε στην πρώτη εναγομένη στις 28-4-2013, ζήτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενες να της καταβάλουν, καθεμιά εις ολόκληρον, την αμοιβή της, η οποία ανέρχεται στο ποσό των 15.853.962,30 ευρώ, με το νόμιμο τόκο κατά τις αναφερόμενες στην αγωγή διακρίσεις. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο εξέδωσε την υπ' αριθμ. 1943/2015 απόφασή του, με την οποία δέχθηκε εν μέρει την αγωγή, ενώ απέρριψε την ασκηθείσα από το ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ (ήδη δεύτερο αναιρεσίβλητο) πρόσθετη παρέμβαση υπέρ της ενάγουσας. Κατά της απόφασης αυτής ασκήθηκαν εφέσεις απ' όλους τους διαδίκους, κατά τη συζήτηση των οποίων ενώπιον του Εφετείου Πειραιώς το ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ άσκησε τις από 12-10-2016 και 12-1-2017 αυτοτελείς πρόσθετες παρεμβάσεις υπέρ της ενάγουσας και κατά των δύο εναγομένων, αντίστοιχα, επικαλούμενο ότι μετά την έκδοση της πρωτόδικης απόφασης κατέβαλε, δυνάμει του από 11-10-2016 ιδιωτικού συμφωνητικού, στην ενάγουσα το ποσό των 12.000.000 ευρώ, μέχρι του οποίου αυτή εκχώρησε στο ίδιο την ένδικη απαίτησή της. Το ως άνω δευτεροβάθμιο δικαστήριο εξέδωσε την προσβαλλόμενη υπ' αριθμ. 187/2018 απόφασή του (όπως αυτή διορθώθηκε με την υπ' αριθμ. 580/2018 απόφαση του ίδιου δικαστηρίου ως προς τους αριθμούς των εκθέσεων κατάθεσης των τριών εφέσεων), με την οποία απέρριψε κατ' ουσίαν τις εφέσεις των εναγομένων, ενώ δέχθηκε την έφεση της ενάγουσας και τις αυτοτελείς παρεμβάσεις του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ, και αφού εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση, δέχθηκε την αγωγή και υποχρέωσε τις εναγόμενες εταιρίες να καταβάλουν στην ενάγουσα, εις ολόκληρον καθεμιά, το ποσό των 15.853.962,30 ευρώ, νομιμοτόκως κατά τις αναφερόμενες στην απόφαση διακρίσεις. Οι εν λόγω παρεμβάσεις έχουν, πράγματι, χαρακτήρα αυτοτελούς πρόσθετης παρέμβασης, διότι, εφόσον το

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Εισηγητής

παρεμβαίνουν (δεύτερο αναιρεσίβλητο) κατέστη, με την εκχώρηση μέρους της ένδικης απαίτησης, ειδικός διάδοχος της υπερής οι παρεμβάσεις ενάγουσας (πρώτης αναιρεσίβλητης) κατά τη διάρκεια της δίκης, η ισχύς της αποφάσεως επί της κύριας δίκης κλείνεται και στις έννομες σχέσεις αυτού (προσθέτως παρεμβαίνοντος) προς τις εναγόμενες, αφού το δεδικασμένο ισχύει υπέρ και κατά των ειδικών διαδόχων που απέκτησαν το επίδικο πράγμα κατά την διάρκεια της δίκης (άρθρα 225 και 325 ΚΠολΔ). Έτσι, μεταξύ της κυρίας διαδίκου ενάγουσας (πρώτης αναιρεσίβλητης) και του προσθέτως υπέρ αυτής παρεμβαίνοντος (δεύτερου αναιρεσίβλητου) δημιουργήθηκε σχέση επιγενόμενης αναγκαίας ομοδικίας (ΑΠ 1564/2017). Ενόψει αυτών, η υπό κρίση αίτηση αναίρεσης κατά της προσβαλλόμενης υπ' αριθμ. 187/2018 απόφασης του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών, παραδεκτά στρέφεται και κατά του δευτέρου αναιρεσιβλήτου ως αυτοτελώς προσθέτως παρεμβάντος, εφόσον δε κατά τα λοιπά ασκήθηκε νομότυπα και εμπρόθεσμα (άρθρα 552, 553, 556, 558, 564, 566§1, 569 ΚΠολΔ), είναι παραδεκτή (άρθρο 577§1 ΚΠολΔ) και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω ως προς το παραδεκτό και βάσιμο των λόγων της (άρθρ. 577 παρ. 3 ΚΠολΔ).

Για την αντιμετώπιση των κινδύνων από τη ρύπανση, λόγω της μεταφοράς διά θαλάσσης του πετρελαίου, υπογράφηκε το έτος 1969 η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών ή CLC "περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου", που κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 314/1976, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1976 που κυρώθηκε με το π.δ. 81/1989 και το Πρωτόκολλο του 1992 που κυρώθηκε με το π.δ. 197/1985, ονομάζεται δε, μετά την κύρωση των ως άνω Πρωτοκόλλων, Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο



(Σύμβαση Ευθύνης 1992) (ΟΛΑΠ 23/2006). Κατά τους ορισμούς του άρθρου I της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης, η οποία αποτελεί, κατά το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύει κάθε αντίθετης διάταξης νόμου, «1. "Πλοίο" σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος καθώς και οποιουδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου, με την επιφύλαξη ότι πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται ως πλοίο μόνο όταν μεταφέρει πράγματι πετρέλαιο χύμα ως φορτίο καθώς και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί μια τέτοια μεταφορά, εκτός αν αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχουν σ' αυτό κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή.... 5. "Πετρέλαιο" σημαίνει κάθε εμμένον ορυκτό πετρέλαιο υδρογονανθράκων, όπως το αργό πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντήζελ και λιπαντέλαιο, είτε μεταφέρεται επί πλοίου ως φορτίο, είτε στις δεξαμενές καυσίμων ενός τέτοιου πλοίου". Στο άρθρο III παρ 1 της Σύμβασης ορίζεται ότι «Με εξαίρεση όσων ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού, ο πλοιοκτήτης κατά το χρόνο ενός περιστατικού, ή, σε περίπτωση που το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων, κατά το χρόνο εμφάνισης του πρώτου από αυτά, είναι υπεύθυνος για κάθε ζημία ρύπανσης που προκλήθηκε από το πλοίο ως αποτέλεσμα του περιστατικού». Σύμφωνα δε με το άρθρο V παρ. 1 και 3 «1. Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, ως προς κάθε ένα περιστατικό, σε ένα συνολικό ποσό υπολογιζόμενο όπως ακολουθεί: (α) 3 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες για πλοίο που δεν υπερβαίνει τις 5.000 μονάδες χωρητικότητας, (β) για πλοίο με χωρητικότητα μεγαλύτερη απ' αυτή, 420 λογιστικές μονάδες επιπλέον του ποσού που



Σελίδα 8 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

αναφέρεται στην υποπαράγραφο (α) για κάθε επιπλέον μονάδα χωρητικότητας, με τον όρο πάντως ότι το συνολικό αυτό ποσό δεν θα υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τα 59,7 εκατομμύρια λογιστικές μονάδες.... 3. Για να κάνει επωφελή γι' αυτόν χρήση ευεργετήματος του περιορισμού που προβλέπει η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού, ο πλοιοκτήτης οφείλει να δημιουργήσει κεφάλαιο αντίστοιχο με το ολικό ποσό που αντιπροσωπεύει το όριο της ευθύνης του, σε Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου ΙΧ ή, αν καμία αγωγή δεν έχει ασκηθεί, σε οποιοδήποτε Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, στα οποία μπορεί να ασκηθεί αγωγή σύμφωνα με το άρθρο ΙΧ. Το κεφάλαιο μπορεί να δημιουργηθεί με την κατάθεση του ποσού ή την προσαγωγή τραπεζικής εγγύησης ή άλλης εγγύησης, αποδεκτής σύμφωνα με τη νομοθεσία του Συμβαλλόμενου Κράτους όπου το κεφάλαιο δημιουργείται, και εφόσον κριθεί ότι είναι επαρκής από το Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή». Εξάλλου, το άρθρο VII ορίζοντα τα εξής: «1. Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου εις Συμβαλλόμενον Κράτος και μεταφέροντος ως φορτίον άνω των 2.000 τόννων πετρελαίου εις χύμα, υποχρεούται να διατηρή εν ισχύι ασφάλισιν ή άλλην χρηματικήν ασφάλειαν ως π.χ. εγγύησιν Τραπεζής ή πιστοποιήσιν εκδοθείσαν υπό διεθνούς κεφαλαίου αποζημιώσεως, δια το ποσόν, όπερ προκύπτει εξ εφαρμογής των ορίων της ευθύνης των αναγραφόμενων εν άρθρω V, προς κάλυψιν της ευθύνης αυτού δια ζημίαν εκ ρυπάνσεως συμφώνως προς την παρούσαν Σύμβασιν. 2. "Πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής, πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο, όταν η

ΞΕΡΗΘΗΚΑ
Ο ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΑΣ

αρμόδια αρχή του Συμβαλλόμενου Κράτους αποφανθεί ότι έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις της παραγράφου 1. Ως προς κάθε πλοίο νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να εκδίδεται ή πιστοποιείται από την αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου, ως προς κάθε πλοίο μη νηολογημένο σε Συμβαλλόμενο Κράτος, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να εκδίδεται ή πιστοποιείται από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Κράτους". Το πιστοποιητικόν τούτο είναι του προσηρτημένου τύπου και θα περιέχη τα κάτωθι στοιχεία: (α) Όνομα του πλοίου και λιμένα νηολογήσεως. (β) Όνομα του πλοιοκτήτου και τόπον ένθα ούτος έχει την κυρίαν έδραν των εργασιών του. (γ) Είδος ασφαλείας. (δ) Όνομα και τόπον της κυρίας έδρας των εργασιών του ασφαλιστού ή άλλου προσώπου παρέχοντος χρηματικήν ασφάλειαν και, όπου τούτο ενδείκνυται, τόπον εργασιών ένθα παρεσχέθη η ασφάλισις ή χρηματική ασφάλεια. (ε) Χρόνον ισχύος του πιστοποιητικού μη υπερβαίνοντα τον χρόνον διάρκειας της ασφαλίσεως ή άλλης χρηματικής ασφαλείας. 3.... 4.... 5. Ασφάλισις ή άλλη χρηματική ασφάλεια δεν θα θεωρήται ότι έχει συμμορφωθή προς τας απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, εάν παύση ισχύουσα δια λόγον άλλον ή την εκπνοήν της χρονικής διάρκειας της ων εν παραγράφω 2 του παρόντος άρθρου ορίζεται, πριν ή παρέλθουν τρεις μήνες από της ημερομηνίας καθ' ην εδόθη προειδοποίησις λήξεώς της εις τας εν παραγράφω 4 του παρόντος άρθρου Αρχάς εκτός εάν επεστράφη το πιστοποιητικόν εις τας Αρχάς ή εξεδόθη νέον πιστοποιητικόν εντός της ρηθείσης περιόδου. Αι ανωτέρω διατάξεις ισχύουν αναλόγως επί πάσης τροποποιήσεως επερχομένης εις την ασφάλειαν ή χρηματικήν ασφάλειαν, συνεπεία της οποίας η ασφάλισις ή η χρηματική ασφάλεια δεν ικανοποιούν τας απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. 6.... 7. ... 8.



Πάσα αξιώσις αποζημιώσεως δια ζημίαν εκ ρυπάνσεως δύναται να εγερθή ευθέως εναντίον του ασφαλιστού ή άλλου προσώπου παρασχόντος χρηματικήν ασφάλειαν δια την ευθύνην του πλοιοκτήτου εκ ζημίας ρυπάνσεως. Σε μια τέτοια περίπτωση ο εναγόμενος μπορεί, ακόμη και αν ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνην του σύμφωνα με το άρθρο V παράγραφος 2, να επωφεληθεί των ορίων ευθύνης που καθορίζονται στο άρθρο V, παράγραφος 1. Δύναται εισέτι να προβάλη τας ενστάσεις (άλλας ή την της πτωχεύσεως ή θέσεως υπό εκκαθάρισιν του πλοιοκτήτου), ας θα εδικαιούτο να προβάλη αυτός ούτος ο πλοιοκτήτης. Επιπροσθέτως, ο εναγόμενος δύναται να προβάλη την ένστασιν ότι η εκ ρυπάνσεως ζημία αιτίαν είχε πταίσμα αυτού τούτου του πλοιοκτήτου, αλλά δεν θα δικαιούται να προβάλη άλλην ένστασιν, ην θα ηδύνατο να προβάλη εις δίκην εγειρομένην υπό του πλοιοκτήτου κατ' αυτού. Ο εναγόμενος, εν πάση περιπτώσει, δικαιούται να προσεπικαλέση τον πλοιοκτήτην εις παρέμβασιν. 9. Οιοδήποτε ποσόν ασφαλείας ή άλλης χρηματικής εγγυήσεως, τηρούμενον συμφώνως προς την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου, θα είναι διαθέσιμον προς ικανοποίησιν αξιώσεων εκ της παρούσης Συμβάσεως. 10. Συμβαλλόμενόν τι Κράτος δεν θα επιτρέπη εις πλοίον φέρον την σημαίαν του, εφ' ου εφαρμόζεται το παρόν άρθρον, να εκτελή πράξεις εμπορικής, αν μην έχη εκδοθή το πιστοποιητικόν περί ου η παράγραφος 2 ή 12 του παρόντος άρθρου. 11. Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του παρόντος άρθρου, έκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος θα μεριμνά δια της εσωτερικής του νομοθεσίας ίνα υπάρχη εν ισχύι ασφάλισις ή άλλη χρηματική ασφάλεια, εις ην έκτασιν προβλέπει η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου, εν σχέσει προς οιονδήποτε πλοίον οπουδήποτε και αν είναι τούτο νηολογημένον, εισπλέον ή


ΔΕΟΡΗΘΗΚΕ
Εισηγητής

αποπλέον εκ χωρικού αυτού λιμένος, καταπλέον ή αναχωρούν εξ αγωγού πετρελαίου εντός των χωρικών αυτού υδάτων, εάν το πλοίον πράγματι μεταφέρει πλέον των 2.000 τόννων πετρελαίου ως φορτίον εις χύμα...». Σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης 1992, αναφορικά με τον ορισμό του πλοίου, περιγράφονται σ' αυτή δύο τύποι «πλοίων», δηλαδή α) εκείνος που ορίζεται ως «το κινούμενο στη θάλασσα σκάφος, καθώς και οποιουδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα, που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου», και β) εκείνος που ορίζεται ως «πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται ...», δηλαδή το πλοίο «μικτού φορτίου». Η διατυπούμενη στον ορισμό αυτό σχετική επιφύλαξη, αφορά μόνο στα πλοία μικτού φορτίου, δηλαδή σε εκείνα που είναι «ικανά να μεταφέρουν πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία», και όχι γενικώς σε όλα τα πλοία και, επομένως, τα πλοία της πρώτης περίπτωσης (δεξαμενόπλοια), για να χαρακτηρισθούν ως τέτοια, δεν απαιτείται ως προϋπόθεση και η μεταφορά πράγματι πετρελαίου χύμα ως φορτίου (Ολ ΑΠ 23/2006). Υιοθετείται, δηλαδή, γι' αυτά το κατασκευαστικό κριτήριο και έτσι καλύπτονται από τον ορισμό τα δεξαμενόπλοια είτε ταξιδεύουν υπό έρμα είτε δεν ταξιδεύουν, αλλά βρίσκονται σε λιμένα έμφορτα ή άφορτα. Επίσης, από τον παραπάνω ορισμό του πλοίου, σε συνδυασμό και με τον ορισμό του πετρελαίου στο άρθρο Ι παρ. 5, όπου αναφέρεται γι' αυτό «είτε μεταφέρεται επί πλοίου ως φορτίο, είτε στις δεξαμενές καυσίμων ενός τέτοιου πλοίου», συνάγεται ότι η Σύμβαση 1992 εφαρμόζεται όχι μόνον όταν μεταφέρεται πετρέλαιο χύμα ως εμπόρευμα αλλά και σε περίπτωση διαρροής πετρελαίου που μεταφέρεται ως καύσιμο από πλοίο υπό την εκτεθείσα έννοια (όχι δηλαδή από οποιοδήποτε άλλο τύπο πλοίου). Από τις ίδιες ως άνω διατάξεις



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

προκύπτει ότι η Διεθνής Σύμβαση 1992 καθιερώνει αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για τις ζημιές που προκλήθηκαν από ρύπανση της θάλασσας λόγω διαφυγής ή διαρροής πετρελαίου από το πλοίο του, αφού για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης αυτού δεν απαιτείται πταίσμα του. Πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση, δηλαδή ευθύνη που συνδέεται με την ιδιαίτερα επικίνδυνη δραστηριότητα της μεταφοράς πετρελαίου με δεξαμενόπλοια. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί έκφανση της γενικής αρχής της διεθνούς νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος "ο ρυπαίνων πληρώνει", σύμφωνα με την οποία αυτός που προκάλεσε τη θαλάσσια ρύπανση οφείλει αποζημίωση για τις ζημιές που προήλθαν από αυτή. Η καθιερούμενη ως άνω ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι, εκτός από αντικειμενική, και αποκλειστική, καθόσον οι σχετικές αξιώσεις αποζημίωσης μπορούν να ασκηθούν μόνον κατ' αυτού με αποκλεισμό της παράλληλης εφαρμογής, μαζί με τις διατάξεις της Σύμβασης 1992, και άλλων διατάξεων (άρθρο ΙΙΙ παρ. 4). Ωστόσο η εν λόγω ρύθμιση, προϊόν συμβιβασμού αντίθετων συμφερόντων, συνδυάζει την αυστηρότητα ως προς τη θεμελίωση της ευθύνης με έναν ποσοτικό περιορισμό αυτής, με κριτήριο τη χωρητικότητα του πλοίου που προβλέπεται στο άρθρο V. Ως αντιστάθμισμα, δηλαδή, της ιδιαίτερα αυστηρής αντικειμενικής ευθύνης από διακινδύνευση που αποδίδεται στον πλοιοκτήτη, η Σύμβαση Ευθύνης 1992 δίνει σ' αυτόν τη δυνατότητα να περιορίσει την ευθύνη του μέχρι ένα συγκεκριμένο ποσό, ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου. Η δυνατότητα αυτή του πλοιοκτήτη αποκλείεται μόνον σε περίπτωση που το ζημιογόνο γεγονός προήλθε από δικό του δόλο ή βαριά άμέλεια, σύμφωνα με το άρθρο V παρ. 2, οπότε και ευθύνεται απεριόριστα. Προϋπόθεση, όμως, για τη δυνατότητα χρήσης της ευνοϊκής διάταξης για τον

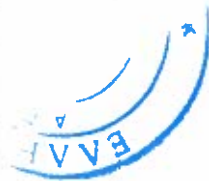


περιορισμό της ευθύνης του αποτελεί η δημιουργία κεφαλαίου που αντιστοιχεί στο συνολικό ποσό που αντιπροσωπεύει την ευθύνη του, όπως προκύπτει μετά τον περιορισμό της. Ωστόσο, τα περιστατικά ρύπανσης είναι, συνήθως, αποτέλεσμα ατυχημάτων, κατά τα οποία επέρχεται ολική απώλεια του πλοίου ή υφίσταται αυτό σοβαρές ζημιές που μειώνουν σημαντικά την αξία του, με αποτέλεσμα αυτή, ιδίως όταν το πλοίο ανήκει σε μονοβάπορες εταιρείες, να είναι ανεπαρκής για την κάλυψη των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη. Ενόψει αυτού, η Διεθνής Σύμβαση 1992, με σκοπό την εξασφάλιση της αποζημίωσης των ζημιωθέντων από τη ρύπανση, θέσπισε υποχρέωση του πλοιοκτήτη για ασφάλιση της αστικής του ευθύνης, σχετικά με τις ζημιές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, μέχρι το ποσό που αντιστοιχεί στο προβλεπόμενο από το άρθρο V όριο ευθύνης. Μάλιστα, για να είναι πιο αποτελεσματική η ασφαλιστική κάλυψη θεσπίστηκε, με το άρθρο VII παρ. 8, δικαίωμα ευθείας εναγωγής των ζημιωθέντων τρίτων κατά του ασφαλιστή. Η ευθεία αυτή αξίωση του τρίτου θεμελιώνεται στην παραπάνω διάταξη, προϋπόθεση, όμως, για τη γένεση του δικαιώματος αυτού αποτελεί η ασφαλιστική σύμβαση, με την έννοια ότι δεν μπορεί να θεμελιωθεί ευθύνη του ασφαλιστή χωρίς να υπάρχει σύμβαση ασφάλισης. Μετά τη σύναψη, όμως, της σύμβασης, η νομική θέση του τρίτου αυτονομείται, που σημαίνει ότι δεν επηρεάζεται από ελαττώματα που θίγουν την ύπαρξη ή το κύρος της ασφαλιστικής σύμβασης. Η ευθεία αξίωση του τρίτου θωρακίζεται με την απαγόρευση προβολής κατ' αυτού ενστάσεων που απορρέουν από την ασφαλιστική σχέση, αφού με την πιο πάνω διάταξη αποκλείεται, εκτός από λίγες εξαιρέσεις, η προβολή κατά του τρίτου των ενστάσεων εκείνων που ο ασφαλιστής θα εδικαιούτο να προβάλλει σε δίκη εγειρόμενη από τον πλοιοκτήτη κατ' αυτού. Η



ισχύς της παρεχόμενης ασφάλισης δεν μπορεί να παύσει, παρά μόνο λόγω λήξης της χρονικής διάρκειας και αφού παρέλθουν τρεις μήνες από τη σχετική ειδοποίηση προς τις αρμόδιες αρχές. Η ένσταση της λήξης ή λύσης της ασφάλισης δεν μπορεί να προταθεί κατά του τρίτου ζημιωθέντος, αν δεν έχουν τηρηθεί οι προϋποθέσεις της Διεθνούς Σύμβασης. Παράλληλα, για την αποτελεσματικότητα της ασφαλιστικής κάλυψης, προβλέφθηκε, σε επίπεδο προληπτικού ελέγχου, και η έκδοση βεβαιωτικού πιστοποιητικού. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος υποχρεούται να εκδίδει για τα νηολογημένα σε αυτό πλοία πιστοποιητικό, που να βεβαιώνει ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση με το ελάχιστο περιεχόμενο που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση. Οφείλει δε να απαγορεύει στα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διενεργούν εμπορικές πράξεις, χωρίς προηγουμένως να έχουν εφοδιασθεί με το εν λόγω πιστοποιητικό. Κατά κανόνα, χορηγείται από τις ασφαλιστικές εταιρείες η λεγόμενη «Μπλέ κάρτα», με την οποία βεβαιώνουν την κάλυψη του ασφαλισμένου ιδιοκτήτη για την προβλεπόμενη στη σύμβαση ζημία και με βάση το έγγραφο αυτό τα συμβαλλόμενα κράτη εκδίδουν το προαναφερόμενο πιστοποιητικό, το οποίο φέρεται πάντα πάνω στο πλοίο. Με την υπ' αριθμ. 3232.10/4/96 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β/111/23-2-1996), που εκδόθηκε σύμφωνα με τα άρθρα VII και XII (δισ) του π.δ. 197/1996, καθορίστηκε κοινός τύπος πιστοποιητικού ασφάλισης ή άλλης χρηματικής εξασφάλισης αναφορικά με την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, βάσει της Διεθνούς Σύμβασης 1992. Κατά συνέπεια, η έκδοση από τις αρμόδιες αρχές συμβαλλόμενου κράτους του προβλεπόμενου από τη Διεθνή Σύμβαση ως άνω πιστοποιητικού, με βάση την ως άνω σχετική βεβαίωση του ασφαλιστή, χωρίς να τίθεται σ' αυτή οποιοσδήποτε

ΞΕΡΗΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής



άλλος όρος ή προϋπόθεση, σημαίνει ότι υφίσταται σε ισχύ ασφάλιση με τις προϋποθέσεις της Διεθνούς Σύμβασης 1992 και, συνακόλουθα, όπως επιβάλλεται για την ασφάλεια των συναλλαγών, ότι η ασφαλιστική αυτή σύμβαση καταρτίστηκε στο πλαίσιο της υποχρεωτικής, κατά το άρθρο VII παρ. 1, ασφάλισης της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που επιτρέπει, όπως ήδη εκτέθηκε, την ευθεία εναγωγή του ασφαλιστή από το ζημιωθέντα τρίτο. Περαιτέρω, κατόπιν διαπραγματεύσεων και συγκερασμού αντίθετων συμφερόντων και προκειμένου να μην επιβαρυνθούν με την υποχρεωτική ασφάλιση και τα φορτηγά πλοία ξηρού χύδην φορτίου, που περιστασιακά μετέφεραν τότε μικρές ποσότητες πετρελαίου, τέθηκε με την πιο πάνω διάταξη του άρθρου VII παρ. 1 ένα ποσοτικό όριο για την υποχρεωτική ασφάλιση, μόνον γι' αυτή βέβαια και όχι για την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης. Ειδικότερα, ορίστηκε ότι «Ο πλοιοκτήτης πλοίου νηολογημένου εις Συμβαλλόμενον Κράτος και μεταφέροντος ως φορτίον άνω των 2.000 τόννων πετρελαίου εις χύμα, υποχρεούται να διατηρή εν ισχύ ασφάλισιν ή άλλην χρηματικήν ασφάλειαν..., δια το ποσόν, όπερ προκύπτει εξ εφαρμογής των ορίων της ευθύνης των αναγραφομένων εν άρθρω V, προς κάλυψιν της ευθύνης αυτού δια ζημίαν εκ ρυπάνσεως συμφώνως προς την παρούσαν Σύμβασιν». Από το περιεχόμενο αυτό της ανωτέρω διάταξης, σε συνδυασμό με το σκοπό που αυτή υπηρετεί, δηλαδή την αύξηση της προστασίας του ζημιωθέντος από τη ρύπανση, προκύπτει ότι η υποχρέωση των πλοιοκτητών για ασφάλιση της αστικής ευθύνης τους για ζημίες από ρύπανση αφορά κάθε δεξαμενόπλοιο του οποίου η μεταφορική ικανότητα υπερβαίνει τους 2.000 τόνους πετρελαίου χύμα, αφού, όπως εκτέθηκε, ο ορισμός του «πλοίου», κατά τη Διεθνή Σύμβαση 1992, καλύπτει όλα τα δεξαμενόπλοια, που είναι ικανά να μεταφέρουν φορτίου



πετρελαίου χύμα, ανεξάρτητα από την πραγματική μεταφορά και, συνεπώς, και η λήψη της συγκεκριμένης οικονομικής εξασφάλισης σχετίζεται με την ικανότητα του πλοίου να μεταφέρει ποσότητα εμμένοντος πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων. Σε αντίθετη περίπτωση, θα παρέμενε ανασφάλιστος ο κίνδυνος ρύπανσης, λόγω διαρροής καυσίμων που εμπεριέχουν εμμένον πετρέλαιο, από δεξαμενόπλοια που πλέουν υπό έρμα (πλοίο κενό φορτίου), καίτοι αυτά θεωρούνται ως «πλοία», κατά τη Διεθνή Σύμβαση. Πέραν αυτού, το ως άνω κριτήριο της μεταφορικής ικανότητας του δεξαμενόπλοιου συνιστά, οπωσδήποτε, ένα σταθερό μέγεθος σε σύγκριση με το ρευστό και ασταθές μέγεθος του πράγματι μεταφερόμενου κατά τη στιγμή της ρύπανσης φορτίου. Άλλωστε, σταθερό κριτήριο, ήτοι αυτό της χωρητικότητας του πλοίου, χρησιμοποιεί ο διεθνής νομοθέτης και για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη στο προβλεπόμενο στο άρθρο V ποσό, το οποίο είναι ίσο με αυτό της απαιτούμενης ασφαλιστικής κάλυψης. Επίσης, ο χρόνος ισχύος του εκδιδόμενου από κάθε συμβαλλόμενο κράτος για τα νηολογημένα σε αυτό πιστοποιητικού, που συνδέεται με τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης, βρίσκει αληθές νόημα και συνάδει με την ασφάλεια των συναλλαγών, όταν προσδιορίζεται με κριτήρια σταθερά, όπως είναι η μεταφορική ικανότητα του πλοίου, και όχι περιστασιακά και ασταθής, όπως είναι η μεταφερόμενη πράγματι ποσότητα πετρελαίου κατά τη στιγμή της ρύπανσης. Είναι προφανές ότι η έκδοση από τις αρμόδιες αρχές και η ισχύς του πιστοποιητικού ασφάλισης για ορισμένη χρονική διάρκεια εξαρτάται από την ύπαρξη της προβλεπόμενης σύμβασης ασφάλισης της αστικής ευθύνης και όχι από την πραγματική μεταφορά φορτίου εμμένοντος πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων. Κάτι τέτοιο θα ήταν αντίθετο με τον επιδιωκόμενο από τις διατάξεις της Διεθνούς

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
ο Βιομηχανίας



Σύμβασης σκοπό, αφού, παρά την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη, θα υποχρέωνε τον ζημιωθέντα από τη ρύπανση τρίτο να αποδείξει το πραγματικό φορτίο τη στιγμή της ρύπανσης, με προφανή τον κίνδυνο σε οριακές περιπτώσεις. Ενισχυτική της ανωτέρω ερμηνευτικής προσέγγισης αποτελεί και η αντίστοιχη ρύθμιση του άρθρου 7 του ν. 3393/2005, με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης του 2001, σύμφωνα με την οποία επιβάλλεται η ασφάλιση της αστικής ευθύνης με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου. Συγκεκριμένα ορίζεται με τη διάταξη αυτή «Ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος πλοίου, το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 κοχ και έχει νηολογηθεί σε Κράτος Μέρος, θα υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια, όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου για ζημία από ρύπανση που ανέρχεται σε ποσό ισοδύναμο...». Περαιτέρω, ενόψει της επιβαλλόμενης ως άνω υποχρέωσης των συμβαλλόμενων κρατών, τα οποία οφείλουν να απαγορεύουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους να διενεργούν εμπορικές πράξεις, αν δεν έχουν εφοδιασθεί με το εν λόγω πιστοποιητικό, και προκειμένου να αποφευχθεί η νόθευση των όρων του ανταγωνισμού, καθιερώνεται υποχρέωση αυτών (άρθρο VII παρ. 11) να επεκτείνουν με διατάξεις εθνικού δικαίου την υποχρέωση ασφάλισης σε κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως σημαίας, που εισπλέει ή εκπλέει από εθνικό λιμένα ή καταπλέει στα χωρικά τους ύδατα και μεταφέρει πράγματι φορτίο πετρελαίου χύμα άνω των 2.000 τόνων, στο πλαίσιο δε αυτό κάθε συμβαλλόμενο κράτος αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από άλλα συμβαλλόμενα κράτη, έστω και αν αφορούν μη νηολογημένα σε



αυτά πλοία. Η πιο πάνω διαδικαστικού χαρακτήρα διάταξη (παράγραφος 11 του άρθρου VII) σχετικά με τον έλεγχο των αναφερόμενων σ' αυτή πλοίων, στην οποία γίνεται ρητή αναφορά σε πράγματι μεταφερόμενη ποσότητα πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων, ενισχύει την εκτεθείσα ως άνω ερμηνεία, ότι δηλαδή η διάταξη της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, στην οποία, αντιθέτως, δεν γίνεται λόγος για πράγματι μεταφερόμενη ποσότητα, επιβάλλει την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων με αποκλειστικό κριτήριο τη μεταφορική ικανότητα αυτών, αφού από την αντιπαραβολή των δύο διατάξεων προκύπτει σαφής νομοθετική βούληση για διαφορετική αντιμετώπιση των δύο περιπτώσεων ως προς το κριτήριο της επιβολής υποχρεωτικής ασφάλισης. Και τούτο, διότι, η επιβαλλόμενη στα συμβαλλόμενα κράτη υποχρέωση ελέγχου γίνεται «υπό την επιφύλαξη των διατάξεων» του ίδιου άρθρου, που ορίζουν, όσον αφορά τα νηολογημένα σε συμβαλλόμενο κράτος πλοία, την υποχρέωση του πλοιοκτήτη προς ασφάλιση με επιλογή του σταθερού κριτηρίου της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, την έκταση της ασφάλισης, την έκδοση πιστοποιητικού κλπ, και, συνεπώς, ο έλεγχος της ανωτέρω διάταξης αναφέρεται στην υποχρέωση ασφάλισης των λοιπών, μη νηολογημένων σε συμβαλλόμενο κράτος, πλοίων («εν σχέσει προς οιοδήποτε πλοίοι και οπουδήποτε και αν είναι τούτο νηολογημένον»), για τα οποία, κατ' αρχάς, δεν υφίσταται μεν υποχρέωση ασφάλισης της αστικής ευθύνης, αφού δεν υπάγονται στη Διεθνή Σύμβαση 1992, πλην, όμως, επιβάλλεται η ασφάλισή τους, ως ασφαλιστική δικλείδα προς αποτροπή νόθευσης των όρων του ανταγωνισμού, με διάταξη εθνικού δικαίου και με επιλογή του κριτηρίου της πράγματι μεταφερόμενης ποσότητας, δηλαδή εφόσον πράγματι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, μεταφέρουν αυτά ποσότητα

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Εισηγητής

πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων. Με άλλα λόγια, στα πλοία που είναι νηολογημένα στα συμβαλλόμενα κράτη επιβάλλεται, με βάση τη Διεθνή Σύμβαση 1992, η υποχρεωτική ασφάλισή τους με βάση το κριτήριο της μεταφορικής ικανότητας αυτών, ενώ στα πλοία που δεν είναι νηολογημένα σε συμβαλλόμενο κράτος επιβάλλεται, ελλείψει αντίστοιχης υποχρέωσης αυτών, η ασφάλισή τους, με βάση διάταξη εθνικού δικαίου, εφόσον πράγματι μεταφέρουν φορτίο πετρελαίου χύμα πάνω από 2.000 τόνους. Έτσι, τυπικά, η ασφάλιση είναι υποχρεωτική μόνο για πλοία νηολογημένα σε κράτη της ανωτέρω Διεθνούς Σύμβασης, ωστόσο, καθίσταται υποχρεωτική και για άλλα πλοία, όπου και αν είναι αυτά νηολογημένα, εάν αυτά πρόκειται να δραστηριοποιηθούν σε κράτη που είναι μέλη της Διεθνούς Σύμβασης. Σύμφωνα με όσα παραπάνω αναφέρθηκαν, σε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης από δεξαμενόπλοιο, νηολογημένο σε συμβαλλόμενο κράτος, με δυνατότητα μεταφοράς φορτίου εμμένοντος πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων, ο πλοιοκτήτης του οποίου έχει υποχρεωτικά ασφαλίσει την αστική του ευθύνη λόγω ρύπανσης, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου VII παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης 1992, και έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές, κατόπιν σχετικής βεβαίωσης του ασφαλιστή, το προβλεπόμενο πιστοποιητικό που βεβαιώνει την εν λόγω ασφάλιση, οι ζημιωθέντες τρίτοι έχουν κατά του τελευταίου ευθεία αξίωση προς αποζημίωση. Είναι προφανές ότι με τις προαναφερόμενες ρυθμίσεις της κυρωθείσας με το ν. 314/1976 Διεθνούς Σύμβασης 1992, έμεινε εκτός υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης η ρύπανση, που προκαλείται από έμφορτα δεξαμενόπλοια με ικανότητα μεταφοράς ποσότητας εμμένοντος πετρελαίου χύμα μέχρι και 2.000 τόνους, αλλά και από πλοία και πλωτά ναυπηγήματα που παραμένουν ακίνητα (χωρίς να εκτελούν μεταφορά φορτίου) και χρησιμοποιούνται κατά κανόνα ως μόνιμες



δεξαμενές, τα οποία συνήθως ανήκουν σε εταιρείες που δεν διαθέτουν τα οικονομικά μέσα που απαιτούνται για να συμβάλλουν στην καταπολέμηση της ρύπανσης, καίτοι οι προκαλούμενες από αυτή ζημιές είναι εξ ίσου σημαντικές, με αποτέλεσμα την μεγάλη οικονομική επιβάρυνση του Δημοσίου. Το νομοθετικό αυτό κενό καλύφθηκε με το άρθρο 11 παρ. 7 του ν. 2881/2001, με το οποίο προστέθηκε στο ν. 314/1976 «Άρθρο ένατο», υπό τον τίτλο «Υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο από πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα που δεν υπάγονται στις παραπάνω διατάξεις», στο οποίο ορίστηκαν τα εξής: «1. Ο πλοιοκτήτης ελληνικού ή ξένου πλοίου και πλωτού ναυπηγήματος, το οποίο καταπλέει ή αποπλέει από ελληνικό λιμένα ή όρμο ή θαλάσσιο τερματικό σταθμό, και μεταφέρει φορτίο πετρελαίου χύμα ποσότητας μέχρι και 2.000 τόννους ή βρίσκεται μόνιμα ή προσωρινά αγκυροβολημένο ή προσωρισμένο εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων (χωρίς να εκτελεί μεταφορά) και οι δεξαμενές φορτίου του χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση ή επεξεργασία πετρελαίου χύμα ανεξαρτήτως ποσότητας, υποχρεούνται να διατηρεί σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια ποσού ίσου τουλάχιστον με το όριο της ευθύνης του, που προκύπτει ως γινόμενο των κόρων ολικής χωρητικότητας του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος επί 600 μονάδες του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος, όπως αυτό ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, προς κάλυψη της αστικής ευθύνης του για ζημία από ρύπανση εντός της ελληνικής επικράτειας και να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό. Στον όρο "πετρέλαιο", που αναφέρεται στο άρθρο αυτό, περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα ή τα μίγματά τους με νερό. 2. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου αυτού, καθώς και οι εκτελεστικές διατάξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Επισημής

του. 3. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τύπος του παραπάνω πιστοποιητικού και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου». Με βάση την νομοθετική αυτή εξουσιοδότηση εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 2432.07/02/2001 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β/337/28-3-2001), όπως αυτή διορθώθηκε με αναγραφή του ορθού άρθρου 11 παρ. 7 του ν. 2881/2001 αντί του εσφαλμένου 9 παρ. 7 (ΦΕΚ Β/476/25-4-2001), με την οποία καθορίστηκε ο τύπος του εν λόγω πιστοποιητικού ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης για τις περιπτώσεις που δεν υπάγονται στις διατάξεις του ν. 314/1976 και εμπίπτουν στις διατάξεις του ως άνω ν. 2881/2001. Από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι στο ν. 314/1976, όπως αυτός τροποποιήθηκε με το ν. 2881/2001, προβλέπεται αφενός μεν υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη με βάση τη Διεθνή Σύμβαση 1992, η οποία, ειδικότερα, αφορά τα νηολογημένα σε συμβαλλόμενο κράτος πλοία με ικανότητα μεταφοράς ποσότητας πετρελαίου χύμα άνω των 2.000 τόνων, αφετέρου δε υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης, με βάση το εθνικό δίκαιο, για πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που μεταφέρουν ποσότητα εμμένοντος πετρελαίου ίσου ή μικρότερου των 2.000 τόνων. Πρόκειται, δηλαδή, για δύο ειδικές, αλλά διακριτές, περιπτώσεις αντικειμενικής αστικής ευθύνης, για τις οποίες αντιστοιχούν ξεχωριστά υποδείγματα πιστοποιητικών και διαφορετικά ανώτατα ποσοτικά όρια ευθύνης και υποχρεωτικής ασφάλισης αυτής, με αποτέλεσμα η συμβατική ευθύνη του ασφαλιστή να εξαρτάται από τις διατάξεις, βάσει των οποίων ο πλοιοκτήτης ασφάλισε την αστική του ευθύνη λόγω ρύπανσης προκληθείσας από το πλοίο του. Περαιτέρω, από τη διάταξη του άρθρου 68 ΚΠολΔ προκύπτει ότι για τη νομιμοποίηση προς διεξαγωγή συγκεκριμένης δίκης



αρκεί καταρχήν ο ισχυρισμός του ενάγοντος ότι αυτός και ο εναγόμενος είναι τα υποκείμενα της επίδικης ουσιαστικής έννομης σχέσης, ότι δηλαδή ο ίδιος είναι φορέας του ασκούμενου επίδικου δικαιώματος και ο εναγόμενος της αντίστοιχης υποχρέωσης. Για τον έλεγχο της νομιμοποίησης το δικαστήριο οφείλει να αρκασθεί στους εμπεριεχόμενους στο εισαγωγικό δικόγραφο ισχυρισμούς. Αρκεί, δηλαδή, μόνον ο ισχυρισμός του ενάγοντος ότι αυτός είναι ο φορέας του δικαιώματος και ο εναγόμενος ο φορέας της αντίστοιχης υποχρέωσης ή ότι αυτοί είναι τα υποκείμενα της έννομης σχέσης, που φέρεται προς κρίση. Αν οι αγωγικοί ισχυρισμοί δεν αιτιολογούν ένα τέτοιο σύνδεσμο ενάγοντος και εναγομένου, η αγωγή είναι ανομιμοποίητη και απορρίπτεται ως απαράδεκτη. Ο ισχυρισμός περί ελλείψεως νομιμοποίησεως χαρακτηρίζεται ως δικονομικός και δη ως μη αυτοτελής ισχυρισμός. Αν, όμως, οι αγωγικοί ισχυρισμοί αιτιολογούν μεν τον ως άνω σύνδεσμό αλλά αποδεικνύεται η αναλήθεια των ισχυρισμών αυτών, τότε η αγωγή θα απορριφθεί όχι για έλλειψη νομιμοποίησης, αλλά ως αβάσιμη για ανυπαρξία του επίδικου δικαιώματος ή της επίδικης υποχρέωσης. Ποια πρόσωπα είναι οι - κατά κανόνα- φορείς συγκεκριμένων δικαιωμάτων ή υποχρεώσεων ορίζεται από το ουσιαστικό δίκαιο που επιτρέπει την άσκηση της αγωγής. Συνεπώς, η από μέρους του εναγομένου προβαλλόμενη έλλειψη ενεργητικής ή παθητικής νομιμοποίησης δεν συνιστά ένσταση, αλλά άρνηση της βάσης της αγωγής (ΑΠ 921/2007, ΑΠ 2102/2007). Ο αναιρετικός έλεγχος της νομιμοποίησεως γίνεται με το λόγο αναιρέσεως από τον αριθμό 1 του άρθρου 559 ΚΠολΔ (ΟΛΑΠ 25/2008, ΑΠ 25/2008), διότι κατά τον ΚΠολΔ η νομιμοποίηση των διαδικών νοείται ως η εξουσία διεξαγωγής συγκεκριμένης δίκης για συγκεκριμένη έννομη σχέση. Επειδή λοιπόν το ουσιαστικό δίκαιο καθορίζει το αντικείμενο της

ΔΕΦΩΘΗΚΕ
Ο Εισαγγελέας

έννομης σχέσης αλλά και τους φορείς, η τυχόν εσφαλμένη κρίση του δικαστηρίου της ουσίας για το ζήτημα της νομιμοποίησης κάποιου διαδικίου σημαίνει ότι το σφάλμα αυτό οφείλεται σε παραβίαση κανόνα ουσιαστικού δικαίου (ΑΠ 260/2020, ΑΠ 656/2019, ΑΠ 59/2019).

Στην προκείμενη περίπτωση, η ενάγουσα (πρώτη αναιρεσίβλητη) ισχυρίστηκε με την αγωγή της, α) ότι παρέχει υπηρεσίες προστασίας του θαλάσσιου, χερσαίου και παράκτιου περιβάλλοντος και στο πλαίσιο της δραστηριότητάς της αυτής η πρώτη εναγόμενη ναυτική εταιρία με την επωνυμία «ΒΙΑ ΜΑΡΕ ΝΕ» (μη διάδικος στην παρούσα δίκη) της ανέθεσε στις 5-3-2012 το έργο της απορρυπάνσεως και καθαρισμού της θάλασσας και των ακτών στην περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας που επλήγησαν από τη διαρροή πετρελαιοειδών, μετά το ναυάγιο του υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιου αυτής «ΑΛΦΑ 1», Αρ. Νηολογίου Πειραιώς 10293, κοχ. 1441,04 κκχ. 978,70, νεκρού βάρους 2.519 τόνων, το οποίο χρησιμοποιείτο για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα, με μεταφορική ικανότητα 3.262 κυβικών μέτρων πετρελαίου χύμα, που αντιστοιχούν σε 3.233 μετρικούς τόνους βαρέων πετρελαιοειδών (heavy fuel oil), β) ότι κατά το χρόνο της βύθισής του το ανωτέρω πλοίο μετέφερε 1.498,998 τόνους τύπου μαζούτ Νο.3 (HFO 380 cst), 299,025 τόνους πετρελαίου τύπου μαζούτ Νο.1 (HFO 180 cst) και 274,580 κυβικά μέτρα (που αντιστοιχούν σε 236,139 τόνους) καυσίμου πετρελαίου ναυτιλίας (marine gas oil), γ) ότι η δεύτερη εναγομένη ασφαλιστική εταιρεία (αναιρεσείουσα) είχε ασφαλίσει το ανωτέρω πλοίο της πρώτης εναγομένης για την κάλυψη της αστικής ευθύνης της για ζημία λόγω ρύπανσης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου VII της Διεθνούς Σύμβασης 1992, και είχε εκδώσει σχετικά το από 23 Σεπτεμβρίου 2011 πιστοποιητικό (επονομαζόμενο στην ναυτιλιακή




πρακτική «blue card»), το οποίο απευθυνόταν προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά (Τμήμα Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος), με το οποίο βεβαίωνε ότι για το ένδικο πλοίο υπήρχε σε ισχύ για το χρονικό διάστημα από 22 Σεπτεμβρίου 2011 έως 22 Σεπτεμβρίου 2012 ασφάλιση, η οποία πληρούσε τις απαιτήσεις του άρθρου VII της Σύμβασης Ευθύνης 1992, με βάση το εν λόγω πιστοποιητικό το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά (ως αρμόδια αρχή της Ελλάδας που είναι το κράτος νηολογήσεως του δεξαμενόπλοιου ΑΛΦΑ 1) εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο VII παρ. 2 της Σύμβασης Ευθύνης 1992, το από 7 Οκτωβρίου 2011 Πιστοποιητικό Ασφάλισης ή Άλλης Οικονομικής Εξασφάλισης σε σχέση με την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο, με το οποίο πιστοποιούσε ότι για το χρονικό διάστημα από 22 Σεπτεμβρίου 2011 έως 22 Σεπτεμβρίου 2012 υπήρχε εν ισχύ για το επίδικο πλοίο συμβόλαιο ασφάλισης που ικανοποιεί τις απαιτήσεις του άρθρου VII της Σύμβασης 1992, δ) ότι η ίδια (ενάγουσα) ανέλαβε, πράγματι, το έργο περιορισμού της προκληθείσας ρύπανσης, απάντλησης πετρελαιοειδών από το βυθισθέν πλοίο καθώς και καθαρισμού των πληγείσων θαλάσσιων περιοχών και ακτών από την ημέρα που σημειώθηκε το ναυάγιο, στις 5-3-2012, και αφού το εκτέλεσε κατά το προσήκοντα τρόπο, παρέδωσε αυτό στην πρώτη εναγομένη, στις 28-4-2013, απομακρύνοντας το προσωπικό της και τα μέσα που είχε διαθέσει προς τούτο μετά από σχετική εντολή τόσο της εργοδότης, πρώτης εναγόμενης, όσο και του εποπτεύοντος καθ' όλο το άνω διάστημα τις εργασίες της, αρμόδιου Λιμεναρχείου Ελευσίνας και ε) ότι η πρώτη εναγόμενη πλοιοκτήτρια εταιρία αρνείται να της καταβάλει την αμοιβή της, η οποία ανέρχεται στο ποσό των 15.853.962,30 ευρώ, διαμορφωθείσα στο ύψος αυτό με βάση τις εργασίες που παρείχε κατά την εκτέλεση του ένδικου έργου, το

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

προσωπικό και τα μέσα που διέθεσε και με βάση τον τιμοκατάλογο της, που είναι γνωστός στην αγορά αλλά και η πρώτη εναγομένη είχε αποδεχτεί, κατόπιν γνωστοποίησέως του σ' αυτήν. Με βάση το παραπάνω ιστορικό, η ενάγουσα (πρώτη αναιρεσίβλητη) ζήτησε να υποχρεωθούν αμφότερες οι εναγόμενες εταιρίες να της καταβάλλουν, εις ολόκληρον καθεμιά, την συμφωνηθείσα και εύλογη αμοιβή της, με το νόμιμο τόκο των επιμέρους ποσών στο οποίο αυτή αναλύεται, από την ημέρα που οι εναγόμενες οχλήθηκαν για την καταβολή καθενός εξ αυτών (των επιμέρους ποσών). Αμυνόμενη η δεύτερη εναγομένη ασφαλιστική εταιρεία (αναιρεσείουσα) κατά της αγωγής προέβαλε πρωτοδίκως τον ισχυρισμό περί ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησέως της, καθόσον είχε ασφαλίσει την αστική ευθύνη της πρώτης εναγομένης πλοιοκτήτριας εταιρείας λόγω ρύπανσης με βάση τη Διεθνή Σύμβαση 1992, που αφορά τις περιπτώσεις εκείνες όπου το πλοίο πράγματι μεταφέρει εμμένον πετρέλαιο άνω των 2.000 τόνων, ενώ στη συγκεκριμένη περίπτωση το ένδικο πλοίο μετέφερε την ώρα του ατυχήματος φορτίο εμμένοντος πετρελαίου μικρότερο των 2.000 τόνων και, συνεπώς, η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν ήταν υποχρεωμένη να διατηρεί ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο VII της Σύμβασης Ευθύνης 1992, με αποτέλεσμα να μη συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 8 του ανωτέρω άρθρου, που προβλέπει την ευθεία εναγωγή του ασφαλιστή από τον ζημιωθέντα εξ αιτίας της ρύπανσης τρίτο. Τον ανωτέρω ισχυρισμό, ο οποίος απορρίφθηκε πρωτοδίκως ως μη νόμιμος με την αιτιολογία ότι η μεταφερόμενη ποσότητα πετρελαίου δεν αποτελεί προϋπόθεση της ευθύνης του ασφαλιστή κατά τη Διεθνή Σύμβαση 1992, επανέφερε η δεύτερη εναγομένη (αναιρεσείουσα), με λόγο έφεσης, ενώπιον του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου, το οποίο, με την προσβαλλόμενη

απόφασή του, απέρριψε αυτόν, επίσης, ως μη νόμιμο με την εξής αιτιολογία, με την οποία συμπλήρωσε αυτήν του πρωτοδικείου: «Από τη διατύπωση των ανωτέρω διατάξεων (ενν. του ν. 314/1976 και της Διεθνούς Σύμβασης 1992) προκύπτει σαφώς ότι η Σύμβαση καθορίζει την υποχρεωτική ασφάλιση πλοίου που μεταφέρει ως φορτίο ποσότητα εμμένοντος πετρελαίου άνω των 2.000 τόνων και επομένως η δυνατότητα ευθείας εναγωγής του ασφαλιστή του πλοίου από τρίτον που διατηρεί αξίωση αποζημίωσης λόγω ρύπανσης προκληθείσα από το μεταφερόμενο φορτίο, υφίσταται όταν το τελευταίο είναι άνω των 2.000 τόνων. Στην περίπτωση δε κατά την οποία το μεταφερόμενο φορτίο από ελληνικό ή ξένο πλοίο σε ελληνικό λιμάνι, όρμο ή τερματικό σταθμό, είναι μικρότερο ή ίσο των 2.000 τόνων, τότε και πάλι υφίσταται υποχρέωση του πλοιοκτήτη να ασφαλίσει το πλοίο του, σύμφωνα με το άνω αναφερόμενο άρθρο ένατο του ν. 314/1976, ενώ θεμελιώνεται και η δυνατότητα του τρίτου να ενάγει ευθέως τον ασφαλιστή, αφού κατά την παρ.2 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι «Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου αυτού, (του κυρωτικού ν. 314/76 της Διεθνούς Σύμβασης 1992), καθώς και οι εκτελεστικές διατάξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του», δηλαδή και το άρθρο VII του νόμου, στην παράγραφο 8 του οποίου προβλέπεται η ως άνω δυνατότητα ευθείας εναγωγής του ασφαλιστή του φορτίου... Επομένως ορθά το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο απέρριψε ως μη νόμιμο τον σχετικό ισχυρισμό της δεύτερης εναγόμενης ασφαλιστικής εταιρίας περί ελλείψεως ευθύνης της να αποζημιώσει με βάση τη Σύμβαση, έστω και με ελλιπή αιτιολογία, η οποία συμπληρώνεται από την παρούσα..... (αφού) σύμφωνα με το ένατο άρθρο του ν. 314/1976, η εν λόγω ασφάλιση είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτική, ανεξαρτήτως μεταφερόμενου φορτίου». Στη συνέχεια δε, το Εφετείο δέχθηκε,

Θ Ε Φ Η Θ Η Κ Ε
Εισηγητής





Σελίδα 27 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

με την προσβαλλομένη απόφασή του, κατά το ενδιαφέρον τον αναιρετικό έλεγχο μέρος, τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: «Η ενάγουσα εταιρία (ήδη πρώτη αναιρεσίβλητη) με την επωνυμία.... εδρεύει στον Πειραιά και δραστηριοποιείται συνεχώς, από το έτος 1977, μεταξύ άλλων στην παροχή υπηρεσιών προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επιδεικνύοντας υψηλό επίπεδο τεχνογνωσία και επαγγελματισμό, ώστε να θεωρείται από τις κορυφαίες, στον τομέα της, εταιρίες στο χώρο της Μεσογείου, διαθέτουσα έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό, ειδικής κατασκευής αντιρρυπαντικά σκάφη και πλωτά μέσα, εφοδιασμένα με ειδικό και σύγχρονο εξοπλισμό και υλικά καθώς και οργανωμένο δίκτυο αντιρρυπαντικών σταθμών σε διάφορα μέρη της χώρας.... Η πρώτη εναγόμενη εταιρία με την επωνυμία «ΒΙΑ ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (μη διάδικος στην παρούσα δίκη) που εδρεύει στο Χαϊδάρι Αττικής, υπήρξε πλοιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία δ/ξ «ΑΛΦΑ 1», νηολογίου Πειραιώς, με αριθμό....., 2.519 τόνων νεκρού βάρους και 1.441,04 κκχ, είχε δε ασφαλίσει στην δεύτερη εναγόμενη ασφαλιστική εταιρία... (ήδη αναιρεσείουσα), την ευθύνη της για ζημία από ρύπανση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Διεθνή Σύμβαση 1992 για την Αστική Ευθύνη Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο, η οποία κυρώθηκε και κατέστη εσωτερικό δίκαιο με το ν. 314/1976 και το π.δ. 197/1995, ενώ είχε εκδοθεί σχετικό πιστοποιητικό, που έχει καθιερωθεί να ονομάζεται «blue card», ήτοι βεβαίωση ότι υπήρχε σε ισχύ σύμβαση ασφάλισεως που πληρούσε τις απαιτήσεις του άρθρου VII της άνω Σύμβασης Ευθύνης 1992. Με βάση αυτό το πιστοποιητικό το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο VII παρ. 2, πιστοποιητικό ασφάλισεως το οποίο βεβαίωνε ότι, για το χρονικό διάστημα από 22-9-2011 έως



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο Επιστάτης

22-9-2012, υπήρχε σε ισχύ για το πλοίο της εναγόμενης πλοιοκτήτριας εταιρίας συμβόλαιο ασφαλίσεως που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του ίδιου ως άνω άρθρου. Στις 5-3-2012 και περί ώρα 9.40, ενώ το δ/ξ «ΑΛΦΑ 1» έπλεε από το αγκυροβόλιο των ΕΛ.ΠΕ στον Ασπρόπυργο με προορισμό τον ανεφοδιασμό πλοίου στο αγκυροβόλιο Ελευσίνας, προσέκρουσε με τα ύφαλα της δεξιάς πλευράς του στο ναυάγιο του ε/γ «CITY OF ΜΥΚΟΝΟΣ» με αποτέλεσμα, μέσα σε λίγα, περίπου πέντε, λεπτά να βυθιστεί, έχοντας στις δεξαμενές του σύμφωνα με το πρωτόκολλο σφράγισης δεξαμενών του Ζ' Τελωνείου ΕΤΣ Πειραιά, 1.498,998 τόνους πετρελαίου τύπου μαζούτ Νο. ΗFO 380 cst, 299,025 τόνους πετρελαίου τύπου μαζούτ Νο ΗFO 180 cst και 274,580 κυβικά μέτρα (= 236,139 τόνους) καυσίμου πετρελαίου ναυτιλίας. Συνεπεία της προσκρούσεως και βυθίσεως του δ/ξ της πρώτης εναγόμενης, διέρρευσαν από τις δεξαμενές του στη θάλασσα περίπου 450 κυβικά μέτρα πετρελαιοειδών, τα οποία εξαπλώθηκαν στον κόλπο της Ελευσίνας με αποτέλεσμα να ρυπανθούν οι ακτογραμμές μεταξύ των περιοχών Ευταξία και όρμου Βουρκάδι, οι ακτογραμμές του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, του Ναυτικού Οχυρού Σκαραμαγκά και της νήσου Σαλαμίνας, από την περιοχή Ξένο μέχρι το Μπατσι, οι προβλήτες και ο θαλάσσιος χώρος των ΕΛ.ΠΕ Ελευσίνας, των Ναυπηγείων Ελευσίνας καθώς και των Ναυπηγείων...., σε συνολική ακτογραμμή είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων. Την ίδια ημέρα του άνω συμβάντος, η πλοιοκτήτρια εταιρία απέστειλε στην ενάγουσα την με ημερομηνία 5-3-2012 τηλεομοιοτυπία, στην οποία ο Χριστόφορος Υφαντίδης, ενεργών ως νόμιμος εκπρόσωπός της (πρώτης), της ανέθεσε «τις υπηρεσίες προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, μετά τη βύθιση του δ/ξ «ΑΛΦΑ 1» και της ζήτησε να προχωρήσει άμεσα σε όλες τις ενέργειες τις αναφερόμενες στο συγκοινοποιούμενο με την



Σελίδα 29 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

άνω εντολή αναθέσεως, σήμα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, με αριθμό 531.3-6/12 προς την πλοιοκτήτρια εταιρία, στο οποίο μνημονεύονται οι ενέργειες στις οποίες οφείλει αυτή να προβεί για να αντιμετωπιστεί η διαρροή φορτίου από το ναυάγιο του πλοίου της. Η ενάγουσα απέστειλε στην τελευταία την με αριθμό πρωτοκόλλου 067/5-3-2012 τηλεομοιοτυπία με την οποία αποδέχθηκε την εντολή της, να αναλάβει το έργο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μετά τη βύθιση του πλοίου της και στη συνέχεια, την ίδια ημέρα, με την με αριθμό πρωτοκόλλου 069/5-3-2012 τηλεομοιοτυπία απέστειλε στην εναγόμενη πλοιοκτήτρια τον τιμοκατάλογο καταπολέμησης ρύπανσης και ζήτησε συγχρόνως την έγγραφη αποδοχή του από αυτήν, η οποία πράγματι και συμφώνησε με τις χρεώσεις του άνω τιμοκαταλόγου, με το από 5-3-2012 έγγραφό της προς την ενάγουσα, το οποίο κοινοποιήθηκε και στην δεύτερη εναγόμενη ασφαλιστική εταιρία... Αφού κατά τα ανωτέρα αναφερόμενα, καταρτίστηκε μεταξύ ενάγουσας και πρώτης εναγόμενης η επίδικη σύμβαση του έργου αντιμετώπισης της ρυπάνσεως από το ναυάγιο του δ/ξ «Α1» και η ενάγουσα έλαβε και την, χωρίς καμία επιφύλαξη ή οποιαδήποτε αντίρρηση, έγκριση των χρεώσεών της για τις υπηρεσίες που παρέχει, για τις οποίες (χρεώσεις) είχαν ενημερωθεί όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ξεκίνησε αυθημερόν, στις 5-3-2012 την εκτέλεσή του, παρέδωσε αυτό στην ενάγουσα, στις 28-4-2013, η οποία το ενέκρινε... Στη συνέχεια αποδείχθηκε ότι η ενάγουσα κατά το χρονικό διάστημα από 5-3-2012 έως 28-4-2013 προέβη στις ακόλουθες ενέργειες και εργασίες για τις οποίες δικαιούται τα ποσά που αναφέρονται παρακάτω:... Επομένως οι εναγόμενες οφείλουν να καταβάλουν στην ενάγουσα το συνολικό ποσό του 15.853.962,30 ευρώ». Με βάση τις παραδοχές αυτές, το Εφετείο απέρριψε τις εφέσεις των εναγομένων κατά της



πρωτόδικης απόφασης, που είχε κάνει εν μέρει δεκτή την αγωγή της πρώτης αναιρεσίβλητης, ενώ δέχθηκε την έφεση αυτής (ενάγουσας) και, στη συνέχεια, αφού εξαφάνισε την απόφαση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου και δίκασε την υπόθεση κατ' ουσίαν, δέχθηκε την αγωγή και υποχρέωσε τις δύο εναγόμενες να καταβάλουν, εις ολόκληρον καθεμιά, στην ενάγουσα το ανωτέρω ποσό νομιμοτόκως.

ΞΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής

Έτσι που έκρινε το Εφετείο, το οποίο απέρριψε, με βάση τα εκτιθέμενα στην αγωγή, ως μη νόμιμη την προβληθείσα από τη δεύτερη εναγομένη ένσταση ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησεως αυτής, δεχόμενο, στη συνέχεια, ότι η ένδικη σύμβαση ασφάλισης μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και της αναιρεσείουσας ασφαλιστικής εταιρείας ήταν υποχρεωτική και ότι η ενάγουσα (πρώτη αναιρεσίβλητη) έχει ευθεία αξίωση κατά της δεύτερης εναγομένης (ήδη αναιρεσείουσας) από την καταρτισθείσα μεταξύ αυτής και της πλοιοκτήτριας εταιρείας σύμβαση ασφάλισης, ορθώς μεν κατ' αποτέλεσμα αποφάνθηκε και σε ορθό διατακτικό οδηγήθηκε, σύμφωνα με όσα εκτίθενται στη μείζονα σκέψη, η αιτιολογία όμως με την οποία έγινε δεκτή η αγωγή και απορρίφθηκε ο αρνητικός ισχυρισμός της αναιρεσείουσας περί ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησεως της είναι εσφαλμένη. Τούτο, διότι η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας προς ασφάλιση του ένδικου πλοίου δεν στηριζόταν στο άρθρο ένατο του ν. 314/1976, όπως το δευτεροβάθμιο Δικαστήριο δέχεται, αλλά στηριζόταν, σύμφωνα με τη μείζονα σκέψη, στις προσήκουσες ουσιαστικές διατάξεις του άρθρου VII της Διεθνούς Σύμβασης 1992, τις προϋποθέσεις εφαρμογής των οποίων πληρούσαν τα επικαλούμενα στην αγωγή και, ακολούθως, ανελέγκτως γενόμενα δεκτά ως αποδειχθέντα, πραγματικά περιστατικά και, ειδικότερα, ότι το ένδικο δεξαμενόπλοιο είχε

ικανότητα μεταφοράς πετρελαίου χύμα άνω των 2.000 τόνων, ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε ασφαλίσει αυτό στην αναιρεσείουσα ασφαλιστική εταιρεία, για την κάλυψη της αστικής ευθύνης της για ζημία από ρύπανση, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Διεθνή Σύμβαση 1992, ότι η αναιρεσείουσα είχε εκδώσει βεβαίωση («blue card») για την ύπαρξη σε ισχύ σύμβασης ασφαλίσεως που πληρούσε τις απαιτήσεις του άρθρου VII της άνω Σύμβασης Ευθύνης 1992 και ότι με βάση αυτή το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο VII παρ. 2, πιστοποιητικό ασφαλίσεως το οποίο βεβαίωνε ότι, για το χρονικό διάστημα από 22-9-2011 έως 22-9-2012 υπήρχε σε ισχύ για το πλοίο της εναγόμενης πλοιοκτήτριας εταιρίας συμβόλαιο ασφαλίσεως που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του ίδιου ως άνω άρθρου. Κατά τη διάταξη του άρθρου 578 του ΚΠολΔ αν το αιτιολογικό της προσβαλλομένης απόφασης κρίνεται εσφαλμένο, αλλά το διατακτικό της ορθό, ο Άρειος Πάγος απορρίπτει την αναίρεση, εκτός αν υπάρχει έννομο συμφέρον να αποτραπεί δεδικασμένο, οπότε αναιρείται η απόφαση μόνο ως προς την εσφαλμένη αιτιολογία της. Κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφόσον ο Άρειος Πάγος διαπιστώσει ότι το διατακτικό της προσβαλλόμενης απόφασης είναι ορθό, απορρίπτει την αναίρεση χωρίς να αντικαταστήσει τις αιτιολογίες (Ολ.ΑΠ 10/2007), εκτός εάν υφίσταται έννομο προς τούτο συμφέρον του αναιρεσειόντος, οπότε η απόφαση αναιρείται μόνο ως προς τις αιτιολογίες της (ΑΠ 540/2017, ΑΠ 2027/2017, ΑΠ 2077/2014). Εσφαλμένο αιτιολογικό κατά την έννοια της παραπάνω διάταξης υπάρχει όταν κριθεί ότι τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση υπάγονται σε άλλο κανόνα δικαίου, εφόσον η υπαγωγή αυτή απολήγει σε πόρισμα όμοιο προς το διατακτικό της απόφασης. Ως αιτιολογικό δηλαδή κατά την έννοια της διάταξης



Σελίδα 32 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

ΞΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο' Εισηγητής

αυτής νοείται η νομική αιτία, ήτοι οι διατάξεις του νόμου που συγκροτούν τη μείζονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού (ΟΛ.ΑΠ 30/1998, ΑΠ 272/2019, ΑΠ 911/2008). Επομένως, η ευδοκίμηση του λόγου αναίρεσης που αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια της ευθείας παραβίασης κανόνα ουσιαστικού δικαίου από τον αρ. 1 του άρθρου 559 ΚΠολΔ εξαρτάται από την ορθότητα όχι των νομικών αιτιολογιών, αλλά του διατακτικού της απόφασης, το οποίο συνάπτεται αιτιωδώς με τις ουσιαστικές παραδοχές του δικαστηρίου (ΟΛΑΠ 27/1998, ΑΠ 272/2019). Ενόψει αυτών, οι πρώτος, δεύτερος, τρίτος και τέταρτος, από τον αρ. 1 του άρθρου 559 ΚΠολΔ, λόγοι της αίτησης αναίρεσης, με τους οποίους προσάπτεται στην προσβαλλόμενη απόφαση η πλημμέλεια της παραβίασης των διατάξεων του άρθρου VII της Διεθνούς Σύμβασης 1992, που κυρώθηκε με το ν. 314/1976, και αυτών του άρθρου ένατου του ν. 314/1976, σε συνδυασμό με τις Υ.Α. 3232/1996 και 2432/2001, σχετικά με την υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας προς ασφάλιση της αστικής ευθύνης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο και, επίσης, σχετικά με την ευθεία αξίωση των αναιρεσιβλήτων κατά της αναιρεσείδουσας, είναι αβάσιμοι. Δεν συντρέχει δε στο πρόσωπο της αναιρεσείδουσας έννομο συμφέρον αποτροπής δεδिकाσμένου, ούτως ώστε να αναιρεθεί η προσβαλλομένη απόφαση μόνο ως προς τις αιτιολογίες της, καθόσον η απόρριψη, στην προκείμενη περίπτωση, από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο ως μη νομίμου του αρνητικού ισχυρισμού αυτής περί ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησής της για το λόγο ότι υπήρχε υποχρέωση της πλοιοκτήτριας προς ασφάλιση της αστικής ευθύνης της και, συνακόλουθα, δυνατότητα της ενάγουσας για ευθεία εναγωγή της αναιρεσείδουσας δυνάμει του άρθρου ένατου του ν. 314/1976, αντί

της απόρριψης αυτού ως μη νομίμου, λόγω συνδρομής των προϋποθέσεων εφαρμογής του άρθρου VII παρ. 1, 2 και 8 της Διεθνούς Σύμβασης 1992, δεν είναι δυσμενέστερη για την αναιρεσείουσα.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 559 αρ. 19 ΚΠολΔ, αναίρεση επιτρέπεται αν η απόφαση δεν έχει νόμιμη βάση. Από τη διάταξη αυτή, που αποτελεί κύρωση της παραβάσεως του άρθρου 93 παρ.3 του Συντάγματος, προκύπτει ότι ο προβλεπόμενος από αυτή λόγος αναιρέσεως ιδρύεται όταν στην ελάσσονα πρόταση του νομικού συλλογισμού δεν εκτίθενται καθόλου πραγματικά περιστατικά (έλλειψη αιτιολογίας), ή όταν τα εκτιθέμενα δεν καλύπτουν όλα τα στοιχεία που απαιτούνται, βάσει του πραγματικού του εφαρμοστέου κανόνα δικαίου, για την επέλευση της έννομης συνέπειας που απαγγέλθηκε ή την άρνηση της (ανεπαρκής αιτιολογία) ή όταν αντιφάσκουν μεταξύ τους (αντιφατική αιτιολογία), δηλαδή όταν τα πραγματικά περιστατικά που στηρίζουν το αποδεικτικό πόρισμά της για κρίσιμο ζήτημα συγκρούονται μεταξύ τους και αλληλοαναιρούνται, αποδυναμώνοντας έτσι την κρίση της απόφασης για την υπαγωγή ή μη της ατομικής περίπτωσης στο πραγματικό συγκεκριμένου κανόνα ουσιαστικού δικαίου, που συνιστά και το νομικό χαρακτηρισμό της ατομικής περίπτωσης. Δεν υπάρχει όμως ανεπάρκεια αιτιολογιών, όταν η απόφαση περιέχει συνοπτικές αλλά πλήρεις αιτιολογίες. Εξάλλου, το κατά νόμο αναγκαίο περιεχόμενο της ελάσσονος προτάσεως προσδιορίζεται από τον εκάστοτε εφαρμοστέο κανόνα ουσιαστικού δικαίου, του οποίου το πραγματικό πρέπει να καλύπτεται πλήρως από τις παραδοχές της αποφάσεως στο αποδεικτικό της πόρισμα, και να μην καταλείπονται αμφιβολίες. Ελλείψεις δε αναγόμενες μόνο στην ανάλυση και στάθμιση των αποδεικτικών μέσων και γενικότερα ως



Σελίδα 34 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

προς την αιτιολόγηση του αποδεικτικού πορίσματος, αν αυτό διατυπώνεται σαφώς, δεν συνιστούν ανεπαρκείς αιτιολογίες. Δηλαδή, μόνο το τι αποδείχθηκε ή δεν αποδείχθηκε είναι ανάγκη να εκτίθεται στην απόφαση πλήρως και σαφώς και όχι γιατί αποδείχθηκε ή δεν αποδείχθηκε (ΟΛΑΠ 18/08, ΟΛΑΠ 15/2006).

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
@ Διοικητής

Στην προκείμενη περίπτωση, το Εφετείο, υπό τις προεκτεθείσες παραδοχές του, δεν στέρησε την προσβαλλομένη απόφαση του νομίμου βάσεως, καθόσον διέλαβε σ' αυτήν την απαιτούμενη αιτιολογία, που ανταποκρίνεται στο πραγματικό των προδιαληφθεισών ουσιαστικού δικαίου διατάξεων και καθιστά εφικτό τον αναιρετικό έλεγχο περί της ορθής εφαρμογή αυτών, τις οποίες έτσι δεν παραβίασε ούτε εκ πλαγίου. Τούτο δε, διότι αναφέρονται στην απόφαση, με σαφήνεια, και επάρκεια τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν το σαφώς διατυπούμενο αποδεικτικό της πόρισμα, ότι δηλαδή η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε υποχρέωση ασφάλισης της αστικής της ευθύνης λόγω ρύπανσης από προαναφερόμενο δεξαμενόπλοιο της και ότι η πρώτη αναιρεσίβλητη (ενάγουσα), ζημιωθείσα από την προκληθείσα αυτή ρύπανση, έχει δικαίωμα ευθείας εναγωγής της αναιρεσείουσας ασφαλιστικής εταιρείας. Επομένως, οι πρώτος, δεύτερος, τρίτος και τέταρτος, από τον αρ. 19 του άρθρου 559 ΚΠολΔ, λόγοι της αίτησης αναίρεσης, με τους οποίου η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται τα αντίθετα, είναι ουσιαστικά αβάσιμοι.

Κατά το άρθρο 559 αρ. 10 ΚΠολΔ., αναίρεση επιτρέπεται αν το δικαστήριο παρά το νόμο, δέχτηκε πράγματα που έχουν ουσιώδη επίδραση στην έκβαση ως αληθινά, χωρίς απόδειξη. Ο λόγος αυτός αναίρεσης ιδρύεται, όταν το δικαστήριο της ουσίας δέχεται πράγματα, δηλαδή αυτοτελείς ισχυρισμούς, οι οποίοι τείνουν σε θεμελίωση, κατάλυση ή παρακώλυση του δικαιώματος



που ασκείται με την αγωγή, ένσταση ή αντένσταση, χωρίς να έχει προσαχθεί οποιαδήποτε απόδειξη για τα πράγματα αυτά ή όταν δεν εκτίθεται στην απόφαση, ούτε γενικώς, από ποια αποδεικτικά μέσα άντλησε το δικαστήριο την απόδειξη γι' αυτά. Δεν απαιτείται όμως η απόφαση να αξιολογεί ειδικώς τα επιμέρους αποδεικτικά μέσα, προσδιορίζοντας τι προκύπτει από κάθε αποδεικτικό μέσο και ποιον ισχυρισμό στηρίζει (ΑΠ 451/2014). Εφόσον συνεπώς προκύπτει από την απόφαση ότι το δικαστήριο άντλησε την κρίση του από αποδεικτικά μέσα, που παραδεκτά προσκομίσθηκαν με επίκληση, δεν ιδρύεται ο παραπάνω λόγος αναίρεσης, ούτε βέβαια ελέγχεται με το λόγο αυτό η ορθότητα του αποδεικτικού πορίσματος, στο οποίο το δικαστήριο κατέληξε και ως προς το οποίο η κρίση του είναι γενικώς ανέλεγκτη αναιρετικά, εκτός και αν πρόκειται για ανεπάρκεια ή ασάφεια των αιτιολογιών της απόφασης, οπότε ιδρύεται ο λόγος αναίρεσης από τον αριθμό 19 του άρθρ. 559 ΚΠολΔ (ΑΠ 516/2016). Στην προκείμενη περίπτωση, με τον τρίτο, κατά το τρίτο σκέλος, λόγο του αναιρετηρίου, προβάλλεται η αίτηση ότι το Εφετείο υπέπεσε στην πλημμέλεια από τον αρ. 10 του άρθρου 559 ΚΠολΔ, γιατί δέχθηκε πράγματα αληθινά χωρίς απόδειξη και, συγκεκριμένα, ότι η αναιρεσείουσα ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για τη ζημία λόγω ρύπανσης από το ένδικο πλοίο, το οποίο μετέφερε φορτίο εμμένοντος πετρελαίου μικρότερου των 2.000 τόνων, καίτοι αυτή δεν είχε αναλάβει να καλύψει την αστική ευθύνη της πλοιοκτήτριας με βάση το άρθρο ένατο του ν. 314/1976. Ο λόγος αυτός είναι, προεχόντως, απαράδεκτος, διότι τα επικαλούμενα περιστατικά δεν συνιστούν πράγμα υπό την προεκτεθείσα έννοια του όρου, αλλά αιτιολογημένη άρνηση του αγωγικού ισχυρισμού της αναιρεσείουσας αναφορικά με την υποχρέωση της πλοιοκτήτριας προς ασφάλιση της αστικής της ευθύνης και την



Σελίδα 36 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

ευθεία αξίωση της πρώτης αναιρεσίβλητης (ενάγουσας) κατά της αναιρεσείδουσας. Σε κάθε περίπτωση, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, το Εφετείο στην παραδοχή του αυτή, κατέληξε ύστερα από εκτίμηση, όπως βεβαιώνει, όλων των αντικειμενικών μέσων τα οποία με επίκληση προσκόμισαν οι διάδικοι. Επομένως, ο παραπάνω από τον αρ. 10 του άρθρου 559 Κ.Πολ.Δ. λόγος της αναίρεσης είναι αβάσιμος.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής

Περαιτέρω, κατά τη διάταξη του άρθρου 559 αρ. 9 εδάφ. α' και β' του ΚΠολΔ, ιδρύεται λόγος αναίρεσης, όταν το δικαστήριο επιδίκασε κάτι που δεν ζητήθηκε ή επιδίκασε περισσότερα από όσα ζητήθηκαν. Ο όρος "επιδίκασε" νοείται υπό ευρεία έννοια, δηλαδή αν το δικαστήριο αποφάσισε για αντικείμενο που δεν ζητήθηκε ή για περισσότερο από αυτό που ζητήθηκε (ΑΠ 635/2017, ΑΠ 734/2009). Ο ανωτέρω λόγος αναίρεσης αποτελεί κύρωση της διαθετικής αρχής του άρθρου 106 του ΚΠολΔ, σύμφωνα με την οποία "Το δικαστήριο ενεργεί ύστερα από αίτηση του διαδίκου και αποφασίζει με βάση τους πραγματικούς ισχυρισμούς που προτείνουν και αποδεικνύουν οι διάδικοι και τις αιτήσεις που υποβάλουν, εκτός αν ο νόμος ορίζει διαφορετικά". Κατά λογική ακολουθία των ανωτέρω, στην πολιτική δίκη η δικαστική προστασία παρέχεται στην έκταση που ζητείται (ΑΠ 727/2017). Έννομο συμφέρον να προτείνει το λόγο αυτόν (από τον αριθμό 9 εδάφ. α' και β', όχι όμως και του εδαφ. γ') έχει ο αντίδικος του διαδίκου, που είχε υποβάλει το συναφές αίτημα, αφού ο διάδικος αυτός βλάπτεται από το σχετικό σφάλμα του δικαστηρίου της ουσίας (ΑΠ 795/2019). Επομένως, αν το δικαστήριο επιδικάσει με την προσβαλλόμενη απόφασή του τόκους για προγενέστερο, σε σχέση με το αγωγικό αίτημα, χρονικό διάστημα, προβαίνει σε επιδίκαση περισσότερων από όσα ζητήθηκαν και ιδρύεται βάσιμα ο λόγος αναίρεσης του



Σελίδα 37 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

άρθρου 559 αρ. 9 περ. β' ΚΠολΔ (ΑΠ 138/2016, ΑΠ 1352/2009, ΑΠ 132/2004). Στην προκείμενη περίπτωση, από την παραδεκτή κατ' αρ. 561 παρ. 2 ΚΠολΔ επισκόπηση της αγωγής προκύπτει ότι η πρώτη αναιρεσίβλητη (ενάγουσα), σχετικά με το παρεπόμενο αίτημα τοκοδοσίας επί του αιτηθέντος ποσού, αφού επικαλέστηκε όχληση της αναιρεσείουσας (δεύτερης εναγομένης), αναφέροντας ότι «...οχλήσαμε την δεύτερη εναγόμενη να. μας εξοφλήσει τα ανωτέρω χρεωστικά μας σημειώματα, και συγκεκριμένα την οχλήσαμε στις 11.1.2013 να μας εξοφλήσει τα από 20 Αυγούστου 2012, 12 Νοεμβρίου 2011 και 10 Ιανουαρίου 2013 χρεωστικά μιας σημειώματα και την οχλήσαμε στις 3 Ιουνίου 2013 να μας εξοφλήσει τα από 16 Ιανουαρίου 2013 και 21 Μαΐου χρεωστικά μας σημειώματα, και παρά ταύτα αυτή εκώφευσε», ζήτησε, στη συνέχεια, «να καταδικασθούν οι εναγόμενες να της καταβάλουν εις ολόκληρον το ποσό των 15.853.962,30 ευρώ «νομιμοτόκως για καθένα εκ των αναφερομένων στην παράγραφο 21 του ιστορικού της παρούσης αγωγής κονδύλιο από την επομένη της ημερομηνίας κατά την οποία κατά τα αναφερόμενα στις παραγράφους 22 και 23 του ιστορικού της παρούσης αγωγής οχλήσαμε εκάστη εναγόμενη για την εξόφληση του κονδυλίου αυτού, άλλως νομιμοτόκως για ολόκληρο το ποσό από επιδόσεως της αγωγής μας και μέχρις εξοφλήσεως». Το Εφετείο, με την προσβαλλόμενη απόφασή του, δέχθηκε, κατά το ενδιαφέρον τον παρόντα αναιρετικό λόγο μέρος, τα εξής: «Η ενάγουσα εξέδωσε στις 30-8-2012 χρεωστικό σημείωμα ποσού 13.313.925,80 ευρώ..., στις 12-11-2012 χρεωστικό σημείωμα ποσού 1.049.237,50 ευρώ..., στις 10-1-2013 χρεωστικό σημείωμα ποσού 539.818,50 ευρώ..., στις 16-1-2013 χρεωστικό σημείωμα ποσού 133.607,50 ευρώ... και στις 21-5-2013 χρεωστικό σημείωμα ποσού 817.373 ευρώ... Με τις 533Δ/11-1-2013 και 6011Δ/3-6-



2013 εκθέσεις επιδόσεως του δικαστικού επιμελητή... επιδόθηκαν τα εν λόγω σημειώματα στην πρώτη εναγόμενη και, αντίστοιχα στην δεύτερη, με τις 5334/11-1-2013 και 6022Δ/3-6-2013 εκθέσεις επιδόσεως του ίδιου ως άνω δικαστικού επιμελητή. Στις 11-1-2011 επιδόθηκαν τα σημειώματα ποσού 13.313.925,80, 1.049.237,50 και 539.818,50 ευρώ και στις 3-6-2013 επιδόθηκαν τα σημειώματα ποσού 133.607,50 και 817.373 ευρώ και έκτοτε, από τις εν λόγω ημερομηνίες επιδόσεως, οπότε και οχλήθηκαν για την καταβολή των οφειλομένων ποσών οι εναγόμενες, δεν αποδείχθηκαν δε άλλοι, προγενέστεροι, χρόνοι οχλήσεως, κατέστησαν υπερήμερες ως προς την εκπλήρωση της οφειλής τους και η ενάγουσα δικαιούται να ζητήσει, πλέον της αμοιβής της και τόκο υπερημερίας (άρθρα 340-345 Α.Κ.)». Με βάση τις παραδοχές αυτές, το Εφετείο, το οποίο κατά τα ανωτέρω δέχθηκε κατ' ουσίαν την αγωγή και επεδίκασε στην πρώτη αναιρεσίβλητη (ενάγουσα) το προαναφερόμενο ποσό των 15.853.962,30 ευρώ, υποχρέωσε την αναιρεσείουσα, εις ολόκληρον με την πρώτη εναγομένη, να καταβάλει το εν λόγω ποσό «με το νόμιμο τόκο τα επί μέρους ποσά στα οποία αναλύεται: των 13.313.925,80, 1.049.237,50 και 539.818,50 ευρώ από 11-1-2011 και των 133.607,50 και 817.373 ευρώ από 3-6-2013, μέχρι την εξόφληση». Με την κρίση του αυτή το Εφετείο, ορίζοντας, όσον αφορά τα επί μέρους κονδύλια των τριών πρώτων χρεωστικών σημειωμάτων, ποσού 13.313.925,60 ευρώ, 1.049.237,50 ευρώ και 539.818,50 ευρώ, αντίστοιχα, ημερομηνία έναρξης της τοκοφορίας την 11-1-2011, ήτοι προγενέστερη αυτής (11-1-2013) που ζήτησε με την αγωγή της η πρώτη αναιρεσίβλητη (ενάγουσα) επικαλούμενη σχετική όχληση, επιδίκασε με την προσβαλλόμενη απόφασή του τόκους περισσότερους από όσους ζητήθηκαν. Επομένως το Εφετείο υπέπεσε στην πλημμέλεια του άρθρου 559

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο Εισηγητής

αριθ. 9 περ. β' Κ.Πολ.Δ. και ο σχετικός πέμπτος λόγος αναιρέσεως είναι βάσιμος.

Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, πρέπει, κατά παραδοχή του κριθέντος ως βασίμου πέμπτου λόγου αναιρέσεως, να γίνει δεκτή η υπό κρίση αίτηση και να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση κατά το κεφάλαιο περί τόκων επί του επιδικασθέντος ποσού και δη των επί μέρους κονδυλίων των τριών πρώτων χρεωστικών σημειωμάτων, ποσού 13.313.925,60 ευρώ, 1.049.237,50 ευρώ και 539.818,50 ευρώ, αντίστοιχα, ενώ παρέλκει η έρευνα του έκτου λόγου αναφορικά με τη διάταξη των δικαστικών εξόδων, η οποία αναγκαίως συναναιρείται οπότε καθίσταται αλυσιτελής η εξέτασή του (ΑΠ 805/2020, ΑΠ 798/2019), με την περαιτέρω επισήμανση ότι δεν ελέγχεται αναιρετικά η απόφαση ως προς τη συνδρομή των προϋποθέσεων για το συμψηφισμό, κατ' άρθρ. 178 και 179 ΚΠολΔ, της δικαστικής δαπάνης ή την κατανομή της (ΑΠ 604/2018, ΑΠ 469/2018). Επίσης, πρέπει να διαταχθεί, κατά την παρ. 3 του άρθρου 495 ΚΠολΔ, η απόδοση στην αναιρεσείουσα του καταβληθέντος από αυτή για το παραδεκτό της αίτησης παραβόλου.

Από το άρθρο 580 § 3 εδ. α' Κ.Πολ.Δ. προκύπτει, ότι αν ο Αρειος Πάγος αναιρέσει την απόφαση για οποιοδήποτε άλλο λόγο, εκτός από τους αναφερομένους στις παραγράφους 1 και 2 του ίδιου άρθρου (υπέρβαση δικαιοδοσίας και αναρμοδιότητα), μπορεί να κρατήσει την υπόθεση και να την δικάσει, αν κατά την κρίση του δεν χρειάζεται άλλη διευκρίνιση, δηλαδή όταν δεν υπάρχει δικονομικός έδαφος για περαιτέρω εκδίκαση της υποθέσεως, αλλά υπολείπεται μόνον η διατύπωση του διατακτικού της αποφάσεως με βάση το περιεχόμενο της αναιρετικής αποφάσεως, όπως στην προκειμένη περίπτωση, η οποία αφορά μόνον την έναρξη της τοκοφορίας μέρους του



Σελίδα 40 της 784/2021 πολιτικής απόφασης του Αρείου Πάγου

επιδικασθέντος κεφαλαίου (ΑΠ 303/2016, ΑΠ 138/2016), σύμφωνα με τα αναφερόμενα ανωτέρω, κατά παραδοχή του πέμπτου λόγου αναιρέσεως. Επομένως, πρέπει, κατά το αναιρεθέν αυτό μέρος, να κρατηθεί η υπόθεση από το παρόν δικαστήριο και να υποχρεωθεί η (δεύτερη) εναγομένη - αναιρεσείουσα να καταβάλει στην ενάγουσα - πρώτη αναιρεσίβλητη το επιδικασθέν ποσό των 15.853.962,30 ευρώ νομιμοτόκως, κατά τα επί μέρους ποσά των 13.313.925,60 ευρώ, 1.049.237,50 ευρώ και 539.818,50 ευρώ, από 11-1-2013 μέχρι την εξόφληση. Η (δεύτερη) εναγομένη - αναιρεσείουσα πρέπει να καταδικαστεί, λόγω της ήττας της, σε μέρος των δικαστικών εξόδων της ενάγουσας - πρώτης αναιρεσίβλητης για τον πρώτο και δεύτερο βαθμό δικαιοδοσίας, συμψηφιζομένων αυτών κατά τα λοιπά, λόγω του δυσερμηνεύτου των διατάξεων που εφαρμόστηκαν (πρβλ. Ολ 6/2013, ΑΠ 1097/2018), κατά τα οριζόμενα ειδικότερα στο διατακτικό (άρθρα 176, 179 και 183 ΚΠολΔ). Εξάλλου, τα δικαστικά έξοδα για την παρούσα δίκη πρέπει, επίσης, να συμψηφιστούν κατά ένα μέρος λόγω του δυσερμηνεύτου των διατάξεων που εφαρμόστηκαν και της εν μέρει νίκης και ήττας εκάστου διαδίκου και να καταδικαστούν οι αναιρεσίβλητοι σε μέρος των δικαστικών εξόδων της αναιρεσείουσας (άρθρα 176, 178, 179 και 183 ΚΠολΔ).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Αναιρεί εν μέρει την 187/2018 απόφαση του Τριμελούς Εφετείου Πειραιώς (όπως διορθώθηκε με την υπ' αριθμ. 580/2018 απόφαση του ίδιου δικαστηρίου) κατά το αναφερόμενο στο σκεπτικό μέρος.

Διακρατεί, κατά το μέρος αυτό, την υπόθεση.

Υποχρεώνει τη (δεύτερη) εναγομένη - αναιρεσείουσα, να καταβάλει στην ενάγουσα - πρώτη αναιρεσίβλητη το

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
ο Εισαγγελέας

(επιδικασθέν) ποσό των 15.853.962,30 ευρώ, με το νόμιμο τόκο, όσον αφορά τα επί μέρους ποσά των 13.313.925,60 ευρώ, 1.049.237,50 ευρώ και 539.818,50 ευρώ, από 11-1-2013 μέχρι την εξόφληση.

Καταδικάζει τη (δεύτερη) εναγομένη – αναιρεσείουσα σε μέρος των δικαστικών της ενάγουσας – πρώτης αναιρεσίβλητης, και για τους δύο βαθμούς δικαιοδοσίας, που ορίζει στο ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

Διατάσσει την επιστροφή του κατατεθέντος παραβόλου στην αναιρεσείουσα. Και

Καταδικάζει τους αναιρεσίβλητους σε μέρος των δικαστικών εξόδων της αναιρεσείουσας, την οποία ορίζει στο ποσό των χιλίων οκτακοσίων (1.800) ευρώ.

ΚΡΙΘΗΚΕ, αποφασίσθηκε στην Αθήνα, στις 15 Ιουνίου 2021.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του, στην Αθήνα, στις 24 Ιουνίου 2021.

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

Και τούτου αποχωρήσας
από την υπηρεσία ο αρχαιότερος
της Συνθέσεως Αρεοπαγίτης

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Πιστό Αντίγραφο
Θεωρήθηκε για τη νόμιμη
σήμανση
Αθήνα 29-7-2021
Γραμματέας



Γεώργιος Παπαγεωργίου
Προσωπικός Γραμματέας

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

