

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΑ

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ»

Κατράνα Στέλλα

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς,

Οκτώβριος 2011

## **Δήλωση Αυθεντικότητας/ ζήτημα copyright**

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

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

« Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν

Παζαρζής Μιχαήλ – επιβλέπων

Σαμώτης Γεώργιος

Θαλασσινός Ελευθέριος

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

## Πρόλογος

Σε αυτή την Διπλωματική Εργασία επιχειρείται μία ενδελεχής ανάλυση του διαιτητικού φαινομένου, τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στο πρώτο μέρος, παρατίθεται μία γενική εισαγωγή στον θεσμό της διαιτησίας εν γένει, έτσι όπως οριοθετείται από τον ελληνικό Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Στο δεύτερο μέρος, γίνεται η πρώτη επαφή με τον ειδικότερο θεσμό της ναυτικής διαιτησίας, με ιστορικές αναφορές, μία απόπειρα ορισμού του και την παράθεση αξιολογικών εκτιμήσεων για εκείνον.

Στο τρίτο και τέταρτο μέρος εξετάζονται αντίστοιχα οι συναλλακτικές εκφάνσεις της ναυτικής διαιτησίας και η οργανωτική της διάσταση. Πιο συγκεκριμένα, αρχικά αναλύεται η διαιτησία στις θαλάσσιες μεταφορές και την επιθαλάσσια αρωγή, ενώ επιπλέον εξετάζονται και κάποιες άλλες όψεις της, όπως π.χ. στις συμβάσεις ναυπήγησης. Στη συνέχεια, αναλύεται το οργανωτικό πλέγμα της ναυτικής διαιτησίας, με έμφαση στα δύο κέντρα που δεσπόζουν παγκοσμίως, ήτοι στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη. Τέλος, γίνεται μία συνοπτική αναφορά και στα υπόλοιπα διαιτητικά περιφερειακά κέντρα.

Προτού προχωρήσουμε στο κυρίως κείμενο του εν λόγω εκπονήματος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Κ. Παζαρζή για την πολύτιμη βοήθειά του στην υλοποίηση αυτής της Εργασίας, καθώς και τα δύο άλλα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής, κ. Σαμιώτη και κ. Θαλασσινό για την υποστήριξή τους κατά την διάρκεια της παρουσίας μου. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Αβραμέα, Πρόεδρο της Ένωσης των Ελλήνων Διαιτητών για την ανεκτίμητη συνδρομή του στην διάρκεια της έρευνας μου.

## Πίνακας Περιεχομένων

Πρόλογος.....

Περίληψη/Abstract.....

### 1<sup>ο</sup> Μέρος

#### Η διαιτησία στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας

& 1. Έννοια διαιτησίας

I. Εισαγωγικά στοιχεία.....

II. Άρθρα 867 και 868 ΚΠολΔ.....

α. Τα εννοιολογικά στοιχεία του 867ΚΠολΔ.....

β. Τα εννοιολογικά στοιχεία του 868ΚΠολΔ.....

& 2. Αντιδιαστολή διαιτησίας από συγγενικούς θεσμούς.....

I. Διαιτητική πραγματογνωμοσύνη.....

II. Προσδιορισμός παροχής από τρίτο.....

III. Συμβιβασμός (Εξώδικος – Δικαστικός).....

IV. Συμφωνία για παρέκταση.....

### 2<sup>ο</sup> Μέρος

#### Εισαγωγή στην ναυτική διαιτησία

& 1. Εννοιολογικά στοιχεία.....

I. Ιστορικά προλεγόμενα.....

II. Ναυτική διαιτησία.....

& 2. Αξιολόγηση της ναυτικής διαιτησίας.....

α. Θετικά στοιχεία του διαιτητικού θεσμού.....

1. Επιλογή των διαιτητών.....

2. Μειωμένο οικονομικό κόστος.....

3. Ταχύτητα διεξαγωγής.....
  4. Διαδικαστική ευελιξία.....
  5. Έλλειψη δημοσιότητας.....
  6. Ευχερέστερη εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων
  7. Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο.....
  8. Ουδετερότητα της διαιτησίας.....
  9. Ύπαρξη ενότητας στη διαιτησία.....
  10. Φιλική ατμόσφαιρα.....
  11. Νοοτροπία δικαστών.....
- β. Αρνητικά στοιχεία του διαιτητικού φαινομένου.....
1. Γενικές επιφυλάξεις.....
  2. Χρονοβόρες διαδικασίες και υψηλό οικονομικό κόστος
  3. Έλλειψη δικαιοσύνης βεβαιότητας.....
  4. Ανεπάρκεια των εξουσιών των διαιτητών.....

### 3<sup>ο</sup> Μέρος

#### Οι συναλλακτικές εκφάνσεις της ναυτικής διαιτησίας

- & 1. Η διαιτησία στις θαλάσσιες μεταφορές.....
- I. Γενικά.....
  - II. Ναυλοσύμφωνα.....
    - α. Οι διαιτητικές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα.....
    - β. Εννοιολογικό εύρος των διαιτητικών ρητρών.....
    - γ. Χρονικά πλαίσια για την έναρξη της διαιτησίας.....
    - δ. Ιδιαίτερα ζητήματα.....
      1. Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο.....
      2. Μέτρα εξισωτικής αποζημίωσης.....
      3. Κήρυξη εκτελεστής της διαιτητικής απόφασης.....

- ε. Μεμονωμένες συμβατικές περιπτώσεις.....
  - III. Φορτωτικές.....
    - α. Γενικά.....
    - β. Ενσωμάτωση μιας διαιτητικής ρήτρας στην φορτωτική....
      - 1. Σχέση ναυλοσυμφώνου – φορτωτικής.....
        - α. Διάκριση με βάση το λειτουργικό κριτήριο....
        - β. Διάκριση με βάση την αυτονομία των συμβαλλομένων.....
        - γ. Διάκριση με βάση το τυπικό κριτήριο.....
        - δ. Προσδιορισμός του αντισυμβαλλομένου από τον κομιστή της φορτωτικής.....
      - 2. Ρήτρα ενσωμάτωσης.....
        - α. Λειτουργία ρήτρας.....
        - β. Αρχές που διέπουν την έγκυρη και αποτελεσματική ενσωμάτωση.....
      - 3. Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.....
        - α. Γενικά.....
        - β. Περιπτώσεις εφαρμογής των Κανόνων.....
        - γ. Διαπλοκή Κανόνων – διαιτησίας.....
- & 2. Η διαιτησία στην επιθαλάσσια αρωγή.....
  - I. Γενικά.....
  - II. Το ζήτημα της αμοιβής του αρωγού.....
  - III. Η διαιτησία του Lloyd's.....
    - α. Γενικά.....
    - β. LOF.....
      - 1. Διαιτητική διαδικασία.....
      - 2. Εφαρμοστέο δίκαιο.....
  - IV. Εναλλακτικά διαιτητικά σχήματα.....

- α. Γερμανικό Δικαστήριο ναυτικής διαίτησίας.....
- β. Επιτροπή Εξυπηρέτησης Απαιτήσεων του Αμερικανικού Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών.....
- γ. Άλλες περιπτώσεις.....

& 3. Άλλες περιπτώσεις ναυτικών διαίτησιών.....

I. Προπαρασκευή της ναυτιλιακής επιχείρησης.....

α. Σύμβαση πώλησης.....

1. Νορβηγική Σύμβαση αγοράς και πώλησης πλοίων.....

2. Ιαπωνική Σύμβαση αγοράς και πώλησης πλοίων.....

β. Σύμβαση ναυπήγησης.....

1. Ευρωπαϊκή Σύμβαση ναυπήγησης.....

2. Ιαπωνική Σύμβαση ναυπήγησης.....

3. Νορβηγική Σύμβαση ναυπήγησης.....

4. Σύμβαση διάλυσης πλοίων.....

γ. Σύμβαση χρηματοδότησης.....

1. Γενικά.....

2. Ναυπηγική Σύμβαση του ΟΟΣΑ.....

δ. Σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης.....

1. Κύρια ασφάλιση/P&I clubs.....

2. Αντασφάλιση.....

II. Διενέργεια ναυτιλιακής επιχείρησης.....

α. Σύμβαση ρυμούλκησης πλοίων.....

β. Σύγκρουση πλοίων.....

γ. Κοινή αβαρία.....



## 4ο Μέρος

### Η οργάνωση της ναυτικής διαιτησίας διεθνώς

& 1. Οι κεντρικοί πυλώνες του συστήματος.....

I. Λονδίνο.....

α. Γενικά.....

β. Συμφωνία για διαιτησία.....

γ. Συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου.....

δ. Διαιτητική διαδικασία.....

II. Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου.....

α. Γενικά.....

β. Κανόνες διαιτησίας της Ένωσης.....

γ. Διαδικασία μικροδιαφορών.....

III. Νέα Υόρκη.....

α. Γενικά.....

β. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.....

γ. Διαιτητικό δικαστήριο.....

δ. Διαιτητική διαδικασία.....

ε. Consolidation.....

στ. Αποζημίωση με ποινικό χαρακτήρα.....

ζ. Ανέλεγκτο της διαιτητικής κρίσης.....

IV. Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης.....

V. Περιφερειακά σχήματα.....

α. Ευρώπη.....

β. Ασία.....

γ. Αμερική.....

δ. Αυστραλία.....

Επίλογος.....

Γενική βιβλιογραφία.....

Παραρτήματα.....

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## 1<sup>ο</sup> Μέρος

### Η διαιτησία στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας

#### & 1. Έννοια διαιτησίας

##### I. Εισαγωγικά στοιχεία

Το άρθρο 106 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ορίζει πως «το δικαστήριο ενεργεί μόνο ύστερα από αίτηση του διαδίκου και αποφασίζει με βάση τους πραγματικούς ισχυρισμούς που προτείνουν και αποδεικνύουν οι διάδικοι...». Πρόκειται για την αρχή της διάθεσης, μία από τις θεμελιώδεις αρχές του δικονομικού μας δικαίου, η οποία απορρέει από την αρχή της αυτονομίας της ιδιωτικής βούλησης και κατοχυρώνει την ελεύθερη άσκηση και διάθεση των ιδιωτικών δικαιωμάτων των μερών. Στο πλαίσιο αυτής της αρχής, οι διάδικοι έχουν την ευχέρεια να συμφωνήσουν και την διαιτητική επίλυση μιας υπάρχουσας ή ενδεχόμενης μελλοντικής διαφοράς τους. Με την διαιτησία, η δεσμευτική διάγνωση της επίδικης σχέσης δεν γίνεται από τακτικό πολιτειακό δικαστήριο, αλλά από κάποιο τρίτο πρόσωπο ή συλλογικό όργανο, το οποίο σε βασικές γραμμές δεν δεσμεύεται από τους κανόνες της πολιτικής δικονομίας<sup>1</sup>.

Ο θεσμός της διαιτησίας, ως εκδήλωση της αρχής της αυτονομίας της ιδιωτικής βούλησης, από την οποία και κυριαρχείται, είναι τόσο παλιός, όσο και οι συναλλαγές. Διαμορφώθηκε σταδιακά, ακολουθώντας τις απαιτήσεις των εκάστοτε κοινωνικών δεδομένων. Πλέον, συμβαδίζει με τις σύγχρονες ανάγκες και εξελίσσεται σύμφωνα με τις επιταγές που θέτουν οι κανόνες της ΕΕ. Οι διατάξεις των άρθρων 867επ. ΚΠολΔ που την αφορούν, ρυθμίζουν έναν τρόπο επίλυσης των διαφορών διαφορετικό από εκείνον που προβλέπει το δίκαιο με την προσφυγή στα διάφορα κρατικά όργανα. Εδώ οι διάδικοι συμφωνούν εγγράφως τον αποκλεισμό της δικαιοδοσίας των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων και την επίλυση της διαφοράς από κάποιους τρίτους. Η διαιτησία, η οποία προϋποθέτει την ύπαρξη ιδιωτικών διαφορών και την επιλογή διαιτητών, συνθέτει μία ιδιαίτερη μορφή στον χώρο της απονομής δικαίου, με στόχο την απονομή έννομης προστασίας από τρίτα πρόσωπα, κατ' ελεύθερη επιλογή των διαδίκων.

Ως διαιτησία, επομένως, μπορεί να χαρακτηριστεί η με συμφωνία των μερών δεσμευτική επίλυση ορισμένης ιδιωτικής διαφοράς, από πρόσωπα που επιλέγονται από τους διαδίκους, αντί των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων.

---

<sup>1</sup> Π.χ. οι διαιτητές ορίζουν κατά την ελεύθερη κρίση τους, εκτός από τον τόπο και τον χρόνο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας, και την ίδια την διαιτητική διαδικασία, εκτός αν ορίζεται κάτι άλλο στην συμφωνία για την διαιτησία (άρθρο 886&1ΚΠολΔ)

## II. Τα άρθρα 867 και 868 του ΚΠολΔ

### α. Τα εννοιολογικά στοιχεία του άρθρου 867ΚΠολΔ

Το άρθρο 867 του ΚΠολΔ είναι το πρώτο που αφορά στην διαιτησία, ορίζοντας πως «διαφορές ιδιωτικού δικαίου μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία με συμφωνία, αν εκείνοι που την συνομολογούν, έχουν την εξουσία να διαθέτουν ελεύθερα το αντικείμενο της διαφοράς...». Η διάταξη αυτή αποτελεί κανόνα του ουσιαστικού δικαίου<sup>2</sup>, έχει ενταχθεί στο δικονομικό μας δίκαιο και παρέχει στους διαδίκους την δυνατότητα να επιλέξουν συμβατικά έναν εναλλακτικό τρόπο επίλυσης των διαφορών που προέκυψαν ή θα προκύψουν μελλοντικά μεταξύ τους.

Τρία είναι τα βασικά στοιχεία αυτής της διάταξης :

#### α. *διαφορά ιδιωτικού δικαίου*

#### β. *συμφωνία υπαγωγής της διαφοράς σε διαιτησία*

#### γ. *εξουσία διάθεσης* του αντικειμένου της διαφοράς εκ μέρους των διαδίκων.

**α.** *Διαφορά*, κατά την ορολογία του δικονομικού δικαίου, είναι η δεσμευτική διάγνωση που εκκρεμεί να γίνει από κάποιο δικαστήριο, αναφορικά με το αν ισχύει ή όχι συγκεκριμένη έννομη σχέση. *Διαφορά ιδιωτικού δικαίου*, πιο συγκεκριμένα, είναι η δεσμευτική διάγνωση που εκκρεμεί να γίνει για μία έννομη σχέση που προβλέπεται από κανόνα του ιδιωτικού δικαίου, η οποία διαταράχτηκε. Ιδιωτικό είναι το δίκαιο που αφορά στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις ισότιμων προσώπων.

Όταν ο νόμος ορίζει πως ιδιωτικές διαφορές μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία, εννοεί πως παρέχει την ευχέρεια να αφαιρεθούν ορισμένες διαφορές ιδιωτικού δικαίου από την δικαιοδοσία των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων και να υποβληθούν στη δικαιοδοσία των διαιτητών, ως ιδιωτικών δικαστών. Πρόκειται, δηλαδή, για την συμβατικά επιλεγμένη εκδίκαση μιας διαφοράς από ιδιωτικούς δικαστές, αντί των τακτικών δικαστηρίων.

**β.** *Η συμφωνία*, με την οποία γίνεται η υπαγωγή ιδιωτικής διαφοράς σε διαιτησία, είναι σύμβαση των διαδίκων, κατά την έννοια των άρθρων 185επ.ΑΚ. Η συμφωνία αυτή δεν πρέπει να συγχέεται με τη σύμβαση παροχής διαιτητικών υπηρεσιών/έργων που καταρτίζεται, έστω και άτυπα, μεταξύ των διαδίκων από κοινού και καθενός μέλους του διαιτητικού δικαστηρίου χωριστά, αλλά ούτε και με τη μονομερή/ συλλογική πράξη επιλογής των διαιτητών και του επιδιαιτητή.

**γ.** *Τέλος, εξουσία διάθεσης* ορισμένου δικαιώματος είναι η εξουσία του δικαιούχου να απολέσει κάποιο δικαίωμά του. Η απώλεια είναι κάτι που επέρχεται όταν μειώνεται το ενεργητικό της περιουσίας του δικαιούχου διαμέσου, είτε εκποίησης του διατιθέμενου δικαιώματος, δηλαδή μεταβίβασής του σε κάποιον άλλο,

<sup>2</sup> Βλ. ΑΠ 1183/85, ΕΕΝ 1986/418, Μπέης Διαιτησία σελ.109

είτε επιβάρυνσης του εν λόγω δικαίωματος, δηλαδή σύστασης ενός άλλου δικαίωματος, που θα ισχύει παράλληλα με το διατιθέμενο, με την έννοια ότι το συνιστώμενο νέο δικαίωμα θα περιέχει μόνο ορισμένες ειδικότερες εξουσίες, ενώ το επιβαρυνόμενο δικαίωμα θα εξακολουθήσει να ισχύει με τον πυρήνα των εξουσιών που είχε και έναν κύκλο περιορισμένων, σε σχέση με όσες είχε πριν την επιβάρυνση, ειδικότερων.

### **Πιο αναλυτικά:**

**α.** Όταν μιλάμε στο δικονομικό δίκαιο για *διαφορά*, αναφερόμαστε στην δεσμευτική διάγνωση, που εκκρεμεί να γίνει σε κάποιο δικαστήριο, για την ισχύ ή όχι ορισμένης έννομης σχέσης. Στον χώρο της αμφισβητούμενης<sup>3</sup> δικαιοδοσίας των πολιτικών δικαστηρίων, ισχύει το διαθετικό σύστημα του άρθρου 106ΚΠολΔ, αναφορικά με την εκδίκαση των ιδιωτικών διαφορών. Σύμφωνα με αυτό, το δικαστήριο αποφαινεται με βάση τα αιτήματα των διαδίκων και μόνο για αυτά. Ως διαφορά, λοιπόν, ορίζεται το αντικείμενο του αιτήματος του διαδίκου, αναφορικά με την ισχύ ή όχι ορισμένης έννομης σχέσης, το οποίο είναι δεκτικό δικαστικής διάγνωσης και εξοπλίζεται τόσο με δύναμη δεδουλευμένου, όσο και με εκτελεστότητα.

Συνεπώς, η διαφορά συνιστά το αντικείμενο και του δεδουλευμένου. Το άρθρο 322ΚΠολΔ ορίζει ως αντικείμενο του δεδουλευμένου το δικαίωμα που κρίθηκε και την έννομη σχέση από την οποία προέρχεται αυτό. Ο κανόνας που στοιχειοθετεί αυτή η διάταξη, έχει ως αναγκαίο επακόλουθο να είναι αντικείμενο της δίκης, η προς διάγνωση έννομη σχέση που εκκρεμεί ενώπιον του δικαστηρίου.

Με αυτή την έννοια αναφέρεται και το άρθρο 867ΚΠολΔ. στην διαφορά, ως αντικείμενο διαιτησίας, μιας και οι διαιτητές είναι ιδιωτικό υποκατάστατο των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων και του δικαιοδοτικού τους έργου. Ακριβώς επειδή ισχύει αυτό, η διαιτητική απόφαση αναπτύσσει, όχι μόνο διαπλαστική ενέργεια, όπως και κάθε πράξη διαδίκου, αλλά επιπλέον δεδουλευμένο και εκτελεστότητα. Έτσι, η διαιτησία αναδεικνύεται σε θεσμό, τουλάχιστον καταρχάς, του δικονομικού δικαίου, και αντικείμενό της είναι ό, τι αντίστοιχα θα ήταν αντικείμενο της δίκης ενώπιον των τακτικών δικαστηρίων, αν δεν είχε καταρτιστεί η διαιτητική συμφωνία.

Για να υπαχθεί μία διαφορά ιδιωτικού δικαίου σε διαιτησία θα πρέπει να είναι ιδιωτική, η οποία προέκυψε ή πρόκειται να προκύψει από ορισμένη έννομη σχέση. Εξαιρέση σε αυτόν τον κανόνα αποτελούν οι εργατικές διαφορές<sup>4</sup>, οι οποίες αν και

---

<sup>3</sup> Αμφισβητούμενη δικαιοδοσία ονομάζεται η εξουσία των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων, όταν μεταξύ των διαδίκων υπάρχει κάποια έριδα ως προς την ύπαρξη ή όχι ιδιωτικής διαφοράς

<sup>4</sup> Το άρθρο 663ΚΠολΔ αναφέρει ως εργατικές διαφορές εκείνες από παροχή εξαρτημένης εργασίας και από συλλογικές συμβάσεις εργασίας, διαφορές μεταξύ επαγγελματιών/βιοτεχνών ή μεταξύ εκείνων και των πελατών τους, μεταξύ οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης και ασφαλισμένων εκεί.

είναι ιδιωτικές, δεν μπορούν να επιλυθούν διαιτητικά (άρθρο 867βΚΠολΔ)<sup>5</sup>. Αντικείμενο της διαφοράς είναι η ύπαρξη/ανυπαρξία της έννομης σχέσης ή οι επιμέρους εκφάνσεις της ως προς το υποκείμενο, το αντικείμενο ή το περιεχόμενο του δικαιώματος.

Δεκτικές διαιτησίας είναι οι ιδιωτικές διαφορές οι υπάρχουσες, αλλά και οι μελλοντικές. Ως προς τις μελλοντικές διαφορές, όμως, τίθεται από το άρθρο 868ΚΠολΔ ο περιορισμός πως δεκτικές διαιτησίας είναι μόνο όσες είναι ενδεχόμενο να προκύψουν στο πλαίσιο συγκεκριμένης έννομης σχέσης.

Η διάταξη του άρθρου 867ΚΠολΔ αναφέρεται σε διαφορές ιδιωτικού δικαίου και όχι σε διαφορές που υπάγονται στα τακτικά πολιτικά δικαστήρια. Από αυτή την διατύπωση, η οποία είναι ευρύτερη από εκείνη του άρθρου 1αΚΠολΔ<sup>6</sup>, συνάγεται πως με την εν λόγω διάταξη παρέχεται η ευχέρεια υπαγωγής στη διαιτησία και διαφορών ιδιωτικού δικαίου, για τις οποίες δεν προβλέπεται δικαιοδοσία των τακτικών δικαστηρίων.

Διαφορές ιδιωτικού δικαίου που εγκύρως μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία είναι π.χ. κάθε διαφορά που απορρέει από φορτωτική, από ναυλοσύμφωνο, από σύμβαση ναυπήγησης πλοίου, από σύμβαση αγοράς και πώλησης πλοίου κ.α.

Δεν είναι διαφορές ιδιωτικού δικαίου και συνεπώς δεν υπάγονται σε διαιτησία οι υποθέσεις δημοσίου δικαίου, οι διοικητικές διαφορές και οι σχέσεις του δικονομικού δικαίου.

Τέλος, οι συντάκτες του νέου κώδικα πολιτικής δικονομίας απέφυγαν ευσυνειδήτως να εξαρτήσουν την δεκτικότητα της διαιτησίας ορισμένης ιδιωτικής διαφοράς από την δυνατότητα κατάρτισης έγκυρου συμβιβασμού ως προς αυτή, όπως ίσχυε στο ΚΠολΔ/1834 και εξακολουθεί να ισχύει στην Γερμανία, με την εξήγηση πως «..δεν ταυτίζονται όλες οι διαφορές που είναι δεκτικές συμβιβασμού<sup>7</sup> με εκείνες που μπορούν να επιλυθούν με διαιτησία..».

**β.** Η υπαγωγή ιδιωτικών διαφορών σε διαιτησία γίνεται με *συμφωνία των διαδίκων*. Ο νόμος δεν έχει ευχέρεια από το Σύνταγμα να ορίσει άλλον τρόπο επιλογής της διαιτησίας. Και τούτο, γιατί κατά το άρθρο 8&1Σ., κανένας δεν στερείται χωρίς τη θέλησή του τον δικαστή που του έχει ορίσει ο νόμος. Έτσι, αποκλείεται από το Σύνταγμα η επιλογή της διαιτησίας, τόσο απ' ευθείας από τον νομοθέτη, με την αναγκαστική υπαγωγή ορισμένων διαφορών σε διαιτησία, όσο και με μονομερή δικαιοπραξία ενός των διαδίκων, χωρίς την συγκατάθεση ή με κάποιο άλλο τρόπο νόμιμη δέσμευση του αντιδίκου του.

<sup>5</sup> Η διάταξη του άρθρου 867βΚΠολΔ. είναι αναγκαστικού δικαίου και δεν μπορεί να μετατραπεί με συμφωνία των μερών.

<sup>6</sup> Το άρθρο αυτό ορίζει πως στα τακτικά πολιτικά δικαστήρια υπάγονται διαφορές ιδιωτικού δικαίου, εφόσον ο νόμος δεν τις έχει υπαγάγει σε άλλα δικαστήρια.

<sup>7</sup> Άρθρο 871ΑΚ

Η συμφωνία για την διαιτησία αποτελεί σύμβαση του ιδιωτικού δικαίου. Για αυτόν τον λόγο, ορίζεται στο άρθρο 869ΚΠολΔ πως διέπεται από τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου<sup>8</sup> αλλά και από ορισμένες ειδικές δικονομικές, ως προς τα επιμέρους στάδια της διαιτησίας. Υπάρχει, βέβαια, και αντίθετη άποψη που μιλάει για μία σύμβαση δικονομική, ήτοι μία διαδικαστική πράξη/δικαιοπραξία που αναπτύσσει την κύρια ενέργειά της στο δικονομικό πεδίο, προχωρώντας σε αποκλεισμό της δικαιοδοσίας των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων<sup>9</sup> και δημιουργώντας δικαιοκωλυτική ένσταση της δίκης που ανοίγεται τυχόν ενώπιον αυτών, παρά την ύπαρξή της.

Η ικανότητα των μερών για κατάρτιση της διαιτητικής συμφωνίας κρίνεται από τις γενικές διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου, ήτοι τα άρθρα 127-137ΑΚ<sup>10</sup>. Συνεπώς, απαιτείται εκ μέρους των συμβαλλομένων δικαιοπρακτική ικανότητα, είτε είναι φυσικά, είτε είναι νομικά πρόσωπα. Τα ελαττώματα της βούλησης των φυσικών προσώπων κρίνονται επίσης με τις γενικές διατάξεις του ΑΚ (άρθρα 140-157)<sup>11</sup>.

Σύμφωνα με τον κανόνα του άρθρου 869ΚΠολΔ., όμοιο με τον οποίο συναντούμε και στις διατάξεις του συμβατικού διεθνούς δικαίου<sup>12</sup>, η διαιτητική συμφωνία υπόκειται στον συστατικό έγγραφο τύπο. Ο κανόνας αυτός απορρέει από την αρχή της σαφήνειας και του ορισμένου της διαιτητικής συμφωνίας και συνδέεται με το γεγονός ότι, ενόψει του ότι η διαιτησία αποτελεί την εξαίρεση, αναγκαία είναι τόσο η κατάρτισή της, όσο και η αναμφίβολη απόδειξη του περιεχομένου της μέσω ενός εγγράφου. Μόνη περίπτωση θεραπείας της έλλειψης εγγράφου είναι εκείνη όπου οι διάδικοι εμφανίζονται ενώπιον των διαιτητών και λαμβάνουν μέρος ανεπιφύλακτα στην διαιτητική διαδικασία (άρθρο 869ΚΠολΔ).

Ως προς το αναγκαίο περιεχόμενό της, αρκεί η διαιτητική συμφωνία να ορίσει πως ορισμένη υπαρκτή ιδιωτική διαφορά ή οριστή μελλοντική διαφορά από συγκεκριμένο κύκλο έννομης σχέσης θα λυθεί διαιτητικά, με την απομάκρυνσή της από την δικαιοδοσία των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων και την υποβολή της στην αποκλειστική δικαιοδοσία τρίτων διαιτητών. Δεν χρειάζεται να συμφωνηθεί τίποτα άλλο, όπως π.χ. ποιοι θα είναι οι διαιτητές, προκειμένου να έχει ολοκληρωθεί η διαιτητική συμφωνία και να είναι δεσμευτική για τους διαδίκους που την κατάρτισαν. Το περιεχόμενο της συμφωνίας πρέπει να είναι σύμφωνο με το νόμο και να μην είναι αντίθετο στα χρηστά ήθη (άρθρο 178ΑΚ). Μία συμφωνία, η οποία θα αναθέτει την εκδίκαση της διαφοράς σε κάποιον από τους διαδίκους/σε νόμιμο αντιπρόσωπό του ή εκείνη που θα καθιερώνει συντρέχουσα δικαιοδοσία των διαιτητών με εκείνη των τακτικών δικαστηρίων, είναι αυτοδίκαια άκυρη και δεν επιφέρει τις έννομες συνέπειες της διαιτητικής συμφωνίας.

<sup>8</sup> Βλ. Οικονομόπουλο Γ., ΣχεδΠολΔ, Ω/286 και Η διαιτησία, 301επ.

<sup>9</sup> Βλ. Μπέη, 12επ.

<sup>10</sup> Π.χ. ικανός για δικαιοπραξία είναι όποιος έχει συμπληρώσει το 18<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας του.

<sup>11</sup> Π.χ. αν κάποιος καταρτίσει δικαιοπραξία και η δήλωσή του δεν συμφωνεί, από ουσιώδη πλάνη, με τη βούλησή του, έχει δικαίωμα να ζητήσει την ακύρωση της δικαιοπραξίας.

<sup>12</sup> Π.χ. στο άρθρο 2&1,2 της Συνθήκης της Νέας Υόρκης του 1958

Η διαιτητική συμφωνία, είτε συνομολογείται χωριστά, είτε στο ίδιο έγγραφο με την κύρια σύμβαση, διαφοροποιείται ως προς το περιεχόμενο με εκείνη και αποβλέπει σε άλλον σκοπό. Μεταξύ των δύο συμβάσεων δεν απαιτείται εκ του νόμου να υπάρχει κάποιος δεσμός/σχέση. Συνεπώς, η διαιτητική συμφωνία είναι ανεξάρτητη και αυτοτελής, με άμεση συνέπεια το ανεπηρέαστο εκείνης από τη τύχη της κύριας σύμβασης. Τυχόν ακυρότητα της τελευταίας, δεν συμπαρασύρει ipso jure σε ακυρότητα και την ρήτρα, μιας και δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 181ΑΚ<sup>13</sup>. Οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου εφαρμόζονται, όταν προκύπτει πως τα μέρη ήθελαν να καταρτίσουν μία ενιαία δικαιοπραξία.

Με την συμφωνία για διαιτησία μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία ορισμένες ή όλες οι ιδιωτικές διαφορές που αφορούν σε μία σύμβαση/ορισμένη έννομη σχέση, υφιστάμενες ή δυνατόν να γεννηθούν στο μέλλον. Στην περίπτωση που η διαιτητική συμφωνία αφορά σε μελλοντικές διαφορές, πρέπει να προσδιορίζεται επακριβώς η έννομη σχέση, από την οποία θα προέλθουν (άρθρο 868ΚΠολΔ).

Η διαιτητική συμφωνία ισχύει μόνο μεταξύ των μερών που την κατάρτισαν και των κληρονόμων/καθολικών διαδόχων τους<sup>14</sup>, οι οποίοι αποκτούν την κληρονομική περιουσία με τον όρο που υφίσταται σε βάρος του κληρονομούμενου/δικαιοπάροχου τους για την διαιτητική επίλυση της διαφοράς. Αντιθέτως, η εν λόγω συμφωνία δεν είναι δεσμευτική για τους τρίτους, εκτός αν οι ίδιοι δέχονται να υπεισέλθουν στις υποχρεώσεις που προκύπτουν από αυτή. Ως τρίτος λαμβάνεται εδώ και εκείνος που έλαβε μέρος στη συμφωνία για διαιτησία, όχι για τον εαυτό του, αλλά ως εκπρόσωπος εκείνου που συμβλήθηκε π.χ. ο ασκών την γονική μέριμνα σε ανήλικο.

Η διαιτητική συμφωνία είναι η βάση, πάνω στην οποία στηρίζεται η δικαιοδοσία των διαιτητών. Ο διαιτητής ασκεί δικαιοδοτική λειτουργία και γίνεται νόμιμος δικαστής, με ελεύθερη συμφωνία των μερών. Το κράτος δεν μπορεί να προβεί σε μονομερή κατάργηση της διαιτητικής συμφωνίας, γιατί καταστρατηγεί τη συνταγματική αρχή του νόμιμου δικαστή του άρθρου 8Σ.

Η διαιτητική απόφαση έχει χαρακτήρα δεσμευτικό για τους συμβαλλόμενους. Επομένως, μία συμφωνία των διαδίκων για προσπάθεια επίλυσης μιας διαφοράς από τρίτα πρόσωπα, πριν από την προσφυγή σε διαιτητικό ή τακτικό πολιτικό δικαστήριο, από την οποία λείπει τον στοιχείο της δεσμευτικότητας δεν συνιστά διαιτητική συμφωνία<sup>15</sup>. Δεν αποκλείεται, βέβαια, με την εν λόγω συμφωνία να καθιερώνεται διαδικαστική προϋπόθεση<sup>16</sup>, από την συνδρομή της οποίας εξαρτάται η προσφυγή ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου ή κάποια προσπάθεια συμβιβασμού<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Το άρθρο 181 ΑΚ ορίζει πως «η ακυρότητα μέρους συνεπιφέρει την ακυρότητα ολόκληρης της δικαιοπραξίας, αν συνάγεται πως δεν θα είχε επιχειρηθεί χωρίς το άκυρο μέρος »

<sup>14</sup> Βλ. Καργάδο, ΝοΒ 25/1421

<sup>15</sup> Βλ. Οικονομόπουλο Γ, Η διαιτησία 422επ.

<sup>16</sup> Οι συντάκτες του νέου κώδικα πολιτικής δικονομίας απέφυγαν ευσυνειδήτως να εξαρτήσουν την δεκτικότητα της διαιτησίας ορισμένης ιδιωτικής διαφοράς από την δυνατότητα κατάρτισης έγκυρου συμβιβασμού ως προς αυτή, όπως ίσχυε στο ΚΠολΔ/1834 και εξακολουθεί να ισχύει **στην Γερμανία**,



Όταν υπάρχει η ρήτρα στην συμφωνία πως «..η διαφορά λύεται διαιτητικά, χωρίς να αποκλείεται η προσφυγή σε κρατικό δικαστήριο», δεν καθιερώνεται ούτε προσπάθεια συμβιβασμού, ούτε προσφυγή κατά της διαιτητικής απόφασης ενώπιον τακτικού δικαστηρίου. Πρόκειται για μία παράλληλη δυνατότητα προσφυγής σε ένα από τα δύο δικαστήρια, με συνέπεια να περιορίζεται η δυνατότητα αυτή σε μία και μόνο από τις δικαιοδοσίες αυτές.

Η ερμηνεία της διαιτητικής συμφωνίας, όπως κάθε σύμβασης, επιτελείται πάντοτε με βάση τους κανόνες της καλής πίστης<sup>18</sup> και των συναλλακτικών ηθών (άρθρο 869§2ΚΠολΔ). Η διαιτητική συμφωνία πρέπει να είναι σαφής, τόσο ως προς την καθίδρυση της διαιτησίας, όσο και ως προς την συγκεκριμένη διαφορά που θα υπαχθεί σε αυτή. Συνακόλουθο αποτέλεσμα της αρχής αυτής είναι η μη δυνατότητα επέκτασης της ισχύος της διαιτητικής συμφωνίας σε διαφορές από άλλη μεταγενέστερη σύμβαση μεταξύ των ιδίων, ακόμα και αν το αντικείμενο της δεύτερης είναι συναφές. Εξαίρεση στον κανόνα αυτό αποτελούν ορισμένες περιπτώσεις με παρεπόμενο χαρακτήρα ως προς την κύρια σύμβαση λόγω της αναφοράς τους σε δευτερεύοντα σημεία της ή για αντικείμενο που αποτελεί αναγκαίο παρακολούθημα της έννομης σχέσης που έχει υπαχθεί σε διαιτησία π.χ. τόκοι.

Δεν αποκλείεται, όμως, επέκταση της εφαρμογής της αρχικής διαιτητικής συμφωνίας με μεταγενέστερη συμφωνία των μερών. Η επέκταση επιτελείται με παραπομπή σε εκείνη διαφοράν από άλλες έννομες σχέσεις των συμβαλλομένων. Η υποβολή της διαιτητικής συμφωνίας στον συστατικό τύπο του εγγράφου, επιβάλλει την υποβολή στον ίδιο τύπο και της μεταγενέστερης συμφωνίας επέκτασης. Πρόσθετη προϋπόθεση για την εγκυρότητα της μεταγενέστερης επεκτατικής συμφωνίας είναι η παραπομπή στην αρχική διαιτητική συμφωνία να γίνεται ρητώς και κατά τρόπο σαφή, ανεπίδεκτο αμφιβολίας.

Η διαιτητική συμφωνία μπορεί να καταρτιστεί και υπό αίρεση<sup>19</sup> π.χ. της αποδοχής εκ μέρους συγκεκριμένου πρόσωπου του ορισμού του ως διαιτητή. Άλλωστε, όταν η διαιτητική συμφωνία αφορά σε μελλοντική διαφορά, η συμφωνία τελεί εξ ορισμού υπό την αναβλητική αίρεση της δημιουργίας των διαφορών αυτών, ήτοι ενός αβέβαιου γεγονότος.

Η συνομολόγηση της διαιτητικής συμφωνίας υπό προθεσμία<sup>20</sup> είναι έγκυρη π.χ. η συμφωνία θα ισχύσει για κάποιο ορισμένο χρονικό διάστημα, μετά τη λήξη του οποίου θα λήξει αυτοδίκαια η ισχύς του. Η έννοια της ρήτρας αυτής είναι ότι η διεξαγωγή της διαιτησίας και η έκδοση της διαιτητικής απόφασης πρέπει να περατωθούν μέσα στην διάρκεια της συγκεκριμένης προθεσμίας.

---

με την εξήγηση πως «...δεν ταυτίζονται όλες οι διαφορές που είναι δεκτικές συμβιβασμού με εκείνες που μπορούν να επιλυθούν με διαιτησία...», Μπέης Πολιτική Δικονομία

<sup>17</sup> Άρθρο 871ΑΚ

<sup>18</sup> Άρθρο 200ΑΚ

<sup>19</sup> Άρθρο 201επ. ΑΚ

<sup>20</sup> Άρθρο 210ΑΚ

Η διαιτητική συμφωνία προσβάλλεται με βάση τις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου για πλάνη, απάτη, απειλή<sup>21</sup>. Η πλάνη για τις ιδιότητες των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου δεν αποτελεί λόγο ακύρωσης της διαιτητικής συμφωνίας. Η ανάκληση των διαιτητών, καθώς και η εξαίρεσή τους, ρυθμίζεται λεπτομερώς από το άρθρο 883ΚΠολΔ, το οποίο ορίζει πως «Οι διαιτητές μπορούν να προτείνουν την εξαίρεσή τους ή να ανακληθούν για τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 52§1 ή αν δεν μπορούν να είναι διαιτητές κατά το άρθρο 871§2...<sup>22</sup>». Η απόφαση για την εξαίρεση λαμβάνεται από το αρμόδιο δικαστήριο και δεν μπορεί να προσβληθεί με ένδικα μέσα.

Η διαιτητική συμφωνία, ως αμοτεροβαρής σύμβαση, παύει να ισχύει *ex tunc*, αν ασκηθεί το δικαίωμα υπαναχώρησης<sup>23</sup> π.χ. όταν το άλλο μέρος δεν προκαταβάλλει τα αναγκαία έξοδα διαιτησίας ή όταν υπαίτια καθυστερεί την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας. Η υπαναχώρηση χωρεί ως την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας, ενώ μετά χωρεί καταγγελία με τη συνδρομή σπουδαίου λόγου, με αναλογική εφαρμογή των άρθρων 766<sup>24</sup> και 770ΑΚ<sup>25</sup>.

Τέλος, η διαιτητική συμφωνία μπορεί να παύσει να ισχύει για κάποιους από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 885ΚΠολΔ π.χ. συνομολόγηση της κατάργησής της από τους συμβαλλόμενους. Οι λόγοι που αναφέρονται στο άρθρο είναι ενδεικτικοί, μιας και η συμφωνία μπορεί να παύσει να ισχύει για όλους τους λόγους που θα έπαυε να ισχύει κάθε σύμβαση του ουσιαστικού δικαίου.

γ. Για την έγκυρη συνομολόγηση της διαιτητικής συμφωνίας, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να έχουν την *εξουσία ελεύθερης διάθεσης* του αντικείμενου της διαφοράς<sup>26</sup>. Η εξουσία διάθεσης συνάπτεται με το αντικείμενο της διαφοράς, γιατί αποτελεί ιδιότητα του προς απαλλοτρίωση δικαιώματος και όχι του προσώπου, όπως π.χ. η δικαιοπρακτική ικανότητα. Κατά κανόνα, η ελεύθερη διάθεση είναι δυνατή σε όλες τις περιπτώσεις που δεν ορίζεται κάτι αντίθετο με διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, όπως π.χ. στις έννομες σχέσεις που ενδιαφέρουν άμεσα τη δημόσια τάξη, οι οποίες αποκλείονται από τη διαιτησία. Συνεπώς, για τη συνομολόγηση διαιτητικής συμφωνίας απαιτείται εξουσία, σύμφωνα με το ουσιαστικό δίκαιο.

<sup>21</sup> Άρθρα 140επ. ΑΚ

<sup>22</sup> Το άρθρο 52§1ΚΠολΔ καθορίζει τους λόγους εξαίρεσης ενός δικαστή από την εκδίκαση μίας υπόθεσης π.χ. είναι διάδικος στην συγκεκριμένη υπόθεση/είναι συγγενής διαδίκου, εξετάστηκε ως μάρτυρας, προκαλεί υπόνοια μεροληψίας. Το άρθρο 871§2 ΚΠολΔ ορίζει πως δεν μπορούν οι δικαστές να είναι δικαιοπρακτικά ανίκανοι.

<sup>23</sup> Άρθρο 383ΑΚ

<sup>24</sup> Το 766ΑΚ ορίζει « η εταιρία που έχει συσταθεί για ορισμένο χρόνο λύνεται με καταγγελία πριν περάσει ο χρόνος αυτός, αν υπάρχει σπουδαίος λόγος. Αντίθετη συμφωνία, που περιορίζει με προθεσμία ή με άλλον τρόπο το δικαίωμα αυτό της καταγγελίας, είναι άκυρη».

<sup>25</sup> Το 770ΑΚ ορίζει « αν ο σπουδαίος λόγος για τον οποίο καταγγέλθηκε η εταιρία συνίσταται στο ότι κάποιος από τους εταίρους έχει παραβεί τις εταιρικές του υποχρεώσεις, ο εταίρος αυτός ενέχεται για τη ζημία που προκάλεσε η λύση της εταιρίας στους λοιπούς εταίρους».

<sup>26</sup> Βλ. Καΐση, οπ. 98επ.

Ένα δικαίωμα το οποίο μπορεί να εκποιηθεί ονομάζεται απαλλοτριωτό. Απαλλοτριωτά, κατά κύριο λόγο, είναι τα περιουσιακά δικαιώματα, ενοχικά και εμπράγματα, σε αντίθεση με εκείνα που σχετίζονται με διαφορές του οικογενειακού δικαίου π.χ. γαμικές ή διαφορές του δικαίου προστασίας της προσωπικότητας.

Η αποζημίωση για υλική ζημία των άρθρων 914επ.ΑΚ, όπως και η πολιτική αγωγή για αστική αποζημίωση μετά από ποινικό αδίκημα, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο διαιτησίας<sup>27</sup>. Επιπλέον, και η διαφορά από σύμβαση που στηρίζεται παράλληλα και σε αδικοπραξία μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαιτησίας. Στην περίπτωση συρροής αξιώσεων, που στηρίζονται στη σύμβαση, αλλά και στις διατάξεις για αδικοπραξίες/αδικαιολόγητο πλουτισμό, υπάρχει νομίμως υπαγωγή σε διαιτησία για τις τελευταίες, εφόσον ανεξάρτητα από την νομική τους θεμελίωση, βρίσκονται αναπόσπαστα συνδεδεμένες με τις αξιώσεις από την σύμβαση, για την οποία υπάρχει η διαιτητική συμφωνία. Αντιθέτως, η ηθική βλάβη του άρθρου 932 και 59ΑΚ, συνδέεται τόσο στενά με την προστασία της προσωπικότητας, ώστε δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υπαχθεί σε διαιτησία.

Και γνήσιες ιδιωτικές διαφορές του ελληνικού δημοσίου και των νπδδ μπορούν να γίνουν αντικείμενο διαιτητικής εκδίκασης, με την επιφύλαξη και εδώ, πως υπάρχει εξουσία διάθεσης του αντικειμένου εκ μέρους των διαδίκων. Έτσι π.χ. είναι έγκυρη η διαιτητική συμφωνία που καταρτίζει το ελληνικό δημόσιο αναφορικά με τις ιδιωτικές διαφορές που μπορεί να προκύψουν στο μέλλον από σύμβαση μίσθωσης ακινήτου, που καταρτίζεται βάσει των κανόνων του ιδιωτικού δικαίου. Έγκυρη είναι, επίσης, η διαιτητική συμφωνία που καταρτίζει το δημόσιο εναντίον του οδηγού ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου, ο οποίος κατέστρεψε υπαίτια ένα κρατικό όχημα.

Βέβαια, τις περισσότερες φορές, οι συμβάσεις που καταρτίζουν το ελληνικό δημόσιο και τα νομικά πρόσωπα του δημοσίου δικαίου, αναφορικά με έννομες σχέσεις οικείες στο χώρο του ιδιωτικού δικαίου, δεν ρυθμίζονται αποκλειστικά από κανόνες του ιδιωτικού δικαίου, αλλά σε πολύ μεγάλο βαθμό από κανόνες του δημοσίου δικαίου. Συνεπώς, οι διαφορές που ανακύπτουν από αυτές έχουν χαρακτήρα διοικητικών διαφορών και υπάγονται στη δικαιοδοσία των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων. Το ελληνικό δημόσιο και τα νομικά πρόσωπα του δημοσίου δικαίου έχουν την ικανότητα να συνομολογούν διαιτησία, αναφορικά με διοικητικές διαφορές από διοικητικές συμβάσεις, και κυρίως αναφορικά με διαφορές από την εκτέλεση δημοσίων έργων, ως προς τα οποία συντρέχει μία από τις ακόλουθες δύο προϋποθέσεις, ήτοι πρόκειται για διαφορές που πηγάζουν:

α) από την εφαρμογή κανόνων που ρυθμίζουν μία έννομη σχέση του ιδιωτικού δικαίου και συνεπώς δεκτική ελεύθερης διάθεσης ή

β) από την εφαρμογή κανόνων, που παρέχουν στα αρμόδια όργανα του ελληνικού δημοσίου/νπδδ την διακριτική ευχέρεια να συνομολογούν διαιτησία.

---

<sup>27</sup> Βλ. άρθρο 107ΚΠολΔ

Αντιθέτως, δεν είναι δεκτικές διαιτησίας οι διοικητικές διαφορές από προμήθειες και δημόσια έργα, όταν αυτές έχουν ως αντικείμενο το κύρος του διαγωνισμού που διεξήχθη ή το κύρος της κατακύρωσης του δημοσίου έργου ή της κρατικής προμήθειας υλικών. Αναφορικά με αυτές τις διοικητικές διαφορές, το ελληνικό δημόσιο και τα νπδδ δεν έχουν την απαιτούμενη εξουσία ελεύθερης διάθεσης του αντικειμένου τους.

Συνεπώς, και για την διαιτητική εκδίκαση διοικητικών διαφορών από διοικητικές συμβάσεις, απαιτείται η συνδρομή της ίδιας θεμελιακής προϋπόθεσης, που απαιτείται και για τις ιδιωτικές διαφορές, δηλαδή η ύπαρξη της απαιτούμενης εξουσίας διάθεσης του αντικειμένου της διαφοράς εκ μέρους των συμβαλλομένων. Για τον λόγο αυτό, αποκρούεται η δυνατότητα της διαιτησίας στον χώρο των κλασικών διοικητικών διαφορών, που ανακύπτουν από την ενεργό δράση της δημόσιας διοίκησης στις σχέσεις της με τους διοικούμενους, δηλαδή με τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που το δίκαιο δεν τα μεταχειρίζεται ως ισότιμα με τη δημόσια διοίκηση υποκείμενα της διοικητικής έννομης σχέσης.

#### **β. Εννοιολογικά στοιχεία του άρθρου 868ΚΠολΔ.**

Για το κύρος μιας διαιτητικής συμφωνίας που αφορά στην υπαγωγή σε διαιτησία μελλοντικών διαφορών απαιτείται η συνδρομή ορισμένων προϋποθέσεων:

- i. εξουσία των συμβαλλομένων για ελεύθερη διάθεση του αντικειμένου της διαφοράς
- ii. τήρηση εγγράφου τύπου, ο οποίος είναι συστατικός και δεν μπορεί να αναπληρωθεί με την επίκληση άλλων αποδεικτικών μέσων
- iii. αναφορά σε ορισμένη έννομη σχέση από την οποία θα προέλθουν οι διαφορές. Με την συμφωνία αυτή μπορούν να υπαχθεί σε διαιτησία συγκεκριμένη ή όλες οι διαφορές που είναι δυνατόν να προκύψουν από την έννομη σχέση.

Η διαιτητική ρήτρα αποτελεί δικονομική σύμβαση και έχει αυτοτέλεια έναντι της ουσιαστικής σύμβασης, μέσα στην οποία περιέχεται. Αυτό έχει ως άμεση συνέπεια να μην επηρεάζεται το κύρος της από εκείνο της ουσιαστικής σύμβασης, χωρίς αυτό να σημαίνει πως ένας λόγος ακυρότητας για εκείνη δεν μπορεί να επηρεάσει ακυρωτικά και την ρήτρα. Το άρθρο 181ΑΚ πάντως δεν έχει εφαρμογή εδώ.

## **& 2. Αντιδιαστολή της διαιτησίας από συγγενικούς θεσμούς**

Η ελευθερία των εκάστοτε διαδίκων να συμφωνήσουν την διαιτητική επίλυση των διαφορών τους, δεν είναι, όπως αναφέραμε και παραπάνω, απεριόριστη. Αντικείμενο της διαιτησίας μπορούν να είναι μόνο ιδιωτικές διαφορές και μόνο εφόσον οι διάδικοι έχουν την εξουσία να διαθέσουν τις επίδικες σχέσεις τους. Για τον λόγο αυτό, δεν μπορεί να είναι αντικείμενο διαιτησίας η διαπίστωση απλών πραγματικών γεγονότων ή η διάγνωση εννόμων σχέσεων που ενδιαφέρουν το δημόσιο συμφέρον.

### **I. Διαιτητική πραγματογνωμοσύνη**

Στο πλαίσιο της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων (άρθρο 361 ΑΚ ), οι διάδικοι μπορούν να παραπέμψουν στην δεσμευτική κρίση τρίτων , όχι την επίλυση της διαφοράς, αλλά την διακρίβωση του περιεχομένου της παροχής/ την αλήθεια ή όχι ορισμένων πραγματικών περιστατικών. Στην περίπτωση αυτή, ακόμα και αν οι συμβαλλόμενοι χαρακτηρίσουν την διαδικασία ως διαιτησία<sup>28</sup>, στην πράξη πρόκειται για μία διαιτητική πραγματογνωμοσύνη<sup>29</sup>, η οποία δεν ρυθμίζεται από το δίκαιό μας, με εξαίρεση το άρθρο 678&3 ΚΠολΔ<sup>30</sup>. Πρόκειται για μία συμφωνία δικονομική για απόδειξη, η οποία μπορεί να περιληφθεί ως ρήτρα σε κύρια σύμβαση για μελλοντική αμφισβήτηση ουσιώδους πραγματικού γεγονότος ή να καταρτιστεί ενόψει υφιστάμενης αμφισβήτησης για τέτοιο γεγονός πριν από την έναρξη/ στην διάρκεια της δίκης. Με την συμφωνία αυτή τα μέρη, κατ' αποκλεισμό όποιου άλλου αποδεικτικού μέσου, αναθέτουν την εκτίμηση της αλήθειας ορισμένου γεγονότος ουσιώδους στους διαιτητές/πραγματογνώμονες, το πόρισμα των οποίων είναι δεσμευτικό<sup>31</sup> για το δικαστήριο, εκτός αν προκύψει προφανής ανακρίβεια. Το δικαστήριο διατηρεί, βέβαια, την δικαιοδοσία του για την διάγνωση και επίλυση της διαφοράς.

Ο χαρακτηρισμός ορισμένης συμφωνίας ως διαιτησίας ή διαιτητικής πραγματογνωμοσύνης, εξαρτάται από το είδος του ελέγχου που μπορεί να εκτελεστεί κατά της κρίσης του τρίτου και καθορίζεται από το περιεχόμενο της σύμβασης, ανεξάρτητα από τις λέξεις που τυχόν χρησιμοποιήθηκαν. Η συμφωνία για την

---

<sup>28</sup> Γ. Οικονομόπουλος, Η διαιτησία, σελ.426

<sup>29</sup> Γνωμοδότηση Γ. Ράμμου - Γ. Κουμάντου - Κ. Μπέη, Δ 6, 301 Εγγ. Νικολόπουλος, η διαιτητική πραγματογνωμοσύνη, Αφιέρωμα Γ. Οικονομόπουλου, σελ. 257.

<sup>30</sup> Το άρθρο 678&3ΚΠολΔ ορίζει «διαφορές για τις αμοιβές , τις αποζημιώσεις και τα έξοδα διαιτητών και πραγματογνώμων, μπορούν να εισαχθούν και στο δικαστήριο του τόπου όπου έχει διεξαχθεί η διαιτησία/πραγματογνωμοσύνη»

<sup>31</sup> Βλ. Βερβενιώτη Γ., ΝοΒ 23/1308

διαιτητική πραγματογνωμοσύνη υπόκειται, όπως και η διαιτητική συμφωνία, στον έγγραφο συστατικό τύπο<sup>32</sup>. Η ουσιαστική διαφορά της διαιτητικής πραγματογνωμοσύνης από την διαιτητική απόφαση είναι πως η πρώτη αφορά στη διαπίστωση πραγματικών γεγονότων με τρόπο δεσμευτικό για τους ενδιαφερόμενους, χωρίς όμως να αποκλείεται και ο δικαστικός έλεγχος. Επομένως, η εκπόνηση μιας διαιτητικής πραγματογνωμοσύνης δεν εμποδίζει την διεξαγωγή δίκης στα τακτικά δικαστήρια για την έννομη σχέση, η οποία πηγάζει από τα πραγματικά περιστατικά που ήταν αντικείμενό της.

Η πρακτική σημασία της αντιδιαστολής ανάμεσα στην διαιτησία και στην πραγματογνωμοσύνη εντοπίζεται κυρίως στο ότι μία διαιτητική απόφαση δημιουργεί δεδικασμένο (άρθρο 896 ΚΠολΔ), το οποίο ανατρέπεται μόνο με ακύρωση της εν λόγω απόφασης από το δικαστήριο για ορισμένους λόγους, οι οποίοι απαριθμούνται περιοριστικά στο άρθρο 897 ΚΠολΔ. Αντίθετα, οι διαπιστώσεις που γίνονται στο πλαίσιο της διαιτητικής πραγματογνωμοσύνης είναι αντικείμενο δικαστικού ελέγχου απεριόριστα, ήτοι οποιαδήποτε ανωμαλία στην διεξαγωγή της διαιτητικής πραγματογνωμοσύνης, δικαιολογεί την δικαστική διάγνωση της μη δεσμευτικότητας του αποδεικτικού πορίσματος. Αν η αγωγή ασκηθεί πριν αποφανθούν οι πραγματογνώμονες, τότε αυτή δεν απορρίπτεται ως απαράδεκτη, αλλά ορίζεται από το δικαστήριο προθεσμία για την διεξαγωγή της πραγματογνωμοσύνης, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 341&2<sup>33</sup> · κατ' άλλη γνώμη, απορρίπτεται ως απαράδεκτη<sup>34</sup>.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας συμφωνίας, τόσο στην ημεδαπή, όσο και στην διεθνή πρακτική αναφέρεται η περίπτωση της διαπίστωσης της ζημίας από τους πραγματογνώμονες βάσει της ρήτρας ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Η ρήτρα αυτή για να είναι ισχυρή πρέπει να περιβληθεί τον τύπο του εγγράφου και συνεπώς πρέπει σε αυτό να υπάρχουν οι ιδιόχειρες υπογραφές των συμβαλλομένων και όχι μόνο του ασφαλιστή, που να καλύπτουν όλους τους όρους του ασφαλιστηρίου<sup>35</sup>.

## II. Ο προσδιορισμός της παροχής από τρίτο

Σύμφωνα με το άρθρο 371 ΑΚ, ο προσδιορισμός μιας αόριστης ( σε τόπο, χρόνο, έκταση, τρόπο καταβολής) παροχής μπορεί να ανατεθεί σε κάποιον τρίτο με σύμβαση, η κρίση του οποίου οφείλει να είναι δίκαιη π.χ. οι συμβαλλόμενοι έχουν συμφωνήσει την πώληση σιταριού και αναθέτουν στον δάσκαλο του χωριού να προσδιορίσει ποια διαλογή από την παραγωγή του πωλητή θα πάρει ο αγοραστής. Πρόκειται για την ανάθεση σε κάποιον τρίτο του πλήρους προσδιορισμού της

<sup>32</sup> Βλ. Βερβενιώτη Γ. 174επ.

<sup>33</sup> Βλ. ΕΑ 4012/84 Δ 17/365, ΕΘ 657/90 Αρμ 44/624

<sup>34</sup> Βλ. Δεληκωστόπουλο-Σινανιώτη, Δ 9/58, Βερβενιώτη Γ. 126

<sup>35</sup> Βλ. Παπαχρονόπουλο Ν., Δνη 32/34 επ.

παροχής, για την οποία υφίσταται αοριστία π.χ. σε έκταση, χρόνο, τόπο, τρόπο καταβολής, ως προς τον ένα συμβαλλόμενο ή ως προς όλους.

Ο προσδιορισμός της αόριστης παροχής από κάποιον τρίτο, ενεργεί δικαιοπλαστικά, καθόσον η συμπλήρωση της αοριστίας αποτελεί λόγο άρσης της ατέλειας που υπάρχει, δεν εξοπλίζεται με δεδικασμένο και είναι απεριόριστα εκτεθειμένος σε δικαστικό έλεγχο. Αντιθέτως η διαιτητική διαδικασία, ως γνήσιο υποκατάστατο της δικαστικής προστασίας, έχει διαγνωστικό χαρακτήρα και εξοπλίζεται με δεδικασμένο (άρθρο 896 ΚΠολΔ), το οποίο ανατρέπεται μόνο δικαστικά. Από το περιεχόμενο της σύμβασης και μόνο θα κριθεί αν πρόκειται για διαιτησία ή όχι. Αν δεν έχει αποκλειστεί με τη σύμβαση η δυνατότητα δικαστικού ελέγχου της κρίσης που εξέφερε ο τρίτος, πρόκειται για συμπλήρωση της αόριστης παροχής του άρθρου 371ΑΚ, ενώ αν έχει αποκλειστεί αυτή η δυνατότητα ελέγχου έχουμε διαιτητική συμφωνία.

### III. Συμβιβασμός ( Δικαστικός/Εξώδικος )

Ο ειρηνοδίκης είναι υποχρεωμένος κατά την συζήτηση μιας υπόθεσης στο ακροατήριο, αλλά και πριν από αυτή να προσπαθήσει να συμβιβάσει<sup>36</sup> τους διαδίκους. Η συζήτηση της υπόθεσης προχωρά μόνο αν αποτύχει η απόπειρα για συμβιβασμό. Επίσης, όποιος έχει πρόθεση να ασκήσει αγωγή, μπορεί πριν από την κατάθεσή της να ζητήσει συμβιβαστική επέμβαση του κατά τόπον αρμόδιου για την εκδίκαση της αγωγής ειρηνοδίκη, ακόμα κι αν είναι καθ' ύλη αναρμόδιος<sup>37</sup>. Για τον σκοπό αυτό υποβάλλεται αίτηση προς τον ειρηνοδίκη με μία σύντομη περιγραφή της διαφοράς. Αν επιτευχθεί ο συμβιβασμός, η επερχόμενη δίκη καταργείται.

Ένας συμβιβασμός μπορεί να συμβεί και κατά την διάρκεια της δίκης, με δήλωση ενώπιον του δικαστηρίου. Με την εν λόγω σύμβαση, οι διάδικοι προχωρούν σε επίλυση της διαφοράς τους με αμοιβαίες υποχωρήσεις<sup>38</sup>. Η δίκη καταργείται, αλλά η απόφαση αυτή δεν έχει δύναμη δεδικασμένου. Έτσι, μία ενδεχόμενη νέα αγωγή δεν είναι απαράδεκτη, με την επιφύλαξη ότι δεν θα πάσχει ακυρότητα, ούτε με το ουσιαστικό, ούτε με το δικονομικό δίκαιο και θα εξεταστεί από το δικαστήριο χωρίς κανένα ιδιαίτερο περιορισμό.

Η διαιτητική συμφωνία προσομοιάζει προς τον συμβιβασμό, αλλά δεν εντάσσεται σε αυτόν, παρόλο τον κοινό σκοπό επίλυσης των διαφορών μεταξύ των ενδιαφερομένων. Υπάρχει διαφοροποίηση αυτών των δύο αφενός ως προς το περιεχόμενό τους και τα μέσα με τα οποία επιδιώκεται η λύση των διαφορών,

---

<sup>36</sup> Άρθρο 208ΚΠολΔ

<sup>37</sup> Άρθρο 209 ΚΠολΔ

<sup>38</sup> Άρθρο 293§1ΚΠολΔ

αφετέρου ως προς τα αποτελέσματα αυτών. Ο συμβιβασμός αποτελεί μία αμιγή διαπλαστική σύμβαση, ενώ η διαιτητική απόφαση έχει διαγνωστικό χαρακτήρα και είναι εξοπλισμένη με δεδικασμένο και εκτελεστότητα.

#### **IV. Συμφωνία για παρέκταση**

Η διαιτησία διαφέρει και από την συμβατική παρέκταση της τοπικής αρμοδιότητας για χάρη κάποιου αναρμόδιου τακτικού πολιτικού δικαστηρίου (άρθρα 42-44 ΚΠολΔ). Σε περίπτωση διαιτησίας, οι διάδικοι έχουν την εξουσία να συμφωνήσουν την προσφυγή σε κάποιο άλλο δικαιοδοτικό όργανο, αλλά και την διαδικασία με την οποία θα δικάσουν οι δικαστές/διαιτητές (άρθρο 886&1ΚπολΔ). Αντιθέτως, σε περίπτωση παρέκτασης αρμοδιότητας, το δικαστήριο δεσμεύεται να δικάσει σύμφωνα με τους κοινούς δικονομικούς και ουσιαστικούς κανόνες.

Και στις δύο περιπτώσεις οι διάδικοι στερούνται τον νόμιμο δικαστή τους και κρίνονται από κάποιο άλλο όργανο. Η στέρηση αυτή είναι ηθελημένη και επομένως θεμιτή. Αντικείμενο της διαιτησίας δεν μπορεί να είναι διαφορές από έννομες σχέσεις, για τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν εξουσία ελεύθερης διάθεσής τους, ενώ για την παρέκταση ο μόνος περιορισμός που υπάρχει είναι για τον χαρακτήρα των περιουσιακών διαφορών, στις οποίες αφορά η συμφωνία παρέκτασης. Οι διάδικοι, με την συμφωνία για την διαιτησία έχουν εξουσία να καθορίσουν την διαδικασία, με την οποία οι διαιτητές θα δικάσουν, πράγμα που δεν ισχύει στην παρέκταση. Με την διαιτητική συμφωνία, τελος, χωράει αποκλεισμός εφαρμογής κανόνων ουσιαστικού δικαίου που δεν είναι δημοσίας τάξης, ενώ μία τέτοια αντίστοιχη συμφωνία στην παρέκταση θα ήταν άκυρη.



## 2<sup>ο</sup> Μέρος

### Εισαγωγή στην ναυτική διαιτησία

#### & 1. Εννοιολογικά στοιχεία

##### I. Ιστορικά προλεγόμενα

Η γνώση της ιστορικής διαδρομής ενός θεσμού είναι πολύ σημαντική για την κατανόηση της φύσης και της λειτουργίας του. Η ιστορική αναδρομή του θεσμού της διαιτησίας<sup>39</sup> που θα ακολουθήσει, σε συνδυασμό με την καταγραφή των ιδιαιτεροτήτων της διαιτητικής πρακτικής σήμερα, θα μας αποκαλύψουν όλους τους λόγους που οδήγησαν στη ραγδαία ανάπτυξη του διαιτητικού φαινομένου από τον 20<sup>ο</sup> αιώνα και μετά.

Η διαιτησία ήταν γνωστή στον αρχαιοελληνικό κόσμο<sup>40</sup>, και από εκεί μεταφέρθηκε ως πρακτική και στον ρωμαϊκό κόσμο<sup>41</sup>. Η επίδραση του ρωμαϊκού δικαίου, αποτέλεσε τη βάση για την εξέλιξη της διαιτησίας τόσο στο Βυζάντιο, όσο και στη Δύση<sup>42</sup>.

Ανάλογη εξέλιξη με αυτή της διαιτησίας μέχρι τον μεσαίωνα, έχει να επιδείξει και το ναυτικό δίκαιο. Έχοντας ως απαρχή τον κώδικα του Χαμουραμπί<sup>43</sup>, φτάνει σε επίπεδα μεγάλης ακμής στην αρχαία Ελλάδα, συγκροτούμενο κυρίως από έθιμα, με κορωνίδα την περίφημη νομοθεσία της Ρόδου. Η ρωμαϊκή περίοδος δεν έχει

---

<sup>39</sup> Κάποια γενικά έργα για τη διαιτησία είναι τα History of Arbitration, Mantica, 1950 και History of Law Judges, Dawson, 1960. Στην ελληνική βιβλιογραφία βλ. Δημητρίου, Το δίκαιο της διαιτησίας εν Αγγλία, 1979, Καλαβρός, Οικονομόπουλος Γ.

<sup>40</sup> Ο θεσμός της διαιτησίας απαντάται σε όλο σχεδόν το εύρος της αρχαίας ελληνικής γραμματείας π.χ. στον Πλάτωνα, στον Αριστοτέλη, στον Δημοσθένη. Η κρίση των διαιτητών στηρίζονταν στην επιείκεια

<sup>41</sup> Για την διαιτησία στο ρωμαϊκό δίκαιο, βλ. Καλαβρό, σελ.105-114 και Γ.Οικονομόπουλο, σελ.110-124. Η παραπομπή σε διαιτησία γινόταν με διπλή stipulation, δηλ. με κοινή συμφωνία των μερών, που προέβλεπε κατάπτωση ποινικής ρήτηρας, αν το ηττηθέν μέρος δεν συναινούσε στην εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης. Το κρίσιμο στοιχείο για την υπαγωγή στην διαιτησία, ήταν η αβεβαιότητα της απαίτησης

<sup>42</sup> Βλ. Καλαβρό σελ. 114-126, Γ. Οικονομόπουλο σελ. 129-154

<sup>43</sup> Είναι μία από τις αρχαιότερες σειρές νόμων και βρισκόταν στην Μεσοποταμία. Περιγράφει νόμους και τιμωρίες σε περίπτωση π.χ. κλοπής. Ο κώδικας ήταν γραμμένος πάνω σε μία πλάκα και εκτίθονταν σε δημόσιο χώρο

συνεισφέρει τίποτα στο ναυτικό δίκαιο, ενώ η σημαντικότερη εξέλιξη στους βυζαντινούς χρόνους, υπήρξε ο «Νόμος Ροδίων Ναυτικός»<sup>44</sup>.

Μέχρι την περίοδο του ευρωπαϊκού μεσαίωνα δεν αντλούνται πληροφορίες για περιπτώσεις ναυτικών διαιτησιών<sup>45</sup>, χωρίς η διαπίστωση αυτή να τις αποκλείει, μιας και οι δύο αυτοί κλάδοι - ναυτική διαιτησία και ναυτικό δίκαιο - βρίσκονταν εκείνη την περίοδο σε άνθηση. Τον μεσαίωνα, η διαιτησία μπορεί πλέον να συσχετιστεί με το ναυτικό δίκαιο με ασφάλεια. Η αρχή γίνεται από τις ιταλικές πόλεις που ασχολούνται με το εμπόριο και την ναυτιλία και έχουν να επιδείξουν πρωτογενή παραγωγή εμπορικών εθίμων<sup>46</sup>. Στην Πίζα, δημιουργείται τον 13<sup>ο</sup> αιώνα το παλιότερο σώμα επίλυσης ναυτικών διαφορών, το Curia Maris. Η ναυτιλία και το εμπόριο έχουν ανάγκη από ειδικούς κανόνες, την οποία έρχονται να καλύψουν οι προηγμένες εμπορικές πόλεις της Ιταλίας και αργότερα της Ισπανίας. Η γενεσιουργός δύναμη για τα ναυτικά δικαστήρια, τα οποία συνεδριάζουν στις πόλεις με λιμάνια «από παλίρροια σε παλίρροια»<sup>47</sup>, είναι το κοινό συμφέρον.

Τα έθιμα που δημιουργούνται αυτή την εποχή στην Ιταλία, εξάγονται στην Ισπανία και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Η Πίζα αποτελεί το πρότυπο για την Βαρκελώνη και από εκεί για την Αγγλία. Ήδη τον 13<sup>ο</sup> αιώνα, ο θεσμός της διαιτησίας είναι γνωστός τόσο στην Γαλλία, όσο και στην Αγγλία και χρησιμοποιείται για την διευθέτηση εμπορικών και ναυτικών διαφορών<sup>48</sup>. Η ιδιαιτερότητα της διαιτησίας στην Αγγλία είναι πως αναπτύχθηκε σε περιστασιακή (ad hoc) και όχι σε οργανωμένη θεσμική βάση, στοιχείο που εξακολουθεί ακόμα και σήμερα να κυριαρχεί στην ναυτική διαιτησία. Η τάση αυτή οφείλεται ιστορικά, κατά ένα μέρος τουλάχιστον, στη συγκέντρωση του διεθνούς εμπορίου στα χέρια των αλλοδαπών και στην οικονομική υπανάπτυξη της Αγγλίας. Αυτά τα δύο στοιχεία σε συνδυασμό με μια ισχυρή κεντρική κυβέρνηση, είχαν ως συνέπεια την έλλειψη ισχύος, εύρους και εξειδίκευσης των τοπικών εμπορικών ενώσεων και την μη δυνατότητά τους να οικοδομήσουν μόνιμες διαιτητικές δικαιοδοσίες.

---

<sup>44</sup> Βλ. Σπηλιόπουλο, σελ. 52-53, Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 8-9. Ο νόμος αυτός ρύθμιζε την εμπορική ναυτιλία και στηρίζονταν κυρίως σε τοπικά έθιμα. Με αυτόν εμφανίζεται πρώτη φορά ο θεσμός της γενικής αβαρίας.

<sup>45</sup> Τα κενά που παρατηρούνται, οφείλονται στην καταστροφή πολλών βιβλιοθηκών της Ευρώπης π.χ. της Αλεξάνδρειας το 640 μ.Χ.

<sup>46</sup> Η δημιουργία εμπορικών εθίμων στην Ιταλία ήταν πρωτότυπη- στις υπόλοιπες χώρες π.χ. Αγγλία, Γαλλία ήταν δευτερογενής και κατά μίμηση

<sup>47</sup> Το έθιμο των συνεδριών from tide to tide, ως τμήμα της lex mercatoria, διασώζεται και συναντάται και στο Ipswich, όπως προκύπτει από το Black Book of Admiralty (κωδικοποίηση των σημαντικότερων αποφάσεων του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας που αφορούσαν στο ναυτικό δίκαιο)

<sup>48</sup> Carabiber, σελ. 126-127, η πρώτη καταγεγραμμένη διαιτησία στην Αγγλία χρονολογείται στο 1347

Μετά την εφαρμογή του στην Αγγλία<sup>49</sup>, ο θεσμός της διαιτησίας θα μεταφερθεί και στις υπεραντλαντικές της αποικίες<sup>50</sup>. Εκεί θα αποκτήσει σταδιακά αυξανόμενη σπουδαιότητα, κυρίως με την δημιουργία επιμελητηρίων και εμπορικών ενώσεων<sup>51</sup>. Την περίοδο 1779-1784, από τις 196 υποθέσεις διαιτησίας του Εμπορικού Επιμελητηρίου της Νέας Υόρκης, οι 60 είναι ναυτικές.

Στην Ευρώπη, δημιουργούνται στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα μόνιμα διαιτητικά δικαστήρια και διαιτητικοί οργανισμοί. Η θεσμοθέτηση της μόνιμης διαιτησίας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (Chambre de Commerce Internationale) του Παρισιού το 1923, αποτελεί ουσιαστικά την ληξιαρχική πράξη γέννησης της θεσμικής διαιτησίας διεθνών διαφορών. Το Δικαστήριο Διεθνούς Διαιτησίας του Λονδίνου συστήνεται λίγα χρόνια αργότερα (London Court of International Arbitration).

Στο πεδίο της ναυτικής διαιτησίας, πρώτο κάνει την εμφάνισή του το Chambre Arbitrale Maritime de Paris στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και ακολουθεί το Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας στο Αμβούργο (Deutsche Seeschiedsgericht). Στην Αγγλία, η ναυτική διαιτησία ανθεί στο φιλόξενο περιβάλλον της Baltic Exchange, σε ad hoc και όχι σε θεσμική βάση, ήδη από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα<sup>52</sup>. Η οργάνωσή της, σε πολύ χαλαρό επίπεδο, αποφασίστηκε την δεκαετία του '50, χωρίς να εγκαταλείπεται πλήρως ο περιστασιακός της χαρακτήρας, με την ίδρυση της Ένωσης Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association)<sup>53</sup>.

Προς την κατεύθυνση ίδρυσης ενός εξειδικευμένου οργανισμού στην διαιτησία κινούνται και οι ΗΠΑ, ιδρύοντας την Αμερικάνικη Ένωση Διαιτησίας (American Arbitration Association)<sup>54</sup>. Στο πεδίο της ναυτικής διαιτησίας, η οποία

---

<sup>49</sup> Βλ. αναφορά σε απόφαση του Privy Council το 1549 για διαφορά σχετική με το ναύλο του πλοίου St Mary de Vegonia που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, Δημητρίου σελ 40-41

<sup>50</sup> Π.χ. Jones, Three centuries, σελ. 206, ο οποίος καταγράφει διαιτησία θαλάσσιας ασφάλισης το 1762, όπως προκύπτει από την αλληλογραφία ενός αμερικανού εμπόρου

<sup>51</sup> Π.χ. το Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων της Νέας Υόρκης (New York Produce Exchange), το Εμπορικό Επιμελητήριο της Ν. Υόρκης (New York Chamber of Commerce). Μέλη του Εμπορικού Επιμελητηρίου μπορούσαν να κληθούν να αναλάβουν την διαιτησία για μία διαφορά ναυτική στο λιμάνι της Νέας Υόρκης. Γενικά στην Αμερική, όπως και στην Αγγλία, οι διαιτησίες διεζάγονταν σε περιστασιακή βάση. Αυτού του τύπου οι διαιτησίες, λόγω του ιδιωτικού τους χαρακτήρα, δεν αφήνουν ιστορικά τεκμήρια.

<sup>52</sup> Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η θεσμική διαιτησία του Lloyd's για την επιθαλάσσια αρωγή

<sup>53</sup> Η LMAA ιδρύεται το 1960

<sup>54</sup> Η AAA ιδρύεται το 1926. Το έναυσμα για την ώθηση της διαιτησίας στις ΗΠΑ δόθηκε με το δίκαιο της διαιτησίας που θέσπισε η πολιτεία της Νέας Υόρκης το 1920, την οποία ακολούθησε και ο ομοσπονδιακός νομοθέτης το 1925. Το 1922 ιδρύθηκε το Arbitration Society of America και το 1925

διεξάγεται σε περιστασιακή βάση, όπως στην Αγγλία, ιδρύεται το 1960 η Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών που εδρεύει στη Νέα Υόρκη (Society of Maritime Arbitrators)<sup>55</sup>.

Τόσο η διαιτησία, όσο και το ναυτικό δίκαιο, αποτελούν σημαντικά εργαλεία για την εύρυθμη λειτουργία των διεθνών συναλλαγών. Η αδιάλειπτη παρουσία και η εξέλιξή τους από την αρχαιότητα, μέχρι και στις μέρες μας, επιβεβαιώνουν και τυπικά την τεράστια αξία τους. Η διαιτησία, ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα παρουσιάζει μία μεγάλη ανάπτυξη και είναι η προτιμώμενη μέθοδος επίλυσης διαφορών.

## II. Ναυτική διαιτησία

### α. Ορισμός

Ο ορισμός της ναυτικής διαιτησίας προϋποθέτει την εννοιολογική προσέγγιση του όρου διαιτησία που επιχειρήθηκε να επιτευχθεί στο 1<sup>ο</sup> μέρος αυτού του εκπονήματος. Βέβαια, όπως εύστοχα παρατήρησε και ο Lew<sup>56</sup>, « η διάγνωση πως μία διαδικασία αποτελεί διαιτησία, είναι ευχερέστερη από την προσπάθεια ορισμού αυτού του θεσμού<sup>57</sup>». Το έργο αυτό το έχει αναλάβει η θεωρία, χωρίς να γίνεται καμία παρέμβαση από τον νομοθέτη. Στόχος είναι η διαμόρφωση μιας γενικά αποδεκτής πρότασης, η οποία θα περιγράφει επαρκώς τα βασικότερα χαρακτηριστικά της έννοιας.

Η διαιτησία είναι ένας θεσμός, στο πλαίσιο του οποίου τα συμβαλλόμενα μέρη αναθέτουν την επίλυση μιας μεταξύ τους διαφοράς σε κάποιο τρίτο, ανεξάρτητο και αμερόληπτο πρόσωπο που έλκει την εξουσία του από την βούληση των συμβαλλομένων και όχι από το κράτος και κρίνει με τρόπο οριστικό και αμετάκλητο μια διαφορά, μετά από μία δίκαιη δίκη.

Πριν την οριοθέτηση της ναυτικής διαιτησίας είναι αναγκαία η αναφορά στην εμπορική διαιτησία, η οποία ως έννοια γένους σε σχέση με την πρώτη, την εμπεριέχει. **Εμπορική** είναι η διαιτησία που επιλύει διαφορές που προκύπτουν από την λειτουργία του εμπορίου. Η εμπορική διαιτησία έχει πιο περιορισμένο πεδίο αναφοράς από την αστική, η οποία ασχολείται με όλες τις διαφορές του ιδιωτικού δικαίου. Στις χώρες του common law, π.χ. στο Ηνωμένο Βασίλειο, η διάκριση αυτή δεν υφίσταται, τουλάχιστον στον βαθμό που την συναντούμε στις χώρες του civil law. Η ratio της διάκρισης ως προς το πεδίο της διαιτησίας βρίσκεται στο γεγονός,

---

το Arbitration Foundation. Οι οργανισμοί αυτοί έπαυσαν να υπάρχουν το 1926, οπότε και ιδρύθηκε το AAA

<sup>55</sup> Η SMA ιδρύθηκε το 1963

<sup>56</sup> J. Lew, applicable law in international commercial arbitration, 1978

<sup>57</sup> «Arbitration is an institution more easily identified than defined», Lew παρ.15, σελ.11

πως σε κάποιες χώρες μόνο εμπορικές διαφορές μπορούν να υπαχθούν σε αυτή<sup>58</sup>. Η διαφορά καταγράφηκε επίσημα και στο Πρωτόκολλο της Γενεύης του 1923, όπου τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούσαν να περιορίσουν τη δέσμευσή τους για επίλυση των διαφορών που θα προέκυπταν μεταξύ τους με διαιτησία, μόνο ως προς τις εμπορικές διαφορές, αλλά και στη Σύμβαση<sup>59</sup> της Νέας Υόρκης<sup>60</sup> του 1958, με την εισαγωγή του commercial reservation που έχει το ίδιο περιοριστικό αποτέλεσμα.

## β. Ναυτική διαφορά

Η ναυτική διαφορά αφορά σε προβλήματα που προκύπτουν τόσο στην προπαρασκευή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην ξηρά<sup>61</sup>, όσο και στην πραγματοποίηση του ταξιδιού στην θάλασσα π.χ. ένας επιχειρηματίας συνάπτει σύμβαση δανείου με τράπεζα για την ναυπήγηση πλοίου με ταυτόχρονη υποθήκη, σύμβαση ναυπήγησης του πλοίου και τέλος σύμβαση ναύλωσης για 12 μήνες, εκχωρώντας τα δικαιώματά από το ναυλοσύμφωνο στην τράπεζα ως πρόσθετη εγγύηση. Σε μία τέτοια περίπτωση, μπορεί να ανακύψουν προβλήματα από τις υπογραφείσες συμβάσεις πριν ακόμα αναληφθεί οποιαδήποτε δραστηριότητα στην θάλασσα.

Μία διαιτησία ορίζεται ως **ναυτική**, αν εμπλέκεται σε αυτή με οποιονδήποτε τρόπο κάποιο πλοίο. Οι συνηθέστερες περιπτώσεις ναυτικών διαιτησιών είναι οι διαφορές από συμβάσεις ναυλώσεων, οι διευθετήσεις των απαιτήσεων από επιθαλάσσια αρωγή, οι διενέξεις που αναφέρονται από συμβάσεις ναυπήγησης και αγοραπωλησίας πλοίων. Η παράθεση αυτή είναι ενδεικτική και όχι αποκλειστική, με την σχετική περιπτωσιολογία να αναπτύσσεται σε κανονισμούς οργανισμών ναυτικής διαιτησίας/σε κανόνες επιβοηθητικούς ad hoc διαιτησιών ή σε διατάξεις εθνικών νομοθεσιών, που είτε αναφέρονται ευθέως στην διαιτησία, είτε ρυθμίζουν την αρμοδιότητα ειδικών τμημάτων ναυτικών διαφορών στα πολιτειακά τους δικαστήρια.

<sup>58</sup> Υπογράφηκε σε συνεδρίαση της ΚτΕ

<sup>59</sup> Σύμβαση για την αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων

<sup>60</sup> Ο Van der Berg, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Erasmus, αναφέρει στην διατριβή του πως «η ύπαρξη εμπορικής διαφοράς είναι θεμελιώδους σημασίας για την εφαρμογή της Σύμβασης της Νέας Υόρκης, καθώς διαφορετικά η εκτέλεση της διαιτητικής απόφασης είναι αδύνατη για κράτος που έχει προσχωρήσει στον «εμπορικό περιορισμό».

<sup>61</sup> Εξαιρείται η μελέτη ζητημάτων που αφορούν σε σκάφη αναψυχής/επιστημονικές δραστηριότητες

Έτσι, μπορεί να γίνει λόγος για μία ναυτική διαιτησία σε διαφορές σχετικές:

- i. με την κτήση ενός πλοίου π.χ. με σύμβαση ναυπήγησης, αγοραπωλησίας, πώλησης
- ii. με το ιδιοκτησιακό καθεστώς που το διέπει π.χ. κυριότητα, νομή, κατοχή
- iii. με την διασφάλιση απαιτήσεων τρίτων π.χ. υποθήκες, ναυτικά προνόμια
- iv. με τεχνικές επεμβάσεις τρίτων π.χ. επισκευή, μετασκευή, εξοπλισμός, δεξαμενισμός
- v. με συγκρούσεις και ζημίες από/στο πλοίο
- vi. με βλάβη στο φορτίο
- vii. με κοινή αβαρία<sup>62</sup>
- viii. με επιθάλασσια αρωγή.
- ix. με την θαλάσσια ασφάλιση
- x. με την οικονομική λειτουργία του πλοίου π.χ. πρακτόρευση, αγορά προμηθειών, ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές

---

<sup>62</sup> Κοινή αβαρία αποτελούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

## **& 2. Αξιολόγηση της ναυτικής διαιτησίας**

Η προτίμηση των συναλλασσόμενων προς μία μέθοδο επίλυσης διαφορών, προϋποθέτει αξιολόγησή της τόσο σε αφηρημένο επίπεδο, ήτοι ως προς την δυνατότητά της να επιλύει γενικά τις διαφορές του συγκεκριμένου επιχειρηματικού κλάδου, όσο και συγκριτικά με τις υπόλοιπες. Κατά την έννοια αυτή, η διαιτησία αξιολογείται από τους εν δυνάμει χρήστες της με βάση δύο, κυρίως, στοιχεία :

- α) την ανταπόκρισή της στις ιδιόμορφες συνθήκες της ναυτιλίας και
- β) την συχνότητα επιλογής της σε σχέση με την προσφυγή στα πολιτειακά δικαστήρια<sup>63</sup>.

Η εξέταση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων της διαιτησίας αποτέλεσε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό αντικείμενο πολλών μελετών<sup>64</sup>. Στην ουσία, το πιο σημαντικό πλεονέκτημα της διαιτησίας είναι η δυνατότητα ανάπτυξης της ιδιωτικής αυτονομίας<sup>65</sup>.

### **α. Θετικά στοιχεία του διαιτητικού θεσμού**

#### **1. Επιλογή των διαιτητών**

Η δυνατότητα<sup>66</sup> των μερών να ορίζουν τους κριτές της διαφοράς τους, αποτελεί τον βασικότερο λόγο για τον οποίο οι συναλλασσόμενοι θα προσφύγουν στην διαιτησία. Με αυτό τον τρόπο επιλέγονται άτομα εξειδικευμένα, ικανά να κατανοήσουν και να αντιμετωπίσουν τα ειδικά ζητήματα που ανακύπτουν στην διάρκεια της δίκης και τα οποία οφείλονται στις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Επιπλέον, υπάρχει η αίσθηση εκ μέρους των διαδίκων πως η διαφορά κρίνεται από όμοιους τους, γεγονός πολύ θετικό για την ψυχολογία τους. Τέλος, η δυνατότητα επιλογής διαιτητή που θα έχει διάφορη εθνικότητα από αυτή των μερών, δημιουργεί μια αίσθηση αμεροληψίας εκ μέρους του.

<sup>63</sup> Η σύγκριση περιορίζεται μόνο με τη διαδικασία ενώπιον ενός πολιτειακού δικαστηρίου, γιατί οι υπόλοιπες μορφές εναλλακτικής επίλυσης δεν παρέχουν μια δεσμευτική απόφαση. Οι μέθοδοι αυτές προηγούνται χρονικά και αν αποβούν άκαρπες τότε προσφεύγουμε σε διαιτησία ή πολιτειακό δικαστήριο.

<sup>64</sup> Βλ. Καΐση, σελ. 19-42, Καλαβρό, σελ.161-169, Beguin, L'arbitrage commercial international, 1987, Rowland, Arbitration Law and Practice, 1988, σελ. 14-24

<sup>65</sup> Βλ. Καλαβρό (με αφορμή τις ρυθμίσεις του ΚΠολΔ), σελ.165

<sup>66</sup> Η δυνατότητα αυτή αφορά κυρίως στις περιστασιακές διαιτησίες και σπανιότερα στις θεσμικές, μιας και εκεί ο ορισμός του διαιτητικού δικαστηρίου γίνεται από τις διοικητικές υπηρεσίες του διαιτητικού οργανισμού

## 2. Μειωμένο οικονομικό κόστος

Η προσδοκία επίλυσης μιας διαφοράς με οικονομικότερο τρόπο από την προσφυγή σε κάποιο πολιτειακό δικαστήριο, αποτελεί σίγουρα έναν λόγο για την προτίμηση της διαιτησίας. Το κόστος, βέβαια, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Τα στοιχεία που διαμορφώνουν το τελικό κόστος μιας διαιτητικής δίκης είναι το αντικείμενο της διαφοράς<sup>67</sup>, η συμπεριφορά των εμπλεκόμενων, η οποία δεν πρέπει να προκαλεί καθυστερήσεις, οι αμοιβές των διαιτητών<sup>68</sup>, οι τυχόν προσφυγές στα πολιτειακά δικαστήρια<sup>69</sup>.

Είναι εύκολα κατανοητό πως η σύγκριση τους κόστους μιας διαιτητικής δίκης σε σχέση με τα αντίστοιχα δικαστικά έξοδα θα πρέπει να γίνεται ξεχωριστά για κάθε κράτος, μιας και π.χ. άλλο το κόστος στην Αγγλία και στις ΗΠΑ και άλλο στην Γαλλία και την Ιαπωνία.

## 3. Ταχύτητα διεξαγωγής

Είναι γνωστό πως η δικαστική διαδικασία πολλές φορές παρουσιάζει πολύ μεγάλες καθυστερήσεις. Η ταχύτητα με την οποία επιλύονται οι διαφορές στην διαιτησία είναι, αναμφίβολα, ένα από τα σημαντικότερα θέλγητρά της. Προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η μη παρουσίαση κάποιας εμπλοκής κατά την διαδικασία π.χ. πρόβλημα στον ορισμό του διαιτητή<sup>70</sup>, καθυστερήσεις από τα μέρη, προσφυγή σε κάποιο πολιτειακό δικαστήριο, πολύπλοκη υπόθεση. Η ταχύτητα διεξαγωγής της διαιτησίας επιβοηθείται και από τη γενικευμένη τάση αποφυγής ή σε κάποιες περιπτώσεις απαγόρευσης διεξαγωγής δευτεροβάθμιας κρίσης<sup>71</sup>.

<sup>67</sup> Είναι γεγονός πως όσο μεγαλύτερη αξία έχει το αντικείμενο της διαφοράς, τόσο πιθανότερη είναι η προσφυγή σε διαιτησία. Γίνεται προσπάθεια για προσέλκυση και μικροδιαφορών με την θέσπιση των κατάλληλων κανόνων, π.χ. small claims affairs procedure, LMAA

<sup>68</sup> Οι αμοιβές δεν είναι γνωστές εκ των προτέρων στις ad hoc διαιτησίες και προσδιορίζονται με τρεις τρόπους : ad valorem (ως ποσοστό της αξίας της διαφοράς) , per diem (για κάθε ημέρα), κατ' αποκοπή. Γενικά στις περιστασιακές διαιτησίες οι αμοιβές είναι μεγαλύτερες από τις θεσμικές.

<sup>69</sup> Όταν αυτό επιτρέπεται από την lex arbitri - Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο θεσμός της ειδικής δικαστικής προσφυγής που ίσχυε στην Αγγλία μέχρι το 1979, βάσει της οποίας ο διάδικος μπορούσε να ζητήσει την παραπομπή μιας υπόθεσης στο High Court.

<sup>70</sup> Γιατί π.χ. ένα μέρος καθυστερεί να ορίσει τον διαιτητή του ή ο διαιτητής που ορίστηκε αρνείται να αναλάβει τα καθήκοντά του

<sup>71</sup> Π.χ. σύμφωνα με τους κανόνες της LMAA αν η διαιτητική απόφαση είναι ανατιολόγητη, δεν μπορεί να ελεγχθεί επί της ουσίας από τα αγγλικά πολιτειακά δικαστήρια



#### 4. Διαδικαστική ευελιξία

Η δυνατότητα που έχουν τα μέρη να επεμβαίνουν στη διαμόρφωση της διαιτητικής διαδικασίας, της προσδίδει ελαστικότητα και ευελιξία, κάνοντας την ευπροσάρμοστη στις εκάστοτε συνθήκες. Επιπλέον, και οι ίδιοι οι διαιτητές δεν προσκολλώνται στις κλασικές μεθόδους επίλυσης που περιγράφονται στα εγχειρίδια διαιτησίας. Οι ιδιότητες αυτές είναι λογικό να καθιστούν την διαιτησία πόλο έλξης για κάθε ενδιαφερόμενο.

Εκφάνσεις αυτής της ευχέρειας στο διαδικαστικό μέρος παρατηρούνται ως προς τις επιδόσεις, τις αποδείξεις<sup>72</sup>, τον τρόπο διεξαγωγής της διαδικασίας, τον αριθμό των διαιτητών, τις εξουσίες που τους παρέχονται, τη γλώσσα, τον τόπο διαιτησίας<sup>73</sup>. Η τελευταία δυνατότητα, ως ειδικότερη έκφραση της ελευθερίας προσφυγής σε διαιτησία, οδηγεί στην αποφυγή συγκρούσεων δικαιοδοσίας συναρμόδιων πολιτειακών δικαστηρίων, καθώς λειτουργεί ως οιονεί ρήτρα δικαιοδοσίας.

#### 5. Έλλειψη δημοσιότητας

Η μυστικότητα στη διαιτησία αποτελεί άλλον ένα σοβαρό κίνητρο για την προσφυγή σε αυτή. Οι λόγοι για τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν τη μυστικότητα είναι αρκετοί, όπως π.χ. η τήρηση εμπιστευτικής της επιχειρηματικής σχέσης που διέπει τους συμβαλλόμενους, η αποφυγή αποκάλυψης σοβαρών επιχειρηματικών μυστικών, η αποτροπή τυχόν βλάβης στην εμπορική φήμη των μερών, η μέριμνα να μην προκληθεί το ενδιαφέρον της φορολογικής αρχής. Οι διαιτητικές αποφάσεις δεν δημοσιεύονται και κανένας τρίτος δεν έχει πρόσβαση σε αυτές<sup>74</sup>.

#### 6. Ευχερέστερη εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων

Οι διαιτητικές αποφάσεις είναι εξοπλισμένες με εκτελεστότητα. Η κήρυξη της εκτελεστότητας σε διακρατικό επίπεδο επιτυγχάνεται με τρεις τρόπους :

---

<sup>72</sup> Π.χ. ένας διαιτητής μπορεί να λάβει υπ' όψιν του ένα αποδεικτικό μέσο που το πολιτικό δικαστήριο θα απέρριπτε ως μη πληρόν τους όρους του νόμου

<sup>73</sup> Στην πραγματικότητα αυτή η δυνατότητα υπάρχει μόνο στις ad hoc διαιτησίες, με το μεγαλύτερο ποσοστό να κατευθύνεται στο Λονδίνο και στην Νέα Υόρκη.

<sup>74</sup> Εξαίρεση εισάγει η Σύμβαση Αρωγής 1989, η οποία προτρέπει στην εγκατάλειψη της πρακτικής αυτής

α. μέσω των διατάξεων των εθνικών δικαίων<sup>75</sup>

β. μέσω διμερών συμβάσεων<sup>76</sup>

γ. μέσω διεθνών συμβάσεων.

Η εκτελεστότητα των διεθνών διαιτητικών αποφάσεων μπορεί να κηρυχτεί ευχερέστερα σε σχέση με τις αλλοδαπές δικαστικές αποφάσεις. Αυτό συμβαίνει γιατί η αναγνώριση και εκτέλεση των διεθνών διαιτητικών αποφάσεων ρυθμίζεται βάσει μιας διεθνούς σύμβασης<sup>77</sup>, ενώ οι αλλοδαπές δικαστικές αποφάσεις εκτελούνται βάσει των διατάξεων των εθνικών δικαίων<sup>78</sup> ή διμερών συμβάσεων. Η ευμενέστερη αυτή αντιμετώπιση της διαιτησίας σε διεθνές επίπεδο οφείλεται κυρίως στην εύνοια των κρατών προς το εξωτερικό εμπόριο, του οποίου την εύρυθμη λειτουργία εξυπηρετεί.

## 7. Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο

Η σύγχρονη τάση στο δίκαιο της διεθνούς διαιτησίας αναγνωρίζει στους διαιτητές την δυνατότητα επιλογής του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου απευθείας, χωρίς καμία προσφυγή σε κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κράτους, όπου έχει την έδρα του το διεθνές διαιτητικό δικαστήριο<sup>79</sup> για την επίλυση συγκρούσεων μεταξύ των εθνικών δικαίων. Τις περισσότερες φορές, βέβαια, το ουσιαστικό δίκαιο που θα εφαρμοστεί καθορίζεται από το ναυλοσύμφωνο.

Οι διαιτητές μπορούν επιπλέον να επικαλούνται και την χρήση ενός άλλου δικαίου που έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα και έχει διαμορφωθεί για να εξυπηρετεί το διεθνές εμπόριο. Πρόκειται για την *lex mercatoria*<sup>80</sup>, ένα νομικό

<sup>75</sup> Βλ. άρθρα 905 I, 906, 903 ΚΠολΔ για τις αλλοδαπές διαιτητικές αποφάσεις. Μία διεθνής διαιτητική απόφαση μπορεί να κηρυχτεί εκτελεστή βάσει των διατάξεων που ισχύουν για τις ημεδαπές διαιτητικές αποφάσεις.

<sup>76</sup> Για τις διμερείς συμβάσεις που έχει κυρώσει η Ελλάδα, βλ. Βερβενιώτη σελ. 247-285, Μπέη σελ. 51-52

<sup>77</sup> Π.χ. Σύμβαση Νέας Υόρκης 1958, η οποία αφορά στην αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων

<sup>78</sup> Π.χ. οι ΗΠΑ δεν συμμετέχουν σε κάποια διμερή σύμβαση για την αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών δικαστικών αποφάσεων. Ο λόγος εδώ είναι οι αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα, που επιδικάζονται σε περιπτώσεις αδικοπραξιών στα αμερικανικά δικαστήρια.

<sup>79</sup> Δίκαιο του δικάζοντος δικαστή. Η θέση πως ένα διεθνές διαιτητικό δικαστήριο δεν υπάγεται στις δεσμεύσεις της *lex fori* διατυπώθηκε για πρώτη φορά με σαφήνεια στην απόφαση 1512/1971, CCI

<sup>80</sup> Η *Lex mercatoria* είναι ένα σύνολο προφορικών, εθιμικών εμπορικών κανόνων που δημιουργήθηκαν την περίοδο του ευρωπαϊκού και χρησιμοποιήθηκαν ανεπίσημα από τους δικαστές στην επίλυση διαφορών μεταξύ των εμπόρων.

μόρφωμα, αποτελούμενο από κανόνες υπερεθνικούς και εμπορικά έθιμα που αναγνωρίζεται διεθνώς. Την *lex mercatoria* την συναντούμε σε διάφορες διεθνείς συμβάσεις, αλλά και σε εθνικούς νόμους που αφορούν σε διεθνείς οικονομικές σχέσεις.

## **8. Ουδετερότητα της διαιτησίας**

Οι συναλλασσόμενοι προτιμούν να υπαχθούν σε ένα διαιτητικό δικαστήριο που θα έχει την έδρα του σε μία τρίτη χώρα, παρά στα πολιτειακά δικαστήρια του αντισυμβαλλόμενου κράτους. Η προτίμηση αυτή οφείλεται κυρίως στον φόβο προκατειλημμένης αντιμετώπισης από τους δικαστές της χώρας του αντισυμβαλλόμενου, σε συνδυασμό με την έλλειψη γνώσης των δικονομικών κανόνων του αλλοδαπού *forum*<sup>81</sup>.

## **9. Ύπαρξη ενόττητας στη διαιτησία**

Οι διαιτητές που ορίζονται για την επίλυση των διαφορών επιλαμβάνονται της υπόθεσης από τα πρώτα διαδικαστικά της βήματα και την παρακολουθούν μέχρι τέλους. Αντιθέτως, οι δικαστές, υπεισέρχονται σε μεταγενέστερο στάδιο, ήτοι μετά την έγγραφη κατάθεση των προτάσεων από τα επίδικα μέρη.

## **10. Φιλική ατμόσφαιρα**

Η ατμόσφαιρα που επικρατεί σε μία διαιτητική διαδικασία είναι πιο φιλική από αυτή ενός δικαστηρίου, παρέχοντας ταυτόχρονα περισσότερες ευκαιρίες για την επίτευξη συμβιβασμού πριν από την λήψη της απόφασης. Βασικό συστατικό όλων αυτών είναι η αμοιβαία εμπιστοσύνη και η καλή πίστη.

## **11. Νοοτροπία των διαιτητών**

Οι διαιτητές δίνουν πλήρη αποζημίωση για την περίοδο από την έναρξη της διένεξης ως και την έκδοση της απόφασης, επιδικάζοντας τόκους αντιπροσωπευτικούς του επιτοκίου της αγοράς.

---

<sup>81</sup> Το *legal forum* είναι η μετάφραση του λατινικού *lex fori*. Πρόκειται για μία σύλληψη που σχετίζεται με περιπτώσεις όπου το ουσιαστικό δίκαιο του τόπου του γεγονότος είναι διαφορετικό από αυτό του τόπου όπου θα γίνει η εκδίκαση

## **β. Αρνητικά στοιχεία του διαιτητικού φαινομένου**

### **1. Γενικές επιφυλάξεις**

Η διαιτητική διαδικασία παρουσιάζει και αρκετά αρνητικά στοιχεία. Καταρχάς, όσα παρατέθηκαν πιο πάνω ως πλεονεκτήματα της διαιτησίας δεν είναι απόλυτα και κάποιες φορές δεν τυγχάνουν ευμενούς αποδοχής από τους συναλλασσόμενους<sup>82</sup>. Ως στοιχεία ενός ζωντανού και εξελισσόμενου θεσμού, παρουσιάζουν συχνά κλιμακώσεις και αποκλίσεις. Μία διαδικασία που δεν είναι δεδομένη, αλλά μπορεί να διαμορφώνεται από τα μέρη, ίσως αποδειχτεί ανεπαρκής ή περίπλοκη. Επιπλέον, τα όπλα που τίθενται στη διάθεση των μερών για την αποτροπή διαδικαστικών ατασθαλιών, μπορούν να μετατραπούν σε εργαλεία υπονόμευσης της ίδιας της διαδικασίας. Τέλος, αποδίδεται στους διαιτητές η συνήθεια να συμβιβάζουν παρά να βασίζουν τις αποφάσεις τους σε νομικές αρχές, οπότε κατηγορούνται για μειωμένες εγγυήσεις ανεξαρτησίας και ουδετερότητας σε σχέση με τους δικαστές.

### **2. Χρονοβόρες διαδικασίες και υψηλό οικονομικό κόστος**

Η επιλογή των διαιτητών και επιδιαιτητών μπορεί πολλές φορές να καταστεί μία άκρως χρονοβόρα διαδικασία. Για τον λόγο αυτό, επιβάλλεται η θωράκιση της αποτελεσματικότητας της διαιτησίας στη χρονική της διάσταση, με τον κατάλληλο εξοπλισμό της συμφωνίας για διαιτησία, έτσι να αποφεύγονται ή έστω να αντιμετωπίζονται οι όποιες απόπειρες αποτελμάτωσης της όλης διαδικασίας. Η τακτική αυτή μπορεί να ευοδωθεί και με την επιλογή *lex arbitri*, που να παρέχει ανάλογες αποτρεπτικές δυνατότητες.

Η διαιτησία μπορεί να μετατραπεί σε χρονοβόρα και επομένως δαπανηρή διαδικασία και μετά την συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στις ναυτικές διαιτησίες της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου. Με την εξαίρεση της εκούσιας παρέλκυσης<sup>83</sup>, τόσο οι τοπικές συνθήκες<sup>84</sup>, όσο και η νομή της διαιτητικής ύλης από ολιγάριθμες ομάδες διαιτητών και στις δύο πόλεις, δημιουργούν τις συνθήκες για παρατεταμένες διαιτητικές διαδικασίες. Στη διόγκωση των οικονομικών παραμέτρων της διαιτησίας οδηγεί η συμμετοχή πλειάδας

<sup>82</sup> Π.χ δύο πετρελαικές εταιρίες σταθερά δεν επιλέγουν διαιτησία για τις διενέξεις τους, αλλά προσφεύγουν στο Commercial Court του Λονδίνου. Επιπλέον, η εταιρία Cities Service Company, μετά την αποτυχία της να αποδείξει απώλειες στο φορτίο μεγαλύτερες του 0,5%, αντικατέστησε τη ρήτρα διαιτησίας με ρήτρα δικαιοδοσίας των ομοσπονδιακών δικαστηρίων της Νέας Υόρκης.

<sup>83</sup> Αυτή θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με τον καθορισμό προθεσμιών για την πραγματοποίηση των διαδικαστικών πράξεων, αλλά και την ευχέρεια συνέχισης της διαδικασίας και ερήμην του διαδίκου.

<sup>84</sup> Στο Λονδίνο π.χ. υπάρχει η αυστηρή διαδικασία της επίδειξης εγγράφων (*discovery of documents*), η οποία προηγείται της διαιτητικής δίκης. Αντιθέτως, στην Νέα Υόρκη η μεγαλύτερη ελαστικότητα στο συγκεκριμένο θέμα μεταφράζεται σε τεμαχισμό της αποδεικτικής διαδικασίας για την εξυπηρέτηση των αναγκών επίδειξης εγγράφων.

παραγόντων π.χ. δικηγόρων, πραγματογνωμόνων, διερμηνέων, οι αμοιβές των οποίων επιβαρύνουν υπέρμετρα τα μέρη, τα οποία καταβάλλουν και τις αμοιβές των διαιτητών.

### **3. Έλλειψη δικαικής βεβαιότητας**

Οι διαιτητικές αποφάσεις, κατά κανόνα, δεν δημοσιεύονται. Αυτό έχει ως αφετηρία την επιθυμία να τηρηθεί μυστική η όλη διαδικασία. Η μυστικότητα αυτή, βέβαια, αίρεται τόσο σε περίπτωση ακύρωσης της διαιτητικής απόφασης, όσο και σε τυχόν μη συμμόρφωση του ηττημένου συμβαλλόμενου, οπότε και η υπόθεση άγεται στα πολιτειακά δικαστήρια.

Η μη δημοσίευση των διαιτητικών αποφάσεων και η συνακόλουθη έλλειψη συνεκτικού σώματος νομολογιακών προηγούμενων, συμβάλλουν στην μειωμένη δυνατότητα πρόβλεψης της δικαικής έκβασης.

Στο Λονδίνο, το μεγαλύτερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας, αν και η δημοσίευση των αποφάσεων ναυτικής διαιτησίας αρχίζει και γίνεται χρησιμοποιούμενη πρακτική, η παράδοση της μυστικότητας συνεχίζεται. Ειδικά όμως εκεί, η δικαική βεβαιότητα δεν είχε ούτως ή άλλως πληγεί, μιας και οι διαιτητές έχουν την υποχρέωση να ακολουθούν τα δεσμευτικά νομολογιακά προηγούμενα των αγγλικών πολιτειακών δικαστηρίων. Μέχρι την κατάργηση, μάλιστα, του special case stated (ειδική δικαστική προσφυγή) με τον Arbitration Act 1996, υπήρχε και πολιτειακός έλεγχος σχετικά με την εν λόγω υποχρέωση των διαιτητών. Τώρα, ο έλεγχος αυτός έχοντας περιοριστεί μόνο σε σημαντικά νομικά ζητήματα, έχει φέρει και εκεί στο προσκήνιο το θέμα της δημοσίευσης των διαιτητικών αποφάσεων. Η δημοσίευση δεν έρχεται αναγκαστικά σε σύγκρουση με την επιθυμία των μερών για μυστικότητα, ενόσω αποτρέπεται η δημοσιοποίηση μόνο των στοιχείων που είναι κρίσιμα για την αποκάλυψη της ταυτότητας της διαιτησίας.

### **4. Ανεπάρκεια των εξουσιών των διαιτητών**

Μία άλλη πηγή κριτικής είναι οι περιορισμένες εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου. Ο γενικός κανόνας ορίζει την έλλειψη δυνατότητας των διαιτητών να λάβουν εξαναγκαστικά μέτρα εναντίον των διαδίκων ή κάποιων τρίτων π.χ. των μαρτύρων. Μερικότερη έκφανση αυτής της αρχής είναι πως δεν μπορούν να προχωρήσουν σε αυτοδύναμη λήψη π.χ. ασφαλιστικών μέτρων.

Πέρα από τα παραπάνω, η αδυναμία των διαιτητών εκτείνεται και στην αναγκαστική συνένωση ομοειδών υποθέσεων<sup>85</sup>. Το αποτέλεσμα αυτό είναι απόρροια

---

<sup>85</sup> Αποτέλεσμα είναι η δημιουργία satellite litigation

του εκούσιου χαρακτήρα της διαιτησίας, και ο μόνος τρόπος να υπερκεραστεί είναι η συμφωνία των μερών ή η κατάλληλη νομοθετική αντιμετώπιση.

Στο έλλειμμα των εξουσιών του διαιτητή θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η αδυναμία του να κάνει ευθεία χρήση της προδικαστικής παραπομπής στο ΔΕΚ που προβλέπει το άρθρο 177<sup>86</sup> της Συνθήκης της Ρώμης, όταν ανακύπτει ζήτημα από την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου<sup>87</sup>.

Ο Κανονισμός 17/62 ορίζει πως αν τα μέρη συνάψουν συμφωνία εξαίρεσης από την δυνατότητα άσκηση έφεσης εναντίον μιας διαιτητικής απόφασης, είναι υποχρεωτική η γνωστοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όλων των διαιτητικών αποφάσεων που άπτονται της συμφωνίας. Η ευχέρεια της Επιτροπής να αποσύρει μία εξαίρεση, όταν τα όριά της επεκτείνονται αυθαίρετα με την διαιτητική απόφαση, υποχρεώνει de facto τους διαιτητές να εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο για τον ανταγωνισμό. Υπό την έννοια αυτή, η αδυναμία τους να προχωρήσουν αυτοδύναμα στην προδικαστική παραπομπή του άρθρου 177 της Συνθήκης της Ρώμης, αποτελεί πλήγμα στην ευρυθμία της διαιτησίας. Η προσπέλαση στην ερμηνευτική αρωγή του ΔΕΚ, μπορεί έτσι να μεθοδευτεί μόνο μέσω των αρμόδιων πολιτειακών δικαστηρίων, με ό, τι αυτή η οδός συνεπάγεται από πλευράς χρονικών και οικονομικών εκτιμήσεων.

---

<sup>86</sup> Το 177 της ΣΠ ορίζει πως «..δικαστήριο κράτους μέλους, στο οποίο ανακύπτει ζήτημα ερμηνείας της Συνθήκης, δύναται, αν κρίνει πως απόφαση επί του ζητήματος είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης, να παραπέμψει το ζήτημα στο ΔΕΚ..»

<sup>87</sup> Βλ. την απόφαση ΔΕΚ 23.3.1982, Nordsee

## 3<sup>ο</sup> Μέρος

### Οι συναλλακτικές εκφάνσεις της ναυτικής διαιτησίας

#### & 1. Η διαιτησία στις θαλάσσιες μεταφορές

##### I. Γενικά

Παρόλο που οι ναυτικές διαφορές στο σύνολό τους μπορούν να επιλυθούν μέσω διαιτησίας, ο κύριος όγκος διαφορών που καταλήγει εκεί, είναι εκείνες που προέρχονται από συμβάσεις ναύλωσης<sup>88</sup>. Η κυριαρχία της διαιτησίας στο πεδίο του διεθνούς εμπορίου είναι σχεδόν απόλυτη, με αποτέλεσμα την ολοένα και πιο σπάνια ενασχόληση των πολιτειακών δικαστηρίων με διαφορές από π.χ. ναυλοσύμφωνα. Η εμπλοκή των πολιτειακών δικαστηρίων έχει μετατεθεί σε μεγάλο βαθμό από την εξέταση ζητημάτων ουσίας στην διευθέτηση προβλημάτων γύρω από την διαιτησία. Ήδη από την δεκαετία του 1970, η διαιτησία προτιμάται κατά κύριο λόγο στις διαφορές από συμβάσεις ναύλωσης, με άμεσο αποτέλεσμα ο αριθμός των διαιτητικών αποφάσεων να υπερβαίνει κατά πολύ τον αντίστοιχο αριθμό αποφάσεων των πολιτικών δικαστηρίων, με παρεμφερές αντικείμενο. Η εισαγωγή ρητρών στα ναυλοσύμφωνα για επίλυση των διαφορών που τυχόν θα προκύψουν με διαιτησία έχει καταστεί ο κανόνας στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Η τάση αυτή δεν είναι αυθαίρετη, αλλά υπαγορεύεται από την ευδιάκριτη εύνοια, με την οποία αντιμετωπίζεται ο θεσμός αυτός, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Όταν σε ένα ναυλοσύμφωνο έχει εισαχθεί μία διαιτητική ρήτρα, ένα αποτελεσματικό και ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο βασίζεται σε αρχές που έχουν αναγνωρίσει τα εθνικά νομικά συστήματα, εξασφαλίζει μία γρήγορη και αποτελεσματική επίλυση των θεμάτων που θα προκύψουν μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή.

##### II. Ναυλοσύμφωνα

###### a. Οι διαιτητικές ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα

Οι διαιτητικές ρήτρες που χρησιμοποιούνται στα ναυλοσύμφωνα ταξινομούνται με βάση *τρεις παραμέτρους* που είναι οι ακόλουθες :

- I. **Η συχνότητα** επιλογής της διαιτησίας έναντι των πολιτειακών δικαστηρίων.

---

<sup>88</sup>Οι περισσότερες διαιτητικές αποφάσεις που εκδόθηκαν από την Society of Maritime Arbitrators το 1990 είχαν αντικείμενο διαφορές από ναυλοσύμφωνα βλ. Jarvis, the problem of post hearing delay in maritime arbitrations, 1985

- II. **Ο τόπος** που επιλέγεται να διεξαχθεί η διαιτησία. Η σχετική προτίμηση εκδηλώνεται είτε αποκλειστικά, είτε διαζευκτικά, με έκδηλη την κυρίαρχη κατεύθυνση προς το Λονδίνο και την Νέα Υόρκη.
- III. **Ο τρόπος συγκρότησης** των προβλεπόμενων διαιτητικών δικαστηρίων, με έμφαση στον προσδιορισμό του αριθμού των επιλεγόμενων διαιτητών, στα πρόσωπα που τους επιλέγουν, στα χρονικά περιθώρια για τον ορισμό τους και στα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν.

### Πιο αναλυτικά :

I. Η συντριπτική πλειοψηφία των ναυλοσυμφώνων εκφράζει σαφή προτίμηση προς την διαιτησία για την επίλυση των διαφορών που θα προκύψουν, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν επιλέγονται και άλλοι τρόποι κάποιες φορές. Η προτίμηση αυτή δηλώνεται στη ρήτρα που περιέχει κάθε ναυλοσύμφωνο. Έχουμε τέσσερις μορφές ναυλοσυμφώνων, ανάλογα με την λύση που προκρίνει η ρήτρα που περιέχουν για την διαφορά που τυχόν θα προκύψει που είναι οι ακόλουθες

1. εκείνα που περιέχουν **ρήτρα δικαιοδοσίας για κάποιο πολιτικό δικαστήριο**, τα οποία είναι πολύ λίγα αριθμητικά<sup>89</sup>.
2. εκείνα που έχουν **ρήτρα με την οποία η διαιτησία καθίσταται η μοναδική επιλογή**.
3. **εκείνα που περιέχουν μικτή ρήτρα**. Η διαζευκτική πρόβλεψη που υιοθετείται εδώ στηρίζεται σε μεταβλητό υπόβαθρο, μιας και κάποιες φορές η δυνατότητα επιλογής εισάγεται γενικά, με την επίδειξη εύνοιας άλλοτε στην διαιτησία<sup>90</sup> και άλλοτε στα πολιτικά δικαστήρια<sup>91</sup>, και άλλες φορές γίνεται βάσει του είδους της διαφοράς που έχει προκύψει<sup>92</sup> ή της αξίας του αντικειμένου της διαφοράς<sup>93</sup>. Υπάρχει

<sup>89</sup>Beereetime2, Beereenoy2 και 3, στα οποία ορίζεται πως για κάθε αναφερόμενη διαφορά δικαιοδοσία θα έχει το High Court του Λονδίνου.

<sup>90</sup>Στα ναυλοσύμφωνα Shelltime4, Shellvoy4 και 5, ενώ ορίζεται αρχικά ως τρόπος επίλυσης διαφοράς η προσφυγή στα αγγλικά πολιτειακά δικαστήρια, δίνεται στα μέρη η δυνατότητα να επιλέξουν μονομερώς την προσφυγή σε διαιτησία στο Λονδίνο. Η επιλογή της διαιτησίας δεν μπορεί να έχει σαν συνέπεια την στέρηση του δικαιώματος σε κάποιο από τα μέρη να ζητήσει την λήψη ασφαλιστικών μέτρων κατάσχεσης πλοίου.

<sup>91</sup>Στο Tankernoy87, ενώ στην αρχή προβλέπεται διαιτητική επίλυση, δίνεται σε κάθε συμβαλλόμενο ατομικά το δικαίωμα να επιλέξει μονομερώς την προσφυγή στα πολιτικά δικαστήρια.

<sup>92</sup> Αυτό συμβαίνει καταρχήν στο ναυλοσύμφωνο Germancon-north. Αν πρόκειται για διαφορές σχετικές με τις ρυθμίσεις ναυλοσυμφώνου που εφαρμόζονται στους λιμένες φόρτωσης/εκφόρτωσης, αυτές παραπέμπονται σε διαιτησία στον αντίστοιχο τόπο. Όλες οι υπόλοιπες διαφορές για το ναυλοσύμφωνο παραπέμπονται στα πολιτειακά δικαστήρια του λιμένα εκφόρτωσης.

<sup>93</sup> Στο ναυλοσύμφωνο Mobilvoy, η αρμοδιότητα μεταξύ των πολιτειακών δικαστηρίων και της διαιτησίας κατανέμεται με βάση την αξία του αντικειμένου της διαφοράς. Όταν αυτή αποτιμάται σε 50.000\$ και πάνω, τότε αρμόδιο είναι είτε το ομοσπονδιακό πρωτοδικείο στη Νέα Υόρκη, είτε το



και η περίπτωση, τέλος, ενός ναυλοσυμφώνου, όπου τίθεται ο όρος της προηγούμενης προσπάθειας επίλυσης της διαφοράς με συμβιβασμό<sup>94</sup> ως προϋπόθεση για την παραπομπή της σε διαιτησία.

4. εκείνα που *δεν περιέχουν καμία ρήτρα*<sup>95</sup>. Εδώ ο τρόπος επίλυσης δεν δηλώνεται στο ναυλοσύμφωνο, οπότε τα μέρη κατά τις διαπραγματεύσεις ορίζουν την συμβατική τους επιλογή σε κενό χώρο, ο οποίος υπάρχει γι' αυτόν τον λόγο.

II. Τα ναυλοσύμφωνα διακρίνονται σε κατηγορίες βάσει του τόπου που ορίζεται για την διεξαγωγή της διαιτητικής διαδικασίας. Η κατάταξη των ναυλοσυμφώνων σε αυτές τις κατηγορίες μπορεί να γίνει με δύο κριτήρια :

1. *την παραπομπή μόνο σε έναν τόπο*. Από τα ναυλοσύμφωνα που εκδηλώνουν με αποκλειστικό τρόπο την προτίμησή τους στο Λονδίνο ως τόπο διαιτησίας, λίγα είναι εκείνα που δεν δίνουν ευθεία εντολή γι' αυτό<sup>96</sup>. Τα ναυλοσύμφωνα της εταιρίας Shell δίνουν την δυνατότητα σε κάθε συμβαλλόμενο να επιλέξει μονομερώς την υπαγωγή της διαφοράς που θα προκύψει, αντί της προσφυγής σε κάποιο πολιτειακό δικαστήριο<sup>97</sup>, σε διαιτησία στο Λονδίνο<sup>98</sup>. Τα αυστραλιανά ναυλοσύμφωνα που αφορούν στο εμπόριο σιτηρών, προβλέπουν παραπομπή σε διαιτησία στο Λονδίνο, μόνο αν τα γεγονότα από τα οποία προέκυψε η διαφορά, έχουν συμβεί εκτός Αυστραλίας<sup>99</sup>. Ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στο εμπόριο ξυλείας, προβλέπουν διαιτησία στο Λονδίνο, είτε μόνο για διαφορές από φορτωτικές που εκδόθηκαν υπό αυτά και αφορούν σε φορτίο με λιμένες προορισμού στο Ηνωμένο Βασίλειο ή την Ιρλανδία - ελλείψει αντίθετης συμφωνίας των μερών<sup>100</sup> - είτε μόνο όταν ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου διαμένει ή ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα εκτός Σκωτίας<sup>101</sup>.

---

ναυτικό τμήμα στο Queen's Bench, London's High Court. Αν η αξία είναι κάτω από 10.000\$ η διαφορά υποβάλλεται στην συνοπτική διαιτητική διαδικασία της SMA, αν προβλέπεται διαιτησία στην Νέα Υόρκη. Αν η αξία είναι από 10.000 μέχρι 50.000\$ τότε η διαιτησία γίνεται στις πόλεις της Νέας Υόρκης ή του Λονδίνου. Για τον υπολογισμό της αξίας του αντικειμένου λαμβάνεται υπόψιν μόνο το αρχικό κεφάλαιο, χωρίς τόκους και προσαυξήσεις.

<sup>94</sup> Πρόκειται για το yacht charter party

<sup>95</sup> Τέτοια ναυλοσύμφωνα είναι τα Baltulp, Baltimore, Form C, Bareboat Charter Party, Exxon Charter Order, Exxon Master Inland Waterways Voyage Charter Agreement

<sup>96</sup> Βλ. ναυλοσύμφωνα Baltim 1939, Baltimore Form C-1976, Ferticon, Finavoy.

<sup>97</sup> Πρόκειται για την περίπτωση της μικτής ρήτρας που αναφέραμε πιο πάνω

<sup>98</sup> Βλ. Shelltime4, Shellvoy3, Shellvoy4, Shellvoy5

<sup>99</sup> Βλ. Ausbar, Austral, Austwheat, Western Australia

<sup>100</sup> Βλ. Sovconround, Sovietwood

<sup>101</sup> Βλ. Nubaltwood. Όταν διαμένει ή ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα στη Σκωτία, τότε η διαιτησία ασκείται στη Γλασκώβη

Ανάλογος είναι και ο αριθμός των ναυλοσυμφώνων, ο οποίος προτείνει ως *locus arbitri* την Νέα Υόρκη<sup>102</sup>. Η τάση για παραπομπή σε διαιτησία χωρίς περαιτέρω προϋποθέσεις ολοένα και γενικεύεται. Χαρακτηριστική εξαίρεση αποτελεί το *Mobilvoy 80*<sup>103</sup>, το οποίο επιλέγει την Νέα Υόρκη αποκλειστικά, μόνο όταν οι διαφορές αφορούν σε αντικείμενα αξίας κάτω των 10.000\$.

Τα υπόλοιπα ναυλοσύμφωνα που ορίζουν έναν αποκλειστικό τόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας, επιλέγουν ευθέως μία τρίτη πόλη<sup>104</sup> ή μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή<sup>105</sup> ή συναρτούν την επιλογή αυτή από κάποιες προϋποθέσεις<sup>106</sup>. Τέλος, αρκετά είναι και τα ναυλοσύμφωνα, τα οποία αφήνουν τον προσδιορισμό του *locus arbitri* στα ίδια τα μέρη, είτε παραπέμποντας στον τόπο που εκείνα θα επιλέξουν<sup>107</sup>, είτε αποφεύγοντας κάθε αναφορά στο τελευταίο<sup>108</sup>.

2. *το δικαίωμα επιλογής ανάμεσα σε περισσότερους τόπους*. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά ορίζουν διαζευκτικά τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, δίνοντας στα μέρη την δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε διάφορα προσφερόμενα μέρη. Τις περισσότερες φορές, βέβαια, περιορίζουν την διάζευξη μεταξύ Λονδίνου και Νέας Υόρκης. Υπάρχουν δύο τρόποι διατύπωσης της εν λόγω διαιτητικής ρήτρας:

**α. Με απλή διάζευξη**, κυρίως μεταξύ Λονδίνου και Νέας Υόρκης<sup>109</sup> και σπανιότερα μεταξύ μίας εξ αυτών και κάποιας τρίτης πόλης<sup>110</sup>. Στη περίπτωση αυτή, η συνολική ρύθμιση της ρήτρας θα ισχύει για όποια λύση επιλέξουν τα μέρη.

**β. Με πλήρη διαχωρισμό των ρυθμίσεων**, ανάλογα με το αν επιλέγεται ως τόπος διαιτησίας το Λονδίνο ή η Νέα Υόρκη<sup>111</sup> (ή κάποια τρίτη πόλη<sup>112</sup>). Ο τρόπος αυτός

---

<sup>102</sup> Αποκλειστική επιλογή της Νέας Υόρκης προκρίνουν τα ακόλουθα ναυλοσύμφωνα :Asba, Asbatime, Bulk Form, Bulk Sugar Charter Party, Coastvoy, Exxonvoy,

<sup>103</sup> Βλ. αναφορά 94, σελ.44

<sup>104</sup> Π.χ. το Τόκυο

<sup>105</sup> Το Coastcon ορίζει ως περιοχή διεξαγωγής της διαιτησίας το HB

<sup>106</sup> Το Ausbar ορίζει ως τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας την πρωτεύουσα της αυστραλιανής πολιτείας όπου βρίσκεται το λιμάνι φόρτωσης, αν η διαφορά έγινε έχει λάβει χώρα στην Αυστραλία. Οι διαφορές εκτός Αυστραλίας παραπέμπονται για διαιτησία στο Λονδίνο

<sup>107</sup> Π.χ Blackseawood, Essotime, Fertisov, Genorecon, Mobiltime

<sup>108</sup> Π.χ. Coastcon, Sandports, SunOil, Welcon

<sup>109</sup> Π.χ. Asbatankvoy, Standtime, Texacotime

<sup>110</sup> Π.χ. απλή διάζευξη μεταξύ Λονδίνου και Χιούστον εισάγει το ISOA

<sup>111</sup> Π.χ. Baltimore Form C 1963, Norgrain, Texacovoy

είναι δικαιοτεχνικά αρτιότερος, διότι ταυτόχρονα με την επιλογή της πόλης, επιλέγεται αντίστοιχα και το αγγλικό δίκαιο ή ο αμερικανικός ομοσπονδιακός νόμος για την διαιτησία (ή το δίκαιο της χώρας της πόλης που θα επιλεγεί). Με αυτόν τον τρόπο, η διαιτητική ρήτρα προσαρμόζεται στις ιδιαιτερότητες του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι πιθανότητες για μελλοντικές δυσλειτουργίες και ανεπάρκειες της συγκεκριμένης διαιτησίας.

III. Οι ρυθμίσεις που αφορούν στην συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου έχουν πολύ μεγάλη σημασία, μιας και η δυνατότητα των ενδιαφερομένων να επιλέγουν εκείνοι τους διαιτητές αποτελεί ένα από τα πιο ουσιώδη κίνητρα για την προσφυγή στην διαιτησία.

Στις μέρες μας, όλες οι εθνικές νομοθεσίες για την διαιτησία, αλλά και οι κανόνες των οργανισμών όπου λαμβάνουν χώρα διεθνείς διαιτητικές διαδικασίες, περιέχουν ρυθμίσεις, οι οποίες οριοθετούν σε μεγάλο ή μικρό βαθμό την διαδικασία συγκρότησης ενός διαιτητικού δικαστηρίου. Έτσι, όταν οι συμβατικοί όροι ενός ναυλοσυμφώνου προχωρούν σε ιδιαίτερη ρύθμιση των εν λόγω ζητημάτων, αυτό σημαίνει πως, είτε επιθυμούν να προβούν σε παρέκκλιση από τις ρυθμίσεις της εκάστοτε εθνικής νομοθεσίας, είτε προσπαθούν να καλύψουν κάποια ενδεχόμενα κενά που υπάρχουν εκεί. Η δεύτερη περίπτωση είναι στατιστικά αμελητέα, μιας και οι χώρες που επιλέγονται ως τόποι διεξαγωγής διαιτησιών δεν στερούνται άρτιων νομοθετικών ρυθμίσεων για τα θέματα της διαιτησίας. Επομένως, η πρώτη επιδίωξη είναι η κυριότερη. Αυτό προκύπτει και από το είδος των παρεμβάσεων που συνηθίζονται. Οι εξαιρετικές ρυθμίσεις που εισάγονται έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα και είναι σπάνια η περίπτωση που επιχειρείται μία συνολική ρύθμιση των επιπλοκών που μπορεί να ανακύψουν στην πορεία συγκρότησης ενός διαιτητικού δικαστηρίου.

Τα θέματα, τα οποία σπεύδουν να ρυθμίσουν οι αρμόδιες ρήτρες των ναυλοσυμφώνων, αφορούν :

1. **στον αριθμό των διαιτητών και στα πρόσωπα**, από τα οποία θα επιλεγούν αυτοί
2. στα ιδιαίτερα **προσόντα/ιδιότητες** που πρέπει να έχουν οι πρώτοι
3. στις **προθεσμίες**, μέσα στις οποίες πρέπει να γίνει η επιλογή τους

---

<sup>112</sup> Π.χ. Barecon 89, Bimchemvoy, Boxtime. Αν η Τρίτη πόλη είναι π.χ. το Τόκυο, τότε θα ισχύσει ειδική ρύθμιση για τη διαιτησία και το εφαρμοστέο δίκαιο, η οποία ανευρίσκεται στο τέλος του ναυλοσυμφώνου υπό τον τίτλο Japanese Terms

1. Κατά κανόνα, οι διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων προβλέπουν τριμελείς συνθέσεις. Η σύνθεση αυτή είναι:

**α. γνήσια τριμελής**, όταν η συγκρότηση του δικαστηρίου είναι εξαρχής τέτοια. Εδώ τα δύο πρώτα μέλη επιλέγονται από τα συμβαλλόμενα μέρη και το τρίτο από τους διαιτητές. Η απόφαση λαμβάνεται κατά πλειοψηφία.

**β. πλασματική τριμελής**, όπου επιλέγεται ένας επιδιαιτητής από τους δύο διαιτητές όταν εκείνοι δεν μπορούν να λάβουν απόφαση. Σε αυτή την περίπτωση, αν και τελικά επιλέγονται τρία μέλη, το δικαστήριο θα λειτουργήσει είτε ως διμελές αν οι διαιτητές εκδώσουν κοινή απόφαση, είτε ως μονομελές αν αναλάβει ο επιδιαιτητής.

Η γνήσια τριμελής σύνθεση είναι ο κανόνας στις διαιτησίες στην Νέα Υόρκη, ενώ η λύση του επιδιαιτητή προτιμάται στο Λονδίνο. Οι λόγοι για αυτή την διαφοροποίηση είναι ιστορικοί. Το αγγλικό δίκαιο επιφυλάσσει ιδιαίτερη θέση στο θεσμό του επιδιαιτητή, που άλλωστε είναι δημιούργημα της αγγλικής πρακτικής, ενώ το αμερικάνικο δίκαιο δεν έχει κάποια ανάλογη ρύθμιση.

Υπάρχουν κάποια ναυλοσύμφωνα, αν και όχι πολλά, που προβλέπουν την αποκλειστική επιλογή μοναδικού διαιτητή με κοινή συμφωνία των μερών<sup>113</sup>. Ο μικρός αριθμός αυτών των ναυλοσυμφώνων οφείλεται τόσο στις αντικειμενικές δυσχέρειες στην επίτευξη σύμπτωσης βούλησης των αντισυμβαλλομένων σε ένα αμοιβαία αποδεκτό πρόσωπο, όσο και στην θεμιτή επιθυμία του καθενός να ελέγχει σε κάποιο βαθμό την συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου.

Η λύση του μοναδικού διαιτητή δεν επιβάλλεται πάντα ρητά, αλλά προκύπτει εμμέσως<sup>114</sup>. Αυτό σημαίνει πως η εκδίκαση της διαφοράς από έναν διαιτητή δεν οφείλεται πάντα σε αρχική επιλογή, αλλά μπορεί να είναι και επιγενόμενη π.χ. αν μία διαιτητική ρήτρα προβλέπει την επιλογή δύο διαιτητών και ενός επιδιαιτητή και κάποιο μέρος δεν προχωρήσει στην επιλογή του δικού του διαιτητή, ο ήδη ορισμένος από το άλλο μέρος διαιτητής προχωράει στην εκδίκαση της διαφοράς ως μοναδικός.

Τέλος, κάποια ναυλοσύμφωνα προσδιορίζουν με έμμεσο τρόπο τον αριθμό των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου ή δεν τον προσδιορίζουν και καθόλου. Ο έμμεσος προσδιορισμός επιτυγχάνεται με παραπομπή σε θεσμικούς κανόνες διαιτησίας που περιέχουν ρυθμίσεις γι' αυτό το θέμα ή σε διαιτητικούς κανόνες του τόπου διεξαγωγής της διαιτησίας. Παραδείγματα τέτοιων ναυλοσυμφώνων είναι τα εξής :

<sup>113</sup> Το Tankenvoy 87 σε περίπτωση αποτυχίας στην επιλογή μοναδικού διαιτητή από τα ίδια τα μέρη, εκχωρεί τη σχετική εξουσία στον εκάστοτε Πρόεδρο της LMAA. Το Yacht Charter Party προβλέπει την επιλογή μοναδικού διαιτητή, όμως καθώς ο τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας καθορίζεται από τα μέρη, σε περίπτωση που αυτά δεν συμφώνησαν στο πρόσωπο του διαιτητή, η διαιτησία θα κριθεί από το lex loci arbitri.

<sup>114</sup> Το Shelltime 4 συνδυάζει την επιλογή διαιτητή από τα μέρη με διεξαγωγή της διαιτησίας στο Λονδίνο. Αν προκύψει πρόβλημα, ο διαιτητής ορίζεται από το High Court.

- i. τα ιαπωνικά ναυλοσύμφωνα παραπέμπουν στους κανόνες διαιτησίας της Επιτροπής Ναυτικής Διαιτησίας του Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου της Ιαπωνίας. Ο αριθμός των διαιτητών, αν δεν ορίζεται στη διαιτητική ρήτρα, καθορίζεται από αυτούς τους κανόνες, ανάλογα με το είδος της διαφοράς.
- ii. το Synacomex 90, παραπέμπει στους κανόνες του Ναυτικού Διαιτητικού Επιμελητηρίου των Παρισίων. Το συγκροτούμενο διαιτητικό δικαστήριο θα έχει έναν διαιτητή, αν συμφωνήσουν τα μέρη στο πρόσωπό του.
- iii. το Soancoal παραπέμπει στους κανόνες διαιτησίας της Επιτροπής Ναυτικής Διαιτησίας της Μόσχας. Τα μέρη επιλέγουν δύο διαιτητές από τα 25 μέλη της Επιτροπής, οι οποίοι σε περίπτωση διαφωνίας για τη λήψη απόφασης επιλέγουν και έναν τρίτο διαιτητή, ο οποίος συμμετέχει ως προεδρεύων και όχι ως επιδιαιτητής. Υπάρχει πάντως και η δυνατότητα επιλογής εξαρχής ενός διαιτητή, αν συμφωνήσουν τα μέρη.
- iv. το Texacovoy παραπέμπει στους κανόνες διαιτησίας της Αμερικανικής Ένωσης Διαιτησίας, χωρίς να προσδιορίζεται περαιτέρω αν εφαρμόζονται οι Commercial Arbitration Rules ή οι International Arbitration Rules.

Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα η επιλογή των διαιτητών γίνεται από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, ενώ των επιδιαιτητών από τους διαιτητές. Σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα, αυτή η αρμοδιότητα παραχωρείται σε τρίτους π.χ. στο Tankerovoy 87<sup>115</sup> η επιλογή γίνεται από τον Πρόεδρο των Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου ή στο Welcon την επιλογή του διαιτητή για λογαριασμό του πλοιοκτήτη πραγματοποιεί η Ένωση Πλοιοκτητών του Cardiff.

2. Πολλά ναυλοσύμφωνα<sup>116</sup>, αν και παραχωρούν στα μέρη την δυνατότητα να επιλέξουν εκείνα τους διαιτητές, εισάγουν περιορισμούς ως προς την ιδιότητα των τελευταίων π.χ. την επαγγελματική. Η πρακτική αυτή ακολουθείται σχεδόν παγίως στις διαιτησίες της Νέας Υόρκης. Ένα άλλωστε από τα πιο ελκυστικά χαρακτηριστικά της διαιτητικής διαδικασίας για τους ενδιαφερόμενους είναι η κρίση της υπόθεσής τους από ανθρώπους ειδικούς π.χ. commercial men, που προέρχονται από τον ίδιο επαγγελματικό χώρο, όπου κινούνται και εκείνοι.

3. Τέλος, ως προς τα χρονικά όρια για την επιλογή των διαιτητών, οι διαιτητικές ρήτρες επιδιώκουν να περιορίσουν το διάστημα επιλογής του δεύτερου διαιτητή. Το διάστημα αυτό ξεκινάει από την στιγμή της κοινοποίησης της επιλογής του πρώτου.

Η βραχύτερη προθεσμία που ορίζεται είναι επτά ημερών, μετά την παρέλευση της οποίας ο πρώτος διαιτητής μετατρέπεται αυτοδίκαια σε μοναδικό. Εδώ δεν μπορεί πλέον να γίνει λόγος για επιδιαιτητή.

<sup>115</sup> Βλ. παραπάνω σημείωση 114, σελ.47

<sup>116</sup> Τέτοια ναυλοσύμφωνα είναι τα Americanized Welsh Coal Charter Party, Bulk Form, Bulk Ore, Coastvov, Genvov.

Η πιο συνηθισμένη προθεσμία είναι αυτή των δεκατεσσάρων ημερών<sup>117</sup>, μετά την παρέλευση της οποίας ο ήδη ορισμένος διαιτητής μετατρέπεται σε μοναδικό. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα που περιέχουν αυτή την διαιτητική ρήτρα, ορίζουν ως τόπο διαιτησίας το Λονδίνο<sup>118</sup>. Προθεσμία είκοσι ημερών ορίζουν τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στο εμπόριο ζάχαρης και πετρελαίου<sup>119</sup>. Μετά την άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας για την επιλογή του δεύτερου διαιτητή, τον επιλέγει και εκείνον ο επισπεύδων αντισυμβαλλόμενος. Επιπλέον, αν οι δύο διαιτητές δεν μπορέσουν μέσα σε προθεσμία άλλων είκοσι ημερών από την επιλογή του δεύτερου να συμφωνήσουν ως προς τον τρίτο διαιτητή, τότε κάθε διαιτητής έχει το δικαίωμα να προσφύγει στο πολιτειακό δικαστήριο του τόπου διαιτησίας και να ζητήσει από εκείνο να ορίσει τον τρίτο διαιτητή. Τέλος, 60 ημέρες είναι η μεγαλύτερη προβλεπόμενη προθεσμία, μετά την παρέλευση της οποίας, ο πρώτος διαιτητής γίνεται αυτομάτως ο μοναδικός<sup>120</sup>.

## **β. Εννοιολογικό εύρος των διαιτητικών ρητρών**

Ο τρόπος με τον οποίο διατυπώνεται μία διαιτητική ρήτρα, ασκεί μεγάλη επιρροή στην έκταση της δικαιοδοσίας που θα έχει το διαιτητικό δικαστήριο. Οι συμβαλλόμενοι μπορούν να εκφράζουν έγκυρα και επαρκώς τη βούλησή τους ως προς το αντικείμενο της διαιτητικής ρήτρας, εντοπίζοντας τη σχέση από την οποία θα προέλθουν οι διαφορές, χωρίς να απαιτείται περαιτέρω προσδιορισμός. Όσο γενικότερη είναι άλλωστε η διατύπωση, τόσο ευρύτερο είναι εξ ορισμού και το αντικείμενό της.

Το ευρύτερο σχήμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είναι το all disputes, χωρίς κανέναν άλλο προσδιοριστικό περιορισμό. Οι διαιτητές εδώ μπορούν να επιληφθούν κάθε διαφοράς που αφορά στα δικαιώματα των μερών που απορρέουν από το ιδιωτικό δίκαιο. Η μορφή με την οποία παρουσιάζεται στα ναυλοσύμφωνα είναι «..any dispute between owner and charterer..». Εξίσου δημοφιλής είναι και η φράση «..any dispute arising out of this charter/contract..». Πρόκειται για λέξεις που ερμηνεύονται με ευρύτητα από τα αγγλικά δικαστήρια, καλύπτοντας όλες τις πιθανές διαφορές, με εξαίρεση εκείνες που αφορούν στην ύπαρξη/ανυπαρξία της σχέσης. Σε ευρεία ερμηνεία προβαίνουν και τα αμερικανικά δικαστήρια, με χαρακτηριστική να

<sup>117</sup> Π.χ το Worldfood μιλάει για προθεσμία 14 ημερών, ορίζοντας ως τόπο διαιτησίας το Λονδίνο, το οποίο προσδιορίζει ως clear. Στο αγγλικό δίκαιο, αυτό σημαίνει πως για τον υπολογισμό της παραπάνω ημερομηνίας δεν προσμετράται ούτε η μέρα της κοινοποίησης της επιλογής του πρώτου διαιτητή, ούτε η μέρα επιλογής του δεύτερου.

<sup>118</sup> Π.χ. διαφοροποιείται το Austwheat 1990 που ορίζει ως τόπο διαιτησίας την Μελβούρνη, το Heavyncon που ορίζει την Νέα Υόρκη, το ISOA που ορίζει το Χιούστον.

<sup>119</sup> Π.χ. Bulk Sugar Charter Party USA, Essotime 1969, Texacotime, Standtime

<sup>120</sup> Mobilvoy 80, locus arbitri London or New York

είναι η περίπτωση της διαιτησίας της Triumph Tankers vs Kerr McGee<sup>121</sup>. Εκεί το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε κατά πλειοψηφία πως ο εκναυλωτής είχε παραβιάσει τους κανόνες της RICO Act<sup>122</sup> και προχώρησε σε εκδίκαση τριπλάσιας αποζημίωσης από την αρχική<sup>123</sup>. Οι διαιτητές για να βασίσουν την κατηγορία προχώρησαν σε έλεγχο παλαιότερων ενεργειών του ίδιου εκναυλωτή. Το πρωτοβάθμιο ομοσπονδιακό δικαστήριο της Νέας Υόρκης ακύρωσε την διαιτητική απόφαση, λέγοντας πως οι διαιτητές υπερέβησαν τις εξουσίες τους και ασχολήθηκαν με θέματα για τα οποία δεν είχαν δικαιοδοσία. Το ομοσπονδιακό εφετείο, όμως, εξαφάνισε την πρωτοβάθμια ακυρωτική απόφαση, κρίνοντας πως οι διαιτητές είχαν την εξουσία να ελέγξουν περιστατικά που δεν κάλυπτε το ναυλοσύμφωνο, προκειμένω να επαληθεύσουν αν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την επιβολή των κυρώσεων που προέβλεπε ο RICO Act.

### γ. Χρονικά πλαίσια για την έναρξη της διαιτησίας

Στις διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων τίθενται χρονικά όρια για τις ενέργειες των συμβαλλομένων που στοχεύουν στην έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας. Τα όρια αυτά εκτείνονται από 30 ημέρες έως και 2 χρόνια.

Το ναυλοσύμφωνο Bulk Ore προβλέπει προθεσμία τριάντα ημερών, μέσα στην οποία πρέπει να γνωστοποιηθεί εγγράφως η απαίτηση του ενάγοντα, η οποία ξεκινάει από την γνώση εκ μέρους του, του γεγονότος που την προκάλεσε. Αν περάσει άπρακτη η προθεσμία, τεκμαίρεται σιωπηρή παραίτηση από την απαίτηση.

Το Imol 78 ορίζει πως για την προβολή των απαιτήσεων υπάρχει προθεσμία 60 ημερών, με αφετηρία την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του φορτίου. Εδώ η προθεσμία δεν αφορά στην δυνατότητα άσκησης αγωγής, αλλά στην γνωστοποίηση των απαιτήσεων στον αντισυμβαλλόμενο. Σε διαιτησία θα προσφύγουν τα μέρη αν αυτό καταστεί αναγκαίο από την εξέταση των απαιτήσεων που θα προβληθούν

Το Fertilizer Charter Party ορίζει προθεσμία 90 ημερών, με αφετηρία την τελική εκφόρτωση. Το Centrocon and Baltimore Form C 1963 ορίζουν προθεσμία τριών μηνών που ξεκινά επίσης από την τελικά εκφόρτωση και αφορά στον ορισμό του διαιτητή του ενάγοντα. Αν γίνει εκπρόθεσμα, τεκμαίρεται παραίτηση από το εν λόγω δικαίωμα.

---

<sup>121</sup> 1990

<sup>122</sup> Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act (RICO) is a USA federal law, that provides for extended criminal penalties and a civil cause of action for acts performed as part of an ongoing criminal organization

<sup>123</sup> Συγκεκριμένα αποδείχτηκε πως ο εκναυλωτής με ένα σύστημα σωληνώσεων υπεξαίρουσε ποσότητες του υγρού φορτίου.

Σε κάποια αυστραλιανά ναυλοσύμφωνα η προθεσμία είναι έξι μήνες, με αφετηρία την άφιξη του πλοίου στον τελικό λιμένα εκφόρτωσης. Εννιά μήνες ορίζουν ως προθεσμία τα Baltimore Form C 1976 and Euromed, με τις ρυθμίσεις να είναι ίδιες με αυτές του Centrocon.

Τέλος, συναντούμε προθεσμία ενός έτους στα ναυλοσύμφωνα Fertinoy 88 and Stemmor και διετή προθεσμία στο Polcoalvoy.

#### **δ. Ιδιαίτερα ζητήματα**

Οι διαιτητικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων δεν εξαντλούνται μόνο στα παραπάνω θέματα, αλλά προχωρούν και στην ρύθμιση άλλων, όπως π.χ. στον προσδιορισμό του εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου, στην αποκατάσταση των πραγμάτων σύμφωνα με τις αρχές της equity, στην κήρυξη της εκτελεστότητας της διαιτητικής απόφασης, στο ανέλεγκτο της διαιτητικής κρίσης κ.α.

#### **1. Εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο**

Παρά τις σύγχρονες εξελίξεις στον χώρο της επιλογής του ουσιαστικού δικαίου εκ μέρους των διαιτητών και την δυνατότητά τους να εφαρμόζουν όποιο δίκαιο θεωρούν καταλληλότερο, παρακάμπτοντας τους κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα προκρίνουν την επιλογή του εκάστοτε εθνικού δικαίου. Η συντριπτική πλειονότητα των ναυλοσυμφώνων που επιλέγει ως δίκαιο το *lex locus arbitri*<sup>124</sup>, προκρίνει ως επιλογή τόπου διαιτησίας το Λονδίνο.

#### **2. Equitable remedies (μέτρα εξισωτικής αποζημίωσης)**

Τα πολιτειακά δικαστήρια έχουν την δυνατότητα να ζητούν την λήψη ενός «μέτρου εξισωτικής αποζημίωσης». Ο θεσμός αυτός έχει πηγή την ευθυδικία και έχει επανορθωτικό χαρακτήρα. Η αποκατάσταση της ζημίας που έχει επέλθει επιτυγχάνεται με εναλλακτικούς τρόπους<sup>125</sup>, ο πιο σημαντικός των οποίων είναι η «αυτούσια συμβατική εκπλήρωση». Πρόκειται για την υποχρέωση που επιβάλλει το δικαστήριο στον ζημιώσαντα να εκπληρώσει τις συμβατικές υποχρεώσεις που είχε αναλάβει αρχικά, αν βέβαια αυτό είναι ακόμα επιθυμητό. Στο πεδίο του ναυτικού δικαίου, η αυτούσια συμβατική εκπλήρωση είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική σε ναυλώσεις μακράς διάρκειας και σε συμβάσεις πώλησης πλοίων.

<sup>124</sup> Δίκαιο του τόπου διαιτησίας

<sup>125</sup> Equitable remedies are : specific performance, rescission, cancellation, rectification, injunction



Αν και το προνόμιο λήψης αυτών των μέτρων ανήκει στα πολιτειακά δικαστήρια, η δυνατότητα αυτή αναγνωρίζεται και στο πλαίσιο μιας διαιτητικής δίκης. Στην Αγγλία υπάρχει ρητή νομοθετική ρύθμιση για την δυνατότητα αυτή στο πλαίσιο του Arbitration Act 1996. Επομένως, δεν χρειάζεται ιδιαίτερη πρόβλεψη γι' αυτό στη συμφωνία για την διαιτησία. Μόνο ο αποκλεισμός του απαιτεί ρητή ρύθμιση. Στις ΗΠΑ δεν υπάρχει αντίστοιχη ρύθμιση, οπότε χρειάζεται συμφωνία των μερών. Συνεπώς, όταν είναι εφαρμοστέο το αμερικανικό δίκαιο, συναντούμε την σχετική πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο.

### 3. Κήρυξη εκτελεστής της διαιτητικής απόφασης

Το πρώτο πράγμα που πρέπει να διασφαλιστεί κατά την σύνταξη μιας συμφωνίας για διαιτησία είναι η δυνατότητα εκτέλεσής της εκεί όπου ο εναγόμενος έχει περιουσιακά στοιχεία. Οφείλουν να λαμβάνονται υπ' όψιν τόσο οι επιταγές της *lex fori executionis*<sup>126</sup>, όσο και του δικαίου της χώρας όπου λαμβάνει χώρα η διαιτησία.

Ιδιαίτερη αναφορά επιβάλλεται για το δίκαιο των ΗΠΑ, όπου για να εκτελεστεί μία διαιτητική απόφαση θα πρέπει να λάβει την μορφή της δικαστικής απόφασης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους:

- i. σύμφωνα με το *common law* (nonstatutory enforcement). Εδώ ζητείται από το δικαστήριο η έκδοση απόφασης βάσει της διαιτητικής (action on the award) με την διαδικασία που ακολουθείται και στις συμβάσεις. Το μεγάλο μειονέκτημα είναι πως το δικαστήριο μπορεί να υπεισέρχεται στην ουσία της υπόθεσης.
- ii. σύμφωνα με την *εκ του νόμου προβλεπόμενη ειδική συνοπτική διαδικασία* (statutory enforcement). Εδώ ακολουθείται μία σύντομη διαδικασία, χωρίς να γίνεται έλεγχος επί της ουσίας. Η διαιτητική απόφαση απορροφάται από την δικαστική, αφού πρώτα έχει περιβληθεί τον τύπο της και εν συνεχεία εκτελείται (judgement entered upon the award, award made a rule of court).

#### ε. Μεμονωμένες συμβατικές ιδιαιτερότητες

Κάποια ναυλοσύμφωνα περιέχουν ρυθμίσεις που δεν χαρακτηρίζονται από γενική εφαρμογή, αλλά διευθετούν κάποια θέματα ειδικά:

- i. στα ναυλοσύμφωνα της εταιρίας *Shell* γίνεται ειδική ρύθμιση για την περίπτωση λήψης ασφαλιστικών μέτρων και πιο συγκεκριμένα για την αίτηση

<sup>126</sup> Δίκαιο του δικάζοντος δικαστή που αφορά στην εκτέλεση των αποφάσεων

συντηρητικής κατάσχεσης ενός πλοίου. Το δικαίωμα κάθε μέρους να ζητήσει την διακοπή της διαδικασίας για να γίνει κατάσχεση του πλοίου, εξαρτάται από την παράλληλη καταβολή εγγύησης στο άλλο μέρος.

ii. στο *Vegoilvoy* ορίζεται ότι οι περιεχόμενες στη διαιτητική ρήτρα προβλέψεις δεν θα εκληφθούν ως παραίτηση από το δικαίωμα ναυτικού προνομίου του εκναυλωτή πάνω στο φορτίο για την ικανοποίηση απαίτησής του για καταβολή ναύλου, νεκρού ναύλου και επισταλιών.

iii. στο *Yacht Charter Party* προβλέπεται πως τα έξοδα και οι αμοιβές που συνδέονται με τη διαιτησία συμψηφίζονται, εκτός αν ο διαιτητής αποφασίσει διαφορετικά.

iv. στο *Interclub NYPE Agreement* ρυθμίζεται ιδιαίτερα η περίπτωση πολυμερών διαφορών, όπου προκρίνεται η μέθοδος του διαχωρισμού, εκτός αν τα μέρη αποφασίσουν διαφορετικά. Αν π.χ. υπάρξει διαφορά σε περίπτωση υποναύλωσης, πρώτα θα επιλυθεί η διαφορά μεταξύ ναυλωτή και υποναυλωτή και μετά η διαφορά ναυλωτή-εκναυλωτή. Ο τρόπος με τον οποίο ρυθμίζεται χωριστά η επίλυση των διαφορών, δεν σημαίνει πως αναγκαστικά θα υπάρξει διαχωρισμός των διαιτητικών διαδικασιών. Αντιθέτως, μπορεί να υπάρξει σύσταση ενιαίου διαιτητικού δικαστηρίου, το οποίο θα προχωρήσει στην σταδιακή επίλυση των διαφορών.

### III. Φορτωτικές

#### α. Γενικά

Η φορτωτική είναι το αξιόγραφο<sup>127</sup> που περιέχει τον προσδιορισμό του δικαιώματος κυριότητας των μεταφερόμενων πραγμάτων για τα οποία εκδόθηκε. Στις θαλάσσιες μεταφορές, η φορτωτική εκδίδεται από τον Πλοίαρχο του πλοίου που εκτελεί την μεταφορά, αμέσως μετά το πέρας της φόρτωσης. Η φορτωτική εκδίδεται κατ' επιλογή του ναυλωτή είτε ονομαστικά, είτε σε διαταγή<sup>128</sup>.

Στα πλαίσια του θαλάσσιου εμπορίου προκύπτουν διαφορές, οι οποίες μπορούν να επιλυθούν είτε από τα πολιτειακά δικαστήρια, είτε από κάποιο διαιτητικό, αν υπάρχει η σχετική συμφωνία. Γενικά, στις διαφορές από φορτωτική δεν επιλέγεται η διαιτησία, γεγονός που επιβεβαιώνεται από σχετική έκθεση της UNCITRAL. Μία συμφωνία για διαιτησία περιλαμβάνεται στο ναυλοσύμφωνο, ακόμα κι αν αφορά στην φορτωτική. Επομένως, ακόμα και αν επιλεγεί η διαιτησία ως

<sup>127</sup> Αξιόγραφο είναι ένα έγγραφο στο οποίο ενσωματώνεται κάποιο δικαίωμα, του οποίου η ενάσκηση και μεταβίβαση είναι αδύνατη χωρίς την κατοχή του

<sup>128</sup> Στην ονομαστική φορτωτική, δικαιούχος είναι το κατονομαζόμενο σε αυτή πρόσωπο. Στην φορτωτική εις διαταγή, κατονομάζεται και πάλι ο δικαιούχος, ο οποίος έχει το δικαίωμα να υποδείξει κάποιον τρίτο για την εκπλήρωση της υποχρέωσης που προκύπτει από αυτή.

μέθοδος επίλυσης των διαφορών, η διαιτητική ρήτρα δεν εισάγεται ευθέως στην φορτωτική, αλλά ενσωματώνεται σε εκείνη του ναυλοσυμφώνου, υπό το οποίο εκδίδεται. Για να είναι η εν λόγω ενσωμάτωση έγκυρη και αποτελεσματική, απαιτείται η τήρηση κάποιων προϋποθέσεων, ο αριθμός και η ένταση των οποίων διαφέρει από δίκαιο σε δίκαιο.

## **β. Ενσωμάτωση μιας διαιτητικής ρήτρας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική**

### **1. Σχέση ναυλοσυμφώνου – φορτωτικής**

#### **α. Διάκριση με βάση το λειτουργικό κριτήριο**

Η πρώτη προσέγγιση στο θέμα της σχέσης ναυλοσυμφώνου-φορτωτικής αφορά στην λειτουργία που επιτελείται με κάθε ένα από αυτά τα έγγραφα στις ναυτιλιακές συναλλαγές, ήτοι ο λόγος ύπαρξης και χρήσης τους.

*Ναυλοσύμφωνο* είναι το έγγραφο που περιλαμβάνει την υπόσχεση του εκναυλωτή προς τον ναυλωτή πως θα του διαθέσει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου, είτε για ένα ταξίδι, είτε για πολλά. Το έγγραφο αυτό περιέχει όλους τους όρους που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή.

*Η φορτωτική* είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από τον μεταφορέα. Οι λειτουργίες που επιτελεί είναι οι ακόλουθες :

α) *απόδειξη παραλαβής του φορτίου* από τον μεταφορέα για να γίνει η μεταφορά

β) *τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου*. Ο κάτοχος της φορτωτικής μπορεί να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι ή να μεταβιβάσει την κυριότητά τους με οπισθογράφηση σε κάποιον τρίτο

γ) *αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς* των αγαθών αν το πλοίο απασχολείται στην αγορά γραμμών/*απόδειξη φόρτωσης αγαθών* αν το πλοίο απασχολείται στην ελεύθερη αγορά. Και στην περίπτωση αυτή, όμως, αν η φορτωτική μεταβιβαστεί στα χέρια κάποιου τρίτου με οπισθογράφηση, γίνεται και πάλι αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς. Όσο η φορτωτική παραμένει στα χέρια του ναυλωτή, η σχέση αυτού με τον εκναυλωτή ρυθμίζεται από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αν οι όροι του ναυλοσυμφώνου και της φορτωτικής είναι διαφορετικοί, υπερισχύουν οι όροι του πρώτου. Μόνο αν η φορτωτική μεταβιβαστεί σε κάποιον τρίτο ισχύουν οι δικοί της όροι. Αυτό συμβαίνει επειδή ο τελικός κάτοχος της φορτωτικής είναι ένα τρίτο πρόσωπο, το οποίο δεν γνωρίζει τους όρους του ναυλοσυμφώνου και οι οποίοι πιθανότατα δεν θα εξυπηρετούν τα συμφέροντά του.

## β. Διάκριση με βάση την συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων

Η μεταβλητή ισχύς του ναυλοσυμφώνου στις σχέσεις εκναυλωτή-κομιστή της φορτωτικής, ανάλογα με τον αν ο τελευταίος είναι ο αντισυμβαλλόμενος του ναυλωτή ή κάποιος τρίτος, έχει το θεμέλιο της στο διαφορετικό βαθμό συμβατικής ελευθερίας που απολαμβάνουν τα μέρη στις δύο συμβάσεις.

Το πεδίο των συμβάσεων ναύλωσης χαρακτηρίζεται από μία ευρύτατη συμβατική ελευθερία των συμβαλλομένων. Η σχετική δραστηριότητα των συναλλασσόμενων δεν ρυθμίζεται νομοθετικά με τρόπο αντίστοιχο των φορτωτικών. Στο αγγλοσαξονικό δίκαιο, το οποίο επιλέγεται συνήθως, δεν υπάρχει κωδικοποίηση που να αφορά σε θέματα ναύλωσης, με μόνο δεσμευτικό πλέγμα αυτό των δικαστικών προηγούμενων. Ο βαθμός δικαιικής εναρμόνισης του συγκεκριμένου τμήματος των συναλλαγών που υπάρχει σήμερα οφείλεται κυρίως στα χρησιμοποιούμενα ναυλοσύμφωνα και στην σταθερή επιλογή ως εφαρμοστέου του αγγλικού δικαίου. Η ευρύτατη αυτή ελευθερία οφείλεται στο γεγονός ότι στη μεγάλη πλειονότητα των συναπτόμενων συμβάσεων ναύλωσης τα μέρη βρίσκονται σε θέση οικονομικής ισοδυναμίας με ταυτόσημη διαπραγματευτική ισχύ.

Στις φορτωτικές δεν παρατηρείται η ίδια συμβατική ελευθερία. Εδώ δεν υπάρχει η ισότητα όπλων που χαρακτηρίζει τις συμβάσεις ναύλωσης, αλλά άνιση διαπραγματευτική/οικονομική ισχύς των συμβαλλομένων που καθιστά πιο ευάλωτη τη θέση του αρχικού παραλήπτη ή του μεταγενέστερου κομιστή της φορτωτικής. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων με πλοίο που εκτελεί τακτικά προγραμματισμένα δρομολόγια (liner shipping). Ο όγκος του εμπορίου δεν είναι τέτοιος που να δικαιολογεί τη ναύλωση πλοίου στην ελεύθερη αγορά, οπότε ο κύριος του φορτίου είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει κάποιο τακτικό δρομολόγιο. Εδώ δεν υπάρχουν περιθώρια διαπραγματεύσεων, μιας και οι εταιρίες που εκμεταλλεύονται τις τακτικές γραμμές συναλλάσσονται βάσει των δικών τους γενικών όρων συναλλαγών<sup>129</sup> που διαμορφώνουν το συμβατικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθούν οι συζητήσεις. Η μόνη επιλογή που μένει στον κύριο του φορτίου είναι η σύναψη ή όχι της σύμβασης μεταφοράς. Πρόκειται σαφώς για συμβάσεις προσχώρησης (adhesion contracts)<sup>130</sup>, όπου το δίκαιο οφείλει να προστατεύει το αδύνατο μέρος. Η προσπάθεια για αποτροπή του υπέρμετρου περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα για βλάβη/απώλεια του φορτίου, αποτέλεσε το έναυσμα για την σύνταξη των Κανόνων της Χάγης<sup>131</sup> - Βίσμπυ<sup>132</sup>.

<sup>129</sup> Οι όροι αυτοί είναι ίδιο σε όλες τις ανταγωνιστικές γραμμές

<sup>130</sup> Πρόκειται για ένα είδος σύμβασης, η οποία κινείται στο πλαίσιο της λογικής take it or leave it, με μόνο τον εκναυλωτή να μπορεί να θέσει όρους.

<sup>131</sup> Στο αγγλοσαξονικό δίκαιο προϋπήρχε ο θεσμός του common carrier

<sup>132</sup> Στο αμερικανικό δίκαιο υπάρχει το Hacter Act 1893, όπου η ευθύνη του μεταφορέα για το φορτίο εκτείνεται και πριν την φόρτωση και μετά την εκφόρτωσή του.

Επιπλέον, με την φορτωτική συχνά υπάρχει δέσμευση ενός τρίτου ατόμου, στα χέρια του οποίου περιέρχεται μετά από οπισθογράφιση του αρχικού δικαιούχου της. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει πλήρης αποσύνδεση της φορτωτικής από τους όρους του ναυλοσύμφωνου υπό το οποίο εκδόθηκε και ισχύς αποκλειστικά των όρων που έχουν καταγραφεί σε εκείνη. Με αυτό τον τρόπο, ο τρίτος μη συμβαλλόμενος προστατεύεται, λαμβάνοντας γνώση του συμβατικού πλαισίου στο οποίο υπεισέρχονται. Για οτιδήποτε αντίθετο προς αυτή την πρακτική, απαιτείται ρητή και συγκεκριμένη πρόβλεψη.

### **γ. Διάκριση με βάση το τυπικό κριτήριο**

Το ναυλοσύμφωνο είναι μία αμοτεροβαρής σύμβαση μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Με αυτό, ο πρώτος αναλαμβάνει να παραχωρήσει το πλοίο/τμήμα του πλοίου για ορισμένο ταξίδι/χρονικό διάστημα και ο δεύτερος να πληρώσει το αντάλλαγμα/ναύλο. Το ναυλοσύμφωνο δεν έχει ως προορισμό τη συναλλακτική κυκλοφορία και περιορίζεται στη ρύθμιση των σχέσεων ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη και τους τυχόν διαδόχους τους, ειδικούς και καθολικούς. Το περιεχόμενό του είναι, θεωρητικά τουλάχιστον, αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων μεταξύ ισότιμων μερών, χωρίς να υπάρχει ανάγκη ιδιαίτερης προστασίας κάποιου από αυτά.

Η φορτωτική πέρα και πάνω από όλα είναι αξιόγραφο<sup>133</sup>. Προορισμός της είναι η κυκλοφορία της, αφού αποτελεί μέσο για την παροχή τραπεζικής πίστωσης και την αλληπάλληλη μεταβίβαση της κυριότητας του φορτίου, όντας τίτλος κυριότητας των μεταφερόμενων πραγμάτων. Κατά την κρατούσα άποψη αποτελεί αξιόγραφο αιτιώδες, δηλωτικό<sup>134</sup> και εμπράγματο<sup>135</sup>.

### **δ. Προσδιορισμός του αντισυμβαλλομένου από τον κομιστή της φορτωτικής**

Όταν ανακύπτει κάποια διαφορά στο πλαίσιο μιας συμβατικής σχέσης που υπάρχει πρόβλεψη για διαιτησία, ο θιγόμενος προσφεύγει σε αυτή. Ο προσδιορισμός του αντισυμβαλλομένου είναι ένα ιδιαίτερο θέμα, όπου εμπλέκονται το ναυλοσύμφωνο και η φορτωτική. Αν π.χ. υπάρξει βλάβη στο φορτίο και η φορτωτική έχει ήδη οπισθογραφηθεί, ο κομιστής της θα πρέπει να στραφεί εναντίον του μεταφορέα. Το ερώτημα του ποιος είναι ο μεταφορέας απαντάται από το ναυλοσύμφωνο.

<sup>133</sup> Πρόκειται για πιστωτικό τίτλο, καθώς αντικείμενο της παροχής είναι ένα πράγμα

<sup>134</sup> Στο αιτιώδες και στο δηλωτικό αξιόγραφο ενσωματώνεται μία ήδη υπάρχουσα σχέση, χωρίς να δημιουργείται έναν νέο δικαίωμα.

<sup>135</sup> Βλ. Κιάντου- Παμπούκη, το δίκαιο των αξιόγραφων, 1993

Μεταφορέας μπορεί να είναι ο ναυλωτής ή ο εκναυλωτής, ανάλογα με το ποιος έχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου. Στην *χρονοναύλωση* ο ναυλωτής ναυλώνει το πλοίο για κάποιο διάστημα και χρησιμοποιεί το πλοίο με όποιος τρόπο επιθυμεί εκείνος<sup>136</sup>. Αυτός έχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου και ο πλοίαρχος εκδίδει τις φορτωτικές λειτουργεί ως αντιπρόσωπός του. Σε μία τέτοια περίπτωση, διάδικος σε πιθανή διαιτησία θα είναι ο ναυλωτής. Αντιθέτως, σε περίπτωση *ναύλωσης κατά πλου*, το πλοίο ναυλώνεται από τον ναυλωτή για ορισμένο ταξίδι/α. Την μεταφορά εκτελεί ο εκναυλωτής, ο οποίος διατηρεί τον έλεγχο της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου και ο πλοίαρχος εκδίδει φορτωτικές ως δικός του αντιπρόσωπος. Επομένως, ενώ ο αγοραστής συναλλάσσεται με τον ναυλωτή, αντίδικος σε περίπτωση διαιτησίας θα είναι ο εκναυλωτής.

## 2. Ρήτρα ενσωμάτωσης στη φορτωτική

### α. Λειτουργία της ρήτρας

Όπως αναφέραμε και στην αρχή του κεφαλαίου, στην φορτωτική δεν εισάγεται ποτέ μία διαιτητική ρήτρα, αλλά ενσωματώνεται σε αυτή η σχετική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου, υπό το οποίο εκδίδεται. Η λειτουργία της ρήτρας ενσωμάτωσης στηρίζεται στην μέθοδο της παραπομπής. Το περιεχόμενό της δεν αναπτύσσεται στην φορτωτική, αλλά γίνεται αναφορά αυτής και παραπομπή στις ρυθμίσεις που έχουν ήδη αναπτυχθεί εκτενώς στο ναυλοσύμφωνο. Με τον τρόπο αυτό, βελτιώνεται η κινητικότητα της και απλοποιείται η όλη διαδικασία, πράγμα ζητούμενο από τους συναλλασσόμενους.

Μία βασική λειτουργία της φορτωτικής είναι η ιδιότητά της ως τίτλου ιδιοκτησίας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η ευχερής και ταχεία μεταβίβαση της φορτωτικής σημαίνει ταχεία μεταβίβαση και του φορτίου. Βασικό στοιχείο για την επίτευξη αυτής της λειτουργίας είναι το σύντομο περιεχόμενό της. Αυτό είναι και το πλεονέκτημα που της προσφέρει μία ρήτρα ενσωμάτωσης. Με τον τρόπο αυτό, όλο και λιγότεροι όροι εμφανίζονται στο σώμα της φορτωτικής, επιταχύνοντας τη διαδικασία που απαιτείται για να τεθεί σε κυκλοφορία.

Το πλεονέκτημα αυτό συνοδεύεται όμως και από κάποιο μειονέκτημα, το οποίο μπορεί να πλήξει την ευχερή κυκλοφορία της. Η παραπομπή μέσω της ρήτρας ενσωμάτωσης σε όρους τρίτου εγγράφου π.χ. του ναυλοσυμφώνου, επιφέρει περιπλοκή στη νομική θέση των συμβαλλομένων. Η πρόσθετη δυσχέρεια της

<sup>136</sup> Οι κανόνες του Αμβούργου, διαμορφώθηκαν από την United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea 1978 και τέθηκαν σε ισχύ τον Νοέμβριο του 1992. Εφαρμόζονται παράλληλα με τους Κανόνες της Χάγης και της Χάγης- Βίμπυ και έχουν κάποιες αλλαγές στις προηγούμενες συμβάσεις. Καταρχάς, έχουν διευρύνει την έννοια του μεταφορέα, αφού εκτός από τον συμβαλλόμενο, ο οποίος ευθύνεται πάντα, εισάγεται και η έννοια του πραγματικού μεταφορέα. Αν και είναι πολλά τα πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχείρησης που θα μπορούσαν να υπαχθούν σε αυτή την έννοια, μόνο εκείνο που θα εκτελέσει τελικά την μεταφορά θα επιβαρυνθεί με την αντίστοιχη ευθύνη

διακρίβωσης ενός όρου που περιέχεται σε έγγραφο ξένο προς την συγκεκριμένη συναλλακτική σχέση, αλλοιώνει μερικά και τον ίδιο τον χαρακτήρα της φορτωτικής ως αξιόγραφου. Η νομική περιπλοκή εμφανίζεται με δύο μορφές :

i) στις περιπτώσεις που η φορτωτική χρησιμοποιείται ως μέσο για την παροχή τραπεζικής πίστωσης για χρηματοδότηση της εμπορικής δραστηριότητας του συναλλασσόμενου, η τράπεζα είναι δυνατόν να αρνηθεί την χρηματοδότηση αν δεν έχει πλήρη εικόνα για τους όρους της, οι οποίοι μπορεί να διακυβεύουν την ομαλή αποπληρωμή του χρέους.

ii) όταν τίθεται η ρήτρα «documents against payment» στο συμβόλαιο πώλησης του φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση, τα εμπορεύματα αποστέλλονται στον τόπο προορισμού και η πληρωμή πραγματοποιείται με την εμφάνιση των φορτωτικών εγγράφων. Η φορτωτική αποτελεί εδώ έγγραφο ιδιοκτησίας που επιτρέπει στον κάτοχο του φορτίου να αποδείξει την νόμιμη κατοχή του. Επομένως, οι όροι της φορτωτικής θα πρέπει να εναρμονίζονται πλήρως με τους όρους του συμβολαίου πώλησης. Η παραπομπή, λοιπόν, μέσω μιας ρήτρας ενσωμάτωσης στους όρους ενός ναυλοσυμφώνου, μπορεί να επιφέρει δυσχέρειες στην εν λόγω εναρμόνιση.

## **β. Οι αρχές που διέπουν την έγκυρη και αποτελεσματική ενσωμάτωση**

Η αντιμετώπιση της εγκυρότητας και αποτελεσματικότητας μιας ρήτρας ενσωμάτωσης, και ειδικότερα αυτή της διαιτησίας, δεν είναι ομοιόμορφη σε όλα τα δικαίκα συστήματα. Παρ' όλα αυτά, είναι δυνατός ο εντοπισμός κοινών αρχών που διέπουν την μεταχείριση της ρήτρας από τα διάφορα πολιτειακά συστήματα. Οι αρχές αυτές είναι οι εξής:

**α) αρχή τυπικότητας :** η αρχή αυτή απορρέει ευθέως από τον χαρακτήρα της φορτωτικής ως αξιόγραφου. Άμεση συνέπειά της αποτελεί η υποχρέωση να είναι γραμμένη στο σώμα της φορτωτικής η ρήτρα ενσωμάτωσης που παραπέμπει στη διαιτητική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου. Η ενσωμάτωση πρέπει να προκύπτει από το ίδιο το έγγραφο της φορτωτικής και όχι από τρίτο έγγραφο, εκτός αν η ρήτρα παραπέμπει σε τρίτο έγγραφο, το οποίο με την σειρά του παραπέμπει στη ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου.

**β) αρχή σαφήνειας:** η αρχή αυτή επιτάσσει η έκταση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του κομιστή να προκύπτει από το σώμα της φορτωτικής. Η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούται, όταν η ρήτρα ενσωμάτωσης παραπέμπει γενικά και αόριστα στους όρους του ναυλοσυμφώνου. Σε μία τέτοια περίπτωση, το δικαίωμα από την φορτωτική παύει να στηρίζεται μόνο σε αυτή και ρυθμίζεται ουσιαστικά από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αυτή η κατάσταση είναι ανεπιεικής για τον κομιστή και βλαπτική για την κυκλοφοριακή ικανότητα του αξιόγραφου. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η ταυτότητα της ρήτρας θα πρέπει να προκύπτει με σαφήνεια, κατάσταση που επιτυγχάνεται είτε με την αριθμητική παραπομπή στη σχετική ρήτρα,

είτε με την αναφορά στο αντικείμενό της. Και στις δύο περιπτώσεις είναι απαραίτητος ο ρητός προσδιορισμός και του παραπεμπόμενου ναυλοσυμφώνου, χωρίς τον οποίο στερείται κάθε νοήματος η υποχρέωση εξατομίκευσης της σχετικής ρήτρας, αφού θα ελλείπει το πλαίσιο αναφοράς της.

**γ) αρχή συνάφειας :** η αρχή αυτή θεμελιώνεται στον λειτουργικό χαρακτήρα της φορτωτικής. Επεμβαίνει ρυθμιστικά και περιορίζει το πεδίο της ρήτρας ενσωμάτωσης σε εκείνους τους όρους του ναυλοσυμφώνου που σχετίζονται με το αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς που ενδιαφέρει τη φορτωτική. Όσον αφορά στη ρήτρα διαιτησίας, η αρχή αυτή πραγματώνεται πάντα βάσει της σχετικής ρήτρας του ναυλοσυμφώνου. Όταν εκείνη αναφέρεται σε «διαφορές από το παρόν ναυλοσύμφωνο» ή σε «διαφορές μεταξύ ναυλωτή-εκναυλωτή», η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου δεν θεωρείται ενσωματωμένη, ως μη συναφής προς την φορτωτική, με την αιτιολογία πως αναφέρεται ρητά στις διαφορές που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο ή μεταξύ των συμβαλλομένων σε αυτό μερών και όχι στις διαφορές από την φορτωτική. Η τάση αυτή, αν και συνεπής προς την επιταγή της αρχής της συνάφειας, εμφανίζεται αυστηρή στα αποτελέσματά της και μη σύμφωνη προς το ουσιαστικό περιεχόμενο της εν λόγω αρχής, η οποία έχει ως σκοπό να μην επιβαρύνεται ο κομιστής της φορτωτικής με υποχρεώσεις που δεν συνδέονται με την φύση της σύμβασης στην οποία έχει εισέλθει. Η ρήτρα διαιτησίας δεν αναφέρεται σε ζητήματα τεχνικά τα οποία περιορίζουν το εύρος της επιρροής τους στο ναυλοσύμφωνο. Αποτελεί μία αναγνωρισμένη μέθοδο, για την επίλυση των αναφυόμενων διαφορών, η οποία μπορεί να αναπτύξει το πεδίο αναφοράς της και εκτός του μητρικού εγγράφου, αφού στοχεύει στην οργάνωση συστήματος για την διευθέτηση διαφορών, κάτι που μπορεί να συμβεί και υπό την φορτωτική.

**δ) αρχή νομιμότητας :** η αρχή αυτή συνδέεται άμεσα με την ύπαρξη κανόνων δημοσίας τάξης στα εθνικά δίκαια σχετικά με τις φορτωτικές. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι διατάξεις αυτές αποτελούν μεταφορά ή απόδοση των Κανόνων της Χάγης, με ή χωρίς τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, το περιεχόμενο της ρήτρας που επιχειρείται να ενσωματωθεί στη φορτωτική, δεν πρέπει να παραβιάζει τις παραπάνω διατάξεις. Με άλλα λόγια, δεν είναι δυνατόν αυτό που απαγορεύεται να γίνει ευθέως, ήτοι η αποφυγή εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης με άμεση εφαρμογή των όρων του ναυλοσυμφώνου, να γίνει με έμμεσο τρόπο, δηλαδή με πλάγια εφαρμογή των όρων του ναυλοσυμφώνου μέσω παραπομπής.



### 3. Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ

#### α. Γενικά

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα η φιλοσοφία του *laissez faire* προήγαγε την απεριόριστη ελευθερία στις εμπορικές σχέσεις. Στην περίπτωση ενός συμβολαίου μεταφοράς, το ισχυρότερο μέρος, ήτοι ο πλοιοκτήτης, εισήγαγε απαλλακτικές ρήτρες που ελάττωναν την ευθύνη του ως μεταφορέα, σε βάρος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Για τον λόγο αυτό, έγινε επιτακτική η ανάγκη ύπαρξης μιας Διεθνούς Σύμβασης, η οποία θα αποκαθιστούσε την ισορροπία που διαταράχτηκε με την φιλοσοφία του *laissez faire*. Έτσι, διαμορφώθηκε το 1923 η «Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με την Φορτωτική», γνωστή ως «Κανόνες της Χάγης». Οι Κανόνες της Χάγης υπογράφηκαν από τα σημαντικότερα εμπορικά κράτη το 1924.

Οι Κανόνες της Χάγης προσδιόριζαν το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε μία σύμβαση μεταφοράς, η οποία δεν επεκτείνονταν στους πράκτορες και αντιπροσώπους του. Επιπλέον, η ευθύνη του μεταφορέα κατοχυρώθηκε ως νόθος αντικειμενική. Αυτό σημαίνει πως εκείνος πρέπει να αποδείξει σε περίπτωση βλάβης/απώλειας του φορτίου, πως η ακαταλληλότητα του πλοίου δεν προήλθε από δική του έλλειψη επιμέλειας. Στην Ελλάδα, οι Κανόνες της Χάγης δεν είχαν τεθεί σε ισχύ ποτέ.

Το 1968, τους Κανόνες αυτούς ήρθαν να συμπληρώσουν οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ<sup>137</sup>. Οι Κανόνες αυτοί δεν υπογράφηκαν από όλα τα κράτη που είχαν υπογράψει το 1924, με αποτέλεσμα να εξακολουθούν να εφαρμόζονται παράλληλα και οι Κανόνες της Χάγης. Στα τέλη του 1992 οι Hague-Visby Rules κυρώθηκαν με τον Ν. 2107/1992 και ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο.

Οι Κανόνες αυτοί ισχύουν για κάθε φορτωτική που αφορά σε μεταφορά φορτίου μεταξύ λιμανιών σε διαφορετικά κράτη αν είτε το λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι συμβαλλόμενου κράτους, είτε υπάρξει συμφωνία των συμβαλλομένων.

Οι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ είχαν εξ αρχής ως βασική αρχή την προστασία του εκάστοτε κομιστή της φορτωτικής από τις υπερβολικές και συχνά αδικαιολόγητες απαλλαγές που ο θαλάσσιος μεταφορέας επιφύλασσε για τον εαυτό του σχετικά με την ευθύνη του για βλάβη/απώλεια των μεταφερόμενων αγαθών. Η απαλλαγή του μεταφορέα μπορεί να επιτευχθεί άμεσα ή έμμεσα · άμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, μερικά ή ολικά, όταν επιδιώξει την εξαίρεση κάποιων κινδύνων ή ακόμα και όλων, αλλά και όταν θέσει το όριο αποζημίωσης κατά μονάδα εμπορεύματος σε απαλλακτικά για εκείνον επίπεδα. Έμμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, όταν

<sup>137</sup> Οι Κανόνες αυτοί ενσωματώθηκαν στην αγγλική νομοθεσία με τον Carriage of goods by sea Act, 1971

περιορίσει ασφυκτικά τα χρονικά περιθώρια του κοιμιστή της φορτωτικής για την επιδίωξη των τυχόν αξιώσεών του<sup>138</sup>.

## **β. Περιπτώσεις εφαρμογής των Κανόνων**

Η εφαρμογή των Κανόνων σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς εξαρτάται από :

**α) το συμβόλαιο μεταφοράς.** Οι Κανόνες εφαρμόζονται όταν το βασικό έγγραφο της θαλάσσιας μεταφοράς είναι η φορτωτική. Αυτό ισχύει κατεξοχήν στην liner shipping. Αντιθέτως, στην tramp shipping, το βασικό έγγραφο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο. Η φορτωτική αποτελεί απλή απόδειξη παραλαβής των εμπορευμάτων. Σε περίπτωση, βέβαια, που οπισθογραφηθεί, αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς και οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ έχουν ισχύ.

**β) το είδος της μεταφοράς.** Οι Κανόνες εφαρμόζονται σε φορτωτική που εκδίδεται για μεταφορά διά θαλάσσης.

**γ) το είδος του φορτίου.** Οι Κανόνες εφαρμόζονται στη θαλάσσια μεταφορά όλων των αγαθών, εκτός από τα αγαθά που φορτώνονται επί του καταστρώματος του πλοίου.

Οι Κανόνες εφαρμόζονται από την στιγμή της φόρτωσης του φορτίου πάνω στο πλοίο, μέχρι την στιγμή της εκφόρτωσης. Αν μεσολαβήσει μεταφόρτωση του εμπορεύματος από ένα πλοίο σε άλλο, οι Κανόνες εξακολουθούν να ισχύουν. Δεν θα συμβεί το ίδιο, όμως, αν το φορτίο παραμείνει σε κάποια αποθήκη έως ότου επαναφορτωθεί σε πλοίο.

Ο μεταφορέας δεσμεύεται από τους Κανόνες να αποφύγει οποιαδήποτε αδικαιολόγητη παρέκκλιση. Λογική θα θεωρηθεί μία παρέκκλιση αν γίνει για την ασφάλεια του πληρώματος ή για να σωθεί ένας άνθρωπος που βρίσκεται στη θάλασσα. Επιπλέον, ο μεταφορέας οφείλει να επιδεικνύει την δέουσα προσοχή ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλοο, σωστά επανδρωμένο, πλήρως εξοπλισμένο και ασφαλές. Εκείνος είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια ή ζημία που προκύπτει είτε από λάθος, είτε από ιδιοτελή ενέργεια του ίδιου/των υπαλλήλων του. Η ευθύνη του εξακολουθεί να είναι νόθος αντικειμενική.

Σύμφωνα με το άρθρο IV Hague-Visby Rules, υπάρχουν κάποιες εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα και είναι οι εξής :

\*διάφοροι κίνδυνοι της θάλασσας

\*ανωτέρα βία

---

<sup>138</sup> Το άρθρο 3 των Κανόνων θεσπίζει ετήσια προθεσμία για την έγερση αγωγής

\*τρομοκρατικές ενέργειες/πειρατές

\*κρατικές ενέργειες π.χ. κατάσχεση

\*καραντίνα

\*απεργίες

\*ανεπάρκεια συσκευασίας του φορτίου

\*μη αξιοπλοΐα του πλοίου, παρόλο που ο μεταφορέας είχε δείξει την δέουσα προσοχή

\*εσωτερικά ελαττώματα του φορτίου που δεν θα μπορούσα να είχε ανακαλύψει με την δέουσα επιμέλεια

Ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο οποίος σκοπεύει να εγείρει απαιτήσεις εναντίον του μεταφορέα για απώλεια/ζημία του φορτίου, θα πρέπει να κάνει γραπτή αγωγή και να συλλέξει όλα τα αναγκαία έγγραφα / αποδεικτικά στοιχεία για την περίπτωση. Η προθεσμία για την έγερση των απαιτήσεων του είναι ένας χρόνος.

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν αποτελούν έναν πλήρη κώδικα που καθορίζει όλα τα θέματα που αφορούν στην μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, αφού π.χ. δεν αναφέρονται σε θέματα πληρωμής freight or demurrage. Επιπλέον, δεν έχουν υπογραφεί από όλα τα κράτη. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία από την United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea 1978 των Κανόνων του Αμβούργου. Οι Κανόνες αυτοί σχεδιάστηκαν για την εξυπηρέτηση των συμφερόντων του ιδιοκτήτη του φορτίου και τέθηκαν σε ισχύ το 1992. Εφαρμόζονται παράλληλα με τους Κανόνες της Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ.

### **γ. Διαπλοκή Κανόνων και διαιτησίας**

Η ευθεία εφαρμογή των όρων ενός ναυλοσυμφώνου σε μία φορτωτική δεν επιτρέπεται εξαιτίας του χαρακτήρα της τελευταίας ως αξιόγραφου, άλλα και της ισχύος των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίοι ως δίκαιο δημόσιας τάξης δεν μπορούν να παρακαμφθούν για να εφαρμοστεί ένα συμβατικό πλαίσιο πιο ευνοϊκό για τον μεταφορέα. Επομένως, οι όροι του ναυλοσυμφώνου που ενσωματώνονται μέσω της αντίστοιχης ρήτρας στην φορτωτική, δεν θα πρέπει να ανατρέπουν το δημόσιας τάξης σύστημα καταμερισμού της ευθύνης, όπως αυτό ρυθμίζεται από τους Κανόνες της Χάγης, σε βάρος του κομιστή της φορτωτικής.

Η διαιτητική ρήτρα, ως έκφραση προτίμησης σε μία συγκεκριμένη μέθοδο επίλυσης διαφορών δεν απαγορεύεται από τους Κανόνες. Η θέση αυτή αποτελεί κατεστημένη άποψη τόσο στις ΗΠΑ, όσο και στην Αγγλία<sup>139</sup>.

<sup>139</sup> Αντίθετη είναι η πρακτική στην Αυστραλία σχετικά με τις ρήτρες αλλοδαπής διαιτησίας. Η απόφαση The Blooming Orchard 1990, έκρινε ότι ο Sea Carriage of Goods Act 1924 of Australia, ο

## & 2. Η διαιτησία στην επιθαλάσσια αρωγή

### I. Γενικά

Ο χώρος της επιθαλάσσιας αρωγής συνιστά μία από τις πιο ιδιαίτερες περιοχές του ναυτικού δικαίου. Η επιθαλάσσια αρωγή είναι ένας σύγχρονος όρος που αντικατέστησε τον παλαιότερο της ναυαγιαίρεσης. Αναφέρεται στην παροχή βοήθειας σε κάθε κίνδυνο που μπορεί να διατρέξει ένα πλοίο, με πρώτο σκοπό την διάσωση των ανθρώπων και εν συνεχεία την διάσωση του πλοίου και του φορτίου. Ως προς τον δεύτερο σκοπό διάσωσης, η επιθαλάσσια αρωγή αποτελεί αντικείμενο σύμβασης, η οποία ονομάζεται σύμβαση αρωγής και συνάπτεται μεταξύ του πλοίου που κινδυνεύει και εκείνου που προστρέχει σε βοήθεια. Η σύμβαση αυτή καταρτίζεται με συμφωνητικό τυποποιημένο από τους Νηογνώμονες π.χ. το Lloyd's. Στην σύμβαση αυτή συμφωνείται και η αμοιβή του διασώστη, την οποία θα λάβει εφόσον το αποτέλεσμα είναι θετικό. Η επιβράβευσή του γίνεται συνήθως με βάση τις διασωζόμενες αξίες.

Η ναυτιλία είναι μία δραστηριότητα που εξ ορισμού εκτίθεται σε πολλούς κινδύνους, επιχειρηματικούς και περιβαλλοντικούς. Επομένως, είναι απαραίτητη η ύπαρξη των κατάλληλων μέσων, τόσο για την αποτροπή των ενδεχόμενων κινδύνων, όσο και για την διάσωση σε περίπτωση ανάγκης. Τα πιο συχνά ατυχήματα που απαιτούν την συνδρομή της επιθαλάσσιας αρωγής είναι οι προσαράξεις. Σοβαρά θέματα δημιουργούνται όταν ο κίνδυνος που διατρέχει το πλοίο συνοδεύεται και από κίνδυνο ρύπανσης εξαιτίας του φορτίου που μεταφέρεται π.χ. προσάραξη ενός VLCC που μεταφέρει αργό πετρέλαιο. Η πιο χαρακτηριστική περίπτωση ατυχήματος με τεράστιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι η βύθιση του Amoco Cadiz<sup>140</sup> τον Μάρτιο του 1987, η οποία και δρομολόγησε τις αλλαγές που σημειώθηκαν αργότερα με την Διεθνή Σύμβαση Αρωγής του 1989<sup>141</sup> και τις Lloyd's Forms<sup>142</sup>.

Η φύση της παρεχόμενης κάθε φορά αρωγής μεταβάλλεται λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στα σωστικά μέσα, αλλά και λόγω των συνθηκών μέσα στις οποίες εκδηλώνεται π.χ. η εθνικοποίηση των διύλιστηρίων του Αμπαντάν το 1952 από την Περσία οδήγησε στην ανάγκη μεταφοράς αργού πετρελαίου, το οποίο με την

---

οποίος μετέφερε στο εσωτερικό τους Κανόνες της Χάγης, εφαρμόζεται στα ναυλοσύμφωνα κατά πλούν, χωρίς να υπάρχει δεσπόζουσα ρήτρα. Αποτέλεσμα είναι η περιεχόμενη στο τελευταίο ρήτρα αλλοδαπής διαιτησίας να μην έχει ισχύ στην Αυστραλία.

<sup>140</sup> Επρόκειτο για ένα VLCC, το οποίο προσάραξε στις ακτές της Βρετανίας στη Γαλλία το 1978, χωρίστηκε σε τρία μέρη και τελικά βυθίστηκε, δημιουργώντας την μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα όλων των εποχών

<sup>141</sup> Η σύμβαση αυτή υιοθετήθηκε το 1989 και ορίζει τις υποχρεώσεις του αρωγού, του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου σε περίπτωση αρωγής πλοίων/ανθρώπων που κινδυνεύουν στην θάλασσα. Κυρώθηκε με τον Ν. 2391/96

<sup>142</sup> Βλ. παράρτημα

εκπομπή εύφλεκτων αερίων αύξησε τα ατυχήματα. Το κλείσιμο του Σουέζ το 1956 οδήγησε στην ναυπήγηση VLCC, με αποτέλεσμα τα ατυχήματα να είναι πιο μεγάλα. Επιπλέον, η εισαγωγή της ραδιοεπικοινωνίας έχει αλλάξει ριζικά τα δεδομένα παροχής της αρωγής.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία δημιουργούν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της επιθαλάσσιας αρωγής, ο οποίος σε συνδυασμό με την εξαιρετική σημασία<sup>143</sup> που έχει για την ναυσιπλοία, επισύρουν ένα διεθνές ενδιαφέρον που εκδηλώνεται με την υιοθέτηση ειδικών διεθνών συμβάσεων<sup>144</sup>.

## II. Το ζήτημα της αμοιβής του αρωγού

Η νομική επιταγή για υλική αποζημίωση υποτάσσεται στην αβεβαιότητα που διέπει την ίδια την αρωγό επέμβαση, μιας και μόνο η επιτυχής εξασφαλίζει ανταμοιβή στον αρωγό, όπως αναφέραμε και παραπάνω. Η θεμελιώδης αυτή αρχή του δικαίου της επιθαλάσσιας αρωγής, αποκρυσταλλώνεται επιγραμματικά στην φράση «no cure no pay». Η αρχή αυτή, αλλά και γενικότερα το δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής, φέρουν την σφραγίδα του αγγλικού δικαίου, το οποίο άλλωστε προτιμάται και στις περισσότερες διεθνείς συναλλαγές.

Το Salvage Arbitration αποτελεί την πλέον χαρακτηριστική εκδήλωση της ναυτικής διαιτησίας<sup>145</sup>. Οι περισσότερες διαφορές που προκύπτουν εδώ επιλύονται με διαιτησία, η οποία παρουσιάζει αξιοσημείωτη ομοιομορφία. Η επανειλημμένη επιλογή της Lloyd's Open Form σε κάθε περίπτωση συμβατικής επιθαλάσσιας αρωγής, τόσο από επαγγελματίες, όσο και από ερασιτέχνες διασώστες, οδηγεί τις αναφυόμενες διαφορές στη διαιτησία των Lloyd's. Η επί δεκαετίες λειτουργία της τελευταίας, καταγράφει μία διαδικαστική και ουσιαστική ομοιομορφία που αξιολογείται ευμενώς από τις συναλλαγές.

Την διαιτησία του Lloyd's χαρακτηρίζει και ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο. Είναι, ίσως, η μόνη περίπτωση θεσμικής διαιτησίας που εμφανίζει τα συμφέροντα του οικοδεσπότη/οργανωτή της να εμπλέκονται με την τελική διαιτητική έκβαση. Το Lloyd's, το οποίο συχνά καλείται να καλύψει με την ιδιότητα του ασφαλιστή τις δαπάνες του λήπτη της αρωγής, ορίζει ταυτόχρονα και τον μόνο διαιτητή σε όλες τις διαιτησίες που διεξάγονται υπό την αιγίδα του. Έτσι, αν και θα μπορούσε να υπάρξει δικαιολογημένα υπόνοια εύνοιας προς τον λήπτη της αρωγής, ποτέ κάτι τέτοιο δεν

<sup>143</sup> Από το 1978 μέχρι το 1989 οι διασωθείσες αξίες από μέλη της International Salvage Union είχαν υπερβεί τα 6 δις εκατομμύρια αγγλικές λίρες

<sup>144</sup> Η πρώτη ήταν η Σύμβαση του 1910 για την ενοποίηση των κανόνων της θαλάσσιας αρωγής και της ναυαγιάρεσης και η επόμενη η International Convention on Salvage του 1989, που υπογράφηκε στο Λονδίνο.

<sup>145</sup> Αυτή χρησιμοποιείται περισσότερο και από την διαιτησία στα ναυλοσύμφωνα

έχει επιβεβαιωθεί στην πράξη. Η εμπιστοσύνη των αρωγών, όχι μόνο είναι αδιατάρακτη, αλλά εκείνοι είναι οι πρώτοι που επιδιώκουν την υπογραφή της LOF, όταν βρίσκονται σε διαδικασία παροχής αρωγής.

Το κυριότερο και σχεδόν αποκλειστικό αντικείμενο της διαιτητικής δίκης στην επιθαλάσσια αρωγή είναι ο προσδιορισμός της αμοιβής του αρωγού. Η τελική εκτίμηση στηρίζεται σε μία πλειάδα κριτηρίων, τα οποία είναι σε γενικές γραμμές κοινά σε κάθε δίκη που ανακύπτει, όπως π.χ. οι διασωθείσες αξίες, ο βαθμός του κινδύνου, τόσο για τον λήπτη, όσο και για τον δότη της αρωγής, η αξία του αρωγού σκάφους κλπ.

Τα ζητήματα που αφορούν στην επιθαλάσσια αρωγή εντός των ελληνικών υδάτων, ρυθμίζονται από τα άρθρα 246-256 του ΚΙΝΔ<sup>146</sup> και 189 του ΚΔΝΔ<sup>147</sup>, όπου ορίζεται πως επαγγελματική αρωγή προσφέρουν μόνο πλοία ειδικά ναυαγοσωστικά, εφοδιασμένα με άδεια από την Λιμενικά Αρχή, τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία.

Βέβαια, συχνά η αρωγή προέρχεται από κάποιο άλλο πλοίο. Η αμοιβή που θα λάβει ονομάζεται σώστρα και καταβάλλεται μόνο αν υπάρχει θετικό αποτέλεσμα. Αν κάποιος λάβει μέρος στην διάσωση, παρά την ρητή απαγόρευση του πλοίαρχου, δεν δικαιούται αμοιβής. Αμοιβή δεν λαμβάνουν, βέβαια, σε καμία περίπτωση ούτε ο πλοίαρχος, ούτε το πλήρωμα του υπό κίνδυνο πλοίου.

Αν τελικά λόγω των συνθηκών δεν συμφωνηθεί αμοιβή, το πλοίο που παρείχε την αποτελεσματική βοήθεια δικαιούται να λάβει εύλογη αποζημίωση, η οποία καθορίζεται από το αρμόδιο δικαστήριο. Η αμοιβή εΐθισται να εισπράττεται κατά τα ακόλουθα μερίδια : το ½ το παίρνει ο πλοιοκτήτης του πλοίου που παρείχε την βοήθεια, το ¼ ο Πλοίαρχος και το υπόλοιπο ¼ το πλήρωμα. Αυτό βέβαια δεν ισχύει για τις περιπτώσεις όπου η διάσωση πραγματοποιείται από εξειδικευμένα ναυαγοσωστικά πλοία, μιας και εκεί ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα μισθοδοτούνται για τις υπηρεσίες που παρέχουν.

---

<sup>146</sup> Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και την αστική ευθύνη από την κυριότητα και εμπορική εκμετάλλευση ενός πλοίου

<sup>147</sup> Ο ΚΔΝΔ ασχολείται με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας π.χ. με την ακτοπλοΐα, την ασφάλεια των πλοίων, την αστυνόμευση των λιμένων, την χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε ένα πλοίο, την σύνθεση του προσωπικού του. Επιπλέον, καθορίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

### III. Η διαιτησία του Lloyd's

#### α. Γενικά

Στα τέλη του 19ου αιώνα, έγιναν προσπάθειες δημιουργίας ενός εγγράφου, το οποίο θα ενσωμάτωνε τους όρους παροχής της επιθαλάσσιας αρωγής στα Δαρδανέλλια<sup>148</sup>. Μετά από τρεις απόπειρες που προήλθαν από ιδιώτες αρωγούς της περιοχής, το Lloyd's ενέκρινε τελικά την τελευταία από αυτές το 1892. Η σύμβαση αρωγής με τον τύπο «no cure no pay», προέβλεπε την διαιτητική επίλυση της διαφοράς με ορισμό διαιτητή από την Committee of Lloyd's. Μέχρι το 1895 είχαν καταγραφεί 45 διαιτησίες. Ακολούθησαν τροποποιήσεις, οπότε το 1910 ο τύπος αυτός κατέστη η μοναδική σύμβαση αρωγής και κυκλοφόρησε υπό τον τίτλο Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, το οποίο ισχύει με κάποιες αλλαγές μέχρι και σήμερα.

Στο Διεθνές Συνέδριο Αρωγής του 1989<sup>149</sup> υπογράφηκε μία νέα Σύμβαση<sup>150</sup> από τον IMO, η οποία προκάλεσε μία βαθειά αλλαγή στην φύση της αρωγής. Η προηγούμενη Σύμβαση του 1910 είχε βασιστεί στην αρχή «no cure no pay». Η αποζημίωση πληρώνονταν pro rata<sup>151</sup> από τους ναυτασφαλιστές του σκάφους και του φορτίου ανάλογα με τις διασωθείσες αξίες, με τα P&I Clubs να μην ανακατεύονται καθόλου. Το θέμα υπό το προηγούμενο καθεστώς ήταν πως οι αρωγοί δίσταζαν να προχωρήσουν σε μία διάσωση, αν φοβόντουσαν πως σε περίπτωση αποτυχίας, τα έξοδα με τα οποία θα επιβαρύνονταν ήταν πολύ μεγάλα. Η πρόθεση της Σύμβασης του 1989 ήταν να ενθαρρύνει τους αρωγούς να ενεργήσουν σε ατυχήματα όπου υπήρχε φόβος για περιβαλλοντική καταστροφή. Η επιβράβευση του αρωγού εξακολουθεί και εδώ να έχει την μορφή «no cure no pay», με την διαφορά πως εκτιμάται και μόνο η προσπάθειά του να προστατεύσει το περιβάλλον, σε περίπτωση αποτυχίας. Οι ναυτασφαλιστές εξακολουθούν να πληρώνουν την αμοιβή για την διάσωση, αλλά τα P&I clubs πληρώνουν την αμοιβή για την περιβαλλοντική σωτηρία.

Η νέα αυτή ρύθμιση αποτέλεσε για τους αρωγούς μία δικλείδα ασφαλείας, μιας και η Ειδική Αποζημίωση που υιοθετήθηκε για τις περιπτώσεις που υπάρχει

<sup>148</sup> Πρόκειται για ένα θαλάσσιο πέραςμα που παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες για την ναυσιπλοία.

<sup>149</sup> Η Σύμβαση αυτή ορίζει τις υποχρεώσεις του αρωγού, του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου σε περίπτωση συμμετοχής σε επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής.

<sup>150</sup> Η Σύμβαση αυτή κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ν.2391/96

<sup>151</sup> Κατ' αναλογία

«...κάποια απειλή για το περιβάλλον...» απομάκρυνε την ειδεχθή για εκείνους κατάσταση να καταλήγουν ζημιωμένοι οικονομικά μετά από μία αποτυχημένη απόπειρα διάσωσης ενός πλοίου σε κίνδυνο. Αυτή η δικλείδα ασφαλείας ενσωματώθηκε στο άρθρο 14 της Σύμβασης.

Αυτή η θεμελιώδης αλλαγή στο διεθνές δίκαιο για την επιθαλάσσια αρωγή έγινε δεκτή ευρέως από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της ναυτιλιακής επιχείρησης:

**α) οι αρωγοί** προχωρούσαν πιο εύκολα στην διάσωση ενός πλοίου που αποτελούσε απειλή για περιβαλλοντική καταστροφή, μιας και γνώριζαν πως ακόμα και αν η διάσωση δεν ήταν επιτυχής, εκείνοι θα έπαιρναν πίσω τα χρήματα που είχαν ξοδέψει.

**β) οι πλοιοκτήτες** ήταν ευχαριστημένοι με αυτή την εξέλιξη, μιας και οι αρωγοί παρουσιάζονταν περισσότερο πρόθυμοι να σπεύσουν στην διάσωση του πλοίου τους.

**γ) τα P&I Clubs** επιδοκίμασαν την αλλαγή, αφού οι αρωγοί είχαν κίνητρο να ασχοληθούν, εκτός από την διάσωση των περιουσιακών στοιχείων, και με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Αν και η Σύμβαση δεν είχε τεθεί σε ισχύ μέχρι και το 1995, υιοθετήθηκε αμέσως από το Lloyd's, το οποίο τροποποίησε την Standard Form of Salvage Contract Lloyd's Open Form και δημιούργησε την LOF90. Αυτή η φόρμα τροποποιήθηκε εν νέου το 1995, όταν τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση στην Αγγλία.

Παρόλη την κοινή θετική αντιμετώπιση εκ μέρους όλων των πλευρών της ιδέας για την ύπαρξη της Ειδικής Αποζημίωσης, η εμπειρία από τις υποθέσεις που ανέκυψαν από το 1990 και μετά, κατέδειξαν ένα πολύ σοβαρό μειονέκτημα του εν λόγω εγχειρήματος: οι μηχανισμοί εκτίμησης της αποζημίωσης αποδείχτηκαν ιδιαίτερος χρονοβόροι και πολυέξοδοι π.χ. σε δύο υποθέσεις χρειάστηκαν 6 χρόνια μέχρι να επιλυθούν όλα τα προβλήματα που ανέκυψαν και πάνω από 1 εκατομμύριο λίρες να ξοδευτούν από τις δύο πλευρές.

Υπό την πίεση αυτών των προβλημάτων, ξεκίνησαν συζητήσεις για την τροποποίηση της μεθόδου εκτίμησης της Ειδικής Αποζημίωσης, από επιτροπές των P&I Clubs και το ISU<sup>152</sup>. Σε αυτές τις συζητήσεις που ξεκίνησαν το φθινόπωρο του

---

<sup>152</sup> International Salvage Union



1997, γεννήθηκαν οι βασικές αρχές του SCOPIC<sup>153</sup>. Μετά από 18 μήνες και αμοιβαίες υποχωρήσεις από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές, το τελικό κείμενο της ρήτρας ήταν πλέον έτοιμο. Η ρήτρα SCOPIC τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 1999 και ενσωματώθηκε στην LOF95. Αν και αρχικά θεωρήθηκε πως θα υπήρχε ανάγκη για τροποποίηση της LOF, ούτως ώστε να χρησιμοποιείται η ρήτρα, κάτι τέτοιο δεν χρειάστηκε τελικά. Έχει σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να μπορεί να ενσωματώνεται σε ένα συμβόλαιο LOF από τα συμβαλλόμενα μέρη (τον πλοιοκτήτη και τον αρωγό), με απλή συμφωνία πως το συμβόλαιο θα την περιλαμβάνει.

Το SCOPIC περιέχει 15 «ρήτρες», οι οποίες καθορίζουν το βασικό σχήμα της κατάστασης μεταξύ των αρωγών και των ιδιοκτητών, πλοίου και φορτίου. Τα P&I Clubs και οι ασφαλιστές δεν είναι συμβαλλόμενοι στην σύμβαση αρωγής και γι' αυτό δεν αναφέρονται καθόλου. Η ρήτρα αυτή αντικαθιστά, ουσιαστικά, το άρθρο 14 της Σύμβασης του 1989.

## **β. LOF**

Η LOF<sup>154</sup> αποτελεί την σύμβαση αρωγής που προτιμάται διεθνώς. Πρόκειται για μία σύμβαση με διττό περιεχόμενο. Από την μία πλευρά ρυθμίζει την παροχή των υπηρεσιών αρωγής, ενώ από την άλλη επιλέγει το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα επιλυθούν οι διαφορές μεταξύ δότη και λήπτη της αρωγής. Η συμφωνία για διαιτησία δεν έχει απλώς παραπληρωματικό χαρακτήρα, αλλά συνιστά μία συνολική και λεπτομερειακή ρύθμιση του μηχανισμού επίλυσης των διαφορών.

Τα πλεονεκτήματα που αναδεικνύουν την υπεροχή της LOF είναι τα εξής :

- α) ταχεία και αποτελεσματική διαιτητική ρύθμιση
- β) αποφυγή συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου με την καταβολή εγγύησης
- γ) έλλειψη δημοσιότητας
- δ) διαδικαστική απλότητα
- ε) εξειδικευμένοι κριτές

---

<sup>153</sup> Special Compensation P& I Club Clause

<sup>154</sup> Αναφέρεται συχνά και ως LOF (Lloyd's Open Form), μιας και το θέμα της αμοιβής αφήνεται ανοιχτό να διευθετηθεί από την διαιτησία του Lloyd's.

## 1. Διαιτητική διαδικασία

Είναι εύκολα αντιληπτός ο προσανατολισμός της LOF προς την ταχεία εκκαθάριση όλων των εκκρεμοτήτων που προκύπτουν από την παροχή της αρωγής. Το ίδιο ισχύει και για το χρονικό σημείο έναρξης της διαιτησίας. Την έναρξη αυτή σηματοδοτεί ο ορισμός διαιτητή και όχι η παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως το κρίσιμο, αλλά συχνά και μοναδικό αντικείμενο της διαιτησίας, ήτοι ο προσδιορισμός της ανταμοιβής του αρωγού, είναι προσδιορισμένο a priori. Η διαδικασία έναρξης της διαδικασίας τίθεται σε κίνηση με πρωτοβουλία ενός των μερών και όχι αυτόματα.

Ο ορισμός του διαιτητή γίνεται από το Συμβούλιο, αφού περιέλθει σε αυτό η σχετική αίτηση από τα μέρη. Η αίτηση πρέπει να είναι έγγραφη και μπορεί να έχει τον τύπο επιστολής, fax ή any other permanent form π.χ. τηλεγράφημα. Το απαιτούμενο της διάρκειας του μέσου μεταβίβασης, δημιουργεί κάποιες αμφιβολίες για την επάρκεια ενός ηλεκτρονικού μηνύματος π.χ. e-mail. Το Συμβούλιο, ασκώντας διακριτική ευχέρεια, μπορεί να εξαρτήσει τον ορισμό διαιτητή από την προηγούμενη καταβολή, εκ μέρους του αιτούντα, εγγύησης για την κάλυψη των αμοιβών του Συμβουλίου και των διαιτητών, τόσο της πρωτόδικης, όσο και της κατ' έφεση δίκης.

Όλες οι διαιτησίες επιθαλάσσιας αρωγής του Lloyd's διενεργούνται με έναν μόνο διαιτητή, τόσο σε πρώτο, όσο και σε δεύτερο βαθμό. Ως προς τα πρόσωπα των διαιτητών, η επιλογή γίνεται από τους άγγλους barristers<sup>155</sup> που έχουν τον τίτλο Queen's Council. Ο ορισμός διαιτητή σε κάθε υπόθεση γίνεται από μία προκαθορισμένη σύνθεση εμπειρών QC σε θέματα επιθαλάσσιας αρωγής. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο, ένας QC σε μία υπόθεση να είναι διαιτητής, ενώ σε άλλη περίπτωση να είναι νομικός παραστάτης ενός διαδίκου. Για την κατ' έφεση διαδικασία, ορίζεται εξ αρχής ένας διακεκριμένος QC ως appeal arbitrator, ο οποίος εκδικάζει όλες τις εφέσεις, ο οποίος δεν έχει λάβει μέρος σε καμία πρωτοβάθμια διαδικασία.

Η διαιτησία λαμβάνει χώρα στο Λονδίνο. Στην δικαιοδοσία του διαιτητή υπάγονται οι οικονομικές απαιτήσεις του αρωγού, αλλά και οι τυχόν ανταπαιτήσεις των ληπτών, ανεξάρτητα από το αν η περιουσία τους διασώθηκε ή όχι. Μία τέτοια περίπτωση ανταπαιτήσης θα στηρίζεται στην αμέλεια που επέδειξε ο αρωγός (salvorial negligence). Σε διαιτησία υπάγονται όχι μόνο απαιτήσεις συμβατικές, αλλά και από αδικοπραξία.

Η διαιτητική διαδικασία ακολουθεί ένα σχήμα απλό και ευέλικτο. Αυτό πιστοποιείται τόσο από την αυστηρά μονομελή σύνθεση του δικαστηρίου, όσο και

<sup>155</sup> Οι barristers διακρίνονται από τους solicitors. Είναι οι δικηγόροι που μπορούν να παρίστανται ενώπιον των ανώτατων αγγλικών δικαστηρίων. Δεν έρχονται σε απευθείας επαφή με τους διαδίκους, αλλά ενημερώνονται από τους solicitors. Οι πιο διακεκριμένοι barristers παίρνουν τον τίτλο queen's council. Κάποιοι από αυτούς θα ανέλθουν στη θέση του δικαστή του High Court (Justice), με προοπτική να γίνουν στο μέλλον Lord Justices (Court of Appeal) and Lords (House of Lords).

από την έλλειψη άκαμπτων και επιτακτικών κανόνων. Η ρυθμιστική παρέμβαση τόσο της LOF, όσο και των συνοδευτικών Διαδικαστικών Κανόνων (Procedural Rules), εξαντλείται στην ενδεικτική απαρίθμηση των κινήσεων που μπορεί να ακολουθήσει ο διαιτητής, ο οποίος έχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο είναι η έλλειψη δημοσιότητας, μιας και οι διαιτησίες διεξάγονται σε ιδιωτικά γραφεία (Chambers) των Barristers.

Ο διαιτητής που ορίζει το Συμβούλιο, οφείλει μέσα σε προθεσμία 6 εβδομάδων από τον ορισμό του, να πραγματοποιήσει μία προκαταρκτική διαβούλευση. Εκεί προσδιορίζεται η δικάσιμος και οι λεπτομέρειες για την αποδεικτική διαδικασία. Ανάμεσα στα θέματα που ρυθμίζονται προκαταρκτικά είναι ο καθορισμός των προθεσμιών για την απόδειξη των αξιών, για την επίδειξη εγγράφων (discovery) και για την εξέταση των πραγματογνωμόνων.

Η διαδικασία απόδειξης ακολουθεί τους κανόνες του αγγλικού δικαίου, υπό το φως των ειδικών ρυθμίσεων του LOF και των Procedural Rules. Ο διαιτητής έχει την εξουσία να επιτρέπει οποιαδήποτε απόδειξη με μάρτυρες ή έγγραφα. Στην πράξη, η αποδεικτική διαδικασία διεξάγεται στην πλειονότητα των υποθέσεων με έγγραφα. Από την πλευρά του αρωγού, τα έγγραφα που κατατίθενται είναι ένορκες βεβαιώσεις και εκθέσεις (salvage report) που α) περιγράφουν τις παρασχεθείσες υπηρεσίες και τους κινδύνους που ανέκυψαν, β) προσδιορίζουν τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν, γ) εκτιμούν την αξία των σωστικών μέσων και δ) εισφέρουν κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία. Από την πλευρά του δέκτη, κατατίθεται δήλωση προσδιορισμού της αξίας που διασώθηκε. Για τα έγγραφα αυτά ορίζεται ημερομηνία ανάγνωσης, πριν την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας.

Οι διάδικοι εκπροσωπούνται από συνηγόρους διαμένοντες στην Αγγλία, οι οποίοι παρίστανται στην διεξαγωγή των αποδείξεων και στην ακροαματική διαδικασία. Η μη εκπροσώπηση λαμβάνεται ως παραίτηση από τα παραπάνω δικαιώματα. Συνήθως, δεν κατατίθενται προτάσεις, εκτός αν προκύπτουν περίπλοκα ζητήματα που αφορούν στη διασωθείσα αξία ή στην αμέλεια που επέδειξε ο αρωγός. Στην ακροαματική διαδικασία, μετά την διεξαγωγή των αποδείξεων, πρώτος αγορεύει ο συνηγόρος του αρωγού και μετά ο συνηγόρος του λήπτη. Η ακροαματική διαδικασία ολοκληρώνεται μέσα σε 4-5 ώρες.

Η απόφαση που εκδίδεται είναι οριστική και δεσμευτική για όλα τα μέρη. Υπάρχει και η δυνατότητα έκδοσης ενδιάμεσης διαιτητικής απόφασης (interim award<sup>156</sup>), η οποία λαμβάνεται με δίκαιη κρίση. Την έκδοσή της μπορεί να αιτηθούν οι διάδικοι, εντός προθεσμιών που καθορίζονται στην προκαταρκτική διαβούλευση. Για τα ζητήματα που κρίνουν, και αυτές οι αποφάσεις είναι οριστικές και δεσμευτικές.

---

<sup>156</sup> Π.χ. υπάρχει μία έκτακτη ανάγκη

Υπάρχει και πιθανότητα να προκριθεί συνοπτική διαιτητική διαδικασία. Στην περίπτωση αυτή, καθορίζεται το περιεχόμενό της και λαμβάνεται πρόνοια για τα συμφέροντα των μερών που δεν εκπροσωπούνται.

Οι διαιτητικές αποφάσεις υπόκεινται σε έφεση εντός 14 ημερών από την δημοσίευσή τους από το Συμβούλιο του Lloyd's. Η δημοσίευση αυτή δεν έχει την έννοια της δημοσιοποίησης. Αυτό που συμβαίνει είναι η υποβολή της στο Συμβούλιο του Lloyd's και μετά την έγκρισή της από αυτό, η δημοσίευσή της από το Salvage Arbitration and Guarantees Branch του Lloyd's. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται μέσα σε 2 με 3 εβδομάδες από την διενέργεια της ακροαματικής διαδικασίας. Η διαιτητική απόφαση δεν εκτίθεται, ούτε καθίσταται με κάποιο τρόπο προσβάσιμη σε τρίτους. Όλες οι εκδιδόμενες αποφάσεις χαρακτηρίζονται από εμπιστευτικότητα και μυστικότητα, όπως άλλωστε και όλη η διαδικασία. Προτροπή για την εγκατάλειψη αυτής της πρακτικής περιέχεται στη νέα Διεθνή Σύμβαση Αρωγής του 1989. Οι διαιτητές έχουν πρόσβαση στις αποφάσεις που έχουν εκδοθεί παλιότερα. Τέλος, οι αποφάσεις είναι αναιτιολόγητες, μιας και η αιτιολογία καταγράφεται σε χωριστό έγγραφο, το οποίο διατίθεται στα μέρη.

Η έφεση ασκείται εντός προθεσμίας 14 ημερών<sup>157</sup> από τη δημοσίευση από το Συμβούλιο του Lloyd's της απόφασης εναντίον της οποίας στρέφεται. Το εφετήριο έγγραφο απευθύνεται στο Συμβούλιο. Από την στιγμή που το Συμβούλιο θα το κοινοποιήσει στους ενδιαφερόμενους, αυτοί μπορούν να ασκήσουν εντός 14 ημερών αντέφεση. Το σύνηθες είναι να μην εκτίθενται οι λόγοι έφεσης/αντέφεσης, ενώ ο διαιτητής εφέσεων έχει την εξουσία να επικυρώσει, αυξήσει ή μειώσει το ποσό που επιδικάσε η διαιτητική απόφαση. Κάθε μέρος που δεσμεύεται από την διαιτητική απόφαση, μπορεί να ασκήσει έφεση/αντέφεση μόνο για το τμήμα της απόφασης που το αφορά. Έτσι, αν ο κύριος του φορτίου ασκήσει έφεση και ο πλοιοκτήτης όχι, τότε ο τελευταίος δεν βλάπτεται από ένα ενδεχόμενο αρνητικό αποτέλεσμα. Είναι διαφορετική η ρύθμιση που προβλέπει την δέσμευση ενός μέρους, ανεξάρτητα από το αν εκπροσωπήθηκε ή όχι, σε πρώτο ή δεύτερο βαθμό.

Ως προς την αποδεικτική διαδικασία, ο εφέτης διαιτητής έχει στη διάθεσή του τον φάκελο της πρωτόδικης διαιτησίας, ενώ μπορεί να επιτρέψει και συμπληρωματική διεξαγωγή αποδείξεων. Τέλος, ο διαιτητής εφέσεων μπορεί να χρεώνει εύλογη αμοιβή και έξοδα του ίδιου και του Συμβουλίου, όπως και δαπάνες της δευτεροβάθμιας διαιτησίας, με ρητά προβλεπόμενη δυνατότητα να επιδικάσει τόκους επί των σχετικών κονδυλίων. Για την εξόφληση του επιδικαζόμενου με την απόφαση ποσού, ισχύει ό, τι προβλέπεται και για την πρωτόδικη απόφαση.

---

<sup>157</sup> Εξαιρούνται οι Κυριακές και οι υπόλοιπες αργίες.

## 2. Το εφαρμοστέο δίκαιο

Η LOF προσανατολίζεται γενικά προς το αγγλικό δίκαιο<sup>158</sup>. Αυτό ισχύει τόσο για την σύμβαση αρωγής, όσο και για την διαιτησία<sup>159</sup>. Η ρύθμιση αυτή μπορεί να ανατραπεί με ρητή συμφωνία των μερών, κάτι που, βέβαια, δεν συμβαίνει ποτέ, μιας και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συνάπτεται η LOF είναι τέτοιες ώστε να μην επιτρέπουν την παρέκκλιση με ασφάλεια. Επιπλέον, η όλη σύμβαση δομείται έχοντας ως πλαίσιο αναφοράς το αγγλικό δίκαιο.

Η υπογραφή της LOF δεν γίνεται συνήθως από τους άμεσα ενδιαφερόμενους, αλλά από τους πλοίαρχους του αρωγού και του βοηθούμενου πλοίου. Η απάντηση στο ερώτημα σε ποιο βαθμό έχει ο πλοίαρχος εξουσία να δεσμεύσει τον πλοιοκτήτη και τα άλλα μέρη, έρχεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο. Στο αγγλικό δίκαιο, η εξουσία του πλοίαρχου δεσμεύει τόσο τον πλοιοκτήτη, όσο και τους υπόλοιπους. Στην πρώτη περίπτωση, υπάρχει η δεδομένη αντιπροσωπευτική εξουσία την οποία διαθέτει και η οποία διακρίνεται σε actual authority, εμφανιζόμενη ως express or implied και σε ostensible authority. Η actual authority περιλαμβάνει τις πράξεις εκείνες για τις οποίες υπάρχει ρητή εξουσιοδότηση από τον αντιπροσωπευόμενο και πράξεις οι οποίες, αν και δεν καλύπτονται από ρητή εξουσιοδότηση, είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η ostensible authority αναφέρεται σε πράξεις για τις οποίες εικάζεται η αντιπροσωπευτική εξουσία του πλοίαρχου. Αποτελεί παρακολούθημα της actual authority και συνάγεται από την ύπαρξη αντιπροσωπευτικής εξουσίας για άλλα θέματα.

Η πρώτη περίπτωση αμφισβήτησης της εξουσίας του πλοίαρχου να δεσμεύσει με την συμφωνία για την διαιτησία που κατέληξε σε αντιδικία ενώπιον των αγγλικών δικαστηρίων καταγράφεται με την υπόθεση The City of Calcutta. Οι αντιρρήσεις που είχαν εκφραστεί, αμφισβητούσαν μέχρι και την νομιμότητα της διαιτησίας ως θεσμού.

Η συχνότερη αμφισβήτηση της εξουσίας του πλοίαρχου για την σύναψη σύμβασης αρωγής και κατ' επέκταση για την πρόκληση διαιτητικής διαδικασίας, σημειωνόταν, ως προς τους κυρίους του φορτίου, με το επιχείρημα ότι στις συγκεκριμένες περιστάσεις δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη agency of necessity. Το ζήτημα αυτό απασχόλησε τα αγγλικά δικαστήρια, με την υπόθεση The Choco Star, όπου επιβεβαιώθηκε η εξουσία του πλοίαρχου. Το εφετείο ανέτρεψε την πρωτόδικη απόφαση του High Court, εμμένοντας στην ανάγκη τήρησης των προϋποθέσεων που θεμελιώνουν την συνδρομή της αναγκαστικής αντιπροσώπευσης.

Σε αντίστροφη κατεύθυνση κινήθηκε η νέα Διεθνής Σύμβαση Αρωγής του 1989, σύμφωνα με την οποία, τόσο ο πλοίαρχος, όσο και ο πλοιοκτήτης, έχουν την

<sup>158</sup> This agreement and arbitration thereunder shall except as otherwise expressly provided be governed by the Law of England, including the English law of Salvage.

<sup>159</sup> Και για την συμφωνία διαιτησίας και για την διαδικασία

ευχέρεια να δεσμεύουν τους κυρίους του φορτίου, χωρίς την υποχρέωση να πληρούνται οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη εξουσίας αντιπροσώπευσης *ex necessitate*. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί πλέον τμήμα του αγγλικού δικαίου, μετά την ενσωμάτωση της Σύμβασης 1989 σε αυτό, με τον Merchant Shipping Act 1994. Ο κύριος του φορτίου έχει την ευχέρεια να αποψιλώσει τον πλοίαρχο από κάθε αντιπροσωπευτική εξουσία για την σύναψη σύμβασης αρωγής, με ρητή δήλωση βούλησης αυτής εκ προοιμίου.

Ρυθμίσεις που αφορούν στην εξουσία του πλοίαρχου περιλαμβάνονται και στην LOF π.χ. ο πλοίαρχος ενεργεί ως αντιπρόσωπος για το πλοίο, το φορτίο, το ναύλο, τα καύσιμα. Εξουσία αντιπροσώπευσης αναγνωρίζεται και στον αρωγό, η οποία κατευθύνεται προς την δέσμευση των βοηθών εκπλήρωσης, των πρακτόρων, των πλοιάρχων άλλων πλοίων που σπεύδουν να βοηθήσουν.

Η γενικευμένη αποδοχή της LOF σε διεθνές επίπεδο, δεν αποκλείει περιστάσεις κατά τις οποίες το μόνο στοιχείο αλλοδαπότητας που εκδηλώνεται είναι η διενέργεια της διαιτησίας στο Λονδίνο, με βάση το αγγλικό δίκαιο. Όταν λοιπόν όλα τα στοιχεία της αρωγής έχουν τον ίδιο ημεδαπό παρανομαστή, π.χ. η αρωγή λαμβάνει χώρα εντός της δικαιοδοσίας του κράτους, του οποίου την σημαία φέρουν τόσο το αρωγό, όσο και το άλλο πλοίο, μπορεί να ανακύψει ζήτημα κύρους της LOF, ενώπιον των πολιτειακών δικαστηρίων. Η λύση που επιφυλάσσεται σε κάθε περίπτωση υποδεικνύεται από τις αντιλήψεις του *forum* για την διαιτησία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση *Brier vs Northstar marine* του ομοσπονδιακού πρωτοδικείου του New Jersey. Με όλα τα στοιχεία της αρωγής να έχουν αμερικανική ταυτότητα και την LOF να έχει υπογραφεί, το κεντρικό ζήτημα που απασχόλησε το δικαστήριο ήταν αν η αμερικανική νομοθεσία επέβαλε την παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία στο Λονδίνο. Το δικαστήριο απέρριψε την παραπομπή της διαφοράς. Πρέπει βέβαια να τονιστεί πως η κρίση για την συγκεκριμένη υπόθεση, δεν ασκεί επιρροή σε περιπτώσεις που υπάρχουν στοιχεία αλλοδαπότητας παράλληλα προς την επιλογή της LOF. Υπό αυτές τις περιστάσεις, η προσφυγή σε διαιτησία του Lloyd's είναι ασφαλής επιλογή και στις ΗΠΑ.

### III. Έναλλακτικά διαιτητικά σχήματα

Αν και η διαιτησία του Lloyd's έχει επιβληθεί από τις συναλλαγές ως η κυρίαρχη προσέγγιση στην επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την επιθάλασσια αρωγή, συνυπάρχει με άλλες επιλογές, οι οποίες προσελκύουν διαιτητική ύλη σε περιφερειακό επίπεδο. Οι *ad hoc*<sup>160</sup> διαιτησίες, χωρίς να αποκλείονται εντελώς, συνιστούν μεμονωμένες περιπτώσεις, οι οποίες δεν διακρίνονται από συστηματική ενότητα. Ο κύριος όγκος των εκτός Lloyd's

<sup>160</sup> Είναι σύνηθες να επιλέγονται οι διαιτητές από τη λίστα διαιτητών των Lloyd's

διαιτησιών, εντοπίζεται σε ορισμένα κέντρα, είτε εξειδικευμένα στην επιθαλάσσια αρωγή, είτε προσανατολισμένα στην ναυτική διαιτησία ευρύτερα, τα οποία εμφανίζουν κάποιο θεσμικό υπόβαθρο.

#### **α. Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας**

Το Deutsche Seeschiedsgericht ιδρύθηκε το 1913 με τη συνεργασία εφοπλιστών, ασφαλιστών και επαγγελματιών αρωγών. Η έδρα του δικαστηρίου αυτού είναι στο Αμβούργο<sup>161</sup>. Παρά το εύρος του τίτλου, το αποκλειστικό αντικείμενο της δικαιοδοσίας του συγκεντρώνεται στον προσδιορισμό της αμοιβής του αρωγού και στην επίλυση διαφορών από την επιθαλάσσια αρωγή<sup>162</sup>. Η διαιτητική ρύθμιση περιέχεται στον τέταρτο από τους πέντε όρους που συγκροτούν την τύπου no cure no pay σύμβαση αρωγής του δικαστηρίου<sup>163</sup>. Προϋπόθεση για τον προσδιορισμό της ανταμοιβής από το δικαστήριο, είναι η προηγούμενη αποτυχία των μερών να καταλήξουν σε μία λύση αμοιβαία αποδεκτή. Το διαιτητικό δικαστήριο είναι τριμελές, οριζόμενο από την γραμματεία του δικαστηρίου, βάσει του καταλόγου των διαιτητών. Ο Πρόεδρος είναι, συνήθως, ένας δικηγόρος εξειδικευμένος στο ναυτικό δίκαιο, ενώ τα άλλα δύο μέλη προέρχονται από τους εφοπλιστικούς και ασφαλιστικούς κύκλους. Οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε έφεση και οι συνόψεις τους δημοσιεύονται κάποιες φορές στον γερμανικό νομικό τύπο.

#### **β. Επιτροπή Εξυπηρέτησης Απαιτήσεων του Αμερικανικού Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών**

Η Claims Service Committee του AIMU (American Institute of Marine Underwriters) εδρεύει στην Νέα Υόρκη. Ιδρύθηκε το 1881 με την ονομασία Salvage Awards Committee και αναδιοργανώθηκε το 1949<sup>164</sup>. Το 1990 πήρε την ονομασία που έχει και σήμερα<sup>165</sup>. Η ενασχόλησή της είναι, κυρίως, με υποθέσεις ενδοαμερικανικές, χωρίς να αποκλείονται και οι διεθνείς υποθέσεις επιθαλάσσιας

<sup>161</sup> Βλ. Trappe, L'arbitrage en matiere d'assistance maritime, 1983, EurTrL 719-738, σελ.723

<sup>162</sup> Βλ. Trappe (σημ.2), σελ 723, η φράση «αυτό το δικαστήριο θα διευθετεί όλες τις διενέξεις μεταξύ των μερών που έχουν συμφέρον στις σωθείσες περιουσίες» παραπέμπει στην επίλυση διαφορών σχετικών μόνο με την επιθαλάσσια αρωγή και όχι με άλλες πλευρές της ναυτιλιακής αποστολής π.χ. διαφορές από ναύλωση

<sup>163</sup> Το σχήμα αυτό του δικαστηρίου υιοθετούν και οι κυριότερες εταιρίες επιθαλάσσιας αρωγής της Γερμανίας

<sup>164</sup> Βλ. Parks, The 1910 Brussels Convention, The United States Salvage Act of 1912

<sup>165</sup> Βλ. Jarvis, Salvage Arbitration, case note, 24 (1993)

αρωγής<sup>166</sup>. Η Επιτροπή συγκροτείται από στελέχη με εμπειρία στα ναυτιλιακά θέματα, κυρίως στις ναυτασφαλίσεις, στα μηχανολογικά και στην επιθαλάσσια αρωγή. Συνεδριάζει μέσα σε 30 ημέρες από την παραλαβή του σχετικού υλικού<sup>167</sup>.

Δεν πρόκειται για μία γνήσια διαιτητική διαδικασία, αλλά για μία μέθοδο διαιτητικής επίλυσης της διαφοράς, αφού η εκδιδόμενη απόφαση δεν είναι δεσμευτική για τα μέρη. Ο Πρόεδρος της επιτροπής διατυπώνει εγγράφως τις συστάσεις της σε όλα τα μέρη, τα οποία έχουν την ευχέρεια να την αποδεχτούν ή να την απορρίψουν, οπότε και καθίσταται άκυρη. Είναι άξιο μνείας το γεγονός πως από το 1949 μέχρι το 1979, από τις 108 αποφάσεις που εκδόθηκαν, οι 103 έγιναν δεκτές από τους εμπλεκόμενους. Εντούτοις, από το 1979 και μετά, αν και η διαδικασία είναι τυπικά διαθέσιμη, παρουσιάζει μία εικόνα εγκατάλειψης. Βέβαια, μετά την απόφαση *Brier vs Northstar Marine*, η εικόνα αυτή αρχίζει να μεταβάλλεται<sup>168</sup>.

Οι υπηρεσίες παρέχονται δωρεάν από την Claims Service Committee και δεν απαιτείται η παρουσία συνηγόρων. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι απλή. Ο αρωγός ιστορεί τις ενέργειές του και κατόπιν μιλούν οι λήπτες της αρωγής. Ακολουθεί διευκρινιστική συζήτηση και μετά ο αρωγός τοποθετείται για πρώτη φορά επί του ύψους της διεκδικούμενης ανταμοιβής, χωρίς καμία περαιτέρω συζήτηση επ' αυτού. Επακολουθεί η αποχώρηση των μερών και η διάσκεψη της επιτροπής. Τέλος, αμέσως μετά, γνωστοποιείται στα μέρη η σύσταση που προκρίθηκε, ενώ ταυτόχρονα τονίζεται ο εμπιστευτικός χαρακτήρας όλων των πληροφοριών μέχρι την αποδοχή της σύστασης από τα μέρη.

## **β. Άλλες περιπτώσεις**

Υπάρχουν διεθνώς και άλλες συμβάσεις για την επίλυση των διαφορών από επιθαλάσσια αρωγή και είναι οι εξής :

1. Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής από την Επιτροπή Εγγράφων του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ιαπωνίας
2. Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής ανοιχτού τύπου των ΗΠΑ
3. Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής της Τουρκικής Ναυτιλιακής Οργάνωσης
4. Γαλλική Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής
5. Σύμβαση Επιθαλάσσιας Αρωγής της Επιτροπής Ναυτικής Διαιτησίας στο Εμπορικό Επιμελητήριο της Μόσχας

<sup>166</sup> Βλ. Parks, σελ. 1487

<sup>167</sup> Αποτελείται συνήθως από την έκθεση του αρωγού για τις ενέργειές του, την έκθεση του πλοιοκτήτη και την έκθεση των κανονιστών αβαρίας σχετικά με τις διασωθείσες αξίες

<sup>168</sup> Ήδη εκδηλώθηκε η πρόθεση από την Maritime Arbitration Board Miami να δημιουργηθεί ειδικό τμήμα για διαιτησίες επιθαλάσσιας αρωγής



## **& 3. Άλλες περιπτώσεις ναυτικών διαιτησιών**

Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια, η διαιτησία συναντάται στις συμβάσεις ναύλωσης και στην επιθαλάσσια αρωγή. Είναι πιθανόν, όμως, να την συναντήσουμε και σε άλλες εκφάνσεις του ναυτιλιακού φαινομένου. Η υπόλοιπη δραστηριότητα των εμπλεκομένων, συμβατική και μη, μπορεί να ενταχθεί σχηματικά σε δύο κατηγορίες περιστατικών :

I) την προπαρασκευή και

II) την διενέργεια της ναυτιλιακής επιχείρησης

Στην πρώτη περίπτωση περιλαμβάνονται οι συμβάσεις πώλησης και ναυπήγησης των πλοίων, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας και οι συμβάσεις ναυτασφάλισης. Στην δεύτερη περίπτωση, οι συμβάσεις ρυμούλκησης, οι συγκρούσεις πλοίων και η κοινή αβαρία.

### **I. Προπαρασκευή της ναυτιλιακής επιχείρησης**

#### **α. Σύμβαση πώλησης**

Πρόκειται για έναν τρόπο κτήσης ενός πλοίου, ο οποίος πραγματοποιείται τις περισσότερες φορές μέσω μιας τυποποιημένης σύμβασης, η οποία επιλέγει ως μέθοδο επίλυσης των διαφορών που θα προκύψουν την διαιτησία.

Με την σύμβαση αυτή συμφωνείται η μεταβίβαση της κυριότητας ενός πλοίου. Οι τυχόν διαφορές που θα προκύψουν, γεννιούνται μετά την επιδιωκόμενη μεταβίβαση και αφορούν είτε στην ύπαρξη νομικών/πραγματικών ελαττωμάτων του αντικειμένου, είτε στην έλλειψη συμφωνημένων ιδιοτήτων.

Κάποιες από τις συμβάσεις πώλησης πλοίων που χρησιμοποιούνται παγκοσμίως είναι οι ακόλουθες :

#### **1. Νορβηγική Σύμβαση Πώλησης και Αγοράς Πλοίων**

Το Norwegian Saleform (Norwegian Shipbrokers' Association Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships) είναι διεθνώς ο πλέον προτιμώμενος συμβατικός τύπος στις αγοραπωλησίες πλοίων. Το 1956 η Νορβηγική Ένωση Πλοιοκτητών εκπόνησε ένα συμβατικό υπόδειγμα τυποποιημένων όρων, με την κωδική ονομασία Saleform. Στην συνέχεια, το πρότυπο αυτό το υιοθέτησε η BIMCO, το τροποποίησε αρκετές φορές και κατέληξε το 1993 στο Saleform. Κάθε διένεξη

επιλύεται με διαιτησία. Οι συντάκτες του Saleform κατέληξαν σε μία τριοδική διαιτητική ρήτρα<sup>169</sup>, ήτοι μία ρήτρα τριπλής επιλογής.

Η πρώτη επιλογή επιφυλάσσει διαιτησία στο Λονδίνο, με εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό, τόσο στην ουσία της διαφοράς, όσο και στην διαιτητική διαδικασία. Το διαιτητικό δικαστήριο είναι διμερές και κάθε μέρος επιλέγει έναν διαιτητή. Ο επισπεύδων συμβαλλόμενος οφείλει να γνωστοποιήσει εγγράφως τη δική του επιλογή στον αντισυμβαλλόμενο του. Από εκείνη την στιγμή ο άλλος έχει 14 ημέρες για ορίσει τον δικό του. Σε περίπτωση αδράνειας, ο ήδη ορισμένος διαιτητής καθίσταται ο μοναδικός και ξεκινά η διαδικασία. Σε διμελή σύνθεση, απαιτείται ομοφωνία για την λήψη απόφασης. Αν αυτό δεν επιτευχθεί, οι δύο διαιτητές ορίζουν έναν επιδιαιτητή και εκείνος λαμβάνει την απόφαση.

Η δεύτερη επιλογή ορίζει ως τόπο διαιτησίας την Νέα Υόρκη. Εδώ έχουμε εφαρμογή των κανόνων της Society of Maritime Arbitrators και του αμερικανικού δικαίου στην ουσία της διαφοράς. Το δικαστήριο είναι τριμερές, με κάθε μέρος να ορίζει από έναν διαιτητή και εκείνους να ορίζουν έναν τρίτο. Η εκτελεστότητα της διαιτητικής απόφασης εξασφαλίζεται δικαστικά.

Η τρίτη επιλογή οδηγεί σε διαιτησία, η οποία λαμβάνει χώρα σε μέρος που τα μέρη προκρίνουν ειδικά για αυτόν τον σκοπό. Το δίκαιο του τόπου διεξαγωγής της διαιτησίας διέπει την διαιτησία, αλλά όχι πάντα και την ουσία της διαφοράς. Τα μέρη έχουν την δυνατότητα να ορίζουν αυτοτελώς το εφαρμοστέο δίκαιο.

Σε περίπτωση που τα μέρη δεν δηλώσουν την προτίμησή τους σε κάποια από αυτές τις επιλογές, ισχύει αυτόματα η διαιτησία του Λονδίνου.

## **2. Ιαπωνική Σύμβαση αγοράς και πώλησης πλοίων**

Το Nippon-sale 1977 είναι η κωδική ονομασία του Μνημονίου Συμφωνίας (Memorandum of Agreement), το οποίο εκδίδεται από την Επιτροπή Εγγράφων του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου της Ιαπωνίας (Japan Shipping Exchange). Ως αποκλειστικός τρόπος επίλυσης των διαφορών που θα προκύψουν ορίζεται η διαιτησία, η οποία διεξάγεται στο Τόκιο, σύμφωνα με τους κανόνες του JSE. Η απόφαση που εκδίδεται είναι οριστική και δεσμευτική.

---

<sup>169</sup> Όπως ακριβώς αυτή είχε καθιερωθεί στα ναυλοσύμφωνα Bimchemvoy, Bovertime, Cementvoy, Heavycon, Orevoy, Supplytime 89, Salescrap 87

## β. Σύμβαση ναυπήγησης πλοίων

Αυτός είναι ο δεύτερος τρόπος κτήσης ενός πλοίου που επίσης πραγματοποιείται μέσω τυποποιημένης σύμβασης που επιλέγει την διαιτησία ως μέσο επίλυσης των διαφορών. Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα είναι το ίδιο με την σύμβαση πώλησης, αλλά η πορεία είναι πιο μεγάλη, μιας και προηγείται προμήθεια των υλικών και εκτέλεση της κατασκευής. Οι διαφορές μπορεί να προκύψουν σε όλα τα στάδια εκτέλεσης των εργασιών ή ακόμα και μετά την παράδοση του πλοίου και αναφέρονται κυρίως σε θέματα τεχνικής φύσης, συνοδευόμενα από συνέπειες νομικής φύσης π.χ. ύπαρξη *fundamental breach*, πρόκληση *consequencial loss*<sup>170</sup>. Εδώ υπάρχει εμφανής ανάγκη για ύπαρξη εξειδικευμένων διαιτητών, οι οποίοι θα έχουν τεχνικές γνώσεις. Γνωστές διεθνώς είναι οι ακόλουθες συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων:

### 1. Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ναυπήγησης

Πρόκειται για την πρότυπη Σύμβαση Ναυπήγησης που εκδίδεται από την Ένωση Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγών (Standard Shipbuilding Contract of the Association of West European Shipbuilders). Εδώ υπάρχει ρητή διάκριση μεταξύ τεχνικών π.χ. θέματα ναυπήγησης, υλικών και νομικών διαφορών. Στην πρώτη περίπτωση, προβλέπεται άμεση προσφυγή σε διαιτητή πραγματογνώμονα (*expert*). Ο διαιτητής πραγματογνώμονας ορίζεται με κοινή συμφωνία των μερών και η διαδικασία ορίζεται ως *dispute*.

Σε διαιτησία παραπέμπεται κάθε διαφορά που σχετίζεται με τη σύμβαση ναυπήγησης, την ακύρωσή της ή κάθε συμβατική ρύθμιση που δεν καλύπτεται από την διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Το διαιτητικό δικαστήριο είναι τριμελές, με κάθε μέρος να ορίζει έναν διαιτητή και εκείνοι να ορίζουν τον τρίτο. Ο τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας και το εφαρμοστέο δίκαιο προσδιορίζονται επίσης από τα μέρη. Αν δεν υπάρξει συμφωνία, την απόφαση λαμβάνει το διαιτητικό δικαστήριο. Όπως η απόφαση του διαιτητή, έτσι και η απόφαση του πραγματογνώμονα είναι οριστική και δεσμευτική. Τέλος, οι διαιτητές έχουν την εξουσία να επιβάλλουν την πληρωμή των δαπανών της διαιτησίας είτε εξ ολοκλήρου σε έναν διάδικο, είτε και στους δύο αναλογικά.

---

<sup>170</sup> Οι διενέξεις αφορούν θέματα όπως το βύθισμα, το ωφέλιμο βάρος, η κατανάλωση καυσίμου, η ταχύτητα, η ευστάθεια, η απόδοση των μηχανών

## **2. Ιαπωνική Σύμβαση Ναυπήγησης**

Η σύμβαση αυτή εκδόθηκε από την Ένωση Πλοιοκτητών της Ιαπωνίας (Shipowners Association of Japan, SAJ). Οι διαφορές διακρίνονται και εδώ σε τεχνικές και νομικές και για την επίλυσή τους επιλέγεται η διαιτησία. Η διαιτησία διεξάγεται στο Τόκυο και ακολουθεί τους κανόνες του Japan Shipping Exchange.

## **3. Νορβηγική Σύμβαση Ναυπήγησης**

Η Σύμβαση αυτή δημιουργήθηκε από την Norwegian Shipowners' Association and the Association of Norwegian Marine Yards. Οι διαφορές διευθετούνται οριστικά και δεσμευτικά και για τα δύο μέρη με διαιτησία στην Νορβηγία. Το διαιτητικό δικαστήριο είναι τριμελές και οι διαιτητές ορίζονται με κοινή απόφαση των μερών. Ένας από αυτούς είναι υποχρεωτικά δικηγόρος και γίνεται Πρόεδρος. Ο ορισμός των διαιτητών πρέπει να γίνει μέσα σε 14 ημέρες από τότε που ο επισπεύδων γνωστοποιεί την πρόθεσή του να ξεκινήσει διαιτησία. Αν δεν επιτευχθεί η απαραίτητη συμφωνία, οι διαιτητές ορίζονται από τον Πρόεδρο του Εφετείου της περιφέρειας, όπου βρίσκεται η έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης.

## **4. Σύμβαση για την διάλυση πλοίων**

Πρόκειται για τη Σύμβαση πώλησης πλοίων προς διάλυση που εκδόθηκε το 1987 από την BIMCO και υιοθετήθηκε από την Intertanko, Fonasba, Jse. Χρησιμοποιείται για την πώληση πλοίων προς διάλυση και είναι γνωστή ως Salescrap. Και εδώ οι διαφορές υπάγονται σε διαιτησία. Η ρύθμιση στα βασικά της χαρακτηριστικά μοιάζει με το Saleform 1993, προκρίνοντας μια τριοδική επιλογή. Σε περίπτωση μη επιλογής, προκρίνεται και εδώ το Λονδίνο.

## **γ. Σύμβαση χρηματοδότησης**

### **1. Γενικά**

Στις συμβάσεις ναυτιλιακής χρηματοδότησης ο κανόνας είναι η προσφυγή στα πολιτειακά δικαστήρια, με την προσφυγή στην διαιτησία να είναι μάλλον σπάνια. Ο κανόνας αυτός έχει πολλαπλή θεμελίωση. Καταρχάς, Οι τράπεζες κλασικά ευνοούν την εγκαθίδρυση δικαιοδοσίας των πολιτειακών δικαστηρίων της έδρας τους, προς τα οποία υπάρχει εύλογη εμπιστοσύνη. Επιπλέον, η δικαστική επίλυση μπορεί να αποδειχτεί ταχύτερη και οικονομικότερη από την διαιτησία, όταν αντικείμενο δεν είναι τίποτα άλλο από την ετοιμότητα του οφειλέτη για την αποπληρωμή του δανείου του. Τρίτον, η προτίμηση των πολιτειακών δικαστηρίων επιφυλάσσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της αξιοποίησης συνοπτικών διαδικασιών, οι οποίες είναι διαθέσιμες μόνο σε ορισμένες έννομες τάξεις. Τέλος, οι τράπεζες είναι πάντα διστακτικές στην

εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων, σε αντικατάσταση δοκιμασμένων πρακτικών. Βέβαια, η δυσχερής εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων σε διεθνές επίπεδο, τα προβλήματα ασυλίας και αναδιαπραγμάτευσης των χρεών, όταν οφειλέτης είναι ένα κράτος, η πληθώρα αγωγών τραπεζικής ευθύνης, σε συνδυασμό με την ευχερέστερη επιδίκαση αποζημιώσεων από σώματα ενόρκων στην Αμερική, καθιστούν ιδιαίτερος ελκυστική την εικόνα της διαιτησίας.

## **2. Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ**

Ένας έμμεσος τρόπος ουσιαστικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι η εξασφάλιση πιο ευνοϊκών όρων για την ναυπήγηση πλοίων, μέσω επιδοτήσεων και ενισχύσεων που δίνει ένα κράτος προς την εθνική του ναυπηγική βιομηχανία. Τις στρεβλωτικές αυτές για τον ανταγωνισμό συνθήκες προσπαθεί να εξαλείψει η Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ του 1994<sup>171</sup>. Ο μηχανισμός που προβλέφθηκε για την επίλυση των διαφορών από την σύμβαση είναι σχεδόν ταυτόσημος με την διαιτησία. Η διαφορά είναι πως δεν εμποδίζεται η προσφυγή στα πολιτειακά δικαστήρια. Η προβλεπόμενη διαιτησία μπορεί να χαρακτηριστεί μικτή, μιας και υπάγεται στο δημόσιο διεθνές δίκαιο και ρυθμίζει διαφορές που αναφύονται μεταξύ του κράτους μέλους και της ναυπηγικής επιχείρησης άλλου κράτους, όσον αφορά σε υποχρεώσεις που το επιδοτούν κράτος έχει αναλάβει με διεθνές συμβατικό κείμενο.

### **δ. Σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης**

#### **1. Κύρια ασφάλιση/P&I clubs**

Οι πολλοί και ιδιαίτεροι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει η θαλάσσια δραστηριότητα, έχουν καταστήσει την ασφάλιση στοιχείο απαραίτητο σε όλες τις όψεις της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η κάλυψη επιτυγχάνεται με δύο τρόπους:

α) με την κύρια ασφάλιση σε κοινούς ασφαλιστές π.χ. στο Lloyd's

β) με την προσχώρηση των πλοιοκτητών σε αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, τα γνωστά P&I clubs (Protection and Indemnity Clubs). Αυτά αναλαμβάνουν την κάλυψη των μελών τους σε αμοιβαία βάση για κινδύνους που δεν καλύπτουν οι κοινοί ασφαλιστές π.χ. κάλυψη ευθύνης από θαλάσσια ρύπανση.

---

<sup>171</sup> Πρόκειται για την Συμφωνία για τον Σεβασμό των Συνήθων Ανταγωνιστικών Συνθηκών στην Εμπορική Ναυπηγική και Επισκευαστική Βιομηχανία που υπέγραψε το 1994 ο Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη.

## Πιο αναλυτικά :

α) Εδώ η ασφάλιση πραγματοποιείται από κοινούς ασφαλιστές. Οι διαφορές ανακύπτουν σε τρία επίπεδα :

i. μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου

ii. μεταξύ ασφαλιστή και τρίτου, ο οποίος ευθύνεται καταρχήν έναντι του ασφαλισμένου

iii. μεταξύ των ασφαλιστών

Και στις τρεις περιπτώσεις, οι διαφορές αναφέρονται αφενός στην ερμηνεία και εκτέλεση της σύμβασης ασφάλισης, και αφετέρου στην εκτίμηση της ζημίας που έχει επέλθει και καλύπτεται ασφαλιστικά. Η διαιτησία είναι νοητή μόνο στην πρώτη κατηγορία διαφορών, οι οποίες είναι αμιγώς νομικές. Στην δεύτερη κατηγορία, περιορίζεται η επέμβαση των τρίτων σε απλή εκτίμηση στοιχείων και εμφανίζεται ως διαιτητική πραγματογνωμοσύνη.

Η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου επίλυσης της διαφοράς σε κάθε μία από αυτές τις κατηγορίες κυμαίνεται. Στις διενέξεις μεταξύ ασφαλιστών και ασφαλισμένων, στο πλαίσιο της συμβατικής τους σχέσης, έχουμε σχεδόν πάντα προσφυγή στα πολιτειακά δικαστήρια<sup>172</sup>. Από την τάση αυτή ευνοούνται τα αγγλικά δικαστήρια και το αγγλικό δίκαιο. Αντιθέτως, όταν η διένεξη αναπτύσσεται μεταξύ του ασφαλισμένου και κάποιου τρίτου, με την συμμετοχή και του ασφαλιστή, η εύνοια προς την διαιτησία είναι προφανής. Αυτό οφείλεται, αφενός στο γεγονός πως οι περισσότερες από αυτές τις διαφορές έχουν συμβατικό θεμέλιο π.χ. ναυλοσύμφωνα, συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής, συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων, το οποίο προβλέπει την διαιτησία ως μέσο επίλυσης της διαφοράς, αφετέρου η μεταγενέστερη εμπλοκή των ασφαλιστών δεν αλλοιώνει το πλαίσιο επίλυσης της διαφοράς, λόγω των συνεπειών της ασφαλιστικής υποκατάστασης (subrogation). Το κρίσιμο στοιχείο που οδηγεί στην εμπλοκή των ασφαλιστών σε διαιτησίες, είναι η εκ του νόμου προβλεπόμενη υποκατάστασή τους στη νομική θέση του ασφαλισμένου<sup>173</sup>. Η υποκατάσταση<sup>174</sup> αυτή καταλαμβάνει και την συμφωνία από την πλευρά του ασφαλισμένου για την διαιτητική επίλυση των διαφορών.

<sup>172</sup> Οι ελάχιστες περιπτώσεις υπαγωγής σε διαιτησία αφορούν σε διαφορές hull covers και σε διαφορές κάλυψης ζημιών από σύγκρουση

<sup>173</sup> Δεν αποκλείεται πάντως όταν και οι δύο αρχικοί διάδικοι καλύπτονται ασφαλιστικά, η επίλυση της διαφοράς μεταξύ των δύο ασφαλιστών μέσω διαιτησίας, να οφείλεται σε άλλο λόγο. Πολλές φορές, ανάμεσα σε ασφαλιστικές εταιρίες, καταρτίζονται συμφωνίες, οι οποίες προβλέπουν για την υπαγωγή στη διαιτησία μελλοντικών διαφορών που εμπλέκουν τις συμβαλλόμενες σε αντιδικία λόγω αρχικής διένεξης των ασφαλισμένων από αυτές.

<sup>174</sup> Στο ελληνικό δίκαιο, η υποκατάσταση ρυθμίζεται από το άρθρο 210ΕΝ. Η ασφαλιστική υποκατάσταση συνιστά εκ του νόμου εκχώρηση, η οποία ρυθμίζεται αναλογικά από τα άρθρα 455-470ΑΚ.

β) Πρόκειται για μία ιδιαίτερη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης. Οι πλοιοκτήτες προσχωρούν στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (Protection and Indemnity clubs), οι οποίοι προάγουν την αμοιβαία ασφάλισή τους (mutual insurance). Η εμπλοκή τους αυτή εκδηλώνεται με δύο τρόπους :

i) με την κάλυψη των εξόδων του μέλους που προκύπτουν από την διεξαγωγή μιας διαιτησίας. Η κάλυψη αυτή επιτυγχάνεται μέσω του κλάδου Ναύλου, Επισταλιών και Άμυνας (Freight, Demurrage and Defense Class)<sup>175</sup>.

ii) με την απόπειρα διευθέτησης των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ του club και του μέλους του. Το club εμπλέκεται άμεσα ως διάδικος σε μία διαιτητική διαδικασία, όταν προκύπτει μία διαφορά μεταξύ εκείνου και του διαδίκου από την συμβατική σχέση που τους συνδέει. Η συνήθης πρακτική των αλληλασφαλιστικών οργανισμών είναι η καθιέρωση μιας διαδικασίας δύο σταδίων για την διευθέτηση της διαφοράς. Η διένεξη περιορίζεται στο εσωτερικό του οργανισμού, με την παραπομπή της στους διευθυντές του με έγγραφες προτάσεις. Η απόφαση των διευθυντών είναι προαιρετική και αν το μέλος την αποδεχτεί, η υπόθεση τελειώνει<sup>176</sup>. Σε περίπτωση μη αποδοχής, ενεργοποιείται και το δεύτερο στάδιο του μηχανισμού επίλυσης και το θέμα παραπέμπεται σε διαιτησία. Οι διαιτησίες αυτές είναι ad hoc.

## 2. Αντασφάλιση

Όλες οι πρωτοβάθμιες καλύψεις, τόσο των ασφαλιστών, όσο και των P&I clubs, επασφαλίζονται με τη σύσταση αντασφαλιστικών συμβάσεων (reinsurance treaties), με άλλους ασφαλιστές, ώστε να επιτυγχάνεται η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διασπορά κινδύνου, αν αυτός πραγματοποιηθεί.

Σε αντίθεση με τις συμβάσεις ασφάλισης, οι συμβάσεις αντασφάλισης (reinsurance treaties<sup>177</sup>) στην πλειονότητά τους περιέχουν ρήτρα παραπομπής των αναφερόμενων από αυτές διαφορών στη διαιτησία. Οι συμβαλλόμενοι εκφράζουν συνήθως την προτίμησή τους στην ad hoc διαιτησία. Τα τελευταία χρόνια στην Αμερική γίνεται μία προσπάθεια προσέλκυσης διαιτησιών αντασφάλισης στη θεσμική διαιτησία, κυρίως στην American Arbitration Association.

<sup>175</sup> Η σχετική κάλυψη δεν συνεπάγεται κανέναν περιορισμό ως προς την επιρροή που ασκεί το μέλος στην διαμόρφωση του διαιτητικού μηχανισμού π.χ. στην επιλογή του διαιτητή

<sup>176</sup> Βλ. Hazelwood, σελ. 293, οι διαφορές αναφέρονται συνήθως στο ύψος των ασφαλιστρών. Η δυνατότητα των διευθυντών να επιλύσουν την διαφορά επιβοηθάται από την omnibus clause, η οποία τους παρέχει την ευχέρεια για αποδοχή πληρωμής ασφαλισματος για την επέλευση κινδύνων που δεν καλύπτονται ρητά, αν εμπίπτουν στο γενικό πεδίο κάλυψης του οργανισμού.

<sup>177</sup> Οι συμβάσεις αυτές διακρίνονται σε facultative and treaty reinsurance. Η πρώτη περιορίζεται στην κάλυψη ενός κινδύνου κάθε φορά και έχει συνήθη διάρκεια ένα χρόνο. Η δεύτερη αποτελεί μία ευρύτερη και πιο μεγάλη σε διάρκεια σύμβαση, στην οποία εμφανίζεται συνήθως η διαιτητική επίλυση

Ως προς την ουσία των διαφορών, αυτές περιστρέφονται γύρω από ζητήματα, όπως π.χ. την οφειλόμενη στο ασφαλιστικό δίκαιο καλή πίστη (*uberima fides*), την αμφισβήτηση της κάλυψης ή μη από τη σύμβαση ποσών που κατέβαλε ο αντασφαλισμένος (*extra-contractual payments*), την έγκαιρη και συνεχή ενημέρωση του αντασφαλιστή για την γέννηση και εξέλιξη των καλυπτόμενων απαιτήσεων.

## **II. Διενέργεια ναυτιλιακής επιχείρησης**

### **α. Σύμβαση ρυμούλκησης**

Η σύμβαση ρυμούλκησης αν και αποτελεί ένα μεγάλο κομμάτι της ναυτιλιακής επιχείρησης, δεν διακρίνεται από κάποια συντονισμένη διαιτητική πρακτική. Υπάρχουν δύο κατηγορίες συμβάσεων ρυμούλκησης: της ανοιχτής θάλασσας<sup>178</sup>, όπου οι διαφορές υπάγονται στη δικαιοδοσία του High Court και του λιμένα, όπου κάθε επιλογή είναι δυνατή

### **β. Σύγκρουση πλοίων**

Οι περισσότερες διαφορές που προέρχονται από συγκρούσεις πλοίων επιλύονται με προσφυγή στα δικαστήρια παρά με διαιτησία. Η διαιτησία επιλέγεται συνήθως όταν στη σύγκρουση εμπλέκεται και πλοίο κρατικού ναυτιλιακού οργανισμού, ο οποίος δεν θέλει να υπαχθεί η διαφορά σε δικαστήρια αλλοδαπής δικαιοδοσίας και να λάβει δημοσιότητα. Η διαιτησία σε αυτή την περίπτωση θα λάβει χώρα στο Λονδίνο και ο διαιτητής θα είναι barrister QC, ειδικευμένος στο ναυτικό δίκαιο.

### **γ. Κοινή αβαρία**

Ο διακανονισμός αβαρίας αποτελεί μέθοδο εξώδικης διακρίβωσης ορισμένων πραγμάτων. Σε πολύ μεγάλο βαθμό εξομοιώνεται με την διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Συνεπώς, η ανάθεση του διακανονισμού αβαρίας σε διαιτητές δεν συνιστά αυτονόητη δυνατότητα. Αν, βέβαια, παράλληλα με την διακρίβωση, οι διαιτητές επιφορτιστούν με την ρύθμιση και των νομικών σχέσεων των μερών, οι οποίες εξαρτώνται από τον διακανονισμό αβαρίας, τότε πληρούται η προϋπόθεση της υπαρξης νομικής διαφοράς και η επέμβαση των τρίτων χαρακτηρίζεται ως διαιτησία.

---

<sup>178</sup> Το 1985 με συνεργασία της BIMCO, International Salvage Union, European Tugowners Association εκδόθηκαν οι συμβάσεις Towhire and Towcon.



## 4<sup>ο</sup> Μέρος

### Η οργάνωση της ναυτικής διαιτησίας διεθνώς

#### & 1. Οι κεντρικοί πυλώνες του συστήματος

##### I. Λονδίνο

###### I. Γενικά

Το Λονδίνο αποτελεί το σημαντικότερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας διεθνώς, απορροφώντας το 70% της συνολικής κίνησης<sup>179</sup>. Από το ποσοστό αυτό το 90% έχει διεθνή χαρακτήρα. Οι περισσότερες ναυτικές διαιτησίες αφορούν σε διαφορές από tramp shipping, με ελάχιστες αντίστοιχα να είναι εκείνες που αφορούν σε liner shipping. Η πλειονότητα των ναυτικών διαφορών του Λονδίνου διενεργείται υπό τους όρους της London Maritime Arbitrators Association (LMAA).

Η διαιτησία στην Αγγλία έχει ιστορία αιώνων και το αγγλικό δίκαιο της διαιτησίας έχει να επιδείξει τεράστια νομολογία και νομοθεσία. Η επιλογή του Λονδίνου<sup>180</sup> ως του βασικότερου κέντρου διαιτησίας διεθνώς στηρίζεται σε πολλούς λόγους, οι οποίοι εμπλουτίζονται συνεχώς από τις εξελίξεις τόσο του δικαίου, όσο και της πρακτικής. Καταρχάς, ο πρώτος και ο σημαντικότερος, πιθανότατα, λόγος είναι η τεράστια παράδοση της Αγγλίας στα ναυτιλιακά θέματα. Επιπλέον, το Λονδίνο έχει να προσφέρει μία πλειάδα πεπειραμένων επαγγελματιών διαιτητών, οι οποίοι συνεργάζονται αποτελεσματικά με τα δικαστήρια και τους νομικούς παραστάτες. Οι διαιτητικές κρίσεις παρουσιάζουν συνέπεια<sup>181</sup> και προβλεψιμότητα. Τέλος, πολύ σημαντική είναι και η ελαστικότητα της διαδικασίας<sup>182</sup>.

Βέβαια, η εν λόγω διαιτητική διαδικασία δεν έχει μόνο πλεονεκτήματα, αλλά παρουσιάζει και κάποια μειονεκτήματα. Το πρώτο και βασικότερο είναι το μεγάλο οικονομικό κόστος. Επιπλέον, υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις που οφείλονται στις

<sup>179</sup> Το ποσοστό αυτό αντιπροσωπεύει 3.500 υπαγωγές στην διαιτησία του Λονδίνου κάθε χρόνο. Ένα ποσοστό 20% κατευθύνεται στην Νέα Υόρκη και το υπόλοιπο 10% σε όλα τα άλλα διαιτητικά κέντρα.

<sup>180</sup> Οι συνθήκες για την ανάπτυξη του Λονδίνου ως βασικού διαιτητικού κέντρου ήταν ιδανικές : διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, έδρα του Baltic Exchange και του Lloyd's, επιλογή του αγγλικού δικαίου στις περισσότερες τυποποιημένες συμβάσεις.

<sup>181</sup> Η συνέπεια που παρουσιάζουν οι διαιτητικές αποφάσεις είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού τριών χαρακτηριστικών : της υποχρέωσης των διαιτητών να ακολουθούν τους κανόνες δικαίου, του συστήματος stare decisis, το οποίο δεσμεύει αυτόματα κάθε εφαρμοστή του αγγλικού δικαίου και του ελέγχου τήρησης των παραπάνω από τα πολιτειακά δικαστήρια.

<sup>182</sup> Π.χ. σε πολλές διαιτησίες δεν ακολουθείται ακροαματική διαδικασία, αλλά η υπόθεση περατώνεται με την υποβολή των απαραίτητων εγγράφων στους διαιτητές.

περίπλοκες διαιτητικές διαδικασίες (ειδικά στο formal arbitration)<sup>183</sup> και στη δυνατότητα των πολιτειακών δικαστηρίων να προχωρήσουν σε εκτεταμένο έλεγχο των διαιτητικών αποφάσεων. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει πολλές προσπάθειες να ξεπεραστούν όλα αυτά τα προβλήματα, τα οποία εκτός από το οικονομικό, αντιμετωπίζονται με επιτυχία.

## **β. Συμφωνία για διαιτησία**

Ο Arbitration Act 1996 είναι ο βασικός νόμος για την διαιτησία στο αγγλικό δίκαιο και εφαρμόζεται μόνο αν υπάρχει έγγραφη συμφωνία για διαιτησία. Υπάρχει, βέβαια, η δυνατότητα η συμφωνία αυτή να είναι προφορική. Αυτό συμβαίνει πολύ σπάνια, μιας και επειδή δεν εφαρμόζεται ο Arbitration Act, προκύπτουν πολλές αρνητικές συνέπειες στην αποτελεσματικότητα της διαιτησίας, όπως π.χ. το γεγονός πως η διαιτητική απόφαση κηρύσσεται πολύ πιο δύσκολα εκτελεστός τίτλος ή ακόμα κι αν αυτό συμβεί, δεν επιτρέπεται να εκτελεστεί σε χώρες όπου απαιτείται η ύπαρξη έγγραφης συμφωνίας για αυτό (βλ. Σύμβαση της Νέας Υόρκης για την εκτελεστότητα των διαιτητικών αποφάσεων).

## **γ. Συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου**

Η συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου είναι ένα ζήτημα μέγιστης σημασίας. Όταν ζητείται από έναν διαιτητή να αποδεχτεί τον ορισμό του σε μία ναυτική διαιτησία, η ταυτότητα του ενδιαφερόμενου δεν είναι απαραίτητο να αποκαλυφθεί. Είναι, όμως, υποχρεωτική η διευκρίνιση της ιδιότητας που έχει ο εντολέας, δηλαδή αν είναι ο εκναυλωτής (registered or not owner) ή ο ναυλωτής.

Ο αριθμός των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου και η λειτουργία τους στο πλαίσιο της διαιτησίας είναι θέματα που δημιουργούν προβλήματα. Αν η συμφωνία για την διαιτησία δεν κάνει καμία αναφορά για τον αριθμό των οριζόμενων διαιτητών, επιβάλλεται ex lege η λύση του μοναδικού διαιτητή. Γενικά, οι συναλλασσόμενοι δεν προτιμούν την λύση του ενός διαιτητή, αλλά επιλέγουν τριμελείς συνθέσεις. Η τριμελής σύνθεση είναι πλασματική, μιας και ουσιαστικά επιλέγονται δύο διαιτητές, ένας από κάθε μέρος. Αν αυτοί δεν καταφέρουν να φτάσουν σε ομόφωνη απόφαση, αναλαμβάνει το τρίτο μέλος, το οποίο ως πρόεδρος ολοκληρώνει την διαδικασία. Πρόκειται για το σχήμα διαιτητές – επιδιαιτητής. Ο επιδιαιτητής ορίζεται από την αρχή της διαδικασίας και αν αναλάβει καθήκοντα, οι

---

<sup>183</sup> Στις καθυστερήσεις αυτές συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό τα υπερφορτωμένα ημερολόγια των διαιτητών και οι παρατεταμένες ακροαματικές διαδικασίες.

δύο αρχικοί διαιτητές καθιστάμενοι *functus officio*, μετατρέπονται σε παραστάτη (*advocate*) του μέρους που τους είχε ορίσει<sup>184</sup>.

Όσον αφορά τέλος στην ιδιότητα των προτιμώμενων διαιτητών, υπάρχει μία προτίμηση σε εκείνους που εκτός από εμπειρία στις θαλάσσιες επιχειρήσεις, έχουν και νομικές γνώσεις.

#### δ. Διαιτητική διαδικασία

Οι ναυτικές διαιτησίες κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες:

α) σε εκείνες που διεξάγονται *άτυπα* (*informal arbitration*) και εξελίσσονται με βάση μόνο έγγραφα<sup>185</sup>, τα οποία αποστέλλονται στους διαιτητές, συνήθως μέσω των δικηγόρων των μερών (*documents only arbitration*). Οι διαιτητές καταλήγουν στην απόφαση χωρίς να προηγηθεί ακροαματική διαδικασία.

β) σε εκείνες που διέπονται από *αυστηρό τυπικό* (*formal arbitration*). Αυτές οι διαιτησίες ακολουθούν το ρυθμό της διαδικασίας που ακολουθείται ενώπιον του *Commercial Court*, απλά σε πιο φιλική ατμόσφαιρα. Χαρακτηριστικό της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου είναι η ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας σε συνεχόμενες συνεδρίες. Η πρακτική αυτή είναι απόλυτα συμβατή με την κρατούσα συνήθεια της επίδειξης εγγράφων πριν από την ακροαματική διαδικασία, ώστε να αποφεύγονται τυχόν αιφνιδιασμοί. Το μόνο, ίσως, μειονέκτημα της χρονικής σύμπτυξης είναι η δυσχέρεια εξεύρεσης ελεύθερων ημερομηνιών για τον προγραμματισμό των συνεδριών, είτε πρόκειται για υποθέσεις που εισάγονται για πρώτη φορά, είτε για υποθέσεις εξ αναβολής. Τέλος, στις διαιτησίες αυτού του είδους, έχουμε καθολική εφαρμογή του συζητητικού συστήματος (*adversarial system*) στην ακροαματική διαδικασία, με στοιχεία του ανακριτικού συστήματος (*inquisitorial system*) να εμφανίζονται περιστασιακά.

### 5. Επί της ουσίας έλεγχος των διαιτητικών αποφάσεων

Ο *Arbitration Act* του 1979 κατήργησε την ειδική δικαστική προσφυγή (*special case stated*), ήτοι μία διαδικασία επί της ουσίας ελέγχου των διαιτητικών αποφάσεων από τα αγγλικά πολιτειακά δικαστήρια που ίσχυε μέχρι τότε και στην θέση της προέβλεψε την δυνατότητα άσκηση έφεσης υπό κάποιες προϋποθέσεις.

<sup>184</sup> Ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, όταν ανέκυπτε κάποιο πρόβλημα με την ναύλωση ενός πλοίου, οι ναυλομεσίτες των συμβαλλομένων στο *Baltic Exchange*, επιχειρούσαν να το λύσουν μεταξύ τους. Όταν η προσπάθεια δεν είχε αποτέλεσμα, προσέφευγαν σε έναν παλιότερο ναυλομεσίτη, την γνώμη του οποίου συμερίζονταν. Από εκεί έλκει την καταγωγή του ο θεσμός του διαιτητή/παραστάτη

<sup>185</sup> Τα έγγραφα αυτά περιέχουν το αποδεικτικό υλικό

Ο ισχύων Arbitration Act 1996 διατήρησε αυτή την κατάργηση και την ταυτόχρονη δυνατότητα άσκησης έφεσης. Η έφεση ασκείται μόνο για νομικά ζητήματα που προκύπτουν από την διαιτητική απόφαση. Αυτό μπορεί να γίνει είτε με συναίνεση όλων των διαδίκων μερών, είτε με αίτηση κάποιου εξ αυτών, συνοδευόμενη από άδεια του High Court. Η άδεια αυτή δίνεται όταν η εξέταση του νομικού ζητήματος ασκεί ουσιώδη επίδραση στα δικαιώματα ενός ή περισσότερων μερών της συμφωνίας για την διαιτησία.

Οι όροι για την άσκηση αυτής της ευχέρειας είχαν προβληματίσει τη νομολογία σε τέτοιο βαθμό, ώστε χρειάστηκε να επέμβει δύο φορές το House of Lords για να οριοθετήσει την έκτασή της. Αυτό συνέβη με τις αποφάσεις the Nema<sup>186</sup> και the Antaios<sup>187</sup>. Στη Nema, το House of Lords, έθεσε μία σειρά από κατευθυντήριες γραμμές (the Nema guidelines), οι οποίες στην πορεία των χρόνων εξελίχτηκαν σε επιτακτικές αρχές που διαμόρφωναν την αφετηρία για την άσκηση της εν λόγω δικαστηριακής ευχέρειας π.χ. η άδεια δίνεται, μόνο αν ο δικαστής θεωρεί πως ο διαιτητής υπέπεσε σε σφάλμα. Στην Antaios, το δικαστήριο αποσαφήνισε πλήρως τις Nema guidelines και έθεσε το διαδικαστικό πλαίσιο για την διαχείριση των αιτήσεων παροχής άδειας για άσκηση έφεσης.

Ο Arbitration Act 1996 προέβη σε κωδικοποίηση των προϋποθέσεων για την χορήγηση της άδειας από το δικαστήριο, όταν το αίτημα προέρχεται από το ένα διάδικο και δεν είναι κοινό. Ουσιαστικά, κωδικοποίησε όλες τις αρχές που τέθηκαν με τις αποφάσεις Nema και Antaios.

Η απόφαση του High Court για την χορήγηση της άδειας εφεσιβάλλεται ενώπιον του Court of Appeal μόνο στην περίπτωση που η άδεια έχει δοθεί. Αν το High Court απορρίψει την αίτηση, τότε μπορεί να γίνει εκ νέου αίτηση στο Court of Appeal. Η αίτηση αυτή είναι αυτοτελής και δεν αποτελεί έφεση εναντίον της απορριπτικής απόφασης του High Court, η οποία δεν προσβάλλεται μεν, αλλά δεν αποτελεί και εμπόδιο για την άσκηση νέας αίτησης.

Όλη η παραπάνω διαδικασία μπορεί να αποφευχθεί με την έγγραφη κατάρτιση από τα μέρη συμφωνίας εξαίρεσης ή αποκλεισμού από την διαδικασία έφεσης (exclusion agreement)<sup>188</sup>. Η μέθοδος αυτή μπορεί να εφαρμοστεί τόσο στις ημεδαπές (αγγλικές), όσο και στις αλλοδαπές συμφωνίες περί διαιτησίας.

---

<sup>186</sup> BTP Tioxide Ltd v. Pioneer Shipping Ltd and Armada Marine SA, the Nema 1981

<sup>187</sup> Antaios Compania Naviera SA v. Salen Redierna AB, 1985

<sup>188</sup> Ο Arbitration Act 1979 όριζε πως η συμφωνία εξαίρεσης από την έφεση έπρεπε να καταρτιστεί μετά την έναρξη της διαιτησίας για να είναι έγκυρη. Η μόνη περίπτωση που μπορούσε να παρακαμφθεί αυτή η προϋπόθεση ήταν η υπαγωγή της κύριας σύμβασης σε αλλοδαπό δίκαιο. Η διάταξη αυτή έχει πλέον καταργηθεί στον Arbitration Act

## II. Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου

### α. Γενικά

Η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου ποτέ δεν υπήρξε οργανωμένη στη μορφή της θεσμικής/μόνιμης διαιτησίας<sup>189</sup>. Κινήθηκε πάντοτε ακολουθώντας το σχήμα της ad hoc διαιτησίας και χρησιμοποιώντας ως πηγή άντλησης διαιτητών το Baltic Exchange<sup>190</sup>. Ακόμη και σήμερα που η παρουσία των νομικών είναι ισχυρότερη από κάθε άλλη φορά, οι περισσότεροι διαιτητές προέρχονται από εκεί.

Η φυσιολογία της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου άλλαξε με την ίδρυση της Ένωσης Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου τον Φεβρουάριο του 1960 (London Maritime Arbitrators Association). Η Ένωση θέσπισε ένα κανονιστικό πλαίσιο για την διεξαγωγή των ναυτικών διαιτησιών που αναλαμβάνουν τα μέλη της. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε ένα minimum διαδικαστικής ενότητας στις ναυτικές διαιτησίες του Λονδίνου. Οι LMAA terms ισχύουν για εκείνες τις διαιτησίες που οι διαιτητές αποδέχονται τον ορισμό τους υπό το φως τους, είτε είναι μέλη της Ένωσης, είτε όχι. Η διαιτησία, βέβαια, παρ' όλα αυτά παρέμεινε στην ουσία της ad hoc.

Ο συνδυασμός στοιχείων και από τις δύο μορφές διαιτησίας, κατέληξε στη σύσταση ενός σχήματος, το οποίο συνδυάζει την ευελιξία της ad hoc ρύθμισης, με την οργάνωση των θεσμικών διαιτησιών. Οι διαιτησίες εξακολουθούν να διεξάγονται ατομικά από τους διαιτητές και όχι από την ένωση, η οποία δεν είναι οργανισμός διαχείρισης θεσμικών διαιτησιών, όπως π.χ. το ICC<sup>191</sup> στο Παρίσι.

### β. Οι κανόνες διαιτησίας της LMAA

Οι όροι της Ένωσης, όπως τροποποιήθηκαν το 1997, εφαρμόζονται σε διαιτητικές διαδικασίες που ξεκίνησαν από την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1997 και μετά. Κατά τεκμήριο, οι όροι προορίζονται για διαιτησίες, οι οποίες πρέπει να προχωρήσουν σε ακροαματική διαδικασία<sup>192</sup>. Το πεδίο εφαρμογής τους, περιλαμβάνοντας «..ναυτικές και άλλες διενέξεις..», εκτείνεται λογικά σε εκείνες τις υποθέσεις, οι οποίες άλλως θα υπάγονταν στις ναυτικές διαφορές του High Court. Οι όροι μπορούν να εφαρμοστούν

<sup>189</sup> Μόνη εξαίρεση αποτελεί η διαιτησία επιθαλάσσιας αρωγής του Lloyd's.

<sup>190</sup> Το Baltic Exchange είναι η μόνη ανεξάρτητη πηγή πληροφοριών για την ναυτιλιακή αγορά παγκοσμίως. Αριθμεί πάνω από 550 μέλη σε ολόκληρο τον κόσμο, τα οποία είναι υπεύθυνα για το εμπόριο ξηρού φορτίου και τις συμφωνίες με τα πετρελαιοφόρα, καθώς και για τις αγοραπωλησίες πλοίων. Καθημερινά παρέχει τις τιμές των ναύλων που χρησιμοποιούνται για να κλειστούν οι συμφωνίες

<sup>191</sup> International Chamber of Commerce

<sup>192</sup> Term 13a, όπου ορίζεται πως στις διαιτησίες που διεξάγονται βάσει εγγράφων η διαδικασία πρέπει να καθορίζεται από τα μέρη.

ανεξάρτητα από την ιδιότητα του διαιτητή ως μέλους της ένωσης ή όχι. Αρκεί ο ορισμός ενός διαιτητή, ο οποίος δεν είναι μέλος της ένωσης, να γίνει στη βάση των όρων. Ελλείψει αντίθετης συμφωνίας των μερών, το δίκαιο που διέπει τη συμφωνία περί διαιτησίας, θα είναι το αγγλικό και η έδρα της διαιτησίας θα είναι εντός της χώρας. Lex arbitri ορίζεται το αγγλικό δίκαιο διαιτησίας, με δυνατότητα να οριστεί κάποιο άλλο, όταν η έδρα είναι εκτός Αγγλίας και Ουαλίας.

Βασικός προσανατολισμός των όρων της ένωσης είναι η αποτροπή άσκοπης χρονοτριβής στις διαιτησίες που αυτοί διέπουν. Πριν από κάθε ακροαματική διαδικασία, επιτάσσεται η τήρηση προδικασίας. Εκεί τα μέρη πρέπει να συμφωνήσουν σε ένα πρόγραμμα για την προπαρασκευή της ακροαματικής διαδικασίας. Αν αυτό δεν είναι εφικτό, ζητούνται από το διαιτητικό δικαστήριο οδηγίες. Σε υποθέσεις που παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσχέρειες ή η ακροαματική τους διαδικασία αναμένεται να υπερβεί τις πέντε ημέρες ή το δικαστήριο το κρίνει σκόπιμο για κάποιο λόγο, οι νομικοί παραστάτες των μερών προχωρούν σε μία προπαρασκευή της δίκης, με την πραγματοποίηση προκαταρκτικών συναντήσεων με το διαιτητικό δικαστήριο. Στην συνέχεια πρέπει να οριστεί δικάσιμος, κάτι που μπορεί να συμβεί μόνο όταν ολοκληρωθεί η διαδικασία επίδειξης εγγράφων (discovery of documents).

Όταν σε περισσότερες διαιτησίες υφίστανται κοινά νομικά ή πραγματικά ζητήματα, υπάρχει η δυνατότητα να εξεταστούν αυτά από κοινού, με συντρέχουσες ακροαματικές διαδικασίες (concurrent hearings), αν συμφωνήσουν τα εμπλεκόμενα διαιτητικά δικαστήρια και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Από τη διατύπωση της ρύθμισης προκύπτει, ότι αυτή αφορά μόνο στην περίπτωση των συντρεχουσών ακροαματικών διαδικασιών και όχι της αυθεντικής και καθολικής συνένωσης διαιτησιών (consolidation)<sup>193</sup>.

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην αποτροπή ενδεχόμενου εκτροχιασμού της διαιτησίας από καθυστερήσεις που οφείλονται σε αδυναμία των διαιτητών. Έτσι, υιοθετείται ένα σύστημα γενικών αρχών, τις οποίες όταν δεν μπορεί να τις ικανοποιήσει ένας διαιτητής, τότε πρέπει να αποσύρεται<sup>194</sup>.

Για την πληρωμή των αμοιβών και εξόδων των διαιτητών, με την επιφύλαξη κάποιων ειδικότερων επιμέρους ρυθμίσεων, ιδρύεται αλληλέγγυα και εις ολόκληρο ευθύνη των μερών<sup>195</sup>. Οι όροι της Ένωσης αναφέρονται μόνο στο ύψος της αμοιβής

<sup>193</sup> Τόσο η κλασική συνένωση, όσο και η διενέργεια συντρεχουσών ακροαματικών διαδικασιών εξαρτώνται από την συμφωνία των μερών

<sup>194</sup> Ο εύλογος χρόνος για τον προσδιορισμό ημερομηνίας ακροαματικής διαδικασίας εξαρτάται από την διάρκεια της τελευταίας. Αν αυτή είναι μέχρι 2 ημέρες, ο χρόνος καθορίζεται στους τρεις μήνες, από 3-5 ημέρες στους έξι μήνες, από 6-10 ημέρες στους δέκα μήνες. Ο αντικαταστάτης του μοναδικού διαιτητή επιλέγεται από τα μέρη και αν αυτά διαφωνήσουν από τον Πρόεδρο της Ένωσης.

<sup>195</sup> Εκτός από την κύρια αμοιβή, η οποία καταβάλλεται per diemτα μέλη οφείλουν να καταβάλλουν στους διαιτητές και άλλες δύο αμοιβές, το appointment fee and the booking fee. Η **πρώτη**

για τον ορισμό ενός διαιτητή (appointment fee) και της αμοιβής για τον καθορισμό της ημερομηνίας της ακροαματικής διαδικασίας (booking fee). Η κύρια αμοιβή, η οποία στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου είναι per diem, σπάνια συμφωνείται από πριν. Εθιμικά, οι αμοιβές των διαιτητών είναι ίδιες, ανεξάρτητα από την φήμη ή την πείρα τους. Σήμερα, η αμοιβή ενός διαιτητή στο Λονδίνο, ανέρχεται στις 1000£ ημερησίως.

Η διαιτητική απόφαση πρέπει να εκδοθεί μέσα σε έξι εβδομάδες από την περάτωση της διαδικασίας. Ο χρόνος αυτός είναι μεγαλύτερος σε δυσχερείς υποθέσεις, είναι όμως και βραχύτερος όταν η υπόθεση είναι απλή ή επείγουσα. Η απόφαση, όπως αναφέρουν οι όροι της Ένωσης, δεν χρειάζεται να είναι αιτιολογημένη, εκτός αν τα μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά. Η έλλειψη αιτιολογίας αποκλείει ουσιαστικά τη δικαιοδοσία των αγγλικών πολιτικών δικαστηρίων για την εκδίκαση εφέσεων επί νομικών ζητημάτων. Τέλος, ενδιαφέρουσα είναι η ρύθμιση για την δημοσίευση των διαιτητικών αποφάσεων. Μία διαιτητική απόφαση μπορεί να δημοσιευτεί κατά την κρίση του διαιτητικού δικαστηρίου, με την διαφύλαξη της ανωνυμίας των παραγόντων της δίκης, εάν δεν αντιταχθεί κάποιο από τα μέρη εντός 21 ημερών από τη γνωστοποίηση σε αυτά της σχετικής πρόθεσης του διαιτητικού δικαστηρίου.

#### **γ. Διαδικασία μικροδιαφορών της LMAA, 1994**

Προβλέπεται μία ειδική διαδικασία από την Ένωση για τις μικροδιαφορές, παραπληρωματική των ρυθμίσεων του Second Schedule των όρων της Ένωσης του 1997. Η υιοθέτησή της συνίσταται για διαφορές, το αντικείμενο των οποίων δεν υπερβαίνει τις 50.000\$ και δεν εμπλέκονται δυσχερή ζητήματα ή το ενδεχόμενο εξέτασης μαρτύρων.

Η διαφορά παραπέμπεται σε μοναδικό διαιτητή, ο οποίος ορίζεται από τα μέρη. Το κόστος είναι αρκετά χαμηλότερο από την διαιτησία που γίνεται υπό τους όρους της Ένωσης<sup>196</sup>. Η πορεία της διαιτησίας προσδιορίζεται λεπτομερώς, παρέχοντας ευχέρεια για την πραγματοποίηση ακροαματικής διαδικασίας μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και με διάρκεια όχι πάνω από μία ημέρα. Η διενέργεια επίδειξης εγγράφων δεν επιτρέπεται. Η απόφαση εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την

---

καταβάλλεται από κάθε μέρος για τον διαιτητή που ορίζει εκείνος, ενώ τις αμοιβές του επιδιαιτητή/τρίτου διαιτητή καλύπτει ο αιτών. Η δεύτερη καταβάλλεται σε κάθε μέλος του διαιτητικού δικαστηρίου για κάθε μέρα της ακροαματικής διαδικασίας. Καλύπτεται από το μέλος που ζητά τον καθορισμό ημερομηνίας για την ακροαματική διαδικασία ή εξίσου από τα δύο μέρη, αν η αίτηση είναι κοινή.

<sup>196</sup> Καταρχήν καταβάλλεται ποσό 100 £ για κάλυψη διοικητικών εξόδων της Ένωσης, όταν τον ορισμό του διαιτητή καλείται να κάνει ο Πρόεδρος. Ως αμοιβή του διαιτητή ορίζεται το ποσό των 750£. Ο διαιτητής έχει την εξουσία να επιδικάσει σε έναν διάδικο διαιτητικά έξοδα, τα οποία δεν μπορούν να υπερβούν τις 1250£.

παραλαβή όλων των εγγράφων από τον διαιτητή ή το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας. Με ειδική ρύθμιση, η έφεση ενώπιον των πολιτειακών δικαστηρίων απαγορεύεται. Επειδή, όμως, πρόκειται για ναυτικές διαιτησίες, στις οποίες η απαγόρευση σύναψης συμφωνίας εξαίρεσης πραγματοποιείται πριν από την έναρξή τους, επιβάλλεται στα μέρη να παραιτηθούν εγγράφως από το δικαίωμά τους να ασκήσουν έφεση, αμέσως μετά τον ορισμό του διαιτητή. Τέλος, ο διαιτητής έχει απόλυτη ευχέρεια να παρεκκλίνει των ρυθμίσεων της Ένωσης Small Claims Procedure.

### III. Νέα Υόρκη

#### α. Γενικά

Η Νέα Υόρκη, μετά το Λονδίνο, αποτελεί το δεύτερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας διεθνώς, απορροφώντας το 20% της συνολικής κίνησης. Ο κύριος φορέας των ναυτικών διαιτησιών, είναι η Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης (Society of Maritime Arbitrators), η οποία έχει διττό ρόλο : παρέχει τους κανόνες για την ναυτική διαιτησία και τα μέλη της ορίζονται ως διαιτητές.

Σύμφωνα με το Σύνταγμα των ΗΠΑ, τα ζητήματα της ναυτιλίας, του εξωτερικού και του διαπολιτειακού εμπορίου, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ομοσπονδίας. Επομένως η ναυτική διαιτησία διαρρυθμίζεται σε ομοσπονδιακό επίπεδο και όχι από τις επιμέρους πολιτειακές νομοθεσίες περί διαιτησίας, όπως π.χ. της Νέας Υόρκης. Ο ομοσπονδιακός νόμος για την διαιτησία ψηφίστηκε το 1925 και ισχύει έκτοτε με κάποιες τροποποιήσεις<sup>197</sup>.

Ο United States Arbitration Act (USAA) είναι η μοναδική περίπτωση εθνικής νομοθεσίας περί διαιτησίας, που κάνει ειδικά αναφορά και στις ναυτικές διαιτησίες. Στο πρώτο άρθρο του ορίζει τις ναυτιλιακές συναλλαγές (maritime transactions) ως «ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές θαλασσιών μεταφορέων, συμφωνίες σχετικές με τα δικαιώματα προκυμιάς, τον εφοδιασμό ή τις επισκευές πλοίων, συγκρούσεις ή όποια άλλα ζητήματα εξωτερικού εμπορίου, τα οποία αν αποτελούσαν αντικείμενο αμφισβήτησης, θα ενέπιπταν στη ναυτική δικαιοδοσία». Η ειδική αναφορά του ορισμού σε επώνυμες κατηγορίες ναυτικών διαφορών στο πρώτο τμήμα του, είναι ενδεικτική, ενόψει της γενικευμένης ένταξης στο πεδίο εφαρμογής του νόμου όλου του καταλόγου της ναυτικής δικαιοδοσίας. Μετά τον ορισμό των maritime transactions, γίνεται μνεία στη δυνατότητα λήψης ασφαλιστικών μέτρων κατά των πλοίων π.χ. ο ενάγων μπορεί να ζητήσει από τα δικαστήρια την συντηρητική κατάσχεση του πλοίου του αντιδίκου του και εν συνεχεία την παραπομπή της διαφοράς τους σε διαιτησία.

<sup>197</sup> Πρόκειται για τον United States Arbitration Act, known as Federal Arbitration Act.



## β. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

Στα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ναυτική διαιτησία της Νέας Υόρκης συγκαταλέγονται η οργανωμένη δημοσίευση των εκδιδόμενων διαιτητικών αποφάσεων, η ειδίκευση των ναυτικών διαιτητών<sup>198</sup>, ο υπολογισμός υψηλότερων επιτοκίων σε σχέση με τα δικαστήρια, η απουσία διαιτητικών αποφάσεων από τα πολιτειακά ομοσπονδιακά δικαστήρια<sup>199</sup>. Μειονεκτήματα αποτελούν το μεγάλο οικονομικό κόστος των διαιτησιών<sup>200</sup>, η χρονική τους έκταση<sup>201</sup>, η έλλειψη νομολογιακής βεβαιότητας και το ενδεχόμενο επιδίκασης αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα.

## γ. Διαιτητικό δικαστήριο

Σε περίπτωση που τα μέρη δεν έχουν αποφασίσει ακριβώς τον αριθμό των διαιτητών του διαιτητικού δικαστηρίου, ο USAA επιβάλλει την λύση του μοναδικού διαιτητή. Το σύνηθες στην πράξη είναι η επιλογή μιας τριμελούς σύνθεσης, μέσω του συστήματος των οριζόμενων από τα μέρη διαιτητών (party appointed arbitrators). Κάθε μέρος ορίζει από έναν διαιτητή και οι δύο αρχικοί διαιτητές τον τρίτο (πραγματική τριμελής σύνθεση). Η απόφαση λαμβάνεται με πλειοψηφία. Στο σημείο αυτό, υπάρχει μία διαφορά από την αγγλική διαιτητική πρακτική. Στην Αγγλία, όταν σε διμελή σύνθεση υπάρξει αδυναμία συμφωνίας και την υπόθεση αναλαμβάνει να διεκπεραιώσει ο επιδιαιτητής, οι διαιτητές αναλαμβάνουν ενεργό ρόλο υπέρ του αντιδίκου που τους είχε ορίσει, όντας επαρκώς ενημερωμένοι για την διαφορά. Στις ΗΠΑ, αντίθετα, οι διαιτητές οφείλουν να είναι εντελώς αμερόληπτοι και απροκατάληπτοι έναντι όλων των μερών, χωρίς να μπορούν να αναλάβουν τον ρόλο του διαιτητή-παραστάτη (arbitrator-advocate). Άλλωστε, πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγκρότησης του διαιτητικού δικαστηρίου, δεν επιτρέπεται να έχουν γνώση των στοιχείων της υπόθεσης, πέρα από μία γενική αντίληψη της φύσης της.

---

<sup>198</sup> Οι ναυτικοί διαιτητές προέρχονται από την ναυτιλιακή βιομηχανία π.χ. στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

<sup>199</sup> Εδώ δεν υπάρχει έλεγχος επί της ουσίας των διαιτητικών αποφάσεων.

<sup>200</sup> Το κόστος των διαιτησιών είναι υψηλό, αν και οι αμοιβές τόσο των διαιτητών, όσο και των δικηγόρων είναι σαφώς χαμηλότερες από εκείνες του Λονδίνου.

<sup>201</sup> Και εδώ υπάρχει υπέρμετρη χρονική παράταση των διαιτησιών.

#### δ. Διαιτητική διαδικασία

Διακριτικό γνώρισμα της διαιτησίας στη Νέα Υόρκη είναι η διάσπαση της ενότητας της διαιτητικής διαδικασίας με τη χρονική διασπορά των συνεδριών. Κύριο αίτιο της ιδιομορφίας αυτής είναι η μη διεξαγωγή της διαδικασίας επίδειξης εγγράφων πριν την ακροαματική διαδικασία, αλλά στην διάρκειά της. Προκειμένου να αποτραπούν οι αρνητικές συνέπειες ενός αιφνιδιασμού από της σταδιακή εμφάνιση εγγράφων, δίνεται η δυνατότητα διακοπών και επαναλήψεων της διαδικασίας, έτσι ώστε το αντίθετο μέρος να έχει δυνατότητα άμυνας<sup>202</sup>. Ένας δεύτερος λόγος για την διαδικαστική πολυδιάσπαση, είναι πως οι ναυτικοί διαιτητές αντιμετωπίζουν μία δυσχέρεια στην παρακολούθηση ενιαίων ακροαματικών διαδικασιών, μιας και έχουν άλλες κύριες επαγγελματικές απασχολήσεις.

Τέλος, οι ναυτικές διαιτησίες στη Νέα Υόρκη, διεξάγονται χωρίς την τήρηση αυστηρού δικονομικού τύπου. Άλλωστε, οι περισσότερες υποθέσεις διευθετούνται συμβιβαστικά πριν από την ακροαματική διαδικασία.

#### ε. Consolidation

Μία από τις πλέον τολμηρές, αλλά και επίμαχες εξελίξεις του αμερικανικού δικαίου της διαιτησίας υπήρξε η αντιμετώπιση του θέματος του consolidation, ήτοι της συνένωσης δύο διαιτησιών. Η συνολική προσπάθεια αναλήφθηκε αποκλειστικά από τα αμερικάνικα δικαστήρια. Στη ναυτική διαιτησία, οι κανόνες που είχαν ήδη καταγραφεί, επαναβεβαιώθηκαν με την απόφαση *Vigo*<sup>203</sup> του εφετείου της Νέας Υόρκης, όπου κρίθηκε πως προϋπόθεση για τη συνένωση δύο διαιτησιών που αφορούσαν σε time-charter και voyage-charter, ήταν να εμπλέκουν κοινά νομικά και πραγματικά ζητήματα και να μην προκύπτει αυταπόδεικτη βλάβη ουσιώδους δικαιώματος.

Η δυνατότητα συνένωσης αναγνωρίστηκε και σε ομοσπονδιακό επίπεδο, με την απόφαση *Nereus*<sup>204</sup> του ομοσπονδιακού εφετείου. Η απόφαση αυτή αναγνώριζε την εν λόγω δυνατότητα, χωρίς την ανάγκη ύπαρξης συμφωνίας των μερών.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, το ποσοστό των συνενωμένων διαιτησιών της Society of Maritime Arbitrators ήταν 65%. Οι συνενώσεις είχαν πάρει μάλιστα τέτοια έκταση, που η επιλογή της διαιτησίας της Νέας Υόρκης από τους

---

<sup>202</sup> Η πρακτική αυτή είναι τελείως διαφορετικά από αυτή που ακολουθείται στην Αγγλία, όπου έχουμε την διαδικασία της επίδειξης των εγγράφων πριν το ακροατήριο. Με αυτό τον τρόπο διαμορφώνεται πλήρως το αποδεικτικό υλικό πάνω στο οποίο θα στηριχτούν στη συνέχεια τα μέρη.

<sup>203</sup> *Vigo SS Corp. vs Marship Corp. of Monrovia*, 1970, court of appeals, state of New York

<sup>204</sup> *Compania Espagnola de Petroleos SA vs Nereus Shipping SA*, 1975

συμβαλλόμενους, σήμαινε αυτομάτως και επιλογή της συνένωσης, παραιτούμενοι ίσως και από κάποιο δικαίωμα ένστασης.

Το σκηνικό άλλαξε όταν το 1993 το ομοσπονδιακό εφετείο με την απόφαση UK vs Boieng παρεξέκλινε της νομολογίας που το ίδιο είχε θεμελιώσει με την απόφαση Nereus και απαίτησε συμφωνία των μερών για να υπάρξει συνένωση. Αυτό εξακολουθεί να ισχύει και σήμερα. Η απαιτούμενη συμφωνία μπορεί να είναι είτε περιεχόμενο μιας ad hoc συμφωνίας για διαιτησία, είτε κανόνων διαιτησίας, όπως π.χ. των Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας της SMA.

#### **στ. Αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα**

Η δυνατότητα των αμερικανικών δικαστηρίων να επιδικάζουν αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα, σε περιπτώσεις εξαιρετικά επίμεμπτης συμπεριφοράς, αναγνωρίστηκε από το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ, ήδη από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Το εντελώς ιδιαίτερο αυτό κομμάτι της δικαιοδοτικής φαρέτρας των αμερικανικών δικαστηρίων, επιφυλάσσεται αφενός για τον κολασμό του υπαιτίου και αφετέρου για την αποτροπή του τρίτων από την επανάληψη παρόμοιας συμπεριφοράς. Το πεδίο εφαρμογής του επεκτείνεται και στο χώρο του ναυτικού δικαίου.

Το δίκαιο της Νέας Υόρκης, όπως καταγράφεται και στην απόφαση του εφετείου της Νέας Υόρκης, *Garnity vs Lyle*<sup>205</sup>, δεν επιτρέπει στους διαιτητικούς δικαστές της επιδίκαση αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα, ακόμα κι αν υπάρχει συμφωνία των μερών που να το επιτρέπει. Αντίθετα, το ομοσπονδιακό δίκαιο, αναγνωρίζει στους διαιτητές την εξουσία αυτή. Επομένως, η επιλογή ως εφαρμοστέου του δικαίου της Νέας Υόρκης, αποτρέπει την επιδίκαση της εν λόγω αποζημίωσης. Η εκτίμηση αυτή δεν είναι ακριβής, ιδιαίτερα όσον αφορά στις ναυτικές διαιτησίες, με το πρόβλημα να είναι η ευχέρεια εφαρμογής του δικαίου της Νέας Υόρκης σε αυτές. Η συγκεκριμένη μεθόδευση, προσκρούει στην υπαγωγή των τελευταίων στον ομοσπονδιακό νόμο για τη διαιτησία, ο οποίος διέπει όλες τις ναυτικές διαιτησίες. Με δεδομένο το πεδίο εφαρμογής USAA, η δυνατότητα επιλογής του δικαίου διαιτησίας της Νέας Υόρκης δεν προβάλλει, καταρχήν, ως εφικτή λύση. Σε αυτό το σημείο παρουσιάζεται σύγχυση ανάμεσα στη νομολογία των αμερικανικών δικαστηρίων, μιας και κάποια επιτρέπουν την εφαρμογή του δικαίου της Νέας Υόρκης, ενώ άλλα όχι. Οι συνέπειες σε κάθε περίπτωση είναι εκ διαμέτρου αντίθετες.

Αφετηρία της δυσαρμονίας αυτής αποτέλεσε η απόφαση Volt του Supreme Court, η οποία έκρινε πως η εφαρμογή του USAA μπορεί να αποκλειστεί με ρήτρα εφαρμογής του πολιτειακού δικαίου. Η ρήτρα εφαρμογής του δικαίου της California

---

<sup>205</sup> *Garnity vs Lyle Inc*, 1976

είναι, βέβαια, γενική, χωρίς ειδική αναφορά στο δίκαιο της διαιτησίας. Το Ανώτατο Ακυρωτικό δεν έκρινε επί του εύρους της ρήτρας επιλογής δικαίου. Αντίθετα, στο σημείο αυτό, στηρίχτηκε στην ανέλεγκτη κρίση των δικαστηρίων της California, τα οποία ερμηνεύοντας τη ρήτρα, είχαν κρίνει ότι σκοπούσε και στην εφαρμογή των διατάξεων για τη διαιτησία. Το Supreme Court έκρινε πως η ρήτρα, ερμηνευόμενη ως ρήτρα εφαρμογής του δικαίου της διαιτησίας, επιλέγει ως εφαρμοστέο το δίκαιο της πολιτείας και αποκλείει το USAA.

Στην απόφαση του ομοσπονδιακού εφετείου *Todd Shipyards vs Cunard*<sup>206</sup> ορίζεται πως το ομοσπονδιακό δίκαιο διαιτησίας εφαρμόζεται παρά την ύπαρξη ρήτρας με την οποία επιλέγεται ως εφαρμοστέο το δίκαιο της Νέας Υόρκης ελλείψει ειδικής αναφοράς σε αυτό. Η ρήτρα κρίθηκε πως δεν παρέπεμπε στις διατάξεις του δικαίου της πολιτείας, με συνέπεια να μην ανατρέπεται η επιτρεπτική στάση του ομοσπονδιακού δικαίου στο θέμα της επιδίκασης αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα από την αντίθετη του δικαίου της πολιτείας.

Υπό το φως των δύο αυτών αποφάσεων, προκύπτει ο κανόνας πως για να είναι αποτελεσματική η ρήτρα εφαρμογής του δικαίου της εκάστοτε πολιτείας και να μην επιδικάζονται αποζημιώσεις, πρέπει να γίνεται ειδική αναφορά σε αυτό.

Η εφετειακή απόφαση *Barbier vs Shearson Lehman*<sup>207</sup>, με βάση τη ρήτρα επιλογής του δικαίου της Νέας Υόρκης, έκρινε αδύνατη την επιδίκαση αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα από τους διαιτητές, εφαρμόζοντας το δίκαιο διαιτησίας της Νέας Υόρκης, χωρίς να προσφύγει στη διάκριση που είχε κάνει η Todd. Στην περίπτωση αυτή, η διαιτητική ρήτρα δεν είχε το εύρος που θα δικαιολογούσε την εξουσία των διαιτητών να επιδικάσουν αποζημίωση ποινική. Στην αντίθετη περίπτωση της Todd, η ρήτρα προέρχονταν από την Αμερικανική Ένωση Διαιτησίας, η οποία στο άρθρο 43 των κανόνων εμπορικής διαιτησίας, παρέχει στους οριζόμενους διαιτητές την απαιτούμενη εξουσία.

Οι Maritime Arbitration Rules της SMA περιέχουν ευρεία ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία «η διαιτητική σύνθεση στην απόφασή της, λαμβάνει οποιοδήποτε μέτρο αποκατάστασης, το οποίο θεωρεί δίκαιο και εξισωτικό». Ήδη, η SMA έχει προχωρήσει με βάση τη ρύθμιση αυτή, στην επιδίκαση αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα. Την ίδια δυνατότητα δίνουν και κάποια ναυλοσύμφωνα, με τις διαιτητικές ρήτρες που περιέχουν.

Τα δεδομένα αυτά ήρθε να ταράξει η απόφαση του Supreme Court, *Mastrobuono*<sup>208</sup>, 1995. Επρόκειτο για μία διαιτησία χρηματιστηριακή, στην οποία

---

<sup>206</sup> 1992, United States Court of Appeals

<sup>207</sup> 1991, United States Court of Appeals

<sup>208</sup> *Mastrobuono vs Shearson Lehman Hutton Inc*, 1995

εφαρμόζονταν οι κανόνες διαιτησίας της NASD<sup>209</sup>. Οι κανόνες αυτοί έδιναν στους διαιτητές την εξουσία να επιδικάσουν αποζημίωση με ποινικό χαρακτήρα. Παράλληλα, υπήρχε μια γενική και αόριστη ρήτρα εφαρμοστέου δικαίου, η οποία προέβλεπε την εφαρμογή του δικαίου της Νέας Υόρκης, χωρίς να εξειδικεύεται αν η επιλογή καταλάμβανε μόνο τη *lex causae /lex arbitri*. Στις αιτιάσεις τους οι χρηματομεσίτες μιλούσαν για αποκλεισμό της δυνατότητας επιδίκασης αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα, διότι η επιλογή του δικαίου της Νέας Υόρκης επεκτείνονταν και στον κανόνα δικαίου διαιτησίας, όπως είχε οριστεί και στην απόφαση της υπόθεσης *Garnity* του εφετείου της Νέας Υόρκης. Το Ανώτατο Δικαστήριο απάντησε αρνητικά και αναίρεσε την εν λόγω απόφαση του εφετείου.

Με δεδομένο πως το δίκαιο της Νέας Υόρκης είναι αρνητικό προς την δυνατότητα επιδίκασης αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα, σε αντίθεση προς το ομοσπονδιακό δίκαιο, έχουν ιδιαίτερη σημασία τα ακόλουθα τρία συλλογιστικά βήματα, στα οποία προχώρησε η απόφαση *Mastrobuono* :

α) Όταν τα μέρη υποβάλλουν σε διαιτησία ***και την επιδίκαση αποζημίωσης*** με ποινικό χαρακτήρα, ο USAA εγγυάται την πραγμάτωση της βούλησής τους, ακόμα κι αν κάποιος πολιτειακός κανόνας είναι αντίθετος

β) ακόμα κι αν τα μέρη ***δεν έχουν εκφράσει τη βούλησή τους και σιωπούν***, οι διαιτητές μπορούν να επιδικάσουν αποζημίωση με ποινικό χαρακτήρα, μιας και ο USAA υπερισχύει των πολιτειακών κανόνων

γ) για την ερμηνεία μιας ρήτρας που περιέχεται σε σύμβαση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του USAA και ορίζει ως εφαρμοστέο το δίκαιο π.χ. της Νέας Υόρκης, χωρίς να διευκρινίζεται περαιτέρω αν η επιλογή αφορά μόνο στο ουσιαστικό δίκαιο ή και σε αυτό της διαιτησίας, πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν η ομοσπονδιακή πολιτική προς την διαιτησία και οι τυχόν ασάφειες ως προς το εύρος της τελευταίας να την ευνοούν. Η θέση αυτή οδηγεί στην εφαρμογή και των κανόνων περί διαιτησίας του αόριστα επιλεγόμενου δικαίου, μόνο αν βρίσκονται σε αρμονία με τις ρυθμίσεις του USAA.

Βέβαια, ακόμα και στην περίπτωση που εκδοθεί διαιτητική απόφαση που να επιδικάζει αποζημίωση με ποινικό χαρακτήρα, η οποία δεν θα αντιμετωπίσει την ακυρωτική δικαιοδοσία των αμερικανικών δικαστηρίων, η εκτέλεσή της στην αλλοδαπή δεν είναι αναμενόμενη. Το εμπόδιο θα είναι η πρόσκρουσή της στην επιφύλαξη της δημόσιας τάξης που δέχεται ακόμα και η Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958.

---

<sup>209</sup> National Association of Securities Dealers

## ζ. Ανέλεγκτο της διαιτητικής κρίσης

Σε αντίθεση με ό, τι συμβαίνει στην Αγγλία, τα αμερικανικά δικαστήρια δεν μπορούν να εμφολωθήσουν στην κρίση των διαιτητών, μιας και δεν γίνεται έλεγχος επί της ουσίας των διαιτητικών αποφάσεων από τα πολιτειακά δικαστήρια.

Το Ανώτατο Δικαστήριο έχει προχωρήσει στην ακύρωση κάποιων διαιτητικών αποφάσεων και μέσω αυτών στην νομολογιακή διάπλαση ακυρωτικών λόγων. Π.χ. με την απόφαση *Wilko vs Swan*<sup>210</sup>, αναγνωρίστηκε η δυνατότητα ακύρωσης μιας διαιτητικής απόφασης, όταν ο διαιτητής έχει επιλέξει «εκδηλη περιφρόνηση του δικαίου». Την τελευταία, το ομοσπονδιακό δικαστήριο την ερμήνευσε ως «όχι απλό σφάλμα ή παρανόηση σε σχέση με το δίκαιο», αλλά σφάλμα το οποίο πρέπει να είναι «προφανές και δεκτικό ευχερούς και άμεσης αντίληψης από το μέσο άνθρωπο που έχει τα εχέγγυα να είναι διαιτητής». Ο όρος *disregard* «υπονοεί πως ο διαιτητής αντιλαμβάνεται την ύπαρξη μιας καταφανώς εφαρμοστέας δικαικής αρχής, αλλά αποφασίζει να την αγνοήσει ή να μην την προσέξει».

Τα αμερικανικά δικαστήρια υπήρξαν εξαιρετικά φειδωλά στην επίκληση της «*manifest disregard of law*» και μάλλον θα πρέπει να εκληφθεί περισσότερο ως θεωρητική παρά ως χειροπιαστή απειλή εναντίον των αμερικανικών διαιτητικών αποφάσεων. Σχετικά πρόσφατα, υποστηρίχτηκε με την απόφαση *Mitsubishi*, ότι υπάρχει το ενδεχόμενο η κατασκευή *manifest disregard of law*, να χρησιμοποιηθεί ως βήμα για τον έλεγχο συμβατότητας διαιτητικών αποφάσεων προς δικαικές ρυθμίσεις δημόσιας τάξης, όπως π.χ. η περίπτωση της επιδίκασης αποζημίωσης με ποινικό χαρακτήρα.

## IV. Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης

Η *Society of Maritime Arbitrators* ιδρύθηκε το 1963 από μία ομάδα ναυτικών διαιτητών της Νέας Υόρκης. Πρόκειται για μία επαγγελματική, μη κερδοσκοπική οργάνωση, που στοχεύει στην προαγωγή της ναυτικής διαιτησίας. Όλα τα μέλη της ένωσης είναι άνθρωποι του εμπορίου, οι οποίοι απασχολούνται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με ελάχιστους από αυτούς να κατέχουν πτυχίο νομικής. Τα μέλη της ένωσης κυριαρχούν στις ναυτικές διαιτησίες της Νέας Υόρκης, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν και διαιτητές που να μην ανήκουν εκεί. Για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους θα πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο του υποψηφίου οι εξής προϋποθέσεις :

1. Δεκαετής εμπειρία επαγγελματική στην ναυτιλία
2. Συμμετοχή στο σεμινάριο της ένωσης
3. Έγκριση από το Board of Governors/membership committee

<sup>210</sup> US Supreme Court, 1954

Η διαιτησία της ένωσης δεν είναι θεσμική, αλλά διενεργείται ad hoc (όπως συμβαίνει και στο Λονδίνο). Ακολουθεί τους κανόνες της ένωσης, οι οποίοι ισχύουν με την τελευταία τροποποίηση του 1994. Οι κανόνες δεσμεύουν τα μέρη, αν συμφωνήσουν σε διεξαγωγή διαιτησίας που θα διέπεται από εκείνους.

Σύμφωνα με τους κανόνες, η έναρξη της διαδικασίας γίνεται με έγγραφη ειδοποίηση του ενάγοντα προς τον εναγόμενο για την προσφυγή σε διαιτησία. Τα μέρη μπορούν να προχωρήσουν σε μεταβολή των αιτημάτων τους μέχρι την περάτωση της διαδικασίας. Για την συγκρότηση του δικαστηρίου, δίνεται προτεραιότητα στην μέθοδο που προβλέπεται στην εκάστοτε συμφωνία για διαιτησία. Σε περίπτωση που κάποιο από τα μέρη καθυστερεί στον ορισμό του διαιτητή του, αν η συμφωνία για την διαιτησία προβλέπει χρονικό όριο για τον καθορισμό του διαιτητή και δεν τηρηθεί, έχουμε προσφυγή στο δικαστήριο. Αν δεν υπάρχει χρονικό όριο, το μέρος που κωλυσιεργεί μπορεί να κληθεί από τον επισπεύδοντα αντίδικο να ορίσει τον διαιτητή του εντός 20 ημερών από την παραλαβή της κλήσης. Αν δεν το πράξει, ο επισπεύδων ορίζει και τον δεύτερο διαιτητή.

Στο πλαίσιο της διαδικασίας, οι κανόνες εισάγουν τον θεσμό της προκαταρκτικής δήλωσης εκ μέρους του ενάγοντα προς το διαιτητικό δικαστήριο, μία εβδομάδα πριν από την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας. Η ίδια προθεσμία ισχύει και για την γνωστοποίηση των αποδεικτικών μέσων. Τέλος, η ακροαματική διαδικασία μπορεί να περατωθεί όχι μόνο με την υποβολή των τελικών εγγραφών προσθηκών, αλλά και με προφορικές παρεμβάσεις.

Το διαιτητικό δικαστήριο έχει την δυνατότητα να δικάσει έναν διάδικο ερήμην, αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 4 του USAA. Μία συνεδρία μπορεί να διακόπτεται και να επαναλαμβάνεται σε μεταγενέστερο χρόνο, όταν απαιτείται κάτι τέτοιο. Τέλος, υπάρχει ειδική ρύθμιση για την δυνατότητα συνένωσης των διαιτησιών.

Οι διαιτητικές αποφάσεις εκδίδονται πάντα αιτιολογημένες. Οι διαιτητές επιδικάζουν τις αμοιβές των δικηγόρων, σε αντίθεση με ρύθμιση που υπάρχει στο αμερικάνικο δίκαιο.

Από το 1989 ισχύουν και οι κανόνες βραχείας διαιτητικής διαδικασίας και προορίζονται για διαφορές με αντικείμενα μικρής αξίας. Ο ορισμός ενός διαιτητή προτιμάται· αν αυτό δεν επιτευχθεί, τότε προκρίνεται η λύση που ορίζει η σύμβαση. Ο διαιτητής του εναγόμενου πρέπει να οριστεί μέσα σε 15 ημέρες από τον ορισμό του διαιτητή του ενάγοντα. Αν προβλέπεται και τρίτος διαιτητής, πρέπει να ορίζεται μέσα σε 10 ημέρες από τον ορισμό των αρχικών διαιτητών.

Εντός 15 ημερών από την τοποθέτησή του, ο μοναδικός ή ο τρίτος διαιτητής ορίζει το πρόγραμμά για την υποβολή των εγγράφων υπομνημάτων που οφείλουν να καταθέσουν τα μέρη. Προφορική διαδικασία δεν ακολουθείται, εκτός αν το ζητήσει κάποιος διάδικος, οπότε και η διαδικασία περατώνεται σε μία συνεδρία. Το διαιτητικό δικαστήριο έχει την διακριτική ευχέρεια να χορηγήσει άπαξ μία αναβολή,

το πολύ για 10 ημέρες, αν συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι. Η διαδικασία κλείνει με την υποβολή από τα μέρη εγγράφων συνόψεων, εντός της προθεσμίας που ορίζουν οι διαιτητές.

Η διαιτητική απόφαση οφείλει να είναι βραχεία και να εκδίδεται μέσα σε 30 ημέρες από την υποβολή των καταληκτικών συνόψεων. Η αμοιβή κάθε διαιτητή δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 750\$ και ο τρόπος που θα επιμεριστεί στους διαιτητές αποφασίζεται από τους διαιτητές.

## **V. Τα περιφερειακά σχήματα**

Εκτός από αυτά τα δύο ναυτιλιακά/διαιτητικά κέντρα, τα οποία συγκεντρώνουν σχεδόν το 90% των υποθέσεων παγκοσμίως, υπάρχουν και κάποια άλλα σχήματα σε ολόκληρο τον κόσμο, στα οποία διανέμεται το υπόλοιπο 10%. Συνοπτικά, τα σχήματα αυτά είναι τα ακόλουθα :

### **α. Ευρώπη**

- 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
- Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας για την ναυσιπλοία σε θαλάσσια και εσωτερικά ύδατα στη Gdynia – International Court of Arbitration for marine and inland navigation at Gdynia
- Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Μόσχας – Maritime Arbitration Commission
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας
- Επιμελητήριο Ναυτικής Διαιτησίας του Μονακό – Chambre Arbitrale Maritime de Monaco
- Ινστιτούτο Διαιτησίας Μεταφορών και Ναυτικής Διαιτησίας – Institute of Transport and Maritime Arbitration



## **β. Ασία**

- Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας του Τόκιο – Tokyo Maritime Arbitration Commission
- Ναυτική Διαιτησία της Κουάλα Λουμπόρ
- Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Κίνας – China Maritime Arbitration Commission

## **γ. Αμερική**

- Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Βανκούβερ – Vancouver Maritime Association
- Συμβούλιο Ναυτικής Διαιτησίας του Μαϊάμι – Maritime Arbitration Board of Miami
- Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Καναδά – Association of Maritime Arbitrators of Canada

## **δ. Αυστραλία**

- Όροι και Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας του Σύδνευ – Sydney Maritime Arbitration Rules and Terms

## Επίλογος/Συμπέρασμα

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα χαρακτηρίζεται από διακεκριμένες συνθήκες, με αποτέλεσμα οτιδήποτε την αφορά να παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες. Συνεπώς, και η ναυτική διαιτησία, ένας θεσμός που έχει ταχθεί στην θεραπεία των συμφερόντων της ναυτιλιακής κοινότητας, δεν μπορεί παρά να είναι συντονισμένος με τους ρυθμούς, τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα του κλάδου, τον οποίο υπηρετεί. Κορωνίδα αυτών είναι η έντονη συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων, από την οποία πηγάζουν πολλά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της ναυτικής διαιτησίας.

Η διαιτησία αποτελεί το forum που προτιμάται από την ναυτιλία, για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από την άσκησή της. Η προνομιακή θέση του διαιτητικού φαινομένου στον χώρο της ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα της επιλογής των ίδιων των συναλλασσομένων, που έχουν στην διάθεσή τους έναν θεσμό ανταποκρινόμενο στην ίδια την φύση της δραστηριότητάς τους, ήτοι ευέλικτο, στο πνεύμα των συναλλαγών και όσο το δυνατόν ανεξάρτητο από εθνικές ιδιομορφίες.

Η ναυτική διαιτησία αναπτύσσεται αποκλειστικά μέσα στο στενό και εξειδικευμένο περιβάλλον της ναυτιλίας. Χρήστες της δεν είναι οι απλοί καταναλωτές, αλλά όσοι εμπλέκονται άμεσα σε ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η ναυτική διαιτησία με την ταχύτητα με την οποία εξαπλώνεται, έχει λάβει πλέον εθιμική διάσταση στον χώρο της ναυτιλίας. Αποτελεί πλέον πεποίθηση σε μεγάλο τμήμα των ναυτιλιακών συναλλαγών ότι η διαιτησία αποτελεί την αυτονόητη μέθοδο επίλυσης των αναφερόμενων διαφορών.

Στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών που αποτελεί την κατεξοχήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, η επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν με διαιτησία είναι σχεδόν απόλυτη επιλογή. Η τάση αυτή δεν είναι αυθαίρετη, αλλά υπαγορεύεται από την ευδιάκριτη εύνοια, με την οποία αντιμετωπίζεται ο θεσμός αυτός, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Όταν σε ένα ναυλοσύμφωνο έχει εισαχθεί μία διαιτητική ρήτρα, ένα αποτελεσματικό και ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο βασίζεται σε αρχές που έχουν αναγνωρίσει τα εθνικά νομικά συστήματα, εξασφαλίζει μία γρήγορη και αποτελεσματική επίλυση των θεμάτων που θα προκύψουν μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή.

Ως προς την επιθαλάσσια αρωγή, έναν χώρο με εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την ναυτιλία, το βασικό θέμα που τίθεται προς επίλυση είναι η αμοιβή του διασώστη. Το σύνολο σχεδόν των διαιτησιών της επιθαλάσσιας αρωγής διεξάγεται με βάση το LOF (Lloyd's Open Form), επιτυγχάνοντας μία ομοιομορφία σε διεθνές επίπεδο, μέσω της εγκαθίδρυσης μιας διεθνούς δικαιοδοσίας για τις συγκεκριμένες διαφορές.

Η διαιτησία είναι αναπτυγμένη και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας, όπως π.χ. στην ναυπήγηση, στην αγοραπωλησία πλοίων, στην ανασφάλιση και στην αλληλασφάλιση. Πέρα από τις ίδιες τις λειτουργικές της εκφάνσεις, η διαιτησία παρουσιάζει αυτοτέλεια και στο οργανωτικό επίπεδο. Οι διαιτητικές ενώσεις και οι οργανισμοί, αλλά και οι κανόνες διαιτησίας που την εξυπηρετούν, είναι αποκλειστικά σχεδιασμένοι και προορισμένοι για αυτήν. Η συγκέντρωση της διαιτητικής ύλης γίνεται προνομιακά στο Λονδίνο και εν συνεχεία στην Νέα Υόρκη, επιτυγχάνοντας σημαντικό βαθμό ομοιομορφίας και δικαικής βεβαιότητας.

Η ναυτική διαιτησία βρίσκεται σε τροχιά διαρκούς εξέλιξης και μπορεί στο μέλλον να καταστεί ακόμα και η μοναδική επιλογή για την διευθέτηση των διενέξεων που αναφέρονται από την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Παρά την παραδοσιακή υπεροχή του Λονδίνου, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση διαιτητικής ύλης γίνεται ολοένα και πιο έντονος ανάμεσα στα κέντρα ναυτικής διαιτησίας παγκοσμίως, ένα εκ των οποίων είναι και ο δικός μας Πειραιάς. Μία τέτοια κατάκτηση θα ήταν πολύ σημαντική και θα τοποθετούσε μία χώρα με παράδοση, αλλά και σύγχρονη παρουσία στην ναυτιλία στην θέση, που κατά την γνώμη μου, της αξίζει.

## **Βιβλιογραφία γενική**

### **A. Ελληνόφωνη**

Κιάντου- Παμπούκη Αλίκη, Το δίκαιο των αξιόγραφων, 1997

Ρόκας Ν., Αξιόγραφα, 1992

Δημητρίου Φ., Το δίκαιο της διαιτησίας εν Αγγλία, 1979

Καλαβρός Κ., Το δίκαιο της διαιτησίας, 1993

Βερβενιώτης Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, η Σύμβαση της Νέας Υόρκης, 1990

Μπέης Κ., Πολιτική Δικονομία, γενικές αρχές και ερμηνεία κατ' άρθρο (1974 -1994)

Βαθρακοκοίλης Β., Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, Ερμηνευτική – νομολογιακή ανάλυση, 1994-1996

Φουστούκος Α., Διαιτησία, 2000

Κουσουύλης Στ., Δίκαιο της Διαιτησίας, 2000

Τσαβδαρίδης Α. , Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, 1999

### **B. Ξενόγλωσση**

Jarvis, The problem of post hearing delay in maritime arbitrations, 1985

Scruton, σελ. 1, ΕΕπμΔ ΙΘ (1968), 321-340

Jones, Three centuries

J. Lew, Applicable law in international commercial arbitration, 1978

Jan Van der burg, Etude de droit de l' arbitrage dans les pays de common law

Beguin, L'arbitrage commercial international, 1987

Rowland, Arbitration Law and Practice, 1988

Verveniotis G., International Commercial Arbitration, 2000

Foustoukos A., L'arbitrage interne et international, 1976

## Παραρτήματα

### A. ΚΙΝΔ – Επιθαλάσσια Αρωγή

#### Άρθρο 246

Η επιθαλάσσια αρωγή και η διάσωση του πλοίου που κινδυνεύει, των πραγμάτων που βρίσκονται πάνω σε αυτό, του ναύλου, του φορτίου και των επιβατών, όπως και όλες οι υπηρεσίες τέτοιας φύσης που παρέχονται μεταξύ πλοίων, διέπονται από τις ακόλουθες διατάξεις

#### Άρθρο 247

Κάθε πράξη αρωγής ή διάσωσης πλοίου, εφόσον είχε θετικό αποτέλεσμα, παρέχει δικαίωμα για εύλογη αμοιβή. Αμοιβή οφείλεται και όταν η αρωγή ή διάσωση έλαβε χώρα μεταξύ πλοίων που ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη

#### Άρθρο 248

Σε καμία περίπτωση, το ποσό της αμοιβής δεν μπορεί να υπερβεί την αξία των διασωθέντων πραγμάτων

#### Άρθρο 249

Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που κινδυνεύει δεν δικαιούνται αμοιβή. Αμοιβή δεν δικαιούνται ούτε εκείνα τα πρόσωπα τα οποία προχώρησαν στην διάσωση παρά την ρητή άρνηση του πλοίαρχου του πλοίου που κινδύνευε

#### Άρθρο 250

Ο ρυμουλκός δικαιούται να πάρει αμοιβή για την αρωγή ή την διάσωση του πλοίου που ρυμούλκησε, μόνο εφόσον παρείχε εξαιρετικές υπηρεσίες, για τις οποίες δεν ήταν υποχρεωμένος βάσει της σύμβασης ρυμούλκησης

#### Άρθρο 251

Αν η αρωγή παρασχέθηκε από πλοίο, το  $\frac{1}{2}$  της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη, το  $\frac{1}{4}$  στον πλοίαρχο και το  $\frac{1}{4}$  στο πλήρωμα. Κάθε αντίθετη συμφωνία είναι άκυρη. Το ποσοστό που αντιστοιχεί στο πλήρωμα κατανέμεται βάσει της προσωπικής συμβολής του καθενός που ορίζεται στον πίνακα που συντάσσει ο πλοίαρχος. Αν υπάρξει αμφισβήτηση λύνεται από την λιμενική ή προξενική αρχή, κατά της απόφασης των οποίων επιτρέπονται αντιρρήσεις ενώπιον του Προέδρου των Πρωτοδικών. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται κατ' αναλογία, οι διατάξεις του άρθρου 947ΚΠολΔ. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στα επαγγελματικά ναυαγοσωστικά πλοία.

#### Άρθρο 252

Η διανομή της αμοιβής ρυθμίζεται σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας της σημαίας του αρωγού πλοίου

#### Άρθρο 253

Η σύμβαση για την αρωγή ή διάσωση, η οποία συνάπτεται σε καιρό κινδύνου μπορεί με αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο αν το περιεχόμενο της σύμβασης αντίκειται στην επιείκεια ή αν η συμφωνηθείσα αμοιβή είναι προδήλως υπερβολική ή δυσανάλογη προς την παρασχεθείσα υπηρεσία

Άρθρο 254

Το ποσό της αμοιβής, αν δεν επιτευχθεί συμφωνία, ορίζεται από το δικαστήριο, το οποίο λαμβάνει υπ' όψιν

α) το αποτέλεσμα, την προσπάθεια και τον ζήλο των αρωγών, τον κίνδυνο που διέτρεξε το αρωγό πλοίο, οι επιβάτες, το πλήρωμα και το φορτίο, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν, τις ζημιές που υπέστησαν

β) την αξία των διασωθέντων πραγμάτων. Το δικαστήριο μπορεί να περιορίσει ή να μην επιδικάσει αμοιβή, αν οι διασώστες υπαίτια κατέστησαν αναγκαία την διάσωση

Άρθρο 255

Ο πλοίαρχος εκπροσωπεί τα μέλη του πληρώματος

Άρθρο 256

Δεν καταβάλλεται καμία αμοιβή για την διάσωση ατόμων

**B. ΚΑΝΑ**

Άρθρον 189

Επιθαλάσσιος αρωγή

Η κατ' επάγγελμα επιθαλάσσια αρωγή διενεργείται από ειδικά πλοία, τα οποία έχουν λάβει άδεια από την αρμόδια λιμενική αρχή, η οποία εκδίδεται μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων

**Γ.**

# РАНЕЕЗНАМО ТЕРПАА

# РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА