

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ ΩΣ  
ΤΡΟΠΟΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Άννα Κωνσταντίνα Κρίθη

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς,

Οκτώβριος 2024

### **Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyrights:**

«Το άτομο, το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία, φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), 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».

### **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που, ορίσθηκε από τη ΓΣ του Τμήματος **Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς** σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

#### **Τα μέλη της Επιτροπής:**

- Γεώργιος Δανιήλ (Επιβλέπων)
- Διονύσιος Πολέμης
- Ιωάννης Λαγούδης

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

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας έρευνας, με τη μορφή βιβλιογραφικής ανασκόπησης, είναι η ανάδειξη πτυχών της εφαρμογής των μεθόδων εναλλακτικής επίλυσης διαφορών, με ιδιαίτερη εστίαση στον τομέα της επίλυσης διαφορών στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης. Η παρούσα έρευνα εξέτασε την εφαρμογή εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης, αναδεικνύοντας, ότι υιοθετούνται σε μεγάλο βαθμό για την επίλυση διαφορών μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, τα οποία περιλαμβάνουν τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τους μεταφορείς και τους παραλήπτες. Οι εξωδικαστικές μέθοδοι που πρόκειται να αναλυθούν συγκριτικά είναι αυτή της Διαιτησίας και της Διαμεσολάβησης. Γενικότερα, η μέθοδος της διαιτησίας, επιλέγεται συχνότερα, λόγω της δεσμευτικής φύσης της, ωστόσο, και η μέθοδος της διαμεσολάβησης, αποτελεί πλέον μια ιδιαίτερα δημοφιλή μέθοδο εξωδικαστικής επίλυσης των διαφορών. Ακόμη, έχουν αναδειχθεί νέες μέθοδοι, που συνδυάζουν την διαιτησία και τη διαμεσολάβηση και αποτελούν βιώσιμες εναλλακτικές της επιλογής της δικαστικής διαδικασίας. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η σημασία της θαλάσσιας ασφάλισης για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και οι βασικές παράμετροι αυτής. Το δεύτερο κεφάλαιο κάνει μια αναφορά στην επίλυση των διαφορών που απορρέουν από τη θαλάσσια ασφάλιση, θέματα εσωτερικής δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου στη συμφωνία, καθώς επίσης και μια αναφορά στους εναλλακτικούς τρόπους επίλυσης διαφορών.

Στα κεφάλαια 3 και 4 γίνεται ειδικότερη αναφορά στη διαιτησία και τη διαμεσολάβηση, αναφέροντας ορισμένα από τα γνωστότερα κέντρα που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες μεμονωμένα ή παράλληλα. Έπονται τα συμπεράσματα.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτική διαφορά, θαλάσσια ασφάλιση, διαμεσολάβηση, διαιτησία, εκτελεστικότητα.

**“Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη  
θαλάσσια ασφάλιση”**

**ABSTRACT**

The aim of present review is to highlight all possible aspects of the application of alternative dispute resolution methods, with a particular focus on the field of dispute resolution in the Marine Insurance sector. The research examines the application of alternative dispute resolution methods in the Maritime Insurance sector, highlighting their vast adaptation on an international level to resolve disputes between all parties involved in a maritime venture, including shipowners, charterers, shippers and receivers etc. In general, Arbitration is mostly chosen due to its binding nature, however, Mediation has also become a very popular method of dispute resolution nowadays. Furthermore, new methods have emerged, combining the two methods of Arbitration and Mediation and constitute viable alternatives to the choice of court proceedings.

**“Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη  
θαλάσσια ασφάλιση”**

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	3
ABSTRACT .....	5
Εισαγωγή.....	10
Κεφάλαιο 1 <sup>ο</sup> Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης.....	10
<b>1.1. Ναυτιλιακή δραστηριότητα και κίνδυνοι.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2. Ορισμοί και ρυθμιστικό πλαίσιο .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3. Τύπος και διαμόρφωση όρων της σύμβασης.....</b>	<b>14</b>
<b>1.4. Είδη θαλάσσιας ασφάλισης και ασφαλιστηρίων.....</b>	<b>15</b>
<b>1.5. Η εμπορική και νομική φύση της θαλάσσιας ασφάλισης .....</b>	<b>16</b>
<b>1.6. Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση .....</b>	<b>18</b>
<b>1.7. Στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου .....</b>	<b>19</b>
Κεφάλαιο 2 <sup>ο</sup> Επίλυση διαφορών που απορρέουν από τη θαλάσσια ασφάλιση .....	20
<b>2.1. Η ειδική δωσιδικία των ναυτικών διαφορών στην ελληνική νομοθεσία .....</b>	<b>20</b>
<b>2.2. Το εφαρμοστέο δίκαιο στη θαλάσσια ασφάλιση ως ναυτική διαφορά.....</b>	<b>23</b>
<b>2.3. Η ανάγκη προσφυγής σε εναλλακτικούς τρόπου επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση .....</b>	<b>25</b>
Κεφάλαιο 3 <sup>ο</sup> Οι εναλλακτικοί τρόποι επίλυσης των διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση .....	26
<b>3.1. Η Διαιτησία.....</b>	<b>26</b>
<b>3.1.1. Διακρίσεις της Διαιτησίας.....</b>	<b>32</b>
<b>Ad hoc και θεσμική διαιτησία.....</b>	<b>32</b>

**“Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη  
θαλάσσια ασφάλιση”**

<b>Ο Πρότυπος Νόμος της Επιτροπής (UNCITRAL) .....</b>	<b>32</b>
<b>Τύπος και εγκυρότητα συμφωνίας Διαιτησίας .....</b>	<b>33</b>
<b>Δυνατότητα αγωγής ακύρωσης της απόφασης και εκτέλεση.....</b>	<b>33</b>
<b>Θεσμική Διαιτησία .....</b>	<b>34</b>
<b>Η διάκριση της Διαιτησίας σε εσωτερική και διεθνή.....</b>	<b>34</b>
<b>3.1.2. Παραπομπή διαφοράς σε διαιτησία .....</b>	<b>35</b>
<b>3.1.3. Διεθνή Κέντρα Διαιτησίας.....</b>	<b>37</b>
<b>    Ναυτική Διαιτησία στο Λονδίνο .....</b>	<b>37</b>
<b>    Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου ( London Maritime Arbitrators Association,     LMAA) .....</b>	<b>38</b>
<b>    Ναυτική Διαιτησία στη Νέα Υόρκη.....</b>	<b>40</b>
<b>    Η διαιτησία του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου (ICC) .....</b>	<b>41</b>
<b>    Περιφερειακά σχήματα διαιτησίας.....</b>	<b>43</b>
<b>        1) Το διεθνές Κέντρο Διαιτησίας στη Σιγκαπούρη .....</b>	<b>43</b>
<b>        2) Χόνγκ Κόνγκ – Hong Kong Maritime Arbitration Group.....</b>	<b>44</b>
<b>        3) Ευρώπη .....</b>	<b>44</b>
<b>        4) Κέντρα Διαιτησίας στην Ελλάδα.....</b>	<b>44</b>
<b>        Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας .....</b>	<b>44</b>
<b>        Η Ένωση για τη ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά.....</b>	<b>45</b>
<b>3.1.4. Η εξέλιξη της διαιτητικής διαδικασίας.....</b>	<b>46</b>
<b>    Δυσκολίες που αναφέρονται κατά τη διαιτητική διαδικασία .....</b>	<b>46</b>

**“Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη  
θαλάσσια ασφάλιση”**

<b>Το ζήτημα της δέσμευσης των διεθνών διαιτητών από τον Κανονισμό Ρώμη I.....</b>	<b>47</b>
<b>Ακύρωση Διαιτητικής απόφασης .....</b>	<b>48</b>
<b>Η εκτελεστότητα των διαιτητικών αποφάσεων .....</b>	<b>51</b>
<b>Η αρχή της απαγόρευσης της αναδίκασης .....</b>	<b>52</b>
<b>3.2. Η διαμεσολάβηση .....</b>	<b>52</b>
<b>3.2.1. Η Διαμεσολάβηση στο χώρο της Ναυτιλίας .....</b>	<b>54</b>
<b>3.2.2. Ρήτρες διαμεσολάβησης.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2.3. Φορείς Διαμεσολάβησης στο εξωτερικό .....</b>	<b>56</b>
<b>Ένωση ναυτικών διαιτητών του Λονδίνου .....</b>	<b>56</b>
<b>3.2.3.1. Η Ένωση διαιτητών της Νέας Υόρκης (Society of Maritime Arbitrators)...</b>	<b>57</b>
<b>3.2.3.2. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο της Βαλτικής (Bimco).....</b>	<b>58</b>
<b>3.2.3.3. Οι Κανόνες Διαμεσολάβησης του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC Mediation Rules) .....</b>	<b>59</b>
<b>3.2.3.4. Το CEDR (Center for Dispute Resolution).....</b>	<b>59</b>
<b>3.2.3.5. Η σύμβαση της Σιγκαπούρης του 2018 για τη Διαμεσολάβηση.....</b>	<b>60</b>
<b>3.2.4. Το νομοθετικό πλαίσιο διαμεσολάβησης στην Ελλάδα .....</b>	<b>63</b>
<b>3.2.4.1. Ιδιότητες διαμεσολαβητή .....</b>	<b>63</b>
<b>3.2.4.2. Διαφορές που υπάγονται στη διαμεσολάβηση .....</b>	<b>63</b>
<b>3.2.4.3. Προϋποθέσεις υπαγωγής στη διαμεσολάβηση .....</b>	<b>64</b>
<b>3.2.4.5. Διαδικασία διαμεσολάβησης .....</b>	<b>64</b>
<b>3.2.4.5. Υποχρεωτικότητα διαμεσολάβησης.....</b>	<b>66</b>



**“Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη  
θαλάσσια ασφάλιση”**

<b>3.2.4.6. Εκτελεστικότητα απόφασης διαμεσολάβησης .....</b>	<b>66</b>
<b>3.3. Διαμεσολάβηση – Διαιτησία και Διαιτησία – Διαμεσολάβηση .....</b>	<b>67</b>
<b>4. Συμπεράσματα.....</b>	<b>68</b>
<b>Βιβλιογραφικές αναφορές - Πηγές.....</b>	<b>69</b>

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

### Εισαγωγή

Για να γίνει κατανοητός ο σκοπός της ύπαρξης εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών που απορρέουν από τη θαλάσσια ασφάλιση, είναι σημαντικό πρώτα να διευκρινιστεί, ποιά είναι η φύση και ο λόγος σύναψης της σχετικής σύμβασης για τη θαλάσσια βιομηχανία και οικονομία, αλλά και όσους δραστηριοποιούνται στα πλαίσια αυτής. Στη σημερινή παγκόσμια οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα, είναι αναγκαίο οι υποχρεώσεις αλλά και τα αναφερόμενα προβλήματα να επιλύονται γρήγορα, προς καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού, την επιβίωση των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών καθώς και τη διατήρηση ισορροπίας στις διεθνείς συναλλαγές. Στην πορεία των χρόνων, από το εσωτερικό δίκαιο, την εσωτερική νομοθεσία και την εσωτερική δικαστηριακή πρακτική, παρατηρείται, πως υπάρχει μια μετάβαση προς το ευρωπαϊκό, διεθνές δίκαιο και τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς φορείς δικαστικής / νομικής προστασίας. Η διεύρυνση όμως του αριθμού και της πολυπλοκότητας των εμπορικών – ναυτιλιακών συναλλαγών σε τοπικό αλλά και διεθνές επίπεδο, έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτει η ανάγκη για τη μετάβαση σε διεθνές επίπεδο και φορείς, αποβλέποντας σε πιο ευέλικτες μορφές επίλυσης διαφορών, όπως αυτή της Διαιτησίας, που ήδη υπήρχε και στο εγχώριο δίκαιο.

### Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης

#### 1.1. Ναυτιλιακή δραστηριότητα και κίνδυνοι

Στη ναυτιλιακή δραστηριότητα δύνανται, να εμφανισθούν πολλοί κίνδυνοι, για τους οποίους, τα εμπλεκόμενα μέρη στο θαλάσσιο εγχείρημα οφείλουν να καλυφθούν, πριν αυτοί προκύψουν, με σκοπό την διασφάλιση των συμφερόντων τους. Συνεπώς, γίνεται απολύτως κατανοητό, ότι η θαλάσσια ασφάλιση καθίσταται επιτακτική.

Η ασφαλιστική κάλυψη διασφαλίζεται με τη σύναψη σχετικής σύμβασης ασφάλισης από τους πλοιοκτήτες με αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς P & I Clubs<sup>1</sup> ή και κοινές ασφαλιστικές εταιρείες. Στις διαφορές που σχετίζονται με τέτοιες περιπτώσεις υπάγονται αυτές που μπορούν να ανακύψουν ανάμεσα στην πλοιοκτήτρια εταιρεία και την

---

<sup>1</sup> Το *International Group* είναι μια μη κερδοσκοπική ένωση 12 P&I Clubs που παρέχει κάλυψη θαλάσσιας ευθύνης για το 90% της παγκόσμιας ωκεάνιας χωρητικότητας. Μέσω της μοναδικής δομής του Ομίλου, οι Σύλλογοι-μέλη, ενώ είναι ατομικά ανταγωνιστικοί, μοιράζονται μεταξύ τους τα μεγάλα ανοίγματά τους σε ζημίες και επίσης μοιράζονται τις αντίστοιχες γνώσεις και εμπειρογνωμοσύνη τους σε θέματα που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και την ασφάλιση και ανασφάλιση τέτοιων υποχρεώσεων (Βλ. <https://www.igpandi.org/>)

## “Η δαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

ασφαλιστική αλλά και τρίτους (διαφορές δηλαδή ανάμεσα σε ασφαλιστή και ασφαλισμένο και ασφαλισμένο και τρίτο) (Γεωργιάδης, 2020). Συνεπώς, η θαλάσσια ασφάλιση αναφέρεται σε ένα είδος που παρέχει κάλυψη για κινδύνους που συνδέονται με θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως η μεταφορά φορτίου και πλοίων (Rose, 2013). Δηλαδή, συμβάλλει στον μετριασμό των κινδύνων που προέρχονται από θαλάσσιες δραστηριότητες, αφού μειώνει την πιθανότητα κλοπής φορτίου, εξασφαλίζει την οικονομική σταθερότητα της επιχείρησης σε περίπτωση ατυχημάτων ή απρόβλεπτων περιστάσεων, ενώ και παρέχει πολλαπλές εναλλακτικές λύσεις προς επιλογή για την κάλυψη των αναγκών του κάθε πελάτη (Rose, 2013).

Η θαλάσσια ασφάλιση παρέχει συχνά κάλυψη για επιχειρήσεις που ασχολούνται με διάφορες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά, όπως η μεταφορά φορτίων χύδην, συσκευασμένων ή υγρών. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν εξαιρέσεις, οι οποίες δεν καλύπτονται καθώς ενέχεται υπευθυνότητα των μερών, τα οποία δεν έλαβαν τις απαραίτητες προφυλάξεις που θα έπρεπε, προκειμένου να μην επέλθει ο κίνδυνος ή η ζημία. Σε αυτές τις περιπτώσεις περιλαμβάνονται ενδεικτικά η απώλεια ή ζημία που προκύπτει από την παράλειψη του ασφαλισμένου να επιδείξει τη δέουσα προσοχή και επιφυλακτικότητα (βλ. αρχή της ελαχιστοποίησης των ζημιών), ζημία που προκαλείται από βιοχημικές, βιολογικές ή χημικές διεργασίες, καταστροφή ή μετατόπιση φορτίου λόγω ακατάλληλης συσκευασίας, επέλευση οικονομικής αδυναμίας ή αφερεγγυότητας των ιδιοκτητών και διαχειριστών του πλοίου συνήθεις διαρροές ή φυσιολογική φθορά, κακόβουλη βλάβη ή δόλια ή ενέργεια που οδήγησε σε βλάβη του πλοίου ή του φορτίου ((Leadway Assurance Company, n.d.).

### 1.2. Ορισμοί και ρυθμιστικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τον νόμο Marine Insurance Act (1906) περί ναυτικής ασφάλισης<sup>2</sup>, η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια συμφωνία, στην οποία ο ασφαλιστής συμφωνεί να

---

<sup>2</sup>Ο νόμος για την ασφάλιση θαλάσσης του 1906 ( 8 Edw. 7. c. 41) είναι ένας νόμος του Ηνωμένου Βασιλείου που ρυθμίζει την ασφάλιση θαλάσσης .Ισχύει τόσο για τη θαλάσσια ασφάλιση «πλοίων & φορτίου» όσο και για την κάλυψη P&I .Η πράξη συντάχθηκε από τον Sir Mackenzie Dalzell Chalmers, ο οποίος είχε συντάξει νωρίτερα τον νόμο περί πώλησης αγαθών του 1893.Κωδικοποιεί, δηλαδή επιχειρεί να συγκεντρώσει το υπάρχον κοινό δίκαιο παρουσιάζοντάς το σε καταστατική (δηλαδή «κωδικοποιημένη») μορφή.Στην περίπτωση αυτή, ο νόμος έκανε κάτι περισσότερο από απλώς κωδικοποίηση του νόμου, και ορισμένα νέα στοιχεία εισήχθησαν το 1906.Ο ως άνω νόμος είχε μεγάλη επιρροή, καθώς διέπει όχι μόνο το αγγλικό δίκαιο, αλλά κυριαρχεί επίσης στην ασφάλιση ναυτιλίας παγκοσμίως μέσω υιοθέτησής του χονδρικά και από άλλες δικαιοδοσίες.Έχει επίσης τροποποιηθεί σε κάποια σημεία από δυο νέα καταστατικά, το νόμο περι ασφάλισης καταναλωτών (αποκάλυψη και αντιπροσώπευση του 2012) (CIDRA) και το νόμο περι ασφαλίσεων του 2015 [https://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_Insurance\\_Act\\_1906](https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_Insurance_Act_1906).

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για ζημιές που σχετίζονται με θαλάσσιους κινδύνους, όπως ορίζονται σαφώς στη σύμβαση. Ο προαναφερόμενος ορισμός διευκρινίζει την έννοια της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης, αν και παραλείπει να την ορίσει ρητά ως ασφάλεια πράγματος.

Αντίθετα, σύμφωνα με τον ορισμό του Ράλλη (1880), η θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται ως μια σύμβαση στην οποία ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για κάθε απώλεια ή ζημία σε συγκεκριμένη περιουσία που προκαλείται από θαλάσσια ατυχήματα, με αντάλλαγμα μια συγκεκριμένη πληρωμή ή ασφάλιστρο.

Ένας αριθμός ορισμών, όπως ο ορισμός του Καραβά (1962), δεν περιορίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση αποκλειστικά στην ασφάλιση περιουσίας. Σύμφωνα με αυτόν, η θαλάσσια ασφάλιση έναντι ασφαλιστρού είναι ένα είδος ασφάλισης όπου το ένα μέρος (ο ασφαλιστής) συμφωνεί να παρέχει κάλυψη στο άλλο μέρος (ασφαλισμένο) με αντάλλαγμα ένα προκαθορισμένο ποσό (το ασφάλιστρο). Η κάλυψη αυτή προστατεύει από ζημιές ή απώλειες που προκαλούνται από συγκεκριμένους κινδύνους, όπως ζημιές στα μηχανήματα του πλοίου, απώλεια φορτίου, υποχρεώσεις πληρωμής για κοινά φορτία, έξοδα που σχετίζονται με μερικά φορτία, αναμενόμενο κέρδος του φορτίου και κάθε άλλο πολύτιμο περιουσιακό στοιχείο που υπόκειται σε θαλάσσιους κινδύνους.

Με βάση τους ορισμούς οι οποίοι έχουν δοθεί, ο Αντωνίου (2015) ορίζει ότι η θαλάσσια ασφάλιση είναι μια συμφωνία, με την οποία ο ασφαλιστής συμφωνεί να παράσχει οικονομική αποζημίωση στον ασφαλισμένο έναντι αμοιβής, σε περίπτωση τυχόν ζημιών που θα υποστεί ο ασφαλισμένος λόγω θαλάσσιων κινδύνων κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου. Ο πρωταρχικός στόχος της είναι να διασφαλίσει τους οικονομικούς πόρους και τα αγαθά, τα οποία μεταφέρονται καθ' όλη τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς τους. Για τα φυσικά πρόσωπα (μέρη) και τις επιχειρήσεις που εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο, παρέχει μια αίσθηση ασφάλειας και υποστήριξης κατά τη διάρκεια δύσκολων περιστάσεων (Rose, 2013).

Η θαλάσσια ασφάλιση παρέχει κάλυψη για την απώλεια προϊόντων / φορτίου, ή τη ζημία αυτού κατά τη μεταφορά του σε λιμένες, είτε ζημία ή και απώλεια του ίδιου του πλοίου. Οι τύποι ζημιών που περιλαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία είναι όσοι προέρχονται από βύθιση, κλοπή, σύγκρουση, πυρκαγιές, αλλοίωση φορτίου, περιπτώσεις force majeure, ή άλλα φυσικά αίτια. Δηλαδή, λειτουργεί παρέχοντας κάλυψη των κινδύνων που συνδέονται με θαλάσσιες δραστηριότητες, αφού οι δια θαλάσσης μεταφορές χαρακτηρίζονται από

## “Η δαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

υψηλό επίπεδο κινδύνου, γεγονός που καθιστά αναγκαία την προσεκτική εξέταση της ασφαλιστικής διαδικασίας (Thomas, 2015) (Leadway/AssuranceCompany, 2022).

Η σύναψη ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου, μεταφέρει όλη την ευθύνη και την νομική υποχρέωση από το άτομο το οποίο εμπορεύεται ή φέρει φορτίο, στην ασφαλιστική εταιρεία. Η απόκτηση ασφαλιστικής κάλυψης διασφαλίζει ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο προστατεύει από κάθε πιθανή απώλεια ή ζημία κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς. Η ασφαλιστική εταιρεία καλείται να αποζημιώσει σε περίπτωση οποιουδήποτε ατυχήματος, προκειμένου ο ναυλωτής, ή αντίστοιχα ο μεταφορέας να μπορεί να αποζημιώσει τους πελάτες του. Όσον αφορά την Ελλάδα, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) και τον Εμπορικό νόμο. Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο πιο πρόσφατος νόμος σχετικά είναι ο 5020/2023, ο οποίος έχει επηρεάσει το καθεστώς της θαλάσσιας ασφάλισης, εκσυγχρονίζοντας τη νομοθεσία με πρότυπο τα ευρωπαϊκά και διεθνή πλαίσια. Δοθείσας της ισχύος του ως άνω νόμου, οι διατάξεις του προγενέστερου 2496/21997 (Α'87) εφαρμόζονται στον βαθμό που δεν είναι ασύμβατες με την ασφάλιση όπως περιέχονται σε αυτόν και δεν έχουν υποστεί τροποποίηση<sup>3</sup>. Ωστόσο, προβλέπεται ότι το περιεχόμενο του ισχύει με την επιφύλαξη των διατάξεων για το αντικείμενο της θαλάσσιας σύμβασης<sup>4</sup> του αρ.265 παρ.3 <sup>5</sup> αρ.269 παρ.1 & 2 και 270 εφόσον τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει αντίθετα.

Η θαλάσσια ασφάλιση αποτελεί μια σύμβαση, με την οποία εκείνος που συμφωνεί την ασφάλιση (λήπτης) ασφαλίσει την περιουσία την οποία έχει έννομο συμφέρον να διατηρήσει<sup>6</sup> ενώ η περιουσία αυτή είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιο κίνδυνο, δηλαδή κίνδυνο στη θάλασσα. Βασικές έννοιες περαιτέρω στη συμφωνία για την ασφάλιση είναι *το ασφάλισμα, η ασφαλισμένη περιουσία και η ασφαλιστική ζημία*.<sup>7</sup>

Το **ασφάλισμα** αναφέρεται στην αποκατάσταση της ζημίας της περιουσίας η οποία έχει συμφωνηθεί ότι θα καλύπτεται (ασφαλισμένης περιουσίας - πλοίου, το φορτίου, ναύλου απαιτήσεων και κερδών συμπεριλαμβανομένου του προσδοκώμενου κέρδους, καθώς και των δαπανών αναφερόμενων στην απόκρουση και τις απαιτήσεις τρίτων), εφόσον συμβεί

<sup>3</sup> Άρθρο 252 ν.5020/2023 εφαρμοζόμενες διατάξεις

<sup>4</sup> Άρθρο 253 ν.5020/2023

<sup>5</sup> Το άρθρο 265 αναφέρεται στον υπολογισμό του ασφαλισματος, το αρ.269 στην άσκηση του δικαιώματος της εγκατάλειψης και το αρ.270 στα αποτελέσματα αυτής

<sup>6</sup> Άρθρο 253ν.5020/2023

<sup>7</sup> Άρθρο 253 παρ.2,3 Ν.5020/2023

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

το ασφαλιστικό συμβάν (ασφαλιστική ζημία). Στο άρθρο 202 του Εμπορικού Νόμου (Ε.Ν.)<sup>8</sup> αναφερόταν ότι σκοπός της ασφαλιστικής σύμβασης δεν είναι να αποφέρει κέρδη στον ασφαλισμένο, πέραν της αποζημίωσης για την τυχόν ζημιά που έχει υποστεί. Για το λόγο αυτό, η σύμβαση εθεωρείτο άκυρη, αν το ποσό ήταν μεγαλύτερο από την πραγματική αξία της περιουσίας που ασφαλιζέται, γεγονός που υποδηλώνει ότι ο ασφαλισμένος είχε προβεί σε δόλια συμπεριφορά.<sup>9</sup>Κεντρικό στοιχείο όπως προκύπτει από τη φύση και το σκοπό της σύμβασης με βάση και τα αρ.255, 256 του νόμου 5020/2023 είναι το πλοίο. Ειδικότερα, υπό την επιφύλαξη τυχόν ρυθμίσεων που εμπεριέχονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και λαμβάνοντας υπόψιν, ότι η ασφάλιση πολεμικών πλοίων δε συμπεριλαμβάνεται σε τέτοια συμφωνία<sup>10</sup>ο ασφαλιστής φέρει ευθύνη **α)**Για ζημιές που προκαλούνται στο πλοίο από οποιοδήποτε γεγονός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του **β)**Για ζημιές που προκάλεσε το πλοίο σε τρίτα πρόσωπα (εξαιρουμένων αυτών λόγω θανάτου, σωματικής βλάβης ή ασθένειας).<sup>11</sup> Στους θαλάσσιους κινδύνους περιλαμβάνονται εκτός από εκείνους που προέρχονται από τη θάλασσα, πυρκαγιά πλοίου ή φορτίου μηχανολογικές ζημιές και η λεγόμενη αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη ή της ασφαλιστικής έναντι τρίτων, κινδύνους που σχετίζονται με το επιχειρησιακό περιβάλλον του πλοίου αλλά και τις μοναδικές συνθήκες υπο τις οποίες μεταφέρει το φορτίο του.

### 1.3. Τύπος και διαμόρφωση όρων της σύμβασης

Άπο άποψη τύπου, η σύμβαση για τη θαλάσσια ασφάλιση συνάπτεται γραπτώς όπως προκύπτει από τα αρ.257, 258 ΚΙΝΔ και το αρ.192 του Εμπορικού Νόμου (Ε.Ν.) (Αντωνίου, 2015). Συνηθίζεται στη σύμβαση να συμπεριλαμβάνονται συμβατικοί όροι με τους οποίους προσδιορίζονται αναλυτικά οι αναληφθέντες κίνδυνοι προκειμένου να περιορίζονται.Οι συνολικές ζημιές κάθε κατηγορίας πλοίου αλλά και η ηλικία τους διαμορφώνουν το σχετικό κόστος ασφάλισης, ενώ για ορισμένες ζημιές το ποσό του

<sup>8</sup> Το άρθρο αυτό έχει καταργηθεί με την παρ. 2 άρθρ. 33 του Ν. 2496/1997 (ΦΕΚ Α 87)

<sup>9</sup> Βέβαια, παρα την κατάργηση του ως άνω άρθρου και πάλι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλισμένου πλοίου πρέπει να γίνεται με βάση την αξία του πλοίου, του εξοπλισμού του κ.ο.κ. ενώ η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης πρέπει να γίνεται με την τήρηση της αρχής της καλής πίστης η παραβίαση της οποίας μπορεί να οδηγήσει σε ακύρωση της σύμβασης από τον αντισυμβαλλόμενο (Παπαριστοδήμου, 2005).Περαιτέρω, σύμφωνα με το αρ.265 παρ.3 του Κ.Ι.Ν.Δ.η αξία της περιουσίας που ασφαλιζέται πρέπει να αποτιμάται εγγράφως από τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ μπορεί να υπερβαίνει την αρχική ασφαλιστική αξία μόνο αν τούτο δικαιολογείται από εύλογους επιχειρηματικούς λόγους οι οποίοι πρέπει να μνημονεύονται ρητά στη συμφωνία.Η εν λόγω υπέρβαση όμως δεν πρέπει να είναι υπερβαίνει το ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20%) της αρχικής ασφαλιστικής αξίας

<sup>10</sup> Αρ.260 ν.5020/2023

<sup>11</sup> Άρθρο 259 παρ.1,2 ν.5020/2023

## “Η δεικτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

ασφαλίστρου το οποίο εκφράζεται σε μονάδες /τόνο είναι μετατρέψιμο σε ένα ποσοστό της αξίας του πλοίου (Αντωνίου, 2015).

### 1.4. Είδη θαλάσσιας ασφάλισης και ασφαλιστηρίων

Υπό το πλαίσιο αυτό υπάρχουν διάφοροι τύποι θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίοι καλύπτουν διαφορετικούς κινδύνους και ανάγκες. Π.χ. ένας από αυτούς είναι η ασφάλιση αστικής ευθύνης η οποία παρέχει κάλυψη για τα πλοία σε περίπτωση σύγκρουσης, επίθεσης ή σύγκρουσης με αποτέλεσμα σημαντικές ζημιές ή απώλειες. Ο ασφαλισμένος λαμβάνει αποζημίωση για την ευθύνη που είναι πέρα από τον έλεγχό του, (Leadway Assurance Company, 2022) δηλαδή δεν είναι σε θέση να την προβλέψει. Άλλη περίπτωση είναι αυτή του φορτίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης και με την οποία καλύπτεται η ζημία που υφίσταται αυτό (Oğuz, 2020). Σε αυτή περιλαμβάνονται και οποιεσδήποτε ζημιές που προκύπτουν από καθυστερήσεις κατά τη φόρτωση ή τα ατυχήματα πλοίων. Η περίπτωση αυτή είναι ιδιαίτερα επωφελής στην περίπτωση των μεγάλων και βαρέων φορτίων όπως αυτών στα δεξαμενόπλοια γιατί παρέχει προστασία για ολόκληρο το κύτος. Η ολοκληρωμένη κάλυψη συμπεριλαμβάνει εκτός από το φορτίο και το κύτος και τον εξοπλισμό του πλοίου, γι' αυτό οι πλοιοκτήτες δεν πρέπει να το αγνοούν, αφού με αυτό τον τρόπο μπορεί να αναπληρώσουν σημαντικές οικονομικές απώλειες σε περίπτωση ατυχήματος (Leadway Assurance Company, 2022). Τα ίδια ισχύουν και για το είδος της ασφαλιστικής κάλυψης που αφορά τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό χάρη στην οποία τα βασικά μηχανήματα του πλοίου προστατεύονται στην περίπτωση λειτουργικής ζημίας, ώστε μέσω της ασφάλισης να καλύπτονται και εργασίες επισκευής και αντικατάστασης σε περίπτωση ατυχήματος (Rose, 2013). Περαιτέρω, η *ασφάλιση φορτίου* αναφέρεται σε συμβόλαιο που παρέχεται από τρίτο οργανισμό (ασφαλιστική εταιρεία) προς εγγύηση μερικής ή ολικής κάλυψης του φορτίου και το οποίο ισχύει αποκλειστικά.

Επιπροσθέτως, η *ασφάλιση φορτίου* είναι ένα συμβόλαιο που παρέχεται από έναν τρίτο οργανισμό για να εγγυηθεί τη μερική ή ολική κάλυψη του φορτίου. Το εν λόγω ασφαλιστήριο ισχύει αποκλειστικά για τον αποστολέα και τη συγκεκριμένη εμπορευματική αποστολή ενώ αναλαμβάνει αποκλειστικά την ευθύνη για τις αξιώσεις που εγείρονται από τρίτους (Song, 2012).

Τέλος, υπάρχει η *ασφαλιστική κάλυψη για θαλάσσιες δραστηριότητες που διεξάγονται στην ενδοχώρα* και η οποία διαφέρει από την ασφάλιση θαλάσσιων μεταφορών. Ενώ η θαλάσσια ασφάλιση παρέχει κάλυψη ειδικά για φορτίο που μεταφέρεται

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

δια θαλάσσης, η ασφάλιση για θαλάσσιες δραστηριότητες καλύπτει σειρά από φορτία που μετακινούνται στην ξηρά, όπως υλικά που μεταφέρονται με φορτηγά (Thomas, 2015).

Αντίστοιχα, και τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης διακρίνονται σε υποκατηγορίες, όπως (Leadway Assurance Company, 2022):

**Χρονικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο:** Ισχύει αποκλειστικά για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια, συνήθως διάρκειας ενός έτους.

**Ασφαλιστήριο συμβόλαιο ταξιδιού:** Αυτό το συμβόλαιο ισχύει μόνο για ένα καθορισμένο ταξίδι.

**Υβριδική ασφάλιση:** Μια υβριδική ασφάλιση συνδυάζει τα πλεονεκτήματα τόσο των χρονικών όσο και των ταξιδιωτικών συμβολαίων για τον πελάτη.

**Συμβόλαιο λιμενικού κινδύνου:** Το συμβόλαιο λιμενικού κινδύνου έχει σχεδιαστεί για να εγγυάται την ασφάλεια του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του στο λιμάνι.

**Ασφαλιστήριο ενιαίου πλοίου:** Αυτό το συμβόλαιο είναι καταλληλότερο για τους πλοιοκτήτες που διαθέτουν ένα μόνο πλοίο, ιδίως για εκείνους που διαθέτουν μικρά σκάφη.

**Ανοικτό ή μη αποτιμημένο συμβόλαιο:** Το συμβόλαιο δεν περιλαμβάνει την προκαθορισμένη αξία του φορτίου και της αποστολής. Η αποζημίωση θα παρέχεται αφού εκτιμηθεί και επαληθευτεί η αξία και η κατάσταση του χαμένου φορτίου.

### 1.5. Η εμπορική και νομική φύση της θαλάσσιας ασφάλισης

Η θάλασσα (είτε πρόκειται για χωρικά ύδατα είτε για ανοιχτή θάλασσα) αποτελεί έναν κατ' εξοχήν εμπορικό χώρο γιατί είναι τόπος κινδύνου και κέρδους. Για το λόγο αυτό κάθε θαλάσσια αποστολή και δΟΣΟΛΗΨΙΑ είναι εμπορικές. Στο άρ.3 του Διατάγματος για την αρμοδιότητα των Εμποροδικείων<sup>12</sup> απαριθμούνται ορισμένες πράξεις που θεωρούνται εμπορικές, όμως η απαρίθμηση αυτή είναι ενδεικτική. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται πράξεις επι πλοίων, θαλάσσιες αποστολές, πάσα ναύλωση, καθώς και «όλα τα περι ασφαλειών συναλλάγματα». Στην τελευταία περίπτωση πρόκειται για τη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης (αλλά και αντασφάλισης) δηλαδή αυτή που αφορά το πλοίο, το φορτίο, ή το ναύλο κατά θαλάσσιων κινδύνων καθώς και την ασφάλιση των επιβατών (Περάκης, 1999).

---

<sup>12</sup> Τα Εμποροδικεία ήταν δικαστήρια ειδικής δικαιοδοσίας, τα οποία καταργήθηκαν με το Ν. ΑΥΝΖ' της 28 Μαΐου/ 9 Ιουνίου 1887



## “Η δαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

Η ασφαλιστική σύμβαση αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα είδη συμβάσεων. Ειδικότερα, πρόκειται για μια σύμβαση εμπορική αμοτεροβαρή (με την οποία τίθενται εκατέρωθεν υποχρεώσεις και δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών) ενοχική (ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημίες που προκαλούνται από οποιοδήποτε θαλάσσιο γεγονός που συμβαίνει κατά τον πλου) διαρκής (καταρτισμένη δηλαδή με σκοπό να διαρκέσει αφού το διάστημα ισχύος της συμφωνείται άμα τη σύναψη αυτής) ανάμεσα στον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο. Ο ενοχικός της χαρακτήρας απορρέει από το γεγονός ότι η πραγματοποίησή της γίνεται μέσω της ανταλλαγής παροχών αφού τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεώνονται σε παροχή και αντιπαροχή. Η παροχή συνίσταται στο *ασφάλισμα*, δηλαδή την αποζημίωση την οποία είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ο ασφαλιστής προς τον ασφαλισμένο (ναυτιλιακή εταιρία εν προκειμένω) έναντι του ασφαλιστρού στην περίπτωση που επέλθει ο κίνδυνος ή οι κίνδυνοι για τους οποίους έχει γίνει συμφωνία (επισημαίνεται ότι το είδος της παροχής προσδιορίζεται με βάση τον τύπο της σύμβασης). Στα πλαίσια αυτά η θαλάσσια ασφάλιση συνίσταται στην υποχρέωση του ασφαλιστή, (αφού έχει καταβληθεί ασφάλιστρο σε αυτόν από τον αντισυμβαλλόμενο, δηλαδή ένα τίμημα το οποίο πρέπει να καταβάλλεται από πριν, υπό την πιθανότητα επέλευσης ανειλημμένων κινδύνων, απωλειών, ή ζημιών λόγω επιγενόμενων γεγονότων και σχετίζονται με μια ναυτική όπως λέγεται περιπέτεια) στην κάλυψη ζημιών και απωλειών υπέρ του ασφαλιζομένου.

Υπό την έννοια αυτή *ναυτική περιπέτεια* νοείται η έκθεση του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των κινούμενων ή μη περιουσιακών στοιχείων του (π.χ το φορτίο του, ο ναύλος και οιοδήποτε άλλο κέρδος). Περαιτέρω, η *αντιπαροχή* αναφέρεται στην υποχρέωση που έχει ο αντισυμβαλλόμενος, δηλαδή ο ασφαλισμένος να καταβάλει το αντίτιμο που έχει προσυμφωνηθεί με τον ασφαλιστή, δηλαδή το *ασφάλιστρο* έναντι το κινδύνων που ασφαλίζονται - αναλαμβάνονται.

Η ασφαλιστική σύμβαση έχει ως σύμβαση εμπορικό και αποζημιωτικό χαρακτήρα βασιζόμενη στη θεμελιώδη *αρχή της αποζημίωσης* και έχει ως σκοπό να αποκαταστήσει και να επαναφέρει ουσιαστικά τον ασφαλισμένο στην ίδια θέση και οικονομική κατάσταση στην οποία ήταν και πριν συμβεί το ζημιολόγο γεγονός (δηλαδή ναυτικός κίνδυνος ή ναυτική απώλεια) (Αποστολόπουλος, 2021).

Σε αυτό το σημείο ενδιαφέρον είναι να γίνει μνεία και στη νομική φύση του πλοίου ως ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ειδικότερα, πρόκειται για μια *κατασκευή*

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

*σύνθετη, αυτοκινούμενη και σχεδιασμένη να κινείται στη θάλασσα αυτόνομα και με ασφάλεια.*

Με το συμβόλαιο για τη θαλάσσια ασφάλιση, ασφαρίζεται το πλοίο μαζί με άπαντα τα εξαρτήματά του, τα οποία δεν υπόκεινται σε μια δικαιοπραξία με διαφορετικό εμπράγματο χαρακτήρα, αλλά αντιθέτως, είναι απαραίτητα και συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία του. Στα εξαρτήματα που αποτελούν και συστατικά του πλοίου σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του ΑΚ (αφού είναι απαραίτητα για την ικανότητα πλεύσης του αφού όντας αναπόσπαστα τμήματά του δε μπορούν να αφαιρεθούν από αυτό χωρίς να προκαλέσουν βλάβη ή αλλοίωση στον πραγματικό σκοπό για τον οποίο προορίζονται τόσο όσον αφορά στο πλοίο όσο και στα ίδια) συγκαταλέγονται οι μηχανές, το πηδάλιο, οι λέβητες κ.α.)<sup>13</sup>. Για το λόγο αυτό και οι έννομες σχέσεις που σχετίζονται με το πλοίο, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η ασφάλιση, καλύπτουν όλα τα εξαρτήματα, ακόμα και αυτά που δεν αναγράφονται στο ασφαλιστήριο. Στο πλαίσιο αυτό και η επέκταση των ανωτέρω εννόμων σχέσεων που αφορούν την ασφάλιση του πλοίου περιλαμβάνουν και τα λεγόμενα *παραρτήματα*<sup>14</sup> ήτοι αυτά τα πράγματα τα οποία σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα θεωρούνται αυτοτελή εξυπηρετώντας το συνεχή οικονομικό σκοπό του πλοίου. Στα παραρτήματα περιλαμβάνονται ο ασύρματος, τα ναυτιλιακά έγγραφα, οι βάρκες, τα σωσίβια, τα έπιπλα, τα βαρέλια του νερού, πυξίδες αλλά και διάφορα άλλα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την πλεύση. Επομένως και αυτά δεν υπάγονται σε διαφορετική εμπράγματη δικαιοπραξία από το ασφαλιζόμενο πλοίο και γι' αυτό αυτό, ασφαρίζεται μαζί με αυτά (Αποστολόπουλος, 2021).

### 1.6. Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση

Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εκτέλεση μιας σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης, τόσο ο ασφαλιστής όσο και ο ασφαλισμένος πρέπει να τηρούν αυτές τις πέντε θεμελιώδεις αρχές (Leadway Assurance Company, 2022):

---

<sup>13</sup> Σύμφωνα με το αρ.953ΑΚ συστατικό μέρος πράγματος που δε μπορεί να αποχωρισθεί από το κύριο πράγμα χωρίς να προκαλέσει στο ίδιο ή το κύριο πράγμα βλάβη ή αλλοίωση της ουσίας και του προορισμού του δε μπορεί να αποτελέσει χωριστά αντικείμενο κυριότητας ή άλλου εμπράγματους δικαίωματος

<sup>14</sup> Σύμφωνα με το αρ.956ΑΚ παράρτημα είναι ένα κινητό πράγμα το οποίο αν και δεν είναι συστατικό ως άνω είναι προορισμένο να εξυπηρετεί διαρκώς τον οικονομικό σκοπό του κύριου πράγματος και είναι τεθειμένο ήδη σε τοπική σχέση ως προς το κύριο πράγμα που αντιστοιχεί προς αυτό το σκοπό

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

### 1) Αρχή της άκρας καλής πίστης

Η θεμελιώδης αυτή αρχή συνεπάγεται ότι και τα δύο μέρη που συμμετέχουν σε μια ασφαλιστική συμφωνία πρέπει να επιδεικνύουν καλή πίστη το ένα προς το άλλο. Υποχρεούνται να παρέχουν σαφείς και περιεκτικές πληροφορίες σχετικά με τους όρους και τις περιστάσεις της σύμβασης.

### 2) Αρχή της αποζημίωσης

Η αρχή της αποζημίωσης αναφέρεται στην έννοια της αποζημίωσης της πραγματικής οικονομικής ζημίας που υπέστη ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αρχή αυτή αφορά αποκλειστικά το μέγεθος της ζημίας, εμποδίζοντας έτσι τον ασφαλισμένο να λάβει ποσό πέραν της προβλεπόμενης ζημίας. Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι ο ασφαλισμένος βρίσκεται σε ευνοϊκή θέση πριν από την εγγύηση.

### 3) Αρχή της Causa Proxima

Ο όρος «Causa Proxima» είναι συνώνυμος με την «άμεση αιτία» ή την «πλησιέστερη αιτία». Η θεωρία αυτή εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου πολλά γεγονότα οδηγούν σε μια ζημία. Στην περίπτωση αυτή η ασφαλιστική εταιρεία καλείται να προσδιορίσει την αμεσότερη αιτία της ζημίας. Ο σκοπός είναι να διευκολυνθεί η ανάλυση των πραγματικών δαπανών που πραγματοποιήθηκαν λόγω της ζημίας (Song, 2012).

### 4) Αρχή του ασφαλιστέου συμφέροντος

Ο αντισυμβαλλόμενος πρέπει να κατέχει διακριτό μερίδιο στο αγαθό ή στο αντικείμενο για το οποίο επιθυμεί να λάβει ασφαλιστική κάλυψη. Αυτό σημαίνει ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει τη δυνατότητα ασφαλιστέου οικονομικού οφέλους και πρέπει επίσης να υφίσταται ζημία σε περίπτωση ζημίας ή ατυχήματος.

### 5) Αρχή της ελαχιστοποίησης των ζημιών

Η αρχή αυτή επιβάλλει στους ιδιοκτήτες ακινήτων να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των ζημιών στην ασφαλιζόμενη περιουσία τους. Κατά συνέπεια, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να επιδεικνύει υπευθυνότητα και να αποφεύγει την αμέλεια, όταν το πλοίο ή το φορτίο καλύπτεται από ασφάλιση.

### 1.7. Στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου

Στοιχεία που πρέπει να περιέχει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι ο τόπος και ο χρόνος που εκδόθηκε, τα στοιχεία των προσώπων που συμβάλλονται, δηλαδή του ασφαλισμένου και του δικαιούχου του ασφαλίσματος (αν δεν αναφέρονται στο ίδιο πρόσωπο), η διάρκεια για την οποία παρέχεται η ασφαλιστική κάλυψη, η περιουσία η οποία εκτίθεται στο θαλάσσιο κίνδυνο συνοδευόμενη από εκτίμηση για την αξία της, τους θαλάσσιους

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

κινδύνους που καλύπτει, ένα ανώτατο όριο ευθύνης (ασφαλιστικό ποσό) για το οποίο ευθύνεται ο ασφαλιστής, εξαιρέσεις που ενδεχομένως τεθούν όσον αφορά την κάλυψη (τί δεν καλύπτεται από την ασφάλιση), το ύψος του ασφαλιστρού και τέλος τα κάτωθι στοιχεία που προσδιορίζουν την ταυτότητα του πλοίου: Όνομα, εθνικότητα, λιμένα νηολόγησης, αριθμό νηολογίου και αριθμό Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που φέρει το πλοίο.<sup>15</sup> Με τη σύναψη ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου μεταφέρεται όλη η ευθύνη και η νομική υποχρέωση από το άτομο το οποίο εμπορεύεται ή φέρει φορτίο, στην ασφαλιστική εταιρεία και μέσω της παρεχόμενης κάλυψης διασφαλίζεται ότι μέσω αυτού προστατεύεται ο ασφαλισμένος από κάθε πιθανή απώλεια ή ζημία κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς, αφού η ασφαλιστική εταιρεία καλείται να αποζημιώσει σε περίπτωση οποιουδήποτε ατυχήματος με αποτέλεσμα ο ναυλωτής, ή αντίστοιχα ο μεταφορέας να μπορεί να αποζημιώσει τους πελάτες του (Leadway/AssuranceCompany, 2022).

Σε αυτό το σημείο σημειώνεται ότι στην περίπτωση που επέλθει ο κίνδυνος ασφάλισης και προκύψει διαφορά εκ της μεταξύ τους συναφθείσας συμβάσεως, οι δυο πλευρές έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν, είτε την προσφυγή στα τακτικά αρμόδια πολιτικά δικαστήρια, είτε να καταφύγουν σε εναλλακτικές μορφές επίλυσης των διαφορών τους όπως η διαμεσολάβηση και η διαιτησία.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> Επίλυση διαφορών που απορρέουν από τη θαλάσσια ασφάλιση

### 2.1. Η ειδική δωσιδικία των ναυτικών διαφορών στην ελληνική νομοθεσία

Οι διαφορές σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση υπάγονται κατά πρώτον (όσον αφορά το εσωτερικό εθνικό δίκαιο) στην αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων. Η τελευταία συνίσταται στο ποσοστό της δικαιοδοσίας ήτοι της πολιτειακής εξουσίας να εκπληρώσει το δικαστικό της έργο προκειμένου να πραγματώσει την έννομη τάξη και να προσνέμει σε μια ειδική κατηγορία δικαστηρίων ή ένα ιδιαίτερο δικαστήριο την εκδίκαση διαφορών ιδιωτικού δικαίου. Στην πρώτη περίπτωση που αναφέρεται στο ποσοστό, πρόκειται για την καθ' ύλην αρμοδιότητα των δικαστηρίων, ενώ στη δεύτερη που γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένο ή συγκεκριμένα δικαστήρια, πρόκειται για την αποκαλούμενη τοπική αρμοδιότητα.

---

<sup>15</sup> Άρθρο 254 ν.5020/2023

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

Κατά τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ως αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων νοείται το ποσοστό της δικαιοδοσίας, δηλαδή της πολιτειακής εξουσίας να ασκήσει τη δικαστική της λειτουργία προς το σκοπό πραγματώσεως της έννομης τάξης, που προσνέμεται σε ορισμένο είδος δικαστηρίων ή σε συγκεκριμένο δικαστήριο για την εκδίκαση ιδιωτικών διαφορών. Υπό την έννοια της πρώτης διακρίσεως γίνεται λόγος για υλική και υπό την έννοια της δεύτερης για τοπική αρμοδιότητα των (Κ. Κεραμέας, 1986). Ο νομοθέτης κατανέμει την καθ' ύλη αρμοδιότητα λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του αντικειμένου της διαφοράς. Η σημασία του προκύπτει είτε από τη φύση και το είδος της διαφοράς, ή την αξία της συνεκτιμώντας το πόσο δυσχερής είναι η διάγνωσή της ή συνδυάζοντας τους ανωτέρω παράγοντες.<sup>16</sup> ((Ν. Νίκας, 2003). Η κατά τόπο αρμοδιότητα (το πιο δικαστήριο τοπικά θα αναλάβει την εκδίκαση της διαφοράς,) όταν καθορίζεται εκ του νόμου, δηλαδή δεν έχει μεσολαβήσει σχετική συμφωνία των διαδίκων για παρέκταση αυτής, διαμοιράζει τις υποθέσεις αστικής φύσεως και ειδικότερα τις αγωγές σε ένα αρμόδιο δικαστήριο που ορίζεται ατομικά λαμβάνοντας υπόψη την περιφέρειά του και τη σχέση αυτού ως προς αυτή της υπόθεσης ή των διαδίκων (Γ. Ράμμος, 1978, ). Ανάλογα με το εύρος των διαφορών τις οποίες αφορά διακρίνεται περαιτέρω σε γενική και ειδική δωσιδικία. Στη γενική δωσιδικία υπάγονται όλες κατά πρώτον οι διαφορές εκτός από αυτές για τις οποίες έχει προβλεφθεί η λεγόμενη ειδική αποκλειστική δωσιδικία, ή ειδική δωσιδικία αποκλειστική ως προς τη γενική ή συντρέχουσα με αυτή σύμφωνα με την επιλογή του ενάγοντος ((Γ. Μητσόπουλος, 1972). Το κριτήριο για να αποφασισθεί η νόμιμη γενική δωσιδικία είναι υποκειμενικό θεμελιωμένο στην κατοικία του εναγομένου, ενώ στην περίπτωση που αυτός είναι νομικό πρόσωπο ως κατοικία λαμβάνεται υπόψη η έδρα του. Αντικειμενικά στοιχεία ή άλλα στοιχεία σχετικά με την υπόθεση δε λαμβάνονται υπόψη (Ε. Σαχπεκίδου, 2016). Με τον τρόπο αυτό ωφελείται κατά πρώτον ο αμυνόμενος εναγόμενος, γιατί αντισταθμίζεται έτσι η ευχέρεια που έχει ο επιτιθέμενος ενάγων να εκδηλωθεί, όποτε, χρονικά κρίνει αυτός (κατά πρώτον) πρόσφορα, αλλά και να προσδιορίσει το αντικείμενο της διαφοράς. Έτσι, φέρει αυτός το βάρος διεξαγωγής της δίκης στην περιφέρεια όπου κατοικεί ή έχει την έδρα του (αν είναι νομικό πρόσωπο) ο αντίδικος, καθώς ο ενάγων είναι αυτός που επιθυμεί να μεταβάλει μια έννομη κατάσταση.<sup>17</sup> Αντίθετα, στην περίπτωση των ειδικών δωσιδικιών αυτές διευκολύνουν τον ενάγοντα προσδιορίζοντας το δικαστήριο που είναι αρμόδιο τοπικά με βάση την ιδιαίτερη φύση, το είδος αλλά και το

<sup>16</sup> Άρθρο 14 Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας

<sup>17</sup>Κ. Κεραμέας, ό.π., αρ. 40, σελ. 50, Κ. Μπέης σε Κ. Μπέη/Κ. Καλαβρού/Σ. Σταματόπουλου, Δικονομία των ιδιωτικών διαφορών, 1, Γενικό Μέρος, 1999, 16.3.1.1, σελ. 262).

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

αντικείμενο της ένδικης διαφοράς<sup>18</sup>. Δηλαδή λαμβάνονται υπόψιν κριτήρια όμοια με αυτά με τα οποία προσδιορίζεται η υλική αρμοδιότητα. Μια διάκριση της αρμοδιότητας αποτελεί και η λεγόμενη λειτουργική. Με αυτή εκφράζεται η εξουσία εκάστου επιμέρους δικαστηρίου στο πλαίσιο της ίδιας διαφοράς ενώ κύρια νομοθετική έκφραση είναι ο κανόνας των δυο βαθμών δικαιοδοσίας που αποτελεί κανόνα δημόσιας τάξης<sup>19</sup>. Ο νομοθέτης ορισμένες φορές μπορεί μέσω κάποιου ειδικότερου νομοθετήματος να αναφέρεται και σε συγκεκριμένο ακόμα τμήμα ορισμένου δικαστηρίου το οποίο αποκτά επιπλέον λειτουργική αρμοδιότητα, καθιστώντας αναρμόδια τα υπόλοιπα τα οποία σε διαφορετική περίπτωση θα είχαν γενική αρμοδιότητα σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις. Μια τέτοια ειδική περίπτωση αποτελεί το αρ.51 ν.2172/1993<sup>20</sup>. Βάσει της παραγράφου 1 και με το σκοπό εκδίκασης από αυτό ιδιωτικών διαφορών χαρακτηριζομένων ως ναυτικών συστάθηκε στο Πρωτοδικείο Πειραιώς ένα ειδικό τμήμα δικαστηρίου (όχι δηλαδή οργανικά αυτοτελές ειδικό) εκεί όπου υπήρχε ήδη δικαστήριο. Ο λόγος της ως άνω ρύθμισης ήταν να βελτιωθεί η απονομή της δικαιοσύνης όσον αφορά το πεδίο των ναυτικών διαφορών και οι οποίες χαρακτηρίζονται από νομικές και τεχνικές δυσκολίες που προκύπτουν στο πλαίσιο μιας ή περισσότερων έννομων τάξεων. Επίσης επιδιώκεται η ορθότερη και πιο γρήγορη επίλυσή τους αλλά και η δημιουργία μιας σταθερής νομολογίας σχετικά με τα συναφή νομικά θέματα. Με αυτό τον τρόπο ο νομοθέτης καθιέρωσε ειδική υλική αρμοδιότητα του τμήματος αυτού<sup>21</sup> που είναι αποκλειστική και δε μπορεί να αλλάξει με συμφωνία των διαδίκων, δηλαδή είναι υποχρεωτική<sup>22</sup>. Στο πλαίσιο της επίτευξης ενότητας στη νομολογία αναφορικά με τις ναυτικές διαφορές όσο το δυνατόν περισσότερο επεκτάθηκε περαιτέρω η χωρική και γεωγραφική αρμοδιότητα του Πρωτοδικείου Πειραιά εκτεινόμενη έτσι σε όλο το νομό Αττικής<sup>23</sup>. Μέσω αυτών των ρυθμίσεων καθιερώθηκε και τοπική αρμοδιότητα του ειδικού ναυτικού τμήματος του Πρωτοδικείου Πειραιώς<sup>24</sup> στο οποίο έκτοτε δικάζονται οι ναυτικές διαφορές του νομού Αττικής και συντρεχόντως όσον αφορά τις λοιπές περιοχές της χώρας (2962/2022Πολ.Πρωτ.Πειραιά, n.d.). Προς διευκόλυνση ο νομοθέτης στο αρ.51 παρ.3 Α του νόμου 2172/1993 έχει εισάγει μια γενική ρήτρα με την οποία χαρακτηρίζει ως ναυτικές

<sup>18</sup> Ν. Νίκας, ό.π., § 16, αρ. 6, σελ. 170,

<sup>19</sup> Αρ.12ΚΠολΔ.

<sup>20</sup> Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων του Ν. 1756/1988 “Κώδικας οργανισμού δικαστηρίων και κατάστασης δικαστικών λειτουργιών”, του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και άλλες διατάξεις

<sup>21</sup> ΑΠ 1285/2006 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 338/2003 ΧρΙΔ 2003/537 = ΕλλΔνη 2004.407, ΑΠ 832/2002 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, ΤριμΕφΠειρ 251/2015 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ)

<sup>22</sup> (ΤριμΕφΠειρ 413/2015, ΜονΕφΠειρ 442/2014, αμφότερες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

<sup>23</sup> (ΤριμΕφΠειρ 413/2015, ΜονΕφΠειρ 442/2014, αμφότερες σε ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

<sup>24</sup> ΤριμΕφΠειρ 112/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, Εφαθ 2768/2004 ΠειρΝομ 2006.354),

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

διαφορές τις ιδιωτικές διαφορές που έχουν ως αιτία τους πράξεις που αφορούν το θαλάσσιο εμπόριο, τη χρήση, λειτουργία ή ναυσιπλοΐα του πλοίου, καθώς και την παροχή εργασίας επ’ αυτού. Επισημαίνεται ότι η απαρίθμηση αυτή είναι ενδεικτική. Στο πλαίσιο αυτό ναυτικές διαφορές είναι όσες πηγάζουν από πώληση ή γενικότερα εκποίηση πλοίου εξ επαχθούς αιτίας, αλλά και διάφορες συμβάσεις σχετικές με την οικονομική χρήση και λειτουργία του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα ναυτικές διαφορές είναι και όσες πηγάζουν από συμβατικές ή εξωσυμβατικές σχέσεις οι οποίες, αν και συντελούνται σε χερσαίο χώρα, σχετίζονται με πλοίο, όπως η αγορά ενός πλοίου, ενώ δεν έχει σημασία αν η ειδικότερη αιτία τους είναι σύμβαση ή αδικοπραξία (2962/2022Πολ.Πρωτ.Πειραιά, n.d.). Στην παρ.3<sup>A</sup> του αρ.51 αναφέρονται ως ναυτικές διαφορές και εκείνες που προέρχονται από ενέργειες για την πρόληψη και τον περιορισμό ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον από το πλοίο ή το φορτίο του και ζημιές προκληθείσες από πλοίο λόγω σύγκρουσης, πρόσκρουσης, ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον (η άλλο τρόπο), αλλά και διαφορές λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης προσώπων εξαιτίας του πλοίου, της λειτουργίας, εκμετάλλευσης ή χρήσης του. Η διατύπωση του εν λόγω άρθρου είναι ευρύτατη, καθώς αναφέρεται σε κάθε ιδιωτική διαφορά που πηγάζει από πράξη θαλασσιού εμπορίου. Δεν έχει σημασία, ποιά είναι η νομική βάση της αξίωσης μέσω της οποίας ζητείται δικαστική προστασία, αρκεί ότι εμπεριέχονται και ζητήματα σχετικά με τέτοιου είδους πράξεις που πρέπει να κριθούν. Εν κατακλείδι, ανεξαρτήτως της νομικής βάσης της διαφοράς εφόσον αυτή έχει τη γενεσιουργό της ουσία σε πράξεις υπό την ευρεία αυτή έννοια, ή πράξεις που παρατίθενται στη παρ.3β του αρ.51 του Ν.2172/1993 η διαφορά αυτή χαρακτηρίζεται ως ναυτική υπαγόμενη στην αρμοδιότητα του ναυτικού τμήματος του Δικαστηρίου του Πειραιά και πρέπει να εκδικασθεί από αυτό προκειμένου να κριθεί από Δικαστή έχοντος αντίληψη της ιδιαίτερης φύσης αυτής της διαφοράς και δυνατότητα να κρίνει και τις λοιπές διαστάσεις της.<sup>25</sup> Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η θαλάσσια ασφάλιση υπάγεται στις ναυτικές διαφορές όπως προκύπτει και από τη νομολογία (ΜΠΠ715/2021, ΜΠΠ3530/2019, ΑΠ 1529/2022, Α΄2 Πολιτικό Τμήμα).

### 2.2. Το εφαρμοστέο δίκαιο στη θαλάσσια ασφάλιση ως ναυτική διαφορά

Σύμφωνα με το αρ.25 εδ.α ΑΚ στην περίπτωση ενοχών που πηγάζουν από σύμβαση εφαρμοστέο δίκαιο είναι αυτό στο οποίο έχουν συμφωνήσει τα συμβαλλόμενα μέρη.<sup>26</sup>

<sup>25</sup>Μον.Εφ.Αθ 71/2020 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, με περαιτέρω παραπομπές στη θεωρία, βλ. και Α. Αντάπαση, Ζητήματα αρμοδιότητας του τμήματος ναυτικών διαφορών του Πρωτοδικείου Πειραιώς (γνωμ.), ΕΕμπΔ 2015.233 επ.

<sup>26</sup> ΑΠΟΛ 46/1987 ΕΕΝ 1987, 864, ΑΠ 1459/2014 ΤΝΠ Νόμος,

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

Η υπαγωγή αυτή μπορεί να γίνει με δήλωση βούλησής τους, ρητά ή σιωπηρά. Με ταυτόσημο και ομοειδή τρόπο αναφέρεται σε αυτό και ο Κανονισμός (ΕΚ) 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 17ης Ιουνίου 2008 «για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι).<sup>27</sup> (<https://www.efeteio-peir.gr/?p=11469>, n.d.). Περαιτέρω, σύμφωνα με το αρ.7 παρ.2 του Κανονισμού 593/2008 στις συμβάσεις, οι οποίες διέπονται από το δίκαιο που έχουν επιλέξει τα μέρη, περιλαμβάνονται αυτές που αφορούν ασφάλιση μεγάλου κινδύνου ανεξάρτητα, εάν αυτός βρίσκεται εντός ή εκτός τη επικράτειας ενός κράτους μέλους. Σύμφωνα με το αρ.5 στοιχείο δ΄ της Πρώτης Οδηγίας 73/239/ΕΟΚ <sup>28</sup> αυτές είναι οι κίνδυνοι σχετικοί με κάθε είδους ζημία και απώλεια που υφίστανται σιδηροδρομικά οχήματα, αεροσκάφη και σκάφη (θαλάσσια, λιμναία ή ποτάμια), αλλά και εμπορεύματα ανεξαρτήτως του μέσου μεταφοράς που χρησιμοποιείται. Επίσης η αστική ευθύνη προκύπτουσα από τη χρήση των σκαφών αυτών (αεροσκαφών ή λιμναίων) συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης του μεταφορέα. (ΑΠ1529/2022(Α2, n.d.)

Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να συμφωνηθεί η υπαγωγή της ασφαλιστικής σύμβασης όσον αφορά στην κάλυψη των ίδιων ζημιών του σκάφους του ενάγοντος σε άλλο δίκαιο, όπως το αγγλικό ουσιαστικό. Το τελευταίο που αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση έχει κωδικοποιηθεί με τον αγγλικό νόμο περί Περί θαλασσίας ασφαλίσεως του 1906» (γνωστό ως «Marine Insurance Act 1906 – M.I.A. 1906»), στο Κοινό Δίκαιο (Common Law), εφόσον οι διατάξεις αυτού δεν προσκρούουν σε ρητή διάταξη του ως άνω νόμου και στην αγγλική πρακτική (English Practice), όπως ερμηνεύεται από τα αγγλικά Δικαστήρια (νομολογία) και τους Άγγλους νομικούς συγγραφείς και ερμηνευτές του δικαίου, σε συνδυασμό, μεταξύ άλλων, και με τις Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου της 1.11.1985, περί σκαφών αναψυχής, γνωστές υπό την κωδική ονομασία «Institute Yacht Clauses 1.11.1985», οι οποίες με ρητή πρόβλεψη ενσωματώθηκαν στο κύριο σώμα του μεταξύ των διαδίκων καταρτισθέντος ασφαλιστηρίου, και αποτέλεσαν περιεχόμενο και αναπόσπαστο τμήμα αυτού (<https://www.efeteio-peir.gr/?p=11469>, n.d.).

---

<sup>27</sup> Ο οποίος εφαρμόζεται κατά το άρθρο 28 του Κανονισμού αυτού, για τις συμβάσεις που συνάπτονται μετά τις 17.12.2009 αντικαθιστώντας τη Σύμβαση της Ρώμης της 19.6.1980 «για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», η οποία κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1792/1988, οι διατάξεις του οποίου (Κανονισμού), ωστόσο, δεν εφαρμόζονται στις ασφαλιστικές συμβάσεις κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 περ. (ι) αυτού (Κανονισμού).

<sup>28</sup> Του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1973 «περί συντονισμού των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ανάληψη δραστηριότητας πρωτασφαλίσεως, εκτός της ασφαλίσεως ζωής, και την άσκηση αυτής»



## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

### 2.3. Η ανάγκη προσφυγής σε εναλλακτικούς τρόπου επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση

Τα τελευταία χρόνια, έχει διαφανεί ότι η κλασσική μέθοδος προσφυγής στη δικαιοσύνη δεν αποτελεί τον καλύτερο δυνατό τρόπο για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν εξαιτίας του μεγάλου όγκου εργασίας με τον οποίο επιφορτίζονται τα αρμόδια όργανα που οδηγεί στην καθυστέρηση της απονομής δικαιοσύνης. Εκτός αυτού, λόγω των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται, οι διάδικοι επιφορτίζονται με πολλά έξοδα (π.χ άσκηση ένδικου βοηθήματος, ενδίκου μέσου, αμοιβή δικηγόρου, πραγματογνώμονα, έξοδα για την εκτέλεση της απόφασης κ.α.) (Κουτσούμπα, 2020).

Με το αρ.20 παρ.1 του Συντ. έχει καθιερωθεί στην Ελλάδα το δικαίωμα στην έννομη προστασία βάσει του οποίου ο κάθε ένας δικαιούται την παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια, μπορώντας να αναπτύξει ενώπιον αυτών τις απόψεις του για τα δικαιώματα ή τα συμφέροντά του, όπως ορίζεται από το νόμο. Περαιτέρω, με τα αρ. 87 παρ.1 και 93 παρ.1 Σ τα τακτικά δικαστήρια (διοικητικά, πολιτικά και ποινικά) ορίζονται αρμόδια για την απονομή της δικαιοσύνης. Όμως με βάση την ερμηνεία 8 παρ.1 και 20 παρ.Σ, συνάγεται εξ αντιδιαστολής, ότι τα μέρη, εάν το επιθυμούν μπορούν κάποιες διαφορές τους να τις διευθετήσουν μέσω ιδιωτικών φορέων, οι οποίοι δύνανται να απονείμουν δικαιοσύνη. Τέτοιους ιδιωτικούς φορείς αποτελούν τα διαιτητικά δικαστήρια.

Συνεπώς, η προσφυγή στη διαιτησία για την επίλυση κάποιων διαφορών, όχι μόνο δεν είναι αντισυνταγματική, τουναντίον, συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του. Στην περίπτωση που τα μέρη επιλέξουν έναν άλλο τρόπο επίλυσης της διαφοράς τους, εκτός, από τον δικαστηριακό, αυτός χαρακτηρίζεται ως εναλλακτικός και διεθνώς είναι αναγνωρισμένος ως εναλλακτικός τρόπος επίλυσης διαφοράς (Alternative Dispute Resolution). Πρόκειται για εξωδικαστικό τρόπο μηχανισμό δίχως την παρέμβαση δικαστή.<sup>29</sup> (Κουτσούμπα, 2020). Αν τα μέρη αποφασίσουν να επιλύσουν εξωδικαστικά τη διαφορά τους, αυξάνουν τις πιθανότητες να καταλήξουν σε μια λύση επωφελή και για τις δυο πλευρές, αφού θα είναι προσαρμοσμένη στις ανάγκες τους χωρίς να κλονίζονται περαιτέρω οι σχέσεις τους. Οι μέθοδοι αυτοί επίλυσης διαφορών έχουν αναπτυχθεί για να λειτουργούν είτε παράλληλα με το ισχύον σε μια χώρα δικαστικό σύστημα, είτε ως ιδιαίτερος τομέας αυτού. Ο όρος εναλλακτικός δε χρησιμοποιείται για να δείξει ότι οι εναλλακτικοί τρόποι επίλυσης διαφορών στερούνται κύρους, αλλά ότι έχουν

---

<sup>29</sup> Με εξαίρεση την περίπτωση του αρ.214 ΚΠολΔ

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

συμπληρωματικό χαρακτήρα βοηθώντας τους συμβαλλόμενους, να επιλέξουν για την επίλυση της διαφοράς τους τη μέθοδο που θεωρούν ότι ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες τους. (Λ. Διακολουκάς, 2019). Η προσφυγή σε τέτοιες μεθόδους συμβάλλει στην ειρηνική επίλυση της διαφοράς γρήγορα, με μικρότερο κόστος διασώζοντας τη μέχρι τότε επαγγελματική συνεργασία των μερών, ενώ προστατεύει και τη δημόσια τάξη, αφού έτσι αποσυμφορούνται τα δικαστήρια από το μεγάλο όγκο υποθέσεων που χρονίζουν διασφαλίζοντας έτσι και το δικαίωμα της έννομης προστασίας των πολιτών (Ν. Νίκας, 2016)

### Κεφάλαιο 3ο Οι εναλλακτικοί τρόποι επίλυσης των διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση

#### 3.1. Η Διαιτησία

Στην περίπτωση που τα δυο εμπλεκόμενα μέρη δεν επιθυμούν να επιλύσουν τη διαφορά τους μέσω των δικαστηρίων, μπορούν να καταφύγουν στο θεσμό της διαιτησίας, η οποία αναφέρεται σε μια νομική διαδικασία στην οποία ένα τρίτο μέρος, ο διαιτητής, ή μια ομάδα ατόμων μα καθήκοντα διαιτητού, καλείται να εκδώσει αντί του δικαστηρίου, μια δεσμευτική και οριστική απόφαση επί της ένδικης υπόθεσης (Domke, 2023). Ειδικότερα, όσον αφορά και στην εμπορική διαιτησία, τα μέρη επιλέγουν το άτομο που θα εκτελέσει χρέη διαιτητού αποφαινόμενο αμερόληπτα επί των πραγματικών περιστατικών και επιχειρημάτων που θα τεθούν υπόψιν του από τις δυο πλευρές, ενώ στη δεσμευτικότητα και τον οριστικό χαρακτήρα της απόφασης, τα μέρη καλούνται να συμφωνήσουν εκ των προτέρων (Born, 2021).

Στο παρελθόν, η Διαιτησία ήταν η κυρίαρχη μέθοδος επίλυσης διαφορών ως εναλλακτική λύση για την προσφυγή στο δικαστήριο. Ιδιαίτερα σε περιπτώσεις ναυτικών διαφωνιών, ήταν ουσιαστικά η μόνη εναλλακτική μέθοδος επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ) που χρησιμοποιούνταν για την επίλυσή τους. Παρά την ανάπτυξη της διαμεσολάβησης στην Ευρώπη πριν από σχεδόν δύο δεκαετίες και στις Ηνωμένες Πολιτείες πριν από τριάντα χρόνια, η Διαιτησία εξακολουθεί να είναι η προτιμώμενη και ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδος εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ) στη ναυτιλιακή βιομηχανία (Kotsaki, 2015). Η διαιτησία ήταν μια πρακτική που υπήρχε ήδη κατά τους αρχαίους ρωμαϊκούς χρόνους. Ο ναπολεόντειος κώδικας προέρχεται από τη ρωμαϊκή νομοθεσία, ενώ οι σημερινές κρατικές νομοθεσίες βασίζονται στις αρχές αυτού. Σύμφωνα με τη Ρωμαϊκή Νομοθεσία, ήταν επιτρεπτό για τα μέρη να εισαγάγουν διάταξη στη συμφωνία (ή στις συμφωνίες) τους που να αναφέρει ότι τυχόν διαφορές που προέκυπταν από αυτήν θα επιλύονταν με διαιτησία. Επιπλέον, εάν ένα από τα

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

μέρη δεν τηρούσε τη διάταξη αυτή, υποχρεωνόταν να καταβάλει ποινή στο άλλο μέρος. Ο όρος για τη ρήτρα διαιτησίας στα λατινικά είναι "compromissum", στα γαλλικά αναφέρεται ως "clause compromissoire", και στα ελληνικά είναι γνωστή ως «συνυποσχετική» διαιτησία. Σύμφωνα με τον René David, εξέχοντα Γάλλο νομικό και μελετητή του 20ού αιώνα με ειδικευση στη συγκριτική νομολογία, η Διαιτησία είναι μια μέθοδος που αποσκοπεί στην επίλυση μιας υπόθεσης που αφορά στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ δύο ή περισσότερων ατόμων μέσω της συμμετοχής ενός ή περισσότερων άλλων ατόμων, γνωστών ως Διαιτητής(-ές) (Kidane, 2017). Η εξουσία του/των Διαιτητή(ών) απορρέει από μια συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών και λαμβάνει αποφάσεις βάσει αυτής της συμφωνίας, χωρίς να διορίζεται από το κράτος (Kotsaki, 2015).

Στην Ελλάδα, δεν υπάρχουν ρητές νομικές διατάξεις που να ρυθμίζουν τη διαιτησία, ειδικά όσον αφορά τις ναυτικές διαφορές, είτε αυτές είναι εντός της χώρας, είτε περιλαμβάνουν διασυνοριακές υποθέσεις. Ο ελληνικός Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας περιέχει νομοθετικές διατάξεις που ρυθμίζουν την εν λόγω διαδικασία σε εσωτερικές υποθέσεις. Προκειμένου να καθορισθούν κανόνες σε μια διαιτησία, που αφορά θαλάσσια διαφορά, είναι απαραίτητο να διαπιστωθεί πρώτα αν η διαφορά έχει εγχώριο ή διεθνή χαρακτήρα (Σταματόπουλος, 2014).

Τα εμπλεκόμενα μέρη μπορούν να επιλέξουν να επιλύσουν τις απαιτήσεις τους μέσω Διαιτησίας, υπογράφοντας συμφωνία υποβολής, μόλις υποβληθούν οι απαιτήσεις.

Η διαιτησία, αν και είναι ασυνήθιστη μέθοδος επίλυσης στις διαφορές μεταξύ ασφαλιστών και ασφαλισμένων, αποτελεί μια συχνότερα επιλεγόμενη μέθοδο απ' ό,τι άλλες περιπτώσεις διαφωνιών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών. Σε περίπτωση διαφωνίας που αφορά την ασφάλιση, ωστόσο, συχνά, το πρώτο βήμα είναι η διαμεσολάβηση. Ανεξάρτητα από το μέσο επίλυσης, η απαίτηση για τη διατήρηση μιας δίκαιης ισορροπίας μεταξύ των μερών που εμπλέκονται στην ασφαλιστική σύμβαση αναγνωρίζεται δεόντως (Delebecque, 2019).

Στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια συχνά χρησιμοποιούμενη για την επίλυση διαφορών που ανακύπτουν μεταξύ των μερών, που περιλαμβάνουν τους charterers (ναυλωτές), τους ιδιοκτήτες των πλοίων (owners) τους αποστολείς (shippers) και τους παραλήπτες (receivers). Το γαλλικό ναυτικό διάταγμα του 1681 δηλώνει ρητά ότι η διαιτησία ήταν η συνήθης μέθοδος επίλυσης των ναυτικών διαφορών ήδη από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα. Η ναυτική διαιτησία είναι μια ειδική μορφή επίλυσης διαφορών που διαφέρει από άλλες

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

μεθόδους, όπως η συνδιαλλαγή και η διαμεσολάβηση και τα μέρη τη χρησιμοποιούν συχνά ως μέσο υποκίνησης ή έναρξης διαπραγματεύσεων με σκοπό την τελική επίτευξη συμφωνίας. Η ναυτική διαιτησία, διαφέροντας σημαντικά από τις άλλες μεθόδους, έχει ευρύ φάσμα εφαρμογής. Ρήτρες διαιτησίας υπάρχουν σε όλους τους τύπους ναυτιλιακών συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων διάσωσης, ναυπήγησης πλοίων, πρακτορείας μεταφοράς εμπορευμάτων (όπου εκδίδεται φορτωτική με ναυλοσύμφωνο), ναύλωσης, ναύλωσης ταξιδιού, χρονοναύλωσης και ναύλωσης γυμνού σκάφους.

Υπάρχουν διάφορα επιμελητήρια ναυτικής διαιτησίας σε διάφορες πόλεις ανα τον κόσμο. Σε αυτά περιλαμβάνονται το London Maritime Arbitrators Association (LMAA) στο Λονδίνο, η Society of Maritime Arbitrators (SMA) στη Νέα Υόρκη, η Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG) στο Χονγκ Κονγκ, το Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) στη Σιγκαπούρη, το Emirates Maritime Arbitration Centre (EMAC) στο Ντουμπάι, η German Maritime Arbitration Association (GMAA) στο Αμβούργο και το Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) στο Παρίσι. Οι ευαισθησίες αυτών των επιμελητηρίων ποικίλλουν. Στο Παρίσι, ενδεικτικά, έχουν σημειωθεί περισσότερες περιπτώσεις επίλυσης, όπου οι πλοιοκτήτες δεν κέρδισαν τις υποθέσεις διαιτησίας τους και αντίστοιχα ναυλωτές ή αποστολείς δικαιώθηκαν σε σχέση με άλλες αντίστοιχες επιτροπές. Κατά συνέπεια, η εξέταση της εξισορρόπησης των αντικρουόμενων συμφερόντων είναι ζωτικής σημασίας κατά τον καθορισμό της επιλογής της σχετικής νομοθεσίας. Η απαίτηση εξισορρόπησης των συμφερόντων δεν αποτελεί βασική προϋπόθεση για να είναι μια σύμβαση νόμιμη, αλλά είναι ένα στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από τα εμπλεκόμενα μέρη και τους διαιτητές. Διάφορα προβλήματα ανακύπτουν στις φορτωτικές, στα ναυλοσύμφωνα, και στην ασφάλιση πλοίων και φορτίου, τα οποία οδηγούν στη λύση της διαιτησίας. Οι ναυτιλιακές συμβάσεις περιλαμβάνουν συνήθως διάφορα κλασικά ζητήματα, όπως αξιώσεις φορτίου (ζημία ή έλλειψη φορτίου μετά τη μεταφορά), ρήτρες ελευθερίας και απόκλισης (όπως η ενεργοποίηση ρήτρας απεργίας όταν ο λιμένας προορισμού επηρεάζεται από απεργία), ακαταλληλότητα του πλοίου, πληρωμή εμπορευμάτων (προπληρωμένη ή μη) και δυνατότητα δέσμευσης σε περίπτωση μη πληρωμής, επιστολή ανάληψης υποχρέωσης που παρέχεται από λέσχη προστασίας και αποζημίωσης και τέλη κυκλοφορίας.

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτα ζητήματα που ανακύπτουν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα (Delebecque, 2019)

- συμπερίληψη ρητρών περί δυσχερειών στις συμβάσεις φορτοεκφόρτωσης, οι οποίες επιτρέπουν πιθανές αναθεωρήσεις όταν μια σύμβαση εκτείνεται σε παρατεταμένη περίοδο

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

- ρήτρες ψύξης, οι οποίες αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ψύξη
- η ρήτρα κατά της διαφθοράς που εφαρμόστηκε πρόσφατα από την BIMCO
- οι επιπτώσεις της πειρατείας στις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών
- η ποιότητα των εύφλεκτων υλικών.

Τα ζητήματα τα οποία ανακύπτουν εμπλέκουν δυνητικά όλα τα προαναφερθέντα ενδιαφερόμενα μέρη, ξεκινώντας από τη φορτωτική και το ναυλοσύμφωνο. Στην κατάσταση αυτή, είναι απαραίτητο να επιτευχθεί μια αρμονική ισορροπία συμφερόντων μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή (συμφέρον του φορτίου). Το ναυλοσύμφωνο, είναι μια συμφωνία μεταξύ ενός πλοιοκτήτη και ενός ναυλωτή για τη μίσθωση ενός πλοίου. Μια ολοκληρωμένη απογραφή του φορτίου του πλοίου, παρουσιάζεται ως απόδειξη που συνδέεται με τη σύμβαση ναυλοσύμφωνου. Ακόμη, το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει διάταξη για διαιτησία. Η φορτωτική αφορά τόσο στο ναυλοσύμφωνο, όσο και στους όρους που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο (Χανιαλάκη, 2016). Ο πλοιοκτήτης εκδίδει τη φορτωτική και την αποστέλλει στον ναυλωτή, ο οποίος στη συνέχεια μεταβιβάζει ή προσυπογράφει τη φορτωτική σε τρίτο μέρος, συνήθως στον αγοραστή των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Ο κάτοχος της φορτωτικής, ο οποίος δεν εμπλέκεται άμεσα στη συναλλαγή, έχει το δικαίωμα να ζητήσει την παράδοση των εμπορευμάτων. Εάν υπάρξει οποιαδήποτε ζημία στα εμπορεύματα - φορτία, το εν λόγω μέρος μπορεί να κινηθεί νομικά κατά του πλοιοκτήτη που εξέδωσε τη φορτωτική. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο, προκύπτουν τρία ερωτήματα (Delebecque, 2019)(1). Μπορεί το ναυλοσύμφωνο να εκτελεστεί έναντι τρίτου; Εάν ο τρίτος γνωρίζει το ναυλοσύμφωνο, δεν υπάρχει κανένα ζήτημα. Ωστόσο εάν ο τρίτος δεν είναι ενήμερος, οι διαιτητές πρέπει να το λάβουν υπόψη τους και τα κριτήρια της ισορροπίας των συμφερόντων θα είναι σημαντικά. (2) Μπορεί ο πλοιοκτήτης να ζητήσει από δικαστήριο ασφαλιστικά μέτρα κατά της αγωγής (ASI), εάν τρίτος αμφισβητεί τη ρήτρα; Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έχει απαντήσει αρνητικά. (3) Ποιοι είναι οι σχετικοί κανονισμοί; Εφαρμόζονται οι κανόνες της Χάγης;

Σε κάθε περίπτωση, οι διαιτητές οφείλουν να καθορίζουν την εφαρμοστέα σύμβαση κατά την αξιολόγηση των συνολικών συμφερόντων που διακυβεύονται. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, προκύπτουν πολλές καταστάσεις που οδηγούν σε συγκρούσεις και στην ανάγκη διαιτησίας σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα. Συχνά, αμφισβητείται το ύψος της αμοιβής, ιδίως στο πλαίσιο της μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων, καθώς και η νομιμότητα των ρητρών "Free In and Out" (FIO) που αποκλίνουν από τους κανόνες της Χάγης-Visby (HVR) (Ρόζη, 2022) Η ευθύνη του μεταφορέα είναι μια κατάσταση που μεταφέρεται μεταξύ του

## “Η δαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

μεταφορέα και του φορτωτή. Εάν αποδειχθεί η ζημία, ο μεταφορέας είναι αυτομάτως υπεύθυνος, ωστόσο, ο μεταφορέας μπορεί να αμφισβητήσει την ευθύνη του αποδεικνύοντας ότι η ζημία προκλήθηκε από έναν εξαιρούμενο παράγοντα (όπως η πυρκαγιά), και ο φορτωτής μπορεί να αντικρούσει αυτή την εξαίρεση και να αποδείξει την υπαιτιότητα του μεταφορέα.

Ο ασφαλιστής ασκεί τα δικαιώματα υποκατάστασης αποζημιώνοντας τον παραλήπτη και στη συνέχεια μηνύει τον μεταφορέα μετά την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης. Ωστόσο, από αυτή την άποψη, ο ασφαλιστής πρέπει να παρέχει έγκυρη εξήγηση, ότι αναλαμβάνει τη θέση του παραλήπτη και ότι του έχει παραχωρηθεί η δυνατότητα να υποκαταστήσει το ρόλο του, απολαμβάνοντας έτσι και τα δικαιώματά του. Η απόδειξη ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις της υποκατάστασης αποτελεί συχνά μία δύσκολη υπόθεση, η οποία απαιτεί τη διαδικασία της διαμεσολάβησης (Πουλιάση, 2014)

Οι κανόνες του Ρότερνταμ<sup>30</sup> εξετάζουν ρητά την ανάγκη εξισορρόπησης των αντικρουόμενων συμφερόντων. Πρόκειται για μια νέα ναυτιλιακή σύμβαση, η οποία, αν και δεν έχει ακόμη επικυρωθεί, χρησιμεύει ως πηγή έμπνευσης για τους εμπειρογνώμονες. Οι ανησυχίες και οι προτεραιότητες των ναυλωτών, δηλαδή τα συμφέροντα του φορτίου τους, λαμβάνονται προσεκτικά υπόψη. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση της καταλληλότητας του πλοίου κατά τη διάρκεια ολόκληρου του ταξιδιού, και όχι μόνο πριν από την έναρξή του όπως αναφέρεται στους κανόνες της Χάγης-Visby (HVR). Με την εφαρμογή των κανόνων του Ρότερνταμ, σε περίπτωση ζημίας, η αποζημίωση είναι μεγαλύτερη σε σύγκριση με τους κανόνες της Χάγης-Visby (HVR). Ωστόσο, λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα του μεταφορέα, καθώς οι κανόνες του Ρότερνταμ καθορίζουν τις υποχρεώσεις του φορτωτή και τις αντίστοιχες ευθύνες του. Η δυνατότητα ελεύθερης επικοινωνίας σε συμφωνίες μεγάλης κλίμακας είναι πλέον εφικτή, ενώ η δαιτησία αναγνωρίζεται επίσημα ως εφαρμοσθείσα μέθοδος επίλυσης (Ρόζη, 2022)

Ένα πλοίο που ανήκει ή διαχειρίζεται μία ναυτιλιακή εταιρεία διατίθεται σε έναν ναυλωτή, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την πληρωμή του ναύλου. Η εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για

---

<sup>30</sup> Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τις συμβάσεις για τη διεθνή μεταφορά αγαθών εν όλω ή εν μέρει δια θαλάσσης, γνωστή ως Κανόνες του Ρότερνταμ, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2008, προβλέπει υποχρεωτικά πρότυπα ευθύνης για απώλεια ή ζημιά που προκύπτουν από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και προορίζεται να παρέχουν έναν σύγχρονο διάδοχο προηγούμενων διεθνών συμβάσεων στον τομέα αυτό, δηλαδή τους λεγόμενους κανόνες της Χάγης 1924, τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, 1968 και τους κανόνες του Αμβούργου του 1978. Ωστόσο, σε αντίθεση με αυτές τις συμβάσεις που ισχύουν σήμερα, ισχύουν και οι Κανόνες του Ρότερνταμ για τις πολυτροπικές μεταφορές που περιλαμβάνουν ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος και την αντιμετώπιση μιας σειράς θεμάτων που δεν υπόκεινται επί του παρόντος στο υποχρεωτικό διεθνές δίκαιο (UNTrade&Development, 2024)

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

τις ναυτιλιακές και εμπορικές δραστηριότητες. Αυτός ο τύπος συμφωνίας δεν είναι σύμβαση μίσθωσης, αλλά μοιάζει με συμφωνία μεταφοράς φορτίου, όπου υπάρχει ευελιξία στη διαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης. Η διαιτησία ασχολείται κυρίως με τα ακόλουθα επαναλαμβανόμενα ζητήματα (Delebecque, 2019):

- Υπολογισμός του χρόνου παραμονής
- Πληρωμή των καθυστερήσεων
- Καθορισμός του εκτιμώμενου χρόνου άφιξης (ETA) και της ειδοποίησης ετοιμότητας (NOR)

Η κατανόηση των ρητρών που χρησιμοποιούνται στις ναυλώσεις ταξιδιού αποτελεί συχνά πρόκληση. Ενίοτε, μπορεί να είναι ασαφείς και οι διαιτητές πρέπει να παρέχουν την ερμηνεία τους. Για άλλη μια φορά, πρέπει να αναγνωριστεί η ανάγκη προσεκτικής στάθμισης και συμφιλίωσης των αντικρουόμενων συμφερόντων.

Επιπροσθέτως, η χρονοναύλωση είναι μια συμβατική συμφωνία για την απασχόληση ενός πλοίου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο ναυλωτής υποχρεούται να αμείβει τον πλοιοκτήτη με ένα ημερήσιο μίσθωμα, όπως π.χ. 10.000 δολάρια ΗΠΑ ανά ημέρα. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τις θαλάσσιες εργασίες του πλοίου, ενώ ο ναυλωτής αναλαμβάνει την ευθύνη για την εμπορική πλευρά. Οι εργασίες κατανέμονται μεταξύ των δύο μερών. Συχνά προκύπτουν συγκρούσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή για θέματα όπως ο προσδιορισμός του κατά πόσον το πλοίο έχει σταματήσει λόγω συγκεκριμένων γεγονότων και ποιο μέρος είναι υπεύθυνο για τις επακόλουθες επιπτώσεις. Σε περίπτωση δυσλειτουργίας της μηχανής του πλοίου που απαιτεί επισκευές, το πλοίο θεωρείται «εκτός μίσθωσης» και η πληρωμή διακόπτεται προσωρινά. Το ζήτημα αυτό αποτελεί συχνά αντικείμενο διαφωνίας (Delebecque, 2019).

Ακόμη, ένα ζήτημα το οποίο ανακύπτει συχνά σε υποθέσεις διαιτησίας είναι η ερμηνεία της «ρήτρας ασφαλούς λιμένα». Ο ναυλωτής επιτρέπεται να αποστείλει το πλοίο μόνο σε λιμάνια που θεωρούνται ασφαλή. Η κατανόηση ωστόσο του όρου αυτού είναι ιδιαίτερα δύσκολη, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπ' όψη το γεγονός ότι η διάταξη αυτή περιέχεται σε όλες τις χρονοναυλώσεις. Οι διαιτητές σε κάθε ναυτικό επιμελητήριο διαιτησίας καταφεύγουν στο γνωστό προηγούμενο της υπόθεσης *Eastern City*, ανεξάρτητα από το συγκεκριμένο επιμελητήριο. Επιπλέον, εξετάζοντας την έκδοση φορτωτικής από τον ναυλωτή, παρέχεται η νομική δυνατότητα του κομιστή της φορτωτικής να κινήσει αγωγή κατά του πλοιοκτήτη (Χαϊκάλης, 2010).

Συνοψίζοντας, η τήρηση της συνθήκης διασφάλισης συμφερόντων μπορεί να επιτευχθεί με νομικά μέσα, αλλά εξαρτάται από το συμφέρον που ο νομοθέτης θεωρεί άξιο προστασίας. Από

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

την άλλη πλευρά, η προϋπόθεση τήρησης της συνθήκης μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διαιτησίας, η οποία αποτελεί αποτελεσματικότερη μέθοδο. Οι διαιτητές διατηρούν ουδέτερη στάση και εξετάζουν αμερόληπτα και τις δύο πλευρές του επιχειρήματος. Η *Pacta sunt servanda* αποτελεί βασική αρχή, ιδίως στο πλαίσιο της ναυτικής διαιτησίας (Delebecque, 2019).

### 3.1.1. Διακρίσεις της Διαιτησίας

#### Ad hoc και θεσμική διαιτησία

Στο θεσμό της διαιτησίας, διακρίνουμε δυο ειδικότερες εκφάνσεις της, α) αυτή της ad hoc και β) της θεσμικής. Στην πρώτη περίπτωση τα μέρη από μόνα τους οργανώνουν τη διαδικασία καθορίζοντας όλες τις παραμέτρους όπως τον τόπο που θα λάβει χώρα αυτή, το δίκαιο που θα εφαρμοσθεί, τον αριθμό των διαιτητών κ.α. Συνεπώς, με την προσφυγή στο θεσμό αυτό τα μέρη δεν προσφεύγουν σε κάποιο κέντρο διαιτησίας, ούτε σε συγκεκριμένο κανονισμό, αλλά τα ίδια τα μέρη αποφασίζουν για τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου το οποίο θα επιληφθεί της διαφοράς καθώς και τους ειδικότερους κανόνες από τους οποίους θα διέπεται η εν λόγω διαδικασία με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της και τις ανάγκες της. Δεδομένου ότι τα μέρη σε αυτή την περίπτωση μπορούν να καθορίσουν τα ίδια τους ειδικότερους κανόνες επίλυσης της διαφοράς, σημαίνει ότι μπορούν να επιλέξουν και τους κανόνες ενός συγκεκριμένου διαιτητικού κέντρου, χωρίς όμως αυτό να καθιστά την καθοριζόμενη διαιτησία θεσμική (Τσότσου, 2023).

#### Ο Πρότυπος Νόμος της Επιτροπής (UNCITRAL)

Ο ως άνω Πρότυπος Νόμος (ο οποίος ενσωματώθηκε στην Ελλάδα με το ν.5016/2023<sup>31</sup> συμπεριλαμβάνοντας και άλλες σημαντικές παρεμβάσεις) έχει ως στόχους την ελευθερία επιλογής των μέρων όσον αφορά καίρια σημεία της διαδικασίας αλλά και τη διεξαγωγή της διαιτητικής δίκης δίκαια και αποτελεσματικά με δεσμευτικό για τα μέρη τρόπο. Κατα πρώτον σημειώνεται ότι έχει εισαχθεί τεκμήριο ότι κάθε διαφορά (εκτός αντίθετης διάταξης νόμου) μπορεί να υπαχθεί στη διεθνή εμπορική διαιτησία. Τα μέρη διαθέτουν αυτονομία όχι μόνο να υπαγάγουν τη διαφορά σε διαιτησία αλλά και να επιλέξουν τους διαιτητές αλλά και το εφαρμοστέο δίκαιο, καθώς και θέματα που αφορούν τη διαδικασία. Στο άρθρο δε 5 αυτής είναι αποτυπωμένη η αρχή της καλής πίστης ως ερμηνευτικός κανόνας στα πλαίσια της εφαρμογής του νόμου. Ταυτόχρονα, αποτελεί και γενική υποχρέωση των δυο πλευρών στα πλαίσια διεξαγωγής της διαιτητικής δίκης. Στόχος του νόμου 5016/2023

<sup>31</sup> Και ο οποίος αντικατέστησε τον προηγούμενο ν.2735/1999



## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

είναι να προσελκυσθούν διεθνείς διαιτησίες, γιατί τις προτιμούν μεγάλες επιχειρήσεις (και πολυεθνικές) που δραστηριοποιούνται μεταξύ άλλων και στο χώρο της ναυτιλίας. Αξίζει να σημειωθεί η διάταξη που αναφέρεται σε δυο μορφές διαιτησίας, αυτή μέσω ρήτρας και αυτή βάσει αυτοτελούς διαιτητικής συμφωνίας. Η τελευταία, μπορεί να γίνει και με ηλεκτρονικό τρόπο έχοντα την ισχύ εγγράφου. Ο γραπτός τύπος έχει αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα, αφού από τη στιγμή που τα δυο μέρη συμμετέχουν ανεπιφύλακτα στη διαδικασία αποδεικνύουν με αυτό τον τρόπο την κατάρτιση της σχετικής συμφωνίας και τυχόν ακυρότητες θεραπεύονται. Εάν τα μέλη δεν επιλέξουν δίκαιο, το διαιτητικό δικαστήριο εφαρμόζει το δίκαιο που υπαγορεύεται από τους κανόνες σύγκρουσης του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Τα τακτικά δικαστήρια διατηρούν την αρμοδιότητά τους για διαδικαστικά θέματα και τυχόν ακύρωση της διαιτητικής απόφασης εφόσον δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά. Ο νόμος δίνει τη δυνατότητα λήψης κατά διακριτική ευχέρεια ασφαλιστικών μέτρων χωρίς να δεσμεύεται από αιτήματα των διαδίκων (Τσότσου, 2023).

### Τύπος και εγκυρότητα συμφωνίας Διαιτησίας

Σύμφωνα με τον πρότυπο νόμο η συμφωνία διαιτησίας είναι έγκυρη εφόσον θεωρείται έγκυρη κατά το δίκαιο στο οποίο τα μέρη την υπήγαγαν, ή κατά το δίκαιο στο οποίο υπέβαλαν τα μέρη τη συμφωνία, κατά το δίκαιο του τόπου διαιτησίας<sup>32</sup> Όσον αφορά στον τύπο της, αυτός μπορεί να συνίσταται σε ρήτρα εντός ορισμένης σύμβασης, ή να έχει τη μορφή μιας ξεχωριστής συμφωνίας ενώ πρέπει να αποτυπώνεται σε έγγραφο στο περιεχόμενο του οποίου τα μέρη έχουν συμφωνήσει ρητά ή σιωπηρά.<sup>33</sup>

### Δυνατότητα αγωγής ακύρωσης της απόφασης και εκτέλεση

Η διαιτητική απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα, μπορεί όμως να ασκηθεί αγωγή ακύρωσης κατά αυτής μόνο για τους λόγους που προβλέπονται στο άρθρο 43 ήτοι μεταξύ άλλων έλλειψη δικαιοδοσίας δικαστηρίου, ανικανότητα συμβαλλομένου συμμετοχής στη συμφωνία διαιτησίας με βάση το επί της αυτής εφαρμοστέο δίκαιο, μη ύπαρξη εγκυρότητας διαιτησίας, έλλειψη ειδοποίησης για τη διαιτησία και το διορισμό διαιτητή ή ανυπαίτια αδυναμία συμμετοχής σε αυτή, κακή συγκρότηση δικαστηρίου, υπέρβαση εξουσίας κ.α.

Ενώ η εσωτερική διαιτητική απόφαση εκτελείται σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, οι αλλοδαπές διαιτητικές αποφάσεις εκτελούνται σύμφωνα με τη σύμβαση της Νέας Υόρκης (αρ.45).

---

<sup>32</sup> Άρθρο 11 ν.5016/2023

<sup>33</sup> Άρθρο 10 ν.5016/2023

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

### Θεσμική Διαιτησία

Σε αντίθεση με την προηγούμενη περίπτωση, τα μέρη μπορούν απευθυνθούν κατόπιν συμφωνίας ή διαιτητικής ρήτηρας (συμπεριληφθείσας στη μεταξύ τους σύμβαση) να προσφύγουν απευθείας σε ένα διαιτητικό κέντρο, το οποίο εφαρμόζει τους δικούς του ιδιαίτερους κανόνες, ενώ παρέχει και κατάλογο με διαθέσιμους διαιτητές. Σε αυτή την περίπτωση το διαιτητικό κέντρο ασκεί οργανωτικό και εποπτικό έργο, παρέχοντας παράλληλα διοικητική, υλικοτεχνική, γραμματειακή υποστήριξη και εξειδικευμένο προσωπικό προς περαίωση της διαιτητικής διαδικασίας γρήγορα και όσο το δυνατό καλύτερα, ώστε να μην προκύψουν προβλήματα κατά τη διαδικασία. Επίσης, το διαιτητικό κέντρο είναι αυτό που θα επιδιώξει να εκτελέσει την απόφαση που θα εκδοθεί από τους διαιτητές του διαιτητικού δικαστηρίου, δοθέντος ότι το τελευταίο έχει αρμοδιότητα να εκδικάσει τη διαφορά ενώ επισημαίνεται πως η λειτουργία του είναι ανεξάρτητη από αυτή του αντίστοιχου κέντρου αν και έχει τεθεί υπό την αιγίδα του με βάση τον οικείο κανονισμό. Οι προσφεύγοντες, αν και πρέπει να υπαχθούν στη διαδικασία που καθορίζεται από το κέντρο, διατηρούν τη δυνατότητα να επιλέξουν το διαιτητή ή τους διαιτητές από το διαθέσιμο κατάλογο. Έτσι, προτού καταλήξουν σε ένα συγκεκριμένο κέντρο διαιτησίας θα πρέπει να λάβουν γνώση από πριν του Κανονισμού λειτουργίας που εφαρμόζει σχετικά με τις εξουσίες του και οι οποίες θα συμπεριλαμβάνονται ως αναπόσπαστο μέρος στη διαιτητική σύμβαση προς υπογραφή (Κουτσούμπα, 2020).

### Η διάκριση της Διαιτησίας σε εσωτερική και διεθνή

Εκτός από τη διάκριση της διαιτησίας σε ad hoc και θεσμική, υπάρχει και αυτή ανάμεσα σε Εσωτερική και Διεθνή. Η Εσωτερική διαιτησία ρυθμίζεται από τα αρ.867 επ.ΚΠοΔ ενώ η Διεθνής καθοριζόταν κατ' αρχήν από το ν.2735/1999<sup>34</sup> (νόμος περι διεθνούς εμπορικής διαιτησίας).<sup>35</sup> Ένας ευρύς και αποδεκτός ορισμός για τη διεθνή διαιτησία δεν υπάρχει αλλά για τη διάκρισή της από την εσωτερική, έχουν τεθεί κάποια κριτήρια.<sup>36</sup> Στο πλαίσιο αυτό και όσον αφορά στην Ελλάδα, η διεθνής Διαιτησία εισήχθη για πρώτη φορά σαν όρος με το ν.1816/1988 ο οποίος και τροποποίησε τον ΚΠοΔ. χωρίς όμως να δίνει έναν σαφή ορισμό. Ωστόσο, μια προσπάθεια του προσδιορισμού της έννοιας αυτής επισημαίνεται στον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL (εγκριθείς στην Ελλάδα με το ν.2735/1999). Ειδικότερα, στο άρ. 1 παρ.2 αυτού

<sup>34</sup> Νυν 5016/2023

<sup>35</sup> Ν. 2735/1999 Διεθνής Εμπορική Διαιτησία (Φ.Ε.Κ. Α' 167, Ρόβλιας, Ν. - Σταφυλοπάτης, Κ. (2016) Η Διαιτησία Θεωρία, Νομοθεσία, Νομολογία, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, σ.17.

<sup>36</sup> Ρόβλιας, Ν. - Σταφυλοπάτης, Κ. (2016) Η Διαιτησία Θεωρία, Νομοθεσία, Νομολογία, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, σ.17

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

ως Διεθνής διαιτησία αναφέρεται αυτή στα πλαίσια της οποίας οι δυο αντιμαχόμενες πλευρές **α)** Κατά τη σύναψη της συμφωνίας είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη, ή ένα από τους κάτωθι τύπους δεν είναι εγκατεστημένος εκεί, ήτοι **α.1)** ο τόπος της διαιτησίας που τυχόν έχει συμφωνηθεί κατά την υπογραφή της μεταξύ τους σύμβασης **α.2)** άλλος τόπος στον οποίο κατά τη σύμβαση εκπληρώνεται ένας μεγάλος όγκος των απορρεουσών από τη συμφωνία υποχρεώσεων ή **α.3)** εν πάσει περιπτώσει ο τόπος εκείνος με τον οποίο η διαφορά είναι περισσότερο συνδεδεμένη **β)** εφόσον τα μέρη έχουν συμφωνήσει ρητά ότι το αντικείμενο υπο διαιτησία συνδέεται με περισσότερα κράτη.

Η διάκριση ανάμεσα στην εσωτερική και διεθνή διαιτησία θεωρείται σημαντική γιατί εμπλέκονται στοιχεία αλλοδαπότητας που χρειάζονται ιδιαίτερη και ανάλογη νομική αντιμετώπιση, ανταποκρινόμενης στις ανάγκες των διεθνών συναλλαγών. Σε αυτό το σημείο επισημαίνεται ότι ο ΚΠολΔ στα άρ.867 και κανόνες του ουσιαστικού δικαίου ρυθμίζουν την εσωτερική διαιτησία ενώ ο εφαρμοστέος νόμος 5016/2023 (πρώην 2735/1999) (Για τον πρότυπο Νόμο της UNCITRAL) για τη διεθνή διαιτησία καθιστά τα πράγματα περισσότερο σύνθετα καθώς παραπέμπει στις διατάξεις της Σύμβασης της Νέας Υόρκης ενώ σε αυτή την περίπτωση ο ΚΠολΔ εφαρμόζεται επικουρικά μόνο <sup>37</sup> (Κατσιάνος, 2022).

### 3.1.2. Παραπομπή διαφοράς σε διαιτησία

Η διαιτησία είτε πρόκειται για εσωτερική είτε για διεθνής είναι διφυής από την άποψη ότι σε αυτή αναφέρονται διατάξεις από το δικονομικό αλλά και ουσιαστικό δίκαιο. Ωστόσο, κυρίως έχει δικονομικό χαρακτήρα γιατί μέσω αυτής ασκείται δικαιοδοτικό έργο. Σύμφωνα με τη *δικαιοδοτική θεωρία*, που τυγχάνει σήμερα περισσότερο αποδεκτή, η διαιτησία έχει συμβατικό χαρακτήρα αλλά και δικαιοδοτικό τέλος. Η συμφωνία γι' αυτή έχει συμβατικό χαρακτήρα, αλλά όσο προχωρά προς την απόφαση αυτός μειώνεται. Ωστόσο, τις διαφορές που υπάγονται σε αυτή δεν τις επιλύουν πολιτειακά όργανα ακόμα κι αν έχει προηγηθεί διορισμός δικαστικών λειτουργών ως διαιτητών. Για το λόγο αυτό οι σχέσεις ανάμεσα στα δυο μέρη, δεν εκδηλώνονται σε περιβάλλον δημοσίου δικαίου<sup>38</sup>. Σύμφωνα με το αρ.8 ν. 2735/1999 (Πρότυπος νόμος της UNCITRAL για το Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου) όταν έχει ασκηθεί αγωγή ενώπιον ενός δικαστηρίου, αλλά έχει προϋπάρξει συμφωνία να επιλυθεί αυτή με διαιτησία, το δικαστήριο μπορεί να παραπέμψει την υπόθεση σε αυτή μετά από αίτημα ενός εκ των διαδίκων. Παραπομπή δε μπορεί να υπάρξει εφόσον διαπιστωθεί ότι

<sup>37</sup>Ν. 2375/1999, Ρόβλιας, Ν. - Σταφυλοπάτης, Κ. (2016) Η Διαιτησία Θεωρία, Νομοθεσία, Νομολογία, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, σ.19-20

<sup>38</sup> ΑΠ 1219/2014 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

η σχετική συμφωνία δεν είναι επιδεκτική εφαρμογής, ενεργή ή είναι άκυρη. Όμοια ρύθμιση περιέχεται και στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης (αρ.2 παρ.3). Επίσης και στα άρθρα 263 περ.β και 264 εδ.α ΚΠολΔ που εφαρμόζονται σε διαιτησία ακόμα και αν αυτή εμπεριέχει αλλοδαπό δίκαιο επισημαίνεται ότι κατά τη συζήτηση στο ακροατήριο πρέπει να προταθεί η ύπαρξη συμφωνίας διαιτησίας, διαφορετικά απορρίπτεται με ποινή απαραδέκτου. Εάν το δικαστήριο, εφόσον εξετάσει την εγκυρότητα της συμφωνίας αυτής, αποφανθεί θετικά, τότε δε μπορεί να προχωρήσει στην εκδίκαση της υπόθεσης και πρέπει να παραπέμψει την υπόθεση εξ ολοκλήρου σε αυτή (όχι δηλαδή για μεμονωμένα στοιχεία).<sup>39</sup>

Περαιτέρω από το άρ.903 αριθ.2 ΚΠολΔ, (που αναφέρει ότι για να αποτελεί δεδικασμένο μια διαιτητική απόφαση πρέπει, μεταξύ άλλων, και υπο την επιφύλαξη διεθνών συμβάσεων το αντικείμενο αυτής να μπορέσει να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας), σε συνάρτηση με το αρ.1 παρ.4 του ν.2735/1999 (το οποίο ορίζει ότι οι διατάξεις που καθορίζουν ποιες διαφορές δεν υπόκεινται σε διαιτησία ή θεσπίζουν διαφορετικές προϋποθέσεις για την υπαγωγή μιας διαφοράς στη διαιτησία συνεχίζουν να ισχύουν) τεκμαίρεται ότι το ποιες διαφορές δύνανται να συμπεριληφθούν σε μια συμφωνία διαιτησίας κρίνεται ως προς το κύρος της συμφωνίας κατά το δίκαιο του κράτους αυτής (γιατί από τη στιγμή που καθορίζονται οι διαφορές αυτές αποκλείεται η κρατική δικαιοδοσία για την οποία ενδιαφέρεται άμεσα ο νομοθέτης).<sup>40</sup>

Ειδικότερα σύμφωνα με τα αρ.867 και 614 αρ.3 ΚΠολΔ ορίζουν ότι σε διαιτησία μπορούν να υπαχθούν διαφορές ιδιωτικού δικαίου εκτός από τις εργατικές εφόσον αυτοί που το πράττουν έχουν εξουσία προς ελεύθερη διάθεση της επίδικης διαφοράς. Όσον αφορά μελλοντικές διαφορές, η διαιτησία πρέπει να είναι έγγραφη αναφερόμενη σε συγκεκριμένη έννομη σχέση εκ της οποίας προέρχεται η διαφορά. Σε συνδυασμό με το αρ.869ΚΠολΔ στη σχετική συμφωνία δύνανται να υπαχθούν παρούσες αλλά και μελλοντικές διαφορές, αφορώσες την ερμηνεία ή την εκτέλεση της επίμαχης σύμβασης και τις απορρέουσες από αυτή απαιτήσεις θέματα σχετικά με το κύρος της ή την ακυρότητα αυτής και τις συνέπειες της, τον τρόπο λύσης και γενικότερα σε οποιαδήποτε πτυχή σχετικά με υποχρεώσεις ή απαιτήσεις εξ αυτής ανεξάρτητα από το σε ποια διάταξη νόμου στηρίζονται ακόμα και αν αναφέρονται σε απαίτηση για αποζημίωση εξ αδικοπραξία ή αδικαιολόγητο πλουτισμό που συρρέουν με αυτές από τη σύμβαση. Ευρεία διατύπωση της συμφωνίας για τη διαιτησία στα πλαίσια της οποίας οποιαδήποτε τυχόν προκύπτουσα διαφορά θα μπορεί να υπαχθεί σε αυτή τη διαδικασία είναι επιτρεπτό, χωρίς να απαιτείται περαιτέρω εξειδίκευση αφού αρκεί μια συνοπτική αναφορά

<sup>39</sup> ΑΠ 1219/2014 ό.π., ΑΠ 45/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ

<sup>40</sup> ΑΠ 1219/2014 ό.π.

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

στην έννομη σχέση από την οποία προκύπτει, ενώ το δικαστήριο θα προβεί στην ερμηνεία της διαιτητικής σύμβασης με βάση τα αρ.173 και ΑΚ, ώστε να αποφανθεί για το αν η επίδικη διαφορά όντως υπάγεται σε αυτή.<sup>41</sup> (Έτσι έχει κριθεί ότι διαφορές σχετικές με την ευθύνη θεματοφύλακα επι οποιασδήποτε νομικής βάσης (ακόμα και της αδικοπρακτικής) δεν υπάγονται στη συμφωνηθείσα κατά τα άλλα διαιτησία γιατί οι συμβαλλόμενοι τις έχουν εξαιρέσει ρητά) (ΠΠΠ2962/2022).

Από τη στιγμή που θα προταθεί σχετική ένσταση για την ύπαρξη συμφωνίας ενώπιον του Δικαστηρίου στο οποίο εκκρεμεί η υπόθεση, αυτό πρέπει να την εξετάσει παρεμπιπτόντως, αν όχι αυτεπαγγέλτως, ώστε να κρίνει εάν πάσχει από ακυρότητα δεν έχει ισχύ η δε μπορεί να εφαρμοσθεί. Σε αυτές τις περιπτώσεις το δικαστήριο δε μπορεί να απεκδυθεί της δικαιοδοσίας του.<sup>42</sup>

### 3.1.3. Διεθνή Κέντρα Διαιτησίας

#### Ναυτική Διαιτησία στο Λονδίνο

Το σημαντικότερο κέντρο της ναυτικής διαιτησίας είναι το Λονδίνο, καθώς απορροφά το 70% της συνολικής κίνησης και γι' αυτό η πλειοψηφία των ναυτικών διαιτησιών του Λονδίνου διεξάγεται με βάση τους όρους του London Maritime. Σε σχέση με τις υποθέσεις που αναλαμβάνουν διεθνή ιδρύματα διαιτησίας (Arbitrators Association - LMMA) ο αριθμός των ad hoc διαιτησιών που αναλαμβάνονται κατά τους όρους και τις Διαδικασίες της Ένωσης Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου (Arbitration Act 1996) είναι σταθερά μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο άλλων διεθνών ιδρυμάτων διαιτησίας. Ο βασικός νόμος για τη διαιτησία εφαρμόζεται στην περίπτωση που υπάρχει σχετική έγγραφη συμφωνία. Προφορικές συμφωνίες αν και είναι σπάνια ανεκτές από το αγγλικό δίκαιο έχουν αρνητικά αποτελέσματα στη διαιτησία αφού δεν εφαρμόζεται ο Arbitration Act με αποτέλεσμα ο διάδικος να δύναται να αποσύρει το διαιτητή που όρισε, ενώ να απαιτείται και συμφωνία των μερών για την αντικατάσταση του διαιτητή. Ακόμα όμως και αν καταστεί δυνατό να εκδοθεί απόφαση αυτή θα μπορεί να εφαρμοσθεί με βάση τη σύμβαση της Νέας Υόρκης μόνο εφόσον υπάρχει έγγραφη συμφωνία (Νιώτη, 2022).

<sup>41</sup> ΟΛΑΠ 8/1996, ΑΠ 1281/2019, ΑΠ 543/2017, ΑΠ 1219/2014, ΑΠ 506/2010, ΑΠ 1737/2009,

<sup>42</sup> Με βάση τα αρ. 8 παρ. 1, 20 παρ. 1, 87 παρ. 1, 94 παρ. 2 του Συντάγματος και 1 του ΚΠολΔ, να στερηθεί της δικαιοδοσίας του (ΑΠ 1219/2014 ό.π., ΕφΑθ 3186/2021 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ). II

## “Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης διαφορών στη θαλάσσια ασφάλιση”

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

Το καθεστώς ότι η ναυτική διαιτησία στο Λονδίνο δεν υπήρξε οργανωμένη στα πλαίσια μιας μόνιμης θεσμικής διαιτησίας και αναφέρεται συνήθως σε ad hoc μεταβλήθηκε με την ίδρυση του London Maritime Arbitrators Association. Παρόλο που παρέμεινε ως ad hoc έχει συμβάλει στη διαμόρφωση ενός προτύπου όμοιου με αυτού των θεσμικών διαιτησιών. Αναφέρεται σε μια ένωση διαιτητών και όχι οργανισμό διαχείρισης θεσμικών διαιτησιών. Οι όροι της έχουν ισχύ στις διαιτησίες εκείνες που τις έχουν κάνει αποδεκτές στα πλαίσια των όρων της συμφωνίας (Νιώτη, 2022). Οι όροι της LMAA που τροποποιήθηκαν το 1997 είναι προσαρμοσμένες στο νέο Arbitration Act προκειμένου να εφαρμόζονται σε διαιτητικές διαδικασίες που θα προχωρήσουν σε ακροαματική διαδικασία στα πλαίσια της οποίας έχει ορισθεί ότι στις διαιτησίες που έχουν ορισθεί βάσει εγγράφων, η διαδικασία θα πρέπει να καθορίζεται εγγράφως από τα δυο μέρη. Οι όροι δύνανται να εφαρμόζονται ανεξάρτητα από το αν ο διαιτητής είναι μέλος της Ένωσης (Νιώτη, 2022). Τα αρχικά LMAA σημαίνουν Ένωσης Θαλάσσιων Διαιτητών του Λονδίνου και αναφέρονται σε ένα κορυφαίο διαιτητικό σύλλογο στο Λονδίνο, ο οποίος διευκολύνει διαιτησίες. Δεν αποτελεί διαιτητικό ίδρυμα και ως εκ τούτου δε συμμετέχει στη διεξαγωγή της διαιτησίας με εξαίρεση την περίπτωση που κάποιο συμβαλλόμενο μέρος ή διαιτητής καλέσει τον Πρόεδρο να ενεργήσει ως αρμόδια αρχή για τη σύσταση του δικαστηρίου της διαιτησίας (2021 Όροι LMAA, Άρθρα 2(σι), 8(σι)(ii), 9(σι), 11 και 12).

### **Ανακοίνωση διαιτησίας**

Όταν η μια συμβαλλόμενη πλευρά επιθυμήσει να καταφύγει σε διαιτησία LMAA θα ειδοποιήσει απευθείας την άλλη πλευρά συνήθως μέσω e-mail με το διαιτητή που είχε αρχικά επικοινωνήσει και αποδέχθηκε το διορισμό του. Όταν ο διαιτητής είναι ένας η άλλη πλευρά θα πρέπει να προτείνει κι εκείνο διαιτητή, ενώ στη συνέχεια θα προσπαθήσει να έλθει σε συμφωνία με τον αντίπαλο σχετικά με αυτό. Η πρόσληψη δικηγόρου, αν και δεν είναι απαραίτητη για την εκπροσώπηση στη διαδικασία, συνίσταται.

### **Διορισμός διαιτητών**

Τα μέρη δεν είναι υποχρεωμένα να διορίσουν διαιτητές από τον κατάλογο του LMAA, αλλά συνιστάται επίσης λόγω της εμπειρίας που διαθέτουν σε θαλάσσιες διαφορές. Εκτός από την κύρια λίστα διαιτητών το LMAA διαθέτει και λίστες από υποψήφια μέλη διαιτητών ή μέλη που προτίθενται να δεχτούν ραντεβού ως διαιτητές. Μέχρι στιγμής, το ALMA περιλαμβάνει άνω των 800 πλήρων και υποστηρικτικών μελών που ολοκληρώνουν 500 βραβεία/έτος<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Ετήσιες ιστορικές στατιστικές (1996-2020) δημοσιεύθηκε από το LMAA

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

### **Οι κανόνες διαιτησίας στο LMAA**

Οι όροι LMAA έχουν πρόσφατα ενημερωθεί (2021) και αποτελούνται από 33 άρθρα και 6 προγράμματα με σκοπό να συμβάλλουν στη δίκαιη επίλυση θαλάσσιων διαφορών και άλλο από αμερόληπτο δικαστήριο άνευ περιττών καθυστερήσεων ή δαπανών (αρ.3). Σημαντικό είναι ότι το LMAA έχει συμπεριλάβει και μια, δυο διαδικασίες, τη διαδικασία των ενδιάμεσων αξιώσεων και τη διαδικασία των μικρών αξιώσεων έχουσες απλούστερο και λιγότερο δαπανηρό χαρακτήρα (ICP) και (SCP) αντίστοιχα. Το SCP εφαρμόζεται στην περίπτωση που η αξίωση ή ανταγωγή είναι άνω των USD 100,000 (ή άλλο συμφωνηθέν ποσό), ενώ το ICP στην περίπτωση που η αξίωση ή ανταγωγή υπερβαίνουν το συμφωνηθέν με το SPC ποσό αλλά όχι το ποσό των USD 400.000 ή άλλο συμφωνηθέν από τα μέρη.

### **Η τυπική ρήτρα διαιτησίας στο LMAA**

Το LMAA έχει δημοσιεύσει τη δική του τυπική ρήτρα διαιτησίας, δυνάμενη να εγκριθεί από τις ενδιαφερόμενες πλευρές και η οποία χαρακτηρίζεται από λεπτομέρεια σε σχέση με αντίστοιχες άλλων διαιτητικών οργάνων. Η ως άνω ρήτρα προβλέπει ότι οι συμβαλλόμενοι θα λύσουν τη διαφορά τους μέσω διαιτησίας και ειδικότερα των όρων LMAA, ICP ή το SCP αναλόγως του ποσού που διακυβεύεται. Κατ' επιλογήν διορίζονται εντός αυστηρής προθεσμίας τρεις διαιτητές (ένα για κάθε μέρος) ενώ ο τρίτος (Πρόεδρος) από τους δυο που έχουν διορισθεί. Αν δεν τηρηθεί η προθεσμία διορισμού από τη μια πλευρά, η άλλη μπορεί να διορίσει το δικό της διαιτητή ως μοναδικό. Έδρα για τη διαιτησία είναι η Αγγλία, επομένως ο Διαιτητικός νόμος του 1996 ισχύει, με το αγγλικό δίκαιο να είναι το εφαρμοστέο εν προκειμένω. Τα μέρη, ανάλογα με τις ιδιαίτερες περιστάσεις της περίπτωσης τους μπορούν να διαμορφώσουν ανάλογα τη ρήτρα, συμφωνώντας π.χ στο διορισμό ενός μόνου διαιτητή σε περίπτωση που το ποσό της διαφοράς είναι μικρό, ή διαφορά έχει να κάνει με απλά νομικά ζητήματα, προκειμένου να μειώσουν το σχετικό κόστος.

### **Έναρξη της διαδικασίας διαιτησίας**

Η διαδικασία εκκινείται από το μέρος που επιθυμεί να προσφύγει σε διαιτησία ρήτρα για την οποία περιλαμβάνεται εντός της σύμβασης ένεκα της οποίας έχει ανακύψει η διαφορά, προσδιορίζοντας τον αριθμό των διαιτητών αλλά και τον τρόπο συγκρότησης του διαιτητικού δικαστηρίου.

## II. Έναρξη Διαιτησίας LMAA

### – Διορισμός / Διορισμός Διαιτητών

Το σημείο εκκίνησης για ένα μέρος που επιδιώκει να ξεκινήσει μια διαιτησία LMAA (και οποιαδήποτε διαιτησία) πρέπει να είναι η ρήτρα διαιτησίας, η οποία συνήθως περιλαμβάνεται στην κύρια σύμβαση βάσει της οποίας έχει προκύψει διαφορά, και μπορεί να προσδιορίσει τον αριθμό των διαιτητών ή / και τη μέθοδο συγκρότησης του δικαστηρίου. Η ανακοίνωση σχετικά με τη διαιτησία θα πρέπει να εμπεριέχει βασικές μόνο πληροφορίες προσδιορίζοντας ωστόσο, τη σχετική συμφωνία για τη διαιτησία, το βασικό συμβόλαιο, στοιχεία σχετικά με τη σύσταση του δικαστηρίου (διορισμούς διαιτητών, τόπο, περίληψη διαφοράς, σχετικά αιτήματα και γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί). Πριν την έναρξη της διαδικασίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν τυχόν υπάρχοντες χρονικοί περιορισμοί απορρέοντες από το συμβόλαιο, τη σχετική ρήτρα ή την ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την αξία ώστε να εξετασθεί το ενδεχόμενο επέλευσης παραγραφής των σχετικών αξιώσεων. Για την αποφυγή καθυστερήσεων στη διαδικασία που στοιχίζουν σε χρόνο και κόστος και το LMAA τηρεί αυστηρές προθεσμίες εκτός αν υπάρχει διαφορετική συμφωνία σχετικά. Εν κατακλείδι, μπορούμε να πούμε ότι η έναρξη διαιτησίας στο LMAA συνίσταται σε μια απλή διαδικασία αφού απαιτείται η κοινοποίηση στην άλλη πλευρά μια σχετική διακήρυξη που παρέχει διαρθρωτικές πληροφορίες ενώ αποτελεί Ένωση ναυτικών επαγγελματιών και όχι Διαιτητικό Οργανισμό (Tzevelekou, 2021).

### Ναυτική Διαιτησία στη Νέα Υόρκη

Μετα το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη είναι το δεύτερο μεγαλύτερο κέντρο για τη ναυτική διαιτησία και απορροφά το 20% περίπου της συνολικής κίνησης ενώ ο κύριος φορέας που ασχολείται με ναυτικές διαιτησίες είναι η Εταιρεία Ναυτικών Διατητών (Society of Maritime Arbitrators SMA) της Νέας Υόρκης που είτε εφαρμόζει τους Κανόνες της Ναυτικής Διαιτησίας (Maritime Arbitration Rules), είτε ορίζει μέλη της ως διαιτητές (Νιώτη, 2022).

Η Νέα Υόρκη επιλέγεται τακτικά ως τόπος διαιτησίας σε ναυλώσεις και άλλες συμβάσεις ναύλωσης, ξεκινώντας με το New York Produce Exchange Time Charter το 1913. Αν και το New York Produce Exchange, που ιδρύθηκε το 1862, δεν υπάρχει πλέον, η μορφή του ναυλωτικού συμβαλλόμενου παραμένει σε ευρεία χρήση σε όλο τον κόσμο. Ο καταστατικός χάρτης ζητά τη διαιτησία διαφορών στη Νέα Υόρκη από τρεις εμπορικούς άνδρες (που εννοείται ότι σημαίνει «τρία εμπορικά πρόσωπα» ανεξαρτήτως φύλου). Σήμερα οι διαιτητές της Νέας Υόρκης καλούνται να επιλύσουν διαφορές βάσει πολλών μορφών ναύλωσης ξηρού



## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

φορτίου και δεξαμενόπλοιων, καθώς και άλλες εμπορικές συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένων της πώλησης και αγοράς πλοίων και εμπορευμάτων, συμβάσεις επισκευής πλοίων, συμφωνίες διαχείρισης πλοίων, συμφωνίες αγοράς καυσίμων, μίσθωση τερματικού σταθμού /συμφωνίες λειτουργίας, διάσωση, απομάκρυνση ναυαγίων και όλο και πιο εξελιγμένες συμβάσεις μεταφοράς ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων.

Η SMA έχει εκδώσει και κατά καιρούς ενημερώνει τους Κανόνες Ναυτιλιακής Διαιτησίας (Rules) που παρέχουν γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τους διαιτητές κατά τη διεξαγωγή των διαδικασιών ναυτικής διαιτησίας. Αυτοί οι Κανόνες συμμορφώνονται και υπόκεινται στον Ομοσπονδιακό Νόμο Διαιτησίας των ΗΠΑ. Ως εκ τούτου, τα μέρη που επιλέγουν να συμπεριλάβουν τους Κανόνες Διαιτησίας της SMA Maritime Arbitration στις συμβάσεις τους έχουν τη διαβεβαίωση ότι οι διαιτητές θα καθοδηγούνται από τη νομοθεσία των ΗΠΑ. Σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου η σύμβαση προβλέπει ότι διέπει το κρατικό δίκαιο ή το δίκαιο άλλων χωρών, οι διαιτητές της SMA θα εφαρμόσουν αυτόν τον νόμο για να λάβουν την απόφασή τους. Σε περιπτώσεις όπου οι Κανόνες SMA δεν αποτελούν μέρος της σύμβασης ελέγχου, τα μέρη μπορούν, και συχνά συμφωνούν, να συμφωνήσουν συγκεκριμένα να εφαρμόζονται οι Κανόνες στη διαιτητική διαδικασία.

Σε συνεργασία με την Επιτροπή Διαιτησίας και ADR της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου των Ηνωμένων Πολιτειών, η SMA αναθεώρησε τους Κανόνες της το 1994. Για να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της διαιτητικής διαδικασίας. Αυτές οι αλλαγές στους Κανόνες περιλαμβάνουν τρεις σημαντικές βελτιώσεις: μια διάταξη για τη διευθέτηση των διαφορών έναν πιο αποτελεσματικό τρόπο εξαναγκασμού του αντιπάλου σε διαιτησία και την επιδίκαση αμοιβών δικηγόρων. Τα μέρη, που δεν επιθυμούν να επιλύσουν διαφορές, μπορούν να εξαιρεθούν από την ενοποίηση αποκλείοντάς την από τη ρήτρα διαιτησίας. Η SMA παρέχει κατάλογο των μελών της αλλά και κανόνα δεοντολογία των Διαιτητών προκειμένου να βοηθήσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία (SMA, 2024).

Η διαιτησία του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου (ICC)

Το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του ICC είναι το κορυφαίο όργανο διαιτησίας στον κόσμο έχοντας προσφέρει υπηρεσίες σε πάνω από 25.000 υποθέσεις από τότε που ιδρύθηκε το 1923. Αν και εποπτεύει δικαστικά τις διαδικασίες διαιτησίας, σύμφωνα με τους οικείους κανόνες του, ελέγχει και εγκρίνει τα διαιτητικά βραβεία, δε δύναται από μόνο του να εκδίδει εκτελεστές αποφάσεις ([www.international-arbitration-attorney.com](http://www.international-arbitration-attorney.com), 2020). Η διαιτησία σύμφωνα με τους Κανόνες Διαιτησίας του ΔΚΕ είναι μια επίσημη διαδικασία που οδηγεί σε δεσμευτική απόφαση από ένα ουδέτερο διαιτητικό δικαστήριο, το οποίο μπορεί να

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

εκτελεστεί σύμφωνα τόσο με τους εσωτερικούς νόμους περί διαιτησίας όσο και με τις διεθνείς συνθήκες, όπως η Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958. Η διαμεσολάβηση σύμφωνα με τους Κανόνες Διαμεσολάβησης του ΔΚΕ είναι μια ευέλικτη διαδικασία που στοχεύει στην επίτευξη διευθέτησης μέσω διαπραγματεύσεων με τη βοήθεια ενός ουδέτερου διαμεσολαβητή. Το Κέντρο διαθέτει δυο σειρές κανόνων. Κάθε μια ορίζει ένα θεσμικό πλαίσιο με δομή τέτοια που να διασφαλίζει τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα και τη δικαιοσύνη στη διαδικασία επίλυσης διαφορών, ενώ επιτρέπει στα μέρη, να κάνουν επιλογή σε διάφορες πτυχές όσον αφορά τη διαδικασία. Το κέντρο παρέχει υπηρεσίες διαιτησίας και διαμεσολάβησης. Η διαιτησία υπάγεται στη διοίκηση του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου, ενώ η Διαμεσολάβηση στο Διεθνές Κέντρο ADR. Αυτοί οι φορείς μόνο έχουν εξουσιοδότηση να διαχειρίζονται τις αντίστοιχες διαδικασίες σύμφωνα με τους κανόνες τους προσφέροντας στα μέρη οφέλη από την εμπειρία, την τεχνογνωσία και τον επαγγελματισμό τους αφού οι κανόνες τους έχουν συνταχθεί από ειδικούς στην επίλυση τέτοιων διαφορών και χρήστες εκπροσώπους ευρέος φάσματος νομικών παραδόσεων, επαγγελματιών και πολιτισμών. Παρέχουν δε ένα σύγχρονο πλαίσιο διεξαγωγής τέτοιων υπηρεσιών στον τομέα του διεθνούς εμπορίου παραμένοντας πιστοί στο ήθος και τα βασικά γνωρίσματα όσον αφορά την επίλυση των διαφορών του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου όντας κατάλληλοι για χρήση σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου σε διαδικασίες που διεξάγονται σε οποιαδήποτε γλώσσα και υπάγονται σε οποιοδήποτε νόμο (iccwbo.org, 2020).

Όσον αφορά τις τροπολογίες κάποιες συνδέονται με την συνήθη πρακτική του δικαστηρίου ενώ άλλες έχουν στόχο να αυξήσουν την ευελιξία και την αποτελεσματικότητα της διαφάνειας της διαιτησίας. Αναφέρονται οι κάτωθι:

Άρ.7 παρ.5 (συνένωση πρόσθετων μερών μετά την επιβεβαίωση ή το διορισμό οποιουδήποτε διαιτητή).

Άρθρο 10 στοιχείο β) (συνένωση υποθέσεων που αφορούν διαφορετικά μέρη όπου επικαλούνται τις ίδιες συμφωνίες διαιτησίας ).

Άρθρο 12 παράγραφος 9 (εισαγωγή πρόσθετης διασφάλισης για την ισότητα των μερών στη σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου). Σε περίπτωση που τεθεί υπό αμφισβήτηση η μέθοδος σύστασης της διαιτησίας, το Δικαστήριο μπορεί να διορίσει κάθε μέλος αυτού. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας και της αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων, το δικαστήριο μπορεί να λάβει οποιοδήποτε απαραίτητο μέτρο μεταξύ των οποίων και η απαίτηση δημοσιοποίησης χρηματοδότησης από τρίτους (αρ.11 παρ.7). Με το αρ.13 παρ.6 διασφαλίζεται η πλήρης ουδετερότητα του διαιτητικού δικαστηρίου (ο διαιτητής πρέπει να

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

είναι διαφορετικής ιθαγένειας από τους προσφεύγοντες). Οι τροποποιήσεις προωθούν επίσης την αύξηση της χρήσης της τεχνολογίας στην όλη διαδικασία (αρ.4,5, 26 παρ.1). Στο αρ.26 προβλέπεται μάλιστα και δυνατότητα διεξαγωγής εξ αποστάσεως διαβούλευση. Περαιτέρω, γίνεται προσπάθεια η διαδικασία να καταστεί περισσότερο ευέλικτη, αφού τα μέρη ενθαρρύνονται να εξετάσουν την πιθανότητα να διευθετήσουν αν όχι το σύνολο ένα μέρος της διαφοράς τους. Προβλέπονται επίσης μεγαλύτερη διαφάνεια στη σύνθεση και τη λειτουργία του δικαστηρίου καθώς επίσης και κοινοποίηση των αποφάσεων κατόπιν αιτήματος από οποιαδήποτε πλευρά. Σημαντικό είναι ότι στα πλαίσια προώθησης της επιτάχυνσης της διαδικασίας, αυτή είναι περισσότερο απλοποιημένη ενώ οι Κανόνες μπορούν να εφαρμοσθούν και επι διαφορών η αξία των οποίων δεν είναι πάνω από τα 3 εκατομμύρια US\$ 3 (όσον αφορά τις συμφωνίες διαιτησίας συναφθείσες κατά την ή μετα 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2021). Η ταχεία διαδικασία συνεχίζει να είναι διαθέσιμη βάσει επιλογής για υποθέσεις υψηλότερης αξίας (iccwbo.org, 2020).

### Περιφερειακά σχήματα διαιτησίας

Η ταχεία ανάπτυξη στις περισσότερες οικονομίες Ασίας – Ειρηνικού είχε ως αποτέλεσμα να αυξάνεται ο αριθμός των διεθνών διαιτησιών και εκτός από την εναλλακτική επίλυση των διαφορών προωθήθηκε κυβερνητικά και η ανάπτυξη της Σιγκαπούρης ως διεθνούς κέντρου διαμεσολάβησης (Dawood, 2016).

#### 1) Το διεθνές Κέντρο Διαιτησίας στη Σιγκαπούρη

Η Σιγκαπούρη προσχώρησε στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 για την Αναγνώριση και Εκτέλεση Διαιτητικών Αποφάσεων το 1986 καθιστώντας τις διαιτητικές της αποφάσεις εκτελεστές σε πάνω από 140 κράτη ανα τον κόσμο. Στη συνέχεια, το 1991 ιδρύθηκε σε αυτή το Διεθνές Κέντρο Διαιτησίας (SIAC) ενώ το 1994 υιοθέτησε το από 1985 Υπόδειγμα Νόμου της UNCITRAL αναφορικά με τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία. Ακολούθησε το 2004 υπό την αιγίδα του (SIAC) η ίδρυση του Επιμελητηρίου Ναυτικής Διαιτησίας της Σιγκαπούρης το οποίο τώρα λειτουργεί ανεξάρτητα (έχοντας ανασυσταθεί το Μάιο του 2009). Στόχος του είναι η παροχή ενός πλαισίου για τη ναυτιλία και τη διαιτησία ανταποκρινόμενο στις ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα μια απομάκρυνση από το μοντέλο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου ICC το οποίο δεν είναι πλέον τόσο δημοφιλές στη ναυτική κοινότητα το οποίο προτιμά ένα μοντέλο που να προσιδιάζει σε αυτό του London Marine Arbitrators Association (LMAA), στα πλαίσια του οποίου η διαδικασία διαιτησίας δεν είναι υπόκειται στη διαχείριση του διαιτητικού οργάνου Gregory, 2015). Το πλαίσιο διαιτησίας που προσφέρει ανταποκρίνεται στις ανάγκες

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

των χρηστών και η συμμετοχή είναι ανοιχτή σε εταιρείες και ιδιώτες στο χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή τον ακαδημαϊκό (Νιώτη, 2022). Οι κανόνες που υιοθετεί είναι οικείοι προσεγγίζοντας αυτούς του προσέγγιση του LMAA ενώ παρ’όλο που διαθέτει ομάδα διαιτητών, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν εκείνον που θέλουν. Περαιτέρω, δεν καθορίζει υποχρεωτική αμοιβή του διαιτητή, αφήνοντας στα μέρη τη σχετική συμφωνία μαζί του (Νιώτη, 2022).

### 2) Χόνγκ Κόνγκ – Hong Kong Maritime Arbitration Group

Ο όμιλος ναυτικής διαιτησίας του Χονγκ Κονγκ – Hong Kong Maritime Arbitration Group «HKMAG» ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2000 ως τμήμα Διεθνούς Κέντρου Διαιτησίας στο Χονγκ Κονγκ, ενώ το Μάρτιο του 2019 κατέτη ανεξάρτητος οργανισμός (Νιώτη, 2022)

### 3) Ευρώπη

Όσον αφορά την Ευρώπη αναφέρονται τα:

Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο Παρισίων – Chambre Arbitrale Maritime de Paris Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο – International Chamber of Commerce Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας – Mediterranean Maritime Arbitration Association Γερμανική Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας – German Maritime Arbitration Association Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας – DSS (Νιώτη, 2022) καθώς επίσης και το Επιμελητήριο Ναυτικής Διαιτησίας του Μονακό Chambre Arbitrale Maritime de Monaco Ινστιτούτο Διαιτησίας Μεταφορών και Ναυτικής Διαιτησίας – Institute of Transport and Maritime Arbitration (Νιώτη, 2022).

### 4) Κέντρα Διαιτησίας στην Ελλάδα

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Το ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας είναι ο επίσημος σύμβουλος της πολιτείας αναφορικά με τα ζητήματα της ναυτιλίας και ως εκ τούτου σε αυτό υπάγονται και θέματα διαιτησίας επί τέτοιων περιπτώσεων από το 1969. Στη Ναυτική διαιτησία αναφέρεται ο νόμος 4150/2013<sup>44</sup> (αρ.52) ([www.nomoskorio.gr](http://www.nomoskorio.gr), n.d.). Διαφορές που απορρέουν από ναύλωση ή θαλάσσια μεταφορά του Ελληνικού Δημοσίου, νομικών προσώπων (δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου) που έχουν συσταθεί και λειτουργούν προς εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος δύνανται να

---

<sup>44</sup> Νόμος 4150/2013 ΦΕΚ Α΄102/29.04.2013 Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις. Στο αρ.31 αυτού προβλέπεται μεταξύ άλλων ότι γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση αγοραπωλησιών (...) ασφαλίσεων, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ’ εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

υπαχθούν κατόπιν συμφωνίας των μερών σε διαιτησία. Από τη στιγμή που θα συναφθεί η σχετική συμφωνία οι διαφορές που θα ανακύψουν υπόκεινται στη διαιτησία του εν λόγω Ναυτικού Επιμελητηρίου ή του Σωματείου Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία ή άλλη τέτοια μη φέρουσα κερδοσκοπικό χαρακτήρα η οποία έχει προηγουμένως καταθέσει τους κανόνες διεξαγωγής στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και έχουν εγκριθεί από αυτό. Εφόσον δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό και ακολούθως γλώσσα και τόπος διαιτησίας ορίζονται η ελληνική και ο Πειραιάς αντίστοιχα. Σημαντικό είναι ότι δε μπορεί να ισχύσει εν προκειμένω αντίθετη συμφωνία των μερών.

Οι υπουργοί Οικονομικών, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας, Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Ναυτιλίας και Αιγαίου με απόφασή τους καθορίζουν τη διαδικασία πιστοποίησης των φορέων που διεξάγουν τη ναυτική διαιτησία, τούς όρους και τις προϋποθέσεις και οποιαδήποτε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Περαιτέρω, όσον αφορά τη διαιτησία, διαιτητής διορίζεται εκ μέρους του ένας εν ενεργεία ή επίτιμος λειτουργός του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Κατόπιν αντικατάστασης του άρθρου 2 του ΒΔ/τος 447/1969 (ΦΕΚ 133/Α/1969 αυτό ορίζει ότι πάσης φύσεως ναυτιλιακές διαφορές ιδιωτικού δικαίου (συμπεριλαμβανομένων και των διεθνών) μπορούν να υπάγονται στη μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας. Προς εφαρμογή του εν λόγω άρθρου ως ναυτιλιακές διαφορές εννοούνται κυρίως όσες έχουν σχέση με πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα, με χρήση, λειτουργία, ναυσιπλοΐα ή εκμετάλλευση αυτών, μέσω χρηματοδότησης από ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και οιοσδήποτε συμβάσεις απορρέουσες από τη ναυτιλία (εξαιρουμένων των εργατικών) (...).

Η Ένωση για τη ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά

Η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά είναι μη κερδοσκοπικό Σωματείο ιδρυθέν το 2005 και ασχολείται με την εφαρμογή ναυτικής διαιτησίας στον τομέα επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών δεδομένου ότι ο Πειραιάς αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ως ελκυστικό ναυτιλιακό κέντρο εναλλακτικής επίλυσης διαφορών σε σχέση με άλλες διαιτησίες. Και η εν λόγω Ένωση διεξάγει τη ναυτική διαιτησία έχοντας ως βάση τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL και σύμφωνα με τους υιοθετηθέντες από την Ένωση Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας. Κι εδώ οι δυο πλευρές μπορούν να επιλέξουν το δίκαιο που θα εφαρμόζεται στη μεταξύ τους συμφωνία και άλλα ζητήματα αναφορικά με τη διαδικασία (τόπο διεξαγωγής και γλώσσα), καθώς και να ορίζουν αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς ή συμβούλους που θα συμμετάσχουν από όλο τον κόσμο. Αν δεν υπάρχει συμφωνία ως προς το διορισμό ενός

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

μόνου διαιτητή ή τρίτου, τότε μπορεί να επιλέξει και διορίσει μεταξύ των τακτικών μελών της έναν ο Πρόεδρος της Ένωσης ([www.maritimehellas.org](http://www.maritimehellas.org), 2024).

### 3.1.4. Η εξέλιξη της διαιτητικής διαδικασίας

Δυσκολίες που αναφύονται κατά τη διαιτητική διαδικασία

Μολονότι η Διαιτησία κινείται περισσότερο ευέλικτα, στην πορεία προκύπτουν διάφορα ζητήματα όπως :

1) Μια περίπτωση έχει να κάνει με καθυστερήσεις που έχουν ως συνέπεια την αύξηση των εξόδων. Αυτά μπορεί να προκύψουν από την ενίοτε καθυστέρηση στην επιλογή των διαιτητών και συνακόλουθα το διορισμό τους, είτε από τους ίδιους τους διαιτητές που ενδεχομένως επικαλούνται διάφορα κωλύματα ως προς την αποδοχή του διορισμού τους. Επιπλέον έξοδα έχουν να κάνουν με το γεγονός ότι τα μέρη επιβαρύνονται εκτός από την αμοιβή των διαιτητών και αυτή άλλων προσώπων που εμπλέκονται στην όλη διαδικασία, δηλαδή δικηγόρων, διερμηνέων, πραγματογνωμόνων κ.ο.κ. (Κουτσούμπα, 2020).

2) Ένα άλλο μειονέκτημα είναι ότι οι διαιτητικές αποφάσεις, στερούμενες δημοσιότητας επιφέρουν ως συνέπεια την έλλειψη ενός ολοκληρωμένου σώματος νομολογίας το οποίο θα συνέβαλε στην έκδοση συνεπών και ομοειδών λύσεων, που προάγουν με τη σειρά τους τη δικαιοσύνη. Αυτό σε συνδυασμό με το ότι δεν υπάρχει μεγάλος αριθμός διαιτητικών αποφάσεων, έχει ως συνέπεια (λόγω της αντίληψης μιας προηγούμενης ανάλογης νομολογίας ανα περίπτωση) να μη μπορεί να προβλεφθεί η πορεία της έκβασης μιας απόφασης. Εξάλλου κατά ταύτα οι διαιτητές δεν είναι υποχρεωμένοι να ανατρέξουν σε προγενέστερες δικαστικές αποφάσεις με τον κίνδυνο έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων σε παρόμοιες υποθέσεις να αυξάνεται.

3) Περαιτέρω, εφόσον εκδοθεί μια δικαστική απόφαση που εμφανίζει πλημμέλειες νομικές ή πραγματικές ή διαδικαστικές μπορεί να ασκηθεί το ένδικο μέσο της έφεσης και να ακυρωθεί. Στην περίπτωση της διαιτησίας όμως οι δυνατότητες προσφυγής σε ένδικα μέσα είναι περιορισμένες και οι σχετικές αποφάσεις μπορούν να ανατραπούν υπό ορισμένες προϋποθέσεις μόνο (Κουτσούμπα, 2020).

4) Στα πλαίσια της αποδεικτικής διαδικασίας της διαιτησίας οι εφαρμοστέοι κανόνες είναι περισσότερο χαλαροί σε αντίθεση με αυτούς της κλασικής αντιδικίας και αυτό μπορεί να αποβεί αρνητικό για κάποια από τις δυο πλευρές, αφού ο διαιτητής ενδέχεται να λάβει μια απόφαση υπέρ της μιας πλευράς, την οποία (απόφαση) με βάση κάποια αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία δε θα ευσταθούσαν, εάν είχε διεξαχθεί δίκη ενώπιον τακτικού δικαστηρίου. Το

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

γεγονός ότι οι διαιτητικές αποφάσεις ανατρέπονται πιο δύσκολα, λειτουργεί έτσι περαιτέρω επιβαρυντικά σε αυτές τις περιπτώσεις (Κουτσούμπα, 2020).

5) Επειδή τα μέρη καθορίζουν τη διαιτητική διαδικασία, η τελευταία είναι άτυπη γεγονός που μπορεί να επιφέρει ανεπάρκεια στη διαδικασία, πολυπλοκότητα, και ενδεχομένως χρήση των διατιθέμενων στα μέρη μέσω για την πρόληψη διαδικαστικών αστοχιών ως μέσα για την υπονόμευση τελικά της διαδικασίας. Συμπερασματικά, καθώς η διαιτησία γενικότερα ως μέσο εξαρτάται από την πρωτοβουλία και τις ενέργειες των δυο πλευρών και η τελική έκβασή της, δηλαδή η αξιοποίηση των θετικών ή των αρνητικών της σημείων ως θεσμού, επαφίεται σε μεγάλο βαθμό στις δυο αντιμαχόμενες πλευρές και δεν εξαρτάται τόσο από την ίδια ως διαδικασία (Κουτσούμπα, 2020).

Το ζήτημα της δέσμευσης των διεθνών διαιτητών από τον Κανονισμό Ρώμη I

Ένα ζήτημα που ανακύπτει είναι κατά πόσο οι διεθνείς διαιτητές δεσμεύονται από τους Κανονισμούς Ρώμη I<sup>45</sup> και Ρώμη II<sup>46</sup>. Κατά τη διάταξη - γενικό κανόνα αρ.25 ΑΚ όσον αφορά στο ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, σε περίπτωση ενοχής από σύμβαση αυτή ρυθμίζεται κατά πρώτον από το δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα συμβαλλόμενα μέρη.<sup>47</sup>

Η υποβολή αυτή γίνεται με δήλωση της βούλησής τους ρητά ή σιωπηρά. Ως ρητή δήλωση χαρακτηρίζεται εκείνη που μπορεί να διαπιστωθεί άμεσα. Εξάλλου, ο Κανονισμός (ΕΚ) 553/2008<sup>48</sup> σχεδόν ταυτόσημα και ομοειδώς καθιερώνει ρύθμιση με την οποία η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές είναι κατ' αρχήν ελεύθερη. Ειδικότερα όπως αναφέρεται στο αρ.7 παρ.2 του Κανονισμού οι συμβάσεις ασφάλισης μεγάλου κινδύνου υπάγονται στο καθ' ύλη πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Κανονισμού, χωρίς να έχει σημασία, εάν ο κίνδυνος που καλύπτεται είναι εντός ή εκτός της επικράτειας των κρατών - μελών. Σύμφωνα με το αρ.5 στοιχ.δ της Πρώτης Οδηγίας 73/239ΕΚ στο πεδίο αυτό περιλαμβάνονται και κίνδυνοι σχετικά με οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που υφίστανται μεταξύ άλλων και σκάφη (ποτάμια, λιμναία, ή

---

<sup>45</sup>Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη I)

<sup>46</sup>Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Ιουλίου 2007 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (Ρώμη II)

<sup>47</sup>(ΟΛΑΠ 46/1987 ΕΕΝ 1987.864, ΑΠ 276/1982 ΕΕΝ 1983.151, ΑΠ 1206/1982 ΝοΒ 1983.1168, ΕφΑθ 6272/1985 ΑρχΝ 37.114)

<sup>48</sup>Του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ που αφορά στο συντονισμό νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αναφέρονται σε ανάληψη δραστηριότητας πρωτασφαλίσεως εκτός από την ασφάλιση ζωής και την άσκηση αυτής

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

θαλάσσια) καθώς και απώλεια εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιείται. Επίσης περιλαμβάνεται και η αστική ευθύνη προκύπτουσα από τη χρήση μεταξύ άλλων και ποτάμιων, λιμναίων ή θαλάσσιων, συμπεριλαμβανομένης αυτής του μεταφορέα. Οι περιπτώσεις αυτές υπάγονται στο δίκαιο που έχουν επιλέξει τα μέρη σύμφωνα με το αρ.3 του Κανονισμού (Μον.ΠρωτοδικείοΠειρ.925/2021, 2021) (Τμήμα Ναυτικών Διαφορών).

Οι Κανονισμοί Ρώμη I και Ρώμη II κατ'αρχήν δεσμεύουν τα κράτη της ΕΕ και τους Εθνικούς δικαστές τους και όχι τους διεθνείς διαιτητές τους αφού δεν είναι όργανα ενός συγκεκριμένου κράτους. Ωστόσο, αυτό δε μειώνει τη σημασία και την ισχύ των Κανονισμών αυτών αφού στην πράξη τα διεθνή δικαστήρια επηρεάζονται από τους κανόνες που βρίσκονται σε αυτά τα μέσα και είναι ευρέως αποδεκτοί και συνηθέστερα τους υποχρεωτικούς εκείνους που είναι επιτακτικοί και θέματα δημόσιας πολιτικής στα πλαίσια των καθηκόντων τους προκειμένου να διαμορφώσουν ένα εκτελεστό βραβείο. Επίσης λαμβάνουν υπόψιν τον εποπτικό ρόλο των Δικαστηρίων της ΕΕ όσον αφορά τη διαδικασία εκτέλεσης και ακύρωσης μιας διαιτητικής απόφασης (<https://www.international-arbitration-attorney.com/>, 2020) (Νιώτη, 2022) (σ.39).

### Ακύρωση Διαιτητικής απόφασης

Η διαιτησία έχοντας επιλεγεί συμβατικά προκειμένου να εκδικασθεί ορισμένη διαφορά δεσμευτικά μέσω διαιτητών αντί των κρατικών δικαστηρίων χαρακτηρίζεται, όπως διεφάνη, από μια ιδιαίτερη μορφή οργάνωσης και τηρούμενης διαδικασίας που απαιτεί όμως και δικονομικές προϋποθέσεις προκειμένου να παράσχει δικαστική προστασία. Σε σχέση όμως με την συνήθη τακτική διαδικασία, όπως αυτή προτάσσεται από τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, αποτελεί μια παράλληλη διαδικασία την αποκλείει και αντίστροφα. Όντας μια γνήσια δικαιοδοτική πράξη από τη στιγμή που θα εκδοθεί βάση αυτής απόφαση, παράγεται δεδικασμένο στα πλαίσια των προϋποθέσεων του άρθρου 896 ΚΠολΔ (και γι' αυτό τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις των άρ.322, 324 έως 330, 332 έως 334 ΚΠολΔ) με αποτέλεσμα να είναι εκτελεσθή σύμφωνα με το άρ.904 παρ.2 εδαφ. Β' ΚΠολΔ. Όμως προκειμένου οι διαιτητές να τηρούν στοιχειώδεις εγγυοδοτικές εγγυήσεις και να συμμορφώνονται προς τα ανωτέρω, το κράτος, παραμένει θεματοφύλακας μέσω των πολιτειακών τακτικών δικαστηρίων. Έτσι αυτά διατηρούν μια ενεργό ανάμειξη στην εξέλιξη της υπόθεσης αφού μπορούν να ελέγξουν μια διαιτητική απόφαση κατόπιν άσκησης αγωγής ακύρωσης σύμφωνα με το αρ.897ΚΠολΔ που ορίζει ότι : *Η διαιτητική απόφαση μπορεί να ακυρωθεί, ολικά ή εν μέρει, μόνο με δικαστική απόφαση... αν είναι αντίθετη προς διατάξεις δημόσιας τάξης ή προς τα χρηστά ήθη*". Το εδάφιο



## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

αυτό κατ’ερμηνεία εκφράζει ότι οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου που έχουν τεθεί κατά κύριο λόγο για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και στηρίζουν τα πολιτειακά, πολιτιστικά, κοινωνικά ή οικονομικά θεμέλια της εσωτερικής έννομης τάξης, δηλαδή τη δημόσια τάξη (υπο μια έννοια που προσομοιάζει με εκείνη του αρ.33ΑΚ) αποτελούν κανόνες δημόσιας τάξης. Συνεπεία αυτού τυχόν παραβίασή τους μπορεί να στοιχειοθετήσει δικαίωμα για ακύρωση δικαστικά της απόφασης διαιτησίας.<sup>49</sup> Σε αντίθετη περίπτωση, εφόσον δηλαδή η παραβίαση κανόνων αναγκαστικού δικαίου που εξυπηρετούν ιδιωτικά συμφέροντα, δε μπορεί να υπαχθεί σε ουσιαστικό δικαστικό έλεγχο αφού δεν τίθεται προσβολής της δημόσιας τάξης κατά τα ανωτέρω και δε μπορεί να θεμελιωθεί λόγος ακύρωσης της απόφασης διαιτησίας, στην περίπτωση που αυτή έχει ερμηνεύσει και εφαρμόσει εσφαλμένα το νόμο ή πάσχει από έλλειψη επαρκούς αιτιολογίας. Θα μπορούσε να στοιχειωθεί δικαίωμα ακύρωσης ακόμα και σε αυτή την περίπτωση, εάν από την εκτέλεση εν τέλει μιας τέτοιας πάσχουσας απόφασης μπορούσε να δημιουργηθεί μια κατάσταση που έρχεται σε σύγκρουση με τις αντιλήψεις της εσωτερικής έννομης τάξης. Επισημαίνεται ότι κατά τη διάταξη αρ.34 παρ. 1, 2 εδαφ. β', ββ' του Ν. 2735/1999 "Διεθνής Εμπορική Διαιτησία", (με τον οποίο εντάχθηκε στο εσωτερικό δίκαιο ο πρότυπος Νόμος UNCITRAL) όταν ασκηθεί αγωγή για ακύρωση μιας διαιτητικής απόφασης ενώπιον ενός εσωτερικού δικαστηρίου (αναφορικά με διεθνείς διαιτησίες διεξαγόμενες στην Ελλάδα) αυτό κρίνει αυτεπάγγελτα εάν η προσβαλλόμενη απόφαση αντίκειται στη διεθνή δημόσια τάξη κατά το άρ.33 ΑΚ. Στην αντίθετη περίπτωση, εάν δηλαδή όλες χωρίς εξαιρέσεις οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου θεωρούνταν ως δημόσιας τάξης, τότε αυτό θα οδηγούσε στο άτοπο η διαιτητική απόφαση να ελέγχεται από το τακτικό πολιτικό δικαστήριο για οποιαδήποτε αντίθεσή της σε διατάξεις αναγκαστικού δικαίου (που υπάρχουν παρα πολλές στο δίκαιο συναλλαγών) γεγονός που θα οδηγούσε ουσιαστικά σε μια επανεκδίκαση της υπόθεσης. Έτσι, η διαιτητική διαδικασία δε θα ήταν τίποτα παραπάνω από μια διαδικαστική προδικασία στα πλαίσια προσπάθειας επίλυσης της διαφοράς κάτι που θα ήταν αντίθετο και στη φύση της αρχής σύμφωνα με την οποία η διαιτητική απόφαση δεν αναθεωρείται. Έτι περαιτέρω, θα επερχόταν με αυτό τον τρόπο μια μη αποδεκτή διαφορετική μεταχείριση ανάμεσα στις ημεδαπές διαιτητικές αποφάσεις (άρθρ. 897 αρ. 6 Κ.Πολ.Δ), και τις διεθνείς (άρθρ. 903, 905, 906 Κ.Πολ.Δ) για το λόγο ότι: Οι σχετικές με εσωτερικές διαιτησίες αποφάσεις θα κρίνονταν ουσιαστικά για παράβαση κάθε κανόνα αναγκαστικού δικαίου ενώ οι αλλοδαπές μόνο εφόσον αντίκειντο στους κανόνες αναγκαστικού δικαίου στους οποίους στηρίζεται από πολιτειακής, πολιτιστικής, κοινωνικής ή οικονομικής άποψης η

<sup>49</sup> Ολ ΑΠ 14/2015, πρβλ. και ΟλΑΠ 4/2012, Ολ ΑΠ 15/2000

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

εσωτερική έννομη τάξη. Με αυτό τον τρόπο οι ημεδαπές διαιτητικές αποφάσεις δε θα αντιμετωπίζονταν ισότιμα (κρινόμενες πιο αυστηρά) σε σχέση με τις διεθνείς παρ'όλο που ο θεσμός της διαιτησίας και οι εξουσίες των διαιτητών είναι ίδιες είτε έχουν να κάνουν με ημεδαπές διαιτητικές αποφάσεις είτε αλλοδαπές.<sup>50</sup> Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρ.34 παρ.2παρ. α', γγ' Ν. 2735/1999 μια διαιτητική απόφαση μπορεί να ακυρωθεί εφόσον:

- 1) Αναφέρεται σε διαφορά που δεν συγκαταλέγεται στη συμφωνία περι διαιτησίας ή
- 2) Εμπεριέχει διατάξεις καθ' υπέρβαση των ορίων που έχουν τεθεί στα πλαίσια της συμφωνίας.

Με παρόμοιο τρόπο σύμφωνα με το αρ.897ΚΠολΔ ακύρωση διαιτητικής απόφασης ολικά ή εν μέρει μπορεί να επέλθει δια δικαστικής απόφασης εφόσον εκδόθηκε : Καθ' υπέρβαση της εξουσίας που τους παρασχέθηκε από τη σχετική συμφωνία περι διαιτησίας. Υπέρβαση εξουσίας στοιχειοθετείται όταν οι διαιτητές αποφασίζουν για ένα αντικείμενο το οποίο δε συμπεριλαμβανόταν στη σχετική συμφωνία ή την υπερβαίνει. Αντίθετα, υπέρβαση δεν υφίσταται όταν έχουν λάβει την απόφαση για την αποδοχή ή όχι του υποβληθέντος προς αυτούς αιτήματος συνεκτιμώντας όχι τα πραγματικά περιστατικά που επικαλέστηκαν οι διάδικοι αλλά σε άλλα τα οποία αν και δεν είχαν προταθεί προέκυψαν κατά την εξέταση του αποδεικτικού υλικού (χωρίς αυτοί να καταφύγουν σε ίδιες γνώσεις).<sup>51</sup> Εν κατακλείδι το αν τυγχάνει περίπτωση υπέρβασης εξουσίας εξαρτάται από τα όρια τα οποία έχει θέσει η συμφωνία για τη διαιτησία σε συνδυασμό με την ίδια την αίτηση και τα αιτήματά της. Περαιτέρω, η εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου, η ελλειπής αιτιολογία καθώς και η κακή εκτίμηση ως προς τα πραγματικά περιστατικά και την ακολούθως εσφαλμένη ουσιαστική κρίση από τους διαιτητές, που δέχθηκαν ή απέρριψαν τις σχετικές αξιώσεις που τους υπεβλήθησαν από τους προσφεύγοντες στα πλαίσια της συνομολόγησης μεταξύ των τελευταίων της συμφωνίας προσφυγής στη διαιτησία. Δεν αποτελεί, όμως, υπέρβαση εξουσίας η εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου, η έλλειψη αιτιολογίας της διαιτητικής απόφασης ή η κακή εκτίμηση πραγματικών περιστατικών από το διαιτητικό δικαστήριο κατά την παραδοχή ή απόρριψη των σχετικών αξιώσεων των διαδίκων, που συνομολόγησαν τη συμφωνία της διαιτησίας και από την κατ' ακολουθίαν αυτής εσφαλμένη ουσιαστική κρίση<sup>52</sup> (ΑΠ295/2022, n.d.)

---

<sup>50</sup> ΟΛΑΠ 14/2015

<sup>51</sup> ΟΛΑΠ 13/1995

<sup>52</sup> ΑΠ 98/2016, ΑΠ 40/2010

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

Η εκτελεστότητα των διαιτητικών αποφάσεων

Μεταξύ των άλλων ένα θετικό σημείο όσον αφορά τις διαιτητικές αποφάσεις είναι ότι αυτές ούσες αυτομάτως εξοπλισμένες με εκτελεστότητα και δεσμευτικότητα δεσμεύουν και τις δυο πλευρές και μπορούν να εκτελεστούν ευκολότερα σε σχέση με τις αλλοδαπές δικαστικές αντίστοιχες, γιατί για την εκτέλεση των πρώτων ισχύει η σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 ενώ οι δεύτερες υπάγονται στις διατάξεις του εσωτερικού εθνικού δικαίου ή ανάλογων διμερών συμβάσεων. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό είναι ότι τα κράτη τα συμφέρει, οι διαδικασίες όσον αφορά το διεθνές εμπόριο γενικότερα, να κινούνται ταχύτερα και γι' αυτό φροντίζουν και οι αντίστοιχες διαδικασίες να κινούνται γρηγορότερα, δίχως προσκόμματα<sup>53</sup> (Κουτσούμπα, 2020).

Με το άρ. V της σύμβασης της Νέας Υόρκης, ρυθμίζεται η αναγνώριση και εκτέλεση διαιτητικών αποφάσεων. Επίσης, οι όροι βάση των οποίων δε μπορεί να αναγνωρισθεί ή να εκτελεσθεί μια απόφαση. Λόγοι μη αναγνώρισης και εκτέλεσης είναι **α)** Η ανικανότητα εντός από τους διαδίκους σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο **β)** Η ακυρότητα της απόφασης κατά το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύμβαση ή τη νομοθεσία της χώρας εντός της οποίας έχει εκδοθεί η απόφαση **γ)** Η προσβολή δικαιώματος άμυνας σύμφωνα με τη νομοθεσία όπου έλαβε χώρα διαιτησία και **δ)** Η υπέρβαση όσον αφορά το πεδίο ουσιαστικής εφαρμογής της συμφωνίας **ε)** Αδυναμία αναγνώρισης και εκτέλεσης επέρχεται και όταν σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους στο οποίο επιχειρείται η αναγνώριση και η εκτέλεση της απόφασης, το αντικείμενο της διαφοράς δε μπορεί να επιλυθεί μέσω διαιτησίας ή οι σχετικές ενέργειες είναι αντίθετες ως προς τη δημόσια τάξη του κράτους αυτού (curia.europa.eu, 2008).

Σύμφωνα με το αρ. 45 ν. 5016/2023 η αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων γίνεται σύμφωνα με το ν.δ. 4220/1961 «Περί κυρώσεως της εν Νέα Υόρκη την 10ην Ιουνίου 1958 υπογραφείσης συμβάσεως περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων» (Α' 173). 2. Η διαιτητική απόφαση, ανεξάρτητα από τη χώρα στην

---

<sup>53</sup>Η Ολλανδία ήταν συμβαλλόμενο μέρος στο 1958 Σύμβαση για την αναγνώριση και την επιβολή ξένων διαιτητικών βραβείων (τη Σύμβαση της Νέας Υόρκης) Από 1964 (βλέπω κατάσταση εδώ). Η προθεσμία παραγραφής που ισχύει για την έναρξη νομικής διαδικασίας για αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων είναι 20 έτη από την επομένη της απόφασης ή, εάν έχουν τεθεί όροι για την επιβολή του (η εκπλήρωση των οποίων δεν εξαρτάται από τη βούληση του προσώπου που έλαβε την απόφαση από την επόμενη ημέρα κατά την οποία πληρούνταν τέτοιες προϋποθέσεις (DCC, Άρθρο 3:324) (βλέπω περαιτέρω Περίοδοι παραγραφής για την εκτέλεση βραβείων διαιτησίας εξωτερικού) (Tzeveleku, 2021).

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

οποία εκδόθηκε, αναγνωρίζεται ως δεσμευτική και κηρύσσεται εκτελεστή ύστερα από έγγραφη αίτηση στο αρμόδιο δικαστήριο. Ο αιτούμενος την αναγνώριση, ή την εκτέλεση της αλλοδαπής διαιτητικής απόφασης μέρος υποβάλλει στο αρμόδιο δικαστήριο την πρωτότυπη διαιτητική απόφαση ή επικυρωμένο αντίγραφο αυτής. Αν η διαιτητική απόφαση δεν έχει συνταχθεί στην ελληνική γλώσσα, το δικαστήριο μπορεί να υποχρεώσει τον διάδικο σε υποβολή επίσημης μετάφρασης.<sup>54</sup>

Η αρχή της απαγόρευσης της *αναδίκασης*

Η απαγόρευση της αρχής της αναδίκασης επί της ουσίας της απόφασης διαιτησίας (*revision au fond*) απορρέει από τις αρχές της μεγίστης αποτελεσματικότητας και της προκατάληψης υπέρ της εκτέλεσης. Από άποψη ερμηνείας γίνεται δεκτό ότι η ουσία της υπόθεσης δεν επανεξετάζεται καθώς το δικαστήριο δε μπορεί να προχωρήσει στην ουσία της και να την αναδικάσει. Αναφορικά με τη δημόσια τάξη αυτή πρέπει να εκλαμβάνεται συστατικά. Δηλαδή η διαιτητική απόφαση δεν είναι αποδεκτή αν και μόνο δεν είναι αντίθετη σε θεμελιώδεις πολιτειακές, κοινωνικές, δικαιοϊκές ή οικονομικές αντιλήψεις του κράτους – μέλους. Έτσι το δικαστήριο εφόσον καλείται να εκτελέσει μια απόφαση στα πλαίσια της σύμβασης δε διαθέτει εξουσία να επανεξετάσει την ουσία της και να εκδόσει νέα ακόμα κι αν θεωρεί ότι οι διαιτητές έσφαλαν ως προς το δίκαιο ή τα πραγματικά περιστατικά. Εξάλλου η υποβολή αίτησης προς εκτέλεση δεν αποτελεί έφεση. Έτσι η δικαιοδοσία της πολιτείας αναφορικά με τον έλεγχο μιας διαιτητικής απόφασης δε μπορεί να αναφέρεται σε μια ουσιαστική επανεξέταση – αναδίκαση των πραγματικών και νομικών περιστατικών της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε απόφαση διαιτησίας. Αυτό δε σημαίνει, ότι ουδένας ουσιαστικός έλεγχος της κρίσης των διαιτητών λαμβάνει χώρα, απλά γίνεται σε συγκεκριμένες και πολύ περιορισμένες νομικές βάσεις όπως αυτή που έχει να κάνει με τη δημόσια τάξη (Πατσούρα, 2019).

### 3.2. Η διαμεσολάβηση

Ο όρος *εναλλακτικοί τρόποι επίλυσης διαφορών* (Alternative Dispute Resolution ADR) αναφέρεται στη διευθέτηση διενέξεων με τρόπο διαφορετικό από το συμβατικό. Υπερέχει σε σχέση με την προσφυγή στη συνήθη μέθοδο που είναι τα δικαστήρια γιατί κοστίζει λιγότερο. Επιπλέον είναι ταχύτεροι από τη δικαστική διαδικασία ή τη διαιτησία

---

<sup>54</sup> Νόμος 5016/2023 - Αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων

<https://www.lawspot.gr/nomikes-plirofories/nomothesia/n-5016-2023/arthro-45-nomos-5016-2023-anagnorisi-kai-ektelesi>

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

και χαρακτηρίζονται από ευελιξία. Ειδικότερα, ο όρος αυτός αναφέρεται σε περιπτώσεις όπως η διαμεσολάβηση (Mediation) και η συνδιαλλαγή (Conciliation) κατά την οποία οι δυο εμπλεκόμενες πλευρές με τη συμβολή ενός τρίτου ουδέτερου μέρους, προσπαθούν να συμβιβαστούν μέσω διαπραγμάτευσης. Η διαμεσολάβηση (όπως και η διαιτησία) χαρακτηρίζεται από εμπιστευτικότητα, απόρρητο στη διαδικασία και το αποτέλεσμα ενώ καταλήγει εν τέλει στη δέσμευση των δυο μερών ένεκα της συμφωνίας διαμεσολάβησης (Αλειφεροπούλου, n.d.). Επίσης, άλλη μια αρχή που χαρακτηρίζει τη διαμεσολάβηση (εκτός από αυτή της εμπιστευτικότητας) είναι αυτή της αυτονομίας (Γεωργιάδης, 2020). Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, η διαμεσολάβηση αποτελεί το μέλλον στις εναλλακτικές μεθόδους επίλυσης διαφορών γιατί αναφέρεται σε μια διαπραγμάτευση που υποβοηθείται από τρίτο ειδικά εκπαιδευόμενο πρόσωπο που ονομάζεται διαμεσολαβητής/τρια και λειτουργεί ανάμεσα σε δυο ή περισσότερες πλευρές που βρίσκονται σε σύγκρουση.

Παγκοσμίως η Διαμεσολάβηση λειτουργεί επί πολλά έτη. Η Ελλάδα την ενσωμάτωσε στο δίκαιό της με το νόμο 2010 ο οποίος στη συνέχεια τροποποιήθηκε με το Ν.44640/2019 ο οποίος έχει συμπεριλάβει την Υποχρεωτική Αρχική Συνεδρία γνωριμίας του θεσμού στους δικηγόρους και πολίτες. Η Διαμεσολάβηση είναι μια διαδικασία ευρέως διαδεδομένη και βασίζεται στην ελεύθερη βούληση των μερών προκειμένου να λάβουν απόφαση οι ίδιοι για θέματα που τους απασχολούν αντίθετα με ο, τι συμβαίνει σε άλλες διαδικασίες, στα πλαίσια των οποίων ένα τρίτο πρόσωπο με βάση το νόμο βγάζει δεσμευτική απόφαση και για τα δυο μέρη. Γνώρισμά της είναι η εθελούσια προσφυγή σε αυτή ενώ χαρακτηρίζεται από εμπιστευτικότητα, γιατί καμία πληροφορία που ανταλλάσσουν τα δυο μέρη δε χρησιμοποιείται σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια αποφασίσουν να προβούν στο μέλλον εφόσον δεν προκύψει επίλυση της διαφοράς τους. Η ασφάλεια και η εμπιστοσύνη που χαρακτηρίζει τη διαμεσολάβηση δίνει τη δυνατότητα στις δυο πλευρές να συμμετέχουν περισσότερο ενεργά αναπτύσσοντας τις απόψεις τους προσπαθώντας να διαπιστώσουν ποιο είναι το αληθινό τους συμφέρον, χωρίς να προβαίνουν άνευ ετέρου σε συμβιβασμό χωρίς όμως να απαξιώνουν τη συζήτηση που αφορά τη μεταξύ τους διαφορά. Εξάλλου, σκοπός αυτής της διαδικασίας είναι να παροτρυνθούν οι δυο πλευρές στην έναρξη συζητήσεων και διαπραγματεύσεων επί των οποίων αφού έχει διακοπεί η επικοινωνία, στρέφονται στη συνέχεια στη Διαιτησία ή τα Δικαστήρια εκ των οποίων προκύπτει ένας νικητής και ένας νικημένος σε αντίθεση με τη Διαμεσολάβηση στα πλαίσια της οποίας υπάρχουν δυο νικητές αφού η

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

επίλυση της διαφοράς βασίζεται στις πραγματικές ανάγκες κάθε πλευράς και όχι συγκεκριμένα ή μόνο τις απαιτήσεις που προβάλλονται εκατέρωθεν. Η δύναμή της προκύπτει και εκ του ότι είναι επιτυχής ακόμα κι αν προκύψει αδιέξοδο στις διαπραγματεύσεις (εκτός εάν απαιτείται δεδουλευμένο ή λήψη μέτρων για την προστασία της περιουσίας. Πλεονεκτήματα αυτής ως διαδικασίας είναι η ευελιξία, η σύντομη χρονικά επίλυση διαφορών σε συνάρτηση με τη διατήρηση των επαγγελματικών σχέσεων σε εποχές οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία. Ωστόσο παρ’ όλα τα ανωτέρω, δεν αποτελεί την πρώτη επιλογή των δυο πλευρών στη ναυτιλία για επίλυση των διαφορών. Μέχρι σήμερα, η ναυτιλία λειτουργεί από ιστορικής πλευράς εντός προκαθορισμένων πλαισίων Διαιτησίας που προβλέπεται σε ήδη υπάρχουσες ρήτρες εντός των ναυτιλιακών συμβάσεων. Η Διαιτησία, είναι μια επίσης αποδεκτή μέθοδος στους ναυτιλιακούς κύκλους που χαρακτηρίζεται από ταχύτητα και ευελιξία αλλά διαφέρει ως προς το σε αυτή οι Διαιτητές χρησιμοποιούν το νόμο και έγγραφα, ενώ τα δυο μέρη συνομιλούν διαμέσου των δικηγόρων τους. Στο τέλος οι διαιτητές πρέπει να αποφασίσουν δεσμευτικά υπέρ του ενός ή του άλλου μέρους. Εξίσου η Διαμεσολάβηση διενεργείται στα πλαίσια που ορίζει ο νόμος, αλλά οι συμμετέχοντες κατέχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαδικασία και οργανώνουν το μέλλον τους. Επισημαίνεται ωστόσο, ότι εάν μέρη δε θέλουν να συζητήσουν τη διαφορά ή δε μπορεί να ξεκινήσει αυτή δε μπορεί να αντικαταστήσει τη διαιτησία ή τα δικαστήρια, ενώ δε συστήνεται ως η ενδεδειγμένη οδός για όλες τις υποθέσεις όπως συμβαίνει αντίστοιχα και για τη διαιτησία ή τα δικαστήρια (Λιούτα, 2021). Λόγω της γρήγορης ανάπτυξης της τεχνολογίας σε μια εποχή υπό δύσκολες συνθήκες για το ναυτιλιακό κλάδο τα εμπλεκόμενα σε αυτόν μέρη πρέπει να διατηρήσουν τις εμπορικές συνεργασίες να συνεχίσουν και τις εμπορικές συμφωνίες (Λιούτα, 2021).

### 3.2.1. Η Διαμεσολάβηση στο χώρο της Ναυτιλίας

Οι ναυτιλιακές διαφορές που μπορούν να υπαχθούν στη διαμεσολάβηση είναι αυτές που προκύπτουν από ναυλοσύμφωνα, συμβόλαια κατασκευών, συγχωνεύσεις ναυτιλιακών εταιρειών, αγοραπωλησίες πλοίων, συμβάσεις πληρωμάτων κ.α. Η διαδικασία λαμβάνει χώρα συνήθως *shuttle mediation* κατά την οποία ο διαμεσολαβητής πηγαίνει από το ένα στο άλλο μέρος, στα πλαίσια των αρχών και του ρόλου του αλλά και όσων προϋποθέτει η διαμεσολάβηση προωθώντας την επικοινωνία των πλευρών και την αναζήτηση τρόπων επίλυσης των θεμάτων τους από τους ίδιους. Δεν είναι μια εύκολη επιλογή και οι διαπραγματεύσεις μπορεί να είναι δύσκολες, με την παρουσία του

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

διαμεσολαβητή να αλλάζει τη δυναμική και τις διαπραγματεύσεις κάθε πλευράς. Για τους λόγους αυτούς ένας διαμεσολαβητής πρέπει να έχει κατάλληλες και επαρκείς γνώσεις. Επιπλέον πρέπει να έχει εκπαιδευτεί επί χρόνια ώστε να έχει αποκτήσει ικανή εμπειρία, όντας εξοικειωμένος με τη διαχείριση ναυτιλιακών συγκρούσεων. Εκτός από αυτό όμως πρέπει να είναι ουδέτερος, αμερόληπτος, επίμονος και αποφασιστικός, να προάγει τη συζήτηση ανάμεσα στις δυο πλευρές και να σέβεται τη διαφορετικότητα στη νοοτροπία διεθνών πλευρών (Λιούτα, 2021).

Στη ναυτιλία η διαμεσολάβηση χαρακτηρίζεται από ευελιξία αφού τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν σε μοντέλο ή πλαίσιο εντός του οποίου θα κινηθεί αυτή. Μπορούν επίσης να προσφύγουν σε θεσμικούς κανόνες διαμεσολάβησης όπως οι LMAA το μοντέλο των οποίων μπορούν να συμπεριλάβουν στη σχετική μεταξύ τους συμφωνία. Μια ναυτιλιακή διαφορά μπορεί να λήξει σε μια δεσμευτική συμφωνία με τη συμμετοχή των εκπροσώπων και των ναυτιλιακών εταιρειών. Ο διαμεσολαβητής εξετάζει την καλύτερη εναλλακτική λύση τη χειρότερη, την περισσότερο ρεαλιστική εναλλακτική και οποιαδήποτε ενδεχόμενη <sup>55</sup>λύση, χρησιμοποιώντας εμπειρικούς κανόνες εστιάζοντας στην προοπτική των σχέσεων, πιθανή εξέλιξή τους αλλά και το κοινό συμφέρον των δυο πλευρών. Δεν επιβάλλει λύση αποφασίζοντας, επαφίοντάς τη στις δυο πλευρές, οπότε ενδεχόμενη λύση είναι ουσιαστικά συμφωνία των δυο πλευρών και όχι νομική απόφαση (Λιούτα, 2021)

### 3.2.2. Ρήτρες διαμεσολάβησης

Σε προκαθορισμένα συμβόλαια από το *LOF 2000* για τις ναυαγιαρέσεις και *BIMCO Ship Repair Contract* έχει ενσωματωθεί πλέον σχετική ρήτρα και επίκειται η συμπερίληψή της και σε άλλες συμβάσεις (Λιούτα, 2021).

Το 2002 το *Joint Hull Committee* του Λονδίνου αποφάσισε νέες ρήτρες, ενσωματώνοντας τη ρήτρα 35 σύμφωνα με την οποία η διαμεσολάβηση προτιμάται από τους ασφαλιστές ως εναλλακτική μέθοδος επίλυσης διαφορών με τους πλοιοκτήτες. Και το LMAA έχει συμπεριλάβει τη Διαμεσολάβηση στο κανονισμό λειτουργίας του Οργανισμού προβλέποντας επιδίκαση εξόδων στα αντίπαλα μέρη που αν και έχουν κάνει σχετική συμφωνία προσφυγής πρώτα στη Διαμεσολάβηση, δεν το έχουν τηρήσει (Λιούτα, 2021). Ρήτρα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον υφίσταται στην περίπτωση συμβολαίων με διεθνή εμπορικό ναυλωτή με την οποία οι διενέξεις αναφέρονται πρώτα στη Διαμεσολάβηση.

---

<sup>55</sup> ΣΜΕΡΧ (Συγκεκριμένη, Μετρήσιμη, Επιτεύξιμη, Ρεαλιστική και Χρονικά προσδιορισμένη)

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

Επιπρόσθετα, τα Ηνωμένα Έθνη με απόφασή τους, στις Διεθνείς Συμφωνίες ως αποτέλεσμα στη Διαμεσολάβηση<sup>56</sup> το 2016,<sup>57</sup> έχουν δώσει έμφαση στα συμφέροντα των πλευρών και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου αναγνωρίζοντας τη Διαμεσολάβηση ως μέθοδο για την επίλυση διαφορών εξαιτίας διεθνών εμπορικών συνεργασιών που συμβάλει στη διαμόρφωση αρμονικών οικονομικών σχέσεων ιδιαίτερα σε περιόδους που χαρακτηρίζονται από κρίση ή ύφεση. Εξάλλου, προβλέπεται ότι μελλοντικά θα προκύψουν αλλαγές και σε άλλες ναυτικές συμβάσεις, ενώ η Διαμεσολάβηση στηρίζεται από πολλά διαφορετικά νομικά πλαίσια.

Όσον αφορά τη ναυτιλιακή κοινότητα στην Ελλάδα πρέπει αυτή να γνωρίσει ότι τα αρχικά *ADR* δεν σημαίνουν μόνο «*Alternative Dispute Resolution*” (*Εναλλακτική Μέθοδο επίλυσης*) αλλά και “*Adequate Dispute Resolution*”, (*Επαρκή Μέθοδο Επίλυσης*) όπως επισημαίνουν πολλοί ειδικοί διαμεσολαβητές που ειδικεύονται σε ναυτιλιακά θέματα.

Εξάλλου με την πρόσφατη Διεθνή Σύμβαση Σιγκαπούρης σχετικά με την εκτελεστότητα των αποφάσεων στη διαμεσολάβηση (*Singapore Mediation Convention in 2019*)<sup>58</sup> προβλέπεται τα αποτελέσματα συμφωνιών που απορρέουν από συμφωνία διαμεσολάβησης, δύνανται να υπάγονται στο ειδικό πλαίσιο για την άμεση εκτελεστότητα σε διασυνοριακές διαφορές σε χώρες που έχουν υιοθετήσει και ενσωματώσει την εν λόγω Σύμβαση στο νομικό τους σύστημα. Έως το 2021 35 χώρες και κυβερνήσεις παγκοσμίως είχαν προσυπογράψει τη Σύμβαση ενώ συμφωνίες - αποτέλεσμα Διαμεσολάβησης εκτελούνται όπως οι αποφάσεις τη Διαιτησία (Λιούτα, 2021).

### 3.2.3. Φορείς Διαμεσολάβησης στο εξωτερικό

Ένωση ναυτικών διαιτητών του Λονδίνου

Κανόνες διαμεσολάβησης συναντάμε στην Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου (2002)η οποία σε συνεργασία με το χρηματιστήριο ναύλων (Baltic Exchange) έχουν αποφασίσει το 2009 από κοινού να παρέχουν στη ναυτιλία τέτοιου είδους υπηρεσίες, αναθεωρώντας τους προηγούμενους κανόνες του 2002 παρεχοντάς τους εφεξής ως LMAA/Baltic Exchange Mediation Terms 2009. Με βάση αυτούς οργανώνουν τη διαδικασία διαμεσολάβησης, δηλαδή το διορισμό διαμεσολαβητή, το κόστος γενικά την

<sup>56</sup> UNCITRAL on International Settlement Agreements resulting from Mediation

<sup>57</sup> Και έχοντας λάβει υπόψιν την απόφαση από το 1966 για ενιαίους διεθνείς κανόνες και νόμους στη διεθνή ναυτιλία

<sup>58</sup> Βλ. και παρακάτω παρ. υπό 3.2.3.5.



## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

τήρηση της εμπιστευτικότητας στην όλη διαδικασία και το πέρας αυτής. Σύμφωνα με την παραδοσιακή θέση του αγγλικού δικαίου οι όροι που διατρέχουν τη διαπραγμάτευση στερούνται δεσμευτικότητας επειδή δε δύνανται να εκτελεστούν. Εντούτοις, παρατηρείται ότι τα αγγλικά δικαστήρια θα λάβουν υπόψιν τους όρους διαπραγμάτευσης ως υποχρεωτικούς (πριν προσφύγουν τα μέρη στη διαιτησία) εφόσον είναι διατυπωμένοι στη σύμβαση με συγκεκριμένο τρόπο και δεν πάσχουν από αοριστία. Σχετική με αυτό το ζήτημα είναι η απόφαση Emirates Trading Agency LLC vs. Prime Mineral Exports Pvt Ltd το δικαστήριο απεφάνθη ότι εάν μια υποχρέωση που αναφέρεται σε επίλυση διαφοράς με διαπραγμάτευση (Αλειφεροπούλου, n.d.) ενέχει το νομικό χαρακτήρα ενός εξυπακουμένου όρου της σύμβασης, τότε είναι υποχρεωτική και εκτελέσιμη. Σε περίπτωση που έχει ξεκινήσει η διαμεσολάβηση ενώ παράλληλα κινείται και διαδικασία διαιτησίας, η παύση της δεύτερης ή η αναστολή της, εξαρτάται από τις πιθανότητες που υπάρχουν προς επίτευξη συμφωνίας μέσω ενός φιλικού διακανονισμού, το χρόνο που θα χρειασθεί (εάν θα υπάρξει δηλαδή καθυστέρηση) και από το πόσο θα κοστίσει τελικά η διαδικασία, καθώς μπορεί το κόστος για τη διαιτησία να είναι δυσανάλογο σε σχέση με αυτό της Διαμεσολάβησης. Κατα τα αγγλικά δικαστήρια πάλι, η Διαμεσολάβηση θεωρείται ότι είναι μια μορφή επιβοηθούμενης διαπραγμάτευσης άνευ επιφυλάξεως<sup>59</sup>. (Αλειφεροπούλου, n.d.).

### 3.2.3.1. Η Ένωση διαιτητών της Νέας Υόρκης (Society of Maritime Arbitrators)

Στην Αμερική κανόνες συνδιαλλαγής (conciliation rules) έχει θεσπίσει η Ένωση Ναυτιλιακών Διαιτητών της Νέας Υόρκης. Οι κανόνες αυτοί ακολουθούν αυτούς της UNCITRAL<sup>60</sup>. Χαρακτηρίζονται από ευελιξία αφού τα μέρη κατόπιν συμφωνίας τους μπορούν να τους τροποποιήσουν ενώ ανεξάρτητα από το αν έχουν συμπεριλάβει μια ρήτρα στη σύμβασή τους, μπορούν επίσης να υιοθετήσουν τους κανόνες διαμεσολάβησης. Έχουν επίσης τη δυνατότητα να συναινέσουν στην Πρότυπη Ρήτρα Διαμεσολάβησης/Διαιτησίας που τους παρέχεται σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης. Σημειωτέον ότι εκτός από τα άλλα χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να διαθέτει η διαδικασία, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο μέχρι τούδε διαμεσολαβητής δε μπορεί να ενεργήσει υπό το ρόλο του διαιτητή στην επόμενη τυχόν Διαιτησία. Αφού τα μέρη επιλέξουν διαμεσολαβητή πρέπει να υποβάλουν τη διαφορά και τις θέσεις τους γραπτώς με αντίγραφα εκατέρωθεν ενώ ο διαμεσολαβητής μπορεί να ζητήσει και επιπλέον στοιχεία (πληροφορίες ή έγγραφα) προτού βοηθήσει τις δυο πλευρές να καταλήξουν

<sup>59</sup> Απόφαση Cumbria Waste Management Ltd vs. Baines Wilson (2014)

Βλ. <https://academyofexperts.org/knowledge-hub/1-cumbria-waste-management-limited-and-2-lakeland-waste-management-limited-v-baines-wilson-a-fir>

<sup>60</sup> Που εγκρίθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη το 1981

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

σε ένα φιλικό διακανονισμό διεξάγοντας συναντήσεις μεταξύ τους από κοινού ή χωριστά με την καθεμία. Εως ότου επιτευχθεί συμφωνία ο διαμεσολαβητής μπορεί με γραπτή δήλωση να τερματίσει τη διαδικασία εφόσον θεωρεί ότι δεν υπάρχει πιθανότητα εκ των συνθηκών να επιτευχθεί συμφωνία. Εφόσον πριν τη συμφωνία ανακύψει καταγγελία, ο διαμεσολαβητής δεσμεύεται να μην συμμετάσχει σε άλλη διαδικασία (δικαστική ή διαιτητική) με οποιαδήποτε ιδιότητα (διαιτητή, μάρτυρα, εκπροσώπου ή συμβούλου). Για να επωφεληθούν τα δυο μέρη από τη δυνατότητα προσφυγής στη διαμεσολάβηση, πρέπει να εντάξουν στη σύμβασή τους τη ρήτρα SMA Model/Arbitration. (SMA, 2024)

### 3.2.3.2. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο της Βαλτικής (BIMCO)

Ένας άλλος φορέας που έχει εκδώσει ρήτρα διαμεσολάβησης για χρήση στις ναυτιλιακές διαφορές σε συνδυασμό με τις ρήτρες διαιτησίας είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο της Βαλτικής αποτελούμενο από πλοιοκτήτες, ναυλωτές ναυλομεσίτες και ναυτικούς πράκτορες. (Αλειφεροπούλου, n.d.). Η BIMCO προσφέρει ασφάλιση μεταξύ άλλων για την περίπτωση κινδύνων που απορρέουν από πόλεμο, πειρατεία, τρομοκρατία και συναφείς κινδύνους. Ένεκα του κόστους και του χρόνου που έχει να κάνει με την προσφυγή στα δικαστήρια και τη διαιτησία έχει διαμορφώσει μια ρήτρα που δίνει τη δυνατότητα στα εμπλεκόμενα μέρη να καταφύγουν για τη διευθέτηση των μεταξύ τους διαφορών στην εναλλακτική επίλυση αυτών (ADR) και ιδιαίτερα τη Διαμεσολάβηση. Σύμφωνα με τη ρήτρα αυτή (2021)<sup>61</sup> εφόσον ανακύψει διαφορά σε σχέση με τη σύμβαση ασφάλισης κάθε μέρος οποιαδήποτε στιγμή πριν ή αφού ξεκινήσει μια διαδικασία να απευθύνει προς το άλλο γραπτή πρόσκληση για εναλλακτική επίλυση διαφοράς στην οποία πρέπει να δοθεί απάντηση έγγραφη εντός 14 ημερών αποδεχόμενο ή όχι την πρόσκληση, εξηγώντας όμως τους λόγους σε περίπτωση άρνησης. Σε περίπτωση συμφωνίας για την προσφυγή σε αυτή τη διαδικασία προβαίνουν στη λήψη των απαραίτητων μέτρων με βάση την καλή πίστη και χωρίς καθυστέρηση. Σε περίπτωση που τρίτοι μπορούν να συμμετέχουν στη διαδικασία τα μέρη διατηρούν το δικαίωμα να ζητήσουν σχετική βοήθεια εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι προς το συμφέρον του.

Περαιτέρω, συμφωνείται ότι υπό την επιφύλαξη εφόσον το ένα μέρος δε συγκατατίθεται να συμμετάσχει στο φιλικό διακανονισμό μπορεί να το γνωστοποιήσει αυτό στο Δικαστήριο που τυχόν θα επιληφθεί στη συνέχεια της υπόθεσης, η όλη διαδικασία είναι επιστευτική ενώ κάθε πληροφορία ή έγγραφο που αναφέρεται κατά τη διάρκεια αυτής δε μπορεί να αποκαλυφθεί σε

---

<sup>61</sup> Η οποία χρησιμοποιείται μαζί με την αντίστοιχη νόμου και διαιτησίας BIMCO 2020 ή και κάθε άλλο νόμο και ρήτρα διαιτησίας/δικαιοδοσίας, όχι προς αντικατάσταση αυτού

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

οποιοδήποτε άλλο δικαστήριο ή μεταγενέστερη σε εξέλιξη διαδικασία παρα μόνο στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό σύμφωνα με το νόμο και τη σχετική διαδικασία.

Σημειώνεται δε προς γνώση των δυο πλευρών ότι η ΕΕΔ (Εναλλακτική Επίλυση Διαφοράς) δε διακόπτει τα χρονικά όρια (BIMCO, 2021).

### 3.2.3.3. Οι Κανόνες Διαμεσολάβησης του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC Mediation Rules)

Οι κανόνες του ICC το 2014 αντικατέστησαν αυτούς της Φιλικής Διευθέτησης του 2001. Περιλαμβάνουν 10 άρθρα και παράρτημα (Αλειφεροπούλου, n.d.) Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο πρωτοστατεί μέσω του Διεθνούς Δικαστηρίου Διαιτησίας και του Διεθνούς Κέντρου Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών στην επίλυση επιχειρηματικών διαφορών διεθνώς. Οι Κανόνες Διαμεσολάβησης, που ισχύουν από το 2014, αντικατοπτρίζουν τη σύγχρονη πρακτική και θέτουν σαφείς παραμέτρους για τη διεξαγωγή των διαδικασιών, ενώ αναγνωρίζουν και διατηρούν την ανάγκη για ευελιξία. Όπως οι Κανόνες ΕΕΔ, τους οποίους αντικαθιστούν, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διεξαγωγή άλλων διαδικασιών ή συνδυασμών διαδικασιών που στοχεύουν ομοίως σε φιλική επίλυση της διαφοράς, όπως η συνδιαλλαγή ή η ουδέτερη αξιολόγηση. Τα μέρη που επιθυμούν να προσφύγουν στη διαιτησία, τη διαμεσολάβηση ή και τα δύο, ενθαρρύνονται να συμπεριλάβουν στις συμφωνίες τους μια κατάλληλη ρήτρα επίλυσης διαφορών. Για το σκοπό αυτό, κάθε σύνολο Κανόνων ακολουθείται από πρότυπες ρήτρες, μαζί με καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση τους και τον τρόπο προσαρμογής τους σε συγκεκριμένες ανάγκες και περιστάσεις. Οι προτεινόμενες ρήτρες περιλαμβάνουν ρήτρες πολλαπλών επιπέδων που προβλέπουν συνδυασμό τεχνικών καθώς και ρήτρες που εξετάζουν μια ενιαία τεχνική. Τόσο οι Κανόνες όσο και οι πρότυπες ρήτρες είναι διαθέσιμες για χρήση από μέρη, είτε είναι μέλη του ΔΠΔ είτε όχι (iccwbo.org, 2020).

Οι Κανόνες Διαμεσολάβησης του ΔΠΔ, που ισχύουν από το 2014, αντικατοπτρίζουν τη σύγχρονη πρακτική και θέτουν σαφείς παραμέτρους για τη διεξαγωγή των διαδικασιών. (iccwbo.org, 2020).

### 3.2.3.4. Το CEDR (Center for Dispute Resolution)

Το Κέντρο Αποτελεσματικής Επίλυσης Διαφορών (CEDR) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που εδρεύει στο Λονδίνο και συστάθηκε το 1989 ενώ το υποστηρίζουν πολλές πολυεθνικές επιχειρήσεις, φορείς του δημοσίου και επαγγελματικοί φορείς. Για πάνω από δυο δεκαετίες συμβάλλει στην προώθηση, ανάπτυξη και διαμόρφωση της εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ) σε εμπορικές διαφορές στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς.

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

Δραστηριοποιείται μεταξύ άλλων στην προώθηση της Διαμεσολάβησης και τη διαχείριση σε επιχειρηματικές και αστικής δικαιοσύνης διαφορές. Μέχρι σήμερα, έχουν εκπαιδευτεί μέσω αυτού 8000 άτομα ως διαμεσολαβητές παγκοσμίως στον τομέα των εμπορικών διαφορών. Αποτελεί κορυφαίο οργανισμό σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά την παροχή εξειδικευμένων συμβουλών και εκπαίδευσης αναφορικά με τους τομείς εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών στο πλαίσιο του συστήματος αστικής δικαιοσύνης.

Διαθέτει μια ομάδα αποτελούμενη από 140 εν ενεργεία διαμεσολαβητές και 30 εκπαιδευτές που δραστηριοποιούνται διεθνώς. Για τους λόγους αυτούς έχει καταστεί μακράν ο μεγαλύτερος και περισσότερο εξειδικευμένος τρόπος επίλυσης τέτοιων συγκρούσεων αναφορικά με την Ευρώπη τουλάχιστον. Διαθέτει επίσης περίπου 30 άτομα προσωπικό σε καθεστώς πλήρους απασχόλησης. Το πρόγραμμά του εκπαίδευσης και πιστοποίησης είναι διεθνώς αναγνωρισμένο με την παρεχόμενη πιστοποίηση να είναι επίσης αναγνωρισμένη και αποδεκτή σαν επαγγελματικό προσόν αντιστοιχούσα σε σταθερό πρότυπο ανεξαρτήτως σε ποιο μέρος απονεμήθηκε (Ιν.Κα.Δι.Λ, 2024). Από το 2011 φέρεται να φθάνει σε ποσοστό αποτελεσματικότητας στη Διαμεσολάβηση 89% στις εμπορικές διαφορές. Τα μέρη τηρούν θετική στάση στη γρήγορη επίλυση διαφορών που σε άλλη περίπτωση θα στοιχίσουν σε χρόνο και κόστος εάν ακολουθηθεί δικαστηριακή ή διαιτητική διαδικασία. Σε σχετική ερώτηση τί προσδοκούν τα μέρη από τη διαδικασία αυτή, απαντήθηκε η απαλλαγή από το άγχος και τα έξοδα στα πλαίσια της διένεξης (Λιούτα, 2021).

### 3.2.3.5. Η σύμβαση της Σιγκαπούρης του 2018 για τη Διαμεσολάβηση

Η Σιγκαπούρη αποτελεί την πύλη της Ασίας στη χρηματοδότηση πλοίων, τη μεσιτεία τους, τη διαχείριση κινδύνου και την ασφάλιση. Αξιοποιώντας τη στρατηγική της θέση τις εξελιγμένες λιμενικές εγκαταστάσεις και τα ναυπηγεία της, έχει εξελιχθεί σε ένα κορυφαίο Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο (IMC) όπου ανθίζουν οι ναυλώσεις και οι βασικές βοηθητικές υπηρεσίες στη ναυτιλία, το εμπόριο και την επιμελητεία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας φιλοξενεί περισσότερους από 5.000 ναυτιλιακούς οργανισμούς και επιχειρήσεις. Οι κυβερνητικές πολιτικές υπέρ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν καθιερώσει τη χώρα ως ένα κορυφαίο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι κατατεταγμένη ανά τύπο υπηρεσιών (Υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, μίσθωση σκαφών και υπηρεσίες ενοικίασης, διαχείριση φορτίου (υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων υπηρεσίες γερανών, υπηρεσίες οδοντωτών, κ.λπ.), υποστήριξη δραστηριοτήτων υπηρεσιών

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

σε θαλάσσιες μεταφορές (ναυτιλιακά γραφεία, πλοία Υπηρεσίες μεσιτείας, υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων, κ.λπ.) (Μαντικίδης, 2023).

Η σύμβαση της Σιγκαπούρης άνοιξε για υπογραφή τον Αύγουστο 2019<sup>62</sup> με συμμετοχή σε αυτή 46 κρατών συμπεριλαμβανομένων μεγάλων οικονομιών όπως η ΗΠΑ και η Κίνα, ξεπερνώντας έτσι σε αριθμό τις 10 χώρες που είχαν υπογράψει αρχικά τη Σύμβαση της Νέας Υόρκης το 1958 (όταν είχε ανοίξει για υπογραφή) και έχουν πλέον ανέλθει (έχοντας επικυρώσει αυτήν) σε 172.<sup>63</sup> Μέχρι το 2020 τη σύμβαση τη νέα αυτή σύμβαση υπέγραψαν 53 κράτη. Η διαμεσολάβηση είναι ένας τομέας στον οποίο διάφορα ιδρύματα έχουν πλέον αρχίσει να δραστηριοποιούνται ολοένα και περισσότερο προσφέροντας ανάλογες υπηρεσίες προκειμένου να ανταποκριθούν στις σύγχρονες εξελίξεις στον τομέα αυτό.

(Τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν π.χ. το Δικαστήριο Διεθνούς Διαιτησίας του Λονδίνου (ΑΕΚΖ) που πρόσφατα προκειμένου να αναβαθμίσει την αποτελεσματικότητά του ενημέρωσε τους κανόνες διαμεσολάβησης τον Οκτώβριο του 2020 (Tzeveleku, 2021)). Ειδικότερα η Σύμβαση της Σιγκαπούρης θέτει ένα εναρμονισμένο και ενοποιημένο πλαίσιο μέσω του οποίου επιβάλλει άμεσα οικονομικές και αποδοτικές διαμεσολαβούμενες συμφωνίες διακανονισμού προκειμένου ο θεσμός της διαμεσολάβησης να καταστεί μια εναλλακτική αποτελεσματική και ελκυστική επιλογή πέρα από τη διαιτησία και τα δικαστήρια.<sup>64</sup> Τα κράτη που επικυρώνουν την εν λόγω σύμβαση αναλαμβάνουν την υποχρέωση να επιβάλλουν (σύμφωνα με το εσωτερικό τους δίκαιο) συμφωνίες διακανονισμού που προκύπτουν από τη διαμεσολάβηση, ακολουθώντας όμως μια πιο απλή διαδικασία. Με αυτό τον τρόπο διευκολύνεται το διεθνές εμπόριο αφού έτσι προάγεται μια εμπιστευτική και αποτελεσματική μέθοδος για την επίλυση των διαφορών παράλληλα με τις άλλες υπάρχουσες διαδικασίες.

Κάτι ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι ότι πριν την εν λόγω Σύμβαση οι διεθνείς διαμεσολαβητικές συμφωνίες διακανονισμών στερούνταν της λεγόμενης εκτελεστότητας από μόνες τους. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι εάν η μια πλευρά που επιβαρυνόταν από τη συμφωνία διαμεσολάβησης δεν συμμορφωνόταν εθελοντικά σε αυτή η άλλη πλευρά

---

<sup>62</sup> Άρθρο 11(1) αυτής

<sup>63</sup> Βλ. Κατάσταση της Σύμβασης της Νέας Υόρκης έως τώρα <https://www.newyorkconvention.org/contracting-states/contracting-states>

<sup>64</sup> Σημειωτέον ότι το Διεθνές Κέντρο Διαμεσολάβησης της Σιγκαπούρης (SIMC) είχε ξεκινήσει επίσης το Πρωτόκολλο SIMC COVID-19, προσφέροντας ταχεία διαμεσολάβηση ως απάντηση στην επιτακτική ανάγκη επίλυσης διασυνοριακών διαφορών με γρήγορο και φθηνό τρόπο, υπό το φως της πανδημίας COVID-19.

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

θα έπρεπε αναγκαστικά να καταφύγει στη διαιτησία ή στη δικαστική οδό για αθέτηση της συμφωνίας και έπειτα να κινήσει διαδικασία επιβολής της εκδοθησόμενης διαιτητικής ή δικαστικής απόφασης ώστε να αποκατασταθεί η θέση της και η επιβάρυνση του από τη διάρκεια της διένεξης και των επιπλέον εξόδων στα οποία επιβλήθηκε. Ο κίνδυνος μη τήρησης της συμφωνίας από τη διαμεσολάβηση, ήταν ένας παράγοντας που απέτρεπε τα μέρη να προσφύγουν σε αυτή καταφεύγοντας στη διαιτησία. Η σύμβαση της Σιγκαπούρης έχει εφαρμογή σε συμφωνίες διακανονισμού που προκύπτουν από διαμεσολάβηση συναπτόμενες γραπτώς από τις δυο πλευρές προς επίλυση εμπορικής διαφοράς με διεθνή χαρακτήρα. Για τους σκοπούς της αυτό σημαίνει ότι **α)**Τουλάχιστον δύο μέρη της συμφωνίας διακανονισμού έχουν τις δραστηριότητές τους σε διαφορετικά κράτη **β)**Το κράτος στο οποίο τα μέρη της συμφωνίας διακανονισμού έχουν τις δραστηριότητές τους διαφέρει και από τα δύο:

- Το κράτος στο οποίο εκτελείται σημαντικό μέρος των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη συμφωνία διακανονισμού
- Το κράτος με το οποίο το ουσιαστικό ζήτημα της συμφωνίας διευθέτησης είναι στενότερα συνδεδεμένο<sup>65</sup>

Η σύμβαση ορίζει τη διαμεσολάβηση ως μια διαδικασία η οποία ανεξάρτητα από την έκφραση η οποία χρησιμοποιείται η τη βάση με την οποία διεξάγεται ακολουθείται από τα μέρη προκειμένου να πετύχουν ένα φιλικό διακανονισμό επί της διαφοράς με τη βοήθεια τρίτου/ων προσώπου/ων με το διαμεσολαβητή να μην έχει και την εξουσία να επιβάλει μια λύση στις εμπλεκόμενες πλευρές<sup>66</sup>. Η απαίτηση θεωρείται ότι ικανοποιείται εφόσον το περιεχόμενο μιας συμφωνίας διακανονισμού συντάσσεται γραπτώς σε οποιαδήποτε μορφή ακόμα και ηλεκτρονικά εφόσον οι περιεχόμενες σε αυτή πληροφορίες είναι προσβάσιμες ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για επακόλουθη αναφορά <sup>67</sup>. Η σύμβαση δε μπορεί να εφαρμοσθεί σε συμφωνίες διακανονισμών σχετικές με προσωπικούς, οικογενειακούς ή οικιακούς σκοπούς η που έχουν σχέση με οικογενειακό, κληρονομικό ή εργατικό δίκαιο.<sup>68</sup>Επίσης, δε μπορεί να ισχύει όσον αφορά συμφωνίες με χαρακτήρα δικαστικής ή διαιτητικής απόφασης και ως εκ τούτου είναι εκτελεστές.<sup>69</sup> Η σύμβαση της Σιγκαπούρης διαφέρει από τη σύμβαση της Νέας Υόρκης ως προς το ότι δεν εμπεριέχει επιφύλαξη

---

<sup>65</sup> Άρθρο 1 της Σύμβασης

<sup>66</sup> Αρ.2 παρ.3

<sup>67</sup> Αρ.2 παρ.2

<sup>68</sup> Αρ.1 παρ.2

<sup>69</sup> Αρ.1 παρ.3 Σημειωτέον ότι στις περιπτώσεις αυτές, όσον αφορά την εκτελεστότητα των αποφάσεων έχει εφαρμογή η σύμβαση της Χάγης, ενώ για τις διαιτητικές, η σύμβαση της Νέας Υόρκης

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

αμοιβαιότητας. Αυτό σημαίνει ότι μια διαμεσολάβηση λαμβάνουσα χώρα οπουδήποτε στον κόσμο μπορεί να αναγνωρισθεί και να επιβληθεί σε κράτος επικύρωσης.

Συνοψίζοντας η εν λόγω σύμβαση αποτελεί ένα νέο διεθνές μέσο με πολλές προοπτικές καθώς έχει ως στόχο να διευκολύνει την επίλυση διεθνών εμπορικών διαφορών ιδίως από τη στιγμή που προσδίδει εκτελεστότητα στις διεθνείς διαμεσολαβητικές συμφωνίες κάτι που πριν ίσχυε μόνο στην περίπτωση διαιτητικών αποφάσεων και ορισμένων δικαστικών. Η αρχική συμμετοχή 53 υπογραφόντων κρατών και 6 επικυρούμενων αποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα για την προώθηση της διαμεσολάβησης σε διεθνές επίπεδο αλλά αναμένεται να φανεί ο πραγματικός αντίκτυπός της στο προσεχές μέλλον (Tzevelekou, 2021).

### 3.2.4. Το νομοθετικό πλαίσιο διαμεσολάβησης στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, ο νόμος που ρυθμίζει τη διαμεσολάβηση πλέον είναι ο 4660/30.11.2019 (ΦΕΚ Α 190/30.11.2019) και (ΦΕΚ Α 194/4.12.2019) για τη διόρθωση σφάλματος καθώς και το αρ.4647/2019 ΦΕΚ 204/16.12.2019 που τροποποιεί το άρ.3. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές η διαμεσολάβηση χαρακτηριζόμενη από εμπιστευτικότητα και αυτονομία αποτελεί διαρθρωμένη διαδικασία κατά την οποία οι δυο αντικρουόμενες πλευρές προσέρχονται εκούσια, καλόπιστα και με ευθύτητα προς επίλυση της διαφοράς τους με τη συνδρομή του διαμεσολαβητή (Αλειφεροπούλου, n.d.)

#### 3.2.4.1. Ιδιότητες διαμεσολαβητή

Ο διαμεσολαβητής είναι ένα τρίτο (σε σχέση με τους διαδίκους και τη διαφορά) πρόσωπο που αναλαμβάνει να διαμεσολαβήσει ανάμεσα στα δυο μέρη κατάλληλα αποτελεσματικά και αμερόληπτα ώστε αυτά να βρουν μια λύση στη μεταξύ τους διαφορά κοινή αποδεκτά. Πρέπει δε να έχει διαπιστευθεί νόμιμα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αλειφεροπούλου, n.d.)

#### 3.2.4.2. Διαφορές που υπάγονται στη διαμεσολάβηση

Στη διαμεσολάβηση υπάγονται αστικές και εμπορικές διαφορές που μπορεί να έχουν εθνικό ή διασυνοριακό χαρακτήρα, ενεστώσες ή μελλοντικές. Προϋποθέτει έγγραφη συμφωνία των μερών εφόσον οι δυο πλευρές έχουν εξουσία διάθεσης του αντικειμένου της διαφοράς κατά τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου. Στο πλαίσιο αυτό ο πληρεξούσιος δικηγόρος της πλευράς που επιθυμεί τη διαμεσολάβηση, έχει καθήκον να ενημερώσει γραπτώς τον εντολέα του για τη δυνατότητα που παρέχει ο νόμος για διαμεσολάβησης καθώς επίσης ότι υπάρχει υποχρέωση προσφυγής υποχρεωτικά σε μια πρώτη συνεδρία. Το σχετικό αυτό έγγραφο αφού υπογραφεί από το δικηγόρο αλλά

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

και τον εντολέα του κατατίθεται μαζί με την αγωγή με την αγωγή που ενδεχομένως ασκηθεί ή τις προτάσεις μέχρι τη συζήτηση της υπόθεσης (το αργότερο). Η ενέργεια αυτή αποτελεί διαδικαστική προϋπόθεση, με αποτέλεσμα η παράλειψή της να οδηγήσει στην απόρριψη της αγωγής ως απαράδεκτης. Παρατηρείται ότι όσον αφορά τις συμφωνίες για διαμεσολάβηση στη ναυτιλία, αυτές είναι σχετικά λίγες (.....) επισημαίνεται ωστόσο ότι αυτή προτιμάται στις περιπτώσεις ναυλοσυμφώνων, συμβάσεων επιθαλάσσιας αρωγής και αγοραπωλησίας πλοίων (Γεωργιάδης, 2020).

### 3.2.4.3. Προϋποθέσεις υπαγωγής στη διαμεσολάβηση

Για να μπορεί να υπαχθεί εν τέλει η διαφορά στη διαμεσολάβηση πρέπει να ισχύουν εναλλακτικά τα κάτωθι:

**1)** Συμφωνία των δυο πλευρών **2)** Συναίνεση των δυο μερών εφόσον κληθούν να προσφύγουν στη διαδικασία αυτή **3)** Υπαγωγή της εν λόγω διαφοράς στη διαδικασία αυτή κατόπιν παραπομπής από δικαστική αρχή άλλου κράτους **4)** Υποχρέωση προσφυγής στη διαμεσολάβησης ένεκα νόμου **5)** Ύπαρξη σχετικής ρήτρας σε έγγραφη συμφωνία των μερών **6)** Κλήση παραπομπής των δυο μερών στη διαμεσολάβηση από το δικαστήριο (Αλειφεροπούλου, n.d.)

### 3.2.4.5. Διαδικασία διαμεσολάβησης

Τα μέρη ή κάποιος τρίτος ορίζουν διαμεσολαβητή ενώ παρίστανται με το δικηγόρο τους. Ελλείπει διαφορετικής συμφωνίας ο διαμεσολαβητής είναι ένας ενώ οι δυο πλευρές καθορίζουν τις λοιπές λεπτομέρειες της διαδικασίας η οποία μπορεί να διεξαχθεί και μέσω τηλεδιάσκεψης εφόσον δεν είναι δυνατή η φυσική παρουσία. Χαρακτηριζόμενη από εμπιστευτικότητα πρέπει να τηρείται το απόρρητο της διαδικασίας και εκτός άλλου, δεν τηρούνται πρακτικά. Για την τήρηση του απορρήτου οι συμμετέχοντες δεσμεύονται εγγράφως πριν την έναρξη, ενώ ο ίδιο ισχύει και για οποιονδήποτε άλλο τρίτο συμμετέχει. Ο διαμεσολαβητής στα πλαίσια άσκησης των καθηκόντων του μπορεί να επικοινωνεί με τα μέρη από κοινού ή ξεχωριστά.<sup>70</sup> Στα πλαίσια της εμπιστευτικότητας και του απορρήτου δε διάφορες πληροφορίες που λαμβάνει από τις αντίπαλες πλευρές δεν τις κοινοποιεί μεταξύ τους χωρίς να υπάρχει συμφωνία του ενός μέρους για το άλλο. Για το λόγο αυτό πρέπει να ενεργεί και με βάση τις αρχές της καλής πίστης της ειλικρίνειας και της αμεροληψίας. Σημειωτέον ότι, όπως και να χει, τα δυο μέρη έχουν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν να συμφωνήσουν σε μια διαδικασία διαμεσολάβησης από αυτές που προβλέπονται από σχετικά κέντρα και οργανισμούς. Με βάση τα ανωτέρω, τα εμπλεκόμενα μέρη, οι διαμεσολαβητές και οι

---

<sup>70</sup> Άρ.5 παρ.4 ν.4640/2019



## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

πληρεξούσιοί τους δε μπορούν να εξετασθούν ως μάρτυρες ενώπιον δικαστηρίου ή διαιτησίας εκτός αν συντρέχει ειδικός λόγος. Οι διαμεσολαβητές δεν υπέχουν υποχρέωση να αποδεχθούν το διορισμό τους, ενώ στα πλαίσια των καθηκόντων τους ευθύνονται μόνο για δόλο ή βαρεία αμέλεια που μπορεί να επισύρουν πειθαρχική ή ποινική ευθύνη. Στην περίπτωση των ναυτικών διαφορών που δικάζονται από τα πολιτικά δικαστήρια ή έχει συμφωνηθεί εγγράφως ρήτρα διαμεσολάβησης ούσα σε ισχύ κατατίθεται ενώπιον του δικαστηρίου κατά τη συζήτηση της υπόθεσης μαζί με τα άλλα έγγραφα πρακτικό της Υποχρεωτικής Αρχικής Συνεδρίας που πρέπει να έχει λάβει χώρα. Αν και μπορεί να έχει υπαχθεί στη διαδικασία αυτή μια διαφορά, αυτό δεν εμποδίζει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων εάν κριθεί αναγκαίο. Όσον αφορά την Υποχρεωτική Αρχική Συνεδρία, το μέρος που την επισπεύδει μπορεί να επικοινωνήσει με την άλλη πλευρά ώστε να διορίσουν από κοινού διαμεσολαβητή ή να επιλέξει το ίδιο κάποιον. Στη δεύτερη περίπτωση, ο διαμεσολαβητής θα επικοινωνήσει με την άλλη πλευρά για να διαπιστώσει εάν προτίθεται να συμφωνήσει (εγγράφως) για το διορισμό του. Αν δεν επιτευχθεί συμφωνία μπορεί να διορίσει η Κεντρική Επιτροπή με πρωτοβουλία εκείνου που την επισπεύδει. Από τη στιγμή που θα γίνει αυτό ο διαμεσολαβητής πρέπει εντός τριών ημερών να αποδεχθεί το διορισμό του αλλιώς τεκμαίρεται η άρνησή του και επιλέγεται άλλος κατά τη σειρά της προτεραιότητας μέσα από το Ειδικό Μητρώο Διαμεσολαβητών.

Το μέρος που εκκινεί τη διαδικασία στέλνει ηλεκτρονικά ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο μπορεί ένα έντυπο που φέρει συμπληρωμένα τα στοιχεία των δυο πλευρά, το αντικείμενο προς διευθέτηση λαμβάνοντας στη συνέχεια απόδειξη για την παραλαβή και στη συνέχεια ο διαμεσολαβητής ενημερώνει με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο με τα μέρη σχετικά με την ημερομηνία και τον τόπο διεξαγωγής της υποχρεωτικής πρώτης συνεδρίας. Αν δεν υπάρχει σχετική συμφωνία, τον προσδιορισμό των ανωτέρω αναλαμβάνει ο ίδιος. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις πρέπει να κοινοποιήσει τα παραπάνω στοιχεία προ πέντε ημερών εγγράφως, ηλεκτρονικά ή με συστημένη επιστολή, λαμβάνοντας κι εδώ τη σχετική απόδειξη. Η Πρώτη Συνεδρία πραγματοποιείται μέσα σε είκοσι μέρες από την επόμενη της ημέρας που απεστάλη στο διαμεσολαβητή σχέδιο για προσφυγή στη διαμεσολαβητική διαδικασία. Η προθεσμία είναι τριάντα μέρες, αν μια από τις δυο πλευρές μένει στο εξωτερικό. Εφόσον πραγματοποιηθεί η πρώτη συνεδρία ο διαμεσολαβητής συντάσσει πρακτικό, το οποίο υπογράφει ο ίδιος αλλά και οι άλλοι συμμετέχοντες. Το πρακτικό αυτό πρέπει υπό την ποινή απαραδέκτου να κατατεθεί στο δικαστήριο. Εάν η διαμεσολάβηση καταστεί επιτυχής, συντάσσεται ομοίως πρακτικό φέρον τα στοιχεία του αρ.8 του νόμου το οποίο καθίσταται από τη στιγμή της κατάθεσής του στη γραμματεία του δικαστηρίου εκτελεστός τίτλος υπό την προϋπόθεση η εν αυτό συμφωνία

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

να μπορεί να καταστεί αντικείμενο αναγκαστικής εκτέλεσης. Σε περίπτωση αποτυχίας, το πρακτικό υπογράφεται μόνο από το διαμεσολαβητή ο οποίος κάνει και τη σχετική μνεία περί ασυμφωνίας. Οι διαμεσολαβητές πρέπει να είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, να έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση που προβλέπεται για τους διαμεσολαβητές από την οικεία Κεντρική Επιτροπή, να είναι διαπιστευμένοι από αυτήν και γραμμένοι στο Μητρώο Διαμεσολαβητών που τηρείται στο Υπουργείο Δικαιοσύνης.

Χαρακτηριστικά του διαμεσολαβητή είναι η αμεροληψία, η ουδετερότητα και η αποφυγή ανάληψης διαμεσολάβησης στην περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων αφού πρέπει να είναι ανεξάρτητος. Στη καθήκοντα του περιλαμβάνεται επίσης η μέριμνα για την κατανόηση της διαδικασίας από τα εμπλεκόμενα μέρη και ότι συμμετέχουν ισότιμα και επαρκώς (iccwbo.org, 2020) του ΔΠΔ, που ισχύουν από το 2014, αντικατοπτρίζουν τη σύγχρονη πρακτική και θέτουν σαφείς παραμέτρους για τη διεξαγωγή των διαδικασιών. (iccwbo.org, 2020).

### 3.2.4.6. Υποχρεωτικότητα διαμεσολάβησης

Η διαμεσολάβηση δεν είναι υποχρεωτική καθώς θα προσέκρουε στο αρ.20 παρ.1 Συν. *Καθένας έχει δικαίωμα στην παροχή έννομης προστασίας από τα δικαστήρια και μπορεί να αναπτύξει σ’ αυτά τις απόψεις του για τα δικαιώματα ή συμφέροντά του, όπως νόμος ορίζει*”).

Υποχρεωτική είναι μια συνεδρία συνάντηση των μερών με τον διαμεσολαβητή προκειμένου δια του τελευταίου, να εξεταστεί η δυνατότητα επίλυσης της εμπορικής διαφοράς χωρίς προσφυγή στα αστικά δικαστήρια. Αυτή η συνεδρία ονομάζεται “Υποχρεωτική Αρχική Συνεδρία” (ΥΑΣ) και πρέπει να πραγματοποιηθεί πριν τη συζήτηση της υπόθεσης στο δικαστήριο. Μπορεί, δηλαδή, να πραγματοποιηθεί και μετά την άσκηση αγωγής. Η ΥΑΣ είναι υποχρεωτική στις εμπορικές διαφορές στις οποίες το αντικείμενο της διαφοράς είναι πάνω από 30.000 Ευρώ ή σε διαφορά εκ συμβάσεως στην οποία σύμβαση υπάρχει Ρήτρα Διαμεσολάβησης (kstlaw.gr, n.d.).

### 3.2.4.7. Εκτελεστότητα απόφασης διαμεσολάβησης

Η συμφωνία που επετεύχθη μπορεί να κατατεθεί στη γραμματεία του αρμόδιου δικαστηρίου και με τον τρόπο αυτό να περιβληθεί με τον τύπο της δικαστικής απόφασης ώστε να αποτελεί τίτλο εκτελεστό αφού μετά την κατάθεση του πρακτικού στο Δικαστήριο δε μπορεί να ασκηθεί επι ποινή απαραδέκτου αγωγή για αντικείμενο που έχει καλυφθεί από τη συμφωνία των μερών ενώ επέρχεται και κατάργηση της εκκρεμούς δίκης.<sup>71</sup>

---

<sup>71</sup> Άρθρο 8 ν.4660/2019

### 3.3. Διαμεσολάβηση – Διαιτησία και Διαιτησία – Διαμεσολάβηση

Η διαμεσολάβηση, έχοντας αρχίσει να επεκτείνεται όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια και δεδομένου, ότι έχει και υποκρυπτόμενα οφέλη έχει οδηγήσει πρακτικά και στη δημιουργία δυο εναλλακτικών λύσεων διαφορών έτι περαιτέρω, που αποτελούν ένα μείγμα διαμεσολάβησης και διαιτησίας. Αν και έχουν εμφανισθεί πρόσφατα στο προσκήνιο, θεωρούνται ικανοποιητικές, και γίνονται ολοένα και περισσότερο δημοφιλείς.

Α) Διαμεσολάβηση – Διαιτησία : Μέσω μιας ρήτρας διαιτησίας ή συμφωνίας υποβολής σε αυτή τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν να προσφύγουν πρώτα στη διαδικασία της Διαμεσολάβησης και μετά της Διαιτησίας. Εφόσον υπάρχει ρήτρα για διαιτησία που παραπέμπει σε μελλοντικές διαφορές ή συνάπτεται συμφωνία προσφυγής σε αυτή πριν προκύψουν συγκεκριμένες διαφορές, εφόσον προκύψει τέτοιο ζήτημα οι δυο πλευρές να επιβεβαιώνουν εγγράφως τη βούλησή τους αυτή ώστε να επιβεβαιώνεται και η αρχική συμφωνία ως προς το θέμα αυτό. Στην περίπτωση (Med – Arb) (Mediation – Arbitration, Διαμεσολάβηση Διαιτησία) τα μέρη καταφεύγουν πρώτα στη διαμεσολάβηση και εφόσον αυτή δεν πετύχει στη διαιτησία. Σύμφωνα με μια άποψη, που δεν υποστηρίζεται απόλυτα, ο διαμεσολαβητής μπορεί να συμμετάσχει στη συνέχεια ως διαιτητής. Επιχείρημα υπέρ της πρώτης περίπτωσης είναι ότι, ο διαμεσολαβητής έχοντας γνωρίσει τις πτυχές της υπόθεσης μπορεί να συμβάλλει σε μια μεγαλύτερη ακρίβεια της διαιτητικής απόφασης. Επιχείρημα υπέρ της δεύτερης είναι ότι δεδομένου ότι έχει σχηματίσει και μια προσωπική άποψη επί της υποθέσεως κατά τη διαμεσολάβηση, αυτό ενδεχομένως να επηρεάσει τη στάση του κατά τη διαδικασία της διαιτησίας.

Στην περίπτωση της Arb – Med η διαφορά πρώτα υποβάλλεται σε διαιτησία και έπειτα σε Διαμεσολάβηση, βάση σχετικής ρήτρας στην κύρια σύμβαση των μερών ή μεταγενέστερης συμφωνίας. Κι εδώ εφόσον προκύψει ζήτημα προσφυγής στη Διαμεσολάβηση, θα πρέπει να προηγηθεί επιβεβαίωση της σχετικής ρήτρας. Περαιτέρω, η υπόθεση εκδικάζεται πλήρως κατά τη διαιτησία, αλλά δεν εκδίδεται απόφαση και οι διαιτητές την παραπέμπουν στο διαμεσολαβητή, ο οποίος και ασχολείται με όλες τις πτυχές της. Εφόσον λυθούν τα θέματα που προέκυψαν μέσω αυτής, ειδοποιείται ο διαιτητής/διαιτητικό δικαστήριο ανάλογα. Σε μια τέτοια περίπτωση, δεν εκδίδεται διαιτητική απόφαση αλλά υποστηρίζεται η άποψη ότι θα μπορούσε να εκδοθεί έπειτα από σχετικό αίτημα των δυο πλευρών κατ’αναλογία των κανόνων που σχετίζονται με ένα συμβιβασμό στον οποίο φθάνουν τα δυο μέρη (Kotsaki, 2015).

#### 4. Συμπεράσματα

Στη σημερινή εποχή, δεδομένου ότι έχουν αυξηθεί οι εμπορικές συναλλαγές σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και των επικοινωνιών, ο τομέας της ναυτιλίας έχει πολύ μεγάλη σημασία, διότι χάρη σε αυτόν υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς υπερπόντια αγαθών και έτσι διαδραματίζει πολύ μεγάλο ρόλο στο χώρο του εμπορίου, της παροχής υπηρεσιών και της παγκόσμιας οικονομίας γενικότερα.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, οι θαλάσσιες μεταφορές ενέχουν κινδύνους και ανάγκη προστασίας του πλοίου, των εξαρτημάτων του, του φορτίου, αλλά και των επιβατών.

Δεδομένου ότι τα συμφέροντα που διακυβεύονται είναι πολύ μεγάλα και δε χωρούν καθυστερήσεις στην επίλυση προβλημάτων, είναι απαραίτητο οι πλοιοκτήτριες εταιρείες να προστατεύονται αλλά και να αναπληρώνουν γρήγορα τις ζημιές τους, για να μην κλονίζεται η ομαλή δραστηριότητα του θαλάσσιου εμπορίου και η έγκαιρη παροχή υπηρεσιών που έχει επιπτώσεις όχι μόνο στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, αλλά και όσους συναλλάσσονται μαζί της.

Για το λόγο αυτό, εκτός από την έγκαιρη αποκατάσταση τυχόν απωλειών και ζημιών είναι απαραίτητη η σύναψη θαλάσσιας ασφάλισης. Όμως και πάλι, πρόβλημα μπορεί να ανακύψει από τη στιγμή που θα προκύψει διαφορά ανάμεσα στην ασφαλιστική εταιρεία και τον ασφαλιζόμενο. Η γρήγορη επίλυση της διαφοράς ή μη, επηρεάζει εξίσου μεταξύ των άλλων και τη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά και την πορεία των εμπορικών δραστηριοτήτων γενικότερα. Έτσι, για την επίλυση διαφοράς εκτός από την προσφυγή στα δικαστήρια, επιλέγεται (αφού έχει συμπεριληφθεί σχετική ρήτρα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο) η προσφυγή σε εναλλακτικούς τρόπους επίλυσης διαφορών κυρίαρχοι των οποίων είναι η διαιτησία και η διαμεσολάβηση ενώ υπάρχουν διάφορα διαιτητικά κέντρα ανα τον κόσμο πολλά εκ των οποίων προσφέρουν και τις δυο δυνατότητες. Αν και η διαιτησία είναι η περισσότερο επιλεγμένη διαδικασία, τα τελευταία χρόνια, η διαμεσολάβηση έχει αρχίσει να αποκτά όλο και μεγαλύτερο έδαφος και να προωθείται η δυνατότητα εκτέλεσης και των αποφάσεων διαμεσολάβησης, γεγονός που απορρέει και από τις ρυθμίσεις του νόμου για τη διαμεσολάβηση στην Ελλάδα αλλά και της εκτελεστότητας που προωθείται μέσω του Διεθνούς Κέντρου της Σιγκαπούρης δεδομένου ότι όσον αφορά το εσωτερικό δίκαιο μια απόφαση διαμεσολάβησης, που θα ληφθεί εδώ μπορεί να εισαχθεί στο δικαστήριο στο οποίο εκκρεμεί η απόφαση ώστε να αποκτήσει εκτελεστότητα, οι διαμεσολαβήσεις όμως που διεξάγονται μέσω διαφόρων διεθνών κέντρων δεν οδηγούν πάντα σε εκτελεστότητα.

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

### Βιβλιογραφικές αναφορές - Πηγές

#### Ελληνικές

Αλειφεροπούλου Μ.Η διαμεσολάβηση στις ναυτικές διαφορές (*Mediation in Shipping Disputes*) *Ναυτικό Δίκαιο ΝοΒ 71 (2023) /2 σ.473* Ανακτήθηκε στις 17 Μαΐου 2024 από:  
<https://www.aliferopoulou-law.gr/uploads/NMiaLSoQ/-2-2023.pdf>

Αντωνίου, Α. (2015) *Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου* Διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αποστολόπουλος Β.(2021)*Ο αποζημιωτικός χαρακτήρας των συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης*

Γεωργιάδης Α.(2020) *Η διαμεσολάβηση στο χώρο της Ναυτιλίας* Διπλωματική Εργασία  
Διακολουκάς, (2019) *Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών με έμφαση στην προβληματική της υποχρεωτικής διαμεσολάβησης του άρθρου 182 ν. 4512/2018*, Ένθα - Περιοδικό Σύγχρονων Νομικών Θεμάτων Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου

Καραβάς Κ. (1962), *Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου*, τόμος Ι, Αθήνα, Σάκκουλας

Κεραμέας Κ. (1986) *Αστικό Δικονομικό Δίκαιο* Αθήνα, Σάκκουλας

Κατσιάνος (2020) *Ζητήματα αναγνώρισης ανυπαρξίας διαιτητικής απόφασης κατ'άρ.901 ΚΠολΔ. Διπλωματική Εργασία, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Νομική Σχολή*  
Ανακτήθηκε στις 27 Μαΐου 2024 από :

[https://repo.lib.duth.gr/jspui/bitstream/123456789/16694/1/KatsianosD\\_2023.pdf](https://repo.lib.duth.gr/jspui/bitstream/123456789/16694/1/KatsianosD_2023.pdf)

Κουτσούμπα Π. (2020) *Διαιτησία και διαμεσολάβηση, ως εναλλακτική επίλυση διαφορών* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece))

Λιούτα Β. (*Διαμεσολάβηση ως τρόπος επίλυσης ναυτιλιακών διαφορών, δίλημμα ή όφελος*;  
<https://www.nafs.gr/apopseis/sinentefxeis/2200-biktwria-lioyta-diamesolabhsh-ws-tropos-epilyshs-naytiliakwn-diaforwn-dilhmma-h-ofelos.html>

Μαντικίδης Τ.(2023) *Σιγκαπούρη: Οι προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας της χώρας*  
Ανακτήθηκε στις 24 Μαΐου 2024 από:

<https://www.ot.gr/2023/08/30/naytilia/pontoporos/sigkapouri-oi-prokliseis-tis-naytiliakis-viomixanias-tis-xoras/>

Μητσόπουλος (1972) *Πολιτική Δικονομία* Αθήνα, Σάκκουλας

Νίκας Ν. (2003) *Πολιτική Δικονομία*, τόμος 1 Αθήνα, Σάκκουλας

Νίκας, Ν. (2016) *Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας*, Αθήνα, Σάκκουλας, Β΄Έκδοση

Νιώτη (2022) *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία και επίλυση ναυτιλιακών διαφορών* Ανακτήθηκε στις 24 Μαΐου 2024 από :

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

<https://polynoe.lib.uniwa.gr/xmlui/handle/11400/2146>

Παπαριστοδήμου Π. (2005) *Ναυτική Ασφάλιση Διπλωματική εργασία*, Αθήνα, Ιούλιος  
<http://martrans.org/docs/theses/paparistodimou.pdf>

Περάκης Ε. (1999) *Γενικό Μέρος του Εμπορικού Δικαίου*, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.266

Πουλιάση, Σ. (2014). *The new Rotterdam rules* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece) Ανακτήθηκε στις 30/5/2024 από:

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/6478>

Πουλουπάτης, Γ.(2021) *Ναυτασφάλεια* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece))

Ράλλης Γ. (1880) *Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου*, τόμος ΙΙ, Αθήνα

Ράμμος Γ. (1978) *Εγχειρίδιο Αστικού Δικονομικού Δικαίου* Τ.Α. Αθήνα, Σάκκουλας

Ρόζη, Σ. (2022).*Οι Κανόνες του Rotterdam* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)) Ανακτήθηκε στις 24 Μαΐου 2024 από:

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/14611>

Σαχπεκίδου & Νίκας (2026) *Ευρωπαϊκή Πολιτική Δικονομία*, Αθήνα, Σάκκουλας

Σταματόπουλος, Χ. (2014) *Η Διεθνής ναυτική διαιτησία στην Αγγλία και οι προοπτικές ανάπτυξης της στην Ελλάδα* Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ανακτήθηκε στις 24 Μαΐου 2024 από :

<https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/9669>

Τζεβελεκου Α.2021) *Πώς να ξεκινήσετε μια διαιτησία* Ανακτήθηκε στις 22 Μαΐου 2024 από:

<https://www.international-arbitration-attorney.com/el/how-to-initiate-an-lmaa-arbitration/>

Τσότσου Α.(2023) *Εναλλακτική επίλυση διαφορών: Πώς ο ν. 5016/2023 αλλάζει το τοπίο της διαιτησίας στην Ελλάδα* Ανακτήθηκε στις 22 Μαΐου 2024 από :

<https://lawyermagazine.gr/%CE%B5%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B5%CF%80%CE>

Χαϊκάλης Κ. (2010) *Ασφαλείς λιμένες, Safe Ports* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)) Ανακτήθηκε στις 24 Μαΐου από:

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3678/Chaikalis.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Χανιαλάκη Ε.(2016).*Το ναυλοσύμφωνο και οι όροι του (με ειδική αναφορά στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού “GENCON” του “BIMCO”)* (Doctoral dissertation, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης)

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

### Ξέρες

- Born, G. (2021). *International commercial arbitration: commentary and materials*. Brill.
- Cotsaki (2015). Maritime Disputes Alternative Resolution Methods Mediation, Arbitration, Arb–Med and Med–Arb Advantages and disadvantages, Eledi.
- Delebecque, P. (2019). *The Use of Arbitration in the Settlement of Maritime Disputes: Balancing Competing Interests*. Lexis Nexis 13-17.
- Domke, M. (2023) Arbitration Encyclopedia Britannica
- Oğuz, H. S. (2020) Global marine insurance premiums and the maritime industry. Boğaziçi university.
- Rose, F. (2013) *Marine insurance: law and practice*. CRC Press.
- Song, M. (2012) *Rules of causation under marine insurance law from the perspective of marine risks and losses* (Doctoral dissertation, University of Southampton).
- Thomas, R. (Ed.). (2015) *The Modern Law of Marine Insurance: Volume Four*. CRC Press.

### Ιστοσελίδες

- Iv.Κα.Δι.Λ. (2024) Ινστιτούτο Κατάρτισης Διαμεσολαβητών Λάρισας Ανάκτηση στις 26 Μαΐου 2024 από:  
<https://www.inkadil.gr/about/cedr/>
- academyofexperts.org  
<https://academyofexperts.org/knowledge-hub/1-cumbria-waste-management-limited-and-2-lakeland-waste-management-limited-v-baines-wilson-a-fir>
- BIMCO (2021) Συμβάσεις και ρήτρες Διαμεσολάβησης/ρήτρα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών 2021 Ανακτήθηκε στις 26 Μαΐου από :  
<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/mediation-clause-2021>
- iccwbo.org (2020) Arbitration Rules and 2014 Mediation Rules Ανακτήθηκε στις 23 Μαΐου από :  
<https://iccwbo.org/news-publications/arbitration-adr-rules-and-tools/arbitration-rules-and-meditation-rules/>
- International Group Ανακτήθηκε στις 30/6/24 από <https://www.igpandi.org/>
- Leadway Assurance Company (2022) Ανακτήθηκε στις 23 Μαΐου από :  
<https://www.leadway.com/marine-insurance/>
- Society of Maritime Arbitrators Εναλλακτική επίλυση διαφορών  
<https://smany.org/arbitration-alternative-dispute-resolution/>

## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

- [www.international-arbitration-attorney.com](http://www.international-arbitration-attorney.com) (2020) Ρώμη I, Ρώμη II Εφαρμοστέο Δίκαιο και Διεθνής Διαιτησία Ανακτήθηκε στις 23 Μαΐου από :

<https://www.international-arbitration-attorney.com/>

[www.maritimehellas.org](http://www.maritimehellas.org)

Ανακτήθηκε στις 23 Μαΐου από :

<https://www.maritimehellas.org/el/item/%ce%b5%ce%bd%cf%89%cf%83%ce%b7-%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7-%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b9%cf%84%ce%b7%cf%83%ce%b9%ce%b1/>

[%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7-](https://www.maritimehellas.org/el/item/%ce%b5%ce%bd%cf%89%cf%83%ce%b7-%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7-%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b9%cf%84%ce%b7%cf%83%ce%b9%ce%b1/)

[%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7-](https://www.maritimehellas.org/el/item/%ce%b5%ce%bd%cf%89%cf%83%ce%b7-%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7-%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b9%cf%84%ce%b7%cf%83%ce%b9%ce%b1/)

[%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b9%cf%84%ce%b7%cf%83%ce%b9%ce%b1/](https://www.maritimehellas.org/el/item/%ce%b5%ce%bd%cf%89%cf%83%ce%b7-%ce%b3%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7-%ce%b4%ce%b9%ce%b1%ce%b9%cf%84%ce%b7%cf%83%ce%b9%ce%b1/)

Διεθνής Διαιτησία *Πληροφορίες Διαιτησίας από την Aeris Law* Ανακτήθηκε στις 30.6 από:

<https://www.international-arbitration-attorney.com/el/icc-arbitration/>

### Νομοθεσία

- Αστικός Κώδικας (ΑΚ)
- Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας (ΚΠολΔ)
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν.5020/2023)

[https://enotariat.gr/wp-content/uploads/2023/02/FEK-2023-Tefxos-A-00029-kodikas-](https://enotariat.gr/wp-content/uploads/2023/02/FEK-2023-Tefxos-A-00029-kodikas-Naftikou-Dikaiou.pdf)

[Naftikou-Dikaiou.pdf](https://enotariat.gr/wp-content/uploads/2023/02/FEK-2023-Tefxos-A-00029-kodikas-Naftikou-Dikaiou.pdf)

- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ.187/1973)

<https://www.elinyae.gr/ethniki-nomothesia/nd-1871973-fek-261a-3101973>

- Ν.2735/1999 (Α΄167) Καταργήθηκε με το αρ.49 (ν.5016/2023) ΦΕΚ Α 21/4.2.2023 Διεθνής Εμπορική Διαιτησία Ρυθμίσεις για τη λειτουργία του Ελεγκτικού Συνεδρίου και λοιπές επείγουσες διατάξεις
- Νόμος 5016/2023 ΦΕΚ Α 21/4.2.2023 (Με αλλαγές νόμου 5095/2024)

Διεθνής Εμπορική Διαιτησία Ρυθμίσεις για τη λειτουργία του Ελεγκτικού Συνεδρίου και λοιπές επείγουσες διατάξεις.

- Νόμος 4640/2019 ΦΕΚ Α΄ 190/30.11.2019

Διαμεσολάβηση σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις - Περαιτέρω εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2008 και άλλες διατάξεις.

<https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/580509/nomos-4640-2019>



## “Η Διαμεσολάβηση και Διαιτησία στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου”

### Διεθνή κείμενα

- (New York, 1958) (the "New York Convention") Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards
- Marine Insurance Act (1906). Ανακτήθηκε από:  
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>
- The Rotterdam Rules UNTrade & Development  
<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules>
- Singapore Convention on Mediation A handbook on the Singapore Convention on Mediation  
<https://www.singaporeconvention.org/sites/singaporeconvention.org/files/SMU%20SOL%20Singapore%20Convention%20Mediation%20Handbook.pdf>