

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ**

ΜΑΡΙΑ ΙΕΡΕΜΙΑ

(MN 08061)

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2011

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα διπλωματική διατριβή εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Μιχάλης Παζαρζής (Επιβλέπων)
- Γεώργιος Σαμιώτης
- Βασίλειος – Στυλιανός Τσελέντης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κύριο Μιχάλη Παζαρζή, ο οποίος υπήρξε η αφορμή και η έμπνευση για την εκπόνηση αυτής εδώ της εργασίας. Το πλούσιο συγγραφικό του έργο, η υποστήριξη και καθοδήγησή του στα θέματα της διαιτησίας και της διαμεσολάβησης αποτέλεσαν τον κινητήριο μοχλό να ασχοληθώ και εγώ με τα εν λόγω ζητήματα αυτά και να ενημερωθώ για τις εξελίξεις που υπάρχουν σε αυτά σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Με εκτίμηση,
Μαρία Ιερεμία

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Διαιτησία και η Διαμεσολάβηση αποτελούν τους βασικότερους θεσμούς της εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών. Βασικό πεδίο ανάπτυξης αυτών των θεσμών είναι η ναυτιλία. Πρόκειται θα λέγαμε για δύο θεσμούς που έχουν ταχθεί στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι συντονισμένοι με τους ρυθμούς, τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα του εμπορικού κλάδου τον οποίο υπηρετούν. Στην παρούσα εργασία επιχειρείται η ανάπτυξη της έννοιας των δύο θεσμών, η αναφορά στα είδη τους, στις διαδικασίες υλοποίησής τους, στα πλεονεκτήματά τους, στα μειονεκτήματά τους, στους φορείς υλοποίησής τους διεθνώς και στην Ελλάδα. Ίσως δεν είναι υπερβολή να λεχθεί ότι η ναυτική διαιτησία με τη συχνότητα και την εξάπλωσή της έχει λάβει εθιμική διάσταση στο χώρο της ναυτιλίας. Παρά την παραδοσιακή υπεροχή του Λονδίνου, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση διαιτητικής ύλης γίνεται ολοένα και πιο έντονος ανάμεσα στα κέντρα ναυτικής διαιτησίας ανά τον κόσμο. Η ελκυστικότητα των περιφερειακών οργανισμών ίσως επιφυλάσσει ανακατατάξεις για το μέλλον, με αυτονόητα οικονομικά οφέλη για όσους καταλάβουν καίριες θέσεις στο διαμοιρασμό του προσοδοφόρου αυτού αντικειμένου. Η πρόκληση είναι ιδιαίτερα επίκαιρη και άμεσα σχετιζόμενη με τη δεσπύζουσα θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Διαιτησία, Διαμεσολάβηση, Φορείς Υλοποίησης, Ναυτιλιακή Δραστηριότητα

ABSTRACT

Arbitration and Mediation are the most fundamental ways of Alternative Dispute Resolution (ADR). The most common field of their development is the shipping industry. Particularly we could say that arbitration and mediation have been seen to the service of the interests of the shipping activity and as a result they are strictly connected with the rhythms, the scopes and the special characteristics of the commercial sector they serve. In the present dissertation, it is attempted to present the definitions of these two ADR systems, their types, the procedures of their enforcement, the advantages and disadvantages, the institutions of their enforcement in an international and local level. Maybe it is not exaggerate to mention that maritime arbitration is so spread and often that has obtained a custom dimension in the maritime sector. Even though London supersedes in this field the competition in order to attract object for ADR is even more often within the maritime centers of arbitration and mediation. The attraction of regional organizations may involve changes in the future, with direct financial benefits to all those who may get fundamental positions to the distribution of this prosperous object. The challenge is particularly actual and directly related to the position of the greek maritime in the Greek market.

KEYWORDS: Arbitration, Mediation Institutions of Enforcement, Maritime Activity

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ 11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	σελ 12
1.1.ΟΡΙΣΜΟΣ	σελ 12
1.2 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)	σελ 12
1.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	σελ 12
1.2.2 ΕΙΔΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	σελ 15
Α. Ναυτική Διαιτησία	σελ 15
Β. Διεθνής διαιτησία	σελ 16
Εσωτερική: ημεδαπή και αλλοδαπή	σελ 17
Γ. Υπερεθνική	σελ 17
Δ. Διεθνής.....	σελ 17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ	σελ 20
2.1. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ	σελ 20
2.2. ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ.....	σελ 23
2.3 Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ (SALVAGE ARBITRATION).....	σελ 26
2.4.ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	σελ 26
2.5 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	σελ 28
2.5.1 Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ (OECD Shipbuilding Agreement).....	σελ 29
2.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	σελ 29
2.7 ΚΥΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	σελ 30
2.8 ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	σελ 30
2.9 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	σελ 30

2.10 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ.....	σελ 31
2.11 ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	σελ 31
2.12 ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ.....	σελ 31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΠΙΔΑΙΤΗΣΙΑ	σελ 32
--------------------------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	σελ 34
-----------------	--------

4.1 Εισαγωγή.....	σελ 34
-------------------	--------

4. 2.ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	σελ 34
------------------------------------	--------

4.2.1 Επιλογή Διαιτητών.....	σελ 34
------------------------------	--------

4.2.2 Μειωμένο οικονομικό κόστος.....	σελ 35
---------------------------------------	--------

4.2.3 Ταχύτητα διεξαγωγής.....	σελ 36
--------------------------------	--------

4.2.3.1 Διαδικαστική ευελιξία.....	σελ 37
------------------------------------	--------

4.2.4 Έλλειψη δημοσιότητας.....	σελ 37
---------------------------------	--------

4.2.5 Ευχερέστερη εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων.....	σελ 38
---	--------

4.2.6 Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο.....	σελ 38
---	--------

4.2.7 Ουδετερότητα της διαιτησίας	σελ 39
---	--------

4.2.7.1 Ύπαρξη ενότητας στη διαιτησία.....	σελ 39
--	--------

4.2.7.2 Φιλική ατμόσφαιρα.....	σελ 39
--------------------------------	--------

4.2.7.3 Νοοτροπία Διαιτητών.....	σελ 39
----------------------------------	--------

4.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

4.3.1 Γενικές επιφυλάξεις.....	σελ 40
--------------------------------	--------

4.3. 2Χρονοβόρες διαδικασίες και υψηλό οικονομικό κόστος.....	σελ 40
---	--------

4.3.3 Έλλειψη δημοσιότητας ή έλλειψη διακαιικής βεβαιότητας.....	σελ 40
--	--------

4.3.4 Η ανεπάρκεια των εξουσιών των διαιτητών.....	σελ 41
--	--------

4.3.5 Διακινδύνευση των συμφερόντων των καταναλωτών.....	σελ 42
--	--------

4.3.6. Τελικές παρατηρήσεις.....	σελ 42
----------------------------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

5.1 Διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας.....	σελ 43
---	--------

5.2 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ.....	σελ 44
5.2.1 ΛΟΝΔΙΝΟ.....	σελ 45
5.2.1.1 Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association,LMAA).....	σελ 45
5.2.1.2 Κανόνες Διαιτησίας LMAA, (LMAA TERMS [1997]).....	σελ 46
5.2.1.3 Διαδικασία Μικροδιαφορών της LMAA (LMAA Small Claims Procedure 1998)	σελ 47
5.2.1.4 Διαιτησία του Lloyds	σελ 48
5.3 ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.....	σελ 49
5.4 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΣΧΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	σελ 52
I. ΕΥΡΩΠΗ	σελ 52
II.ΑΣΙΑ	σελ 53
III.ΑΜΕΡΙΚΗ.....	σελ 53
IV. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ.....	σελ 53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	σελ 54
I. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	σελ 54
II. ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ	σελ 55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ (MEDIATION).....	σελ 57
7.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	σελ 57
7.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ.....	σελ 60
7.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ.....	σελ 61
7.4 Εφαρμογές της Διαμεσολάβησης.....	σελ 62
7.5 Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διαφορών στην Ελλάδα –Διαμεσολάβηση στην Ελλάδα	σελ 65
7.6 Η έννοια της Μεσολάβησης στο εργατικό δίκαιο.....	σελ 65
7.7 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ.....	σελ 67
7.7.1 : ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ (www.hellenic-mediation.gr).....	σελ 70
7.7.2 CHARTERED INSTITUTE OF ARBITRATORS	

(www.ciarb.org).....	σελ 71
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ- ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ 72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ 75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	σελ 77

ΓΑΛΛΙΚΟ ΓΕΡΑΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η αναφορά περιγραφική και ανάλυση των εννοιών της Διαιτησίας και της Διαμεσολάβησης ως μορφές εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών στη Ναυτιλία (Alternative Dispute Resolution). Η παρούσα εργασία αποτελείται από επτά κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο θεσμό της Διαιτησίας και στα είδη του. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρατίθενται πρακτικές εφαρμογές της διαιτησίας στη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην έννοια της επιδιαιτησίας. Στη συνέχεια αναφέρονται διεξοδικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της διαιτησίας και οι φορείς υλοποίησης της διεθνώς και στην Ελλάδα. Μέσα από αυτή τη διαδρομή η εργασία ολοκληρώνεται με την ανάλυση του θεσμού της διαμεσολάβησης στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, όπου παρατίθεται επίσης η έννοια, η εξέλιξη, οι εφαρμογές και οι φορείς υλοποίησης της διαμεσολάβησης. Τέλος, παρατίθενται συμπεράσματα και προτάσεις για την εξέλιξη των δύο θεσμών στο μέλλον.

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Με την έννοια εξωδικαστική επίλυση διαφορών αναφερόμαστε σε έναν εναλλακτικό τρόπο επίλυσης διαφορών. Πρόκειται για μία παράλληλη προς την κρατική δικαιοσύνη δικαιοδοτική τάξη. Είναι στην πραγματικότητα μία μορφή «νομικής αυτορρύθμισης» που σκοπό έχει να επιταχύνει την απονομή της δικαιοσύνης δίνοντας στα εμπλεκόμενα μέρη την πρωτοβουλία στην ίδια διαδικασία της απονομής. Η έννομη τάξη αναγνωρίζει δύο διαδικασίες - θεσμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών τη διαμεσολάβηση και τη διαιτησία, δύο έννοιες που θα αναλυθούν κατωτέρω στην παρούσα εργασία.¹

1.2 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)

1.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η έννοια διαιτησία είναι τόσο ευρεία, ώστε η προσπάθεια γενικού ορισμού της να είναι δυσχερής. Πριν απ'όλα πρέπει να διευκρινιστεί το πεδίο, στο πλαίσιο του οποίου θα εξεταστεί η διαιτησία. Στην παρούσα εργασία γίνεται λόγος για τη νομική διαιτησία, τη διαιτησία στο πλαίσιο του δικαίου. Τίθενται έτσι εκτός ενδιαφέροντος η γαλλικής προέλευσης πολιτική διαιτησία (arbitrage politique), η χρηματιστηριακή διαιτησία ή αρμπιτράζ (arbitrage boursier), και η αθλητική διαιτησία, (arbitrage sportif)². Δεν θα γίνει επίσης διαπραγμάτευση της διαιτησίας των εργατικών διαφορών³ αλλά και της διαιτησίας της δημόσιας οικονομίας⁴, παρ'ότι ορισμένες πτυχές τους άπτονται του δικαϊκού φαινομένου. Έχοντας δια της αφαιρετικής μεθόδου καθορίσει το πεδίο αναφοράς – τη νομική διαιτησία-, δύο περαιτέρω επιφυλάξεις είναι αναγκαίες : πρώτον, η εξαίρεση της διαιτησίας μεταξύ κρατών , δηλαδή αυτής του δημόσιου διεθνούς δικαίου, στην οποία πρέπει να ενταχθεί και η περίπτωση των μικτών

¹ Law net, Μελέτη http://www.lawnet.gr/case_study.

² Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.25, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

³ Πρόκειται για την ακρίβεια για μέθοδο επίλυσεως συλλογικών εργατικών διαφορών, η οποία δεν θεωρείται νομική διαιτησία. Στο ελληνικό δίκαιο, η διαιτητική επίλυση εργατικών διαφορών απαγορεύεται ρητά, άρθρο 867 ΚπολΔ, νομολογία ΕφΑθ 757/1982 ΕναυτΔ 10(1982), 439 (ναυτεργατική διαφορά)

⁴ Πρόκειται ουσιαστικά για μέθοδο διευθετήσεως από τη φορολογική αρχή αμφισβητούμενων βεβαιώσεων φόρων. Αμυδρή είναι η σχέση με τη νομική διαιτησία καθώς η φορολογική αρχή είναι ταυτόχρονα και «διαιτητής» (Jarrosson , σημ. 2)

διαιτητικών δικαστηρίων, και δεύτερον ο αποκλεισμός της υποχρεωτικής ή αναγκαστικής διαιτησίας και η επικέντρωση μόνο στην εκούσια⁵.

Δύο είναι τα θεμελιωδέστερα χαρακτηριστικά της διαιτησίας: α. Η αυτονομία την οποία απολαμβάνουν τα μέρη σε όλο το φάσμα της – από την επιλογή της ως μεθόδου επίλυσης των διαφορών τους, μέχρι τον καθορισμό των λεπτομερειών της διαιτητικής διαδικασίας, και β. η δεσμευτικότητα που απορρέει από την εκδιδόμενη απόφαση. Τα δύο αυτά στοιχεία είναι και τα κλειδιά για τη διάκριση της διαιτησίας από παραπλήσιες μεθόδους επίλυσης διαφορών. Η ελευθερία των μερών στην επιλογή και τη διαμόρφωση της διαιτησίας, αποτελεί ασφαλές κριτήριο που τη διακρίνει από την προσφυγή στα κρατικά δικαστήρια⁶. Η δεσμευτικότητα της διαιτητικής απόφασης σαφώς διαφοροποιεί⁷, τη διαιτησία από μεθόδους όπως η διαμεσολάβηση, η συνδιαλλαγή, η mini-trial («μικροδίκη»), κ.α. που συγκροτούν μορφές της Εναλλακτικής Επίλυση Διαφορών (Alternative Dispute Resolution- ADR).

Η διαιτησία, διακριτή μέθοδος επίλυσης διαφορών, αποτελεί ταυτόχρονα και ιδιαίτερο θεσμό, καθώς ο τρόπος διαρθρώσεως και λειτουργίας της, σε συνδυασμό με την ιστορική της καθιέρωση για την οποία θα γίνει αναφορά παρακάτω, της προσδίδει μίαν αδιαμφισβήτητη ιδιαιτερότητα και αυτονομία. Πυρήνας του θεσμού είναι η αυτονομία των μερών και ο ιδιωτικός χαρακτήρας που αυτή του προσδίδει. Η προσφυγή στη διαιτησία εξαρτάται ουσιαστικά από τη συμφωνία των μερών. Από την κοινή βούλησή τους εξαρτώνται ο αριθμός των διαιτητών, οι εξουσίες τους, το εφαρμοστέο δίκαιο, ο τόπος και η γλώσσα της διαιτησίας κλπ. Στην πράξη βέβαια η αυτονομία ποτέ δεν είναι απόλυτη, καθώς ασκείται εντός των ορίων του νόμου, τόσο ως προς τη δεκτικότητα υπαγωγής ορισμένων διαφορών στη διαιτησία (arbitrability), όσο και σχετικά με τις ρυθμίσεις των κανόνων δημοσίας τάξεως. Είναι πάντως ενδεικτικό ότι όταν η *lex arbitri* και η βούληση των μερών είναι επιτρεπτικές, η διαιτησία μπορεί να διεξαχθεί ως *amiable composition* και η διαφορά να επιλυθεί *ex aequo et bono* («κατά ίσον και δίκαιον»)⁸.

⁵ Καλαβρός Κ.Φ. Δίκαιο Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική διαιτησία, σελ. 27/28 τεύχος Α: Εισαγωγή, Σάκκουλας, Αθήνα- Κομοτηνή, 1993

⁶ Καλαβρός Κ.Φ. Δίκαιο Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική διαιτησία, σελ. 74-79 τεύχος Α: Εισαγωγή, Σάκκουλας, Αθήνα- Κομοτηνή, 1993

⁷ Redfern/Hunter, M.Law and Practice of International Commercial Arbitration, σελ 7 Sweet & Maxwell, London 1991

⁸ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.30-32, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

Πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια ώστε η παραπεμπόμενη διαφορά να είναι επαρκώς ορισμένη και να εμπλέκει νομικό ζήτημα. Οι οριζόμενοι διαιτητές πρέπει να είναι τρίτα πρόσωπα, ανεξάρτητα και αμερόληπτα. Την εξουσία κρίσεως με την οποία περιβάλλονται έλκουν από την κοινή βούληση των μερών και όχι από το κράτος. Προς τα μέρη οφείλουν να επιφυλάσσουν ίση μεταχείριση, στο πλαίσιο μίας δίκαιης δίκης. Κατά τα λοιπά και στο βαθμό που δε δεσμεύονται από την άμεση ή έμμεση βούληση των μερών και τους κανόνες δημοσίας τάξεως του κατά περίπτωση διέποντος δικαίου, έχουν ουσιαστική ελευθερία κινήσεων στην οργάνωση της διαδικασίας και την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου. Η απόφαση που εκδίδουν επιλύει κατά τρόπο οριστικό τη διαφορά, είναι δεσμευτική για τα μέρη και μπορεί να εκτελεστεί, με βάση τα ισχύοντα σε κάθε έννομη τάξη.

Αξιοποιώντας τα κυριότερα χαρακτηριστικά της που ήδη παρατέθηκαν, η διαιτησία μπορεί να οριστεί ως ένας θεσμός θεμελιωμένος στην αρχή της αυτονομίας της βουλήσεως, στο πλαίσιο του οποίου δύο ή περισσότερα μέρη αναθέτουν, σύμφωνα με το νόμο, την επίλυση ορισμένης νομικής διαφοράς σε τρίτα πρόσωπα, ανεξάρτητα και αμερόληπτα, τα οποία διαθέτουν εξουσία κρίσεως που έλκουν από τη συμφωνία των μερών και όχι από το κράτος, και τέμνουν τη διαφορά με βάση αυτήν τη συμφωνία, ύστερα από μια δίκαιη δίκη, εκδίδοντας οριστική απόφαση, δεσμευτική για τα μέρη και δυνάμενη να εκτελεστεί⁹.

⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.37, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

1.2.2 ΕΙΔΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

A. Ναυτική Διαιτησία

Η ναυτική διαιτησία αποτελεί έννοια είδους της εμπορικής διαιτησίας. Το πεδίο αναφοράς της περιορίζεται στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας¹⁰. Η ναυτική διαιτησία καλείται να αντιμετωπίσει διαφορές που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα αλλά και με τους λιμένες ακόμα και τις τράπεζες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ακόλουθο σχήμα:

Επιχειρηματίας συνάπτει σύμβαση δανείου με τράπεζα για τη ναυπήγηση πλοίου.

Παράλληλα γίνεται σύσταση υποθήκης, υπογράφεται σύμβαση ναυπηγήσεως του πλοίου και συμφωνείται η εκκαύλωσή του σε τρίτο για 12 μήνες με εκχώρηση των δικαιωμάτων από το ναυλοσύμφωνο στην τράπεζα ως πρόσθετη εγγύηση¹¹. Σε μια τέτοια περίπτωση είναι πιθανό να ανακύψουν προβλήματα από τις υπογραφείσες συμβάσεις πριν ακόμα αναληφθεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στη θάλασσα.

Μία διαιτησία ορίζεται ως ναυτική αν με οποιοδήποτε τρόπο εμπλέκεται σε αυτή κάποιο πλοίο¹². Οι συνηθέστερες περιπτώσεις ναυτικών διαιτησιών αφορούν σε διαφορές από συμβάσεις ναυλώσεων, διευθετήσεις των απαιτήσεων από επιθαλάσσια αρωγή, και διενέξεις που αναφύονται από συμβάσεις ναυπηγήσεως και αγοραπωλησίας πλοίων¹³.

Η παράθεση των διαφορών που μπορούν να υπαχθούν σε ναυτική διαιτησία δεν μπορεί να είναι αποκλειστική παρα μόνο ενδεικτική. Η σχετική περιπτωσιολογία εμφανίζεται τόσο σε κανονισμούς Οργανισμών Ναυτικής Διαιτησίας που καθορίζουν σε θεσμικό επίπεδο τη δικαιοδοσία τους¹⁴ ή σε κανόνες επιβοηθητικούς ad hoc διαιτησιών που προσδιορίζουν την ετοιμότητα της εφαρμογής τους, όσο και σε διατάξεις εθνικών νομοθεσιών που είτε αναφέρονται ευθέως στη ναυτική διαιτησία, είτε ρυθμίζουν την αρμοδιότητα ειδικών τμημάτων ναυτικών διαφορών στα κρατικά τους δικαστήρια,¹⁵.

Έτσι συνοψίζοντας για την έννοια της ναυτικής διαιτησίας, μπορεί να γίνει λόγος για ναυτική διαιτησία, σε περιπτώσεις διαφορών σχετικών με την κτήση του

¹⁰ Εξαιρείται έτσι η μελέτη ζητημάτων που ανακύπτουν σε σχέση με σκάφη αναψυχής αλλά και επιστημονικές δραστηριότητες. Εξαιρούνται επίσης ζητήματα του Δικαίου της Θάλασσας, τα οποία όταν επιλύονται με διαιτησία, εξετάζονται στο πλαίσιο της διαιτησίας δημόσιου διεθνούς δικαίου.

¹¹ Το παράδειγμα στον Phillips, *The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View*, 44 (1978), Arb 24252 (245).

¹² Τσαβδαρίδης Δ.Α., *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία*, σελ.41, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

¹³ Όπως παραπάνω, σελ.37

¹⁴ Όπως παραπάνω, σελ.41

¹⁵ Όπως παραπάνω, σελ.42

πλοίου (είτε από συμβάσεις ναυπηγήσεως, είτε από συμβάσεις πωλήσεως) με το ιδιοκτησιακό καθεστώς του (κυριότητα, νομή ή κατοχή, συμπλοιοκτησία και ναυτική εταιρία) και τη διασφάλιση απαιτήσεων τρίτων (υποθήκες, ναυτικά προνόμια). Είναι επίσης νοητή η υπαγωγή σε ναυτική διαιτησία διαφορών από τεχνικές επεμβάσεις επί του πλοίου, όπως επισκευή, μετασκευή, εξοπλισμός, δεξαμενισμός κλπ, διαφορών από σύγκρουση, ζημία στο πλοίο ή από το πλοίο, βλάβη στο φορτίο ή πρόκληση ζημίας από αυτό, διαφορών σχετικών με πλοήγηση, ρυμούλκηση, κοινή αβασία και επιθαλάσσια αρωγή. Η ίδια δυνατότητα υπάρχει και για τις διαφορές από θαλάσσια ασφάλιση, αλλά και για εκείνες που ανακύπτουν από την οικονομική λειτουργία του πλοίου (λ.χ. από ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές κ.λ.π.), την πρακτόρευσή του, την αγορά προμηθειών και τις δαπάνες που γίνονται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τον πλοίαρχο, το ναυλωτή κ.α.

B. Διεθνής διαιτησία

Εσωτερική: ημεδαπή και αλλοδαπή

Ο όρος «διεθνής διαιτησία» είναι σχετικά νεοπαγής. Η πρώτη φορά που χρησιμοποιείται επίσημα σε νομικό κείμενο είναι στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία του 1961. Σε επίπεδο εθνικών νομοθεσιών, ρυθμίζεται εξαιρετικά για πρώτη φορά στη Γαλλία με τη μεταρρύθμιση του δικαίου της διαιτησίας το 1981. Στην Ελλάδα, η διεθνής διαιτησία δεν ρυθμίζεται ειδικά, με την εξαίρεση των διατάξεων των άρθρων 882 παρ. 2 και 7 και 882^A παρ. 1 του ΚπολΔ, οι οποίες αναφέρονται στα ανώτατα όρια των αμοιβών των διαιτητών στις διεθνείς διαιτησίες, εισάγοντας- ευνοϊκή για αυτούς παρέκκλιση από τις ρυθμίσεις για τις ημεδαπές διαιτησίες.

Ο εντοπισμός των ορίων της διεθνούς διαιτησίας γίνεται σε αντιδιαστολή με δύο άλλες μορφές διαιτησίας : την εσωτερική και την υπερεθνική. Εσωτερική είναι κυρίως η διαιτησία όταν όλα τα στοιχεία της συνδέονται με ένα κράτος. Μία διαιτησία της οποίας τα κρίσιμα στοιχεία συνδέονται με ένα κράτος, καταρχήν θεωρείται ημεδαπή ως προς το κράτος αυτό και αλλοδαπή ως προς τα υπόλοιπα κράτη. Δεν αποκλείεται όμως να θεωρείται ημεδαπή σε περισσότερα κράτη οπότε καθορίζεται από την «αθαγένεια» της διαιτησίας σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ο καθορισμός της ιθαγένειας είναι σημαντικός τόσο για την αναγνώριση και εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης κυρίως όσον αφορά την εφαρμογή ή μη της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης αλλά και αναφορικά

με τις διαδικασίες εκτελέσεως ημεδαπών και αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων οι οποίες μπορεί να διαφέρουν μεταξύ τους στα εθνικά δίκαια. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζει ο καθορισμός της ιθαγένειας και σχετικά με τον έλεγχο των διαιτητικών αποφάσεων: αρμόδια είναι τα κρατικά δικαστήρια της χώρας της οποίας την ιθαγένεια φέρει η διαιτησία¹⁶.

Γ. Υπερεθνική

Αντίθετη με την εσωτερική είναι η έννοια της υπερεθνικής διαιτησίας. Η έννοια θεμελιώθηκε από τον Χαράλαμπο Φραγκίστα, σύμφωνα με τον οποίο είναι μια διεθνής διαιτησία που εκφεύγει της επιρροής κάθε εθνικού δικαίου, για να υπβληθεί απευθείας στο διεθνές δίκαιο. Ενώ η σύλληψη της ιδέας είναι ελκυστική αποδεικνύεται ουτοπική, καθώς καλείται να λειτουργήσει στο πλαίσιο κανόνων που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο όσο και σε διεθνές και να απεμπλακεί από την ελεγκτική εξουσία των κρατικών δικαστηρίων. Πέραν των πρακτικών επιφυλάξεων υπάρχουν και πρακτικές επιφυλάξεις όσον αφορά την δυνατότητα υπαγωγής μιας ιδιωτικού δικαίου διαφοράς στο δημόσιο διεθνές δίκαιο και τη δυνατότητα ιδιώτες να θεωρηθούν υποκείμενα του διεθνούς δικαίου. Η υπερεθνική διαιτησία θα μπορούσε να αποτελέσει υπολογίσιμη εναλλακτική λύση μόνο όταν θεσμοθετηθεί με διεθνή σύμβαση και μόνο στα κράτη που θα την κυρώσουν.

Η συνολική ρύθμιση του θέματος επιβάλλεται και από τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, οι οποίες διευκολύνουν την υπερεθνική διαιτησία, όπως στην περίπτωση διεξαγωγής μίας διαιτησίας εξολοκλήρου στο Internet¹⁷.

Δ. Διεθνής Διαιτησία

Διεθνής είναι μία διαιτησία όταν παρουσιάζει συνδέσμους με περισσότερες της μιας χώρες σε οποιοδήποτε στάδιό της, εκφεύγοντας των στενών εθνικών ορίων. Ως διεθνής ορίζεται ακόμα η διαιτησία που ενώ διάγεται σε ένα κράτος, παρουσιάζει ως προς το νομικό σύστημα του κράτους αυτού στοιχεία αλλοδαπότητας¹⁸.

Για τον ορισμό της διεθνούς διαιτησίας αναγκαία είναι η προσφυγή στο σύνολο των κριτηρίων που κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί για τη διεθνοποίηση μίας διαιτησίας.

¹⁶ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.43-48, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

¹⁷ Όπως παραπάνω, σελ.49-61

¹⁸ Όπως παραπάνω, σελ.61

Α. ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ Ή ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Πρωτεύοντα ρόλο παίζει η φύση, ο σκοπός της διαφοράς, η ίδια η ουσία. Η διαφορά πρέπει να αναφέρεται στις διεθνείς συναλλαγές ή το διεθνές εμπόριο, ή η σύμβαση να λειτουργεί ως όργανο του διεθνούς εμπορίου, των διεθνών συναλλαγών ή των διεθνών οικονομικών σχέσεων¹⁹.

Β. ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Επίκεντρο είναι η διαιτητική διαδικασία. Μπορεί να διέπεται από διεθνείς (θεσμικούς ή ad hoc) διαιτητικούς κανόνες, να παρουσιάζει επαρκή σημεία επαφής με αλλοδαπές χώρες, ώστε να αποκρούεται η εφαρμογή του δικαίου της χώρας όπου διεξάγεται, ή να υπάρχει πλειάδα εφαρμοστέων *lex arbitri*²⁰.

Γ. ΝΟΜΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Με βάση αυτό το κριτήριο μια διαιτησία διεθνοποιείται όταν η βασική έννομη σχέση έχει διεθνή χαρακτήρα, καθώς συνδέεται με περισσότερες δικαιοταξίες, ή επιμέρους στοιχεία της διαιτησίας σετίζονται με διαφορετικές έννομες τάξεις. Στην ίδια κατηγορία εντάσσεται και η σύνδεση της συμφωνίας περί διαιτησίας με περισσότερες έννομες τάξεις, ως παράγων που ασκεί επιρροή στο διεθνή χαρακτήρα της διαιτησίας²¹.

Δ. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Σύμφωνα με το κριτήριο αυτό, η διαιτησία είναι διεθνής, όταν διεξάγεται με βάση διεθνή σύμβαση για τη διαιτησία. Το κριτήριο αυτό στην πραγματικότητα δεν είναι ενεργό στις διαιτησίες μεταξύ ιδιωτών παρά μόνο σε διαιτησίες στις οποίες συμμετέχει και κράτος, καθώς μόνο σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν εφαρμογή η Σύμβαση της Ουάσιγκτον και η Διακήρυξη του Αλγερίου (Iran-US Claims Tribunal), που είναι και οι μόνες που μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για τη διεξαγωγή μιας διεθνούς διαιτησίας.

Ε. ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΙΚΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ: Το κριτήριο αυτό στηρίζεται στη διαφορετική ιθαγένεια, διαμονή ή έδρα των μερών της διαιτησίας, ή ακόμα και των διαιτητών. Το κριτήριο αυτό δεν είναι επαρκές από μόνο του για το χαρακτηρισμό μιας διαιτησίας ως διεθνούς παρά μόνο σε συνδυασμό και με άλλες προϋποθέσεις.

ΣΤ. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ: Κριτήριο μπορεί να αποτελέσει αυτοδύναμα η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου επί της ουσίας της διαφοράς.

Τα παραπάνω κριτήρια μπορούν να λειτουργήσουν είτε μονομερώς, είτε συνδυαστικά προκειμένου να προσνεύουν σε μια διαιτησία διεθνή χαρακτήρα. Το θεμελιωδέστερο είναι το πρώτο, ενώ ορισμένα από αυτά διαπλέκονται μεταξύ τους. Παραμένει βέβαια το πρόβλημα του τελικού νομικού χαρακτηρισμού: αν δηλαδή μία

¹⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.62-63, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

²⁰ Όπως παραπάνω, σελ.64

²¹ Όπως παραπάνω, σελ.64

διαιτησία θα θεωρηθεί ημεδαπή, αλλοδαπή ή διεθνής. Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός γίνεται πάντοτε με βάση το εθνικό δίκαιο, είτε του *locus arbitri*, είτε του *locus executionis*, όταν θα επιχειρηθεί η εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης. Όταν λοιπόν επιχειρείται εκτέλεση σε περισσότερες χώρες λόγω διασποράς των περιουσιακών στοιχείων του ηττηθέντος μέρους, η ίδια διαιτησία μπορεί να λάβει διάφορους χαρακτηρισμούς ανάλογα με τα κριτήρια κάθε κράτους.²²

Τέλος, οι όροι ημεδαπή, αλλοδαπή, διεθνής δεν είναι αντίθετοι αλλά δρουν σε διαφορετικά επίπεδα. Η ημεδαπή και η αλλοδαπή διαιτησία είναι δύο όψεις της εσωτερικής διαιτησίας. Ανάλογα με το πρίσμα που προσεγγίζεται μία εσωτερική διαιτησία, δηλαδή κάποια διαιτησία που συνδέεται με μία μόνο χώρα, αυτή χαρακτηρίζεται άλλοτε ως ημεδαπή και άλλοτε ως αλλοδαπή. Όταν όμως μία διαιτησία συνδέεται με περισσότερες της μιας χώρας τότε δεν είναι εσωτερική, άρα ούτε ημεδαπή ούτε αλλοδαπή, αλλά διεθνής.

Συμπερασματικά, η σύγχυση που παρατηρείται, ιδιαίτερα μεταξύ αλλοδαπών και διεθνών διαιτησιών, είναι κατ'ουσίαν ψευδής και οφείλεται στην έλλειψη ειδικών ρυθμίσεων, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η αναγκαστική επιλογή μεταξύ ημεδαπής και αλλοδαπής διαιτησίας οφείλεται σε λόγους καθαρά πρακτικούς, χωρίς να υπάρχει επίπτωση στον αληθή χαρακτήρα της διαιτησίας όταν αυτή είναι διεθνής. Παρ'όλα αυτά όμως όταν η νομοθεσία ή η νομολογία δεν επιφυλάσσουν ειδική μεταχείριση στη διεθνή διαιτησία και τις διεθνείς διαιτητικές αποφάσεις, ο διεθνής τους χαρακτήρας θα έχει θεωρητική και μόνο σημασία. Συνεπώς, η ορθή διάκριση είναι ανάμεσα στις αληθώς ημεδαπές και αληθώς αλλοδαπές διαιτησίες που είναι αυστηρά εσωτερικές, χωρίς στοιχεία διεθνοποίησης, και τις διεθνείς διαιτησίες που εμφανίζονται ως ψευδώς ημεδαπές ή ψευδώς αλλοδαπές για λόγους προσαρμογής στις υπάρχουσες κατηγορίες των εθνικών δικαίων.

²² Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.64-67, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ - Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

Η δραστηριότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης σχετίζεται με τη διαιτησία μέσω ποικίλων παραγόντων που τη συνθέτουν όπως: των ναυλοσυμφώνων, των φορτωτικών, της επιθαλάσσιας αρωγής, των συμβάσεων πωλήσεως και ναυπηγήσεως πλοίων, της σύμβασης χρηματοδοτήσεως, της σύμβασης θαλάσσιας ασφαλίσεως και της γενικότερης διενέργειας της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Ειδικότερα :

2.1. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

Σχεδόν το σύνολο των ναυτιλιακών διαφορών μπορεί να επιλυθεί μέσω διαιτησίας, ο κύριος όγκος όμως των ναυτικών διαιτησιών αναφέρεται στις συμβάσεις ναυλώσεως²³. Όταν μια διαιτητική ρήτρα έχει εισαχθεί σε ένα ναυλοσύμφωνο, ένα αποτελεσματικό και ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, βασισμένο σε αρχές που έχουν αναγνωριστεί από εθνικά και νομικά συστήματα, ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή²⁴. Οι διαφορές από ναυλοσύμφωνα διακρίνονται σε αυτές που αναφύονται από χρονοναυλώσεις και αυτές που αναφύονται από ναυλώσεις ανά ταξίδι. Σε μια χρονοναύλωση οι διαφορές που καταλήγουν σε διαιτησία γεννώνται είτε κατά την έναρξη, είτε – συχνότερα – κατά τη διάρκεια της ναυλώσεως. Κατά την έναρξη οι διαφορές μπορεί να αφορούν σε ζητήματα όπως η παράδοση του πλοίου σε συνδυασμό με άλλες εκκρεμείς συμβατικές υποχρεώσεις, η αξιοπλοΐα, οι όροι σχετικά με την ταχύτητα του πλοίου και την κατανάλωση καυσίμου, οι τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν στον εξοπλισμό του πλοίου κ.α.²⁵

Κατά τη διάρκεια της ναυλώσεως, οι διαφορές συνήθως αφορούν τη ρήτρα off-hire (που προσδιορίζει τις περιπτώσεις στις οποίες δεν οφείλεται ναύλος) αλλά και στην πρόκληση ζημιών στο πλοίο και γενικότερα στην εκτίμηση της καταστάσεως στην οποία υποχρεούται ο χρονοναυλωτής να επιστρέψει το πλοίο.

Στις ναυλώσεις κατά ταξίδι οι διαφορές που ανακύπτουν διακρίνονται σε εκείνες που σχετίζονται με το πλοίο και εκείνες που σχετίζονται με το φορτίο.

²³ Force/Mavroncolos, Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration, 65 (1991)

²⁴ Carbone/ Luzzato, Arbitration Clauses, Carriage by Sea and Uniform Law, Dir.mar 76 (1974) σελ. 252-299 και σελ. 261.

²⁵ Bischoff, Maritime Arbitration, International Commercial Arbitration, III, 1989, σ.14-32.

Στην πρώτη περίπτωση περιλαμβάνονται διαφορές σχετικές με το ναύλο, τις σταλίες (lay-time) και τις επισταλίες (demurrage)²⁶.

Στη δεύτερη περίπτωση, διαφορές σχετικές με ζημίες και ελλείμματα φορτίου. Ειδικότερα όταν ανακύπτουν διαφορές από τη μεταφορά πετρελαίου, αυτές αναφέρονται κυρίως στην πρόκληση ελλειμμάτων και ρυπάνσεως. Οι διαιτησίες ελλειμμάτων πετρελαίου αφορούν κυρίως απώλειες κατά τη διάρκεια του πλου (intransit loss), εφαρμογή επιτρεπόμενου ποσοστού απωλειών (ullages) και κατακράτηση φορτίου (Retention on Board [RoB])²⁷

Τα διάφορα ναυλοσύμφωνα διαφέρουν αισθητά μεταξύ τους, κυρίως λόγω των μεταβλητών εθίμων και απαιτήσεων στους ποικίλους εμπορικούς κλάδους και εμπορεύματα, ενώ υφίστανται διαρκείς αναθεωρήσεις. Τα περισσότερα άλλα με διεθνή και άλλα μόνο με τοπική εμβέλεια – απευθύνονται σε συγκεκριμένους τύπους φορτίων, ενώ πολλά είδη φορτίου εξυπηρετούνται από πλειάδα ναυλοσυμφώνων. Στο εμπόριο είναι γνωστά με παραστατικά ακρωνύμια. Η συμφωνία περί διαιτησίας σε ένα ναυλοσύμφωνο συνήθως παρουσιάζεται υπό μορφή όρου που περιέχει διαιτητική ρήτρα χωρίς αυτό να εμποδίζει τα μέρη να συνθέσουν ιδιαίτερες συμφωνίες περί διαιτησίας. Ο κανόνας όμως είναι οι παραπάνω συμφωνίες να εμφανίζονται τυποποιημένες στα έντυπα ναυλοσύμφωνα ταυτιζόμενες με αυτά και παρακολουθώντας τις ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου εμπορικού κλάδου ή ναυλοσυμφώνου. Συνήθως ακολουθούνται οι κανόνες διαιτητικών οργανισμών. Το σύνθημα σε μια διαιτητική ρήτρα ναυλοσυμφώνου είναι να καθορίζει τον τόπο διενέργειας της διαιτησίας και να περιγράφει την έκταση των διαιτητικών εξουσιών²⁸.

Τα ναυλοσύμφωνα διακρίνονται σε εκείνα που δεν περιέχουν ρήτρα δηλωτική του τρόπου με τον οποίο πρόκειται να επιλυθούν οι διαφορές και συμπληρώνεται από τα μέρη (π.χ. τα Balpulp, Baltimore Form C, Bareboat Charter Party, Conoco, Exxon Charter Order, Exxon Inland Water-ways Transportation Agreement), σε εκείνα που περιέχουν μικτές ρήτρες, με δυνατότητα επιλογής διαιτησίας ή των κρατικών δικαστηρίων (πχ στα ναυλοσύμφωνα Shelltime 4, Shellvoy 4 και Shellvoy 5 ενώ καταρχήν προβλέπεται ως τρόπος επίλυσης των διαφορών που αναφύονται η προσφυγή στα αγγλικά κρατικά δικαστήρια, δίνεται στο κάθε μέρος το δικαίωμα

²⁶ Bischoff, Maritime Arbitration, International Commercial Arbitration, III, 1989, σ.14-32.

²⁷ Όπως παραπάνω, σελ.169

²⁸ Όπως παραπάνω, σελ.161-163

μονομερώς να επιλέξει για την επίλυση της διαφοράς, την προσφυγή στη διαιτησία του Λονδίνου²⁹.

Η επιλογή πάντως της διαιτησίας δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια τη στέρηση οποιουδήποτε διαδικού από τη δυνατότητα να ζητήσει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος. Η ρύθμιση αυτή έχει την έννοια ότι η μονομερής δυνατότητα για προσφυγή στη διαιτησία δεν μπορεί να ασκηθεί αν έχει ως συνέπεια την άρνηση των κρατικών δικαστηρίων να συνδράμουν με τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, και τέθηκε με αφορμή τη στάση του αγγλικού δικαίου το οποίο και διέπει τη διαιτησία που λαμβάνει χώρα στο Λονδίνο, όπως προβλέπουν και τα τρία ναυλοσύμφωνα.

Στο Tankervoy 87 (cl. 34) ενώ καταρχήν προβλέπεται διαιτητική επίλυση, δίνεται το δικαίωμα σε κάθε συμβαλλόμενο μονομερώς, να επιλέξει την προσφυγή στα αγγλικά κρατικά δικαστήρια. Για να ασκήσει έγκαιρα το δικαίωμα του αυτό πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως την πρόθεσή του στο άλλο μέρος, πριν από τον ορισμό του μοναδικού διαιτητή που προβλέπει η ρήτρα, ορίζοντας παράλληλα αντίκλητο στην Αγγλία ή την Ουαλία. Ευνοϊκή κατ' αποτέλεσμα για τα κρατικά δικαστήρια είναι και η ρύθμιση του ναυλοσυμφώνου Africanphos 1950(cl.32) κατά την οποία όλες οι διαφορές που αφορούν σε αυτό διευθετούνται με διαιτησία στο Παρίσι και σε περίπτωση διαφωνίας των μερών αρμόδιο για την επίλυσή τους καθίσταται το Tribunal de la Commerce de la Seine των Παρισίων.³⁰

Σύστημα Δικαστικής προτιμήσεως

Είναι εξαιρετικά περιορισμένος ο αριθμός αυτός των ναυλοσυμφώνων που εκφράζουν ρητή δικαστική προτίμηση αποκλειστικά στη δικαιοδοσία των κρατικών δικαστηρίων.³¹

Σύστημα διαιτητική προτιμήσεως

Αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία³².

Αρμοδιότητα για την επιλογή διαιτητών στα ναυλοσύμφωνα

²⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.172-173, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

³⁰ Όπως παραπάνω, σελ.174

³¹ Όπως παραπάνω, σελ.176

³² Όπως παραπάνω, σελ.176

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα, η επιλογή των διατητών γίνεται από τα ίδια τα μέρη και των τρίτων διατητών και επιδιατητών απο τους διατητές³³.

2.2. ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ

Παραδοσιακά όπως ήδη παρατηρήθηκε, οι συμφωνίες περί διατησίας στις συμβάσεις του θαλάσσιου εμπορίου περιέχονται κυρίως στα ναυλοσύμφωνα. Αντίθετα η χρήση της διατησίας δεν είναι τόσο ευρεία στις περιπτώσεις που ανακύπτουν διαφορές από θαλάσσιες φορτωτικές, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι η παρουσία της είναι αμελητέα. Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '70 σε έκθεση της UNCITRAL διαπιστώνεται η ύπαρξη μόνο λίγο φορτωτικών που περιείχαν διατητικές ρήτρες. Παρατηρείται από την παραδεγμένη πρακτική στις θαλάσσιες μεταφορές ότι δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή η πρακτική ευθείας εισαγωγής διατητικών ρητρών στις φορτωτικές. Στη θέση της συνήθως προτιμάται η ενσωμάτωση με τη μέθοδο της παραπομπής στη φορτωτική της διατητικής ρήτρας του ναυλοσυμφώνου υπό το οποίο εκδίδεται. Στην περίπτωση όμως αυτή δημιουργούνται δυσκολίες και ιδιαίτερος προβληματισμός έχει αναπτυχθεί γύρω από το θέμα της ενσωμάτωσης της διατητικής ρήτρας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική. Ακολουθεί σύντομη ανάπτυξη του γενικότερου προβληματισμού που διέπει την ενσωμάτωση της διατητικής ρήτρας ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική καθώς και αναφορά στη ρύθμιση του ελληνικού δικαίου σχετικά με το ζήτημα αυτό και στις ρυθμίσεις των κυριότερων αλλοδαπών δικαίων που συνηθέστερα επιλέγονται από τα μέρη για τη ρύθμιση των σχέσεών τους από τη φορτωτική.

Σημαντικό είναι να γίνει αναφορά στη διάκριση του κατά πόσο το ναυλοσύμφωνο είναι αρμόδιο μόνο για τη ναύλωση του πλοίου όσο και για τη θαλάσσια μεταφορά. Στην περίπτωση αυτή το λειτουργικό αυτό κριτήριο καθορίζει το κατά πόσο δόκιμο είναι η φορτωτική να παραπέμπει στους όρους ενός ναυλοσυμφώνου π.χ. όταν αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναύλωση και όχι τη μεταφορά.

Δεύτερο σημαντικό για την παραπομπή σε ρήτρα διατησίας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική είναι και η συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων μερών. Η φορτωτική ως αξιόγραφο ο κοιμιστής του οποίου είναι και ο κύριος του φορτίου είναι προτιμότερο να μην συνδέονται με τους όρους του ναυλοσυμφώνου καθώς τρίτα πρόσωπα στα οποία περιέρχεται η φορτωτική θα δεσμεύονται από όρους στη διαμόρφωση των οποίων δεν

³³ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διατησία, σελ.176, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

είχαν καμία συμμετοχή και η ελάχιστη διασφάλισή τους υπαγορεύει την πλήρη γνώση του συμβατικού πλαισίου στο οποίο περιέρχονται³⁴.

Τρίτος λόγος για τον οποίο η σύνδεση της φορτωτικής με τη ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου κρίνεται αδόκιμη είναι ο προορισμός της φορτωτικής που είναι η κυκλοφορία της αφού η φορτωτική αποτελεί μέσο για την παροχή τραπεζικής πιστώσεως και την αλληπάλληλη μεταβίβαση της κυριότητας του φορτίου, όντας τίτλος κυριότητας των μεταφερόμενων πραγμάτων.

Συνοπτικά, ενώ διαφαίνεται ότι η παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο για την επίλυση διαφορών που θα προκύψουν από τη φορτωτική απλοποιεί και βελτιώνει την λειτουργία της τελευταίας καθώς περιλαμβάνει λιγότερους όρους, ωστόσο δημιουργεί περισσότερα προβλήματα. Το πλεονέκτημα που προσφέρει μια ρήτρα ενσωματώσεως στη φορτωτική, είναι η συρρίκνωση του περιεχομένου της και η συνεπαγόμενη απλοποίησή της³⁵. Με τον τρόπο αυτό όλο και λιγότεροι όροι θα εμφανίζονται στο σώμα της φορτωτικής, απλοποιώντας και επιταχύνοντας τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη θέση της σε κυκλοφορία.

Το παραπάνω πλεονέκτημα όμως συνοδεύεται από ένα μειονέκτημα, το οποίο μπορεί ανάλογα με τον όρο και τον τρόπο που επιχειρείται να ενσωματωθεί, να πλήξει ισχυρά την ευχερή κυκλοφορία της, καθώς περιπλέκει τη νομική θέση των συμβαλλόμενων μερών. Η νομική περιπλοκή εμφανίζεται κυρίως υπό δύο μορφές: Πρώτον στις περιπτώσεις που η φορτωτική χρησιμοποιείται ως μέσο για την παροχή τραπεζικής πίστωσης προς χρηματοδότηση της εμπορικής δραστηριότητας του συναλασσόμενου. Τα τραπεζικά ιδρύματα θα αρνηθούν τη χορήγηση οποιασδήποτε πιστώσεως, αν προηγουμένως δεν έχουν πλήρη γνώση όλων των όρων στους οποίους υπόκειται η φορτωτική και οι οποίοι μπορούν να διακυβεύσουν την ομαλή αποπληρωμή της χρηματοδότησης. Δεύτερον, όταν τίθεται η ρήτρα «πληρωμή έναντι εγγράφων») “documents against payment / [D/P]). Σε μια τέτοια περίπτωση, είναι βασικό οι όροι της φορτωτικής να εναρμονίζονται πλήρως με τους όρους της κύριας σύμβασης για την πώληση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ώστε να αποδεχτεί το φορτίο ο αγοραστής.

³⁴ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, , Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ.256.

³⁵ Arroyo I. Relation entre Charte Partie et Connaissance : La clause d’incorporation 1980, σελ731-773

Η παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο δυσχεραίνει τη διαπίστωση της παραπάνω εναρμόνισης³⁶.

Ωστόσο η ενσωμάτωση της διαιτητική ρήτρας στη φορτωτική μπορεί να είναι έγκυρη και αποτελεσματική υπό ορισμένες προϋποθέσεις όπως:

- 1) να διέπεται από την αρχή της τυπικότητας, ήτοι να αναγράφεται εξολοκλήρου στο κείμενο της φορτωτικής
- 2) να διέπεται από την αρχή της σαφήνειας, ήτοι η παραπομπή να μην γίνεται σε όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου
- 3) να διέπεται από την αρχή της συνάφειας
- 4) να διέπεται από την αρχή της νομιμότητας- δηλαδή το περιεχόμενο της ρήτρας που επιχειρείται να ενσωματωθεί στη φορτωτική δεν πρέπει να παραβιάζει τις διατάξεις που τη διέπουν που είναι δημοσίας τάξεως και είναι οι Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ ή των κανόνων που διέπουν κάθε φορά τις φορτωτικές καθώς οι κανόνες της Χάγης Βίσμπυ πρόκειται να αντικατασταθούν από τους κανόνες του Ρότερνταμ. Ωστόσο κρίνεται σκόπιμο να γίνει σύντομη αναφορά στο περιεχόμενο των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ.

Βασική αρχή των ως άνω κανόνων είναι η προστασία του κομιστή της φορτωτικής από τις αδικαιολόγητες και υπερβολικές απαλλαγές που ο εκάστοτε θαλάσσιος μεταφορέας επιφύλασσε για τον εαυτό του σχετικά με την ευθύνη του για βλάβη ή απώλεια των μεταφερόμενων πραγμάτων. Η απαλλαγή του μεταφορέα μπορεί να επιτευχθεί είτε με άμεσο, είτε με έμμεσο τρόπο. Άμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, μερικά ή ολικά όταν επιδιώξει την εξαίρεση ορισμένων κινδύνων ή και όλων αλλά και όταν θέσει το αποζημιωτικό όριο κατά μονάδα εμπορεύματος σε απαλλακτικά στην πράξη για αυτόν επίπεδα. Έμμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, όταν περιορίσει ασφυκτικά τα χρονικά περιθώρια του κομιστή της φορτωτικής για την επιδίωξη των τυχόν αξιώσεών του. Το τελευταίο ενδεχόμενο, το οποίο αντιμετωπίζεται από το άρθρο 3 (6) των Κανόνων της Χάγης με τη θέσπιση ετήσιας προθεσμίας για την έγερση αγωγής, συναντάται και στο πλαίσιο μίας διαιτητικής ρήτρας, η οποία συχνά θέτει προθεσμία για την έναρξη της προβλεπόμενης διαιτησίας³⁷.

³⁶ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 261-262

³⁷ Όπως παραπάνω, σελ. 267

2.3 Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ (SALVAGE ARBITRATION)

Ο χώρος της επιθαλάσσιας αρωγής συνιστά μία από τις πλέον ιδιαίτερες και αβέβαιες περιοχές του ενδιαφέροντος του ναυτικού δικαίου. Μόνο όμως η επιτυχής αρωγή εξασφαλίζει ανταμοιβή. Η θεμελιώδης αρχή του δικαίου της επιθαλάσσιας αρωγής, αποκρυσταλλώνεται επιγραμματικά στη φράση “no cure –no pay” («καμία ανταμοιβή χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα»). Τα πιο συχνά ναυτικά ατυχήματα που απαιτούν τη συνδρομή της επιθαλάσσιας αρωγής είναι οι προσαράξεις. Τα μεγαλύτερα όμως προβλήματα δημιουργούνται όταν ο κίνδυνος που διατρέχει το πλοίο συνοδεύεται και από κίνδυνο ρυπάνσεως εξαιτίας του μεταφερόμενου φορτίου, όπως λ.χ. συμβαίνει με το πετρέλαιο³⁸.

Το κυριότερο και σχεδόν αποκλειστικό στην πράξη, αντικείμενο της διαιτητικής δίκης στην επιθαλάσσια αρωγή είναι ο προσδιορισμός της ανταμοιβής του διασώστη.

Πάντως η συμβατική αρωγή αποτελεί πλέον τον κανόνα. Πριν από την παροχή των αρωγών υπηρεσιών υπογράφεται σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής, συνηθέστατα τύπου “no cure-no pay”, η οποία παραδοσιακά προβλέπει για τη διαιτητική επίλυση κάθε διαφοράς. Ο πλέον προτιμώμενος τύπος είναι αυτός της Lloyd’s open Form³⁹.

Τα διαιτητικά δικαστήρια σε αυτήν την περίπτωση είναι πάντα μονομελή. Τα πρόσωπα των διαιτητών επιλέγονται από τους Άγγλους barristers που φέρουν τον τίτλο του Queen’s Counsel (QC). Ο διαιτητής διορίζεται από το Συμβούλιο των Lloyd’s. Προβλέπεται κατ’ έξαιρση δυνατότητα ασκήσεως εφέσεως. Εφαρμοστέο δίκαιο είναι συνήθως το αγγλικό⁴⁰.

2.4. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο αυτών τρόπων κτήσεως πλοίων είναι η συνήθης πραγμάτωσή τους μέσω τυποποιημένων συμβάσεων, οι οποίες επιλέγουν ως μέθοδο για την επίλυση των αναφερόμενων διαφορών τη διαιτησία. Κατά τα λοιπά η σύμβαση πωλήσεως διαφέρει ουσιαστικά από τη σύμβαση ναυπηγήσεως πλοίου⁴¹. Με

³⁸ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 388

³⁹ Όπως παραπάνω, σελ. 393

⁴⁰ Όπως παραπάνω, σελ. 402

⁴¹ Goldrein, Ship and Sale Purchase, 1993, Hill Maritime Law, 1989, σελ. 44-71

την πρώτη συμφωνείται η μεταβίβαση της κυριότητας ενός προσδιορισμένου αντικειμένου. Με τη δεύτερη επιδιώκεται το ίδιο αποτέλεσμα, μέσα όμως από ένα ενδιάμεσο στάδιο, στο οποίο εκδηλώνεται παροχή εργασίας και προμήθεια υλικών, στοιχεία ουσιώδη για την επίτευξη του συμβατικού σκοπού. Στην περίπτωση της πώλησης οι διαφορές προκύπτουν μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας και αφορούν στην ύπαρξη νομικών ή πραγματικών ελαττωμάτων ή την έλλειψη συμφωνημένων ιδιοτήτων. Από την άλλη πλευρά, η σταδιακή εξέλιξη της ναυπηγήσεως δημιουργεί αναμφισβήτητα τις προϋποθέσεις για τη γένεση αλληπάλληλων διαφορών στην πορεία εκτελέσεως της συμβάσεως. Η οικονομική όμως σπουδαιότητα του χρόνου για τους συμβαλλόμενους, επέβαλε στην πράξη την επίλυση των διαφορών, χωρίς ανάσχεση στην εξέλιξη των ναυπηγικών εργασιών. Οι διενέξεις είτε ανακύπτουν κατά την πορεία εκτελέσεως της σύμβασης, είτε μετά την παράδοση του πλοίου, αναφέρονται προεχόντως σε τεχνικής φύσεως ζητήματα, συνοδευόμενα όμως από νομικής φύσεως συνέπειες (όπως λχ ύπαρξη fundamental breach (θεμελιώδους παραβάσεως) ή πρόκληση consequential loss (αποθετικής ζημίας), της οποίας η κάλυψη δεν είναι δεδομένη. Οι συνηθέστερες διενέξεις αφορούν σε χαρακτηριστικά όπως το βύθισμα, το ωφέλιμο βάρος, η κατανάλωση κυσίμου, η ταχύτητα, η ευστάθεια, η απόδοση των μηχανών, η ποιότητα των ναυτιλιακών οργάνων κ.α.⁴². Ακολούθως η ανάγκη ιδιαίτερα εξειδικευμένων διαιτητών είναι αυτονόητη. Νομικές γνώσεις απαιτούνται όταν τα ζητήματα που εξετάζονται είναι αμιγώς νομικά. Συχνά ως διαιτητής ορίζεται από τους συμβαλλόμενους ο Προϊστάμενος Επιθεωρητής (Principal Surveyor) του Νηογνώμονα του Lloyd's (Lloyd's Register of Shipping) για τα τεχνικά ζητήματα. Συνήθως η επίλυση των τεχνικών προβλημάτων δεν καταλήγει σε διαιτησία επειδή ακολουθούνται οι συστάσεις των επιθεωρητών και των ναυπηγών. Μόνο όταν η διάσταση απόψεων δεν αίρεται, προχωρούν οι ενδιαφερόμενοι σε διαιτησία.

Είδη συμβάσεων :

- Νορβηγική Σύμβαση πώλησεως και αγοράς πλοίων (Norwegian Saleform 1993 [NSF 1993])

Είναι διεθνώς ο πλέον προτιμώμενος συμβατικός τύπος επό αγοραπωλησιών πλοίων. Υιοθετήθηκε και από τη BIMCO. Προβλέπει 3 επιλογές διαιτησίας, Λονδίνου, Νέας Υόρκης και του τόπου που τα μέρη προκρίνουν ειδικά προς το σκοπό αυτό.

- Ιαπωνική Σύμβαση πώλησεως και αγοράς πλοίων (Nipponsale 1993)

⁴² Phillips, The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View, 44 (1978) Arb 245-252 (256).

Εκδίδεται από την Επιτροπή Εγγράφων (Documentary Committee) του Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου της Ιαπωνίας (Japan Shipping Exchange [JSE]). Η ρύθμιση είναι βραχύτατα και παραπέμπει σε διαιτησία του JSE η οποία διεξάγεται στο Τόκιο σύμφωνα με τους οικείους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας.

- Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ναυπηγήσεως (AWES Shipbuilding Contract)

Τυποποιημένη Σύμβαση Ναυπηγήσεως που εκδίδεται από την ένωση Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγών (Association of West European Shipbuilders [AWES]). Προβλέπεται ρητή διάκριση μεταξύ τεχνικών και νομικών διαφορών. Για τις πρώτες προβλέπεται άμεση προσφυγή σε διαιτητή πραγματογνώμονα (expert), οπότε γίνεται λόγος για “dispute”.

Η διαδικασία που ακολουθείται είναι 3μελούς διαιτητικής συνθέσεως, ένας από κάθε μέρος και ο τρίτος διορίζεται από τους 2 διαιτητές. Το εφαρμοστέο δίκαιο προσδιορίζεται από τα μέρη.

- Ιαπωνική Σύμβαση Ναυπηγήσεως (SAJ Shipbuilding Contract)
- Νορβηγική Σύμβαση Ναυπηγήσεως (Norwegian Shipbuilding Contract [1981])
- Σύμβαση για τη διάλυση πλοίων (Salescrap 87)

Πρόκειται για κωδικοποιημένο όνομα Τυποποιημένης Σύμβασης για την Πώληση Πλοίων προς Διάλυση (Standard Contract for the Sale of Vessels for Demolition) που εκδόθηκε το 1987 από τη BIMCO και υιοθετήθηκε από την INTEPTANKO, τη FONASBA και το JSE⁴³.

2.5 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Ο κανόνας στις συμβάσεις ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι η επιλογή των κρατικών δικαστηρίων για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν. Η προσφυγή στη διαιτησία είναι σπάνια. Η τάση αυτή βρίσκει πολλαπλή θεμελίωση. Πρώτον οι τράπεζες παραδοσιακά ευνοούν την εγκαθίδρυση δικαιοδοσίας των κρατικών δικαστηρίων της έδρας τους προς τα οποία υπάρχει εύλογη εμπιστοσύνη, επιλογή την οποία καθιστά ευχερέστερα επιδιώξιμη η αυτονόητη οικονομική τους ισχύς. Δεύτερον, η δικαστική επίλυση μπορεί να αποδεχθεί ταχύτερη και οικονομικότερη από τη διαιτητική όταν αντικείμενο της διενέξεως δεν είναι τίποτε άλλο παρά η ετοιμότητα του οφειλέτη προς αποπληρωμή του δανείου. Τρίτον, η προτίμηση των κρατικών

⁴³ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 446-454

δικαστηρίων επιφυλάσσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της αξιοποίησής των συνοπτικών διαδικασιών. Τέταρτον οι τράπεζες είναι πάντοτε διστακτικές στην υιοθέτηση καινοτόμων μεθόδων σε αντικατάσταση δοκιμασμένων, ικανοποιητικών και προβλέψιμων πρακτικών.

2.5.1 Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ (OECD Shipbuilding Agreement)

Ένας έμμεσος τρόπος ουσιαστικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι η εξασφάλιση ευνοϊκότερων όρων για τη ναυπήγηση πλοίων μέσω επιδοτήσεων και ενισχύσεων που ένα κράτος παρέχει προς την εθνική του ναυπηγική βιομηχανία. Η Συμφωνία του ΟΟΣΑ είναι η συμφωνία για το σεβασμό των συνήθων ανταγωνιστικών συνθηκών στην εμπορική ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία η οποία υπογράφηκε το 1994 και προβλέπει μηχανισμό για την επίλυση των διαφορών από τη σύμβαση ο οποίος είναι σχεδόν ταυτόσημος με τη διαιτησία, όμως δεν εμποδίζει και την προσφυγή στα κρατικά δικαστήρια. Κατά τα λοιπά, η προβλεπόμενη διαιτησία πρέπει να καταταγεί στην κατηγορία των μικτών διαιτησιών υπαγόμενη έτσι στο δημόσιο διεθνές δίκαιο καθώς ρυθμίζει τις διαφορές που αναφέρονται μεταξύ κράτους- μέλους της Συμφωνίας και θιγόμενης ναυπηγικής επιχειρήσεως άλλου κράτους μέλους, όσον αφορά υποχρεώσεις τις οποίες το επιδοτούν κράτος έχει αναλάβει με διεθνές συμβατικό κείμενο⁴⁴.

2.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Οι ιδιαίτεροι κίνδυνοι τους οποίους αντιμετωπίζει κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα, έχουν καταστήσει τη θαλάσσια ασφάλιση αυτονόητη πράξη σε όλες τις όψεις της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Η κάλυψη την οποία επιδιώκουν οι ενδιαφερόμενοι επιτυγχάνεται με δύο τρόπους: πρώτον με την κύρια ασφάλιση σε κοινούς ασφαλιστές – ιδίως στο Lloyd's αλλά σε ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες και δεύτερον με την προσχώρηση όσον αφορά τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, τα λεγόμενα Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs), τα οποία αναλαμβάνουν την κάλυψη των μελών τους σε αμοιβαία βάση, για κινδύνους οι οποίοι δεν ασφαλίζονται από τους κοινούς ασφαλιστές – όπως η κάλυψη του ενός τετάρτου της ζημιάς από σύγκρουση, η ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση κ.α. Όλες οι πρωτοβάθμιες καλύψεις, τόσο των ασφαλιστών όσο και των P&I Clubs, κατά κανόνα επασφαλίζονται με τη

⁴⁴ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 455-458.

σύσταση αντασφαλιστικών συμβάσεων (reinsurance treaties) με άλλους ασφαλιστές, ώστε να επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή διασπορά του ασφαλιστικού κινδύνου σε περίπτωση που αυτός πραγματοποιεί.

2.7 ΚΥΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στην κύρια ασφάλιση περιλαμβάνονται διαφορές που μπορούν να ανακύψουν σε τρία επίπεδα, μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, μεταξύ ασφαλιστή και τρίτου και τρίτου μεταξύ ασφαλιστών. Η διαιτησία προτιμάται στις περιπτώσεις διαφορών με τρίτους καθώς σε αυτές τις περιπτώσεις οι διαφορές στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν συμβατικό θεμέλιο π.χ. ναυλοσύμφωνα, συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής, συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων που προβλέπουν ως τρόπο επίλυσης των διαφορών τη διαιτησία.

2.8 ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στην αλληλασφάλιση, οι συνεταιρισμοί αλληλασφαλίσεως, οι οποίοι προάγουν την αμοιβαία ασφάλιση των πλοιοκτητών μελών τους καλύπτονται αφενός τα έξοδα νομικής κάλυψης που προκύπτουν από τη διεξαγωγή μίας διαιτησίας αφετέρου η διαιτητική διαδικασία εμπλέκεται στη διευθέτηση διαφορών που αναφέρονται μεταξύ του Club και μελών του όπου το Club εμπλέκεται άμεσα ως διάδικος σε διαιτητική διαδικασία.

2.9 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Σε αντίθεση προς τις συμβάσεις ασφάλισης, οι συμβάσεις αντασφάλισης (reinsurance treaties) στην πλειονότητά τους περιέχουν ρήτρα παραπομπής των αναφερόμενων από αυτές διαφορών στη διαιτησία. Οι συμβαλλόμενοι εκφράζουν συνήθως την προτίμησή τους στην ad hoc διαιτησία. Τα τελευταία χρόνια πάντως στις ΗΠΑ, καταβάλλεται σοβαρή προσπάθεια προσελκύσεως διαιτησιών αντασφαλίσεως στη θεσμική διαιτησία, κυρίως της American Arbitration Association. Όσον αφορά την ουσία των διαφορών, αυτές περιστρέφονται γύρω από ζητήματα όπως η οφειλόμενη στο ασφαλιστικό δίκαιο ύψιστη καλή πίστη (uberrima fides), η αμφισβήτηση της κάλυψης ή μη από τη σύμβαση αντασφαλίσεως ποσών που κατέβαλε ο αντασφαλισμένος (extra-contractual payments)

και η έγκαιρη και συνεχής ενημέρωση του αντασφαλιστή για τη γένεση και εξέλιξη των καλυπτόμενων απαιτήσεων⁴⁵.

2.10 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

Οι συμβάσεις ρυμουλκήσεως αν και αποτελούν ικανή μερίδα της ναυτιλιακής συμβατικής δραστηριότητας, εντούτοις δεν διακρίνονται από συντονισμένη διαιτητική πρακτική, όπως συμβαίνει στις συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Διακρίνοντας τις συμβάσεις ρυμουλκήσεως σε συμβάσεις ρυμουλκήσεως ανοιχτής θαλάσσης και συμβάσεις ρυμουλκήσεως σε λιμένες, οι περιπτώσεις διαιτητικής ρύθμισης είναι πυκνότερες στη δεύτερη κατηγορία.

2.10 ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η πλειονότητα των διαφορών από συγκρούσεις πλοίων επιλύεται με προσφυγή στα δικαστήρια, παρά στη διαιτησία. Ο κύριος όγκος αυτών που κατευθύνονται προς τη διαιτησία, πηγάζει από συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται και πλοία κρατικών ναυτιλιακών οργανισμών, οι οποίοι δεν επιθυμούν την υπαγωγή τους σε δικαστήρια αλλοδαπής δικαιοδοσίας και τη δημοσιότητα της υπόθεσης. Η διαιτησία γίνεται συνήθως στο Λονδίνο και ο διαιτητής είναι Barrister ειδικευμένος στο ναυτικό δίκαιο.

2.11 ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

Ο διακανονισμός αβάρια αποτελεί ανεξάρτητη μέθοδο εξώδικης διακρίβωσης πραγματικών περιστατικών, η οποία ουσιαστικά εξομοιώνεται προς τη διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Κατά συνέπεια η ανάθεση της υπόθεσης σε διαιτησία δεν είναι αυτονόητη, εκτός αν υπάρχει νομική διαφορά οπότε χρήζει υπαγωγής σε διαιτησία⁴⁶.

⁴⁵ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 458-468.

⁴⁶ Όπως παραπάνω, σελ. 470-471.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΕΠΙΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Η έννοια της επιδαιτησίας σχετίζεται με τη μεθοδολογία διαμόρφωσης των αριθμητικών συνθέσεων του διαιτητικού δικαστηρίου. Δεν είναι πολλά τα ναυλοσύμφωνα που προβλέπουν την αποκλειστική επιλογή μοναδικού διαιτητή με κοινή συμφωνία των μερών, τάση που οφείλεται τόσο στις αντικειμενικές δυσχέρειες που συναντά η σύμπτωση της βουλήσεως των αντιδικούντων μερών σε αμοιβαία αποδεκτό πρόσωπο, όσο και η επιθυμία του μέρους να ελέγξει μερικά τη συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου. Η σχετική ρύθμιση πάντως μπορεί να διασφαλίζεται με την προσφυγή σε τρίτους, οι οποίοι και κάνουν την επιλογή όταν η προσπάθεια των μερών δεν τελεσφορήσει, είτε η λύση του μοναδικού διαιτητή προβλέπεται ρητά, είτε επιβάλλεται εμμέσως.

Συνηθέστερη είναι η παροχή ευχέρειας σε προκαταρκτικό στάδιο για τον ορισμό μοναδικού διαιτητή συνοδευόμενη από κάποια εναλλακτική μέθοδο που εγγυάται τον ασφαλή σχηματισμό διαιτητικής συνθέσεως. Η μέθοδος που σχεδόν αποκλειστικά χρησιμοποιείται όταν αποτύχει η προσπάθεια για τον ορισμό μοναδικού διαιτητή είναι αυτή της *πλασματικής τριμελούς συνθέσεως*.

Πρόκειται για τον αρχικό διορισμό δύο διαιτητών, οι οποίοι όταν αδυνατούν να εκδώσουν κοινή απόφαση, αντικαθίστανται από επιδαιτητή απο αποφασίζει μόνος.

Η εκδίκαση όμως μιας διαφοράς από μοναδικό διαιτητή δεν οφείλεται απαραίτητα σε εκδήλωση αρχικής επιλογής. Μπορεί να είναι επιγενόμενη, έχοντας επιβληθεί κατ' αποτέλεσμα λόγω της αδυναμίας του αντιδίκου να προβεί στις αναγκαίες απο μέρους του πράξεις για τη διαμόρφωση του διαιτητικού δικαστηρίου σύμφωνα με τους όρους της διαιτητικής ρήτηρας. Το φαινόμενο παρατηρείται συνήθως σε διαιτητικές ρήτηρες που προβλέπουν τον ορισμό δύο διαιτητών και επιδαιτητή. Όταν κάποιο μέρος δεν προχωρήσει στην επιλογή του δικού του διαιτητή μέσα στην προθεσμία που τίθεται, ο ήδη ορισμένος από το άλλο μέρος διαιτητής προχωρεί στην εκδίκαση της διαφοράς ως μοναδικός διαιτητής.

Κατά κανόνα οι διαιτητικές ρήτηρες των ναυλοσυμφώνων προβλέπουν τριμελείς συνθέσεις. Είτε πρόκειται για αρχική συγκρότηση τριμελούς δικαστηρίου (γνήσια τριμελής σύνθεση) οπότε τα δύο πρώτα μέλη επιλέγονται από τους συμβαλλόμενους και το τρίτο από τους δύο διαιτητές οπότε λαμβάνεται απόφαση κατά πλειοψηφία, είτε πρόκειται για αρχική συγκρότηση διμελούς διαιτητικού δικαστηρίου με την επιλογή

ενός επιδιαιτητή από τους δύο διαιτητές, όταν αυτοί δεν μπορούν να λάβουν κοινή απόφαση, οπότε αποφασίζει μόνος ο επιδιαιτητής (πλασματική τριμελής σύνθεση).

Στη δεύτερη περίπτωση αν και τελικά επιλέγονται τρία μέλη, τα οποία σε τμήμα τουλάχιστον της διαδικασίας συμπαρίστανται, κατ' ακριβολογία το διαιτητικό δικαστήριο δεν είναι πράγματι τριμελές. Είτε θα λειτουργήσει ως διμελές, αν οι δύο διαιτητές που επιλέχθηκαν αρχικά εκδώσουν κοινή απόφαση, είτε θα λειτουργήσει ως μονομελές αν κληθεί να αποφασίσει επιδιαιτητής σε περίπτωση διαφωνίας των δύο διαιτητών. Η επίλυση της διαφοράς με την επιλογή εξαρχής τριών διαιτητών είναι ο κανόνας στις διαιτησίες που διεξάγονται στη Νέα Υόρκη. Η λύση του επιδιαιτητή προτιμάται στις διαιτησίες του Λονδίνου. Οι λόγοι για τη διαφοροποίηση αυτή είναι ιστορικοί. Το αγγλικό δίκαιο διαιτησίας επιφυλάσσει ιδιαίτερη ρύθμιση στο θεσμό του επιδιαιτητή, δημιούργημα άλλωστε της αγγλικής διαιτητικής πρακτικής⁴⁷.

(Σύμφωνα όμως με νέα ρύθμιση, όταν προβλέπεται διμελές διαιτητικό δικαστήριο, χωρίς περαιτέρω ρύθμιση για τρίτο διαιτητή, η εκ του νόμου πρόβλεψη για τον ορισμό επιδιαιτητή στο προϊσχύσαν δίκαιο μεταβλήθηκε σε προτίμηση υπέρ της ιδιότητας του τρίτου διαιτητή ως πρόεδρου της συνθέσεως και όχι ως επιδιαιτητή.)

Στους παραπάνω ιστορικούς λόγους θεμελιώνεται τέλος, μία τρίτη παραλλαγή για τη διαμόρφωση της αριθμητικής συνθέσεως του διαιτητικού δικαστηρίου. Ο τρόπος συγκροτήσεως του - τριμελής σύνθεση ή διμελής σύνθεση και επιλογή επιδιαιτητή – προσδιορίζεται σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα διαζευκτικά και σε ευθεία συνάρτηση με τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας. Όταν ορίζεται το Λονδίνο η σύνθεση θα είναι διμελής με δυνατότητα επιλογής επιδιαιτητή, ενώ όταν προτιμάται η Νέα Υόρκη η σύνθεση θα είναι τριμελής⁴⁸.

Η επισκόπηση των διαιτητικών ρητρών στα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς συναλλαγές τεκμηριώνει την προτίμηση στις τριμελείς συνθέσεις αλλά και τη στενή σχέση που υπάρχει μεταξύ της διακρίσεως «τρίτος διαιτητής- επιδιαιτητής» και της διεξαγωγής της διαιτησίας στη Νέα Υόρκη ή το Λονδίνο. Η αρμοδιότητα επιλογής των διαιτητών επιφυλάσσεται κυρίως στα συμβαλλόμενα μέρη, με παράλληλη διασφάλιση των χρονικών όρων για την προσδοκώμενη ταχύτητα στην εξέλιξη μιας διαιτησίας. Τέλος είναι εμφανής η ροπή των διαιτησιών της Νέας Υόρκης στη θέσπιση ειδικών επαγγελματικών προδιαγραφών για τους προτεινόμενους διαιτητές.

⁴⁷ Arbitration Act 1996 (s. 21)

⁴⁸ Πρόκειται για τα ναυλοσύμφωνα Barecon 89 (cl. 26), Baltimore Form C 1963 (cl.35) και Norgain (cl.45)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

4.1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με τον Rene David “η διαιτησία είναι μία τεχνική που αποβλέπει στο να δοθεί λύση σε μια υπόθεση που ενδιαφέρει τις σχέσεις μεταξύ δύο ή περισσότερων προσώπων, από ένα ή περισσότερα άλλα πρόσωπα – το διαιτητή τους διαιτητές -, τα οποία αντλούν την εξουσία τους από μία διεθνή σύμβαση και αποφασίζουν βάση αυτής, χωρίς να περιβάλλονται με την αποστολή αυτή από το κράτος». Πράγματι θεμέλιο της διαιτητικής διαδικασίας αποτελεί η ελευθερία βούλησης των μερών της διαφοράς να καθορίζουν τη σύνθεση του διαιτητικού οργάνου αλλά και σε σημαντική έκταση τους κανόνες που διέπουν τη διεξαγωγή της διεθνούς εμπορικής διαιτητικής διαδικασίας. Οι εμπλεκόμενοι σε μια εμπορική διαφορά προσφέρουν όλο και περισσότερο στον θεσμό της διεθνούς εμπορικής διαιτησίας διότι αυτός ο θεσμός τους προσφέρει πλεονεκτήματα που δεν έχει η τακτική δικαιοσύνη.⁴⁹

Η εξέταση κυρίως των πλεονεκτημάτων αλλά και των μειονεκτημάτων που η διαιτησία έχει ή πάντως της αποδίδονται, αποτέλεσε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, αντικείμενο αρκετών μελετών, τόσο γενικά, όσο και πιο ειδικά, στο πεδίο της ναυτικής διαιτησίας. Στην ουσία, το σημαντικότερο πλεονέκτημα, είναι η ευχέρεια στην ανάπτυξη της ιδιωτικής αυτονομίας. Απόρροια αυτής σε ικανό βαθμό είναι οι θετικές εκτιμήσεις με τις οποίες συνδέεται η απόφαση των συναλασσομένων για προσφυγή στη ναυτική διαιτησία οι οποίες παρατίθενται αμέσως παρακάτω.

4. 2. Πλεονεκτήματα Διαιτησίας

4.2.1 Επιλογή Διαιτητών

Η δυνατότητα των μερών να ορίζουν εκείνα τους κριτές της διαφοράς τους είναι μία από τις θετικότερες και δραστικότερες επιρροές που ασκεί στους συναλασσόμενους η ευχέρεια προσφυγής στη διαιτησία⁵⁰, με τη δημιουργία αισθήματος εμπιστοσύνης . Η κυριότερη παράμετρος της ελευθερίας στην επιλογή των διαιτητών είναι η δυνατότητα

⁴⁹ Μάριος Μαθιουδάκης, άρθρο « Η Διεθνής Εμπορική Διαιτησία ως Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διεθνών Εμπορικών Διαφορών, Αγορά χωρίς Σύνορα τόμος 10 (1) 2004: σελ.62-81

⁵⁰ Καλαβρός, σελ. 168, Κ.Φ. Δίκαιο της Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική Διαιτησία, τεύχος Α: Εισαγωγή , Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1993

που υπάρχει μέσω αυτής να ορίζονται πρόσωπα εξειδικευμένα, καταλληλότερα εξοπλισμένα να κατανοούν και να αντιμετωπίζουν ειδικά ζητήματα που ανακύπτουν από ναυτιλιακά έθιμα και πρακτικές.⁵¹ Επίσης πολύ σημαντικό είναι και δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η ψυχολογική επίδραση που ασκεί στα μέρη το γεγονός ότι η διαφορά θα κριθεί από ομοίους τους⁵². Τέλος, σημαντική είναι και η δυνατότητα επιλογής διαιτητή που θα έχει διάφορη εθνικότητα από αυτή των μερών.⁵³

4.2.2 Μειωμένο οικονομικό κόστος

Ένας αδιαμφισβήτητος βασικός λόγος προτίμησης της διαιτησίας είναι και η προσδοκία επιλύσεως μίας διαφοράς με οικονομικότερο τρόπο από την προσφυγή στα κρατικά δικαστήρια⁵⁴. Οι εκτιμήσεις όμως περί μειωμένου οικονομικού κόστους δεν έχουν απόλυτη ισχύ και σε καμία περίπτωση δεν θα έπρεπε να θεωρούνται απροσμάχητη κατάκτηση του θεσμού της διαιτησίας. Ορθότερο είναι να λάβει κανείς υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες μέσα στις οποίες αναπτύσσεται και εξελίσσεται η διαιτησία κάθε φορά, δηλαδή τα στοιχεία που τη διαμορφώνουν, όπως είναι το αντικείμενο της διαφοράς, η συμπεριφορά των παραγόντων της διαιτησίας.λ.χ. των διαδίκων, που μπορεί να προκαλέσει καθυστερήσεις, οι αμοιβές των διαιτητών, οι αδικαιολόγητες προσφυγές στα κρατικά δικαστήρια όπου επιτρέπεται από τη *lex arbitri*. Ακόμα, η σύγκριση με τα δικαστικά έξοδα πρέπει να γίνεται ιδιαίτερα για κάθε πολιτεία, καθώς αυτά είναι από υψηλά έως υπέργοκα σε ορισμένες χώρες όπως η Αγγλία και οι ΗΠΑ. Είναι αληθές ότι όσο υψηλότερη είναι η αξία της διαφοράς, τόσο μεγαλύτερη είναι η προτίμηση στη διαιτησία. Η προσέλευση πάντως μικροδιαφορών μπορεί να επιτευχθεί, παρά την απαισιοδοξία που εκφράζεται για την παρούσα συγκυρία, με τη θέσπιση κατάλληλων κανόνων, όπως συμβαίνει ιδίως με τη ναυτική διαιτησία της LMAA (London Maritime Arbitrators Association) και της SMA (Shortened Arbitration Procedure)⁵⁵.

⁵¹ Mavronicolas A.J. Force, *Two Models of Maritime Dispute Resolution : Litigation and Arbitration* , σελ 1472 (1991)

⁵² Zubrod, *Maritime Arbitration in New York* , σελ 39, (1984)

⁵³ Berlingieri, *International Maritime Arbitration*, σελ 199 (1979)

⁵⁴ Καϊσης Α.Γ., *Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών* , σελ.26, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995

⁵⁵ Τσαβδαρίδης Δ.Α., *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία*, σελ. 83, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

4.2.3 Ταχύτητα διεξαγωγής

Αναμφίβολα η ταχύτητα με την οποία συνήθως επιλύονται οι διαφορές είναι ένα από τα ουσιαστικότερα θέληγτρα της διαιτησίας. Και εδώ, βέβαια, προϋπόθεση είναι να μην παρουσιαστεί κάποια εμπλοκή στην πορεία της διαιτησίας:

- πρόβλημα στον ορισμό του διαιτητή,
- καθυστερήσεις από τα μέρη ή τους διαιτητές ,
- προσφυγές στα κρατικά δικαστήρια.

Αντένδειξη για την ταχεία διεξαγωγή της διαιτησίας είναι ακόμη η πιθανή πολυπλοκότητα της υποθέσεως , εκτίμηση που ισχύει όμως –και μάλιστα επιτακτικά– και για τα κρατικά δικαστήρια.

Αρνητική επίδραση μπορεί να έχει και η κατάσταση της αγοράς, όταν δείχνει σημεία υφέσεως .

Παρά την ανάγκη για μια δίκαιη δίκη παράλληλα με την επίτευξη ταχείας εξελίξεως η ναυτική διαιτησία επιχειρεί να τονίσει τη σημασία αυτού του δυνασμού, αναβιβάζοντας τον σε θέση ισότιμη με την επιταγή της δίκαιης δίκης, σε αντίθεση με την υπεροχή της τελευταίας στο κρατικό σύστημα απονομής δικαιοσύνης.

Το ευμετάβλητο των συνθηκών μέσα στις οποίες αναπτύσσεται η ναυτλιακή δραστηριότητα λειτουργεί ενισχυτικά ως προς τρεις ειδικούς λόγους , επικείμενη πτώχευση ενός εκ των μερών , προβλήματα ρευστότητας (cashflow) , κρίση στις σχέσεις των μερών που μπορεί να οδηγήσει σε λύση της συμβάσεως με τις παρεπόμενες οικονομικές συνέπειες . Η ταχύτητα της διαιτησίας επιβοηθείται και από τη γενικευμένη έλλειψη δευτεροβάθμιας κρίσεως , είτε σε διαιτητικό , είτε σε δικαστικό επίπεδο. Οι νεώτερες τάσεις στη διεθνή διαιτησία ευνοούν τη συντόμευση της διαιτητικής διαδικασίας⁵⁶.

4.2.3.1 Διαδικαστική ευελιξία

Η δυνατότητα που έχουν τα μέρη να επεμβαίνουν στη διαμόρφωση της διαιτητικής διαδικασίας μπορεί να της προσδώσει ελαστικότητα και ευελιξία, κάνοντας την ευπροσάρμοστη στις συγκεκριμένες απαιτήσεις της κάθε διαφοράς. Αλλά και οι διαιτητές στις ναυτικές διαιτησίες δεν προσκολώνται στενά στις ορθόδοξες κλασσικές μεθόδους που περιγράφονται στα εγχειρίδια διαιτησίας. Είναι εύλογο λοιπόν οι ιδιότητες αυτές να αποτελούν πόλο έλξεως για κάθε ενδιαφερόμενο.

⁵⁶ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 85-89, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

Εκφάνσεις αυτής της ευχέρειας ως προς το διαδικαστικό μέρος, παρατηρούνται στις επιδόσεις ,τις αποδείξεις ,τον τρόπο διεξαγωγής της διαδικασίας ,τον αριθμό των διαιτητών- αλλά και εν γένει των προσώπων που μετέχουν στη διαδικασία, και τις εξουσίες που τους παρέχονται, τη γλώσσα και τον τόπο της διαιτησίας. Η τελευταία δυνατότητα, οδηγεί στην αποφυγή συγκρούσεων δικαιοδοσίας συναρμοδίων κρατικών δικαστηρίων, καθώς λειτουργεί ως οιονεί ρήτρα δικαιοδοσίας⁵⁷.

4.2.4 Έλλειψη δημοσιότητας

Η μυστικότητα στη διαιτησία αποτελεί άλλο ένα ισχυρό κίνητρο για την υπαγωγή σε αυτήν από τους συναλλασσόμενους.

Οι λόγοι για τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν τη μυστικότητα συνοψίζονται ως εξής:

- τήρηση εμπιστευτικής της επιχειρηματικής σχέσεως, αποφυγή αποκαλύψεως σημαντικών εμπορικών μυστικών, αποτροπή βλάβης στην εμπορική φήμη των μερών- συνήθως με επιθέσεις από ανταγωνιστές τους κατά της επιχειρηματικής τους ικανότητας και καλής πίστεως , αλλά και μέριμνα να μην προκληθεί το ενδιαφέρον της φορολογικής αρχής .Το κίνητρο όμως της ελλείψεως δημοσιότητας αδρανοποιείται όταν κάποιο από τα μέρη επιδιώκει την ακύρωση της διαιτητικής απόφασης .
- Η μυστικότητα εμποδίζεται και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης από το ηττηθέν μέρος οπότε ακολουθεί δικαστική διαμάχη περι την εκτέλεση της διαιτητικής αποφάσεως.

Αντιθέτως η έλλειψη δημοσιότητας έχει και αρνητικές εκφάνσεις, όπως είναι η αποτροπή δημιουργίας σώματος νομολογίας που είναι αναγκαίο για την εφαρμογή συνεπών και ομοειδών λύσεων, οι οποίες συνιστούν απαραίτητα στοιχεία για τη δημιουργία δικαιικής βεβαιότητας. Στο πλαίσιο αυτό, αποτελεί θετική εξαίρεση η τήρηση από την Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators) της Νέας Υόρκης, συστήματος δημοσιεύσεως των αποφάσεων που εκδίδουν οι διαιτητές μέλη της με την (Award Service). Παρέχεται έτσι η δυνατότητα στους δικηγόρους των μερών να προτείνουν εναλλακτικούς δρόμους, ανάλογα με τις λύσει που έχουν δοθεί σε

⁵⁷ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 90-92, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

όμοιες περιπτώσεις- περαιτέρω διαπραγμάτευση, συμβιβασμός, συνέχιση της αντιδικίας⁵⁸.

4.2.5 Ευχερέστερη εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων

Οι διαιτητικές αποφάσεις είναι εξοπλισμένες με εκτελεστότητα, της οποίας η κήρυξη διακρατικά επιτυγχάνεται με βάση τρία δικαιικά πλαίσια: μέσω των σχετικών διατάξεων των εθνικών δικαίων, μέσω διμερών συμβάσεων και μέσω διεθνών συμβάσεων. Η εκτελεστότητα των διαιτητικών αποφάσεων θεωρείται πλεονέκτημα, καθώς μπορεί να κηρυχθεί ευχερέστερα σε σχέση με τις αλλοδαπές δικαστικές αποφάσεις. Η αναγνώριση και εκτέλεση των διεθνών-αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων ρυθμίζεται από διεθνή σύμβαση, ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο με τις αλλοδαπές δικαστικές αποφάσεις των οποίων η κήρυξη εκτελεστότητας ρυθμίζεται μόνο από διατάξεις των εθνικών δικαίων και διμερών ή περιφερειακών διεθνών συμβάσεων. Η ευμενέστερη αυτή μεταχείριση της διαιτησίας σε διεθνές επίπεδο, οφείλεται κυρίως στην εύνοια των κρατών προς το εξωτερικό εμπόριο, του οποίου την εύρυθμη λειτουργία εξυπηρετεί⁵⁹.

4.2.6 Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο

Με την υπαγωγή στη διαιτησία μπορεί να αποφευχθεί η προσφυγή είτε στους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κράτους στο οποίο έχει την έδρα του το διεθνές διαιτητικό δικαστήριο, το οποίο σε αντίθεση με τα κρατικά δικαστήρια δεν έχει *lex fori*-, είτε γενικότερα σε κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, των οποίων αντικείμενο είναι η επίλυση συγκρούσεων ανάμεσα σε εθνικά δίκαια. Πράγματι, οι σύγχρονες τάσεις στο δίκαιο της διεθνούς διαιτησίας, αναγνωρίζουν στους διαιτητές τη δυνατότητα να επιλέγουν το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο απευθείας, χωρίς καμία προσφυγή σε κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Οι διαιτητές μπορούν να προσφύγουν και σε ένα άλλο δίκαιο που και τα μέρη προκρίνουν, θεωρώντας ότι διαθέτει κανόνες καλύτερα προσαρμοσμένους στη φύση των διαφορών τους, όπως η *lex mercatoria*⁶⁰.

⁵⁸ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 92-93, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

⁵⁹ Όπως παραπάνω, σελ. 93-95

⁶⁰ Όπως παραπάνω, σελ. 95-96

4.2.7 Ουδετερότητα της διαιτησίας

Οι συναλλασσόμενοι προτιμούν να υπαχθούν σε ένα διαιτητικό δικαστήριο που θα έχει την έδρα του σε μία Τρίτη χώρα, παρά στα κρατικά δικαστήρια του αντισυμβαλλόμενου μέρους. Η εκτίμηση, αυτή βασίζεται κυρίως στο φόβο προκατειλημμένης αντιμετώπισης από τους δικαστές της χώρας του αντισυμβαλλόμενου και από έλλειψη γνώσεως των δικονομικών κανόνων του αλλοδαπού forum⁶¹.

4.2.7.1 Ύπαρξη ενότητας στη διαιτησία

Οι ορισμένοι για την επίλυση της διαφοράς διαιτητές επιλαμβάνονται της υποθέσεως από τα πρώτα διαδικαστικά βήματα και την παρακολουθούν μέχρι τέλους, σε αντίθεση με τους δικαστές, οι οποίοι εισέρχονται σε μεταγενέστερο στάδιο, όταν τα αντίδικα μέρη θα έχουν ήδη καταθέσει εγγράφως τις προτάσεις τους⁶².

4.2.7.2 Φιλική ατμόσφαιρα

Ως αποτέλεσμα της ανεπισημότητας και ελαστικότητας της διαδικασίας, αλλά και της εκούσιας υπαγωγής στη διαιτησία, η ατμόσφαιρα που επικρατεί είναι πιο φιλική από αυτήν ενός δικαστηρίου, παρέχοντας ταυτόχρονα και περισσότερες ευκαιρίες για την επίτευξη συμβιβασμού πριν από τη λήψη της αποφάσεως⁶³.

4.2.7.3 Νοοτροπία Διαιτητών

Σε αντίθεση με τα δικαστήρια, που δεν επιδικάζουν αποζημιώσεις σε ρεαλιστικό και πράγματι αποζημιωτικό βαθμό για το χρονικό διάστημα από την έναρξη της διενέξεως μέχρι την έκδοση της αποφάσεως, οι διαιτητές δίνουν πλήρη αποζημίωση για την περίοδο αυτή, επιδικάζοντας τόκους αντιπροσωπευτικούς του επιτοκίου της αγοράς κατά την ίδια περίοδο. Πάνω στη βάση αυτής της συνεπούς εμπορικής αντιλήψεως, οι διαιτητές παραδοσιακά υπήρξαν λιγότερο επιρρεπείς στην επιδίκαση αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα συγκριτικά με την πρακτική δικαστηρίων ενόρκων στις ΗΠΑ⁶⁴.

⁶¹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.97, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

⁶² Όπως παραπάνω, σελ.97

⁶³ Όπως παραπάνω, σελ.97

⁶⁴ Όπως παραπάνω, σελ.98

4.3 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

4.3.1 Γενικές επιφυλάξεις

Όσα αναφέρθηκαν παραπάνω ως πλεονεκτήματα των διεθνών ναυτικών διαιτησιών δεν είναι απόλυτα. Ως στοιχεία ενός ζωντανού και εξελισσόμενου θεσμού, μπορεί να παρουσιάζουν κλιμακώσεις και αποκλίσεις. Μια διαδικασία που δεν είναι δεδομένη, αλλά μπορεί να διαμορφώνεται από τα μέρη, ίσως αποδειχθεί ανεπαρκής ή περίπλοκη. Ακόμη, τα ίδια όπλα που τίθενται στη διάθεση των μερών για την αποτροπή διαδικαστικών ατασθαλιών μπορούν να μετατραπούν σε εργαλεία υπονομεύσεως της διαιτησίας. Επιπλέον, αποδίδεται στους διαιτητές η συνήθεια να συμβιβάζουν παρά να βασίζονται τις αποφάσεις τους σε νομικές αρχές και τους επιρρίπτεται ότι παρέχουν μειωμένες εγγυήσεις ανεξαρτησίας και ουδετερότητας σε σχέση με τους δικαστές.⁶⁵

4.3.2 Χρονοβόρες διαδικασίες και υψηλό οικονομικό κόστος

Η διαιτησία μπορεί να μετατραπεί σε δαπανηρή και χρονοβόρο άσκηση, ιδίως μετά τη συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου. Το φαινόμενο αυτό είναι μάλιστα ιδιαίτερα έντονο στις ναυτικές διαιτησίες του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Τόσο οι τοπικές συνήθειες, όσο και η νομή της διαιτητικής ύλης από ολιγάριθμες ομάδες διαιτητών και στις δύο πόλεις, δημιουργούν τις αντικειμενικές συνθήκες για παρατεταμένες διαιτητικές διαδικασίες. Στη διόγκωση των οικονομικών παραμέτρων της διαιτησίας οδηγεί, κυρίως η συμμετοχή πολλών παραγόντων όπως δικηγόροι, πραγματογνώμονες, διερμηνείς, των οποίων οι αμοιβές – ιδίως στο Λονδίνο και δευτερευόντως στη Νέα Υόρκη- επιβαρύνουν υπέρμετρα τα μέρη που ήδη είναι υποχρεωμένα να καταβάλουν τις αμοιβές των διαιτητών.

4.3.3 Έλλειψη δημοσιότητας ή έλλειψη διακαυικής βεβαιότητας

Η κατά κανόνα μη δημοσιότητα των διαιτητικών αποφάσεων ως συνέπεια της διαδικασίας της μυστικότητας και η συνακόλουθη έλλειψη συνεκτικού σώματος νομολογιακών προηγούμενων, συμβάλλουν στη μειωμένη προβλεψιμότητα της διαιτητικής εκβάσεως. Αν και η δημοσίευση αποφάσεων από ναυτικές διαιτησίες

⁶⁵ Καϊσης Α.Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών, σελ.41, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995

αποκτά μία ολοένα εντονότερη δυναμική⁶⁶, στο Λονδίνο το μεγαλύτερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας, η παράδοση της μυστικότητας συνεχίζεται. Ειδικά όμως εκεί η δικαιοσύνη δεν έχει πληγεί, λόγω της υποχρέωσης των διαιτητών να ακολουθούν – στο πλαίσιο της εφαρμογής του αγγλικού δικαίου – τα δεσμευτικά νομολογιακά προηγούμενα των αγγλικών κρατικών δικαστηρίων.

4.3.4 Η ανεπάρκεια των εξουσιών των διαιτητών

Μία άλλη πηγή κριτικής είναι οι περιορισμένες εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου⁶⁷. Ο γενικός κανόνας είναι ότι οι διαιτητές στερούνται δυνατότητας να λάβουν εξαναγκαστικά μέτρα κατά των διαδίκων ή τρίτων (λ.χ. μαρτύρων). Μερικότερη έκφανση της αρχής αυτής είναι η αδυναμία τους να προχωρήσουν αυτοδύναμα στη λήψη ασφαλιστικών μέτρων⁶⁸.

Η αδυναμία των διαιτητών εκτείνεται και στην αναγκαστική συνένωση ομοειδών υποθέσεων.

Στο έλλειμμα των εξουσιών του διαιτητή πρέπει να συμπεριληφθεί και η αδυναμία να κάνει ευθεία χρήση της προδικαστικής παραπομπής στο ΔΕΚ που προβλέπει το άρθρο 177 της Συνθήκης της Ρώμης όταν ανακύπτει σχετικό ζήτημα από την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου⁶⁹.

4.3.5 Διακινδύνευση των συμφερόντων των καταναλωτών

Ο εξαναγκασμός ενός ασθενέστερου οικονομικά μέρους να αποδεχτεί ακούσια μία συγκεκριμένη διαιτητική διαδικασία⁷⁰, αποτελεί πράγματι υπαρκτό κίνδυνο, ιδίως σε καταναλωτικές συμβάσεις – συμβάσεις προσχωρήσεως. Δεν συνιστά πάντως ρεαλιστικό ενδεχόμενο στη διεθνή ναυτική διαιτησία⁷¹, καθώς κατά κανόνα οι παράγοντες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή ναυτιλία- είτε είναι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές ή φορτωτές είτε ναυπηγοί, τράπεζες, ασφαλιστές-

⁶⁶ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ναυτική διαιτησία της Νέας Υόρκης, Iwasaki, A survey of Maritime Arbitration in New York, 15 (1984) JMLC 69-63

⁶⁷ Redfern/Hunter, M.Law and Practice of International Commercial Arbitration, σελ 259 Sweet & Maxwell, London 1991

⁶⁸ Καΐσης Α.Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών, σελ.41, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995

⁶⁹ Βλ. Την απόφαση του ΔΕΚ Της 23.3.1982 Καΐσης Α.Γ., Προδικαστική Παραπομπή ad hoc διαιτητικών δικαστηρίων ΕΕΕυρΔ [1991], 3-32

⁷⁰ Καΐσης Α.Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών, σελ.41, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995

⁷¹ Με χαρακτηριστικότερη ίσως εξαίρεση τις διαιτητικές ρήτρες που αποδέχονται ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής.

διαπραγματεύονται επί ίσοις όροις, ενώ εμπλέκονται κατ'επάγγελμα σε ένα χώρο του εμπορικού στίβου, ο οποίος χαρακτηρίζεται από υψηλότατο βαθμό εξοικειώσεως με τη λειτουργία του διαιτητικού φαινομένου.

4.3.6. Τελικές παρατηρήσεις

Εν κατακλείδι αυτό που έχει σημασία να τονιστεί, είναι ότι η απόλαυση των πλεονεκτημάτων της διαιτησίας εξαρτάται περισσότερο από τα ίδια τα μέρη και λιγότερο από τα χαρακτηριστικά του θεσμού, των οποίων μπορεί να γίνει είτε επωφελής εκμετάλλευση, είτε βλαπτική κατάχρηση. Το κλειδί της ευελιξίας βρίσκεται στη συμφωνία περί διαιτησίας⁷². Ως προς το σκέλος των αντικειμενικών συνθηκών που χαρακτηρίζουν τη διαιτησία, τα υπερ και τα κατά σε σχέση με τη δικαστική επίλυση θα εξαρτηθούν από την τελική σύγκριση μεταξύ της σχετικής προβλεψιμότητας των δικαστικών αποφάσεων και της ευχερέστερης εκτελεστότητας των διαιτητικών αποφάσεων⁷³. Επιπλέον όσον αφορά την ελαστικότητα της διαδικασίας σε διαλεκτική συνάρτηση προς την επιταγή της δίκαιης δίκης, ακριβώς επειδή η διαιτησία αποτελεί την εναλλακτική λύση⁷⁴ απέναντι στα κρατικά δικαστήρια είναι λογικό και αναμενόμενο ότι θα πρέπει να δοθεί έμφαση στα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, ώστε να αντιμετωπίσει με επάρκεια τις παρεπόμενες σ' αυτή διαφορές, αποδεικνύοντας έτσι και το δικαιολογητικό λόγο της υπάρξεώς της⁷⁵.

⁷² Mavronicolas A.J. Force, Two Models of Maritime Dispute Resolution : Litigation and Arbitration , σελ 1512 (1991)

⁷³ Park w. Judicial Supervision of Transactional Commercial Arbitration : The ENGLISH Arbitration Act of 1979, 21 (1980) HarvIntLJ σελ 87-127

⁷⁵ Mavronicolas A.J. Force, Two Models of Maritime Dispute Resolution : Litigation and Arbitration , σελ 1472 (1991)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

5.1 Διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας

Στις ναυτικές διαιτησίες υπάρχει έντονο το στοιχείο αλλοδαπότητας συγκριτικά με άλλες μορφές διαιτητικής επιλύσεως. Η τάση αυτή εξηγείται, καθώς η ναυτική διαιτησία, καλείται να επιλύσει διαφορές που ανακύπτουν από τη ναυτιλία, δραστηριότητα που ασκείται σε ένα περιβάλλον προεχόντως διεθνές⁷⁶. Οι συναλλακτικές σχέσεις ανάμεσα σε πρόσωπα με διαφορετική ιθαγένεια, τόπο διαμονής ή έδρα, η μεταφορά εμπορευμάτων από και προς λιμένες διαφορετικών πολιτειών από πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας, η ποικιλία που χαρακτηρίζει τη σύνδεση των στοιχείων μίας συμβάσεως με τα εθνικά δίκαια, αποτελούν τον κανόνα στον τομέα αυτό. Υπάρχουν όμως και ορισμένα ιδιαίτερα στοιχεία που προσδίδουν στη ναυτική διαιτησία τη χαρακτηριστική διεθνή της διάσταση.

Πρώτον, η επιρροή στο ουσιαστικό σκέλος της διαιτησίας του διεθνούς ομοιόμορφου ναυτικού δικαίου σε συνδυασμό με τα έθιμα και τις πρακτικές της ναυτιλίας. Οι κανόνες που έχουν την αφετηρία τους στις παραπάνω πηγές, εντάσσονται στη *lex mercatoria* υπό την ευρεία εκδοχή της, η οποία έτσι συνεπικουρεί το (κατόπιν επιλογής των μερών) συνήθως εφαρμοστέο αγγλικό δίκαιο.

Δεύτερον, οι αναφορές που επιφυλάσσουν στη διαιτησία διεθνείς ναυτικές συμβάσεις, μέσω των οποίων καταδεικνύεται η αναγνώρισή της ως δεσπόζουσας εναλλακτικής – σε σχέση με την κρατική δικαιοσύνη – λύσεως για τη διευθέτηση των ναυτικών διαφορών.

Τρίτον, η λειτουργία και η οργάνωση της ναυτικής διαιτησίας.

Το ναυτικό δίκαιο εξαιτίας της αναγκαιότητας του αντικειμένου και του διεθνούς του χαρακτήρα διέπεται από ομοιόμορφους κανόνες οι οποίοι περιέχονται σε διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες για να έχουν δεσμευτική ισχύ σε ένα κράτος θα πρέπει να κυρωθούν με τη μέθοδο που προβλέπει το Σύνταγμα ώστε να αποτελούν εσωτερικό δίκαιο και να μπορούν να εφαρμοστούν.

⁷⁶ Σχινάς, Πηγές ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, 1977 σελ. 10-15(διδακτορ. Διατρ. Θεσνίκης) και Κιάντου- Παμπουκή, Greek Maritime Law: Recent Developments, 1993 σελ. 1 υπό 1.

Η ολοένα αυξανόμενη και αυτονομούμενη συμβολή της διαιτησίας στο παγκόσμιο πεδίο των ναυτιλιακών συναλλαγών πιστοποιείται και από την ένταξή της στη θεματολογία των διεθνών συμβάσεων ναυτικού δικαίου, οι οποίες την αναβιβάζουν σε ισότιμο και διακριτό forum επιλύσεως διαφορών σε αντιδιαστολή προς την κρατική δικαιοσύνη. Από τη δεκαετία του '50 παρατηρείται μία στροφή στη μέχρι τότε πρακτική των διεθνών συμβάσεων του ναυτικού δικαίου. Ενώ οι προγενέστερες συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν κάποια αναφορά στη διαιτησία του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, από το 1952 η αναφορά αυτή είναι συνήθης και συναντάται σε συμβάσεις Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής (Comite Maritime International), της Διεθνούς Ναυτικής Οργανώσεως (International Maritime Organization) και των Επιτροπών των Ηνωμένων Εθνών (UNCTAD και UNCITRAL). Αυτές διακρίνονται σε όσες έχουν απλή διαιτητική αναφορά και σε όσες έχουν σύνθετη διαιτητική αναφορά. Στις πρώτες, η σχετική ρύθμιση εξαντλείται στην απλή αναγνώριση της δυνατότητας προσφυγής σε διαιτησία, χωρίς να προβάλλεται κάποια προϋπόθεση. Στις δεύτερες, η παρεχόμενη ευχέρεια αποτελεί συνάρτηση άλλων παραγόντων, όπως χρονικών ή χωρικών.

5.2 Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Η ναυτική διαιτησία, είναι σχεδόν το μοναδικό είδος διαιτησίας που σε τόσο μεγάλο βαθμό διαθέτει διαδικαστικά σχήματα σχεδιασμένα αποκλειστικά για την υποστήριξη της. Η πρακτική αυτή ενισχύει την εικόνα της ναυτικής διαιτησίας ως αυτόνομης εκφάνσεως του διαιτητικού φαινομένου. Πράγματι, διεθνώς, έχει αναπτυχθεί ένα εκτεταμένο δίκτυο ενώσεων και οργανισμών που μέσω ειδικών κανόνων αναλαμβάνουν συστηματικά και αποκλειστικά τη διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών⁷⁷. Η συλλογική προτίμηση των συναλλασσομένων στο εξειδικευμένο αυτό πλέγμα από διαιτητικά fora έχει δημιουργήσει ένα περιχαρακωμένο και προνομιακό πεδίο όπου εξελίσσονται οι ναυτικές διαιτησίες κατά τη συντριπτική τους πλειονότητα. Η συγκέντρωσή τους μάλιστα σε δύο μεγάλα κέντρα, το Λονδίνο (κατά 70%) και τη Νέα Υόρκη κατά (20%), οδηγεί παράλληλα στη δημιουργία μίας αξιόλογης διαιτητικής δικαιοδοτικής ομοιομορφίας.

Τα διαθέσιμα διαιτητικά σχήματα διακρίνονται σε ad hoc και θεσμικά. Τα πρώτα αν και λειτουργούν με κανόνες που ισχύουν και διαιτητές που δραστηριοποιούνται σε μόνιμη βάση, περιορίζουν την εμπλοκή τους στην παροχή ενός

⁷⁷ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.474, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

διαδικαστικού βάθρου και ενός ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού από το οποίο οι συναλλασσόμενοι μπορούν να αντλήσουν τους κριτές της διαφοράς τους. Όταν η παρέμβασή τους είναι εντονότερη, αναπτύσσουν μια οιονεί θεσμική διάσταση. Η αυτονομία της ναυτικής διαιτησίας υπογραμμίζεται από την οργάνωση ως ένα βαθμό και των ad hoc διαιτησιών, η οποία διασφαλίζει έναν κοινό διαδικαστικό παρονομαστή που εγγυάται την ομοιομορφία, στοιχείο συστατικό της αυτονομίας. Τα δεύτερα, (θεσμικά), παρουσιάζουν μονιμότητα σε πιο συστηματική βάση. Πρόκειται για σχήματα τα οποία δεν παρέχουν απλώς τη δυνατότητα επιλογής διαδικαστικού πλαισίου και διαιτητών, αλλά μέσω μίας διευρυμένης διοικητικής οργάνωσης ουσιαστικά αναλαμβάνουν τη συνολική διαχείριση της διαιτησίας με τη συνεχή εποπτεία και τη δυνατότητα επεμβάσεων για την υποβοήθησή της⁷⁸.

5.2.1 ΛΟΝΔΙΝΟ

Το Λονδίνο αποτελεί το σημαντικότερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας διεθνώς, απορροφώντας το 70% της συνολικής κινήσεως. Από το ποσοστό αυτό το 90% έχει διεθνή χαρακτήρα, ενώ σχεδόν όλες οι ναυτικές διαιτησίες αφορούν σε διαφορές από tramp shipping με ελάχιστε από liner shipping. Η πλειονότητα των ναυτικών διαιτησιών εξελίσσονται στο Λονδίνο (London Maritime Arbitrators Association LMAA, υπάρχουν όμως και εκείνες που εξελίσσονται εκτός LMAA.

Η διαιτησία στην Αγγλία έχει παράδοση εκατονταετηρίδων. Το αγγλικό δίκαιο διαιτησίας έχει να επιδείξει ένα εντυπωσιακό όγκο νομολογίας και μία μακρά αλυσίδα νομοθετικών ρυθμίσεων, οι οποίες αποκρυστάλλωσαν το common law του δικαίου διαιτησίας, όπως αυτό διαμορφώθηκε στην πορεία του χρόνου από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων. Η σε βάθος μελέτη του αγγλικού δικαίου διαιτησίας αποτελεί αντικείμενο ειδικών εγχειριδίων.

5.2.1.1 Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association, LMAA)

Η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου ποτέ δεν υπήρξε οργανωμένη στη μορφή της θεσμικής ή μόνιμης διαιτησίας. Κινήθηκε ακλουθώντας το σχήμα της ad hoc διαιτησίας και χρησιμοποιώντας ως δεξαμενή αντλήσεως των διαιτητών της το Baltic Exchange. Ακόμα και σήμερα που η παρουσία των νομικών είναι ισχυρότερη από κάθε άλλη φορά, οι περισσότεροι διαιτητές εξακολουθούν να προέρχονται από εκεί.

⁷⁸ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.475-476, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

Τη φυσιογνωμία της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου ήρθε να αλλάξει με την ίδρυση της το Φεβρουάριο του 1960 η London Maritime Arbitrators Associations LMAA. Αν και στην ουσία της παρέμεινε ad hoc, η θέση σε ισχύ ενός κανονιστικού πλαισίου για τη διεξαγωγή των διαιτησιών που αναλαμβάνουν τα μέλη της LMAA, συνέβαλε ως ένα βαθμό στην οργάνωσή της στο πρότυπο των θεσμικών διαιτησιών. Έτσι, ο συνδυασμός στοιχείων και από τις 2 μορφές διαιτησίας κατέληξε στη σύσταση ενός οιονεί θεσμικού σχήματος το οποίο συνδυάζει την ευελιξία της ad hoc ρυθμίσεως με την οργάνωση των θεσμικών διαιτησιών. Οι διαιτησίες εξακολουθούν να διεξάγονται ατομικά από τους διαιτητές και όχι από την LMAA, η οποία είναι απλώς μία ένωση διαιτητών και όχι ένας οργανισμός διαχειρίσεως θεσμικών διαιτησιών όπως λ.χ. συμβαίνει με το ICC στο Παρίσι.

Η LMAA με τη θέσπιση ενός κανονιστικού πλαισίου εξασφάλισε τις βάσεις για ένα minimum διαδικαστικής ενότητας στις ναυτικές διαδικασίες του Λονδίνου. Οι όροι της LMAA ισχύουν στις διαιτησίες εκείνες που οι διαιτητές αποδέχονται τον ορισμό τους υπό το φως των Όρων. Την ίδια δυνατότητα έχουν και ναυτικοί διαιτητές οι οποίοι δεν είναι μέλη της LMAA ενώ την ισχύ των Όρων μπορούν να επιδιώξουν με συμφωνία τους εξαρχής και τα ίδια τα μέρη.⁷⁹

5.2.1.2 Κανόνες Διαιτησίας LMAA, (LMAA TERMS [1997])

Οι όροι της LMAA, όπως τροποποιήθηκαν το 1997 για να προσαρμοστούν στο νέο Arbitration Act 1996, εφαρμόζονται σε διαιτητικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει από την 31^η Ιανουαρίου 1997 ημερομηνία που άρχισε να ισχύει ο νέος νόμος. Κατά τεκμήριο, οι Όροι προορίζονται για διαιτησίες οι οποίες πρέπει να προχωρήσουν σε ακροαματική διαδικασία και εκτείνεται σε ναυτικές και άλλες διενέξεις οι οποίες άλλως θα υπάγονταν στη δικαιοδοσία των ναυτικών διαφορών του High Court.

Με την τροποποίηση των όρων προβλέπεται, πέρα από το παραδοσιακό διμελές διαιτητικό δικαστήριο και ορισμού επιδιαιτητή (umpire) η δυνατότητα διορισμού τρίτου διαιτητή οποίος θα ασκεί ρόλο Προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου πλην αντιθέτου συμφωνίας των μερών.

Βασικός προσανατολισμός των όρων της LMAA είναι η αποτροπή άσκοπης χρονοτριβής στις διαιτησίες που αυτοί διέπουν. Έτσι, πριν από κάθε ακροαματική διαδικασία, επιτάσσεται η τήρηση προδικασίας υπό μορφήν άτυπων

⁷⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.500-501, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

προπαρασκευαστικών συζητήσεων. Επίσης θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία επιδείξεως εγγράφων (discovery).

Σε περίπτωση πολυμερών διαφορών υπάρχει η δυνατότητα εξέτασης των κοινών νομικών ζητημάτων με συντρέχουσες ακροαματικές διαδικασίες. (concurrent hearings). Δεν προβλέπεται διαδικασία αυθεντικής και καθολικής συνενώσεως διαιτησιών (consolidation).

Σε περίπτωση καθυστερήσεων οφειλόμενων στο πρόσωπο διαιτητή οι κανόνες προβλέπουν την αποδέσμευσή του για την αποφυγή καθυστέρησης της διαδικασίας.

Για την πληρωμή των αμοιβών και εξόδων των διαιτητών ιδρύεται αλληλέγγυα και εις ολόκληρον ευθύνη των μερών.

Σύμφωνα με τους όρους LMAA προβλέπονται ρυθμίσεις για το ύψος των αμοιβών ορισμού διαιτητή (appointment fees) και των αμοιβών για τον καθορισμό ημερομηνίας της ακροαματικής διαδικασίας (booking fees). Η κύρια αμοιβή η οποία στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου είναι per diem και σπανιότατα προσυμφωνείται.

Η αμοιβή ενός ναυτικού διαιτητή στο Λονδίνο ανέρχεται περίπου στις 1.000 λίρες ημερησίως.

Η διαιτητική απόφαση πρέπει να εκδίδεται μέσα σε διάστημα 6 εβδομάδων από την περάτωση της διαδικασίας. Ο χρόνος αυτός μπορεί να είναι μεγαλύτερος σε δυσχερείς υποθέσεις, αναμένεται όμως να είναι ουσιαστικά βραχύτερος όταν τα ζητήματα είναι απλά ή η επίλυσή τους επείγει.

Σύμφωνα με τους Κανόνες της LMAA η εκδιδόμενη απόφαση δεν χρειάζεται να είναι αιτιολογημένη εκτός αν τα μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά.

Όσον αφορά τη δημοσίευση, μία διαιτητική απόφαση μπορεί να δημοσιευθεί με τη διαφύλαξη της ανωνυμίας των παραγόντων της δίκης, εάν δεν αντιταχθεί κάποιο από τα μέρη εντός 2 ημερών από τη γνωστοποίηση σε αυτά της σχετικής προθέσεως του διαιτητικού δικαστηρίου⁸⁰.

5.2.1.3 Διαδικασία Μικροδιαφορών της LMAA (LMAA Small Claims Procedure 1998)

Μια ειδική διαδικασία προβλέπεται από την LMAA για μικροδιαφορές, με τους κανόνες της LMAA Small Claims Procedure. Συνιστάται η υιοθέτηση της για διαφορές

⁸⁰ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.502-508, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

των οποίων το αντικείμενο δεν υπερβαίνει τα 50.000 δολάρια ΗΠΑ και δεν εμπλέκουν δυσχερή ζητήματα ή το ενδεχόμενο εξετάσεως μαρτύρων.

Η διαφορά παραπέμπεται σε μοναδικό διαιτητή, ο οποίος ορίζεται από τα μέρη ή σε περίπτωση ασυμφωνίας τους από τον πρόεδρο της LMAA. Το κόστος είναι αρκετά χαμηλότερο από αυτό που έχει μια διαιτησία υπό τους Όρους της LMAA. Η απόφαση εκδίδεται σε 1 μήνα από τότε που ο διαιτητής παρέλαβε όλα τα αναγκαία έγγραφα ή από την περάτωση της ακροαματικής διαδικασίας⁸¹.

5.2.1.4 Διαιτησία του Lloyds

Πρόκειται για τη διαιτησία που καθιερώθηκε σε θέματα επιθαλάσσιας αρωγής. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε μία σύμβαση, «Τυποποιημένη Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής του Lloyd's (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement η οποία μετά από τις τροποποιήσεις που υπέστη αποτελεί σταθερά την πλέον προτιμώμενη σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής διεθνώς..

Χαρακτηριστικά της διαιτησίας της LOF είναι η ταχύτητα, η έλλειψη δημοσιότητας, η διαδικαστική απλότητα και οι ειδικευμένοι κριτές. Τη διαιτησία αυτή χαρακτηρίζει και ένα άλλο στοιχείο. Είναι ίσως η μοναδική περίπτωση θεσμικής διαιτησίας που εμφανίζει τα συμφέροντα του οργανωτή της να εμπλέκονται με την τελική διαιτητική έκβαση. Το Lloyd's, το οποίο συχνά καλείται να καλύψει με την ιδιότητα του ασφαλιστή τις δαπάνες του λήπτη της αρωγής, ορίζει ταυτόχρονα και το μόνο διαιτητή σε όλες τις διαιτησίες που διεξάγονται υπό την αιγίδα του LOF. Συνεπώς, η υπόνοια εύνοιας προς το μέρος του λήπτη της αρωγής δεν θα αποτελούσε αυθαίρετη εκτίμηση. Ωστόσο οι αρωγοί στην πράξη έχουν δείξει εμπιστοσύνη και είναι οι πρώτοι που επιδιώκουν την υπογραφή της Lloyd's Form όταν προστρέχουν προς παροχή της επιθαλάσσιας αρωγής.

Σύμφωνα με την ως άνω σύμβαση ο αρωγός αναλαμβάνει να σώσει το πλοίο, το φορτίο κλπ με παράλληλη πρόνοια για το περιβάλλον, με βάση την αρχή «no cure – no pay». Για τις όποιες διαφορές ανακύπτουν προβλέπεται διαιτησία στο Λονδίνο. Εφαρμοστέο δίκαιο επιλέγεται το αγγλικό⁸².

⁸¹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.509-511, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

⁸² Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.392-431, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

5.3 NEA YOPKH

Η Νέα Υόρκη μετά το Λονδίνο, αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας διεθνώς, απορροφώντας περίπου το 20% της συνολικής κινήσεως. Ο κύριος φορέας των ναυτικών διαιτησιών είναι η εταιρεία Ναυτικών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators , SMA, της Νέας Υόρκης είτε μέσω των Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας (Maritime Arbitration Rules) που έχει εξελίξει, είτε μέσω του ορισμού των μελών της ως διαιτητών.

Το νομικό καθεστώς υπό το οποίο διεξάγονται οι ναυτικές διαιτησίες στις ΗΠΑ, διαμορφώνεται από τον ομοσπονδιακό νόμο περί διαιτησίας του 1925, όπως κατά καιρούς τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα. Σύμφωνα με το Σύνταγμα των ΗΠΑ, τα ζητήματα της ναυτιλίας, του εξωτερικού και διαπολιτειακού εμπορίου, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ομοσπονδίας. Έτσι η διαιτησία που αναφέρεται στα παραπάνω θέματα, διαρρυθμίζεται σε ομοσπονδιακό επίπεδο και όχι από τις επιμέρους πολιτειακές νομοθεσίες περί διαιτησίας όπως λ.χ. αυτή της Νέας Υόρκης. Ο United States Arbitration Act (USAA) είναι ίσως η μοναδική περίπτωση εθνικής νομοθεσίας περί διαιτησίας που διέπει ειδικά τις ναυτικές διαιτησίες.

Στα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ναυτική διαιτησία της Νέας Υόρκης συγκαταλέγονται:

- η οργανωμένη δημοσίευση των εκδιδόμενων διαιτητικών αποφάσεων,
- η ειδίκευση των ναυτικών διαιτητών,
- ο υπολογισμός υψηλότερων επιτοκίων σε σχέση με τα δικαστήρια και
- η απουσία εκτενούς ελέγχου των διαιτητικών αποφάσεων από τα αρμόδια ομοσπονδιακά δικαστήρια.

Μειονεκτήματα αποτελούν το οικονομικό κόστος των διαιτησιών, η χρονική τους έκταση και το ενδεχόμενο επιδικάσεως αποζημιώσεως με ποινικό χαρακτήρα

Διαιτητικό Δικαστήριο: Το σύνηθες είναι στην πράξη η επιλογή τριμελούς συνθέσεως μέσω του συστήματος των οριζομένων από τα μέρη διαιτητών (party appointment arbitrators): κάθε μέρος ορίζει από ένα διαιτητή και οι δύο αρχικοί διαιτητές έναν τρίτο. Στην Αγγλία οι διαιτητές είναι συνήθως επαρκώς ενημερωμένοι γύρω από την υπαγόμενη στη διαιτησία διαφορά, αναλαμβάνοντας μάλιστα και ενεργό ρόλο υπέρ του μέρους που τους όρισε, όταν επί διμελούς συνθέσεως αδυνατούν να

αποφασίσουν αναλαμβάνει ο επιδιαιτητής (umpire). Αντίθετα στις ΗΠΑ, οι διαιτητές επιβάλλεται να είναι εντελώς αμερόληπτοι και απροκατάληπτοι έναντι όλων των μερών, πριν την ολοκλήρωση συγκροτήσεως του διαιτητικού δικαστηρίου δεν επιτρέπεται να έχουν γνώση των στοιχείων της υποθέσεως πέρα από μία γενική αντίληψη της φύσης της υπόθεσης.

Διαιτητική Διαδικασία: Χαρακτηριστικό γνώρισμα της διαιτητικής διαδικασίας στη Νέα Υόρκη είναι η διασπορά των συνεδρίων, γεγονός που επιτείνεται από την διαδικασία επίδειξης εγγράφων (discovery) καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας (συνολική διάρκεια από 90 έως 180 μέρες), σε αντίθεση με την Αγγλία όπου η επίδειξη εγγράφων ολοκληρώνεται πριν από την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας.

Επίσης, παρατηρείται δυσχέρεια των ναυτικών διαιτητών της Νέας Υόρκης να παρακολουθούν ενιαίες ακροαματικές διαδικασίες, λόγω της κύριας και πλήρους επαγγελματικής τους απασχολήσεως σε καθημερινή βάση.

Κατά τα λοιπά, οι ναυτικές διαιτησίες της Νέας Υόρκης διεξάγονται χωρίς την τήρηση αυστηρού δικονομικού τυπικού ενώ οι περισσότερες υποθέσεις διευθετούνται συμβιβαστικά πριν από κάθε ακροαματική διαδικασία.

Συνένωση Διαιτησιών (Consolidation) :Μετά από μία σειρά διαιτητικών αποφάσεων σήμερα η συνένωση δεν είναι πλέον δυνατή καταναγκαστικά κατά αυτονόητο τρόπο. Η μόνη ασφαλής μέθοδος είναι η συμφωνία όλων των μερών. Μία τέτοια συμφωνία μπορεί να αποτελεί περιεχόμενο είτε ad hoc συμφωνίας περί διαιτησίας – ακόμα και ad hoc ρυθμίσεως εκτός του πλαισίου της συμφωνίας περί διαιτησίας- είτε κανόνων διαιτησίας, όπως συμβαίνει ήδη με τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της SMA. Η νέα εξέλιξη δεν φαίνεται πάντως να θίγει τη δυνατότητα των ομοσπονδιακών δικαστηρίων να διατάσσουν τη διεξαγωγή κοινής ακροαματικής διαδικασίας σε διαιτησίες που εμπλέκουν κοινά πραγματικά ζητήματα.

Αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα: Η δυνατότητα των αμερικανικών δικαστηρίων να επιδικάζουν αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα σε περιπτώσεις εξαιρετικά επίμεμπτης – ιδίως εξωσυμβατικής συμπεριφοράς αναγνωρίστηκε από το Supreme Court των ΗΠΑ, ήδη από τις αρχές του 19ου αιώνα. Η νομολογία στο θέμα αυτό υπήρξε αντιφατική άλλοτε αναγνωρίζοντας τη δυνατότητα αυτή και άλλοτε όχι, ως αντικρουόμενη στο δίκαιο των επιμέρους πολιτειών των ΗΠΑ όπως αυτό της Νέας Υόρκης. Ωστόσο ακόμα και στην περίπτωση που εκδοθεί διαιτητική απόφαση η οποία επιδικάζει αποζημίωση με ποινικό χαρακτήρα η εκτέλεση της στην αλλοδαπή δεν είναι αναμενόμενη. Το εμπόδιο θα είναι η πρόσκρουση της στην επιφύλαξη δημόσιας τάξεως

που δέχεται ακόμα και η Σύμβαση της Νέας Υόρκης. Είναι δύσκολο να κατανοηθεί, πώς θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή η βαρύτερη αστική έως οιονεί ποινική καταδίκη ενός προσώπου για συμπεριφορά η οποία αγγίζει την ποινική σφαίρα, με αποδεικτικό μέτρο το σχηματισμό δικανικής πεποιθήσεως “on the balance of probabilities (στη βάση των πιθανοτήτων) της αστικής δίκης και όχι “beyond reasonable doubt” («πέραν ευλόγου αμφιβολίας») της ποινικής.

Ανέλεγκτο της διαιτητικής κρίσεως : Σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στην Αγγλία, υπό τον USAA τα Αμερικάνικα Δικαστήρια δεν μπορούν να εμφολωθήσουν στην κρίση των διαιτητών. Παρά την έλλειψη νομοθετικής ρύθμισης το Supreme Court προχώρησε στη νομολογιακή διάπλαση ενός επιπλέον λόγου για την ακύρωση των διαιτητικών αποφάσεων. Με την απόφαση Wilko v. Swan αναγνωρίστηκε η δυνατότητα ακυρώσεως μιας διαιτητικής αποφάσεως όταν ο διαιτητής έχει επιδείξει “manifest disregard of law” (έκδηλη περιφρόνηση του δικαίου).

Το ομοσπονδιακό εφετείο για τη δεύτερη περιφέρεια ερμήνευσε ως «όχι απλό σφάλμα ή παρανόηση σε σχέση με το δίκαιο» αλλά σφάλμα το οποίο πρέπει να είναι «προφανές και δεκτικό ευχερούς και αμέσου αντιλήψεως από το μέσο άνθρωπο που διαθέτει τα εχέγγυα να γίνει διαιτητής». Ο όρος disregard υπονοεί ότι ο διαιτητής αντιλαμβάνεται την ύπαρξη μιας καταφανώς εφαρμοστέας δικαιοσύνης αρχής αλλά αποφασίζει να την αγνοήσει ή να μην την προσέξει».

Στην πράξη δεν έχει εφαρμοστεί η ως άνω δυνατότητα. Όμως υποστηρίζεται πως υπάρχει το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθεί αυτή η δυνατότητα ως μέσο για τον έλεγχο της συμβατότητας διαιτητικών αποφάσεων προς δημοσίας τάξεως δικαιοσύνης ρυθμίσεις όπως οι περιπτώσεις των αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα⁸³.

Όργανο διαιτησίας στη Νέα Υόρκη

Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης (Society of Maritime Arbitrators [SMA])

Η SMA ιδρύθηκε το 1963 από μία ομάδα ναυτικών διαιτητών της Νέας Υόρκης. Πρόκειται για μία επαγγελματική, μη κερδοσκοπική οργάνωση, γενικότερος στόχος της οποίας είναι η προαγωγή της ναυτικής διαιτησίας. Όλα τα μέλη της SMA είναι «άνθρωποι του εμπορίου (“commercial men”), έχοντας πλήρη απασχόληση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με ελάχιστους μόνο από αυτούς να έχουν πτυχίο νομικής, οι οποίοι πάντως δεν εργάζονται ως δικηγόροι. Τα μέλη της SMA κυριαρχούν απόλυτα

⁸³ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.511-532, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

στις ναυτικές διαιτησίες της Νέας Υόρκης. Για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους στην SMA184 πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο του υποψηφίου οι εξής προϋποθέσεις: να έχει δεκαετή επαγγελματική εμπειρία σε σχετικό με τη ναυτιλία τομέα, να έχει συμμετάσχει επιτυχώς στο σεμινάριο διαιτησίας της SMA και να έχει πάρει την έγκριση της Επιτροπής Μελών (Membership Committee) και του Διοικητικού Συμβουλίου (Board of Governors)

Όπως συμβαίνει και με την LMAA, η διαιτησία της SMA δεν είναι θεσμική. Οι διενεργούμενες διαιτησίες εξακολουθούν να είναι ad hoc υποστηριζόμενες από τους κανόνες ναυτικής διαιτησίας της SMA. Οι κανόνες δεσμεύουν τα μέρη μόνο εάν συμφωνήσουν στη διεξαγωγή της διαιτησίας με βάση αυτούς⁸⁴.

5.4 Περιφερειακά σχήματα Διαιτησίας:

I. ΕΥΡΩΠΗ

Περιφερειακά σχήματα ναυτικών επιμελητηρίων υπάρχουν σε διάφορες πόλεις της Ευρώπης όπως:

1. Το Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο Παρισίων (Chambre Arbitrale Maritime de Paris [CAMP])
2. Η Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας (Mediterranean Maritime Arbitration Association [MMAA])
3. Η Γερμανική Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας (German Maritime Arbitration Association [GMAA])
4. Το Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας
5. Το Ναυτιλιακό Ινστιτούτο Διαιτησίας και Συμβιβασμού της Ισπανικής Ενώσεως Ναυτικής Διαιτησίας
6. Το Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας για τη Ναυσιπλοΐα σε Θαλάσσια και Εσωτερικά Ύδατα στη Γδύνια της Πολωνίας
7. Η Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Μόσχας
8. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει κατωτέρω)
9. Το Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο του Μονακό
10. Το Ινστιτούτο Διαιτησίας Μεταφορών και Ναυτικής Διαιτησίας (Ολλανδία)

⁸⁴ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.532, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

II.ΑΣΙΑ

2. Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας του Τόκιο, του Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου της Ιαπωνίας (Tokyo Maritime Arbitration Commission, [TOMAC], του Japan Shipping Exchange, Inc, [JSE])
3. Ναυτική Διαιτησία της Κουάλα Λουμπούρ
4. Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Κίνας (China Maritime Arbitration Commission [CMAC])
5. Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας του Ινδικού Συμβουλίου Διαιτησίας (Maritime Arbitration Rules [MAC], του Indian Council of Arbitration [ICA])

III.ΑΜΕΡΙΚΗ

1. Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Βανκούβερ (Vancouver Maritime Arbitrators Association [VMAA])
2. Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Καναδά (Κεμπέκ) Association of Maritime Arbitrators of Canada [AMAC])
3. Συμβούλιο Ναυτικής Διαιτησίας του Μαϊάμι (Maritime Arbitration Board [MAB] of Miami)

IV. ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας του Σύδνεϋ⁸⁵

⁸⁵ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.540-587, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

I. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και με ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους.

Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζόνταν η εμπεριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας, καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε Κυβερνήσεις. Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και εδρεύει από συστάσεως στον Πειραιά.

Μέλη του είναι όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία τα οποία εκπροσωπούνται από τις κάτωθι εφοπλιστικές Ενώσεις:

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων,

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας,

Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας

Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων,

Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων

“Αγ.Νικόλαος”,

Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων,

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Η θητεία εκάστου των μελών είναι τετραετής, ενώ οι εκλογές πραγματοποιούνται ανά διετία για την ανανέωση 16 μελών και ακολούθως, την εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο, Προέδρου, δύο Αντιπροέδρων και τεσσάρων μελών της Διοικούσης Επιτροπής. Το έργο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, υποστηρίζεται από 10 μόνιμες επιτροπές, τις οποίες συγκροτούν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και άλλοι ναυτιλιακοί εμπειρογνώμονες, ενώ με απόφαση του Δ.Σ. ορίζονται οι Ναυτιλιακοί Διαιτητές.

Σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, έχοντας την ευθύνη της υποστηρίξεως του έργου και των συμφερόντων της μεγαλύτερης ναυτιλίας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και από τις μεγαλύτερες του κόσμου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντείνει τις προσπάθειες του για την ορθή διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, προωθώντας παράλληλα, θέματα τα οποία απασχολούν έντονα την παγκόσμια ναυτιλία, όπως αυτά της ασφαλείας πλοίων και ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, της ναυτικής εκπαίδευσεως και της προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

II. ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Η Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας στον Πειραιά είναι ένα μη κερδοσκοπικό Σωματείο που ιδρύθηκε το 2005 για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών μέσω ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά, στο πλαίσιο της αυξανόμενης αναγνώρισης του ως ναυτιλιακού κέντρου, ως ελκυστικής εναλλακτικής λύσης σε σύγκριση με άλλες διαιτησίες.

Η ναυτική διαιτησία υπό την αιγίδα της ένωσης διεξάγεται με βάση τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί από την Ελλάδα και σύμφωνα με τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας που έχουν υιοθετηθεί από την Ένωση. Οι διαιτητικές αποφάσεις που θα εκδίδονται σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι άμεσα εκτελεστές και δεν προσβάλλονται με ένδικα μέσα.

Οι διάδικοι μπορούν να επιλέγουν εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, τη γλώσσα και τον τόπο διεξαγωγής της διαδικασίας, και να ορίζουν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους από όλο τον κόσμο. Σε περίπτωση διαφωνίας σχετικά με το διορισμό του μόνου ή τρίτου διαιτητή, στον διορισμό προβαίνει ο Πρόεδρος της Ένωσης μεταξύ των τακτικών μελών της.

Στα πλαίσια προσπαθειών για την ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στη Ναυτιλία και με αποκλειστικά ιδιωτική πρωτοβουλία ιδρύθηκε η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» με έδρα τον Πειραιά (Piraeus Association for Maritime Arbitration).

Ιδρυτικά μέλη της Ένωσης είναι πρώην ανώτατοι δικαστικοί, πανεπιστημιακοί, τραπεζίτες, ναυτιλιακοί δικηγόροι και άλλες προσωπικότητες που έχουν ασχοληθεί με τη ναυτιλία από διάφορες πλευρές.

Σκοπός της ένωσης είναι η ανάπτυξη του θεσμού της ναυτιλιακής διαιτησίας στην Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά και η δημιουργία ομάδας προσώπων, Ελλήνων και

αλλοδαπών, ικανών να εκτελέσουν με επιτυχία τα έργα διαιτητή ή επιδιαιτητή στην επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών.

Πρόθεση είναι αυτή η διαιτησία να αποτελέσει μια εναλλακτική διαδικασία επιλύσεως ναυτιλιακών διαφορών, αξιόπιστη, διεθνώς αναγνωρίσιμη και ικανή να παράγει αποτελέσματα υψηλής ποιότητας με μικρότερο κόστος και σε μικρότερο χρόνο από άλλες διεθνείς διαιτησίες. Τα μέλη της Ένωσης διακρίνονται σε τακτικά, αρωγά και επίτιμα. Οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίσουν διαιτητή τους από μέλη ή μη μέλη της Ένωσης και αν οι διαιτητές συμφωνούν μπορούν να επιλέγουν τον επιδιαιτητή από μέλη ή μη μέλη της Ένωσης. Επιπλέον οι διάδικοι μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους. Σε περίπτωση διαφωνίας, το μόνο διαιτητή ή τον επιδιαιτητή ορίζει ο πρόεδρος της Ένωσης μεταξύ τακτικών μελών της. Παράλληλα, η διαδικασία διαιτησίας, περιλαμβανομένης και της ακροαματικής διαδικασίας, μπορεί να διεξάγεται σε τόπο άλλο εκτός από τον Πειραιά. Η διαδικασία μπορεί επίσης να διεξάγεται στην αγγλική ή άλλη γλώσσα που θα συμφωνηθεί, και για την ουσία της διαφοράς μπορεί να εφαρμόζεται αλλοδαπό δίκαιο.

Οι διαιτησίες θα διέπονται από τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί από την Ελλάδα και θα διεξάγονται σύμφωνα με τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας που έχουν συνταχθεί από την Ένωση. Αυτοί οι Κανόνες είναι εύκολα προσβάσιμοι από τους διαδίκους διεθνώς στην ιστοσελίδα της Ένωσης. Τους Κανόνες αυτούς πρέπει να μνημονεύουν οι διαιτητικές ρήτρες των ναυτιλιακών συμβάσεων και ιδίως των ναυλοσυμφώνων και των αγοραπωλησιών πλοίων και άλλων συμφωνιών, προκειμένου να εφαρμοστούν κατά τη διεξαγωγή της διαιτησίας.

Η ανάπτυξη του θεσμού της Ναυτιλιακής Διαιτησίας στην Ελλάδα και η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου ναυτιλίας και διαιτησίας θα έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική εξοικονόμηση δαπανών για την επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και τους ασφαλιστές τους. Ο Πειραιάς μπορεί να αποτελέσει ανταγωνιστική και αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ (MEDIATION)

7.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Υπό τον όρο διαμεσολάβηση νοείται η προσπάθεια εκούσιας επίλυσης της διαφοράς που επιχειρείται από τα μέρη υπό την καθοδήγηση ενός ουδέτερου τρίτου προσώπου, του διαμεσολαβητή, ο οποίος υποστηρίζει τα μέρη κατά τις διαπραγματεύσεις, ώστε να καταλήξουν αυτά σε μια κοινή και ικανοποιητική για αυτά λύση. Η διαμεσολάβηση παραμένει εξώδικη διαδικασία, ακόμη και όταν διεξάγεται μετά την εκκρεμοδικία. Χαρακτηριστικό της εμπλοκής του τρίτου σ' αυτήν είναι, ότι ο τρίτος απαγορεύεται να επηρεάσει τα μέρη, δεν υποδεικνύει σε αυτά δικής του έμπνευσης λύσεις, ούτε βεβαίως εκδίδει απόφαση για την διαφορά, αλλά αντίθετα υποβοηθεί τα μέρη με κατάλληλες διαπραγματευτικές τεχνικές να συνειδητοποιήσουν τα αληθή συμφέροντά τους, να αναδείξουν (τα μέρη) μέσα από την διαπραγμάτευση κοινά αποδεκτές λύσεις για την όλη σχέση τους και να επιλέξουν, αυτά και πάλι, τις λύσεις εκείνες που θεωρούν μετά την διαμεσολάβηση ότι πρέπει να διέπουν τις σχέσεις τους. Τα χαρακτηριστικά αυτά λείπουν κατ' αρχήν από την συμβιβαστική παρέμβαση του δικαστηρίου σε όλες τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν ανωτέρω, είτε διότι η υπαγωγή στην σχετική διαδικασία των μερών δεν γίνεται εξωδίκως, είτε διότι δεν είναι αυτή εκούσια, είτε, κυρίως, διότι παραδοσιακά η παρέμβαση του «ουδέτερου» τρίτου οδηγεί σε πρόταση λύσεων από αυτόν, όπως συμβαίνει π.χ. στην περίπτωση του Τραπεζικού Μεσολαβητή.⁸⁶

Η Διαμεσολάβηση αποτελεί μορφή εναλλακτικής επίλυσης διαφορών. Στις μέρες μας είναι αυξανόμενης σημασίας, λόγω διαφόρων εξελίξεων των τελευταίων δεκαετιών. Εξελίξεις στον οικονομικό τομέα, στην επικοινωνία, στην επέκταση των αγορών, στις εργασιακές σχέσεις, στην ιδιωτικοποίηση οργανισμών κλπ, απαιτούν περισσότερα από τα παραδοσιακά συστήματα και τους δικαστικούς τρόπους επίλυσης διαφορών.

Δεν υπάρχει ακριβής ορισμός της έννοιας εναλλακτική επίλυση διαφορών. Έχει προταθεί ο εξής ορισμός από τον Lieberman Henry (1986):

⁸⁶ wikipedia

“Alternative Dispute Resolution is a list of practices and techniques that aim 1) to permit legal disputes to be resolved outside the courts for the benefit of all disputants 2) to reduce the cost of conventional litigation and the delays to which it is ordinarily subject or 3) to prevent legal disputes that would otherwise likely to be brought to the courts.”⁸⁷

Η Διαμεσολάβηση ως εναλλακτική μορφή επίλυσης διαφορών έχει αναπτυχθεί πριν από 20 χρόνια σε χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Μεγάλη Βρετανία, η Αυστραλία και ο Καναδάς. Η αυτονομία των μερών που συμμετέχουν καθώς και η διαδικασία μπορεί να οδηγήσουν σε μία νέα αντίληψη της επίλυσης διαφορών σε εθνικό, Ευρωπαϊκό και Διεθνές επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγκαταστήσει διαδικτυακό τόπο εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των χωρών μελών.

Η Διαμεσολάβηση είναι μία μορφή «αυτορρύθμισης», η οποία σκοπό έχει να διευκολύνει και να επιταχύνει την απονομή δικαιοσύνης και αποτελεί πρόκληση για το νομικό σύστημα. Όλοι οι διακανονισμοί που γίνονται με διαμεσολάβηση σε διαφορετικές χώρες παρέχουν στα μέρη την ευκαιρία για δημιουργική επίλυση προβλημάτων και ευελιξία παρά περιορισμένες λύσεις που στηρίζονται σε νομικά δικαιώματα (όπως ο νόμος 2479/1997 στην Ελλάδα όπως ισχύει μετά και την τελευταία τροποποίησή του με το νόμο 3898/2010).

Τα πλεονεκτήματα της Διαμεσολάβησης σε σχέση με τη Διαιτησία συνοπτικά είναι:

- Σύντομη διαδικασία, χαμηλό κόστος
- Ουδετερότητα τρίτου προσώπου- αμεροληψία
- Τα μέρη έχουν τον έλεγχο της διαδικασίας
- Λαμβάνονται υπόψη τα ενδιαφέροντα, οι στόχοι και οι σχέσεις των μερών. Η διαδικασία είναι μυστική και εμπιστευτική.
- Διευκόλυνση διαπραγματεύσεων. Ενθάρρυνση άμεσης επικοινωνίας μεταξύ των μερών. Άτυπες συναντήσεις. Ο Διαμεσολαβητής είναι το πρόσωπο που διευκολύνει τις διαπραγματεύσεις ώστε να έρθουν σε συμφωνία για μία κοινά αποδεκτή λύση και από τα 2 μέρη.
- Συμβάλλει στην καλή φήμη. Είναι κατάλληλη και για διαφορές μεταξύ πολλών μερών (π.χ. αλυσίδα των μερών των ναυλοσυμφώνων στη ναυτιλία).

⁸⁷Michael Pazarzis, Eleni Nina Pazarzi, Thw system of Alternative Dispute Resolution in Greece, Int. J. Applied Systematic Studies, Vol 2, No 4, 2009,σελ. 411-413

Υποστηρίζεται η άποψη ότι δεν μπορούν όλες οι διαφορές να επιλυθούν με τη διαδικασία της εναλλακτικής επίλυσης διαφορών. Η πρακτική σε διαφορετικές χώρες έχει δείξει ότι υπάρχουν συγκεκριμένες διαφορές που επιλύονται επιτυχώς με τη διαδικασία της διαμεσολάβησης.

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/31 στη σελ. 17 προτείνει ότι τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έπρεπε να υποστηρίζουν την εφαρμογή της Εναλλακτικής Μορφής Επίλυσης Διαφορών Μέσω των μηχανισμών της αυτοβοήθειας καθώς είναι ένα απαραίτητο στοιχείο για την επιτάχυνση της επίλυσης διαφορών. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργεί ένα περιβάλλον το οποίο βελτιώνει την ποιότητα της κοινωνίας.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) έχει εκδώσει κανόνες διαμεσολάβησης, των οποίων η εφαρμογή ελέγχεται από το Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας. Η Αμερικανική Ένωση Διαιτησίας (American Association of Arbitration) παρέχει ένα ευρύ φάσμα Εναλλακτικής Μορφής Επίλυσης Διαφορών. Για παράδειγμα το Γραφείο Προστασίας του Περιβάλλοντος των ΗΠΑ εφαρμόζει Εναλλακτικές Μορφές Επίλυσης Διαφορών από το 1981. Επίσης η Ομοσπονδιακή ένωση Προκαταβολών Ασφαλίσεων στην Αμερική ενθαρρύνει τη χρήση Εναλλακτικής μορφής Επίλυσης Διαφορών εφαρμόζοντας αρχές και διαδικασίες για αυτό το λόγο.⁸⁸

Συνοψίζοντας, η διαμεσολάβηση αποτελεί έναν άλλον τύπο εναλλακτικής επίλυσης διαφορών. Τον πρώτο τύπο αναλύσαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο όπου έγινε διεξοδική αναφορά στη διαιτησία. Σε αντίθεση με τη διαιτησία, στη διαμεσολάβηση, η γνώμη του τρίτου (διαιτητή) δεν δεσμεύει τα μέρη τελειωτικά ως δεσμευτική απόφαση. Στην περίπτωση της διαμεσολάβησης (mediation), ο τρίτος φέρνει απλώς σε επαφή τα μέρη, οργανώνει το διάλογο μεταξύ τους και τα συμβουλεύει, αλλά δεν προβαίνει σε σχέδιο επίλυσης της διαφοράς. Η τάση αυτή παρατηρείται κατεξοχήν στις διασυνοριακές διαφορές όπως είναι συνήθως οι διαφορές που αναπτύσσονται στη ναυτιλία, όχι μόνο εξαιτίας της εύλογης επιφυλακτικότητας των αλλοδαπών απέναντι στο εγχώριο δίκαιο αλλά και άλλων σκοπιμοτήτων.

Η Διαμεσολάβηση είναι η αναζήτηση, από τα αντιμαχόμενα μέρη σε μια διαφορά, μιας συμβιβαστικής λύσης μέσω κοινά αποδεκτής διαδικασίας και σε ουδέτερο τόπο, παρουσία και με τη βοήθεια ενός τρίτου προσώπου, του διαμεσολαβητή. Έτσι

⁸⁸ Michael Pazarzis, Eleni Nina Pazarzi , Thw system of Alternative Dispute Resolution in Greece , Int. J. Applied Systematic Studies, Vol 2, No 4, 2009,σελ. 411-414

διασφαλίζεται η επίλυση της διαφοράς ταχύτερα και οικονομικότερα σε σύγκριση με τις παραδοσιακές, ενώπιον δικαστηρίων, διαδικασίες, και επιπλέον διαφυλάσσονται οι επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των εμπλεκομένων σε αυτή επιχειρήσεων. Πρόκειται για τις λεγόμενες “win-win situations”, όπου με την επίλυση της διαφοράς έχουν όφελος και οι δύο πλευρές.

Στην διαδικασία αυτή κεντρικό ρόλο κατέχει ο Διαμεσολαβητής, ο οποίος, λόγω των ιδιαίτερων τεχνικών που χρησιμοποιεί, ενεργεί ως καταλύτης και επιτρέπει, συχνά στο διάστημα μιας ημέρας, την επίλυση της διαφοράς, ακόμα και όταν οι προηγηθείσες διαπραγματεύσεις, είτε μεταξύ των ίδιων των μερών είτε μεταξύ των δικηγόρων τους, αποτύχουν.

Όπως η διεθνής εμπειρία τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ έχει δείξει, η Διαμεσολάβηση, όταν διενεργείται από ειδικά εκπαιδευμένο και έμπειρο διαμεσολαβητή που τις περισσότερες φορές είναι δικηγόρος, επιτρέπει στα μέρη να εξαλείψουν τα εμπόδια της μεταξύ τους επικοινωνίας, να συζητήσουν τα θέματα που τους απασχολούν, να λύσουν παρεξηγήσεις, να καθορίσουν τα βασικά συμφέροντα ή τις ανησυχίες τους, να βρουν πεδία συμφωνίας και να ενσωματώσουν τη συμφωνία τους σε κοινό κείμενο.⁸⁹

7.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ

Στους αρχαίους χρόνους, οι Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν Έλληνες μορφωμένους δούλους, οι οποίοι διακρινόμενοι για τη μόρφωση, την υπομονή, την ευφράδεια και κυρίως την εμπιστευτικότητα ζούσαν εντός της οικογένειας και βοηθούσαν τα μέλη της να λύσουν τις διαφορές τους. Ο Έλληνας δούλος ονομαζόταν «μεσίτης» ή «θέραψ», δηλαδή αυτός που θεραπεύει τις οικιακές εντάσεις.

Παράλληλα, στην Ελλάδα υπάρχει εδώ και αιώνες ο θεσμός του «Σασμού». Στις ορεινές περιοχές της Κρήτης όταν εμφανιζόταν μια διαφορά οι ντόπιοι απευθύνονταν στον «σάστη», ένα πρόσωπο συνήθως μεγάλης ηλικίας που χαίρει εκτιμήσεως και από

⁸⁹ www.hellenicmediation.gr

τα δυο φιλονικούντα μέρη και τα βοηθά να «φτιάξουν» ή να «σιιάξουν» τη διαφορά τους.

Η Διαμεσολάβηση, ως μια μέθοδος επίλυσης των διαφορών οι οποίες ταλαιπωρούν τα μέλη μιας κοινωνίας, αναπτύχθηκε ιδιαίτερα στην εμποτισμένη από τη φιλοσοφία του Κομφούκιου Κίνα, όπου θεωρείτο ότι η επίτευξη συμφωνίας αντί απονομής απόφασης ήταν προτιμότερη αφού συντελούσε στην κοινωνική αρμονία.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Ιαπωνία πριν μουν στο θέμα, θα πρέπει να περάσουν μέσα από περίπλοκες διαδικασίες. Με τον τρόπο αυτό προσπαθούν να ψηλαφήσουν το κλίμα που επικρατεί στη συζήτηση, την ιδιοσυγκρασία του συνομιλητή, το συσχετισμό δυνάμεων και ένα σωρό άλλες πληροφορίες, χωρίς να κάνουν οποιαδήποτε νύξη επάνω στο θέμα για το οποίο γίνεται λόγος. Οι ερωτήσεις επί του θέματος θεωρούνται άκρως αγενείς και προκλητικές. Αυτό θυμίζει ιδιαίτερα ορισμένες τεχνικές της διαμεσολάβησης, με τις οποίες ο διαμεσολαβητής προσπαθεί να αποκρυπτογραφήσει τις ανάγκες, τα ενδιαφέροντα και τα ρίσκα κάθε μέρους και όχι τόσο τις θέσεις τους.

Με τη σημερινή της μορφή, βέβαια, η διαμεσολάβηση εμφανίστηκε στις ΗΠΑ στα μέσα του 20^{ου} αιώνα και στην Ευρώπη τη σκυτάλη πήρε η Αγγλία, από την οποία άρχισε να εξαπλώνεται με δειλά βήματα και στην υπόλοιπη Ευρώπη.⁹⁰

7.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ

Η διαμεσολάβηση διεξάγεται από ένα αμερόληπτο τρίτο πρόσωπο το Διαμεσολαβητή.

Αρχίζει με μια κοινή συνάντηση στην οποία τα μέρη αφού ενημερωθούν αναλυτικά από τον διαμεσολαβητή για την διαδικασία της διαμεσολάβησης παρουσιάζουν τις απόψεις τους για τη διαφορά. Η κοινή συνάντηση ακολουθείται από χωριστές συναντήσεις μεταξύ του διαμεσολαβητή και κάθε μέρους. Αυτό επιτρέπει σε κάθε πλευρά να εξηγήσει εμπιστευτικά τη θέση και τους στόχους της για τη διαμεσολάβηση.

Στις συναντήσεις εμφανίζονται τα μέρη ή οι εκπρόσωποί τους, με ή χωρίς τους συμβούλους τους, με πλήρη όμως εξουσιοδότηση να διαπραγματευθούν και να

⁹⁰ www.hellenic-mediation.gr

αποφασίσουν.

Οι χωριστές συναντήσεις διεξάγονται σε αυστηρά εμπιστευτική βάση. Τα έγγραφα και οι πληροφορίες που δίδονται στο διαμεσολαβητή αφορούν μόνο τον ίδιο και η αποκάλυψη του περιεχομένου τους στο άλλο μέρος δεν επιτρέπεται χωρίς τη συναίνεση του μέρους στο οποίο ανήκουν. Η διαμεσολάβηση αφήνει την εξουσία της απόφασης καθαρά στα μέρη. Ο διαμεσολαβητής δεν αποφασίζει τι είναι δίκαιο ή σωστό, δεν είναι ούτε δικαστής ούτε διαιτητής, αλλά ενεργεί ως καταλύτης, σκοπός του οποίου είναι να διευκολύνει τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των μερών, ώστε τα μέρη να καταλήξουν σε λύση στη διαφορά τους. Κατά κανόνα, ο διαμεσολαβητής εκφράζει την άποψή του μόνο όταν ομόφωνα τουζητηθεί.

91

Η συμφωνία που επιτυγχάνεται μεταξύ των μερών στο τέλος της διαμεσολάβησης συντάσσεται εγγράφως και υπογράφεται από τα μέρη. Το συμφωνητικό μπορεί να περιλαμβάνει όχι μόνο ό,τι συμφωνήθηκε για τη χρηματική αποζημίωση (αν αυτή υπήρχε) αλλά, για παράδειγμα, και πρόβλεψη για μελλοντικές επιχειρηματικές προσπάθειες, ένα νέο συμβόλαιο με νέους όρους κλπ.⁹²

7.4 Εφαρμογές της Διαμεσολάβησης

Η Διαμεσολάβηση είναι ένα σύνολο τεχνικών τις οποίες χρησιμοποιεί ένα κατάλληλα εκπαιδευμένο πρόσωπο για να διευκολύνει τα μέρη στις διαπραγματεύσεις τους. Υπό αυτό το πρίσμα, δεν περιορίζεται στην επίλυση ενός μόνο είδους διαφοράς.

Γαμικές και οικογενειακές διαφορές

Γειτονικές και κοινοτικές διαφορές

Εργατικές και ενδοεπαγγελματικές διαφορές

Διαφορές οικογενειακών επιχειρήσεων

Διαφορές που προκύπτουν από πτώχευση επιχειρήσεων

⁹¹ www.hellenic-mediation.gr

⁹² www.hellenic-mediation.gr

Διαφορές πνευματικής ιδιοκτησίας

Κατασκευαστικές διαφορές

Καταναλωτικές διαφορές και Διαφορές που προκύπτουν στο ηλεκτρονικό εμπόριο

Διαφορές πολιτισμικής κληρονομιάς

Διαφορές ναυτικού δικαίου⁹³

3.5 Οδηγία 2008/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.

Η παρούσα οδηγία διευκολύνει την προσφυγή στη διαμεσολάβηση ως μέθοδο επίλυσης διασυνοριακών διαφορών σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.

Με την οδηγία αυτή, η Επιτροπή ενθαρρύνει την προσφυγή στη διαμεσολάβηση ως μέσο επίλυσης των διαφορών σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και ενθάρρυνσης του Η οδηγία, αφού προσδιορίσει τον όρο «διαμεσολάβηση» και τον όρο «διαμεσολαβητής», προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τα δικαστήρια να προτείνουν στα μέρη την προσφυγή στη μέθοδο αυτή, δίχως ωστόσο να τα υποχρεώνουν. Η διαμεσολάβηση, άλλωστε, δεν θεωρείται ως εναλλακτικό μέσο έναντι των δικαστικών διαδικασιών, αλλά μάλλον ως μια από τις μεθόδους επίλυσης των διαφορών που διαθέτει η σύγχρονη κοινωνία.

Η οδηγία εφαρμόζεται στις διασυνοριακές διαφορές σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, εξαιρουμένων των φορολογικών, τελωνειακών ή διοικητικών υποθέσεων, καθώς και της ευθύνης του κράτους λόγω πράξεων ή παραλείψεων κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας. Δεν εφαρμόζεται στη Δανία.

Πρόσκληση των μερών να προσφεύγουν σε διαμεσολάβηση για την επίλυση διαφορών

Εκτέλεση των συμφωνιών διακανονισμού οι οποίες επιτυγχάνονται χάρη στη διαμεσολάβηση.

Ακόμα και αν οι συμφωνίες διακανονισμού που επιτυγχάνονται μέσω διαμεσολάβησης προσφέρονται, κατά κανόνα, περισσότερο για εκούσια εκτέλεση, η οδηγία μεριμνά

⁹³ www.hellenic-mediation.gr, Νικόλαος Πουλαντζάς, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2^η έκδ., Εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 137-138

ώστε όλα τα κράτη μέλη να καθιερώσουν μια διαδικασία με την οποία να είναι δυνατόν, κατόπιν αιτήσεως των μερών, να επιβεβαιώνεται η συμφωνία με δικαστική ή άλλη απόφαση, ή με δικαστικό ή άλλο έγγραφο εκδιδόμενο από δημόσια αρχή.

Η διαδικασία αυτή θα επιτρέψει την αμοιβαία αναγνώριση και την εκτέλεση των συμφωνιών διακανονισμού σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, σύμφωνα με τους ίδιους όρους που καθορίζονται για τις δικαστικές ή άλλες αποφάσεις.⁹⁴

Αναστολή των προθεσμιών παραγραφής

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί περαιτέρω η προσφυγή στη διαμεσολάβηση, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα διάδικα μέρη δεν κωλύονται να κινήσουν στη συνέχεια δικαστικές διαδικασίες ή διαιτησία σε σχέση με την εν λόγω διαφορά, λόγω παραγραφής ή λήξεως αποσβεστικής προθεσμίας κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαμεσολάβησης.

Διασφάλιση του απορρήτου και της ποιότητας της διαμεσολάβησης

Ούτε ο διαμεσολαβητής ούτε οι λοιποί εμπλεκόμενοι σε διαδικασία διαμεσολάβησης δεν οφείλουν να προσκομίσουν στο πλαίσιο δικαστικής διαδικασίας αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με πληροφορίες που επιτεύχθηκαν στο πλαίσιο μιας διαμεσολάβησης. Αυτό γίνεται μόνον δεκτό:

- όταν αποδεικνύεται αναγκαίο για επιτακτικούς λόγους δημόσιας τάξης ώστε να διασφαλιστεί η σωματική ακεραιότητα ενός προσώπου κλπ.
- όταν η κοινολόγηση του περιεχομένου της συμφωνίας που προέκυψε από τη διαμεσολάβηση είναι απαραίτητη για την εφαρμογή ή την εκτέλεση της εν λόγω συμφωνίας.

Τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την εκπαίδευση διαμεσολαβητών και τη σύνταξη προαιρετικών κωδίκων δεοντολογίας, καθώς και την τήρηση των κωδίκων αυτών εκ μέρους των διαμεσολαβητών και των οργανώσεων που παρέχουν υπηρεσίες διαμεσολάβησης⁹⁵.

⁹⁴ www.omed.gr

⁹⁵ Omed.gr

7.5 Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διαφορών στην Ελλάδα – Διαμεσολάβηση στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα η Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διαφορών, είτε με τη Μορφή της Διαμεσολάβησης ή της Συνδιαλλαγής εισήχθη στο ελληνικό σύστημα με το Νόμο 2479/1997 ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το 2000. Αυτός ο νόμος υποχρεώνει τους δικηγόρους των μερών – διαδίκων στις αστικού δικαίου υποθέσεις ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου να συναντηθούν προκειμένου να επιλύσουν τη διαφορά πριν η υπόθεση φτάσει στο Δικαστήριο. (214 ΚπολΔ)

Από τη διαδικασία εξαιρούνται ορισμένου είδους διαφορές όπως οι οικογενειακές. Η παρουσία των διαδίκων δεν είναι υποχρεωτική, ενώ υποχρεωτική και επαρκής είναι η παρουσία των δικηγόρων. Εάν η διαδικασία γίνει με την παρουσία μόνο των δικηγόρων τότε εντάσσεται στη διαδικασία τη συνδιαλλαγής (conciliation).

Ο νόμος ωστόσο προβλέπει ότι ένα τρίτο μέρος μπορεί να προσληφθεί προκειμένου να βοηθήσει τη διαδικασία οπότε ακολουθείται η διαδικασία της Διαμεσολάβησης.

Η έλλειψη ενημέρωσης και εκπαίδευσης των δικηγόρων στις διαδικασίες εναλλακτικής επίλυσης διαφορών έχει καταστήσει το θεσμό ανενεργό με αποτέλεσμα να υπογράφεται ένα πρακτικό αποτυχίας επίλυσης της διαφοράς χωρίς να γίνεται προσπάθεια επίλυσης της διαφοράς. Αυτό το πρακτικό αποδεικνύει ότι η εναλλακτική επίλυση διαφορών δεν πέτυχε, οπότε πληρούνται οι προϋποθέσεις του νόμου ώστε η υπόθεση να συνεχίσει για δίκη. Συνέπεια αυτού υπήρξε το γεγονός ότι οι στόχοι του ν. 2479/1997 απέχουν πολύ από το να πραγματοποιηθούν και η χρήση της διαμεσολάβησης στις αστικές και εμπορικές υποθέσεις είναι πολύ περιορισμένη.

Δεν υπάρχουν ειδικοί κανόνες που να προβλέπουν περιορισμό για τις διαδικασίες της διαμεσολάβησης /συνδιαλλαγής ούτε προβλέπεται αναβολή δίκης/διαιτησίας κατά τη διάρκεια Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών. Όσον αφορά την παραδοχή κατά τη δικαστική/διαιτητική διαδικασία των πληροφοριών που αποκαλύπτονται κατά τη διάρκεια της Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών ο νόμος 2479/1997 προβλέπει ότι όταν διαμεσολάβηση αποτύχει και η υπόθεση οδηγηθεί στο Δικαστήριο, ο διαμεσολαβητής δεν έχει τη δυνατότητα να παρασταθεί με καμία ιδιότητα (μάρτυρα, πραγματογνώμονα, τεχνικού συμβούλου κλπ). Ένας κανονισμός διαμεσολάβησης μπορεί να εφαρμοστεί σαν μια διαιτητική απόφαση (άρθρο 1069 ΚΠολΔ).

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με το νόμο 3297 που τέθηκε σε ισχύ το Δεκέμβριο του 2004, ιδρύθηκε ο Συνήγορος του Καταναλωτή, μια μη κυβερνητική οργάνωση που αποσκοπεί

στον διακανονισμό ζητημάτων σχετικά με το καταναλωτή ή θέματα δημοσίου συμφέροντος και στην εξωδικαστική επίλυση διαφορών καταναλωτών.

Ο σκοπός των διαφορών που επιλύονται από τον Συνήγορο του Καταναλωτή είναι ο συμβιβασμός των παραπόνων από ενώσεις καταναλωτών ή φυσικά πρόσωπα με τον όρο ότι η φύση της διαφοράς αφορά ένα μεγάλο αριθμό καταναλωτών. Ο συνήγορος του καταναλωτή δεν επιλύει υποθέσεις που εκκρεμούν ήδη ενώπιον οποιουδήποτε Δικαστηρίου. Είναι μία πρώτη απόπειρα φιλικής επίλυσης της διαφοράς. Ένα αυτό επιτευχθεί τα μέρη υπογράφουν πρακτικό που έχει την ισχύ ενός δικαστικά αποδεκτού διακανονισμού. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, τότε ο Συνήγορος του Καταναλωτή μπορεί να εκδώσει γραπτές συστάσεις σε κάθε μέρος. Εάν κάποιο από τα μέρη αρνηθεί τις προτάσεις, τότε ο Συνήγορος του Καταναλωτή μπορεί να δημοσιεύσει τις προτάσεις του, οπότε αναμένεται ότι αν η υπόθεση οδηγηθεί στο δικαστήριο τότε θα ήταν απίθανο για το δικαστήριο να αποφασίσει διαφορετικά.

Από 1^η Ιουλίου 2005 λειτουργεί ο θεσμός του Τραπεζικού Διαμεσολαβητή προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα του οικονομικού τομέα. Αντίστοιχος θεσμός υπάρχει στη Μεγάλη Βρετανία και στην Ιρλανδία από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Υπήρξε επιτυχής θεσμός καθώς η πλειοψηφία των υποθέσεων που χειρίστηκε επιλύθηκαν. Στον πίνακα 1 και 2 παρατίθενται ο αριθμός και τα ποσοστά των υποθέσεων που επιλύθηκαν.

Δεν υπάρχει μεγάλος αριθμός διαμεσολαβητών στην Ελλάδα. Σε κυβερνητικό επίπεδο οργανισμών όπως αναφέρθηκε ανωτέρω λειτουργεί ο ΟΜΕΔ, Οργανισμός Μεσολάβησης και Διαιτησίας που ιδρύθηκε το 1990 και ασχολείται αποκλειστικά με εργατικά θέματα.⁹⁶

Ο Οργανισμός Μεσολάβησης και Διαιτησίας οφείλει τη γένεσή του στο νόμο 1876/1990 για τις "Ελεύθερες Συλλογικές Διαπραγματεύσεις" και έχει σαν κύριο έργο να βοηθήσει τα διαπραγματευόμενα μέρη όταν οι διαπραγματεύσεις περιέλθουν σε αδιέξοδο, να βρουν τη δική τους λύση μέσω του θεσμού της Μεσολάβησης. Σε περίπτωση που η μεσολαβητική διαδικασία δεν καταλήξει, το επόμενο στάδιο διευθέτησης της διαφοράς είναι η διαιτησία.

Στα δέκα και πλέον χρόνια λειτουργίας του Ο.Μ.Ε.Δ. αναδύθηκε και μία σημαντικότερη παράπλευρη λειτουργία του. Δηλαδή ως πεδίου κοινωνικού διαλόγου και ασχέτως του

⁹⁶ Pazarzis

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκει τη χώρα μας εφοδιασμένη με ένα σύγχρονο νομικό πλαίσιο το οποίο διευκολύνει στο έπακρο τις συλλογικές διαπραγματεύσεις και παρωθεί τα μέρη να βρουν τη δική τους λύση, η οποία είναι, συνήθως, και η αρμόζουσα. Ο Ο.ΜΕ.Δ. τότε μόνον παρεμβαίνει όπου υπάρχει αδιέξοδο. Δηλαδή η λειτουργία του έχει επικουρικό χαρακτήρα.

Αυτή η ελευθερία των μερών είναι σύμφωνη και με την έννοια της συλλογικής αυτονομίας, η οποία συνιστά, πλέον, ένα ευρωπαϊκό κεκτημένο.

7.6 Η έννοια της Μεσολάβησης στο εργατικό δίκαιο

Μεσολάβηση είναι η διενέργεια συλλογικών διαπραγματεύσεων με την συμβολή του Μεσολαβητή και στόχο την υπογραφή Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (Σ.Σ.Ε.) ή την επίτευξη άλλης Συμφωνίας μεταξύ των Μερών.

Χαρακτηριστικά

Η Μεσολάβηση παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Αποτελεί μορφή συλλογικής διαπραγμάτευσης με την δημιουργική συμβολή του Μεσολαβητή.
- Η μεσολάβηση κινείται με πρωτοβουλία των Μερών, που εκφράζεται είτε από κοινού είτε μονομερώς.
- Ο Ο.ΜΕ.Δ. ποτέ δεν αναλαμβάνει πρωτοβουλία παροχής υπηρεσιών Μεσολάβησης.
- Η μεσολάβηση στηρίζει την σύγκλιση απόψεων μεταξύ των Μερών για την κατάρτιση συλλογικής σύμβασης εργασίας.
- Όταν τα Μέρη ή ο Μεσολαβητής διαπιστώνουν την αδυναμία κατάρτισης συλλογικής σύμβασης, ο Μεσολαβητής έχει δικαίωμα να υποβάλλει σ' αυτά την δική του πρόταση.

- Η πρόταση του Μεσολαβητή δεν είναι δεσμευτική για τα Μέρη, αλλά μπορεί να αποτελέσει βάση για την κατάρτιση συλλογικής σύμβασης εργασίας ή άλλης συμφωνίας.
- Όταν η πρόταση του Μεσολαβητή γίνει δεκτή από μία μόνον πλευρά μπορεί να δημιουργήσει δικαίωμα προσφυγής στη Διαιτησία.

Σκοπός της Μεσολάβησης είναι η επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των Μερών. Μόνον όταν αυτό δεν είναι εφικτό ο Μεσολαβητής υποβάλει Πρόταση και στην περίπτωση του δημόσιου διαλόγου Έκθεση για τους σκοπούς της απεργίας.

Το Περιεχόμενο της Διαμεσολάβησης

Αντικείμενο των συλλογικών διαπραγματεύσεων στο στάδιο της Μεσολάβησης μπορεί να είναι:

- Κάθε θέμα που μπορεί να ρυθμιστεί με συλλογική σύμβαση εργασίας (άρθρ. 2 του ν. 1876/1990) όπως :
- Ζητήματα σχετικά με τη σύναψη, τους όρους λειτουργίας και τη λήξη των ατομικών συμβάσεων εργασίας (όπως ωράριο, άδειες, μισθοί κ.α.)
- Ζητήματα σχετικά με την άσκηση του συνδικαλιστικού δικαιώματος στην επιχείρηση κ.α.
- Ζητήματα σχετικά με την άσκηση της επιχειρηματικής πολιτικής στο μέτρο που επηρεάζει άμεσα τις εργασιακές σχέσεις.
- Κατάρτιση κανονισμών υγιεινής και ασφάλειας.
- Ζητήματα που αφορούν τη διεύθυνση του χρόνου εργασίας (άρθρο 5 του ν. 2874/2000)
- Καθορισμός προσωπικού ασφαλείας σε περίπτωση απεργίας (άρθρο 2 του ν. 2224/1994)
- Διεξαγωγή δημόσιου διαλόγου για θέματα που αποτελούν αντικείμενο απεργίας (άρθρο 3 του ν. 2224/1994)
- Κάθε θέμα που μπορεί να ρυθμισθεί με συμφωνία μεταξύ του Συμβουλίου εργαζομένων και της επιχείρησης (άρθρο 8 του ν. 2224/1994)⁹⁷

⁹⁷ www.omed.gr

6.7 Ν.3898/2010

Με το νόμο 3898/2010 θεσπίζεται ο θεσμός της διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Σε αυτόν υπάγονται οι διαφορές ιδιωτικού δικαίου με συμφωνία των μερών (η οποία αποδεικνύεται με έγγραφο από τα πρακτικά του δικαστηρίου).

Πρόκειται για έναν καινοτόμο θεσμό, ο οποίος αν πετύχει θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση των πινακίων των δικαστηρίων και κατά συνέπεια στη βελτίωση της απονομής της Δικαιοσύνης. Ως αποφασιστικό παράγοντα για να λειτουργήσει ο νέος θεσμός, τέθηκε η υποστήριξη κυρίως από τους δικηγόρους, αλλά και τους δικαστές, καθώς και το να ενημερωθούν οι πολίτες ότι μπορούν να αξιοποιήσουν την εναλλακτική αυτή επιλογή του φιλικού διακανονισμού των διαφορών του.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου, η προσφυγή στη διαμεσολάβηση αποκλείει προσωρινά – και μέχρι να ολοκληρωθεί – τη δικαστική διαμάχη.

Το δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να καλέσει τα μέρη να προσφύγουν σε διαμεσολάβηση, ενώ σε περίπτωση που αυτή δεν καρποφορήσει, η αναβολή της δίκης δεν μπορεί να υπερβαίνει το εξάμηνο.

Στόχος του νομοθετήματος είναι να προσδιοριστούν οι διαφορές και να ερευνηθούν εναλλακτικές λύσεις που να ικανοποιούν τα συμφέροντα και των δύο μερών με τη βοήθεια ενός τρίτου προσώπου, κυρίως δικηγόρου⁹⁸.

Παρατίθεται στο Παράρτημα το κείμενο του νέου νόμου.

⁹⁸ www.ethemis.gr

7.7 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ

7.7.1 : ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

(www.hellenic-mediation.gr)

Το Ελληνικό Κέντρο Διαμεσολάβησης και Διαιτησίας ιδρύθηκε στην Αθήνα το Μάρτιο του έτους 2006.

Ήδη από τα τέλη του 2010, το Κέντρο έχει τη μορφή αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας, με μέλη το Σύνδεσμο Α.Ε. & Ε.Π.Ε. και είκοσι διαμεσολαβητές.

Πρόκειται για μια πιλοτική προσπάθεια για την εισαγωγή του θεσμού της διαμεσολάβησης επικεντρωμένη στις επιχειρήσεις. Με μια σειρά από εκπαιδευτικά σεμινάρια, εκστρατείες ενημέρωσης και σεμινάρια εκπαίδευσης διαμεσολαβητών, το Κέντρο βρίσκεται στην πρώτη γραμμή με στόχο την εξοικείωση των ελληνικών επιχειρήσεων και του νομικού κόσμου με τις δυνατότητες του θεσμού της διαμεσολάβησης.

Το Κέντρο στοχεύει:

- να φέρει σε επαφή τις επιχειρήσεις και το ελληνικό δικαστικό σύστημα με τη διαμεσολάβηση και να τους επιτρέψει να την κατανοήσουν,
- να παρέχει στις επιχειρήσεις μία απλή και οικονομική μέθοδο διευθέτησης των διαφορών τους σε ένα περιβάλλον που οδηγεί στο διάλογο και διασφαλίζει την επαγγελματικότητα,
- να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό κλίμα για τη Διαμεσολάβηση χρησιμοποιώντας διαμεσολαβητές επιλεγμένους από το Κέντρο με τα απαραίτητα προσόντα, οι οποίοι να επωφελούνται αμοιβαία από την εμπειρία ο ένας του άλλου,
- να προωθήσει την εφαρμογή στην Ελλάδα των εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης των διαφορών, στις οποίες περιλαμβάνονται η διαμεσολάβηση και η διαιτησία.

Το Κέντρο Διαμεσολάβησης διασφαλίζει την εφαρμογή και παρακολουθεί την εξέλιξη της διαμεσολάβησης προτείνοντας ένα αμερόληπτο και ανεξάρτητο πρόσωπο εξοικειωμένο με τις σχετικές τεχνικές: τον διαμεσολαβητή.

Σε ουδέτερο τόπο, με τη βοήθεια του διαμεσολαβητή και παρουσία των δικηγόρων τους,

οι επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να εκθέσουν τα αιτήματά τους και να επιτύχουν ένα φιλικό διακανονισμό της διαφοράς τους με απόλυτη εχεμύθεια.

7.7.2 CHARTERED INSTITUTE OF ARBITRATORS

(www.ciarb.org)

Το CIArb είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός δημοσίου συμφέροντος, που εδρεύει στο Λονδίνο με διεθνές δίκτυο από περισσότερα από 30 παραρτήματα στον κόσμο.

Παρέχει μία ευρεία υποστήριξη υπηρεσιών στα μέλη του καθώς και στα άλλα μέρη που εμπλέκονται στην επίλυση διαφορών και παρέχει μοναδικώς και παγκοσμίως αναγνωρισμένες επαγγελματικές προδιαγραφές.

Ως Επαγγελματικό Επιμελητήριο, CIArb παρέχει εύρεία εκπαίδευση από πρώιμα μεέχρι προχωρημένα επίπεδα σχετικά με τις ποικίλες αρχές της επίλυσης διαφορών, συμπεριλαμβανομένης της διαιτησίας, της διαμεσολάβησης και της adjudication. Οι τομείς που καλύπτει το CIArb περιλαμβάνουν ποικιλία παγκοσμίου φήμης προδιαγραφών καλύπτοντας τις κυριότερες αρχές το τομέα αυτού, παρέχοντας δημόσια αναγνώριση εξειδίκευσης στην επίλυση διαφορών,

Το CIArb αποτελείται απο 12.000 μέλη παγκοσμίως και αποτελεί το σπίτι της επίλυσης διαφορών με άκρως επαγγελματικό τρόπο θέτοντας παγκοόσμια στάνταρ στον τομέα αυτό.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ- ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ιδέα της Εναλλακτικής μορφής επίλυσης διαφορών έχει τραβήξει το ενδιαφέρον και έχει γίνει αντικείμενο συζητήσεων σε πολλές χώρες. Πολλά έχουν γραφτεί για τα υπάρχοντα προβλήματα που δημιουργούν το παραδοσιακό δικαστικό σύστημα και προτείνουν μηχανισμούς Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών ώστε να αντιμετωπίσουν και να επιλύσουν αυτά τα προβλήματα. Στην παρούσα εργασία είδαμε την, έννοια, τις μορφές τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών, διαμεσολάβηση διαιτησία και ειδικότερα στη ναυτιλία.

Η Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών δεν έχει σχηματιστεί πλήρως και για αυτό το λόγο η έρευνα για προτάσεις σχετικά με την εφαρμογή της Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών εντός ή εκτός του παραδοσιακού δικαστικού συστήματος θα έπρεπε να βασίζεται σε έρευνα και αξιολόγηση του συστήματος μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα εφαρμογής του συστήματος.⁹⁹

Συνοψίζοντας, σχετικά με την εναλλακτική επίλυση διαφορών είναι χρήσιμο να παραθέσουμε την εύστοχη παρατήρηση που έχει διατυπωθεί:

« Όπως η Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών δεν μπορεί να αντικαταστήσει το δικαστήριο, οι στρατηγικές επίλυσης διαφορών δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τη δικαστική απόφαση που προκύπτει από την πλειοψηφία. Ωστόσο, αυτές οι στρατηγικές επίλυσης διαφορών μπορούν να έχουν αποτέλεσμα όπου η συνεργασία μεγεθύνει την πίτα και κάθε σχετικό μέρος έχει κίνητρο να συμμετέχει. Οι τέσσερις υποθέσεις μελέτης δείχνουν ότι μεγαλύτερη προσοχή σε στρατηγικές διαδικασίες μπορούν να επιφέρουν πιο αποτελεσματική νομοθεσία.»

Συνοψίζοντας ειδικότερα για τη ναυτική διαιτησία. Η ναυτική διαιτησία είναι ένας θεσμός που έχει ταχθεί στη θεραπεία στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι συντονισμένος με τους ρυθμούς, τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα του εμπορικού κλάδου τον οποίο τον οποίο υπηρετεί. Κορωνίδα αυτών είναι η έντονη συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων, αποτέλεσμα του ιδιάζοντος διεθνούς χαρακτήρα που το ναυτικό δίκαιο έχει κατακτήσει. Το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι διάχυτη στο ναυτιλιακό χώρο,

⁹⁹ Edwards, 1986

δημιουργεί τις αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη θεσμών και μηχανισμών που θα προσφέρουν συνολική και όχι αποσπασματική κάλυψη.

Το ρόλο αυτό έρχεται να παίξει η ναυτική διαιτησία που αποτελεί στην ουσία το προτιμώμενο από τη ναυτιλία διεθνές forum για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την άσκηση της. Η προνομιακή θέση του διαιτητικού φαινομένου στο χώρο της ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα επιλογής των ίδιων των συναλλασσομένων που επιθυμούν να έχουν στη διάθεσή τους ένα θεσμό ανταποκρινόμενο στην ίδια τη φύση της δραστηριότητάς τους : ευέλικτο , στο πνεύμα των συναλλαγών και κατά το δυνατόν χωρίς εξαρτήσεις από εθνικές ιδιομορφίες. Δεν πρέπει άλλωστε να λησμονείται ότι η ναυτική διαιτησία δεν λειτουργεί στον ευρύτερο δικαιοσύνη χώρο. Αναπτύσσεται αποκλειστικά μέσα στο στενό και εξειδικευμένο περιβάλλον της ναυτιλίας. Χρήστες δεν είναι οι απλοί καταναλωτές, αλλά όσοι εμπλέκονται άμεσα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ίσως δεν είναι υπερβολή να λεχθεί ότι η ναυτική διαιτησία με τη συχνότητα και την εξάπλωσή της έχει λάβει εθιμική διάσταση στο χώρο της ναυτιλίας. Η πεποίθηση σε μεγάλο τμήμα των ναυτιλιακών συναλλαγών, ότι η αυτονόητη μέθοδος επίλυσης των αναφερόμενων διαφορών είναι η διαιτησία δεν είναι ούτε αυθαίρετη ούτε υπερβολική.

Στο πεδίο των θαλασσίων μεταφορών, που αποτελεί την κατεξοχήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, η παρουσία της διαιτησίας είναι εξαιρετικά πυκνή. Οι συμβατικές μάλιστα εκδηλώσεις της εμφανίζονται με τυποποιημένη μορφή, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εγκατάσταση παγιωμένων διαιτητικών σχημάτων, που σπάνια υφίστανται αλλοίωση για την εξυπηρέτηση εξατομικευμένων συναλλακτικών αναγκών. Οι επαναλαμβανόμενες προτιμήσεις των συμβαλλομένων οδηγούν στη σχηματοποίηση ενός διαιτητικού συστήματος, το οποίο εμφανίζει ιδιαίτερα λειτουργικά χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα στις ανάγκες των χρηστών του. Ιδιαίτερα να αναπτυγμένη είναι όμως η διαιτησία και σε άλλους βασικούς τομείς της ναυτιλίας. Πιο χαρακτηριστικοί είναι αυτοί της ναυπηγήσεως, της αγοράς και πώλησεως πλοίων αλλά και αυτοί της αντασφαλίσεως και της αλληλασφαλίσεως (P&I Clubs).

Εκτός όμως από τις λειτουργικές της εκφάνσεις η ναυτική διαιτησία εμφανίζει ιδιαίτερα γνωρίσματα αυτοτέλειας και σε ένα άλλο επίπεδο, το οργανωτικό. Είναι η μόνη περίπτωση διαιτησίας όσον αφορά τα εμπορεύματα (commodity arbitrations) – που παρουσιάζει σε τόσο έντονο βαθμό αυτοοργάνωση. Οι διαιτητικές ενώσεις και οργανισμοί αλλά και οι κανόνες της διαιτησίας που την εξυπηρετούν, είναι αποκλειστικά σχεδιασμένοι και προορισμένοι για αυτή. Πέραν αυτού η συγκέντρωση

της διαιτητικής ύλης γίνεται προνομιακά στο Λονδίνο και κατά δεύτερο λόγο στη Νέα Υόρκη, επιτυγχάνοντας έτσι, επιπλέον, σημαντικό βαθμό ομοιομορφίας και διακαιικής βεβαιότητας.

Η ναυτική διαιτησία βρίσκεται σε τροχιά διαρκώς ενισχυόμενης αυτονομίας, παρακολουθώντας τη διεθνοποίηση της ίδιας της ναυτιλίας. Παρά την παραδοσιακή υπεροχή του Λονδίνου, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση διαιτητικής ύλης γίνεται ολοένα και πιο έντονος ανάμεσα στα κέντρα ναυτικής διαιτησίας ανά τον κόσμο. Η ελκυστικότητα των περιφερειακών οργανισμών ίσως επιφυλάσσει ανακατατάξεις για το μέλλον, με αυτονόητα οικονομικά οφέλη για όσους καταλάβουν καίριες θέσεις στο διαμοιρασμό του προσοδοφόρου αυτού αντικειμένου. Η πρόκληση είναι ιδιαίτερα επίκαιρη και άμεσα σχετιζόμενη με τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία. Είναι εύλογο και αναμενόμενο η πρωτοπορία στο ναυτιλιακό κλάδο, να συνοδεύεται και από αντίστοιχα ισχυρή παρουσία στον έλεγχο μηχανισμών που ρυθμίζουν την επίλυση των αναφερόμενων διαφορών, που διαμορφώνουν δηλαδή τα όρια της επιχειρηματικής ευθύνης των συναλλασσομένων ιδιαίτερα μετά και τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις με την ψήφιση του νέου νόμου στην Ελλάδα που ανοίγει νέες προοπτικές για την εξάπλωση του θεσμού της Διαμεσολάβησης. Είναι όμως επίσης ευνόητο ότι η απόφαση δημιουργίας ισχυρού κέντρου ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά αποτελεί πάνω απ'όλα στρατηγική επιλογή των ίδιων των χρηστών του διαιτητικού θεσμού. Το κίνητρο πάντως εμφανίζεται ιδιαίτερα ελκυστικό: το διαιτητικό δικύβευμα είναι προεχόντως ελληνικών συμφερόντων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΠΗΓΕΣ

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Arroyo I. Relation entre Charte Partie et Connaissance: La clause d'incorporation 1980

Brown, Robert H.: MARINE INSURANCE VOL 1.- THE PRINCIPLES , εκδ. Witherby & Co Ltd 1975.

Brown, Robert H.: MARINE INSURANCE VOL 2.- CARGO PRACTICE , Witherby & Co Ltd 1970.

Berlingieri F., International Maritime Arbitration, 1979

Bischoff A.G., Maritime Arbitration, International Commercial Arbitration, εκδ. C. Smitthoff, 1980

Carbone S.M./ Luzzato, R. Arbitration Clauses, Carriage by Sea and Uniform Law, εκδ. Dir.mar., 1974

Goldrein, I.S. Ship Sale and Purchase, εκδ. LLP, London, 1993

Hudson N. Geoffrey: THE YORK - ANTWERP RULES εκδ. LLP Limited 1996 2nd edition.

Phillips N. The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View, 1978

Jones W.C., Three Centuries of Commercial Arbitration in New York: A brief Survey, 1956

Mavronicolas A.J. Force, Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration, 1991

Mitchell W., an essay on the Early History of the Law Merchant, Cambridge at the university press, 1904

Park W. Judicial Supervision of Transactional Commercial Arbitration: The ENGLISH Arbitration Act of 1979, 21 (1980)

Pazarzis M., Pazarzi Eleni Nina, The system of Alternative Dispute Resolution in Greece , Int. J. Applied Systematic Studies, Vol 2, No 4, 2009

Redfern/Hunter, M. Law and Practice of International Commercial Arbitration, εκδ. Sweet & Maxwell, London 1991

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Καΐσης Α.Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών, εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995

Καλαβρός Κ., Δίκαιο της Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική Διαιτησία, τεύχος Α, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1993

Κιάντου- Παμπούκη Α., Greek Maritime Law: Recent Developments, 1993

Κιάντου Παμπούκη Α. Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1993

Μαθιουδάκης Μάριος, Η Διεθνής Εμπορική Διαιτησία ως Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διεθνών Εμπορικών Διαφορών, Αγορά χωρίς Σύνορα τόμος 10 (1) 2004:

Οικονομόπουλος Γ., Συνολική ιστορική επισκόπηση της διαιτησίας στην Ελλάδα και στη Δυτική Ευρώπη, σελ .98-300, Δημητρίου, Το δίκαιο της διαιτησίας εν Αγγλία. 1979

Σπηλιόπουλος Κ., Ελληνικόν και Ναυτικόν δίκαιον, 1948,

Σχινάς Ι., Πηγές ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, 1977

Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, εκδ. Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

Νομολογία:

Εφαθ 757/1982 ΕναυτΔ 10(1982), 439 (ναυτεργατική διαφορά)

Απόφαση του ΔΕΚ Της 23.3.1982 Καΐσης Α.Γ., Προδικαστική Πραπομπή ad hoc διαιτητικών δικαστηρίων ΕΕΕυρΔ [1991]

Ιστότοποι:

- www.omed.gr
- www.hellenic-mediation.gr
- www.ethemis.gr
- www.lawnet.gr
- www.lmaa.org.uk

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ν. 3898/2010

Άρθρο 1

Σκοπός

Ο νόμος αυτός έχει σκοπό: α) την προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2008 για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις διασυννοριακών διαφορών και β) τη θεσμοθέτηση εθνικών διαδικασιών διαμεσολάβησης.

Άρθρο 2

Υπαγόμενες διαφορές

Διαφορές ιδιωτικού δικαίου μπορούν να υπαχθούν σε διαμεσολάβηση με συμφωνία των μερών, αν αυτά έχουν την εξουσία να διαθέτουν το αντικείμενο της διαφοράς. Η συμφωνία υπαγωγής της διαφοράς στη διαμεσολάβηση αποδεικνύεται με έγγραφο ή από τα πρακτικά του δικαστηρίου στην περίπτωση της παραγράφου 2 του άρθρου 3 και διέπεται από τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου για τις συμβάσεις.

Άρθρο 3

Προσφυγή στη διαμεσολάβηση

1. Διαμεσολάβηση είναι δυνατή:

α) αν τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν σε Διαδικασία διαμεσολάβησης πριν ή κατά τη διάρκεια της εκκρεμοδικίας,

β) αν κληθούν να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου,

γ) αν διαταχθεί διαμεσολάβηση από δικαστήριο άλλου κράτους-μέλους ή

δ) αν επιβάλλεται υποχρεωτικά διαμεσολάβηση με νόμο.

Η Προσφυγή στη διαμεσολάβηση αποκλείει προσωρινά και μέχρι περατώσεως της, τη Διαδικασία ενώπιον των δικαστηρίων.

2. Το δικαστήριο στο οποίο είναι εκκρεμής η υπόθεση μπορεί σε κάθε στάση της δίκης, ανάλογα με την περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη όλες τις περιστάσεις της υπόθεσης, να καλεί τα μέρη να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση για να επιλύσουν τη διαφορά. Εφόσον τα μέρη συμφωνούν το δικαστήριο αναβάλλει υποχρεωτικά τη συζήτηση της υπόθεσης σε δικάσιμο μετά την πάροδο τριμήνου και όχι πέραν του εξαμήνου.

Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου ισχύουν οι ακόλουθοι Ορισμοί:

α) Ως διασυννοριακή διαφορά νοείται εκείνη κατά την οποία τουλάχιστον ένα από τα μέρη κατοικεί μονίμως ή διαμένει συνήθως σε κράτος-μέλος διαφορετικό από εκείνο οποιουδήποτε άλλου μέρους κατά την ημερομηνία στην οποία:

αα) τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν σε Διαδικασία διαμεσολάβησης αφότου ανέκυψε η διαφορά¹

ββ) διετάχθη η διαμεσολάβηση από δικαστήριο κράτους-μέλους¹

γγ) υφίσταται υποχρέωση διαμεσολάβησης δυνάμει του εθνικού δικαίου ή

δδ) κληθούν τα μέρη για τους σκοπούς της παραγράφου 2 του άρθρου 3.

Για τους σκοπούς των άρθρων 10 και 11, ως διασυνοριακή διαφορά νοείται και εκείνη για την οποία αρχίζουν δικαστικές διαδικασίες ή διαιτησία ύστερα από διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών σε κράτος-μέλος άλλο από εκείνο της μόνιμης κατοικίας ή συνήθους διαμονής των μερών, κατά την προβλεπόμενη στην κατά τα ανωτέρω περίπτωση α' υποστοιχεία αα, ββ ή γγ ημερομηνία.

Η έννοια της κατοικίας προσδιορίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001.

β) Ως διαμεσολάβηση νοείται διαρθρωμένη Διαδικασία ανεξαρτήτως ονομασίας, στην οποία δύο ή περισσότερα μέρη μιας διαφοράς επιχειρούν εκουσίως να επιλύσουν με συμφωνία τη διαφορά αυτή με τη βοήθεια διαμεσολαβητή. Στην έννοια αυτή δεν περιλαμβάνεται η απόπειρα συμβιβασμού που γίνεται από τον ειρηνοδίκη ή το δικαστήριο κατά τη διάρκεια της δίκης, σύμφωνα με τα άρθρα 208 επ. και 233 παράγραφος 2 ΚΠολΔ.

γ) Ως διαμεσολαβητής νοείται τρίτο σε σχέση με τους διαδίκους πρόσωπο, από το οποίο ζητείται να αναλάβει διαμεσολάβηση με κατάλληλο, αποτελεσματικό και αμερόληπτο τρόπο, ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο ορίστηκε ή ανέλαβε να τελέσει την εν λόγω διαμεσολάβηση. Ο διαμεσολαβητής πρέπει να είναι δικηγόρος διαπιστευμένος ως διαμεσολαβητής κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7. Αν πρόκειται για διασυνοριακή διαφορά κατά την έννοια της περίπτωσης α' του παρόντος άρθρου, τα μέρη μπορούν να ορίσουν διαπιστευμένο διαμεσολαβητή που δεν έχει τη δικηγορική ιδιότητα.

Άρθρο 5

Φορείς κατάρτισης

1. Φορείς κατάρτισης διαμεσολαβητών μπορούν να είναι αστικές μη κερδοσκοπικές εταιρείες που συνιστούν από κοινού ένας τουλάχιστον δικηγορικός σύλλογος και ένα τουλάχιστον από τα επιμελητήρια της Χώρας και λειτουργούν μετά τη χορήγηση άδειας από την υπηρεσία του άρθρου 7.

2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, καθορίζονται ειδικότερα οι όροι και προϋποθέσεις αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων κατάρτισης διαμεσολαβητών, το περιεχόμενο των σχετικών προγραμμάτων βασικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και μετεκπαίδευσης, η διάρκεια τους, ο τόπος διεξαγωγής τους, τα προσόντα των εκπαιδευτών, ο αριθμός των συμμετεχόντων, καθώς και οι κυρώσεις που επιβάλλονται στους Φορείς κατάρτισης διαμεσολαβητών, σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι χρηματικό πρόστιμο ή προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους. Τα κριτήρια επιλογής και επιμέτρησης των κυρώσεων θα καθορισθούν με το ανωτέρω προεδρικό διάταγμα.

3. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης, οι Φορείς κατάρτισης της παραγράφου καταθέτουν παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος και η αναπροσαρμογή του οποίου καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

Άρθρο 6

Φορέας πιστοποίησης

1. Συνιστάται "Επιτροπή Πιστοποίησης Διαμεσολαβητών" υπό την εποπτεία του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Στην αρμοδιότητα της Επιτροπής υπάγονται ιδίως η πιστοποίηση των υποψήφιων διαμεσολαβητών, ο έλεγχος για την τήρηση των υποχρεώσεων των φορέων κατάρτισης διαμεσολαβητών, ο έλεγχος της συμμόρφωσης των διαπιστευμένων διαμεσολαβητών προς τον Κώδικα Δεοντολογίας, καθώς και η εισήγηση προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων

Δικαιωμάτων για την επιβολή των κυρώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 7. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη, καθώς και από ισάριθμους αναπληρωτές τους. Η θητεία τους είναι τριετής.

2. Με απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων ορίζονται ως πρόεδρος και μέλη της Επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, τρεις (3) διαπιστευμένοι διαμεσολαβητές με άρτια εκπαίδευση και επαρκή εμπειρία σε θέματα διαμεσολάβησης και δύο (2) δικηγόροι, που υποδεικνύονται από την ολομέλεια των προέδρων των δικηγορικών συλλόγων. Ο πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής λαμβάνουν αποζημίωση ανά συνεδρίαση που καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

3. Η πιστοποίηση των υποψήφιων διαμεσολαβητών γίνεται ύστερα από εξετάσεις ενώπιον επιτροπής εξετάσεων, στην οποία συμμετέχουν δύο μέλη της Επιτροπής της παραγράφου 1, τα οποία ορίζει ο πρόεδρος αυτής, και ένας δικαστικός λειτουργός, ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 41 του ν. 1756/1988 και προεδρεύει της εν λόγω επιτροπής. Αυτή ελέγχει αν ο υποψήφιος διαθέτει τις γνώσεις, δεξιότητες και επαρκή εκπαίδευση από τους Φορείς κατάρτισης του άρθρου 5, για να παρέχει υπηρεσίες διαμεσολάβησης και η απόφαση της είναι έγγραφη και πλήρως αιτιολογημένη. Για τη γραμματειακή υποστήριξη του έργου της Επιτροπής της παραγράφου 1 και της επιτροπής εξετάσεων, η Ολομέλεια των Δικηγορικών Συλλόγων υποχρεούται να διαθέτει το προσωπικό που προβλέπεται στον Κανονισμό της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων καθορίζονται:

α) ο τρόπος και το ύψος της αμοιβής των μελών της επιτροπής εξετάσεων,

β) τα εξέταστρα που προκαταβάλλονται με παράβολο από τους υποψηφίους στην επιτροπή εξετάσεων.

4. Η απόφαση της Επιτροπής της παραγράφου 1 για την πιστοποίηση ή μη των διαμεσολαβητών είναι έγγραφη και εκδίδεται σύμφωνα με την απόφαση της επιτροπής εξετάσεων.

5. Με απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων:

α) εγκρίνεται ο Κανονισμός λειτουργίας της Επιτροπής της παραγράφου 1 και της επιτροπής εξετάσεων,

β) καθορίζονται ειδικότερα η Διαδικασία, ο τρόπος, τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις εξέτασης των υποψήφιων διαμεσολαβητών ενώπιον της επιτροπής εξετάσεων,

γ) καθορίζεται η Διαδικασία ελέγχου των φορέων κατάρτισης διαμεσολαβητών και των διαπιστευμένων διαμεσολαβητών και

δ) ρυθμίζεται κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 7

Διαπίστευση

1. Το Τμήμα Δικηγορικού Λειτουργήματος και Δικαστικών Επιμελητών που ανήκει στη Γενική Διεύθυνση Διοίκησης Δικαιοσύνης του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων είναι αρμόδιο για τη Διαπίστευση των διαμεσολαβητών και την έκδοση των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για τη Διαπίστευση, μεριμνά δε για τη σύνταξη πινάκων των αδειοδοτούμενων φορέων κατάρτισης διαμεσολαβητών και των διαπιστευμένων διαμεσολαβητών και τη διανομή των πινάκων αυτών στα δικαστήρια.

2. Με απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων:

α) καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τη Διαπίστευση των διαμεσολαβητών, καθώς και η Διαδικασία αναγνώρισης του τίτλου Διαπίστευσης που έχουν λάβει οι διαμεσολαβητές σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την αναγνώριση αυτή, καθώς και για την προσωρινή ή οριστική ανάκληση της Διαπίστευσης απαιτείται προηγουμένως η σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής του άρθρου 6 παράγραφος 1,

β) θεσπίζεται Κώδικας Δεοντολογίας για τους διαπιστευμένους διαμεσολαβητές,

γ) προβλέπονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις για την επιβολή κυρώσεων από την παράβαση των ρυθμίσεων του ανωτέρου Κώδικα. Οι κυρώσεις αυτές που επιβάλλονται ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής του άρθρου 6 παράγραφος 1, είναι η προσωρινή ή οριστική ανάκληση της Διαπίστευσης και

δ) ρυθμίζεται κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 8

Διαδικασία

1. Στη Διαδικασία της διαμεσολάβησης τα μέρη ή ο νόμιμος αντιπρόσωπος ή ο εκπρόσωπος τους, όταν πρόκειται για νομικά πρόσωπα, παρίστανται με πληρεξούσιο δικηγόρο.

2. Ο διαμεσολαβητής ορίζεται από τα μέρη ή από τρίτο πρόσωπο της επιλογής τους.

3. Η Διαδικασία της διαμεσολάβησης καθορίζεται από τον διαμεσολαβητή σε

με τα μέρη, τα οποία μπορούν να τερματίσουν τη Διαδικασία διαμεσολάβησης οποτεδήποτε επιθυμούν. Η Διαδικασία της διαμεσολάβησης έχει εμπιστευτικό χαρακτήρα και δεν τηρούνται πρακτικά. Ο διαμεσολαβητής μπορεί να επικοινωνεί και να συναντάται στο πλαίσιο της διαμεσολάβησης με καθένα από τα μέρη. Πληροφορίες που αντλεί ο διαμεσολαβητής κατά τις επαφές αυτές με το ένα μέρος δεν κοινολογούνται στο άλλο μέρος χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του.

4. Ο διαμεσολαβητής δεν είναι υποχρεωμένος να δεχθεί το διορισμό του και ευθύνεται κατά τη διάρκεια της διαμεσολάβησης μόνο για δόλο.

Άρθρο 9

Εκτελεστότητα των συμφωνιών που προκύπτουν από διαμεσολάβηση

1. Ο διαμεσολαβητής συντάσσει πρακτικό διαμεσολάβησης που πρέπει να περιέχει:

α) το όνομα και το επώνυμο του διαμεσολαβητή,

β) τον τόπο και το χρόνο της διαμεσολάβησης,

γ) τα ονόματα και τα επώνυμα εκείνων που έλαβαν μέρος στη Διαδικασία της διαμεσολάβησης,

δ) τη συμφωνία για τη διαμεσολάβηση, με βάση την οποία διεξήχθη η διαμεσολάβηση,

ε) τη συμφωνία στην οποία κατέληξαν τα μέρη κατά τη διαμεσολάβηση ή τη διαπίστωση της αποτυχίας της διαμεσολάβησης, καθώς και την αιτία της διαφοράς.

2. Μετά το πέρας της Διαδικασίας διαμεσολάβησης το πρακτικό υπογράφεται από τον διαμεσολαβητή, τα μέρη και τους πληρεξούσιους δικηγόρους τους. Το πρωτότυπο αυτού κατατίθεται, εφόσον ένα τουλάχιστον των μερών το ζητήσει, με επιμέλεια του διαμεσολαβητή στη γραμματεία του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας, όπου διεξήχθη η διαμεσολάβηση. Κατά την κατάθεση, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος και η αναπροσαρμογή του οποίου καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων

Δικαιωμάτων. Σε περίπτωση αποτυχίας της διαμεσολάβησης το πρακτικό μπορεί να υπογράφεται μόνο από τον διαμεσολαβητή.

3. Από την κατάθεση στη γραμματεία του μονομελούς πρωτοδικείου το πρακτικό διαμεσολάβησης, εφόσον περιέχει συμφωνία των μερών για ύπαρξη αξίωσης που μπορεί να εκτελεσθεί αναγκαστικά, αποτελεί εκτελεστό τίτλο σύμφωνα με το άρθρο 904 παράγραφος 2 εδάφιο γ' ΚΠολΔ

Άρθρο 10

Απόρρητο της διαμεσολάβησης

Η διαμεσολάβηση πρέπει να διεξάγεται κατά τρόπο που να μην παραβιάζει το απόρρητο αυτής, εκτός αν τα μέρη συμφωνήσουν άλλως. Πριν από την έναρξη της Διαδικασίας όλοι οι συμμετέχοντες δεσμεύονται εγγράφως να τηρήσουν το απόρρητο της Διαδικασίας. Τα μέρη, εφόσον το επιθυμούν, δεσμεύονται εγγράφως να τηρήσουν και το απόρρητο του περιεχομένου της συμφωνίας, στην οποία ενδέχεται να καταλήξουν κατά τη διαμεσολάβηση, εκτός αν η κοινολόγηση του περιεχομένου της εν λόγω συμφωνίας είναι απαραίτητη για την εκτέλεση αυτής, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3.

Οι διαμεσολαβητές, τα μέρη, οι πληρεξούσιοι αυτών και όσοι άλλοι συμμετέχουν στη Διαδικασία διαμεσολάβησης δεν εξετάζονται ως μάρτυρες. Όλοι οι ανωτέρω δεν υποχρεούνται να προσκομίσουν σε επακολουθούσες δίκες ή διαιτησίες στοιχεία που προκύπτουν από Διαδικασία διαμεσολάβησης ή έχουν σχέση με αυτήν, παρά μόνο εφόσον τούτο επιβάλλεται από κανόνες δημόσιας τάξης, κυρίως για να εξασφαλιστεί η προστασία των ανηλικών ή για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να θιγεί η σωματική ακεραιότητα ή ψυχική υγεία προσώπου.

Άρθρο 11

Αποτελέσματα της διαμεσολάβησης στην παραγραφή και τις αποσβεστικές προθεσμίες

Η Προσφυγή στη διαμεσολάβηση κατά τις διατάξεις του άρθρου 3 διακόπτει την παραγραφή και την αποσβεστική προθεσμία ασκήσεως των αξιώσεων, καθ' όλη τη διάρκεια της Διαδικασίας διαμεσολάβησης. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 261 επ. ΑΚ η παραγραφή και η αποσβεστική προθεσμία που διακόπηκαν αρχίζουν και πάλι από τη σύνταξη του πρακτικού αποτυχίας της διαμεσολάβησης ή από την επίδοση δήλωσης αποχώρησης από τη διαμεσολάβηση από εκάτερο των μερών στο άλλο μέρος και τον διαμεσολαβητή ή της με οποιονδήποτε τρόπο κατάργησης της διαμεσολάβησης.

Άρθρο 12

Αμοιβές

1. Ο διαμεσολαβητής αμειβεται με ωριαία αντιμισθία και για 24 κατ' ανώτατο όριο ώρες, στις οποίες περιλαμβάνεται και ο χρόνος προετοιμασίας του για τη Διαδικασία της διαμεσολάβησης. Τα μέρη και ο διαμεσολαβητής μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικό τρόπο αμοιβής.

2. Η αμοιβή του διαμεσολαβητή βαρύνει τα μέρη κατ' ισομοιρία, εκτός αν τα μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά. Κάθε μέρος βαρύνεται με την αμοιβή του πληρεξούσιου δικηγόρου του.

3. Το ύψος της ωριαίας αντιμισθίας της παραγράφου 1 καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται με απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

Άρθρο 13

Ενημέρωση κοινού

Το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων φροντίζει με κάθε πρόσφορο μέσο, ιδίως μέσω του Διαδικτύου, να παρέχεται πληροφόρηση στο ευρύ κοινό σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης σε διαμεσολαβητές.

Άρθρο 14

Μεταβατική διάταξη

Στην πρώτη σύνθεση της Επιτροπής του άρθρου 6 παράγραφος 1 μπορούν να ορισθούν, κατ' εξαίρεση των όσων προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, διαμεσολαβητές που έχουν λάβει τίτλο Διαπίστευσης σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεση του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 2010

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Άρθρο 214 Α

«1. Οι διάδικοι μπορούν να συμβιβάζονται, μετά την επέλευση της εκκρεμοδικίας μέχρι την έκδοση τελεσίδικης απόφασης και χωρίς να υφίσταται στάση της δίκης, όταν αντικείμενο της είναι ιδιωτικού δικαίου διαφορά, για την οποία επιτρέπεται κατά το ουσιαστικό δίκαιο να συνομολογηθεί συμβιβασμός.

2. Για το συμβιβασμό συντάσσεται ατελώς πρακτικό, που περιλαμβάνει το περιεχόμενο της συμφωνίας τους και ιδίως το είδος του αναγνωριζόμενου δικαιώματος, το ποσό της οφειλόμενης παροχής και τους τυχόν όρους υπό τους οποίους θα εκπληρωθεί, καθώς και πρόβλεψη για τα Δικαστικά έξοδα. Το πρακτικό συντάσσεται σε τόσα αντίτυπα όσοι και οι διάδικοι ή ομάδες διαδίκων, που αντιδικούν, χρονολογείται και υπογράφεται από αυτούς ή από τους δικηγόρους τους αν έχουν ειδική πληρεξουσιότητα κατά το άρθρο 98 περίπτωση β`.

3. Κάθε διάδικος μπορεί, προσκομίζοντας το πρακτικό σε πρωτότυπο, να ζητήσει την επικύρωση του από το δικαστή ή τον πρόεδρο του δικαστηρίου, ενώπιον του οποίου εκκρεμεί η αγωγή ή το ένδικο μέσο. Το πρακτικό επικυρώνεται αφού διαπιστωθεί ότι:

α) η διαφορά είναι δεκτική συμβιβαστικής επίλυσης,

β) το πρακτικό έχει υπογραφεί σύμφωνα με όσα προαναφέρονται και

γ) από αυτό προκύπτει σαφώς το είδος του αναγνωριζόμενου δικαιώματος και το ποσό της οφειλόμενης παροχής, καθώς και οι τυχόν όροι εκπλήρωσης της. Αν η διαφορά περιλαμβάνει και καταψήφιση, το πρακτικό αποτελεί από την επικύρωση του τίτλο εκτελεστό και περιάπτεται με τον εκτελεστήριο τύπο από το αρμόδιο για την επικύρωση του δικαστήριο. Αν η διαφορά έχει χαρακτήρα απλώς αναγνωριστικό, το πρακτικό αποδεικνύει το δικαίωμα. Με την επικύρωση του πρακτικού επέρχεται κατάργηση της δίκης.»

*** Το άρθρο 214Α αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 19 Ν.3994/2011,

ΦΕΚ Α 165/25.7.2011.Με το άρθρο 72 παρ.3 του αυτού νόμου ορίζεται ότι:

"3. Οι διατάξεις των άρθρων 214Α και 233 παράγραφοι 2-4 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας εφαρμόζονται και στις αγωγές που ασκήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του και δεν έχουν ακόμη συζητηθεί".