

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

#### στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ: Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΟΡΩΝ «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» - «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» ΜΕ ΒΑΣΗ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Θεοδώρα Βασιλειάδου

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

Μάρτιος 2011

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ



### ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ: Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΟΡΩΝ «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» - «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» ΜΕ ΒΑΣΗ ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Θεοδώρα Βασιλειάδου

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

Μάρτιος 2011

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

«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 στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Η συγγραφέας

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία 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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ (Επιβλέπων)
- ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ
- ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΖΑΡΖΗΣ

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

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία που κρατάτε στα χέρια σας αποτελεί μια προσπάθεια θεωρητικής σύνδεσης δύο διαφορετικών γνωστικών αντικειμένων, της ναυτιλίας και του δικαίου, τα οποία στην πράξη είναι άρρηκτα συνδεδεμένα, καθώς η απρόσκοπτη λειτουργία του πρώτου προϋποθέτει τη σωστή εφαρμογή και λειτουργία του δεύτερου. Όπως μαρτυρεί και ο τίτλος της, σκοπό έχει να παρουσιάσει, σε συγκεκριμένα πλαίσια, τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην επίλυση των ναυτλιακών διαφορών και την ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων, μέσω της ανάλυσης, αρχικά, του σημαντικού για τη ναυτιλία θεσμού της διαιτησίας και της επεξήγησης, στη συνέχεια, της έννοιας δύο βασικών για όλα σχεδόν τα ναυλοσύμφωνα όρων με την ονομασία «παράδοση φορτίου» και «ευθύνη για το φορτίο».

Η μελέτη των δύο αυτών ενοτήτων αποκαλύπτει το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι διαιτητικές και δικαστικές αποφάσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία και την καθημερινή ναυτλιακή πρακτική· κυρίως οι αγγλικές αποφάσεις, καθώς τα δικαστήρια και η διαιτησία της Αγγλίας δέχονται, σε παγκόσμια κλίμακα, τις περισσότερες υποθέσεις που αφορούν σε ναυτλιακές διενέξεις, αφού το αγγλικό ναυτικό δίκαιο εφαρμόζεται στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονται ανά τον κόσμο.

Η έρευνα και επεξεργασία του θέματος της εργασίας και η συγγραφή της στηρίχτηκε στην ήδη υπάρχουσα σχετική βιβλιογραφία στους τομείς του δικαίου και της ναυτιλίας, σε συγγράμματα, μελέτες, άρθρα και παρουσιάσεις που ευγενώς μου προσφέρθηκαν καθώς και σε ιστότοπους του διαδικτύου που αποδείχτηκαν ιδιαίτερα χρήσιμοι.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κωνσταντίνο Γκιζιάκη για την υποστήριξη και τη συμβολή του στην εκπόνηση της παρούσας, τους καθηγητές κ. Αλέξανδρο Γουλιέλμο, Μιχάλη Παζαρζή αλλά και όλους τους καθηγητές του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς για τις πολύτιμες γνώσεις που μου μετέδωσαν. Επίσης, ευχαριστώ θερμά τον κ. Παύλο Αβραμέα, Δικηγόρο Πειραιά και μέλος της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά, για τις πληροφορίες που μου πρόσφερε και το πολύ σημαντικό υλικό που μου παραχώρησε και επέτρεψε να χρησιμοποιήσω, την οικογένειά μου για τη στήριξή της σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου στο πρόγραμμα καθώς και όλους όσους βοήθησαν, με τον τρόπο τους, στην ολοκλήρωση του έργου μου.

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΙΑ

*Στη μητέρα μου*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
<b>1. Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΓΕΝΙΚΑ</b> .....	5
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	5
1.1.1 Η διαιτησία στα αρχαία χρόνια.....	5
1.1.2 Η διαιτησία στο Μεσαίωνα.....	6
1.1.3 Η εμφάνιση της διαιτησίας στην Αγγλία.....	7
1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	9
1.2.1 Ορισμός της διαιτησίας.....	9
1.2.2 Φύση της διαιτησίας.....	11
1.3. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	13
1.3.1 Δέκατος έβδομος (17 <sup>ος</sup> ), Δέκατος όγδοος (18 <sup>ος</sup> ) και Δέκατος ένατος (19 <sup>ος</sup> ) αιώνας.....	13
1.3.2 Εικοστός (20 <sup>ος</sup> ) αιώνας έως σήμερα.....	14
1.3.3 «London Maritime Arbitrators Association» («Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου»).....	16
<b>2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ</b> .....	19
2.1 ΚΕΝΤΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	19
2.2 ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	21
2.3 ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	25
<b>3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ</b> .....	32
3.1 ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	32
3.2 Η «ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ» («PIRAEUS ASSOCIATION FOR MARITIME ARBITRATION»).....	36
3.2.1 Ίδρυση και Στόχοι.....	36
3.2.2 «Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας».....	38
3.3 ΓΙΑΤΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΑΡΓΗΣΕ ΝΑ...«ΔΕΣΕΙ» ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ; ...	43
3.3.1 Ιστορική «αναγκαιότητα».....	43
3.3.2 Εμπορική «συνήθεια».....	45
3.3.3 «Χωροταξική» ακαταλληλότητα.....	47
3.4 ΣΗΜΕΡΑ ΤΙ ΕΧΕΙ ΑΛΛΑΞΕΙ ; .....	50

3.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	54
3.5.1 Πεδίο εφαρμογής και συνταγματικότητα.....	54
3.5.2 Η διαδικασία.....	56
3.5.3 Οι μορφές της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα.....	59
3.5.3.1 Διαιτησία κατά τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Άρθρα 867-903) - Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος .....	60
3.5.3.2 Ρήτρα Διαιτησίας.....	62
3.5.3.3 «Συμφωνία Διαιτησίας» του νόμου 2735/1999.....	69
<b>4. ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ.....</b>	<b>70</b>
4.1 ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΩΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	70
4.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΩΣ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ.....	76
4.2.1 Η συμφωνία διαιτησίας στο αγγλικό δίκαιο.....	76
4.2.2 Η διαδικασία.....	80
4.3 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΤΗΣ «ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ» («L.M.A.A.»).....	84
<b>5. «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» («DELIVERY OF CARGO») ΚΑΙ «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» («CARGO LIABILITY»): ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΗ.....</b>	<b>87</b>
5.1 ΠΕΔΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ.....	87
5.2 «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» («DELIVERY OF CARGO»).....	90
5.3 «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» («CARGO LIABILITY»).....	93
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>98</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ</b>	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	100
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	101
ΑΡΘΡΑ – ΜΕΛΕΤΕΣ.....	102
ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....	102
ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ.....	103



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ - THE LAW OF ARBITREMENT.....	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (LMAA TERMS 2006) - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ.....	106
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: FACTS AND FIGURES: STATISTICS.....	107
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΣ UNCITRAL ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1, ΑΡΘΡΟ 1.....	108
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 4220/1961.....	109
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ: ΡΗΤΡΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ «BIMCO/LMAA ARBITRATION CLAUSE».....	116
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ: ΝΟΜΟΣ 2735/1999 - «ΝΟΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ».....	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η: ΚΑΝΟΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ 2007 (P.A.M.A. TERMS 2007).....	136
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Θ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	150
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ (ΒΑΣΙΛΙΚΟ) ΔΙΑΤΑΓΜΑ 447/1969 - ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.).....	151
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ: ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ Ν.Ε.Ε.....	154
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Λ: ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ 1996 (ARBITRATION ACT 1996) - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ.....	156
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Μ: ΓΕΝΙΚΗ ΡΗΤΡΑ «PARAMOUNT» - BIMCO.....	166
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ν: ΝΟΜΟΣ 2107/1992 : ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ (ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ) - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ.....	167
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ξ: ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΜΟΙΒΩΝ Ε.Ν.Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ.....	170
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ο: Ο ΤΥΠΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ 2006-2009).....	171

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσας εργασίας αφορά στην επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν κατά τη ναυτιλιακή δράση στην ελεύθερη αγορά της εμπορικής ναυτιλίας και τη σχέση της με την ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων, όπως αυτά διαμορφώνονται σύμφωνα με τις κατά καιρούς δικαστικές και διαιτητικές αποφάσεις. Κατ' αρχάς, παρουσιάζεται ο θεσμός της διαιτησίας γενικά, από την γέννησή του έως σήμερα και γίνεται αναφορά στην έννοια και στο νομικό πλαίσιο που τον καθιέρωσε στην χώρα όπου κατά βάση αναπτύχθηκε, την Αγγλία. Στη συνέχεια, εξετάζεται η ναυτική διαιτησία, διεθνώς και στην Ελλάδα· ειδικότερη και πιο εκτενής αναφορά γίνεται στην περίπτωση του Πειραιά ως κέντρου ναυτικής διαιτησίας όπως και στην διαδικασία και τις μορφές της ισχύουσας ελληνικής ναυτικής διαιτησίας. Ξεχωριστό κεφάλαιο καταλαμβάνει η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου, καθώς πρόκειται για το μεγαλύτερο, προς το παρόν, κέντρο ναυτικής διαιτησίας στον κόσμο· σε αυτό παρουσιάζεται συνοπτικά η διαδικασία της ναυτικής διαιτησίας, όπως ορίζεται στο αγγλικό δίκαιο καθώς και η ναυτική διαιτησία της «Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου». Τέλος, αναλύονται και επεξηγούνται οι όροι των ναυλοσυμφώνων «παράδοση φορτίου» και «ευθύνη για το φορτίο», όπως ισχύουν στην θεωρία αλλά και όπως εφαρμόζονται στην πράξη, με γνώμονα την ερμηνεία που δίνουν σχετικές δικαστικές αποφάσεις του Λονδίνου.

Λέξεις κλειδιά: επίλυση διαφορών - ερμηνεία - ναυλοσύμφωνα - διαιτητικές αποφάσεις - διαιτησία - ναυτική - διεθνής - ελληνική - κέντρο ναυτικής διαιτησίας - Πειραιάς - Λονδίνο - αγγλικό δίκαιο - φορτίο - παράδοση - ευθύνη - δικαστικές αποφάσεις.

## SUMMARY

This dissertation is about the adjustment of differences that come up in the exercise of tramp shipping and its relation to the interpretation of charter parties on the basis of judicial judgements and awards at times passed. To begin with, it presents the institution of arbitration in general, from its birth to nowadays, whilst referring to the

meaning and the legal frame of the institution in England, where it mainly grew. To continue, it focuses on international and Greek maritime arbitration: there is a special and wider reference to Piraeus, whether it is a centre of maritime arbitration today as well as to the Greek arbitration forms and proceedings in effect. The London maritime arbitration occupies a separate chapter, since London is the greater maritime arbitration centre worldwide, for the time being. This chapter briefly summarizes the maritime arbitration proceedings, as defined and described in the English law, but also those of the “London Maritime Arbitrators Association” as well. Finally, the charter party terms “delivery of cargo” and “cargo liability” are thoroughly analyzed and explained as effective in theory and in practice, according to several relative London judgements.

Keywords: differences adjustment - interpretation - charter parties - awards - arbitration - maritime - international - Greek - maritime arbitration centre - Piraeus - London - English law - cargo - delivery - liability - judicial judgements.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Διατησία είναι η κρίση μιας διαμάχης ή διαφοράς δύο ή περισσότερων ατόμων όχι από το τακτικό δικαστήριο της σχετικής δικαιοδοσίας αλλά από άλλο ή άλλα άτομα, κατά δικαστικό τρόπο, αφού ακουστούν οι απόψεις και από τα δύο μέρη. Έτσι, μια διατησία διαφέρει από ένα κανονικό δικαστήριο, παρότι η κρίση της διαφοράς θα γίνει από το διαιτητή κατά δικαστικό τρόπο και στην ακροαματική διαδικασία θα εφαρμοστούν οι συνήθεις δικονομικοί κανόνες.

Λίγο πριν τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ο Σερ Ρόμπερτ Ρέιμοντ δήλωσε : «Ο διαιτητής είναι ο ιδιωτικός εξωτερικός κριτής ανάμεσα στα μέρη, που εξελέγη με την αμοιβαία συγκατάθεσή τους, για να κρίνει τις μεταξύ τους αντιπαραθέσεις. Και οι διαιτητές ονομάζονται έτσι (arbitrators) γιατί έχουν μια αυθαίρετη<sup>1</sup> εξουσία· γιατί αν τηρήσουν την υποβολή (τη συμφωνία της διατησίας) και παραμείνουν στα όρια που πρέπει, οι ποινές τους είναι οριστικές και δεν υπόκεινται σε κανένα ένδικο μέσο»<sup>2</sup>.

Η διατησία ως θεσμός πρωτοεμφανίστηκε και πρωτολειτούργησε στα μεγάλα εμπορικά και ναυτικά κέντρα της Ιταλίας και της Ισπανίας, όπου δημιουργήθηκε μεγάλη ανάγκη για επίλυση των διαφορών που ανέκυπταν από την άσκηση του εμπορίου, από ανθρώπους κατατοπισμένους στα σχετικά ζητήματα. Η Αγγλία, όμως, ήταν η πρώτη χώρα όπου η διατησία καθιερώθηκε ως θεσμός, διεπόταν από ειδικές διατάξεις και λειτουργούσε παράλληλα με τα τακτικά δικαστήρια στο χώρο απονομής της δικαιοσύνης. Και στην Αγγλία, συγκεκριμένα στο Λονδίνο, τη «well-known and famous London Scene»<sup>3</sup>, ήταν που απευθύνονταν οι περισσότεροι αλλοδαποί, ανάμεσα σε αυτούς και οι Έλληνες, για να λύσουν τις εμπορικές και ναυτιλιακές διαφορές τους.

Σήμερα, σημαντικά κέντρα διατησίας, εκτός από το Λονδίνο, είναι η Νέα Υόρκη, η Μόσχα, το Βανκούβερ, το Χονγκ Κονγκ, το Αμβούργο, το Τόκυο και ο Πειραιάς. Αλλά το Λονδίνο συνεχίζει να αποτελεί το σημαντικότερο κέντρο διατησίας στον κόσμο, αφού κάθε χρόνο παραπέμπονται στους διαιτητές της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου (LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION ή L.M.A.A.) περίπου τρεισήμισι χιλιάδες (3.500) υποθέσεις<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Από το «arbitrary» που σημαίνει αυθαίρετος.

<sup>2</sup> William Gill, *The Law of Arbitration*, 2<sup>nd</sup> ed., 1975, p.1.

<sup>3</sup> Φ. Δ. Δημητρίου, *Το Δίκαιο της Διατησίας εν Αγγλία*, Αθήνα 1979, σελ. 29.

<sup>4</sup> Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*<sup>2</sup>, Αθήνα 2006, σελ. 455· Χ. Ζωγραφάκης, *Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις*, Ναυτεμπορική και «Richards-Buttler International Law Firm», 1996, σελ. 70, υπό στοιχείο 1 (*Η Συμφωνία Παραπομπής σε Διατησία*).

Εκτός από θεσμός επίλυσης ιδιωτικών διαφορών, όπως πρωτοεμφανίστηκε στην Ιταλία και την Ισπανία, η διαιτησία είναι και θεσμός βάσει του οποίου τα κράτη αναθέτουν την επίλυση των διαφορών τους, ύστερα από σχετική μεταξύ τους συμφωνία, που καλείται «συνυποσχετικό», σε ορισμένο φυσικό πρόσωπο, δικαστήριο, κυβέρνηση κ.λπ. Αυτή η διαιτησία ονομάζεται «διεθνής διαιτησία» και αποτελεί όρο του Δημόσιου Διεθνούς Δικαίου. Έχει μακρά ιστορία, που χρονολογείται από τους εμφυλίους πολέμους μεταξύ των αρχαίων ελληνικών πόλεων-κρατών, ενώ, στα νεώτερα χρόνια, η ανάπτυξή της άρχισε με τη Συνθήκη Τζέυ (“Jay Treaty”) του 1794, που υπογράφηκε ανάμεσα στη Μεγάλη Βρετανία και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, για τον διακανονισμό των απαιτήσεων που είχαν προκύψει από την Αμερικανική Επανάσταση. Η απόφαση της «διεθνούς διαιτησίας» έχει υποχρεωτική ισχύ για τα διϊστάμενα κράτη που συμφώνησαν να προσφύγουν σε αυτήν.

Η διαιτησία διακρίνεται σε δύο «είδη» : σε εκείνη που συνομολογείται τυχαία ή κατά περίπτωση (ad hoc arbitration) και στη «μόνιμη» ή αλλιώς «θεσμική» διαιτησία (institutional arbitration). Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι περιπτώσεις, όπου οι ενδιαφερόμενοι υπάγουν μια διαφορά για επίλυση σε διαιτητές που ορίζουν οι ίδιοι, που δικάζουν σύμφωνα με διαδικασία προσδιορισμένη από αυτούς (ή από τις ενώσεις όπου αυτοί είναι μέλη<sup>5</sup>) ή τους ενδιαφερομένους. Οι διαιτητές αυτοί συγκροτούν ένα διαιτητικό δικαστήριο, που εκδικάζει μόνο τη συγκεκριμένη, σε κάθε περίπτωση, διαφορά. Μόνιμες, αντίθετα, διαιτησίες είναι οι οργανωμένες κατά τρόπο μόνιμο και διαρκή, από διάφορα επιμελητήρια, χρηματιστήρια αξιών και εμπορευμάτων, επαγγελματικές ενώσεις ή οργανισμούς, οι οποίοι έχουν πάγιους και προκαθορισμένους κανόνες διαιτητικής διαδικασίας και αναλαμβάνουν την επίλυση είτε κάθε διαφοράς που μπορεί να υπαχθεί σε διαιτησία είτε ορισμένων από αυτές, οι οποίες υπάγονται στον κύκλο της κάθε ένωσης ή οργάνωσης<sup>6</sup>.

Η υποβολή μιας ιδιωτικής διαφοράς σε διαιτησία έχει ορισμένα πλεονεκτήματα για τα μέρη, σε σχέση με τη διαδικασία της τακτικής δικαιοσύνης. Σε αυτά τα πλεονεκτήματα κατατάσσονται η δυνατότητα των μερών να διορίζουν τους δικούς τους διαιτητές, οι οποίοι έχουν τις ειδικές «τεχνικές» γνώσεις που χρειάζονται για να κρίνουν τη διαφορά, η ταχύτερη και πιο απλή διαδικασία, το μικρότερο κόστος, η επιλογή από τα μέρη του τόπου και του χρόνου διεξαγωγής της διαιτησίας αλλά και των κανόνων της διαδικασίας (βάσει της προηγούμενης κοινής τους συμφωνίας), η εξέταση από τον διαιτητή του ζητήματος σε εύλογο

---

<sup>5</sup> Τέτοιες ενώσεις προσώπων στο χώρο της ad hoc διαιτησίας είναι, για παράδειγμα, η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» (“L.M.A.A.”) και η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», για τις οποίες θα γίνει λόγος παρακάτω.

<sup>6</sup> Μόνιμες διαιτησίες στην Ελλάδα έχουν συσταθεί στο Τεχνικό Επιμελητήριο, στο Ναυτικό Επιμελητήριο κ.λπ.

χρόνο, ο εμπιστευτικός χαρακτήρας της διαιτητικής διαδικασίας και, τέλος, η επισημότητα και η τελεσιδικία των διαιτητικών αποφάσεων, οι οποίες δεν εφεσιβάλλονται.

Παρόλα αυτά, η διαιτησία παρουσιάζει και κάποια μειονεκτήματα. Όταν η διαφορά προς επίλυση σχετίζεται με δύσκολα νομικά ζητήματα ή με την ερμηνεία του νόμου, είναι προτιμότερη η τακτική δικαστική οδός, αφού το κύριο πλεονέκτημα της διαιτησίας σε σχέση με τα τακτικά δικαστήρια εμφανίζεται όταν η διαφορά έγκειται στην αντιφατική από τα μέρη παρουσίαση των πραγματικών περιστατικών. Επιπλέον, είναι δυνατόν το κόστος της διαιτητικής διαδικασίας να αυξηθεί σημαντικά, αν τύχουν πολύπλοκα και δυσεπίλυτα προβλήματα, τα οποία απαιτούν έναν πολύ εξειδικευμένο διαιτητή. Υπό τις ίδιες συνθήκες, θα επιμηκυνθεί και ο χρόνος εκδίκασης της υπόθεσης και έκδοσης της απόφασης, ίσως μάλιστα ξεπεράσει και τον χρόνο που απαιτεί η δικαστική επίλυση της διαφοράς, κάτι που αποτελεί άλλο ένα πιθανό μειονέκτημα της διαιτητικής διαδικασίας.

Πολύ σημαντική για την ομαλή διεξαγωγή της διαιτησίας και την κατάληξή της στο επιθυμητό αποτέλεσμα, την απονομή δικαιοσύνης, είναι και η σωστή επιλογή του διαιτητή. Αυτός πρέπει να είναι ικανός να κρατά μακριά από την αίθουσα της διαιτησίας την δικανική «φλυαρία» και να φροντίζει ώστε οι αποδείξεις να δίνονται κατά το συνήθη δικαστικό τρόπο. Οφείλει να ακούει με προσοχή τα γεγονότα που παρουσιάζονται ενώπιόν του και να βασίζει την απόφασή του σε αμερόληπτη κρίση. Επίσης, ως «οιονεί» δικαστής, είναι απαραίτητο να έχει βασικές γνώσεις της πολιτικής δικονομίας και των κανόνων απόδειξης και να κατανοεί το δίκαιο των συμβάσεων, της αποζημίωσης και, φυσικά, αυτό καθαυτό το δίκαιο της διαιτησίας. Αυτό επιβάλλεται, γιατί η ισχύς των διαιτητικών αποφάσεων αμφισβητείται, συχνά με την αιτιολογία της ακυρότητας της ακροαματικής διαδικασίας και της υπέρβασης της δικαιοδοσίας από τους διαιτητές.

Η συμφωνία για παραπομπή μιας διαφοράς σε διαιτησία (arbitration agreement) μπορεί να είναι προφορική ή γραπτή. Στην δεύτερη περίπτωση, το έγγραφο της συμφωνίας είτε είναι αυτοτελές και ρυθμίζει μόνο τις παραμέτρους της διαιτησίας, είτε ενσωματώνεται, με τη μορφή όρου ή ρήτρας, στο κείμενο άλλου εγγράφου, που αποτελεί την κύρια σύμβαση, ρυθμίζοντας τις σχέσεις των συμβαλλομένων. Τυπικό παράδειγμα της τελευταίας αυτής μορφής της διαιτητικής συμφωνίας αποτελεί η «ρήτρα διαιτησίας» (“arbitration clause”), η οποία σχεδόν πάγια ενσωματώνεται στα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονται κατά τη σύναψη των συμβάσεων ναύλωσης, με σκοπό να ρυθμίσει τις τυχόν διαφωνίες που θα προκύψουν ανάμεσα στα μέρη από την εκτέλεσή τους.

Ένας διαφορετικός των παραπάνω θεσμός είναι η «judicial arbitration» («δικαστική διαιτησία»), η οποία όμως συναντάται μόνο στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και την Αγγλία, και μάλιστα με διαφορετικό σε κάθε χώρα περιεχόμενο. Στις Η.Π.Α., με τον όρο «judicial arbitration» δηλώνεται συχνά η «υποχρεωτική» διαιτησία. Σύμφωνα με αυτήν, μια διαφορά παραπέμπεται - με κριτήριο πάντα την αξία του αντικειμένου της - σε δικηγόρους ή σε δικαστική σύνθεση που δικαιοδοτεί στο πλαίσιο μιας απλοποιημένης διαδικασίας, κυρίως εξαιτίας της πρακτικής ανάγκης για αποσυμφόρηση των βεβαρημένων δικαστικών πινακίων<sup>7</sup>. Στην Αγγλία, ο όρος δηλώνει τις διαιτησίες στις οποίες είτε ο επιδιαιτητής είτε ο μοναδικός διαιτητής είναι δικαστής του Commercial Court (Εμποροδικείου), επειδή εμπλέκονται νομικά ζητήματα ουσιώδους σημασίας ή για λόγους που τις διακρίνουν από τις συνήθεις εμπορικές διαιτησίες. Υπό το πρίσμα αυτό, η αγγλική πρακτική μπορεί να υπαχθεί στην ευρεία έννοια του θεσμού της διαιτησίας<sup>8</sup>.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι ο θεσμός της διαιτησίας, εκτός από την εκπλήρωση του βασικού του σκοπού, την απονομή δικαιοσύνης στις ιδιωτικές - κυρίως εμπορικές και ναυτιλιακές - διαφορές με τρόπο γρήγορο και σχετικά εύκολο, παίζει κι έναν άλλο ρόλο: παράγει δίκαιο. Το αιτιολογικό μέρος μιας δικαστικής απόφασης (η «ελάχιστονα πρόταση») υπάγει τα πραγματικά περιστατικά στο νόμο και το διατακτικό μέρος εξάγει τα συμπεράσματα της υπαγωγής αυτής. Το ίδιο κάνει και η διαιτητική απόφαση, με μια όμως προσθήκη : στις χώρες του αγγλοσαξονικού δικαίου συστήματος, όπως η Αγγλία, οι δικαστικές αποφάσεις, αλλά και οι διαιτητικές (που είναι δικαστικές εφόσον επικυρωθούν από το δικαστήριο), αποτελούν άμεσα εφαρμοστέο δίκαιο, κατά μια έννοια «εθιμικό». Γίνονται δηλαδή νόμος και εφαρμόζονται υποχρεωτικά. Επιπλέον, τα συμπεράσματά τους λαμβάνονται υπόψη από τους συντάκτες των διαφόρων εμπορικών συμβάσεων, ειδικά των ναυλοσυμφώνων - όπου γίνεται χρήση κυρίως του αγγλικού ναυτικού δικαίου - και βάσει αυτών διαμορφώνονται οι όροι που οδηγούν σε καλύτερες συμφωνίες, ενώ το «δίκαιο» που οι δικαστικές αποφάσεις «παράγουν» εφαρμόζεται και σε όσους εθελοντικά επιλέγουν να υπαχθούν σε αυτό, ανεξάρτητα από το σύστημα δικαίου της χώρας τους. Αλλά και η ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων βασίζεται στη νομολογία των - αγγλικών κυρίως - τακτικών και διαιτητικών δικαστηρίων, αφού οι περισσότερες διενέξεις αφορούν στην έννοια των όρων αυτών. Κατά συνέπεια, η επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών συνδέεται άμεσα με την ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων και την έννοια των όρων τους.

<sup>7</sup> Α. Δ. Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία - Η ιδιόρρυθμη αυτονομία του διαιτητικού φαινομένου στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές*, 1999, σελ. 132. Ο αντίστοιχος αγγλικός θεσμός είναι η «County Court arbitration», Τσαβδαρίδης, σελ. 132, υποσημ. 108.

<sup>8</sup> Σε αντίθεση με την αμερικανική πρακτική που διαφέρει εντελώς. Τσαβδαρίδης, σελ. 132-133.

## 1. Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΓΕΝΙΚΑ

### 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

#### 1.1.1 Η δαιτησία στα αρχαία χρόνια

Ο θεσμός της δαιτησίας έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα. Το πρόσωπο που αναλάμβανε, συνήθως με τη συνεργασία άλλων προσώπων, τη λύση ορισμένης διαφοράς με συμβιβαστικό τρόπο και ερμηνεύοντας με ευρύτερο και επιεικέστερο πνεύμα τις υπάρχουσες διατάξεις της νομοθεσίας ήταν ο «δαιτητής» και η λύση της διαφοράς με το συγκεκριμένο τρόπο ονομαζόταν «δαιτησία».

Όλοι οι μελετητές της Ομηρικής εποχής πιστεύουν ότι ο θεσμός της δαιτησίας, ως μέσο επίλυσης των ιδιωτικών διαφορών, ήταν καθολικά αποδεκτός, τουλάχιστον στον αρχαίο ελληνικό κόσμο. Στο έργο του μάλιστα «Troj Book» του 1412, ο Άγγλος συγγραφέας John Lydgate περιγράφει τη φιλονικία ανάμεσα στον Οδυσσέα και τον Αίαντα ως «διαφορά» που παραπέμφθηκε στη «δαιτησία» του Αγαμέμνονα και του Μενελάου, τους οποίους χαρακτηρίζει «δαιτητές»! Η λύση των διαφορών, που δημιουργούνταν ανάμεσα σε ιδιώτες, με τη μέθοδο της δαιτησίας ήταν θεσμός πολλών ελληνικών πόλεων, ιδιαίτερος όμως της Αθηναϊκής Πολιτείας, αφού πολλές από τις διαφορές που, κανονικά, θα έπρεπε να διευθετηθούν στο δικαστήριο, λύνονταν με αυτόν τον τρόπο. Έτσι, στην κλασική εποχή υπάρχουν πολλές αναφορές και νόμοι για τη δαιτησία, όπως και στην ελληνιστική εποχή αργότερα, ενώ και ο Αριστοτέλης στη «Ρητορική» του περιγράφει το ρόλο του «δαιτητή».

Η πρακτική επίλυσης των διαφορών με δαιτησία επικράτησε στον Αρχαίο Ελληνικό κόσμο και τους επόμενους αιώνες, από όπου μεταφυτεύθηκε και στον Ρωμαϊκό κόσμο μέσω του Ρωμαϊκού Δικαίου. Μάρτυρας της μεταφύτευσης αυτής ο Κικέρωνας, ο οποίος δεν περιορίζεται στην αναφορά της χρήσης της δαιτησίας από τους Ρωμαίους προς επίλυση των ιδιωτικών διαφορών, αλλά καθορίζει και τα κριτήρια επιλογής μεταξύ της οδού της δαιτησίας και της οδού της τακτικής προσφυγής στο «κανονικό» δικαστήριο. Έτσι, κρίσιμο σημείο είναι η βεβαιότητα ως προς την πραγματική ύπαρξη της απαίτησης του δανειστή και της αντίστοιχης υποχρέωσης του οφειλέτη, όπως και η βεβαιότητα του διεκδικούμενου από το δανειστή ποσού. Αν είναι απόλυτα βέβαιο ότι υφίσταται η απαίτηση και για συγκεκριμένο μάλιστα ποσό, τότε επιλέγεται η «τακτική» δίκη. Αν, αντίθετα, υπάρχει αβεβαιότητα ως προς το ύψος της απαίτησης του δανειστή είτε ως προς την ίδια την απαίτηση, τότε επιλέγεται η δαιτησία.



### 1.1.2 Η διαιτησία στο Μεσαίωνα

Από το Ρωμαϊκό λοιπόν Δίκαιο, που αποτέλεσε τη βάση πάνω στην οποία αναπτύχθηκαν όλα τα μετέπειτα ευρωπαϊκά δίκαια, ο θεσμός της διαιτησίας γνώρισε μεγάλη άνθηση. Κατά την περίοδο του Μεσαίωνα αναπτύχθηκε πολύ και χρησιμοποιήθηκε τόσο στο Βυζάντιο όσο και στα δυτικά ευρωπαϊκά βασίλεια.

Στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, ο θεσμός της διαιτησίας αλλά και οι διαιτητές περιβάλλονταν με μεγάλο κύρος και έχαιραν ιδιαίτερης εκτίμησης και αποδοχής. Απόδειξη αυτού αποτελεί το γεγονός ότι ο Αυτοκράτορας Ιουστινιανός επέτρεψε, με τον Ιουστινιάνειο Κώδικα, να επιβάλλουν οι ίδιοι οι διαιτητές κυρώσεις σε όποιους ψευδομαρτυρούσαν ενώπιόν τους<sup>9</sup>.

Στην Ιταλία του 11<sup>ου</sup> αι., η διαιτησία εφαρμοζόταν ως τρόπος επίλυσης των εμπορικών διαφορών από τα διοικητικά συμβούλια των εμπορικών συντεχνιών - σωματείων (Consules de Communi, Consules Mercatorum) που πρωτοεμφανίστηκαν τότε σε διάφορες ιταλικές πόλεις, όπως η Γένοβα, το Μιλάνο κ.α. Τα σωματεία αυτά ασκούσαν μεγάλη εξουσία, καθώς εξέδιδαν κανονισμούς για τη ρύθμιση της επαγγελματικής αγωγής των μελών τους και την επίλυση των μεταξύ τους διαφορών. Η συμβολή τους δε ήταν τόσο σημαντική, ώστε κατά τη διάρκεια του 14<sup>ου</sup> αι., οπότε και συνασπίστηκαν σε μια ομοσπονδία που ονομάστηκε «Mercanzia», τα καθήκοντά τους επεκτάθηκαν και σε συγγενείς των εμπορών κοινωνικές τάξεις. Τελικά, το διοικητικό συμβούλιο της ομοσπονδίας αυτής, το «Officium Mercanziae», αναγνωρίστηκε ως όργανο της επίσημης πολιτειακής εξουσίας ενώ τα μέλη του, οι «διαιτητές», ως τμήμα του δικαιοδοτικού μηχανισμού της Πολιτείας. Έτσι, επιβλήθηκε ο θεσμός της διαιτησίας, ο οποίος μάλιστα κατέστη ο μοναδικός τρόπος επίλυσης των εμπορικών διαφορών, αφού απέκλεισε τη δικαιοδοσία των τακτικών δικαστηρίων επί των εμπορικών υποθέσεων.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας κατά την ίδια χρονική περίοδο του 14<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ., οι παραθαλάσσιες ιταλικές πόλεις, όπως η Γένοβα και η Πίζα, ήταν αυτές που πρωτοστάτησαν και οργάνωσαν σωματεία Ναυτικού Δικαίου, που απαρτίζονταν από ειδικούς ναυτικούς συμβούλους. Συγκεκριμένα, η Curia Maris της Πίζας ήταν το σωματείο που άσκησε σημαντική διοικητική και δικαστική εξουσία στις ναυτικές υποθέσεις της εποχής και ήταν αυτό που αποτέλεσε το πρότυπο των ναυτικών δικαστηρίων της Αραγονίας και της Βαρκελώνης, από όπου ο θεσμός μεταφέρθηκε στην Αγγλία.

---

<sup>9</sup> «Η διάταξις αυτή ακολούθως τη προ αυτής επιτρέπει τοις διαιτηταίς εξουσίαν έχειν τους τα ψευδή μαρτυρούντας υποβάλλειν σωφρονισμό τω δέοντι.», *Ιουστινιάνειος Κώδιξ*, 4.20.15, Δημητρίου, σελ. 35.

### 1.1.3 Η εμφάνιση της διαιτησίας στην Αγγλία

Στις αρχές του 10<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ., η απονομή της δικαιοσύνης στην Αγγλία ήταν πρωτόγονη. Τα θεωρούμενα ως «δικαστήρια» απαρτίζονταν από ομάδες «γειτόνων», που καλούνταν να κρίνουν χωρίς την παραμικρή επιστημονική γνώση ή εξειδίκευση επί του θέματος και όχι από τους δικαστές όπως τους γνωρίζουμε σήμερα. Δεν υπήρχαν όργανα δημόσιας τάξης ούτε και υποχρέωση των διαδίκων προς εμφάνισή τους ενώπιον των «λαϊκών δικαστών», ενώ το «δικαστήριο» εφάρμοζε τα τοπικά έθιμα και επιδίκαζε αποζημιώσεις κατά βούληση<sup>10</sup>. Ο A. T. Carter, στο βιβλίο του «A History of the English Courts», συγκρίνει την κατάσταση αυτή με την απονομή της δικαιοσύνης στην Ελλάδα του 10<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. (!), η οποία όμως υπερείχε, εφόσον οι Έλληνες κατέφευγαν στο «σοφό» και «δίκαιο» για να τους απονεμίσει δικαιοσύνη και όχι στον οποιοδήποτε «γείτονα»<sup>11</sup>.

Καθώς όμως τα χρόνια περνούν (11<sup>ος</sup> - 15<sup>ος</sup> αι. μ.Χ.) και το διακρατικό εμπόριο ανθίζει όλο και περισσότερο, θεσπίζονται ειδικοί κανόνες δικαίου και όργανα επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν από τις επιχειρήσεις που διεξάγονται στα μεγάλα εμπορικά και ναυτικά κέντρα της Ευρώπης, κυρίως δε στην Ισπανία και την Ιταλία<sup>12</sup>. Μέσω της πρακτικής του εμπορίου και των μεγάλων διεθνών ανταλλαγών, οι κανόνες αυτοί και η συγκεκριμένη μέθοδος επίλυσης των διαφορών εξαπλώνονται σε όλη την Ευρώπη, συνεπώς φτάνουν και στην Αγγλία. Δημιουργούνται ναυτικά και εμπορικά διαιτητικά δικαστήρια, τα οποία στελεχώνονται από ειδικούς (ναυτικούς και εμπόρους), το απαραίτητο στοιχείο για τη διεύθυνση και το σωστό χειρισμό του εμπορικού και ναυτικού δικαίου. Έτσι, το αγγλικό δίκαιο αποκτά τον διεθνή χαρακτήρα του εμπορικού δικαίου, κατά το ουσιαστικό και κατά το δικονομικό μέρος του, ενώ τα διαιτητικά δικαστήρια ικανοποιούν τόσο τους εμπόρους που απευθύνονται σε αυτά, ώστε οι νέες μεγάλες εμπορικές εταιρίες της Αγγλίας να προβλέπουν πλέον στο καταστατικό τους την παραπομπή των μεταξύ τους και μεταξύ των μελών τους διαφορών σε διαιτησία.

Κατά τη διάρκεια του 16<sup>ου</sup> αιώνα, η παραπομπή υποθέσεων στους διαιτητές γίνεται, όχι μόνο κατόπιν συμφωνίας των μερών, αλλά και από την ίδια την Δικαστική Αρχή. Επρόκειτο κυρίως για εμπορικές διαφορές μεταξύ Άγγλων και αλλοδαπών ή μόνο αλλοδαπών. Όμως, παρόλη την εκτίμηση που έχαιρε τότε ο θεσμός<sup>13</sup>, πολλοί δικαστές ήταν αντίθετοι σε αυτόν,

<sup>10</sup> Ο A. T. Carter αναφέρει σχετικά με τη στάση των δικαστών: “They acted generally as a Board of mutual arbitration in neighbors disputes” («Δρούσαν γενικά ως Επιτροπή κοινής διαιτησίας σε γειτονικές διενέξεις»).

<sup>11</sup> A. T. Carter, *A History of the English Courts*<sup>7</sup>, 1944, p. 2-3, Δημητρίου, σελ. 38.

<sup>12</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 1.1.2, σελ. 6.

<sup>13</sup> Το “Privy Council” (Εφετείο) έφτανε στο σημείο να επιπλήττει δικαστές της τακτικής δικαιοσύνης, οι οποίοι ήθελαν να παρέμβουν στις υποθέσεις που υπάγονταν στη διαιτησία των εμπορικών ενώσεων.

καθώς μείωνε την δικαιοδοσία τους, ενώ δυσχέραιναν το έργο των διαιτητών κατά την κήρυξη της εκτελεστότητας των αποφάσεών τους, διατυπώνοντας διάφορους «τεχνικούς» και «παράλογους» κανόνες<sup>14</sup>. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις δυσκολίες της τακτικής αποδεικτικής διαδικασίας στην πολιτική δίκη, με την οποία όφειλαν να συμμορφώνονται οι διαιτητές, δημιούργησε επιτακτική την ανάγκη για διαμόρφωση συγκεκριμένου νομικού πλαισίου που θα ρύθμιζε το θεσμό της διαιτησίας στην Αγγλία. Έτσι, στα 1697, θεσπίστηκε ο πρώτος «Νόμος περί Διαιτησίας» (“Arbitration Act 1697”), τον οποίον διαδέχτηκαν αρκετοί άλλοι.

Στους αιώνες που ακολούθησαν, ο θεσμός της διαιτησίας τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε, αναμορφώθηκε και συνεχίζει να αναμορφώνεται μέχρι και τις μέρες μας. Η εξέλιξη του αυτή, η συμβολή της επιστημονικής κοινότητας στην ανάπτυξη και την επιτυχία του μέσω πολλών και σημαντικών συγγραμμάτων, η βαθμιαία υποστήριξη της διαιτητικής διαδικασίας και απόφασης από τα δικαστήρια, ιδίως κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, αλλά και η ικανότητα των Άγγλων διαιτητών οδήγησαν, όχι μόνο στη μεγάλη ανάπτυξη του θεσμού στην Αγγλία, αλλά και στην καθολική αναγνώριση ότι ο κόσμος του εμπορίου και των διεθνών συναλλαγών μπορεί να εμπιστευτεί την Αγγλική Διαιτησία.



**Εικόνα 1-1 : Ο θεσμός της διαιτησίας έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα.**

<sup>14</sup> “...a very technical and not a very reasonable body of Law”, Δημητρίου, σελ. 41.

## 1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

### 1.2.1 Ορισμός της διαιτησίας

Το πρώτο βιβλίο που ασχολήθηκε εκτενώς με την διαιτησία γράφτηκε στην Αγγλία στα 1648, από τον δικηγόρο Τζον Μαρτς<sup>15</sup>, και, στα 1731, ο Μάθιου Μπέικον εξέδωσε το βιβλίο «The Compleat Arbitrator» («Ο Ολοκληρωμένος Διαιτητής»), με τις επόμενες εκδόσεις του να ακολουθούν στα 1744 και 1770.

Ο παλιότερος, όμως, ορισμός της διαιτησίας έχει δοθεί στο βιβλίο (αγνώστου συγγραφέως<sup>16</sup>) «Arbitrium Redivivum or the Law of Arbitration» (το πρώτο βιβλίο που αφορούσε αποκλειστικά στο θέμα), στα 1694, κατά τον οποίο : «Διαιτησία είναι μια απόφαση, οριστική κρίση ή δικαστική κρίση, που γίνεται ή παρέχεται μεταξύ προσώπων εν διαστάσει, από τους διαιτητές ή τον επιδιαιτητή, που είναι πρόσωπο ή πρόσωπα εκλεγμένα από τα διϊστάμενα μέρη, για τη λύση της διαφοράς και την εξάλειψη των αντιθέσεων, σύμφωνα με την απόφαση ή τη συμβιβαστική λύση που προτείνουν τα μέρη και κατά τρόπο που να συμφωνεί με τη λογική και τη συνείδηση»<sup>17</sup>.

Κατά τον Walton, διαιτησία, όπως την ορίζει στο βιβλίο «Halsbury's laws of England» («Arbitration») του 1973, είναι «η παραπομπή της διαφοράς ή διαφωνίας, ανάμεσα σε όχι λιγότερα από δύο μέρη, προς επίλυση, μετά την ακρόαση και των δύο μερών κατά δικαστικό τρόπο, από ένα ή περισσότερα πρόσωπα άλλα εκτός του αρμόδιου δικαστηρίου».<sup>18</sup>

Έναν πιο λεπτομερή ορισμό της διαιτησίας έχει δώσει ο John Parris, στα 1974, σύμφωνα με τον οποίο : «Διαιτησία είναι ο πιο πολιτισμένος τρόπος επίλυσης μιας διαφοράς, συνιστάμενος στην, από τους ενδιαφερόμενους με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ τους, υποβολή της διαφοράς αυτής ενώπιον ενός τρίτου προσώπου, προς επίλυση, το οποίο αμφότεροι εμπιστεύονται, αναλαμβάνοντας την υποχρέωση να δεσμευθούν από την απόφασή του».<sup>19</sup>

Με τους παραπάνω ορισμούς συμφωνούν και οι σύγχρονοι νομικοί και συγγραφείς. Μάλιστα, ο Τζέιμς Όλνταμ, μέλος της Εθνικής Ακαδημίας Διαιτητών των Η.Π.Α. («N.A.A.») και καθηγητής στο Κέντρο Δικαίου του Πανεπιστημίου του Τζωρτζτάουν στην Ουάσινγκτον, έχει δηλώσει σχετικά : «...Αυτό που εντυπωσιάζει πολύ κάποιον που διαβάζει αυτά τα πρώιμα

<sup>15</sup> J. March, *Actions for Slander and Arbitrements*, 1648, James Oldham, *On the Constancy and Pedigree of the Arbitrator's Heritage* (βλ. παρακάτω υποσημ. 21), σελ. 138.

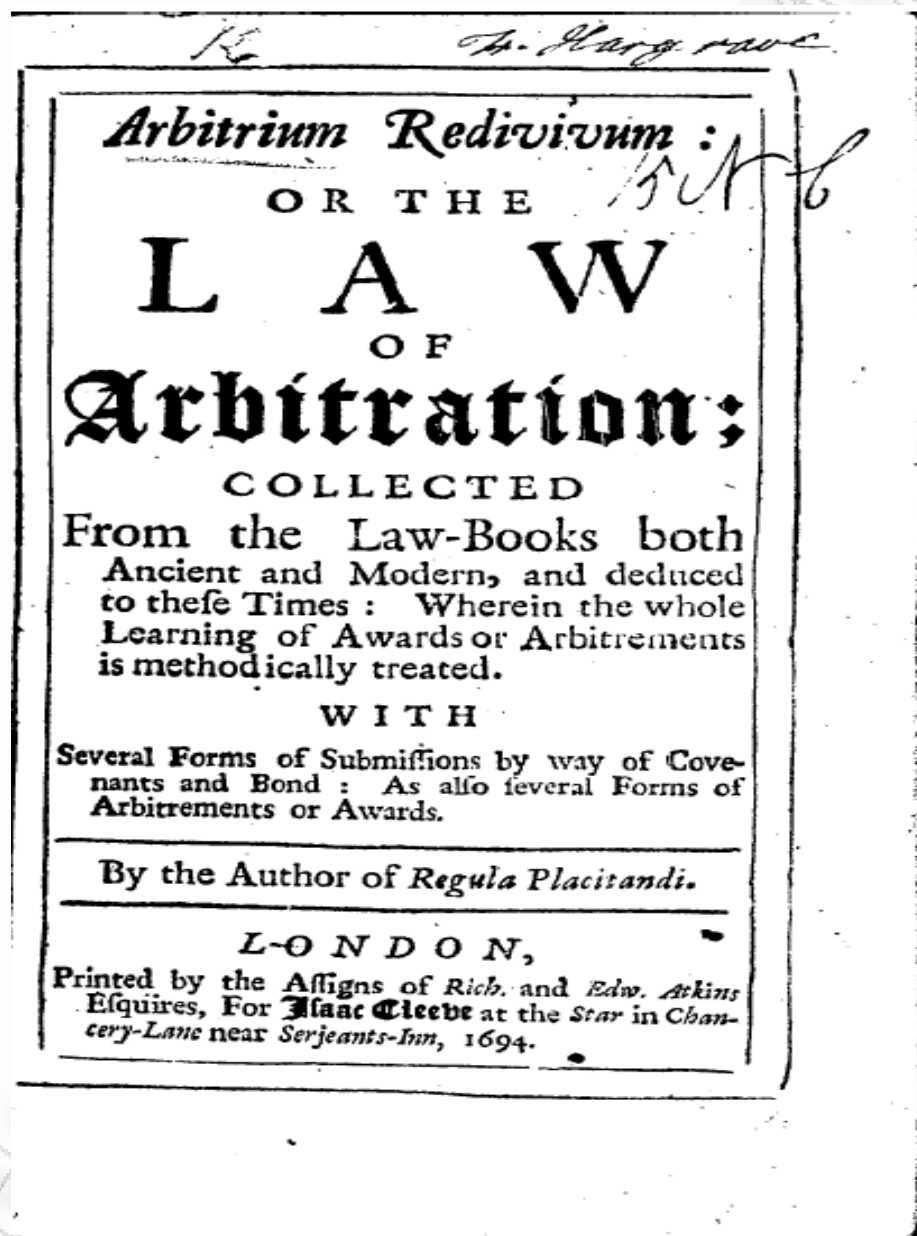
<sup>16</sup> Είναι ο ίδιος άγνωστος συγγραφέας και του πρώιμου βιβλίου με τίτλο «*Regula Placitandi*», που ανέλυε τους δικονομικούς κανόνες του Common Law οι οποίοι, κατά κάποιον τρόπο, ίσχυαν τότε.

<sup>17</sup> *Arbitrium Redivivum*, 1694, σελ. 1 (βλ. Παράρτημα Α, σελ. 105).

<sup>18</sup> A. Walton, *Arbitration, Halsbury's laws of England*<sup>4</sup>, 1973, τ. 2<sup>ος</sup>, παράγ. 501, Δημητρίου, σελ. 69.

<sup>19</sup> John Parris, *The Law and Practice of Arbitration*, 1974, σελ. 1, Δημητρίου, σελ. 69.

έργα<sup>20</sup> είναι το πόσο γνώριμα είναι. Οι βασικές πρακτικές και αρχές που ακολουθούμε σήμερα υπάρχουν εδώ και εκατοντάδες χρόνια...»<sup>21</sup>. Άλλωστε, μπορεί να έχουν περάσει αιώνες από την εμφάνιση του θεσμού, αλλά ο πυρήνας του, αναφορικά με την έννοια και το σκοπό του, παραμένει έως σήμερα ίδιος.



Εικόνα 1-2 : Το εξώφυλλο του βιβλίου «Arbitrium Redivivum or The Law of Arbitration» (1694), του πρώτου βιβλίου που δίνει τον ορισμό του θεσμού της Διαιτησίας.

<sup>20</sup> Αναφέρεται στα έργα των Μαρτς, Μπέικον και στο “Arbitrium Redivivum”.

<sup>21</sup> *Arbitration 1994: Controversy and Continuity*, Proceedings of the 47<sup>th</sup> Annual Meeting National Academy of Arbitrators, Ch. 7, Part I : *On the Constancy and Pedigree of the Arbitrator’s Heritage* by James Oldham, Minnesota 1994, The Bureau of National Affairs Inc., Washington, 1994.

### 1.2.2 Φύση της διαιτησίας

Η διαιτησία ως θεσμός είναι νομικής φύσεως και έχει χαρακτήρα δικαστικό. Σύμφωνα με το «Νόμο περί Διαιτησίας» του 1950 (“Arbitration Act 1950”), το βασικό νομοθέτημα στο οποίο στηρίχθηκαν όλες οι μέχρι τώρα τροποποιήσεις του θεσμού, η διαιτησία αποδίδει «Δικονομικό Δίκαιο», ορίζει, δηλαδή, την διαδικασία απονομής της δικαιοσύνης.

Ο δικαστικός χαρακτήρας της διαιτησίας ερείζεται στον τρόπο λειτουργίας της. Τα μέρη υποβάλλουν βέβαια τη διαφορά τους προς κρίση σε πρόσωπα της επιλογής τους, τους διαιτητές, στους οποίους όμως έχουν δοθεί δικαστικές αρμοδιότητες και εξουσίες. Οι διαιτητές διεξάγουν την διαιτητική διαδικασία ακολουθώντας ορισμένους νομικούς κανόνες, αλλά η διαδικασία αυτή είναι απαλλαγμένη από πολλές δικονομικές «τυπικότητες», που πολλές φορές δυσχεραίνουν την προσπάθεια απονομής της δικαιοσύνης.

Εξάλλου, η ρύθμιση του θεσμού από το νόμο του 1950 γίνεται έτσι που οι ομοιότητες της διαιτητικής διαδικασίας με αυτήν των τακτικών δικαστηρίων είναι εμφανής : ο διαιτητής εξετάζει διαδίκους και μάρτυρες, διατάσσει την προσαγωγή διαφόρων εγγράφων, δικαιούται να παραπέμψει στο τακτικό δικαστήριο νομικό ζήτημα αν κρίνει ότι χρειάζεται αποσαφήνιση. Ακόμη, εκδίδει απόφαση (“award”), η οποία έχει νομικές συνέπειες και δεσμεύει τα μέρη, ενώ μπορεί, με πρωτοβουλία του νικήσαντος διαδίκου να επικυρωθεί από το δικαστήριο και να περιαφεί του εκτελεστηρίου τύπου, ώστε να εξομοιωθεί πλήρως με μια κανονική δικαστική απόφαση.

Εδώ θα πρέπει να γίνει διάκριση του θεσμού της διαιτησίας από το συμβιβασμό (conciliation) ή διαμεσολάβηση (mediation), που αποτελεί μια άλλη επιλογή των μερών για επίλυση της διαφωνίας τους και εφαρμόζεται στο χώρο της ναυτιλίας. Ο συμβιβασμός μοιάζει με την διαιτησία, γιατί, και στην περίπτωση του, ένας τρίτος αναλαμβάνει να λύσει την διαφορά των μερών, ο «conciliator». Αυτός μπορεί να είναι ένας επαγγελματίας ή ένας ακαδημαϊκός, ο οποίος προσπαθεί να διευθετήσει «φιλικά» τις ναυτιλιακές διαφορές. Αλλά δεν είναι δικαστής, ούτε και έχει δικαστικές αρμοδιότητες και εξουσίες. Παίζει απλά το ρόλο του μεσολαβητή και αναζητεί τα πραγματικά αίτια των διαφορών και την επίλυσή τους με φιλικό τρόπο. Η απόφαση που λαμβάνεται δεν είναι δικαστική ούτε επικυρώνεται από κάποιο δικαστήριο, όπως στην περίπτωση της διαιτησίας. Παρόλα αυτά, η διαδικασία του συμβιβασμού αποτελεί μια εναλλακτική και λειτουργεί παράλληλα με την διαιτησία. Μάλιστα, έχει αναγνωριστεί από διεθνείς οργανισμούς, συγκεκριμένα από την Επιτροπή Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (United Nations Commission on International Trade Law / UNCITRAL) και το Διεθνές Εμπορικό

Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce / ICC). Επίσης, η BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) έχει ενσωματώσει την διαδικασία του συμβιβασμού στην τυποποιημένη ρήτρα επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών που εκδίδει από τον Ιανουάριο του 2002. Αλλά και η Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association / L.M.A.A.) έχει εκδώσει ειδικούς κανόνες (L.M.A.A. Mediation Terms) που εφαρμόζονται κατά την διαδικασία της διαμεσολάβησης και έχουν την ίδια εξέχουσα σημασία και θέση με τους αντίστοιχους κανόνες της περί διαιτησίας (The L.M.A.A. Terms).

Ειδικότερες, τέλος, μορφές επέμβασης τρίτων στις ναυτιλιακές συναλλαγές και συγγενείς προς τον θεσμό της διαιτησίας αποτελούν ο διακανονισμός αβαρίας (average adjustment), η διαιτητική πραγματογνωμοσύνη (valuation, appraisal) και η πιστοποίηση (certification)<sup>22</sup>. Διαφέρουν, όμως, από την διαιτησία, καθώς η μεν πρώτη διαδικασία συναντάται μόνο στις ναυτασφαλίσεις και εξυπηρετεί τον έλεγχο των απαιτήσεων από περιπτώσεις γενικής αβαρίας σε πλοία και φορτία<sup>23</sup>, οι δε επόμενες συντελούν μόνο στον προσδιορισμό της αξίας ενός πράγματος, συνηθέστατα ενός πλοίου και είναι αναγκαίες στην αγορά, χρηματοδότηση για αγορά ή διαχείριση του τελευταίου, την ασφάλισή του και τον καθορισμό των εισφορών σε υποθέσεις επιθαλάσσιας αρωγής και γενικής αβαρίας<sup>24</sup>.

#### THE L.M.A.A. MEDIATION TERMS (2002)

##### ARTICLE 1 Preliminary

- 1.1 These terms may be referred to as "the LMAA Mediation Terms (2002)".
- 1.2 In these Terms unless the context otherwise requires:-
- (a) "Association" means the London Maritime Arbitrators Association;
  - (b) "President" means the President for the time being of the Association;
  - (c) "Mediation" means and includes mediation, conciliation and any form of dispute resolution other than litigation and arbitration;
  - (d) "Mediator" means and includes one or more persons appointed or nominated for the purpose of mediation.

##### ARTICLE 2 Application and Purpose of the Terms

- 2.1 These Terms apply to mediation of disputes arising out of or relating to a contractual or other legal relationship, whether commercial or maritime, where the parties seeking an amicable settlement of their disputes have agreed that the Terms shall apply.
- 2.2 The parties may agree to exclude or vary any of these Terms at anytime.

**Εικόνα 1-3 : Τα υπ' αριθ. 1 και 2 άρθρα των Κανόνων Διαμεσολάβησης της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου.**

<sup>22</sup> Τσαβδαρίδης, σελ. 128, 130.

<sup>23</sup> Μ.Ι. Παζαρτζής, *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων*, Πειραιάς 2006, σελ. 87.

<sup>24</sup> Επιπλέον, τα πορίσματά τους δε δεσμεύουν τα μέρη, ενώ δεν επιλύουν διαφορά, αλλά προσδιορίζουν στοιχεία που μπορούν να την αποτρέψουν ή να συντελέσουν στην ευχερέστερη επίλυσή της. Τσαβδαρίδης, σελ. 128-131.



## 1.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 1.3.1 Δέκατος έβδομος (17<sup>ος</sup>), Δέκατος όγδοος (18<sup>ος</sup>) και Δέκατος ένατος (19<sup>ος</sup>) αιώνας

Αν και ο θεσμός της διαιτησίας είναι ίσως το ίδιο παλιός με την δημιουργία των νόμων, πολύ λίγα νομοθετήματα αναφέρονται σε αυτόν, πριν τη θέσπιση του πρώτου αγγλικού «Νόμου περί Διαιτησίας» του 1697 (“Arbitration Act 1697”). Συνεπώς, πολλές υποθέσεις που δικάστηκαν με βάση το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (common law) στις αρχές του 17<sup>ου</sup> αιώνα, με πρώτη την υπόθεση «Blake» (1606), συνεχίζουν να έχουν κάποια βαρύτητα για το συγκεκριμένο κομμάτι δικαίου. Εντούτοις, υποθέσεις που προηγούνται του «Νόμου περί Διαιτησίας» του 1889 πρέπει να εξετάζονται με προσοχή.

Η ψήφιση του πρώτου νόμου για την διαιτησία στα 1697 επιβλήθηκε εξαιτίας των συνθηκών που επικρατούσαν τότε γύρω από το θεσμό. Παρά την άνθησή του κατά το 16<sup>ο</sup> και 17<sup>ο</sup> αιώνα, ειδικά στους τομείς του εμπορικού και ναυτικού δικαίου, η δυσπιστία των τακτικών δικαστηρίων απέναντι σε αυτόν αποτελούσε εμπόδιο για την εξέλιξή του. Ο σοβαρότερος όμως λόγος ήταν η ισχύουσα τότε αρχή (principle) του Common Law ότι σε καμία περίπτωση δεν επιτρεπόταν ο αποκλεισμός της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων, καθώς αντέβαινε στη δημόσια τάξη. Έτσι, κάθε διάδικος που οδηγούνταν σε διαιτησία μπορούσε να τη σταματήσει, απευθυνόμενος στα τακτικά δικαστήρια. Χρειαζόταν λοιπόν η ρύθμιση του ζητήματος ώστε να παραμεριστούν οι δυσκολίες που εμπόδιζαν την πρόοδο του θεσμού.

Κατ’ αρχήν, καθιερώθηκε νομοθετικά η - στην πράξη ακολουθούμενη - τακτική της απαγόρευσης της μη συμμόρφωσης σε υφιστάμενη διαιτητική συμφωνία ως «προσβολής του δικαστηρίου», συνεπώς κολάσιμης ποινικά πράξης, αν η παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία είχε γίνει με διάταξη του ίδιου του δικαστηρίου. Διευρύνθηκε ο κύκλος των διαιτησίμων διαφορών και ορίστηκαν οι υποθέσεις που αποκλείονταν από την διαιτητική διαδικασία, όπως οι ποινικές, καθορίστηκε ο «τύπος» κατά τον οποίο έπρεπε να γίνεται η συμφωνία για διαιτησία κ.α. Ο νόμος λοιπόν του 1697, ο οποίος μετέβαλε σε θετό δίκαιο ό,τι μέχρι τότε είχε αποδειχθεί στην πράξη ωφέλιμο και επιτυχές για τη λειτουργία της διαιτησίας, ήταν ο πρωτοπόρος όλων των επόμενων σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων.

Μετά την ψήφιση του νόμου του 1697, οι νομοθέτες συνειδητοποίησαν την ανάγκη για διατάξεις που θα βοηθούσαν το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (common law). Σπουδαίες μάλιστα αναμορφώσεις σε διάφορα σημαντικά κεφάλαια του διαιτητικού δικαίου έγιναν με τον δικονομικό νόμο «Common Law Procedure Act 1854», επί βασίλισσας Βικτωρίας. Για



παράδειγμα, μετά την, με συμφωνία των μερών, υποβολή της διαφοράς τους σε διαιτησία, δεν επιτρεπόταν η αθέτηση της συμφωνίας τους χωρίς σοβαρό λόγο.

Η άφιξη του σιδηροδρόμου, του τραμ και άλλων μηχανικών μέσων μεταφοράς στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα οδήγησε σε τεράστια αύξηση των υποθέσεων που αιτούνταν διαιτησία. Το αποτέλεσμα ήταν να περάσει η Βουλή το «Νόμο περί Διαιτησίας» του 1889 (“Arbitration Act 1889”), ο οποίος υπήρξε ο θεμέλιος λίθος της «νομοθετημένης διαιτησίας» (“statutory arbitration”) και κωδικοποίησε την ως τότε γενική νομοθεσία του διαιτητικού δικαίου. Ο νόμος αυτός εισήγαγε αρκετές σημαντικές διατάξεις, όπως τη διάταξη δυνάμει της οποίας, αφού είχε καταρτισθεί με κοινή συμφωνία των μερών, το διαιτητικό σύμφωνο ήταν ανέκκλητο, εκτός αν το δικαστήριο, για λόγους που θεωρούσε «εύλογους», διέταζε την ανάκλησή του. Για πρώτη φορά αναγνωρίστηκε νομοθετικά ότι ο καθορισμός και η εκκαθάριση των δαπανών της διαιτησίας, συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του διαιτητή, ανήκει στη διακριτική ευχέρειά του, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατός ο έλεγχος της νομιμότητας και η προσβολή της απόφασης του διαιτητή από τα διάδικα μέρη, αν διαπιστωθούν υπερβολικές και παράνομες επιβαρύνσεις. Ο διαιτητής υποχρεούνταν να εκδώσει την απόφασή του εντός τριών (3) μηνών από την ανάληψη των καθηκόντων του και ο επιδιαιτητής εντός μηνός από την ημέρα που διαδέχθηκε τον ή τους διαιτητές, αν το σύμφωνο διαιτησίας δεν προέβλεπε σχετικά. Ακόμη, ορίστηκε ότι οι διαιτητικές αποφάσεις θα επικυρώνονταν και θα εκτελούνταν, με την άδεια του δικαστηρίου, όπως ακριβώς και οι δικαστικές αποφάσεις.

### **1.3.2 Εικοστός (20<sup>ος</sup>) αιώνας έως σήμερα**

Το «Νόμο περί Διαιτησίας» του 1889 ακολούθησαν δύο άλλοι : ο Νόμος του 1924 (“Arbitration Act 1924”), που κατέστησε εσωτερικό δίκαιο την Διεθνή Συνθήκη για την Εκτέλεση των Αλλοδαπών Αποφάσεων και ο Νόμος του 1934 (“Arbitration Act 1934”), ο οποίος επέφερε αρκετές ουσιώδεις αλλαγές στο προϋπάρχον δίκαιο, μια από τις οποίες ήταν η εξουσία του δικαστηρίου να διατάξει την θεώρηση μιας απόφασης ως «ειδικής περίπτωσης» (“special case”).

Με τους παραπάνω νόμους, αφενός συμπληρώθηκαν τα μέχρι τότε νομοθετικά κενά όπως εμφανίζονταν στην πράξη και, αφετέρου, μέσω διαφόρων τροποποιήσεων, εισήχθη νεότερο δίκαιο, που επιβαλλόταν από τις νέες, διεθνείς και διηπειρωτικές εμπορικές σχέσεις και συναλλαγές.

Την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1950 τέθηκε σε ισχύ ο «Νόμος περί Διαιτησίας» του 1950 (“Arbitration Act 1950”), ο οποίος θεωρείται ότι ενοποίησε, χωρίς τροποποίηση, και εκσυγχρόνισε όλους τους προηγούμενους νόμους. Ο νόμος του 1950 αντιμετωπίζει την διαιτησία ως μια δικαστική έρευνα, που διεξάγεται για ειδικούς λόγους ενώπιον ενός ιδιωτικού παρά ενός επίσημου δικαστηρίου. Είναι ο νόμος που ρύθμισε διεξοδικά την διαιτησία, από τη στιγμή που ξεκινά μέχρι και την εκτέλεση της απόφασης και αποτελεί την βάση, με ορισμένες τροποποιήσεις που έγιναν αργότερα, του ισχύοντος δικαίου της διαιτησίας στην Αγγλία σήμερα.

Το νόμο αυτό ακολούθησαν δύο άλλοι, οι νόμοι του 1977 και του 1979 («Arbitration Act 1977» και «Arbitration Act 1979»). Ο «Νόμος περί Διαιτησίας» του 1979 δεν έθιξε ουσιαστικά το καθεστώς του νόμου του 1950 και, γι’ αυτό το λόγο, στο άρθρο 1 τον αποκαλεί «ο κύριος νόμος» (“The Principal Act”) και παραπέμπει σε αυτόν σε όλο το κείμενό του. Σκοπός του νέου νομοθετήματος ήταν η άρση των εμποδίων που προκαλούσε ο νόμος του 1950 κυρίως στους αλλοδαπούς που επιθυμούσαν να καταφύγουν στα αγγλικά διαιτητικά δικαστήρια. Ένα από αυτά ήταν και η επονομαζόμενη «Special Case» («Ειδική Δικαστική Προσφυγή»), μέσω της οποίας τα αγγλικά δικαστήρια μπορούσαν να παρεμβαίνουν στο έργο των διαιτητών, κατόπιν αίτησης ιδίως του ηττημένου στην διαιτητική δίκη διαδίκου, αν έκριναν ότι συνέτρεχαν οι κατά την κρίση τους απαιτούμενες προϋποθέσεις. Το αποτέλεσμα ήταν ένας μακρύς δικαστικός αγώνας με όλες τις συνακόλουθες δυσμενείς για τους επιχειρηματίες συνέπειες, αντί για την οικονομία χρόνου και εξόδων όπου αυτοί στόχευαν, επιλέγοντας τη διαιτησία.

Εκτός από την περίπτωση της «Special Case», ο νόμος του 1979 επέφερε ορισμένες μεταβολές στην εκλογή του διαιτητή ή των διαιτητών, την επίσπευση της διαιτητικής διαδικασίας (αν κάποιος από τους διαδίκους κωλυσιεργούσε) και σε άλλα μικρότερης σημασίας ζητήματα.

Ο τελευταίος μέχρι στιγμής νόμος που αφορά στη διαιτησία στην Αγγλία είναι ο «Νόμος περί Διαιτησίας» του 1996, που τέθηκε σε ισχύ στις 31 Ιανουαρίου 1997 κι εφαρμόζεται σε πρωτοείσακτες μετά την ημερομηνία αυτή διαιτητικές υποθέσεις.

Ο νόμος του 1996 έχει δομηθεί κατά τρόπο ώστε να συμφωνεί με τις ακόλουθες τρεις αρχές (“principles”) : πρώτον, ότι ο σκοπός της διαιτησίας είναι η απόδοση δίκαιης λύσης στην διαφωνία από ένα αμερόληπτο δικαστήριο χωρίς επιπλέον καθυστερήσεις ή δαπάνες· δεύτερον, ότι τα μέρη πρέπει ελεύθερα να συμφωνούν πώς θα λύσουν την διαφωνία τους, υπόλογα μόνο σε περιορισμούς απαραίτητους για το δημόσιο συμφέρον και, τρίτον, ότι το

δικαστήριο δεν πρέπει να παρεμβαίνει στις διαιτησίες, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που σαφώς προβλέπει ο νόμος<sup>25</sup>.

Οι διατάξεις του νέου νόμου αποτελούν σημαντική πρόοδο στο δίκαιο της διαιτησίας. Δίνοντας περισσότερες εξουσίες στα μέρη αλλά επιβάλλοντας συγχρόνως και υποχρεώσεις σε αυτά και στο δικαστήριο, ο νόμος του 1996 καταφέρνει να κάνει αυτό που ανέκαθεν θεωρούνταν ότι μπορούσε να κάνει η διαιτησία : να προσφέρει έναν τρόπο αποτελεσματικής και οικονομικής επίλυσης της διαφοράς.

### 1.3.3 «London Maritime Arbitrators Association» («Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου»)

Πέρα όμως από τους παραπάνω νόμους που κατά καιρούς θεσπίστηκαν και ισχύουν στην Αγγλία, σημαντικό ρόλο παίζουν και οι Κανόνες της «Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» («London Maritime Arbitrators Association» ή «L.M.A.A.»), που, κατά έναν τρόπο, «συμπληρώνουν» το νομικό πλαίσιο της διαιτησίας. Η ένωση αυτή γεννήθηκε στις 12 Φεβρουαρίου 1960 στο Λονδίνο, το μεγαλύτερο ίσως ναυτιλιακό κι ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα του κόσμου, με στόχο την διατήρηση και βελτίωση του επιπέδου της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου και την προστασία των συμφερόντων των ναυτιλιακών διαιτητών. Ένας από τους κύριους επίσης σκοπούς της ένωσης, όπως περιγράφεται στην ιστοσελίδα της, είναι «να προωθεί και να ενθαρρύνει την επαγγελματική γνώση των ναυτιλιακών διαιτητών του Λονδίνου και, μέσω συστάσεων και συμβουλών, να βοηθάει στην διευκόλυνση της διαδικασίας και διευθέτησης των διαφορών»<sup>26</sup>.



L.M.A.A.

**Εικόνα 1-4 : Το λογότυπο της «Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου», όπως εμφανίζεται στα επίσημα έγγραφά της.**

<sup>25</sup> Paris, Smith and Randall, *Arbitration Act 1996*, Introduction, 2004.

<sup>26</sup> One of the main objects of the LMAA is: "to advance and encourage the professional knowledge of London maritime arbitrators and, by recommendation and advice, to assist the expeditious procedure and disposal of disputes", [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk).

Την αποστολή της ένωσης, η οποία κινείται στα πλαίσια της «ad hoc» («κατά περίπτωση») διαιτησίας, έχει περιγράψει με σαφή τρόπο ο Λόρδος Ντόναλντσον του Λύμιγκτον, στο οπισθόφυλλο μιας από τις πολυάριθμες εκδόσεις της, ως εξής : «Οι παγκόσμιες ναυτιλιακές και εμπορικές συναλλαγές είναι ασυνήθιστες, με την έννοια ότι δεν αντιμετωπίζουν...την διαιτησία με αποστροφή. Αντιθέτως, την θεωρούν ως ένα σύνηθες φαινόμενο της εμπορικής ζωής - έναν πολιτισμένο τρόπο επίλυσης των πολλών διαφορετικών απόψεων που είναι πιθανό να εκφραστούν... Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε μια οικογενειακή υπηρεσία διαιτησίας στο Λονδίνο, που εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές κι εμπορικές συναλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο. Λέω «οικογενειακή» γιατί ένα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι ότι οι διαιτητές δεν θεωρούνται ξένοι»<sup>27</sup>.

Η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» λειτουργεί παραπλεύρως και συμπληρωματικά με την «τακτική» διαδικασία των «διαιτητικών» δικαστηρίων και βασίζεται στους αγγλικούς νόμους περί διαιτησίας<sup>28</sup>. Έχει όμως συντάξει και τους δικούς της κανόνες, τους ονομαζόμενους «L.M.A.A. Terms», οι οποίοι εφαρμόζονται παράλληλα με την αγγλική νομοθεσία. Οι κανόνες αυτοί, βέβαια, δεν έχουν την ισχύ νόμου, αλλά, ειδικά σε ό,τι αφορά στις ναυτιλιακές διαφορές, συνήθως ενσωματώνονται στη συμφωνία παραπομπής σε διαιτησία. Επιπλέον, οι διαιτητές που επιλέγονται, κάνουν αποδεκτό τον διορισμό τους πάντα σύμφωνα με τους κανόνες της «Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου».

Η τελευταία τροποποίηση των κανόνων της Ένωσης έγινε το 2006, καταργώντας όλες τις προηγούμενες, και τέθηκε σε ισχύ σε όλες τις πρωτοείσακτες υποθέσεις από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2006 και μετά. Εντούτοις, οι κανόνες αυτοί δεν εφαρμόζονται σε όλες τις συμφωνίες διαιτησίας που φτάνουν τελικά στην ακροαματική διαδικασία. Οι ίδιοι οι Κανόνες οριοθετούν το πεδίο εφαρμογής τους : στο άρθρο 5§1 υπό (α) και (β) ορίζεται ότι τα μέρη επιλέγουν, κατόπιν συμφωνίας τους, να υποβληθούν στο καθεστώς διαιτησίας των κανόνων της Ένωσης, ενώ τεκμαίρεται ότι συμφώνησαν κάτι τέτοιο είτε όταν (α) ο/οι διαιτητές που επελέγησαν είναι πλήρη μέλη της Ένωσης, εκτός υφιστάμενης ή μελλοντικής αντίθετης συμφωνίας είτε όταν (β) ο/οι διαιτητές διορίστηκαν από τα μέρη με την προϋπόθεση ότι ο διορισμός τους υπάγεται στους συγκεκριμένους κανόνες<sup>29</sup>. Επίσης, τεκμαίρεται, εκτός αντίθετης συμφωνίας, ότι τα εμπλεκόμενα σε όλες τις διαιτητικές διαδικασίες όπου

<sup>27</sup> Lord Donaldson of Lynton, *L.M.A.A. Law Review*, 2004 - 2007.

<sup>28</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 1.3.2, σελ. 14-16.

<sup>29</sup> *L.M.A.A. TERMS 2006, APPLICATION*, 5(a) - (b), βλ. Παράρτημα Β, σελ. 106.

εφαρμόζονται οι κανόνες της Ένωσης μέρη αποδέχονται ως εφαρμοστέο στη συμφωνία τους για διαιτησία δίκαιο το αγγλικό και ως έδρα της διαιτησίας την Αγγλία<sup>30</sup>.

Μια απορία που θα μπορούσε να εκφραστεί είναι, αν οι κανόνες της Ένωσης του Λονδίνου εφαρμόζονται αυτόνομα και χωριστά από τη σχετική αγγλική νομοθεσία. Το θέμα αυτό λύνει ξεκάθαρα το άρθρο 7 των κανόνων, το οποίο ορίζει τα εξής : «Λαμβάνοντας υπόψη την παράγραφο β, η διαιτητική διαδικασία και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συσχετιζόμενων με αυτήν μερών θα καθορίζεται εξολοκλήρου από το Νόμο<sup>31</sup>, έως το σημείο όπου οι προβλέψεις του Νόμου μεταβάλλονται, τροποποιούνται ή συμπληρώνονται από αυτούς τους Κανόνες»<sup>32</sup>. Μπορεί λοιπόν με βεβαιότητα να ειπωθεί ότι, σε όσες περιπτώσεις τα μέρη συμφωνούν να υποβληθούν σε διαιτησία από την «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου», η συμφωνία τους αλλά και η διαδικασία που θα ακολουθηθεί κατά την «εκδίκαση» υπάγεται σωρευτικά στο αγγλικό δίκαιο και στους κανόνες της Ένωσης, καθενός κατέχοντος το δικό του πεδίο εφαρμογής.



**Εικόνα 1-5 : Η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» εξυπηρετεί την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.**

<sup>30</sup> *L.M.A.A. TERMS 2006, APPLICATION*, 6(a) - (b), βλ. Παράρτημα Β, σελ. 106.

<sup>31</sup> Εννοείται ο «Νόμος περί Διαιτησίας 1996» (βλ. *L.M.A.A. Terms 2006*, άρθρο 4, Παράρτημα Β, ό.π.).

<sup>32</sup> *L.M.A.A. TERMS 2006, APPLICATION*, 7(a), βλ. Παράρτημα Β, ό.π.

## 2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

### 2.1 ΚΕΝΤΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Ο θεσμός της διαιτησίας αποτελεί, σε παγκόσμιο επίπεδο, την πλέον δημοφιλή μέθοδο επίλυσης διαφορών στη ναυτιλία. Θα μπορούσε, χωρίς υπερβολή, να λεχθεί ότι το 90% σχεδόν των ναυτιλιακών διαφορών που δεν επιλύονται συμβιβαστικά παραπέμπονται σε διαιτησία<sup>33</sup>. Αυτό, βέβαια, οφείλεται κυρίως στις τυποποιημένες διαιτητικές ρήτρες που περιέχονται στα ναυλοσύμφωνα και διέπουν τις συμβατικές δικαιοπραξίες ανάμεσα στους συναλλασσομένους.

Στις διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων ορίζεται και η τοπική αρμοδιότητα επίλυσης της διαφοράς που τυχόν θα προκύψει. Έτσι, το 70% της διαιτητικής ύλης απορροφάται από το Λονδίνο, που είναι το σημαντικότερο κέντρο (“forum”) ναυτικής διαιτησίας διεθνώς, το 20% από τη Νέα Υόρκη και το υπόλοιπο 10% από άλλα μικρότερα κέντρα<sup>34</sup>. Η πρωτοκαθεδρία του Λονδίνου μπορεί να εξηγηθεί από την παγιωμένη πρακτική χρήσης του αγγλικού δικαίου στα ναυλοσύμφωνα και, κατ’επέκταση, την εφαρμογή του και στον τομέα της διαιτησίας από τους πλέον ειδικούς σε αυτό, τους διαιτητές του Λονδίνου.

Άλλα, μικρότερα βεβαίως, κέντρα ναυτικής διαιτησίας, εκτός του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, είναι και το Τόκιο, το Χονγκ-Κονγκ, το Πεκίνο, η Μόσχα, το Αμβούργο, το Βανκούβερ, ο Πειραιάς, η Σιγκαπούρη, η Σεούλ, η Στοκχόλμη κ.α. Οι πόλεις αυτές, μπορεί να έχουν μικρότερη μερίδα στην πίτα της ναυτικής διαιτησίας, η δικαιοδοσία τους όμως αυξάνεται συνέχεια μέρα με την ημέρα, καθώς αρχίζουν, με δειλά βήματα, να κερδίζουν την εμπιστοσύνη των συναλλασσομένων της ναυτιλίας και όχι μόνο. Παράδειγμα της συνεχόμενης αυτής ανάπτυξης αποτελούν το Χονγκ-Κονγκ αλλά και το Πεκίνο, η πρωτεύουσα της πλέον γρηγορότερα εξελισσόμενης νέας υπερδύναμης παγκοσμίως, της Κίνας. Σύμφωνα, μάλιστα, με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία του Κέντρου Διεθνούς Διαιτησίας του Χονγκ-Κονγκ (“Hong Kong International Arbitration Centre” - “HKIAC”), σε συνεργασία με άλλους διεθνείς οργανισμούς και ινστιτούτα διαιτησίας, ο αριθμός των υποθέσεων που εκδικάστηκαν στην Κίνα μόνο για το έτος 2007 ανέρχεται στις 1.566<sup>35</sup>, ενώ

<sup>33</sup> Α. Τσαβδαρίδης, *Από την Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία - Νέοι Κανόνες 2005 για ναυτικές διαφορές*, Ναυτιλία (ειδική έκδοση), Ναυτεμπορική, 2006, σελ. 80.

<sup>34</sup> Τσαβδαρίδης, ό.π.

<sup>36</sup> Ο αριθμός αφορά εσωτερικές και διεθνείς διαιτησίες που δίκασε το Κέντρο Διεθνούς Διαιτησίας του Χονγκ-Κονγκ («HKIAC») και η Επιτροπή Διεθνούς Οικονομικής και Εμπορικής Διαιτησίας της Κίνας («CIETAC»), η οποία εδρεύει στο Πεκίνο.

το Κέντρο Διεθνούς Διαιτησίας του Χονγκ-Κονγκ δίκασε, στην ίδια χρονιά, 27 υποθέσεις αποκλειστικά ναυτικής διαιτησίας.

Μια ακόμη πόλη που ήδη αποτελεί μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο, κυρίως σε ό,τι αφορά στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, αλλά εξελίσσεται και σε κέντρο διαιτησίας είναι η Σιγκαπούρη. Όπως δείχνουν τα στατιστικά, στο Κέντρο Διεθνούς Διαιτησίας της Σιγκαπούρης (“Singapore International Arbitration Centre” - “SIAC”) έχουν οδηγηθεί, για το έτος 2007, οι περισσότερες υποθέσεις διεθνούς διαιτησίας - 119 για την ακρίβεια - μετά το Λονδίνο. Στον πίνακα 2-1 φαίνεται ο αριθμός των υποθέσεων διαιτησίας που ανέλαβαν διεθνείς οργανισμοί κατά τα έτη 1998 - 2007 (βλ. και Παράρτημα Γ, σελ. 107), ενώ στον πίνακα 2-2 επεξηγούνται τα αρκτικόλεξα τους.

**Πίνακας 2-1: Ανελημμένες Υποθέσεις Διεθνούς Διαιτησίας 1998-2007**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
AAA	387	453	510	649	672	646	614	580	586	621
CIETAC	645	609	543	731*	684*	709*	850*	979*	981*	1,118*
HKIAC	240	257	298	307	320	287**	280	281	394	448
ICC	466	529	541	566*	593*	580*	561*	521*	593*	599*
JCAA	14	12	10	17	9	14	21	11	11	15
KCAB	59	40	40	65	47	38	46	53	47	59
KLRCA	7	10	11	1	2	4	3	6	1	2
LCIA	70*	56*	81*	71*	88*	104*	87*	118*	133	137
SIAC	67	67	83	99	114	100	129	103	119	119
STOCKHOLM	92	104	73	74	55	82	50	56	141	84
VANCOUVER	49*	60*	88*	88*	71*	76*	84*	77*	76*	82*
VIENNA	100	100	100	100	33	45	50	55	N/A	40

**Πίνακας 2-2: Επεξήγηση Ονομασίας Οργανισμών Διαιτησίας**

AAA	- American Arbitration Association
CIETAC	- China International Economic and Trade Arbitration Commission
HKIAC	- Hong Kong International Arbitration Centre
ICC	- International Chamber of Commerce
JCAA	- Japan Commercial Arbitration Association
KCAB	- The Korean Commercial Arbitration Board
KLRCA	- Kuala Lumpur Regional Centre for Arbitration
LCIA*	- London Court of International Arbitration
SIAC	- Singapore International Arbitration centre
STOCKHOLM	- Arbitration Institute of the Stockholm Chamber of Commerce
VANCOUVER*	- British Columbia International Commercial Arbitration Centre
VIENNA	- International Arbitral Centre of the Austrian Federal Economic Chamber

\* Τα στατιστικά αφορούν εσωτερικές και διεθνείς διαιτησίες.

\*\* Η μείωση του 2003 σε σχέση με το 2002 οφείλεται στην εμφάνιση του Οξέος Αναπνευστικού Συνδρόμου.

N/A - not available

Πηγή : Κέντρο Διεθνούς Διαιτησίας του Χονγκ-Κονγκ (HKIAC)



## 2.2 ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Οι κανόνες που θα εφαρμοστούν σε κάθε περίπτωση διαιτησίας ποικίλλουν. Τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν δικαίωμα να επιλέξουν το δίκαιο που επιθυμούν να εφαρμοστεί, αν προκύψει ανάγκη διαιτητικής επίλυσης κάποιας διαφωνίας τους. Έτσι, επιλέγοντας την κατά τόπο αρμοδιότητα της χώρας που επιθυμούν, επιλέγουν και το εφαρμοστέο δίκαιο, ανάλογα με τη συμφωνία διαιτησίας που έχουν συνάψει ή τους όρους, τους οποίους έχουν συμπεριλάβει στο μεταξύ τους ναυλοσύμφωνο (“ad hoc arbitration”).

Συνήθως, τα μέρη αναφέρουν ρητά στο ναυλοσύμφωνο το δίκαιο που επιλέγουν για την διαιτητική επίλυση των διαφορών που τυχόν θα προκύψουν, ενσωματώνοντας σε αυτό ειδικούς όρους γνωστούς ως «ρήτρες διαιτησίας» (“arbitration clauses”)<sup>36</sup>. Εάν, όμως, δεν έχει γίνει κάτι τέτοιο ή η επιλογή δικαίου δεν έχει εκφραστεί ρητά από τα μέρη, γραπτά ή προφορικά, τότε, για την αποσαφήνιση της βούλησης τους σχετικά με το νομικό πλαίσιο της διαιτησίας, θα ληφθεί υπόψη ο τόπος συμφωνίας και υπογραφής του συμβολαίου / ναυλοσυμφώνου, ο τόπος εκτέλεσης της συμφωνίας και ο τόπος όπου θα λάβει χώρα η διαδικασία της διαιτησίας.

Επιπλέον, είναι πολύ πιθανό τα συμβαλλόμενα μέρη να μην έχουν ορίσει επακριβώς κανένα από τα παραπάνω στοιχεία, τα οποία βοηθούν στην ανεύρεση των επιθυμητών διαιτητικών κανόνων δικαίου, αλλά να έχουν ορίσει ότι, σε περίπτωση διαιτησίας, θα απευθυνθούν σε συγκεκριμένο οργανισμό, κρατικό ή διεθνή, για την επίλυση της διαφοράς τους (“institutional arbitration”). Και μόνο αυτή η ρητά εκπεφρασμένη στο ναυλοσύμφωνο δήλωση των μερών αρκεί για την διευκρίνιση του εφαρμοστέου δικαίου καθώς όλοι οι οργανισμοί χρησιμοποιούν συγκεκριμένους ο καθένας κανόνες διαιτησίας. Οι κανόνες αυτοί είναι προκαθορισμένοι και παρέχουν κάποια διασφάλιση και προστασία, ειδικά αν τα μέρη διαφωνούν στο διορισμό του/των διαιτητών.

Οι πιο γνωστοί «διεθνείς» κανόνες για την διαιτησία περιλαμβάνονται στον «Πρότυπο Νόμο» που έχει εκδώσει η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (“United Nations Commission on International Trade Law” - “UNCITRAL”), οι οποίοι είναι κοινώς γνωστοί με τον τίτλο «**UNCITRAL MODEL LAW ON INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION**» («**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΣ UNCITRAL ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ**») και αφορούν τη διεθνή<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Βλ. επόμενη παράγραφο (2.3), σελ. 25-31.

<sup>37</sup> «Διεθνής» είναι μια διαιτησία όταν η εμπορική δραστηριότητα των μερών ή ο τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας ή η διαφορά των μερών αφορά διαφορετικά κράτη ( UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration, chapter 1, article 1§3, βλ. Παράρτημα Δ, σελ. 108).



εμπορική<sup>38</sup> διαιτησία, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 1 § 1, 3 του πρώτου κεφαλαίου τους. Η συγκεκριμένη ονομασία υιοθετήθηκε από την UNCITRAL στις 21 Ιουνίου 1985, στο κλείσιμο της 18<sup>ης</sup> συνεδρίασης της, όταν τροποποιήθηκαν οι προϊσχύοντες κανόνες που είχαν θεσμοθετηθεί το 1976 και ονομάζονταν «UNCITRAL Rules for Arbitration» («Κανόνες για Διαιτησία της UNCITRAL»). Το ισχύον κείμενο του «UNCITRAL MODEL LAW ON INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION» είναι αυτό του 1985, με όλες τις τροποποιήσεις που έχει υποστεί μέχρι σήμερα, με τελευταία την τροποποίηση του 2008, και έχει μέχρι στιγμής υιοθετηθεί ως εσωτερικό δίκαιο διαιτησίας από πενήντα (50) χώρες [Αυστραλία, Καναδά, Η.Π.Α., Ιαπωνία, Γερμανία, Ιρλανδία, Σιγκαπούρη, Κίνα (Χονγκ-Κονγκ), Ρωσία κ.α].

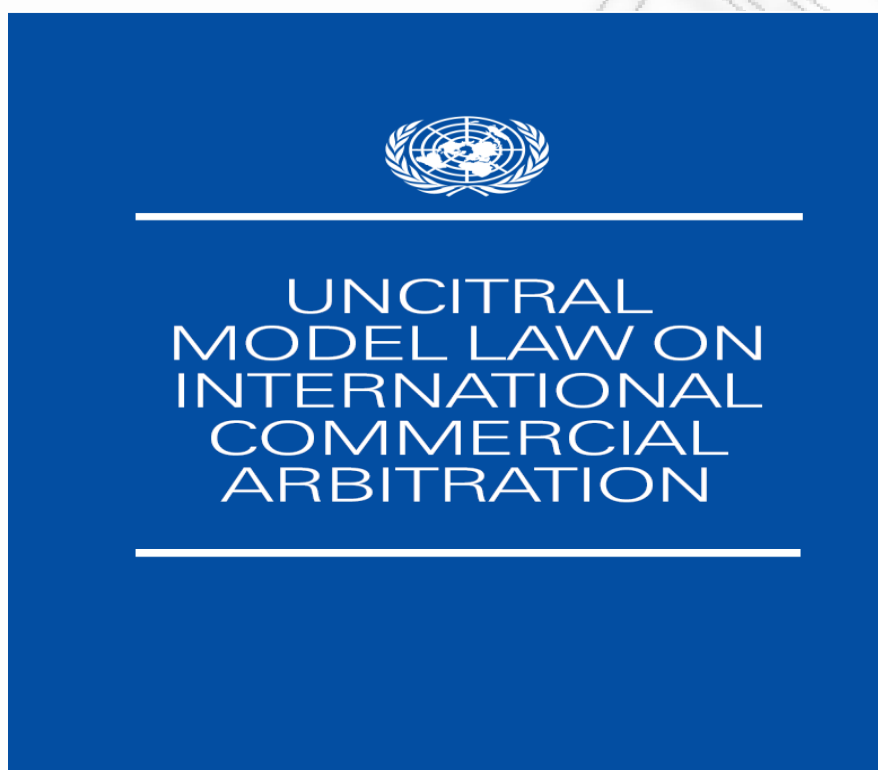
Οι κανόνες διαιτησίας της UNCITRAL δημιουργήθηκαν για να φέρουν ομοιομορφία στο δίκαιο της διαιτητικής δικονομίας και να καλύψουν τις ιδιόζουσες ανάγκες της διεθνούς εμπορικής διαιτητικής πρακτικής, όπως πληροφορεί το επεξηγηματικό σημείωμα της Γραμματείας της Επιτροπής που παρατίθεται στις τελευταίες σελίδες του Πρότυπου Νόμου<sup>39</sup>. Τα πολλά και διαφορετικά εσωτερικά δίκαια των κρατών του εμπορικού και οικονομικού κόσμου ήταν ακατάλληλα για την υποδοχή διεθνών υποθέσεων, καθώς υπήρχαν μεγάλες και σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ τους. Απαιτούνταν λοιπόν ο σχεδιασμός ενός πλαισίου που θα αποτελούσε την βάση για την εναρμόνιση και την βελτίωση των εθνικών δικαίων των κρατών στο χώρο της εμπορικής διαιτησίας και αυτό επετεύχθη με τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL. Τα κράτη μπορούν, χρησιμοποιώντας την ευελιξία που τους παρέχει ο Νόμος, να θεσπίσουν νέους εσωτερικούς διαιτητικούς νόμους που να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες της διεθνούς διαιτησίας και να συμβάλλουν στην αποφυγή περιττών μετακινήσεων και εξόδων που επιφέρουν τουλάχιστον δυσαρέσκεια στα συμβαλλόμενα μέρη.

Ο Πρότυπος Νόμος καλύπτει όλα τα στάδια της διαιτητικής διαδικασίας, από τη συμφωνία για διαιτησία μέχρι και την αναγνώριση και εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης. Αντανακλά την παγκόσμια συναίνεση στις αρχές και τα σημαντικά ζητήματα της διεθνούς διαιτητικής πρακτικής αλλά και τη βούληση για τη θέσπιση κοινών κανόνων δικαίου που διευκολύνουν την επίλυση των διαφορών στο χώρο της εμπορικής διαιτησίας. Μπορεί να γίνει δεκτός από όλα τα κράτη και τα διαφορετικά νομικά και οικονομικά συστήματα του κόσμου, καθώς αποτελεί ένα ειδικό νομικό καθεστώς που δεν έρχεται σε αντίθεση με οποιαδήποτε συνθήκη που έχει ίσως υιοθετηθεί.

<sup>38</sup> «Ε μ π ο ρ ι κ ή» είναι η διαιτησία που ανακύπτει από όλες τις σχέσεις εμπορικής φύσεως, συμβατικές ή όχι, μια από τις οποίες είναι και η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων.

<sup>39</sup> *UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration*, United Nations 1994, σελ. 15, παράγ. 1.

Επίσης, ο Νόμος παρέχει μεγαλύτερη ελευθερία στα μέρη να διαμορφώσουν τους κανόνες της διαιτητικής διαδικασίας μεταξύ τους, ακόμα και να ενσωματώσουν στη συμφωνία τους διατάξεις ξένων προς το δίκαιο του τόπου διεξαγωγής της διαιτησίας δικαίων, εφόσον αυτές δεν αντιτίθενται στις, ούτως ή άλλως λίγες, αναγκαστικές διατάξεις του Νόμου. Συνεπώς, δεν απαιτείται καθ'ολοκληρία χρήση αλλοδαπού δικαίου, δυνατότητα που σπάνια υλοποιούνταν και πριν το Νόμο (γιατί συνήθως εφαρμοζόταν το δίκαιο του τόπου διεξαγωγής της διαιτησίας), κάτι που απλοποιεί πάρα πολύ την διαδικασία χωρίς να περιορίζει τις ευνοϊκές για τα συμβαλλόμενα μέρη ρυθμίσεις.



**Εικόνα 2-1 : Το εξώφυλλο του Πρότυπου Νόμου της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία στην έκδοση του 1994.**

Εκτός των διεθνών κανόνων διαιτησίας που έχει εκδώσει κατά καιρούς η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου του Ο.Η.Ε., υπάρχουν, στο χώρο του διεθνούς εμπορίου, και διεθνείς οργανισμοί και ενώσεις διαιτησίας όπου οι συμβαλλόμενοι σε ένα ναυλοσύμφωνο ή άλλου είδους εμπορική συμφωνία μπορούν να προσφύγουν για να λύσουν τις διαφορές τους, όπως οι εξής : «American Arbitration Association» (“A.A.A”), «International Chamber of Commerce» (“I.C.C.”), «London Court of International Arbitration» (“L.C.I.A.”), «London Maritime Arbitrators Association» (“L.M.A.A.”)<sup>40</sup>, «China International Economic and Trade Arbitration Commission» (“C.I.E.T.A.C.”), «Singapore International Arbitration Centre»

<sup>40</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 1.3.3, σελ. 16-18.

(“S.I.A.C.”), «British Columbia International Commercial Arbitration Centre» (VANCOUVER), «Hong Kong International Arbitration Centre» (“H.K.I.A.C.”), «Arbitration Institute of the Stockholm Chamber of Commerce» (STOCKHOLM) κ.α.

Οι παραπάνω οργανώσεις διαθέτουν δικούς τους κανόνες διαιτησίας<sup>41</sup>, οι οποίοι προβλέπουν για όλη την διαδικασία, όπως το εφαρμοστέο δίκαιο, την έναρξη της διαιτησίας, τον διορισμό του/των διαιτητών, την εξέταση των μαρτύρων, τις δαπάνες διαιτησίας κ.λπ. Μάλιστα, οι οργανώσεις αυτές είναι δυνατό να διαμορφώνουν δικές τους «ρήτρες διαιτησίας»<sup>42</sup>, τις οποίες μπορούν τα μέρη να συμπεριλάβουν σε ένα ναυλοσύμφωνο. Επιπλέον, παρέχουν και εγκαταστάσεις πραγματοποίησης της διαιτητικής διαδικασίας.

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί, ότι ορισμένες «ενώσεις» διαιτησίας, όπως η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου», κινούνται στο χώρο της λεγόμενης «ad hoc» (κατά περίπτωση) διαιτησίας, σε αντίθεση με τις «θεσμικές διαιτησίες» των διεθνών ή κρατικών οργανισμών, για το λόγο ότι όσοι τις επιλέγουν έχουν την ευχέρεια να εφαρμόσουν τους δικούς τους κανόνες διαιτησίας, εντός των «ελαστικών» πλαισίων των κανόνων της κάθε ένωσης αλλά και γιατί επιλέγουν οι ίδιοι τα πρόσωπα που επιθυμούν να διεξάγουν την διαιτησία ως διαιτητές.

Το νομικό πλαίσιο των κανόνων διαιτησίας του Ο.Η.Ε. και των άλλων διεθνών οργανισμών συμπληρώνουν και διάφορες διεθνείς συμβάσεις που έχουν υπογραφεί από τα κράτη και αφορούν κυρίως στην εκτέλεση των αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων. Στο εύλογο ερώτημα, αν μια απόφαση που εκδόθηκε σε μια χώρα, για παράδειγμα στη Μεγάλη Βρετανία, ισχύει και μπορεί να εκτελεστεί σε μian άλλη χώρα, φερ'επειν στην Ελλάδα, απάντηση δίνει η «Διεθνής Συνθήκη της Νέας Υόρκης περί Αναγνώρισης και Εκτέλεσης Αλλοδαπών Διαιτητικών Αποφάσεων» του 1958<sup>43</sup>. Η συνθήκη αυτή αποτελεί τη σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συνθήκες τις αφορώσες στο συγκεκριμένο θέμα<sup>44</sup>, μια και έχει υπογραφεί μέχρι στιγμής ήδη από 137 κράτη, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας<sup>45</sup>, και επιτρέπει την ομοιόμορφη εφαρμογή των διαιτητικών αποφάσεων διεθνώς. Στην περίπτωση, βέβαια, που η διαιτητική απόφαση δεν καλύπτεται από καμία από τις ανωτέρω διεθνείς συνθήκες, τότε θα εκτελεστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου του κράτους υποδοχής.

<sup>41</sup> Οι κανόνες διαιτησίας των διεθνών οργανισμών είναι συνήθως συνυφασμένοι με το δίκαιο της χώρας όπου οι οργανισμοί αυτοί εδρεύουν.

<sup>42</sup> Αυτό κάνει, για παράδειγμα, η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» («LMAA»).

<sup>43</sup> “The 1958 New York Convention on Recognition & Enforcement of Foreign Arbitral Awards”.

<sup>44</sup> Οι άλλες δύο, επίσης σημαντικές αλλά προγενέστερες, διεθνείς συμβάσεις είναι οι «Geneva Protocol on Arbitration Clauses 1923» και «Geneva Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards 1927».

<sup>45</sup> Η Δ. Σ. της Νέας Υόρκης του 1958 επικυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν.δ. 4220/1961 (Βλ. Παράρτημα Ε, σελ. 109-115).

## 2.3 ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Η εισαγωγή ρητρών διαιτητικής επίλυσης στα συναπτόμενα ναυλοσύμφωνα είναι ο κανόνας στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Η τάση αυτή δεν είναι αυθαίρετη. Υπαγορεύεται από την ευδιάκριτη εύνοια με την οποία αντιμετωπίζεται ο θεσμός της διαιτησίας σε διεθνές και εθνικό επίπεδο. Ένα αποτελεσματικό και ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, όπως είναι το ναυλοσύμφωνο, που βασίζεται σε αρχές αναγνωρισμένες από εθνικά νομικά συστήματα, εξασφαλίζει στην διαιτητική ρήτρα που έχει εισαχθεί σε αυτό δραστηριότητα αναφορικά με τις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή.

Οι ρήτρες διαιτησίας είναι όροι που, κατά την βούληση των μερών, περιλαμβάνονται στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα<sup>46</sup> και αποδεικνύουν τη γραπτή<sup>47</sup> συμφωνία τους<sup>48</sup> για εφαρμογή της διαιτητικής διαδικασίας. Σκοπός τους είναι η αποφυγή συζητήσεων και διενέξεων σχετικά με το δίκαιο που θα διέπει τη συμφωνία της ναύλωσης και ο σαφής προκαθορισμός της διαδικασίας που θα ακολουθηθεί για την επίλυση μιας πιθανής διαφωνίας των συμβαλλομένων μερών. Διαμορφώνονται κυρίως από διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις (BIMCO, INTERTANKO κ.α.), πολλές φορές και σε συνεργασία με διεθνείς ενώσεις<sup>49</sup> και οργανισμούς διαιτησίας<sup>50</sup> και ενσωματώνονται στα ναυλοσύμφωνα που οι ναυτιλιακές ενώσεις συντάσσουν και παρέχουν έτοιμα προς χρήση για τη διευκόλυνση των μελών τους. Πρόκειται, δηλαδή, για τυποποιημένες στα έντυπα ναυλοσύμφωνα «συμφωνίες διαιτησίας», οι οποίες παρουσιάζονται υπό μορφή όρου που περιέχει διαιτητική ρήτρα, παρακολουθούν τις ιδιαιτερότητες του εκάστοτε ναυλοσύμφωνου και ταυτίζονται με αυτό.

Οι συγκεκριμένες ρήτρες, βάσει των οποίων οι διαφορές που προκύπτουν από μια σύμβαση υπάγονται υποχρεωτικά σε διαιτησία, αποκλείοντας την προσφυγή σε τακτικά δικαστήρια, απαντώνται, εκτός από τα ναυλοσύμφωνα, στις συμβάσεις αγοραπωλησίας

<sup>46</sup> «Η αυτονομία της ιδιωτικής βουλήσεως - και ιδιαίτερα στις ναυτιλιακές συναλλαγές - χαρακτηρίζεται από πολυσχιδία στις συμβατικές της εκδηλώσεις. Έτσι, τα ναυλοσύμφωνα, ως προς τις λύσεις που δίνουν σχετικά με την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν, μπορούν να καταταγούν σε τέσσερις κατηγορίες: σε εκείνα που δεν έχουν ρήτρα δηλωτική του τρόπου επίλυσεως των διαφορών, σε εκείνα που περιέχουν μικτές ή συνδυασμένες ρήτρες (clauses combinées) οι οποίες παραπέμπουν και σε διαιτητικό και σε δικαστικό τρόπο επίλυσεως των διαφορών, σε εκείνα που περιέχουν ρήτρες δικαιοδοσίας κρατικών δικαστηρίων και, τέλος, σε εκείνα που περιέχουν διαιτητικές ρήτρες.», Τσαβδαρίδης, σελ. 172.

<sup>47</sup> Ο έγγραφος τύπος της συμφωνίας διαιτησίας, υπό μορφή ρήτρας ή ξεχωριστού κειμένου, είναι απαραίτητο στοιχείο της εγκυρότητάς της και απαιτείται από τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για την διεθνή εμπορική διαιτησία (άρθρο 7§2), την Δ.Σ.της Νέας Υόρκης περί Αναγνώρισης & Εκτέλεσης Αλλοδαπών Διαιτητικών Αποφάσεων (άρθρο 2§1,2) αλλά και από τις εσωτερικές περί διαιτησίας νομοθεσίες του Ηνωμένου Βασιλείου (art. 5 Arbitration Act 1996) και της Ελλάδος (άρθρο 7§3 Ν.2735/1999).

<sup>48</sup> Η ρήτρα διαιτησίας αποτελεί γραπτή συμφωνία για προσφυγή σε διαιτησία είτε υπάρχει και ξεχωριστή από το κείμενο του ναυλοσύμφωνου τέτοια συμφωνία είτε όχι.

<sup>49</sup> Παράδειγμα τέτοιας συνεργασίας αποτελεί η νέα ρήτρα διαιτησίας «BIMCO/LMAA Arbitration Clause», βλ. υπό παράγ. 4.3, σελ. 86 και Παράρτημα ΣΤ, σελ. 116-117.

<sup>50</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 2.2, σελ. 21, 23-24.

πλοίων καθώς και στις συμβάσεις διάσωσης και ρυμούλκησης. Επιπλέον, πρέπει να αναγράφονται και στη φορτωτική, ακόμα κι αν η φορτωτική περιλαμβάνει ρήτρα που ενσωματώνει όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου<sup>51</sup>. Η ενσωμάτωση, βέβαια, των ρητρών των ναυλοσυμφώνων - και δη της διαιτητικής - στο σώμα της φορτωτικής και, ειδικότερα, η εγκυρότητα και η αποτελεσματικότητα της ρήτρας «ενσωμάτωσης»<sup>52</sup> είναι ένα ζήτημα περίπλοκο και, συγχρόνως, πολύπλοκο, καθώς αντιμετωπίζεται διαφορετικά από τα κατά τόπους εθνικά δικαιοσύστηματα (Αγγλία, Η.Π.Α., Ελλάδα κ.λπ.)<sup>53</sup>. Η θεωρία, εντούτοις, και, κυρίως, η επί του θέματος νομολογία των κρατικών δικαστηρίων προσφέρει μια σαφή κατεύθυνση προς την οποία οφείλουν να κινούνται οι ενδιαφερόμενοι, ώστε να μη χρειαστεί να εισέλθουν σε σχετικές περιπέτειες<sup>54</sup>.

Μικρός μόνο αριθμός ναυλοσυμφώνων περιέχει λεπτομερείς κανόνες για τη διεξαγωγή της διαιτησίας, με αποτέλεσμα είτε αυτοί να προσδιορίζονται από τους διαιτητές είτε να υιοθετούνται κανόνες διαιτητικών οργανισμών<sup>55</sup>. Ελάχιστο περιεχόμενο της ρήτρας διαιτησίας ενός ναυλοσυμφώνου αποτελεί το μέρος και ο τρόπος διεξαγωγής της διαιτησίας, ο χρόνος έναρξης της διαδικασίας και, βεβαίως, το δίκαιο που θα εφαρμοστεί, εφόσον

<sup>51</sup> Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*<sup>2</sup>, Αθήνα 2006, σελ. 455.

<sup>52</sup> Έτσι ονομάζεται η ρήτρα που αναγράφεται στο σώμα της φορτωτικής και περιέχει, με απλή αναφορά σε αυτές (αριθμητικά ή κατά το είδος τους), τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου που θα ισχύουν και για τη φορτωτική και τη διευκρίνηση ότι αυτές «ενσωματώνονται» στη φορτωτική. Η ευθεία εισαγωγή των όρων των ναυλοσυμφώνων στη φορτωτική, κατά την έκδοσή της, είναι στην πράξη ανέφικτη και, για το λόγο αυτό, έχει καθιερωθεί η μέθοδος της «παραπομπής», δηλαδή να γίνεται αναφορά σε αυτήν ότι οι όροι του ναυλοσυμφώνου ισχύουν και στη φορτωτική (Π. Αβραμέας, *Η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική*, *Ναυτ.Δνη.* 3, 2003, σελ. 364). Κατ' αυτόν τον τρόπο, η φορτωτική απλοποιείται και βελτιώνεται η κινητικότητά της.

<sup>53</sup> Στο αμερικανικό δίκαιο η παραπομπή της φορτωτικής στη διαιτητική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου δεσμεύει τα μέρη στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, ενώ η γνώση από αυτά της σχετικής πρακτικής τεκμαίρεται [η νομολογία στις ΗΠΑ παρουσιάζει μεγαλύτερη κίνηση από την αντίστοιχη αγγλική, διότι οι δυνατότητες ενσωμάτωσης μιας διαιτητικής ρήτρας είναι ευρύτερες στο αμερικανικό δίκαιο· βλ. McMahon, *The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses Into Bills of Lading*, 2 (1970) *JMLC* 1-16 (15), Τσαβδαρίδης, σελ. 376, υποσημ. 295]. Έτσι, όπου προκύπτει σαφής πρόθεση δέσμευσης από τη διαιτητική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο, οι κοιμιστές της φορτωτικής δεσμεύονται να προσφύγουν στη διαιτησία. Ο βασικός κανόνας είναι ότι ακόμη και μία γενική παραπομπή του τύπου “all terms, conditions and exceptions” [«όλοι οι όροι, προϋποθέσεις και εξαιρέσεις»] σε ένα ειδικά προσδιοριζόμενο ναυλοσύμφωνο, επαρκεί για την ενσωμάτωση της διαιτητικής ρήτρας στη φορτωτική, εάν η ρήτρα δεν είναι διατυπωμένη με τρόπο που να αποκλείει την εφαρμογή της στη σχέση που διέπει η φορτωτική. Η τάση αυτή θεμελιώθηκε με την απόφαση *Son Shipping v. De Fosse & Tanghe* και υιοθετεί μία έντονα φιλελεύθερη ερμηνευτική προσέγγιση της ρήτρας ενσωμάτωσης. Σε κάθε περίπτωση αμφιβολίας, όμως, προκρίνεται η λύση της μη ενσωμάτωσης της διαιτητικής ρήτρας. Όταν η διαιτητική ρήτρα περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της σε “disputes between the owner and the charterer” [«διενέξεις μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή»], η ενσωμάτωσή της στη φορτωτική διακυβεύεται. Όμως, η διατύπωση “all disputes arising under this charter” [«όλες οι διενέξεις που ανακύπτουν υπό αυτήν τη ναύλωση»] κρίνεται ως ευρύτερη και αντιμετωπίζεται ευνοϊκότερα. Η συρροή των δύο διατυπώσεων οδηγεί στην ενσωμάτωση της διαιτητικής ρήτρας. Βλ. σχετ. Τσαβδαρίδη, σελ. 376-378. Για την αντιμετώπιση του ζητήματος στο αγγλικό και ελληνικό δίκαιο, βλ. υπό παραγ. 4.2.1 (σελ. 77-78 και υποσημ. 262) και 3.5.3.2 (σελ. 67-68) αντίστοιχα.

<sup>54</sup> Παρόλη την διαφορετική αντιμετώπιση του θέματος, έχουν διαμορφωθεί ορισμένες κοινές αρχές που διέπουν τη μεταχείριση της ρήτρας από τα διάφορα κρατικά δικαστήρια και αυτές είναι: η αρχή της τυπικότητας, η αρχή της σαφήνειας, η αρχή της συνάφειας και η αρχή της νομιμότητας. Βλ. σχετ. Τσαβδαρίδη, σελ. 263-267.

<sup>55</sup> Τσαβδαρίδης, σελ. 170.

προκύψει ανάγκη των μερών για προσφυγή σε διαιτησία<sup>56</sup>. Έτσι, τα μέρη είναι ελεύθερα να επιλέξουν σε ποίο δίκαιο επιθυμούν να υπαχθούν κατά την διαιτητική διαδικασία. Ο κανόνας, βέβαια, στις ρήτρες που περιέχονται στην πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων είναι η εφαρμογή του αγγλικού (περισσότερο) ή του αμερικανικού (λιγότερο) δικαίου και η διεξαγωγή της διαιτησίας στο Λονδίνο ή στη Νέα Υόρκη αντίστοιχα<sup>57</sup>, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το συναπτόμενο ναυλοσύμφωνο δε μπορεί να ορίζει κάτι διαφορετικό<sup>58</sup> ή να μην ορίζει τίποτα σχετικό<sup>59</sup>. Τα περισσότερα τουλάχιστον ναυλοσύμφωνα ακολουθούν τον κανόνα και δίνουν τη δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν διαζευκτικά ανάμεσα στις δύο δικαιοτικές τάξεις. Ορισμένα τέτοια ναυλοσύμφωνα είναι τα ακόλουθα : GENCON (The BIMCO Uniform General Charter), BALTIME (The BIMCO Uniform Time Charter) 2001, NYPE (The New York Produce Exchange Time Charter) 93, BARECON (The BIMCO Standard Bareboat Charter) 2001, VOLCOA (The BIMCO Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes), GENCOA (The BIMCO Standard Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes) κ.ά.

Ένα παράδειγμα μιας τέτοιας ρήτρας διαιτησίας δίνει ο υπ'αρ. 19 όρος του ναυλοσυμφώνου GENCON 94, η διατύπωση του οποίου έχει ως εξής (GENCON 94, edition 1994, clause 19):

<sup>56</sup> Κατά τον Τσαβδαρίδη (ο.π.), το σύνηθες σε μία διαιτητική ρήτρα ναυλοσυμφώνου είναι να καθορίζει τον τόπο διενέργειας της διαιτησίας και να περιγράφει την έκταση των διαιτητικών εξουσιών.

<sup>57</sup> Ένα ναυλοσύμφωνο μπορεί να ορίζει, αποκλειστικά ή διαζευκτικά, τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας. Έτσι, τα ναυλοσύμφωνα Baltimore Form C-1976 (cl.9), Bimchemtime (cl.43), Ferticon (cl.17), Gastime (cl.42), Gasvoy (cl.29), Intertanktime (cl.37), Intertankvoy 76 (cl.32), Sugar C/P (cl.30), Tankervoy 87 (cl.34) κ.α. έχουν ως αποκλειστική επιλογή τόπου το Λονδίνο, τα Bulk Form (cl.21), Bulk Ore C/P (cl.42), Americanized Welsh Coal Charter (cl.5), Ecxonvoy 84 (cl.34), Fertilizer C/P (cl.31), Fosfo (cl.28), Genvoy (cl.27), Steel C/P (cl.34), Vegoilvoy (cl.31) κ.α. επιλέγουν αποκλειστικά τη Νέα Υόρκη, ενώ τα Asbatankvoy (cl.24), Standtime (cl.49), Texacotime 2 (cl.55), Baltimore Form C-1963 [cl.35 (New York) και cl.36 (London)], Norgrain [cl.45 (a: New York), (b: London)], και Texacovoy (cl.28) αφήνουν στην διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων μερών την επιλογή ανάμεσα στις δύο πόλεις.

<sup>58</sup> Για παράδειγμα, το Τόκιο επιλέγουν ως τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας τα Beizai (cl.23), Nanyozai (cl.24), Nipponvoy (cl.24), το Παρίσι τα Africanphos 1950 (cl.32) και Synacomex 90 (cl.17) (γενικά τα αμιγώς γαλλικά ναυλοσύμφωνα επιλέγουν για διαιτησία το Παρίσι), τη Μόσχα το Sovcoal [cl.23(a)] (και με δυνατότητα όμως επιλογής άλλου τόπου), τη Μελβούρνη το Austwheat [cl.33 (a)] και το Περθ το Western Australian [cl.19(b)] (μόνο για τις διαφορές που γεννώνται στην αυστραλιανή επικράτεια, άλλως το Λονδίνο) και τη Γλασκόβη το Nubaltwood (cl.30), όταν ο ναυλωτής διαμένει ή ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα στη Σκωτία, άλλως το Λονδίνο. Επιπλέον, ναυτικές διαιτησίες διεξάγουν το Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο του Μονακό (Chambre Arbitrale Maritime de Monaco - "CAMM"), το Ινστιτούτο Διαιτησίας Μεταφορών και Ναυτικής Διαιτησίας της Ολλανδίας (Institute of Transport and Maritime Arbitration - "TAMARA"), η Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας του Τόκιο (Tokyo Maritime Arbitration Commission - TOMAC) του Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου της Ιαπωνίας (Japan Shipping Exchange, Inc. - JSE) κ.α.

<sup>59</sup> Τα ναυλοσύμφωνα αυτά αφήνουν εξαρχής τον προσδιορισμό του locus arbitri στα μέρη, είτε παραπέμποντας στον τόπο που αυτά θα επιλέξουν, όπως τα Blackseawood (cl.47), Essotime 1969 (cl.52), Fertisov (cl.40), Grainvoy (cl.39) κ.α. είτε αποφεύγοντας κάθε αναφορά σε αυτόν όπως τα Coastcon (arb.cl.), Scandports (arb.cl.), Sun Oil (arb.cl.) [c/p rider] [παράρτημα ναυλοσυμφώνου] και το Ecxon master Inland Waterways Voyage Charter Agreement (cl.18) (όταν προτιμάται η διαιτησία αντί της προσφυγής στα κρατικά δικαστήρια για διαφορές από θαλάσσια ρύπανση).

### “19. Law and Arbitration

(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and **any dispute arising out of this Charter Party** shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should **any dispute arise out of this Charter Party**, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25\*\* the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.

(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

*(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.”*

Στην παραπάνω ρήτρα διαιτησίας, στην παράγραφο υπό (a), ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από το αγγλικό δίκαιο και ότι οποιαδήποτε

διαφωνία προκύψει από αυτό, θα υπάγεται σε διαιτησία στο Λονδίνο, σύμφωνα με την αγγλική νομοθεσία<sup>60</sup>. Στη δε παράγραφο υπό (b), ότι το ναυλοσύμφωνο θα διέπει το αμερικανικό δίκαιο και οποιαδήποτε διαφωνία θα υπάγεται σε διαιτησία τριών ατόμων στη Νέα Υόρκη, όπου η διαδικασία θα διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών<sup>61</sup>, ενώ στην παράγραφο υπό (c) ότι η διαιτησία θα διεξαχθεί στον τόπο που ορίζεται στο πλαίσιο 25 του ναυλοσυμφώνου, σύμφωνα με τη διαδικασία και τους νόμους του, οι οποίοι θα διέπουν και το ναυλοσύμφωνο.

Στην τελευταία μικρή παράγραφο υπό (d), ορίζεται ότι αν το πλαίσιο 25 του ναυλοσυμφώνου δε συμπληρωθεί, τότε εφαρμόζεται η πρώτη περίπτωση (a) της ρήτρας διαιτησίας. Η υποσημείωση που υπάρχει στο τέλος της ρήτρας εξηγεί ότι οι τρεις πρώτες περιπτώσεις είναι εναλλακτικές και ότι οι συμβαλλόμενοι οφείλουν να σημειώσουν την επιλογή τους στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου. Διαφορετικά, παραμένουν σε ισχύ οι υπόλοιπες διατάξεις της ρήτρας.

Οι περισσότερες διαιτητικές ρήτρες, οι οποίες ενσωματώνονται στα ναυλοσύμφωνα, έχουν αυτήν τη μορφή. Περιλαμβάνουν, δηλαδή, προβλέψεις για το δίκαιο της διαιτησίας, τον τόπο διεξαγωγής της και τη συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου, αναφέροντας τον αριθμό των διαιτητών για κάθε πλευρά και αυτούς που θα τους επιλέξουν και, κάποιες φορές, όπως στην παραπάνω ρήτρα, τα χρονικά όρια μέσα στα οποία πρέπει να συμβεί αυτό.

Το κρίσιμο στοιχείο σε μια διαιτητική ρήτρα, στο οποίο πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή, είναι η λεκτική εκφορά της. Η συγκεκριμένη διατύπωση που θα επιλεγεί από τα συμβαλλόμενα μέρη θα επηρεάσει καθοριστικά τη συνολική ή κατά περίπτωση υπαγωγή στην διαιτησία των νομικών προβλημάτων που θα προκύψουν στη μεταξύ τους επιχειρηματική συνεργασία. Η έγκυρη και επαρκής, αναφορικά με το αντικείμενο της διαιτητικής ρήτρας, έκφραση της βούλησης τους είναι εφικτή με τον εντοπισμό της συναλλακτικής σχέσης από την οποία θα προκύψουν οι διαφορές, χωρίς να απαιτείται και ο ακριβής τους προσδιορισμός. Έτσι, όσο γενικότερα διατυπώνεται μια διαιτητική ρήτρα, τόσο ευρύτερο θα είναι και το αντικείμενό της<sup>62</sup>. Βέβαια, η δυνατότητα που έχουν τα μέρη να

<sup>60</sup> “This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force.”

<sup>61</sup> “This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York... The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.”

<sup>62</sup> «Μια γενική, όμως, ρήτρα, εκτός από το εύρος με το οποίο είναι καταρχήν εξοπλισμένη, είναι πιθανό να δημιουργεί προβλήματα σε σχέση με το αν συγκεκριμένες διαφορές καλύπτονται ή όχι από τη συμφωνία των μερών. Η άρση ενδεχόμενων αμφισβητήσεων γίνεται, με την ερμηνευτική παρέμβαση του διαιτητικού δικαστηρίου, αλλά και των κρατικών δικαστηρίων στις περιπτώσεις που η εφαρμοστέα *lex arbitri* δεν



διαμορφώσουν τη συγκεκριμένη ρήτρα είναι πολύ περιορισμένη, εφόσον τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα, τη στιγμή της διαπραγμάτευσης, περιέχουν ήδη από πριν διατυπωμένο τον όρο της διαιτησίας, ο οποίος επιδέχεται μικρές, μόνον, έως και καθόλου αλλαγές.

Η ομοιομορφία που παρατηρείται στην διατύπωση των όρων της πλειοψηφίας των ναυλοσυμφώνων οφείλεται κυρίως στην επιθυμία εξασφάλισης της βεβαιότητας των συναλλασσομένων για την όσο το δυνατόν ακριβέστερη οριοθέτηση του δυνητικού αντικειμένου των διαιτητικών ρητρών. Χρησιμοποιούνται τυποποιημένες εκφράσεις, οι οποίες επαναλαμβάνονται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό και έχουν συνταχθεί με βάση τις νομολογιακές τάσεις των δικαστηρίων σχετικά με την ερμηνεία τους ως μέσου προσδιορισμού του αντικειμένου της διαιτησίας. Επιπλέον, διακρίνονται σε όρους περιγραφικούς της διαφοράς των μερών και σε όρους που συνδέουν τη διαφορά με την κύρια σύμβαση. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι όροι “all disputes” («κάθε διένεξη»)<sup>63</sup>, “dispute or difference” («διένεξη ή διαφορά»)<sup>64</sup> και “claim”<sup>65</sup> («απαίτηση»), ενώ στη δεύτερη οι όροι “...arising out of...” («...που ανακύπτει από...»)<sup>66</sup>, “...under...” («...υπό...»)<sup>67</sup> και “...from...” («...από...»)<sup>68</sup>, οι οποίοι και συνδυάζονται με τους πρώτους, ως εξής: “...any dispute between Owner and Charterer...” («...κάθε διένεξη μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή...»)<sup>69</sup>, “...any dispute or difference arising out of (or under) this Charter...” [«...κάθε διένεξη που ανακύπτει από (ή υπό) αυτό το ναυλοσύμφωνο»]<sup>70</sup>, “...any claim under this Charter Party...” («...κάθε απαίτηση υπό αυτό το ναυλοσύμφωνο...»)<sup>71</sup>, “...any dispute arising out of this

---

αναγνωρίζει στους διαιτητές την εξουσία να αποφαινούνται για την αρμοδιότητά τους ή επιφυλάσσει την τελική κρίση στα κρατικά δικαστήρια.», Τσαβδαρίδης, σελ. 200-201.

<sup>63</sup> Η φράση “all disputes”, που εμφανίζεται στα ναυλοσύμφωνα ως “any dispute between Owner and Charterer”, αποτελεί το ευρύτερο δυνατό σχήμα που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, χωρίς να περιορίζεται το αντικείμενο της διαιτησίας σε συγκεκριμένο τμήμα μόνο της συναλλακτικής σχέσης των μερών από κανέναν προσδιορισμό. Έτσι, υπό τον όρο αυτό, κάθε ζήτημα σχετικό με τα δικαιώματα ιδιωτικού δικαίου των συμβαλλομένων μπορεί να τεθεί σε κρίση από τους διαιτητές, πάντα, όμως, στα πλαίσια της προϋφιστάμενης έννομης σχέσης τους, που υπήρξε η αιτία (νομική εννοία) της συμφωνίας (ρήτρας) διαιτησίας, εφόσον in abstracto διαιτητική ρήτρα δε νοείται.

<sup>64</sup> Και οι τύποι “...any **dispute or difference**...”, “...any and all **disputes or differences**...” είναι εξίσου δημοφιλείς.

<sup>65</sup> “...any **claim** under this Charter Party...”.

<sup>66</sup> Η φράση “...any dispute **arising out of** this Charter/Contract...” χρησιμοποιείται κατά κόρον, είναι ευρύτατη και καλύπτει όλες τις πιθανές ανάμεσα στα μέρη διαφορές, με εξαίρεση όσες αφορούν στην ύπαρξη ή την ανυπαρξία της κύριας σύμβασης.

<sup>67</sup> Πολύ χρησιμοποιείται και ο τύπος “...any dispute (arising) **under** this Charter/Contract...”.

<sup>68</sup> Αντί του “under” χρησιμοποιείται το “from”. Αυτός ο τύπος συναντάται, σχεδόν κατ’ αποκλειστικότητα, στα ιαπωνικά ναυλοσύμφωνα [Beizai (cl.23), Nanyozai (cl.24), Nipponvoy (cl.24), Nipponcoal (cl.28), Nipponore (cl.27) και Cementvoy (cl.41 - όταν η διαιτησία διεξάγεται στο Τόκιο)].

<sup>69</sup> Στα ναυλοσύμφωνα Asbatime (cl.17), Bulk Ore (cl.42), Coastvoy (cl.34), Genjapscrap (cl.41), Genvoy (cl.27), NYPE Time Charter (cl.17), Imol 78 (cl.25), Meridore 1965 (cl.26) και Steel C/P (cl.34).

<sup>70</sup> Έτσι στα ναυλοσύμφωνα Asba II (cl.29), Asbatankvoy (cl.24), Bimchemtime (cl.43), Exxonvoy 90 (cl.35), Mobiltime (cl.27c), Texacovoy (cl.28) (“arising out of”) και στο Americanized Welsh Coal Charter (cl.5) (“arising under”).

<sup>71</sup> Χρησιμοποιείται στο ναυλοσύμφωνο Polcoalvoy (cl.33a), αδιάκριτα μαζί με τη φράση “any dispute under”.

Charter/Contract...” («...κάθε διένεξη που ανακύπτει από αυτό το ναυλοσύμφωνο/αυτήν τη σύμβαση...»)<sup>72</sup>, “...any dispute (arising) under this Charter/Contract...” [«...όποια διένεξη (ανακύπτει) υπό αυτό το ναυλοσύμφωνο/αυτήν τη σύμβαση...»]<sup>73</sup> κ.λπ.

Εκτός από τους παραπάνω τύπους, στους οποίους δείχνουν την προτίμησή τους πολλά ναυλοσύμφωνα, έχουν διαμορφωθεί και άλλοι, πιο ιδιαίτεροι, λεκτικοί συνδυασμοί, που προσπαθούν να περιγράψουν λεπτομερέστερα και με μεγαλύτερη ακρίβεια το αντικείμενο της διαιτησίας. Για παράδειγμα, στο ναυλοσύμφωνο «Coastsalt» χρησιμοποιείται η εξής φράση: “disputes between the parties whether during or after the cessation or expire or determination of the Charter Party and whether in relation to the interpretation of these presents or to any act which ought to be done by the parties in dispute or either of them or in relation to any other matter whatsoever touching the Charterparty”<sup>74</sup>. Επίσης, στο «Exxon Master Inland Waterways Voyage Charter Agreement», η σχετική με τις διαφορές από θαλάσσια ρύπανση ρήτρα διαιτησίας προβλέπει για “any dispute between Owner and Charterer as to the reasonableness of the measures undertaken and/or the expenditure incurred by Charterer hereunder” (cl.18). Έτσι, αποκλείονται διενέξεις που αφορούν στην ευθύνη για την πρόκληση της ρύπανσης και στις συνέπειες από αυτήν στο πλαίσιο των σχέσεων πλοιοκτήτη και ναυλωτή<sup>75</sup>. Παρόμοια περιοριστική ρήτρα διαιτησίας απαντάται και στο ναυλοσύμφωνο «Vegoilvoy» (“...disputes from making, performing or terminating of Charterparty...”<sup>76</sup>-cl.31). Τέλος, σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα εισάγεται ο όρος «any dispute arising under the provisions applying to the Loading/Discharging Port in this Charter»<sup>77</sup>, που περιορίζει τις διαιτησιμες διαφορές στις σχετικές με όρους του ναυλοσυμφώνου εφαρμοζόμενους μόνο στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης<sup>78</sup>.

<sup>72</sup> Συναντάται στα ναυλοσύμφωνα Baltimore Form-C 1963 (cl.36-New York), Baltimore Form-C 1976 (cl.9), Barecon 89 (cl.26), Bimchemvoy (cl.39), Biscoilvoy (cl.34), Bovertime (cl.20), Gasvoy (29) κ.α.

<sup>73</sup> Η έκφραση απαντάται στα ναυλοσύμφωνα Ausbar (cl.41), Austwheat 1990 (cl.33), Baltime (cl.23), Blackseawood (cl.47), Bulk Form (cl.21), Ferticon (cl.17), Fertilizer Charter Party (cl.31), Fertisov (cl.40), Fosfo (cl.28), Intercoa 80 (cl.O), Multifom (cl. 30), Shellvoy 4 (cl.39b), Sovietwood (cl.24), Sugar Charter Party (cl.30) κ.α.

<sup>74</sup> «διενέξεις μεταξύ των μερών, είτε κατά τη διάρκεια, είτε μετά από την παύση ή λύση ή εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου και είτε σε σχέση με την ερμηνεία των παρόντων ή με όποια ενέργεια η οποία θα έπρεπε να γίνει από τα μέρη σε διένεξη ή οποιοδήποτε από αυτά σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο ζήτημα που άπτεται του ναυλοσυμφώνου» (cl.27).

<sup>75</sup> Τσαβδαρίδης, σελ. 218.

<sup>76</sup> «...διενέξεις από τη σύναψη, εκτέλεση ή λήξη του ναυλοσυμφώνου...».

<sup>77</sup> «κάθε διένεξη που ανακύπτει υπό τις διατάξεις του όρου Λιμένας Φόρτωσης/Εκφόρτωσης σε αυτό το ναυλοσύμφωνο».

<sup>78</sup> Έτσι στα ναυλοσύμφωνα Coastcon (cl.30), Germancon-North (cl.22a,b) και Sovcoal (cl.23).

### 3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

#### 3.1 ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Μέχρι πρότινος, δεν υπήρχαν ειδικές ρυθμίσεις στο ελληνικό δίκαιο για τη ναυτική διαιτησία. Οι ναυτιλιακές διαφορές που κατέληγαν στα ελληνικά δικαστήρια, λόγω προϋπάρχουσας συμφωνίας των μερών για υπαγωγή των διαφορών τους στη διαδικασία της διαιτησίας, δικάζονταν με βάση τις γενικές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για την ειδική διαδικασία της διαιτησίας, δηλαδή τα άρθρα 867 έως 903 Κ.Πολ.Δ.

Στα άρθρα αυτά του Εβδόμου Βιβλίου του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας καθιερώνεται ο θεσμός της διαιτησίας γενικά, ως διαδικασία («ad hoc arbitration»), και ορίζονται όλες οι παράμετροι και οι λεπτομέρειες εφαρμογής της. Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την καθ' ύλη και κατά τόπο αρμοδιότητα, την εγκυρότητα της συμφωνίας διαιτησίας, τον διορισμό του/των διαιτητών και του επιδιαιτητή, την ευθύνη και τις αμοιβές τους, την παύση ισχύος της συμφωνίας, τις προθεσμίες διεξαγωγής της διαιτησίας, τη διαδικασία και άλλα συναφή δικονομικά θέματα (αρχή ισότητας, παράσταση δικηγόρου, ερημοδικία, απόδειξη κ.ά.). Ακόμη, ρυθμίζονται η έκδοση της απόφασης, το δεδικασμένο, η ακύρωση και αναγνώριση ανυπαρξίας της διαιτητικής απόφασης, οι μόνιμες διαιτησίες. Τέλος, αποκλείεται η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από τους διαιτητές, προβλέπεται η εφαρμογή διατάξεων του ουσιαστικού δικαίου και η αδυναμία αποκλεισμού διατάξεων δημοσίας τάξης και απαριθμούνται, στο άρθρο 903 Κ.Πολ.Δ., οι προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν για την αναγνώριση δεδικασμένου από αλλοδαπή διαιτητική απόφαση.

Μια από τις ρυθμίσεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας περί διαιτησίας στην οποία πρέπει να γίνει μνεία, είναι αυτή του άρθρου 902 Κ.Πολ.Δ., που θεσπίζει τις «μόνιμες», οι οποίες καλούνται και «θεσμικές», διαιτησίες<sup>79</sup>. Εκεί προβλέπεται ότι τα Επιμελητήρια, τα Χρηματιστήρια, οι Δικηγορικοί Σύλλογοι και άλλες επαγγελματικές ενώσεις που αποτελούν Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, μπορούν να οργανώνουν μόνιμες διαιτησίες και να καθορίζεται με νομοθετικό διάταγμα το είδος των διαφορών που θα μπορούσαν να υπαχθούν σε κάθε μια από αυτές. Στα πλαίσια, λοιπόν, της συγκεκριμένης διάταξης του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, έχουν συσταθεί και λειτουργήσει κατά καιρούς τέτοιες διαιτησίες, από διάφορα Επιμελητήρια και Συλλόγους, όπως για παράδειγμα το Εμπορικό και Βιομηχανικό

<sup>79</sup> Πρόκειται για την αντίστοιχη ελληνική εκδοχή της «institutional arbitration» των διαφόρων θεσμικών οργάνων του εξωτερικού (βλ. παράγ. 2.2, σελ. 21 και Εισαγωγή, σελ. 2).

Επιμελητήριο, το Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιά, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ειδικά για ναυτιλιακές διαφορές) κ.α.

Οι διατάξεις όμως της διαιτησίας, όπως αυτή θεσπίστηκε από τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, είχαν δύο βασικά μειονεκτήματα. Το πρώτο ήταν η γενικότητα τους, η οποία, μέσα στο περιορισμένο από πρακτική άποψη πεδίο του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, δεν επέτρεπε λεπτομερέστερη ρύθμιση για ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις διαιτησίας, όπως τη ναυτική. Το δεύτερο και σημαντικότερο μειονέκτημα, ειδικά για τη ναυτιλία, που αποτελεί μια κατεξοχήν παγκοσμιοποιημένη και διεθνοποιημένη εμπορικοοικονομική δραστηριότητα, ήταν η άγνοια των αλλοδαπών συναλλασσομένων για τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, αλλά και για ολόκληρο το σύστημα που τον περιβάλλει, με τις πολυάριθμες και τις πολύπλοκες διατάξεις του. Γιατί, ακόμη και οι μόνιμες διαιτησίες, οι οποίες κατά κανόνα προσφέρουν γρήγορη και οικονομική διαιτησία, εξυπηρετούν μόνο τις διαφορές μεταξύ ημεδαπών, λόγω ακριβώς του θεσμικού τους χαρακτήρα, ενώ είναι ακατάλληλες για τη λύση διεθνών διαφορών, εφόσον η διαδικασία που ακολουθείται είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το ελληνικό δικαιοσύστημα, το οποίο ο αλλοδαπός συναλλασσόμενος συνήθως αγνοεί και, οπωσδήποτε, δεν εμπιστεύεται. Επιβαλλόταν λοιπόν μια αλλαγή στο καθεστώς της διαιτησίας, που θα την έκανε πιο προσιτή και πιο εύκολα εφαρμόσιμη. Την αλλαγή αυτή επέφερε ο Νόμος 2735/1999, ο οποίος εισήγαγε στην Ελλάδα διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο, επικυρώνοντας τον «Πρότυπο Νόμο για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία» της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου του Ο.Η.Ε. («UNCITRAL»), για τον οποίο έχει γίνει λόγος παραπάνω<sup>80</sup>.

Ο νόμος 2735/1999<sup>81</sup> ουσιαστικά μεταφέρει στην ελληνική έννομη τάξη τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL, προς διευκόλυνση της διεξαγωγής εμπορικών διαιτησιών στην Ελλάδα, σχεδόν αυτούσιο, χωρίς να προσθέτει ή να αφαιρεί από το κείμενό του κάτι σημαντικό. Αυτό καθίσταται προφανές και από τον αριθμό των άρθρων που τα δύο κείμενα απαριθμούν, τα οποία συμπίπτουν στο σύνολό τους, εξαιρουμένου του τελευταίου άρθρου 37 του νόμου 2735/1999, που, ούτως ή άλλως, ορίζει το χρονικό σημείο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου και ήταν απαραίτητο να προστεθεί. Συνεπώς, ο νόμος 2735/1999 ρυθμίζει λεπτομερώς όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη διαιτησία και την υλοποίησή της, όπως και ο Πρότυπος Νόμος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ενώ αποτελεί ενδοτικό δίκαιο, μπορεί δηλαδή να ισχύσει, με κάποιες επιφυλάξεις, διαφορετική συμφωνία των μερών.

<sup>80</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 2.2, σελ. 21-23.

<sup>81</sup> Βλ. Παράρτημα Ζ, σελ. 118-135.

Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις, οι οποίες αφορούν το πεδίο εφαρμογής του νόμου 2735/1999 και την καθ' ύλη αρμοδιότητα (ο «διεθνής» χαρακτήρας της διαιτησίας είναι στοιχείο «εκ των ων ουκ άνευ» ώστε αυτή να εμπίπτει στο συγκεκριμένο νόμο), κάποιους ορισμούς και ερμηνευτικούς κανόνες, τις γνωστοποιήσεις των κειμένων στα συμβαλλόμενα μέρη και τη διατύπωση αντιρρήσεων καθώς και την έκταση δικαστικής παρέμβασης και την αρμοδιότητα δικαστικής εποπτείας της διαιτησίας. Στο δεύτερο κεφάλαιο ορίζονται τα σχετικά με τη συμφωνία διαιτησίας, την εγκυρότητα, τον τύπο της και την άσκηση τακτικής αγωγής ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρατίθενται οι ρυθμίσεις για τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου, όπως ο αριθμός των διαιτητών, ο διορισμός τους, οι λόγοι και η διαδικασία εξαίρεσής τους κ.λπ.

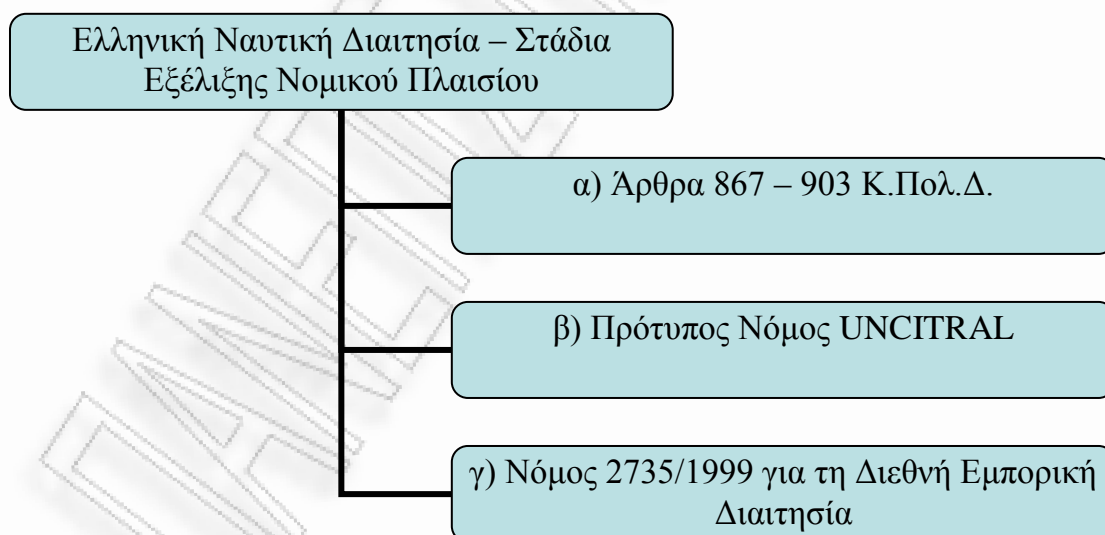
Στο επόμενο κεφάλαιο (IV), ο νόμος για τη διεθνή εμπορική διαιτησία περιλαμβάνει δύο άρθρα (τα υπ' αριθ. 16 και 17) που περιγράφουν την δικαιοδοσία του διαιτητικού δικαστηρίου, προβλέποντας την εξουσία του ιδίου να αποφαινεται για την δικαιοδοσία του αλλά και να διατάζει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, δυνατότητα η οποία, υπό το καθεστώς του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, δεν υφίστατο.

Στη συνέχεια, το κεφάλαιο πέντε (V), που είναι και το εκτενέστερο, καθορίζει τη διεξαγωγή της διαιτησίας. Δίνονται οι διαδικαστικοί κανόνες, οι οποίοι δυνατόν να καταρτίζονται ελεύθερα και από το μέρη (άρθρο 19), ορίζονται η έναρξη της διαιτησίας, ο τόπος και η γλώσσα διεξαγωγής της και η δυνατότητα επιλογής από το δικαστήριο της γραπτής ή ακροαματικής διαδικασίας, εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών. Περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν την ερημοδικία των διαδίκων, τον διορισμό πραγματογνώμονα, το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, το συμβιβασμό, τον τρόπο λήψης αποφάσεων από περισσότερους διαιτητές και ζητήματα σχετικά με την έκδοση της απόφασης (μορφή, περιεχόμενο, διόρθωση, ερμηνεία) και την περάτωση και τις δαπάνες της όλης διαδικασίας.

Στα δύο τελευταία κεφάλαια (VI και VII), ο νόμος 2735/1999 ασχολείται με την ακύρωση των διαιτητικών αποφάσεων (άρθρο 34) και την αναγνώριση και εκτέλεση των αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων (άρθρα 35 και 36). Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι δεν υφίσταται, από το νόμο, δυνατότητα προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων με ένδικα μέσα (έφεση, ανακοπή ερημοδικίας, αναίρεση, αναψηλάφηση). Όμως, μπορεί να ασκηθεί, υπό συγκεκριμένες μόνο προϋποθέσεις που προβλέπει ο νόμος, αγωγή ακύρωσης της απόφασης, η οποία βέβαια δεν αναστέλλει την εκτέλεσή της (άρθρα 34 και 35§3). Οι δύο αυτές βασικές ρυθμίσεις του νόμου, σε συνδυασμό και με τις ήδη προϋπάρχουσες και σε ισχύ διατάξεις των άρθρων 895§1, 898(α) και 899§2(α) του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας δίνουν

στο ελληνικό νομοθετικό σύστημα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των αντίστοιχων νομοθεσιών άλλων κρατών, το οποίο έγκειται στην περιβολή της διαιτητικής απόφασης με τα αποτελέσματα της άμεσης τελεσιδικίας και εκτελεστότητας και, κατ' επέκταση, στην ταχύτερη απονομή της δικαιοσύνης. Δίνεται, βεβαίως, από το νόμο, η δυνατότητα άσκησης αίτησης αναίρεσης κατά της αγωγής ακύρωσης της διαιτητικής απόφασης ενώπιον του Αρείου Πάγου. Αλλά η αίτηση αυτή εκδικάζεται υποχρεωτικά, σύμφωνα με το άρθρο 898(γ) του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, μέσα σε τρεις μήνες από την άσκησή της, με συνέπεια να μην περιορίζει την ταχύτερη περάτωση της διαιτητικής διαδικασίας. Επιπλέον, οι διάδικοι μπορούν να προσφύγουν κατά της διαιτητικής απόφασης ενώπιον άλλων διαιτητών, αυτό, όμως, πρέπει να προβλέπεται στην προϋπάρχουσα της απόφασης συμφωνία διαιτησίας (άρθρο 895§2 Κ.Πολ.Δ.).

Η διαιτητική απόφαση παράγει από την έκδοσή της δεδικασμένο<sup>82</sup> (κατ' άρθρο 896 Κ.Πολ.Δ.), εφόσον δεν προβλέπεται, από τη συμφωνία διαιτησίας που έχει γίνει, προσφυγή ή εφόσον περάσει άπρακτη η σχετική προθεσμία, και είναι άμεσα εκτελεστή (άρθρο 35§2 Ν. 2735/1999). Ομοίως, αναγνωρίσιμες και εκτελεστές στην Ελλάδα είναι και οι αλλοδαπές διαιτητικές αποφάσεις, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 4220/1961 νομοθετικό διάταγμα, που επικύρωσε την αντίστοιχη Διεθνή Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 (άρθρο 36 Ν. 2735/1999), η οποία έχει αναφερθεί σε προηγούμενη παράγραφο<sup>83</sup>.



**Διάγραμμα 3-1 : Από τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας στο Νόμο για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία**

<sup>82</sup> «Δεδικασμένο» σημαίνει ότι δε μπορεί να γίνει δίκη ανάμεσα στους ίδιους διαδίκους για το δικαίωμα που κρίθηκε ήδη, εφόσον πρόκειται για το ίδιο αντικείμενο και την ίδια ιστορική και νομική αιτία (άρθρο 324 Κ.Πολ.Δ.).

<sup>83</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 2.2, σελ. 24.

## 3.2 Η «ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ» ("PIRAEUS ASSOCIATION FOR MARITIME ARBITRATION")

### 3.2.1 Ίδρυση και Στόχοι

Λαμβάνοντας κανείς υπόψη τα όσα παρατέθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, θα μπορούσε να πει ότι η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα σήμερα, συγκρινόμενη με άλλες χώρες, βρίσκεται σε μάλλον νηπιακή ηλικία. Μόλις το 2002, η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων<sup>84</sup> ξεκίνησε μια προσπάθεια θεμελίωσης διεθνούς κέντρου ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά. Το κλειδί για την ευόδωση του παραπάνω στόχου θα ήταν ασφαλώς η σύνταξη ενός πλαισίου κανόνων που θα επέτρεπε την διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών με βάση τα πιο σύγχρονα διεθνή πρότυπα. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής, που ανταποκρινόταν τότε στο αίτημα ενδιαφερομένων ναυτιλιακών και εφοπλιστικών κύκλων, υπήρξε, μετά τη μακρά επεξεργασία τους από δικαστικούς, ακαδημαϊκούς και επιχειρηματικούς κύκλους, η εκπόνηση των «Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας 2005» και, κατόπιν, η σύσταση της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά».

Η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά είναι, όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της<sup>85</sup>, ένα «...μη κερδοσκοπικό Σωματείο που ιδρύθηκε το 2005 για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών μέσω ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά, στο πλαίσιο της αυξανόμενης αναγνώρισής του ως ναυτιλιακού κέντρου, ως ελκυστικής εναλλακτικής λύσης σε σύγκριση με άλλες διαιτησίες». Αποτελεί, λοιπόν, η Ένωση ένα μη κερδοσκοπικό, επιστημονικό σωματείο που έχει σκοπό να καταστήσει τον Πειραιά διεθνές κέντρο ναυτικής διαιτησίας και να προσελκύσει τους πιθανούς αντιδίκους της ναυτιλίας από όλο τον κόσμο, προσφέροντας οικονομικά ελκυστικές και ποιοτικά αναβαθμισμένες υπηρεσίες διαιτησίας, σε σχέση με άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Πρόθεση της προσπάθειας αυτής, ιδιωτικής καθαρά πρωτοβουλίας, είναι η ανάπτυξη της ναυτικής διαιτησίας ως θεσμού στην Ελλάδα, και ειδικότερα στον Πειραιά, και η διαμόρφωση μιας αξιόπιστης, διεθνώς αναγνωρίσιμης, ανταγωνιστικής και αποτελεσματικής στην εξοικονόμηση χρόνου και κόστους διαδικασίας επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών μέσω μιας ομάδας προσώπων, ελλήνων και αλλοδαπών, ικανών να επιτύχουν στους δύσκολους ρόλους των διαιτητών ή επιδιαιτητών μιας διαιτητικής ναυτιλιακής διαφοράς.

<sup>84</sup> Η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων ([www.maritimelawyers.gr](http://www.maritimelawyers.gr)) ιδρύθηκε το 1995 και ένας από τους πρωταρχικούς της στόχους ήταν η προώθηση της ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά.

<sup>85</sup> [www.mararbpiraeus.eu/index.php/base/el](http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/base/el)



Η ομάδα αυτή ιδρύθηκε από πρώην ανώτατους δικαστικούς, τραπεζίτες, ναυτιλιακούς δικηγόρους, πανεπιστημιακούς και άλλες προσωπικότητες που έχουν χρόνια ασχοληθεί πολύπλευρα με τη ναυτιλία. Τα μέλη της διακρίνονται σε τακτικά, αρωγά και επίτιμα. Τακτικά μέλη μπορούν να είναι μόνο φυσικά πρόσωπα, κατάλληλα να αναλάβουν έργα διαιτητή ή επιδιαιτητή σε ναυτικές διαιτησίες λόγω των επαγγελματικών τους προσόντων, των γνώσεων ή της εμπειρίας τους. Χαίρουν εκτίμησης και εμπιστοσύνης από το ναυτιλιακό κόσμο για την ακεραιότητα και την αμεροληψία τους, ασχολούνται με τη διεξαγωγή διαιτησιών και γενικά συγκεντρώνουν όλα τα απαραίτητα προσόντα για να επιλεγούν από τους συναλλασσομένους ως διαιτητές. Τα τακτικά μέλη - και μόνο αυτά - αποτελούν τον κατάλογο των διαιτητών<sup>86</sup>.

Αρωγά είναι τα μέλη που θεωρούν σημαντικούς τους σκοπούς του σωματείου και τα οφέλη που η ελληνική ναυτιλία έχει να αποκομίσει από την εκπλήρωσή τους και επιθυμούν να συνδράμουν ηθικά ή υλικά το σωματείο<sup>87</sup>. Τα επίτιμα μέλη είναι αυτά που έχουν προσφέρει ή δύνανται να προσφέρουν σημαντικές υπηρεσίες στη ναυτιλία και κυρίως στην ελληνική ναυτιλία, τα οποία όμως δεν έχουν δικαίωμα ψήφου ή εκλογής<sup>88</sup>. Σε αντίθεση με τα τακτικά μέλη, αρωγά και επίτιμα μέλη δυνατόν να αποτελούν φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Η ναυτική διαιτησία, την οποία τα παραπάνω μέλη της Ένωσης υπηρετούν είναι, κατά νομική ακριβολογία, «οιονεί» θεσμική. Αφορά δηλαδή διαιτητικό σχήμα, το οποίο λειτουργεί με κανόνες που ισχύουν σε μόνιμη βάση και παρεμβαίνει σε εντονότερο βαθμό σε σχέση με τα αμιγώς ad hoc σχήματα, αλλά δεν έχει τη διευρυμένη διοικητική οργάνωση των θεσμικών (ή μόνιμων) διαιτητικών σχημάτων που αναλαμβάνουν τη συνολική διαχείριση της διαιτησίας με τη συνεχή εποπτεία και τη δυνατότητα επεμβάσεων για την υποβοήθησή της (όπως, π.χ., συμβαίνει με το «Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο» των Παρισίων - «ICC»). Υιοθετείται, έτσι, το ίδιο μοντέλο που δοκιμάστηκε επιτυχώς τόσο από την Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου (“London Maritime Arbitrators Association”) όσο και από αυτήν της Νέας Υόρκης (“Society of Maritime Arbitrators”).

---

<sup>86</sup> Άρθρο 3(α) του από 19/12/2006 τροποποιημένου καταστατικού της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά».

<sup>87</sup> Άρθρο 3(β), ό.π.

<sup>88</sup> Άρθρο 3(γ), ό.π.



### 3.2.2 «Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας»

Η υπό την αιγίδα της Ένωσης ναυτική διαιτησία διεξάγεται σύμφωνα με τους «Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας» που η ίδια έχει συντάξει, μέσα στα πλαίσια του νόμου 2735/1999 για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, τον οποίο θέσπισε το ελληνικό κράτος, και όχι βάσει των περί διαιτησίας διατάξεων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (ΚΠολΔ)<sup>89</sup>. Η διαφορά για τους ξένους, σε σχέση με τον άγνωστο για αυτούς Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, είναι μεγάλη. Ο νόμος 2735/1999 εισάγει στην Ελλάδα διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο, τον Πρότυπο Νόμο της UNICTRAL για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, ένα νομικό πλαίσιο γνωστό διεθνώς και υιοθετημένο ήδη από 50 χώρες ως εσωτερικό δίκαιο διαιτησίας<sup>90</sup>. Έτσι, οι αλλοδαποί συναλλασσόμενοι δεν πρόκειται να έρθουν αντιμέτωποι με τις ιδιαιτερότητες ενός άγνωστου για αυτούς εθνικού δικαίου αλλά με ένα διεθνές νομοθετικό πλαίσιο, που, για αυτούς, αποτελεί ένα οικείο και ασφαλές περιβάλλον, εφόσον η διαιτησία των Κανόνων, ενώ εδρεύει στον Πειραιά, δεν είναι «ελληνική» με τη στενή έννοια του όρου.

Οι Κανόνες, οι οποίοι τροποποιήθηκαν το 2007, είναι εύκολα και διεθνώς προσβάσιμοι από όλους τους διαδίκους, ενώ σε αυτούς αναφέρονται οι διαιτητικές ρήτρες που περιέχονται στις ναυτιλιακές συμβάσεις, ιδίως στα ναυλοσύμφωνα, στις αγοραπωλησίες πλοίων καθώς και σε άλλες συμφωνίες. Περιέχουν ένα λεπτομερές κανονιστικό πλαίσιο που ρυθμίζει συνολικά τη διεξαγωγή μιας ναυτικής διαιτησίας και η απλή παραπομπή σε αυτούς είναι αρκετή για να το θέσει σε λειτουργία, με δεσμευτικό τρόπο για τα μέρη. Υπάρχει μάλιστα η δυνατότητα, με βάση τους Κανόνες, να διεξαχθούν και διαιτησίες γενικά εμπορικών διαφορών<sup>91</sup>.

Η διαδικασία έχει ρυθμιστεί λεπτομερώς, με καθορισμό προθεσμιών σε όλα τα στάδια της διαιτητικής «δίκης», οι οποίες, όχι μόνο δεν περιορίζουν την ευελιξία που χαρακτηρίζει την διαδικασία της διαιτησίας αλλά διασφαλίζουν επιπλέον ότι αυτή θα έχει ολοκληρωθεί σε ένα προβλέσιμο χρονικό πλαίσιο, πράγμα πολύ σημαντικό, ιδίως σε περιπτώσεις όπου δεν εξασφαλίζεται η συμφωνία των μερών ή παρουσιάζονται παρελκυστικές πρακτικές. Προκειμένου, βέβαια, να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες περιστάσεις της κάθε διαιτησίας, είναι δυνατή η τροποποίηση ή η συμπλήρωση των Κανόνων από τα ίδια τα μέρη ή από το διαιτητικό διακαστήριο<sup>92</sup>. Το χρονικό πάντως διάστημα που προβλέπεται να διαρκέσει μια διαιτησία που κυλά ομαλά δεν ξεπερνά τους έξι (6) με εννέα (9) μήνες. Εντούτοις, ακόμα κι

<sup>89</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.1, σελ. 32-35.

<sup>90</sup> Ο.π., παράγ. 2.2, σελ. 21-23.

<sup>91</sup> Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007 της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», άρθρο 1§1 (βλ. Παράρτημα Η, σελ. 136).

<sup>92</sup> Ο.π., άρθρο 1§4 (βλ. Παράρτημα Η, ό.π.).

αν συμβούν όλα τα απρόβλεπτα περιστατικά τα οποία έχουν ληφθεί υπόψη από το νομοθέτη, η έκδοση της διαιτητικής απόφασης δεν αναμένεται να ξεπεράσει τους δώδεκα (12) με δεκαπέντε (15) μήνες συνολικά, διαστήματα που για άλλες διαιτησίες είναι συνήθη ή και υπερβολικά σύντομα για να υπάρξουν.

Οι Κανόνες καθορίζουν ένα ειδικό καθεστώς, χωρίς ακροαματική διαδικασία, και ορισμό μόνον ενός διαιτητή, για τις διαφορές με αντικείμενο έως 50.000 ευρώ. Τα μέρη μπορούν, εφόσον συμφωνήσουν, να επεκτείνουν το καθεστώς αυτό και σε διαιτησίες με υψηλότερο αντικείμενο δίκης<sup>93</sup>. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η έκδοση της απόφασης πρέπει να αναμένεται εντός 4 ή 5 μηνών.

Πέρα των ανωτέρω περιπτώσεων, ο κανόνας είναι ο ορισμός τριών διαιτητών, ενός από το κάθε μέρος και του προέδρου από τους δύο πρώτους διαιτητές, άλλως από τον πρόεδρο της Ένωσης. Ο Κατάλογος Διαιτητών που διαθέτει η Ένωση<sup>94</sup> είναι ανοικτός και όχι κλειστός, που σημαίνει ότι τα μέρη ή οι αρχικοί διαιτητές μπορούν να ορίσουν όποιον διαιτητή ή πρόεδρο επιθυμούν, ακόμα κι αν αυτός είναι εκτός καταλόγου. Μονάχα ο πρόεδρος της Ένωσης, όταν καλείται να καλύψει κενό λόγω αδυναμίας ορισμού διαιτητή από τα μέρη ή προέδρου από τους αρχικούς διαιτητές, πρέπει να επιλέξει διαιτητή από το συγκεκριμένο κατάλογο<sup>95</sup>. Επιπροσθέτως, τα μέρη μπορούν ελεύθερα να χρησιμοποιήσουν αλλοδαπούς διαιτητές, δικηγόρους ή όποιους άλλους συμβούλους επιθυμούν.

Οι σύγχρονες εξελίξεις στον τομέα της διαιτησίας επιβάλλουν την θεσμοθέτηση από τους Κανόνες ειδικών ρυθμίσεων, όπως η λήψη ασφαλιστικών μέτρων ή η διεξαγωγή πολυμερών διαιτησιών, εργαλεία ιδιαίτερος χρήσιμα σε ναυτιλιακές διαφορές. Η λήψη ασφαλιστικών μέτρων, που προβλέπεται πλέον και από τον Πρότυπο Νόμο της UNICTRAL, επιτρέπεται στους διαιτητές ρητώς και από τους Κανόνες<sup>96</sup>. Μάλιστα, η άρνηση ενός μέρους να συμμορφωθεί με διαιτητική απόφαση που διατάσσει ασφαλιστικά μέτρα μπορεί να ληφθεί αρνητικά υπόψη και στην έκδοση της οριστικής απόφασης των διαιτητών. Στις πολυμερείς διαιτησίες ρυθμίζεται τόσο η περίπτωση της απλής συνένωσης των διαδικασιών, η οποία διευκολύνει την ακροαματική διαδικασία και δεν ασκεί επίδραση στην αυτοτέλεια των επιμέρους διαιτησιών, όσο και αυτή της πλήρους συνένωσης διαιτησιών, που οδηγεί στη συνεκδίκαση και την έκδοση κοινής οριστικής διαιτητικής απόφασης<sup>97</sup>.

<sup>93</sup> Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007 της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», άρθρα 3(α) και 13§1,3.

<sup>94</sup> Βλ. Παράρτημα Θ, «Κατάλογος Διαιτητών Ε.Ν.Δ.», σελ. 150.

<sup>95</sup> Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007, άρθρο 6§1-5.

<sup>96</sup> Ο.π., άρθρο 10.

<sup>97</sup> Ο.π., άρθρο 11.

Το δικαστήριο μπορεί να συνεδριάζει και εκτός της έδρας της διαιτησίας, σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου ή να πραγματοποιεί ακροαματική διαδικασία και μέσω τηλεσυνδιάσκεψης<sup>98</sup>. Όλα τα διαδικαστικά έγγραφα που καταθέτουν οι διάδικοι στο δικαστήριο μπορούν να αποστέλλονται και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail)<sup>99</sup>. Λαμβάνεται επίσης πρόνοια για διορισμό αντικλήτων (νομίμων εκπροσώπων) για όλα τα αντίδικα μέρη εντός της Αττικής, ώστε να αποφεύγονται με αυτόν τον τρόπο καθυστερήσεις συνδεδεμένες με κοινοποιήσεις στο εξωτερικό, που σε άλλες περιπτώσεις θα ήταν εντελώς απαραίτητες<sup>100</sup>. Ως γλώσσα διεξαγωγής της διαιτησίας ορίζεται η ελληνική, εφόσον συμφωνούν όλα τα μέρη, σε περίπτωση δε διαφωνίας τους, η διαιτητική δίκη θα διεξάγεται στα αγγλικά<sup>101</sup>. Το δικαστήριο μπορεί να παραγγέλλει τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, αν το κρίνει αναγκαίο<sup>102</sup>.

Όσον αφορά στο εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, εφόσον αυτό δεν έχει επιλεγεί από τα μέρη, ισχύει ως βάση η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων (άρθρο 361 Α.Κ.). Το διαιτητικό δηλαδή δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τους όρους της σύμβασης και τις εμπορικές συνήθειες που αρμόζουν στη συγκεκριμένη συναλλαγή, εφαρμόζει κατά περίπτωση το δίκαιο που κρίνει ότι άπτεται της υπό κρίση υπόθεσης διαιτησίας, χωρίς να έχει υποχρέωση εφαρμογής συγκεκριμένων κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου<sup>103</sup>.

Από τους Κανόνες προβλέπεται η δυνατότητα συμβιβασμού των μερών, πριν την έκδοση της απόφασης. Αν συμβεί κάτι τέτοιο, τότε το δικαστήριο, κατόπιν σχετικού αιτήματος τους, εκδίδει απόφαση που περιέχει τον συμφωνηθέντα συμβιβασμό, ενώ οι διαιτητές δικαιούνται αμοιβή ανάλογη των υπηρεσιών που προσέφεραν<sup>104</sup>.

Όλες οι διαιτητικές αποφάσεις της Ένωσης είναι αιτιολογημένες<sup>105</sup>. Η αιτιολόγηση, όμως, δεν είναι στοιχείο απαραίτητο για την εγκυρότητα της διαιτητικής απόφασης, εφόσον κάτι τέτοιο έχει συμφωνηθεί από τα μέρη. Στην περίπτωση αυτή, δυνατόν να υπάρχει συνοδευτικό της απόφασης έγγραφο με συνοπτική αιτιολόγηση, που όμως δε θα αποτελεί τμήμα της<sup>106</sup>. Η δημοσίευσή τους στον ειδικό τύπο (νομικά περιοδικά, επιθεωρήσεις κ.α.) ή σε άλλα μέσα μαζικής επικοινωνίας κατ'αρχήν απαγορεύεται, καθώς είναι εμπιστευτικές<sup>107</sup>,

<sup>98</sup> Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007 της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», άρθρο 19§2.

<sup>99</sup> Ο.π., άρθρο 19§3.

<sup>100</sup> Ο.π., άρθρο 6§1(γ),(δ).

<sup>101</sup> Ο.π., άρθρο 3(γ).

<sup>102</sup> Ο.π., άρθρο 16.

<sup>103</sup> «Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007», άρθρο 20.

<sup>104</sup> Ο.π., άρθρο 27.

<sup>105</sup> Ο.π., άρθρο 24§1.

<sup>106</sup> Ο.π., άρθρο 24§2.

<sup>107</sup> Ο.π., άρθρο 29§1.

κατ'εξαίρεση των ειωθότων στις δικαστικές αποφάσεις. Το αντίθετο μπορεί να συμβεί κατόπιν κρίσης του δικαστηρίου περί ανάγκης δημοσίευσης μιας πολύ σημαντικής απόφασης, εφόσον συμφωνήσουν τα μέρη και διαφυλαχθεί η ανωνυμία αυτών, των συνηγόρων τους αλλά και των διαιτητών<sup>108</sup>.

Οι διαιτητικές αποφάσεις είναι εκτελεστές στην Ελλάδα, όπως ορίζει και το άρθρο 904§2 (β) ΚΠολΔ, αλλά και διεθνώς, γεγονός που διευκολύνεται και από τη Διεθνή Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 για την Αναγνώριση και Εκτέλεση Αλλοδαπών Διαιτητικών Αποφάσεων (αρθ. 906 ΚΠολΔ), η οποία ισχύει ήδη σε 137 κράτη.

Τέλος, τα μέρη βαρύνονται με τις δαπάνες της διαιτητικής διαδικασίας και τις αμοιβές των διαιτητών, το καθένα για τον διαιτητή που επέλεξε και εξ ημισείας για τις κοινές δαπάνες και την αμοιβή του Προέδρου της διαιτησίας ή του μοναδικού διαιτητή<sup>109</sup>. Ευθύνη για τις σύμφωνα με τους Κανόνες διενεργούμενες διαιτησίες έχουν η Ένωση, ο Πρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της, οι διαιτητές και ο γραμματέας του διαιτητικού δικαστηρίου, η οποία περιορίζεται στο δόλο και τη βαριά αμέλεια κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους<sup>110</sup>. Όπου υπάρχει «κενό» στους Κανόνες, ισχύει, ως γενικότερος, ο νόμος 2735/1999 για την Εμπορική Διαιτησία<sup>111</sup>, ενώ το διαιτητικό δικαστήριο έχει την απόλυτη διακριτική ευχέρεια να ενεργεί με βάση το πνεύμα των Κανόνων, όταν ένα ζήτημα δε ρυθμίζεται ούτε από το ν. 2735/1999 - τον επιλεγόμενο «Νόμο Διαιτησίας» - αλλά ούτε και από τους Κανόνες, όπως ορίζει και το ακροτελεύτιο υπ'αριθμ. 37§3 άρθρο των «Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας 2007» της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» με έδρα τον Πειραιά.

Τα κυριότερα, λοιπόν, χαρακτηριστικά των Κανόνων, που συμβαδίζουν με τα πιο σύγχρονα διεθνή πρότυπα της «ad hoc» (τυχαίας) διαιτησίας, είναι ότι οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίζουν τον διαιτητή ή τους διαιτητές τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, να εκπροσωπούνται από δικηγόρους της επιλογής τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς επίσης, να επιλέγουν τη γλώσσα διεξαγωγής της διαιτησίας καθώς και το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο που θα διέπει την διαφορά τους. Μπορούν ακόμη να επιλέξουν και διαφορετικό από τον Πειραιά τόπο για να λάβει χώρα η διαδικασία της διαιτησίας.

Τα στοιχεία, όμως, που, σύμφωνα με όσα αναλύθηκαν παραπάνω, καθιστούν τη διαιτησία των Κανόνων ιδιαίτερα ελκυστική είναι η ταχύτητα διεξαγωγής της διαδικασίας και το ανταγωνιστικό κόστος. Οι προθεσμίες που προβλέπονται εξασφαλίζουν σχετικά σύντομη περάτωση της διαιτησίας, αποκλείοντας αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και το ποσό που θα

<sup>108</sup> Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας 2007 της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», άρθρο 29§2.

<sup>109</sup> Ο.π., άρθρο 32§1.

<sup>110</sup> Ο.π., άρθρο 35.

<sup>111</sup> Ο.π., άρθρο 37§1.

κληθούν να δαπανήσουν όσοι αποτανθούν στη διαιτησία της Ένωσης, το οποίο θα γνωρίζουν εκ των προτέρων, είναι σημαντικά κατώτερο από το αντίστοιχο που θα δαπανούσαν αν επέλεγαν ένα από τα γνωστά κέντρα διαιτησίας όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη κ.α<sup>112</sup>.

Στηριζόμενη, συνεπώς, η Ένωση στους Κανόνες, αλλά και στο γενικότερο νομικό πλαίσιο που έχει πλέον θεσμοθετηθεί στην Ελλάδα, μπορεί να ευελπιστεί ότι η πραγμάτωση του αρχικού της σκοπού, η ανάπτυξη της ναυτικής διαιτησίας ως θεσμού στην Ελλάδα, θα οδηγήσει, μέσω της εξοικονόμησης σημαντικών δαπανών για την επίλυση ναυτλιακών διαφορών σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και ασφαλιστές, στην ανάδειξη κατ'αρχήν του Πειραιά, σε διεθνές κέντρο ναυτιλίας και διαιτησίας, καθώς θα αποτελέσει αξιόπιστη και ανταγωνιστική εναλλακτική λύση για την επίλυση των διαφορών τους, σε σχέση με άλλα, μεγάλα κέντρα ναυτικής διαιτησίας<sup>113</sup>.

Τα οφέλη που θα προκύψουν για τον ελληνικό εφοπλισμό και τη ναυτιλία από την αυτονόητη εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος αλλά και για το δικηγορικό κόσμο της Ελλάδος, από τη μεγάλη αύξηση της δικηγορικής ύλης που θα σημειωθεί, αν ο Πειραιάς καταστεί κέντρο διεθνών ναυτικών διαιτησιών, είναι αναμφίβολα. Το σημαντικότερο όλων, εντούτοις, συνίσταται στο γενικότερο όφελος που θα προκύψει για τη χώρα από την αναβάθμιση του νομικού της πολιτισμού και την αύξηση του κύρους της διεθνώς, σε έναν τομέα στον οποίο ήδη κατέχει τα οικονομικά σκήπτρα, πέραν, φυσικά, της αναμφισβήτητης ωφέλειας της εθνικής οικονομίας.



**Εικόνα 3-1 : Το σήμα της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» με έδρα τον Πειραιά.**

<sup>112</sup> Βλ. Πίνακα Αμοιβών Ένωσης Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά, Παράρτημα Ξ, σελ. 170.

<sup>113</sup> Όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη, η Σιγκαπούρη κ.ά.

### 3.3 ΓΙΑΤΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΑΡΓΗΣΕ ΝΑ ... «ΔΕΣΕΙ» ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ;

#### 3.3.1 Ιστορική «αναγκαιότητα»

Η επίσημη «πρώτη» εκδήλωση της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά, όπου παρουσιάστηκαν οι στόχοι και οι επιδιώξεις της από μέλη του διοικητικού της συμβουλίου, έλαβε χώρα την 16<sup>η</sup> Μαΐου 2006, στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά. Η «πρεμιέρα» όμως της Ένωσης και, κατ'επέκταση, η εγκαθίδρυση ενός κέντρου ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα υπήρξε, κατά κοινή ομολογία, καθυστερημένη. Το σχετικό συμπέρασμα εξάγει κανείς, αν λάβει υπόψη του ότι ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κρατάει, εδώ και πολλά χρόνια, τα σκήπτρα της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, αφήνοντας πίσω ακόμη και τους Εγγλέζους, οι οποίοι, εντούτοις, βρίσκονται στην κορυφή των χωρών που απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος των υποθέσεων ναυτικής διαιτησίας στον κόσμο. Επιπλέον, ενώ όλες σχεδόν οι συμπληρωματικές και βοηθητικές της ναυτιλίας υπηρεσίες, όπως οι τράπεζες, οι ασφάλειες, οι νομικοί σύμβουλοι, οι μεσίτες και οι τεχνικοί εμπειρογνώμονες έχουν, εδώ και χρόνια, αναπτυχθεί στην Ελλάδα και έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη των Ελλήνων πλοιοκτητών, η ελληνική ναυτική διαιτησία αντιμετωπίζεται ακόμη με δυσπιστία από τους Έλληνες, πόσο μάλλον από τους ξένους συναλλασσομένους της ναυτιλίας. Απόδειξη αυτού ότι σπάνια μέχρι σήμερα διεξήχθησαν διεθνείς ναυτικές διαιτησίες στον ελλαδικό χώρο. Τίθεται, λοιπόν, εύλογο το ερώτημα για ποιο λόγο δεν αναπτύχθηκε νωρίτερα η ναυτική διαιτησία ως θεσμός στην Ελλάδα, ειδικότερα δε στον Πειραιά.

Για να δοθεί απάντηση, επιβάλλεται να εξεταστούν αρκετές παράμετροι. Κατ'αρχήν, τα ιστορικά δεδομένα. Η Ελλάδα είχε, από τα αρχαία ακόμη χρόνια, πολύ ανεπτυγμένη ναυτική εμπορική δραστηριότητα. Η δραστηριότητα αυτή συνεχίστηκε και την εποχή του Βυζαντίου, νέκρωσε όμως, κατ'αρχήν, με την πτώση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και την τουρκική κατοχή και με αυτήν νέκρωσε και η εξέλιξη για την απόκτηση ενός ιδιαίτερου εμπορικού δικαίου, μια εξέλιξη που είχε αρχίσει να συντελείται την τελευταία περίοδο του βυζαντινού κράτους<sup>114</sup>. Παρόλα αυτά, από το 17<sup>ο</sup> αιώνα το ελληνικό εμπόριο και ειδικότερα η ναυτιλία άρχισε πάλι να αναπτύσσεται, για να συνεχιστεί και να φτάσει σε μεγάλη άνθηση το 18<sup>ο</sup> και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Το εμπόριο αυτό, μάλιστα, δεν περιοριζόταν στα όρια της

<sup>114</sup> Κ. Γ. Παμπούκης, *Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου*<sup>3</sup>, Θεσ/νίκη 1990, σελ. 77.

οθωμανικής αυτοκρατορίας, αλλά επεκτεινόταν και σε χώρες της ανατολικής και δυτικής Ευρώπης, ιδίως στις χώρες γύρω από τη δυτική Μεσόγειο<sup>115</sup>.

Έτσι, άρχισαν να εισδύουν και πάλι στον ελληνικό χώρο οι διαμορφωμένοι στη Δύση από την εποχή του μεσαίωνα θεσμοί του εμπορίου. Τα δύο, όμως, δίκαια που ίσχυαν τότε στον ελληνικό χώρο, το οθωμανικό<sup>116</sup> και το βυζαντινορωμαϊκό<sup>117</sup>, ήταν ακατάλληλα να αντιμετωπίσουν τους νέους αυτούς θεσμούς. Έτσι, οι έλληνες έμποροι οργάνωσαν διάφορες συντεχνίες (όπως ήταν οι ναυτικές συντροφίες στα νησιά του Αιγαίου) - βάσει των προνομίων που ο Σουλτάνος τους είχε παραχωρήσει, ως αντάλλαγμα για τις πολλαπλές ωφέλειες της δραστηριότητάς τους στην οθωμανική αυτοκρατορία, αλλά και της αυτονομίας που είχε παραχωρηθεί σε πολλά νησιά με ανεπτυγμένη ναυτιλία να θέτουν το δικό τους δίκαιο - και υιοθέτησαν το νέο εμπορικό δίκαιο της Δύσης παράλληλα με τα τοπικά έθιμα<sup>118</sup>. Η διαιτητική επίλυση, λοιπόν, των διαφορών των εμπόρων προβλεπόταν στα καταστατικά πολλών τέτοιων συντεχνιών<sup>119</sup>, που εφαρμόζαν νέο εμπορικό δίκαιο της Δυτικής Ευρώπης. Επιπλέον, κατ' επιταγή της οθωμανικής διοίκησης, επετράπηκε στους Έλληνες να λύνουν με διαιτησία και άλλες διαφορές μεταξύ τους, όπως γαμικές, κληρονομικές κ.ά.<sup>120</sup>.

Η διαιτησία, επομένως, ως θεσμός που γεννήθηκε κατά την αρχαιότητα<sup>121</sup> στην Ελλάδα και αναπτύχθηκε κατά τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία<sup>122</sup>, συνέχισε να υπάρχει ως διαδικασία επίλυσης διαφορών των Ελλήνων υπηκόων του οθωμανικού κράτους. Εντούτοις, η κατοπινή της εξέλιξη - και ειδικά η εξέλιξη της ναυτικής διαιτησίας - κατά την περίοδο του Απελευθερωτικού Αγώνα αλλά και του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους δεν είχε πορεία ανάλογη με αυτήν του θεσμού στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης<sup>123</sup> και στην Αγγλία<sup>124</sup>,

<sup>115</sup> Παμπούκης, σελ. 77. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα Ελλήνων караβοκύρηδων, κυρίως από τη νησιωτική Ελλάδα (Ανδρο, Χίο, Μύκονο, Ύδρα, Σπέτσες, Κεφαλλονιά κ.λ.π.) που διατήρησαν τις επιχειρήσεις τους κατά την τουρκοκρατία και των οποίων τα καράβια αρμένιζαν στις θάλασσες του κόσμου, υπό ξένες φυσικά σημαίες, μέχρι τη στιγμή που ξέσπασε η Επανάσταση του 1821, οπότε και έθεσαν, οι περισσότεροι, τα καράβια τους στη διάθεση του Ιερού Αγώνα. Μια από αυτούς ήταν και η περίφημη Μαντώ Μαυρογένους.

<sup>116</sup> που εφαρμόζονταν από τούρκους δικαστές, βλ. Παμπούκη, σελ. 78.

<sup>117</sup> Το εφαρμόζαν τα εκκλησιαστικά δικαστήρια, βάσει προνομίου που ο σουλτάνος είχε παραχωρήσει στην ορθόδοξη εκκλησία, Παμπούκης, σελ. 78.

<sup>118</sup> Μερικά νησιά, όπως η Ύδρα και η Χίος, είχαν ιδρύσει και δικά τους εμποροδικεία. Η Χίος είχε δύο: το «εμπορικό τριμπουνάλε» και αργότερα το «θαλασσινό τριμπουνάλε», Παμπούκης, σελ. 78.

<sup>119</sup> Από την άποψη αυτή, περίφημο υπήρξε το «Σύστημα των ελληνορωμαίων εμπόρων» (ή «Σύστημα εμπόρων γραικών») της Κωνσταντινούπολης, που συστάθηκε επίσημα το 1795, Παμπούκης, σελ. 78.

<sup>120</sup> «...Διά τας άλλας διαφοράς επετράπη εις τούτους ελευθέρως η διαιτησία δι' Ελλήνων διαιτητών, εφαρμοζόντων τα έθιμά των...», Ια. Τ. Βισβίτζης, *Η Κοινοτική Διοίκησης των Ελλήνων κατά την Τουρκοκρατίαν*, σελ. 11-12, *L'Hellenisme Contemporain: Le cinq-centieme anniversaire de la prise de Constantinople*, Athènes 1953.

<sup>121</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 1.1.1, σελ. 5.

<sup>122</sup> Ο.π., παράγ. 1.1.2, σελ. 6.

<sup>123</sup> Ο.π., παράγ. 1.1.2, σελ. 6.

<sup>124</sup> Ο.π., παράγ. 1.1.3, σελ. 7-8.

εφόσον ούτε ειδικοί κανόνες δικαίου θεσπίστηκαν<sup>125</sup> ούτε ειδικές ενώσεις ή επίσημα κρατικά όργανα διαιτησίας δημιουργήθηκαν<sup>126</sup> παρά μόνο μέχρι πρόσφατα<sup>127</sup>. Αντιθέτως, η διεθνής ναυτική εμπορική δραστηριότητα των Ελλήνων συνεχιζόταν. Κατά συνέπεια, ένας από τους κυριότερους λόγους για τον οποίο η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα δεν εξελίχθηκε ανάλογα με τους αντίστοιχους θεσμούς της Δυτικής Ευρώπης (ειδικότερα της Αγγλίας) ήταν η επί τέσσερις (σε πολλές περιοχές, όπως στη Μακεδονία, επί πέντε σχεδόν) αιώνες προσπάθεια των Ελλήνων για επιβίωση και ο αγώνας τους για την απελευθέρωση και επανίδρυση του ελληνικού κράτους.

### 3.3.2 Εμπορική «συνήθεια»

Ένας λόγος, λοιπόν, που ανάγκαζε, κατ'αρχάς, τους Έλληνες πλοιοκτήτες να απευθύνονται στην «ευρωπαϊκή» διαιτησία, για την επίλυση των διαφορών τους ήταν η κατάσταση που περιγράφηκε παραπάνω. Στη συνέχεια όμως, προστέθηκαν άλλοι δύο λόγοι, οι οποίοι τους οδήγησαν μόνο στην αγγλική διαιτησία : η συγκεκριμένη «πρακτική» των συναλλαγών τους και το καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης. Η Μεγάλη Βρετανία, κάτοχος επίσης μιας μεγάλης ναυτικής παράδοσης, είχε από νωρίς<sup>128</sup> «εθιμικά» νομοθετήσει, βάσει της νομολογίας των δικαστηρίων (Common Law) στο χώρο του ναυτικού δικαίου, με τρόπο που να προσελκύει τους ασχολούμενους με τη ναυτιλία, και κατάφερε τελικά να επιβάλει «εθιμικά» την κυριαρχία της στις παγκόσμιες<sup>129</sup> ναυτιλιακές συναλλαγές, αφού, από ένα χρονικό σημείο και μετά, όλα τα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονταν εφαρμόζαν το αγγλικό ναυτικό δίκαιο και ενσωμάτωναν τη ρήτρα της αγγλικής ναυτικής διαιτησίας<sup>130</sup>. Επιπλέον, οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιλαμβάνονταν πλέον ότι το επίπεδο της αγγλικής διαιτησίας ήταν

<sup>125</sup> Ο γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807, τον οποίο υιοθέτησαν επίσημα όλες οι εθνοσυνελεύσεις, με ψηφισματά τους, σαν ελληνικό νομοθέτημα, αμέσως μετά την Επανάσταση του 1821 και την ισχύ του οποίου επανέλαβε ο Καποδίστριας, με ψήφισμα του Δεκεμβρίου του 1828, στο ελεύθερο ελληνικό κράτος, περιείχε διατάξεις μόνο ουσιαστικού δικαίου περί εμπορών, εμπορικών πράξεων κ.λπ. (αφού ίσχυαν μόνο τα τρία πρώτα βιβλία του), όπως και το διάταγμα «περί εμπορικού νόμου» της 23<sup>ης</sup> Μαΐου 1835 (που ήταν απλά η επίσημη μετάφραση των τριών πρώτων βιβλίων του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα που ο Καποδίστριας είχε αφήσει να ισχύουν). Βλ. Παμπούκη, σελ. 79-80.

<sup>126</sup> Βέβαια, ο Καποδίστριας είχε ιδρύσει, με ψήφισμά του (βλ. προηγ. υποσημείωση) ένα εμποροδικείο στη Σύρο και, αργότερα (1830), προέβλεψε την δημιουργία εμποροδικείων, ενώ στις 24 Μαΐου 1835 δημοσιεύτηκε το διάταγμα «περί της αρμοδιότητος των εμποροδικείων» από την Αντιβασιλεία του Όθωνα. Τα εμποροδικεία, όμως, καταργήθηκαν αργότερα (με το νόμο ΑΥΝΖ/1887) γιατί απέτυχαν στην πράξη, με συνέπεια να καταργηθούν και οι διατάξεις δικονομικού δικαίου που ρύθμιζαν τη λειτουργία τους και να παραμείνουν μόνο αυτές του ουσιαστικού δικαίου (βλ. προηγ. υποσημείωση). Βλ. Παμπούκη, σελ. 80-83.

<sup>127</sup> Η πρώτη ελληνική ναυτική διαιτησία, η διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε. - βλ. υπό παράγ. 3.5.3.1, σελ. 61-62) είχε αρχικά συσταθεί με το β.δ. της 1/15.12.1948 και κατ'εφαρμογή των άρθρων 1 και 17 ν.δ. 644/1948. Τσαβδαρίδης, σελ. 562, υποσημ. 146.

<sup>128</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 1.1.3, σελ. 7.

<sup>129</sup> Η ναυτιλία, άλλωστε, ανέκαθεν υπήρξε «διεθνοποιημένη» οικονομική δραστηριότητα.

<sup>130</sup> Η ίδια πρακτική ακολουθείται ακόμη και σήμερα, από πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.



κατά πολύ ανώτερο από εκείνο των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών, κάτι που οφειλόταν εξίσου στη βρετανική ναυτική παράδοση και την ενδελεχή ενασχόληση του βρετανικού δικαϊκού συστήματος με το αντικείμενο.

Έτσι, η αρχική «προτίμηση» των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγγλική ναυτική διαιτησία, η οποία ξεκίνησε ως «ανάγκη», μεταλλάχθηκε σε «συνήθεια» και κατέληξε σε «καθεστώς» στο χώρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Φυσικό επακόλουθο αυτού ήταν να μην καταστεί απαραίτητη η θεσμοθέτηση ειδικής νομοθετικής ρύθμισης για τη ναυτική διαιτησία στα χρόνια της νεώτερης Ελλάδος, όταν έμπαιναν οι βάσεις ενός ευνομούμενου πια κράτους δικαίου<sup>131</sup>, εφόσον ούτε η ίδια η «αγορά» δεν το αποζητούσε.

Άλλος ένας λόγος, συνεπώς, για τον οποίο δεν αναπτύχθηκε η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα όπως θα έπρεπε, σύμφωνα με το «πρώιμο» ξεκίνημά της, και απολύτως συνυφασμένος με εκείνον που διατυπώθηκε στην προηγούμενη παράγραφο<sup>132</sup>, είναι η μεγάλη εξέλιξη της αντίστοιχης αγγλικής ναυτικής διαιτησίας και η «αναγκαστική», κατ' αρχάς, προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών σε αυτήν. Μια προτίμηση δικαιολογημένη και από το γεγονός ότι, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες - ίσως και 500 - ήταν εγκατεστημένοι στο Λονδίνο, όπου είχαν και το κέντρο των επιχειρήσεών τους. Κατά συνέπεια, ο Πειραιάς δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντά τους.

Σήμερα, το Λονδίνο συνεχίζει να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό ναυτικών διαιτησιών<sup>133</sup> και, κατά μια έννοια, «εμποδίζει» την ανάπτυξη της διαιτησίας στην Ελλάδα. Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό είναι, ασφαλώς, πολλοί. Ανάμεσά τους ξεχωρίζει η μακροχρόνια δικαιοδοτική παράδοση, η οποία οικοδομήθηκε πάνω στη σταθερότητα του δικαίου, στο υψηλό επίπεδο των προσφερόμενων στην Αγγλία νομικών υπηρεσιών και, φυσικά, στην εντυπωσιακή διάδοση της αγγλικής γλώσσας ως κοινού μέσου επικοινωνίας των συναλλασσομένων.

Ειδικότερα, όσον αφορά στις υποθέσεις που άπτονται των ελληνικών εφοπλιστικών συμφερόντων, οι πρόσθετοι λόγοι για τους οποίους το Λονδίνο έχει σχεδόν την αποκλειστικότητα είναι, σύμφωνα με το Γενικό Γραμματέα της «Ένωσης για τη Ναυτική

---

<sup>131</sup> Δε χρειάζεται βεβαίως να αναφερθεί ότι και τότε υπήρχαν, για άλλη μια φορά, σοβαρότερα ζητήματα που είχαν προτεραιότητα, όπως η οργάνωση του νέου κράτους και η θέσπιση νόμων για την ομαλή λειτουργία της πολιτείας.

<sup>132</sup> Βλ. ανωτ. παρ. 3.3.1, σελ. 43-45.

<sup>133</sup> Η συντριπτική ανά τον κόσμο πλειοψηφία των ναυτικών διαιτησιών (περίπου 60% - 70%) διεξάγεται στο Λονδίνο και, μεταξύ αυτών, όσες αφορούν σε ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα καταλήγουν αποκλειστικά εκεί, *Η Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα, Νέες Προοπτικές*, Εισήγηση Παύλου Αβραμέα στην ετήσια συνάντηση της WISTA HELLAS (Women's International Shipping and Trading Association), 29/11/2006.

Διαιτησία» στον Πειραιά κ. Παύλο Αβραμέα<sup>134</sup>, τρεις. Πρώτος και βασικότερος είναι ότι οι Άγγλοι παρέχουν σημαντικές υπηρεσίες στην ελληνική ναυτιλία, τόσο στο χρηματοδοτικό τομέα, όσο και στις ναυλώσεις, τις ναυτασφαλίσεις αλλά και στην παροχή νομικών υπηρεσιών. Υποβάλλουν συνεπώς και, ουσιαστικά, επιβάλλουν στους Έλληνες εφοπλιστές να αποδέχονται τους αγγλικούς θεσμούς απονομής δικαιοσύνης (δικαστήρια και διαιτησία) για κάθε διαφορά που θα προκύψει από τις συμβάσεις που καταρτίζουν μαζί τους ή για λογαριασμό τους και κάθε φορά που ενεργούν ως νομικοί ή τεχνικοί σύμβουλοί τους. Έτσι, οδεύουν προς διαιτησία Λονδίνου όλες οι διαφορές που προκύπτουν από συμβάσεις δανείου, ναυτασφάλισης, ναύλωσης, αγοραπωλησίας, συμβάσεις ναυπήγησης και επισκευής πλοίων, αλλά και οι διαφορές από ναυτικά ατυχήματα, ναυαγαιρέσεις και κάθε περίπτωση από την οποία μπορεί να προκύψει διένεξη όπου εμπλέκονται ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Ο δεύτερος λόγος αποκλειστικότητας της διαιτησίας του Λονδίνου, κατά τον κ. Αβραμέα, είναι η προτίμηση σε αυτήν των μεγάλων ναυλωτών, οι οποίοι, όντας συχνά σε θέση ισχύος, την επιβάλλουν στον Έλληνα εφοπλιστή, ακόμη και σε περιπτώσεις που δεν του είναι αρεστή. Τέλος, ο τρίτος αλλά σημαντικός λόγος είναι ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, ακόμη και στις περιπτώσεις που μπορούν να μην ενδώσουν στις παραπάνω πιέσεις και να επιλέξουν την διεξαγωγή της διαιτησίας στην Ελλάδα, διστάζουν να το αποφασίσουν, εξαιτίας της παραδοσιακής επιφυλακτικότητάς τους απέναντι στους ελληνικούς θεσμούς.

### 3.3.3 «Χωροταξική» ακαταλληλότητα

Όσον αφορά, δε, στην πόλη του Πειραιά, η αργοπορία της ανάπτυξής του ως κέντρου διαιτησίας δε γεννά μεγάλα ερωτηματικά. Οι απαρχές του ως λιμανιού, βεβαίως, βρίσκονται στην Αρχαία Ελλάδα, τότε που ο Θεμιστοκλής πείθει το δήμο για την οχύρωση του επινεείου των Αθηνών, επικαλούμενος σοβαρούς αμυντικούς λόγους (όπως η σπαρτιατική απόβαση του 510 π.Χ. στο Φάληρο είτε ένας ενδεχόμενος περσικός δια θαλάσσης αιφνιδιασμός). Ο Πειραιάς καθίσταται μεγάλο εμπορικό και ναυτικό κέντρο στα χρόνια του Περικλή, οπότε και εφοδιάζει την Αθήνα με βασικά για την επιβίωσή της αγαθά (στάρι, ξυλεία, μεταλλεύματα, δούλους). Στην ουσία, η οικονομική ευημερία αλλά και η ίδια η ύπαρξη της Αθήνας σχεδόν εξαρτάται από το πειραιϊκό εμπόριο.

Στην κλασσική περίοδο, ο Πειραιάς βρίσκεται στην ακμή του, φτάνοντας να έχει, πριν τον Πελοποννησιακό πόλεμο, πληθυσμό ίσο με αυτόν της Αθήνας. Έναν πληθυσμό όμως ανομοιογενή, που αυξάνεται και μειώνεται ανάλογα με τις χρονικές περιόδους, τις εποχές και

<sup>134</sup> Ο κ. Παύλος Αβραμέας είναι δικηγόρος Πειραιά, μέλος της Ελληνικής Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων και από τους πρωτεργάτες της ίδρυσης της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά.

την οικονομική κατάσταση που κάθε φορά επικρατεί στην περιοχή. Μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού αυτού ασχολείται από τότε με τη ναυτιλία αλλά λείπει κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και των ναυτικών επιχειρήσεων (κωπηλάτες του στόλου). Με την πάροδο του χρόνου και υπό αυτές τις συνθήκες, το λιμάνι ακμάζει και παρακμάζει, χωρίς σταθερότητα, ενώ, διανύοντας η ιστορία το διάβα της και, καθώς η μια αυτοκρατορία διαδέχεται την άλλη στο αέναο παιχνίδι της εξουσίας, κι άλλες πόλεις βαπτίζονται μεγάλα εμπορικά και ναυτικά κέντρα της εκάστοτε αναπτυγμένης περιοχής, όπως η Θεσσαλονίκη κατά τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, η Κωνσταντινούπολη κατά τη Βυζαντινή, η Σμύρνη κατά την Οθωμανική κ.α. Έτσι, ο Πειραιάς παύει πια να αποτελεί το κέντρο της εμπορικής και ναυτικής δραστηριότητας της ευρύτερης περιοχής του Αιγαίου και, συγχρόνως, παύει όποια προσπάθεια είχε ξεκινήσει για οργάνωση της ναυτιλίας και των σχετικών με αυτήν διαδικασιών, συνεπώς και της διαιτησίας.

Με την ανακήρυξη της πόλης των Αθηνών ως «έδρας της Ελληνικής Κυβερνήσεως» την 11<sup>η</sup> Ιουλίου 1833, η εικόνα που παρουσιάζει ο Πειραιάς είναι, αν μη τι άλλο, αποθαρρυντική για τον επισκέπτη της μελλοντικής πρωτεύουσας του κράτους. Μια εικόνα εγκατάλειψης... Πλάι στα μνημεία μιας άλλοτε ακμάζουσας κλασσικής πόλης, όπως τα Μακρά Τείχη, το θέατρο της Ζέας, τον τάφο του Θεμιστοκλή, το φρούριο της Καστέλας, «...μια ντουζίνα φουκαριάρικων καλυβιών φτιαγμένων από συγκολλημένο χώμα και σανίδια...», και το λιμάνι «...έρημη και άδεια η ωραία και περιορισμένη δεξαμενή, χωρίς αποβάθρα και βοηθητική σκάλα αποβίβασης...», όπως περιγράφει στα 1832 ο Ludwig Ross<sup>135</sup>. Στα 1835 υπάρχουν στον Πειραιά «...ολίγαι ξύλινοι οικίαι και εν ξενοδοχείον...»<sup>136</sup>.

Στα 1900 ακόμη, ο Πειραιάς ξεχωρίζει αυστηρά από την Αθήνα. Ανάμεσά τους εκτείνεται η πεδιάδα, ένα τοπίο ακαλλιέργητο, σπαρμένο αραιά με ελαιώνες. Από την εποχή του Μεσοπολέμου και μετά ξεκινά και πάλι η ανάπτυξη. Με την άφιξη των Ελλήνων της Μικράς Ασίας και την εγκατάστασή τους στους προσφυγικούς συνοικισμούς, ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται, στα 1940, στις 320.000. Ιδρύονται βιομηχανίες και βιοτεχνίες, τράπεζες, χτίζονται εργοστάσια και εμπορικά μαγαζιά και η ζωή στη «μεγαλούπολη» αρχίζει. Ο Πειραιάς κρατάει πλέον τα σκήπτρα της οικονομικής πρωτεύουσας του κράτους και εμφανίζει τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του μαζικού πολιτισμού.

Στα χρόνια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο Πειραιάς υφίσταται μεγάλες καταστροφές και χρειάζεται πέντε χρόνια για να συνέλθει από τους βομβαρδισμούς. Στα 1952 χτίζεται η πρώτη πολυκατοικία στη Ζέα και η ανοικοδόμηση είναι πια γεγονός. Έτσι αρχίζει για τον

<sup>135</sup> [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu), «Σχετικά με τον Πειραιά».

<sup>136</sup> Ο.π.

Πειραιά, όπως και για τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, η σύγχρονη ζωή, η οποία βασίζεται, κατά ένα μεγάλο μέρος, στη ναυτιλία.

Μέσα από το μικρό αυτό ιστορικό για την πόλη του Πειραιά φαίνεται καθαρά ότι δεν ήταν πολύ «εύκολη» η ανάπτυξη ενός θεσμού όπως της διαιτησίας, παρόλο που είχε γίνει μια καλή αρχή. Οι πολλές εναλλαγές του πληθυσμού, η για πολλά έτη παραμονή στην αφάνεια και η παραμέληση της πόλης κι από τους ίδιους ακόμη τους κατοίκους της συντέλεσε στην επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξής της, η οποία ίσως και να αργούσε περισσότερο, αν δεν μεσολαβούσε το γεγονός της Μικρασιατικής Καταστροφής και η απέλπιδα αναζήτηση κατοικίας από τους Έλληνες της Μικράς Ασίας. Από τα μέσα μόνο του 20<sup>ου</sup> αιώνα κι έπειτα, όταν η ανάπτυξη της πόλης, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα, τέθηκε σε στερεότερες βάσεις και υπήρχε η ευχέρεια μιας πιο ενδεδειγμένης φροντίδας σε κάθε τομέα της οικονομικής ζωής χωριστά (με εξαίρεση τα εμπόδια που προκαλούσε κάθε τόσο η πολιτική ζωή της χώρας), ήταν εφικτή η οργάνωση και εφαρμογή του θεσμού της διαιτησίας, πράγμα που έγινε<sup>137</sup>, όχι όμως όσον αφορά στη ναυτική διαιτησία. Και αυτό γιατί, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω<sup>138</sup>, οι «χρήστες» του θεσμού, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εν προκειμένω, έδειχναν την, έστω και αναγκαστική, προτίμησή τους στην αγγλική διαιτησία.

Συνεπώς, η κατά τα φαινόμενα «αργοπορημένη» άφιξη του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά ήταν αρκετά δικαιολογημένη λόγω των σημαντικών εμποδίων που συναντούσε κατά καιρούς, εφόσον δεν υφίστατο και παρόμοιο αίτημα από τον ίδιο το χώρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.



**Εικόνα 3-2: Σύγχρονη άποψη του Πειραιά, ο οποίος έχει βάλει «πλώρη» για παγκόσμιο κέντρο ναυτικής διαιτησίας.**

<sup>137</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.1, σελ. 32.

<sup>138</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.3.2, σελ. 45-46.

### 3.4 ΣΗΜΕΡΑ ΤΙ ΕΧΕΙ ΑΛΛΑΞΕΙ;

Τα τελευταία χρόνια γίνεται, από ανθρώπους που με τον έναν ή τον άλλον τρόπο εμπλέκονται με τη ναυτιλία, μια σοβαρή προσπάθεια διαμόρφωσης του Πειραιά σε κέντρο διεξαγωγής ναυτικών διαιτησιών<sup>139</sup>. Αφορμή για την ανάληψη αυτής της προσπάθειας υπήρξε η πρωτοβουλία ορισμένων Ελλήνων εφοπλιστών να αναζητήσουν εναλλακτική λύση απέναντι στο «μονοπώλιο» των διαιτησιών του Λονδίνου, παραπονούμενοι, εδώ και καιρό, τόσο για τις μεγάλες καθυστερήσεις όσο και για τα υπερβολικά έξοδα που καλούνται κάθε φορά να αντιμετωπίσουν. Αξίζει να σημειωθεί ότι, για την τελική έκβαση μιας όχι ιδιαίτερα περίπλοκης διαιτησίας στο Λονδίνο, υπό τις παρούσες συνθήκες, ο χρόνος αναμονής μπορεί να φτάσει τα δύο ή και τα τρία έτη. Το κόστος, μάλιστα, από υπερβολικό, έχει πλέον καταστεί απαγορευτικό, λόγω της υψηλής χρονοχρέωσης των παραγόντων της αγγλικής διαιτησίας αλλά και των συχνών παρεκκλίσεων που επιτρέπουν τέτοιες συνεχείς χρονοχρεώσεις.

Φαίνεται, επομένως, ότι η διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών στον Πειραιά εξυπηρετεί τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Μάλιστα, ενθαρρυντικές της συγκεκριμένης προσπάθειας είναι και οι θετικές αντιδράσεις μελών της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας που παραδοσιακά συνδέονται με τον ελληνικό εφοπλισμό ως οικονομικοί, νομικοί, τεχνικοί ή ασφαλιστικοί συνεργάτες και σύμβουλοι, ενώ, θεωρητικά, αποτελούν «ανταγωνιστές» του όλου εγχειρήματος. Ήδη, στα P & I Clubs σημειώνεται η τάση να προσφέρουν χαμηλότερες ασφαλιστικές εισφορές σε μέλη τους που αποδέχονται περιφερειακές διαιτησίες αντί της διαιτησίας του Λονδίνου, λόγω του υψηλού κόστους της τελευταίας<sup>140</sup>.

Παρόλα αυτά, η εγχώρια ναυτιλιακή κοινότητα είναι, προς το παρόν, διχασμένη. Ένα μέρος της, αυτό που προσφέρει συμπληρωματικές υπηρεσίες στη ναυτιλία (δικηγόροι, μεσίτες, τεχνικοί κ.α.) αντιμετωπίζει πολύ θετικά την προοπτική διεξαγωγής διεθνών ναυτικών διαιτησιών στον Πειραιά, διαβλέποντας τα οφέλη που θα προκύψουν. Συγκεκριμένα, η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά, σε συνεργασία με το «Σύνδεσμο Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομόνων», το «Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων» καθώς και την «Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων» επιδιώκει σταθερά την εισαγωγή της ρήτρας διαιτησίας του

<sup>139</sup> Βλ. παράγ. 3.2, σελ. 36-42.

<sup>140</sup> Τις πληροφορίες αυτές δίνει, δια στόματος του Γενικού Γραμματέα της κ. Παύλου Αβραμέα, η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά.

Πειραιά<sup>141</sup>, από τα μέλη των παραπάνω επαγγελματικών ενώσεων, στις συμβάσεις που αυτά διαχειρίζονται. Τέτοια ρήτρα, μάλιστα, έχει ήδη ενσωματωθεί σε ορισμένες συμβάσεις επισκευών, ναύλωσης, αγοραπωλησίας κ.α. και εκφράζεται, γενικά, η ελπίδα η τάση αυτή να συνεχιστεί<sup>142</sup>.

Ένα άλλο, όμως, μέρος της εδώ ναυτιλιακής κοινότητας, οι Έλληνες εφοπλιστές, παραμένει ακόμη πολύ διστακτικό απέναντι στο εγχείρημα<sup>143</sup>. Την ίδια στάση κρατούν ακόμη και αυτοί που είχαν εξ' αρχής δώσει το έναυσμα για την ανάληψη της συγκεκριμένης προσπάθειας. Είναι δύσκολο να πει κανείς με σιγουριά γιατί συμβαίνει αυτό, όμως, μπορεί να πιθανολογηθεί ότι, ίσως, δεν έχουν ακόμη πεισθεί για τα ευνοϊκά αποτελέσματα που θα επιφέρει η συγκεκριμένη ιδέα, αν τελεσφορήσει.

Βέβαια, επιφυλάξεις σχετικά με την προσπάθεια για εγκαθίδρυση κέντρου ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά είναι φυσικό να εκφράζονται. Άλλωστε, κάθε απόπειρα για κάτι νέο σε έναν τομέα όπου έχουν καθιερωθεί μακροχρόνιες συνήθειες συναντά, τον πρώτο καιρό, αντιδράσεις, έως ότου κερδίσει την εμπιστοσύνη των εμπλεκομένων σε αυτήν. Ειδικά στο χώρο της ναυτιλίας, πολλές ανάλογες προσπάθειες αντιμετωπίστηκαν με ιδιαίτερο σκεπτικισμό όταν ξεκίνησαν. Για παράδειγμα, οι Έλληνες τεχνικοί και μεσίτες αλλά και οι ελληνικές τράπεζες, όταν άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην ελληνική ναυτιλία, αμφισβητήθηκαν από πολλούς ως προς την επιτυχία της προσπάθειάς τους γιατί, όπως υποστήριζαν, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν μάθει, χρόνια τώρα, να χρηματοδοτούνται από τις τράπεζες του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, να εμπιστεύονται μόνο τους ξένους επιθεωρητές (surveyors) και να απευθύνονται αποκλειστικά σε Άγγλους μεσίτες (brokers). Κι όμως, στην πράξη αποδείχθηκε, ότι οι μεν δεύτεροι είχαν άδικο, οι δε πρώτοι, που εμπιστεύθηκαν τις δυνάμεις τους, ερμήνευσαν σωστά τις νέες αντικειμενικές συνθήκες και τόλμησαν, δικαιώθηκαν, εφόσον, εδώ και αρκετά χρόνια, πολλές είναι οι ελληνικές τράπεζες και οι Έλληνες τεχνικοί και μεσίτες που προσφέρουν επιτυχώς τις υπηρεσίες τους στην ελληνική ναυτιλία.

Οι συνθήκες, λοιπόν, φαίνεται πως έχουν πια ωριμάσει και υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι ώστε να δικαιολογείται μια ανάλογη προσπάθεια και στο χώρο της ναυτικής διαιτησίας. Κατ' αρχάς, οι γεωπολιτικές εξελίξεις βοήθησαν τον ελληνικό εφοπλισμό να επεκτείνει την

<sup>141</sup> Η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά έχει εκδώσει τρεις τέτοιες ρήτρες, σύμφωνα με τους Κανόνες της (βλ. παρακ., υπό παράγ. 3.5.3.2, σελ. 63-66).

<sup>142</sup> *Η Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα, Νέες Προοπτικές*, Εισήγηση Παύλου Αβραμέα στην ετήσια συνάντηση της WISTA HELLAS (Women's International Shipping and Trading Association), 29/11/2006.

<sup>143</sup> Στην εύλογη απορία της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά, γιατί δεν υπάρχει η σχετική ζήτηση, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών απάντησε ότι «το θέμα δεν την αφορά και καλό θα ήταν να μην ασχολείται με αυτό».



δραστηριότητά του στις ανατολικές και ασιατικές χώρες. Η επέκταση αυτή, σε συνδυασμό με τη ζήτηση των ανάλογων υπηρεσιών, δίνει, σε πολλές περιπτώσεις, στον Έλληνα εφοπλιστή τη δυνατότητα να επιβάλλει, από θέση ισχύος, στον υποψήφιο ναυλωτή ορισμένους όρους, που, άλλες φορές, δεν θα μπορούσε να πετύχει. Έτσι, η ρήτρα διαιτησίας στον Πειραιά έχει, σήμερα, πολύ περισσότερες πιθανότητες να γίνει δεκτή από τους αντισυμβαλλομένους των Ελλήνων εφοπλιστών, από ό,τι είχε στο παρελθόν.

Επίσης, η ελληνική νομοθεσία της διαιτησίας έχει εκσυγχρονιστεί, με την υιοθέτηση, ως εσωτερικού δικαίου, του Πρότυπου Νόμου της UNCITRAL για την Διεθνή Εμπορική Διαιτησία (Ν. 2735/1999)<sup>144</sup> και την κατάργηση της προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων με ένδικα μέσα<sup>145</sup>. Έτσι, έχει καταστεί ευκολότερο για τον αλλοδαπό συναλλασσόμενο να υπαχθεί, με τη θέλησή του, στην ελληνική ναυτική διαιτησία του Πειραιά, πόσο μάλλον στην διαδικασία των «Κανόνων» της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά<sup>146</sup>.

Ένας τρίτος, ενθαρρυντικός της προσπάθειας, λόγος είναι η παραδοχή ότι η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα, σήμερα, μπορεί να πλαισιωθεί από καταξιωμένους, έντιμους και πεπειραμένους ανθρώπους, οι οποίοι θα διεκπεραιώνουν τη διαδικασία τόσο ως διαιτητές όσο και ως τεχνικοί και νομικοί σύμβουλοι των διαδίκων. Εκτός των Ελλήνων, βέβαια, τα καθήκοντά τους μπορούν να ασκούν και αλλοδαποί, όσοι είναι εγκατεστημένοι και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην Ελλάδα<sup>147</sup> αλλά και όσοι άλλοι έχουν παραδοσιακά επαγγελματική σχέση με τον ελληνικό εφοπλισμό, ανάλογα με τη βούληση των συναλλασσομένων μερών.

Τέλος, η διεξαγωγή διαιτησιών στα μεγάλα κέντρα όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και το Παρίσι έχει πλέον καταστεί, κατά κοινή ομολογία, ιδιαζόντως χρονοβόρα ενώ το κόστος τους έχει φτάσει σε ασύμφορα επίπεδα. Συνεπώς, η ναυτική διαιτησία του Πειραιά μπορεί να αποτελέσει μια εναλλακτική λύση στο αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί και που, συγχρόνως, συνιστά τη γενεσιουργό αιτία της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας.

Από την άλλη μεριά, εύλογα θα ανακύψει ίσως το ερώτημα, αν ο Πειραιάς μπορεί να ανταγωνιστεί τις ήδη υπάρχουσες και λειτουργούσες διεθνείς ναυτικές διαιτησίες, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Όσον αφορά στην πρώτη περίπτωση, κανείς, φυσικά, δεν φαντάζεται ότι η ναυτική διαιτησία του Πειραιά μπορεί να ανταγωνιστεί τις αντίστοιχες του Λονδίνου ή των άλλων μεγάλων κέντρων και ούτε τίθεται τέτοιο ζήτημα.

<sup>144</sup> Βλ. παράγ. 3.1, σελ. 33-35.

<sup>145</sup> Άρθρο 895§1 Κ.Πολ.Δ. (βλ. παράγ. 3.1, σελ. 34).

<sup>146</sup> Βλ. παράγ. 3.2.2, σελ. 38 και παράγ. 3.2, σελ. 36-42.

<sup>147</sup> Η ελεύθερη διακίνηση προσώπων και υπηρεσιών είναι από τα θεμελιώδη δικαιώματα των υπηκόων των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Απλά, μπορεί να προσφέρει μια συμπληρωματική, ταχύτερη, ασφαλώς φθηνότερη αλλά ποιοτικά ίδια λύση στα σωρευμένα προβλήματα των κέντρων αυτών, ενισχύοντας την πεποίθηση των συναλλασσομένων ότι η διαιτησία ήταν και συνεχίζει να είναι ο πιο ενδεδειγμένος τρόπος επίλυσης των ναυτιλιακών διαφορών.

Όσον αφορά δε στο εσωτερικό, επίσης δεν τίθεται θέμα ανταγωνισμού γιατί, απλούστατα, δεν υφίστανται ανταγωνιστές. Όλες οι υπάρχουσες διαιτησίες, και αυτές της Ειδικής Διαδικασίας του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας<sup>148</sup> και οι θεσμικές<sup>149</sup>, απευθύνονται μόνο στην εσωτερική αγορά. Ασφαλώς, η διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ή των κατά τόπους Δικηγορικών Συλλόγων είναι ευέλικτη, γρήγορη και φθηνή, αλλά, σε καμία περίπτωση, δεν είναι διεθνής και, οπωσδήποτε, κανείς αλλοδαπός αντισυμβαλλόμενος δε θα δεχόταν να υπαχθεί σε διαιτητική διαδικασία σε μια χώρα, όπου δεν γνωρίζει ούτε τη γλώσσα, ούτε τη νομοθεσία αλλά ούτε και τους κανόνες βάσει των οποίων θα κριθεί η εν λόγω διαφορά του. Η μέχρι σήμερα πείρα δείχνει ότι όλες οι παραπάνω διαιτησίες είναι ακατάλληλες να προσελκύσουν διεθνή «πελατεία» και έχουν περιπέσει σε ουσιαστική απραξία<sup>150</sup>. Για το λόγο αυτό, η επιτυχής δημιουργία κέντρου διεθνούς ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά δεν θα στερήσει από κανέναν ημεδαπό το δικό του μερίδιο αγοράς.

Οι συνθήκες, επομένως, έχουν αλλάξει. Οι προϋποθέσεις διαμόρφωσης του Πειραιά σε κέντρο διεθνών ναυτικών διαιτησιών υπάρχουν. Η νομοθεσία έχει προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις. Το ανθρώπινο δυναμικό που μπορεί να φέρει εις πέρας το έργο υπάρχει και ήδη εργάζεται για την ευόδωση του σκοπού. Η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» στον Πειραιά είναι πραγματικότητα. Απαιτείται, όμως, μεγαλύτερη προβολή της προσπάθειας που έχει αναλάβει, από την ίδια αλλά και από άλλους φορείς<sup>151</sup> και, κυρίως, απαιτείται, οι Έλληνες να αποβάλουν την παραδοσιακή δυσπιστία που επιδεικνύουν στους θεσμούς και το σύστημα της ελληνικής πολιτείας γενικότερα, κάτι που θα γίνει, μόλις οι ενδιαφερόμενοι πειστούν για την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και το χαμηλό κόστος των πρώτων διαιτησιών που θα λάβουν χώρα στον Πειραιά.

---

<sup>148</sup> Βλ. παράγ. 3.1, σελ. 32.

<sup>149</sup> Άρθρο 902 Κ.Πολ.Δ.

<sup>150</sup> *Εισήγηση Παύλου Αβραμέα*, Ημερίδα Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, 12/5/2006.

<sup>151</sup> Πανεπιστήμια, ιδρύματα και επαγγελματικοί σύλλογοι που σχετίζονται με τη ναυτιλία θα μπορούσαν να προβάλουν την προσπάθεια της Ένωσης.



## 3.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

### 3.5.1 Πεδίο εφαρμογής και συνταγματικότητα

Ο θεσμός της διαιτησίας στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο είχε, πάντα, μεγαλύτερη αποδοχή σε σχέση με άλλους κλάδους του δικαίου. Ανέκαθεν, οι συναλλασσόμενοι της ναυτιλίας προτιμούσαν να λύνουν τις διαφορές τους με διαιτησία συχνότερα από τους συναλλασσομένους σε άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, τόσο στο εξωτερικό όσο και στην Ελλάδα<sup>152</sup>. Σήμερα, η τάση επίλυσης των διαφορών με διαιτησία έχει αυξηθεί και στους άλλους τομείς του εμπορίου, η ναυτιλία, όμως, διατηρεί ακόμη την πρώτη θέση. Αυτό οφείλεται, κυρίως, στο διεθνή της χαρακτήρα, λόγω του οποίου δημιουργούνται οι αντικειμενικές προϋποθέσεις απομάκρυνσης από τα εθνικά δίκαια και τα αντίστοιχα κρατικά δικαστήρια.

Η διαιτησία, λοιπόν, είναι ο πιο κατάλληλος τρόπος επίλυσης των ναυτιλιακών διαφορών και στην Ελλάδα, εφόσον, τόσο η πείρα των διαιτητών επί τεχνικών θεμάτων όσο και οι ειδικές γνώσεις του ναυτικού δικαίου είναι απαραίτητες για την ταχεία και δίκαιη επίλυσή τους. Μήπως, όμως, η όλη διαδικασία είναι αντισυνταγματική;

Το δίκαιο αναγνωρίζει την ανάγκη και την επιθυμία για μια μη κρατική επίλυση των ιδιωτικών διαφορών, θεσπίζοντας το δικαίωμα προσφυγής σε διαιτησία, και δεν αντιτίθεται σε αυτήν, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγεται το δημόσιο συμφέρον<sup>153</sup>. Εφόσον η ρύθμιση των σχέσεων του ιδιωτικού δικαίου έχει αφεθεί στα μέρη τα οποία συμμετέχουν σε αυτές, τίποτα δεν εμποδίζει την ανάθεση επίλυσης των διαφορών τους σε ιδιώτες δικαστές που τα ίδια θα επιλέξουν. Το κράτος, βεβαίως, υποχρεούται να μεριμνά ώστε καθένας να μπορεί να δικαιωθεί και όταν πρόκειται για διαφορές ιδιωτικού δικαίου και, για το λόγο αυτό, προβλέπεται στο άρθρο 20§1 του Συντάγματος το δικαίωμα όλων στην παροχή έννομης προστασίας από τα κρατικά δικαστήρια<sup>154</sup>. Αλλά, είναι στο χέρι των ενδιαφερομένων, εφόσον συμφωνούν όλοι, όπως ρητά απαιτεί το άρθρο 8§1 του Συντάγματος<sup>155</sup>, να εξαιρεθούν από την κρατική απονομή της δικαιοσύνης. Δεν υπάρχει, επομένως, πρόβλημα αντισυνταγματικότητας της διαιτησίας, όχι μόνο γιατί στηρίζεται στη βούληση των μερών που υποβάλλονται σε αυτήν (8§1 Σ.), αλλά και γιατί στη διαιτητική διαδικασία ισχύουν

<sup>152</sup> Μέχρι σήμερα, βέβαια, σπάνια υπήρξαν διεθνείς ναυτικές διαιτησίες στην Ελλάδα.

<sup>153</sup> Ο όρος «δημόσιο συμφέρον» παραπέμπει σε ό,τι σχετίζεται με την εύρυθμη λειτουργία της κοινωνίας.

<sup>154</sup> «Καθένας έχει δικαίωμα στην παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια και μπορεί να αναπτύξει σε αυτά τις απόψεις του για τα δικαιώματά ή συμφέροντά του, όπως νόμος ορίζει.», άρθρο 20§1 Σ. 75/86/01.

<sup>155</sup> «Κανένας δε στερείται χωρίς τη θέλησή του το δικαστή που του έχει ορίσει ο νόμος.», άρθρο 8§1 Σ. 75/86/01.

θεμελιώδεις αρχές του δικαίου, όπως αυτές της ουδετερότητας και αμεροληψίας των διαιτητών, της ισότητας και της ακρόασης όλων των διαδίκων και, μάλιστα, κατά τέτοιο τρόπο, ώστε τα μέρη έχουν την δυνατότητα, σε περίπτωση παραβίασης των αρχών αυτών, να προσφύγουν στην κρατική τακτική δικαιοσύνη και να ζητήσουν την ακύρωση της διαιτητικής απόφασης. Αντίθετα, ζήτημα αντισυνταγματικότητας υπάρχει στις περιπτώσεις εκείνες όπου η διαιτησία δε στηρίζεται στη βούληση όλων των μερών, αλλά κάποιο από αυτά, με μόνη την δική του βούληση, εξαναγκάζει και τα άλλα μέρη να υποβληθούν στη διαιτητική λύση της διαφοράς («αναγκαστική διαιτησία»)<sup>156</sup>. Τέτοιος εντούτοις εξαναγκασμός, ως αποτέλεσμα της άνισης οικονομικής ισχύος των συναλλασσομένων, δε συνιστά ρεαλιστικό ενδεχόμενο στην διεθνή ναυτική διαιτησία, καθώς κατά κανόνα οι παράγοντες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή ναυτιλία - είτε είναι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές ή φορτωτές είτε ναυπηγοί, τράπεζες, επαγγελματίες διασώστες ή ασφαλιστές - διαπραγματεύονται επί ίσοις όροις, ενώ εμπλέκονται κατ'επάγγελμα σε ένα χώρο του εμπορικού στίβου, ο οποίος χαρακτηρίζεται από υψηλότατο βαθμό εξοικείωσης με τη λειτουργία του διαιτητικού φαινομένου<sup>157</sup>.

Όλες, λοιπόν, οι ιδιωτικές διαφορές που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία και δεν υπάρχει θέμα αντισυνταγματικότητας της διαδικασίας. Άλλωστε, μόνον οι «ιδιωτικές» διαφορές, αυτές δηλαδή που αφορούν την αμφισβήτηση της ύπαρξης, του περιεχομένου και της έκτασης ενός δικαιώματος του ιδιωτικού δικαίου και το αντικείμενό τους υπόκειται στην εξουσία ελεύθερης διάθεσης των μερών, επιλύονται με διαιτησία. Αντίθετα, αποκλείονται οι διαφορές όπου συντρέχει ισχυρό δημόσιο συμφέρον, εξαιτίας του οποίου το αντικείμενο ορισμένης έννομης σχέσης αφαιρείται από την εξουσία ελεύθερης διάθεσης των υποκειμένων της, όπως είναι οι οικογενειακές διαφορές<sup>158</sup>. Συνεπώς, καμία διαφορά από όσες αναφέρονται κατά την οικονομική και εμπορική λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου, ως στοιχείου της επιχείρησης, δεν αποκλείεται να λυθεί με διαιτησία και, στην πράξη, όλες εκεί καταλήγουν.

---

<sup>156</sup> Οι μόνες, ίσως, περιπτώσεις εξαναγκασμού σε διαιτησία που θα μπορούσαν να εντοπιστούν στο ευρύτερο πεδίο της ναυτιλίας, είναι η σύμβαση ναυπήγησης σκάφους αναψυχής και η αποστολή από ιδιώτες αντικειμένων με πλοίο που εκτελεί τακτικά δρομολόγια. Και οι δύο όμως περιπτώσεις εκφεύγουν του στενού εμπορικού πυρήνα της ναυτιλίας. Τσαβδαρίδης, σελ. 106-107.

<sup>157</sup> Τσαβδαρίδης, σελ. 107.

<sup>158</sup> Επίσης, με ρητή διάταξη νόμου (άρθρο 663 Κ.Πολ.Δ.), δεν υπάγονται σε διαιτησία οι εργατικές διαφορές, οι διαφορές από συλλογική σύμβαση εργασίας, οι διαφορές μεταξύ επαγγελματιών ή βιοτεχνών (εκτός αν είναι εμπορικές, οπότε υπάγονται σε διεθνή διαιτησία σύμφωνα με το άρθρο 1§4 εδ.2 του ν. 2735/1999) καθώς και οι διαφορές μεταξύ οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης και των ασφαλισμένων τους.

### 3.5.2 Η διαδικασία

Για να δρομολογηθεί η διαδικασία της διαιτησίας απαιτείται έγγραφη συμφωνία των ενδιαφερομένων μερών, είτε με τη μορφή ρήτρας ενσωματωμένης στο κείμενο της κύριας εμπορικής σύμβασης που έχει συναφθεί («ρήτρα διαιτησίας») είτε με τη μορφή μεμονωμένου εγγράφου, ξεχωριστού από το σώμα της κύριας σύμβασης, το οποίο και συνοδεύει. Έτσι, η συμφωνία διαιτησίας μπορεί να γίνει από πριν (περίπτωση πρώτη) ή και μετά το χρόνο ανάκυψης της διαφοράς (περίπτωση δεύτερη).

Ο έγγραφος τύπος της συμφωνίας διαιτησίας είναι στοιχείο της εγκυρότητάς της, η έλλειψη του οποίου, όμως, θεραπεύεται με την εμφάνιση των αντισυμβαλλομένων ενώπιον των διαιτητών και την ανεπιφύλακτη συμμετοχή τους στη διαιτητική διαδικασία. Έγγραφη θεωρείται και η συμφωνία που καταρτίστηκε με ανταλλαγή ενυπόγραφων επιστολών, τηλεγραφημάτων, φαξ ή με ηλεκτρονικά μέσα (e-mail κ.λπ.) Η συμφωνία για διαιτησία που αφορά μελλοντικές διαφορές είναι έγκυρη, αρκεί να αναφέρεται σε συγκεκριμένη έννομη σχέση από την οποία θα προκύψουν οι διαφορές αυτές.

Η συμφωνία περί διαιτησίας, όπως και κάθε ιδιωτική συμφωνία, από τη στιγμή που θα καταρτιστεί έγκυρα είναι δεσμευτική για τα μέρη που τη συνολόγησαν, τα οποία δεν μπορούν μονομερώς να απόσχουν από αυτήν.

Με τη συγκεκριμένη συμφωνία, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν για όλες σχεδόν τις παραμέτρους της διαιτητικής διαδικασίας, από τον ορισμό των διαιτητών, τον τόπο και χρόνο διεξαγωγής της διαιτησίας, το εφαρμοστέο δίκαιο έως και τον τρόπο λήψης της απόφασης. Τα μόνα στοιχεία που ο νόμος επιβάλλει να τηρηθούν και τα οποία οριοθετούν τη συμφωνία διαιτησίας είναι οι διατάξεις δημόσιας τάξης<sup>159</sup> και τα χρηστά ήθη<sup>160</sup>, ενάντια στα οποία η συμφωνία δεν επιτρέπεται να ορίζει.

Εφόσον, λοιπόν, γνωστοποιηθεί η πρόθεση ενός των αντισυμβαλλομένων να προσφύγει σε διαιτησία και δεν προβληθούν αντιρρήσεις, τα μέρη προχωρούν, αν δεν το έχουν ήδη κάνει με την συμφωνία διαιτησίας, στο δελεαστικότερο ίσως κίνητρο για προσφυγή στη διαιτητική διαδικασία, τον ορισμό των διαιτητών. Οι διαιτητές, ένας ή περισσότεροι (συνήθως τρεις, δύο διαιτητές - ένας για κάθε μέρος - κι ένας επιδιαιτητής, τον οποίο ορίζουν οι διαιτητές), επιλέγονται ανάμεσα σε ανθρώπους εξοικειωμένους με το αντικείμενο της διαφοράς, οι οποίοι μπορούν να αντιληφθούν τις αδιόρατες στα μάτια του μη ειδικού διαστάσεις της, είτε πρόκειται για ζήτημα τεχνικής είτε για ζήτημα που χρειάζεται γνώσεις ιδιαίτερου κλάδου του δικαίου. Έτσι, οι διάδικοι έχουν την ευχέρεια να επιλέγουν, από τους

<sup>159</sup> Άρθρο 890§2 Κ.Πολ.Δ.

<sup>160</sup> Άρθρο 897(6) Κ.Πολ.Δ.

πολλούς διαθέσιμους επαγγελματίες ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, έναν εξειδικευμένο και ικανό διαιτητή. Ταυτόχρονα, δεν στερούνται της δυνατότητας να ορίζουν διαιτητή ή επιδιαιτητή έναν τακτικό δικαστή, ο οποίος απέκτησε τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, κατά τη διάρκεια της θητείας του.

Οι διάδικοι έχουν την εξουσία να καθορίσουν, με τη διαιτητική συμφωνία, την διαδικασία διεξαγωγής της διαιτησίας. Αν κάτι τέτοιο δεν γίνει, τότε, αρμόδιοι για το θέμα αυτό είναι οι διαιτητές που οι διάδικοι επιλέγουν. Έτσι, οι διαιτητές μπορούν να ορίσουν, κατά την ελεύθερη κρίση τους, την διαδικασία που θα ακολουθηθεί, η οποία δυνατόν να είναι εντελώς απαλλαγμένη από τυπικότητες και αυστηρές προθεσμίες, πράγμα που αποκλείεται στην τακτική δικαιοσύνη, όπου πρέπει να τηρηθεί, υποχρεωτικά, το γράμμα του νόμου, τουλάχιστον όσον αφορά στα χρονικά όρια και τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Αυτό αποτελεί και μια από τις εκφάνσεις της «ελαστικότητας» της διαιτητικής διαδικασίας, η οποία μπορεί να είναι, κατ' επιλογήν των μερών ή των διαιτητών, ακροαματική ή γραπτή. Βέβαια, ο νόμος 2735/1999 επιβάλλει κάποιον περιορισμό όσον αφορά στην τήρηση ορισμένης προθεσμίας, με το άρθρο 23§1α : όταν ο αιτών την διαιτησία έχει υποβάλλει, με την αίτηση προσφυγής του, το αγωγικό του αίτημα και τα πραγματικά περιστατικά που το στηρίζουν, ο καθού η αίτηση υποχρεούται να απαντήσει εντός 30 ημερών από την κοινοποίησή της σε αυτόν. Σε αντίθετη περίπτωση, ισχύει η συμφωνία των μερών ή η σχετική απόφαση του δικαστηρίου.

Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο της «ελαστικής» διαιτητικής διαδικασίας, οι διαιτητές μπορούν να επιλέγουν και να εφαρμόζουν κανόνες διεξαγωγής αποδείξεων που εξυπηρετούν την επίλυση της διαφοράς, χωρίς να δεσμεύονται από τους αποδεικτικούς κανόνες της τακτικής διαδικασίας. Πρόκειται για τη λεγόμενη «ελεύθερη απόδειξη», κατά την οποία οι διαιτητές κρίνουν περί των πραγματικών περιστατικών και σχηματίζουν πλήρη δικανική πεποίθηση για τη δικαζόμενη υπόθεση, χωρίς δεσμεύσεις ως προς τα μέσα και τη διαδικασία της απόδειξης. Η απαλλαγή, συνεπώς, από τις τυπικότητες της αποδεικτικής διαδικασίας διευκολύνει τους διαδίκους και συντομεύει σημαντικά την εκδίκαση της υπόθεσης.

Άλλη έκφανση της ελαστικότητας της διαιτητικής διαδικασίας είναι ότι δεν υπόκειται σε δεσμεύσεις ως προς τον τρόπο κοινοποίησης των διαδικαστικών εγγράφων. Συνηθίζεται, οι διαιτητές να αποφασίζουν ότι αρκεί η αποστολή των εγγράφων αυτών είτε από το δικαστήριο στους διαδίκους είτε και μεταξύ τους με φαξ ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) ή με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο. Είναι προφανές, λοιπόν, το κέρδος για τους διαδίκους, όσον αφορά στο κόστος και στην ταχύτητα της διαδικασίας.

Η διαιτητική δίκη μπορεί να διεξαχθεί κεκλεισμένων των θυρών, για όσους διαδίκους επιθυμούν την έλλειψη δημοσιότητας από αυτήν για λόγους εχεμύθειας. Η διαδικασία διέπεται από την αρχή της ίσης μεταχείρισης των διαδίκων και το δικαίωμα ακρόασης. Επίσης, η παράσταση των διαδίκων με δικηγόρο δεν είναι υποχρεωτική, παρόλο που κανείς, και πολύ λιγότερο ένας δικηγόρος, δεν θα σύστηνε σε έναν διάδικο να αναλάβει μόνος του την διεξαγωγή μιας διαιτησίας.

Όσον αφορά στο ουσιαστικό δίκαιο που θα εφαρμοστεί στη διαιτητική δίκη, τα μέρη έχουν το πλεονέκτημα, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο της διαιτησίας, να επιλέξουν το δίκαιο της αρεσκείας τους, έτσι ώστε, αν συντρέχει ένα οποιοδήποτε στοιχείο αλλοδαπότητας, μπορούν να συμφωνήσουν στην εφαρμογή αλλοδαπού δικαίου. Επίσης, μπορούν να συμφωνήσουν ότι η διαφορά τους θα διαγνωσθεί κατά την αρχή της επιείκειας («δικαία κρίση»), άλλως το δικαστήριο αποφαινεται βασιζόμενο στους όρους της σύμβασης και τη συναλλακτική πρακτική. Το μόνο όριο στο συμβατικό καθορισμό του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου είναι ότι δεν μπορεί να φτάσει ως το σημείο αποκλεισμού των κανόνων που υπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον, ούτε να επιβάλει την εφαρμογή κανόνων αλλοδαπού δικαίου, αντίθετων με την ημεδαπή δημόσια τάξη. Ο κανόνας, βέβαια, στη διαιτησία, σχετικά με το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο είναι ότι, αν η διαιτητική συμφωνία δεν ορίζει το δίκαιο στο οποίο συμφωνούν να υποβληθούν τα μέρη, οι διαιτητές εφαρμόζουν το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο και, όταν πρόκειται για διεθνείς διαφορές, το εφαρμοστέο δίκαιο κρίνεται κατά τις διατάξεις του ελληνικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου (Αστ.Κώδ. 25).

Παρόλο που η διαιτησία είναι αποτέλεσμα ιδιωτικής βούλησης, είναι δικαιοδοτικός θεσμός που παρέχει έννομη προστασία και οι αποφάσεις της είναι εξοπλισμένες με δεδικασμένο και εκτελεστότητα<sup>161</sup>. Το πρώτο σημαίνει ότι, μεταξύ των ιδίων διαδίκων, δεν μπορεί να επαναληφθεί, σε μεταγενέστερη δίκη (τακτική ή διαιτητική), η δικαιοδοτική κρίση ως προς την κριθείσα διαφορά. Το δεύτερο ότι η διαιτητική απόφαση αποτελεί τίτλο, με βάση τον οποίο κινείται ο μηχανισμός της αναγκαστικής εκτέλεσης (κατάσχεση κ.λπ.) για την ικανοποίηση των δανειστών. Έτσι, οι διαιτητές, ενώ είναι ιδιωτικοί δικαστές, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους ασκούν δημόσιο λειτουργήμα και παρέχουν στους διαδίκους την ίδια νομική προστασία που θα είχαν απευθυνόμενοι στα τακτικά πολιτικά δικαστήρια.

Η διαιτητική απόφαση δεν προσβάλλεται με ένδικα μέσα και μπορεί μόνο να ακυρωθεί, με συγκεκριμένη διαδικασία και για πολύ συγκεκριμένους λόγους<sup>162</sup>. Η πρόβλεψη αυτή αποτελεί, μεν, ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα της διαιτησίας, γιατί συμβάλλει στην ταχεία

<sup>161</sup> Άρθρο 35§1,2 Ν.2735/1999.

<sup>162</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.1, σελ. 34-35.

περαιώση της διαδικασίας και τη λύση της διαφοράς<sup>163</sup>, ταυτόχρονα, δε, αποτελεί και μειονέκτημα, γιατί, αν για οποιοδήποτε λόγο ο διαιτητής έσφαλε, δεν υπάρχει δυνατότητα για τον διάδικο που αδικήθηκε να επανορθώσει την εσφαλμένη απόφαση.

Η διαιτητική προσφυγή δεν βαρύνεται με δικαστικό ένσημο<sup>164</sup>, όπως συμβαίνει με τις τακτικές αγωγές των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων, που ανέρχεται περίπου στο 1% επί του αντικειμένου της διαφοράς. Επιπλέον, σε περίπτωση εκτέλεσης της διαιτητικής απόφασης, δεν πληρώνεται τέλος απογράφου<sup>165</sup>. Έτσι, τα έξοδα της διαιτησίας μειώνονται σημαντικά. Οι διάδικοι, βεβαίως, οφείλουν να καταβάλουν τις δαπάνες της διαιτησίας και τις αμοιβές των διαιτητών και του επιδιαιτητή (όταν ορίζεται), αλλά, και πάλι, το συνολικό κόστος της διαιτητικής διαδικασίας ανέρχεται σε ποσά αρκούντως χαμηλότερα, σε σχέση με την τακτική πολιτική δίκη. Αυτός είναι και ο δεύτερος βασικός λόγος που καθιστά την διαιτησία πιο ελκυστική από την τακτική δικαιοσύνη.

Η διαδικασία της διαιτησίας περατώνεται με την υπογραφή και την έκδοση της διαιτητικής απόφασης, η οποία πρέπει, εκ του νόμου ή κατ' αίτημα ενός των διαδίκων (εκτός διαφορετικής συμφωνίας των μερών), να κατατεθεί στη γραμματεία του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας όπου εκδόθηκε, ιδίως αν πρόκειται η απόφαση αυτή να εκτελεστεί στην Ελλάδα.

### 3.5.3 Οι μορφές της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα

Τρεις είναι οι μορφές της ναυτικής διαιτησίας που ισχύουν στην Ελλάδα και βάσει των οποίων μπορούν οι συναλλασσόμενοι της ναυτιλίας να λύσουν τις διαφορές τους : α) η διαιτησία του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, β) η «ρήτρα διαιτησίας» και γ) η «συμφωνία διαιτησίας» του νόμου 2735/1999, του αποκαλούμενου και «Νόμου Διαιτησίας».

Και στις τρεις αυτές μορφές της ελληνικής ναυτικής διαιτησίας, η διαδικασία που ακολουθείται είναι, κατά βάση και σε γενικές γραμμές, κοινή και περιγράφηκε παραπάνω<sup>166</sup>. Υπάρχουν, βέβαια, διαφοροποιήσεις ανάμεσα στις προβλέψεις της κάθε διαιτησίας, οι σημαντικότερες από τις οποίες αναφέρονται παρακάτω.

<sup>163</sup> Αυτό συμβαίνει γιατί η διαιτητική απόφαση, ως απρόσβλητη με ένδικα μέσα, τελεσιδικεί με την έκδοση και μπορεί να εκτελεστεί κατ' ευθείαν (αν δεν έχει προβλεφθεί ή ασκηθεί προσφυγή εναντίον της σε άλλους διαιτητές - α.35§2 Ν.2735/1999).

<sup>164</sup> Είναι το ποσό που πρέπει να προκαταβληθεί για την εκδίκαση της υπόθεσης.

<sup>165</sup> Το «τέλος απογράφου» είναι χρηματικό ποσό (περίπου 0,5% επί του επιδικασθέντος ποσού συν τους τόκους) που πρέπει να καταβληθεί στην πολιτεία, ώστε η δικαστική απόφαση να περιαφεί του εκτελεστηρίου τύπου και να επιδοθεί προς εκτέλεση («απόγραφο»).

<sup>166</sup> Παράγ. 3.5.2, σελ. 56-59.

### 3.5.3.1 Διαιτησία κατά τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (άρθρα 867-903) - Ν.Ε.Ε.

Η διαιτησία του Κώδικα, που δεν αφορά μόνο στη ναυτιλία αλλά σε κάθε είδους διαφορές υπαγόμενες στην διαδικασία αυτή, προβλέπει την *ad hoc* διαιτησία<sup>167</sup> αλλά θεσπίζει και τις «μόνιμες» διαιτησίες<sup>168</sup> που μπορούν να συσταθούν, κατ' εξουσιοδότηση του νόμου, σε κατά τόπους επαγγελματικές ενώσεις που αποτελούν Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, όπως τα Επιμελητήρια, τα Χρηματιστήρια, οι Δικηγορικοί Σύλλογοι κ.α.

Στα πλαίσια της δυνατότητας αυτής, έχουν συσταθεί και λειτουργούν μόνιμες διαιτησίες στο Δικηγορικό Σύλλογο Αθηνών (Δ.Σ.Α.), για την επίλυση όλων των υπαγόμενων σε διαιτησία διαφορών ιδιωτικού δικαίου, με εξαίρεση τις τεχνικές διαφορές (π.δ. 168/1983)<sup>169</sup>, στο Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.) για την επίλυση των τεχνικών διαφορών (π.δ. 723/1979) κ.λπ.

Με την Πολιτική Δικονομία, αν οι διαιτητές δεν ορίζονται με τη συμφωνία διαιτησίας, το κάθε μέρος μπορεί να καλέσει το άλλο εγγράφως να ορίσει το διαιτητή του σε προθεσμία οκτώ (8) ημερών, τον οποίο και πρέπει να γνωστοποιήσει<sup>170</sup>. Οι διαιτητές ορίζουν μέσα σε 15 ημέρες των επιδιαιτητή<sup>171</sup>. Αν δεν οριστεί εμπρόθεσμα ο διαιτητής, οι διαιτητές ή ο επιδιαιτητής, εκτός αντιθέτου συμφωνίας, ορίζονται από το μονομελές πρωτοδικείο<sup>172</sup>. Το ίδιο ισχύει και για την αντικατάστασή τους σε περίπτωση άρνησης αποδοχής του διορισμού τους ή σε περίπτωση θανάτου<sup>173</sup>.

Στις μόνιμες διαιτησίες, οι οποίες θεσπίζονται, κατ' εξουσιοδότηση του νόμου, με προεδρικά διατάγματα, ισχύουν, κατά κύριο λόγο, οι ίδιοι κανόνες για τον διορισμό των διαιτητών και του επιδιαιτητή, με ορισμένες μόνο διαφορές. Για παράδειγμα, στην διαιτησία του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, την παραπάνω αρμοδιότητα διορισμού έχει ο πρόεδρος του Δ.Σ.Π. αντί για το μονομελές πρωτοδικείο. Ορισμένες επιδόσεις πρέπει να γίνονται από υπάλληλο του Δ.Σ.Π. ή από δικαστικό επιμελητή και προβλέπεται διαδικασία που καθορίζει τι πρέπει να περιέχει η αρχική αίτηση υποβολής της διαφοράς σε διαιτησία, η οποία πρέπει, επίσης, να συνοδεύεται από όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που συμβάλλουν στη λύση της διαφοράς και από κατάλογο μαρτύρων. Κατά τα λοιπά ισχύουν, με πολύ μικρές διαφορές, όσα και στη διαιτησία της Πολιτικής Δικονομίας.

<sup>167</sup> Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.1, σελ. 32.

<sup>168</sup> Άρθρο 902 Κ.Πολ.Δ. (βλ. ανωτ. υπό παράγ. 3.1, σελ. 32-33).

<sup>169</sup> Οι τεχνικές διαφορές μπορούν να υπαχθούν στην αμέσως επόμενη μόνιμη διαιτησία, εκτός αν σε αυτές υπάρχουν νομικά θέματα, οπότε οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επιλέξουν τη διαιτησία στην οποία θα προσφύγουν.

<sup>170</sup> Άρθρο 873 Κ.Πολ.Δ.

<sup>171</sup> Άρθρο 874 Κ.Πολ.Δ.

<sup>172</sup> Άρθρο 878§1 Κ.Πολ.Δ.

<sup>173</sup> Άρθρο 878§2 Κ.Πολ.Δ.

Ειδικά για τις ναυτιλιακές, όμως, διαφορές ιδιωτικού δικαίου, συστάθηκε και λειτουργεί, στα πλαίσια του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και βάσει του υπ' αριθ. 447/1969 βασιλικού διατάγματος<sup>174</sup>, η μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.).

Η διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου αποτελεί, από την άποψη του αντικειμένου των διαφορών που υπάγονται σε αυτήν, «ειδικευμένη» διαιτησία. Η «ειδίκευση» αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι, κατά τη ρητή διάταξη του άρθρου 8 του β.δ. 447/1969, το διαιτητικό δικαστήριο του Ν.Ε.Ε. εφαρμόζει, όχι μόνο τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου, όπως ορίζει ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, αλλά και την διεθνή κρατούσα ναυτιλιακή πρακτική<sup>175</sup>. Έχει, μάλιστα, σχετικά παρατηρηθεί ότι ο Κανονισμός του Ν.Ε.Ε., «ενώ στις άλλες διατάξεις του παρουσιάζει μια δυσκαμψία και μια έντονη τυπικότητα, στο εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο είναι ευχάριστα τολμηρός»<sup>176</sup>.

Οι διαιτητές και ο επιδιαιτητής στην διαιτησία του Ν.Ε.Ε. εκλέγονται, όπως και στην διαιτησία του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, από κατάλογο<sup>177</sup>, ο οποίος, στην περίπτωση του Ν.Ε.Ε., περιλαμβάνει πρόσωπα κατά προτίμηση έμπειρα στις ναυτιλιακές υποθέσεις<sup>178</sup>. Έχει κριθεί νομολογιακά<sup>179</sup> ότι, για την ενεργοποίηση της διαιτησίας του Ν.Ε.Ε., απαιτείται η ύπαρξη ειδικής συμφωνίας των μερών και δεν αρκεί η υπαγωγή μιας διαφοράς απλά και γενικά σε διαιτησία, εκτός αν τα μέρη μετάσχουν ανεπιφύλακτα σε αυτήν. Η διαδικασία είναι απλή και κινείται με αίτηση που επιδίδεται στον αντίδικο για το διορισμό του διαιτητή του, εντός οκτώ (8) ημερών<sup>180</sup>. Αν οι διαιτητές των μερών και ο επιδιαιτητής δεν διοριστούν εμπρόθεσμα, στους διορισμούς προβαίνει, με απλή αίτηση του ενδιαφερομένου, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε.<sup>181</sup>. Έτσι, συγκροτείται τάχιστα, από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε., οποίος αποτελεί και το δεσπύζον όργανο στη θεσμική διαιτησία του Ν.Ε.Ε., η Διαιτητική Επιτροπή που θα κρίνει την διαφορά, ορίζεται η δικάσιμος και καλούνται οι διαιτητές, ο

<sup>174</sup> Βλ. Παράρτημα Ι, σελ. 151-153.

<sup>175</sup> Οι διαιτητές, δηλαδή, δύνανται να εφαρμόζουν, συμπληρωματικά με το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, και τη *lex maritima* [τις άγραφες γενικές αρχές - ήθη, έθιμα, κώδικες, πρακτικές - του παγκόσμιου ναυτικού δικαίου, W. Tetley, Q.C., *The General Maritime Law -- The Lex Maritima (with a brief reference to the Ius Commune in Arbitration Law and the Conflict of Laws*, 20 Syracuse J. Int'l L. & Com. 105, Spring 1994, p. 4)], χωρίς αυτό να ορίζεται από τα μέρη, τα οποία, όμως, μπορούν, αν θέλουν, να απαγορεύσουν αυτήν την δυνατότητα. Μάλιστα, η *lex maritima* (ή το παγκόσμιο ναυτικό δίκαιο) απαντάται όλο και περισσότερο σήμερα στις ναυτιλιακές διαιτητικές αποφάσεις που εκδίδονται ανά τον κόσμο, W. Tetley, ό.π., σελ. 3.

<sup>176</sup> Φουστούκος, *Ο θεσμός των μόνιμων διαιτησιών και η οργάνωσή του στη χώρα μας*, ΝοΒ 25, 1977, σελ. 1308, υπό αριθ. 29, Τσαβδαρίδης, σελ. 564.

<sup>177</sup> Βλ. Παράρτημα Κ, σελ. 154-155.

<sup>178</sup> Άρθρο 3(β) β.δ. 447/1969.

<sup>179</sup> ΟΛΑΠ 375/1975, ΑΠ 850/1976.

<sup>180</sup> Άρθρο 4(β) β.δ. 447/1969.

<sup>181</sup> Άρθρο 5§1 β.δ. 447/1969.



επιδιαιτητής και οι διάδικοι να παρευρεθούν κατά την διαδικασία στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου<sup>182</sup>.

Στην διαιτησία του Ν.Ε.Ε., ορισμένες αρμοδιότητες του μονομελούς πρωτοδικείου εκτελεί ο Πρόεδρος του Ν.Ε.Ε.<sup>183</sup>. Στην διαιτητική διαδικασία τηρείται, όπως και στα άλλα είδη ναυτικής διαιτησίας, η αρχή της ισότητας των μερών. Η απόφαση συντάσσεται και υπογράφεται όπως ορίζει το άρθρο 953§1 Κ.Πολ.Δ. αλλά πρέπει και να εγγραφεί, κατά το άρθρο 9 β.δ. 447/1969, στο ειδικό βιβλίο που τηρείται στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

### 3.5.3.2 Ρήτρα Διαιτησίας

Οι θεσμικές, όμως, διαιτησίες, όπως και οι “ad hoc” διαιτησίες του Κ.Πολ.Δ., είναι κατάλληλες για την «εσωτερική» αγορά, δηλαδή εκεί όπου και οι «δύο» διάδικοι είναι Έλληνες και γνωρίζουν και την ελληνική γλώσσα και την ελληνική νομοθεσία. Εξυπακούεται, ότι και αλλοδαποί μπορούν να απευθυνθούν σε αυτές, αλλά θα τους είναι τουλάχιστον δύσκολο να ανταπεξέλθουν στην όλη, άγνωστη για αυτούς, διαδικασία. Στους αλλοδαπούς, αντιθέτως, συναλλασσομένους, στην «εξωτερική» αγορά, απευθύνεται η διαιτησία που διεξάγεται σύμφωνα με το νόμο υπ’ αριθμ. 2735/1999 («Νόμος Διαιτησίας»)<sup>184</sup>, αφού ο συγκεκριμένος νόμος, βάσει του οποίου θα διεξαχθεί η διαιτητική διαδικασία, είναι ενιαίος για όλα τα κράτη που έχουν υιοθετήσει τον Πρότυπο Νόμο των Ηνωμένων Εθνών αλλά και - το σημαντικότερο - γνωστός στους εκεί κοινωνούς του δικαίου, οι οποίοι θα είναι μάλλον πρόθυμοι να υπαχθούν σε αυτόν.

Στα πλαίσια, λοιπόν, της αναφερθείσας νομοθεσίας, οι ενδιαφερόμενοι για διαιτητική επίλυση των διαφορών τους στην Ελλάδα έχουν δύο επιλογές : η μια είναι να προτιμήσουν την ad hoc ναυτική διαιτησία της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά»<sup>185</sup> και να συμπεριλάβουν στη ναυτιλιακή τους σύμβαση μια «ρήτρα διαιτησίας»<sup>186</sup>, η οποία θα αποτελεί την διαιτητική τους συμφωνία και θα διέπεται από τους Κανόνες της παραπάνω Ένωσης<sup>187</sup>. η άλλη, να συμπεριλάβουν στη σύμβασή τους επίσης μια «ρήτρα διαιτησίας», η

<sup>182</sup> Άρθρο 5§2 β.δ. 447/1969.

<sup>183</sup> Άρθρο 5§4 β.δ. 447/1969 [αναφέρονται τα άρθρα του προϊσχύσαντος Κ.Πολ.Δ.(α.ν. 44/1967), που αντιστοιχούν στα σημερινά 878, 880§2 και 884 Κ.Πολ.Δ.].

<sup>184</sup> Πρόκειται για το νόμο με τον οποίο το Ελληνικό Κράτος κύρωσε τον Πρότυπο Νόμο των Ηνωμένων Εθνών για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία (UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration). Βλ. ανωτ. υπό παράγ. 2.2, σελ. 21-23.

<sup>185</sup> Βλ. ανωτ. παράγ. 3.2, σελ. 36-42.

<sup>186</sup> Άρθρο 1§1(2) των Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας 2007 της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά (βλ. Παράρτημα Η, σελ. 135).

<sup>187</sup> Βλ. Παράρτημα Η, σελ. 135-148.

οποία, όμως, θα βασίζεται απ' ευθείας στο Νόμο Διαιτησίας και θα διέπεται από τις δικές του διατάξεις<sup>188</sup>.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί, ότι όλες οι ναυτιλιακές συμβάσεις που καταρτίζονται στην Ελλάδα, και ειδικά τα ναυλοσύμφωνα, μπορούν να περιέχουν και άλλες διαιτητικές ρήτρες, όπως αυτές των διεθνών ναυτιλιακών ενώσεων, οργανισμών διαιτησίας ή άλλων οργάνων<sup>189</sup>, εφόσον τα μέρη το επιθυμούν. Η διαιτησία, βέβαια, που προβλέπουν οι συγκεκριμένες ρήτρες παραπέμπουν, συνήθως, σε κράτη του εξωτερικού και σε αλλοδαπά δικαιοσύμματα<sup>190</sup>, ενώ οι «ελληνικές» ρήτρες, που συνομολογούνται στα πλαίσια των Κανόνων της Ε.Ν.Δ. Πειραιά και του Νόμου Διαιτησίας, δυνατόν να ορίζουν ως τόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας και την Ελλάδα<sup>191</sup> (ζήτημα που άπτεται της διακριτικής ευχέρειας των συμβαλλομένων μερών) και για το λόγο αυτό αναλύονται εδώ.

Η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά» προτείνει τρεις πρότυπες ρήτρες διαιτησίας, οι οποίες έχουν τρεις εναλλακτικές μορφές. Κάθε μια ρήτρα, ξεκινώντας από την πιο απλή και καταλήγοντας στη λεπτομερέστερη, έχει διαφορετική διατύπωση και μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτούσια ή κατόπιν παρέμβασης των μερών, ανάλογα με τις ανάγκες της εκάστοτε σύμβασης. Οι ρήτρες της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά», όπως αναγράφονται στον ιστότοπό της<sup>192</sup>, έχουν ως εξής:

### **«Πρότυπες Διαιτητικές Ρήτρες»**

#### **«1. Πρώτη Εναλλακτική Διατύπωση**

Κάθε διαφορά από την παρούσα Σύμβαση ή σε σχέση με αυτή θα επιλύεται με διαιτησία στον Πειραιά σύμφωνα με τους Κανόνες της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς) όπως ισχύουν κατά τον χρόνο έναρξης της διαιτησίας.

#### **2. Δεύτερη Εναλλακτική Διατύπωση**

Όλες οι διαφορές που προκύπτουν από την παρούσα Σύμβαση ή έχουν σχέση με αυτήν θα επιλύονται οριστικώς με διαιτησία στον Πειραιά βάσει των Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας

<sup>188</sup> Άρθρο 7§2 Ν.2735/1999 (βλ. Παράρτημα Ζ, σελ. 121).

<sup>189</sup> Βλ. ανωτ. παράγ. 2.3, σελ. 25-32.

<sup>190</sup> Σε αυτήν, εντούτοις, την περίπτωση, μπορεί να προκύψουν άλλα ζητήματα, όπως, για παράδειγμα, η αμφισβήτηση του κύρους της διαιτητικής ρήτρας ναυλοσυμφώνου (ή της ρήτρας ενσωμάτωσης γενικότερα) σε σχέση με την δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, κατά την ένσταση υπαγωγής των διαφορών σε διαιτησία (264 Κ.Πολ.Δ.), εφόσον υπάρχει στοιχείο αλλοδαπότητας. Βλ. σχ. μελέτη Α. Τσαβαρίδη, *Η αντιμετώπιση των διαιτητικών ρητρών ενσωμάτωσης εξ απόψεως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου*, ΕΕμπΔ 2007, σελ. 205-219, με αφορμή την ΕφΠειρ 405/2005 (ΕΕμπΔ 2008, σελ. 356-361).

<sup>191</sup> Ειδικά οι Κανόνες της Ε.Ν.Δ. ορίζουν ως τόπο διαιτησίας τον Πειραιά, εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών [άρθρο 3(β)].

<sup>192</sup> [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)

της «Ενώσεως για τη ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς), όπως ισχύουν κατά την έναρξη της διαιτησίας, από έναν ή περισσότερους διαιτητές που θα ορίζονται σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες.

### 3. Τρίτη Εναλλακτική Διατύπωση

Κάθε διαφορά από την παρούσα Σύμβαση ή σε σχέση με αυτήν θα επιλύεται με διαιτησία στον Πειραιά σύμφωνα με τους Κανόνες της «Ενώσεως για τη Ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς) όπως ισχύουν κατά τον χρόνο έναρξης της διαιτησίας. Κάθε διάδικος θα διορίζει ένα διαιτητή και οι δύο διαιτητές θα διορίζουν από κοινού τον τρίτο, ο οποίος θα είναι και Πρόεδρος του διαιτητικού δικαστηρίου. Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών για τον διορισμό του τρίτου διαιτητή μέσα στις προθεσμίες που αναφέρονται στον όρο αυτό, ο τρίτος διαιτητής θα διορίζεται από τον Πρόεδρο της «Ενώσεως για τη ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς), μετά από αίτηση οποιουδήποτε από τους διαιτητές. Το εναγόμενο μέρος θα διορίζει τον διαιτητή του μέσα σε δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες από την λήψη της ειδοποίησης για την διαιτησία από τον αιτούντα, η οποία θα περιέχει το όνομα και τη διεύθυνση (τηλέφωνο, φαξ και e-mail) του διαιτητού και του αντικλήτου του αιτούντος. Εάν το εναγόμενο μέρος παραλείψει να διορίσει διαιτητή και αντίκλητο μέσα στην προθεσμία αυτή, ο διαιτητής του εναγομένου θα διορίζεται μετά από αίτηση του ενάγοντος από τον Πρόεδρο της «Ενώσεως για τη ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς). Οι δύο διαιτητές πρέπει να διορίσουν τον τρίτο διαιτητή μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες από τον διορισμό του δεύτερου διαιτητού.»<sup>193</sup>

Όπως φαίνεται και από τα κείμενα των παραπάνω διαιτητικών ρητρών της Ε.Ν.Δ. Πειραιά, υπάρχει μια σταδιακή ανάπτυξη των ρυθμίσεών τους, από την πρώτη ως την (λεπτομερέστερη) τρίτη. Η πρώτη ρήτρα, που είναι και η πιο σύντομη, απλά ορίζει το είδος της διαιτήσιμης διαφοράς<sup>194</sup>, τον τόπο διαιτησίας<sup>195</sup> και το κανονιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί η διαιτητική διαδικασία<sup>196</sup>. Η δεύτερη ρήτρα επαναλαμβάνει, με κάποιες διαφοροποιήσεις και προσθήκες<sup>197</sup>, το κείμενο της πρώτης και το εμπλουτίζει, προσθέτοντας τα όργανα της διαιτησίας και τον δυνητικό αριθμό τους<sup>198</sup>. Η τρίτη, τέλος, εξειδικεύεται

<sup>193</sup> Πηγή : [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)

<sup>194</sup> «Κάθε διαφορά από την παρούσα Σύμβαση ή σε σχέση με αυτή...».

<sup>195</sup> «...θα επιλύεται με διαιτησία στον Πειραιά...»

<sup>196</sup> «...σύμφωνα με τους Κανόνες της «Ενώσεως για τη Ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς) όπως ισχύουν κατά τον χρόνο έναρξης της διαιτησίας.»

<sup>197</sup> «Όλες οι διαφορές που προκύπτουν...», «...οριστικώς...».

<sup>198</sup> «...από έναν ή περισσότερους διαιτητές που θα ορίζονται σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες.»

αρκετά αφού επαναλαμβάνει, και αυτή, το κείμενο της πρώτης ρήτρας<sup>199</sup>, συνεχίζει προβλέποντας για τους ακριβείς διορισμούς των διαιτητών από τα μέρη - τον αριθμό τους, τις προθεσμίες εντός των οποίων πρέπει να διοριστούν και τις σχετικές για αυτούς απαιτούμενες πληροφορίες<sup>200</sup> - και ορίζοντας πώς θα λυθεί τυχόν πρόβλημα διορισμού τους<sup>201</sup>.

Και στην περίπτωση εφαρμογής μιας εκ των διαιτητικών ρητρών της Ένωσης Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά, η διαδικασία της διαιτησίας είναι, σε γενικές γραμμές, αυτή που παρατέθηκε παραπάνω<sup>202</sup>, δεδομένου ότι οι Κανόνες της Ένωσης έχουν ως κατευθυντήρια γραμμή τις διατάξεις του Νόμου Διαιτησίας και, απλά, εξειδικεύονται σε ορισμένα σημεία. Έτσι, στην διαιτησία των Κανόνων, ορίζεται ένας μόνον διαιτητής, αν η αξία του αντικειμένου της διαφοράς δεν ξεπερνά τις 50.000 ευρώ (εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών)<sup>203</sup>. Ο ορισμός του διαιτητή πρέπει να γίνει σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την έναρξη της διαιτησίας, είτε από τον Κατάλογο Διαιτητών που διατηρεί η Ένωση είτε και εκτός αυτού, ενώ, σε περίπτωση μη ορισμού τους από τα μέρη, τους διαιτητές ορίζει ο Πρόεδρος της Ένωσης, μόνο από τον Κατάλογο, εντός πέντε (5) ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος οποιουδήποτε μέρους<sup>204</sup>. Η ακροαματική διαδικασία πρέπει να ξεκινά το αργότερο 60 ημέρες μετά τις εκατέρωθεν απαντήσεις των μερών (αντικρούσεις) στα έγγραφα που προσκομίστηκαν στο δικαστήριο και μπορεί να αναβληθεί μόνο για σπουδαίο λόγο και μόνο για τριάντα (30) ημέρες από την αναβληθείσα διαδικασία<sup>205</sup>.

Ακόμη, οι Κανόνες προβλέπουν την διεξαγωγή και πολυμερών διαιτησιών, με τη διενέργεια κοινής ακροαματικής διαδικασίας (αλλά την έκδοση χωριστών αποφάσεων) σε ενώπιόν τους εκκρεμούσες διαιτησίες, όπου αναφέρονται κοινά πραγματικά ή νομικά ζητήματα<sup>206</sup> ή με τη συνένωση δύο ή περισσότερων διαιτησιών που εκκρεμούν και την δημιουργία κοινού διαιτητικού δικαστηρίου, όπου θα εκδίδεται και κοινή διαιτητική απόφαση<sup>207</sup>. Τέλος, στο άρθρο 34§2 των Κανόνων αναγνωρίζεται στο διαιτητικό δικαστήριο η εξουσία μη ανακοίνωσης αλλά και επίσχεσης της απόφασης και των λοιπών υποβληθέντων

<sup>199</sup> «Κάθε διαφορά...έναρξης της διαιτησίας».

<sup>200</sup> «Κάθε διάδικος θα διορίζει ένα διαιτητή... από τον διορισμό του δεύτερου διαιτητού».

<sup>201</sup> «Σε περίπτωση διαφωνίας των διαιτητών για τον διορισμό του τρίτου διαιτητή μέσα στις προθεσμίες που αναφέρονται στον όρο αυτό, ο τρίτος διαιτητής θα διορίζεται από τον Πρόεδρο της «Ενώσεως για τη ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς), μετά από αίτηση οποιουδήποτε από τους διαιτητές», «Εάν το εναγόμενο μέρος παραλείψει να διορίσει διαιτητή και αντίκλητο μέσα στην προθεσμία αυτή, ο διαιτητής του εναγομένου θα διορίζεται μετά από αίτηση του ενάγοντος από τον Πρόεδρο της «Ενώσεως για τη ναυτική Διαιτησία» (Πειραιώς)».

<sup>202</sup> Βλ. παράγ. 3.5.2, σελ. 56-59.

<sup>203</sup> Άρθρο 3(α) Κανόνων Ν.Δ. 2007.

<sup>204</sup> Άρθρο 6§2,3,5 Κανόνων Ν.Δ. 2007.

<sup>205</sup> Άρθρο 17 Κανόνων Ν.Δ. 2007.

<sup>206</sup> Άρθρο 11§1 Κανόνων Ν.Δ. 2007.

<sup>207</sup> Άρθρο 11§2 Κανόνων Ν.Δ. 2007.

εγγράφων, έως ότου εξοφληθούν πλήρως από τα μέρη οι αμοιβές των διαιτητών και οι δαπάνες της διαιτησίας. Οι δύο αυτές ρυθμίσεις πρωτοεισάγονται από τους Κανόνες της Ένωσης, χωρίς να αναφέρονται καθόλου στο νόμο - πλαίσιο υπ' αριθμ. 2735/1999 για την διεθνή εμπορική διαιτησία.

Πέραν των ρητρών της Ε.Ν.Δ. Πειραιά, ως διαιτητική ρήτρα σε μια ναυτιλιακή σύμβαση μπορεί να περιληφθεί και η συμφωνία διαιτησίας που συνομολογήθηκε βάσει του ν.2735/1999, ο οποίος αναγνωρίζει αυτήν την δυνατότητα στους αντισυμβαλλομένους με τα όσα ορίζει στο άρθρο 7§2 : «*Η συμφωνία διαιτησίας μπορεί να έχει τη μορφή διαιτητικής ρήτρας σε ορισμένη σύμβαση ή τη μορφή χωριστής συμφωνίας*». Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο πέντε (5) του ίδιου άρθρου, ως καταρτισμένη ρήτρα διαιτησίας θεωρείται και η περιληφθείσα σε γραπτή σύμβαση αναφορά σε έγγραφο που περιέχει τέτοια ρήτρα, εφόσον, δια της αναφοράς αυτής, η ρήτρα καθίσταται μέρος της σύμβασης.

Ο Νόμος Διαιτησίας δεν προσδιορίζει το περιεχόμενο της δυνάμενης βάσει αυτού να συναφθεί διαιτητικής ρήτρας, ούτε προτείνει συγκεκριμένη διατύπωση, όπως οι ρήτρες της Ε.Ν.Δ. Πειραιά. Με μια, εντούτοις, προσεκτική εξέταση του κειμένου, είναι ορατά τα σημεία στα οποία χωρεί εκ των προτέρων ή αντίθετη στις προβλέψεις του νόμου συμφωνία. Για παράδειγμα, τα μέρη δύνανται να ορίσουν τον τρόπο της μεταξύ τους γνωστοποίησης της δικογραφίας<sup>208</sup>, τον αριθμό και τη διαδικασία ορισμού των διαιτητών<sup>209</sup>, τους κανόνες ουσιαστικού δικαίου που θα εφαρμοστούν<sup>210</sup>, ακόμα και να αποκλείσουν ορισμένο διαιτητή εξαιτίας της εθνικότητάς του<sup>211</sup>. Τα συμβαλλόμενα μέρη, συνεπώς, είναι ελεύθερα να διατυπώσουν τη ρήτρα που τους εξυπηρετεί, αρκεί αυτή να εντάσσεται στα πλαίσια της ελευθερίας που τους δίνει ο νόμος. Όσον αφορά στην διαδικασία διεξαγωγής της διαιτησίας που θα στηρίζεται στη ρήτρα του Νόμου Διαιτησίας, είναι ακριβώς αυτή που περιγράφηκε στην παράγραφο 3.5.2 του παρόντος.

Συγκρίνοντας κανείς τις διαιτητικές ρήτρες της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά» (ειδικά την «Τρίτη Εναλλακτική Διατύπωση» της ρήτρας) με τις ρήτρες που είθισται να χρησιμοποιούνται στα ναυλοσύμφωνα (ξενόγλωσσες, κυρίως αγγλικές)<sup>212</sup>, διαπιστώνει ότι δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές. Όλες καθορίζουν πού θα διεξαχθεί η διαιτησία, ποιό δίκαιο θα εφαρμοστεί και από ποιούς, πόσοι διαιτητές θα διοριστούν και με ποιά διαδικασία. Η διαφορά έγκειται στο ότι ορισμένες από τις ξενόγλωσσες ρήτρες

<sup>208</sup> Άρθρο 3§1 Ν.Διαιτησίας (βλ. Παράρτημα Ζ).

<sup>209</sup> Άρθρα 10 και 11 Ν.Διαιτησίας (ο.π.).

<sup>210</sup> Άρθρο 28§1 Ν.Διαιτησίας (ο.π.).

<sup>211</sup> Άρθρο 11§1 Ν.Διαιτησίας (ο.π.).

<sup>212</sup> Όπως είναι οι ρήτρες διαιτησίας της BIMCO, της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου κ.λπ.

προβλέπουν και την διαδικασία επίλυσης μικροδιαφορών (small claims procedure), ανάλογα με την αξία του αντικειμένου της διαφοράς ή την δυνατότητα των μερών να απευθυνθούν στην διαμεσολάβηση (mediation).

Ζήτημα γεννάται σχετικά με την ενσωμάτωση των ρητρών διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο. Όταν η ρήτρα διαιτησίας αναφέρεται ρητά στο κείμενο της φορτωτικής<sup>213</sup>, τότε ισχύει έναντι πάντων και δεν υπάρχει κανένα απολύτως πρόβλημα. Το πρόβλημα δημιουργείται όταν η φορτωτική περιέχει μια γενική παραπομπή στους όρους και τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου και, μάλιστα, χωρίς να κάνει ειδική μνεία στη ρήτρα περί διαιτησίας. Η πάγια άποψη στη νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων από το 1966 κι έπειτα είναι ότι η γενική ρήτρα παραπομπής στη φορτωτική δεν είναι από μόνη της ικανή να επιφέρει την ενσωμάτωση καμίας ρήτρας του ναυλοσυμφώνου κι έτσι ο τρίτος κομιστής της φορτωτικής (πέραν του ναυλωτή, για τον οποίο ισχύει το ναυλοσύμφωνο και η φορτωτική αποτελεί απλή απόδειξη παραλαβής του φορτίου) δεν δεσμεύεται από τους όρους του ναυλοσυμφώνου έναντι του εκναυλωτή - μεταφορέα<sup>214</sup>. Εντούτοις, σχετικά πρόσφατα, εκδόθηκε η υπ' αριθ. 25/1998 απόφαση του Εφετείου Πειραιά, η οποία διαφοροποιείται από την κρατούσα άποψη της νομολογίας περί ενσωμάτωσης και ακολουθεί την διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, θεωρώντας ότι, στην περίπτωση φορτωτικών τύπου «CONGENBILL»<sup>215</sup>, που φέρουν εμφανώς την ένδειξη ότι χρησιμοποιούνται μαζί με συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο και περιέχουν γενική ρήτρα παραπομπής στους όρους του, δημιουργείται μαχητό τεκμήριο ότι ο κομιστής της φορτωτικής έχει πρόσβαση στο ναυλοσύμφωνο και μπορεί να λάβει γνώση των όρων του, όταν καταρτίζει τη σύμβαση μεταφοράς με τη φορτωτική. Η άποψη αυτή, για την οποία έχει λεχθεί ότι η θεμελίωσή της είναι κάπως προβληματική<sup>216</sup>, μειώνει τη μέχρι τώρα άκαμπτη στάση της νομολογίας και

<sup>213</sup> Για παράδειγμα : «Όλες οι διαφορές που προκύπτουν από την παρούσα φορτωτική θα επιλύονται με διαιτησία στο Λονδίνο».

<sup>214</sup> Η άποψη αυτή παγιώθηκε με την υπ' αριθ. 236/1966 απόφαση της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου (Ολ.Α.Π. 236/1966), η οποία όρισε ότι πρέπει να συντρέχουν δυο προϋποθέσεις ώστε οι όροι του ναυλοσυμφώνου να δεσμεύουν τον κομιστή της φορτωτικής «εις διαταγή». Πρώτον, οι όροι αυτοί πρέπει «να προσήκουν και εις τας σχέσεις μεταξύ μεταφορέα και παραλήπτη» και δεύτερον, «να έγινε δια της φορτωτικής ρητή και ευκρινής παραπομπή στις ειδικές ρήτρες του ναυλοσυμφώνου». Κατ' εξειδίκευση των προϋποθέσεων αυτών, με τις οποίες δίνεται έμφαση στον αξιογραφικό χαρακτήρα της φορτωτικής, η ενσωμάτωση όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική επέρχεται με σχετική μνεία αυτών στο κείμενό της, η οποία πρέπει να είναι ειδική (πρέπει να αναγράφεται π.χ. ότι «η διαιτητική ρήτρα που περιέχεται στο με ημερομηνία τάδε ναυλοσύμφωνο ισχύει και στην παρούσα φορτωτική») και, επιπρόσθετα, με επαρκή προσδιορισμό του (προηγούμενος εγκύρως υπογεγραμμένος και συμπληρωμένος) ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική.

<sup>215</sup> Η φορτωτική «Congenbill» ανήκει στη γενική κατηγορία των «Charter Party» φορτωτικών, που συνοδεύουν τα ναυλοσύμφωνα και αποτελούν απλή απόδειξη φόρτωσης των αγαθών από το μεταφορέα. Η συγκεκριμένη φορτωτική συνοδεύει το ναυλοσύμφωνο με την ονομασία «Gencon» (ναυλοσύμφωνο ταξιδιού γενικού τύπου της BIMCO για μεταφορά ξηρού φορτίου).

<sup>216</sup> Κατά τον Αβραμέα, εκείνο που πράγματι συμβαίνει κατά τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική (στο μέτρο που αυτή εκφράζεται από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων) είναι ότι, όταν περιέχεται ρήτρα ενσωμάτωσης



αποτελεί, εφόσον ακολουθήσουν κι άλλες παρόμοιες, μια προσπάθεια μελλοντικής προσέγγισης της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής από μέρους των ελληνικών δικαστηρίων.

Ο νόμος 2735/1999 λύνει καθαρά το θέμα της ενσωμάτωσης της διαιτητικής ρήτρας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική, για τις διεθνείς εμπορικές διαιτησίες που διεξάγονται στην ελληνική επικράτεια (α.1§1), με ειδική ρύθμιση στο άρθρο 7§6 : «Η έκδοση φορτωτικής στην οποία γίνεται ειδική αναφορά σε ρήτρα διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση μεταφοράς, συνιστά συμφωνία διαιτησίας». Έτσι, δεν αφήνει περιθώρια αμφισβήτησης του κύρους της διαιτητικής ρήτρας του ναυλοσυμφώνου για τον κομιστή της φορτωτικής.

Οι ρήτρες διαιτησίας είναι ένας εύχρηστος, σχετικά, τρόπος καθορισμού, από τα συμβαλλόμενα σε μια σύμβαση ναύλωσης μέρη, του τρόπου επίλυσης των διαφορών που τυχόν θα προκύψουν από αυτήν και, για το λόγο αυτό, προτιμώνται στις διεθνείς, αλλά και τις «εγχώριες» ναυτιλιακές συναλλαγές. Μάλιστα, τον τελευταίο καιρό, φαίνεται να ξεκινά, δειλά-δειλά, μια μετατόπιση των Ελλήνων συναλλασσομένων της ναυτιλίας, κυρίως των ναυλομεσιτών, από τις «ξένες» διαιτητικές ρήτρες προς τις «ελληνικές» της Ένωσης Ναυτικής Διαιτησίας του Πειραιά, καθώς περιλαμβάνονται πλέον συχνά στις νέες ναυτιλιακές συμβάσεις που υπογράφονται<sup>217</sup>. Αυτό συνιστά μια ευχάριστη αλλαγή, αφού είναι ένα σημαντικό βήμα για την εδραίωση και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά και μπορεί, επιπλέον, να βοηθήσει και στην δημιουργία ενός πιο ολοκληρωμένου λιμενικού «cluster»<sup>218</sup>, κάτι που οπωσδήποτε θα ωφελήσει όχι μόνο τη ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και την ελληνική οικονομία γενικότερα.

---

τόσο στις φορτωτικές τύπου «Charter Party Bills» όσο και σε οποιοδήποτε άλλο τύπο φορτωτικής, η δυνατότητα πρόσβασης του αρχικού κομιστή στους όρους του ναυλοσυμφώνου θεωρείται δεδομένη και το δικαστήριο, σε περίπτωση αμφισβήτησης, κρίνει αν η συγκεκριμένη ρήτρα είναι ή δεν είναι κατάλληλη για να επιφέρει την ενσωμάτωση κι όχι αν ο κομιστής είχε ή όχι δυνατότητα πρόσβασης σε αυτούς. Π. Αβραμέας, «Η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική», *Ναυτ.Δνη* 2003, τ.3<sup>95</sup>, σελ. 383-384.

<sup>217</sup> Η διαπίστωση βασίζεται στη συνέντευξη του Γραμματέα της Ένωσης Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά κ.Παύλου Αβραμέα στη LАWNET, η οποία δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» στις 26/2/2007. Βλ. σχ. και παράγ. 3.4, σελ. 50-51.

<sup>218</sup> Ένα επιχειρησιακό «cluster» αποτελεί η συγκέντρωση, σε ορισμένη γεωγραφική περιοχή, πολλών αλληλοσυνδεδεμένων επιχειρήσεων, προμηθευτών και σχετικών οργανισμών που λειτουργούν από κοινού σε συγκεκριμένο εμπορικοοικονομικό τομέα, η οποία θεωρείται ότι αυξάνει την παραγωγικότητα και την ανάπτυξη τους σε εθνικό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο. Το λιμενικό «cluster» μετατρέπει το περιβάλλον των λιμένων σε μεταφορικό κόμβο, όπου το εμπόριο, η παραγωγή, τα logistics, οι μεταφορές συναντούν τη λιμενική πολιτική, τεχνολογία και κουλτούρα και λειτουργούν συμπληρωματικά, συντελώντας έτσι στην αναβάθμιση όχι μόνο της περιοχής που περιβάλλει τον λιμένα αλλά και του κοινωνικού επιπέδου των κατοίκων της.

### 3.5.3.3 «Συμφωνία Διαιτησίας» του νόμου 2735/1999

Η μια, επομένως, επιλογή των μερών για διαιτητική συμφωνία - εκτός του πλαισίου του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας - είναι η ρήτρα διαιτησίας<sup>219</sup>, η οποία, μάλιστα, περιλαμβάνεται στην πλειοψηφία των ναυτιλιακών συμβάσεων. Η άλλη επιλογή για υπαγωγή των υφιστάμενων ή μελλοντικών τους διαφορών σε διαιτησία είναι η σύναψη «συμφωνίας για διαιτησία» με τη μορφή σύμβασης, εντελώς ξεχωριστής από το κείμενο της ναυτιλιακής σύμβασης, η οποία θα καθορίζει, εκ των προτέρων, όλες τις λεπτομέρειες της διαιτησίας, από την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας έως την έκδοση της απόφασης και θα επισυνάπτεται στη ναυτιλιακή συμφωνία.

Την δυνατότητα αυτήν παρέχει ο Νόμος Διαιτησίας<sup>220</sup>, ο οποίος ρυθμίζει την διεξαγωγή διεθνών εμπορικών διαιτησιών στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, με την διάταξη του άρθρου 7§2, ορίζεται ότι «η συμφωνία διαιτησίας μπορεί να έχει τη μορφή διαιτητικής ρήτρας σε ορισμένη σύμβαση ή τη μορφή χωριστής συμφωνίας». Η συμφωνία, για να είναι έγκυρη, πρέπει να είναι γραπτή και να έχει υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη ή να έχει καταγραφεί από μέσα τηλεπικοινωνίας που έχουν ανταλλαγή (άρθρο 7§3εδ.1 ν.2735/1999).

Όπως με την διαιτητική ρήτρα<sup>221</sup>, έτσι και με την χωριστή συμφωνία διαιτησίας του ν. 2735/1999, τα μέρη είναι ελεύθερα να διευθετήσουν όλη την διαδικασία της διαιτησίας κατά τη βούλησή τους, φτάνει να μη ξεφεύγουν από τα ελάχιστα απαιτούμενα όρια του νόμου. Κατά τα λοιπά, ισχύουν όσα εκτέθηκαν παραπάνω<sup>222</sup> σχετικά με την διαδικασία της διαιτησίας.

<b>Μορφές Ελληνικής Ναυτικής Διαιτησίας</b>
<b>1. Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας)</b>
<b>2. Ρήτρα Διαιτησίας (Ε.Ν.Δ.Πειραιά - Ν.2735/99 - Διεθνούς Οργανισμού Διαιτησίας)</b>
<b>3. Συμφωνία Διαιτησίας Ν.2735/1999, α.7§2</b>

**Πίνακας 3-1: Οι δυνατικές μορφές ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα**

<sup>219</sup> ενός διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (βλ. σελ. 25), της Ένωσης Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά (βλ. σελ. 62-65) ή του νόμου 2735/1999 (βλ. σελ. 66).

<sup>220</sup> Βλ. Παράρτημα Ζ, σελ. 118-135.

<sup>221</sup> Βλ. υπό παράγ. 3.5.3.2, σελ. 66.

<sup>222</sup> Βλ. παράγ. 3.5.2, σελ. 56-59.



## 4. ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

### 4.1 ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΩΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Το Λονδίνο αποτελεί, εδώ και πολλά χρόνια και με μεγάλη διαφορά, το κυρίαρχο κέντρο ναυτικής διαιτησίας σε παγκόσμια κλίμακα. Μάλιστα, στο Λονδίνο διεξάγονται περισσότερες ναυτικές διαιτησίες από ό,τι σε όλα τα άλλα εθνικά κέντρα διαιτησίας συνολικά, αφού εκεί καταλήγει το 70% των ναυτικών διαιτητικών υποθέσεων ανά τον κόσμο<sup>223</sup>. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε 3.500 κατά προσέγγιση περιπτώσεις υπαγωγής διαφορών (submissions) στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου ανά έτος, τουλάχιστον για τη δεκαετία 1989 - 1999<sup>224</sup>. Ειδικότερα δε για το 1996, μέλη της Ένωσης Ναυτλιακών Διαιτητών Λονδίνου («L.M.A.A.»), από τα οποία διενεργείται και το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών διαιτησιών στο Λονδίνο, αποδέχτηκαν 3.384 υποθέσεις και εξέδωσαν 919 αποφάσεις<sup>225</sup>. Πιο πρόσφατα (2007), έγιναν 2.560 διορισμοί τακτικών μελών της L.M.A.A., παραπέμφθηκαν σε διαιτησία τουλάχιστον 1.280 υποθέσεις και εξεδόθησαν 421 αποφάσεις<sup>226</sup>. Το 90% των ναυτικών διαιτησιών του Λονδίνου διέπει διεθνής χαρακτήρας<sup>227</sup>, ενώ σχεδόν η πλειονότητά τους δημιουργείται από διαφορές που αναφύονται από την ελεύθερη αγορά της ναυτιλίας («tramp shipping») και λιγότερο από διαφορές της ναυτιλίας γραμμών («liner shipping»).

Οι αριθμοί, συνεπώς, δε ψεύδονται. Η κυριαρχία του Λονδίνου στη ναυτική διαιτησία είναι αδιαμφισβήτητη. Τίποτα, όμως, δε συμβαίνει τυχαία. Η διαιτησία στην Αγγλία έχει παράδοση εκατονταετηρίδων<sup>228</sup>. Στην δημιουργία, βεβαίως, της παράδοσης αυτής βοήθησαν και οι ιδανικές συνθήκες που επικράτησαν από ένα χρονικό σημείο κι έπειτα : με την εγκατάσταση των πρώτων στον κόσμο ναυτικών τηλεγραφων, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1860, το Λονδίνο συγκέντρωσε την παγκόσμια εμπορική και ναυτική πληροφόρηση και άρχισε, έτσι, να εξελίσσεται στο μεγαλύτερο ναυτλιακό κέντρο του κόσμου.

<sup>223</sup> Βλ. σχ. υπό παράγ. 2.1, σελ. 19-20.

<sup>224</sup> Από τις προσφυγές αυτές, εκδικάζεται και φτάνει σε απόφαση μόνο το 20%, ενώ το υπόλοιπο 80% καταλήγει τελικά σε συμβιβασμό. Ειδικότερα, ενώ 1500 περίπου είναι οι υποθέσεις διαιτησίας στις οποίες ξεκινούν οι διαδικασίες κάθε χρόνο, οι διαιτητικές αποφάσεις που κατ' αντιστοιχία εκδίδονται ανέρχονται σε 520. Τσαβδαρίδης, σελ. 477, υποσημ. 1.

<sup>225</sup> Το στοιχείο αναφέρεται στο με ημερομηνία 2-12-1998 υπόμνημα - απάντηση της L.M.A.A. στην έρευνα της Υποεπιτροπής Μεταφορών της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Μεταφορών και Τοπικών Υποθέσεων του Ην.Βασιλείου για τη σημερινή θέση της βρετανικής ναυτλιακής βιομηχανίας και τις προοπτικές της. *The future of the UK Shipping Industry* by Patrick O'Donovan (President), Memorandum by the London Maritime Arbitrators Association (FUS 9), 2 December 1998, [www.parliament.uk](http://www.parliament.uk).

<sup>226</sup> *Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα*, Η Ναυτεμπορική, 29/12/2008.

<sup>227</sup> Ένα ποσοστό της τάξεως του 25% επ' αυτού αφορά διαιτησίες όπου και τα δύο διάδικα μέρη είναι αλλοδαπά και ένα 90% διαιτησίες όπου αλλοδαπό είναι τουλάχιστον το ένα μέρος.

<sup>228</sup> Σχετική αναφορά έχει γίνει στο πρώτο κεφάλαιο, υπό παράγ. 1.1.3, σελ. 7.

Εγκαταστάθηκαν πολλοί πλοιοκτήτες και ιδρύθηκαν οργανισμοί ασφάλισης των πλοίων τους, τα οποία διαπραγματεύονταν στο Βαλτικό Κέντρο<sup>229</sup>. Φυσικό επακόλουθο αλλά και απαιτούμενο αυτής της κινητικότητας ήταν η αναζήτηση του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού που θα ειδικευόταν στα διάφορα ναυτιλιακά ζητήματα, όπως ναυτιλιακών δικηγόρων, μηχανικών, αρχιτεκτόνων, επιθεωρητών κ.λπ. Έτσι, γεννήθηκε στο Λονδίνο μια πολυπληθής ναυτιλιακή κοινότητα εξειδικευμένων στελεχών, η οποία ευνόησε και την ανάπτυξή του ως κέντρου ναυτικών διαιτησιών, εφόσον μπορούσε να προσφέρει στους συναλλασσομένους όλες τις απαραίτητες για την διεξαγωγή τους υπηρεσίες : ειδικούς δικηγόρους, επιθεωρητές πλοίων και φορτίων, τεχνικούς συμβούλους (μηχανικούς, χημικούς κ.ά.), ειδικούς στη διαχείριση των πλοίων, στις ασφάλειες, τις ναυλώσεις, το εμπόριο των αγαθών και του πετρελαίου.

Σήμερα, το Λονδίνο αποτελεί το διεθνές κέντρο όλων των βοηθητικών δραστηριοτήτων της ναυτιλίας, όπως οι ασφάλισεις, οι αγορές εμπορευμάτων κ.α. Οι Lloyd's, το Baltic Exchange (Βαλτικό Κέντρο)<sup>230</sup>, η «FONASBA» (Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων), το «Institute of Chartered Shipbrokers» (Ινστιτούτο Ναυλομεσιτών της Αγγλίας), ο «IMO» (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός), το «International Chamber of Shipping» (Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο), η «INTERCARGO» (Ένωση Πλοιοκτητών Πλοίων Ξηρού Φορτίου) καθώς και τα μεγαλύτερα P&I Clubs έχουν την έδρα τους στο Λονδίνο, ενώ υπάρχουν και όλες οι απαραίτητες υπηρεσίες για να υποστηρίξουν τους οργανισμούς αυτούς. Ακόμη, εκτός από την «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» («L.M.A.A.»)<sup>231</sup>, εκεί εδρεύουν άλλοι δύο σημαντικοί οργανισμοί διαιτησίας, το «Δικαστήριο Διεθνούς Διαιτησίας του Λονδίνου» («London Court of International Arbitration» - «L.C.I.A.»)<sup>232</sup> και το «Ινστιτούτο Διαιτητών Λονδίνου» («Chartered Institute of London Arbitrators» - «C.I.ARB.»)<sup>233</sup>. Έτσι, η παρουσία των ειδικών της ναυτιλίας στο Λονδίνο σήμερα, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγονται εκατοντάδες ή και χιλιάδες μεσίτες, ασφαλιστές, δικηγορικές εταιρίες με εξειδίκευση στη ναυτιλία, τεχνικοί, σύμβουλοι, επιθεωρητές και, φυσικά, γραφεία πλοιοκτητών, διαχειριστών και ναυλωτών, είναι κορυφαία, τόσο σε ποσότητα όσο και σε ποιότητα. Οι διαιτητές ίσως να μην είναι τόσο πολλοί σε αριθμό, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι η Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου

<sup>229</sup> Ήταν ένα καφενείο που άνοιξε στα 1744 και ονομαζόταν «Virginia and Baltick», όπου οι έμποροι συναντούσαν τους καπετάνιους προκειμένου να μεταφερθούν τα εμπορεύματά τους δια θαλάσσης.

<sup>230</sup> Σήμερα, το Βαλτικό Κέντρο είναι ένας ιδιωτικός οργανισμός, ένα ναυτιλιακό χρηματιστήριο ναύλων και φορτίων αλλά και το σημαντικότερο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο πληροφόρησης.

<sup>231</sup> [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk)

<sup>232</sup> [www.lcia-arbitration.com](http://www.lcia-arbitration.com)

<sup>233</sup> [www.londonarbitrators.org](http://www.londonarbitrators.org) και [www.ciarb.org](http://www.ciarb.org)

(«L.M.A.A.»), ως ο αποδέκτης των περισσότερων προσφυγών διαιτησίας στην Αγγλία, απαριθμεί γύρω στα 37 μέλη, σίγουρα όμως είναι καλοί στη δουλειά τους και είναι αναμφισβήτητη η άρρηκτη σύνδεση της ναυτικής διαιτησίας με τις λοιπές ναυτιλιακές υπηρεσίες της ξηράς.

Κατά τον Bruce Harris, η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου είναι πιθανό να οφείλει την δημοτικότητά της στην παρουσία του Βαλτικού Κέντρου, το οποίο, μέχρι πριν λίγα χρόνια, λειτουργούσε ως ένα είδος χρηματιστηρίου όπου μεσίτες διαπραγματεύονταν, για λογαριασμό πλοιοκτητών και ναυλωτών, την πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων παγκοσμίως. Λέγεται ότι, όταν τα μέρη (οι πλοιοκτήτες από τη μια και οι ναυλωτές από την άλλη) διαφωνούσαν, οι μεσίτες τους προσπαθούσαν να διαπραγματευτούν μια συμβιβαστική συμφωνία. Αν η προσπάθειά τους ήταν ανεπιτυχής, τότε ζητούσαν από ένα μεγαλύτερο συνάδελφό τους να ενεργήσει ως διαιτητής ανάμεσά τους. Έτσι, τα μέρη θα δεχόντουσαν την από κοινού σύσταση των μεσιτών τους ή την άποψη ενός τρίτου προσώπου, όπου αυτό ήταν απαραίτητο να εμπλακεί<sup>234</sup>.

Απόδειξη ότι η παραπάνω «διαιτησία» των μεσιτών, η οποία αργότερα εξελίχθηκε στην αξιόπιστη αγγλική διαιτησία, έγινε, σε ανύποπτο χρόνο, γνωστή διαδικασία αποτελεί η ύπαρξη μιας λίστας, την οποία διατηρούσε ο Γραμματέας του Βαλτικού Κέντρου, με ονόματα μεσιτών που ανήκαν σε αυτό και ήταν διατεθειμένοι να ενεργούν ως διαιτητές και την οποία αντικατέστησε με την ίδρυσή της, πριν περίπου 50 χρόνια, η Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου («L.M.A.A.»). Επιπλέον, από τις αιτίες για τις οποίες πρωτοξεκίνησε η πρότυπη εκείνη διαδικασία διαιτησίας των μεσιτών πλοιοκτητών και ναυλωτών αρκετούς αιώνες πριν (διαφορές στην διαπραγμάτευση των ναυλοσυμφώνων) αλλά και από την πολύχρονη παρουσία των διαιτητικών ρητρών στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, φαίνεται καθαρά η μακρά παράδοση της διαιτησίας στο χώρο της ελεύθερης (tramp) ναυτιλίας.

Ένας άλλος παράγοντας που συντέλεσε σημαντικά στη μεγάλη άνθηση της ναυτικής διαιτησίας στο Λονδίνο είναι η κατ' εξοχήν επιλογή του αγγλικού δικαίου ως εφαρμοστέου στην πλειονότητα των τυποποιημένων ναυτιλιακών συμβάσεων και ειδικά των ναυλοσυμφώνων<sup>235</sup>, η οποία δεν έγινε χωρίς λόγο. Πράγματι, το αγγλικό περί διαιτησίας δίκαιο έχει να επιδείξει έναν εντυπωσιακό όγκο νομολογίας και μια μακρά και συνεχή αλυσίδα νομοθετικών ρυθμίσεων, η οποίες αποκρυστάλλωσαν το εθιμικό δίκαιο (common law) της διαιτησίας, ειδικά της ναυτικής, όπως αυτό διαμορφώθηκε στην πορεία του χρόνου

<sup>234</sup> Bruce Harris, *Maritime Arbitration in the U.S and the U.K, Past, Present and Future: The View from London*, William Tetley Maritime Law Lecture 2008, The Tulane Maritime Law Center, 4-3-2008.

<sup>235</sup> Βλ. σχ. ανωτ. παράγ. 2.3, σελ. 27.

από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων. Η μακρόχρονη παράδοση της διαιτησίας των ναυτιλιακών διαφορών στο Λονδίνο, η συνέπεια και η προβλεψιμότητα των διαιτητικών κρίσεων<sup>236</sup>, ο επαγγελματισμός των διαιτητών<sup>237</sup>, η ελαστικότητα της διαδικασίας<sup>238</sup> και η αποτελεσματική συνεργασία ανάμεσα στους διαιτητές, τους νομικούς παραστάτες και τα δικαστήρια συνιστούν τα αναντίρρητα πλεονεκτήματα του αγγλικού δικαίου διαιτησίας έναντι των άλλων εθνικών δικαίων. Εκτός αυτού, το αγγλικό δίκαιο της διαιτησίας χαρακτηρίζεται από δύο ιδιαιτερότητες, που ίσως εξηγούν την προτίμηση των συναλλασσομένων σε αυτό : πρώτον, είναι, ακόμη, αρκετά επιφυλακτικό απέναντι στην εφαρμογή της *lex mercatoria*<sup>239</sup>, παρά τις ραγδαίες θεωρητικές και νομολογιακές εξελίξεις σε ζητήματα επιλογής του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου που έχουν σημειωθεί στις διεθνείς διαιτησίες τα τελευταία χρόνια και, δεύτερον, ότι συνεχίζει να διαθέτει ικανό αριθμό καταλοίπων ουσιαστικής ακυρωτικής αρμοδιότητας στα αγγλικά διαιτητικά δικαστήρια, όσον αφορά στη διαιτητική κρίση<sup>240</sup>. Επιπλέον, το αγγλικό ναυτικό δίκαιο κατέχει, γενικότερα, μια περίοπτη θέση διεθνώς, γεγονός που λειτουργεί ως μαγνήτης για τους ανά τον κόσμο απασχολούμενους στην εμπορική ναυτιλία, παρά, ίσως, και την ενδεχόμενη εκτίμηση των ιδίων ότι η λειτουργία του αγγλικού διαιτητικού μηχανισμού δεν είναι παραδειγματική, αφού δε λείπουν και τα σχετικά μειονεκτήματα, όπως το υψηλό οικονομικό κόστος<sup>241</sup>, οι χρονικές καθυστερήσεις<sup>242</sup> και η δυνατότητα των δικατηρίων να υπεισέρχονται σε εκτεταμένο έλεγχο των διαιτητικών αποφάσεων<sup>243</sup>.

<sup>236</sup> Η συνέπεια που παρουσιάζουν οι διαιτητικές αποφάσεις είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού τριών καίριων χαρακτηριστικών του αγγλικού δικαίου : της υποχρέωσης των διαιτητών να κρίνουν πάντοτε με βάση κανόνες δικαίου, του συστήματος δεσμευτικών δικαστικών προηγούμενων (*stare decisis*), το οποίο δεσμεύει αυτόματα κάθε εφαρμοστή του αγγλικού δικαίου και του ελέγχου τήρησης των παραπάνω από τα κρατικά δικαστήρια. Η γνώση των νομικών δεδομένων οδηγεί σε ασφαλείς προβλέψεις τους νομικούς συμβούλους των μερών, με συνέπεια την διευκόλυνση των συμβιβασμών. Βλ. Rokison, *A Legal Practitioner's View of London Maritime Arbitration*, σελ. [Rokison] 2· Chamberlain, *Why London?*, σελ. [Chamberlain] 2· Smid, *London Maritime Arbitration - The Views of a Customer*, σελ. 5 υπό αριθ. 9· όλα στο *London Maritime Arbitration*, 1978. Τσαβδαρίδης, σελ. 479, υποσημ. 6.

<sup>237</sup> Ορισμένοι από αυτούς ασχολούνται πια αποκλειστικά με την ανάληψη διαιτησιών.

<sup>238</sup> Πολλές ναυτικές διαιτησίες διεξάγονται μόνο βάσει εγγράφων (“document - only” arbitrations) που υποβάλλονται στους διαιτητές, χωρίς την εμπλοκή ακροαματικής διαδικασίας.

<sup>239</sup> Είναι το «άγραφο» εμπορικό δίκαιο, που εφαρμόζει ως νόμους τα έθιμα και τις γενικές αρχές που ισχύουν στο παγκόσμιο εμπόριο και γεννήθηκε το μεσαίωνα, ως εξέλιξη του ρωμαϊκού δικαίου, με την εμφάνιση της αστικής τάξης των εμπόρων στην δυτική Ευρώπη. Παμπούκης, σελ. 57-59, W. Tetley, p. 5, 18 [FN 7]. Μέρος της *lex mercatoria* αποτελεί η *lex maritima* (βλ. σχ. υποσημ. 177, σελ. 61), W. Tetley, p. 4.

<sup>240</sup> Βλ. *Arbitration Act 1996*, άρθρα 67-71 (Παράρτημα Λ, σελ. 160-165).

<sup>241</sup> Το υψηλό κόστος των διαιτησιών προκαλείται από την εφαρμογή του συζητητικού συστήματος και τη μέθοδο επίδειξης εγγράφων στις ακροαματικές διαδικασίες των «αυστηρών» διαιτησιών, κυρίως, όμως, από την εξέταση των μαρτύρων. Επίσης, το υψηλό κόστος είναι και συνάρτηση της αύξησης του μεγέθους και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοίων, που επιδρούν ανάλογα στο μέγεθος και την περιπλοκότητα των γεννόμενων απαιτήσεων, με αποτέλεσμα την διόγκωση των δαπανών.

<sup>242</sup> Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονται κυρίως στις αυστηρές με αυστηρό τυπικό (*formal arbitrations*), όπου η διαδικασία είναι περίπλοκη αλλά, σε σημαντικό βαθμό, και στην αδυναμία των διαιτητών, λόγω του μικρού

Πέρα, όμως, από την καθοδήγηση στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου όσων επιλέγουν το αγγλικό δίκαιο, συμβαίνει και το αντίστροφο : η προτίμηση του Λονδίνου ως *locus arbitri*<sup>244</sup> από τους συναλλασσομένους της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, για τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω, οδηγεί εξ'ορισμού στην εφαρμογή του αγγλικού δικαίου της διαιτησίας. Το συμπέρασμα προκύπτει αν κανείς εξετάσει τις διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων. Παρά τη σαφή διαμόρφωση των νέων τάσεων<sup>245</sup>, η πλειοψηφία προκρίνει την παραδοσιακή επιλογή εθνικού δικαίου μέσω της αποφασιστικής σύνδεσής του με τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, ο οποίος είναι, στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, το Λονδίνο.

Όσον αφορά στο μέλλον της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου και κατά πόσο αυτή η πόλη μπορεί να συνεχίσει τον «πρωταθλητισμό» στο συγκεκριμένο τομέα, οι προβλέψεις είναι μάλλον ευοίωνες. Καθώς το προαπαιτούμενο της επιτυχίας μιας πόλης ως κέντρο ναυτικής διαιτησίας είναι να έχει ένα πολύ ουσιαστικό πλαίσιο ατόμων που να εμπλέκεται ενεργά σε όλες τις εκφάνσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας<sup>246</sup> και το Λονδίνο διαθέτει έναν ικανοποιητικό - αν όχι μεγάλο - αριθμό τέτοιων ατόμων, θα έλεγε κανείς ότι είναι μάλλον ασφαλές, τουλάχιστον για το προσεχές μέλλον. Οι φόβοι που εκφράζονται για την διακινδύνευση της θέσης του Λονδίνου στο χάρτη της παγκόσμιας ναυτικής διαιτησίας έχουν να κάνουν μόνο με την πιθανότητα συρρίκνωσης του εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού που στηρίζει τη θέση αυτή και από όπου αντλούνται οι έμπειροι διαιτητές, κάτι που θα

---

τους αριθμού και της πληθώρας των διαιτησιών, για σύντομη εξέταση της διαφοράς. Υπολογίζεται ότι το 90% των ναυτικών διαιτησιών διεκπεραιώνεται μόνον από 10-12 διαιτητές, ενώ το 50% από 5!

<sup>243</sup> Ο καταλύτης για την εξασφάλιση των πλεονεκτημάτων της συνέπειας και της προβλεψιμότητας των διαιτητικών κρίσεων, συνιστά ταυτόχρονα και πηγή μειονεξίας, καθώς οδηγεί σε δυνητική εμπλοκή των συμβαλλομένων στο σύνολο της δικαστικής δικαιοδοσίας - από τον πρώτο ως και τον τελευταίο βαθμό - κάτι που συνήθως επιθυμούν να αποφύγουν με την επιλογή της διαιτησίας. Οι ίδιες εκτιμήσεις, σε μεγαλύτερο πάντως βαθμό, ίσχυαν και πριν από την κατάργηση της διαδικασίας της ειδικής δικαστικής προσφυγής (*special case stated* - δυνατότητα παραπομπής από τον διαιτητή ή τους διαδίκους ειδικού νομικού ζητήματος στο Τακτικό Δικαστήριο για ερμηνεία και λύση). Την κατάσταση περιέγραψε με γλαφυρό τρόπο ο Charity, *Arbitration or Litigation - The Choices for the Practising Lawyer*, στο *London Maritime Arbitration*, 1978, σελ. [Charity] 1 : "Th[e] desire to keep everybody vaguely happy, has resulted in the procedure of the Special Case, as a result of which, despite his desire for speed, economy and privacy, the arbitrating businessman can be given the dreadful news, (in sotto voce tones) - 'the other side have asked for a Special Case' - and lo and behold enter stage right the judge (in red robes), the barristers (fully wigged), the pupils, the imitation oak panelling, and with a single blow almost every so-called advantage of arbitration has been thrown out of the window" [«Η επιθυμία μιας αόριστης ευτυχίας για όλους, είχε ως αποτέλεσμα τη διαδικασία της ειδικής δικαστικής προσφυγής, συνεπεία της οποίας ο επιχειρηματίας που ποροσφεύγει στη διαιτησία, παρά την επιθυμία του για ταχύτητα, οικονομία και αποφυγή δημοσιότητας, μπορεί να πληροφορηθεί ψιθυριστά το φοβερό νέο - 'ο αντίδικος έκανε ειδική προσφυγή' - και, ιδού, εισέρχεται εκ δεξιών της σκηνής ο δικαστής (με κόκκινο μανδύα), οι συνήγοροι (φορώντας περούκες), οι ασκούμενοι, η ψεύτικη δρύινη επένδυση και, με ένα μόνο χτύπημα, σχεδόν κάθε θεωρούμενο πλεονέκτημα της διαιτησίας έχει ριχθεί από το παράθυρο»].

<sup>244</sup> Τόπος διαιτησίας

<sup>245</sup> Πλέον, οι διαιτητές έχουν την ευχέρεια να παρακάμπουν τους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και να εφαρμόζουν απευθείας το δίκαιο που θεωρούν καταλληλότερο για την περίπτωση, ακόμα κι αν πρόκειται όχι για κάποιο εθνικό δίκαιο αλλά για τη *lex mercatoria* (βλ. σχ. παραπ. σελ. 73, υποσημ. 239), Τσαβδαρίδης, σελ. 233.

<sup>246</sup> Harris, ό.π., σελ. 22.

αποτελούσε, μακροπρόθεσμα, σοβαρό πλήγμα και θα απέβενε σε βάρος του ηγετικού του ρόλου<sup>247</sup>. Προς το παρόν, όμως, μια τέτοια πιθανότητα δεν είναι ορατή. Κατά τα άλλα, οι στατιστικές μέχρι στιγμής δείχνουν ότι καμία άλλη πόλη δε μπορεί να προκαλέσει το Λονδίνο στην αρένα της ναυτικής διαιτησίας, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες που γίνονται, ούτε καν η Νέα Υόρκη. Παρόλα αυτά, έχει επέλθει μια σημαντική μείωση του αριθμού των ναυτικών διαιτησιών που διεξήχθησαν σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τα τελευταία δέκα χρόνια<sup>248</sup>. Η μείωση έγινε περισσότερο αισθητή στο Παρίσι, το οποίο ήταν, μέχρι πρότινος, ένα πολύ παραγωγικό κέντρο ναυτικών διαιτησιών, ενώ δε σημειώθηκε αύξηση στο αριθμό των υποθέσεων κανενός άλλου κέντρου διαιτησίας. Ταυτόχρονα, οι υποθέσεις ναυτικής διαιτησίας που υπήχθησαν στο Λονδίνο μειώθηκαν σταδιακά. Οι αιτίες που προκάλεσαν και θα συνεχίσουν, μάλλον, και στο μέλλον να προκαλούν τη μείωση αυτή σχετίζονται, σε μεγάλο βαθμό, με την αλλαγή στη νοοτροπία των επιχειρηματιών που βρίσκονται τώρα επικεφαλής της παγκόσμιας ναυτιλίας<sup>249</sup> και, σε μικρότερο, με την αλλαγή στον τρόπο διαχείρισης των διαφορών τους από τους συμβούλους - δικηγόρους<sup>250</sup>. Ίσως, λοιπόν, να έχει αρχίσει η πτώση του θεσμού της διαιτησίας ως μέσου επίλυσης των ναυτιλιακών διαφορών και να κερδίζουν έδαφος άλλοι θεσμοί, όπως για παράδειγμα, αυτός της διαμεσολάβησης (mediation). Επομένως, δεν τίθεται ζήτημα επιβίωσης του Λονδίνου ως κέντρου ναυτικής διαιτησίας. Επισφαλής είναι η επιβίωση του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας έναντι των άλλων τρόπων διευθέτησης των διαφορών που γεννιούνται κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και το Λονδίνο δεν έχει παρά να ακολουθήσει τις εξελίξεις. Ο χρόνος θα δείξει.

<sup>247</sup> Μια αιτία στην οποία οφείλεται η σοβαρή αυτή πιθανότητα είναι η συρρίκνωση, τα τελευταία χρόνια, του εμπορικού στόλου του Ηνωμένου Βασιλείου, *The future of the UK Shipping Industry*, ό.π.

<sup>248</sup> Η εκτίμηση αφορά την δεκαετία 1998 - 2008. Harris, ό.π., σελ. 23.

<sup>249</sup> «Οι σημερινοί παίκτες στην παγκόσμια ναυτιλία - ειδικά στην ελεύθερη αγορά της (tramp shipping), η οποία προσφέρει τον όγκο των διαιτητικών υποθέσεων - δε μοιάζουν με τους προκατόχους τους, που συχνά έκλειναν συμφωνίες σε πακέτα τσιγάρων ή σε παρόμοια, ευτελή κομμάτια χαρτιού. Αυτοί λειτουργούσαν πολύ με το ένστικτο και, πολλές φορές, ήταν και τζογαδόροι. Οι διάδοχοί τους, αντιθέτως, σπούδασαν στο Χάρβαρντ, έχουν μεταπτυχιακά στη Διοίκηση Επιχειρήσεων και βλέπουν διαφορετικά τα πράγματα. Ενώ οι γονείς τους θεωρούσαν ότι η διαιτησία ανήκε στο διασκεδαστικό μέρος της δουλειάς, οι σημερινοί πρόεδροι (CEOs) είναι πιο άκαμπτοι. Δεν βλέπουν γιατί πρέπει να φιλονικούν για 18 μήνες για ένα μη εγγυημένο αποτέλεσμα και να σπαταλούν σημαντικά ποσά χρημάτων αλλά και πολύτιμο χρόνο εργασίας, ενέργεια και νεύρα, ενώ μπορούν να συμβιβαστούν για το 50% της απαίτησης, ειδικά αν αυτό βοηθάει στη συνέχεια της επιχείρησης. Και ποιός μπορεί να τους πει ότι έχουν άδικο;», Harris, ό.π., σελ. 23-24.

<sup>250</sup> «Η σύγχρονη τάση στους δικηγόρους είναι να παλεύουν κάθε σημείο (της υπόθεσης), δικονομικό ή ουσιαστικό, όσο πιο σκληρά μπορούν. Αυτό οφείλεται, εν μέρει στην έλλειψη κρίσεως των νέων δικηγόρων, σε σχέση με τους παλαιότερους, λόγω της ανεπαρκούς εκπαίδευσης και επίβλεψής τους, εν μέρει στην πίεση να κρατήσουν τη δουλειά τους στις εταιρίες, προσπαθώντας να σημειώσουν τη μεγαλύτερη δυνατή χρονοχρέωση και, εν μέρει, στο φόβο να κατηγορηθούν για αμέλεια, αν παραβλέψουν κάτι - φόβος στον οποίο οι Αμερικανοί έχουν μάλλον συνηθίσει. Όλο αυτό, βέβαια, επιμηκύνει τις διαδικασίες και αυξάνει το κόστος τους, όχι μόνο λόγω των αμοιβών των δικηγόρων και των ειδικών, αλλά και εξαιτίας των απαιτήσεων αυτών από τους πελάτες τους. Αν, λοιπόν, οι πελάτες πιέζονται πολύ περισσότερο να διαπραγματευτούν συμβιβασμό από το να απευθυνθούν σε διαμεσολάβηση, το δεύτερο δεν θα αποτελούσε έκπληξη.», Harris, ό.π., σελ. 24.



## 4.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ : ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΩΣ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ

### 4.2.1 Η συμφωνία διαιτησίας στο αγγλικό δίκαιο

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο<sup>251</sup>, μια διαιτησία ξεκινά όταν το ένα συμβαλλόμενο μέρος σε μια διαιτητική συμφωνία κοινοποιεί στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος ειδοποίηση, η οποία ζητά το διορισμό ενός διαιτητή ή, αν η συμφωνία διαιτησίας καταδεικνύει έναν συγκεκριμένο διαιτητή, καλεί το αντισυμβαλλόμενο μέρος να υποβάλλει την διαφορά στον διαιτητή αυτόν<sup>252</sup>. Τα μέρη είναι από το νόμο ελεύθερα καθορίσουν το χρόνο έναρξης της διαιτητικής διαδικασίας, αλλά αν συμφωνηθεί μικρότερος χρόνος από αυτόν που προβλέπει ο νόμος, τότε το δικαστήριο μπορεί να επιμηκύνει τη συμφωνηθείσα χρονική περίοδο.

Βασικό, συνεπώς, προαπαιτούμενο εφαρμογής και έναρξης της διαιτητικής διαδικασίας είναι η ύπαρξη σχετικής συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη που επιθυμούν να υποβάλλουν την διαφορά τους στην αγγλική ναυτική διαιτησία, η οποία ανήκει στην κατηγορία των «εκούσιων» διαιτησιών<sup>253</sup>. Η συμφωνία, όμως, αυτή απαιτείται να ικανοποιεί δύο συνθήκες : η πρώτη, να αφορά «διαιτησίμη» διαφορά, να μπορεί δηλαδή να επιδιωχθεί η λύση της με διαιτησία ώστε να μην πάσχει ακυρότητας και η δεύτερη, να είναι έγγραφη ώστε να καλύπτεται από τους σχετικούς νόμους διαιτησίας. Στοιχείο της εγκυρότητας, φυσικά, της συμφωνίας είναι η δικαιοπρακτική ικανότητα των συμβαλλομένων<sup>254</sup>, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για την υπογραφή της από αυτούς<sup>255</sup>.

Όσον αφορά στην πρώτη συνθήκη, κάθε διαφορά ιδιωτικού δικαίου στο αντικείμενο της οποίας τα διαφωνούντα μέρη έχουν δικαίωμα διάθεσης και συμβιβασμού, μπορεί να επιλυθεί με διαιτησία. Εξάλλου, από το 1606, ισχύει πάγια στην αγγλική διαιτησία η αρχή ότι γενικά, σε όλες τις εναγώγιμες απαιτήσεις όπου ζητείται να ικανοποιηθούν μόνο υλικές ζημίες, η διαιτητική απόφαση είναι ισχυρή από το νόμο<sup>256</sup>. Σχετικά με την δεύτερη συνθήκη, παρόλο που και η προφορική συμφωνία - σπάνια στην πράξη - για παραπομπή μιας διαφοράς σε

<sup>251</sup> Το πρόσφατο νομικό πλαίσιο περιλαμβάνει τους Νόμους Διαιτησίας του 1950 και του 1996, με ενδιάμεσες τροποποιήσεις το 1975 και 1979, όπως έχει ήδη εκτεθεί στην παράγραφο 1.3.2 του πρώτου κεφαλαίου, σελ. 14-16.

<sup>252</sup> *Arbitration Act 1996*, άρθρο 14, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 156-157.

<sup>253</sup> Ανάλογα με τον τρόπο προέλευσης των διαιτησιών, διακρίνονται τρεις κατηγορίες : α) οι εκούσιες (Voluntary) διαιτησίες, β) οι κατ' εντολή του δικαστηρίου (By Order of Court) διαιτησίες και γ) οι νομοθετημένες (Statutory) διαιτησίες. Βλ. σχ. Δημητρίου, σελ. 82-84.

<sup>254</sup> Δικαιοπρακτικά ανίκανοι για το αγγλικό δίκαιο είναι οι ανήλικοι, οι πτωχεύσαντες και οι πάσχοντες από πνευματική νόσο [άρθρο 102 ν. περί Διανοητικής Υγείας (Mental Health Act) 1959], Δημητρίου, σελ. 111-115.

<sup>255</sup> Έγγραφη θεωρείται και η συμφωνία που έγινε με ανταλλαγή γραπτών μέσων επικοινωνίας.

<sup>256</sup> Λόγω των δύο αυτών κριτηρίων, εξαιρούνται της διαιτητικής διαδικασίας οι αξιόποινες πράξεις, οι διαφορές που προκύπτουν από παράνομες ή ανήθικες συναλλαγές ή δικαιοπραξίες, οι υποθέσεις αναγκαστικού δικαίου που αφορούν στην δημόσια τάξη κ.α.

διαιτησία είναι ισχυρή, έγκυρη και αποδεκτή από το αγγλικό δίκαιο, ο έγγραφος τύπος επιβάλλεται για λόγους αποτελεσματικότητας της διαιτησίας. Επειδή η προφορική συμφωνία ρυθμίζεται από το common law<sup>257</sup> και δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του νόμου διαιτησίας, έχει εξαιρετικά αρνητικές συνέπειες : α) ο διάδικος που αντιλαμβάνεται ότι ηττάται, μπορεί να αποσύρει το διαιτητή που όρισε, ανατρέποντας έτσι το σύνολο της διαιτητικής διαδικασίας, β) η αντικατάσταση ενός μοναδικού διαιτητή ή του επιδαιτητή απαιτεί πάντα συμφωνία των μερών ή των διαιτητών, χωρίς δυνατότητα αρωγής του δικαστηρίου (του High Court συγκεκριμένα), γ) η διαιτητική απόφαση κηρύσσεται δυσκολότερα εκτελεστή και δ) ακόμη κι όταν επιτυγχάνεται η έκδοση της διαιτητικής απόφασης, η δυνατότητα εκτέλεσής της στην αλλοδαπή υπονομεύεται από την εφαρμογή της Συνθήκης της Νέας Υόρκης<sup>258</sup>, η οποία προϋποθέτει αναγκαστικά την ύπαρξη έγγραφης συμφωνίας διαιτησίας<sup>259</sup>.

Οι δύο κυριότερες<sup>260</sup> μορφές με τις οποίες εμφανίζεται η έγγραφη συμφωνία διαιτησίας και στο αγγλικό δίκαιο είναι είτε ως «όρος» ή «ρήτρα», η οποία περιέχεται σε άλλη έγγραφη συμφωνία είτε ως ξεχωριστή και ολοκληρωμένη συμφωνία διαιτησίας σε αυτοτελές κείμενο. Όταν η συμφωνία διαιτησίας λαμβάνει τη μορφή ρήτρας ή όρου στο κείμενο άλλου εγγράφου, πρόκειται για περιπτώσεις κατά τις οποίες οι συμβαλλόμενοι στη συμφωνία δεν αποκλείουν την έγερση διαφορών ή διαφορών κατά την ενέργεια της δικαιοπραξίας τους και επιθυμούν οι τυχόν ανακύπτουσες διαφορές τους να επιλυθούν διαιτητικά, κατ' αποκλεισμό της δικαστικής αντιδικίας. Στο κείμενο, λοιπόν, της κύριας σύμβασης παρεισάγουν «όρο» (clause), δια του οποίου καθιερύεται διαιτησία, στην περίπτωση διαφορών κατά την ενέργεια της σύμβασης αυτής. Τυπική περίπτωση αποτελεί η ρήτρα διαιτησίας που περιλαμβάνουν σχεδόν πάγια τα ναυλοσύμφωνα (charter parties)<sup>261</sup>, για την οποία έχει κριθεί ότι επιβάλλεται

<sup>257</sup> Το αγγλικό δίκαιο δεν είναι κωδικοποιημένο, όπως συμβαίνει με το ελληνικό και τα περισσότερα ευρωπαϊκά ηπειρωτικά δίκαια του αποκαλούμενου «λατινογερμανικού» συστήματος δικαίου. Διακρίνεται σε «τεθειμένο» (Statute law) και άγραφο - εθμικό δίκαιο (Common Law). Στο πρώτο περιλαμβάνονται όσοι νόμοι κατά καιρούς θεσπίζονται και στο δεύτερο βασικές, κυρίως, αρχές του Δικαίου (Principles), προεχόντως του φυσικού Δικαίου, αντιλήψεις που απηχούν το περί δικαίου αίσθημα της κοινωνίας, όπως αυτές διαμορφώθηκαν από την δικαστηριακή πρακτική. Κι όταν μια «νομική» σχέση δε ρυθμίζεται από ειδικά θεσπισμένο νόμο, τότε ρυθμίζεται από το common law. Βλ. Δημητρίου, σελ. 84-86.

<sup>258</sup> Διεθνής Συνθήκη του 1958 περί Αναγνώρισης και Εκτέλεσης των Αλλοδαπών Διαιτητικών Αποφάσεων.

<sup>259</sup> Άρθρο 2§1 Δ.Σ. Νέας Υόρκης 1958 (ό.π.), βλ. Τσαβδαρίδη, σελ. 483.

<sup>260</sup> Διαιτησία μπορεί να καθιερυθεί και με «Jointer Document» («αναφερόμενο» έγγραφο, το οποίο περιλαμβάνει τη συμφωνία διαιτησίας και στο οποίο παραπέμπει ο όρος διαιτησίας της κύριας σύμβασης, που αποτελεί το «αναφέρον» έγγραφο), ρητώς εξαιρουμένων των διαφορών επί ακινήτων ή εμπράγματων δικαιωμάτων επί αυτών, η με διαιτησία επίλυση των οποίων χρήζει, όχι μόνο γραπτής συμφωνίας, αλλά και υπογραφής των συμφωνούντων στο έγγραφο της παραπομπής. Βλ. Δημητρίου, σελ. 92-93.

<sup>261</sup> «Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα όπου η νομική θεωρία διαφέρει δραματικά από την πρακτική που ακολουθείται στις συναλλαγές, είναι η κατάρτιση των ναυλοσυμφώνων. Θεωρητικά, το περιεχόμενο κάθε σύμβασης είναι σαφές και οι διαμάχες αφορούν στην ερμηνεία των όρων της. Στην περίπτωση των ναυλοσυμφώνων όμως, συχνά αμφισβητείται το ίδιο το περιεχόμενο της συμφωνίας. Η σύμβαση καταρτίζεται



να αναγράφεται και στις φορτωτικές, για να ισχύει έναντι οποιουδήποτε κοιμιστή, χωρίς να αρκεί η απλή ρήτρα παραπομπής σε όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου<sup>262</sup>. Μάλιστα, οι διαιτητικές ρήτρες που περιλαμβάνονται στην πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων συνεχίζουν να επιλέγουν ως εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο και ως τόπο διαιτησίας το Λονδίνο<sup>263</sup>. Σημαντικό ζήτημα αποτελεί η ερμηνεία<sup>264</sup> και ανεύρεση του σκοπού της συμφωνίας

---

με τη μεσολάβηση μεσιτών (brokers), οι οποίοι ανταλλάσσουν σχεδόν συνθηματικά μηνύματα, που καταλήγουν συνήθως σε ένα τελικό, το οποίο ανακεφαλαιώνει τη συμφωνία ("recap"). Τυπικό ναυλοσύμφωνο υπογράφεται συνήθως αργότερα αλλά είναι δυνατόν να μην υπογραφεί ποτέ, καθώς, κατά το αγγλικό δίκαιο, η υπογραφή του ναυλοσυμφώνου δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εγκυρότητα της συμφωνίας. Σε μια τέτοια περίπτωση, τα τέλεξ (ή «τηλετυπικά μηνύματα») που αντηλλάγησαν αποτελούν τη μοναδική πηγή πληροφοριών για τους όρους της σύμβασης», Ζωγραφάκης, σελ. 70, επ' αφορμή της απόφασης *"The Petr Schmidt", Swiss Bank Corporation v. Novorissiyk Shipping Company*, Queen's Bench, 7 Νοεμβρίου 1994. Εκτενής ανάλυση του θέματος των ρητρών διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα έχει γίνει στην παράγραφο 2.3 του δευτέρου κεφαλαίου, σελ. 25-31.

<sup>262</sup> Περί του θέματος αυτού στο αγγλικό δίκαιο, ο Χ. Ζωγραφάκης υποστηρίζει: «Πολύ συχνά, οι φορτωτικές που έχουν εκδοθεί δυνάμει ενός προϋπάρχοντος ναυλοσυμφώνου περιλαμβάνουν στους όρους τους μια γενική παραπομπή στους όρους του ναυλοσυμφώνου αυτού. Έχει όμως κριθεί νομολογιακά ότι αυτή η απλή παραπομπή δεν είναι αρκετή για να συμπεριλάβει και τον όρο περί επίλυσης των διαφορών, που ενδεχομένως υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο. Οποιαδήποτε τέτοια συμφωνία, για να είναι ισχυρή, πρέπει να είναι απολύτως σαφής τόσο σχετικά με το περιεχόμενό της, όσο και σχετικά με τα μέρη που έχουν δεσμευθεί. **Αν λοιπόν δεν υπάρχει ρητή αναφορά, στην ίδια τη φορτωτική, ότι η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου συμπεριλαμβάνει και την πρόβλεψη περί Διαιτησίας, τότε δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι η ρήτρα αυτή δεσμεύει κάποιον τρίτο, ο οποίος έτυχε να είναι κοιμιστής της φορτωτικής.**» (*Daval Aciers D' Usinor et de Sacilor and others v. Armare S.R.L., "The Nerano"*, Court of Appeal, 15/2/1995), Ζωγραφάκης, σελ. 72. Και ο Φ. Δημητρίου αναφέρει σχετικά: «...κατά τας τελευταίας δεκαετίας είναι παγίως αποδεκτόν υπό των Αγγλικών Δικαστηρίων, ότι ο περί διαιτησίας όρος δεσμεύει μόνον τα μέρη εν τη συμβάσει εις την οποίαν ενσωματούται ο όρος ούτος. Μόνον, συνεπώς, διαφοραί προκύπτουσαι εκ της περιεχούσης την περί διαιτησίας ρήτραν συμβάσεως είναι δεκτικαί διαιτητικώς επιλύσεως. Και εις το αμέσως ανωτέρω «τυπικόν» παράδειγμα (... «Τυπική» περίπτωσης πρόκειται η *Arbitration Clause*, η διαλαμβανόμενη σχεδόν παγίως εις τα *Charter Parties*. Εις τα *Bills of Lading* εξ άλλου...), έχει κριθεί ότι διαφοραί αναφαινόμεναι εκ του *Charter Party* (όπερ περιέχει τον όρον διαιτησίας) είναι παραπεμπταί εις την διαιτησίαν, όχι όμως και διαφοραί ανακλύπτουσαι εκ του *Bill of Lading*, ανεξαρτήτως αν εις το τελευταίον τούτο διαλαμβάνεται ο όρος "with other conditions as per charter party". Ουδεμίαν έχει νομικήν σημασίαν το ότι ο ναυλωτής είναι ο ίδιος και ο παραλήπτης του φορτίου. **Ασφαλώς, διάφορον είναι το ζήτημα, όταν εις το *Bill of Lading* ενσωματούται ο περί διαιτησίας όρος ή γίνεται ειδική και ρητή μνεία του όρου τούτου, του διαλαμβανόμενου εις το *Charter Party*.**», Δημητρίου, σελ. 96-97. Ο Αβραμέας, μετά τη γενική εξέταση της αγγλικής πρακτικής στο θέμα της ενσωμάτωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική, φτάνει στο συμπέρασμα ότι **στο αγγλικό δίκαιο, με γενική παραπομπή γίνεται δεκτή η ενσωμάτωση όλων των άλλων ρητρών πλην των ρητρών περί διαιτησίας και δικαιοδοσίας, για τις οποίες χρειάζεται ειδική μνεία στο σώμα της φορτωτικής.** Π. Αβραμέας, «*Η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου στη φορτωτική*», *Ναυτ.Δνη* 2003, τ.3<sup>ος</sup>, σελ. 366.

<sup>263</sup> Βλ. σχ. άνωτ. παράγ. 4.1, σελ. 70-75.

<sup>264</sup> Χαρακτηριστικό είναι το σχόλιο του σημαντικότερου ίσως άγγλου δικαστή του 20<sup>ου</sup> αιώνα, του Λόρδου Denning, από το σκεπτικό της απόφασης στην υπόθεση «the *Hadjitsakos*» : «Τα μέρη έχουν συμφωνήσει ότι οποιαδήποτε διαφορά θα λύνεται στο Λονδίνο και ότι Διαιτητές θα είναι άνθρωποι του εμπορίου (της ναυτιλίας - "commercial men"). Ο αντικειμενικός σκοπός είναι πολύ απλός. Είχαν (τα μέρη) ένα εμπορικό έγγραφο, που είχε συνταχθεί από ανθρώπους του εμπορίου και που εφαρμοζόταν από ανθρώπους του εμπορίου. Αν προέκυπτε κάποια διαφορά σχετικά με την ερμηνεία αυτού του εγγράφου, ήθελαν να ερμηνευθεί από ανθρώπους του εμπορίου. Κι αυτό γιατί θεωρούσαν ότι εκείνοι ήταν σε καλύτερη θέση να δώσουν την ορθή ερμηνεία. Με αυτό εννοώ την ερμηνεία που τα μέρη σκόπευαν να έχει το κείμενο. Ειδικά, δεν ήθελαν το κείμενο να ερμηνευθεί από δικηγόρους. Ίσως επειδή γνώριζαν τις αδυναμίες των δικηγόρων. Τείνουν να ερμηνεύουν τις συμφωνίες κατά γράμμα. Αναλύουν κάθε πρόταση με σχολαστική προσοχή και συχνά διαφωνούν μεταξύ τους. Υποθέσεις έχουν φθάσει μέχρι το Ανώτατο Δικαστήριο (House of Lords), στο οποίο η γνώμη της πλειοψηφίας των τριών δικαστών υπερίσχυσε της γνώμης των δύο, καθώς επίσης και όλων των υπολοίπων τεσσάρων των κατωτέρων δικαστηρίων, απλά και μόνο στην ερμηνεία των λέξεων. Κι όμως κανένας δε μπορεί να πει ότι μια ερμηνεία είναι πιο ορθή από κάποια άλλη». Ζωγραφάκης, σελ. 70.

διαιτησίας, θεμελιώδες έργο των διαιτητών και του δικαστηρίου, για την εγκυρότητα και την κατά νόμο ισχύ της, καθώς βασική και προέχουσα σημασία στο χώρο των συμβάσεων έχει, κατά θεμελιώδη αρχή του αγγλικού δικαίου, η εκδηλούμενη «πρόθεση» των συμβαλλομένων μερών (intention). Στις περιπτώσεις σαφούς δήλωσης της πρόθεσης των συμβαλλομένων, οποιαδήποτε συμφωνία τους - άρα και η συμφωνία διαιτησίας - τότε μόνο καθίσταται άκυρη και νόμω ανίσχυρη, όταν η δηλούμενη βούληση τους αντιστρατεύεται το νόμο και γενικά αντιβαίνει στη δημόσια τάξη, υπό την ευρεία έννοια του όρου. Όταν, όμως, τα μέρη δεν εκφράζουν ρητά τη βούλησή τους ή δεν δηλώνουν ρητά «αντίθετη» ως προς ορισμένο ζήτημα βούληση, τότε ο νόμος συνάγει τεκμήρια<sup>265</sup> ή, άλλως, την εξυπακουόμενη πρόθεση των συμβαλλομένων μερών, η οποία διατυπώνεται από το νόμο και καθίσταται δεσμευτική για τα μέρη, τα όργανα της διαιτησίας και τα δικαστήρια.

Δυο γνωστοί «ρητοί» όροι, που δηλώνουν καθαρά και πέραν αμφιβολίας την βούληση των μερών για υποβολή της διαφοράς τους σε διαιτησία, είναι οι επονομαζόμενοι «Scott v. Avery Clause» και «Atlantic Shipping Clause». Το περιεχόμενο του πρώτου όρου, που πήρε το όνομά του από τη σχετική υπόθεση, είναι ότι «κανείς από τους συμβαλλομένους και για καμία διαφορά που αναφύεται από τη μεταξύ τους συναλλαγή δε θα καταφύγει στο τακτικό δικαστήριο, αν η συγκεκριμένη διαφορά προηγουμένως δεν κριθεί από τη συμφωνημένη διαιτησία»<sup>266</sup>. Η έννοια του δεύτερου όρου, που αποτελεί περαιτέρω ανάπτυξη του πρώτου και έχει το όνομα ενός των διαδίκων της υπόθεσης «Atlantic Shipping and Trading Co. v. Dreyfus (L) and Co» (House of Lords, 1922), είναι ότι «εάν εντός ρητά καθορισμένου χρόνου από την έγερση της διαφοράς μεταξύ των συμβληθέντων στην περιλαμβάνουσα τη ρήτρα αυτή σύμβαση μερών, δε λάβει χώρα παραπομπή της διαφοράς αυτής στη συμφωνηθείσα διαιτησία, κάθε απαίτηση, οποιοδήποτε των μερών κατά του άλλου, που προκύπτει από τη διαφορά αυτή, θα παραγραφεί»<sup>267</sup>.

Μεταβολή ή τροποποίηση των όρων του περί διαιτησίας συμφώνου, είτε προφορικού (common law) είτε γραπτού (Arbitration Act) είναι ανεπίτρεπτη, εκτός αν υπάρχει σχετική αμοιβαία συμφωνία των μερών και μόνο για το χρόνο πριν την έκδοση της διαιτητικής

---

<sup>265</sup> Τεκμήριο συνήθως συνάγεται στην περίπτωση όπου χρησιμοποιείται η φράση «αν δεν εκφράζεται αντίθετη πρόθεση» (“unless a contrary intention is expressed”).

<sup>266</sup> Πρόκειται για την υπόθεση “Scott v. Avery”, House Of Lords, 1856. Αν και κάθε συμφωνία διαιτησίας που σκοπεύει στον απόλυτο αποκλεισμό της παρέμβασης των δικαστηρίων σε ορισμένες διαφορές ή ζητήματα της διαιτητικής διαδικασίας είναι άκυρη ως αντίθετη στη δημόσια τάξη, έχει κριθεί και γίνεται παγίως δεκτό από την αγγλική νομολογία ότι ο συγκεκριμένος όρος είναι έγκυρος και μπορεί να συνομολογηθεί από τα μέρη που το επιθυμούν.

<sup>267</sup> Ο όρος αυτός δεν είναι απόλυτος, καθώς, βάσει του νόμου, το δικαστήριο έχει την ευχέρεια να επιμηκύνει τον καθορισμένο χρόνο παραπομπής της διαφοράς στη διαιτησία (Arbitration Act 1996, άρθρο 12, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 156).

απόφασης. Ούτε ο διαιτητής δικαιούται να μεταβάλλει, οικεία βουλήσει, τους όρους της διαιτητικής συμφωνίας, εκτός αν του ζητηθεί από τους συμβαλλομένους. Η ανάκληση της συμφωνίας διαιτησίας που συνήφθη προφορικά (by parol) είναι ελεύθερη, οποτεδήποτε πριν την έκδοση της απόφασης, ενώ η εγγράφως συνημμένη είναι ανέκκλητη, εκτός αντίθετης ρητής συμφωνίας των μερών<sup>268</sup> και μπορεί να ανακληθεί μόνο με, για συγκεκριμένους λόγους, άδεια του δικαστηρίου<sup>269</sup>. Βεβαίως, τα μέρη μπορούν με όρο να συμφωνήσουν το «ανέκκλητο» της διαιτητικής συμφωνίας. Εφόσον όμως δε συμβεί αυτό, λειτουργεί ο «εξυπακουόμενος» όρος, κατά τον οποίο το σύμφωνο είναι ανέκκλητο και η απόφαση του διαιτητή δεσμευτική. Ματαίωση, τέλος, της εκτέλεσης της σύμβασης δεν αποκλείει, κατ' ανάγκη, τη λειτουργία του όρου διαιτησίας, παρά μόνο αν συμφωνούν επ' αυτού και τα δύο μέρη. Διαφορετικά, η σχετική διαφωνία μεταξύ τους εμπίπτει στο πεδίο των διαφορών που προκύπτουν από τη σύμβαση, άρα στην αρμοδιότητα του διαιτητή. Ούτε ο θάνατος ενός μέρους παύει την ισχύ του συμφώνου διαιτησίας, εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών, η οποία εκτελείται από ή ενάντια στους διαδόχους του.

#### 4.2.2 Η διαδικασία

Η διαιτητική διαδικασία είναι, γενικά, ελαστική, απλούστερη και συνήθως ταχύτερη και λιγότερο δαπανηρή από την δικαστική επίλυση των διαφορών. Πολύ συχνά, μάλιστα, οι διάδικοι αποφασίζουν να διεκπεραιώσουν κάποια διαιτησία χωρίς τη βοήθεια δικηγόρων, ιδιαίτερα όταν το ύψος της διαφοράς είναι σχετικά χαμηλό. Είναι αλήθεια ότι η φαινομενικά απλή και ελαστική διαδικασία δίνει την πρώτη εντύπωση ότι κάτι τέτοιο είναι δυνατό. Παρόλα αυτά, υπάρχουν πολλές λεπτομέρειες που χρειάζονται προσοχή. Μια από αυτές είναι και ο διορισμός του διαιτητή (ή των διαιτητών), ο οποίος αποτελεί και την εναρκτήρια πράξη της διαιτητικής δίκης. Όταν τον διαιτητή ορίζουν τα μέρη, αυτός συντελείται, πέρα από την εκλογή και ανακοίνωσή του στον ίδιο τον διαιτητή, με την αποδοχή του από τον διορισθέντα και την αναγγελία του στα μέρη της διαιτησίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο διορισμός του διαιτητή μπορεί να γίνει και από το δικαστήριο<sup>270</sup>.

Όταν ζητείται από έναν διαιτητή να αποδεχτεί τον ορισμό του σε μία ναυτική διαιτησία, δεν είναι απαραίτητο να αποκαλυφθεί πλήρως η ταυτότητα του ενδιαφερομένου. Είναι αναγκαία η διευκρίνηση ότι ο «εντολέας» είναι, για παράδειγμα, εκναυλωτής - με την περαιτέρω επισήμανση ότι είναι πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής (registered or disponent owner) -

<sup>268</sup> *Arbitration Act 1996*, άρθρο 23, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 159.

<sup>269</sup> *Ο.π.*, άρθρο 24, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 159-160.

<sup>270</sup> *Ο.π.*, άρθρο 18, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 157-158.

ή ναυλωτής. Ορισμένοι διαιτητές συνηθίζουν να αποδέχονται τοποθετήσεις από συγκεκριμένη μόνο κατηγορία συναλλασσομένων αλλά η πρακτική αυτή, αν και ακολουθείται συχνά, δε συνιστάται.

Καμία φυσική ή νομική ανικανότητα δεν εμποδίζει, κατ' αρχήν, οποιοδήποτε πρόσωπο να εκλεγεί διαιτητής, εκτός ορισμένων εξαιρέσεων<sup>271</sup>. Η επίλυση κάποιων διαφορών απαιτεί άτομα με «ειδικές» γνώσεις, ενώ η ιδιότητα του εν ενεργεία δικαστή ή του μάρτυρα (στην ίδια υπόθεση) είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του διαιτητή, όπως και η ιδιότητα του υπαλλήλου σε κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη. Στις ναυτικές διαιτησίες, ειδικότερα, προτιμούνται πλέον διαιτητές που, εκτός από εμπειρία στις ναυτλιακές επιχειρήσεις, έχουν και νομικές γνώσεις. Θεμελιώδες καθήκον του διαιτητή είναι η δίκαιη και ίση αντιμετώπιση των μερών και δικαίωμά του να δικάσει όλα τα υπαχθέντα στην διαιτησία του ζητήματα.

Κατά το αγγλικό δίκαιο, το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να αποτελείται από α) έναν μοναδικό διαιτητή, β) δύο διαιτητές και έναν επιδιαιτητή (umpire ή chairman) και γ) τρεις ή περισσότερους διαιτητές, όπου ο ένας θα λειτουργεί εκ του νόμου ως πρόεδρος του διαιτητικού δικαστηρίου, ανάλογα πάντα με τη συμφωνία των μερών. Τα ζητήματα, εντούτοις, του αριθμού των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου και της λειτουργίας τους στο πλαίσιο της διαιτησίας, στο παρελθόν δημιούργησαν - και, εν μέρει, δημιουργούν ακόμη - αρκετά προβλήματα. Ο ορισμός μοναδικού διαιτητή (sole arbitrator) είναι η σοφότερη επιλογή σε περιπτώσεις όπου το οικονομικό αντικείμενο της διαφοράς είναι σχετικά μικρό, παρόλο που δεν προτιμάται από τους συναλλασσομένους και, για το λόγο αυτό, δεν εμφανίζεται συχνά στην πράξη. Όταν, όμως, η συμφωνία περί διαιτησίας δεν μνημονεύει την αριθμητική σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου, επιβάλλεται εκ του νόμου η λύση του μοναδικού διαιτητή<sup>272</sup>. Όσον αφορά στον τρίτο διαιτητή, αφήνεται, από το νόμο, στη διακριτική ευχέρεια των μερών να αποφασίσουν για το ρόλο του ως επιδιαιτητή (umpire)<sup>273</sup> ή ως προέδρου (chairman)<sup>274</sup> του δικαστηρίου, καθορίζοντας έτσι και τις αρμοδιότητές του. Σε περίπτωση, όμως, που τα μέρη όρισαν τριμελή σύνθεση χωρίς να εξειδικεύσουν το ρόλο του τρίτου διαιτητή, αυτός θεωρείται εκ του νόμου (ex lege), όχι πλέον επιδιαιτητής αλλά πρόεδρος της σύνθεσης<sup>275</sup>.

Πρώτη ενέργεια του διαιτητή είναι να καλέσει σε συνάντηση τα διάδικα μέρη για γνωριμία και από κοινού ρύθμιση κάποιων προδικαστικών ζητημάτων, όπως ο καθορισμός

<sup>271</sup> Ιδιότητες όπως παραφροσύνη, ανηλικότητα, επικήρυξη, ψευδορκία, διάδικος, ανεντιμότητα και μεροληψία δεν μαρτυρούν την καταλληλότητα για διαιτησία. Δημητρίου, σελ. 152-153.

<sup>272</sup> *Arbitration Act 1996*, άρθρο 15(3), βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 157.

<sup>273</sup> Ο.π., άρθρο 20, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 158.

<sup>274</sup> Ο.π., άρθρο 21, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 158-159.

<sup>275</sup> Ο θεσμός του προέδρου κάνει για πρώτη φορά την εμφάνισή του στο αγγλικό δίκαιο διαιτησίας.

του τόπου και του χρόνου της ακροαματικής διαδικασίας (όταν διεξάγεται), η αναγκαία τυχόν αμοιβαία επίδειξη εγγράφων, η κατάθεση προτάσεων κ.ά. Δεν επιτρέπεται να διενεργείται καμία διαδικαστική πράξη ερήμην ενός των μερών, εκτός αν απουσιάζει αδικαιολόγητα, παρά την εμπρόθεσμη και προσήκουσα κλήτευσή του. Υποχρέωση του διαιτητή είναι να τηρήσει, από την αρχή ως το τέλος, όλη την διαιτητική διαδικασία που, βάσει της ελευθερίας που τους δίνει ο νόμος, τυχόν όρισαν τα μέρη στην περί διαιτησίας συμφωνία τους και «να παρεκκλίνει από τις ισχύουσες δικονομικές διατάξεις μέχρι το σημείο από όπου αρχίζει η αθέτηση της ουσίας της δικαιοσύνης ήτοι η διάπραξη ουσιαστικής αδικίας<sup>276</sup>».

Κατά τα λοιπά, οι ναυτικές διαιτησίες μπορούν να καταταγούν στις «άτυπες» (informal arbitrations) και σε εκείνες με αυστηρό τυπικό (formal arbitrations), ανάλογα με την επιλογή των μερών, χωρίς να αποκλείονται και οι ενδιάμεσες καταστάσεις. Οι πρώτες εξελίσσονται με βάση μόνο έγγραφα (“documents - only” arbitrations), που αποστέλλονται στους διαιτητές μέσω των δικηγόρων των μερών. Οι διαιτητές καταλήγουν στην απόφαση χωρίς την πραγματοποίηση ακροαματικής διαδικασίας. Οι δεύτερες προχωρούν στο ρυθμό της διαδικασίας που ακολουθείται ενώπιον του Εμποροδικείου (Commercial Court), σε φιλικότερο, βέβαια, κλίμα. Άλλο ένα γνώρισμα των διαιτησιών αυστηρού τυπικού είναι η καθολική εφαρμογή του συζητητικού συστήματος (adversarial system) κατά την πρόοδο της ακροαματικής διαδικασίας. Στοιχεία του ανακριτικού συστήματος (inquisitorial system), που εφαρμόζεται κυρίως στις διαιτησίες της ηπειρωτικής Ευρώπης, εμφανίζονται περιστασιακά., χωρίς, όμως, να αμφισβητείται η κυριαρχία του συζητητικού συστήματος. Ο συνδυασμός, πάντως, στοιχείων και των δύο σχολών στη διαιτητική διαδικασία θα συμβάλλει στην πιο αποτελεσματική διαχείρισή της<sup>277</sup>.

Χαρακτηριστικό της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου, είναι η ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας κατά κανόνα σε συνεχόμενες συνεδρίες. Η πρακτική αυτή είναι απόλυτα συμβατή με την επίσης κρατούσα συνήθεια της αμοιβαίας επίδειξης εγγράφων (discovery) πριν από την ακροαματική διαδικασία, ώστε να αποφεύγονται αιφνιδιασμοί. Το μόνο, ίσως, μειονέκτημα της χρονικής σύμπτυξης είναι η δυσχέρεια εξεύρεσης ελεύθερων ημερομηνιών για τον προγραμματισμό των συνεδριών - είτε των πρωτοεΐσακτων είτε των εξ αναβολής υποθέσεων - ιδιαίτερα στις σημαντικότερες διαιτησίες που οδηγούν σε πολυήμερες διαδικασίες<sup>278</sup>.

---

<sup>276</sup> *Halsbury's Laws of England*, 1973, παράγ. 592, Δημητρίου, σελ. 190.

<sup>277</sup> Βλ. Τσαβδαρίδη, σελ. 488-489.

<sup>278</sup> Τσαβδαρίδης, σελ. 488.

Η διαιτητική απόφαση εκδίδεται κατά το χρόνο που κρίνουν οι διαιτητές, ενώ το (αρμόδιο τακτικό) δικαστήριο μπορεί να παρατείνει το χρόνο έκδοσης της απόφασης. Πρέπει να είναι έγγραφη, αιτιολογημένη και να αναγράφει τόπο διαιτησίας και ημερομηνία έκδοσης. Επίσης, η διαιτητική απόφαση είναι οριστική και δεσμευτική για τα μέρη και για όποιον εγείρει απαίτηση μέσω αυτών. Όλα τα παραπάνω, βεβαίως, εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών. Ως ημερομηνία έκδοσης θεωρείται η ημερομηνία υπογραφής της απόφασης από τον διαιτητή, ενώ, αν είναι περισσότεροι, η ημερομηνία υπογραφής της από τον τελευταίο.

Τα μέρη μπορούν, μετά από αίτηση ενώπιον του αρμόδιου τακτικού δικαστηρίου (του High Court συγκεκριμένα) και με την άδειά του, να αμφισβητήσουν την διαιτητική απόφαση (challenge the award) ή να την εφεσιβάλλουν (appeal) για τους λόγους και υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος<sup>279</sup>. Έτσι, είναι δυνατή η επικύρωση, τροποποίηση, ακύρωση, αναπομπή της απόφασης στο διαιτητικό δικαστήριο για αναθεώρηση αλλά και η κήρυξή της ως μη δεσμευτικής. Με ειδική συμφωνία των μερών, η έφεση μπορεί να αποκλειστεί και η απόφαση να είναι, από την έκδοσή της, ανέκκλητη.

Η διαιτητική απόφαση εκτελείται, με άδεια του τακτικού δικαστηρίου, σύμφωνα με τους ισχύοντες για τις δικαστικές αποφάσεις ή διαταγές δικονομικούς κανόνες εκτέλεσης, όπως ορίζει το άρθρο 66 του «Νόμου περί Διαιτησίας 1996», ενώ δεν επηρεάζεται το καθεστώς του «Νόμου περί Διαιτησίας 1950» για την αναγνώριση και εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων ή οι διατάξεις του ισχύοντος νόμου διαιτησίας (1996) για την αναγνώριση και εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων της Σύμβασης της Νέας Υόρκης του 1958.

Τέλος, όσον αφορά στο κόστος της διαιτητικής διαδικασίας, αυτό καθορίζεται και επιδικάζεται με απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου με καταμερισμό ανάμεσα στα μέρη, εκτός αντίθετης συμφωνίας τους, με βάση τη γενική αρχή της αναλογικότητας<sup>280</sup>. το κόστος, δηλαδή, επιμερίζεται ανάλογα με την ευθύνη κάθε μέρους στην υπόθεση και τη συμμετοχή του στη δίκη.

---

<sup>279</sup> *Arbitration Act 1996*, άρθρα 67-71, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 160-165.

<sup>280</sup> Ο.π., άρθρο 61, βλ. Παράρτημα Λ, σελ. 160.

### 4.3 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΤΗΣ «ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ» (“L.M.A.A.”)

Η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου» (“L.M.A.A.” - στο εξής η Ένωση)<sup>281</sup>, αντίθετα από την γενικά επικρατούσα άποψη, δεν είναι τίποτα παραπάνω από το συνασπισμό των ενεργών στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου διαιτητών. Δεν έχει ούτε την διοίκηση ούτε την υπό καμία έννοια διαχείριση των διαιτησιών που διενεργούν τα μέλη της, παρόλο που, ως ένωση, επιδιώκει την προώθηση της «λονδρέζικης» ναυτικής διαιτησίας και, κατά καιρούς, της δίνεται από τις συμφωνίες διαιτησίας των εκάστοτε μερών η εξουσία να διορίζει διαιτητές. Τα συμβαλλόμενα μέρη μιας συμφωνίας διαιτησίας είναι αυτά που διορίζουν τους διαιτητές τους και αυτοί είναι που διοικούν, σε συνδυασμό με τα μέρη ή τους συμβούλους τους, τις διαιτησίες. Πρόκειται, λοιπόν, για πραγματικές «κατά περίπτωση/τυχαίες» (ad hoc) και όχι για διοικούμενες διαιτησίες.

Οι διαιτησίες, συνεπώς, της Ένωσης διεξάγονται ατομικά από τους διαιτητές και όχι από την ίδια την Ένωση, η οποία δεν αποτελεί έναν οργανισμό διαχείρισης θεσμικών διαιτησιών, όπως, για παράδειγμα, το ICC του Παρισιού. Απλώς, η Ένωση έθεσε την βάση για την εξασφάλιση μιας διαδικαστικής ενότητας στις ναυτικές διαιτησίες του Λονδίνου, θεσπίζοντας ένα σχετικά εύχρηστο κανονιστικό πλαίσιο, που διευκολύνει, κατά έναν τρόπο, την υπαγωγή των ναυτιλιακών διαφορών στη συγκεκριμένη διαιτησία.

Κατά την ίδρυσή της, στα 1960, η Ένωση άντλησε τα μέλη της από το Βαλτικό Κέντρο. Έτσι, οι διαιτητές της ήταν κυρίως μεσίτες και άλλοι επαγγελματίες της ναυτιλίας. Στις μέρες μας, αυτό έχει αλλάξει. Οι σημερινοί ναυτιλιακοί διαιτητές, τουλάχιστον του Λονδίνου, είναι όλοι άνθρωποι - και μόνο άνδρες, δυστυχώς - με νομικό υπόβαθρο. Κάποιοι έχουν δουλέψει σε δικηγορικές εταιρείες, άλλοι έχουν εξασκήσει το επάγγελμα του δικηγόρου και ορισμένοι έχουν εργαστεί σε P&I Clubs, αφού πήραν την άδεια ασκήσεως του δικηγορικού επαγγέλματος. Οι νομικοί, βέβαια, δεν έλειπαν από τη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου ούτε πριν από πενήντα χρόνια, όταν αυτή διεξαγόταν από μεσίτες - μέλη του Βαλτικού Κέντρου που ζητούσαν τη βοήθεια των πρώτων, όταν διαφωνούσαν σε κάποιο νομικό ζήτημα. Αυτό όμως αποτελούσε την εξαίρεση και όχι τον κανόνα, όπως συμβαίνει σήμερα.

Το φαινόμενο αυτό, εντούτοις, έχει αρχίσει να προκαλεί τα παράπονα των απευθυνομένων στη διαιτησία, ότι σε αυτήν δεν λαμβάνουν μέρος ως διαιτητές αρκετοί «άνθρωποι του εμπορίου» (commercial men), αρκετοί άνθρωποι που να απασχολούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Και, παρόλο που υπάρχει μια δόση αλήθειας σε αυτό, η κατάσταση

<sup>281</sup> Βλ. σχ. παράγ. 1.3.3, σελ. 16-18.

δεν άλλαξε χωρίς λόγο. Η πολυπλοκότητα στην πραγματική αλλά και νομική βάση των υποθέσεων, πολύ μεγαλύτερη από ό,τι πριν σαράντα χρόνια και η πολύ πιο λεπτομερής και «νομικίστικη» διενέργεια των διαιτησιών οδήγησαν στη συμμετοχή όλο και περισσότερων δικηγόρων στη διαδικασία. Υπάρχει, όμως, κι άλλη μια αιτία : κάπου στα 1970, οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι μεσίτες τους αποφάσισαν να μην αντικαταστήσουν την απερχόμενη γενιά των εσωτερικών διευθυντών τους (insurance and claims managers) που ασχολούνταν με τις διαιτησίες ως τότε, ενόσω, την ίδια χρονική περίοδο, τα P&I Clubs, που επίσης βοηθούσαν τους πλοιοκτήτες σε ορισμένα θέματα των διαιτησιών, άρχισαν να προσλαμβάνουν δικηγόρους ως εξωτερικούς συνεργάτες. Το αποτέλεσμα ήταν η εμπλοκή των δικηγόρων σχεδόν σε κάθε υπόθεση.

Έτσι, καθώς οι δικηγόροι θεωρούσαν ότι μια τυπική διαδικασία θα ήταν καλύτερη για τη διεξαγωγή της διαιτησίας, οι διαιτητές ότι τα μέρη θα έπρεπε να λύνουν τις διαφορές τους όπως αυτά επέλεγαν και οι εντολείς τους (πλοιοκτήτες, ναυλωτές) ότι καλύτερα θα ήταν να ακολουθήσουν τις συμβουλές των δύο προηγούμενων, οι διαιτητές - «άνθρωποι του εμπορίου» μετατράπηκαν σε διαιτητές - δικηγόρους. Και αυτό που μαρτυρεί την ειρωνία του θέματος, είναι ότι, για τη συγκεκριμένη κατάσταση, διαμαρτύρονται οι ίδιοι δικηγόροι που την προκάλεσαν και που την διαιωνίζουν, διορίζοντας τα ίδια πρόσωπα ξανά και ξανά. Η Ένωση, όμως, δεν είναι σε θέση να κάνει κάτι γι' αυτό, αφού τα μέρη και οι σύμβουλοί τους επιλέγουν τους διαιτητές που διορίζουν, συνεχίζοντας να προτιμούν όσους είναι εξοικειωμένοι με το νόμο. Παρόλα αυτά, ο διαιτητής, στο πρόσωπο του οποίου θα έβρισκε κανείς ένα κράμα εμπειρίας στη ναυτιλία και σχετικών νομικών γνώσεων, ίσως να αποτελούσε την βέλτιστη επιλογή.

Αναφορικά με το είδος των υποθέσεων (cases) τις οποίες αναλαμβάνουν οι διαιτητές της Ένωσης, πρέπει να ειπωθεί ότι, αν και ευρύ, δεν είναι απεριόριστο. Ειδικότερα, τα μέλη της Ένωσης δεν ασχολούνται με τις «υγρές» υποθέσεις, που έχουν να κάνουν με συγκρούσεις και αβαρίες πλοίων, αλλά με διαφορές που προκύπτουν κυρίως από ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές, συμβάσεις αγοραπωλησίας και ναυπήγησης πλοίων κ.λπ., οι οποίες σπάνια δημοσιοποιούνται. Επίσης, το μέγεθος των υποθέσεων διαιτησίας που φτάνουν στα μέλη της Ένωσης ποικίλλει σημαντικά όπως και η ακροαματική διαδικασία (αν εφαρμόζεται). Στο ένα άκρο, προκύπτουν υποθέσεις όπου το αντικείμενο της επίδικης διαφοράς είναι λιγότερο από 20.000 δολάρια και είναι ασύμφορη η εκδίκασή τους, αφού τα έξοδα είναι περισσότερα, ενώ στο άλλο άκρο δεν λείπουν οι υποθέσεις όπου η διαφορά ανάμεσα στα μέρη ανέρχεται στα 700 εκ. δολάρια! Στις μικρές υποθέσεις, η ακροαματική διαδικασία μπορεί να διαρκέσει από



δύο μέρες έως δύο εβδομάδες (το συνηθέστερο)· στην υπόθεση που προαναφέρθηκε, των 700 εκ. δολλαρίων, η ακροαματική διαδικασία διήρκεσε 300 ημέρες (!), όχι συνεχόμενες βέβαια.

Το διαδικαστικό κομμάτι της ναυτικής διαιτησίας της Ένωσης διεξάγεται με βάση τους τελευταίους «Κανόνες» που έχει συντάξει και ισχύουν από το έτος 2006 (LMAA Terms 2006)<sup>282</sup>, οι οποίοι εφαρμόζονται στις διαιτησίες εκείνες όπου οι διαιτητές αποδέχονται τον διορισμό τους υπό το φως των κανόνων, πρακτική που φαίνεται να ακολουθείται κατά πάγια συνήθεια από τα μέλη της Ένωσης. Την ίδια δυνατότητα, πάντως, έχουν και ναυτιλιακοί διαιτητές που δεν ανήκουν στην Ένωση, ενώ την ισχύ των κανόνων μπορούν να επιλέξουν με συμφωνία τους εξαρχής και τα ίδια τα μέρη<sup>283</sup>.

Τέλος, οι ενδιαφερόμενοι να υποβάλλουν την διαφορά τους στη ναυτική διαιτησία της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου μπορούν να το κάνουν είτε ορίζοντάς το στη μεταξύ τους συμφωνία διαιτησίας είτε επιλέγοντας την αναγραφή στην κύρια σύμβασή τους της ρήτρας διαιτησίας που εξέδωσε το 2006 η Ένωση σε συνεργασία με τη BIMCO, η οποία φέρει την ονομασία «BIMCO/LMAA ARBITRATION CLAUSE»<sup>284</sup> και αντικαθιστά τις προηγούμενες διαιτητικές ρήτρες της.

Η συγκεκριμένη διαιτητική ρήτρα εισάγει, σε σχέση με τις συνήθεις διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων, μια καινοτομία: δίνει στα συμβαλλόμενα μέρη την ευχέρεια να επιλέξουν είτε την διαδικασία της διαιτησίας (υπό στοιχείο α της ρήτρας) είτε την διαδικασία της διαμεσολάβησης (mediation - υπό β). Μάλιστα, η διαμεσολάβηση μπορεί να επιλεγεί, ακόμη και μετά την έναρξη της διαδικασίας της διαιτησίας<sup>285</sup>.

Στο πρώτο μέρος (α) της ρήτρας ορίζεται ως εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο, ως τόπος διαιτησίας το Λονδίνο και αναγράφεται ότι η διαιτησία θα διεξαχθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης (LMAA), ενώ στη συνέχεια καθορίζεται ο αριθμός των διαιτητών και ο τρόπος διορισμού τους. Επίσης, αναφέρεται ότι για διαφορές που δεν υπερβαίνουν το ποσό των US\$50.000 θα ενεργοποιείται η Διαδικασία Μικροδιαφορών της Ένωσης (LMAA Small Claims Procedure). Στο δεύτερο μέρος (b), καθορίζεται η διαδικασία επιλογής της διαμεσολάβησης, η οποία μπορεί να διεξάγεται, από διαφορετική αιτία, και παράλληλα με την διαιτησία<sup>286</sup>. Η διαμεσολάβηση είναι εμπιστευτική και τα όποια έγγραφα δεν γνωστοποιούνται ούτε στο διαιτητικό δικαστήριο, πάντα μέσα στα πλαίσια του νόμου και της διαιτητικής διαδικασίας.

<sup>282</sup> Για το πλήρες κείμενο των Κανόνων της Ένωσης βλ. [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk).

<sup>283</sup> Σχετική αναφορά στους Κανόνες της Ένωσης Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου έχει γίνει στην παράγραφο 1.3.3, σελ. 17-18.

<sup>284</sup> Βλ. Παράρτημα ΣΤ, σελ 116-117.

<sup>285</sup> BIMCO/LMAA ARBITRATION CLAUSE, υπό (b), ό.π.

<sup>286</sup> Ό.π., υπό (v).

## 5. «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“DELIVERY OF CARGO”) - «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“CARGO LIABILITY”) : ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΗ

### 5.1 ΠΕΔΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί κομμάτι της διεθνούς οικονομίας και του εμπορίου, αφιερωμένο στις μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, είναι ο κλάδος που παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων. Η αγορά του κλάδου αυτού, η ναυτιλιακή αγορά, δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελεί ένα σύνολο διαφορετικών αγορών, οι διαφορές των οποίων εδράζονται στον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, του πλοίου και της υπηρεσίας που αυτό παρέχει, στις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και τον γεωγραφικό καταμερισμό<sup>287</sup>.

Με βάση, λοιπόν, τα παραπάνω κριτήρια, η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται κυρίως σε α) αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk shipping market)<sup>288</sup> και αγορά γραμμών (liner shipping market)<sup>289</sup> και β) αγορά «ελεύθερων» πλοίων (“tramp” ships)<sup>290</sup> και αγορά πλοίων «γραμμών» (“liner” ships)<sup>291</sup>. Οι διακρίσεις αυτές, στη «γλώσσα της δουλειάς» μεταφράζονται σε «bulk» και «liner» ναυτιλία και σε «tramp» και «liner» ναυτιλία, όπου οι όροι «bulk» και «tramp» σχεδόν ταυτίζονται, αφού τα χύδην φορτία μεταφέρονται συνήθως από ελεύθερα πλοία και όχι από πλοία γραμμών<sup>292</sup>.

Στην tramp ναυτιλία, ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης/εφοπλιστής/διαχειριστής)-μεταφορέας, που είναι συνήθως εταιρία, εκναυλώνει το πλοίο του στον ναυλωτή, που πιθανότατα είναι και ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή ο ενδιαφερόμενος για τη μεταφορά του και αναλαμβάνει, υπό όρους, την υποχρέωση να διαθέσει στον ναυλωτή όλη την μεταφορική ικανότητα του πλοίου του για να πραγματοποιήσει την επιθυμητή μεταφορά του φορτίου του,

<sup>287</sup> Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 39, 41.

<sup>288</sup> Το χύδην φορτίο διακρίνεται, με τη σειρά του, σε χύδην ξηρό (π.χ. σιτηρά) και χύδην υγρό (π.χ. πετρέλαιο) φορτίο. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 41.

<sup>289</sup> Στην αγορά γραμμών μεταφέρεται «γενικό φορτίο» (general cargo) που είναι, συνήθως, μοναδοποιημένο (σε παλέτες, σακιά κ.λπ.) και πολύ μικρό για να συμπληρώσει την χωρητικότητα ενός πλοίου, γι' αυτό και τα πλοία γραμμών μεταφέρουν πολλά είδη φορτίων. Χαρακτηριστική περίπτωση γενικού φορτίου είναι τα εμπορευματοκιβώτια (containers). Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 41-42.

<sup>290</sup> Είναι τα πλοία που πηγαίνουν όπου υπάρχει ζήτηση για μεταφορά φορτίου, χωρίς άλλους περιορισμούς, με αποτέλεσμα να «αλητεύουν» σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Έτσι προέκυψε η ονομασία «tramp», που στα ελληνικά μεταφράζεται ως «αλήτης, περιπλανώμενος, άστεγος», χωρίς όμως να περιέχει κανένα σκοπό υποτίμησης των πλοίων αυτών. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 45.

<sup>291</sup> Από τη λέξη «line» που σημαίνει γραμμή. Τα πλοία αυτά εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, όπου έχει αναπτυχθεί μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου που διεξάγεται ανάμεσά τους. Συνήθως μεταφέρουν γενικά φορτία. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 45.

<sup>292</sup> Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 47-48.

έναντι διαπραγματεύσιμου και υποκείμενου στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης τιμήματος, του λεγόμενου «ναύλου». Η συμφωνία ανάληψης των εκατέρωθεν υποχρεώσεων από τα ανωτέρω μέρη ονομάζεται «σύμβαση ναύλωσης» και ενσωματώνεται σε έγγραφο που περιέχει όλους τους όρους που τα μέρη συνομολόγησαν ότι θα την διέπουν. Είναι το γνωστό στον κόσμο της ναυτιλίας «ναυλοσύμφωνο», συστατικό στοιχείο της ισχύος και της εγκυρότητας του οποίου δεν αποτελεί η υπογραφή του από τα μέρη, αλλά αρκούν οι ανταλλαγές των γραπτών μέσων επικοινωνίας (telex, fax, e-mails) που αποδεικνύουν την ταυτότητα των μερών και τη βούλησή τους για σύναψη της σύμβασης.

Το ναυλοσύμφωνο είναι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς στην ελεύθερη αγορά της ναυτιλίας και διακρίνεται από τη φορτωτική, η οποία, ενώ είναι το αντίστοιχο συμβόλαιο στη ναυτιλία γραμμών, για τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή της tramp ναυτιλίας αποτελεί απλή απόδειξη φόρτωσης και παραλαβής των εμπορευμάτων. Οι όροι, συνεπώς, του ναυλοσυμφώνου είναι πολύ σημαντικοί, αφού σε αυτούς θα βασιστεί όλη η διαδικασία της φόρτωσης, μεταφοράς και παράδοσης των εμπορευμάτων. Το ίδιο σημαντική είναι και η διατύπωσή τους, γιατί διαφορετική χρήση των λέξεων οδηγεί, πολλές φορές, σε διαφορετική ερμηνεία των όρων και σε διαφορετικό από το σκοπούμενο από τα μέρη αποτέλεσμα.

Η σύγχυση που δημιουργείται σχετικά με την ερμηνεία των όρων των ναυλοσυμφώνων προκαλεί, συχνά, διαφορές ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη, τα οποία, για να τις λύσουν, ενίοτε απευθύνονται στη δικαιοσύνη. Και, επειδή η πλειονότητα των ναυλοσυμφώνων συντάσσεται, κατά παράδοση, σύμφωνα με το αγγλικό ναυτικό δίκαιο, το οποίο και προβλέπεται ως εφαρμοστέο στις σχέσεις των συμβαλλομένων μερών, οι διαφορές υποβάλλονται, κατά κύριο λόγο, στα αγγλικά δικαστήρια, με επιλογή είτε της τακτικής διαδικασίας είτε της διαιτητικής διαδικασίας, η οποία και προτιμάται από το ναυτιλιακό κόσμο, κυρίως, ίσως, για τη μυστικότητα που την διακρίνει.

Η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων, σε συνδυασμό με το αγγλικό ναυτικό δίκαιο (που διαμορφώνεται από το common law, την - περιορισμένη - ναυτιλιακή νομοθεσία και τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις που υιοθετεί κατά καιρούς) είναι η βάση πάνω στην οποία συντάσσονται τα ναυλοσύμφωνα και διατυπώνονται οι όροι τους. Πρόκειται για μια επαναλαμβανόμενη διαδικασία, έναν κύκλο [σύνταξη ναυλοσυμφώνων (αγγλικό δίκαιο) → χρήση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων → υπαγωγή αναφερόμενων διαφορών στα αγγλικά δικαστήρια → ερμηνεία όρων των ναυλοσυμφώνων στις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων → σύνταξη τροποποιημένων υπό το φως των νέων ερμηνειών ναυλοσυμφώνων → χρήση τροποποιημένων ναυλοσυμφώνων κ.ο.κ.] ο οποίος καταδεικνύει, εκτός από την

αιτία εμπλοκής της σε αυτές, τον κυρίαρχο ρόλο της αγγλικής νομολογίας στις παγκόσμιες ναυτιλιακές συναλλαγές.

Κατά συνέπεια, οι όροι υπό τους τίτλους «παράδοση φορτίου» και «ευθύνη για το φορτίο» αφενός λειτουργούν στα πλαίσια της tramp ναυτιλίας, εφόσον αποτελούν σημαντικό μέρος των ναυλοσυμφώνων. Αφετέρου σχετίζονται, όπως και οι λοιποί στα ναυλοσύμφωνα όροι, με τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων· η έννοιά των όρων αυτών, όπως και η ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων γενικότερα, στηρίζεται στις αποφάσεις επί των εκδικαζόμενων στα αγγλικά τακτικά και διαιτητικά δικαστήρια υποθέσεων, τον όγκο των οποίων παραδοσιακά προσφέρει η tramp ναυτιλία. Για τους λόγους αυτούς, οι δύο όροι αποτελούν αντικείμενο της παρούσας μελέτης, η ανάλυση των οποίων γίνεται με βάση δικαστικές αποφάσεις του Λονδίνου.



Εικόνα 5-1



Εικόνα 5-2

Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (εικ. 5-1) και εμπορευματοκιβωτίων (εικ. 5-2) εξυπηρετούν την «tramp» και τη «liner» ναυτιλία αντίστοιχα.

## 5.2 «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“DELIVERY OF CARGO”)

Ο όρος «delivery of cargo», που αποδίδεται στα ελληνικά ως «παράδοση φορτίου», απαντάται στα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονται στην ναύλωση ταξιδιού (voyage charter), στην ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat charter), στην ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment) και στην ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (consecutive voyages charter) και αφορά την υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του. Στη ναύλωση ταξιδιού, εργολαβικής μεταφοράς και συνεχόμενων ταξιδιών η υποχρέωση αυτή βαρύνει τον πλοιοκτήτη, ενώ στην ναύλωση πλοίου γυμνού τον ναυλωτή, αφού αυτός αναλαμβάνει την μεταφορά του φορτίου στη συγκεκριμένη ναύλωση.

Ειδικότερα, ο όρος της παράδοσης φορτίου έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με το αγγλικό εθνικό - άγραφο δίκαιο (common law) και προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης / μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε. Η έννοιά του, όμως, εξειδικεύεται, ανάλογα με την κατά περίπτωση κρίση του δικαστηρίου στις υποθέσεις που κάθε φορά εκδικάζονται

Σύμφωνα με την περιπτώσιολογική αυτή εφαρμογή, σε περίπτωση ζημίας (damage), απώλειας (loss) ή μη παράδοσης του φορτίου (non - delivery), ο παραλήπτης έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση (*Ben Shipping Co Ltd v. An Bord Baine / Société Francaise Bunge SA v. Belcan NV*). Όταν το φορτίο παραδίδεται σε διαφορετικό προορισμό και δεν είναι δυνατό να αποκτηθεί αλλού, ο παραλήπτης δικαιούται να ζητήσει το κόστος της μεταφοράς. Αυτό, μάλιστα, ενεργοποιεί και το γενικό κανόνα του δικαίου της αποζημίωσης, ότι το μέρος που ζημιώθηκε από την αθέτηση του συμβολαίου από το άλλο μέρος, δικαιούται σε αποζημίωση που θα τον επαναφέρει στην προτέρα της αθέτησης του συμβολαίου κατάσταση. Οι ζημίες που θα αναγνωριστούν δεν θα είναι ειδικές ή έμμεσες, αλλά αυτές που φυσικά και άμεσα προκλήθηκαν από την αθέτηση του συμβολαίου από μέρος του πλοιοκτήτη.

Επειδή ο παραλήπτης δικαιούται να ζητήσει την παράδοση των αγαθών στον καθορισμένο τόπο, αν ο πλοιοκτήτης δεν μπορέσει να κρατήσει τη συμφωνία αυτή, η άμεση και φυσική συνέπεια είναι ότι ο έμπορος θα κανονίσει τη συνέχεια της μεταφοράς και θα χρεώσει στον πλοιοκτήτη το λογικό κόστος της μεταφοράς αυτής. Και δεν βελτιώνει τη θέση του πλοιοκτήτη, αν ισχυριστεί ότι ο παραλήπτης οφείλει να ελαχιστοποιήσει ή να μηδενίσει τη ζημία του πουλώντας αλλού. Είναι δικαίωμα του παραλήπτη να τηρηθούν τα συμφωνημένα και δεν υποχρεούται να δεχτεί ανεπιθύμητες μεθόδους απόδοσης [*Monarch Steamship Co. Ltd. v. A/B Karlshamns Oljefabriker (1949) 1 All E.R. 1*]. Περαιτέρω, σε περίπτωση μη παράδοσης του φορτίου, οι ζημίες θα πρέπει να υπολογιστούν βάσει της

αγοραστικής αξίας που θα είχαν φτάνοντας στο λιμένα εκφόρτωσης, αφαιρουμένου του τυχόν εναπομείναντος απλήρωτου ναύλου. Ο ιδιοκτήτης, δηλαδή, του φορτίου θα πρέπει να αποζημιωθεί με τρόπο ώστε να επανέλθει στην κατάσταση που θα ήταν αν το φορτίο παραδιδόταν με ασφάλεια και δεν χανόταν [*Rodocanachi, Sons & Co. v. Milburn Brothers* (1886), 18 Q.B.D. 67]. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου ολοκληρώνεται όταν ολόκληρο το φορτίο είναι στην άμεση διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη του (*British Shipowners v. Grimond, Chartered Bank v. British India SN Co.*).

Κατά γενικό κανόνα, ισχύει ότι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει από την άνω πλευρά του πλοίου (“over the ship’s side”). Όποιες κι αν είναι οι συνθήκες παράδοσης, το ένα μέρος πρέπει να παραδώσει και το άλλο να παραλάβει συγχρόνως και κατά την ίδια διαδικασία. Συνεπώς, σε αυτήν την διαδικασία οφείλουν να παρίστανται αμφότερα τα μέρη. Ο πλοιοκτήτης ενεργεί από το κατάστρωμα ή κάποιο σημείο του πλοίου του, αλλά πάντα βρίσκεται πάνω στο πλοίο, ενώ η θέση του αντισυμβαλλομένου του είναι δίπλα στο πλοίο, όπου πρέπει να του παραδοθεί το εμπόρευμα. Αλλά και ο πλοιοκτήτης οφείλει να βρίσκεται εκεί που πρέπει να παραδώσει το εμπόρευμα. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τοποθετήσει το φορτίο με τέτοιο τρόπο, ώστε να ευνοεί την παραλαβή του από τον παραλήπτη. Σε τέτοια, δηλαδή, απόσταση από το πλοίο, όση χρειάζεται για να μπορέσει ο παραλήπτης να ξεκινήσει τις εργασίες παραλαβής του. Όταν, λοιπόν, πλοιοκτήτης ενεργεί κατ’ αυτόν τον τρόπο, κάθε καθυστέρηση στην εκφόρτωση βαρύνει τον παραλήπτη [*Petersen v. Freebody & Co.* (1895) 2 Q.B. 294].

Ουσιαστικά, την εκφόρτωση και παράδοση του φορτίου εκτελούν οι πράκτορες του πλοιοκτήτη και του παραλήπτη του φορτίου, οπότε ο πλοιοκτήτης εκτελεί πλήρως την υποχρέωσή του για παράδοση του φορτίου όταν ο πράκτορας / αντιπρόσωπος του παραλήπτη έχει στα χέρια του το φορτίο<sup>293</sup>. Ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, έχει υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στο πρόσωπο που αναγράφεται στην φορτωτική ή στους πράκτορες / αντιπροσώπους του (*Bourne v. Gatliffe*) και δεν ευθύνεται αν παραδώσει σε οποιονδήποτε δεν παρουσιάζει τη φορτωτική [*“The Stettin”* (1889), 14 P.D. 142]. Γενικότερα, δεν ευθύνεται αν, ενεργώντας καλή τη πίστη<sup>294</sup>, παραδώσει το φορτίο στον κατονομαζόμενο στο ναυλοσύμφωνο αντισυμβαλλόμενο ή στο πρόσωπο που παρουσιάζει

<sup>293</sup> Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 544.

<sup>294</sup> «Όταν ο πλοίαρχος δεν έχει καμία ειδοποίηση ή γνώση για τίποτα άλλο, παρά μόνο ότι υπάρχουν άλλα μέρη της φορτωτικής, ένα από τα οποία δυνατόν να έχει μεταβιβαστεί, δικαιολογείται ή απαλλάσσεται αν παραδώσει σύμφωνα με το συμβόλαιό του στο πρόσωπο που εμφανίζεται ως κομιστής της φορτωτικής που του παρουσιάζεται», Lord Blackburn, *Glyn Mills & Co. v. East and West India Dock Co.*, (1882), 47 L.T. 309, *Ivamy E.R. Hardy, Casebook on Shipping Law*, London 1982, σελ. 68.



πρώτο την φορτωτική, προστατεύοντας έτσι τη φήμη του πλοιοκτήτη [*Glyn Mills & Co. v. East and West India Dock Co.*, (1882), 47 L.T. 309].

Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από την ευθύνη της προσωπικής παράδοσης των αγαθών, όταν αυτό προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο [*Chartered Bank v. British India SN Co / Pacific Milk Industries (M) Bhd v. Koninklinjke*]. Το μόνο που πρέπει να γνωρίζει είναι ότι ο παραλήπτης του φορτίου είναι αυτός που υπέδειξε ο ναυλωτής και δε χρειάζεται να ερευνά το δικαίωμα κατοχής του υποδεικνυόμενου παραλήπτη επί του φορτίου. Αν ενεργήσει όπως του υποδεικνύει ο ναυλωτής σχετικά με την ταυτότητα του παραλήπτη, ο ναυλωτής δεν δικαιούται να ισχυριστεί ότι η παράδοση έγινε σε λανθασμένο παραλήπτη [*Farenco Shipping Co Ltd v. Daebo Shipping Co Ltd (The "Bremen Max") English Commercial Court: Teare J: [2008] EWHC 2755*]. Βέβαια, σε σύντομα ταξίδια ή όταν παρεμβάλλονται διάφορες πωλήσεις και παραδόσεις, είναι δυνατόν το πλοίο να φτάσει στο λιμένα εκφόρτωσης πριν η φορτωτική φτάσει στα χέρια του τελικού παραλήπτη. Όταν, τότε, ζητείται από τον πράκτορα του πλοιοκτήτη να παραδώσει το φορτίο χωρίς την φορτωτική, μπορεί είτε να αρνηθεί είτε να ρισκάρει, κάνοντας παράδοση εν πλήρη γνώσει της παρεπόμενης ευθύνης του απέναντι στον δικαιούχο ιδιοκτήτη του φορτίου και / ή των κατόχων της φορτωτικής, αν το φορτίο παραδοθεί στο λάθος πρόσωπο [*The Sagona, A/S Hansen - Tangens Rederi III v. Total Transport Corp.* (1984), 1 Lloyd's Rep. 194 (QBD (Com.Ct.))] <sup>295</sup>. Κανένας, όμως, ούτε ο χρονοναυλωτής, δεν δικαιούται να διατάξει τον πλοίαρχο να παραδώσει το φορτίο χωρίς την επίδειξη μιας αυθεντικής φορτωτικής και ο χρόνος που θα χαθεί κατά την διάρκεια της άρνησής του δεν θα μετράει ως χρόνος μη μίσθωσης του πλοίου («off-hire» time) [*The Houda, Kuwait Petroleum Corp. v. I. & D. Oil Carriers Ltd.* (1994), 2 Lloyd's Rep. 541 (C.A.)] <sup>296</sup>

Τέλος, στην περίπτωση καθυστέρησης της μεταφοράς των αγαθών, οι παραλήπτες δικαιούνται αποζημίωση και η ζημία τους υπολογίζεται με βάση τη διαφορά ανάμεσα στην αγοραστική αξία των αγαθών κατά την χρονική στιγμή της συμφωνημένης παράδοσης και την αγοραστική τους αξία τη στιγμή της πραγματικής τους παράδοσης. Το ποσό, δηλαδή, της αποζημίωσης στοχεύει να επαναφέρει, όσο περισσότερο γίνεται, το ζημιωμένο μέρος στην κατάσταση που θα βρισκόταν, χωρίς την πρόκληση της ζημίας λόγω αθέτησης του συμβολαίου [*C. Czarnikow Ltd. v. Koufos* (1967), 2 Lloyd's Rep. 457].

<sup>295</sup> Christof F. Lüddecke, *Marine Claims - A guide for the handling and prevention of marine claims*, London, New York, Hong-Kong 1996, σελ. 44.

<sup>296</sup> Ο.π., σελ. 45.

### 5.3 «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“CARGO LIABILITY”)

Ο ειδικός όρος «ευθύνη για το φορτίο» περιλαμβάνεται συνήθως στα ναυλοσύμφωνα για να ρυθμίσει την ευθύνη του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή για ζημία ή απώλεια του φορτίου. Βέβαια, σε αντίθεση με τη σχέση μεταφορέα - φορτωτή, η σχέση πλοιοκτήτη - ναυλωτή δεν υπόκειται σε υποχρεωτικούς κανόνες σχετικά με την ευθύνη για το φορτίο. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα τείνουν να περιορίζουν σε μικρό ή μεγαλύτερο βαθμό την ευθύνη του πλοιοκτήτη, ενώ άλλα ενσωματώνουν αυτούσιους του διεθνείς κανονισμούς.

Εντούτοις, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ο όρος της ευθύνης για το φορτίο εμφανίζεται υπό τη μορφή της επονομαζόμενης ρήτρας «Paramount» (“Paramount Clause”) η οποία, παρά τις ποικίλες δυνατές διατυπώσεις της, κυρίως προβλέπει τη συμφωνία των μερών για εφαρμογή των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ (“Hague - Visby Rules”)<sup>297</sup> σε τυχόν ζημία του φορτίου.

Ειδικότερα, η ρήτρα αυτή μπορεί να προβλέπει : α) ότι όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο θα διέπονται από τους Κανόνες ή β) ότι ο καταμερισμός της ευθύνης για το φορτίο, υπό το ναυλοσύμφωνο, θα διέπεται από τους Κανόνες ή γ) ότι ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους Κανόνες.

Τυπική διατύπωση της ρήτρας «Paramount» είναι η ακόλουθη : «Οι Κανόνες της Χάγης όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968 θα εφαρμόζονται σε αυτό το ναυλοσύμφωνο και σε οποιαδήποτε φορτωτική εκδίδεται υπό αυτό. Οι ναυλωτές θα εξασφαλίζουν ότι όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται υπό αυτό το ναυλοσύμφωνο θα περιέχουν έναν όρο που περιλαμβάνει αυτούς τους κανόνες» (Ναυλοσύμφωνο Multiform, έκδ. 1986, όρος 33)<sup>298</sup>. Η «BIMCO»<sup>299</sup>, ο μεγαλύτερος ιδιωτικός ναυτιλιακός οργανισμός, έχει εκδώσει την δική της ρήτρα «Paramount», την οποία ονομάζει «Γενική Ρήτρα Paramount» (“General Clause Paramount”)<sup>300</sup>.

Ο όρος «ευθύνη για το φορτίο», που παρουσιάζεται ως ρήτρα «Paramount», έχει ως νομικό υπόβαθρο, όταν περιλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα, τον αγγλικό νόμο για τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών του 1992 (Carriage of Goods by Sea Act - C.O.G.S.A. 1992), ο

<sup>297</sup> Οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ αποτελούν το περιεχόμενο της «Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων κανόνων σχετικά με τις Φορτωτικές», που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Αυγούστου 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από τα Πρωτόκολλα της 23<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1968 και της 21<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1979 (περί Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων - Special Drawing Rights) και καθορίζουν το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε σύμβαση μεταφοράς, το οποίο δεν μπορεί να αποκλειστεί.

<sup>298</sup> “The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this charter party and to any bills of lading issued hereunder. The charterers shall procure that all bills of lading issued under this charter party shall contain a clause to include these rules” (Multiform, ed. 1986, clause 33).

<sup>299</sup> “Baltic and International Maritime Council” - «Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο»

<sup>300</sup> Βλ. Παράρτημα Μ, σελ 166.



οποίος ενσωμάτωσε σε ένα ενιαίο σύνολο την διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία, όπως αυτή διαμορφώνεται από τους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, το αγγλικό εθνικό δίκαιο (common law) και τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α.<sup>301</sup>. Στην Ελλάδα, οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ έγιναν εσωτερικό δίκαιο με την κύρωση του νόμου υπ' αριθμ. 2107/1992, αν και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου μέχρι τότε περιείχε ανάλογες διατάξεις.

Την ευθύνη για το φορτίο και τον τρόπο που αυτή κατανέμεται ανάμεσα στα μέρη του ναυλοσυμφώνου οριοθετούν οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ στα άρθρα τους, ρυθμίζοντας κυρίως τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τις απαλλαγές από την ευθύνη του μεταφορέα - πλοιοκτήτη σε σχέση με το φορτίο. Σε γενικές γραμμές, η ευθύνη του μεταφορέα συνοψίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 3§2<sup>302</sup> των κανόνων και ορισμένες επιφυλάξεις, στην υποχρέωσή του να προβαίνει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια (properly and carefully) στην φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των μεταφερόμενων πραγμάτων.

Η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων έχει ασχοληθεί πολλές φορές με το θέμα και έχει ερμηνεύσει τους ανωτέρω κανόνες για την ευθύνη των μερών του ναυλοσυμφώνου για το φορτίο. Όσον αφορά στην επιμέλεια που πρέπει να καταβάλλει ο μεταφορέας εκπληρώνοντας τις υποχρεώσεις του για το φορτίο, το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας αποφάνθηκε στην υπόθεση *Albacora* [*Albacora SRL v. Westcott and Laurance Line* (1966) 2 *Lloyd's Rep.* 53, 192, 257] ότι η προσθήκη της έκφρασης «με τον τρόπο που αρμόζει» στην «επιμέλεια» προσθέτει κάτι επιπλέον στο βαθμό της επιμέλειας που πρέπει να επιδεικνύει ο μεταφορέας για τη μεταχείριση του φορτίου. Η όλη διατύπωση της §2 του άρθρου 3 ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο ως εξής : ότι ο μεταφορέας πρέπει να εκτελεί τις εργασίες που αναφέρονται στη διάταξη αυτή με βάση ένα «υγιές» (sound) σύστημα. Ένα σύστημα που δεν είναι ανάγκη να ανταποκρίνεται σε κάθε αδυναμία και ιδιοσυστασία του συγκεκριμένου φορτίου, όμως, αντικειμενικά, πρέπει να είναι «υγιές» σε σχέση με όλες τις περιστάσεις και με τη γενική πρακτική που ακολουθούν οι θαλάσσιοι μεταφορείς πραγμάτων για το συγκεκριμένο φορτίο, ενόψει πάντως και της γνώσης την οποία έχει ο μεταφορέας ή όφειλε να έχει όσον αφορά στη φύση των μεταφερόμενων πραγμάτων<sup>303</sup>. Από την άποψη

<sup>301</sup> Οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ δεν έχουν κυρωθεί ακόμη από τις Η.Π.Α.

<sup>302</sup> Βλ. Παράρτημα Ν, σελ. 167.

<sup>303</sup> Α. Κιάντου - Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*<sup>6</sup>, τ. 2<sup>ος</sup>, Θεσ/νίκη - Αθήνα 2007, σελ. 370-371. Η υπόθεση επί της οποίας αποφάνθηκε το House of Lords αφορούσε φορτίο παστών ψαριών, το οποίο φορτώθηκε σε λιμένα της Σκωτίας με προορισμό λιμένα της Βόρειας Ιταλίας, χωρίς να έχουν δοθεί από τον φορτωτή ειδικές οδηγίες για τον χειρισμό του φορτίου κατά την διάρκεια της μεταφοράς. Στον λιμένα προορισμού τα ψάρια βρέθηκαν σε ποιοτικώς χειρότερη κατάσταση από αυτήν στην οποία είχαν παραδοθεί προς μεταφορά, ενώ διαπιστώθηκε εκ

αυτή, η επιμέλεια και η αντίστοιχη ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με το φορτίο εμφανίζεται να είναι αυστηρότερη από την «προσθήκουσα επιμέλεια» και την αντίστοιχη ευθύνη του σχετικά με το φορτίο<sup>304</sup>.

Όσον αφορά στην δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για το φορτίο, έχει κριθεί ότι η όλη σύμβαση μεταφοράς υπόκειται στους Κανόνες (Χάγης - Βίσμπε), αλλά το σημείο μέχρι το οποίο εκτείνονται οι υποχρεώσεις του μεταφορέα για την φορτοεκφόρτωση το αποφασίζουν τα μέρη. Συνεπώς, αν ο μεταφορέας αποφάσισε να φορτώσει, στοιβάσει ή εκφορτώσει το φορτίο, πρέπει να το κάνει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια, με κάθε προστασία που του παρέχει το άρθρο 4<sup>305</sup> των Κανόνων. Αλλά οι Κανόνες δεν καθιστούν ανίσχυρη μια συμφωνία που μετατοπίζει την ευθύνη για τις εργασίες αυτές στον φορτωτή, τον ναυλωτή ή τον αντισυμβαλλόμενο [*Pyrene v. Scindia Navigation (1954)*, 2 Q.B. 402 / *G H Renton & Co. Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama (1957)*, A.C. 149 / *Jindal Iron and Steel Co. Ltd and others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II) (2005)*, H.o.L.1 Lloyd's Rep. 57<sup>306</sup> / *The Arawa (1977)* 2 Lloyd's Rep. 416, 424-425]. Όταν οι ναυλωτές έχουν, βάσει του ναυλοσυμφώνου, την ευθύνη για τη στοιβασία, οι πλοιοκτήτες δεν ευθύνονται έναντι των ναυλωτών για τις ζημιές που επήλθαν λόγω της μη αρμόζουσας (improper) στοιβασίας του φορτίου, ακόμη κι αν έτσι το πλοίο κατέστη αναξιόπλοο. Υπό το συγκεκριμένο όρο του ναυλοσυμφώνου, οι πλοιοκτήτες δεν οφείλουν να παρέμβουν στην διαδικασία φόρτωσης των ναυλωτών για να διασφαλίσουν το αξιόπλοο της στοιβασίας [*Canadian Transport Ltd v Court Line Ltd (1940)* AC 934 / *The Invros (1999)* 1 Lloyd's Rep 848 / *Compania Sud American Vapores v MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co KG (The "ER Hamburg") (2006)* EWHC 483 (Comm)]. Οι πλοιοκτήτες ευθύνονται αν δεν καταφέρουν να μεταφέρουν το φορτίο με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια, ως ορίζει το άρθρο 3§2 των Κανόνων. Οι ίδιοι φέρουν το βάρος απόδειξης της απαλλαγής τους από την ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων, ενώ ο όρος «διαχείριση του πλοίου» δεν περιλαμβάνει αμέλεια στην διαχείριση των καταπελτών [*Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd (1928)*, All E.R. Rep. 97]. Η ευθύνη, όμως, του μεταφορέα σε περίπτωση μερικής φυσικής ζημίας του φορτίου, που είχε

---

των υστέρων ότι τα παστά ψάρια αυτού του τύπου δεν μπορούν να αντέξουν ένα τόσο μεγάλο ταξίδι χωρίς ψύξη, γεγονός που αγνοούσε ο μεταφορέας. Εν όψει αυτού, το δικαστήριο έκρινε ότι ο μεταφορέας, μην έχοντας λόγο να υποθέσει ότι το φορτίο απαιτούσε ιδιαίτερη μεταχείριση, είχε λειτουργήσει ακολουθώντας ένα «ωγιές σύστημα ενέργειας» και ότι η ζημία του φορτίου προκλήθηκε όχι από έλλειψη της επιμέλειας που προσήκει στη φύση του φορτίου, αλλά από εγγενές ελάττωμα αυτού. Κιάντου - Παμπούκη, σελ. 371, υποσημ. 3.

<sup>304</sup> Η άποψη αυτή έχει επιβληθεί στο αγγλικό δίκαιο, όπου ακολουθείται τόσο από τα δικαστήρια όσο και από τους συγγραφείς, έχει επεκταθεί δε και στα δικαστήρια των Η.Π.Α. Βλ. Κιάντου - Παμπούκη, σελ. 371.

<sup>305</sup> Βλ. Παράρτημα Ν, σελ. 167-169.

<sup>306</sup> L.M.A.A. Law Review, 2004 -2007.

ως συνέπεια την ολική απώλεια της αξίας του ως κατεστραμμένου φορτίου, θα περιοριστεί, κατά το άρθρο 4§5(α) των Κανόνων, με αναφορά στο βάρος του φορτίου που υπέστη τη φυσική ζημία και όχι στο συνολικό βάρος του μεταφερθέντος φορτίου, καθώς η έκφραση «απώλειες ή ζημίες που προκαλούνται σε εμπορεύματα» (“goods lost of damaged”), ερμηνευόμενη μέσα στα πλαίσια του δικαίου των συμβάσεων, αναφέρεται, κυρίως, σε δύο κατηγορίες εμπορευμάτων : σε αυτά που χάνονται ή καταστρέφονται ολοσχερώς («απώλειες») και σε αυτά που σώζονται μεν (δεν χάνονται) αλλά έχουν υποστεί φθορές («ζημίες») [(1) *Serena Navigation Ltd* (2) *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd -v- (1) Dera Commercial Establishment and (2) Standard Chartered PLC, (The Limnos)*, [2008] EWHC (C.C. - Q.B.D.) 1036].

Η ενσωμάτωση της ρήτρας «Paramount» στο ναυλοσύμφωνο, χωρίς άλλα λόγια ή στοιχεία, σημαίνει ότι ενσωματώνονται όλοι οι Κανόνες. Αν τα μέρη σκοπεύουν να ενσωματώσουν μέρος των Κανόνων ή μόνο το υποχρεωτικό μέρος των Κανόνων, το αναφέρουν. Εν τη απουσία τέτοιας εξειδίκευσης, ισχύει η ενσωμάτωση του συνόλου των Κανόνων [*The Agios Lazaros* (1976), 2 *Lloyd's Rep.* 47]<sup>307</sup>. Η έναρξη ισχύος των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ στο Ηνωμένο Βασίλειο έχει ως συνέπεια ο όρος «Paramount» σε ναυλοσύμφωνο που διέπεται από το αγγλικό δίκαιο να ενσωματώνει τους Κανόνες αυτούς. Παρόλα αυτά, είναι μόνο ένας παράγοντας που καθορίζει την πρόθεση των «ναυτιλομένων», οπότε δίνει απλά μια ένδειξη ενσωμάτωσης των Κανόνων [*Seabridge Shipping AB v. AC Orsleff's EFTS's A/S (The M/V Fjellvang)* (1999), 2 *Lloyd's Rep* 685]. Η βούληση / πρόθεση των μερών έχει μεγάλη σημασία για την ενσωμάτωση των Κανόνων στο ναυλοσύμφωνο. «Τα μέρη ενός ναυλοσυμφώνου συχνά επιθυμούν την ενσωμάτωση των Κανόνων στη συμφωνία τους. Αλλά με αυτό δεν εννοούν ότι επιθυμούν να ενσωματώσουν το «γράμμα» (ακριβή λόγια) των Κανόνων. Επιθυμούν να εισάγουν στη συμβατική τους σχέση τις ίδιες προδιαγραφές υποχρεώσεων, ευθύνης, δικαιωμάτων και ασυλίας που ισχύουν, κατά τους Κανόνες, για το μεταφορέα και το φορτωτή»<sup>308</sup> [*Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum (The Saxon Star)* (1959), AC 133, 154].

Αναφορικά, τέλος, με το βάρος απόδειξης της ευθύνης για την απώλεια ή ζημία του φορτίου κατά τη μεταφόρτωση, αυτό, εφόσον έχει αποδειχτεί η απώλεια ή η ζημία του φορτίου από τον ιδιοκτήτη του, μετατοπίζεται στο μεταφορέα, ο οποίος, για να απαλλαγεί,

<sup>307</sup> Τότε, κατά την εκδίκαση της υπόθεσης «The Agios Lazaros» το 1976, δεν ίσχυαν ακόμη, στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ το 1978 με την αγγλική νομοθεσία «Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1971», αλλά μόνο οι Κανόνες της Χάγης, όπου και αναφέρεται η απόφαση.

<sup>308</sup> Viscount Simonds (*The Saxon Star*), S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford - New York 2007, σελ. 235.

πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία προήλθε από αιτία που καθιερώνει το ανεύθυνο του άρθρου 4§2 των Κανόνων. Αν το καταφέρει απαλλάσσεται, εκτός αν ο ιδιοκτήτης του φορτίου μπορέσει να αποδείξει την αθέτηση της υποχρέωσης του μεταφορέα για επιμέλεια κατά το άρθρο 3§2 των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ [*The Glendarroch (1894)*, P 226 (CA), 234-235]<sup>309</sup>.

<b>34. Protective Clauses</b>	270
The following clauses shall apply to all Bills of Lading issued under this Charter Party and to this Charter Party:	271 272
<b>(a) BIMCO General Clause Paramount</b>	273
The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract.	274 275 276
When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.	277 278 279
When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply.	280 281 282 283
<b>PART II</b>	
<b>BIMCHEMVOY 2008</b>	
<b>Voyage Charter Party for the transportation of chemicals in tank vessels</b>	
The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.	284 285
The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.	286 287 288

**Εικόνα 5-3 : Η ρήτρα «Paramount» όπως αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο BIMCHEMVOY (έκδ. 2008).**

<sup>309</sup> Η έννοια του βάρους απόδειξης έχει κριθεί κατ'αναλογική εφαρμογή της συγκεκριμένης απόφασης, η οποία εκδόθηκε πολύ πριν ισχύσουν οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διαιτησία είναι ένας πολύ παλιός θεσμός. Το ίδιο ισχύει και για τη ναυτική διαιτησία, αν και όχι στον ίδιο βαθμό. Δίνει στους ανθρώπους της ναυτιλίας την ευκαιρία να λύσουν τις διαφορές τους σε ένα πιο φιλικό και λιγότερο τυπικό, σε σχέση με τα τακτικά δικαστήρια, περιβάλλον. Είναι, μεν, ένας δικαιοδοτικός θεσμός, χωρίς όμως τις δυσχερείς και λεπτομερειακές διαδικασίες της τακτικής δικαιοσύνης. Αυτό, βέβαια, δε σημαίνει ότι οι αποδέκτες της διαιτητικής κρίσης μπορούν να αγνοήσουν τα αποτελέσματα και τις συνέπειές της. Οι ίδιοι την επιλέγουν και οφείλουν να δεχτούν την απόφαση του διαιτητή ως τέτοια κι όχι ως απλή συμβουλή, γιατί δεν πρόκειται για μια απλή μεσολάβηση αλλά για έναν νομικά θεσμοθετημένο και αναγνωρισμένο μηχανισμό επιβολής δικαστικής κρίσεως.

Η ναυτική διαιτησία γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη στην Αγγλία, όπου και συνεχίζει να εξελίσσεται. Το Λονδίνο είναι ένας τεράστιος πόλος έλξης της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας και δεν παραδίδει τα πρωτεία ούτε στο χώρο της ναυτικής διαιτησίας, αφού κατέχει, ακόμη, όλα τα εχέγγυα για να κερδίζει την εμπιστοσύνη των συναλλασσομένων, οι οποίοι, αν και παραπονιούνται για το κόστος και το χρόνο που απαιτείται, ωστόσο δεν προτίθενται να το εγκαταλείψουν. Σε αυτό συμβάλλει, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, η «Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών Λονδίνου», υποδεχόμενη και αποδεχόμενη, κάθε χρόνο, πάνω από 1.280 υποθέσεις ναυτικής διαιτησίας.

Παρόλα αυτά, τα υπόλοιπα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου δεν αποθαρρύνονται και διεκδικούν ένα μέρος των διαιτητικών υποθέσεων. Το Παρίσι, η Σιγκαπούρη, το Τόκυο, το Χονγκ - Κονγκ, η Νέα Υόρκη καταβάλλουν αξιόπαινες προσπάθειες να πείσουν τους «ναυτιλομένους» ότι παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες.

Παρόμοια προσπάθεια κάνει και ο Πειραιάς, ο οποίος, αν και από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, δεν έχει καταφέρει να «τραβήξει» τη ναυτική διαιτησία. Και, τραγική ειρωνία, οι υποθέσεις που, κατά κόρον, απευθύνονται στο Λονδίνο αφορούν σε πλοία ελληνικών συμφερόντων. Αλλά, την κατάσταση αυτή ευελπιστεί να αλλάξει η «Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά» που έχει ιδρυθεί τα τελευταία χρόνια και παλεύει, παρά τα πολλά εμπόδια που συναντά, να αποδείξει την αξία της, αν μη τι άλλο, στους συμπατριώτες της... Θα πρέπει, σαφώς, να δουλέψει, να δοκιμαστεί και να πετύχει για να κερδίσει την εμπιστοσύνη τους, γιατί, σε τελευταία ανάλυση, αυτό που έχει σημασία για τους Έλληνες πλοιοκτήτες είναι να κάνει σωστά τη δουλειά της και να φέρει τα ποθούμενα αποτελέσματα. Αλλά θα πρέπει και αυτοί, από την πλευρά τους, να της δώσουν την απαραίτητη ευκαιρία να το κάνει. Γιατί, θεωρώ ότι έχει τις προϋποθέσεις να πραγματοποιήσει το στόχο της.

Η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου, όμως, εκτός από τη σημαντική υπηρεσία που παρέχει στην αξιόπιστη επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών, παίζει μεγάλο ρόλο και στην διαμόρφωση των συνθηκών μέσα στις οποίες λειτουργεί η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Οι αποφάσεις της, από κοινού με τις αποφάσεις των τακτικών αγγλικών δικαστηρίων, επηρεάζουν και αλλάζουν συνεχώς τους όρους των ναυλοσυμφώνων. Η επίλυση, επομένως, των διαφορών στη ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων, γι' αυτό και η συνεχής παρακολούθηση της νομολογίας όπως και η ενημέρωση για τις νεότερες εκδόσεις των ναυλοσυμφώνων κρίνεται απαραίτητη.

Δύο σημαντικοί όροι που αναγράφονται στα ναυλοσύμφωνα είναι η «παράδοση φορτίου» και η «ευθύνη για το φορτίο». Το περιεχόμενό τους παραμένει βασικά σταθερό αλλά η έννοιά τους συνεχώς μεταβάλλεται, ανάλογα με τις αλλαγές στη ναυτιλία, την τεχνολογία κ.ά. Κατά συνέπεια, πρέπει πάντα να αντιμετωπίζονται υπό το φως των εκάστοτε εξελίξεων, όπως αυτές αντανακλώνονται στην αγγλική νομολογία και στο αγγλικό δίκαιο γενικότερα. Ένα δίκαιο το οποίο, τουλάχιστον προς το παρόν, «διευθύνει» τις ναυτιλιακές συναλλαγές και θέτει τους «κανόνες του παιχνιδιού». Τους ρευστούς κανόνες ενός αέναου παιχνιδιού, που εδράζεται στην ανάγκη του ανθρώπου για επιβίωση και επικοινωνία με τους άλλους ανθρώπους και την περιέργειά του για οτιδήποτε καινούργιο. Και στο οποίο παιχνίδι, οι Έλληνες και η ελληνική ναυτοσύνη αποδεδειγμένα αριστεύουν και κυριαρχούν εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ, Β. Γ. (1994 - έκδ. 3<sup>η</sup>): *Εμπορικός Κώδικας*, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
2. ΓΕΣΙΟΥ - ΦΑΛΤΣΗ, Π. (1986 - έκδ. 3<sup>η</sup>): *Δίκαιο Αποδείξεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
3. ΓΕΣΙΟΥ - ΦΑΛΤΣΗ Π., ΚΑΪΣΗΣ Α., ΝΙΚΑΣ Ν. (1998 - έκδ. 5<sup>η</sup>): *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας και Εισαγωγικός Νόμος*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
4. †ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛ., ΒΛΑΧΟΣ Γ. (2003 - έκδ. 2<sup>η</sup>): *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς, Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.
5. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΑΣΤ. Κ., ΓΚΟΥΤΖΙΑΜΑΝΗΣ Ε. Α. (1997): *Αστικός Κώδικας και Ειδικό Αστικό Νόμοι*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
6. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. Ι., ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ Ε. (2006 - έκδ. 2<sup>η</sup>): *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.
7. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Φ.Δ. (1979): *Το Δίκαιον της Διαιτησίας εν Αγγλία*, Αθήνα, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.
8. ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ (1984): *Πάπυρος Λαρούς Μπριτάννικα*, τόμ. 20, Αττική, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος.
9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΕΕμπΔ) 2008, Νομολογία, Ναυτικό και Αεροπορικό Δίκαιο, *Εφ. Πειρ. 475/2005* (σελ. 356-361).
10. ΖΩΓΡΑΦΑΚΗΣ, Χ. (1996): *Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις*, Ναυτεμπορική και Richards Butler International Law Firm.
11. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. (1993 - 3<sup>η</sup> ανατ.): *Εισαγωγή στην Τεχνική της Επιστημονικής Ιστορικής Εργασίας*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Βάνιας.
12. ΚΙΑΝΤΟΥ - ΠΑΜΠΟΥΚΗ, Α. (1993 - έκδ. 3<sup>η</sup> / 2007 - έκδ. 6<sup>η</sup> - τ. 2<sup>ο</sup>): *Ναυτικό Δίκαιο*, Θεσσαλονίκη - Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα.
13. ΚΟΥΣΟΥΛΗΣ, Σ. (2006 - έκδ. 2<sup>η</sup>): *Δίκαιο της Διαιτησίας*, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα.
14. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1994 - 1995, *Εφ. Πειρ. 367/95* (σελ. 43-44).

15. ΠΑΖΑΡΖΗΣ, Μ. Ι. (Νοέμβριος 2006): *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων - Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*, Πειραιάς.
16. ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ, Κ. Γ. (1990 - έκδ. 3<sup>η</sup>): *Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
17. ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ, Α. (1999): *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία*, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.

### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. *Arbitrium Redivivum or The Law of Arbitration* (1694), London, Printed by the Assigns of Rich. and Edw. Atkins Esquires.
2. DOCKRAY, M. (1987 - Second Edition): *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Abingdon, Oxon, Professional Books.
3. GILL, W. H. (1975 - Second Edition): *The Law of Arbitration*, London, Sweet and Maxwell.
4. GIRVIN, ST. (2007): *Carriage of Goods by Sea*, Oxford, New York, Oxford University Press.
5. IVAMY, E. R. H. (1982 - Third Edition): *Casebook on Shipping Law*, London, Lloyd's of London Press.
6. LÜDDEKE, CH. F. (1996 - Second Edition): *MARINE CLAIMS - A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*, London, New York, Hong-Kong, LLP.
7. PARIS SMITH & RANDALL SOLICITORS (2004): *Arbitration Act 1996*, Company and Commercial Services, Southampton, [www.parissmith.co.uk](http://www.parissmith.co.uk).
8. *The LMAA Law Review* (2004 - 2007), LMAA.



## ΑΡΘΡΑ - ΜΕΛΕΤΕΣ

1. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Η ενσωμάτωση των όρων των ναυλοσυμφώνων στη φορτωτική*, «Ναυτική Δικαιοσύνη» (Ναυτ.Δνη), τόμ. 3<sup>ος</sup> (τεύχ. 5<sup>ο</sup>), 2003, σελ. 363-385.
2. ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ, Α. (2006): *Από την Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία - Νέοι κανόνες 2005 για ναυτικές διαφορές*, *Ναυτιλία* (ειδική έκδοση), Ναυτεμπορική, σελ. 80-81.
3. ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ, Α. (2007): *Η αντιμετώπιση των διαιτητικών ρητρών ενσωματώσεως εξ απόψεως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου*, Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου (ΕΕμπΔ), σελ. 205-219.
4. TETLEY, W. Q. C. (1994): *The General Maritime Law -- The Lex Maritima (with a brief reference to the ius commune in Arbitration Law and the Conflict of Laws)*, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, spring 1994.

## ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

1. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Περί Διαιτησίας*, Εισήγηση στο Σεμινάριο Ασκουμένων του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, 4/5/2006.
2. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Εισήγηση στην Ημερίδα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά*, 12/5/2006.
3. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Η Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα - Νέες Προοπτικές*, Εισήγηση στην ετήσια συνάντηση της WISTA (Women's International Shipping and Trading Association) Hellas, 29/11/2006.
4. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Συνέντευξη στη LAWNET*, Εφημερίδα «Τα Νέα», 26/2/2007.
5. ΑΒΡΑΜΕΑΣ, Π.: *Opening Speech*, 9<sup>th</sup> May - The Bunker Arbitration Experience, The Bunker Summit - Greece 2007, Athens 8-11 May.
6. HARRIS, B. (2008): *Maritime Arbitration in the U.S. and the U.K., Past, Present and Future: The View from London*, The Tulane Maritime Law Center, William Tetley Maritime Law Lecture, 4/3/2008.

## ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ (INTERNET SITES)

### ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

1. [www.lcia-arbitration.com](http://www.lcia-arbitration.com) (London Court of International Arbitration)
2. [www.londonarbitrators.org](http://www.londonarbitrators.org)
3. [www.ciarb.org](http://www.ciarb.org) (Chartered Institute of London Arbitrators)
4. [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk) (London Maritime Arbitrators Association - LMAA)
5. [www.smany.org](http://www.smany.org) (Society of Maritime Arbitrators New York)
6. [www.globalarbitrationreview.com](http://www.globalarbitrationreview.com) (GAR)
7. [www.hkiac](http://www.hkiac) (Hong-Kong International Arbitration Centre)
8. [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu) (Piraeus Maritime Arbitration Association)

### ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

9. [www.opsi.gov.uk](http://www.opsi.gov.uk) (Νομοθεσία Ηνωμένου Βασιλείου)
10. [www.bailli.org](http://www.bailli.org) (British and Irish Legal Information Institute)
11. [www.mcgill.ca/maritimelaw](http://www.mcgill.ca/maritimelaw) (Tetley's Maritime and Admiralty Law, McGill University, Faculty of Law, Canada)
12. [www.onlinedmc.com.uk/shipping-and-transport.htm](http://www.onlinedmc.com.uk/shipping-and-transport.htm) (David Martin - Clark, Maritime Arbitrator)
13. [www.jmlc.org](http://www.jmlc.org) (The Journal of Maritime Law and Commerce)
14. [www.maritimelawyers.gr](http://www.maritimelawyers.gr)
15. [www.dsanet.gr](http://www.dsanet.gr) (Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών)
16. <http://lawdb.intrasoftnet.com> (Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών «NOMOS»)

### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ - ΙΔΡΥΜΑΤΑ

17. [www.bimco.org](http://www.bimco.org)
18. [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)
19. [www.publications.parliament.uk](http://www.publications.parliament.uk)
20. [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org) (Comité Maritime International)
21. [www.imo.org](http://www.imo.org) (International Maritime Organization)
22. <http://egov.yen.gr> (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)

23. [www.hsa.gr](http://www.hsa.gr) (Hellenic Shipbrokers Association - Ελληνική Ένωση Ναυλομεσιτών)

#### ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ - ΛΕΞΙΚΑ

24. [www.heal-link.gr](http://www.heal-link.gr)

25. [www.unioncatalog.gr](http://www.unioncatalog.gr) (Συλλογικός Κατάλογος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών)

26. [www.lib.auth.gr](http://www.lib.auth.gr) (Κεντρική Βιβλιοθήκη Α.Π.Θ.)

27. <http://nebula.lib.auth.gr> (Βιβλιοθήκη Νομικής Α.Π.Θ.)

28. <http://eebo.chadwyck.com>

29. [www.wordreference.com](http://www.wordreference.com)

30. [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Α. ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ (THE LAW OF ARBITREMENT)

<p>The Contents.</p> <p>CHAP. XV.</p> <p><i>The Effect of every Arbitrement or Award.</i> 74</p> <p>CHAP. XVI.</p> <p><i>Concerning the Performance of an Award. With several Presidents of Awards, Umpirage and Release.</i> 77</p>	<p style="text-align: center;">THE LAW OF Arbitrement.</p> <p><b>A</b>rbitrement in Latin <i>Arbitrium</i>, is an Award, <small>Arbitrement what.</small> Determination or Judgment made, or given between persons in Controversie, by the Arbitrators or Umpire, being such person or persons as are thereunto elected, by the Parties controverting, for the ending and pacifying the said Controversie according to the Submission or Compromise of the said Parties, and agreeable to Reason and good Conscience.</p> <p style="text-align: center;">THE</p> <p style="text-align: center;">B It</p>
--	--

**B. ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ  
ΛΟΝΔΙΝΟΥ (LMAA TERMS 2006) - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ**

**APPLICATION**

4. These Terms apply to arbitral proceedings commenced on or after 1st January 2006. Section 14 of the Arbitration Act 1996 (“the Act”) shall apply for the purpose of determining on what date arbitral proceedings are to be regarded as having commenced.

5. These Terms shall apply to an arbitration agreement whenever the parties have agreed that they shall apply and the parties shall in particular be taken to have so agreed:

(a) whenever the dispute is referred to a sole arbitrator who is a full Member of the Association and whenever both the original arbitrators appointed by the parties are full Members of the Association, unless both parties have agreed or shall agree otherwise;

(b) whenever a sole arbitrator or both the original arbitrators have been appointed on the basis that these Terms apply to their appointment.

Whenever a sole arbitrator or both the original arbitrators have been appointed on the basis referred to at (b), such appointments or the conduct of the parties in taking part in the arbitration thereafter shall constitute an agreement between the parties that the arbitration agreement governing their dispute has been made or varied so as to incorporate these Terms and shall further constitute authority to their respective arbitrators so to confirm in writing on their behalf.

6. In the absence of any agreement to the contrary the parties to all arbitral proceedings to which these Terms apply agree:

(a) that the law applicable to their arbitration agreement is English law; and

(b) that the seat of the arbitration is in England.

7. (a) Subject to paragraph (b), the arbitral proceedings and the rights and obligations of the parties in connection therewith shall be in all respects governed by the Act save to the extent that the provisions of the Act are varied, modified or supplemented by these Terms.

## Γ. FACTS AND FIGURES: STATISTICS

<b>NUMBER OF <i>INTERNATIONAL CASES ADMINISTERED</i> BY ARBITRAL INSTITUTIONS</b>									
<b>Arbitral Institution</b>	<b>Yr 2000</b>	<b>Yr 2001</b>	<b>Yr 2002</b>	<b>Yr 2003</b>	<b>Yr 2004</b>	<b>Yr 2005</b>	<b>Yr 2006</b>	<b>Yr 2007</b>	<b>Yr 2008</b>
ICC <sup>^</sup>	541	566	593	580	561	521	593	599	663
CIETAC (China)	543	562	468	422	461	427	442	429	548
LCIA (UK)	87	71	88	104	87	118	133	137	213
SCC (Sweden)	66	68	50	77	45	53	64	81	74
SIAC (Singapore)	37	39	34	23	39	29	47	55	71
BAC (China)	11	20	19	33	30	53	53	37	59
KCAB (South Korea)	40	65	47	38	46	53	47	59	47
JCAA (Japan)	8	16	8	14	15	9	11	15	12
KLRCA (Malaysia)	20	3	3	5	3	7	1	2	8
PDRC (Philippines)	0	1	2	0	0	0	1	1	0
AAA-ICDR (USA)	510	649	672	646	614	580	586	621	703
VIAC (Vietnam)	23	16	19	16	32	22	23	21	#
BCICAC (Canada)	3	4	4	4	4	2	5	3	#
HKIAC* (China)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	#

**Notes:**

All statistics published here have been obtained from the respective institutions named.

<sup>^</sup> The ICC International Court of Arbitration does not maintain separate statistics for international and French domestic cases administered by them.

# The statistics from these institutions are not available yet.

Πηγή: Singapore International Arbitration Centre – SIAC, 23/11/2009



Δ. ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΣ UNCITRAL ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ  
ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1, ΑΡΘΡΟ 1

**UNCITRAL Model Law  
on International Commercial Arbitration**

*(United Nations document A/40/17, annex I)*

**(As adopted by the United Nations Commission  
on International Trade Law on 21 June 1985)**

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

*Article 1. Scope of application\**

- (1) This Law applies to international commercial\*\* arbitration, subject to any agreement in force between this State and any other State or States.
- (2) The provisions of this Law, except articles 8, 9, 35 and 36, apply only if the place of arbitration is in the territory of this State.
- (3) An arbitration is international if:
- (a) the parties to an arbitration agreement have, at the time of the conclusion of that agreement, their places of business in different States; or
  - (b) one of the following places is situated outside the State in which the parties have their places of business:
    - (i) the place of arbitration if determined in, or pursuant to, the arbitration agreement;
    - (ii) any place where a substantial part of the obligations of the commercial relationship is to be performed or the place with which the subject-matter of the dispute is most closely connected; or
  - (c) the parties have expressly agreed that the subject-matter of the arbitration agreement relates to more than one country.

\*Article headings are for reference purposes only and are not to be used for purposes of interpretation.

\*\*The term "commercial" should be given a wide interpretation so as to cover matters arising from all relationships of a commercial nature, whether contractual or not. Relationships of a commercial nature include, but are not limited to, the following transactions: any trade transaction for the supply or exchange of goods or services; distribution agreement; commercial representation or agency; factoring; leasing; construction of works; consulting; engineering; licensing; investment; financing; banking; insurance; exploitation agreement or concession; joint venture and other forms of industrial or business cooperation; carriage of goods or passengers by air, sea, rail or road.

## Ε. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 4220/1961

### ΝΔ 4220/1961: Σύμβαση περί εκτέλεσης αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων (28418)

#### Άρθρο 0

Ν.Δ. 4220 της 19/19 Σ/βρίου 1961. Περί κυρώσεως της εν Ν. Υόρκη την 10ην Ιουνίου 1958 υπογραφείσης συμβάσεως περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων (Α` 173).

#### Άρθρο ΠΡΩΤΟΝ

Άρθρον πρώτον.

Κυρούται και έχει πλήρη ισχύν νόμου η εν Νέα Υόρκη υπογραφείσα από 10 Ιουνίου 1958 σύμβασις "περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων", εις ην προσεχώρησε και η Ελλάς διά της από 22 Δεκεμβρίου 1958 δηλώσεως αυτής, της οποίας συμβάσεως το κείμενον έπεται εν γαλλικώ πρωτοτύπω και ελληνική μεταφράσει:

#### ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Περί Αναγνώρισεως και Εκτελέσεως των Αλλοδαπών Διαιτητικών Αποφάσεων.

Άρθρον 1.- 1. Η παρούσα Σύμβασις εφαρμόζεται επί της αναγνώρισεως και εκτελέσεως των διαιτητικών αποφάσεων των εκδοθεισών επί του εδάφους Κράτους διαφόρου εκείνου εν τω οποίω επιζητείται η αναγνώρισις και εκτέλεσις των αποφάσεων, και προερχομένων εκ διαφορών μεταξύ φυσικών ή νομικών προσώπων. Εφαρμόζεται ωσαύτως επί διαιτητικών αποφάσεων αίτινες δεν θεωρούνται ως ημεδαπαί αποφάσεις εν τω Κράτει εν τω οποίω επιζητείται η αναγνώρισις και εκτέλεσις των.

2. Νοούνται ως "διαιτητικάί αποφάσεις" ουχί μόνον αι αποφάσεις αι εκδοθείσαι υπό διαιτητών διορισθέντων δια συγκεκριμένας περιπτώσεις, αλλ' ωσαύτως και εκείναι αίτινες εξεδόθησαν υπό μονίμων διαιτητικών οργάνων εις τα οποία τα μέρη υπεβλήθησαν.

3. Κατά την στιγμήν της υπογραφής ή της επικυρώσεως της παρούσης Συμβάσεως, της προσχωρήσεως εις ταύτην ή της γνωστοποιήσεως της υπό του άρθρου 10 προβλεπομένης επεκτάσεως, παν Κράτος θα δύναται, βάσει της αμοιβαιότητος να δηλώσῃ ότι θα εφαρμόσῃ την Σύμβασιν μόνον επί της αναγνώρισεως και εκτελέσεως αποφάσεων εκδοθεισών επί του εδάφους

ετέρου συμβαλλομένου Κράτους. Θα δύναται ωσαύτως να δηλώση ότι θα εφαρμόση την Σύμβασιν αποκλειστικώς επί διαφορών προερχομένων εξ εννόμων σχέσεων, συμβατικών ή εξωσυμβατικών αίτινες θεωρούνται ως εμπορικαί υπό του δικαίου του (του Κράτους το οποίον προβαίνει εις την εν λόγω δήλωσιν).

Άρθρον 2.- 1. Εκαστον των συμβαλλομένων Κρατών αναγνωρίζει την συμφωνίαν διά της οποίας τα μέρη υποχρεούνται να υποβάλλωσιν εις διαιτησίαν απάσας τας διαφοράς ή ωρισμένας εκ των διαφορών, αίτινες ανεφύησαν ή θα ηδύναντο να αναφυώσι μεταξύ των, αναφορικώς προς συγκεκριμένην έννομον σχέσιν, συμβατικήν ή εξωσυμβατικήν, αναφερομένην εις θέμα επιδεκτικόν ρυθμίσεως διά διαιτησίας.

2. Νοείται διά του όρου "έγγραφος συμφωνία" διαιτητική ρήτρα περιληφθείσα εν συμβάσει, ή συνυποσχετικόν, άτινα υπεγράφησαν υπό των μερών, ή περιέχονται εις ανταλλαγήν επιστολών ή τηλεγραφημάτων.

3. Το Δικαστήριο ενός των συμβαλλομένων Κρατών, επιλαμβανόμενον αγωγής επί θέματος ως προς το οποίον τα μέρη έχουν συνάψει συμφωνίαν εν τη εννοία του παρόντος άρθρου, θα παραπέμψη τα μέρη εις διαιτησίαν, τη αιτήσει ενός εξ αυτών, εκτός εάν διαπιστώνη ότι η εν λόγω συμφωνία είναι άκυρος, ανενεργής ή μη επιδεκτική εφαρμογής.

Άρθρον 3.- Εκαστον των συμβαλλομένων Κρατών θα αναγνωρίζη το κύρος διαιτητικής τινός αποφάσεως και θα επιτρέπη την εκτέλεσιν της τοιαύτης αποφάσεως συμφώνως προς τους δικονομικούς κανόνας οίτινες ακολουθούνται εν τω εδάφει ένθα γίνεται η επίκλησις της αποφάσεως, υπό τας εν τοις επομένοις άρθροις αναγραφομένας προϋποθέσεις. Δεν θα επιβάλλωνται, διά την αναγνώρισιν ή εκτέλεσιν των διαιτητικών αποφάσεων επί των οποίων εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβασις, προϋποθέσεις αισθητώσ αυστηρότεραι ούτε δικαστικά έξοδα αισθητώσ ανώτερα, των επιβαλλομένων διά την αναγνώρισιν ή εκτέλεσιν ημεδαπών διαιτητικών αποφάσεων.

Άρθρον 4.- 1. Διά να επιτύχη την υπό του προηγουμένου άρθρου προβλεπομένην αναγνώρισιν και εκτέλεσιν, εκείνο εκ των μερών όπερ αιτείται την αναγνώρισιν και εκτέλεσιν δέον να προσκομίση ταυτοχρόνως προς την αίτησιν:

α) το πρωτότυπον της αποφάσεως δεόντως βεβαιωμένον ή αντίγραφον του πρωτοτύπου τούτου πληρούν τας διά την αυθεντικότητά του απαιτουμένας προϋποθέσεις.

β) Το πρωτότυπον της συμφωνίας της προβλεπομένης υπό του άρθρου 2 ή αντίγραφον πληρούν τας διά την αυθεντικότητά του απαιτούμενας προϋποθέσεις.

2. Εάν η ρηθείσα απόφασις ή η ρηθείσα συμφωνία δεν είναι συντεταγμένη εις επίσημον γλώσσαν της χώρας εν τη οποία γίνεται επίκλησις της αποφάσεως, εκείνο εκ των μερών όπερ αιτείται την αναγνώρισιν και εκτέλεσιν της αποφάσεως δέον να προσκομίση μετάφρασιν των εγγράφων τούτων εις την γλώσσαν ταύτην. Η μετάφρασις δέον να κυρωθή υπό επισήμου ή ορκισθέντος επί τούτω μεταφραστού ή υπό διπλωματικού ή προξενικού πράκτορος.

Άρθρον 5.- 1. Η αναγνώρισις και εκτέλεσις της αποφάσεως δύναται να απορριφθή μόνον, τη αιτήσει του μέρους εναντίον του οποίου γίνεται επίκλησις ταύτης, εφ' όσον τούτο (το μέρος) προσκομίζη εις την αρμοδίαν αρχήν της χώρας ένθα επιζητείται η αναγνώρισις και εκτέλεσις την απόδειξιν ότι:

α) τα εις την συμφωνίαν περί ης το άρθρον 2 μέρη, είχαν βάσει του επ' αυτών εφαρμοστέου δικαίου, ανικανότητα τινά, ή ότι η εν λόγω συμφωνία δεν είναι έγκυρος βάσει του δικαίου εις το οποίον τα μέρη την υπήγαγον, και εν ελλείψει ενδείξεως περί τούτου, βάσει του δικαίου της χώρας εν τη οποία εξεδόθη η απόφασις ή

β) εκείνο εκ των μερών εναντίον του οποίου γίνεται επίκλησις της αποφάσεως δεν ήτο δεδόντως πληροφορημένον περί του ορισμού του διαιτητού ή περί της διαδικασίας της διαιτησίας ή ότι του ήτο αδύνατον δι' άλλον τινά λόγον να ποιήσεται χρήσιν των εις την διάθεσιν του μέσων ή

γ) η απόφασις αναφέρεται εις διαφοράν μη προβλεπομένην υπό του συνυποσχετικού, ή μη περιλαμβανομένην εις τας διατάξεις της διαιτητικής ρήτρας, ή ότι περιλαμβάνει αποφάσεις υπερβαινούσας τους όρους του συνυποσχετικού ή της διαιτητικής ρήτρας εν τούτοις, εάν αι διατάξεις της αποφάσεως, αι αναφερόμεναι εις θέματα άτινα υπεβλήθησαν εις την διαιτησίαν, δύναται να αποχωρισθώσιν εκείνων αίτινες αναφέρονται εις θέματα μη υποβληθέντα εις την διαιτησίαν, αι πρώται δύναται να αναγνωρισθούν και εκτελεσθούν ή

δ) η συγκρότησις του διαιτητικού δικαστηρίου ή η διαιτητική διαδικασία δεν ήτο σύμφωνος προς την συμφωνίαν των μερών, ή εν ελλείψει συμφωνίας ότι δεν ήτο σύμφωνος προς το δίκαιον της χώρας ένθα

έλαβε χώραν η δικοιτησία ή

ε) η απόφασις δεν κατέστη εισέτι δεσμευτική διά τα μέρη ή ηκυρώθη ή ανεστάλη υπό αρμοδίας αρχής της χώρας, εν τη οποία, ή κατά το δικαίον της οποίας, εξεδόθη η απόφασις.

2. Η αναγνώρισις και εκτέλεσις δικοιτητικής αποφάσεως θα δύναται ωσαύτως ν' απορριφθή, εάν η αρμοδία αρχή της χώρας ένθα ζητείται η αναγνώρισις και εκτέλεσις διαπιστώνη:

α) ότι, κατά το δικαίον της εν λόγω χώρας, το αντικείμενον της διαφοράς δεν είναι επιδεκτόν ρυθμίσεως διά δικοιτησίας ή

β) ότι η αναγνώρισις και εκτέλεσις της αποφάσεως θα ήτο αντίθετος προς την δημοσίαν τάξιν της εν λόγω χώρας.

Άρθρον 6.- Εάν η ακύρωσις ή η αναστολή της αποφάσεως ζητήται από την εν άρθρω 5, παρ. 1, ε, αναφερομένην αρμοδίαν αρχήν, η αρχή ενώπιον της οποίας γίνεται επίκλησις της αποφάσεως, δύναται, εάν κρίνη τούτο σκόπιμον, να αναβάλη ν' αποφανθή επί της εκτελέσεως της αποφάσεως δύναται επίσης,τη αιτήσει του μέρους όπερ επιζητεί την εκτέλεσιν να διατάξη το έτερον μέρος να παράσχη τας καταλλήλους εγγυήσεις.

Άρθρον 7.- 1. Αι διατάξεις της παρούσης συμβάσεως δεν θίγουν την ισχύν των πολυμερών ή διμερών συμφωνιών των συναφθεισών υπό των συμβαλλομένων Κρατών, των αφορωσών την αναγνώρισιν και εκτέλεσιν δικοιτητικών αποφάσεων και δεν στερούν ουδέν ενδιαφερόμενον μέρος του δικαιώματος το οποίον θα ηδύνατο να έχη όπως ποιήσεται χρήσιν δικοιτητικής αποφάσεως κατά τον τρόπον και καθ' ό μέτρον τούτο γίνεται δεκτόν υπό της νομοθεσίας ή υπό των συμβάσεων της χώρας όπου γίνεται επίκλησις της αποφάσεως.

2. Το Πρωτόκολλον της Γενεύης του 1923 περί δικοιτητικών ρητρών και η σύμβασις της Γενεύης του 1927 διά την εκτέλεσιν των αλλοδαπών δικοιτητικών αποφάσεων θα παύσουν να παράγουν αποτελέσματα μεταξύ των συμβαλλομένων Κρατών, αφ' ης ημέρας, και καθ' ο μέτρον ταύτα θα δεσμεύωνται υπό της παρούσης Συμβάσεως.

Άρθρον 8.- 1. Η παρούσα σύμβασις παραμένει ανοικτή προς υπογραφήν μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1958 διά παν Κράτος Μέλος των Ηνωμένων Εθνών, ως και διά παν έτερον Κράτος όπερ είναι ή θέλει καταστή μεταγενεστέρως μέλος μιάς ή περισσοτέρων ειδικών Οργανώσεων των Ηνωμένων Εθνών ή συμβαλλόμενον μέρος εις το Καταστατικό του Διεθνούς

Δικαστηρίου ή ήθελε προσκληθή υπό της Γενικής Συνελεύσεως των Ηνωμένων Εθνών.

2. Η παρούσα σύμβασις δέον να επικυρωθή και τα όργανα επικυρώσεως δέον να κατατεθώσι παρά τω Γενικώ Γραμματεί του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρον 9.- 1. Απαντα τα Κράτη τα αναφερόμενα εις το άρθρον 8 δύνανται να προσχωρήσωσιν εις την παρούσαν Σύμβασιν.

2. Η προσχώρησις θα ενεργήται διά της καταθέσεως οργάνου προσχωρήσεως παρά τω Γενικώ Γραμματεί του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρον 10.- 1. Παν Κράτος θα δύναται, κατά την στιγμήν της υπογραφής, της επικυρώσεως ή της προσχωρήσεως, να δηλώση ότι η παρούσα Σύμβασις θα επεκτείνεται εις το σύνολον των εδαφών άτινα εκπροσωπεί επί του διεθνούς πεδίου ή εις ένα ή περισσότερα εξ αυτών. Η τοιαύτη δήλωσις επάγεται αποτελέσματα κατά την στιγμήν της ενάρξεως της ισχύος της Συμβάσεως διά το ρηθέν Κράτος.

2. Εν συνεχεία, πάσα προμοία επέκτασις θα γίνεται διά γνωστοποιήσεως απευθυνομένης εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και θα επάγεται αποτελέσματα από της εννηκοστής ημέρας ήτις ακολουθεί την ημερομηνίαν κατά την οποίαν ο Γενικός Γραμματεύς του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών έλαβε την γνωστοποίησιν, ή από της ημερομηνίας της ενάρξεως της ισχύος της συμβάσεως διά το εν λόγω Κράτος, εάν η τελευταία αύτη ημερομηνία είναι μεταγενεστέρα.

3. Ως προς τα εδάφη των οποίων η παρούσα Σύμβασις δεν εφαρμόζεται κατά την ημερομηνίαν της υπογραφής της επικυρώσεως ή της προσχωρήσεως, έκαστον ενδιαφερόμενον Κράτος θα εξετάση την δυνατότητα της λήψεως των απαιτουμένων μέτρων διά την επέκτασιν της Συμβάσεως επί των εδαφών τούτων, υπό την επιφύλαξιν, οσάκις τούτο επιβάλλεται τυχόν εκ συνταγματικών λόγων, της συγκαταθέσεως των Κυβερνήσεων των εν λόγω εδαφών.

Άρθρον 11.- Αι κάτωθι διατάξεις θα εφαρμόζωνται επί Ομοσπονδιακών ή μη ενιαίων Κρατών.

α) Οσον αφορά τα άρθρα της παρούσης Συμβάσεως άτινα υπάγονται εις την νομοθετικήν αρμοδιότητα της ομοσπονδιακής εξουσίας, αι υποχρεώσεις της ομοσπονδιακής κυβερνήσεως θα είναι όμοιαι προς εκείνας των συμβαλλομένων Κρατών άτινα δεν είναι ομοσπονδιακά Κράτη.

β) Οσον αφορά τα άρθρα της παρούσης Συμβάσεως άτινα υπάγονται εις την νομοθετικήν αρμοδιότητα εκάστης των απαρτιζόντων την Ομοσπονδίαν Πολιτειών ή Επαρχιών, αι οποίαι δεν υποχρεούνται βάσει του συνταγματικού συστήματος της Ομοσπονδίας, να λάβουν νομοθετικά μέτρα, η ομοσπονδιακή Κυβέρνησις θα φέρη τα εν λόγω άρθρα, το ταχύτερον δυνατόν και με ευνοϊκήν αυτής σύστασιν, εις γνώσιν των αρμοδίων αρχών των απαρτιζόντων την Ομοσπονδίαν Πολιτειών ή Επαρχιών.

γ) Ομοσπονδιακόν Κράτος, Μέρος εις την παρούσαν σύμβασιν θα υποβάλη τη αιτήσιν παντός άλλου συμβαλλομένου Κράτους, διαβιβαζομένης αυτή μέσω του Γενικού Γραμματέως του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, έκθεσιν περί της νομοθεσίας και των εθίμων των ισχυόντων εις την μίαν ή την άλλην διάταξιν της Συμβάσεως, υποδεικνύον την έκτασιν καθ' ην προσεδόθη ισχύς εις την εν λόγω διάταξιν διά νομοθετικής ή άλλης πράξεως.

Άρθρον 12.- 1. Η παρούσα σύμβασις θα τεθή εν ισχύϊ την ενενηκοστήν ημέραν ήτις θα ακολουθήση την ημερομηνίαν της καταθέσεως του τρίτου οργάνου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως.

2. Δι' έκαστον εκ των Κρατών όπερ θέλει επικυρώση την Σύμβασιν ή προσχωρήση εις ταύτην μετά την κατάθεσιν του τρίτου οργάνου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως, αυτή θα τεθή εν ισχύϊ την ενενηκοστήν ημέραν ήτις ακολουθεί την ημερομηνίαν της καταθέσεως υπό του εν λόγω Κράτους του οργάνου επικυρώσεως ή προσχωρήσεως αυτού.

Άρθρον 13.- 1. Παν συμβαλλόμενον Κράτος θα δύναται να καταγγείλη την παρούσαν Σύμβασιν δι' εγγράφου γνωστοποίησεως απευθυνομένης προς τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Η καταγγελία θα επάγεται αποτελέσματα εν έτος μετά την ημερομηνίαν καθ' ην ο Γενικός Γραμματεύς του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών έλαβε την γνωστοποίησιν.

2. Παν Κράτος όπερ προέβη εις δήλωσιν ή γνωστοποίησιν συμφώνως προς το άρθρον 10, θα δύναται να γνωστοποιήση μεταγενεστέρως εις τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών ότι η σύμβασις θα παύση να εφαρμόζεται εις το περί ου πρόκειται έδαφος, εν έτος μετά την ημερομηνίαν καθ' ην ο Γενικός Γραμματεύς έλαβε την τοιαύτην γνωστοποίησιν.

3. Η παρούσα Σύμβασις θα παραμένη εφαρμοστέα επί των διαιτητικών αποφάσεων ως προς τας οποίας εγένετο έναρξις της διαδικασίας αναγνωρίσεως ή εκτελέσεως προ της ενάρξεως της ισχύος της καταγγελίας.



Άρθρον 14.- Συμβαλλόμενον Κράτος δεν δύναται να επικαλεσθή τας διατάξεις της παρούσης συμβάσεως εναντίον ετέρων συμβαλλομένων Κρατών, ει μη καθ' ο μέτρον και αυτό τούτο υποχρεούται να εφαρμόση την Σύμβασιν ταύτην.

Άρθρον 15.- Ο Γενικός Γραμματεύς του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών θα γνωστοποιή εις άπαντα τα Κράτη τα αναφερόμενα εν άρθρω 8:

α) τας υπογραφάς και επικυρώσεις τας αναφερομένας εν άρθρω 8,

β) τας προσχωρήσεις τας αναφερομένας εν άρθρω 9,

γ) τας δηλώσεις και γνωστοποιήσεις τας αναφερομένας εις τα άρθρα 1, 10 και 11.

δ) την ημερομηνίαν κατά την οποίαν άρχεται η ισχύς της παρούσης Συμβάσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 12,

ε) τας καταγγελίας και γνωστοποιήσεις τας αναφερομένας εν άρθρω 13.

Άρθρον 16.- 1. Η παρούσα Σύμβασις, της οποίας τα κείμενα εις την Αγγλικήν, Κινεζικήν, Ισπανικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν είναι εξ ίσου αυθεντικά, θα κατατεθή εις τα αρχεία του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

2. Ο Γενικός Γραμματεύς του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών θα διαβιβάση αντίγραφον δεόντως κεκρωμένον της παρούσης Συμβάσεως εις τα Κράτη τα αναφερόμενα εις το άρθρον 8.

**Άρθρο ΔΕΥΤΕΡΟΝ**

Άρθρον δεύτερον.

1. Η κύρωσις της παρούσης συμβάσεως γίνεται υπό αμφοτέρους τους περιορισμούς της παρ. 3 του άρθρου 1 της συμβάσεως ταύτης.

2. Η ισχύς του παρόντος Νομ. Δ/τος άρχεται από της δημοσιεύσεως αυτού εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πηγή : <http://lawdb.intrasoftnet.com>

## ΣΤ. ΠΗΤΡΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ «BIMCO/LMAA ARBITRATION CLAUSE»

### **BIMCO/LMAA ARBITRATION CLAUSE**

After consultation with the LMAA, BIMCO have adopted and are recommending the following amended arbitration clause, which the LMAA recommends for future use in place of the present LMAA Clause.

"(a) This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or reenactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(b) Notwithstanding (a) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration. "

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits)

Πηγή : [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk)

## Z. ΝΟΜΟΣ 2735/1999 - «ΝΟΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ»

### N 2735/1999: Διεθνής Εμπορική Διαιτησία (276274)

#### Άρθρο 0

ΦΕΚ Α` ΝΟΜΟΣ ΥΠ` ΑΡΙΘ. 2735  
Διεθνής Εμπορική Διαιτησία.

#### Άρθρο

#### 1

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή :

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται, με την επιφύλαξη των άρθρων 8, 9 και 36 του παρόντος και των διεθνών συμβάσεων που εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, στη διεθνή εμπορική διαιτησία, ο τόπος της οποίας βρίσκεται στην Ελληνική Επικράτεια.

2. Διεθνής είναι η διαιτησία όταν :

α) τα μέρη έχουν, κατά τη σύναψη της συμφωνίας διαιτησίας, την εγκατάστασή τους σε διαφορετικά κράτη, ή

β) ένας από τους ακόλουθους τόπους δεν βρίσκεται στο κράτος στο οποίο τα μέρη έχουν την εγκατάστασή τους :

αα) ο τόπος της διαιτησίας, αν αυτός καθορίζεται από τη συμφωνία διαιτησίας ή προκύπτει από αυτήν,

ββ) οποιοσδήποτε τόπος στον οποίο πρόκειται να εκπληρωθεί σημαντικό μέρος των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εμπορική σχέση ή ο τόπος με τον οποίο συνδέεται στενότερα το αντικείμενο της διαφοράς ή

γ) τα μέρη ρητά συμφώνησας ότι το αντικείμενο της συμφωνίας διαιτησίας σχετίζεται με περισσότερες χώρες.

3. Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου :

α) αν ένα μέρος έχει περισσότερες από μία εγκαταστάσεις, θεωρείται ως εγκατάστασή του εκείνη που έχει τη στενότερη σχέση με τη συμφωνία διαιτησίας,

β) αν ένα μέρος δεν έχει εγκατάσταση, λαμβάνεται υπόψη η συνήθης διαμονή του και προκειμένου περί νομικού προσώπου, ο τόπος όπου διατηρεί γραφείο.

4. Διατάξεις νόμων που ορίζουν τις διαφορές που δεν υπάγονται σε διαιτησία ή θέτουν προϋποθέσεις διαφορετικές από εκείνες του νόμου αυτού για την υπαγωγή ορισμένων διαφορών σε διαιτησία εξακολουθούν να ισχύουν. Διαφορές που αναφέρονται στο άρθρο 663, εδάφιο 4, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, υπάγονται σε διεθνή διαιτησία σύμφωνα με τον νόμο αυτόν, εφόσον είναι εμπορικές.

## Άρθρο 2

### Άρθρο 2

Ορισμοί και ερμηνευτικοί κανόνες

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου :

α) "Διαιτησία" είναι κάθε διαιτησία, θεσμοποιημένη ή όχι.

β) Το "διαιτητικό δικαστήριο" αποτελείται από έναν ή περισσότερους διαιτητές.

γ) "Δικαστήριο" είναι κρατικό όργανο παροχής έννομης προστασίας.

δ) Όταν τα μέρη μπορούν να αποφασίσουν για ένα ζήτημα έχουν, με την επιφύλαξη του άρθρου 28, την ευχέρεια να αναθέτουν τη σχετική απόφαση σε τρίτο.

ε) Όπου αυτός ο νόμος αναφέρεται σε συμφωνία των μερών ή στη δυνατότητά τους να προέλθουν σε συμφωνία, η σχετική αναφορά εκτείνεται και στους κανόνες διαιτησίας που περιλαμβάνονται στη συμφωνία.

στ) Όπου διάταξη αυτού του νόμου αναφέρεται σε αγωγικό αίτημα εφαρμόζεται και σε ανταγωνιστικό αίτημα και όπου αναφέρεται σε απάντηση εφαρμόζεται και σε απάντηση στο ανταγωγικό αίτημα, με την επιφύλαξη σε κάθε περίπτωση των άρθρων 25 περίπτωση α` και 32 παρ. 2 περίπτωση α`.

## Άρθρο

## 3

### Άρθρο 3

Γνωστοποιήσεις

1. Αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών :

α) Κάθε κείμενο που αποστέλλεται ή διαβιβάζεται θεωρείται ότι έχει

παραληφθεί αν παραδόθηκε προσωπικά στον παραλήπτη ή αν παραδόθηκε στην εγκατάστασή του, τη συνήθη διαμονή του ή την ταχυδρομική του διεύθυνση. Αν ύστερα από εύλογη έρευνα ο παραλήπτης δεν βρεθεί σε καμία από αυτές τις διευθύνσεις, το κείμενο θεωρείται ότι έχει παραληφθεί αν αποσταλεί ή διαβιβαστεί στην τελευταία γνωστή εγκατάσταση, συνήθη διαμονή ή ταχυδρομική διεύθυνση του παραλήπτη με συστημένη επιστολή ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο.

β) Το κείμενο θεωρείται ότι έχει παραληφθεί την ημέρα που παραδόθηκε ή διαβιβάστηκε σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο εδάφιο α` αυτής της παραγράφου.

2. Οι διατάξεις αυτού του άρθρου δεν εφαρμόζονται στις διαδικασίες ενώπιον δικαστηρίων.

#### Άρθρο 4

##### Άρθρο 4

##### Παραίτηση από την προβολή αντιρρήσεων

Θεωρείται ότι παραιτήθηκε από το δικαίωμα να προβάλει αντίρρηση το μέρος που γνωρίζει ότι δεν τηρήθηκε διάταξη του νόμου αυτού από την οποία επιτρέπεται παρέκκλιση ή όρος της συμφωνίας της διαιτησίας και μετέχει στη διαιτησία χωρίς να προβάλει αμέσως αντίρρηση ή, αν προβλέπεται προθεσμία, μέσα στην προθεσμία.

#### Άρθρο 5

##### Άρθρο 5

##### Έκταση δικαστικής παρέμβασης

Σε ζητήματα που ρυθμίζονται από αυτόν το νόμο το δικαστήριο επεμβαίνει μόνο στις περιπτώσεις και στην έκταση που προβλέπονται από αυτόν.

#### Άρθρο

#### 6

##### Άρθρο 6

##### Αρμοδιότητα των δικαστηρίων σε διαδικασίες αγωγής και εποπτείας της διαιτησίας

1. Στις περιπτώσεις των άρθρων 11 παρ. 3 και 4, 13 παρ. 3 και 14, αρμόδιο είναι το Μονομελές Πρωτοδικείο στην περιφέρεια του οποίου είναι ο τόπος της διαιτησίας, διαφορετικά το Μονομελές Πρωτοδικείο στην περιφέρεια του οποίου έχει την κατοικία του εκείνος που υποβάλλει την κατά τα προαναφερόμενα άρθρα αίτηση, ή να δεν υπάρχει κατοικία, τη διαμονή του. Αν δεν υπάρχει διαμονή, αρμόδιο είναι το Μονομελές

Πρωτοδικείο της Αθήνας.

2. Αρμόδιο για την εκδίκαση της αγωγής ακύρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 34 παρ.2 είναι το Εφετείο στην περιφέρεια του οποίου εκδόθηκε η διαιτητική απόφαση. Αίτηση αναιρέσης προσδιορίζεται για συζήτηση μέσα σε τρεις (3) μήνες από την επίσπευση του προσδιορισμού δικασίμου.

## Άρθρο

7

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

#### ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

#### Άρθρο 7

##### Ορισμός - Τύπος

1. Συμφωνία διαιτησίας είναι η συμφωνία με την οποία τα μέρη υπάγουν σε διαιτησία όλες τις διαφορές ή ορισμένες διαφορές που έχουν προκύψει ή ενδέχεται να προκύψουν μεταξύ τους από μια έννομη σχέση, συμβατική ή μη συμβατική.
2. Η συμφωνία διαιτησίας μπορεί να έχει τη μορφή διαιτητικής ρήτηρας σε ορισμένη σύμβαση ή τη μορφή χωριστής συμφωνίας.
3. Η συμφωνία διαιτησίας είναι γραπτή και μπορεί να περιέχεται σε έγγραφο που έχει υπογραφεί από τα μέρη ή σε ανταλλαγή επιστολών, τηλετημάτων, τηλεγραφημάτων ή άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας που καταγράφουν τη συμφωνία. Συμφωνία γραπτή επίσης θεωρείται ότι υπάρχει όταν το ένα μέρος επικαλείται την ύπαρξη συμφωνίας διαιτησίας σε δικόγραφο και το άλλο δεν αντιλέγει.
4. Ο τύπος θεωρείται ότι έχει εκπληρωθεί εφόσον προφορική συμφωνία διαιτησίας καταγράφεται σε έγγραφο, το οποίο διαβιβάστηκε από το ένα μέρος στο άλλο ή από τρίτον σε όλα τα μέρη, το δε περιεχόμενο του εγγράφου, για το οποίο δεν προβλήθηκαν αντιρρήσεις σε εύλογο χρονικό διάστημα, μπορεί, σύμφωνα με τα συναλλακτικά ήθη, να θεωρηθεί ως περιεχόμενο της σύμβασης.
5. Ρήτρα διαιτησίας καταρτίζεται επίσης όταν σε γραπτή σύμβαση γίνεται αναφορά σε έγγραφο που περιλαμβάνει ρήτρα διαιτησίας, υπό τον όρο ότι η αναφορά αυτή καθιστά τη ρήτρα μέρος της σύμβασης.
6. Η έκδοση φορτωτικής, στην οποία γίνεται ρητή αναφορά σε ρήτρα διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση μεταφοράς, συνιστά συμφωνία διαιτησίας.
7. Η έλλειψη τύπου θεραπεύεται ανα τα μέρη μετάσχουν ανεπιφύλακτα στη διαιτητική διαδικασία.

**Αρθρο****8**

Αρθρο 8  
Συμφωνία διαιτησίας και άσκηση αγωγής

1. Το δικαστήριο, ενώπιον του οποίου ασκείται αγωγή σε υπόθεση για την οποία υπάρχει συμφωνία διαιτησίας, παραπέμπει την υπόθεση στη διαιτησία μετά από το αίτημα ενός από τους διαδίκους, εφόσον υποβάλλεται κατά την πρώτη συζήτηση στο ακροατήριο, εκτός αν το δικαστήριο διαπιστώσει ότι η συμφωνία διαιτησίας είναι άκυρη, ανενεργός ή μη επιδεκτική εφαρμογής.

2. Η εκκρεμοδικία της παραγράφου 1 δεν εμποδίζει την έναρξη ή τη συνέχιση της διαιτητικής διαδικασίας και την έκδοση διαιτητικής απόφασης.

**Αρθρο****9**

## Αρθρο 9

## Συμφωνία διαιτησίας και ασφαλιστικά μέτρα

Η συμφωνία διαιτησίας δεν εμποδίζει το δικαστήριο να διατάξει ασφαλιστικά μέτρα σχετικά με το αντικείμενο της διαιτησίας πριν ή μετά την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας.

**Αρθρο 10**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ  
ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Αρθρο 10  
Αριθμός διαιτητών

Αν τα μέρη δεν έχουν καθορίσει τον αριθμό των διαιτητών, οι διαιτητές είναι τρεις.

**Αρθρο****11**

## Αρθρο 11

## Ορισμός διαιτητών

1. Δεν αποτελεί κώλυμα ορισμού διαιτητή η εθνικότητά του, εκτός αν τα μέρη συμφώνησαν διαφορετικά.

2. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 3 και 5, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν τη διαδικασία ορισμού του διαιτητή ή των διαιτητών.

3. Εάν κατά τη διαδικασία ορισμού που συμφώνησαν τα μέρη:



(α) ένα μέρος δεν ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή ή

(β) τα μέρη ή οι δυο διαιτητές αδυνατούν να καταλήξουν σε συμφωνία που προβλέπει αυτή η διαδικασία, ή

(γ) τρίτος παραλείπει να εκπληρώσει καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή,

τότε, κάθε μέρος μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο του άρθρου 6 παρ. 1 να λάβει τα αναγκαία μέτρα, εκτός αν η συμφωνία για τη διαδικασία ορισμού διαιτητή ή διαιτητών προβλέπει άλλα μέσα προς εξασφάλιση του ορισμού.

4. Αν δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία:

(α) Όταν οι διαιτητές είναι τρεις, κάθε μέρος ορίζει ένα διαιτητή και οι δυο διαιτητές ορίζουν τον τρίτο διαιτητή. Αν ένα μέρος παραλείψει να ορίσει διαιτητή μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη λήψη του αντίστοιχου αιτήματος του άλλου μέρους ή αν οι δυο διαιτητές αδυνατούν μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τον ορισμό τους να συμφωνήσουν για τον ορισμό του τρίτου διαιτητή, τότε ο ορισμός γίνεται, μετά από αίτηση ενός μέρους, από το δικαστήριο του άρθρου 6 παρ. 1 του παρόντος νόμου.

(β) Όταν το διαιτητικό δικαστήριο αποτελείται από ένα διαιτητή και τα μέρη αδυνατούν να συμφωνήσουν για τον ορισμό του, ο ορισμός γίνεται, μετά από αίτηση ενός μέρους, από το δικαστήριο του άρθρου 6 παρ.1 του παρόντος νόμου.

5. Κατά τον ορισμό διαιτητή, το δικαστήριο εκτιμά τις ιδιότητες που η συμφωνία των μερών απαιτεί να συντρέχουν στο πρόσωπο του διαιτητή να λαμβάνει υπόψη ο,τιδήποτε εξασφαλίζει τον ορισμό ανεξάρτητου και αμερόληπτου διαιτητή. Σε περίπτωση ορισμού ενός μόνου ή τρίτου διαιτητή, το δικαστήριο εκτιμά τη σκοπιμότητα ορισμού προσώπου εθνικότητας διαφορετικής από εκείνη ή εκείνες των μερών.

6. Απόφαση του δικαστηρίου του άρθρου 6 παρ.1 που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.

## Άρθρο 12

### Άρθρο 12 Λόγοι εξαίρεσης

1. Εκείνος στον οποίο προτείνεται να οριστεί διαιτητής, οφείλει να δηλώσει κάθε στοιχείο που μπορεί να γεννήσει δικαιολογημένες αμφιβολίες ως προς την αμεροληψία ή την ανεξαρτησία του. Ο διαιτητής, από τη στιγμή που ορίζεται και καθ' όλη τη διαιτητική διαδικασία, οφείλει να δηλώνει αμέσως στα μέρη οποιοδήποτε τέτοιο στοιχείο, εκτός αν τα έχει

ήδη ενημερώσει.

2. Αίτηση εξαιρέσεως διαιτητή μπορεί να γίνει μόνον αν υπάρχουν στοιχεία που γεννούν εύλογες αμφιβολίες ως προς την αμεροληψία ή την ανεξαρτησία του ή αν στο πρόσωπό του δεν συντρέχουν οι ιδιότητες που συμφώνησαν τα μέρη της διαιτητικής συμφωνίας. Ένα μέρος μπορεί να ζητήσει εξαιρέση του διαιτητή που όρισε ή του διαιτητή στον ορισμό του του οποίου συμμετείχε, μόνο για λόγους που έγιναν γνωστοί σε αυτό μετά τον ορισμό.

## Άρθρο 13

### Άρθρο 13

#### Διαδικασία εξαιρέσεως

1. Τα μέρη μπορούν ελεύθερα να συμφωνήσουν διαδικασία εξαιρέσεως διαιτητή, τηρώντας τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

2. Αν δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία, το μέρος που επιδιώκει την εξαιρέση διαιτητή οφείλει, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από το χρονικό σημείο που έλαβε γνώση της συγκρότησης του διαιτητικού δικαστηρίου ή κάποιου στοιχείου από τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 12, να αποστείλει στο δικαστήριο γραπτή αίτηση με τους λόγους εξαιρέσεως.

Αν ο διαιτητής που ζητείται να εξαιρεθεί δεν παραιτηθεί ή αν το άλλο μέρος δεν συμφωνήσει στην εξαιρέση, διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει για την εξαιρέση μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη λήψη της αίτησης.

3. Αν απορριφθεί η αίτηση εξαιρέσεως που υποβλήθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία την οποία συμφώνησαν τα μέρη ή σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 2 ή αν το διαιτητικό δικαστήριο δεν αποφανθεί μέσα στην προθεσμία των τριάντα (30) ημερών της παραγράφου 2, το μέρος που ζήτησε την εξαιρέση μπορεί να ζητήσει από το δικαστήριο του άρθρου 6 παρ.1 να αποφασίσει για την εξαιρέση. Η αίτηση αυτή πρέπει να υποβληθεί μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από το χρονικό σημείο κατά το οποίο το μέρος έλαβε γνώση της απόφασης που απορρίπτει την αίτηση εξαιρέσεως ή από την πάροδο άπρακτης της προθεσμίας για την έκδοση της σχετικής απόφασης. Η απόφαση του δικαστηρίου δεν υπόκειται σε ένδικο μέσα. Ενώ εκκρεμεί αυτή η αίτηση, το διαιτητικό δικαστήριο, με την συμμετοχή του διαιτητή του οποίου έχει ζητηθεί η εξαιρέση, μπορεί να συνεχίσει τη διαιτητική διαδικασία και να εκδώσει απόφαση, εκτός αν τα μέρη συνφώνησαν διαφορετικά.

**Άρθρο****14**

Άρθρο 14  
Παράλειψη ή αδυναμία εκπλήρωσης  
καθηκόντων διαιτητή

1. Αν διαιτητής βρίσκεται σε πραγματική ή νομική αδυναμία να εκπληρώσει τα καθήκοντά του ή για άλλους λόγους παραλείπει να ενεργήσει μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, η εξουσία παύει: α) με παραίτησή του, β) με συμφωνία των μερών ή γ) με απόφαση του δικαστηρίου της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του παρόντος, αν παραμείνει η αμφισβήτηση. Η απόφαση του δικαστηρίου δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.

2. Αν ο διαιτητής παραιτηθεί σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στις περιπτώσεις α` και β` της προηγούμενης παραγράφου ή της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του παρόντος ή επειδή ένα μέρος συμφώνησε στην παύση της εντολής, τούτο δεν υποδηλώνει αποδοχή οποιουδήποτε από τους λόγους που αναφέρονται στα εν λόγω άρθρα.

**Άρθρο****15**

Άρθρο 15  
Διορισμός αντικαταστάτη διαιτητή

Όταν παύει η εξουσία διαιτητή, σύμφωνα με το άρθρο 13 ή το άρθρο 14 ή κατόπιν παραίτησής για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ορίζεται αντικαταστάτης διαιτητής σύμφωνα με τους κανόνες που εφαρμόζονται για τον ορισμό του διαιτητή που αντικαθίσταται. Το διαιτητικό δικαστήριο υπό τη νέα του σύνθεση αποφασίζει ομόφωνα αν η διαδικασία θα συνεχιστεί από το σημείο κατά το οποίο διακόπηκε εξαιτίας της παύσης της εντολής του διαιτητή που αντικαταστάθηκε, εκτός αν τα μέρη αποφασίσουν για το ζήτημα αυτό.

**Άρθρο****16**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV  
ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Άρθρο 16  
Εξουσία του διαιτητικού δικαστηρίου να  
αποφαινεται για τη δικαιοδοσία του

1. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφαινεται για τη δικαιοδοσία του και την ύπαρξη ή την ισχύ της συμφωνίας διαιτησίας. Για το σκοπό αυτόν, ρήτρα διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση θεωρείται αυτοτελής συμφωνία. Απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου ότι η σύμβαση είναι άκυρη δεν συνεπάγεται κατ` ανάγκη ακυρότητα της διαιτητικής ρήτρας.

2. Μετά την υποβολή της απάντησης εκείνου κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση προσφυγής στη διαιτησία δεν μπορεί να προβληθεί ένσταση έλλειψης

δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου. Η ένσταση αυτή δεν αποκλείεται από το γεγονός ότι το μέρος που την προβάλλει όρισε διαιτητή ή συνέπραξε στο διορισμό του. Ενσταση ότι το διαιτητικό δικαστήριο υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας του προτείνεται αμέσως μόλις το σχετικό ζήτημα ανακύψει στη διαιτητική διαδικασία. Και στις δυο περιπτώσεις το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να δεχθεί ένσταση που υποβάλλεται σε μεταγενέστερο χρόνο αν θεωρεί δικαιολογημένη την καθυστερημένη υποβολή της.

3. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφαινεται για τις ενστάσεις της παραγράφου 2 είτε με προδικαστική απόφαση είτε με την απόφαση επί της ουσίας της διαφοράς. Αν το διαιτητικό δικαστήριο αποφανθεί με προδικαστική απόφαση ότι έχει δικαιοδοσία, συνεχίζεται η διαιτητική διαδικασία και εκδίδεται απόφαση επί της ουσίας, αναπόσπαστο μέρος της οποίας θεωρείται η προδικαστική απόφαση. Η προδικαστική αυτή απόφαση προσβάλλεται μόνο ως περιεχόμενο της απόφασης επί της ουσίας κατά τους όρους και τη διαδικασία του άρθρου 34.

**Άρθρο****17**

Άρθρο 17  
Εξουσία διαιτητικού δικαστηρίου να διατάξει  
ασφαλιστικά μέτρα

1. Αν τα μέρη δεν συμφώνησαν διαφορετικά, το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί, με αίτημα ενός μέρους, να διατάξει τα ασφαλιστικά μέτρα που θεωρεί αναγκαία σχετικά με το αντικείμενο της διαφοράς. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να υποχρεώσει οποιοδήποτε μέρος σε εγγυοδοσία σχετικά με αυτά τα μέτρα.
2. Το δικαστήριο του άρθρου 9 μπορεί, μετά από αίτηση ενός μέρους, να επιβάλει το ασφαλιστικό μέτρο που διατάχθηκε κατά την παράγραφο 1, εκτός αν έχει ήδη επιληφθεί το δικαστήριο μετά από αίτηση για την επιβολή αντίστοιχου ασφαλιστικού μέτρου.
3. Η κατά την παράγραφο 2 απόφαση του δικαστηρίου ανακαλείται ή μεταρρυθμίζεται, κατά τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για τα ασφαλιστικά μέτρα.

**Άρθρο****18**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V  
ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Άρθρο 18  
Ίση μεταχείριση και δικαίωμα ακρόασης

Κατά τη διαιτητική διαδικασία τηρείται η αρχή της ίσης μεταχείρισης των μερών. Κάθε μέρος έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει τους ισχυρισμούς του και να προσκομίσει τις αποδείξεις του.

**Αρθρο****19****Αρθρο 19**  
Καθορισμός των διαδικαστικών κανόνων

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος νόμου, τα μέρη, με συμφωνία τους, καθορίζουν ελεύθερα τη διαιτητική διαδικασία.

2. Αν δεν καταρτίστηκε τέτοια συμφωνία, το διαιτητικό δικαστήριο καθορίζει την προσφορότερη κατά την κρίση του διαδικασία διενέργειας της διαιτησίας και αποφαινεται για το παραδεκτό, τη σημασία και τη βαρύτητα των αποδείξεων.

**Αρθρο 20****Αρθρο 20**

## Τόπος διαιτησίας

1. Τα μέρη έχουν την εξουσία να καθορίσουν τον τόπο διαιτησίας. Αν δεν υπάρχει σχετική συμφωνία, τον τόπο διαιτησίας καθορίζει το διαιτητικό δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της υπόθεσης, στις οποίες περιλαμβάνεται και η διευκόλυνση των μερών.

2. Αν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί, παρά τη ρύθμιση της παραγράφου 1, να συνεδριάζει σε οποιοδήποτε μέρος κρίνει πρόσφορο, προκειμένου να διασκεφθεί, να εξετάσει μάρτυρες, πραγματογνώμονες ή τους διαδίκους ή να ενεργήσει αυτοπία σε εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα ή να λάβει γνώση εγγράφων.

**Αρθρο 21**

## Αρθρο 21

## Εναρξη της διαιτησίας

Αν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, η διαιτησία αρχίζει ως προς συγκεκριμένη διαφορά, την ημέρα κατά την οποία η αίτηση προσφυγής στη διαιτησία περιέρχεται σε εκείνον κατά του οποίου απευθύνεται.

**Αρθρο 22**

## Αρθρο 22

## Γλώσσα

1. Τα μέρη έχουν την εξουσία να καθορίσουν τη γλώσσα ή τις γλώσσες που θα χρησιμοποιηθούν στη διαιτητική διαδικασία. Αν δεν υπάρχει

σχετική συμφωνία, το ζήτημα ρυθμίζεται από το διαιτητικό δικαστήριο. Αν δεν έχει διαφορετικά προβλεφθεί από τα μέρη, ο κατά τα άνω καθορισμός ισχύει για κάθε έγγραφη δήλωση των μερών, την προφορική διαδικασία, τις αποφάσεις και τις κοινοποιήσεις του διαιτητικού δικαστηρίου.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να διατάξει να συνοδεύονται τα έγγραφα από μετάφραση στη γλώσσα ή στις γλώσσες που συμφώνησαν τα μέρη ή που καθόρισε το ίδιο.

## Άρθρο 23

### Άρθρο 23

#### Αγωγικό και ανταγωγικό αίτημα

1. Αν ο αιτών έχει, με την αίτηση προσφυγής στη διαιτησία, εκθέσει το αγωγικό αίτημά του και τα πραγματικά περιστατικά που το στηρίζουν, εκείνος κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση οφείλει, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίησή της σε αυτόν, να απαντήσει. Αν με την αίτηση προσφυγής στη διαιτησία δεν έχει υποβληθεί αγωγικό αίτημα και τα μέρη δεν συμφώνησαν διαφορετικά, μέσα στην προθεσμία που καθόρισαν τα μέρη ή το διαιτητικό δικαστήριο, οφείλει ο μὲν αιτών να εκθέσει το αγωγικό του αίτημα και τα πραγματικά περιστατικά που το στηρίζουν, εκείνος δε κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση να απαντήσει. Μέσα στην ίδια προθεσμία, τα μέρη μπορούν να υποβάλουν με τα δικόγραφα τους και τα έγγραφα ή άλλα θεωρούν κρίσιμα ή να μνημονεύουν τα έγγραφα ή άλλα αποδεικτικά μέσα που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν.

2. Αν δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, κάθε μέρος μπορεί, κατά τη διάρκεια της διαιτητικής διαδικασίας, να τροποποιήσει ή να συμπληρώσει το αγωγικό του αίτημα ή την απάντησή του, εκτός αν τούτο δεν επιτραπεί από το διαιτητικό δικαστήριο λόγω της καθυστερημένης προβολής του.

## Άρθρο

## 24

### Άρθρο 24

#### Ακροαματική και γραπτή διαδικασία

1. Αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει αν θα τηρηθεί ακροαματική διαδικασία ή αν η διαιτητική διαδικασία θα διεξαχθεί με έγγραφα και άλλα στοιχεία. Αν τα μέρη δεν απέκλεισαν την ακροαματική διαδικασία, το διαιτητικό δικαστήριο οφείλει, σε κάθε περίπτωση αν το ζητήσει ένα μέρος να διεξαγάγει ακροαματική διαδικασία σε χρόνο που αυτό κρίνει κατάλληλο.

2. Τα μέρη θα πρέπει να ειδοποιούνται από το διαιτητικό δικαστήριο εγκαίρως πριν από κάθε συνεδρίαση και κάθε διεξαγωγή αποδείξεων.

3. Δικόγραφα, έγγραφα, δηλώσεις ή πληροφορίες, που ένα μέρος υποβάλλει ή ανακοινώνει στο διαιτητικό δικαστήριο, κοινοποιούνται στο

άλλο μέρος. Ομοίως κοινοποιούνται στα μέρη από το διαιτητικό δικαστήριο η έκθεση πραγματογνωμοσύνης και κάθε έγγραφο που μπορεί να αποτελέσει αποδεικτικό μέσο, επί του οποίου το διαιτητικό δικαστήριο ενδέχεται να στηρίξει την απόφασή του.

## Άρθρο 25

Άρθρο 25

Ερημοδικία

Αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία και δεν συντρέχει δικαιολογημένη αιτία το διαιτητικό δικαστήριο:

α) κηρύσσει περατωμένη τη διαιτητική διαδικασία, αν ο αιτών δεν υποβάλει, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 1, το αγωγικό αίτημά του.

β) συνεχίζει τη διαδικασία, αν εκείνος κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση προσφυγής στη διαιτησία παραλείπει να απαντήσει, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 1, χωρίς πάντως να μπορεί να συναγάγει, από μόνη την παράλειψη αυτή, ομολογία των ισχυρισμών του αιτούντος.

γ) μπορεί να συνεχίζει τη διαδικασία και να εκδώσει απόφαση με βάση τις υφιστάμενες αποδείξεις, αν ένα μέρος παραλείπει να παραστεί σε συνεδρίαση και να προσκομίσει τα έγγραφά του.

## Άρθρο 26

Άρθρο 26

Διορισμός πραγματογνώμονα από το διαιτητικό δικαστήριο

Αν τα μέρη δεν συμφώνησαν διαφορετικά, το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί:

α) να διορίσει έναν ή περισσότερους πραγματογνώμονες με την εντολή να υποβάλουν έκθεση επί συγκεκριμένων υπό κρίση ζητημάτων,

β) να επιβάλει σε κάθε μέρος να δίνει στον πραγματογνώμονα κάθε σχετική πληροφορία ή να υποβάλλει ή να καθιστά προσιτά έγγραφα, εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα, προς εξέταση από τον πραγματογνώμονα.

2. Αν τα μέρη δεν συμφώνησαν διαφορετικά, ο πραγματογνώμονας, μετά την υποβολή της γραπτής ή προφορικής έκθεσής του, οφείλει, ύστερα από αίτηση ενός μέρους ή όταν το διαιτητικό δικαστήριο το κρίνει απαραίτητο, να μετάσχει σε προφορική συζήτηση κατά την οποία τα μέρη μπορούν να υποβάλλουν ερωτήσεις και να καλούν μάρτυρες - εμπειρογνώμονες.

**Αρθρο 27**

## Αρθρο 27

Δικαστική συνδρομή κατά τη διεξαγωγή των αποδείξεων

Το διαιτητικό δικαστήριο ή ένα μέρος, με την έγκριση του διαιτητικού δικαστηρίου, μπορεί να ζητήσει από το αρμόδιο δικαστήριο συνδρομή κατά τη διεξαγωγή των αποδείξεων. Το δικαστήριο μπορεί να ικανοποιήσει το σχετικό αίτημα στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του και σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για τη διεξαγωγή αποδείξεων.

**Αρθρο****28**

## Αρθρο 28

Εφαρμοστέο δίκαιο στην ουσία της διαφοράς

1. Το διαιτητικό δικαστήριο εφαρμόζει τους κανόνες ουσιαστικού δικαίου που επέλεξαν τα μέρη. Αν δεν έχει συμφωνηθεί ρητά το αντίθετο, η παραπομπή στο δίκαιο ή δικαιοσύστημα ενός κράτους θεωρείται ως άμεση παραπομπή στο ουσιαστικό δίκαιο και όχι στους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κράτους αυτού.

2. Αν τα μέρη δεν πρόβλεψαν σχετικά, το διαιτητικό δικαστήριο εφαρμόζει το ουσιαστικό δίκαιο που καθορίζεται από τον κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, τον οποίο το διαιτητικό δικαστήριο θεωρεί ότι αρμόζει περισσότερο στη συγκεκριμένη υπόθεση.

3. Το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει κατά δίκαια κρίση (ως amiable compositeur) μόνο στην περίπτωση που τα μέρη το έχουν ρητά εξουσιοδοτήσει προς τούτο.

4. Σε κάθε περίπτωση το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης και αφού λάβει υπόψη τις εμπορικές συνήθειες που αρμόζουν στη συγκεκριμένη συναλλαγή.

**Αρθρο 29**

## Αρθρο 29

Λήψη αποφάσεων από περισσότερους διαιτητές

Αν οι διαιτητές είναι περισσότεροι του ενός και με τη συμφωνία διαιτησίας δεν ορίζεται διαφορετικά, αποφασίζουν κατά πλειοψηφία. Αν δεν σχηματισθεί πλειοψηφία, υπερισχύει η γνώμη του προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου. Διαδικαστικά ζητήματα μπορούν να επιλυθούν από τον πρόεδρο του διαιτητικού δικαστηρίου, αν του έχει δοθεί σχετική εξουσία από τα μέρη ή από όλους τους διαιτητές.



**Άρθρο****30**

## Άρθρο 30

## Συμβιβασμός

1. Αν, κατά τη διάρκεια της διαιτητικής διαδικασίας, τα μέρη επιλύσουν συμβιβαστικώς τη διαφορά, το διαιτητικό δικαστήριο περατώνει τη διαδικασία. Αν το ζητήσουν τα μέρη, το διαιτητικό δικαστήριο, εφόσον το περιεχόμενο του συμβιβασμού δεν είναι αντίθετο προς τη δημόσιο τάξη, διαπιστώνει το συμβιβασμό εκδίδοντας διαιτητική απόφαση, κατά τους όρους της συμφωνίας των μερών.

2. Η κατά την παράγραφο 1 διαιτητική απόφαση εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31, αναφέρεται σε αυτή ότι είναι διαιτητική απόφαση και έχει την ίδια ισχύ και τα ίδια αποτελέσματα όπως κάθε άλλη διαιτητική απόφαση που εκδίδεται επί της ουσίας της διαφοράς.

**Άρθρο****31**

## Άρθρο 31

## Μορφή και περιεχόμενο της διαιτητικής απόφασης

1. Η διαιτητική απόφαση συντάσσεται εγγράφως και υπογράφεται από το διαιτητή ή τους διαιτητές. Όταν οι διαιτητές είναι περισσότεροι, αρκούν οι υπογραφές της πλειοψηφίας των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου, υπό την προϋπόθεση ότι αναφέρεται στην απόφαση ή αιτία της έλλειψης των άλλων υπογραφών.

2. Η διαιτητική απόφαση πρέπει να περιέχει αιτιολογικό, εκτός αν τα μέρη συμφώνησαν ότι δεν απαιτείται αιτιολογικό ή όταν πρόκειται για διαιτητική απόφαση με περιεχόμενο τους όρους συμφωνίας των μερών, σύμφωνα με το άρθρο 30.

3. Η διαιτητική απόφαση αναφέρει το χρόνο και τον τόπο της διαιτησίας, όπως αυτός καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 20 παρ. 1. Η διαιτητική απόφαση θεωρείται ότι εκδόθηκε στον τόπο αυτόν.

4. Σε κάθε μέρος παραδίδεται από ένα πρωτότυπο της διαιτητικής απόφασης.

**Άρθρο 32**

## Άρθρο 32

## Περάτωση διαδικασίας - Αμοιβή και έξοδα

1. Η διαιτητική διαδικασία περατώνεται με τη διαιτητική απόφαση ή με πράξη του διαιτητικού δικαστηρίου, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο εκδίδει πράξη περάτωσης της διαιτητικής διαδικασίας όταν:

α) ο αιτών αποσύρει την αίτηση προσφυγής στη διαιτησία, εκτός αν εκείνος κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση αντιλέγει και το διαιτητικό δικαστήριο αναγνωρίζει ότι ο τελευταίος έχει έννομο συμφέρον για την τελειωτική επίλυση της διαφοράς.

β) τα μέρη συμφωνούν να περατωθεί η διαιτητική διαδικασία,

γ) το διαιτητικό δικαστήριο διαπιστώνει ότι, για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ή συνέχιση της διαδικασίας είναι περιττή ή αδύνατη.

3. Όταν περατωθεί η διαιτητική διαδικασία, παύει η εξουσία του διαιτητικού δικαστηρίου, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 33.

4. Αν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, το διαιτητικό δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τα περιστατικά της υπόθεσης και ιδιαίτερα την έκβαση της διαιτησίας, επιμερίζει στα μέρη με απόφασή του τη δαπάνη της διαιτησίας, στην οποία περιλαμβάνονται και οι δαπάνες των μερών για την υποστήριξη των αιτήσεων και ανταιτήσεών τους.

Αν η δαπάνη δεν έχει καθορισθεί μέχρι το πέρας της διαιτησίας, ο καθορισμός και επιμερισμός μπορεί να γίνει με χωριστή διαιτητική απόφαση.

5. Εκτός αντίθετης συμφωνίας των μερών και αν πρόκειται να εκτελεστεί η διαιτητική απόφαση στην Ελλάδα, ο διαιτητής ή, αν το διαιτητικό δικαστήριο αποτελείται από περισσότερους διαιτητές, ο οριζόμενος από το διαιτητικό δικαστήριο διαιτητής είναι υποχρεωμένος, όταν του ζητηθεί, να καταθέσει ένα πρωτότυπο της διαιτητικής απόφασης στη γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου στην περιφέρεια του οποίου είναι ο τόπος διαιτησίας.

**Άρθρο****33**

## Άρθρο 33

## Διόρθωση και ερμηνεία της διαιτητικής απόφασης

1. Αν τα μέρη δεν έχουν ορίσει άλλη προθεσμία, κάθε μέρος μπορεί μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την κοινοποίηση της διαιτητικής απόφασης, να ζητήσει από το διαιτητικό δικαστήριο: α) να διορθώσει στην απόφαση λογιστικά, γραφικά ή τυπογραφικά ή παρόμοια λάθη, β) να ερμηνεύσει ένα συγκεκριμένο τμήμα της διαιτητικής απόφασης, χωρίς να αλλάξει το

διατακτικό της,

Σε κάθε περίπτωση το σχετικό αίτημα γνωστοποιείται στο άλλο μέρος. Το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει το αίτημα μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη λήψη του.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί αυτεπάγγελα να διορθώσει κάθε λάθος, από εκείνα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περίπτωση α` του παρόντος άρθρου μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την έκδοση της διαιτητικής απόφασης.

3. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να παρατείνει την προθεσμία διόρθωσης ή ερμηνείας της διαιτητικής απόφασης που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

4. Οι διατάξεις του άρθρου 31 εφαρμόζονται στη διόρθωση ή ερμηνεία διαιτητικής απόφασης.

## Άρθρο

34

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

#### ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

##### Άρθρο 34

##### Η αγωγή ακύρωσης

1. Κατά της διαιτητικής απόφασης μπορεί να σκηθεί μόνο αγωγή ακύρωσης, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

2. Διαιτητική απόφαση μπορεί να ακυρωθεί από το δικαστήριο του άρθρου 6 παρ. 2 μόνον αν:

α) Ο ενάγων προβάλλει και αποδεικνύει ότι:

αα) συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία διαιτησίας του άρθρου 7 δεν ήταν προς τούτο ικανό με βάση το δίκαιο που το διέπει ή ότι η συμφωνία διαιτησίας δεν είναι έγκυρη σύμφωνα με το δίκαιο στο οποίο τα μέρη την υπήγαγαν ή αν δεν συντρέχει μία από τις περιπτώσεις αυτές, κατά το ελληνικό δίκαιο, ή

ββ) δεν ειδοποιήθηκε, κατά τον προσέκοντα τρόπο, για τον ορισμό διαιτητή ή για τη διαδικασία της διαιτησίας ή ότι από άλλο λόγο περιήλθε σε ανυπαίτια αδυναμία να προβάλει τους ισχυρισμούς του, ή

γγ) η διαιτητική απόφαση αφορά διαφορά, που δεν εμπίπτει στη συμφωνία διαιτησίας ή περιέχει διατάξεις, που υπερβαίνουν τα όρια της συμφωνίας. Αν όμως οι διατάξεις που καλύπτονται από τη συμφωνία αυτή περί διαιτησίας μπορούν να αποχωρισθούν από εκείνες που δεν καλύπτονται, τότε μόνο ως προς τις τελευταίες χωρεί ακύρωση της διαιτητικής απόφασης, ή

δδ) η συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου ή η διαιτητική διαδικασία δεν ήταν σύμφωνη με τη συμφωνία των μερών ή, αν δεν υπάρχει

σχετική συμφωνία, η συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου ή η διαιτητική διαδικασία δεν ήταν σύμφωνη με τον παρόντα νόμο.

β) Το δικαστήριο που επιλαμβάνεται, ύστερα από άσκηση αγωγής ακύρωσης, κρίνει και αυτεπαγγέλτως αν:

αα) το αντικείμενο της διαφοράς δεν είναι επιδεκτικό διαιτησίας κατά το ελληνικό δίκαιο,

ββ) η διαιτητική απόφαση είναι αντίθετη προς τη διεθνή δημόσια τάξη, όπως αυτή νοείται στο άρθρο 33 του Αστικού Κώδικα.

3. Η προθεσμία άσκησης της αγωγής ακύρωσης είναι τρίμηνη και αρχίζει από την κοινοποίηση της διαιτητικής απόφασης στο μέρος που την ασκεί ή, αν υποβλήθηκε αίτηση του άρθρου 33, από την κοινοποίηση της σχετικής απόφασης του διαιτητικού δικαστηρίου στο μέρος αυτό.

## Άρθρο

35

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

#### ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

#### Άρθρο 35

##### Δεδικασμένο και εκτελεστότητα

1. Η διαιτητική απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.

2. Εφόσον από τη συμφωνία διαιτησίας δεν προβλέπεται προσφυγή κατά της διαιτητικής απόφασης σε άλλους διαιτητές ή πέρασε η ορισμένη για την προσφυγή προθεσμία, η διαιτητική απόφαση αποτελεί από την έκδοσή της δεδικασμένο κατά το άρθρο 896 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και είναι εκτελεστή.

3. Η άσκηση της αγωγής ακύρωσης δεν αναστέλλει την εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης. Εφόσον έχει ασκηθεί παραδεκτά κατά το άρθρο 34 αγωγή ακύρωσης, το αρμόδιο δικαστήριο μπορεί κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων να χορηγήσει αναστολή, με ή χωρίς εγγύηση, ώσπου να εκδοθεί τελεσίδικη απόφαση επί της αγωγής, αν πιθανολογεί την ευδοκίμηση κάποιου λόγου ακύρωσης.

## Άρθρο

36

#### Άρθρο 36

##### Αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων

Η αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 4220 της 19/19 Σεπτεμβρίου 1961 "Περί κυρώσεως της εν Νέα Υόρκη την 10ην Ιουνίου 1958 υπογραφείσης συμβάσεως περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων".

**Αρθρο****37**

Αρθρο 37

Τελικές διατάξεις

Η ισχύς των διατάξεων του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 13 Αυγούστου 1999

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣΟ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ  
Ε. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 16 Αυγούστου 1999

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
Ε. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣΠηγή : <http://lawdb.intrasoftnet.com>

## H. ΚΑΝΟΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ 2007 (P.A.M.A. TERMS 2007)

### ΚΑΝΟΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (2007)

#### I. ΓΕΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

##### Άρθρο 1 [Πεδίο εφαρμογής]

1. Οι παρόντες Κανόνες εφαρμόζονται σε ναυτικές και άλλες εμπορικές διαφορές κατόπιν συμφωνίας των μερών. Οι παρόντες Κανόνες εφαρμόζονται όταν γίνεται ρητή αναφορά σε αυτούς είτε σε διαιτητική ρήτρα ή διαιτητική συμφωνία, είτε σε μεταγενέστερη συμφωνία των μερών.
2. Η ονομασία των παρόντων Κανόνων είναι «Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της «Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία (2007)» (στο εξής «Κανόνες»)
3. Κάθε αναφορά στους Κανόνες σε διαιτητική ρήτρα, διαιτητική συμφωνία ή άλλη συμφωνία, νοείται ως αναφορά στους Κανόνες όπως θα ισχύουν κατά την έναρξη της οικείας διαιτησίας.
4. Τα μέρη μπορούν ελεύθερα να τροποποιούν ή να συμπληρώνουν τους Κανόνες για κάθε επιμέρους διαφορά, εκτός αν έχουν ήδη οριστεί οι διαιτητές, οπότε απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη αυτών.
5. Οι Κανόνες, όπως τυχόν τροποποιούνται βάσει της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, συνιστούν αναπόσπαστο τμήμα της

διαιτητικής ρήτρας ή διαιτητικής συμφωνίας των μερών.

##### Άρθρο 2 [Ορισμοί]

Εφόσον δεν ορίζεται άλλως ρητώς στους Κανόνες,

(α) «Ένωση» είναι η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία».

(β) «Κατάλογος Διαιτητών» σημαίνει Κατάλογος Διαιτητών της Ένωσης.

(γ) «Διαιτητικό δικαστήριο» είναι το συγκροτούμενο τόσο από μοναδικό διαιτητή, όσο και από δύο ή περισσότερους διαιτητές.

(δ) «Εργάσιμες ημέρες» είναι οι ημέρες που δεν είναι Σάββατο, Κυριακή ή επίσημες αργίες στον τόπο της διαιτησίας.

(ε) .ς «Πρόεδρος της Ένωσης», σε περίπτωση ανυπαρξίας, απουσίας ή αδυναμίας αυτού, νοείται ο νόμιμος αναπληρωτής του.

##### Άρθρο 3 [Ρυθμίσεις πλαισίου]

Εφόσον τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά,

(α) Το διαιτητικό δικαστήριο θα αποτελείται από έναν μοναδικό διαιτητή αν η αξία του αντικειμένου της διαφοράς δεν υπερβαίνει τις 50.000 ευρώ (ή το ισάξιο σε άλλο νόμισμα κατά την έναρξη της διαιτησίας) και από τρεις διαιτητές

αν η αξία της διαφοράς υπερβαίνει το ανωτέρω ποσό.

(β) Ο τόπος της διαιτησίας θα είναι ο Πειραιάς, θα διεξάγεται δε σε χώρο που θα ορίζεται από το διαιτητικό δικαστήριο.

(γ) Η γλώσσα της διαιτησίας θα είναι η ελληνική, εκτός αν κάποιος από τα μέρη διαφωνήσει εγγράφως και ρητώς, οπότε θα είναι η αγγλική. Η διαφωνία διατυπώνεται από μεν τον ενάγοντα με το έγγραφο προσφυγής στη διαιτησία, από δε τον εναγόμενο εντός 15 εργασίμων ημερών από την έναρξη της διαιτησίας.

(δ) Δεν επιτρέπεται έφεση ενώπιον διαιτητικού δικαστηρίου.

**Άρθρο 4** [Τύπος και δεσμευτικότητα συμφωνίας διαιτησίας]

1. Η συμφωνία διαιτησίας είναι έγγραφη.

2. Ο έγγραφος τύπος πληρούται ιδίως όταν η συμφωνία διαιτησίας περιέχεται σε έγγραφο που έχει υπογραφεί από τα μέρη, σε ανταλλαγή επιστολών, τηλετυπημάτων, τηλεγραφημάτων, τηλεομοιοτύπων, ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας που καταγράφουν τη συμφωνία. Ο έγγραφος τύπος πληρούται επίσης όταν προφορική συμφωνία διαιτησίας καταγράφεται σε έγγραφο, το οποίο διαβιβάστηκε από το ένα μέρος στο άλλο ή από τρίτον σε όλα τα μέρη, το δε περιεχόμενο του εγγράφου, για το οποίο δεν προβλήθηκαν αντιρρήσεις σε εύλογο χρονικό διάστημα, μπορεί

σύμφωνα με τα συναλλακτικά ήθη, να θεωρηθεί ως περιεχόμενο της σύμβασης.

3. Η περιεχόμενη σε φορτωτική διαιτητική ρήτρα δεσμεύει τόσο τον μεταφορέα και τον φορτωτή, όσο και τους μεταγενέστερους κομιστές της. Ειδικά για τις σχέσεις μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή, ο κανόνας του προηγούμενου εδαφίου ισχύει μόνον εφόσον δεν υπάρχει διάφορη ρύθμιση στο συναφθέν από αυτούς ναυλοσύμφωνο.

## **II. ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ – ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ**

**Άρθρο 5** [Έναρξη διαιτησίας]

1. Η έναρξη της διαιτησίας επέρχεται με τη γνωστοποίηση από ένα μέρος σε άλλο εγγράφου με το οποίο δηλώνεται η προσφυγή στη διαιτησία των Κανόνων και, συνοπτικώς, τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν την απαίτηση, το κατ' εκτίμησιν ύψος του αιτουμένου ποσού και κάθε άλλο αίτημα.

2. Αντίγραφο του εγγράφου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου γνωστοποιείται στην Ένωση εντός προθεσμίας 15 εργασίμων ημερών από την κατά την προηγούμενη παράγραφο έναρξη της διαιτησίας.

**Άρθρο 6** [Ορισμός διαιτητών και αντικλήτων]

1. Εντός 15 εργασίμων ημερών από την έναρξη της διαιτησίας τα μέρη πρέπει να έχουν ορίσει από έναν διαιτητή το

καθένα, εφόσον το διαιτητικό δικαστήριο δεν είναι μονομελές. Ο ορισμός κάθε διαιτητή γίνεται με έγγραφη γνωστοποίηση του ενός μέρους προς το άλλο. Κάθε μέρος, μαζί με τον ορισμό διαιτητή, πρέπει να ορίσει και αντίκλητο στο Νομό Αττικής. Από τον ορισμό του, στον αντίκλητο του κάθε μέρους θα γίνονται υποχρεωτικά όλες οι γνωστοποιήσεις από το διαιτητικό δικαστήριο και από τα μέρη.

2. Ο ορισμός του μοναδικού διαιτητή γίνεται με συμφωνία των μερών εντός 15 εργασίμων ημερών από την έναρξη της διαιτησίας.

3. Ο ορισμός του διαιτητή ή των διαιτητών των προηγούμενων παραγράφων γίνεται είτε από τον Κατάλογο Διαιτητών, είτε και εκτός αυτού.

4. Οι ήδη ορισθέντες διαιτητές εντός 5 εργασίμων ημερών από τον ορισμό του τελευταίου, προβαίνουν στον ορισμό του Προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου είτε από τον Κατάλογο Διαιτητών, είτε και εκτός αυτού.

5. Σε περίπτωση μη ορισμού για οποιοδήποτε λόγο διαιτητή ή διαιτητών κατά τις παραγράφους 1 έως και 4 του παρόντος άρθρου, ο ορισμός αυτών γίνεται από τον Πρόεδρο της Ένωσης, από τον τηρούμενο Κατάλογο Διαιτητών εντός 5 εργασίμων ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος από οποιοδήποτε μέρος.

6. Ο ορισμός ενός διαιτητή, για την έναρξη των συναρτώμενων προς

αυτόν προθεσμιών, προϋποθέτει και την αποδοχή του ορισμού του από τον ίδιο. Η αποδοχή του ορισμού αποδεικνύεται με έγγραφη δήλωση του διαιτητή προς το ορίσαν αυτόν μέρος.

7. Οι οριζόμενοι από τα μέρη διαιτητές, εφόσον ομοφωνούν, μπορούν να εκδίδουν αποφάσεις για οποιοδήποτε θέμα της διαιτησίας μόνον τους, μέχρι τον ορισμό ή την πλήρωση της κενωθείσας θέσεως του Προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου.

8. Οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία. Σε περίπτωση μη επίτευξης πλειοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου.

9. Η αποδοχή από διαιτητή του ορισμού του γνωστοποιείται στην Ένωση, είτε από τον ίδιο είτε από το ορίσαν αυτόν μέρος, εντός προθεσμίας 15 εργασίμων ημερών.

**Άρθρο 7** [Ανεξαρτησία, αμεροληψία και ουδετερότητα διαιτητών]

1. Κάθε διαιτητής οφείλει να είναι ανεξάρτητος και αμερόληπτος έναντι όλων των μερών της διαιτησίας.

Εφόσον υφίσταται ενδεχόμενο να ανακύψει ζήτημα σχετικά με την ανεξαρτησία ή αμεροληψία του, οφείλει να το γνωρίζει στα μέρη άμεσα ο ίδιος ο προτεινόμενος διαιτητής ή ο ήδη ορισθείς, εφόσον το ζήτημα αυτό γεννήθηκε μετά τον ορισμό του.

2. Ο Πρόεδρος της Ένωσης, εφόσον ορίζει ο ίδιος τον μοναδικό ή τον



τρίτο διαιτητή, θα αποφασίζει κατά την απόλυτη κρίση του αν η φύση της διαφοράς επιβάλλει ο μοναδικός ή ο τρίτος διαιτητής να έχουν διαφορετική ιθαγένεια από αυτή των μερών ή/και των αρχικών δύο διαιτητών και θα προβαίνει ανάλογα στον ορισμό.

**Άρθρο 8** [Αντικατάσταση διαιτητών]

1. Εφόσον ένας διαιτητής παύσει να ασκεί τα καθήκοντά του λόγω παραίτησης, θανάτου, ανάκλησης του ορισμού του με συμφωνία των μερών ή απόφασης για την εξαίρεσή του, ο αντικαταστάτης του ορίζεται με βάση τη διαδικασία του άρθρου 6 των Κανόνων. Οι προθεσμίες του ως άνω άρθρου 6 αρχίζουν από την έγγραφη πρόσκληση που απευθύνει οποιοδήποτε μέρος για τον ορισμό αντικαταστάτη. Η διαδικασία του άρθρου 6 των Κανόνων εφαρμόζεται και όταν διαιτητής που ορίζεται απευθείας με τη συμφωνία ή ρήτρα διαιτησίας δεν αποδέχεται τον ορισμό του ή είναι αδύνατο να οριστεί.
2. Αν ένας διαιτητής παραλείπει ή αδυνατεί να ενεργήσει για διάστημα μεγαλύτερο του ενός μηνός, η εξουσία του παύει με απόφαση του Προέδρου της Ένωσης κατόπιν σχετικού αιτήματος του επιμελέστερου μέρους, εφαρμοζόμενης κατά τα λοιπά της προηγούμενης παραγράφου.
3. Σε περίπτωση αντικατάστασης διαιτητή, το διαιτητικό δικαστήριο με τη νέα του σύνθεση αποφασίζει αν η διαιτητική διαδικασία θα συνεχιστεί ή

θα επαναληφθεί εξ αρχής. Όταν όμως αντικαθίσταται ο μοναδικός διαιτητής, η διαιτητική διαδικασία επαναλαμβάνεται εξ αρχής.

**Άρθρο 9** [Δικαιοδοσία διαιτητών]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο έχει δικαιοδοσία να κρίνει επί της δικαιοδοσίας του, της ύπαρξης και της ισχύος της συμφωνίας διαιτησίας. Εφόσον κρίνει ότι δεν έχει δικαιοδοσία επί συγκεκριμένου αιτήματος ή ότι η συμφωνία διαιτησίας είναι ανύπαρκτη ή ανίσχυρη, εκδίδει αμελλητί σχετική απόφαση πριν εισέλθει στην εκδίκαση της ουσίας.
2. Το διαιτητικό δικαστήριο έχει δικαιοδοσία να κρίνει και επί οιοδήποτε άλλου ζητήματος καλυπτόμενου από τη διαιτητική συμφωνία και το οποίο ανέκυψε κατά τη διάρκεια της διαιτησίας και μέχρι την έκδοση της αποφάσεώς του.
3. Με την επιφύλαξη αντίθετης ρυθμίσεως του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου, το διαιτητικό δικαστήριο έχει την εξουσία, πλην της επιδικάσεως της απαιτήσεως, να διατάσσει την ενέργεια, παράλειψη ή ανοχή ορισμένης πράξεως, ή και κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτελεσματική εξασφάλιση του δικαιώματος ή τη ρύθμιση της καταστάσεως.

**Άρθρο 10** [Ασφαλιστικά μέτρα]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο έχει την εξουσία να διατάσσει, κατόπιν αιτήματος ενός μέρους, τα

ασφαλιστικά μέτρα που θεωρεί αναγκαία σχετικά με το αντικείμενο της διαφοράς, όπως και να εξαρτήσει τη λήψη τους έναντι ενός μέρους από την παροχή εγγυοδοσίας από το άλλο μέρος.

2. Τυχόν άρνηση ενός μέρους να συμμορφωθεί με απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου για τα θέματα της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να ληφθεί υπόψη από το διαιτητικό δικαστήριο στην έκδοση της οριστικής του αποφάσεως.

#### **Άρθρο 11** [Πολυμερείς διαιτησίες]

1. Εφόσον δύο ή περισσότερα διαιτητικά δικαστήρια κρίνουν κατόπιν αιτήματος ενός μέρους ότι στις ενώπιόν τους εκκρεμούσες διαιτητικές διαδικασίες αναφέρονται κοινά πραγματικά ή νομικά ζητήματα, μπορούν να αποφασίσουν τη διενέργεια κοινής ακροαματικής διαδικασίας κατά τον προσφορότερο για την οικονομία της διαιτητικής διαδικασίας τρόπο. Στις περιπτώσεις αυτές τα αποδεικτικά μέσα στις από κοινού διενεργούμενες διαιτησίες καθίστανται κοινά, τα επιμέρους όμως διαιτητικά δικαστήρια δεν χάνουν την αυτοτέλειά τους και εκδίδουν χωριστές αποφάσεις.

2. Εφόσον όλα τα μέρη συμφωνούν ρητά, δύο ή περισσότερες εκκρεμούσες διαιτησίες στις οποίες εφαρμόζονται οι Κανόνες, μπορούν να συνενωθούν πλήρως με την δημιουργία ενιαίου κοινού διαιτητικού δικαστηρίου και την

έκδοση κοινών αποφάσεων. Στην περίπτωση αυτή, οι Πρόεδροι των διαιτητικών δικαστηρίων και οι τυχόν μοναδικοί διαιτητές, ορίζουν έναν εξ αυτών ως Πρόεδρο του ενιαίου διαιτητικού δικαστηρίου, εφαρμοζομένων αναλόγως των παραγράφων 4 έως και 9 του άρθρου 6 των Κανόνων. Η διαιτητική διαδικασία στις πολυμερείς διαιτησίες της παρούσας παραγράφου διεξάγεται βάσει του άρθρου 14 των Κανόνων.

#### **Άρθρο 12** [Γενική αρμοδιότητα διαιτητών]

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13 των Κανόνων το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει επί όλων των θεμάτων της διαιτητικής διαδικασίας, εφόσον δεν υπάρχει ήδη σχετική συμφωνία των μερών. Παρεκκλίσεις από τους Κανόνες μπορούν να αποφασιστούν από το διαιτητικό δικαστήριο με ομόφωνη απόφασή του.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να παρατείνει τις προβλεπόμενες από τους Κανόνες προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαιτητική διαδικασία, με αιτιολογημένη απόφασή του εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος.

### **ΙΙΙ. ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

#### **Άρθρο 13** [Διαιτησία βάσει μόνον εγγράφων]

1. Όταν η αξία του αντικειμένου της διαφοράς δεν υπερβαίνει τις 50.000 ευρώ (ή το ισάξιο σε άλλο νόμισμα κατά την έναρξη της διαιτησίας) η διαιτησία διεξάγεται αποκλειστικά

βάσει εγγράφων

(συμπεριλαμβανομένων ενόρκων βεβαιώσεων) χωρίς διενέργεια ακροαματικής διαδικασίας, εκτός εάν ο διαιτητής αποφασίσει άλλως.

2. Εντός 5 εργασίμων ημερών από την αποδοχή του ορισμού του ο μοναδικός διαιτητής καλεί τα μέρη να του υποβάλουν σε προθεσμία 20 εργασίμων ημερών από της κλήσεως υπομνήματα με τους ισχυρισμούς τους, το σύνολο των σχεικών αποδεικτικών τους μέσων και τις τυχόν ένορκες βεβαιώσεις, μεταφρασμένων στη γλώσσα της διαιτησίας ή στην αγγλική γλώσσα.

Εντός 10 εργασίμων ημερών από τη σχετική κλήση του μοναδικού διαιτητή, η οποία γίνεται ταυτόχρονα προς όλα τα μέρη εντός 5 εργασίμων ημερών από την υποβολή των υπομνημάτων ή τη λήξη της σχετικής προθεσμίας, τα μέρη μπορούν να υποβάλουν εκατέρωθεν αντικρούσεις.

3. Κατόπιν συμφωνίας των μερών, με τη διαδικασία του παρόντος άρθρου μπορεί να διενεργηθεί και διαιτησία το αντικείμενο της οποίας υπερβαίνει σε αξία τις 50.000 ευρώ (ή το ισάξιο σε άλλο νόμισμα κατά την έναρξη της διαιτησίας).

**Άρθρο 14** [Διαιτησία με ακροαματική διαδικασία]

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13 των Κανόνων, η διαιτησία διεξάγεται με τη διενέργεια ακροαματικής διαδικασίας.

2. Εντός 5 εργασίμων ημερών από την αποδοχή του ορισμού και του

τελευταίου διαιτητή, το διαιτητικό δικαστήριο συνεδριάζει προκειμένου να ρυθμίσει τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας.

3. Εφόσον το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει ότι το έγγραφο ενάρξεως της διαιτησίας δεν περιέχει επαρκή στοιχεία για να διαμορφώσει γνώμη για την απαίτηση και το αίτημα ή για να μπορεί το άλλο μέρος να αμυνθεί ή μετά από αίτημα του ενάγοντος (που πρέπει να υποβάλλεται εντός 5 εργασίμων ημερών από τον ορισμό του διαιτητικού δικαστηρίου), μπορεί να καλέσει τον ενάγοντα να υποβάλει συμπληρωματική περιγραφή της απαιτήσεώς του σε προθεσμία όχι μεγαλύτερη των 20 εργασίμων ημερών.

4. Εφόσον το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει, με βάση το αίτημα προσφυγής στη διαιτησία, ότι η διαφορά είναι περίπλοκη, μπορεί να καλέσει τα μέρη σε προκαταρκτική συνάντηση στον τόπο της διαιτησίας προκειμένου να σχεδιαστεί με τον προσφορότερο δυνατό τρόπο η ακροαματική διαδικασία.

**Άρθρο 15** [Υποβολή προτάσεων και αντικρούσεων]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο καλεί τα μέρη να υποβάλουν έγγραφες προτάσεις με το σύνολο των αποδεικτικών τους μέσων εντός 20 εργασίμων ημερών από τη σχετική κλήση. Τα μέρη καλούνται προς τούτο εντός 5 εργασίμων ημερών από την πρώτη συνεδρίαση του διαιτητικού δικαστηρίου ή, αν έχει

αποφασιστεί η πραγματοποίηση προκαταρκτικής συναντήσεως, εντός 5 εργασίμων ημερών από αυτήν ή εντός 5 εργασίμων ημερών από την τυχόν υποβολή της συμπληρωματικής περιγραφής που προβλέπεται στο άρθρο 14 παρ. 3 των Κανόνων.

2. Ο εναγόμενος μπορεί να υποβάλει ανταγωγικό αίτημα με τις έγγραφες προτάσεις του. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως προτάσεις θεωρούνται οι αρχικώς κατατεθείσες και όχι οι εκ νέου κατατιθέμενες βάσει της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.

3. Εντός 5 εργασίμων ημερών από τη λήψη των εγγράφων προτάσεων και των αποδεικτικών μέσων, το διαιτητικό δικαστήριο καλεί το κάθε μέρος να καταθέσει αντίκρουση εντός 10 εργασίμων ημερών από τη σχετική κλήση δίδοντάς του ταυτόχρονα αντίγραφα από τις έγγραφες προτάσεις και τα αποδεικτικά μέσα του άλλου μέρους. Αν έχει υποβληθεί ανταγωγικό αίτημα, η προθεσμία των εκατέρωθεν αντικρούσεων είναι 20 εργάσιμες ημέρες.

4. Ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει ή να μεταβάλει το αγωγικό αίτημα και την ιστορική ή νομική του βάση το αργότερο με την υποβολή των εγγράφων προτάσεών του. Στην περίπτωση αυτή παρέχεται νέα προθεσμία 20 εργασίμων ημερών στον εναγόμενο για την εκ νέου κατάθεση εγγράφων προτάσεων, καλουμένου σχετικώς από το διαιτητικό δικαστήριο εντός 5

εργασίμων ημερών από τη λήψη των αρχικών εγγράφων προτάσεων.

Ο εναγόμενος έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει ή να μεταβάλει το τυχόν ανταγωγικό του αίτημα και την ιστορική ή νομική του βάση το αργότερο με την υποβολή της αντικρούσεώς του. Στην περίπτωση αυτή παρέχεται νέα προθεσμία 20 εργασίμων ημερών στον ενάγοντα για την εκ νέου κατάθεση αντικρούσεως, εφαρμοζομένης κατά τα λοιπά της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

5. Όλα τα διαδικαστικά έγγραφα και τα αποδεικτικά στοιχεία που υποβάλλουν τα μέρη στο διαιτητικό δικαστήριο υποβάλλονται σε τόσα αντίγραφα, όσα και οι διαιτητές και οι διάδικοι.

#### **Άρθρο 16** [Πραγματογνωμοσύνη]

1. Εφόσον το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει σκόπιμο, μπορεί να ζητήσει, είτε αυτεπαγγέλτως, είτε κατόπιν αιτήσεως μέρους, τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που διαθέτει ειδική εμπειρία ή γνώσεις τέχνης ή επιστήμης επί συγκεκριμένου αντικειμένου.

2. Αν η έκθεση πραγματογνωμοσύνης δεν έχει υποβληθεί στο διαιτητικό δικαστήριο και τεθεί υπόψη των μερών τουλάχιστον 5 εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας, τότε η τελευταία μπορεί να αναβληθεί σε δικάσιμο που θα προσδιορίζεται σε χρόνο όχι μικρότερο των 5 και όχι μεγαλύτερο των 10 εργασίμων

ημερών από την ως άνω υποβολή της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης.

3. Η έκθεση πραγματογνωμοσύνης πρέπει να ολοκληρώνεται το αργότερο εντός 60 ημερών από την αποδοχή της σχετικής εντολής από τον πραγματογνώμονα.

4. Ο πραγματογνώμονας πρέπει να διαβεβαιώνει στην τιμή του για την αλήθεια της έκθεσης που υποβάλλει στο διαιτητικό δικαστήριο. Εφόσον δε εξετάζεται και ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου, διαβεβαιώνει στην τιμή του για την αλήθεια των όσων καταθέτει.

**Άρθρο 17** [Προσδιορισμός και αναβολή ακροαματικής διαδικασίας]

1. Η έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας καθορίζεται από το διαιτητικό δικαστήριο και δεν πρέπει να απέχει περισσότερο από 60 ημέρες από την ολοκλήρωση των εκατέρωθεν αντικρούσεων των μερών. Τα μέρη πρέπει να κλητεύονται από το διαιτητικό δικαστήριο το αργότερο εντός 5 εργάσιμων ημερών από την ολοκλήρωση των εκατέρωθεν αντικρούσεων.

2. Προσδιορισθείσα ακροαματική διαδικασία δεν μπορεί να αναβληθεί παρά μόνο για σπουδαίο λόγο, με αιτιολογημένη απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου.

3. Σε περίπτωση αναβολής με βάση την προηγούμενη παράγραφο, η νέα ημερομηνία έναρξης της ακροαματικής διαδικασίας δεν μπορεί να απέχει πέραν των 30 ημερών από

αυτήν της αναβληθείσας και ορίζεται στην απόφαση της αναβολής.

**Άρθρο 18** [Κανόνες πλαισίου ακροαματικής διαδικασίας]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο καθορίζει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της ακροαματικής διαδικασίας με βάση τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της κάθε υπόθεσης.

2. Τα μέρη μπορούν να προσκομίσουν οποιοδήποτε κατά τη γνώμη τους πρόσφορο αποδεικτικό μέσο.

3. Η αξιολόγηση όλων των αποδεικτικών μέσων εναπόκειται στο διαιτητικό δικαστήριο.

4. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει πόσοι μάρτυρες θα εξεταστούν ενώπιόν του, παρέχοντας όμως σε κάθε μέρος τη δυνατότητα να εξετάσει ίσο αριθμό μαρτύρων με το αντίδικο μέρος. Τα μέρη γνωστοποιούν υποχρεωτικά στο διαιτητικό δικαστήριο τους μάρτυρες που σκοπεύουν να εξετάσουν, τουλάχιστον 10 εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας. Το διαιτητικό δικαστήριο γνωστοποιεί με τη σειρά του τους μάρτυρες του κάθε μέρους στο αντίδικο μέρος 5 εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας.

5. Κάθε μάρτυρας που εξετάζεται διαβεβαιώνει στην τιμή του για την αλήθεια της καταθέσεώς του.

6. Εντός 7 εργάσιμων ημερών από το πέρας της ακροαματικής

διαδικασίας, που κηρύσσεται από το διαιτητικό δικαστήριο, τα μέρη δικαιούνται να υποβάλουν υπόμνημα για την αξιολόγηση της ακροαματικής διαδικασίας.

**Άρθρο 19** [Συνεδριάσεις – Υποβολή εγγράφων]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να πραγματοποιεί συνεδριάσεις, συμπεριλαμβανόμενης της ακροαματικής διαδικασίας, όπως και κάθε άλλη πράξη, όπως αυτοψία κ.λπ. και εκτός του τόπου της διαιτησίας, εφόσον το κρίνει σκόπιμο. Σε περίπτωση διακοπής, η ημερομηνία επαναλήψεως της ακροαματικής διαδικασίας δεν πρέπει να απέχει πλέον των 7 εργασιμών ημερών.

2. Τόσο οι συνεδριάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου, όσο και η ακροαματική διαδικασία, μπορούν να λαμβάνουν χώρα εν ανάγκη μέσω τηλεδιάσκεψης.

3. Όλα τα διαδικαστικά έγγραφα της διαιτησίας που απευθύνονται από τους διαδίκους στο διαιτητικό δικαστήριο μπορούν να υποβάλλονται και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) επιβεβαιούμενου.

**Άρθρο 20** [Εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο]

Εφόσον για κάποιο ζήτημα δεν υπάρχει ρητή ή σιωπηρή επιλογή του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου από τα μέρη, το διαιτητικό δικαστήριο εφαρμόζει το ουσιαστικό δίκαιο που κρίνει ότι αρμόζει περισσότερο στη

συγκεκριμένη υπόθεση, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τους όρους της σύμβασης και τις εμπορικές συνήθειες που αρμόζουν στη συγκεκριμένη συναλλαγή.

**Άρθρο 21** [Γνωστοποιήσεις]

Μετά από τον ορισμό αντικλήτου, κάθε έγγραφο που απευθύνεται στα μέρη αποστέλλεται ή διαβιβάζεται μόνο σε αυτόν α) με συστημένη επιστολή και θεωρείται ότι έχει παραληφθεί αν παραδόθηκε στην ταχυδρομική του διεύθυνση, β) με προσωπική παράδοση από αγγελιοφόρο ή courier, γ) με τηλεομοιοτυπία (fax), δ) με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) επιβεβαιούμενο ή ε) μέσω δικαστικού επιμελητού.

#### IV. ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

**Άρθρο 22** [Έκδοση αποφάσεων]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο εκδίδει την οριστική απόφασή του εντός 60 ημερών από την υποβολή των υπομνημάτων για την αξιολόγηση της ακροαματικής διαδικασίας ή τη λήξη της προβλεπόμενης για την υποβολή τους προθεσμία. Το διαιτητικό δικαστήριο, μετά από αίτηση ενός μέρους που πρέπει να υποβάλλεται σε αυτό το αργότερο μέχρι το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας, μπορεί να αποφασίζει την παράταση ή τη σύντμηση της προθεσμίας για την έκδοση της οριστικής διαιτητικής απόφασεως, εφόσον κρίνει ότι συντρέχει σπουδαίος λόγος.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο, εφόσον κρίνει ότι ένα ζήτημα είναι ώριμο για διάγνωση, μπορεί να εκδίδει απόφαση ή αποφάσεις για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ενδεικτικά, το διαιτητικό

δικαστήριο μπορεί να εκδίδει απόφαση για την ευθύνη και να επιφυλάσσεται για το ύψος της απαιτήσεως ή για ορισμένα μόνο κονδύλια της απαιτήσεως ή μόνο για το αγωγικό ή ανταγωγικό αίτημα.

Προδικαστικές αποφάσεις μπορεί να εκδίδονται για τη ρύθμιση οποιουδήποτε άλλου θέματος, διαδικαστικού ή μη, της διαιτησίας.

**Άρθρο 23** [Τόπος διασκέψεων και εκδόσεως αποφάσεων]

Για τη διάσκεψη του διαιτητικού δικαστηρίου ή για την έκδοση της αποφάσεως ή τη διόρθωσή της δεν απαιτείται η φυσική παρουσία όλων των διαιτητών στον ίδιο τόπο. Σε κάθε περίπτωση, θεωρείται ότι οι διασκέψεις λαμβάνουν χώρα και οι αποφάσεις εκδίδονται στον τόπο της διαιτησίας.

**Άρθρο 24** [Αιτιολογία αποφάσεων]

1. Όλες οι αποφάσεις είναι αιτιολογημένες.
2. Εφόσον υπάρχει ρητή προγενέστερη συμφωνία των μερών, η απόφαση εκδίδεται χωρίς αιτιολογία. Μπορεί να συνοδεύεται όμως από χωριστό ανεπίσημο και εμπιστευτικό έγγραφο, το οποίο περιέχει συνοπτικά την αιτιολογία χωρίς να αποτελεί τμήμα της αποφάσεως.

**Άρθρο 25** [Γνωστοποίηση αποφάσεων]

Τηρουμένου του άρθρου 34 των Κανόνων, οι αποφάσεις γνωστοποιούνται από το διαιτητικό δικαστήριο στα μέρη με την αποστολή ενός πρωτοτύπου σε καθένα από αυτά. Αν έχει οριστεί αντίκλητος η γνωστοποίηση γίνεται σε αυτόν.

**Άρθρο 26** [Διόρθωση και ερμηνεία αποφάσεων]

1. Αν παραστεί ανάγκη, μια απόφαση μπορεί να διορθωθεί ή ερμηνευθεί, είτε αυτεπαγγέλτως από το διαιτητικό δικαστήριο, είτε με αίτηση ενός μέρους που υποβάλλεται εντός προθεσμίας 30 ημερών από την κοινοποίηση της διαιτητικής αποφάσεως, δυνάμει να παραταθεί με απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου. Μετά πάντως την παρέλευση της προθεσμίας αυτής ή της δοθείσης παρατάσεως, δεν υπάρχει υποχρέωση του διαιτητικού δικαστηρίου να προβεί σε διόρθωση ή ερμηνεία της αποφάσεως. Το διαιτητικό δικαστήριο προβαίνει στη διόρθωση ή ερμηνεία της αποφάσεως εντός προθεσμίας 30 ημερών από την υποβολή της ως άνω αιτήσεως. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να προβεί αυτεπαγγέλτως στη διόρθωση ή ερμηνεία της αποφάσεως εντός προθεσμίας 30 ημερών από την κοινοποίησή της στα μέρη.
2. Η διόρθωση ή ερμηνεία γίνεται με την έκδοση συμπληρωματικής αποφάσεως.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η εξουσία του διαιτητικού δικαστηρίου παραμένει, ακόμη και αν έχει εκδοθεί η οριστική απόφαση.
4. Όταν η διόρθωση ή ερμηνεία γίνεται με αίτηση ενός μέρους, καλείται και το άλλο μέρος, προκειμένου να διατυπώσει τις απόψεις του επί της

αιτηθείσας διόρθωσης ή ερμηνείας.

**Άρθρο 27** [Συμβιβασμός]

Εφόσον τα μέρη κατέληξαν σε συμβιβασμό πριν από την έκδοση αποφάσεως, το διαιτητικό δικαστήριο κατόπιν αιτήματός τους, εκδίδει απόφαση με περιεχόμενο τον μεταξύ των μερών συμφωνηθέντα συμβιβασμό. Οι διαιτητές δικαιούνται αμοιβής αναλόγου με τις ήδη παρασχεθείσες υπηρεσίες τους.

**Άρθρο 28** [Κατάθεση αποφάσεων]

Με την επιφύλαξη του άρθρου 34 παρ.2 των Κανόνων, το διαιτητικό δικαστήριο, πλην αντιθέτου συμφωνίας των μερών, είναι υποχρεωμένο να καταθέσει ένα πρωτότυπο της αποφάσεως στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος διαιτησίας, μόνον εφόσον του ζητηθεί από κάποιο μέρος πριν από την έκδοση της αποφάσεως.

**Άρθρο 29** [Δημοσίευση αποφάσεων]

1. Όλες οι εκδιδόμενες αποφάσεις είναι εμπιστευτικές και δεν μπορούν να δημοσιευτούν σε επιθεωρήσεις νομολογίας, νομικά περιοδικά ή μέσο μαζικής ενημέρωσης άλλης μορφής, συμβατικής ή ηλεκτρονικής.

2. Εφόσον το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει ότι μια απόφαση χρήζει δημοσιεύσεως κατά την προηγούμενη παράγραφο λόγω ιδιαίτερης σπουδαιότητας, αυτή μπορεί να δημοσιευτεί κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών και διαφύλαξης της ανωνυμίας των

μερών, των δικηγόρων τους και των διαιτητών.

**V. ΔΑΠΑΝΕΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ**

**Άρθρο 30** [Αμοιβές διαιτησίας και διαιτητών]

1. Το μέρος που προσφεύγει στη διαιτησία καταβάλλει στην Ένωση εφ' άπαξ αμοιβή για την κάλυψη του κόστους διοικητικής διαχείρισης της διαιτησίας, η οποία ορίζεται και αναπροσαρμόζεται περιοδικά από την Ένωση. Η αμοιβή καταβάλλεται εντός της προθεσμίας της παραγράφου 2 του άρθρου 5 των Κανόνων. Η ίδια υποχρέωση βαρύνει και το μέρος που υποβάλλει ανταγωγικό αίτημα, η δε αμοιβή καταβάλλεται με την υποβολή του ανταγωγικού αιτήματος. Η ανωτέρω αμοιβή για την αγωγή ή την ανταγωγή δεν επιστρέφεται σε καμία περίπτωση, ενώ η μη καταβολή της έχει ως συνέπεια τη μη εξέταση του αγωνικού ή του ανταγωγικού αιτήματος του υποχρέου.

2. Κάθε διαιτητής δικαιούται αμοιβής, η οποία υπολογίζεται κλιμακωτά και ποσοστιαία επί της αξίας του επίδικου αντικειμένου, βάσει ειδικού Πίνακα Αμοιβών που ορίζει και αναπροσαρμόζει περιοδικά η Ένωση. Η κάθε κλίμακα έχει ανώτατα και κατώτατα όρια, εντός των οποίων κυμαίνεται η αμοιβή κάθε διαιτητή, αφού συνεκτιμηθούν ιδίως ο χρόνος απασχόλησης του διαιτητή, η ταχύτητα της διαδικασίας και η πολυπλοκότητα



της διαφοράς.

3. Οι αμοιβές των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου υπολογίζονται με βάση τον ισχύοντα κατά την έναρξη της διαιτησίας ειδικό Πίνακα Αμοιβών (ως Παράρτημα στους Κανόνες), ο οποίος είναι κατατεθειμένος στα γραφεία της Ένωσης και προσβάσιμος στον δικτυακό της τόπο.

4. Ο υπολογισμός των αμοιβών της διαιτησίας γίνεται από την Ένωση και περιέχεται στην οριστική διαιτητική απόφαση, χωρίς να περιλαμβάνει ΦΠΑ, τον οποίο, εάν και όπου τυχόν προβλέπεται, επιβαρύνονται τα μέρη.

5. Οι αμοιβές των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου καταβάλλονται όπου ορίζει η Ένωση.

#### **Άρθρο 31 [Δαπάνες]**

Τα μέρη βαρύνονται με όλες τις σχετιζόμενες με τη διενέργεια της διαιτησίας δαπάνες, όπως ιδίως οδοιπορικά διαιτητών, οδοιπορικά και αποζημιώσεις μαρτύρων που καλούνται από το διαιτητικό δικαστήριο, οδοιπορικά και αμοιβές πραγματογνωμόνων που ορίζονται από το διαιτητικό δικαστήριο, οδοιπορικά και αμοιβές γραμματέων, διερμηνέων, στενογράφων, τεχνικών ήχου και εικόνας, δαπάνες τηλεπικοινωνίας και διαμονής των ανωτέρω, δαπάνη χώρου διαιτησίας και μετάφρασης εγγράφων, οι οποίες και προκαταβάλλονται από αυτά επί ποινή αναστολής της διαιτητικής διαδικασίας. Αν ένα μέρος δεν

προκαταβάλλει τις αναλογούσες σε αυτό δαπάνες, μπορεί να τις προκαταβάλει το επιμελέστερο μέρος, εφαρμοζομένης αναλόγως της παραγράφου 3 εδ. β' του άρθρου 33 των Κανόνων. Για την καταβολή των δαπανών εφαρμόζεται αναλόγως η παράγραφος 5 του άρθρου 30 των Κανόνων.

#### **Άρθρο 32 [Επιμερισμός αμοιβών και δαπανών]**

1. Με την επιφύλαξη αντίθετης απόφασης ως προς τον επιμερισμό μεταξύ των μερών των αμοιβών και δαπανών, η οποία λαμβάνεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, κάθε μέρος βαρύνεται με τις αμοιβές και δαπάνες του ορισμένου από αυτό διαιτητή και με τις δαπάνες και αποζημιώσεις ή αμοιβές των προταθέντων από αυτό μαρτύρων και των ορισθέντων από αυτό πραγματογνωμόνων, δικηγόρων και λοιπών συμβούλων, ενώ οι αμοιβές και δαπάνες του μοναδικού διαιτητή ή του Προέδρου του διαιτητικού δικαστηρίου, όπως και οι λοιπές αμοιβές και δαπάνες που σχετίζονται με τη διαιτησία, βαρύνουν εξ ημισείας τα μέρη.

2. Ο επιμερισμός των αμοιβών και δαπανών γίνεται από το διαιτητικό δικαστήριο βάσει πίνακα που υποβάλει κάθε μέρος το αργότερο με το τελευταίο διαδικαστικό έγγραφο που καταθέτει στο διαιτητικό δικαστήριο και μετά από συνεκτίμηση όλων των δεδομένων της δίκης και ιδίως την έκταση της

νίκης και της ήττας του κάθε μέρους, ισχύει δε αναγωγικώς μεταξύ των μερών. Προς το σκοπό αυτόν και ειδικώς όσον αφορά τους ορισθέντες από τα μέρη πραγματογνώμονες, δικηγόρους και λοιπούς συμβούλους, λαμβάνονται υπόψη μόνον οι εύλογες αμοιβές και δαπάνες αυτών. Κανένα μέρος δεν μπορεί να επιβαρυνθεί με αμοιβές και δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου που πραγματοποίησε άλλο μέρος, πέραν ενός ποσοστού 20% επί του επιδικασθέντος ποσού ή, αν δεν επιδικάστηκε κανένα ποσό, επί του αιτουμένου κεφαλαίου.

3. Έναντι κάθε μέλους του διαιτητικού δικαστηρίου, τα μέρη ενέχονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον για τις οφειλόμενες σε αυτό αμοιβές και τις γενόμενες από αυτό δαπάνες, ενώ για κάθε σχετική διαφορά αποκλειστικά αρμόδια καθίστανται τα δικαστήρια του Πειραιά.

**Άρθρο 33** [Προκαταβολή αμοιβών και δαπανών]

1. Το διαιτητικό δικαστήριο δικαιούται να ζητήσει προκαταβολή και συμπληρωματικές προκαταβολές από τα μέρη έναντι της εκτιμώμενης συνολικής αμοιβής και δαπανών της διαιτησίας, τάσσοντας σχετική προθεσμία καταβολής και παρέχοντας ταυτόχρονα πίνακα με τον εκτιμώμενο υπολογισμό τους. Ο προσδιορισμός του ύψους της προκαταβολής και των τυχόν συμπληρωματικών προκαταβολών και η καταβολή τους γίνονται κατ'

ανάλογη εφαρμογή των παραγράφων 2 και 5 του άρθρου 30 των Κανόνων.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να μην αρχίσει ή να διακόψει τη διαιτητική διαδικασία μέχρι πληρωμής της προκαταβολής.

3. Αν ένα μέρος δεν καταβάλει την αναλογούσα σε αυτό προκαταβολή, προκειμένου να συνεχιστεί η διαιτητική διαδικασία δύναται να το πράξει το άλλο μέρος. Η προκαταβολή λαμβάνεται υπόψη κατά τον επιμερισμό των αμοιβών και δαπανών από το διαιτητικό δικαστήριο.

4. Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και επί ανταγωγής.

**Άρθρο 34** [Καταλογισμός αμοιβών και δαπανών]

1. Μόλις εκδοθεί η οριστική διαιτητική απόφαση, το διαιτητικό δικαστήριο ή η Ένωση ενημερώνει σχετικά τα μέρη, αποστέλλοντας ταυτόχρονα και ανάλυση με τις οφειλόμενες αμοιβές και δαπάνες κάθε διαιτητή και της διαιτησίας.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο έχει δικαίωμα μη ανακοινώσεως της αποφάσεως και επισχέσεως αυτής και των λοιπών υποβληθέντων εγγράφων, μέχρι πλήρους εξοφλήσεως από τα μέρη των αμοιβών και δαπανών των διαιτητών και της διαιτησίας. Για την εξόφληση των ως άνω αμοιβών και δαπανών, το διαιτητικό δικαστήριο δικαιούται να προβαίνει σε είσπραξη της τυχόν κατατεθείσης

προκαταβολής του άρθρου 33 των Κανόνων. Καθ' όλη τη διάρκεια ασκήσεως του δικαιώματος επισχέσεως, αναστέλλεται η προθεσμία του άρθρου 36 των Κανόνων.

## **VI. ΤΕΛΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ**

**Άρθρο 35** [Ευθύνη σχετικά με τη διαιτησία]

Σε σχέση με τις διαιτησίες που διενεργούνται σύμφωνα με τους Κανόνες, η Ένωση, ο Πρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης, οι διαιτητές και ο γραμματεύς του διαιτητικού δικαστηρίου, κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων τους ευθύνονται μόνον για δόλο και βαρεία αμέλεια.

**Άρθρο 36** [Παραλαβή σχετικών]

Τα μέρη οφείλουν εντός 3 μηνών από την κοινοποίηση σε όλα τα μέρη της οριστικής διαιτητικής αποφάσεως να αναλάβουν τα έγγραφα που έχουν υποβάλλει στο διαιτητικό δικαστήριο, άλλως αυτά καταστρέφονται.

**Άρθρο 37** [Lex arbitri και ερμηνεία Κανόνων]

1. Οι διεξαγόμενες σύμφωνα με τους Κανόνες διαιτησίες διέπονται ως προς τη διαδικασία από τον νόμο 2735/1999 (ΦΕΚ Α' 167) για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, με τον οποίο η Ελλάδα υιοθέτησε τον

Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία ("Νόμος Διαιτησίας"). Ο Νόμος Διαιτησίας ρυθμίζει κάθε ζήτημα που δεν ρυθμίζεται ειδικώς από τους Κανόνες.

2. Η συμφωνία των μερών για εφαρμογή των Κανόνων έχει την έννοια της ρητής συμφωνίας των μερών ότι το αντικείμενο της συμφωνίας διαιτησίας σχετίζεται με περισσότερες χώρες.

3. Εφόσον ένα ζήτημα δεν ρυθμίζεται ούτε από τους Κανόνες, ούτε από τον Νόμο Διαιτησίας, το διαιτητικό δικαστήριο θα ενεργεί με βάση το πνεύμα των Κανόνων, τους οποίους είναι και το αποκλειστικά αρμόδιο να ερμηνεύει και να συμπληρώνει κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια.

- \* \* \* -

Πηγή : [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)

## Θ. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

### Διαιτητές 2010

**Ανασασόπουλος Χρήστος** Αντιεισαγγελέας Αρείου Πάγου ε.τ.

**Αντάπασης Αντώνιος** Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

**Αποστολόπουλος Θεόδωρος** Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου

**Βαβυλουσάκης Βασίλειος Διαχειριστής Κινδύνων (Δρ), Μεσίτης Ασφαλίσεων.**

**Βασιλακάκης Ευάγγελος Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης**

**Γεωργακόπουλος Χαράλαμπος Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ.**

**Γιαννάκη Μαρία** Ναυλομεσίτρια

**Θεολογίτης Γεώργιος** Πρόεδρος της Επιτροπής Σπουδών του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

**Θεοφανίδης-Νικοδήμου Νικόλαος** Vice-Admiral, Hellenic Navy (ret)

**Καλαμωτουςάκης Γεώργιος Καθηγητής Πανεπιστημίου**

**Καπαϊτζής Δημήτριος Ναυπηγός – Μηχανολόγος Μηχανικός**

**Καραγεώργης Αναστάσιος** Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ

**Κορρές Αλκιβιάδης-Ιωάννης** Ναυτιλιακός Οικονομολόγος - Πανεπιστήμιο Αιγαίου

**Λεβέντης Γεώργιος** Διευθύνων Σύμβουλος Ναυτιλιακής Εταιρείας

**Λυριντζή Καλλιόπη BSc., MSc., Eur. Ing, C Eng., MRINA ΔΙΕΥΘΥΝΟΥΣΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ,  
K.C.LYRINTZIS Group of Companies**

**Μελιγκώνης Χρήστος** Μέλος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

**Πασσάς Εμμανουήλ** Ναυτικός – Μηχανολόγος Μηχανικός

**Παχούλης Ιωάννης** Πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

**Πενθερουδάκης Νικόλαος Επίτιμος Πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων**

**Πουλής Δημήτριος Σύμβουλος του Δ. Σ. του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων**

**Πουρνάρα-Βαρδαβίλια Τζένη** Σύμβουλος Επιχειρήσεων-Διαμεσολαβητής

**Ρακιντζής Λέανδρος** Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, Αρεοπαγίτης ε.τ.

**Ρόκας Ιωάννης Καθηγητής Εμπορικού Δικαίου, Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών**

**Σαρηγιαννίδης Χρυσόστομος Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός – Πρόεδρος & Γεν.**

**Διευθυντής – Χ.Σ. & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΕΠΕ**

**Σεβαστόπουλος Νικόλαος** Ναυτικός Διαιτητής

**Τσελέντης Μιχαήλ (Tselentis Michael) Barrister (QC) and Arbitrator, member of 20 Essex Street Chambers**

**Χόρν Μπέντζαμιν (Horn Benjamin) BA (hons), LL.M (Cantab), FCI.Arb. Solicitor and Chartered Arbitrator**

Πηγή : [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)

## I. ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ (ΒΑΣΙΛΙΚΟ) ΔΙΑΤΑΓΜΑ 447/1969 - ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Ε.Ε.)

### **ΒΔ 447/1969: Σύσταση μόνιμης διαιτησίας επίλυσης ναυτ. διαφορών στο Ν.Ε.Ε. (74030)**

#### **Αρθρο 0**

ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ υπ` αριθ. 447 της 26 Ιουν/10 Ιουλ. 1969 (ΦΕΚ Α` 133). Περί συστάσεως παρά τω Ναυτικώ Επιμελητηρίω της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε) μόνιμου διαιτησίας προς επίλυσιν ναυτιλιακών διαφορών.

Εχοντες υπ` όψιν:

1. Το άρθρ.963 του Α.Ν.44/1967"περί Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας και εισαγωγικού αυτού Νόμου"(ΦΕΚ 106/Α/26.6.1967).
2. Τας υπ` αριθ.2098/19.8.1967,2631/29.10.1968,3040/24,12,1968 και 1067/28.4.1969 προτάσεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος.
3. Την υπ` αριθ.399/28.5.1969 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Επικρατείας ,προτάσει των ημετέρων επί της Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργών,απεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

#### **Αρθρο 1**

Αρθρ.1.-Συνιστάται παρά τω Ναυτικώ Επιμελητηρίω της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) μόνιμος διαιτησίαν προς επίλυσιν ναυτιλιακών διαφορών.

#### **Αρθρο 2**

Αρθ.2.-Εις την,κατά το άρθρ.1 ενώπιον του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος διαιτησίαν,δύναται να υποβληθή πάσα ιδιωτικού δικαίου ναυτιλιακή διαφορά.

#### **Αρθρο 3**

Αρθ.3.-Προς ενέργειαν των περί ων τα προηγούμενα άρθρ. διατησίων το Διοικητικόν Συμβούλιον του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος συντάσσει κατά μήνα Δεκέμβριον εκάστου δευτέρου έτους κατάλογον διαιτητών,όστις αναρτάται εν τω Καταστήματι του Ν.Ε.Ε και καταχωρίζεται εν τω υπό του Ν.Ε.Ε. εκδιδομένω Δελτίω.Εν τω καταλόγω των διαιτητών περιλαμβάνονται κατά προτίμησιν πρόσωπα έχοντα εμπειρίαν ναυτιλιακών υποθέσεων.Εκ του καταλόγου τουτου λαμβάνονται υποχρεωτικώς οι εν ναυτιλιακή διαιτησία υποδεικνυόμενοι ή οριζόμενοι διαιτηταί και ο επιδιαιτητής.Ο κατάλογος ούτος ισχύει από της πρώτης του αμέσως επομένου έτους επί μίαν πλήρη διετίαν.

#### **Αρθρο 4**

Αρθ.4.-Ο επισπεύδων την διαιτητικήν επίλυσιν ναυτιλιακής διαφοράς επιδίδει προς τον αντίδικον αυτού δήλωσιν περιέχουσαν το αντικείμενο της διαφοράς,το αίτημα τον ορισμόν διαιτητού εκ των εν τω κατά

το άρθ.3 καταλόγω περιλαμβανομένων προσώπων και διορισμόν αντικλήτου κατοικούντος εν τη έδρα του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος. Δια της αυτής ως άνω δηλώσεως προσκαλείται ο προς ον αυτή απευθύνεται να διορίσει τον διαιτητήν και του αντίκλητου αυτού, εντός προσθεμίας 8 ημερών δια δηλώσεως κοινοποιουμένης προς τον Πρόεδρον του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου. Ο επισπεύδων την Διαιτησίαν υποβάλλει το επιδοτήριο της προς τον αντίδικον του δηλώσεως εις τον Πρόεδρον του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου. Οι διάδικοι δύνανται να υποβάλλουν προς τον Πρόεδρον του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κοινήν δήλωσιν περιέχουσαν τα ανωτέρω στοιχεία.

#### Άρθρο 5

Άρθ.5.-Εάν δεν ορισθή εμπροθέσμως ο διαιτητής και δεν ορίζεται άλλως υπό της συμφωνίας περί διαιτησίας, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κατόπιν αιτήσεως, ορίζει αυτούς εφαρμοζομένων της Ναυτικής Δικονομίας.

2.Ο Πρόεδρος του Δ.Σ του Ναυτικού Επιμελητηρίου, συγκροτεί την Διαιτητικήν Επιτροπήν, παραπέμπει ενώπιον αυτής την διαφοράν, καθορίζει ημέραν και ώραν συνεδριάσεως της Διαιτητικής Επιτροπής, εν τω Καταστημάτι του Ναυτικού Επιμελητηρίου προσκαλεί τους διαιτητάς τον επιδιαιτητήν και τους διαδίκους να εμφανισθώσι κατά την ορισθείσαν δικάσιμον και ορίζει ένα των υπαλλήλων του Ναυτικού Επιμελητηρίου ως Γραμματέα της Διαιτητικής Επιτροπής.

3.Το περί διορισμού έγγραφον επιδίδεται εις τον επιδιαιτητήν, τους διαιτητάς και τους διαδίκους.

4.Αι εν άρθ.939.941 παρ.2 και 945 του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας αρμοδιότητες του Μονομελούς Πρωτοδικείου ασκούνται υπό του Προέδρου του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος.

#### Άρθρο 6

Άρθ.6.-Εάν ο προς ον η περί διαιτησίας δήλωσις δεν προβή εντός της κατά το άρθ.4 του παρόντος προσθεμίας των 8 ημερών εις ορισμόν του διαιτητού του, τον μη διορισθέντα διαιτητήν ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου δι αποφάσεως αυτού ακολουθουμένων εν συνεχεία αναλόγως των εν άρθ.4 και 5 του παρόντος οριζομένων.

#### Άρθρο 7

Άρθ.7.Κατά την διαιτητικήν διαδικασίαν τα μέρη έχουν τα αυτά δικαιώματα και τας αυτάς υποχρεώσεις τηρουμένης της αρχής της ισότητος καλούμενα δε κατά τα εν άρθ.5 παρ. 2 του παρόντος οριζόμενα δικαιούνται να παραστούν δια ή με τα δικηγόρου, να αναπτύξουν κατά την κρίσιν των διαιτητών προφορικώς ή εγγράφως τους ισχυρισμούς των και προσαγάγουν τας αποδείξεις των.

#### Άρθρο 8

Άρθ.8.-Η Διαιτητική Επιτροπή εφαρμόζει τας διατάξεις του ουσιαστικού Δικαίου και την διεθνώς κρατούσαν ναυτιλιακήν πρακτικήν.

**Άρθρο 9**

Άρθ.9.-Η διαιτητική απόφασις συντάσσεται και υπογράφεται συμφώνως προς την παρ.1 του άρθ.953 του Κ.Π.Δ. δέον να περιέχει τα εν παρ.2 του αυτού άρθ.στοιχεία,καταχωριζόμενη δε εν ειδικώ βιβλίω τηρουμένω παρά τω Ναυτικώ Επιμελητηρίω της Ελλάδος,λαμβάνει αριθμόν.

**Άρθρο 10**

Άρθ.10.-Η ισχύς του παρόντος άρχεται από της δημοσιεύσεως του εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πηγή : <http://lawdb.intrasoftnet.com>

Κ. ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ Ν.Ε.Ε.

## Το Ναυτικό Επιμελητήριο

Ναυτική Διαιτησία

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ

ΑΒΡΑΜΕΑΣ ΠΑΥΛΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ ΛΣ εα

ΑΡΒΑΝΙΤΗ ΜΑΡΙΑ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ

ΓΚΑΡΕΤΣΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΡΑΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΦΙΛΟΛΑΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΖΑΧΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΑΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΠΟΛΟΣ

ΖΗΣΙΜΑΤΟΥ ΔΟΞΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΘΕΟΔΟΣΑΚΗΣ ΦΩΤΙΟΣ ΜΕΣΙΤΗΣ ΝΑΥΤ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΚΑΒΟΥΣΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ

ΚΑΤΣΙΓΕΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΚΑΤΣΟΥΡΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΜΙΧΑΗΛ ΜΕΣΙΤΗΣ ΝΑΥΤ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΚΟΛΤΣΙΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΚΟΥΤΣΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ



ΛΑΝΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ

ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ  
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠ

ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΜΠΡΕΔΗΜΑ ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΝΑ ΔΝΤΡΙΑ ΤΜ ΔΙΕΘ ΚΟΙΝΟΤ ΘΕΜ  
ΕΕΕ

ΝΙΚΗΤΑΚΟΣ ΝΙΚΗΤΑΣ ΑΝΑΠΛ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΠΕΤΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ

ΠΑΤΕΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΠΕΝΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ

ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΣΑΡΛΗΣ ΠΑΥΛΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΣΚΟΡΙΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΣΟΥΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΤΣΑΤΣΑΣ ΓΙΑΝΝΗΣ MARITIME ARBITRATOR AND CONSULTANT

ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΝ

ΦΟΡΟΣ ΜΑΡΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΣ

ΦΩΚΑΣ ΣΠΥΡΟΣ DIRECTOR OF THETA MARITIME SA

ΧΑΡΑΚΙΑΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Λ. ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ 1996 (ARBITRATION ACT 1996) - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

**12 Power of court to extend time for beginning arbitral proceedings, &c**

(1) Where an arbitration agreement to refer future disputes to arbitration provides that a claim shall be barred, or the claimant's right extinguished, unless the claimant takes within a time fixed by the agreement some step—

(a) to begin arbitral proceedings, or

(b) to begin other dispute resolution procedures which must be exhausted before arbitral proceedings can be begun,

the court may by order extend the time for taking that step.

(2) Any party to the arbitration agreement may apply for such an order (upon notice to the other parties), but only after a claim has arisen and after exhausting any available arbitral process for obtaining an extension of time.

(3) The court shall make an order only if satisfied—

(a) that the circumstances are such as were outside the reasonable contemplation of the parties when they agreed the provision in question, and that it would be just to extend the time, or

(b) that the conduct of one party makes it unjust to hold the other party to the strict terms of the provision in question.

(4) The court may extend the time for such period and on such terms as it thinks fit, and may do so whether or not the time previously fixed (by agreement or by a previous order) has expired.

(5) An order under this section does not affect the operation of the Limitation Acts (see section 13).

(6) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

**14 Commencement of arbitral proceedings**

(1) The parties are free to agree when arbitral proceedings are to be regarded as commenced for the purposes of this Part and for the purposes of the Limitation Acts.

(2) If there is no such agreement the following provisions apply.

(3) Where the arbitrator is named or designated in the arbitration agreement, arbitral proceedings are commenced in respect of a matter when one party serves on the other party or parties a notice in writing requiring him or them to submit that matter to the person so named or designated.

(4) Where the arbitrator or arbitrators are to be appointed by the parties, arbitral proceedings are commenced in respect of a matter when one party serves on the other party or parties notice in writing requiring him or them to appoint an arbitrator or to agree to the appointment of an arbitrator in respect of that matter.

(5) Where the arbitrator or arbitrators are to be appointed by a person other than a party to the proceedings, arbitral proceedings are commenced in respect of a matter when one party gives notice in writing to that person requesting him to make the appointment in respect of that matter.

### **15 The arbitral tribunal**

(1) The parties are free to agree on the number of arbitrators to form the tribunal and whether there is to be a chairman or umpire.

(2) Unless otherwise agreed by the parties, an agreement that the number of arbitrators shall be two or any other even number shall be understood as requiring the appointment of an additional arbitrator as chairman of the tribunal.

(3) If there is no agreement as to the number of arbitrators, the tribunal shall consist of a sole arbitrator.

### **18 Failure of appointment procedure**

(1) The parties are free to agree what is to happen in the event of a failure of the procedure for the appointment of the arbitral tribunal.

There is no failure if an appointment is duly made under section 17 (power in case of default to appoint sole arbitrator), unless that appointment is set aside.

(2) If or to the extent that there is no such agreement any party to the arbitration agreement may (upon notice to the other parties) apply to the court to exercise its powers under this section.

(3) Those powers are—

(a) to give directions as to the making of any necessary appointments;

(b) to direct that the tribunal shall be constituted by such appointments (or any one or more of them) as have been made;

(c) to revoke any appointments already made;

(d) to make any necessary appointments itself.

(4) An appointment made by the court under this section has effect as if made with the agreement of the parties.

(5) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

## **20 Chairman**

(1) Where the parties have agreed that there is to be a chairman, they are free to agree what the functions of the chairman are to be in relation to the making of decisions, orders and awards.

(2) If or to the extent that there is no such agreement, the following provisions apply.

(3) Decisions, orders and awards shall be made by all or a majority of the arbitrators (including the chairman).

(4) The view of the chairman shall prevail in relation to a decision, order or award in respect of which there is neither unanimity nor a majority under subsection (3).

## **21 Umpire**

(1) Where the parties have agreed that there is to be an umpire, they are free to agree what the functions of the umpire are to be, and in particular—

(a) whether he is to attend the proceedings, and

(b) when he is to replace the other arbitrators as the tribunal with power to make decisions, orders and awards.

(2) If or to the extent that there is no such agreement, the following provisions apply.

(3) The umpire shall attend the proceedings and be supplied with the same documents and other materials as are supplied to the other arbitrators.

(4) Decisions, orders and awards shall be made by the other arbitrators unless and until they cannot agree on a matter relating to the arbitration.

In that event they shall forthwith give notice in writing to the parties and the umpire, whereupon the umpire shall replace them as the tribunal with power to make decisions, orders and awards as if he were sole arbitrator.

(5) If the arbitrators cannot agree but fail to give notice of that fact, or if any of them fails to join in the giving of notice, any party to the arbitral proceedings may (upon notice to the other parties and to the tribunal) apply to the court which may order that

the umpire shall replace the other arbitrators as the tribunal with power to make decisions, orders and awards as if he were sole arbitrator.

(6) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

### **23 Revocation of arbitrator's authority**

(1) The parties are free to agree in what circumstances the authority of an arbitrator may be revoked.

(2) If or to the extent that there is no such agreement the following provisions apply.

(3) The authority of an arbitrator may not be revoked except—

(a) by the parties acting jointly, or

(b) by an arbitral or other institution or person vested by the parties with powers in that regard.

(4) Revocation of the authority of an arbitrator by the parties acting jointly must be agreed in writing unless the parties also agree (whether or not in writing) to terminate the arbitration agreement.

(5) Nothing in this section affects the power of the court—

(a) to revoke an appointment under section 18 (powers exercisable in case of failure of appointment procedure), or

(b) to remove an arbitrator on the grounds specified in section 24.

### **24 Power of court to remove arbitrator**

(1) A party to arbitral proceedings may (upon notice to the other parties, to the arbitrator concerned and to any other arbitrator) apply to the court to remove an arbitrator on any of the following grounds—

(a) that circumstances exist that give rise to justifiable doubts as to his impartiality;

(b) that he does not possess the qualifications required by the arbitration agreement;

(c) that he is physically or mentally incapable of conducting the proceedings or there are justifiable doubts as to his capacity to do so;

(d) that he has refused or failed—

(i) properly to conduct the proceedings, or

(ii) to use all reasonable despatch in conducting the proceedings or making an award, and that substantial injustice has been or will be caused to the applicant.

(2) If there is an arbitral or other institution or person vested by the parties with power to remove an arbitrator, the court shall not exercise its power of removal unless satisfied that the applicant has first exhausted any available recourse to that institution or person.

(3) The arbitral tribunal may continue the arbitral proceedings and make an award while an application to the court under this section is pending.

(4) Where the court removes an arbitrator, it may make such order as it thinks fit with respect to his entitlement (if any) to fees or expenses, or the repayment of any fees or expenses already paid.

(5) The arbitrator concerned is entitled to appear and be heard by the court before it makes any order under this section.

(6) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

### **61 Award of costs**

(1) The tribunal may make an award allocating the costs of the arbitration as between the parties, subject to any agreement of the parties.

(2) Unless the parties otherwise agree, the tribunal shall award costs on the general principle that costs should follow the event except where it appears to the tribunal that in the circumstances this is not appropriate in relation to the whole or part of the costs.

### **67 Challenging the award: substantive jurisdiction**

(1) A party to arbitral proceedings may (upon notice to the other parties and to the tribunal) apply to the court—

(a) challenging any award of the arbitral tribunal as to its substantive jurisdiction; or

(b) for an order declaring an award made by the tribunal on the merits to be of no effect, in whole or in part, because the tribunal did not have substantive jurisdiction.

A party may lose the right to object (see section 73) and the right to apply is subject to the restrictions in section 70(2) and (3).

(2) The arbitral tribunal may continue the arbitral proceedings and make a further award while an application to the court under this section is pending in relation to an award as to jurisdiction.

(3) On an application under this section challenging an award of the arbitral tribunal as to its substantive jurisdiction, the court may by order—

(a) confirm the award,

(b) vary the award, or

(c) set aside the award in whole or in part.

(4) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

### **68 Challenging the award: serious irregularity**

(1) A party to arbitral proceedings may (upon notice to the other parties and to the tribunal) apply to the court challenging an award in the proceedings on the ground of serious irregularity affecting the tribunal, the proceedings or the award.

A party may lose the right to object (see section 73) and the right to apply is subject to the restrictions in section 70(2) and (3).

(2) Serious irregularity means an irregularity of one or more of the following kinds which the court considers has caused or will cause substantial injustice to the applicant—

(a) failure by the tribunal to comply with section 33 (general duty of tribunal);

(b) the tribunal exceeding its powers (otherwise than by exceeding its substantive jurisdiction: see section 67);

(c) failure by the tribunal to conduct the proceedings in accordance with the procedure agreed by the parties;

(d) failure by the tribunal to deal with all the issues that were put to it;

(e) any arbitral or other institution or person vested by the parties with powers in relation to the proceedings or the award exceeding its powers;

(f) uncertainty or ambiguity as to the effect of the award;

(g) the award being obtained by fraud or the award or the way in which it was procured being contrary to public policy;

(h) failure to comply with the requirements as to the form of the award; or

(i) any irregularity in the conduct of the proceedings or in the award which is admitted by the tribunal or by any arbitral or other institution or person vested by the parties with powers in relation to the proceedings or the award.

(3) If there is shown to be serious irregularity affecting the tribunal, the proceedings or the award, the court may—

- (a) remit the award to the tribunal, in whole or in part, for reconsideration,
- (b) set the award aside in whole or in part, or
- (c) declare the award to be of no effect, in whole or in part.

The court shall not exercise its power to set aside or to declare an award to be of no effect, in whole or in part, unless it is satisfied that it would be inappropriate to remit the matters in question to the tribunal for reconsideration.

(4) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section.

### **69 Appeal on point of law**

(1) Unless otherwise agreed by the parties, a party to arbitral proceedings may (upon notice to the other parties and to the tribunal) appeal to the court on a question of law arising out of an award made in the proceedings.

An agreement to dispense with reasons for the tribunal's award shall be considered an agreement to exclude the court's jurisdiction under this section.

- (2) An appeal shall not be brought under this section except—
  - (a) with the agreement of all the other parties to the proceedings, or
  - (b) with the leave of the court.

The right to appeal is also subject to the restrictions in section 70(2) and (3).

- (3) Leave to appeal shall be given only if the court is satisfied—
  - (a) that the determination of the question will substantially affect the rights of one or more of the parties,
  - (b) that the question is one which the tribunal was asked to determine,
  - (c) that, on the basis of the findings of fact in the award—
    - (i) the decision of the tribunal on the question is obviously wrong, or
    - (ii) the question is one of general public importance and the decision of the tribunal is at least open to serious doubt, and



(d) that, despite the agreement of the parties to resolve the matter by arbitration, it is just and proper in all the circumstances for the court to determine the question.

(4) An application for leave to appeal under this section shall identify the question of law to be determined and state the grounds on which it is alleged that leave to appeal should be granted.

(5) The court shall determine an application for leave to appeal under this section without a hearing unless it appears to the court that a hearing is required.

(6) The leave of the court is required for any appeal from a decision of the court under this section to grant or refuse leave to appeal.

(7) On an appeal under this section the court may by order—

(a) confirm the award,

(b) vary the award,

(c) remit the award to the tribunal, in whole or in part, for reconsideration in the light of the court's determination, or

(d) set aside the award in whole or in part.

The court shall not exercise its power to set aside an award, in whole or in part, unless it is satisfied that it would be inappropriate to remit the matters in question to the tribunal for reconsideration.

(8) The decision of the court on an appeal under this section shall be treated as a judgment of the court for the purposes of a further appeal.

But no such appeal lies without the leave of the court which shall not be given unless the court considers that the question is one of general importance or is one which for some other special reason should be considered by the Court of Appeal.

### **70 Challenge or appeal: supplementary provisions**

(1) The following provisions apply to an application or appeal under section 67, 68 or 69.

(2) An application or appeal may not be brought if the applicant or appellant has not first exhausted—

(a) any available arbitral process of appeal or review, and

(b) any available recourse under section 57 (correction of award or additional award).

(3) Any application or appeal must be brought within 28 days of the date of the award or, if there has been any arbitral process of appeal or review, of the date when the applicant or appellant was notified of the result of that process.

(4) If on an application or appeal it appears to the court that the award—

(a) does not contain the tribunal's reasons, or

(b) does not set out the tribunal's reasons in sufficient detail to enable the court properly to consider the application or appeal,

the court may order the tribunal to state the reasons for its award in sufficient detail for that purpose.

(5) Where the court makes an order under subsection (4), it may make such further order as it thinks fit with respect to any additional costs of the arbitration resulting from its order.

(6) The court may order the applicant or appellant to provide security for the costs of the application or appeal, and may direct that the application or appeal be dismissed if the order is not complied with.

The power to order security for costs shall not be exercised on the ground that the applicant or appellant is—

(a) an individual ordinarily resident outside the United Kingdom, or

(b) a corporation or association incorporated or formed under the law of a country outside the United Kingdom, or whose central management and control is exercised outside the United Kingdom.

(7) The court may order that any money payable under the award shall be brought into court or otherwise secured pending the determination of the application or appeal, and may direct that the application or appeal be dismissed if the order is not complied with.

(8) The court may grant leave to appeal subject to conditions to the same or similar effect as an order under subsection (6) or (7).

This does not affect the general discretion of the court to grant leave subject to conditions.

### **71 Challenge or appeal: effect of order of court**

(1) The following provisions have effect where the court makes an order under section 67, 68 or 69 with respect to an award.

(2) Where the award is varied, the variation has effect as part of the tribunal's award.

(3) Where the award is remitted to the tribunal, in whole or in part, for reconsideration, the tribunal shall make a fresh award in respect of the matters remitted within three months of the date of the order for remission or such longer or shorter period as the court may direct.

(4) Where the award is set aside or declared to be of no effect, in whole or in part, the court may also order that any provision that an award is a condition precedent to the bringing of legal proceedings in respect of a matter to which the arbitration agreement applies, is of no effect as regards the subject matter of the award or, as the case may be, the relevant part of the award.

Πηγή : [www.opsi.gov.uk](http://www.opsi.gov.uk)

## M. ΓΕΝΙΚΗ ΠΗΤΡΑ «PARAMOUNT» - BIMCO

### Paramount Clause General

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals."

Πηγή : [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

Ν. ΝΟΜΟΣ 2107/1992 : ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ (ΔΙΕΘΝΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ - ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ)

Άρθρο :ΠΡΩΤΟ

Άρθρο 3

2. Ο μεταφορέας, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4, θα προβεί με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια στη φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των πραγμάτων που μεταφέρονται.

Άρθρο 4

1. Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοίας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοίας, ή να εξασφαλίζει στο πλοίο το κατάλληλο πλήρωμα, εξαρτισμό και εφοδιασμό και να διατηρεί σε καλή και ασφαλή κατάσταση τους αποθηκευτικούς χώρους, τους θαλάμους υιηλής και χαμηλής ψύξης και κάθε άλλο χώρο του πλοίου όπου φορτώνονται εμπορεύματα, ώστε να είναι κατάλληλα για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή τους, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 3 παράγρ.

1.

Οποτεδήποτε προκύψει απώλεια ή ζημία σαν αποτέλεσμα αναξιοπλοίας, το βάρος της απόδειξης εάν επιδείχθηκε η δέουσα επιμέλεια το φέρει ο μεταφορέας ή οποιοσδήποτε τρίτος που νομιμοποιείται να ζητήσει την απαλλαγή, που προβλεπεται από το άρθρο αυτό.

2. Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από:

(α) Πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προσθηθέντος από το μεταφορέα, σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου.

(β) Πυρκαϊά εκτός αν αυτή προκλήθηκε από ίδιο πταίσμα του μεταφορέα.

(γ) Κινδύνους ή ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα νερά.

(δ) Ανώτερη βία.

- (ε) Πολεμικές ενέργειες.
- (στ) πράξεις των εχθρών της πολιτείας.
- (ζ) Κράτηση ή περιορισμό από κυβερνητικό ή νομοθετικό όργανο ή κατάσχεση βασισμένη σε δικαστική διαδικασία.
- (η) Υγειονομικά περιορισμό.
- (θ) Πράξη ή παράληψη του φορτωτή ή του κυρίου των πραγμάτων ή του αντιπροσώπου ή του εκπροσώπου του.
- (ι) Απεργίες, ανταπεργίες, στάσεις εργασίας ή εμπόδια που προκαλούν είτε ολική ή μερική διακοπή εργασίας για οποιαδήποτε αιτία.
- (ια) Οχλοκρατία ή κοινωνικές αναταραχές.
- (ιβ) Διάσωση ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα.
- (ιγ) Μείωση του ογκου ή του βάρους, καθώς, και κάθε άλλη ζημια ή απώλεια που προέρχεται από κάποιο εγγενές ελάττωμα από την ποιότητα ή την ιδιοσυστασία του πράγματος.
- (ιδ) Ανεπάρκεια της συσκευασίας.
- (ιε) Ανεπάρκεια ή ατέλεια των διακριτικών σημείων.
- (ιστ) Κεκρυμμένα ελαττώματα που δεν ανακαλύπτονται με τη δέουσα επιμέλεια.
- (ιζ) Κάθε άλλη αιτία, που δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πτοισμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του μεταφορέα, αλλά το βάρος της απόδειξης θα το έχει το πρόσωπο που νομιμοποιείται να ζητήσει αυτήν την εξαίρεση και το οποίο θα πρέπει να αποδείξει, ότι ούτε το προσωπικό του σφάλμα ούτε οι ενέργειες του μεταφορέα ούτε το σφάλμα ούτε οι ενεργειες των πρακτόρων ή των προστημένων του μεταφορα συνέβαλαν στην απώλεια ή τη ζημιά.

3. Ο φορτωτής δεν ευθύνεται για τις απώλειες ή ζημιές που υφίσταται ο μεταφορέας ή το πλοίο και που προέρχονται ή προκύπτουν από οποιαδήποτε αιτία που δεν συνιστά πράξη, παράλειψη ή αμέλεια του φορτωτή, των πρακτόρων και των προστηθέντων του.

4. Καμία παρέκκλιση από την πορεία για διάσωση ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα και καμία άλλη δικαιολογημένη παρέκκλιση από την πορεία δεν θεωρείται παραβίαση αυτής ή της σύμβασης μεταφοράς και ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για καμία απώλεια ή ζημιά που προκύπτει από αυτή.

5. Ο μεταφορέας και το πλοίο δεν ευθύνονται σε καμιά περίπτωση για απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται σε εμπορεύματα ή που έχουν σχέση με αυτά, για ποσό άνω των 100 λιρών Αγγλίας κατά δέμα ή μονάδα ή το ισόποσο σε άλλο νόμισμα, εκτός αν το είδος και η αξία αυτών των εμπορευμάτων σιχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωσή τους και αυτή η δήλωση έχει επισυναφθεί στη φορτωτική.

Τέτοια δήλωση που έχει ενσωματωθεί στη φορτωτική αποτελεί κατ' αρχήν τεκμήριο, αλλά δεν είναι δεσμευτική και μπορεί να αμφισβητηθεί από το μεταφορέα.

Με συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα του πλοιάρχου ή του πράκτορα του μεταφορικά και του φορτωτή, μπορεί να οριστεί ανώτατο ποσό ευθύνης διαφορετικό από εκείνο που προβλέπεται σ αυτήν την παράγραφο υπό τον όρο ότι αυτό το συμβατικό μέγιστο ποσό δεν θα είναι κατώτερο από το ποσό που ορίζεται παραπάνω.

Ο μεταφορέας ή το πλοίο δεν ευθύνονται σε καμιά περίπτωση για απώλεια ή ζημιά που προκαλείται σε εμπορεύματα ή έχει σχέση με αυτά, εάν ο φορτωτής έχει κάνει εν γνώσει του ψευδή δήλωση στη φορτωτική σχετικά με το είδος ή την αξία τους.

6. Εύφλεκτα, εκρηκτικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα για τη φόρωση των οποίων ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του μεταφορέα δεν έχουν συμφωνήσει γνωρίζοντας τη φύση τους και τα χαρακτηριστικά τους, μπορούν ανά πάσα στιγμή πριν από την παράδοσή τους να εκφορτωθούν σε οποιαδήποτε περιοχή ή να καταστραφούν ή να καταστούν αβλαβή από το μεταφορέα χωρίς υποχρέωση αποζημίωσης και ο φορτωτής αυτών των εμπορευμάτων ευθύνεται για κάθε ζημιά ή έξοδα που προέρχονται ή προκύπτουν άμεσα ή έμμεσα από την φόρτωσή τους. Αν κάποιο από αυτά εμπορεύματα που φορτώθηκαν εν γνώσει και με τη συναίνεση του μεταφορέα αποτελέσει κίνδυνο για το πλοίο και το φορτίο, θα μπορεί με τον ίδιο τρόπο να εκφορτωθεί ή να καταστραφεί ή να καταστεί αβλαβές από το μεταφορέα χωρίς ευθύνη από μέρους του εκτός αν συντρέχει περίπτωση γενική αβαρίας.

## Ε. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΜΟΙΒΩΝ Ε.Ν.Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ

## Πίνακες Αμοιβών Σε Ισχύ Από 1.1.2007

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**  
**ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΜΟΙΒΩΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΑΠΟ 1.1.2007**  
**ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ**  
**ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (2007)**

## Ι. ΑΜΟΙΒΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

A. Διαιτησία βάσει μόνον εγγράφων:	500 €
B. Διαιτησία βάσει ακροαματικής διαδικασίας:	2,000 €

## ΙΙ. ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕΝΟ ΠΟΣΟ (σε €)	ΑΜΟΙΒΗ ΕΝΟΣ ΔΙΑΙΤΗΤΟΥ		ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕ ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟ ΠΟΣΟ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ (σε €)	
	Ελάχιστη	Μέγιστη	Ελάχιστη	Μέγιστη
<b>A. Διαιτησία βάσει μόνον εγγράφων</b>				
Μέχρι 50.000	1,500 €	8%	1,500	4,000
<b>B. Διαιτησία βάσει ακροαματικής διαδικασίας</b>				
Μέχρι 50.000	3,000 €	10%	3,000	5,000
Από 50.001 μέχρι 500.000	1%	2%	3,000+4,500=7,500	5,000+9,000=14,000
Από 500.001 μέχρι 1.000.000	0.50%	0.75%	7,500+2,500=10,000	14,000+3,750=17,750
Από 1.000.001 μέχρι 10.000.000	0.10%	0.25%	10,000+9,000=19,000	17,750+22,500=40,250
Από 10.000.001 μέχρι 100.000.000	0.015%	0.025%	19,000+13,500=32,500	40,250+22,500=62,750
Άνω των 100.000.000	0.001%	0.005%	32.500+0,001% του ποσού άνω των 100 εκ.	62.750+0,005% του ποσού άνω των 100 εκ.

Πηγή : [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)



## Ο. Ο ΤΥΠΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΑΡΘΡΑ 2006-2009)

### 1. Αναπτύσσεται ο νέος θεσμός. Πειραιάς: «Εγκαίνια» της ναυτικής διαιτησίας

Η Ναυτεμπορική, 16/03/2006

**ΕΜΠΕΔΩΝΕΤΑΙ** σταδιακά στην ελληνική εφοπλιστική κοινότητα αλλά και στο σύνολο των ναυτιλιακών φορέων της χώρας μας η αναγκαιότητα ανάπτυξης του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά. Ηδη, οι Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία ενσωματώθηκαν στα πρώτα συμβόλαια μεταφοράς φορτίων, ενώ η όλη προσπάθεια προξενεί πλέον το ενδιαφέρον και διεθνών νομικών κύκλων και γραφείων που αντιπροσωπεύονται στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Αποφασιστικής σημασίας βήμα για την περαιτέρω διείσδυση της ιδέας στην Ακτή Μιαούλη θεωρείται η πρώτη επίσημη εκδήλωση που διοργανώνει η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία», την Παρασκευή 12 Μαΐου, στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, όπου θα γίνει και η ολοκληρωμένη παρουσίαση των στόχων και επιδιώξεων της, από μέλη του διοικητικού της συμβουλίου.

Η εκδήλωση θα είναι, σύμφωνα με πληροφορίες, υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η πολιτική ηγεσία του οποίου έχει θέσει ως προγραμματικό στόχο την ανάπτυξη του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας στη χώρα μας.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, επανειλημμένα έχει αναφερθεί με δηλώσεις του στην ανάγκη να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές κέντρο ναυτικής διαιτησίας, στο πλαίσιο της ευρύτερης προσπάθειας για ανάδειξη του ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, ενώ ένα μεγάλο βάρος υλοποίησης του στόχου έχει αναλάβει ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ο οποίος πραγματοποιεί συνεχείς επαφές με εφοπλιστικούς κύκλους, προκειμένου να πεισθούν για τη σοβαρότητα, βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα του εγχειρήματος.

Η δημοσιοποίηση των προσπαθειών του Ένωσης προκάλεσε και το διεθνές ενδιαφέρον. Ο γραμματέας της Ένωσης Ναυτιλιακής Διαιτησίας του Λονδίνου (LMAA), J.C. Shepard, με επιστολή του στο γενικό γραμματέα της Ένωσης, δικηγόρο κ. Παύλο Αβραμέα, σημειώνει ότι παρακολουθεί με ενδιαφέρον την προσπάθεια και δηλώνει ότι υπάρχουν και Αγγλοι δικαστές, οι οποίοι θα είχαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στο μέλλον.

Το πλέον ενθαρρυντικό στοιχείο για την ελληνική προσπάθεια είναι το γεγονός ότι η διεξαγωγή της διαιτησίας στο Λονδίνο έχει πλέον καταστεί ιδιαίτερος χρονοβόρα, ενώ και το κόστος θεωρείται πολύ υψηλό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρι σήμερα, σχεδόν μόνο το 10% των ναυτικών διαφορών «λύνεται» εκτός Λονδίνου ή Νέας Υόρκης, με την αγγλική πρωτεύουσα να απορροφά πάνω από το 60% των συνολικών υποθέσεων. Η υπερσυγκέντρωση υποθέσεων στο Λονδίνο έχει αποτέλεσμα τις σημαντικές καθυστερήσεις

στην εκδίκαση και στην έκδοση των αποφάσεων.

### **Εκπτώση στα ασφάλιστρα**

Ετσι όπως εκτιμούν νομικοί κύκλοι στον Πειραιά αλλά και στο ΥΕΝ, την περίοδο αυτή το Λονδίνο θα στέκεται μάλλον «ουδέτερα» απέναντι στην ελληνική πρωτοβουλία. Αλλωστε, δεν είναι μόνο οι Έλληνες που επιθυμούν να απεμπλακούν ως ένα βαθμό από το LMAA.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το Skuld P & I Club έχει υπογράψει συμφωνία με το Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA), η οποία προβλέπει ότι όποιοι πελάτες του στην Ασία χρησιμοποιούν τη διαιτησία της Σιγκαπούρης, έχουν έκπτωση στα ασφάλιστρα που καταβάλλουν στο P & I Club.

«Το Skuld P & I Club, όχι μόνο θα ενθαρρύνει τα μέλη του στην Ασία να χρησιμοποιούν τη ναυτική διαιτησία της Σιγκαπούρης, αλλά θα χορηγήσει και εκπτώσεις στα ασφάλιστρα στα μέλη του από την Ασία που επιλέγουν το SCMA ως τόπο συνάντησης για τη διαιτησία», αναφερόταν στη σχετική ανακοίνωση του P&I Club.

Τέλος, να σημειωθεί ότι η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία», η οποία ιδρύθηκε με πρωτοβουλία της Ελληνικής Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων, απέκτησε πρόσφατα και γραφεία στο κέντρο του Πειραιά.

Το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης αποτελείται από τους: Χαράλαμπο Γεωργακόπουλο πρόεδρο, αρεοπαγίτη, Λέανδρο Ρακιτζή, γενικό επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, αντιπρόεδρο, Παύλο Αβραμέα, δικηγόρο, γενικό γραμματέα, Αντώνιο Τσαβδαρίδη, πανεπιστημιακό, ταμία, Θεοφανίδη-Νικοδήμου Νικόλαο, ναύαρχο, μέλος.

## **2. Η "Ναυτική Διαιτησία" στον Πειραιά λειτουργεί με μικρότερο κόστος και χρόνο!**

Greece and international transport.Ελλάς και διεθνείς μεταφορές. Διμηνιαίο Οικονομικό Περιοδικό. Αριθμός τεύχους 237. Μάιος-Ιούνιος 2006,, 1/07/2006



Στιγμιότυπο από την επίσημη παρουσίαση της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης στο κέντρο της φωτογραφίας και από αριστερά ο γενικός γραμματέας της Ένωσης Παύλος Αβραμέας, ο γενικός γραμματέας του Υ.Ε.Ν Γιάννης Τζωάννος, ο Λέανδρος Ρακιντζής αντιπρόεδρος του Δ.Σ., και ο Χαράλαμπος Γεωργακόπουλος, πρόεδρος της Ένωσης.

Δεξιά του κ.Κεφαλογιάννη ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Η.Σιωνίδης, Γρηγόρης Τιμαγένης μέλος του Δ.Σ., Αντώνης Τσαβδαρίδης ταμίας και Γρηγόρης Χατζής ειδικός γραμματέας της Ένωσης.

Επιτέλους ο Πειραιάς -και η χώρα μας γενικότερα- με την τεράστια εφοπλιστική κοινότητα και τον μεγαλύτερο ελληνόκτητο στόλο παγκοσμίως απέκτησε εκείνο που έλειπε: Έλληνες ναυτικούς διαιτητές! Πλούσια πείρα, μεγάλο κύρος και καθολική αναγνώριση από τον εφοπλιστικό κόσμο της χώρας μας διαθέτουν όλα τα μέλη της "Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία". Η παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη στην πρεμιέρα της "Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία" και τα θερμά λόγια, τα οποία απηύθυνε προς τα μέλη της, επιβεβαιώνουν πως επιτέλους, η ελληνική Πολιτεία αναγνωρίζει τη σημασία του νέου εγχειρήματος και υπόσχεται την αμέριστη συμπαράστασή της. Άξιο υπογράμμισης είναι το γεγονός ότι στην αγγλική, αλλά και την ελληνική Ναυτική Διαιτησία οι αντίδικοι ορίζουν τον διαιτητή που οι ίδιοι επιλέγουν, όμως πάνω από τους δύο διαιτητές, τοποθετείται ένας επιδιαιτητής κοινής αποδοχής. Ο επιδιαιτητής αυτός είναι τελικά εκείνος που αμετάκλητα εκδίδει την απόφαση, η οποία και γίνεται αποδεκτή, ως να επρόκειτο για απόφαση τακτικού Δικαστηρίου. Η Ένωση αυτή, όπως αναφέρεται και στην πρώτη σελίδα του "Transport"- έκανε την πρώτη της επίσημη παρουσίαση στις 12 Μαΐου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά. Η εμφάνιση των ελλήνων διαιτητών και επιδιαιτητών σπάζει, επομένως, το αποκλειστικό σχεδόν προνόμιο των Άγγλων συναδέλφων τους και προσφέρει ευκαιρία στους Έλληνες εφοπλιστές, ναυλωτές, ναυλομεσίτες και ασφαλιστές να τους εμπιστευθούν τις ναυτικές διαφορές τους. Βεβαίως ως πρωτοεμφανιζόμενη, είναι εύλογο να αντιμετωπίζεται η Ένωση αυτή με κάποια δυσπιστία, όμως το ίδιο δεν συνέβαινε προ 20ετίας με τους Έλληνες ναυλομεσίτες, οι οποίοι με την πάροδο του χρόνου αναγνωρίστηκαν διεθνώς. Μάλιστα όταν από το προεδρείο της Ένωσης διατυπώθηκε η ευχή να συμμετέχουν σ'αυτήν και Έλληνες ναυλομεσίτες, ο παριστάμενος πρόεδρος του "Hellenic Shipbrokers Association" Γιάννης Παχούλης συμφώνησε και δήλωσε αμέσως: "το μορφωτικό επίπεδο και η εξειδικευμένη κατάρτιση των μελών μας ναυλομεσιτών αποτελούν πλέον σταθερή αξία που εκτιμάται πλέον διεθνώς επομένως και ευχαρίστως συμφωνούμε με την πρόταση αυτή".

Όπως τονίσθηκε από τον πρόεδρο της Ένωσης, αντιπρόεδρο επί τιμή του Αρείου Πάγου Χαρ, Γεωργακόπουλο και τον γενικό γραμματέα και πρόεδρο των Ελλήνων Ναυτιλιακών Δικηγόρων Παύλο Αβραμέα: "Ο Πειραιάς μπορεί πλέον ν' αποτελεί ανταγωνιστική και αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών. 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. 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 του διαιτητή ή επιδιαιτητή στην επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών. Πρόθεση είναι αυτή η διαιτησία να αποτελέσει μια εναλλακτική διαδικασία επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών αξιόπιστη, διεθνώς αναγνωρίσιμη και ικανή να παράγει αποτελέσματα υψηλής ποιότητας με μικρότερο κόστος και σε μικρότερο χρόνο από άλλες διαιτησίες. Τα μέλη της Ένωσης διακρίνονται σε τακτικά, αρωγά και επίτιμα. Οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίσουν τον διαιτητή τους από μέλη ή μη μέλη της Ένωσης και, αν οι διαιτητές συμφωνούν, μπορούν να επιλέγουν

τον επιδιαιτητή από μέλη ή μη μέλη. Επιπλέον οι διάδικοι μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους. Σε περίπτωση διαφωνίας, τον επιδιαιτητή ορίζει ο πρόεδρος της Ένωσης μεταξύ των 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 συμφωνηθεί, και για την ουσία της διαφοράς μπορεί να εφαρμόζεται αλλοδαπό Δίκαιο. «Οι διαιτησίες θα διέπονται από τους Κανόνες Ναυτιλιακής Διαιτησίας που αποτελούν παράρτημα του Καταστατικού της Ένωσης και έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα πρότυπα και τον Πρότυπο Νόμο της "Uncitral" για τη διεθνή εμπορική διαιτησία. Αυτοί οι Κανόνες θα είναι εύκολα προσβάσιμοι από τους διαδίκους διεθνώς και σε αυτούς τους Κανόνες θα αναφέρονται οι διαιτητικές ρήτρες των ναυτιλιακών συμβάσεων και ιδίως των ναυλοσυμφώνων και των αγοραπωλησιών πλοίων και άλλων συμφωνιών».

### 3. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία: Διαιτησία και στην Ελλάδα

Η Ναυτεμπορική, 17/07/2006



Στήριξη των εφοπλιστών για ανάπτυξη της ναυτικής διαιτησίας ζήτησαν ναυτοδικηγόροι και ναυλομεσίτες σε εκδήλωση του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Από αριστερά οι κ.κ. Νίκος Σκορίνης, Αντώνης Τσαβδαριδής, Παύλος Αβραμέας και Γιάννης Παχούλης.

**ΑΝΟΙΚΤΗ** πρόσκληση στην ελληνική εφοπλιστική κοινότητα να στηρίξει την προσπάθεια για εδραίωση της Ελλάδας και του Πειραιά, ως κέντρο διεθνούς ναυτικής διαιτησίας απευθύνουν ναυτοδικηγόροι και ναυλομεσίτες. Η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα, καλεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες να εμπιστευθούν, βήμα το βήμα, την προσπάθεια αυτή.

Σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Hellenic Shipbrokers Association τονίστηκε ότι σκοπός της Ένωσης δεν είναι να μπει ως «ταύρος σε υαλοπλείο», αλλά να κερδίσει ημέρα με την ημέρα, και υπόθεση με την υπόθεση την παγκόσμια αναγνώριση.

Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα το 70% των θεμάτων διαιτησίας επιλύονται στο Λονδίνο, το 20% στην Νέα Υόρκη και το υπόλοιπο 10% διασπάται. Σε πρώτη φάση η Ένωση στοχεύει να «βάλει στο χάρτη» την διαιτησία στην Ελλάδα, και να την εντάξει στο 10%.

Χαρακτηριστική ήταν και η δήλωση του μέλους της Ένωσης δικηγόρου Νίκου Σκορίνη, ο οποίος τόνισε: «Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί ο καπετάν Νίκος και ο καπετάν Αντώνης, να μην μπορούν να εμπιστευθούν την ελληνική διαιτησία σε διαδικασία αγοραπωλησίας ενός πλοίου», ενώ προσέθεσε: «θα πρέπει να

επισημάνω ότι η διαιτησία δεν θα αφορά αποκλειστικά ναυτιλιακούς σκοπούς αλλά και εμπορικούς».

### **Τα πλεονεκτήματα**

Οι «άσοι» που έχει στο «μανίκι» της η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα, είναι τρεις. Ειδικά σε ό,τι αφορά τους Έλληνες εφοπλιστές «κλειδί» αποτελεί η κοινή μητρική γλώσσα. Αν και η διαιτησία στην Ελλάδα θα μπορεί να γίνεται και στα αγγλικά, «είναι διαφορετικό να μιλάς την ίδια γλώσσα», τόνισε χαρακτηριστικά ο γενικός γραμματέας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία και πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων, δικηγόρος Παύλος Αβραμεάς.

Επίσης, όπως επισημάνθηκε, το κόστος της διαδικασίας δεν θα είναι απλά ανταγωνιστικό αλλά ιδιαίτερα πιο φθηνό. Σημαντική σημασία δόθηκε στον πλαφόν. Όπως υπογράμμισε ο Αντώνης Τσαβδαρίδης, ταμίας δ.σ. και διδάκτωρ Νομικής, θα υπάρχει ανώτερο πλαφόν στο κόστος μίας υπόθεσης, ανάλογα με το μέγεθος της. Επίσης, υπογράμμισε ότι σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στο εξωτερικό, η πλευρά που θα χάνει την υπόθεση δεν θα είναι αναγκασμένη να πληρώνει και τα έξοδα του αντιδίκου.

Τρίτο αλλά ομοίως κρίσιμο «ατού» είναι η διάρκεια της διαιτησίας. «Οι μικρές διαιτησίες δεν θα διαρκούν παραπάνω από δύο - τρεις μήνες, ενώ οι μεγάλες υποθέσεις θα "κλείνουν" υπό κανονικές συνθήκες σε έξι μήνες.

Αλλά ακόμη και στη χειρότερη περίπτωση η διάρκεια δεν θα ξεπερνά τον ένα χρόνο», ανέφερε ο κ. Τσαβδαρίδης.

Παράλληλα ανέφερε, ότι οι κανόνες στους οποίους θα στηριχτεί η διαιτησία έχουν ως βάση την παγκόσμια πρακτική, υπογραμμίζοντας ότι δεν θα είναι «οικείοι» προς όλες τις πλευρές.

### **Οι ναυλομεσίτες**

Ο γενικός γραμματέας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία και πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων δικηγόρος Παύλος Αβραμεάς, χαρακτήρισε τους Έλληνες ναυλομεσίτες «απαραίτητο εργαλείο» για την προσπάθεια αυτή και προσέθεσε απευθυνόμενος στα μέλη της HSA: «Χωρίς εσάς δύσκολα θα προχωρήσει η διαιτησία στον Πειραιά», τονίζοντας όμως ότι ουσιαστικά είναι στο «χέρι» των Ελλήνων εφοπλιστών.

Στο διάλογο που ακολούθησε με τους ναυλομεσίτες, υπογραμμίστηκε χαρακτηριστικά ότι εκτός από τους Έλληνες εφοπλιστές θα πρέπει να πειστούν και οι ναυλωτές, ώστε να δεχτούν να εντάξουν και την Ελλάδα ως κέντρο διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα. Και σε αυτό το σημείο ιδιαίτερο βάρος θα πρέπει να δοθεί στα πλεονεκτήματα που προσφέρει η ελληνική πλευρά, αλλά και στο κύρος και το βάρος της άποψης που έχει η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα.

Από την πλευρά του ο πρόεδρος της HSA Γιάννης Παχούλης υπογράμμισε: «Από την πρώτη στιγμή που

κληθήκαμε από τον κ. Παύλο Αβραμέα να συμμετάσχουμε ενεργά και να στηρίξουμε την ανάπτυξη της διεθνούς διαιτησίας στην Ελλάδα, αποφασίσαμε στο πλαίσιο του διοικητικού συμβουλίου, ότι μια τέτοια κίνηση, δεν είναι δυνατόν να μην μας βρει αρωγούς», και προσέθεσε:

«Γνωρίζουμε βέβαια ότι θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε αρκετά προβλήματα αρχικά. Προβλήματα, τα οποία όμως είμαι σίγουρος ότι με τη σωστή δουλειά και τη συμπαράσταση, κατ' αρχάς, του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου πολύ εύκολα θα ξεπεραστούν», ενώ τόνισε:

«Η προσπάθεια ξεκινά με τις καλύτερες προϋποθέσεις λαμβανομένου υπόψη του κατά πολύ μειωμένου κόστους σε σχέση με τον ανταγωνισμό, αλλά και της ιδιαίτερα ταχύτερης διεκπεραίωσης των διαιτησιών σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο», και κατέληξε:

«Η ταυτόχρονη βελτίωση κάποιων όρων που ισχύουν ήδη, δηλαδή το πλαφόν εξόδων που θα υπάρχει ανά περίπτωση διαιτησίας, αλλά και η παγκοσμίως αναγνωρισμένη ικανότητα των Ελλήνων στελεχών της ναυτιλίας, που θα επανδρώσουν το φιλόδοξο εγχείρημα δεν μας αφήνει καμία αμφιβολία ότι σύντομα θα το ενστερνιστεί όχι μόνο η ελληνική, αλλά και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα».

#### **4. Τα 4 βήματα για την καθιέρωση ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά**

Η Ναυτεμπορική, 29/05/2007

Αισιοδοξία αλλά και προβληματισμό για το εγχείρημα εδραίωσης της ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά εξέφρασαν στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας κατά τη διάρκεια ημερίδας.

**«Η ΙΣΧΥΣ ΕΝ ΤΗ ΕΝΩΣΕΙ»** για τη ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα και τον Πειραιά. Η συνδυασμένη προσπάθεια όλων των φορέων της ελληνικής ναυτιλίας, είναι δυνατό να δώσει ώθηση, στην ελληνική ναυτική διαιτησία που σήμερα βρίσκεται στα «σπάργανα». Τα έμπειρα στελέχη που διαθέτει η χώρα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, η καλή οργάνωση και προώθηση, η στήριξη της πολιτείας, αλλά πάνω απ' όλα η δύναμη του ελληνικού στόλου και η ευνοϊκή συγκυρία της καλύτερης αγοράς όλων των εποχών που μας δίνει το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων κέντρων παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, μπορούν να αποτελέσουν το «μοχλό» που θα επιβάλει τον Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Την ευκαιρία να εκφράσουν την αισιοδοξία τους αλλά και τους προβληματισμούς τους για το εγχείρημα που βρίσκεται σε εξέλιξη, την εδραίωση της ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά, είχαν στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας κατά τη διάρκεια της ημερίδας «Απόψεις, προβληματισμοί και προοπτικές για τη ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα» που οργάνωσαν ο Σύνδεσμος Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομόνων και η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων.

Ο πρόεδρος των Ελλήνων ναυτοδικηγόρων Παύλος Αβραμέας, στο χαιρετισμό του στην έναρξη της εκδήλωσης που πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, υπογράμμισε μεταξύ άλλων: «Όλο και περισσότερο διαπιστώνουμε ότι η συνεργασία με άλλους κλάδους, που όπως και εμείς, υπηρετούν την ελληνική ναυτιλία, είναι όχι μόνο επιθυμητός αλλά και γόνιμος... Η συνεχής επαφή και

ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των διαφόρων κλάδων βοηθάει στο να συνειδητοποιούμε τα όριά μας, αλλά και να δίνουμε ο ένας κλάδος στον άλλο γόνιμες και δημιουργικές ιδέες και μαζί να παρέχουμε σωστότερες και πιο αποτελεσματικές υπηρεσίες στη ναυτιλία μας».

### **Στην Αγγλία**

Ο εφοπλιστής Νίκος Τσαβλέρης, ο οποίος έχει διαχειριστεί περισσότερες από 1.000 διαιτησίες, αφού επεσήμανε τις αιτίες που έφεραν το City του Λονδίνου στην πρώτη θέση του κόσμου, τονίζοντας ότι οι Αγγλοι έπεισαν ή και επέβαλαν τη θέση τους, υπογράμμισε: «Πρέπει να καλλιεργήσουμε μια νέα νοοτροπία μακριά από προκαταλήψεις. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε -και να αποκρούσουμε τους ανασταλτικούς παράγοντες- στο πλαίσιο μιας ευρύτερης ελληνοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας. Η διαδρομή θα είναι δύσκολη - ανηφορική. Θέλει υπομονή -επιμονή- και πολλή δουλειά. Θα συνυπάρξουμε -και θα συνεργαζόμαστε με τους Άγγλους. Θέλω να πιστεύω ότι αξίζει να γίνει η προσπάθεια. Θα καταφέρουμε να πάρουμε μερίδα της αγοράς».

Αναφερόμενος στη βασική αδυναμία των Αγγλων που είναι το κόστος της ναυτικής διαιτησίας υπογράμμισε χαρακτηριστικά: «Επισημαίνω ότι η διαιτησία σε σχέση με το δικαστήριο δεν είναι πάντοτε η φθηνότερη λύση -τουλάχιστον στο Λονδίνο. Τι εννοώ; Senario: Μια διαιτησία ξεκινάει με δυο commercial men -έναν από κάθε πλευρά. Μετά -σε περίπτωση διαφωνίας τους- πάει σε umpire (επιδιαιτητή) -όπου οι δυο διαιτητές μεταμορφώνονται σε advocates- μετά πάει στο δικαστήριο «on a point of law» - μετά επιστρέφει στη διαιτησία - μετά πάει σε mediation - και πάει λέγοντας. Όλοι οι εμπλεκόμενοι: διαιτητής, επιδιαιτητής, διαμεσολαβητής, δικηγόροι - πληρώνονται και η δαπάνη εκατέρωθεν είναι μεγάλη. Ενώ θα μπορούσαν να πάνε κατευθείαν στο δικαστήριο -παρακάμπτοντας τη διαιτησία. Υπόψιν ο δικαστής στην Αγγλία πληρώνεται από το Στέμμα -όχι από τους διαδίκους- χάσουν/κερδίσουν. Υπάρχει και μια άλλη διάσταση: το ακριβό είναι αποτρεπτικό -δηλαδή αποτελεί deterrent- δεν το διακινδυνεύεις αβασάνιστα και οδεύεις το δρόμο του διακανονισμού. Σημειωτέον πρόσφατα έχει θεσπιστεί στο Λονδίνο το Fixed Cost Arbitration προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του υπερβολικού κόστους». Δεν παρέλειψε όμως να ενημερώσει ότι εκτός από την Αγγλία, ανταγωνισμός θα υπάρξει και από άλλες χώρες που θέλουν να αναπτύξουν το ναυτιλιακό τους cluster. Αναφέρθηκε στην προσπάθεια που κάνει τώρα η Αυστραλία να καταστεί διαιτητικό κέντρο της Απω Ανατολής. Επίσης τόνισε ότι στο ίδιο μοτίβο κινείται και η Σιγκαπούρη.

### **Οι ναυλομεσίτες**

Στα πλεονεκτήματα που προσφέρει η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα αναφέρθηκε ο πρόεδρος του Σωματίου Μεσπών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Γιάννης Παχούλης. «Αν και στο χώρο της ναυτιλίας έχει πλέον αποδειχθεί ότι και τα κατεστημένα αλλάζουν με την προσπάθεια, πιστεύω ότι πρέπει να γίνει η αρχή έστω και με μικρότερης αξίας διαιτησίες για να αποδειχθεί στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα η αξιοπιστία, ο επαγγελματισμός η ταχύτητα και το χαμηλό κόστος της διαιτησίας στην Ελλάδα», ανέφερε ο κ. Παχούλης και προσέθεσε: «οι κανόνες που συντάχθηκαν με τη γνώση της διαιτησίας σε άλλες χώρες αποφεύγοντας τα κακώς κείμενα και υιοθετώντας τα θετικά στοιχεία, μειώνοντας το κόστος πάντοτε σε συνδυασμό με την απόλυτη μείωση του χρόνου της τελικής απόφασης κάνουν τη διαιτησία στην Ελλάδα



άκρως ανταγωνιστική με αυτές του Λονδίνου, των Παρισίων, της Νέας Υόρκης, της Σιγκαπούρης και άλλων. Όταν μάλιστα επιτρέπουν στους διαδίκους να ορίσουν τους διαιτητές τους είτε από την Ελλάδα ή από το εξωτερικό, θέτοντας και περιορισμούς στις αμοιβές και τα έξοδα, ευελπιστούμε ότι με την ενεργοποίησή της η ελληνική ναυτική διαιτησία θα τύχει και της διεθνούς αναγνώρισης».

Αναφερόμενος στις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν οι εμπλεκόμενοι υπογράμμισε: «Βεβαίως όπως κάθε τι καινούργιο θα πρέπει να ξεπεράσει και τα προβλήματα που παρουσιάζονται. Και τι θέλω να πω με αυτό. Δεν είναι δυνατόν να παραβλέψουμε την αλλαγή του κατεστημένου της διαιτησίας στο Λονδίνο, και ούτε πρέπει να είναι στην αρχή τουλάχιστον αυτός ο στόχος. Αν και στο χώρο της ναυτιλίας έχει πλέον αποδειχθεί ότι και τα κατεστημένα αλλάζουν με την προσπάθεια, πιστεύω ότι πρέπει να γίνει η αρχή έστω και με μικρότερης αξίας διαιτησίες για να αποδειχθεί στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα η αξιοπιστία, ο επαγγελματισμός η ταχύτητα και το χαμηλό κόστος της διαιτησίας στην Ελλάδα».

Επίσης απεύθυνε πρόσκληση στους Έλληνες εφοπλιστές να γίνουν αρωγοί στην προσπάθεια αυτή, ενώ παράλληλα κάλεσε τους δημόσιους Οργανισμούς να αποδέχονται τη διαιτησία στην Ελλάδα. «Το βέβαιο είναι ότι εάν δεν υπάρξει συντονισμένη προσπάθεια όλων των φορέων, ενώσεων και σωματείων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας μας αλλά και του καθένα από εμάς, δεν θα έχουμε τα αναμενόμενα αποτελέσματα».

## **Η προσέγγιση**

«Χρειάζεται δουλειά, χρειάζεται υπομονή, και επιθετική προσέγγιση των στόχων», ανέφερε ο επίτιμος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Χρήστος Ντούνης. «Εδώ έχει απόλυτη εφαρμογή η ρήση του Μακιαβέλι «Όταν προσπαθείς να αλλάξεις ένα σύστημα θα βρεις απέναντί σου όλους αυτούς που είναι βολεμένοι με το κρατούν σύστημα», υπογράμμισε χαρακτηριστικά. Για το σκοπό αυτό ζήτησε να υπάρξει η στήριξη τόσο της πολιτείας, για παράδειγμα σε ό,τι αφορά ρήτρες συμφωνιών του Δημοσίου, αλλά και των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι θα έχουν και το πλεονέκτημα ότι η διαιτησία θα γίνεται κοντά στο οικογενειακό και κοινωνικό του περιβάλλον.

«Θεωρώ ότι για την παραπέρα συστηματική παρουσία της Ένωσης και από εσωτερικής πλευράς η γραμματειακή της στελέχωση η οποία θα έχει την ευθύνη της προετοιμασίας του υλικό τόσο για την ενημέρωση των μελών και των θεσμικών φορέων, για την εκπροσώπηση της Ένωσης όπου θεωρείται αναγκαίο και σκόπιμο αλλά και για την ενεργό παρουσία και παρέμβαση, όπως επίσης και για την οργάνωση εκδηλώσεων», δήλωσε και τόνισε: «Είμαι αισιόδοξος ότι η μέχρι τώρα άγνωστη ναυτική διαιτησία του Πειραιά είναι πιο κοντά μας, τη συζητάμε, ανταλλάσσουμε απόψεις. Και αυτή η εξοικείωση με το χώρο βοηθά στη δημιουργία καλού κλίματος το οποίο έχει ανάγκη ο Πειραιάς. Για να μάθει ο κόσμος ότι υπάρχουμε σαν ναυτική διαιτησία. Ότι είμαστε εδώ».



## 5. Ναυλομεσίτες: Περιλαμβάνουν την ελληνική διαιτησία σε ναυλοσύμφωνα

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 7/03/2008

**ΟΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ** για την πορεία της ναυλαγοράς τους επόμενους μήνες κυριάρχησαν στην εκδήλωση του Σωματείου Ναυλομεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων για το νέο έτος. Στα «πηγαδάκια» που σχηματίστηκαν στη Λέσχη του Σωματείου επισημάνθηκε ότι αναμένεται η ναυλαγορά να ανέβει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Κίνας.

Αλλά για την περίοδο των Αγώνων οι Έλληνες ναυλομεσίτες εκτιμούν ότι θα υπάρξει μία διόρθωση γιατί αναμένεται, λόγω της αύξησης του τουρισμού εκείνη τη περίοδο στην Κίνα, να παρατηρηθεί ταυτόχρονη μείωση εισαγωγών πρώτων υλών. Μετά τους Αγώνες όμως και εξαπτίας της μείωσης που θα προηγηθεί στη διάρκειά τους, προβλέπεται ότι θα σημειωθεί νέα αύξηση των μεταφορών η οποία θα διατηρήσει την αγορά σε υψηλά επίπεδα.

Επίσης συζητήθηκαν και θέματα που έχουν να κάνουν με τον εκσυγχρονισμό του Σωματείου, με προτεραιότητα την αγορά χώρου όπου θα στεγαστούν το Σωματείο και η σχολή. Την ίδια βαρύτητα θα δώσει το Σωματείο και για την προσπάθεια εδραίωσης του ρόλου του Έλληνα ναυλομεσίτη στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την ελληνική διαιτησία αναφέρθηκε ότι έχει ετοιμαστεί κατάλογος με μέλη του Σωματείου που ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν, ο οποίος και θα δοθεί στην επιτροπή για τη διαιτησία προς έγκριση. Υπήρξε αισιοδοξία για την πορεία της προσπάθειας εδραίωσης της ναυτικής διαιτησίας στη χώρα αφού διαπιστώθηκε ότι τα μέλη του Σωματείου έχουν πετύχει σε αρκετές περιπτώσεις να συμπεριλάβουν την ελληνική διαιτησία στα ναυλοσύμφωνά τους.

Ο πρόεδρος των Ελλήνων ναυλομεσιτών, Γιάννης Παχούλης, μεταξύ άλλων τόνισε ότι: «Χρειάζεται η συνδρομή όλων των μελών για να ενισχυθεί ο ρόλος του Σωματείου για να μπορέσει να προσφέρει περισσότερο έργο και στα μέλη αλλά και στην πειραιϊκή ναυτιλιακή κοινότητα μέσω των σεμιναρίων που έχουν ήδη καταφέρει να γίνουν θεσμός».

## 6. Υποθέσεις διαιτησίας εξετάζονται στον Πειραιά

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Ειδική Έκδοση "ΝΑΥΤΙΛΙΑ" με την ευκαιρία της έκθεσης ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, 2/06/2008

Οι πρώτες υποθέσεις διαιτησίας εξετάζονται ήδη στον Πειραιά, ως αποτέλεσμα των προσπαθειών που ξεκίνησαν πριν από περίπου δύο χρόνια με την ίδρυση του Σωματείου «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία», με έδρα τον Πειραιά (Piraeus Association for Maritime Arbitration), με σκοπό η ναυτική διαιτησία να «καταπλεύσει» στο πειραιϊκό λιμάνι.

Η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» με έδρα τον Πειραιά ιδρύθηκε στο πλαίσιο των προσπαθειών που καταβάλλονται για την ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, το οποίο θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στη Ναυτιλία.

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

Σκοπός της Ενώσεως είναι η ανάπτυξη του θεσμού της ναυτιλιακής διαιτησίας στην Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά, καθώς και η δημιουργία ομάδας προσώπων, Ελλήνων και αλλοδαπών, ικανών να εκτελέσουν με επιτυχία τα έργα του 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 Ενώσεως διακρίνονται σε τακτικά, αρωγά και επίτιμα. Οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίσουν τον διαιτητή τους από μέλη ή μη μέλη της Ενώσεως και, αν οι διαιτητές συμφωνούν, μπορούν να επιλέγουν τον επιδιαιτητή από μέλη ή μη μέλη της Ενώσεως.

Επιπλέον, οι διάδικοι μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους. Σε περίπτωση διαφωνίας, τον μόνο διαιτητή ή τον επιδιαιτητή ορίζει ο πρόεδρος της Ενώσεως μεταξύ των τακτικών μελών της. Παράλληλα, η διαδικασία διαιτησίας -περιλαμβανομένης και της ακροαματικής διαδικασίας- μπορεί να διεξάγεται σε τόπο διαφορετικό από τον Πειραιά. Η διαδικασία μπορεί επίσης να διεξάγεται στην αγγλική ή σε άλλη γλώσσα, η οποία θα συμφωνηθεί, και για την ουσία της διαφοράς μπορεί να εφαρμόζεται Δίκαιο άλλης χώρας.

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 οι οποίοι έχουν συνταχθεί από την Ένωση. Αυτοί οι Κανόνες θα είναι εύκολα προσβάσιμοι από τους διαδίκους διεθνώς και σε αυτούς θα αναφέρονται οι διαιτητικές ρήτρες των ναυτιλιακών συμβάσεων και ιδίως των ναυλοσυμφώνων και των αγοραπωλησιών πλοίων και άλλων συμφωνιών.

Η ανάπτυξη του θεσμού της Ναυτιλιακής Διαιτησίας στην Ελλάδα και η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου ναυτιλίας και διαιτησίας θα έχουν 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.

## **7. Δύο προϋποθέσεις για να γίνει City ο Πειραιάς**

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 1/12/2008

Η συνεχής βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και η διαμόρφωση μίας θετικής επιχειρηματικής ατμόσφαιρας στο σύνολο της χώρας είναι οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη μιας ισχυρής ναυτιλιακής συστάδας (cluster) στον Πειραιά.

Το συμπέρασμα αυτό προέκυψε από τη συζήτηση που οργάνωσε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) στο πλαίσιο της διήμερης Ετήσιας Συνάντησης ναυτικής τεχνολογίας η οποία πραγματοποιήθηκε στις 27 και 28 Νοεμβρίου στο Μέγαρο του ΟΛΠ με χορηγό επικοινωνίας τη «Ν».

Μπορεί η συζήτηση να έγινε σε μία συγκυρία όπου η διεθνής κρίση ακυρώνει ενδεχομένως οποιαδήποτε σχέδια ωστόσο ο προβληματισμός που αναπτύχθηκε στη διάρκεια της συζήτησης και οι προτάσεις που ακούστηκαν οδηγούν στο ασφαλές συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς μπορεί να διεκδικήσει ένα πιο σημαντικό ρόλο στο διεθνές ναυτιλιακό σύστημα με την προϋπόθεση της συνεχούς βελτίωσης υποδομών και του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος.



Ο πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γιώργος Γράτσος.

Βασικός εισηγητής της συζήτησης ο κ. Γιώργος Γράτσος πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ο οποίος επεσήμανε ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έρχονται και παρέρχονται, οι υπηρεσίες όμως προς την ναυτιλία δεν φεύγουν εύκολα όπως έδειξε το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας. Πρόσθεσε ότι το ελληνικό ναυτιλιακό cluster είναι μικρό και τα οφέλη θα ήταν πολύ περισσότερα εάν οι εξελίξεις στη χώρα μας είχαν παρακολουθήσει τα όσα συμβαίνουν διεθνώς. Αναφέρθηκε αναλυτικά σε κάθε ένα τομέα που συνθέτει το cluster τονίζοντας ιδιαίτερα την καθυστέρηση σε υποδομές και θεσμικό πλαίσιο. Έφερε ως χαρακτηριστικό παράδειγμα την κρουαζιέρα όπου χάνονται κάθε χρόνο πάνω από 300 εκατ. ευρώ και πάνω από 6.500 θέσεις εργασίας γιατί ο Πειραιάς δεν είναι home porting., ενώ σημείωσε ότι και το Χ.Α. μόλις πρόσφατα τροποποίησε το θεσμικό πλαίσιο για την είσοδο ναυτιλιακών εταιρειών. Τέλος επεσήμανε ότι η ολοκλήρωση του διαγωνισμού παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ στη Cosco δημιουργεί συνθήκες ώστε ο Πειραιάς να γίνει κέντρο του διαμετοκομιστικού εμπορίου στη ευρύτερη περιοχή.

Ο κ. Παύλος Αβραμέας πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης ναυτιλιακών Δικηγόρων και γενικός γραμματέας της Ένωσης για τη ναυτική Διαιτησία, τόνισε μεταξύ άλλων ότι προβληματίζεται από τη χρήση «ελληνικό» σε ό,τι αφορά το cluster σημειώνοντας ότι με βάση το κριτήριο της εντοπιότητας το ελληνικό cluster είναι γεγονός. Όμως εάν θέλουμε να αναπτυχτεί περαιτέρω το cluster στον Πειραιά θα πρέπει πρώτα να φροντίσουμε ο Πειραιάς να γίνει διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Ο κ. Ηλίας Γαλανόπουλος managing Director της Regal Mare αναφέρθηκε στην ανάγκη ενίσχυσης του ναυπηγικού και ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, τονίζοντας ότι η τελευταία ναυπήγηση στα ναυπηγεία Ελευσίνας ήταν το «Νήσος Χίος» μετά το 1975.



Ο διευθύνων σύμβουλος της ΧRTC, κ. Γιώργος Ξηραδάκης.

Ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης διευθύνων σύμβουλος της ΧRTC τόνισε ότι η τραπεζική αγορά είναι κύριο μέλος του ναυτιλιακού Cluster. Από την άποψη αυτή τα χαρακτηριστικά της τραπεζικής δραστηριότητας στην ελληνική ναυτιλία είναι η επιτόπια παρουσία των μεγάλων διεθνών τραπεζικών ομίλων που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία, η πληθώρα άλλων τραπεζών χωρίς παρουσία στην Ελλάδα. Το χαρτοφυλάκιο δανείων ξεπερνά τα 80 δισ. δολ. και αφορά σε 41 Τράπεζες. Το συνολικό χαρτοφυλάκιο χρηματοδότησης ελληνικής ναυτιλίας έχει 8πλασιαστεί από το 1994, 4πλασιαστεί από το 2000, και 2πλασιαστεί από το 2004.

Ο κ. Ιωάννης Παχούλης πρόεδρος της Ένωσης Μεσιτών Ναυτιλίας και διευθύνων σύμβουλος της Megachart τόνισε ότι τα τελευταία χρόνια ο Πειραιάς έχει ενδυναμώσει τη θέση του στο διεθνές ναυτιλιακό σύστημα με τους Έλληνες brokers να βελτιώνουν την ανταγωνιστική τους θέση και υπογράμμισε την ανάγκη ύπαρξης δυνατού ελληνικού νηογνώμονα και ελληνικού p&I Club.

Ο κ. Απόστολος Πουλοβασίλης διευθύνων σύμβουλος του Hellenic Lloyds SA αναφέρθηκε στην ανάγκη ενός νέου εταιρικού μοντέλου συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματικών φορέων της ναυτιλίας, ενώ τέλος ο κ. Χρήστος Προκοπίου της marine Underwriters Aigaion Insurance αναφέρθηκε στα οφέλη ύπαρξης του cluster για τη ναυτιλία και την εθνική οικονομία.



Ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Μικρών Αποστάσεων, κ. Νίκος Βαρβατάς.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Μικρών Αποστάσεων κ. Νίκος Βαρβατάς αναφέρθηκε από την πλευρά του στην ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης των συνθηκών λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ιδιαίτερα αυτών που δραστηριοποιούνται στη μεσογειακή ναυτιλία ενώ είχε εκθέσει αναλυτικά την άποψη του περί cluster σε ομιλία του την πρώτη ημέρα του συνεδρίου. Στην Ομιλία του ο κ. Βαρβατάς μεταξύ άλλων τόνισε: Ως κλαστέρ θεωρούμε το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται περί την εμπορική ναυτιλία σε μια χώρα. Αυτές οι δραστηριότητες συμπεριλαμβάνουν μεν άμεσες υπηρεσίες στη ναυτιλία όπως οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσσεις και οι επισκευές, αλλά και άλλες- λιγότερο εμφανείς - όπως η ναυτική εκπαίδευση και η δια βίου μάθηση των στελεχών των επιχειρήσεων.

Στη νέα του σημερινή μορφή το Ελληνικό κλαστέρ επανέρχεται με νέες δυναμικές συμμετοχές στους χώρους των νομικών υπηρεσιών, της εκπαίδευσης, της πιστοποίησης ποιότητας, της χρηματοδότησης, αλλά και άλλων συναφών υπηρεσιών όπως αυτές των ορκωτών λογιστών, των ανεξάρτητων επιθεωρητών και των τεχνικών συμβούλων. Θα ήθελα ιδιαίτερα να σταθώ στην τεράστια ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους τομείς των ναυλώσεων και των αγοραπωλησιών πλοίων των οποίων η φήμη έχει εξαπλωθεί σε ολόκληρο τον κόσμο. Δεν χωρά αμφιβολία ότι για μια φορά ακόμα υπάρχουν θετικές εξελίξεις και πολύ καλές προοπτικές.

Το cluster πρέπει να «κερδίσει» την πλοιοκτησία «με το σπαθί του»

Ο κ. Τζώρτζης Γαβριήλ διευθυντής της Golden Union Ships Agents, μιλώντας εκ μέρους των πλοιοκτητών, επεσήμανε αρχικά ότι η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε στα σημερινά μεγέθη χωρίς την ύπαρξη κάποιου οργανωμένου cluster, αλλά με βάση την εμπορικότητα, την ανταγωνιστικότητα και την επιχειρηματική δεινότητα των μελών της. Αναζήτησε και βρήκε υπηρεσίες (νομικές, ασφαλιστικές, επισκευαστικές, ναυπηγικές, κ.ά.) σε όλο τον κόσμο. Επομένως ο εφοπλισμός από τη φύση του δεν εξαρτάται από το cluster, αλλά το cluster πρέπει να κερδίσει με το σπαθί του την πλοιοκτησία.

Κατά τον κ. Γαβριήλ το ενδιαφέρον θα πρέπει να εστιασθεί στη βελτίωση των παρεχόμενων προς τη διεθνή ναυτιλία υπηρεσιών. Οι διάφοροι φορείς παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών θα πρέπει να βελτιώσουν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, και από την άλλη η πολιτεία θα πρέπει να βελτιώσει τη γενικότερη επιχειρηματική ατμόσφαιρα στη χώρα τόνισε ο κ. Γαβριήλ. Το Cluster δεν μπορεί να «επιβληθεί» δια νόμων αλλά μέσα από μία διαδικασία ανταλλαγής απόψεων και συνεχούς βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών κατέληξε ο κ. Γαβριήλ

## **8. Η ναυτική διαιτησία απαραίτητο συστατικό**

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 12/12/2008

Δεν νοείται διεθνές ναυτιλιακό κέντρο χωρίς την ύπαρξη ναυτικής διαιτησίας. Η προσπάθεια του NEE από καιρό είναι να βοηθήσει στην επέκταση της ναυτιλιακής συστάδας (Maritime Cluster) του Πειραιά για να μπορέσει η Ελλάδα να επωφεληθεί τα μέγιστα από όλες τις παράπλευρες δραστηριότητες που έχουν σχέση με τη μεγάλη μας ελληνόκτητη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό ενισχύει και το θεσμό της ναυτικής διαιτησίας.

Τα παραπάνω επεσήμανε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Γράτσος, ανοίγοντας χθες την ημερίδα για τη ναυτική διαιτησία που διοργάνωσε το Επιμελητήριο. Ένα ναυτιλιακό κέντρο δεν αρκεί να έχει καλούς δικηγόρους αλλά πρέπει και να μπορεί να λύνει διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Ναυτιλιακή διαιτησία στην Ελλάδα υπάρχει και λειτουργεί, ό όγκος των εργασιών της όμως είναι περιορισμένος.

Για να γίνει διαιτησία στον Πειραιά, συνέχισε ο κ. Γράτσος, πρέπει τα συμβαλλόμενα μέρη να δεχθούν να γίνει η διαιτησία εδώ. Έως ότου γίνει γνωστό ότι ο Πειραιάς παρέχει κατάλληλη, αποτελεσματική και αμερόληπτη διαιτησία σχέση έχουσα με διεθνή ναυτιλιακά θέματα, η διαιτησία εδώ θα εξαρτάται από τη

βούληση τού ισχυρότερου εκ των συμβαλλομένων.

Στη χθεσινή ημερίδα μίλησαν ο κ. Ιωάννης Τσατσάς, πρόεδρος του London Maritime Arbitrators' Association, ο κ. Γρηγόρης Τιμαγένης, δικηγόρος, αρωγό μέλος της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία και διαιτητής πολλών οργανισμών που εκτελούν ναυτιλιακές διαιτησίες και ο κ. Νίκος Τσαβλίρης ο οποίος έχει διεξαγάγει πάρα πολλές διαιτησίες μέχρι σήμερα.

## 9. Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 29/12/2008

Χρειάζεται υπομονή και επιμονή. Το συμπέρασμα αυτό προέκυψε στην ημερίδα που οργάνωσε πρόσφατα το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος στο Ίδρυμα Ευγενίδου με θέμα τη Ναυτική Διαιτησία και τις προοπτικές ανάπτυξης της και στη χώρα μας.



Ο κ. Ιωάννης Τσατσάς, πρόεδρος των διαιτητών Λονδίνου.

Στην ημερίδα μίλησαν ο κ. Ιωάννης Τσατσάς, πρόεδρος διαιτητών Λονδίνου, ο οποίος ανέπτυξε το θέμα «Η διαιτησία στο Λονδίνο και το μέλλον της» ο κ. Γρηγόρης Τιμαγένης, δικηγόρος, διαιτητής στο NEE και μέλος της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά, με θέμα: Η διαιτησία στο NEE και οι προοπτικές της, και ο κ. Νικόλαος Τσαβλίρης, μέλος διοικητικού συμβουλίου NEE, ο οποίος παρουσίασε το θέμα: Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα - Απόψεις και Προβληματισμοί από την Σκοπιά του Πλοιοκτήτη.

Την εκδήλωση άνοιξε ο πρόεδρος του NEE κ. Γιώργος Γράτσος ενώ χαιρετισμό απηύθυνε ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Πάνος Καμμένος.

Επισημαίνεται ότι το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, είναι φορέας με επίσημη ιδιότητα να διεξάγει Ναυτικές Διαιτησίες σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Επίσης ναυτική διαιτησία ασκεί και η νεοσυσταθείσα Ένωση για τη ναυτική διαιτησία.

Όπως έγινε γνωστό στην ημερίδα το 2008 πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας τέσσερις διαιτησίες. Τρεις στο πλαίσιο του NEE και μία στο πλαίσιο της Ένωσης για τη ναυτική διαιτησία. Τον ίδιο χρόνο στο Λονδίνο το παγκόσμιο κέντρο της Ναυτικής Διαιτησίας εξετάσθηκαν τουλάχιστον 1280 υποθέσεις.

Οι λόγοι που το Λονδίνο ανεδείχθη σε κέντρο της παγκόσμιας ναυτικής διαιτησίας απασχόλησαν ιδιαίτερα την ημερίδα σε συνάρτηση με το εάν ο Πειραιάς, έδρα της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου μπορεί να πάρει ένα μερίδιο αυτής της αγοράς.

Όπως είπε χαρακτηριστικά ο κ. Τιμαγένης για να αναπτυχθεί η ναυτική διαιτησία στον Πειραιά χρειάζεται υπομονή και επιμονή. Θα πρέπει πρόσθεσε η προσπάθεια να είναι συνεχής. Άλλωστε και το Λονδίνο κατέκτησε το ηγετικό ρόλο μέσα από διαδικασίες που κράτησαν αρκετά χρόνια. Αναφερόμενος στο νομικό πλαίσιο σημείωσε ότι το πλαίσιο με το οποίο λειτουργεί η διαιτησία στο NEE δεν διαφέρει από τους διεθνείς κανόνες παρά σε ελάχιστα θέματα και υπογράμμισε την ανάγκη «επικοινωνίας» από πλευράς του NEE του πλαισίου αυτού.

### **Γιατί το Λονδίνο είναι έδρα της διεθνούς διαιτησίας**

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ήταν η ομιλία του κ. Ιωάννη Τσατσά, προέδρου διαιτητών Λονδίνου ο οποίος αναφέρθηκε στο ρόλο της διαιτησίας στις ναυτιλιακές συμβάσεις αλλά και στους λόγους που το Λονδίνο είναι έδρα της διεθνούς ναυτικής διαιτησίας.

Η πηγή της νομοθεσίας που διέπει την ναυτιλιακή διαιτησία στην Αγγλία είναι ο νόμος διαιτησίας του 1996 (Arbitration Act 1996) που ορίζει (σε ελεύθερη μετάφραση) ότι σκοπός της διαιτησίας είναι η δίκαιη διευθέτηση διαφορών από αμερόληπτο διαιτητικό δικαστήριο χωρίς περιττή καθυστέρηση ή επιβάρυνση, είπε ο κ. Τσατσάς.

Από τα τακτικά μέλη του LMAA, ( London Maritime Arbitrators Association) που είναι όλοι πεπειραμένοι επαγγελματίες διαιτητές, οι 20 έχουν - μεταξύ άλλων - νομική κατάρτιση, οι 10 εμπορική, 3 έχουν ιστορικού αξιωματικού γέφυρας και 2 καθαρά τεχνικό. Έτσι οι χρήστες έχουν μια ευρεία επιλογή από πρόσωπα και ειδικότητες.

Επί πλέον είναι εγγεγραμμένα άλλα περίπου 650 αρωγά μέλη, προερχόμενα από ευρύ φάσμα ναυτιλιακών κλάδων και ειδικοτήτων και απ' όλο τον κόσμο, οι οποίοι αν και δεν εξασκούν πρωτίστως το επάγγελμα του διαιτητού, είναι διαθέσιμοι για διορισμό, εφ' όσον φυσικά το επιτρέπει η σχετική σύμβαση.

Προκύπτει τώρα το ερώτημα, γιατί προτιμάται ο νόμος της Αγγλίας.

Πρώτον τα αγγλικά είναι χρόνια τώρα και εξακολουθούν να είναι η γλώσσα του διεθνούς εμπορίου.

Δεύτερον η Αγγλία κατείχε πρωτεύουσα θέση - επί αιώνες - στην εμπορική ναυτιλία, γεγονός που οδήγησε στην ανάπτυξη εκτεταμένης και εμβριθούς εμπορικής νομολογίας. Η αγγλική φιλοσοφία του δικαίου στηρίζεται επάνω στο δικαίωμα του συμβάλλεσθαι. Ο νόμος που απορρέει από αυτήν την αρχή, παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις σύγχρονες περιστάσεις, συγκρινόμενος με άλλα συστήματα γραπτού και κωδικοποιημένου αστικού δικαίου. Εξελίχτηκε από τον συνδυασμό γραπτού και δεδικασμένου δικαίου, όπου υποθέσεις που εκδικάζονται δημόσια - και δεσμεύουν εφεξής τις αποφάσεις του δικαστηρίου - συγκροτούν αυτό που κοινώς ονομάζεται εθιμικό δίκαιο.

Όπως αντιλαμβάνεσθε ένας πολύ μεγάλος αριθμός υποθέσεων - χρόνια τώρα - έχει εκδικαστεί από το αγγλικό εμπορικό δικαστήριο, το οποίο έτσι απέκτησε την φήμη της εξειδίκευσης, αμεροληψίας και δικαιοσύνης που σήμερα χαίρει. Οι υποθέσεις αυτές έκτοτε, διεξάγονται από ειδικευμένους και πεπειραμένους δικαστές, οι οποίοι είναι εντελώς ανεξάρτητοι από κρατικές ή άλλες επιδράσεις και από



δικηγόρους οι οποίοι φοίτησαν σε πανεπιστήμια που δημιουργήθηκαν για να καλύψουν την ζήτηση του συνεχώς επεκτεινόμενου εμπορίου. Αποτέλεσμα είναι ότι οι εμπορικές συμβάσεις σήμερα είναι προικισμένες από ένα πλούτο δεδικασμένων εννοιών, καθορισμένων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών και κανόνων ερμηνείας.

Αυτό παράλληλα παρέχει στους σημερινούς δικηγόρους την απαιτούμενη αυτοπεποίθηση να προβλέπουν την έκβαση κάποιας διαφωνίας και να συμβουλεύουν τους πελάτες των με κάποιο βαθμό βεβαιότητας.

Επιπρόσθετα, με την πάροδο του χρόνου, εξελίχτηκε μια κρίσιμη μάζα από ειδικούς ναυτιλιακούς εμπειρογνώμονες - διαφόρων κλάδων - οι οποίοι, ως μάρτυρες, βοηθούν το δικαστήριο και τους διαιτητές στις διαβουλεύσεις των επάνω σε υποθέσεις σύνθετες, τεχνικής ή άλλης ειδικευμένης φύσεως...

Αν και η ρόλος των μεσιτών ρυθμίστηκε το 1673 από μια νομοθετική πράξη του κοινοβουλίου, το Λονδίνο κατά πάσα πιθανότητα αναδείχτηκε σαν τόπος ναυτιλιακής διαιτησίας σαν επακόλουθο της ίδρυσης εκεί του ναυτιλιακού χρηματιστηρίου του Baltic. Η προέλευση του σημερινού Baltic ήταν το καφενείο που άνοιξε το 1744 με την ονομασία Virginia and Baltick.

Ξένοι πλοιοκτήτες και έμποροι - λίγο αργότερα - δέχτηκαν το Λονδίνο σαν ουδέτερο τόπο για την επίλυση διαφορών. Αντιπρόσωποι όλων των κλάδων της ναυτιλίας και του διεθνούς διακομιστικού εμπορίου μαζεύτηκαν εκεί και οι διαφωνίες τους συχνά επιλύονταν από πρεσβύτερους μεσίτες κατά τη διάρκεια κάποιου αποκαλούμενου «υγρού» γεύματος! Από την ανεπίσημη αυτή διαδικασία γεννήθηκε το LMAA.

Με την πάροδο του χρόνου, οι υποθέσεις έγιναν πιο σύνθετες, δικηγόροι άρχισαν να συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις και θεσπίστηκαν πιο επίσημες διαδικασίες. Κατά την γνώμη μου, με την αλλαγή της μορφής του Baltic (όπου αντικατεστάθησαν προσωπικές επαφές από συναλλαγές στις οθόνες) η γραπτή ρύθμιση και ρητοί όροι υποκατέστησαν την ανεπισημότητα.

Θα ήθελα να καταλήξω δίδοντας σας μερικά στοιχεία με αριθμούς.

Γνωρίζουμε ότι το 2007 έγιναν 2560 διορισμοί τακτικών μελών του LMAA. Αν λογαριάσει κανείς ότι στις περισσότερες υποθέσεις το κάθε από τα δυο συμβαλλόμενα μέρη διορίζει ένα διαιτητή, υπολογίζουμε ότι παραπέμφθηκαν σε διαιτησία τουλάχιστον 1280 υποθέσεις. Από αυτές σχεδόν τα 2/3 των αντιπάλων συμβιβάστηκαν προτού βγει απόφαση. Τελικά εξεδόθησαν 421 αποφάσεις (μειωμένες κατά τι από τις 450 το 2006), εκ των οποίων οι 42 κατόπιν ακρόασης.

Σαν μέτρο συγκρίσεως 1005 αιτήσεις κατετέθησαν στο Εμπορικό Δικαστήριο του Λονδίνου και 128 στο Δικαστήριο του Ναυαρχείου (οι υποθέσεις του Ναυαρχείου είναι οι λεγόμενες «υγρές» και έχουν να κάνουν με συγκρούσεις, αβαρίες, σώστρα, ναυαγισμούς, άλλες ρυμουλκήσεις και τα σχετικά. Σημειώτεον ότι οι διαιτητές του LMAA γενικά δεν ασχολούνται με θέματα στο χώρο αυτό). Τελικά πραγματοποιήθηκαν 75 δίκες στο Εμπορικό Δικαστήριο και 7 στο Δικαστήριο του Ναυαρχείου.



Ο αριθμός των αποφάσεων που εξέδωσε κατά τα τελευταία 3 χρόνια το σωματείο ναυτιλιακών δικηγόρων της Νέας Υόρκης (SMS) (που είναι το επόμενο πιο δραστήριο κέντρο ναυτιλιακής διαιτησίας μετά από το Λονδίνο) διαφέρει από χρόνο σε χρόνο, αλλά φαίνεται - κατά μέσον όρο - να ήταν 25 αποφάσεις ετησίως.

### Να σχεδιασθεί marketing plan



Ο κ. Γρηγόρης Τιμαγένης, δικηγόρος, διαιτητής στο NEE και μέλος της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά.

Από την πλευρά του ο κ. Τσαβλίρης αφού συμφώνησε με τον κ. Τιμαγένη στην άποψη ότι χρειάζεται χρόνος για την εμπέδωση ενός κλίματος αξιοπιστίας για την ελληνική ναυτική διαιτησία αναφέρθηκε ιδιαίτερα στο πως οι πλοιοκτήτες μπορεί να αντιμετωπίζουν το θέμα της διαιτησίας στην Ελλάδα.

Μεταξύ άλλων αναφέρθηκε σε μία σειρά λόγους που εμποδίζουν ενδεχομένως τους έλληνες πλοιοκτήτες να επιζητούν στις συμβάσεις που υπογράφουν να αναφέρεται ως έδρα της διαιτησίας ο Πειραιάς. Μεταξύ αυτών των λόγων ανέφερε, τις αμφιβολίες που διατυπώνονται για την επιτυχή συνέχιση του θεσμού, την έλλειψη εμπιστοσύνης που μπορεί να υπάρχει από ένα μέρος των πλοιοκτητών στην ελληνική δικαιοσύνη, την έλλειψη εμπειρίας σε διαιτησίες, τα κενά στο νομικό πλαίσιο.

Επίσης σύμφωνα με τον κ. Τσαβλίρη ορισμένοι άλλοι λόγοι έχουν σχέση με τους συνεργάτες των πλοιοκτητών, τους ναυλωτές, τα P&I Clubs και άλλους, οι οποίοι θα επιζητούν ένα «ουδέτερο» έδαφος για τη διαιτησία και το Λονδίνο προσφέρεται ως τέτοιο.



Ο κ. Νικόλαος Τσαβλίρης, μέλος διοικητικού συμβουλίου NEE.

Στη συνέχεια ανέφερε και ορισμένα ανταγωνιστικά στοιχεία του Πειραιά όπως οι καθυστερήσεις και το αυξημένο κόστος της διαιτησίας στην Αγγλία, η είσοδος πολλών ξένων νομικών γραφείων στον Πειραιά τα τελευταία χρόνια κ.λπ. Επεσήμανε και τις κινήσεις άλλων διεθνών ναυτιλιακών κέντρων όπως π.χ. της Σιγκαπούρης το οποίο προβάλλει το μέτρο των εκπτώσεων στα ασφάλιστρα εάν ο πλοιοκτήτης δεχθεί διαιτησία στη Σιγκαπούρη κ.ά.

Ο κ. Τσαβλέρης πρότεινε να υπάρξει ένα marketing ή business plan για τη ανάπτυξη της διαιτησίας στον Πειραιά. Παράλληλα να επιστρατευθούν όλες οι δυνάμεις των φορέων της ναυτιλίας και της πολιτείας. Ενώ υπογράμμισε και αυτός με τη σειρά του ότι η διαδρομή θα είναι δύσκολη «θέλει υπομονή - επιμονή - και πολλή δουλειά».

## 10. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ - Personas

Περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ τεύχος Απριλίου 2009, 1/04/2009



Πρόεδρος της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία επανεκλέχθηκε ο κ. **Χαράλαμπος Γεωργακόπουλος** στην ετήσια γενική συνέλευση που πραγματοποιήθηκε στις 11 Μαρτίου.

Ο κ. **Γεωργακόπουλος**, 71 ετών, είναι πρόεδρος της ένωσης από το 2005. Γεννήθηκε στην Αθήνα και σπούδασε στη Νομική Σχολή Αθηνών. Άσκησε το επάγγελμα του δικηγόρου για ένα περίπου χρόνο προτού αναλάβει καθήκοντα δικαστικού λειτουργού της πολιτικής και Ποινικής Δικαιοσύνης από το 1964 ως το 2005. Οκ. **Γεωργακόπουλος** διετέλεσε πρόεδρος Εφετών Θεσσαλονίκης και Πειραιά από το 1992 ως το 1996 και έπειτα αεροπαγίτης και αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου ως το 2005.

Τα υπόλοιπα μέλη του Δ.Σ. είναι : ο κ. Λεονάρδος Ρακιντζής (αντιπρόεδρος), ο κ. Παύλος Αβραμέας (γραμματέας), η κ. Ιωάννα Πουρνάρα-Βαρβαλιά (ταμίας), ο κ. Δημήτρης Καπαϊτζής (μέλος) και οι κύριοι Νίκος Πενθερουδάκης και Αντώνης Τσαβδαρίδης αναπληρωματικά μέλη.

Πηγή άρθρων : [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)