

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ
«ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

**«ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ
ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ
ΔΙΑΦΟΡΩΝ – ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ»**

Κωνσταντίνα Μπερετάνου

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΖΗΤΗΜΑΤΑ 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 της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Επιβλέπων: Γ. Σαμιώτης (Επίκουρος Καθηγητής)
- Γ. Βλάχος (Καθηγητής)
- Σ. Θεοδωρόπουλος (Καθηγητής)

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλω κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου Επίκουρο Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου. Επίσης, είμαι ευγνώμων στον Καθηγητή κο Βλάχο Γεώργιο και στον Καθηγητή κο Σωτήριο Θεοδωρόπουλο - μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου - για τις πραγματικά χρήσιμες υποδείξεις τους.

Ευχαριστώ τους γονείς μου και την αδελφή μου για την πραγματική αγάπη και την έμπρακτη υποστήριξή τους σε όλη τη διάρκεια των έως τώρα σπουδών μου και τους αφιερώνω αυτή την εργασία.

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη.....	1
Abstract	5
ΜΕΡΟΣ Α' ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	7
1. Ναυτική Ασφάλιση	9
1.1. Κλάδοι της Ναυτικής Ασφάλισης.....	9
1.1.1. Ασφάλιση Πληρώματος.....	10
1.1.2. Ασφάλιση Φορτίου	10
1.1.3. Ασφάλιση Πλοίου	11
1.1.4. Ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου	12
1.1.5. Ο Κίνδυνος στη Ναυτική Ασφάλιση.....	13
1.2. Ασφάλιση στο Ελληνικό Δίκαιο	14
1.3. Πολιτική ασφάλισης	17
1.4. Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ασφαλιζόμενου.....	17
1.5. Θέση του ασφαλιστή.....	18
1.6. Εφαρμοστέο δίκαιο	18
1.7. Δικαιοδοσία	18
1.8. Η Αγορά και οι Φορείς Ναυτικής Ασφάλισης.....	19
1.8.1. Το Lloyd's.....	20
1.8.2. Ασφαλιστικές Εταιρείες	22
1.8.3. Αλληλασφαλιστικές ενώσεις (Clubs).....	23
1.8.4. International Group of P&I Clubs	26
1.9. Εποπτεία και Έλεγχος των Ασφαλιστικών Φορέων	27
1.10. Διαδικασία Ασφάλισης και Αποζημίωσης	28
1.11. Η ναυτασφάλιση στην Ελλάδα	30
2. Νόμος 1906 περί «Ναυτικής Ασφάλισης»	33
2.1. Αρχές του Αγγλικού Δίκαιου των Ναυτασφαλίσεων	37
2.2. Περιπτώσεις απώλειας	39
2.3. Αρχή υποκατάστασης	39

2.4.	Προσεκτικός ως Ανασφάλιστος.....	39
2.5.	Ακυρωτικές Ενέργειες	40
3.	Συμφωνίες IGPA & IGA	41
3.1.	Η Συμφωνία IGPA.....	41
3.1.1.	Η συμφωνία διαμοιρασμού απαιτήσεων (claim-sharing agreement).....	42
3.1.2.	Ελάχιστο κοινό επίπεδο κάλυψης	44
3.1.3.	Έγκριση των όρων στα ασφαλιστήρια των συλλόγων	45
3.1.4.	Διατάξεις αντασφάλισης	45
3.2.	Η International Group Agreement (Συμφωνία IGA).....	47
3.2.1.	Οι διαδικασίες προσφοράς ασφαλίσεων (Quotation).....	47
3.2.2.	Ποσά αποδέσμευσης	51
	ΜΕΡΟΣ Β' ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ	53
4.	Εισαγωγή στην Εξωδικαστική Επίλυση Διαφορών.....	55
4.1.	Εναλλακτικές οδοί επίλυσης διενέξεων.....	57
4.1.1.	Διαιτησία.....	58
4.1.2.	Διαμεσολάβηση.....	59
4.2.	Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της διαιτησίας.....	61
4.2.1.	Πλεονεκτήματα	61
4.2.2.	Μειονεκτήματα	62
5.	Διεθνές πλαίσιο	63
5.1.	Διεθνείς Συνθήκες.....	63
5.2.	Πρόσφατη εργασία των Ηνωμένων Εθνών	65
5.3.	Διεθνείς φορείς διαιτησίας.....	66
6.	Διαιτησία στην Ελλάδα.....	69
6.1.	Δυνατότητες παραπομπής στη διαιτησία στην Ελλάδα.....	69
6.2.	Νομικό υπόβαθρο	72
6.2.1.	Πολυμερείς Συμβάσεις.....	72
6.3.	Μόνιμα Διαιτητικά Δικαστήρια στην Ελλάδα.....	73
6.4.	Διενέξεις οι οποίες μπορούν να υπαχθούν στη διαιτησία.....	73
6.5.	Τυπικές και άλλες απαιτήσεις μιας σύμβασης διαιτησίας.....	74

6.6.	Εφαρμοστέος Νόμος της διαιτησίας.....	74
6.7.	Συνθήκες που καθιστούν μία σύμβαση διαιτησίας μη επιβλητέα	75
6.8.	Έναρξη της διαδικασίας διαιτησίας.....	75
6.9.	Τρόπος επιλογής των διαιτητών	75
6.10.	Εξαίρεση και αντικατάσταση διαιτητή.....	76
6.11.	Φύση της σχέσης μεταξύ των αντιδίκων και των διαιτητών – πληρωμή των εξόδων της διαδικασίας	76
6.12.	Ευθύνη των διαιτητών	77
6.13.	Διαδικασία επίλυσης διενέξεων περί δικαιοδοσίας.....	77
6.14.	Ορισμός του τόπου και της γλώσσας διαιτησίας.....	78
6.15.	Ακροαματική διαδικασία και αποδεικτικά στοιχεία.....	78
6.16.	Πειστήρια και αποδεικτικά στοιχεία.....	78
6.17.	Υποστήριξη από ένα Τακτικό δικαστήριο.....	79
6.18.	Εξασφάλιση της εμπιστευτικότητας.....	79
6.19.	Ενδιάμεσα μέτρα.....	79
6.20.	Πλειοψηφία.....	79
6.21.	Μορφή και περιεχόμενο της απόφασης.....	79
6.22.	Ολοκλήρωση της διαδικασίας	80
6.23.	Κατανομή των εξόδων της διαδικασίας.....	80
6.24.	Διόρθωση ή ερμηνεία απόφασης.....	80
6.25.	Αμφισβήτηση διαιτητικής απόφασης	81
6.26.	Απαιτήσεις για την εφαρμογή εγχώριων και διεθνών αποφάσεων.....	81
7.	Διαδικασία Διαιτησίας στην Ελλάδα	83
7.1.	Πλεονεκτήματα υιοθέτησης των Κανόνων ΡΑΜΑ	83
7.2.	Διενέξεις οι οποίες μπορούν να υπαχθούν στην ΡΑΜΑ	83
7.3.	Διατύπωση μιας συνήθους πρότασης ή συμφωνητικού διαιτησίας.....	84
7.4.	Τόπος ακροάσεων	84
7.5.	Γλώσσα των ακροάσεων.....	84
7.6.	Έναρξη διαδικασίας ΡΑΜΑ	85

7.7.	Κόστος της διαδικασίας διαιτησίας	85
7.8.	Μέλη της ΡΑΜΑ	85
7.9.	Αμεροληψία	85
7.10.	Αμοιβή διαιτητών	86
7.11.	Διαδικασία διορισμού διαιτητή	86
7.12.	Μη ορισμός διαιτητή από το άλλο μέρος	86
7.13.	Διαδικασία ακρόασης	87
7.14.	Απόφαση του Σώματος	88
7.15.	Ισχύον δίκαιο	89
7.16.	Μη συμφωνία.....	89
7.17.	Χρόνος έκδοσης απόφασης	89
7.18.	Αιτιολόγηση της απόφασης	89
7.19.	Δημοσίευση των αποφάσεων.....	90
7.20.	Ισχύς των αποφάσεων της ΡΑΜΑ ενώπιον δικαστηρίου	90
7.21.	Δυνατότητες άσκησης έφεσης εναντίον απόφασης της ΡΑΜΑ	90
7.22.	Κατανομή των εξόδων της διαδικασίας διαιτησίας.....	91
7.23.	Χρήση της τεχνολογίας στη Διαιτησία (Ηλεκτρονική Διαιτησία)	91
8.	Συμπεράσματα.....	97
	Βιβλιογραφία.....	101

Ευρετήριο διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.	Ποσοστό συμμετοχής των κλάδων της ναυτικής ασφάλισης στη συνολική ασφαλιστική αγορά για το έτος 2014.....	20
--------------	--	----

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1.	Όρια ευθύνης ανά ασφαλιστικό φορέα για το ασφαλιστικό έτος 1981-82	27
Πίνακας 2.	Εφαρμογή της διαδικασίας της 30ής Σεπτεμβρίου:.....	48
Πίνακας 3.	Φορείς ναυτιλιακής διαιτησίας	67

Περίληψη

Η Ναυτική Ασφάλιση αναφέρεται στην κάλυψη των ποικίλων κινδύνων που ανακύπτουν σε οποιαδήποτε μορφή θαλάσσιας εμπορικής δραστηριότητας. Η σημασία της για τον επιχειρηματικό κόσμο της ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλη, δεδομένου ότι μέσω αυτής οι πλοιοκτήτες και οι μεταφορείς μπορούν να βασίζονται στην αποζημίωσή τους για ενδεχόμενες ζημιές στο σκάφος ή στο φορτίο. Η θαλάσσια μεταφορά εμπεριέχει σημαντικά αυξημένους κινδύνους τόσο για το σκάφος και το πλήρωμά του όσο και για το εμπόρευμα.

Η εξειδίκευση της ναυτικής ασφάλισης οδήγησε στην παγίωση συγκεκριμένων φορέων οι οποίοι παρέχουν τις αντίστοιχες υπηρεσίες. Στο Δίκαιο των κρατών λαμβάνεται πρόνοια για την κρατική εποπτεία και έλεγχο των φορέων παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών, ώστε να αποφεύγονται ασυδοσίες και να τηρείται ένα πλαίσιο συμβατό στο νομικό σύστημα των κρατών.

Το γεγονός επίσης ότι η ασφαλιστική αγορά διαμορφώνεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, καθιστά τη σημασία της θεσμικής κατοχύρωσης των συναλλαγών ιδιαίτερα κρίσιμη. Για το λόγο αυτό και στην πορεία του χρόνου έχουν διαμορφωθεί διεθνώς ισχυρές νομικές βάσεις για τη ναυτιλιακή ασφάλιση, τόσο σε επίπεδο Κρατών όσο και σε διεθνές επίπεδο μέσω του Διεθνούς Δικαίου και Συμβάσεων οι οποίες έχουν ενσωματωθεί στο Εθνικό Δίκαιο πολλών Κρατών.

Στο πλαίσιο της ναυτικής ασφάλισης και λόγω της διακύβευσης σημαντικών συμφερόντων (τόσο οικονομικών όσο και επιχειρηματικών αναπτύσσονται διαφωνίες και δημιουργούνται διενέξεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Η επίλυση διαφορών μέσω της δικαστικής οδού συγκεντρώνει αρκετά μειονεκτήματα τα οποία περιορίζουν τη δυναμική και την ευελιξία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών αποτέλεσε μια ουσιαστική εναλλακτική μέθοδος εξομάλυνσης των εμπορικών σχέσεων μεταξύ εμπορικών εταιρών. Υιοθετήθηκε έτσι η Διαιτησία, η οποία έχει εξελιχθεί σε ένα βασικό νομικό σύστημα απαραίτητο στις σύγχρονες εμπορικές σχέσεις. Η Διαιτησία έχει εμφανισθεί ως όρος και έχει εξελιχθεί με στόχο να δώσει περαιτέρω ώθηση

στο δυναμικό τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας, ώστε αυτός να αναπτυχθεί υγιέστερα και πιο δυναμικά.

Η εργασία έχει δομηθεί σε δύο μέρη.

Το Πρώτο Μέρος πραγματεύεται το θέμα της ναυτικής ασφάλισης. Το 1^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στην έννοια της ασφάλισης στον τομέα της ναυτιλίας. Αρχικά γίνεται αναφορά στους κλάδους ασφάλισης προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στη συνέχεια γίνεται εξειδίκευση στο θέμα της ασφάλισης στο Ελληνικό Δίκαιο, όπου και αναλύονται οι υπάρχοντες νόμοι που διέπουν τη ναυτασφάλιση στην Ελλάδα και το ρυθμιστικό πλαίσιο. Λόγω του διεθνοποιημένου χαρακτήρα του ναυτιλιακού τομέα, γίνεται αναφορά στους φορείς οι οποίοι προσφέρουν ασφαλιστικές υπηρεσίες διεθνώς, ενώ καλύπτεται και το θέμα της εποπτείας των ασφαλιστικών φορέων καθώς και οι βασικές διαδικασίες που ακολουθεί η διαδικασία υποβολής πρότασης ασφάλισης έως την υπογραφή του συμβολαίου. Με δεδομένο ότι η Ελλάδα αποτελεί μια ισχυρή ναυτική δύναμη, γίνεται προσπάθεια καταγραφής των προοπτικών της ναυτασφαλιστικής αγοράς σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία της χώρας.

Στο 2^ο Κεφάλαιο γίνεται ανάλυση του Αγγλικού Δικαίου των ναυτασφαλίσεων και συγκεκριμένα του Νόμου 1906, ο οποίος έχει επηρεάσει έως σήμερα καθοριστικά το Δίκαιο των ναυτασφαλίσεων σε πλήθος χωρών.

Το 3^ο Κεφάλαιο πραγματεύεται τις συμφωνίες IGA και IGPA, οι οποίες επηρέασαν την αγορά των ναυτασφαλίσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς διαφοροποίησαν τους κανόνες του ανταγωνισμού της.

Το Δεύτερο Μέρος της εργασίας πραγματεύεται την Εξωδικαστική Επίλυση Διενέξεων με έμφαση στον τομέα της ναυτιλίας, δεδομένου ότι αποτελεί μια ολοένα και προτιμητέα μέθοδο για την αποτελεσματικότερη επίλυση διαφορών.

Το Κεφάλαιο 4 αναπτύσσει την έννοια των εναλλακτικών οδών επίλυσης διενέξεων και προσδιορίζει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους.

Το 5^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στις Διεθνείς Συνθήκες οι οποίες διέπουν το Διεθνές Δίκαιο καθώς και στις προσπάθειες τρίτων φορέων (συγκεκριμένα των Ηνωμένων Εθνών) να επηρεάσουν το διεθνές πλαίσιο της διαιτησίας.

Το 6^ο Κεφάλαιο αναφέρεται στο νομικό πλαίσιο της διαιτησίας στην Ελλάδα ενώ το 7^ο παρουσιάζει τις διαδικασίες που ακολουθούνται σε μια περίπτωση προσφυγής δύο μερών στη διαιτησία στο φορέα Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA). Τέλος γίνεται αναφορά σε ζητήματα που άπτονται στις νέες τεχνολογίες και στο πώς αυτές ενσωματώνονται στη διαδικασία της διαιτησίας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το 8^ο Κεφάλαιο, το οποίο συνοψίζει τις έννοιες της ναυτικής ασφάλισης και της διαιτησίας και τις διασυνδέει ώστε να αναδειχθεί η εναλλακτική επίλυση διαφορών σε περιπτώσεις ναυτλιακών ασφαλιστικών συμβολαίων.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτική ασφάλιση, Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών, Διαιτησία

Abstract

Marine insurance covers the loss or damage of ships, cargo, terminals, and any transport or cargo by which property is transferred, acquired, or held between the points of origin and final destination. Marine insurance is very important because through marine insurance, ship owners and transporters can be sure of claiming damages especially considering the mode of transportation used. The latter most which causes a lot of worry to the transporters not only because there are natural occurrences which have the potential to harm the cargo and the vessel but also other incidents and attributes which could cause a huge loss in the financial basket of the transporter and the shipping corporation.

Due to the specialization required to fulfill the requirement of maritime insurance, only few organizations offer insurance services to the maritime industry. Insurance organizations are supervised by international and state legislation, in order to avoid immunity and maintain means to conduct business that are compatible to state legislation.

The size of the global maritime insurance market defines the significance of the institutional consolidation of the relevant business transactions. For that reason during the time, steady legislation foundations for the maritime insurance have been established, both in international and state level. International legislation and Conventions, which have been embodied in National Legislation of maritime and commercial states, rule the international maritime insurance market.

Maritime disputes often face difficulties resolving disputes inside the national court system. Arbitration provides one of the means for peaceful settlement of disputes provided by international law. Maritime arbitration has developed on both an interstate and a transnational relations level. Arbitration has the respect of the international community which speeds up the pace towards the conclusion of international treaties, establishing of arbitration regulations and typical arbitration laws that make arbitration language of the age and its favorite reality.

The essay is structured in two Parts.

Part 1 discusses maritime insurance issues. Chapter 1 defines the concept of maritime insurance, mentioning the sectors that are covered via insurance services. A presentation of the Greek legislation follows, with references to current laws that govern the marine insurance market. Because of the global nature of maritime business, the essay references international organizations that offer maritime insurance services as well as the supervisory authorities. A separate paragraph depicts the entire process from an insurance request to the signature of the contract. Given that Greece is a major stakeholder in the global maritime business, the perspectives of the Greek maritime insurance market are discussed.

Chapter 2 discusses the British maritime insurance legislation and specifically the MIA 1906, which consist the foundation for the National Common Law of a vast number of countries.

Chapter 3 references IGA and IGPA agreements, which affected the maritime insurance market of the EU since they modified its competition rules.

Part 2 extensively deals with the Alternative Dispute Resolution concept, mainly for the maritime sector, given that it becomes a favorable method for a more effective dispute resolution.

Chapter 4 develops on the concept of Alternative Dispute Resolution and defines its advantages and disadvantages. Major International Treaties that govern the current International Law are mentioned in Chapter 5, while efforts of other parties (e.g. United Nations) to affect it are also discussed.

Chapter 6 studies the Greek arbitration legislation while Chapter 7 describes the entire arbitration process of the Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA). Also, the impact of information technology to the arbitration process is also discussed.

Chapter 8 summarizes the concepts of maritime insurance and arbitration while making a connection between them, in order to highlight the impact of arbitration in cases of maritime insurance contract disputes.

Keywords: Maritime insurance, Alternative Dispute Resolution, Arbitration

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1. Ναυτική Ασφάλιση

Η ναυτική ασφάλιση είναι ο κλάδος των ασφαλιστικών επιχειρήσεων ο οποίος καλύπτει την απώλεια πλοίου, εμπορεύματος, τερματικών σταθμών καθώς και οποιαδήποτε επιβατική ή εμπορευματική μεταφορά μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του σημείου προορισμού.

Η ναυτική ασφάλιση έχει πολύ μεγάλη σημασία δεδομένου ότι μέσω αυτής οι πλοιοκτήτες και οι μεταφορείς μπορούν να βασίζονται στην αποζημίωσή ενδεχόμενων ζημιών στο σκάφος ή στο φορτίο. Από τις τέσσερις καθιερωμένες μορφές μεταφορών – οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες – η τελευταία εμπεριέχει σημαντικά αυξημένους κινδύνους τόσο για το σκάφος όσο και για το εμπόρευμα. Οι κίνδυνοι αυτοί έγκεινται τόσο σε φυσικούς παράγοντες (όπως οι καιρικές συνθήκες) όσο και σε τρίτους παράγοντες, οι οποίοι μπορεί να δημιουργήσουν μεγάλης έκτασης οικονομική ζημία τόσο στο μεταφορέα όσο και στη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Περιστατικά όπως πειρατεία ή πολεμικές συρράξεις συνιστούν απειλές για τις θαλάσσιες μεταφορές. Για τη διασφάλιση των συμφερόντων των εμπλεκόμενων μερών από τέτοια γεγονότα, η ασφάλιση πλοίων και εμπορευμάτων αποτελεί ένα πρωταρχικό μέτρο (Karan, 2016).

1.1. Κλάδοι της Ναυτικής Ασφάλισης

Ο όρος «κίνδυνος στη θάλασσα» μεταφράζεται και περιλαμβάνει όλους τους κινδύνους οι οποίοι μπορούν να εμφανισθούν σε μια θαλάσσια διαδρομή, ακόμη και αν αυτοί δεν προκαλούνται άμεσα από τη θάλασσα (όπως ενδεικτικά μια πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο). Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έχουν προκαθορίσει τους κινδύνους έναντι των οποίων συνάπτεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τότε είναι αμοιβαία αποδεκτό ότι καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι, εκτός από πόλεμο και ευθύνη τρίτων. Για τις δύο τελευταίες περιπτώσεις πρέπει να συμφωνηθεί ειδική κάλυψη.

Στο ναυτιλιακό τομέα ασφάλιση παρέχεται για το πλήρωμα, το σκάφος και το μηχανοστάσιο, το φορτίο καθώς και τους κινδύνους που απορρέουν από τη φύση των θαλάσσιων ταξιδιών.

1.1.1. Ασφάλιση Πληρώματος

Στην ασφάλιση του πληρώματος, όπως συμβαίνει στις ασφαλίσεις προσώπων, δεν προσιδιάζουν όλες οι διατάξεις για την ασφάλιση κατά ζημιών. Από τις σχετικές διατάξεις προκύπτει ότι η ναυτική ασφάλιση είναι ασφάλιση κατά ζημιών, και στις ρυθμίσεις της δεν υπάγονται και οι ασφαλίσεις προσώπων του Ασφαλιστικού Δικαίου, έστω κι αν οι κίνδυνοι σχετίζονται με τη φύση της επιχείρησης (Ρόκκας, 1995).

Η ασφάλιση του πληρώματος συνάπτεται από τον πλοιοκτήτη υπέρ του πληρώματος και συνίσταται σε καταβολή του ασφαλιζόμενου ποσού σε περίπτωση θανάτου, μερικής ή ολικής, προσωρινής ή οριστικής ανικανότητας λόγω ατυχήματος. Δικαιούχος είναι της ασφάλισης είναι μόνο το μέλος του πληρώματος που υπέστη τη βλάβη ή οι κληρονόμοι του, εάν αυτός δε βρίσκεται εν ζωή. Ο πλοιοκτήτης συνάπτει αυτήν την ασφάλιση ως πρόσθετη παροχή - πέραν του μισθού - του πληρώματος. Στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ζωής του πληρώματος δεν περιλαμβάνονται αξιώσεις κατά του πλοιοκτήτη όπως η ψυχική οδύνη και τα έξοδα επαναπατρισμού. Οι αξιώσεις αυτές του πληρώματος εμπίπτουν στις αστικές αξιώσεις τρίτου κατά του πλοιοκτήτη, και μπορεί να συμπεριληφθούν στο συμβόλαιο αστικής ευθύνης.

1.1.2. Ασφάλιση Φορτίου

Η ναυτική ασφάλιση φορτίου είναι ασφάλιση των δια θαλάσσης μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Όπως και στις περιπτώσεις ασφάλισης πλοίου, η ασφάλιση φορτίου μπορεί να διαρκεί για ένα χρονικό διάστημα το οποίο δηλώνεται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή για ένα συγκεκριμένο ταξίδι.

Κυμαινόμενη ασφάλιση είναι το είδος της ασφάλισης που προβλέπεται απ' το Ασφαλιστικό Δίκαιο, από τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αλλά και από το άρθρο 29 του Βρετανικού ΜΙΑ/1906 και αφορά στην ασφάλιση μελλοντικού συμφέροντος. Εκτός από το φορτίο ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να ασφαλίσει και το προσδοκώμενο κέρδος από την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, καθώς και την υπεραξία που αποκτάει αυτό στον τόπο προορισμού. Σε μια τέτοια περίπτωση, αντικείμενο του ασφαλιστηρίου είναι ο κίνδυνος μη επίτευξης του κέρδους λόγω της έκθεσης του φορτίου στους θαλάσσιους κινδύνους (Καραβάς, 1995).

Πρόκειται για ευρέως διαδεδομένο είδος ναυτικής ασφάλισης εμπορευμάτων κατά το οποίο η δήλωση γνωστοποίησης στον ασφαλιστή της φόρτωσης των εμπορευμάτων πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του φορτίου και την αξία του. Η δήλωση πρέπει να είναι τίμια. Παράλειψη ή εσφαλμένη δήλωση στοιχείων μπορεί να διορθωθεί ακόμα και μετά από ενδεχόμενη απώλεια ή την άφιξη του φορτίου στον προορισμό του, υπό την προϋπόθεση ότι η παράλειψη της δήλωσης αυτής έγινε με καλή πίστη.

Νεότερο και συναφές ασφαλιστικό είδος στο χώρο του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου είναι η «ανοιχτή ασφάλιση». Σε μια τέτοιου είδους ασφάλισης εκδίδονται επί μέρους ασφαλιστήρια συμβόλαια και το ασφάλιστρο καθορίζεται ταυτόχρονα με την έκδοση του ασφαλιστηρίου της συγκεκριμένης φόρτωσης και την συγκεκριμένη ασφαλιστική αξία του κάθε φορτίου.

Ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να επιτευχθεί και έναντι του κινδύνου απώλειας του τιμήματος της θαλάσσιας μεταφοράς (του ναύλου). Μια τέτοια απώλεια μπορεί να οφείλεται είτε σε ατύχημα είτε σε οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο γεγονός (όπως καιρικές συνθήκες), το οποίο συντέλεσε στη ματαίωση της πραγματοποίησης του δρομολογίου.

1.1.3. Ασφάλιση Πλοίου

Ως ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, η ασφάλιση πλοίου περιλαμβάνει οποιαδήποτε βλάβη ή και απώλεια πλοίου και καλύπτει και την αστική ευθύνη σε περίπτωση σύγκρουσης. Τέτοια ασφάλιση μπορεί να συναφθεί από οποιονδήποτε έχει συμφέρον για τη διατήρηση του πλοίου, συνεπώς, όχι μόνο από τον κύριο του σκάφους αλλά και από αυτόν που το εκμεταλλεύεται βάσει σύμβασης που έχει συνάψει με τον κύριο. Αν το εμπορικό πλοίο (όπως συμβαίνει συνήθως) είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση δανείου, τότε η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλιστρο. Αυτό σημαίνει ότι ο ενυπόθηκος δανειστής έχει τις αξιώσεις κατά του ασφαλιστή σε περίπτωση βλάβης του πλοίου. Ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει ο ίδιος το συμφέρον που του αναλογεί ή το συμφέρον κυριότητας του κυρίου ενυπόθηκου οφειλέτη για ποσό το οποίο μπορεί να υπερβαίνει έως και 30% το ύψος του δανείου, αρκεί αυτό να μην υπερβαίνει την αξία του πλοίου.

Η αξία του πλοίου που λαμβάνεται υπόψη για την αποζημίωση, κατά κανόνα δεν είναι η τρέχουσα αξία του πλοίου, αλλά η αποτίμηση του πλοίου στην οποία, κατά διεθνή

συναλλακτική ασφαλιστική πρακτική, προβαίνουν με ειδική σύμβαση αποτίμησης οι συμβαλλόμενοι κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Με την πρακτική της αποτίμησης διευκολύνεται ο υπολογισμός της τρέχουσας αξίας του πλοίου, ώστε να αποφεύγονται περιπτώσεις υπο-ασφάλισης ή και υπερασφάλισης, δεδομένου ότι η αξία του πλοίου υπόκειται σε συνεχείς και μεγάλες διακυμάνσεις.

1.1.4. Ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου

Η ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου στο πλαίσιο ενός ναυτικού ασφαλιστικού συμβολαίου περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

1. Αξία του αντικείμενου: πρόκειται για την αξία του πλοίου και συμφωνείται με την έναρξη της ασφάλισης. Δεν είναι δυνατό να τροποποιηθεί κατά τη διάρκεια του συμβολαίου, παρά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζόμενων. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το πλοίο προορίζεται για διάλυση, οπότε και αξία του είναι αντίστοιχη της τιμής scrap.

Παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν και καθορίζουν την αξία ενός πλοίου είναι: (α) Η τιμή μεταπώλησης στις παρούσες συνθήκες της αγοράς, (β) Η τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου, (γ) Η ηλικία του πλοίου και οι αποσβέσεις που έχει αυτό.

2. Κάλυψη: Ο όρος αναφέρεται στα συμβάντα που καλύπτονται ασφαλιστικά από το συμβόλαιο, όπως λ.χ. σύγκρουση, απώλεια, διάσωση, κ.λπ.
3. Οριακό Κεφάλαιο: Με τον όρο προσδιορίζεται το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημίες προς τρίτους. Ενδεικτικά και σε περίπτωση σύγκρουσης, ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημίας ενώ το 25% καλύπτεται από το Σύλλογο P&I στον οποίο ανήκει ο πλοιοκτήτης.
4. Ασφάλιστρο: Προσδιορίζεται ανάλογα με τις προηγούμενες παραμέτρους και είναι το άθροισμα από των στοιχείων Ολικής απώλειας, Μερικής απώλειας ή ζημίας.

Η ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ασφάλισης Πλοίου και Μηχανημάτων (επιτροπή που προβλέπεται από τον MIA/1906 ρυθμίζει ζητήματα και θέτει κανόνες για την ενιαία αντιμετώπιση και προσδιορισμό των ασφαλιστρών από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς

1.1.5. Ο Κίνδυνος στη Ναυτική Ασφάλιση

Στη ναυτική ασφάλιση, σύμφωνα με ρητή διάταξη του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, αρχή που υιοθετείται διεθνώς και σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το αντικείμενο στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο το πλοίο, το φορτίο, κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου. Στο πλαίσιο αυτό ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει βλάβες που συμβαίνουν στα μεταφερόμενα εμπορεύματα από τη βύθιση του πλοίου, από τον εξαναγκασμό της ρίψης τους στη θάλασσα για να ελαττωθεί το βάρος και να σωθεί το πλοίο και το λοιπό φορτίο από τον κίνδυνο όπου βρέθηκε (π.χ. μεγάλη θαλασσοταραχή), από πυρκαγιά, από διαβροχή με θαλάσσιο ή γλυκό νερό κλπ. Οι όροι αυτοί ισχύουν αυτόματα και δεν είναι ανάγκη να γίνει μνεία σε αυτούς σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Είναι δυνατό όμως ορισμένοι θαλάσσιοι κίνδυνοι να μην καλύπτονται με ρητή δήλωση του ασφαλιστή, πράγμα που στην πρακτική της ναυτικής ασφάλισης φορτίου (κυρίως) γίνεται σχεδόν πάντα (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Η κάλυψη πολεμικών κινδύνων εξαιρείται από το Νόμο. Αυτό όμως, δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή να συμφωνήσει ρητά ότι θα καλύπτει και τις περιπτώσεις κινδύνων που χαρακτηρίζονται πολεμικοί ή ότι θα καλύπτει κινδύνους που ναι μεν δεν είναι πολεμικοί, αλλά συνέβησαν σε περιοχή που χαρακτηρίζεται εμπόλεμη (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Η ναυτική ασφάλιση ρυθμίζεται λεπτομερέστερα από κάθε άλλο επιμέρους είδος ασφάλισης. Οι διατάξεις που τη ρυθμίζουν διέπονται από τις αρχές της ασφάλισης κατά ζημιών. Σε αυτήν εφαρμόζονται όσες από τις διατάξεις του Ασφαλιστικού Δικαίου δεν αντίκεινται στις ειδικές διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Αντικείμενο της ναυτικής ασφάλισης αυτής είναι «κάθε έννομο συμφέρον που είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους». Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι να προέρχονται κατ' ανάγκη άμεσα από τη θάλασσα. Ενδεικτικά, ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου ή του φορτίου ή ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών χαρακτηρίζονται θαλάσσιοι κίνδυνοι, και τοι δεν έχουν άμεση σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον του πλοίου. Η πρακτική σημασία του χαρακτηρισμού μιας ασφάλισης ως ναυτικής ή χερσαίας αντανακλά μεταξύ άλλων και στο χρονικό διάστημα παραγραφής των απαιτήσεων, το οποίο είναι διετές για τη ναυτική και τετραετές για τη χερσαία ασφάλιση.

Οι δικαστικές διαφορές που απορρέουν από τη ναυτική ασφάλιση εκδικάζονται από το ειδικό ναυτικό Τμήμα του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιά, εφόσον υπάγονται στην δικαιοδοσία της περιοχής του Πειραιά ή της Αθήνας.

Οι κίνδυνοι δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες ασφαρίζονται από τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις. Τέτοιοι οργανισμοί είναι οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις (P&I Clubs), οι οποίες ασφαλίζουν την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ασφαλισμένοι στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να είναι, εκτός του πλοιοκτήτη, και άλλα πρόσωπα, όπως π.χ. ο κάτοχος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται από το πλοίο. (UECD, 2003)

Κάθε ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού ή παθητικού, εφόσον αφορά θαλάσσιους κινδύνους, δηλ. κινδύνους που έχουν αφορμή θαλάσσιο ταξίδι, υπόκειται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Η ασφάλιση αυτή δεν παύει, επειδή είναι θαλάσσια να είναι ασφάλιση κατά ζημιών. Συνεπώς οι σχετικές διατάξεις για τη χερσαία ασφάλιση είναι δυνατό να εφαρμόζονται συμπληρωματικά στο μέτρο που δεν τροποποιούνται από τις διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση του Κώδικα Ιδιωτικού Νομικού Δικαίου (Μυλωνόπουλος, 2012).

1.2. Ασφάλιση στο Ελληνικό Δίκαιο

Η ελληνική ναυτιλία παραδοσιακά εμφανίζει μεγάλες ανάγκες για την ασφάλιση των δραστηριοτήτων της, τις οποίες λόγω μεγέθους δε μπορεί να καλύψει εξολοκλήρου η εγχώρια ασφαλιστική αγορά. Αναπόφευκτα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στράφηκαν σε ασφαλιστικές αγορές του εξωτερικού και κυρίως του Λονδίνου. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι ότι η αγγλική νομοθεσία και οι συναφείς πρακτικές στη ναυτιλιακή ασφάλιση - στη βάση των οποίων οι αντασφαλιστικές αγγλικές εταιρείες παρέχουν τις ασφαλιστικές τους καλύψεις στις ασφαλιστικές εταιρείες – έχει μεγάλη επίδραση στην ελληνική ναυτασφαλιστική νομοθεσία.

Τη βάση για τον Ελληνικό Εμπορικό Κώδικα του 1835 αποτέλεσε ο Γαλλικός Εμπορικός Κώδικας του 1807. Μάλιστα τα Άρθρα 116-154 του ελληνικού Κώδικα αποτελούν ακριβή μετάφραση των αντίστοιχων του γαλλικού. Τα Άρθρα αυτά τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν από το Νόμο ΓΨΙΖ/24-4/1910 ο οποίος βασίστηκε επίσης τόσο στο γαλλικό Δίκαιο όσο και στον ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1882, το βελγικό Εμπορικό

Κώδικα του 1908, το γερμανικό Εμπορικό Κώδικα του 1897 αλλά και σε διάφορες διεθνείς συνθήκες. Δεδομένης της σημασίας της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, από τα πρώτα κιόλας βήματα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, η νομοθεσία η οποία διέπει τα ναυτιλιακά ζητήματα έχει εξελιχθεί ανάλογα. Ως αποτέλεσμα επήλθε ο διαχωρισμός της ναυτιλιακής νομοθεσίας από τον Εμπορικό Κώδικα. Αυτό υπαγορεύθηκε από λόγους όπως η φύση της εργασίας σε ένα πλοίο, οι ειδικές συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγονται οι ναυτιλιακές συναλλαγές, η ειδική φύση ενός σκάφους ως μέσου μεταφοράς και η προφανής χρήση του για μετακινήσεις τόσο σε εθνικά όσο και διεθνή ύδατα.

Το ελληνικό κράτος κύρωσε τη νομοθετική εργασία αντίστοιχων επιτροπών: α) Με το Νόμο 3816/1958 «Περί Κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» και β) Με το Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

Οι κυριότερες πηγές οι οποίες και τροφοδότησαν την ελληνική ναυτική νομοθεσία προέρχονται απ' την ελληνική ναυτική παράδοση η οποία γενικότερα επέδρασε στη ναυτική νομοθεσία αλλά και στις ιδιωτικές ναυτικές συναλλαγές. Εντούτοις, στην ελληνική νομοθεσία προβλέπεται ότι η παράδοση δεν ανατρέπει την ισχύ του νόμου του κράτους. Συνοψίζοντας, οι νόμοι οι οποίοι περιέχουν ρυθμίσεις για ναυτιλιακά θέματα σε συνδυασμό με τις σχετικές διεθνείς συνθήκες οι οποίες έχουν κυρωθεί από το ελληνικό κράτος αποτελούν τις κύριες πηγές της ναυτικής νομοθεσίας. Οι ναυτικές παραδόσεις και οι γενικοί κανόνες των ναυτικών δοσοληψιών δημιουργούν ένα δευτερεύων πλαίσιο για τη ναυτική νομοθεσία.

Η ναυτασφάλιση οφείλει την ύπαρξή της στους κινδύνους που εμπεριέχονται στη διαδικασία των ναυτικών δοσοληψιών. Το Δίκαιο της ναυτασφάλισης περιλαμβάνει ένα συνδυασμό αρχών τόσο του Ναυτικού όσο και του Εμπορικού Δικαίου. Ως έννοια εμφανίστηκε στα τέλη του Μεσαίωνα οπότε και ορίστηκε η έννοια των κινδύνων στις εμπορικές συναλλαγές. Πρόκειται για την πιο παλαιά μορφή ασφάλισης και θεωρείται μέρος του Ναυτικού Δικαίου (Τσάτσος, Δούντας, & Ζέπος, 1954).

Στο πλαίσιο της ελληνικής νομοθεσίας έως το 1997, οι όροι των ασφαλιστικών συμβολαίων εμπεριέχονταν στον Εμπορικό Κώδικα. Το αντίστοιχο κεφάλαιο του Εμπορικού Κώδικα αντικαταστάθηκε από το Νόμο 2496/1997 (Wilhelmsen, 1998). Επιπρόσθετα η ναυτασφάλιση διέπεται από τους όρους του Κεφαλαίου XIV του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), Άρθρα 257-288. Σύμφωνα με τον Κώδικα η

ναυτασφάλιση διέπεται επίσης από τα Άρθρα 257 και 189 – 225 του Εμπορικού Κώδικα. Εντούτοις, δεδομένου ότι ο Νόμος 2496/1997 αντικατέστησε τον Εμπορικό Κώδικα, αυτά τα άρθρα του αντικαταστάθηκαν απ' τα Άρθρα 1 – 33 του Νόμου 2496/1997, ενώ οι όροι της ασφαλιστικής και εμπορικής νομοθεσίας ισχύουν συμπληρωματικά. Η συμπληρωματικότητα υπεισέρχεται στην έκταση στην οποία οι όροι αυτοί είναι συμβατοί με τη φύση της ναυτικής νομοθεσίας και δεν έχουν τροποποιηθεί από άλλες νομοθετικές διατάξεις (Σπαϊδιώτης, 1999). Αυτό εδράζεται στην αρχή «lex specialis» της ελληνικής νομοθεσίας, σύμφωνα με την οποία σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το ίδιο θέμα διέπεται από πολλούς διαφορετικούς νόμους, ο πλέον εξειδικευμένος νόμος υπερισχύει του πιο γενικού και εφαρμόζεται (Ρόκκας, 1995).

Σημαντική επίσης εξέλιξη στην ελληνική ναυτασφαλιστική νομοθεσία είναι η πρόσφατη υιοθέτηση από μέρος της Ελλάδας ενός αριθμού Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σκοπό την εναρμόνιση των νομικών πλαισίων των ναυτασφαλίσεων των χωρών της ΕΕ. Ένα από τα κεντρικά χαρακτηριστικά της νέας νομοθεσίας είναι η ισχυροποίηση της θέσης του ασφαλιζόμενου ως προς τον ασφαλιστή. Αυτό αλλάζει μια παραδοσιακή πρακτική, σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιζόμενος θεωρείται το ασθενές μέρος σε ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο.

Η ναυτιλιακή ασφάλιση διέπεται απ' τις διατάξεις του κεφαλαίου XIV του Κώδικα της Ιδιωτικής Ναυτιλίας (Code of Private Maritime Law, Άρθρα 257 έως 288). Ο Κώδικας δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Α'-32 2/8/1958 και τέθηκε σε ισχύ στις 8/8/1958. Αρμόδιοι φορείς για τη σύνταξη και ενημέρωσή του είναι τα Υπουργεία Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 1958).

Οι νομοθετικές διατάξεις περί γενικών ασφαλειών άλλων Νόμων εφαρμόζονται κατά συμπληρωματικό τρόπο και μόνο στο βαθμό που συμβαδίζουν με τις διατάξεις της ναυτιλιακής ασφάλισης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, μια αξίωση αποζημίωσης η οποία πηγάζει από ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο παραγράφεται μετά από δύο (2) έτη, ενώ αξίωση η οποία υπάγεται στις πολιτικές της γενικής ασφάλισης παραγράφεται μετά από τέσσερα (4). Επίσης, μια αξίωση η οποία απορρέει από ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο και η οποία εμπίπτει στη δικαιοδοσία είτε ενός αστικού δικαστηρίου της Αθήνας είτε του Πειραιά, εάν

αυτή είναι ναυτιλιακής φύσης τότε αυτοδικαίως εισάγεται για εκδίκαση στο Τμήμα Ναυτικού Δικαίου του Δικαστηρίου Πειραιά.

1.3. Πολιτική ασφάλισης

Η πολιτική ασφάλειας από το νόμο θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει έναν ελάχιστο αριθμό πληροφοριακών στοιχείων όπως τα ονόματα ή τις επωνυμίες των συμβαλλομένων, το ποσό που ασφαλιζεται, η περίοδος που διαρκεί η ασφάλιση, οι κίνδυνοι που καλύπτονται καθώς και ενδεχόμενες εξαιρέσεις και ρητές αναφορές σε ειδικούς όρους που ισχύουν.

Η αξία που καλύπτει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καθορίζεται επί τη βάση της αξίας του ασφαλιζόμενου αντικειμένου και οι συμβαλλόμενοι δεσμεύονται από την εκτίμηση της αξίας που έχει συμφωνηθεί. Τα δικαστήρια αποδέχονται ότι η συμφωνημένη αξία δε μπορεί να είναι σημαντικά υψηλότερη από την εμπορική αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Στην περίπτωση κατά την οποία το αντικείμενο έχει υπερεκτιμηθεί, οποιοδήποτε από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να ζητήσει τη μείωση της ασφαλιζόμενης αξίας στην εμπορική του αξία. Στην περίπτωση που η υπέρβαση της σημαντικής εμπορικής αξίας σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο έγινε εκ προθέσεως από τον ασφαλιζόμενο, τότε το συμβόλαιο καταπίπτει και παύει να έχει ισχύ.

1.4. Υποχρεώσεις και δικαιώματα του ασφαλιζόμενου

Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει στον ασφαλιστή όλα τα τεκμήρια και τις συνθήκες οι οποίες μπορούν να εκθέσουν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο σε κίνδυνο. Εάν αυτό δε συμβεί για κάποιους λόγους, οι συνέπειες ποικίλουν ανάλογα με το εάν αυτό διαπράχθηκε από άγνοια, αμέλεια ή πρόθεση. Οι υποχρεώσεις αυτές ισχύουν καθ' όλη τη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου (Law Business Research Ltd, 2013).

Ο ασφαλιζόμενος δικαιούται να εγκαταλείψει το σκάφος ή το φορτίο στον ασφαλιστή και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να απαιτήσει από τον ασφαλιστή ολόκληρη την αξία του συμβολαίου. Μια τέτοια συνθήκη είναι η ανεπανόρθωτη βλάβη του σκάφος η οποία καθιστά την επισκευή του αδύνατη ή κατά την οποία το κόστος επισκευής ξεπερνά τα τρία τέταρτα της ασφαλιζόμενης αξίας. Το δικαίωμα της παραχώρησης του ασφαλιζόμενου σκάφους μπορεί να ασκηθεί σε διάστημα τριών μηνών από τη στιγμή που ο ασφαλιζόμενος ενημερώθηκε για το ατύχημα (Law Business Research Ltd, 2013).

1.5. Θέση του ασφαλιστή

Ο ασφαλιστής διατηρεί το δικαίωμα να μηνύσει το άτομο ή την οντότητα η οποία ευθύνεται για την απώλεια ή τη ζημία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ο ασφαλιστής μπορεί να επιδιώξει δικαστικά τα ασφάλιστρα τα οποία πρέπει να πληρωθούν στον ασφαλιζόμενο. Σύμφωνα με τη Συνθήκη των Βρυξελλών του 1952 σχετικά με τη σύλληψη πλοίου, δεν μπορούν να προβούν στη σύλληψη ενός πλοίου στην Ελλάδα για ασφάλιστρα που οφείλονται από ένα πλοιοκτήτη ο οποίος έχει την κατοικία του σε κράτος το οποίο έχει κυρώσει τη συγκεκριμένη Συνθήκη. Η Διεθνής Συνθήκη περί της Σύλληψης Πλοίων του 1999 τροποποιεί αυτή την πολιτική, επιτρέποντας ρητά τη σύλληψη για οφειλή ασφαλιστρών (Καραμπάγιας, 2012).

Αξιώσεις αποζημίωσης δε μπορούν να εγερθούν απευθείας ενάντια σε τρίτους, με την εξαίρεση απαιτήσεων για περιβαλλοντικές καταστροφές, σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη περί της Αστικής Ευθύνης για Περιβαλλοντικές Καταστροφές από Πετρελαιοειδή (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) (International Maritime Organization, 2016).

1.6. Εφαρμοστέο δίκαιο

Το Δίκαιο το οποίο διέπει ένα ναυτιλιακό ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το ελληνικό στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η έδρα τόσο του ασφαλισμένου όσο και ο κίνδυνος που ασφαλίζεται υφίσταται στην Ελλάδα. Εάν η ζημιά συμβεί εκτός Ελλάδας, τότε το συμβόλαιο διέπεται από το δίκαιο της χώρας που βρίσκεται πλησιέστερα. Οι συμβαλλόμενοι έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν το εφαρμοστέο δίκαιο. Στην περίπτωση κατά την οποία όλα τα στοιχεία του συμβολαίου έχουν οποιαδήποτε σύνδεση με την Ελλάδα, τότε το ελληνικό δίκαιο δε μπορεί να παρακαμφθεί.

1.7. Δικαιοδοσία

Γίνεται μια διάκριση μεταξύ συμβολαίων τα οποία συνάπτονται μεταξύ Ελλήνων πολιτών και προσώπων τα οποία διαμένουν σε χώρες οι οποίες έχουν κυρώσει τη Δικαιοδοτική Συνθήκη των Βρυξελλών του 1968 (Brussels Jurisdiction Convention) και σύμφωνα με τις

τροποποιήσεις που αυτή έχει λάβει έκτοτε και συμβολαίων που συνάπτονται μεταξύ Ελλήνων και κατοίκων χωρών οι οποίες δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη.

Στην πρώτη περίπτωση η δικαιοδοσία αποφασίζεται επί τη βάση της Δικαιοδοτικής Συνθήκης των Βρυξελλών του 1968, δυνάμει της οποίας ο ασφαλισμένος μπορεί να εγείρει απαίτηση ενάντια στον ασφαλιστή ενώπιον των δικαστηρίων της χώρας διαμονής του δεύτερου ή ενώπιον των δικαστηρίων της χώρας διαμονής του ασφαλισμένου. Οι συμβαλλόμενοι επιτρέπεται να συμφωνήσουν σε διαφορετική δικαιοδοσία, εκτός από την περίπτωση στην οποία το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αφορά σε σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για ιδιωτική αναψυχή.

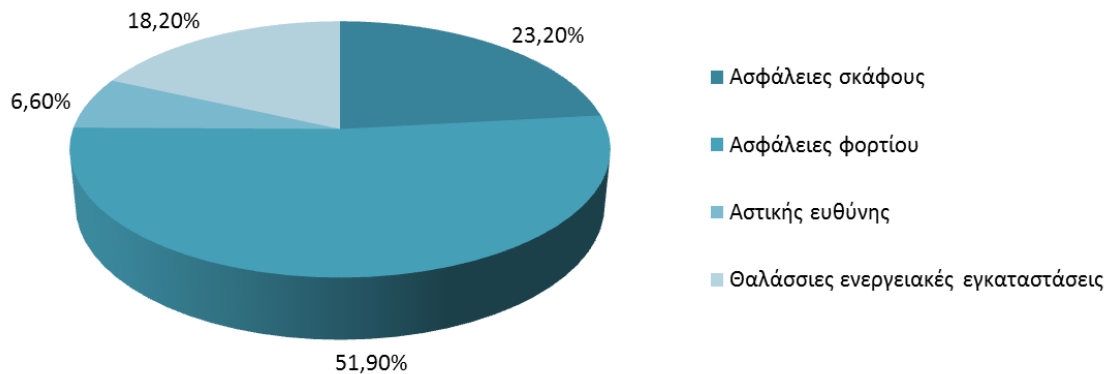
Στη δεύτερη περίπτωση στην οποία δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη των Βρυξελλών, η δικαιοδοσία αποφασίζεται επί τη βάση του ελληνικού δικονομικού δικαίου, σύμφωνα με το οποίο ένας ασφαλιστής μπορεί να μηνυθεί είτε ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου διαμονής του είτε ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου όπου συνάφθηκε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

1.8. Η Αγορά και οι Φορείς Ναυτικής Ασφάλισης

Το ύψος της παγκόσμιας αγοράς ναυτικών ασφαλίσεων, συμπεριλαμβανόμενων και των θαλάσσιων εγκαταστάσεων άντλησης πετρελαίου και φυσικού αερίου, ανήλθε στο ποσό των 33,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων το έτος 2014 ενώ για το 2015 παρατηρήθηκε μείωσή του στα επίπεδα των 29,9 δισεκατομμυρίων (International Union of Marine Insurance (IUMI), 2016).

Στο Διάγραμμα 1 αποτυπώνονται τα ποσοστά συμμετοχής ανά τομέα ναυτικής ασφάλισης στο παγκόσμιο σύνολο της ναυτικής ασφαλιστικής αγοράς για το έτος 2014 (IUMI Berlin Conference, 2015).

Ασφάλιση Ναυτικών Κινδύνων ανά Τομέα (έτος 2014)



Διάγραμμα 1. Ποσοστό συμμετοχής των κλάδων της ναυτικής ασφάλισης στη συνολική ασφαλιστική αγορά για το έτος 2014.

Πηγή: International Union of Marine Insurance, Global Marine Insurance Report 2015

Οι ναυτικές ασφαλίσεις κατέχουν περίπου το 15% του συνόλου των ασφαλιστηρίων συμβολαίων (εξαιρουμένων των συμβολαίων ασφάλειας ζωής).

Η ναυτική ασφάλιση παρέχεται από τρεις διαφορετικούς τύπους οργανισμών:

1. Το Lloyd's.
2. Οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις (Protection & Indemnity Clubs).
3. Οι ασφαλιστικές εταιρείες

1.8.1. Το Lloyd's

Το Lloyd's δεν είναι μια ασφαλιστική εταιρεία παρά μία κοινωνία ασφαλιστών και αντασφαλιστών και μια αγορά όπου οι κίνδυνοι ασφαλιζονται από περίπου 80 συνδικάτα τα οποία συγκροτούνται από Ασφαλιστές – Μέλη (Names) του Lloyd's. Τα συνδικάτα αυτά ελέγχονται με τη σειρά τους από διευθύνοντα στελέχη ή αντασφαλιστικές επιχειρήσεις (51 στον αριθμό). Τα κεφάλαια των συνδικάτων αρχικά προέρχονταν από χρήματα τα οποία εισέφεραν οι "Names" ώστε να υποστηρίξουν την αντασφάλιση των ασφαλισμένων κινδύνων με απεριόριστη ευθύνη. Σήμερα μόνο το 5% του κεφαλαίου του Lloyd's ανήκει σ' αυτή την κατηγορία. Το 9% προέρχεται από "Names" οι οποίοι

προσφέρουν περιορισμένη ευθύνη και το υπόλοιπο 86% ανήκει σε επενδυτές, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι ασφαλιστικές εταιρείες. Το Lloyd's διαθέτει δίκτυο 180 περίπου πρακτόρων, οι οποίοι και μεσολαβούν για τη σύναψη των συμβολαίων των πελατών με τον οργανισμό (Talley, 2012).

Για την εισδοχή ενός μέλους στο Lloyd's απαιτείται κατάθεση συμμετοχής υπό μορφή κεφαλαίου, ανάλογη με τον κύκλο εργασιών του υποψήφιου μέλους. Επίσης κάθε μέλος είναι υποχρεωμένο να τηρεί αποθεματικό κεφάλαιο ασφαλείας, το οποίο σχηματίζεται από μικρές ετήσιες κρατήσεις από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα. Επίσης τα μέλη υποβάλλουν τον ετήσιο ισολογισμό, στον οποίο όλα τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα τηρούνται σε ειδικό κωδικό λογιστικών εγγραφών, από τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις μέχρι ότου εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχει συνάψει το μέλος.

Το Lloyd's διορίζει πράκτορες στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου, με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του, να καταγράφουν και αναφέρουν τα σχετικά με τα θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά που συμβαίνουν στην περιοχή ευθύνης τους και γενικά να ενεργούν σε σχέση με οτιδήποτε αφορά στις ασφαλίσσεις και τους εντολείς τους. Μέσω αυτού του δικτύου το Lloyd's έχει καθιερωθεί ως μεγάλη πρότυπη οργάνωση συγκέντρωσης ναυτικών πληροφοριών και στοιχείων περί τη ναυτική ασφάλιση, η οποία δρα με σκοπό την προστασία των συμφερόντων όχι μόνο του διεθνούς ασφαλιστικού επιχειρηματικού τομέα, αλλά και γενικότερα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

Τα μέλη του Lloyd's συνάπτουν ασφαλιστήρια συμβόλαια και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις είτε ατομικά είτε σε ομάδες, είτε απ' ευθείας, είτε μέσω αντιπροσώπου. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους αναφέρεται υποχρεωτικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ώστε ρητά να προκύπτει ποια μέλη ανέλαβαν το συγκεκριμένο κίνδυνο και το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μέλους στο ασφαλιζόμενο ποσό. Σε περίπτωση διένεξης, ο ασφαλισμένος στρέφεται εναντίον κάθε μέλους ξεχωριστά και μέχρι το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας που ανέλαβε από κοινού τον κίνδυνο, καθώς δε νομιμοποιείται γι' αυτό.

Διαδικασία Ασφάλισης

Η πρακτική διαδικασία ασφάλισης στο Lloyd's μέσω μεσίτη αποτελείται από συγκεκριμένα βήματα, τα οποία ακολουθούνται για τη μέγιστη εξασφάλιση όλων των

εμπλεκόμενων μερών. Ο πράκτορας λαμβάνει από τον ασφαλιζόμενο την εντολή ασφάλισης. Συντάσσει εν συνεχεία την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (slip), η οποία και αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία του προς ασφάλιση κινδύνου (όνομα πλοίου, το προκαθορισμένο δρομολόγιο, τη χρονική διάρκεια της ασφάλισης, την εκτίμηση της αξίας του πλοίου, το ποσό ασφάλισης, τυποποιημένους όρους των ασφαλιστήριων συμβολαίων και οποιαδήποτε ειδικό όρο που τυχόν ζητηθεί). Στη συνέχεια η πρόταση διαβιβάζεται από τον πράκτορα στα μέλη του Lloyd's με σκοπό να προσφερθεί κάλυψη ανάλογη με την εντολή που έχει λάβει. Μέλη τα οποία αποδέχονται τον κίνδυνο σημειώνουν διαδοχικά στο slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν. Το slip διαβιβάζεται διαδοχικά σε άλλα ενδιαφερόμενα μέλη έως ότου καλυφθεί το σύνολο του αιτούμενου ποσού.

Η σύγχρονη Lloyd's και οι εξειδικευμένες ασφαλιστικές εταιρείες του Λονδίνου ασφαλίζουν το 15% του συνόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κατέχουν μερίδιο 27% στην αγορά της ασφάλισης των αερομεταφορών και περίπου το 58% των θαλάσσιων μονάδων εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου (Talley, 2012).

1.8.2. Ασφαλιστικές Εταιρείες

Μέχρι το 1824 δύο μόνο εταιρείες, η Royal Exchange και η London Assurance, είχαν το προνόμιο να ενεργούν ασφαλιστικές εργασίες. Από το 1824 που το προνόμιο αυτό καταργήθηκε, άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες, οι οποίες υπάχθηκαν στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και τον μεταγενέστερο του 1948.

Αφού λοιπόν αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες, ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης καθοριζόταν συνήθως στις λεπτομέρειες με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου ίδρυσε το Τμήμα Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και έκδοση ασφαλιστηρίων κοινού συνδυαζόμενου τύπου, για λογαριασμό των εταιρειών -μελών του Ινστιτούτου Υπάρχουν φυσικά και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια.

1.8.3. Αλληλασφαλιστικές ενώσεις (Clubs)

Οι σύλλογοι προστασίας και αποζημίωσης (Protection & Indemnity Clubs - σύλλογοι P&I) αποτελούν μη κερδοσκοπικούς φορείς αλληλασφάλισης για την ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης (Protection & Indemnity - P&I) των μελών τους, ήτοι των πλοιοκτητών. Καθένας από τους συλλόγους P&I διοικείται από διοικητικό συμβούλιο το οποίο εκπροσωπεί τα μέλη ενώ η καθημερινή διαχείριση ανατίθεται σε ειδικευμένα διοικητικά στελέχη διοριζόμενα από αυτό (Official Journal of the European Union, 1999).

Ο αγγλικός νόμος περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 (Marine Insurance Act 1906) ορίζει στο άρθρο 85 ότι όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν το ένα το άλλο έναντι θαλάσσιων κινδύνων υπάρχει η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση. Οι πλοιοκτήτες βασίστηκαν στο άρθρο αυτό για να συστήσουν ενώσεις (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημίες κάθε μέλους της ένωσης. Μετά τον περί εταιρειών νόμο του 1862, όσοι εκ των ενώσεων αριθμούσαν περισσότερα από 20 μέλη, αναγνωρίστηκαν ως εταιρείες απεριόριστου ή περιορισμένης ευθύνης, ανάλογα με το καταστατικό της καθεμιάς.

Οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι φορείς ή που στην περίπτωση που τους αναλάβουν, οι όροι τους είναι ασύμφοροι.

Οι κλάδοι ασφάλισης τους οποίους καλύπτουν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις είναι:

1. Κλάδος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Class)

Πρόκειται για το σημαντικότερο κλάδο στο χώρο των αλληλασφαλιστικών ενώσεων και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

2. Κλάδος ναύλου, επισταλιών και υπεράσπισης (Freight, Demurrage and Defense Class)

Καλύπτει θέματα δικαστικής προστασίας για Απαιτήσεις ή Υποχρεώσεις των πλοιοκτητών-μελών σε διαφορές με ναυλωτές, πληρώματα, ασφαλιστικές ή ναυπηγούς.

3. Κλάδος πολέμου και απεργιών (War and Strike Class)

Καλύπτει κινδύνους οι οποίοι ανακύπτουν λόγω πολεμικών συρράξεων ή εχθροπραξιών και οι οποίοι γενικά δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές πολιτικές του Lloyd's ή των ασφαλιστικών εταιρειών. Μπορεί να καλύψει επίσης κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες ή και δολιοφθορές.

Ο μηχανισμός αποζημιώσεων της ένωσης προβλέπει την κάλυψη των ζημιών που προέκυψαν από καλυπτόμενος κινδύνους καθώς και των εξόδων διακανονισμού τους, κατά τρόπο που ορίζει ο κανονισμός της ένωσης. Η συνήθης πρακτική προβλέπει τη συμμετοχή ενός μέλους ανάλογα με τη χωρητικότητα και τις ζημίες των πλοίων που έχει εγγράψει στην ένωση. Οι πλοιοκτήτες - μέλη έχουν την υποχρέωση καταβολής εισφορών προς την ένωση, υπό τύπου ασφαλιστρών, οι οποίες και γίνονται συνήθως σε ετήσια βάση. Οι εισφορές αυτές είναι:

1. Αρχικό ασφάλιστρο (Advance Call or Initial Call)

Καταλογίζεται στην αρχή της περιόδου εγγραφής του μέλους και καθορίζεται με βάση τις προβλέψεις της ένωσης για μελλοντικές απαιτήσεις, την ολική χωρητικότητα του πλοίου και τον τύπο του πλοίου.

2. Ασφάλιστρο ανανέωσης (Renewal Call)

Πρόκειται για το ασφάλιστρο που καταβάλλεται στην ένωση για την ανανέωση της κάλυψης του πλοίου για το επόμενο ασφαλιστικό έτος. Εξαρτάται άμεσα από τις αποζημιώσεις τις οποίες η ένωση πλήρωσε για το συγκεκριμένο πλοίο μέσα στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Το μοντέλο αυτό υπολογισμού οδηγεί την ένωση να προετοιμάζει προβλέψεις (estimates) για τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που θα κληθεί να καταβάλλει για το κάθε μέλος του μέσα στο επόμενο ασφαλιστικό έτος.

3. Συμπληρωματικό ασφάλιστρο (Supplementary Call or Back Call)

Καταλογίζεται συνήθως τον Ιούνιο του επόμενου έτους από αυτό στο οποίο αφορά. Το ύψος του συνδέεται με την εξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεων της ένωσης με βάση τις απαιτήσεις κατά των μελών του. Ο υπολογισμός του είναι ποσοστιαίος και κινείται στην περιοχή του 20% επί του Αρχικού ασφαλιστρου.

4. Ασφάλιστρα απαλλαγής (Release Calls)

Προκειμένου ένα μέλος να αποχωρήσει από την ένωση, συμφωνεί να καταβάλει ένα ποσό προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο. Είναι στην ευχέρεια του αποχωρούντος μέλους να μην καταβάλει τα ασφάλιστρα απαλλαγής τη στιγμή της αποχώρησης, αλλά να αναμένει αντίστοιχο αίτημα από την ένωση στην περίπτωση στην οποία θα του καταλογιστεί συμπληρωματικό ασφάλιστρο.

5. Επιστρεφόμενα Ασφάλιστρα (Return Calls)

Στην περίπτωση συσσώρευσης ικανού πλεονάσματος ασφαλίσεων προηγούμενων ασφαλιστικών ετών, η ένωση επιστρέφει στα μέλη της ένα μέρος τους. Τα Επιστρεφόμενα Ασφάλιστρα επιστρέφονται στα μέλη και σε περίπτωση λύσης της ένωσης. Επίσης, στην περίπτωση που το πλοίο παροπλίζεται, προβλέπεται επιστροφή στα μέλη ποσοστού έως και 90% του ήδη καταβληθέντος αρχικού ασφαλίστρου για το συγκεκριμένο πλοίο.

Αντίθετα με την ασφάλιση στους υπόλοιπους φορείς ναυτικής ασφάλισης, οι οποίοι καλύπτουν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους μέχρι ένα ανώτατο ποσό, οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις παρέχουν στα μέλη τους απεριόριστη κάλυψη (με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση, που μέχρι το 1978 περιοριζόταν σε \$300.000.000). Η παροχή απεριόριστης κάλυψης έχει καταστεί δυνατή αφ' ενός μεν λόγω της αμοιβαίας ασφάλισης των πλοιοκτητών - μελών (που συνεπάγεται στην πράξη απεριόριστη υποχρέωση τους για καταβολή συμπληρωματικών ασφαλίσεων, ανάλογα με την αύξηση των κινδύνων που έχουν αναληφθεί από κοινού), αφ' ετέρου δε λόγω του συστήματος αντασφάλισης που έχουν αναπτύξει από κοινού οι ενώσεις.

Μερίδιο αγοράς των P&I Clubs

Περίπου το 89 % της παγκόσμιας χωρητικότητας και περίπου το 100% της ευρωπαϊκής (EE + EZEΣ), καλύπτεται ασφαλιστικά από συλλόγους P&I, μέλη του International Group. Μέχρι στιγμής καλύπτουν αξία ανερχόμενη περίπου σε 3,9 δισεκατομμύρια Ευρώ (4,25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) (Official Journal of the European Union, 1999).

Τα μερίδια των μεμονωμένων συλλόγων P&I του IG στην παγκόσμια αγορά κυμαίνονται μεταξύ 16,3 % (UK Mutual) και κάτω του 1 % (American Club).

Η εναπομένουσα χωρητικότητα ασφαρίζεται από μικρούς ανεξάρτητους συλλόγους P&I ή εμπορικούς ναυτασφαλιστές ή δεν ασφαρίζεται καθόλου για κινδύνους του τύπου αυτού. Οι ανεξάρτητοι φορείς αλληλασφάλισης P&I, κατά κανόνα, εστιάζονται σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων, όπως ξηρού φορτίου ή ακτοπλοϊκά ή αλιευτικά σκάφη και παρέχουν χαμηλή ασφαλιστική κάλυψη P&I. Ο μεγαλύτερος από αυτούς είναι ο Ocean Marine Mutual Association.

Ορισμένοι σύλλογοι P&I, μέλη του International Group προσφέρουν ανεξάρτητη ασφαλιστική κάλυψη για συγκεκριμένους τύπους σκαφών. Για παράδειγμα, η Shipowners Mutual Protection απέσυρε όλα τα αλιευτικά σκάφη από τους διακανονισμούς του IG το 1996 και σήμερα προσφέρει κάλυψη μέχρι 500 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (Official Journal of the European Union, 1999).

1.8.4. International Group of P&I Clubs

Το International Group of P&I Clubs (Διεθνής όμιλος συλλόγων προστασίας και αποζημίωσης - IG) αποτελεί τον παγκόσμιο φορέα των συλλόγων P&I. Σε αυτόν συμμετέχουν 19 σύλλογοι P&I (επτά από το Ηνωμένο Βασίλειο, τέσσερις από τις Βερμούδες, τρεις από το Λουξεμβούργο, δύο από τη Νορβηγία, ένας από τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και τη Σουηδία) (Official Journal of the European Union, 1999).

Το σύστημα αυτό βασίζεται στη δημιουργία ενός μοναδικού διεθνούς αντασφαλιστικού οργανισμού (International Group), στον οποίο μετέχει στο σύνολο των αντασφαλιστικών συνεταιρισμών (19 ενώσεις οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 90% της συνολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας). Ο ρόλος του International Group είναι να αντασφαλίζει τις ενώσεις που το συγκροτούν και ενεργοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη – μέλους μιας ένωσης είναι μεγαλύτερη από ένα ανώτατο όριο κάλυψης (όριο ευθύνης, Πίνακας 1). Σε μια τέτοια περίπτωση το International Group αντασφαλίζεται με τη σειρά του στην ασφαλιστική αγορά που αντιπροσωπεύεται από το Lloyd's και τις ασφαλιστικές εταιρείες. Σε περιπτώσεις εξαιρετικά υψηλών ασφαλιστηρίων, τα οποία δεν αντασφαλίζονται εξ' ολοκλήρου από το Lloyd's ή τις ασφαλιστικές εταιρείες, η διαφορά που προκύπτει αντασφαλίζεται από το International Group.

Πίνακας 1. Όρια ευθύνης ανά ασφαλιστικό φορέα για το ασφαλιστικό έτος 1981-82 (Πηγή: (Official Journal of the European Union, 1999))

1.	Σύνηθες όριο ευθύνης κάθε ένωσης	\$750.000
2.	International Group	\$750.001-6.000.000.
3.	Lloyd's και Ασφαλιστικές εταιρείες	\$6.000.001-465.000.000
4.	International Group:	\$465.000.001 και πλέον

Σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τις ενώσεις, η καταβολή των απαιτήσεων γίνεται πρώτα από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη, ο οποίος στη συνέχεια επιδιώκει την επιστροφή από την ένωση των χρημάτων που κατέβαλε. Τα μέλη μιας ένωσης διατηρούν το δικαίωμα να στρέφονται απ' ευθείας κατά της, για να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους για αποζημίωση.

Στην Ελλάδα το Νομοθετικό Διάταγμα 400/1970 «περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφάλισεως» (Άρθρο 35) παρέχει νομοθετική κάλυψη για τη σύσταση και λειτουργία αλληλασφαλιστικές ενώσεις (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, 2014).

1.9. Εποπτεία και Έλεγχος των Ασφαλιστικών Φορέων

Στο Δίκαιο των κρατών λαμβάνεται πρόνοια για την κρατική εποπτεία και έλεγχο των φορέων παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών. Ενδεικτικά η Μεγάλη Βρετανία, όπως και τα άλλα κράτη, θέσπισε νόμους κρατικής εποπτείας και ελέγχου των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών, ούτως ώστε να προστατευθούν όσοι κάνουν χρήση ασφαλιστικών υπηρεσιών, ιδίως από δόλιες και καταχρηστικές πρακτικές των ασφαλιστικών φορέων.

Η πρόνοια αυτή του κράτους αρχικά ελήφθη για τον κλάδο της ασφάλισης ζωής, δεδομένου ότι στον κλάδο αυτό πρωτοπαρουσιάστηκαν καταχρήσεις. Ο Νόμος του 1958 «περί Ασφαλιστικών Εταιρειών» θέσπισε Σύστημα Κρατικής εποπτείας και εμπλουτίστηκε με πρόσθετες διατάξεις στο Νόμο «περί εταιρειών» του 1967.

Η εποπτεία ασκείται από το Συμβούλιο Εμπορίου και σκοπεύει στο να εξασφαλίσει ότι καμία επιχείρηση ασφάλισης δεν μπορεί να ιδρυθεί χωρίς επαρκή κεφάλαια για την

κάλυψη αναμενόμενων απαιτήσεων. Για την ίδρυση μιας νέας επιχείρησης ασφάλισης απαιτείται η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου η οποία προϋποθέτει την υποβολή των οικονομικών της στοιχείων και την άσκηση του απαραίτητου διαχειριστικού ελέγχου. Το Συμβούλιο διατηρεί το δικαίωμα να επέμβει και να ελέγξει μια ασφαλιστική επιχείρηση η οποία εμφανίζει παθητικό στα λογιστικά της αποτελέσματα ή έχουν καταγγεληθεί σε βάρος της δόλιες πρακτικές. Σε περίπτωση που αυτή δεν συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις και τους όρους που απορρέουν από το ισχύον Δίκαιο, ασκείται ποινική δίωξη κατά των υπευθύνων. Ο Νόμος του 1967 αναφέρεται ρητά στον τομέα των ναυτικών ασφαλίσεων που διεξάγονται κυρίως από εταιρείες περιορισμένης ευθύνης (Limited) και από αλληλασφαλιστικές ενώσεις.

Τα μέλη του Lloyd's εξαιρούνται κι αυτό αποτελεί τιμή και αναγνώριση του επιπέδου τιμιότητας, οικονομικής επάρκειας και πειθαρχίας που εγγυάται ο οργανισμός αυτός. Εκτός από το Lloyd's εξαιρούνται και άλλες συγκεκριμένες ενώσεις ασφαλιστών.

1.10. Διαδικασία Ασφάλισης και Αποζημίωσης

Η διαδικασία για την ασφάλιση ενός πλοίου ξεκινά με την προσέγγιση από τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ενός μεσίτη ασφαλείων (Insurance broker). Ειδικά για την κάλυψη πλοίου στο Lloyd's απαιτείται η μεσολάβηση ενός μεσίτη του Lloyd's (Lloyd's broker). Οι μεσίτες αυτοί διατηρούν λογαριασμούς με τους αντασφαλιστές (open accounts) και εξυπηρετούν λογιστικά την πληρωμή του ασφαλιστρού αλλά και της αποζημίωσης.

Η μεσολάβηση για την ασφάλιση γίνεται κάτω από αυστηρούς κανόνες ηθικής και αξιοπιστίας συμβάλλοντας επίσης στην εξασφάλιση της «καλής πίστης» σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΜΙΑ 1906. Μετά την συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών για το πλοίο που πρόκειται να ασφαλιστεί οι μεσίτες συντάσσουν την πρόταση ασφάλισης (slip) και προσεγγίζουν έναν από τους «Επικεφαλής Ασφαλιστές» (Leading Underwriters). Ο Επικεφαλής ασφαλιστής (Leader) θα καθορίσει το ασφάλιστρο και θα υπογράψει πρώτος την Πρόταση ασφάλισης μέσω της οποίας αναλαμβάνει ένα ποσοστό του κινδύνου. Η Πρόταση ασφάλισης διαβιβάζεται διαδοχικά σε επόμενους ασφαλιστικούς φορείς, ώστε καθένας να αναλάβει κάποιο ποσοστό μέχρι την συμπλήρωση του 100% του κινδύνου. Η διαδικασία αυτή καλείται «τοποθέτηση» (placing).

Στην αγορά των ασφαλειών συνέβησαν διαδοχικές συγχωνεύσεις και εξαγορές ασφαλιστικών εταιρειών, με αποτέλεσμα από τους περίπου 400 ασφαλιστικούς φορείς που υπήρχαν μέχρι πριν 10 χρόνια, σήμερα ο παγκόσμιος στόλος καλύπτεται από 22 φορείς και ασφαλιστικές εταιρίες εκτός Lloyd's που εδρεύουν κυρίως στην Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Νορβηγία και Αμερική.

Στη διαδικασία σύναψης ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου εμπλέκονται τα ακόλουθα μέρη, τόσο από την πλευρά της πλοιοκτησίας όσο και του ασφαλιστικού φορέα:

1. Ο τεχνικός σύμβουλος του πλοιοκτήτη.

Πρόκειται για ειδικό ο οποίος θα επιθεωρήσει την ζημία του πλοίου αρχικά, θα καταγράψει την έκταση της, θα διερευνήσει τα αίτια της και σε συνεργασία με το νομικό τμήμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας θα αποφασισθεί εάν η συγκεκριμένη ζημία θα αποτελέσει απαίτηση από τους ασφαλιστικούς φορείς.

2. Ο επιθεωρητής των ασφαλιστών.

Οι ασφαλιστικοί φορείς μέσω του Ασφαλιστικού πράκτορα διορίζουν πραγματογνώμονα, ο οποίος ενεργεί για λογαριασμό τους και πιστοποιεί παραμέτρους της ζημίας για την οποία ζητείται ασφαλιστική κάλυψη. Ο ρόλος του πραγματογνώμονα των ασφαλιστών είναι:

- i. Να καταγράψει τα περιστατικά που προκάλεσαν τη ζημία.
- ii. Να καταγράψουν τα γενικά τεχνικά στοιχεία του πλοίου.
- iii. Να καταγράψει με ακρίβεια και λεπτομέρεια την έκταση της ζημίας.
- iv. Να συμφωνηθεί ο τρόπος και η τεχνική έκταση της επισκευής.
- v. Να εξασφαλισθεί το χαμηλότερο δυνατό κόστος αποκατάστασης της ζημίας μέσω διαδικασίας συγκέντρωσης προσφορών.
- vi. Να συμφωνηθεί η αίτια της ζημίας.
- vii. Να συμφωνηθεί το κόστος επισκευής.
- viii. Να καταγράψει όλα τα παραπάνω σε αναφορά για χρήση της από τους ασφαλιστικούς φορείς, τον πλοιοκτήτη και τους διακανονιστές της αβαρίας.

3. Ο διακανονιστής της αβαρίας.

Όλα τα περιστατικά που έχουν καταγραφεί σε σχέση με τη ζημία, όλες οι αναφορές των επιθεωρητών και πραγματογνωμόνων, οι λογαριασμοί για τα έξοδα των επισκευών καθώς και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που ισχύει υποβάλλονται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία σε έναν διακανονιστή (Average Adjuster) της επιλογής της. Ο διακανονιστής με βασιζόμενος στις αναφορές των επιθεωρητών, τους όρους του ασφαλιστηρίου αλλά και την ασφαλιστική πρακτική και τους ισχύοντες κανονισμούς, θα συντάξει τον διακανονισμό της ζημίας και αφού συνυπολογίσει τους λογαριασμούς οι οποίοι καταγράφουν τα έξοδα των απαιτούμενων επισκευών, θα υπολογίσει τα ποσά που αναλογούν για αποζημίωση από τον κάθε εμπλεκόμενο ασφαλιστικό φορέα. Για τη σύνταξη του διακανονισμού προβλέπεται αμοιβή η οποία προστίθεται στην απαίτηση του ασφαλιζόμενου και εξοφλείται από τους ασφαλιστικούς φορείς.

4. Ο διακανονισμός της ζημίας υποβάλλεται μέσω του πράκτορα (broker) στον Επικεφαλής Ασφαλιστή (Leading Underwriter). Αφού αυτός ελεγχθεί και εγκριθεί, εκδίδονται χρεωστικά σημειώματα προς τους ασφαλιστικούς φορείς που περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο για πληρωμή του ποσοστού που αναλογεί στον καθένα. Η είσπραξη της αποζημίωσης γίνεται από τους πράκτορες και αφού παρακρατηθεί ένα μικρό ποσοστό (της τάξεως του 1%) ως αμοιβή του πράκτορα, αυτή πιστώνεται στους τραπεζικούς λογαριασμούς του πλοιοκτήτη.

1.11. Η ναυτασφάλιση στην Ελλάδα

Η ναυτική ασφάλιση για την Ελλάδα αποτελεί σημαντικό κλάδο, ο οποίος μπορεί εν δυνάμει να στηρίξει την εθνική οικονομία. Το κόστος των ασφαλιστρών για την ελληνόκτητη ναυτιλία φτάνει στα 4 δισεκατομμύρια δολάρια. Η δημιουργία της κατάλληλης θεσμικής και διοικητικής υποδομής θα επιτρέψει σε ελληνικούς ασφαλιστικούς φορείς να διεκδικήσουν μεγαλύτερα μερίδια από την ασφαλιστική αγορά που καλύπτει ελληνικά γενικώς πλοία (με ελληνική σημαία και ελληνόκτητα). Μια τέτοια αναμόρφωση της ασφαλιστικής αγοράς θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας όχι μόνο στο συγκεκριμένο τομέα των ναυτικών ασφαλίσεων, αλλά και σε άλλες σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες.

Ο Νόμος 3569/2007 προβλέπει τη δημιουργία "Συνεταιρισμών Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης". Με το νομοθέτημα αυτό που αποτελεί προσθήκη στο ΝΔ 551/70 "Περί

ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως πλοίων και αεροσκαφών" παρέχεται η δυνατότητα ίδρυσης P&I Clubs κατά τα πρότυπα ομοίων σχημάτων που λειτουργούν στις αγγλοσαξονικές χώρες. Σε αυτά μπορούν να μετέχουν ως μέλη, πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοιοκτητριών εταιρειών, εφοπλιστές, διαχειριστές εταιρειών πλοιοκτησίας, εφοπλισμού και κυριότητας πλοίων, διαχειριστές πλοίων και εκναυλωτές.

Με τον πιο πάνω νόμο είναι δυνατή η σύμπραξη Ελλήνων πλοιοκτητών και άλλων συναφών παραγόντων (μελών των ιδρυομένων Συνεταιρισμών Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης) με στόχο να καλύπτονται όλοι οι ασφαλιζόμενοι από τα P&I Clubs κίνδυνοι (ενδεικτικά: ευθύνη του πλοιοκτήτη για σύγκρουση, μόλυνση θαλάσσιου περιβάλλοντος, θάνατο ή άλλα περιστατικά βλάβης της υγείας του πληρώματος, μεταφορά φορτίου, ευθύνη του μεταφορέα και διαμεταφορέα, αστική ευθύνη έναντι τρίτων, ασφάλιση λιμένων και μαρίνων κ.α.).

Στον τομέα των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων λόγω της φύσης των κινδύνων που εγκυμονούν τυχόν ατυχήματα (ανθρώπινες ζωές, θαλάσσιο περιβάλλον, λιμάνια κλπ), η νομοθεσία περί ασφάλισής τους περιλαμβάνει από το 2001 το Νόμο 2932/2001 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές». Στο Άρθρο 3, Παρ. (ε) προβλέπεται η ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης συγκεκριμένων κινδύνων και επιβλήθηκε ως προϋπόθεση δρομολόγησης ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων. Η διάταξη αυτή αφού παρέμεινε ανενεργή, αντικαταστάθηκε με τη διάταξη της Παρ. (ε) του Άρθρου 25 του Νόμου 3450/2006, σύμφωνα με την οποία ορισμένοι βασικοί κίνδυνοι, όπως είναι οι ζημιές σε λιμενικά έργα, εγκαταστάσεις ή εξοπλισμό λιμένων, διαύλους, πλωτές δεξαμενές και βοηθήματα ναυσιπλοΐας και κυρίως η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος (κίνδυνοι που καλύπτονταν από την αντικατασταθείσα διάταξη), δεν καλύπτονται πλέον.

2. Νόμος 1906 περί «Ναυτικής Ασφάλισης»

Ο βρετανικός νόμος περί «Ναυτικής Ασφάλισης» του 1906 αποτελεί τη βάση για όλα τα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια που συνάπτονται παγκοσμίως. Οντότητες και πρόνοιες του νόμου είναι:

1. Ασφαλισμένο Αντικείμενο

Πρέπει να αποτελεί περιουσία του ασφαλιζόμενου ώστε το συμβόλαιο να έχει ισχύ. Απαγορεύεται η ασφάλιση αντικειμένων τρίτων για κερδοσκοπικούς λόγους.

2. Καλή Πίστη

Το συμβόλαιο ασφάλισης συνάπτεται με την καλή πίστη των συμβαλλόμενων. Εάν αποδειχθεί ότι αυτή δεν τηρείται από τη μια ή την άλλη πλευρά, το συμβόλαιο παύει να ισχύει. Όταν το συμβόλαιο υπογράφεται, ο ασφαλιστής και ο ασφαλιζόμενος πρέπει να δηλώνουν άγνοια ως προς τις συνέπειες του ανειλημμένου κινδύνου.

3. Αποζημίωση

Πρόκειται για την αξία για την οποία ασφαρίζεται το αντικείμενο. Δεν επιτρέπεται η επιδίωξη κέρδους του ασφαλισμένου μέσω του συμβολαίου ασφάλισης. Το αποζημιωόμενο ποσό είναι ίσο με την εμπορική αξία της κάλυψης και όχι αδικαιολόγητα ανώτερο απ' αυτό. Η αποζημίωση μπορεί να αντιστοιχεί στην αξία του σκάφους ως καινούργιο αντί για την αξία του ως μεταχειρισμένο. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για ζημία που δεν αναφέρεται ή δεν εννοείται η οποία δεν αναγράφεται ρητά στο συμβόλαιο.

4. Περίοδος Ασφάλισης

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο συνάπτεται για ορισμένο χρόνο ή για συγκεκριμένο ταξίδι. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι παύει να ισχύει εάν αλλάξει είτε εκούσια είτε ακούσια ο προορισμός του πλοίου.

5. Εγγυήσεις

Πρόκειται για προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να παρέχονται από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, ώστε να περιορίζονται οι πιθανότητες να συμβεί κάποιο ατύχημα ή βλάβη ή αυτό να αποφευχθεί. Εάν δεν παρέχονται τέτοιου είδους εγγυήσεις, η κάλυψη παύει να ισχύει. Ενδεικτικές και εν πολλοίς αυτονόητες εγγυήσεις αποτελούν:

- Η ασφάλεια του πλοίου. Αναφέρεται στην τήρηση των κανονισμών ασφάλειας του σκάφους, του πληρώματος και των επιβατών.
- Η υπακοή στους νόμους. Το πλοίο ακολουθεί τη νομοθεσία και τους κανονισμούς ναυσιπλοΐας της εκάστοτε χώρας στην οποία πλέει.
- Η μεταφορική ικανότητα πλοίου για το εκάστοτε φορτίο. Η ακαταλληλότητα του σκάφους για μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου, οδηγεί στην κατάρπτωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.
- Η συμμόρφωση με τους όρους της ασφάλειας. Όροι οι οποίοι επιβάλλονται από την ασφαλιστική εταιρεία θα πρέπει να τηρούνται στο σύνολό τους.
- Η τήρηση της πορείας του πλοίου και η μη παρέκκλισή του από αυτήν. Η ισχύς της ασφαλιστικής κάλυψης παύει εάν το πλοίο παρεκκλίνει της πορείας του και αυτό αποτελεί όρο του συμβολαίου. Εξαιρέσεις του κανόνα αυτού αποτελούν περιπτώσεις ανωτέρας βίας, οι οποίες επηρεάζουν την ασφάλεια του σκάφους και των επιβαινόντων σε αυτό. Στις εξαιρέσεις εμπίπτουν περιστατικά απώλειας ελέγχου του σκάφους παρά τη θέληση του καπετάνιου ή του πλοιοκτήτη (παράδειγμα η βλάβη ενός συστήματος πλοήγησης), η αλλαγή πορείας προκειμένου να διαφυλαχθεί η ασφάλεια του σκάφους και των επιβαινόντων (όπως κακές καιρικές συνθήκες), η παρέκκλιση πορείας για διάσωση ναυαγών ή βοήθεια άλλου πλοίου το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο ή για την παροχή έκτακτης ιατρικής βοήθειας σε επιβαίνοντες.

Εάν τα δύο μέρη συμφωνήσουν σε επιπλέον ή άλλου τύπου εγγυήσεις, αυτές θα πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου και να αναφέρονται ρητά στο συμβόλαιο.

Το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται η Ναυτική ασφάλεια βασίζεται στην αγγλική νομοθεσία. Το νομοθετικό πλαίσιο της ναυτικής ασφάλειας στην Αγγλία είναι η MIA 1906 (Marine Insurance Act) και το οποίο κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμους σε μια νομοθετική πράξη (Giaschi, 2012).

Οι αρχές του MIA 1906 αποτελούν και την βάση κάθε άλλης ασφαλίσεως είτε πρόκειται για ασφάλιση αυτοκινήτων, αεροπλάνων, οικιών, κ.λπ. διεθνώς.

Μερικές από τις βασικές αρχές αυτού του κώδικα είναι:

1. Χαρακτηρισμός της Ναυτικής Ασφάλειας

Ως «Ναυτική Ασφάλεια» θεωρείται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, βάσει του οποίου ο Ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποκαταστήσει τον ασφαλιζόμενο με τέτοιο τρόπο και μέγεθος όπως συμφωνήθηκε έναντι ναυτλιακών απωλειών, δηλαδή απωλειών που επήλθαν λόγω μιας μη κανονικής κατάστασης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Θεμελιώδης αρχή της «αποκατάστασης» είναι η επαναφορά του ασφαλισμένου στην ίδια θέση και κατάσταση ως εάν ο θαλάσσιος κίνδυνος να μην είχε επέλθει. Από την αρχή αυτή απορρέουν οι υποχρεώσεις του ασφαλισμένου για την ύπαρξη πραγματικού ασφαλιστέου ενδιαφέροντος (insurable interest) καθώς και των άλλων υποχρεώσεων που έχουν αναφερθεί σε σχέση με το ασφαλιζόμενο αντικείμενο.

2. Αρχή της ύψιστης ειλικρίνειας και καλής πίστης (Uberrimae Fidei). Ένα ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο σύμφωνα με τον κώδικα MIA 1906 στηρίζεται στην ύψιστη καλή πίστη. Βάσει αυτής οι συμβαλλόμενοι έχουν την υποχρέωση να μην αποκρύπτουν από τον άλλο στοιχεία που γνωρίζουν, με σκοπό να οδηγήσουν τον άλλο συμβαλλόμενο σε μια επιζήμια για αυτόν σύμβαση εν αγνοία τους. Ακόμη η υποχρέωση επίδειξης της ύψιστης καλής πίστης υπονοεί την υποχρέωση παροχής όλων των πληροφοριών οι οποίες θα επηρεάσουν την απόφαση ενός ασφαλιστή και ενδέχεται ακόμη και να τον οδηγήσουν στην απόρριψη μιας απαίτησης του ασφαλιζόμενου.

Παρέκκλιση από αυτή την βασική αρχή και υποχρέωση, αυτόματα παρέχει το δικαίωμα στο αντισυμβαλλόμενο μέρος να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του ασφαλιστηρίου

συμβολαίου (Avoidance of the policy)(ab initio). Η υποχρέωση αυτή βαρύνει όχι μόνο τον ασφαλιζόμενο αλλά και τον ασφαλιστή.

3. Αρχή της παράθεσης στοιχείων (disclosure).

Ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να θέσει υπόψη του ασφαλιστή όλα εκείνα τα στοιχεία που γνωρίζει ή θεωρείται ότι πρέπει να γνωρίζει λόγω της επαγγελματικής ασχολίας του και τα οποία επηρεάζουν την κρίση του ασφαλιστή κατά την αξιολόγηση του κινδύνου και τον υπολογισμό του ασφαλίστρου. Απόκρυψη τέτοιων στοιχείων δικαιολογεί ακύρωση της Ασφαλιστικής σύμβασης εκτός εάν ο ασφαλιστής παραιτηθεί από αυτό το δικαίωμα «έργω ή πράξει» ή με ρητή δήλωσή του.

Δεν υφίσταται υποχρέωση για γνωστοποίηση στοιχείων τα οποία ελαττώνουν τον κίνδυνο ή θεωρούνται αυτονόητα σε ένα ασφαλιστή ή για τα οποία ο ίδιος ο ασφαλιστής παραιτείται ρητά.

4. Αρχή της αντιπροσωπευτικότητας (representation)

Οι δηλώσεις του ασφαλιζόμενου σχετικά με τον αναμενόμενο κίνδυνο ή τις καταστάσεις που ενδέχεται να συμβούν σε ένα ταξίδι και μπορεί να θέσουν το πλοίο, το πλήρωμα ή το φορτίου του σε κίνδυνο, πρέπει να είναι αληθείς.

Αληθής σύμφωνα με τον κώδικα είναι η περιγραφή που στην πλειονότητα της εκθέτει τα στοιχεία σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες και καταστάσεις, χωρίς να εξωραΐζονται επ' ωφελεία του ασφαλισμένου. Ο κώδικας επιμένει στην ανάλυση της έννοιας «αληθής» με σύγκριση του περιγραφόμενου γεγονότος με το πραγματικό και το θεωρεί αληθές όταν η διαφορά με το πραγματικό είναι αμελητέα. Επίσης θεωρείται ότι η απόκρυψη της αλήθειας συνιστά ψευδή δήλωση (Compreccio Verai, Sagestio falci).

5. Εγγυήσεις (Warranties)

Με τους όρους αυτούς ο ασφαλισμένος υπόσχεται ότι μια δήλωσή του θα τηρηθεί ή ότι η δηλωθείσα κατάσταση του πλοίου ή του φορτίου θα διατηρηθεί ή υπεσχημένες ενέργειες θα πραγματοποιηθούν. Τέτοιοι όροι περιλαμβάνονται είτε γραπτώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είτε έχουν ισχύ δεδομένου ότι είναι αυτονόητοι.

Μη τήρηση τέτοιων όρων δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να απαλλαγεί των ευθυνών του για αποζημίωση για ζημιές και βλάβες οι οποίες συνέβησαν μεταγενέστερα της ημερομηνίας της παραβίασεως, όχι όμως και προγενέστερες αυτής.

6. Αρχή της συγγενούς αιτίας (Proximate Cause)

Ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει απώλειες που προξενήθηκαν από πρωτογενείς αιτίες που είναι καλυμμένες στο ασφαλιστήριο (Cause proxima non remota spectator).

2.1. Αρχές του Αγγλικού Δικαίου των Ναυτασφαλίσεων

Το Αγγλικό Δίκαιο της ναυτικής ασφαλίσεως περιέχεται κωδικοποιημένο στον Αγγλικό Νόμο περί Θαλάσσιας ναυτικής Ασφαλίσεως του 1906 (Marine Insurance Act 1906 – MIA 1906). Οι διατάξεις του όπως αυτές ερμηνεύονται και εμπλουτίζονται ισχύουν αναλλοίωτες μέχρι σήμερα και έχουν εφαρμογή σε κάθε περίπτωση ασφαλίσεως πλοίων ή πλωτών ναυπηγημάτων ή θαλασσιών μέσων, αδιακρίτως μεγέθους τύπου και προορισμού, περιλαμβανομένων και των θαλαμηγών πλοίων και των σκαφών αναψυχής. Διεθνή συναλλακτική πρακτική στον κλάδο ασφαλίσεως πλοίων, σκαφών και φορτίων ασφάλιση, αποτελεί η ενσωμάτωση στα ασφαλιστήρια συμβόλαια πέραν των διατάξεων του ανωτέρω εφαρμοστέου νόμου επιπλέον όρων, οι οποίοι έχουν θεσπιστεί από το συλλογικό φορέα των Άγγλων Ασφαλιστών, που εδρεύει στο Λονδίνο, με την επωνυμία «Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου» (Institute of London Underwriters).

Σε περίπτωση συμβάσεως ναυτικής ασφαλίσεως, η οποία διέπεται από το Αγγλικό Δίκαιο, αυτή ερμηνεύεται βάσει των διατάξεων του περί ναυτικής ασφαλίσεως Νόμου MIA 1906, του κοινού Δικαίου και της Αγγλικής πρακτικής, σε συνδυασμό προς τους εκάστοτε όρους ασφαλίσεως του Ινστιτούτου των Ασφαλιστών, οι οποίοι προσιδιάζουν στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο και κατά τη συμφωνία των μερών ενσωματώνονται στο ασφαλιστήριο. Εξάλλου, βασική και θεμελιώδης αρχή του δικαίου της ναυτικής ασφαλίσεως αποτελεί η αρχή της υπέρτατης καλής πίστεως (Uberrima Fides), στην οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο 17 του Νόμου MIA 1906, στο οποίο ορίζεται ότι : «Μία σύμβαση ναυτικής ασφαλίσεως είναι σύμβαση βασιζόμενη στην υπέρτατη καλή πίστη (the utmost good faith), και εάν η υπέρτατη καλή πίστη δεν τηρηθεί υφ' οιουδήποτε συμβαλλομένου, δύναται να ακυρωθεί υπό του άλλου συμβαλλομένου μέρους». Με την ανωτέρω διάταξη

θεσπίζεται ρητά, η αμοιβαία υποχρέωση μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για την επίδειξη της υπέρτατης καλής πίστεως εντός του πλαισίου της μεταξύ τους συναλλαγής, από το στάδιο των διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση της σύμβασης ασφάλισης μέχρι και μετά το πέρας της. Ο ασφαλισμένος έχει το καθήκον να αποκαλύψει όχι μόνον όλα τα ουσιώδη περιστατικά προ της καταρτίσεως της ασφαλιστικής σύμβασης, αλλά και κάθε νέο ουσιώδες περιστατικό σε κάθε επόμενη ανανέωση του ασφαλιστηρίου. Περιστατικά, τα οποία αντικειμενικά, τείνουν σε επίταση του κινδύνου ή σε επαύξηση της ευθύνης του ασφαλιστή, σε περίπτωση επελεύσεως του ασφαλιζομένου κινδύνου, είναι ουσιώδη και ενδιαφέρουν τον ασφαλιστή δεδομένου ότι καθορίζουν εν πολλοίς την απόφασή του να αναλάβει ή όχι τον κίνδυνο αλλά και τον προσδιορισμό του ύψους του προσφερόμενου ασφαλίστρου.

Η μη τήρηση εκ μέρους οποιουδήποτε απ' τους συμβαλλόμενους της αρχής της υπέρτατης καλής πίστεως δίνει το δικαίωμα στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος να ακυρώσει την ασφαλιστική σύμβαση όπως ορίζεται στο Νόμο ΜΙΑ 1906. Το δικαίωμα ακυρώσεως μπορεί να ασκηθεί σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, ακόμη και μετά τη λήξη της ασφαλιστικής περιόδου, εφόσον όμως ασκηθεί έχει αναδρομική ισχύ, με την έννοια ότι, η ασφαλιστική σύμβαση θεωρείται ως μη γενομένη εξ αρχής (*ab initio*). Στην περίπτωση όμως απαλλαγής του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του λόγω παραβίασης της αρχής της υπέρτατης καλής πίστης από τον ασφαλισμένο είτε επειδή ο τελευταίος απέκρυψε ουσιώδη στοιχεία όσον αφορά το αντικείμενο της ασφάλισης, είτε προέβη σε ανακριβείς δηλώσεις σχετικά με αυτό, το βάρος αποδείξεως της αποκρύψεως (*non-disclosure*) ουσιωδών στοιχείων βαρύνει τον ασφαλιστή, ο οποίος, πρέπει να αποδείξει ότι α) το ουσιώδες στοιχείο υπήρχε κατά την περίοδο της συνάψεως της συμβάσεως, β) ο ασφαλισμένος το γνώριζε, γ) το εν λόγω στοιχείο απορρίφθηκε και δ) η απόκρυψη του στοιχείου λειτούργησε παρελκυστικά και παρέσυρε τον ασφαλιστή στη σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως με τους συμφωνημένους και συγκεκριμένους όρους. Επίσης, ο ασφαλιστής έχει την ευθύνη της απόδειξης ανακριβών δηλώσεων του ασφαλισμένου οι οποίες τον παρέσυραν στη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης.

Σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση είναι και οι διατάξεις του νόμου του 1909 «περί αποφυγής των ασφαλιστικών συμβάσεων με χαρακτήρα παιγνίου στη θαλάσσια ασφάλιση», του νόμου του 1911 «περί ναυτικών συμβάσεων» και του νόμου του 1930 «περί δικαιωμάτων τρίτων μερών κατά των ασφαλιστών».

2.2. Περιπτώσεις απώλειας

Με τον όρο «Απώλεια» υπονοούνται περιπτώσεις κατά τις οποίες η ζημιά εντοπίζεται σε ολική ή μερική απώλεια του φορτίου ή του σκάφους. Η Απώλεια αναφέρεται σε:

- **Μερική Απώλεια:** Απώλεια που δεν επηρεάζει τη συνολική λειτουργία πλοίου ή απώλεια (καταστροφή ή κλοπή) μέρους του φορτίου.
- **Ολική Απώλεια.** Το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι κατεστραμμένο ή με ζημιά μεγάλου μεγέθους, η οποία προκάλεσε την μεταβολή της κατάστασής του σε σχέση με το αρχικό ασφαλισθέν αντικείμενο σε βαθμό μη αναστρέψιμο (όπως καταστροφή του πλοίου από πυρκαγιά). Η ολική απώλεια καλύπτει και την περίπτωση στην οποία ο ασφαλισμένος αποστερείται οριστικά το ασφαλισθέν αντικείμενο.
- **Ολική κατασκευαστική απώλεια.** Το αντικείμενο είναι μη χρησιμοποιήσιμο λόγω μεταβολών στην κατασκευαστική του δομή κατά τρόπο τέτοιο που η ολική του απώλεια είναι εμφανής ή δεν μπορεί να αποφευχθεί η ολική απώλεια του παρά μόνο με κόστος που υπερβαίνει την αξία του. Ο ασφαλισμένος πρέπει εγγράφως να αποδεχτεί ότι το ασφαλισμένο αντικείμενο εγκαταλείπεται από αυτόν.

2.3. Αρχή υποκατάστασης

Μετά την καταβολή της αποζημίωσης, είτε ο ασφαλιστής είτε ο ασφαλιζόμενος έχει δικαίωμα να επιδιώξει καταβολή αποζημίωσης από τρίτους. Από το ποσό που θα διεκδικήσει, ο ασφαλιστής θα παρακρατήσει ποσό ίσο με την αξία του συμβολαίου και ο ασφαλιζόμενος θα παραδώσει ποσό ίσο με την αξία της κάλυψης. Η διαφορά θα παραμείνει σε αυτόν που εκκίνησε τη διαδικασία.

2.4. Προσεκτικός ως Ανασφάλιστος

Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να χρησιμοποιεί το ασφαλιζόμενο αντικείμενο και να λαμβάνει όλα τα ενδεικνύμενα μέτρα προστασίας ωσάν να ήταν ανασφάλιστος.

2.5. Ακυρωτικές Ενέργειες

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί αυτοδικαίως να καταπέσει εφόσον ανακύψουν συγκεκριμένα στοιχεία τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη νομιμότητα της χρήσης του ασφαλιζόμενου πλοίου ή το φορτίο του. Τέτοιου είδους γεγονότα είναι:

- Η απόκρυψη στοιχείων τα οποία θέτουν σε κίνδυνο το πλοίο ή το φορτίο του.
- Η χρήση του πλοίου για παράνομους σκοπούς (εμπόριο όπλων, ναρκωτικών, κ.ο.κ).
- Η ύπαρξη προβλήματος σε γνώση του πλοιοκτήτη.

3. Συμφωνίες IGPA & IGA

Εντός του International Group συνάφθηκαν δύο συμφωνίες: η International Group Pooling Agreement (συμφωνία IGPA η οποία αναθεωρήθηκε για τελευταία φορά το 2013) και η International Group Agreement (συμφωνία IGA το έτος 1985 και αναθεωρήθηκε το 1999). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκανε δεκτές τις συμφωνίες μία δεκαετία, περίοδος η οποία έληξε τον Φεβρουάριο του 1995 με αποτέλεσμα το IG να αιτηθεί ανανέωση της ισχύος τους (International Group, 2013).

Τον Ιούνιο του 1997 η Επιτροπή έστειλε κοινοποίηση αιτιάσεων στο IG υπό την αίρεση ότι τόσο η συμφωνία IGPA όσο και η συμφωνία IGA παραβαίνουν τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Της κοινοποίησης των αιτιάσεων προηγήθηκε καταγγελία της συμφωνίας IGPA από τη Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC), ναυτιλιακό οργανισμό με έδρα το Λονδίνο, ο οποίος επιλαμβάνεται θεμάτων που αφορούν πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας (Official Journal of the European Union, 1999).

Μετά την κοινοποίηση των αιτιάσεων, το IG τροποποίησε τις συμφωνίες του προκειμένου να συμμορφωθεί με τους κανόνες ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΕΟΧ (Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου). Η τροποποιημένη συμφωνία IGPA κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή τον Ιούλιο του 1998 και η τροποποιημένη συμφωνία IGA τον Οκτώβριο του 1998. Η ισχύς τους ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 1999.

Οι δύο συμφωνίες του IG διερευνήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει της δικαιοδοσίας της σχετικά με το Δίκαιο περί ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και οι δύο συμφωνίες εγκρίθηκαν από την Επιτροπή τα έτη 1985 και 1999. Τόσο η συμφωνία IGPA όσο και η IGA μετά από τροποποιήσεις που δέχτηκαν, έγιναν αποδεκτές και κρίθηκαν συμβατές προς τα Άρθρα 101 και 102 TFEU (Treaty of the Functioning of the European Union).

3.1. Η Συμφωνία IGPA

Η συμφωνία αυτή αποτελεί στην ουσία συμφωνία διαμοιρασμού των απαιτήσεων μεταξύ συλλόγων αλληλασφάλισης. Σκοπός της είναι η αναλογική κατανομή μεταξύ όλων των

συλλόγων P& I των απαιτήσεων κατά ενός εξ αυτών, οι οποίες υπερβαίνουν κάποιο όριο. Υπογράφηκε για πρώτη φορά το 1899 μεταξύ έξι συλλόγων P&I με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο. Έκτοτε υπέστη επανειλημμένες τροποποιήσεις και έχουν προσχωρήσει σε αυτήν και άλλοι σύλλογοι.

Τη συμφωνία IGPA συνυπογράφουν 18 σύλλογοι. Το εναπομένον μέλος του IG, η SMP με έδρα το Λουξεμβούργο, συμμετέχει έμμεσα με αντασφάλιση ενός από τους άλλους συλλόγους.

3.1.1. Η συμφωνία διαμοιρασμού απαιτήσεων (claim-sharing agreement)

Η συμφωνία διαμοιρασμού απαιτήσεων προβλέπει διάφορα επίπεδα ασφαλιστικής κάλυψης η οποία και περιγράφεται στη συμφωνία IGA ως εξής (Official Journal of the European Union, 1999):

α) Τα πρώτα 4,57 εκατομμύρια ευρώ (5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) οποιασδήποτε ζημίας αναλαμβάνει ο σύλλογος του οποίου το μέλος έχει την ευθύνη. Για τη ρύθμιση αυτή χρησιμοποιείται ο όρος «κράτηση» του συλλόγου. Οι περισσότερες απαιτήσεις τις οποίες αντιμετωπίζουν οι σύλλογοι ανήκουν σε αυτό το επίπεδο κάλυψης (99% από άποψη πλήθους και 82% από άποψη αξίας ασφαλίσεων για την περίοδο 1985-1995).

β) Από 4,57 εκατομμύρια ευρώ (5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) μέχρι 27,42 εκατομμύρια ευρώ (30 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) το ποσό κατανέμεται μεταξύ των συλλόγων P&I στο πλαίσιο της συμφωνίας IGPA. Την περίοδο 1985-1995 σε αυτό το επίπεδο κάλυψης αυτήν εμφανίσθηκαν περίπου 20 απαιτήσεις αποζημίωσης κατ' έτος.

γ) Απαιτήσεις άνω των 27,42 εκατομμυρίων ευρώ (30 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ) και μέχρι του ποσού των 1,8 δισεκατομμυρίων ευρώ (2 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ) καλύπτονται από τη συλλογική γενική σύμβαση αντασφάλισης υπέρβασης ζημίας (Group General Excess Loss Reinsurance Contract) που έχουν συνάψει οι σύλλογοι P&I με εμπορικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Σε αυτό το επίπεδο κάλυψης εμφανίζονται μία έως δύο απαιτήσεις αποζημίωσης κατ' έτος.

δ) Απαιτήσεις υπεράνω του ορίου που καλύπτεται από τη γενική σύμβαση αντασφάλισης υπέρβασης ζημίας και μέχρι του ποσού των 3,9 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου (4,25

δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ) κατανέμονται εκ νέου μεταξύ των συλλόγων βάσει της συμφωνίας IGPA. Πρόκειται για εξαιρετικά μεγάλη απαίτηση (overspill). Μέχρι σήμερα δεν έχουν υπάρξει απαιτήσεις αποζημίωσης του ύψους αυτού.

Το ανώτατο αυτό όριο δεν είναι αυστηρά καθορισμένο. Εάν προκύψει απαίτηση αποζημίωσης του ύψους αυτού τα μέλη θα πρέπει να καταβάλουν έκαστο μέχρι το 2,5 % της ανώτατης υποχρέωσης την οποία θα καλούνταν να καλύψουν βάσει του Άρθρου 6, Παράγραφος 1 της International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims του Λονδίνου του 1976 (ρήτρα 14.2 της συμφωνίας IGPA) (Official Journal of the European Union, 1999). Το άρθρο αυτό θεσπίζει μία σειρά ανώτατων ποσών τα οποία οι πλοιοκτήτες οφείλουν να καλύψουν σε περίπτωση καταστροφής βάσει της χωρητικότητας του υπόψη πλοίου¹. Το ποσό των 3,9 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου (4,25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) προκύπτει από την πρόσθεση του 2,5 % των μέγιστων υποχρεώσεων για καθένα από τα πλοία που ασφαλίζουν οι σύλλογοι P& I που συμμετέχουν στη συμφωνία IGPA.

Σε επίπεδο κράτησης, το σύνολο της απαίτησης καλύπτεται από τον σύλλογο στον οποίο ανήκει ο ασφαλισμένος πλοιοκτήτης που φέρει την ευθύνη. Σε καθένα από τα υπόλοιπα επίπεδα, οι απαιτήσεις διαμοιράζονται μεταξύ των συλλόγων σύμφωνα με τους ακόλουθους κανόνες:

α) από 4,57 εκατομμύρια ευρώ (5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) μέχρι 27,42 εκατομμύρια ευρώ (30 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) οι απαιτήσεις μοιράζονται σύμφωνα με την αναλογία κάθε συλλόγου σε απαιτήσεις, χωρητικότητα και συνολικές εισφορές. Καθένας από τους συντελεστές αυτούς αντιστοιχεί στο 1/3 του τελικού ποσοστού (για τον λόγο αυτόν η μέθοδος αυτή καλείται μέθοδος του 1/3). Τίθενται δύο προϋποθέσεις για τη μέθοδο αυτή.

1. Η αναπροσαρμογή του συντελεστή ζημίας για να ληφθεί υπόψη ο παράγων των εισφορών που έλαβε στο παρελθόν (περισσότερες ή λιγότερες εισφορές από εκείνες που χορήγησε σε άλλα μέλη).

¹ Το Άρθρο 6, Παράγραφος 1, Στοιχείο β ορίζει καταβολές από 50.000 δολάρια ΗΠΑ για πλοία ολικής χωρητικότητας 500 τόνων μέχρι 5,5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για πλοία ολικής χωρητικότητας 170.000 τόνων

2. Για αποζημιώσεις μεταξύ 18,3 εκατομμυρίων ευρώ (20 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ) και 27,42 εκατομμυρίων ευρώ (30 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ), στο σύλλογο που προξενεί την απαίτηση επιβάλλεται πρόστιμο 20% (ρήτρα 10.1).

β) Το κόστος του Group General Excess Loss Reinsurance Contract κατανέμεται μεταξύ των συλλόγων σύμφωνα με την χωρητικότητα που ασφαρίζει ο καθένας. Ωστόσο, το καταβλητέο ανά τόνο ποσό εξαρτάται από τον τύπο του σκάφους. Σκάφη που στο παρελθόν προξένησαν απαιτήσεις αυτής της κατηγορίας έχουν μεγαλύτερα τέλη ανά τόνο. Αντίστοιχα στα δεξαμενόπλοια αναλογεί το 80% των απαιτήσεων που ανέρχονται στο επίπεδο αυτό και κατά συνέπεια τα τέλη που τους αντιστοιχούν ανά τόνο είναι πολύ υψηλότερα.

γ) μία απαίτηση επιπέδου overspill κατανέμεται σε όλους τους συλλόγους ανάλογα με το ποσοστό που αντιπροσωπεύει το όριο ευθύνης κάθε.

Σε περίπτωση απαιτήσεων «overspill», οι σύλλογοι P&I δικαιούνται να αφαιρέσουν από την συνεισφορά τους τα ποσά που δεν δύνανται «να ανακτήσουν από οικονομική άποψη» από τα μέλη τους (ρήτρα 14.3 της συμφωνίας IGPA). Μία επιτροπή εμπειρογνομόνων καθορίζει τα «μη δυνάμενα να ανακτηθούν από οικονομική άποψη» ποσά σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ συλλόγων (ρήτρα 15 της συμφωνίας IGPA). Η ρήτρα αυτή περιορίζει την έκθεση των συλλόγων σε απαιτήσεις και εμποδίζει την καταβολή από μέρους τους ποσών τα οποία δεν πρόκειται ποτέ να ανακτήσουν στο ακέραιο.

3.1.2. Ελάχιστο κοινό επίπεδο κάλυψης

Όλα τα μέλη των συλλόγων P&I υποχρεούνται να συμμετάσχουν στο διαμοιρασμό απαιτήσεων μέχρι του ποσού των 3,9 δισεκατομμυρίων ευρώ (4,25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ).

Πριν από τις 20 Φεβρουαρίου 1998, το ποσό αυτό ήταν περίπου 16,5 δισεκατομμύρια ευρώ (18 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) ήτοι το 20% της μέγιστης ευθύνης σύμφωνα με την International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims του 1976. Στην κοινοποίηση των αιτιάσεων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι το υψηλό αυτό ελάχιστο επίπεδο κάλυψης αντίκειται στο άρθρο 85 δεδομένου ότι εμποδίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ συλλόγων για κάλυψη κάτω του ποσού των 16,5 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου (18 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) για την οποία υπάρχει σημαντική

ζήτηση. Θεώρησε επίσης ότι η συμφωνία αυτή περί ενός υψηλού κοινού επιπέδου κάλυψης αποτελεί κατάχρηση σύμφωνα με το άρθρο 86, της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης των συλλόγων P& I, η οποία συνίσταται στον περιορισμό του εύρους της ασφαλιστικής κάλυψης που διατίθεται στην αγορά εις βάρος των καταναλωτών.

Αντιδρώντας στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, οι σύλλογοι P&I του IG συμφώνησαν να μειώσουν το ελάχιστο κοινό επίπεδο κάλυψης από 16,5 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου (18 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ) σε 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ (4,25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ).

Το IG κοινοποίησε επίσης τροποποίηση της συμφωνίας IGPA η οποία διευκρινίζει ότι οι σύλλογοι P&I είναι ελεύθεροι, εκτός των ορίων της συμφωνίας IGPA, να παράσχουν υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από το ελάχιστο κοινό επίπεδο και συνεπώς να ανταγωνίζονται μεταξύ τους στον τομέα αυτόν (τροποποίηση της ρήτρας 5 του παραρτήματος III της συμφωνίας IGPA). Επίσης είναι ελεύθεροι να προσφέρουν μεμονωμένα, εκτός των ορίων της συμφωνίας αυτής, χαμηλότερα επίπεδα κάλυψης.

3.1.3. Έγκριση των όρων στα ασφαλιστήρια των συλλόγων

Η συμφωνία IGPA περιλαμβάνει επίσης ορισμένες ρήτρες μη σχετικές προς τη μέθοδο διαμοιρασμού των απαιτήσεων μεταξύ συλλόγων P&I οι οποίες, ωστόσο, συνδέονται άμεσα με αυτήν. Οι όροι στα ασφαλιστήρια συμβόλαια κάθε συλλόγου («rules» - κανόνες) εγκρίνονται από τα άλλα μέλη της συμφωνίας IGPA (ρήτρα 16 της συμφωνίας IGPA). Επί του παρόντος τα τρία τέταρτα των συλλόγων P&I έχουν την ευχέρεια να αποφασίσουν να μην γίνουν δεκτά στους κόλπους του συστήματος εισφορών (την κοινοπραξία) σύλλογοι με τους κανόνες και λογιστικές πρακτικές των οποίων δεν συμφωνούν.

3.1.4. Διατάξεις αντασφάλισης

Η συμφωνία IGPA περιλαμβάνει επίσης και διατάξεις τις οποίες πρέπει να τηρούν υποχρεωτικά οι σύλλογοι οι οποίοι επιθυμούν να προσφέρουν αντασφάλιση προς τρίτους ασφαλιστές, είτε πρόκειται για αμοιβαίους είτε για εμπορικούς ασφαλιστές.

Αρχικά περιείχε μόνον αντικειμενικούς όρους που έπρεπε να πληρούν οι φορείς αλληλασφάλισης στους οποίους θα παρείχε αντασφάλιση ένας σύλλογος P&I ενώ δεν περιείχε όρους για εμπορικούς ασφαλιστές. Τούτο επέτρεπε στον IG να πραγματοποιεί,

ενδεχομένως, διακρίσεις μεταξύ εμπορικών ασφαλιστών παρέχοντας αντασφάλιση μόνο σε ορισμένους απ' αυτούς. Επιπλέον η συμφωνία IGPA δεν περιείχε κανόνες οι οποίοι να εξασφαλίζουν ότι οι σύλλογοι P&I θα σέβονται τους αντικειμενικούς όρους που ορίστηκαν για τους φορείς αλληλασφάλισης. Στην κοινοποίηση των αιτιάσεων η Επιτροπή θεώρησε για τον λόγο αυτό, ότι δεν θεσπίζονται αντικειμενικά κριτήρια και κατάλληλες διαδικασίες στο πλαίσιο της συμφωνίας IGPA ώστε να κρίνεται κατά πόσο ένας σύλλογος δύναται να προσφέρει αντασφάλιση σε τρίτο ασφαλιστή. Τούτο συνιστά παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης.

Το IG κοινοποίησε τροποποιήσεις των υπόψη διατάξεων (τροποποιήσεις στο παράρτημα X της συμφωνίας IGPA), οι οποίες προβλέπουν ότι οι σύλλογοι που επιθυμούν να προσφέρουν αντασφάλιση σε τρίτο ασφαλιστή οφείλουν να υποβάλουν αίτηση στον IG. Τα μέρη της συμφωνίας IGPA θα πρέπει να αποφασίσουν κατά πόσο ο τρίτος ασφαλιστής πληροί διάφορα κριτήρια εκ των οποίων άλλα είναι γενικής φύσεως και άλλα αφορούν συγκεκριμένα τους αμοιβαίους και τους εμπορικούς ασφαλιστές. Όσον αφορά τα γενικής φύσεως κριτήρια ο ασφαλιστής οφείλει να διακρίνεται από οικονομική ευρωστία, η κάλυψη P&I την οποία προσφέρει οφείλει να αντιστοιχεί σε εκείνη που παρέχουν οι υπόλοιποι σύλλογοι του IG και να συμμετάσχει με δίκαιη αναλογία στο διαμοιρασμό απαιτήσεων του συστήματος εισφορών (Pool) και στα τέλη της σύμβασης υπέρβασης ζημίας. Εκτός αυτού, εάν ο ασφαλιστής αποτελεί αμοιβαίο ασφαλιστή (μη ευνοούμενο από τη νομοθεσία της χώρας του η οποία περιορίζει τη δυνατότητα επιλογής του από πλοιοκτήτες στη χώρα αυτή), πρέπει να λειτουργεί όντως σε αμοιβαία και μη κερδοσκοπική βάση και να συμμορφώνεται με τους κανόνες της συμφωνίας IGA. Εάν πρόκειται για εμπορικό ασφαλιστή (ευνοούμενο από τη νομοθεσία της χώρας του η οποία προσδιορίζει τη δυνατότητα επιλογής του ασφαλιστή από μέρους των πλοιοκτητών στη χώρα αυτή) ο σύλλογος αναλαμβάνει την ευθύνη της διεκπεραίωσης απαιτήσεων και τον καθορισμό των ασφαλιστρών των πλοιοκτητών σε αμοιβαία βάση εξ ονόματος του ασφαλιστή.

Όσον αφορά διαδικαστικά θέματα, μία υποεπιτροπή του IG εκδίδει σύσταση για την αίτηση εντός 30 ημερών από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών (η προθεσμία αυτή παρατείνεται για 30 ακόμη ημέρες κατά την περίοδο ανανέωσης). Οι σύλλογοι στη συνέχεια, ψηφίζουν βάσει της σύστασης. Εάν η απόφαση είναι αρνητική, στον ασφαλιστή του οποίου η αντασφάλιση δεν γίνεται δεκτή αποστέλλεται κοινοποίηση προς το σκοπό

αυτών εντός δέκα ημερών από την ψηφοφορία στην οποία αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι. Ο ασφαλιστής δικαιούται να κάνει προσφυγή κατά της άρνησης. Η προσφυγή εξετάζεται από τρεις διαιτητές οι οποίοι αποφαινόμενοι κατά πόσο οι σύλλογοι εφάρμοσαν τους προαναφερόμενους όρους σε λογικά πλαίσια. Τα μέρη ορίζουν έναν διαιτητή ενός 14 ημερών από την αίτηση διαιτησίας ενώ ο τρίτος διαιτητής ορίζεται από τους άλλους δύο διαιτητές και πρέπει να είναι δικηγόρος πεπειραμένος σε εμπορικής και ασφαλιστικής φύσης θέματα, εντός δέκα ημερών από τον διορισμό των άλλων δύο διαιτητών. Οι διαιτητές προσδιορίζουν οι ίδιοι το διαδικαστικό μέρος και ενεργούν με τη δέουσα ταχύτητα. Εκδίδουν την απόφασή τους γραπτά, αναφερόμενοι στους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν ενώ η απόφασή τους έχει δεσμευτικό χαρακτήρα.

3.2. Η International Group Agreement (Συμφωνία IGA)

Αρχικά επρόκειτο για συμφωνία κυρίων μεταξύ των συλλόγων προκειμένου να θεσπισθούν ορισμένοι κανόνες ως προς τον τρόπο κάλυψης P&I πλοιοκτητών οι οποίοι συμμετέχουν σε άλλο σύλλογο. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 έλαβε τη μορφή γραπτής συμφωνίας μεταξύ όλων των μελών του International Group. Θεσπίζει τους κανόνες τους οποίους οφείλουν να τηρούν τα μέρη της συμφωνίας IGPA.

3.2.1. Οι διαδικασίες προσφοράς ασφαλιστρών (Quotation)

Η συμφωνία IGA περιορίζει την ελευθερία των συλλόγων P&I να υποβάλουν στους πλοιοκτήτες προσφορές ασφαλιστρών για πλοία ασφαλισμένα σε άλλους συλλόγους με σκοπό να τους προσελκύσουν. Το ασφάλιστρο αντιπροσωπεύει την εισφορά ενός πλοίου στα διάφορα στοιχεία κόστους του ασφαλιζόμενου συλλόγου P&I ήτοι το κόστος απαιτήσεων για τον σύλλογο κάτω του επιπέδου κράτησης, κόστος απαιτήσεων διαμοιραζόμενο με άλλους συλλόγους βάσει της συμφωνίας IGPA, κόστος αντασφάλισης και σε ορισμένες περιπτώσεις, ειδικό τέλος για τα έξοδα διοίκησης του συλλόγου. Η εισφορά αυτή υπολογίζεται κατά την έναρξη του ασφαλιστικού έτους και κατά κανόνα καταβάλλεται σε δόσεις. Στις αρχές του ασφαλιστικού έτους ο πλοιοκτήτης καταβάλλει μία προκαταβολή για κάθε ασφαλισμένο πλοίο (advance call). Ο πλοιοκτήτης καταβάλλει περαιτέρω συμπληρωματικές εισφορές (supplementary calls) σε μεταγενέστερο στάδιο (συνήθως δύο ως τρία έτη) όταν γίνουν γνωστές οι συνολικές υποχρεώσεις, τα έξοδα

διοίκησης και τα έσοδα από επενδύσεις του συλλόγου στον οποίο ανήκει, για το έτος εκείνο.

Η συμφωνία IGA ορίζει ότι κατά την υποβολή προσφοράς για την ασφάλιση πλοίου από τις 20 του επομένου Φεβρουαρίου (το ασφαλιστικό έτος αρχίζει στις 20 Φεβρουαρίου και συνεπώς όλες οι κινήσεις από τον ένα σύλλογο στον άλλο ισχύουν από τότε) δεν επιτρέπεται η προσφορά χαμηλότερου ασφαλιστρου από εκείνο που προσφέρει ο σύλλογος που ήδη ασφαλίζει τα υπόψη πλοία (πρώτος σύλλογος - "holding Club") εκτός εάν μία επιτροπή ειδικών που συγκαλεί ο νέος σύλλογος κρίνει ότι η τιμή του "holding Club" είναι αδικαιολόγητα υψηλή. Η επιτροπή αποτελείται από τρία άτομα: ένα από κάθε άμεσα ενδιαφερόμενο σύλλογο και έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα διοριζόμενο από τον IG.

Με αίτημα της Επιτροπής το 1985 η διαδικασία τροποποιήθηκε: ο νέος σύλλογος δύναται να υποβάλει χαμηλότερη προσφορά από τον πρώτο σύλλογο εάν υπάρχει δεσμευτική συμφωνία με τον πλοιοκτήτη πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου και ο νέος σύλλογος ενημερώσει σχετικά τον πρώτο εντός τριών ημερών. Εάν ο πρώτος σύλλογος κρίνει ότι η τιμή του νέου συλλόγου είναι αδικαιολόγητα χαμηλή δύναται να προσφύγει σε επιτροπή εμπειρογνομόνων.

Η κοινοποίηση των αιτιάσεων που εκδόθηκε στις 2 Ιουνίου 1997 διαπιστώνει ότι οι διαδικασίες αυτές αντίκεινται στο άρθρο 85 της συνθήκης δεδομένου ότι εμποδίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ συλλόγων P&I όσον αφορά την προσφορά τιμών και ότι δεν είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της συμφωνίας IGPA. Η νέα διαδικασία που εφαρμόστηκε το 1985 δεν αύξησε ικανοποιητικά τον ανταγωνισμό. Κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής της καταγράφηκαν αρκετές αιτήσεις για προσφορές ασφάλισης το μήνα Σεπτέμβριο. Ωστόσο, μόνον σε μία περίπτωση η διαδικασία αυτή χρησιμοποιήθηκε όντως για την αλλαγή συλλόγου. Τα τελευταία έτη η διαδικασία αυτή εγκαταλείφθηκε εντελώς (Πίνακας 2).

Πίνακας 2. Εφαρμογή της διαδικασίας της 30ής Σεπτεμβρίου
Πηγή: (Official Journal of the European Union, 1999)

Έτος	Αιτήσεις	Αλλαγή συλλόγου
1986	8	ουδεμία
1987	3	1

Έτος	Αιτήσεις	Αλλαγή συλλόγου
1988	ουδεμία	
1989	δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία	
1990	13	ουδεμία
1991	34	ουδεμία
1992	86	ουδεμία
1993	1	ουδεμία
1994	ουδεμία	

Το IG κοινοποίησε τροποποίηση στις διαδικασίες υποβολής προσφοράς η οποία περιορίζει το πεδίο εφαρμογής τους. Από τις 20 Φεβρουαρίου 1999, οι διαδικασίες προσφοράς για το επόμενο ασφαλιστικό έτος δεν ισχύουν για όλα τα στοιχεία κόστους ενός συλλόγου P&I αλλά περιορίζονται στο κόστος των απαιτήσεων και της ανασφάλισης, πράγμα που σημαίνει ότι τα έξοδα διοίκησης δεν υπεισέρχονται στην υποβολή προσφορών.

Βάσει της τροποποίησης αυτής, οι σύλλογοι παραμένουν ελεύθεροι είτε να χρεώνουν χωριστά τα έξοδα διοίκησης (ως διακριτό στοιχείο κόστους επί της προσφερόμενης τιμής στις αρχές του έτους) είτε να τα καλύπτουν από τα επενδυτικά τους έσοδα. Στην τελευταία περίπτωση τα έξοδα διοίκησης των συλλόγων θα λαμβάνονται υπόψη όταν καθορίζονται οι συμπληρωματικές εισφορές τους. Και στις δύο περιπτώσεις οι διαδικασίες προσφοράς της συμφωνίας IGA ισχύουν για τιμές απαλλαγμένες τον παράγοντα των εξόδων διοίκησης. Στην πρώτη περίπτωση οι τροποποιημένες διαδικασίες προσφοράς επιτρέπουν σε νέους συλλόγους με χαμηλά έξοδα διοίκησης να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές πράγμα που έχει άμεσο αντίκτυπο στο ύψος της προκαταβολής που καλούνται να καταβάλουν οι πλοιοκτήτες. Στη δεύτερη περίπτωση, όπου ο νέος σύλλογος δεν περιλαμβάνει στην τιμή του συγκεκριμένο στοιχείο εξόδων διοίκησης, οι τροποποιημένες διαδικασίες εξακολουθούν να ωφελούν τους πλοιοκτήτες διότι, αλλάζοντας σύλλογο, επωφελούνται από τα τυχόν χαμηλότερα έξοδα διοίκησης τα αναμενόμενα για τον νέο σύλλογο κατά το ασφαλιστικό έτος της μεταπήδησής τους σε αυτόν. Τα έξοδα διοίκησης των συλλόγων λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των συμπληρωματικών εισφορών. Το IG αναμένει ότι με την τροποποίηση των διαδικασιών προσφοράς θα επικρατήσει η

δεύτερη περίπτωση δεδομένου ότι οι περισσότεροι σύλλογοι θα προτιμήσουν να υποβάλουν προσφορά η οποία δεν θα περιλαμβάνει συγκεκριμένο στοιχείο των εξόδων διοίκησης.

Οι τροποποιημένες διαδικασίες προσφοράς συμπληρώνονται με διατάξεις που αποσκοπούν στην αύξηση της διαφάνειας του ύψους των εξόδων διοίκησης κάθε συλλόγου P&I. Οι σύλλογοι υπολογίζουν σε ετήσια βάση έναν πενταετή μέσο συντελεστή δαπανών ο οποίος εκφράζει το ποσοστό που αντιπροσωπεύουν τα έξοδα διοίκησης επί των εσόδων από ασφάλιστρα συν τις επενδύσεις. Ο συντελεστής αυτός περιλαμβάνεται στους δημοσιευόμενους λογαριασμούς κάθε συλλόγου και παρέχεται, όποτε γίνεται προσφορά για πλοίο ασφαλισμένο από άλλο σύλλογο, τόσο από το νέο όσο και από τον πρώτο σύλλογο.

Ο υπολογισμός του συντελεστή μέσης δαπάνης, των εξόδων διοίκησης και των εσόδων από επενδύσεις θα προσδιορισθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες λογιστικές οδηγίες της Κοινότητας ιδίως με την οδηγία 91/674/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1991, για τους ετήσιους και τους ενοποιημένους λογαριασμούς των ασφαλιστικών επιχειρήσεων (Οδηγία 91/674/ΕΟΚ, 1991). Στα έξοδα διοίκησης περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες λειτουργίας ενός συλλόγου (εκτός των δαπανών για τη διεκπεραίωση απαιτήσεων και δυνητικών απαιτήσεων) όπως προμήθειες, άλλα έξοδα αγορών και αποσβέσεις. Στα έσοδα από επενδύσεις περιλαμβάνονται όλες οι κεφαλαιουχικές και συναλλαγματικές ζημίες και κέρδη, ανεξάρτητα από το εάν έχουν ρευστοποιηθεί ή όχι, που σημειώθηκαν κατά το οικονομικό έτος μείον τα σχετικά έξοδα.

Προσφορά ασφαλίσεων για δεξαμενόπλοια

Η συμφωνία IGA περιλαμβάνει διάφορους κανόνες για την προσφορά ασφαλίσεων για δεξαμενόπλοια. Πρώτον, το IG συνιστά ετησίως μία ελάχιστη λογική προμήθεια για απαιτήσεις από δεξαμενόπλοια που κατανέμονται βάσει της συμφωνίας IGPA. Δεύτερον, η συμφωνία IGA ορίζει ρητά ότι οι προσφορές για δεξαμενόπλοια πρέπει να λαμβάνουν υπόψη δίκαια και στο κατάλληλο ύψος, όλα τα συναφή στοιχεία κόστους (ρήτρα 6 2) και θεσπίζει διαδικασία η οποία επιτρέπει στους συλλόγους να παραπέμπουν σε επιτροπή εμπειρογνομόνων την αποδοχή ασφαλειών δεξαμενόπλοιων από οποιοδήποτε άλλο σύλλογο. Στις περιπτώσεις αυτές, η επιτροπή θα δικαιούται να αποφασίζει κατά πόσο ο σύλλογος που ασφαρίζει το δεξαμενόπλοιο έχει κάνει δίκαιες και επαρκείς προβλέψεις για όλα τα στοιχεία κόστους (ρήτρα 12 4). Από το 1985 μέχρι σήμερα έχει γίνει μόνο μία

παραπομπή στην επιτροπή εμπειρογνομόνων (Official Journal of the European Union, 1999).

Η συμφωνία IGA ορίζει ότι οι προσφορές για δεξαμενόπλοια πρέπει να περιλαμβάνουν δίκαιες και επαρκείς προβλέψεις για όλα τα στοιχεία κόστους πλην των εξόδων διοίκησης.

3.2.2. Ποσά αποδέσμευσης

Όταν ένας πλοιοκτήτης εγκαταλείπει το σύλλογό του υποχρεούται να καλύψει ένα μέρος των ευθυνών που επισυνέβησαν στο σύλλογο κατά την περίοδο κατά την οποία ήταν μέλος, ακόμη και εάν την εποχή της αποχώρησής του οι ευθύνες αυτές είναι απροσδιόριστες. Από το 1985 και μετά, η συμφωνία IGA επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να επιλέξουν μεταξύ δύο δυνατοτήτων: να παράσχουν τραπεζική εγγυητική επιστολή ή να εξαγοράσουν τις ευθύνες αυτές έναντι ποσού καθοριζόμενου από τον σύλλογο. Εάν το μέλος θεωρήσει ότι το ποσό αυτό είναι αδικαιολόγητα υψηλό, δύναται να προσφύγει σε επιτροπή.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

4. Εισαγωγή στην Εξωδικαστική Επίλυση Διαφορών

Σε πρόσφατη ομιλία του ο Πρόεδρος του Διεθνούς Δικαστηρίου επεσήμανε το εξής:

«Ο πολλαπλασιασμός των δικαστηρίων δημιουργεί κινδύνους, η σοβαρότητα των οποίων δεν θα πρέπει να υποεκτιμηθεί. Κατά την άποψή μου, το ενδεχόμενο να αφηθεί η κοινή λογική των δικαστών να διαχειριστεί αυτές τις υποθέσεις ενδέχεται να αποδειχθεί ανεπαρκής επιλογή. Αυτό που είναι αναγκαίο να γίνει είναι να καθοριστούν οι σχετικές θέσεις των νέων Δικαστικών Σωμάτων στο σύγχρονο διεθνές πλαίσιο και δημιουργηθούν νέοι δεσμοί μεταξύ αυτών των Σωμάτων» (Guillaume, 2000).

Ο πολλαπλασιασμός των διεθνών δικαστηρίων ο οποίος αναφέρθηκε ο Πρόεδρος δεν περιορίζεται μόνο στο πεδίο των διακρατικών σχέσεων. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για ένα σύνθετο φαινόμενο το οποίο συνυφαίνεται με την παράλληλη διαφοροποίηση των δικών οι οποίες επιλύουν διενέξεις σε διακρατικό επίπεδο. Η ναυτιλιακή διαιτησία είναι ένα σημαίνον παράδειγμα αυτού του φαινομένου (Charney, 1998).

Η ναυτιλιακή διαιτησία έχει αναπτυχθεί τόσο στο εσωτερικό της ίδιας χώρας όσο και στο επίπεδο των διακρατικών σχέσεων (Treves, 1999). Η διαιτησία προσφέρει τη δυνατότητα για ειρηνική διευθέτηση διενέξεων και διεκδικήσεων, δυνατότητα η οποία προβλέπεται από διεθνείς νόμους και ειδικά από τη Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10^{ης} Δεκεμβρίου του 1982 (Montego Bay Convention).

Διεθνώς οι ρίζες της ναυτιλιακής διαιτησίας μπορούν να αναζητηθούν στην εποχή των αρχαίων Φοινίκων, οι οποίοι αναλάμβαναν τις μεταφορές των φορτίων των Ελλήνων εμπόρων (UNCLOS, 1982). Ο Tetley παρατήρησε ενδείξεις διαιτητικής επίλυσης διαφορών από τους προϊστορικούς κιόλας χρόνους, περί το 1200 π.Χ. στις Ατλαντικές και Βόρειες ακτές της Ευρώπης αλλά και σε συγκεκριμένα λιμάνια της Μεσογείου. Οι παρατηρήσεις του οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν καταγεγραμμένες διαιτητικές αποφάσεις στη Λατινική γλώσσα και οι οποίες χρονολογούνται στο έτος 1248 π.Χ. (Tetley, 1994).

Οι διαφορές στον τομέα της ναυτιλίας συνήθως ξεπερνούν τα εθνικά όρια και εκτείνονται σε διεθνή. Η επιφυλακτικότητα (reluctance) των συμβαλλόμενων σε διεθνή συμβόλαια να απευθύνονται σε εθνικά δικαστήρια, τονίζει τη σημασία της διαιτησίας στη ναυτιλία. Η διεθνής διαιτησία στη ναυτιλία δίνει τη δυνατότητα σε περιπτώσεις όπου ανακύπτει κάποια διένεξη ή διαφορά, τα εμπλεκόμενα μέρη να την επιλύουν ιδιωτικά, εκτός του εθνικού δικαστικού συστήματος. Η υποστήριξη του θεσμού της διαιτησίας από ένα κράτος δημιουργεί συνθήκες για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων καθώς και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Η διαιτησία δημιουργεί άυλα κέρδη τα οποία είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση των αναπτυξιακών σχεδίων της χώρας. Η αναγνώριση μιας χώρας από τη διεθνή κοινότητα ως χώρου διεξαγωγής διεθνούς διαιτησίας, δίνει σ' αυτή σημαντικά πλεονεκτήματα. Παρά τα πλεονεκτήματα που αποκτά μια χώρα που προσφέρει το θεσμικό πλαίσιο για διεξαγωγή διαδικασιών διαιτησίας, θα πρέπει να δημιουργήσει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο να ευνοεί τη διαδικασία της διαιτησίας. Στο πλαίσιο αυτό τα δικαστήρια θα πρέπει να επιδεικνύουν μια προνομιακή αντιμετώπιση στις συμβάσεις διαιτησίας και στις αποφάσεις των αντίστοιχων οργάνων. Καθοριστικός παράγοντας στην επιτυχία του θεσμού της διαιτησίας είναι η ύπαρξη επαρκούς και καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο μπορεί να υποστηρίξει τις διαδικασίες διαιτησίας στη ναυτιλία.

Η γενική αντίληψη είναι ότι η έννοια της διαιτησίας εξειδικεύεται στη ναυτιλιακή διαιτησία εάν σε αυτή κατά οποιονδήποτε τρόπο εμπλέκεται ένα πλοίο. Στην πραγματικότητα το πλοίο αποτελεί το κοινό στοιχείο των διαφορετικών μορφών της ναυτιλιακής διαιτησίας. Υποθέσεις οι οποίες τυπικά παραπέμπονται σε διαιτησία αφορούν:

1. Τη διερεύνηση ζημιών στα μεταφερόμενα εμπορεύματα και της συνακόλουθης ευθύνης του μεταφορέα.
2. Ζημιές που προκλήθηκαν στο σκάφος λόγω της φύσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.
3. Θέματα καθυστέρησης, στα οποία περιλαμβάνονται ζημιές οι οποίες οφείλονται στην καθυστερημένη είσοδο του βαποριού στο λιμένα ή στην καθυστερημένη πρόσβασή του σε λειτουργικό προβλήτα.
4. Ζημιές που προκλήθηκαν από τον μεταφορέα για λόγους ανωτέρας βίας.

5. Θέματα που σχετίζονται στη μη εκτέλεση υποχρεώσεων που απορρέουν απ' τη συμφωνία ναύλωσης (για παράδειγμα μη πληρωμή του ναύλου).
6. Πωλήσεις, κατασκευές και επισκευές πλοίων.
7. Θέματα σχετικά με διάσωση στη θάλασσα.
8. Θέματα ναυτασφαλίσεων.

Δεδομένου ότι η ναυτιλιακή διαιτησία είναι ένα «είδος» το οποίο ανήκει στο «γένος» της διεθνούς εμπορικής διαιτησίας, κληρονομεί απ' αυτό κοινά χαρακτηριστικά. Παραμένει όμως ένα είδος το οποίο εμφανίζει αρκετές διαφοροποιήσεις και χρειάζεται εν μέρει διαφορετικούς κανονισμούς. Επίσης η διαιτησία ενδέχεται να επηρεάζεται από την έλευση ηλεκτρονικών μέσων, τα οποία μπορεί να αποδειχτούν καθοριστικά ιδιαίτερα στον τομέα της ναυτιλιακής διαιτησίας.

4.1. Εναλλακτικές οδοί επίλυσης διενέξεων

Τα εμπορικά συμβόλαια τα οποία συνάπτονται μεταξύ δύο συναλλασσόμενων μερών καθώς και οι περισσότερες χώρες του κόσμου απαιτούν την εγκαθίδρυση ενός μηχανισμού Εναλλακτικής Επίλυσης Διενέξεων (ΕΕΔ) ή Alternative Dispute Resolution (ADR, όπως έχει γίνει ο όρος ευρέως διαδεδομένος παγκοσμίως). Οποιαδήποτε μέθοδος η οποία επιλύει διαφορές και διενέξεις χωρίς την προσφυγή σε δικαστήρια θεωρείται ΕΕΔ (ADR). Οι πιο συχνά χρησιμοποιούμενες μορφές ΕΕΔ είναι η Διαιτησία (Arbitration) και η Διαμεσολάβηση (Mediation). Στο παραπάνω πλαίσιο η διαιτησία και στις ναυτιλιακές υποθέσεις αποτελεί μια μορφή ΕΕΔ (World Bank, 2011).

Η Πρόεδρος των Δικαστών των ΗΠΑ Janet Reno σε ομιλία του με τίτλο «ADR And The Role of Lawyers As Peacemakers and Problem Solvers» (Los Angeles County Bar Association, 1^η Μαΐου 1998), έδωσε τις κατευθύνσεις του υπέρ των διαδικασιών ΕΕΔ για την επίλυση διαφορών μεταξύ εμπορικών εταιρών. Στην ομιλία του αυτή παρότρυνε του Δικαστές να χρησιμοποιούν τη διαμεσολάβηση και τη διαιτησία ως διαδικασίες για την επίλυση διαφορών χωρίς προσφυγή σε χρονοβόρες δίκες. Σύμφωνα με τη Δικαστή Reno τα πλεονεκτήματα για το Υπουργείο Δικαιοσύνης των ΗΠΑ είναι η σημαντική εξοικονόμηση πόρων, η αποδοτικότερη κατανομή των διαθέσιμων ανθρώπινων πόρων του δικαστικού συστήματος, η ταχύτερη επίλυση των θεμάτων και η ευκαιρία που δίνεται

στους διάδικους να εκπαιδευτούν σε μια νέα μέθοδο επίλυσης προβλημάτων σε μια πιο «άτυπη» ατμόσφαιρα (Elden & Ziebarth, 2013).

Το Σεπτέμβριο του 1998 η Δικαστής Reno και πάλι παρότρυνε τις κεντρικές πολιτειακές υπηρεσίες να προσφεύγουν σε ΕΕΔ όπου αυτό είναι δυνατό για την επίλυση εσωτερικών διενέξεων, διαφορές επί συναφθέντων συμβολαίων και συγκρούσεις οι οποίες ανακύπτουν στην καθημερινή λειτουργία της Κυβέρνησης των ΗΠΑ. Η παρότρυνσή της μάλιστα ήταν «να αλλάξουν την κουλτούρα του Έθνους» (change the culture of the nation). Πολλές Κρατικές Υπηρεσίες των ΗΠΑ χρησιμοποιούν ΕΕΔ επί σειρά ετών. Η Πολεμική Αεροπορία των ΗΠΑ εκπαίδευσε περισσότερους από 1.400 πολιτικούς υπαλλήλους της για την επίλυση διαφορών σχετικών με εργασιακά θέματα. Η Υπηρεσία Προστασίας του Περιβάλλοντος (Environmental Protection Agency) των ΗΠΑ χρησιμοποιεί ΕΕΔ σε πολλές περιπτώσεις άσκησης προσφυγών κατά φορέων που βλάπτουν το περιβάλλον ενώ το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων των ΗΠΑ τη χρησιμοποιεί σε περιπτώσεις εμπορικών διενέξεων με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (Elden & Ziebarth, 2013).

Ο Roger Fisher, μέλος του Harvard Negotiation Project συνηγορεί υπέρ της δικαστικής επίλυσης των διαφορών, αλλά η χρήση ΕΕΔ ως εναλλακτική σε κάποια φάση της διαπραγμάτευσης ενός εμπορικού συμβολαίου θεωρείται και από αυτό ενδεικνύομενη.

«Ο λόγος που γίνεται μια διαπραγμάτευση είναι για να παραχθεί ένα αποτέλεσμα καλύτερο απ' το αποτέλεσμα που θα προέκυπτε χωρίς διαπραγμάτευση. Ποια είναι αυτά τα αποτελέσματα; Ποια είναι αυτή η εναλλακτική μέθοδος; Ποια είναι η καλύτερη εναλλακτική λύση; Έτσι πρέπει να γίνεται η αξιολόγηση μιας υπό συζήτηση συμφωνίας. Είναι η μόνη αξιολόγηση η οποία μπορεί να προστατεύσει τα εμπορικά μέρη απ' το να αποδεχθούν δυσμενείς όρους ή να απορρίψουν άλλους οι οποίοι θα ήταν επ' ωφελεία τους να παραμείνουν στη συμφωνία» (Fisher, Ury, & Patton, 1988).

Η τάση η οποία διαμορφώνεται στις εμπορικές συναλλαγές είναι η επιλογή της διαιτησίας έναντι δικαστικών διαδικασιών.

4.1.1. Διαιτησία

Η πιο διαδεδομένη μορφή ΕΕΔ είναι η Διαιτησία. Η διαιτησία μπορεί να παραγγελθεί από το δικαστήριο ή η προσφυγή σε αυτή να γίνει με συναίνεση των δύο μερών και η απόφασή της να είναι δεσμευτική ή μη δεσμευτική. Όπως και στην περίπτωση μιας δίκης ενώπιον

του Δικαστηρίου, έτσι και ο Διαιτητής ή το Διαιτητικό Σώμα έχει την ισχύ να λαμβάνει αποφάσεις και να απαγγέλει ποινές προς τα αντίδικα μέρη.

Οι περισσότερες διαδικασίες ναυτιλιακής διαιτησίας λαμβάνουν χώρα στη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο. Ο αριθμός των υποθέσεων οι οποίες επιλύονται με διαιτησία αυξάνεται συνεχώς. Το 1994, η American Arbitration Association κατέγραψε αύξηση κατά ποσοστό 60% του αριθμού των υποθέσεων οι οποίες επιλύθηκαν μέσω της διαιτησίας. Ο αριθμός των υποθέσεων διαιτησίας το 1997 έφτασε τις 78.000. Ο ιδιωτικός οργανισμός επίλυσης διαφορών JAMS/Endispute (Irvine της Καλιφόρνια) κατέγραψε ετήσιο ποσοστό αύξησης 20% στον αριθμό των υποθέσεων διενέξεων μεταξύ εμπορικών εταιρών. Το 85% αυτών των υποθέσεων προσφεύγει στη διαιτησία.

4.1.2. Διαμεσολάβηση

Η Διαμεσολάβηση είναι μια διαδικασία κατά την οποία ένα φυσικό πρόσωπο διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ των αντιδίκων, με σκοπό να υποβοηθήσει τη συνεννόησή τους για να επιτύχουν μια αμοιβαία αποδεκτή συμφωνία επί μίας διαφοράς ή διένεξης. Αντίθετα από μια δίκη ή μια διαδικασία διαιτησίας, ο διαμεσολαβητής δεν έχει τη δύναμη να εξαναγκάσει τους διαδίκους να κάνουν κάποια ενέργεια στην οποία αυτοί δε συναινούν. Στην περίπτωση επιτυχούς διαμεσολάβησης τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν επιλύσει τη διαφορά τους μεταξύ τους και καταγράφουν τη συμφωνία τους σε ένα έγγραφο το οποίο υπογράφεται από όλα τα παρόντα μέρη. Εάν η διαμεσολάβηση δεν είναι επιτυχής, οι αντίδικοι έχουν τη δυνατότητα να προσφύγουν στη δικαιοσύνη ή να ορίσουν μια διαδικασία διαιτησίας για την επίλυση της διαφοράς. Η Διαμεσολάβηση αφήνει στα εμπλεκόμενα μέρη την ευχέρεια να καθορίσουν τα ίδια το αποτέλεσμα των συνεννοήσεών τους και μπορεί να διεξαχθεί σε οποιοδήποτε χρονικό σημείο πριν ή και μετά την προσφυγή στη δικαιοσύνη.

Υπάρχουν αρκετοί παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν ποια μορφή ΕΕΔ είναι η ενδεδειγμένη για κάθε περίπτωση. Παράγοντες όπως οι επιχειρήσεις, τα συγκεκριμένα πρόσωπα και οι καταστάσεις οι οποίες οδηγούν στις διενέξεις είναι από τη φύση τους δυναμικοί. Η απάντηση στο ερώτημα ποια μορφή ΕΕΔ είναι πιο κατάλληλη μπορεί να μεταβληθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επίλυσης μιας διένεξης. Η παγκόσμια πρακτική έχει διαμορφώσει ορισμένες συνθήκες υπό τις οποίες κάθε μορφή ΕΕΔ είναι πιο κατάλληλη.

Στο πλαίσιο αυτό οι παράγοντες οι οποίοι ευνοούν τη Διαμεσολάβηση είναι:

1. Η επιχειρηματική σχέση των δύο μερών μπορεί να συνεχιστεί μετά τη διένεξη και να επανεκκινήσει.
2. Είναι επιθυμητό τα εμπλεκόμενα μέρη να ελέγχουν το αποτέλεσμα της διαδικασίας επίλυσης της διαφοράς.
3. Η θέση του κάθε μέρους έχει ιδιαίτερη σημασία και μια διαδικασία διαιτησίας μπορεί να καταλήξει στην επικράτηση του άλλου μέρους, εξέλιξη που μπορεί να είναι ανεπιθύμητη σε μια επιχειρηματική σχέση.
4. Η διαδικασία της διαιτησίας μπορεί να απαιτήσει αυξημένα έξοδα και να αποβεί χρονοβόρα.
5. Η ταχεία επίλυση της διαφοράς έχει μεγάλη σημασία.
6. Η διένεξη εγείρει εξειδικευμένα τεχνικά ζητήματα ή πολύπλοκα νομικά θέματα.
7. Υπάρχει ανάγκη αποφυγής ενός δυσμενούς δεδικασμένου.
8. Η παρουσίαση από κάθε μέρος των επιχειρημάτων της θα βοηθήσει στην καλύτερη κατανόηση των ζητημάτων.
9. Ένας διαμεσολαβητής μπορεί να μετριάσει το αίσθημα της εχθρότητας το οποίο ενδεχομένως αναπτύσσεται μεταξύ των αντιδίκων.
10. Η γνώμη ενός ουδέτερου συμβούλου μπορεί να άρει τα αδιέξοδα πιο εύκολα.
11. Υπάρχει το ενδεχόμενο επίλυσης της διένεξης στη βάση της συμπάθειας για το άλλο μέρος και τη δυσχερή θέση στην οποία ενδεχομένως βρέθηκε.
12. Κανένα από τα δύο μέρη δεν έχει τη διάθεση να εμπλακεί σε μια διαδικασία διαιτησίας.

Αντίστοιχα, οι παράγοντες οι οποίοι ευνοούν την προσφυγή στη Διαιτησία αντί τη Διαμεσολάβηση είναι:

1. Διακυβεύεται ένα ζωτικό επιχειρηματικό συμφέρον.

2. Η καθυστέρηση στην επίλυση της διένεξης φέρνει το άλλο μέρος σε πλεονεκτική θέση.
3. Το ένα μέρος δεν επιδεικνύει τη διάθεση να συμβιβαστεί δεδομένου ότι αναμένει μια μεγάλης σημασίας απόφαση υπέρ του.
4. Το ένα μέρος αρνείται να συμβιβαστεί ώστε με αυτή την τακτική να στείλει ένα μήνυμα στον επιχειρηματικό κύκλο (ακόμη και μη εμπλεκόμενο στην υπόθεση) σχετικά με τις προθέσεις του.
5. Οι δυνατότητες διαπραγμάτευσης των μερών είναι μικρές.

4.2. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της διαιτησίας

Η Διαιτησία είναι μια ευρέως χρησιμοποιούμενη εναλλακτική μορφή επίλυσης διενέξεων, αντί για την προσφυγή στα πολιτικά δικαστήρια. Η κύρια διαφορά διαιτησίας και προσφυγής σε δικαστήριο είναι ότι οι διάδικοι συμφωνούν στην επίλυση της διαφοράς τους μέσω ενός διαιτητή ή ενός Σώματος διαιτητών, αντί να ασκήσουν το δικαίωμά τους για προσφυγή σε ένα δικαστήριο.

Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα της διαιτησίας συνοψίζονται στα παρακάτω:

4.2.1. Πλεονεκτήματα

- Ελευθερία επιλογής ενός ουδέτερου και εξειδικευμένου διαιτητή.
- Ελευθερία επιλογής του τόπου, της γλώσσας και του νόμου στον οποίο υπόκειται η διαδικασία της διαιτησίας.
- Ταχύτερη διεκπεραίωση της διαδικασίας και χαμηλότερο κόστος από την αντίστοιχη προσφυγή στη δικαιοσύνη.
- Τα πρακτικά της διαδικασίας δεν είναι δημόσια έγγραφα και οι αποφάσεις μπορούν να παραμένουν απόρρητες.
- Οι αποφάσεις είναι πιο εύκολα εκτελεστές παγκοσμίως απ' ό,τι οι δικαστικές αποφάσεις.

4.2.2. Μειονεκτήματα

- Μια απόφαση της διαιτησίας δε δεσμεύει τρίτα μέρη.
- Οι δυνατότητες άσκησης έφεσης είναι περιορισμένες.
- Ελλοχεύει η πιθανότητα μια απόφαση να είναι προκατειλημμένη υπέρ του διαδίκου ο οποίος έχει διορίσει έναν διαιτητή.

5. Διεθνές πλαίσιο

Για την υποστήριξη των διαιτητικών διαδικασιών έχουν αναπτυχθεί νομοθετικά πλαίσια σε διεθνές επίπεδο, υπό τη μορφή συνθηκών.

5.1. Διεθνείς Συνθήκες

Οι Κανόνες της Χάγης και οι Κανόνες της Χάγης/Visby δίνουν τη δυνατότητα να εγερθούν διεκδικήσεις ενάντια στο μεταφορέα και το σκάφος, σε διάστημα ενός έτους από την ημερομηνία της παράδοσης των εμπορευμάτων ή την προγραμματισμένη ημερομηνία παράδοσής τους (Berlingieri F. , 2009).

Οι Κανόνες του Αμβούργου (UNCITRAL, 1978) περιλαμβάνουν ειδικούς κανόνες για τη διαιτησία. Το Άρθρο 22(2) δηλώνει ρητά ότι μία Σύμβαση Διαιτησίας πρέπει να αναφέρεται ρητά σε φορτωτική η οποία αποδεικνύει τη μεταφορά και παράδοση των εμπορευμάτων και η οποία παρελήφθη από τον παραλήπτη με καλή πίστη. Το Άρθρο 22(3) δηλώνει ότι ο τόπος της διαιτησίας μπορεί να καθοριστεί από τον διεκδικητή της αποζημίωσης ως εξής:

1. Στη χώρα στην οποία ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα ο εναγόμενος, ή εάν αυτή δεν προκύπτει, στη χώρα στην οποία αυτός κατοικεί.
2. Τη χώρα στην οποία συνάφθηκε το συμφωνητικό μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι ο εναγόμενος έχει στη χώρα αυτή είτε την έδρα της επιχείρησης, είτε υποκατάστημα, είτε αντιπρόσωπο, μέσω του οποίου συνάφθηκε το συμφωνητικό.
3. Τη χώρα στην οποία βρίσκεται το λιμάνι φόρτωσης ή το λιμάνι εκφόρτωσης των εμπορευμάτων.
4. Υπάρχει δυνατότητα διεξαγωγής της διαιτησίας σε οποιαδήποτε χώρα η οποία έχει συμφωνηθεί στη Σύμβαση Διαιτησίας.

Το Άρθρο 22(4) υποχρεώνει τον Διαιτητή ή το Σώμα των Διαιτητών να εφαρμόζουν τους κανόνες της Συνθήκης. Το Άρθρο 22(5) προνοεί ώστε οι όροι των Παραγράφων (3) και (4) του Άρθρου να αποτελούν τμήμα οποιασδήποτε διαιτητικής απόφασης και οποιοσδήποτε

όρος μιας απόφασης ο οποίος είναι μη συνεπής προς τη Συνθήκη καθίσταται ανενεργός ή άκυρος. Το Άρθρο 20(1) ορίζει το διάστημα στο οποίο μπορεί να προσφύγει ένα μέρος στη διαιτησία σε 2 έτη, αντί 1 έτος που προέβλεπε η Συνθήκη της Χάγης και της Χάγης/Βίσμπυ.

Οι Κανόνες του Αμβούργου χαρακτηρίζονται από την εύνοια που επιδεικνύουν προς τις εμπορικές χώρες. Οι Κανόνες του Αμβούργου έχουν δεχθεί κριτική σε αυτούς από τα κράτη με ισχυρή ναυτιλία, λόγω των αυξημένων δυνατοτήτων που δίνουν στους ενάγοντες από εμπορικές χώρες να επιλέγουν τον τόπο της διαιτησίας (Berlingieri F. , 2009).

Η Multimodal Convention του 1980 έπεται των Κανόνων του Αμβούργου. Το Άρθρο 25(1) της Συνθήκης προβλέπει οποιαδήποτε δικαστική ή διαιτητική διεκδίκηση σε σχέση με τις διεθνείς μεταφορές ανεξαρτήτως μέσου, η οποία υπάγεται στη Συνθήκη να εκδηλώνεται σε διάστημα 2 ετών από την ολοκλήρωση της συναλλαγής, διαφορετικά παραγράφεται. Για τη διασφάλιση αυτού του δικαιώματος, θα πρέπει σε διάστημα 6 μηνών από την ημερομηνία παράδοσης ή μη παράδοσης των εμπορευμάτων ή τη συμφωνημένη ημερομηνία παράδοσης να υπάρχει έγγραφη ειδοποίηση προς το μεταφορέα, στην οποία θα δηλώνεται ρητά η φύση και τα συγκεκριμένα θέματα της διεκδίκησης (UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001).

Το Άρθρο 27(1) προβλέπει ότι τα εμπλεκόμενα μέρη πρέπει στις μεταξύ τους συμβάσεις να συμφωνούν και να υπογράφουν ότι οποιαδήποτε αξίωση εγείρεται στο πλαίσιο της συγκεκριμένης συναλλαγής η οποία υπάγεται στη Συνθήκη θα παραπέμπεται σε διαιτησία.

Το Άρθρο 27(2) ορίζει ότι οι διαιτητικές διαδικασίες μπορούν να λάβουν χώρα κατ' επιλογή του ενάγοντος:

1. Στη χώρα στην οποία ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα ο εναγόμενος, ή εάν αυτή δεν προκύπτει, στη χώρα στην οποία αυτός κατοικεί.
2. Τη χώρα στην οποία συνάφθηκε το συμφωνητικό μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι ο εναγόμενος έχει στη χώρα αυτή είτε την έδρα της επιχείρησης, είτε υποκατάστημα, είτε αντιπρόσωπο, μέσω του οποίου συνάφθηκε το συμφωνητικό.
3. Τη χώρα στην οποία φορτώθηκαν τα εμπορεύματα ή παραδόθηκαν.

4. Υπάρχει δυνατότητα διεξαγωγής της διαιτησίας σε οποιαδήποτε χώρα η οποία έχει συμφωνηθεί στη Σύμβαση Διαιτησίας.

Το Άρθρο 27(3) υποχρεώνει τον Διαιτητή ή το Σώμα των Διαιτητών να εφαρμόζουν τους κανόνες της Συνθήκης. Το Άρθρο 27(4) ορίζει ότι οι όροι των Παραγράφων (2) και (3) του Άρθρου πρέπει να αποτελούν τμήμα οποιασδήποτε διαιτητικής απόφασης ή διαιτητικής σύμβασης και οποιοσδήποτε όρος μιας απόφασης ο οποίος είναι μη συνεπής προς τη Συνθήκη καθίσταται ανενεργός ή άκυρος. Το Άρθρο 27(5) ορίζει ότι η εγκυρότητα ενός συμφωνητικού ή διαιτητικής απόφασης δεν προσβάλλεται εάν αυτή έγινε κατόπιν της έγερσης της αξίωσης υπό τη Multimodal Convention.

Λόγω και της κριτικής που ασκείται στους Κανόνες του Αμβούργου και τη Multimodal Convention και τα κενά που σημειώνονται στους Κανόνες της Χάγης και Χάγης/Βίσμπυ και της επακόλουθης διστακτικότητας στην υιοθέτησή τους, αρκετές χώρες αναπληρώνουν τις ελλείψεις της διεθνούς νομοθεσίας μέσω της εθνικής τους νομοθεσίας. Ορισμένες χώρες υιοθέτησαν μια φιλελεύθερη προσέγγιση ενώ άλλες πιο εθνοκεντρική (Berlingieri F., 2009).

5.2. Πρόσφατη εργασία των Ηνωμένων Εθνών

Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών αναγνώρισε την αναγκαιότητα για τη θέσπιση ενός ενιαίου και σύγχρονου καθεστώτος το οποίο θα διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών, των μεταφορέων και των παραληπτών των διακινούμενων εμπορευμάτων για συμβόλαια τα οποία περιλαμβάνουν και ένα θαλάσσιο σκέλος κατά τη μεταφορά. Το νέο νομικό πλαίσιο θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη τους τις πολλές τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες συνέβησαν από το χρόνο υιοθέτησης των υφιστάμενων Συνθηκών. Για το σκοπό αυτό Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών σύστησε την Ομάδα Εργασίας III (Δίκαιο των Μεταφορών) με σκοπό την εξέλιξη των παλαιότερων συνθηκών και ειδικά των Κανόνων της Χάγης, των Κανόνων Χάγης/Βίσμπυ και των Κανόνων του Αμβούργου (UNCTAD/SDTE/TLB/2, 2001).

Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε την Απόφαση 63/122 στη συνεδρίαση της Ολομέλειας της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2008. Η απόφαση μεταξύ άλλων βασίστηκε στο συμπέρασμα ότι οι πλοιοκτήτες και οι μεταφορείς δεν έχουν το

πλεονέκτημα ενός δεσμευτικού διεθνούς καθεστώτος το οποίο να υποστηρίζει αποτελεσματικά την εκτέλεση των συμβολαίων μεταφοράς που περιλαμβάνουν διαφορετικά μεταφορικά μέσα. Η Συνέλευση υιοθέτησε την προσαρτημένη Συνθήκη περί Συμβολαίων για τη Διεθνή Μεταφορά Εμπορευμάτων εξολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης, γνωστή ως Κανόνες του Ρόττερνταμ (Berlingieri F. , 2009).

Οι κανόνες υπογράφηκαν στο Ρόττερνταμ την 23^η Σεπτεμβρίου 2009. Οι κανονισμοί για τη διαιτησία συμπεριλήφθηκαν στο Κεφάλαιο 15. Το Άρθρο 75(2) προβλέπει ότι οι διαδικασίες διαιτησίας κατ' επιλογή του ενάγοντος ο οποίος εγείρει αξίωση κατά του μεταφορέα μπορεί να λάβουν χώρα σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μέρη:

1. Οποιοδήποτε τόπο ο οποίος έχει δηλωθεί στη σύμβαση διαιτησίας.
2. Στον τόπο διαμονής του μεταφορέα
3. Στον τόπο παραλαβής των εμπορευμάτων όπως είχε συμφωνηθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς.
4. Στον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων όπως είχε συμφωνηθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς.
5. Στο λιμάνι στο οποίο τα εμπορεύματα φορτώθηκαν αρχικά στο πλοίο ή στο λιμάνι στο οποίο τα εμπορεύματα τελικά εκφορτώθηκαν απ' αυτό.

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ προσφέρουν περισσότερες επιλογές απ' ό,τι οι Κανόνες του Αμβούργου. Ενδεικτικά προβλέπουν ως τόπο διαιτησίας το συμφωνημένο στο συμβόλαιο μεταφοράς τόπο παραλαβής ή παράδοσης των εμπορευμάτων. Αυτό αποτελεί ένα συμβιβασμό μεταξύ των ναυτικών κρατών και των εμπορικών κρατών, αν και το εμπορικό κράτος διατηρεί το δικαίωμα επιλογής του σημείου παράδοσης.

5.3. Διεθνείς φορείς διαιτησίας

Υπάρχουν πολλοί φορείς ανά τον κόσμο οι οποίοι διεκπεραιώνουν διαδικασίες διαιτησίας σε ναυτιλιακές διαφορές. Ο Πίνακας 3 αναφέρει ορισμένους σημαντικούς φορείς.

Πίνακας 3. Φορείς ναυτιλιακής διαιτησίας
(Πηγή: (ICMA, 2016))

Αυστραλία	Australian Maritime and Transport Arbitration Commission [AMTAC]
Καναδάς	Association of Maritime Arbitrators of Canada (AMAC)
Καναδάς	Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA)
Κίνα	China Maritime Arbitration Commission (CMAC)
Κίνα	Shanghai International Shipping Arbitration Court (SISAC)
Δανία	The Danish Institute of Arbitration
Γαλλία	Chambre Arbitrale Maritime de Paris (C.A.M.P.)
Γερμανία	German Maritime Arbitration Association (GMAA)
Ελλάδα	Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA)
Χονγκ Κονγκ	Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG)
Νιγηρία	Maritime Arbitrators Association of Nigeria (MAAN)
Σιγκαπούρη	Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)
Ισπανία	Spanish Maritime Arbitration Association (IMARCO)
Ολλανδία	Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA)
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	Dubai International Arbitration Centre (DIAC)
Ηνωμένο Βασίλειο	London Maritime Arbitrators Association (LMAA)
ΗΠΑ	Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA)
ΗΠΑ	The Maritime Arbitration Association of the United States (MAA)

6. Διαιτησία στην Ελλάδα

6.1. Δυνατότητες παραπομπής στη διαιτησία στην Ελλάδα

Η βαθμιαία εξέλιξη του Πειραιά σε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της διεθνούς ναυτιλίας συνέβαλε καθοριστικά στη δημιουργία της ελληνικής νομολογίας περί Διαιτησίας. Αρχικά η ελληνική νομοθεσία στόχευσε στην εξυπηρέτηση των αναγκών στο γενικότερο πλαίσιο της διεξαγωγής εμπορικών πράξεων. Η πρόσφατη νομολογία δημιούργησε ένα εξειδικευμένο πλαίσιο το οποίο απευθύνεται σε περιστατικά της διεθνούς ναυτιλίας.

Σε σχέση με τις ναυτιλιακές διενέξεις, η ελληνική νομοθεσία προβλέπει δύο βασικές μορφές διαιτησίας: α) εξειδικευμένη διαιτησία η οποία διεξάγεται υπό την αιγίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και β) κατά περίπτωση (ad hoc) διαδικασίες οι οποίες συγκροτούνται σύμφωνα με τον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Και οι δύο τύποι διαιτησίας παρέχουν ένα πολύ συντομότερο τρόπο επίλυσης διενέξεων απ' ό,τι η προσφυγή σε δικαστικές διαδικασίες.

Υπό μία ευρεία έννοια, το γενικότερο καθεστώς το οποίο προβλέπεται για την κατά περίπτωση διαιτητική διαδικασία επιτρέπει το διορισμό ενός ατόμου (ακόμη και μέλους του δικαστηρίου) ως διαιτητή. Οι διάδικοι έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν τη βαθμίδα του δικαστηρίου απ' την οποία θα διοριστούν οι διαιτητές. Ο διορισμός γίνεται στη βάση της κυκλικότητας της επιλογής και σύμφωνα με την αρχαιότητα των δικαστών, οι οποίοι θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον 5ετή εμπειρία στο συγκεκριμένο δικαστήριο. Εάν οι διάδικοι δεν καθορίσουν τη βαθμίδα του δικαστηρίου, τότε οι διαιτητές θα προέλθουν από το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο της περιοχής όπου συνάφθηκε η συμφωνία διαιτησίας.

Ο χρόνος στον οποίο πρέπει να οριστεί ο διαιτητής απ' την πλευρά του εναγόμενου καθορίζεται από τους ενάγοντες και δε μπορεί να είναι μικρότερος από 8 ημέρες από τον ορισμό του διαιτητή του ενάγοντος.

Η διαιτησία διεξάγεται υπό την προεδρία του Προέδρου του Σώματος των Διαιτητών, ο οποίος έχει τα ίδια δικαιώματα ψήφου με τους διαιτητές. Η απόφαση λαμβάνεται κατά

πλειοψηφία και αν αυτό δεν είναι δυνατό, η άποψη του Προέδρου υπερισχύει των απόψεων των διαιτητών. Εξ ορισμού η απόφαση του Σώματος συνοδεύεται από αιτιολόγηση αλλά υπάρχει η δυνατότητα – εάν αυτό έχει συμφωνηθεί μεταξύ των διαδίκων – να μην καταγραφεί το αιτιολογικό της. Η ποινή καθίσταται οριστική όταν υπογραφεί και υποχρεωτικά κατατεθεί στο Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο του τόπου στο οποίο επισυνέβη το συμβάν. Εκτελεστή γίνεται όταν έχει υπογραφεί ή όταν έχει εξαντληθεί οποιαδήποτε δυνατότητα έφεσης η οποία έχει προσυμφωνηθεί από τους διαδίκους.

Τα ευρήματα του Σώματος των Διαιτητών δε δεσμεύουν το Δικαστήριο σε περίπτωση κατά την οποία υποβληθεί σε αυτό αίτηση ακύρωσης της ποινής. Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός ένα μέρος να διεκδικήσει την ακύρωση της δικαιοδοσίας του Σώματος των Διαιτητών, πριν όμως από της έναρξη της διαδικασίας διαιτησίας.

Η διαδικασία της διαιτησίας σύμφωνα με τους Κανόνες του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος απαιτεί το διορισμό διαιτητών και Προεδρεύοντος από κατάλογο του Επιμελητηρίου. Ο διορισμός γίνεται με κοινή δήλωση των δύο μερών προς τον Πρόεδρο του Επιμελητηρίου.

Η κοινή δήλωση πρέπει να ορίζει το αντικείμενο της διένεξης, το αίτημα για την ικανοποίηση του ενάγοντος και τα ονόματα του διαιτητή και ενός ακόμη προσώπου με διαμονή στον Πειραιά το οποίο θα αναλάβει υπηρεσία εκ μέρους του ενάγοντος. Οι διάδικοι θα πρέπει να ορίσουν το δικό τους διαιτητή ο καθένας σε διάστημα 8 ημερολογιακών ημερών. Η αποτυχία ορισμού δίνει το δικαίωμα στον ενάγοντα να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Επιμελητηρίου να ορίσει αυτός έναν διαιτητή για το αντίπαλο μέρος. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση κατά την οποία οι διαιτητές δε συμφωνούν στο διορισμό του Προέδρου του Σώματος.

Από το σημείο αυτό και μετά η διαδικασία της διαιτησίας ακολουθεί τον προδιαγεγραμμένο της δρόμο. Η παρέμβαση του Επιμελητηρίου περιορίζεται μόνο στον προσδιορισμό της ημερομηνίας και ώρας για την πρώτη συνεδρίαση και στην κλήτευση των μερών που θα πρέπει να παραστούν. Αν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, η διαδικασία υπόκειται στον Ελληνικό Νόμο και «τη διεθνώς επικρατούσα ναυτιλιακή πρακτική».

Παρόλο που η διαιτησία ρυθμίζεται εκτενώς στο Ελληνικό Δίκαιο, η παρέμβαση των δικαστηρίων είναι ελάχιστη. Οι αποφάσεις της διαιτησίας δεν είναι εφέσιμες ενώπιον

δικαστηρίων. Ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία οι διάδικοι συμφωνήσουν για τη διαδικασία προσβολής μιας απόφασης, αυτή μπορεί να γίνει μόνο σε κάποιο άλλο διαιτητικό Σώμα και όχι σε δικαστήρια του Ποινικού Κώδικα. Μια τέτοιου είδους πρόβλεψη για την προσβολή απόφασης διαιτησίας πρέπει να καθορίζει ρητά τις συνθήκες και το χρόνο μέσα στον οποίο αυτή μπορεί να γίνει, όπως επίσης και τη διαδικασία για την ανακοίνωση και την κατάθεση της έφεσης.

Έφεση για την ακύρωση μιας απόφαση μπορεί να γίνει για πολύ περιορισμένους λόγους, οι οποίοι σχετίζονται με τη διαδικασία της διαιτησίας καθαυτής. Μια απόφαση μπορεί να χαρακτηριστεί άκυρη εάν:

1. Η συμφωνία για προσφυγή στη διαιτησία ήταν άκυρη.
2. Η απόφαση εκδόθηκε αφού η συμφωνία διαιτησίας είχε για κάποιο λόγο εκπνεύσει.
3. Ο διορισμός των μελών του Σώματος έγινε κατά παράβαση των όρων της συμφωνίας διαιτησία ή του νόμου ή στην περίπτωση όπου ο διορισμός τους ανακλήθηκε απ' τα μέλη ή το δικαστήριο.
4. Το Σώμα των διαιτητών έδρασε καθ' υπέρβαση της ισχύος που του δίνει η συμφωνία διαιτησίας ή ο Νόμος.
5. Υπήρξε παράβαση του όρου περί ίσης μεταχείρισης των αντιδίκων.

Επίσης ένα μέρος μπορεί να αιτηθεί την ακύρωση μιας ποινής εάν:

1. Δε συνάφθηκε συμφωνητικό διαιτησίας.
2. Η ποινή βασίστηκε σε γεγονότα τα οποία από το νόμο εξαιρούνται της διαιτησίας.
3. Η ποινή εκδόθηκε σε βάρος μη υπαρκτού προσώπου ή μη υπαρκτής νομικής οντότητας.

Μια αίτηση ακύρωσης γίνεται απευθείας στο ακροατήριο του Δικαστηρίου της περιοχής στην οποία εκδόθηκε η απόφαση. Η κρίση του μπορεί να προσβληθεί μόνο στο Ανώτατο Ελληνικό Δικαστήριο. Η αίτηση ακύρωσης πρέπει να έρθει στο ακροατήριο μέσα σε ένα μέγιστο διάστημα τριών μηνών από την υποβολή της. Η αίτηση ακύρωσης δε μπορεί σε

καμία περίπτωση να ανακόψει την επιβολή της ποινής, εκτός αν αυτό παραγγελλεί από το Δικαστήριο.

6.2. Νομικό υπόβαθρο

Η ελληνική νομοθεσία περί διαιτησίας ενσωματώνεται στα Άρθρα 867 έως 903 του Ελληνικού Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Η Διεθνής Εμπορική Διαιτησία θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 2735/1999, στον οποίο η Ελλάδα ενσωμάτωσε στην ολότητά του τον Πρότυπο Νόμο για τη Διασυνοριακή Αφερεγγυότητα που θέσπισε η Επιτροπή για τη Νομοθεσία του Διεθνούς Εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL) στις 21 Ιουνίου του 1985. Στην ελληνική νομοθεσία υπήρξαν ορισμένες μικρού εύρους προσθήκες και βελτιώσεις.

Μια διαδικασία διαιτησίας θεωρείται διεθνής σε μία από τις εξής περιπτώσεις:

1. Εάν ένας ή και οι δύο διάδικοι έχουν έδρα εκτός της ελληνικής επικράτειας.
2. Εάν ο τόπος που λαμβάνει χώρα η διαδικασία της διαιτησίας βρίσκεται εκτός της ελληνικής επικράτειας.
3. Εάν το υποκείμενο της Σύμβασης Διαιτησίας συνδέεται στενότερα με μία ή περισσότερες χώρες εκτός της Ελλάδας.

6.2.1. Πολυμερείς Συμβάσεις

Η Ελλάδα αποτελεί συμβαλλόμενο μέλος της Σύμβασης της Νέας Υόρκης (new York Convention – NYC) η οποία αναφέρεται στην Αναγνώριση και Επιβολή των Διεθνών Διαιτητικών Αποφάσεων. Η επικύρωσή της έγινε με το Νόμο 4220/1961 χωρίς διασαφηνίσεις ή επιφυλάξεις και τέθηκε σε ισχύ στις 14 Οκτωβρίου 1962. Για περιπτώσεις χωρών οι οποίες δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση της Νέας Υόρκης, η Ελλάδα έγινε συμβεβλημένο μέλος του Πρωτοκόλλου της Γενεύης από τις 24 Σεπτεμβρίου 1923, ενσωματώνοντάς το στην ελληνική νομοθεσία με το Νομοθετικό Διάταγμα 4/1926. Αργότερα, υπέγραψε τη Σύμβαση της Γενεύης του 1927 περί της Διεθνούς Επιβολής των Αποφάσεων της Διαιτησίας, την οποία ενσωμάτωσε με το Νόμο 5013/1931.

Η Ελλάδα είναι επίσης συμβεβλημένο μέλος της Σύμβασης της Ουάσινγκτον του 1968 περί επίλυσης επενδυτικών διενέξεων μεταξύ κρατών (ICSID Convention), η οποία ενσωματώθηκε στη νομοθεσία μέσω του Αναγκαστικού Νόμου 608/1968, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 21 Μαΐου 1969.

Η Ελλάδα είναι επίσης συνυπογράφουσα χώρα του Πρότυπου Νόμου UNCITRAL περί Διεθνούς Εμπορικής Διαιτησίας, ο οποίος υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Νομοθεσίας Διεθνούς Εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών στις 21 Ιουνίου 1985.

6.3. Μόνιμα Διαιτητικά Δικαστήρια στην Ελλάδα

Εκτός από τα Διαιτητικά Δικαστήρια ειδικού σκοπού (ad hoc), διάφοροι οργανισμοί έχουν ιδρύσει Μόνιμα Διαιτητικά Δικαστήρια. Τα πιο διακεκριμένα από αυτά είναι:

1. Το Διαιτητικό Δικαστήριο του Εμπορικού Επιμελητηρίου Αθηνών
2. Το Ελληνικό Κέντρο Διαμεσολάβησης και Διαιτησίας
3. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας
4. Η Ένωση Ναυτιλιακής Διαιτησίας Πειραιά
5. Ο Οργανισμός Διαμεσολάβησης και Διαιτησίας, ο οποίος υποστηρίζει συλλογικές διαπραγματεύσεις μεταξύ κοινωνικών εταίρων.
6. Διαιτητικά Σώματα που συστήνονται από Δικηγορικές Ενώσεις (όπως ο Δικηγορικός Σύλλογος Αθηνών).
7. Διαιτητικό σώμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος.
8. Διαιτητικό Δικαστήριο του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

6.4. Διενέξεις οι οποίες μπορούν να υπαχθούν στη διαιτησία

Το ελληνικό νομικό σύστημα δείχνει μία τάση να ευνοεί την υπαγωγή στη διαιτησία όλων των ιδιωτικών διενέξεων και διαφορών. Εντούτοις η ελληνική νομοθεσία ρητώς

απαγορεύει την επίλυση μέσω διαιτησίας υποθέσεων ατομικών δικαιωμάτων ή υποθέσεων του δημοσίου δικαίου όπως διαζύγια, εργασιακές διαφορές (εξαιρουμένων των συλλογικών διαπραγματεύσεων), θεμάτων ελεύθερου ανταγωνισμού (αθέμιτου ανταγωνισμού) και χρεωκοπίας. Κατ' εξαίρεση, ακόμη και φορολογικές διαφορές μπορούν να υπαχθούν σε διαιτησία σε περιπτώσεις ξένων επενδύσεων στη χώρα και εφόσον αυτό προβλέπεται στη σύμβαση της επένδυσης μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και του ξένου επενδυτή (Grigoriou, 2016).

6.5. Τυπικές και άλλες απαιτήσεις μιας σύμβασης διαιτησίας

Η διαιτησία συνίσταται στη δημιουργία μιας σύμβασης. Οι διάδικοι συμφωνούν αποκλειστικά εγγράφως να αποστείλουν τις αξιώσεις τους προς διαιτησία. Οι αξιώσεις αυτές συμπεριλαμβάνονται σε μια Πρόταση Διαιτησίας (Arbitration Clause), η οποία είναι μέρος μιας εμπορικής σύμβασης, η οποία και προκαλεί την προσφυγή σε ένα διαιτητικό δικαστήριο. Οι διάδικοι συμφωνούν να αποστείλουν τις αξιώσεις τους στη διαιτησία σε περίπτωση που εγερθεί κάποια διένεξη, σύμφωνα πάντα με τη σύμβαση διαιτησίας.

6.6. Εφαρμοστέος Νόμος της διαιτησίας

Οι διάδικοι σε μια υπόθεση η οποία παραπέμπεται στη διαιτησία έχουν την ευχέρεια να επιλέξουν το Εφαρμοστέο Δίκαιο (Ουσιαστικό και Διαδικαστικό) το οποίο θα διέπει τη διαιτητική διαδικασία. Προϋπόθεση είναι αυτό να μην αντίκειται στο δημόσιο δίκαιο της Ελλάδας. Σε υποθέσεις εγχώριας διαιτησίας εφαρμόζεται το Ελληνικό Δίκαιο, εκτός εάν οι διάδικοι συμφωνήσουν στην εφαρμογή διαφορετικού Δικαίου. Η επιλογή του δικαίου (procedural law) εξαρτάται από το εάν η διαδικασία της διαιτησίας θα διεξαχθεί από ένα Σώμα ειδικού σκοπού ή στο πλαίσιο ενός Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου. Στη δεύτερη περίπτωση το Διαιτητικό Δικαστήριο εφαρμόζει τους διαδικαστικούς κανόνες που έχουν οριστεί κατά την ίδρυσή του.

Εάν οι διάδικοι δεν επιλέξουν τους κανόνες οι οποίοι θα διέπουν τη διαδικασία πριν την έναρξη της διαιτησίας, οι διαιτητές έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν τους ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες που θεωρούν πιο κατάλληλους για την εκάστοτε υπόθεση.

6.7. Συνθήκες που καθιστούν μία σύμβαση διαιτησίας μη επιβλητέα

Η ελληνική νομοθεσία υποχρεώνει την αυστηρή εκτέλεση των συμβάσεων διαιτησίας, πριν και μετά την έναρξη των αντίστοιχων διαδικασιών.

Μια σύμβαση διαιτησίας παύει να είναι εκτελεστή εάν οι διάδικοι συμφωνήσουν να την παύσουν, εάν ακολουθήσουν την τακτική δικαιοσύνη ή εάν ο εναγόμενος δεν υποβάλλει εγκαίρως ένσταση περί αρμοδιότητας του τακτικού δικαστηρίου.

Η παύση της υποκείμενης σύμβασης δεν επηρεάζει κατ' ανάγκη την πρόταση διαιτησίας, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία οι διάδικοι το συμφωνήσουν.

6.8. Έναρξη της διαδικασίας διαιτησίας

Η διαδικασία διαιτησίας ειδικού σκοπού (ad hoc) συνήθως ξεκινά με μία αγωγή του ενάγοντος, η οποία περιλαμβάνει ένα Αίτημα διαιτησίας, τις επίδικες απαιτήσεις και μία περίληψη των γεγονότων που δημιούργησαν τη διένεξη. Στο ίδιο έγγραφο περιλαμβάνεται και ο διορισμός του διαιτητή του ενάγοντος.

Εάν ο ενάγων απευθυνθεί σε Τακτικό Διαιτητικό Δικαστήριο, η διαδικασία ξεκινά με την υποβολή προς το δικαστήριο της Αίτησης διαιτησίας στη Γραμματεία του δικαστηρίου, συνοδευόμενη από τις επίδικες απαιτήσεις, περίληψη των γεγονότων που οδήγησαν στη διένεξη και τα έγγραφα διορισμού του Διαιτητή του. Σε περίπτωση που προβλέπεται από τη Συμφωνία Διαιτησίας ή από τους Κανόνες του Δικαστηρίου ο διορισμός ενός μοναδικού Διαιτητή, αυτός επιλέγεται από τον Πρόεδρο του δικαστηρίου.

Ο εναγόμενος έχει τη δυνατότητα με τη σειρά του να υποβάλλει τις ανταπαιτήσεις του και αν αυτό είναι απαραίτητο να διορίσει το διαιτητή του.

6.9. Τρόπος επιλογής των διαιτητών

Τα πρόσωπα και το πλήθος των διαιτητών είναι δυνατό να επιλεγθεί από τους διάδικους σύμφωνα με τη Συμφωνία Διαιτησίας.

Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι περιορισμοί που να αφορούν στα άτομα τα οποία μπορούν να έχουν το ρόλο του διαιτητή σε μία υπόθεση. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων επιλέγονται δικηγόροι, πανεπιστημιακοί καθηγητές, επίτιμοι ή ακόμη και ενεργοί δικαστές.

Ένας διαιτητής επιβάλλεται να είναι ανεξάρτητος, ουδέτερος και αμερόληπτος απέναντι στα αντίδικα μέρη.

Εάν οι αντίδικοι προσφύγουν σε ένα Τακτικό Διαιτητικό Δικαστήριο, η επιλογή των διαιτητών μπορεί να γίνει από ένα Σώμα προτεινόμενων διαιτητών.

6.10. Εξαίρεση και αντικατάσταση διαιτητή

Ένας ή και οι δύο εκ των αντιδίκων έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν αίτημα εξαίρεσης ενός διαιτητή μόνο στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν αντικειμενικά στοιχεία τα οποία έχουν προκύψει μετά το διορισμό του και τα οποία εγείρουν βάσιμες αμφιβολίες για την αμεροληψία του, την ανεξαρτησία του ή την επάρκειά του για τη διαχείριση των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης υπόθεσης.

Από την πλευρά του ο διαιτητής είναι υποχρεωμένος να δηλώσει οποιοδήποτε στοιχείο το οποίο θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι μπορεί να επηρεάσει την αμεροληψία ή της ανεξαρτησία του, ακόμη και αν αυτό προκύψει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας.

6.11. Φύση της σχέσης μεταξύ των αντιδίκων και των διαιτητών – πληρωμή των εξόδων της διαδικασίας

Η ισχύς των διαιτητών εδράζεται στη Συμφωνία Διαιτησίας και έχει τη φύση συμβολαίου. Από τη στιγμή του διορισμού τους ο ρόλος τους περιορίζεται στο θεσμοθετημένο ρόλο τους και πρέπει να ενεργούν απολύτως αμερόληπτα και ανεξάρτητα απέναντι στα αντίδικα μέρη.

Το κόστος των διαιτητών, τα σχετικά τέλη και οποιαδήποτε άλλα έξοδα ενδέχεται να συμφωνηθούν μεταξύ των αντιδίκων κατά την έναρξη της διαδικασίας. Υπάρχει όμως η εκδοχή αυτά να επιμεριστούν μεταξύ των αντιδίκων στην απόφαση της διαιτησίας.

Τα Τακτικά Δικαστήρια συχνά έχουν σχετικά υψηλότερα διοικητικά τέλη, τα οποία πρέπει να καταβληθούν από τους αντιδίκους πριν την έναρξη της διαδικασίας. Αδυναμία πληρωμής των τελών από κάποιον εμπλεκόμενο οδηγεί στην αναβολή της διαδικασίας, έως ότου αυτά πληρωθούν εξολοκλήρου.

Εάν οι αντίδικοι δεν έχουν συμφωνήσει εκ των προτέρων στην κατανομή των εξόδων της διαιτησίας, οι διαιτητές έχουν την διακριτική ευχέρεια να κατανεύμουν τα έξοδα μεταξύ των αντιδίκων ανάλογα με το τελικό αποτέλεσμα της δίκης και τις ειδικές συνθήκες της υπόθεσης. Συνήθως τα έξοδα καταλογίζονται στον αντίδικο ο οποίος έχασε την υπόθεση.

6.12. Ευθύνη των διαιτητών

Οι διαιτητές πρέπει να διεκπεραιώνουν τα καθήκοντά τους με καλή πίστη, να επιδεικνύουν την αρμόζουσα επιμέλεια και να ορίζουν την ποινή σε συμφωνία με τις επιταγές του νόμου.

Οι διαιτητές απολαμβάνουν ασυλία για τις ενέργειές τους, οι οποίες έγιναν στο πλαίσιο της διεξαγωγής μιας υπόθεσης διαιτησίας και στο πλαίσιο των καθηκόντων τους.

Εντούτοις, εάν ένας διαιτητής παραβιάσει τις υποχρεώσεις οι οποίες πηγάζουν από το διορισμό του ή διαπράξει εκούσια υπέρβαση των καθηκόντων του, αδίκημα, δόλο, βαριά αμέλεια ή δωροδοκία, τότε είναι υπόλογος για ζημιές που προκαλούνται στους διαδίκους εξαιτίας της συμπεριφοράς αυτής.

6.13. Διαδικασία επίλυσης διενέξεων περί δικαιοδοσίας

Το διαιτητικό δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφασίσει *ipso jure* περί της δικαιοδοσίας του μετά από ένσταση ενός αντιδίκου, η οποία πρέπει να υποβληθεί αμέσως μόλις ξεκινήσει η διαδικασία της δίκης.

Εάν οι διαδικασίες ενός τακτικού δικαστηρίου έχουν ξεκινήσει παρά την ύπαρξη μιας Συμφωνίας Διαιτησίας, ο εναγόμενος έχει το δικαίωμα να υποβάλλει στην αρχή της δίκης αίτημα μη αρμοδιότητας.

6.14. Ορισμός του τόπου και της γλώσσας διαιτησίας

Εάν οι αντίδικοι δε συμφωνήσουν για τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, αυτός καθορίζεται από το δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις, όπως επίσης και την ευχέρεια των διαδίκων και τις ανάγκες της αποδεικτικής διαδικασίας.

Εάν επίσης οι διάδικοι δε συμφωνήσουν στη γλώσσα διεξαγωγής της διαιτησίας (γλώσσα των εγγράφων, γλώσσα της προφορικής διαδικασίας και τη γλώσσα έκδοσης της απόφασης), η επιλογή της επαφίεται στο Σώμα των διαιτητών, λαμβάνοντας υπόψη τη διευκόλυνση των διαδίκων αλλά και τα έξοδα μετάφρασης που ενδέχεται να απαιτηθούν.

6.15. Ακροαματική διαδικασία και αποδεικτικά στοιχεία

Η ακροαματική διαδικασία πρέπει να διέπεται από τις αρχές της ίσης μεταχείρισης των αντιδίκων.

Εάν η Συμφωνία διαιτησίας δεν προβλέπει τη διεξαγωγή ακροαματικής διαδικασίας, το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει εάν η διαδικασία θα διεξαχθεί μόνο με ανταλλαγή εγγράφων ή θα συμπεριλάβει καταθέσεις μαρτύρων, παράσταση δικηγόρων, κατ' αντιπαράσταση εξέταση των εμπλεκόμενων μερών πριν τη διεξαγωγή της δίκης, κ.ο.κ. Εάν ένας εκ των αντιδίκων αιτηθεί ακρόαση, το δικαστήριο την αποδέχεται επί τη βάση της δίκαιης δίκης.

6.16. Πειστήρια και αποδεικτικά στοιχεία

Τα αποδεικτικά έγγραφα και οι καταθέσεις των μαρτύρων λαμβάνονται υπόψη και αξιολογούνται ελεύθερα από το Σώμα των διαιτητών, σύμφωνα με τους εν ισχύ κανόνες της διαδικασίας.

Στην περίπτωση κατά την οποία προκύπτουν τεχνικά ζητήματα, το Σώμα έχει τη διακριτική ευχέρεια να διορίσει εμπειρογνώμονα, εκτός και εάν οι αντίδικοι συμφωνήσουν μεταξύ τους και προτείνουν ένα πρόσωπο της κοινής τους αποδοχής.

6.17. Υποστήριξη από ένα Τακτικό δικαστήριο

Το διαιτητικό δικαστήριο ή ένα από τα αντίδικα μέρη έχει το δικαίωμα να αιτηθεί τη βοήθεια τακτικών δικαστηρίων, στην περίπτωση κατά την οποία απαιτείται η ένορκη κατάθεση ενός μάρτυρα ή εάν είναι υποχρεωτική η εμφάνιση ενός μάρτυρα πριν τη δίκη.

6.18. Εξασφάλιση της εμπιστευτικότητας

Επί της αρχής, όλα τα έγγραφα της διαδικασίας διαιτησίας είναι εμπιστευτικά. Οι αντίδικοι διατηρούν το δικαίωμα να επιλέξουν τη δημοσιοποίηση των εγγράφων αυτών. Η έκδοση της απόφασης είναι υποχρεωτικό να είναι εμπιστευτική.

6.19. Ενδιάμεσα μέτρα

Τα Τακτικά δικαστήρια μπορούν να παραγγείλουν ενδιάμεσα μέτρα πριν ή κατά τη διάρκεια της διαιτητικής δίκης, στην περίπτωση που υπάρχει ορατός κίνδυνος μη αναστρέψιμης βλάβης ή κίνδυνος απώλειας αποδεικτικών στοιχείων. Υπάρχει όμως ενδεχόμενο η Συμφωνία διαιτησίας να απαγορεύει την επιβολή ενδιάμεσων μέτρων.

6.20. Πλειοψηφία

Η έκδοση μιας διαιτητικής απόφασης απαιτεί την πλειοψηφία του Σώματος των διαιτητών και δεν είναι απαραίτητη η ομόφωνη αποδοχή της. Η μειοψηφούσα άποψη καταγράφεται πάντοτε στα πρακτικά, και προσαρτάται ως μέρος της διαιτητικής απόφασης.

6.21. Μορφή και περιεχόμενο της απόφασης

Η απόφαση πρέπει να συντάσσεται σε έντυπη μορφή και πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Τα ονόματα των διαιτητών.
- Τον τόπο και την ημερομηνία της δίκης.
- Τα ονόματα των αντίδικων μερών.

- Το Συμφωνητικό διαιτησίας.
- Τη δήλωση περί των πραγματικών γεγονότων.
- Την απόφαση με το σκεπτικό της.
- Τις υπογραφές όλων των διαιτητών ή τουλάχιστον της πλειοψηφίας αυτών.
- Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης.

6.22. Ολοκλήρωση της διαδικασίας

Η διαδικασία της διαιτησίας περατώνεται με την έκδοση της απόφασης από το διαιτητικό δικαστήριο. Υπάρχει όμως η δυνατότητα η διαδικασία να περατωθεί εάν τα αντίδικα μέρη φτάσουν σε συμβιβασμό. Σε αυτή την περίπτωση συμφωνούν στην ολοκλήρωση των διαδικασιών, εάν ο ενάγων αποσύρει την αίτησή του. Επίσης η διαδικασία περατώνεται στην περίπτωση που η συνέχισή της καθίσταται αδύνατη για οποιουσδήποτε λόγους ή είναι περιττή.

6.23. Κατανομή των εξόδων της διαδικασίας

Εάν οι αντίδικοι δεν έχουν συμφωνήσει εκ των προτέρων στην κατανομή των εξόδων της διαιτητικής διαδικασίας, οι διαιτητές έχουν τη διακριτική ευχέρεια να κατανεύμουν τα έξοδα μεταξύ τους ανάλογα με το αποτέλεσμα της υπόθεσης και τις ειδικές περιστάσεις, συνήθως σε βάρος του μέρους που έχασε την υπόθεση.

Η κατανομή των εξόδων περιλαμβάνει και τα διοικητικά κόστη, το κόστος των εμπειρογνομόνων και τους μισθούς των δικαστών.

6.24. Διόρθωση ή ερμηνεία απόφασης

Οποιοσδήποτε εκ των αντιδίκων έχει το δικαίωμα εντός 30 ημερών από την έκδοση της απόφασης να αιτηθεί από το διαιτητικό δικαστήριο τη διόρθωση της απόφασης. Οι διορθώσεις μπορεί να αναφέρονται σε λανθασμένους υπολογισμούς και τυπογραφικά σφάλματα. Επίσης διατηρεί το δικαίωμα αίτησης για ερμηνεία ενός επιμέρους τμήματος της απόφασης, χωρίς όμως αυτό να αλλοιώνει την ουσία της.

6.25. Αμφισβήτηση διαιτητικής απόφασης

Μια διαιτητική απόφαση μπορεί να αμφισβητηθεί μέσω της υποβολής έφεσης ενώπιον του Εφετείου σε διάστημα τριών μηνών από την επίδοση της απόφασης στον αντίδικο ο οποίος αμφισβητεί την απόφαση.

Μια απόφαση μπορεί να αμφισβητηθεί εάν ο αντίδικος μπορεί να αποδείξει ένα από τα ακόλουθα:

- Εάν ένα από τα μέρη του Συμφωνητικού διαιτησίας δεν είναι σε θέση να υπογράψει ένα τέτοιο συμφωνητικό.
- Το Συμφωνητικό διαιτησίας δεν είναι έγκυρο.
- Ένα εκ των αντιδίκων δεν ενημερώθηκε κατάλληλα για τον ορισμό ενός διαιτητή ή δεν προέβαλε τα επιχειρήματά του.
- Η απόφαση αναφέρεται σε διένεξη η οποία δεν περιλαμβάνεται στο Συμφωνητικό διαιτησίας ή περιλαμβάνει όρους οι οποίοι εκφεύγουν από τους όρους του συμφωνητικού.
- Η σύνθεση του δικαστηρίου ή η διαιτητική διαδικασία δεν ήταν σύμφωνη με το Νόμο 2735/99.
- Το αντικείμενο της διένεξης δεν μπορεί να υπαχθεί σε διαιτησία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ή η απόφαση έρχεται σε αντίθεση με το Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο.

Το δικαστήριο που εξέδωσε την απόφαση μπορεί να απευθυνθεί στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ελλάδος μόνο επί τη βάση νομικών ερωτήσεων.

6.26. Απαιτήσεις για την εφαρμογή εγχώριων και διεθνών αποφάσεων

Οι εγχώριες διαιτητικές αποφάσεις είναι δεσμευτικές και άμεσα εκτελεστές από την ημερομηνία έκδοσής τους και εφόσον όλες οι δυνατές αιτήσεις θεραπείας έχουν εξαντληθεί ή δεν είναι διαθέσιμες βάσει του νομοθετικού πλαισίου της διαιτησίας.

Η αναγνώριση και επιβολή διεθνών διαιτητικών αποφάσεων υπάγεται στη Συνθήκη της Νέας Υόρκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια του Άρθρου 4.1 της Συνθήκης και δεν υπάρχουν οποιαδήποτε εμπόδια από τα αναφερόμενα στο Άρθρο 5 της ίδιας Συνθήκης.

7. Διαδικασία Διαιτησίας στην Ελλάδα

Το Ναυτικό Δικαστήριο Πειραιά έχει αποκλειστική δικαιοδοσία στην επίλυση ναυτιλιακών διενέξεων στην περιοχή της Αττικής. Πέρα όμως από τη δικαστική δυνατότητα επίλυσης διαφορών, στην ελληνική νομοθεσία έχουν ενσωματωθεί μηχανισμοί Εναλλακτικής Επίλυσης Διενέξεων (Alternative Dispute Resolution “ADR”). Οι μηχανισμοί αυτοί είναι γνωστοί με τον όρο “Arbitration” (διαιτησία) ή πιο πρόσφατα “Mediation” (διαμεσολάβηση). Σκοπός της θεσμοθέτησης τέτοιων μηχανισμών είναι η επίλυση των διενέξεων με πιο απλουστευτικό, γρήγορο και λιγότερο δαπανηρό τρόπο, απ’ ό,τι μέσω της δικαστικής οδού. Για το σκοπό αυτό ιδρύθηκε η Piraeus Association of Maritime Arbitration (“PAMA”) για να επιλύει αποτελεσματικά ζητήματα και διενέξεις στο πεδίο της παγκόσμιας ναυτιλίας και του εμπορίου. Οι διαδικασίες διαιτησίας της PAMA διέπονται από τους Κανόνες PAMA για τη Ναυτιλιακή Διαιτησία του 2007 (PAMA Rules for Maritime Arbitration 2007), οι οποίοι με τη σειρά τους υπόκεινται στο Νόμο 2735/1999 περί της Διεθνούς Εμπορικής Διαιτησίας

7.1. Πλεονεκτήματα υιοθέτησης των Κανόνων PAMA

Βάσει του ελληνικού δικαίου, οποιαδήποτε διαδικασία διαιτησίας θα πρέπει να διεξάγεται σε συμφωνία με το Νόμο 2735/1999. Η υιοθέτηση των κανόνων PAMA στους όρους μιας διαδικασίας διαιτησίας προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα. Βάσει αυτών δίνεται η δυνατότητα στο ένα μέρος να ενοποιεί τις διαφορές και τις διενέξεις σε ένα ενιαίο πακέτο προς επίλυση, ενώ μπορεί να υποχρεώσει τον αντίδικο να διαπραγματευθεί χωρίς να προσφύγει στο δικαστήριο. Η διαδικασία της διαιτησίας είναι πιο ευέλικτη, διαρκεί σημαντικά λιγότερο ενώ είναι λιγότερο δαπανηρή από τη δικαστική επίλυση.

7.2. Διενέξεις οι οποίες μπορούν να υπαχθούν στην PAMA

Τα μέρη τα οποία προσφεύγουν στη διαιτησία, συντάσσουν ένα συμφωνητικό και στη συνέχεια απευθύνονται στην PAMA για οποιαδήποτε διένεξη σχετίζεται με μια ναυτιλιακή ή γενικότερα εμπορική δοσοληψία. Το συμφωνητικό αυτό είτε εντάσσεται στο συμβόλαιο διαιτησίας σαν ένας επιμέρους όρος είτε σαν μια ξεχωριστή συμφωνία. Οποιαδήποτε αναφορά του συμβολαίου διαιτησίας σε άλλο έγγραφο το οποίο με τη σειρά του

αναφέρεται σε κάποιον όρο διαιτησίας είναι σύννομη και δεσμεύει και τα δύο μέρη. Για παράδειγμα σε μία διένεξη για μια φορτωτική, οι όροι της διαδικασίας διαιτησίας δεσμεύουν το μεταφορέα, τον αποστολέα αλλά και τους εντολοδόχους της φορτωτικής.

7.3. Διατύπωση μιας συνήθους πρότασης ή συμφωνητικού διαιτησίας

«Οποιαδήποτε διένεξη εγείρεται από ή σε σχέση με αυτή τη Σύμβαση θα παραπέμπεται σε και θα επιλύεται μέσω διαδικασίας διαιτησίας στον Πειραιά σε συμφωνία με τους εν ισχύ Κανόνες ΡΑΜΑ». Εντούτοις, είναι σύνηθες τα μέρη τα οποία προσφεύγουν στη διαιτησία να καθορίζουν τα ίδια τον τρόπο με τον οποίο θα ενεργοποιηθεί η διαδικασία, τον αριθμό των διαιτητών, τη διαδικασία διορισμού των διαιτητών καθώς και τις συνέπειες στην περίπτωση που δε συμφωνηθεί ο διορισμός κάποιου συγκεκριμένου διαιτητή.

Στην περίπτωση που έχουν ξεκινήσει διαδικασίες προσφυγής στο δικαστήριο ενάντια σε ένα μέρος σχετικά με μία διένεξη η οποία όμως έχει συμφωνηθεί στο μεταξύ να παραπεμφθεί στη διαιτησία, το μέρος αυτό αποκτά το δικαίωμα να ζητήσει την αναβολή των δικαστικών διαδικασιών. Εάν επικυρωθεί η νομιμότητα της σύμβασης διαιτησίας, το δικαστήριο παραπέμπει με τη σειρά του την υπόθεση στη διαιτησία. Εντούτοις, ένα μέρος έχει το δικαίωμα να προβεί σε αίτηση προσωρινής διαταγής ή ασφαλιστικών μέτρων, με σκοπό να προστατεύσει τα συμφέροντά του πριν ή μετά την έκδοση της απόφασης της διαδικασίας διαιτησίας.

7.4. Τόπος ακροάσεων

Η ακρόαση των εκπροσώπων των αντίδικων μερών γίνεται στον Πειραιά. Οι αντίδικοι όμως διατηρούν το δικαίωμα να ορίζουν διαφορετικό τόπο διαιτησίας.

7.5. Γλώσσα των ακροάσεων

Η διαδικασία διαιτησίας διεξάγεται στην ελληνική γλώσσα. Στην περίπτωση που ένα μέρος υποβάλλει εγγράφως ένσταση επ' αυτού, στην περίπτωση που αυτή γίνει δεκτή, η γλώσσα της διαιτησίας είναι η αγγλική.

7.6. Έναρξη διαδικασίας ΡΑΜΑ

Ο απαιτών ειδοποιεί εγγράφως το άλλο μέρος ότι ενεργοποιεί τη διαδικασία διαιτησίας. Στο έγγραφο αυτό δηλώνει τα πραγματικά γεγονότα τα οποία αιτιολογούν την προσφυγή του, το χρηματικό ποσό που διεκδικεί καθώς και οποιαδήποτε άλλη απαίτησή του. Το έγγραφο αυτό θα πρέπει να διαβιβαστεί στην ΡΑΜΑ σε διάστημα 15 εργάσιμων ημερών από την κοινοποίησή του στο άλλο μέρος.

7.7. Κόστος της διαδικασίας διαιτησίας

Το κόστος μιας διαδικασίας διαιτησίας η οποία διεξάγεται μέσω ανταλλαγής εγγράφων και μόνο ανέρχεται σε €500. Εάν η διαδικασία περιλαμβάνει και προφορική ακρόαση το κόστος ανέρχεται σε €2.000. Σε κάθε περίπτωση το ποσό πληρώνεται στην ΡΑΜΑ σε διάστημα 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία διαβιβάστηκε σε αυτή το αίτημα έναρξης της διαδικασίας. Εάν ο εναγόμενος εγείρει ανταπαίτηση, έχει την υποχρέωση να καταβάλλει το αντίστοιχο κόστος.

7.8. Μέλη της ΡΑΜΑ

Μέλη της ΡΑΜΑ είναι επαγγελματίες του εμπορικού χώρου με εξειδίκευση σε διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας: δικηγόροι εξειδικευμένοι στη ναυτιλιακή νομοθεσία, καθηγητές εμπορικού και ναυτιλιακού δικαίου, πλοιοκτήτες, μεσίτες και μηχανικοί. Η ΡΑΜΑ εκδίδει ευρετήριο των μελών της, το οποίο περιλαμβάνει περιγραφή του υπόβαθρου, της εμπειρίας και της αντίστοιχης εξειδίκευσης του κάθε μέλους.

7.9. Αμεροληψία

Σύμφωνα με τους κανόνες της ΡΑΜΑ αλλά και την ελληνική νομοθεσία, οι διαιτητές αποτελούν ανεξάρτητες οντότητες και είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθούν όλες τις υποθέσεις με απόλυτη αμεροληψία, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι διορίστηκαν από τους αντιδίκους και να τηρούν ίσες αποστάσεις και από τα δύο μέρη.

Στην περίπτωση που ανακύψει θέμα αμεροληψίας ενός εκ των προτεινόμενων διαιτητών, αυτό γνωστοποιείται άμεσα στους διαδίκους. Το ένα μέρος μπορεί να αιτηθεί την

απομάκρυνση ενός διορισμένου διαιτητή, εάν εμφανιστούν αποχρώσεις ενδείξεις και αμφιβολίες για την αμεροληψία του.

7.10. Αμοιβή διαιτητών

Η αμοιβή κάθε διαιτητή καθορίζεται ως ποσοστό του ποσού το οποίο διεκδικείται στη συγκεκριμένη διαδικασία και εξαρτάται από το εάν η διαδικασία βασίζεται σε ανταλλαγή εγγράφων και μόνο ή εάν περιλαμβάνει και ακροαματική διαδικασία. Παράγοντες που επίσης καθορίζουν την αμοιβή είναι ο συνολικός χρόνος που θα απαιτηθεί για τη διαδικασία όπως επίσης και η πολυπλοκότητα της δέσμευσης. Για τον προσδιορισμό της αμοιβής η ΡΑΜΑ καταρτίζει πίνακα με τις κατώτατες και ανώτατες αμοιβές των μελών της, ο οποίος ανανεώνεται περιοδικά.

7.11. Διαδικασία διορισμού διαιτητή

Σύμφωνα με τους κανόνες της ΡΑΜΑ και εάν υπάρχει συμφωνία των διαδίκων, οι υποθέσεις οι οποίες δεν υπερβαίνουν τις διεκδικήσεις €50.000 διεκπεραιώνονται από έναν μοναδικό διαιτητή. Ο διορισμός του θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί σε διάστημα 15 εργάσιμων ημερών από τη συμφωνία για την υπαγωγή της υπόθεσης στη διαιτησία. Στην περίπτωση κατά την οποία το ποσό ξεπερνά τις €50.000, το Σώμα των διαιτητών θα πρέπει να είναι τριμελές. Κάθε μέρος διορίζει ένα μέλος και η αποδοχή του πρέπει να γνωστοποιείται στην ΡΑΜΑ σε διάστημα 15 εργάσιμων ημερών. Τα δύο διορισμένα μέλη στη συνέχεια διορίζουν το τρίτο μέλος του Σώματος, το οποίο κατέχει τη θέση του Προέδρου. Οι διορισμοί γνωστοποιούνται εγγράφως στα μέλη σε διάστημα 15 εργάσιμων ημερών από την υπαγωγή της υπόθεσης στη διαιτησία.

7.12. Μη ορισμός διαιτητή από το άλλο μέρος

Σύμφωνα με τους Κανόνες της ΡΑΜΑ, στην περίπτωση κατά την οποία ο ένας διάδικος δε διορίσει είτε το μοναδικό διαιτητή είτε το διαιτητή που του αντιστοιχεί, ή όταν οι δύο διορισμένοι διαιτητές αποτυγχάνουν στον από κοινού ορισμό του τρίτου και Προέδρου, ο διορισμός γίνεται από τον Πρόεδρο της ΡΑΜΑ μέσα από τον πίνακα των διαιτητών του φορέα σε διάστημα 5 εργάσιμων ημερών από τη γνωστοποίηση αντίστοιχου αιτήματος

οποιοδήποτε εκ των διαδίκων. Εάν δεν έχουν υιοθετηθεί οι Κανόνες ΡΑΜΑ, τότε το δικαστήριο προβαίνει στο διορισμό τους μετά από αίτημα ενός εκ των διαδίκων.

7.13. Διαδικασία ακρόασης

Το Σώμα αναλαμβάνει τη διεκπεραίωση τη διαδικασία της διαιτησίας σύμφωνα με τους κανονισμούς. Ενδέχεται στην πορεία της διαδικασίας να ζητηθεί στον αιτούντα να προσκομίσει συμπληρωματική περιγραφή της αξίωσής του σε διάστημα 20 εργάσιμων ημερών. Επίσης είναι δυνατό να ζητήσει από τους διαδίκους να παρακολουθήσουν προκαταρκτικές συναντήσεις, ώστε να προετοιμαστούν κατάλληλα για την προφορική διαδικασία, ιδιαίτερα στην περίπτωση σύνθετων υποθέσεων.

Οι αντίδικοι καλούνται να αποστείλουν γραπτές προτάσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία σε διάστημα 20 εργάσιμων ημερών. Ο ενάγων (claimant), έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει τις αιτιάσεις του ή τη νομική βάση μέσω των τελικών προτάσεων που υποβάλλει. Ο εναγόμενος μπορεί με τη σειρά του να αποστείλει τις αντιπροτάσεις του.

Σε διάστημα 5 εργάσιμων ημερών από την αποστολή των γραπτών προτάσεων και όλων των αποδεικτικών στοιχείων, το Σώμα καλεί τους διαδίκους να υποβάλλουν αντίκρουση σε διάστημα 10 εργάσιμων ημερών ή 20 εργάσιμων ημερών στην περίπτωση κατά την οποία έχουν υποβληθεί αντιπροτάσεις. Ο εναγόμενος έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει τις αντιπροτάσεις του μέσω της αντίκρουσης. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα να υποβληθεί προς το Σώμα μια αναφορά από ένα άτομο εξαιρετικής εμπειρίας σε σχέση με το θέμα και η γνωμάτευσή του διαβιβάζεται στους διαδίκους τουλάχιστον 5 εργάσιμες ημέρες πριν την ακροαματική διαδικασία. Υπάρχει η δυνατότητα ο εμπειρογνώμονας να εξεταστεί κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας.

Το Σώμα ορίζει ημερομηνία της ακροαματικής διαδικασίας σε διάστημα όχι μεγαλύτερο των 60 ημερών από την υποβολή των αντικρούσεων των διαδίκων και καθορίζει τον αριθμό των μαρτύρων που θα εξεταστούν πριν απ' αυτή. Οι διάδικοι γνωστοποιούν στο Σώμα τους μάρτυρες που θα καλέσουν τουλάχιστον 10 εργάσιμες ημέρες πριν την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας. Το Σώμα γνωστοποιεί στον άλλο διάδικο τους μάρτυρες τουλάχιστον 5 εργάσιμες ημέρες πριν την ακρόαση. Υπάρχει δυνατότητα η ακροαματική διαδικασία να διεξαχθεί μέσω τεχνολογίας τηλεδιάσκεψης. Σε διάστημα 7 εργάσιμων

ημερών από το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας οι διάδικοι υποβάλλουν ένα μνημόνιο κατανόησης της διαδικασίας (memorandum of evaluation).

Εάν η αξίωση δεν υπερβαίνει τις €50.000, η διαιτησία διεξάγεται μέσω ανταλλαγής εγγράφων και μόνο, εκτός και αν ο διαιτητής ζητήσει ακροαματική διαδικασία. Εάν οι διάδικοι συμφωνήσουν, η διαδικασία μπορεί να γίνει μέσω ανταλλαγής εγγράφων, ακόμη και αν η αξίωση υπερβαίνει τις €50.000. Και σε αυτή την περίπτωση, η διαδικασία υποβολής προτάσεων και αποδεικτικών στοιχείων είναι η ίδια με την περίπτωση της ακροαματικής διαδικασίας.

7.14. Απόφαση του Σώματος

Μια απόφαση ενός διαιτητικού οργάνου που ενσωματώνεται σε μία σύμβαση, αποτελείται από ένα ξεχωριστό συμφωνητικό και παραμένει εν ισχύ ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η κύρια σύμβαση καταπέσει. Έτσι, το Σώμα έχει τη δικαιοδοσία να τροποποιήσει τη δική του ετυμηγορία.

Στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν περισσότεροι των δύο διάδικοι, οι διαφορετικές περιπτώσεις μπορούν να ενοποιηθούν σε μία υπόθεση. Ένας διάδικος έχει τη δυνατότητα να αιτηθεί δύο ή περισσότερες υποθέσεις οι οποίες εξ αντικειμένου ή εκ νόμου είναι ομοειδείς, να διεξαχθούν σε ταυτόχρονες ακροαματικές διαδικασίες. Σκοπός η εξοικονόμηση χρόνου και εξόδων, μέσα από πιο αποτελεσματικές και συντονισμένες διαδικασίες.

Το Σώμα των διαιτητών κατόπιν αίτησης μπορεί να επιβάλλει προσωρινά μέτρα ενάντια στο άλλο μέρος εάν αυτό κριθεί απαραίτητο. Η επιβολή των μέτρων γίνεται είτε υπό συνθήκη για τη διασφάλιση του έτερου διάδικου είτε χωρίς συνθήκη (unconditionally).

Η εκπροσώπηση των διαδίκων δεν είναι απαραίτητο να γίνεται από δικηγόρο. Εν γένει οι διάδικοι θα πρέπει να επιδεικνύουν προσοχή στην περίπτωση που δεν εκπροσωπούνται από δικηγόρο ή από νομικό σύμβουλο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις στις οποίες τα διεκδικούμενα ποσά είναι μεγάλα ή υπάρχουν σύνθετα νομικά ζητήματα.

Στην περίπτωση κατά την οποία ένας διάδικος αποτύχει να συμμετάσχει στην ακροαματική διαδικασία ή στην αποστολή των προτάσεών του και των αποδεικτικών του στοιχείων, η διαδικασία μπορεί να συνεχιστεί ερήμην του.

Εάν ένας διάδικος δεν παρασταθεί ή εκπροσωπηθεί στην ακροαματική διαδικασία στην οποία έχει εγγράφως και εγκαίρως προσκληθεί, ή αποτύχει στην υποβολή γραπτών προτάσεων ή αποδείξεων χωρίς επαρκείς αιτιάσεις, το Σώμα των διαιτητών έχει την ευχέρεια να συνεχίσει τη διαδικασία απόντος του συγκεκριμένου διαδίκου. Το Σώμα μπορεί να εκδώσει την απόφαση βασισμένο στα στοιχεία που του έχουν ήδη παρασχεθεί.

7.15. Ισχύον δίκαιο

Το Δίκαιο στο οποίο υπόκειται κάθε υπόθεση μπορεί να συμφωνηθεί μεταξύ των διαδίκων. Εάν δεν υπάρχει πρότερη συμφωνία περί του Δικαίου που θα εφαρμοστεί, το Σώμα θα εφαρμόσει το Δίκαιο το οποίο είναι το πλέον κατάλληλο για την εκάστοτε υπόθεση.

7.16. Μη συμφωνία

Στην περίπτωση που το Σώμα αποτελείται από περισσότερα του ενός μέλη, η απόφαση λαμβάνεται με απλή πλειοψηφία. Εάν η απόφαση είναι ομόφωνη, τότε αυτόματα εκδίδεται η απόφαση. Εάν υπάρχει ισοψηφία, η ψήφος του Προέδρου του Σώματος καθορίζει την απόφαση.

7.17. Χρόνος έκδοσης απόφασης

Το Σώμα των διαιτητών εκδίδει την τελική του απόφαση σε διάστημα 60 ημερών από την υποβολή των μνημονίων αποδοχής της ακροαματικής διαδικασίας ή τη λήξη του χρόνου που οι διάδικοι έχουν στη διάθεσή τους για την υποβολή τους (ασχέτως εάν τελικά υποβάλλουν μνημόνιο αποδοχής). Μετά την έκδοση της απόφασης, αυτή διαβιβάζεται στους διαδίκους.

7.18. Αιτιολόγηση της απόφασης

Οποιαδήποτε απόφαση του Σώματος συνοδεύεται από την αντίστοιχη αιτιολόγηση. Υπάρχει η εκδοχή να εκδοθεί απόφαση χωρίς αιτιολογικό εάν προηγουμένως οι διάδικοι έχουν ρητά και εγγράφως συμφωνήσει σε αυτό. Ακόμη και σε αυτή την περίπτωση όμως,

η απόφαση συνοδεύεται από ένα ανεπίσημο και απόρρητο έγγραφο, το οποίο εν συντομία αναφέρει τους λόγους που οδήγησαν στη δεδομένη απόφαση.

7.19. Δημοσίευση των αποφάσεων

Οι αποφάσεις του Σώματος των διαιτητών παραμένουν απόρρητες και δε δημοσιεύονται σε νομικά έντυπα και περιοδικά. Παρόλα αυτά, μία απόφαση είναι δυνατό να δημοσιευτεί με την προϋπόθεση της τήρησης της ανωνυμίας των διαδίκων, των διαιτητών, νομικών συμβούλων και του πλοίου που αφορά και με τη σύμφωνη γνώμη των διαδίκων και αν η υπόθεση θεωρείται γενικότερου ενδιαφέροντος ή εξαιρετικής σημασίας για τον τομέα της ναυτιλίας.

7.20. Ισχύς των αποφάσεων της ΡΑΜΑ ενώπιον δικαστηρίου

Μια απόφαση η οποία ελήφθη από ένα Σώμα διαιτητών μετά την υπογραφή Σύμβασης Διαιτησίας μεταξύ των διαδίκων είναι τελεσίδικη και δεσμεύει και τα δύο μέρη, ενώ είναι εκτελεστή και από τα δύο μέρη σύμφωνα με το Άρθρο 904 του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Greek Code of Civil Procedure). Έχει τη ίδια ισχύ με τις αποφάσεις ενός δικαστηρίου της ελληνικής επικράτειας (Άρθρο 918 του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας).

7.21. Δυνατότητες άσκησης έφεσης εναντίον απόφασης της ΡΑΜΑ

Οι αποφάσεις του Σώματος των διαιτητών είναι μη εφέσιμες. Μια απόφαση μπορεί να διορθωθεί ή να επεξηγηθεί κατόπιν αιτήματος ενός εκ των διαδίκων σε διάστημα 30 ημερών από την κοινοποίησή της. Εντούτοις, μια απόφαση μπορεί να εφεσιβληθεί αποκλειστικά για νομικούς λόγους οι οποίοι ανακύπτουν από αυτήν. Η διαδικασία αυτή προβλέπει τη σύνταξη μιας αίτησης ακύρωσης προς το Ακυρωτικό Δικαστήριο Πειραιά. Το Ακυρωτικό Δικαστήριο μπορεί να αναιρέσει μία απόφαση για έναν από τους εξής λόγους:

1. Η Σύμβαση Διαιτησίας είναι άκυρη.

2. Έλλειψη ουσιαστικής αιτιολόγησης.
3. Σοβαρή παρατυπία στο διορισμό των διαιτητών ή στην ίδια τη διαδικασία.
4. Η απόφαση είναι ενάντια στην ελληνική δικονομία.

Η αίτηση ακύρωσης αρχειοθετείται σε 3 μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης προς τον αιτούμενο την ακύρωση και δεν αναιρεί το εκτελεστέο αποτέλεσμα της απόφασης. Ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτημα ανακοπής εκτέλεσης της απόφασης προς το Δικαστήριο. Το Δικαστήριο αποφασίζει την ανακοπή εκτέλεσης της απόφασης της διαιτησίας σε περίπτωση που κρίνει ότι η αίτηση έχει πιθανότητες να γίνει δεκτή. Η απόφαση του Ακυρωτικού Δικαστηρίου μπορεί να εφεσιβληθεί μόνο με προσφυγή στο Ανώτατο Δικαστήριο.

7.22. Κατανομή των εξόδων της διαδικασίας διαιτησίας

Ταυτόχρονα με την έκδοση της απόφασης, το Σώμα των διαιτητών ενημερώνει τους διαδίκους για τα τέλη και έξοδα που αφορούν σε κάθε διαιτητή και στη διαδικασία συνολικά. Αυτά κατανέμονται στους διαδίκους, ανάλογα με το ποσοστό επιτυχίας ή απώλειας που είχε το κάθε μέρος. Το Σώμα έχει τη δυνατότητα να ζητήσει ένα ποσό επί των εκτιμώμενων συνολικών διαιτητικών εξόδων ως προκαταβολή. Το Σώμα έχει επίσης τη δυνατότητα να αναστείλει την επίδοση της απόφασης στους διαδίκους έως ότου τα τέλη και τα έξοδα εξοφληθούν εξολοκλήρου.

Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες οι διάδικοι έρχονται σε συμβιβασμό πριν την έκδοση της απόφασης της διαιτητικής διαδικασίας. Σε μια τέτοια περίπτωση το Σώμα των διαιτητών καταγράφει το συμβιβασμό ο οποίος συμφωνήθηκε μεταξύ των διαδίκων υπό τη μορφή απόφασης, η οποία έχει την ίδια οντότητα και ισχύ όπως οποιαδήποτε άλλη απόφαση του Σώματος.

7.23. Χρήση της τεχνολογίας στη Διαιτησία (Ηλεκτρονική Διαιτησία)

Η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει καταστήσει την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών κοινή πρακτική, η οποία έχει συνέπειες και στη νομική διαδικασία. Οι

κυριότερες διεθνείς συνθήκες θέτουν αυστηρές προϋποθέσεις στην ανταλλαγή εγγράφων, τα οποία πρέπει να βρίσκονται σε έντυπη μορφή. Αυτή η προϋπόθεση δημιουργεί συνθήκες σύγχυσης σχετικές με τη νομική ισχύ διαιτητικών αποφάσεων οι οποίες βρίσκονται σε ηλεκτρονική μορφή ή που αφορούν σε άυλα ηλεκτρονικά έγγραφα φορτωτικών. Όταν μια υπόθεση ναυτιλιακής διαιτησίας προκύπτει από σύμβαση η οποία δημιουργήθηκε ηλεκτρονικά (η οποία περιλαμβάνει και το συμφωνητικό διαιτησίας σε μία ηλεκτρονική φορτωτική), ανακύπτουν ορισμένα πολύπλοκα ερωτήματα (Berlingieri F. , 2004). Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ομοιόμορφοι διεθνείς νόμοι που να διέπουν τέτοιες περιπτώσεις, τα εθνικά δικαστήρια αναζητούν νομολογία που χρησιμοποιήθηκε σε περιπτώσεις που αντιμετωπίστηκαν από δικαστήρια του εξωτερικού και στα οποία διεθνείς διαιτητές προσπαθούν να εφαρμόσουν αρχές της νομοθεσίας οι οποίες απολαμβάνουν ευρεία διεθνή αποδοχή και συναίνεση. Στην πράξη παρουσιάζονται τέσσερα προβλήματα τα οποία χρήζουν ιδιαίτερη μελέτη:

- i. Εάν το συμφωνητικό διαιτησίας πρέπει να βρίσκεται σε έντυπη μορφή.
- ii. Εάν τα ηλεκτρονικά έγγραφα έχουν την ίδια ισχύ με τα έντυπα.
- iii. Εάν το συμφωνητικό διαιτησίας πρέπει να είναι υπογεγραμμένο από τα συμβαλλόμενα μέρη και να συμπεριλαμβάνεται στο ίδιο έγγραφο με τη φορτωτική.
- iv. Εάν η ηλεκτρονική υπογραφή έχει την ίδια ισχύ με τη χειρόγραφη.

Είναι δεδομένο ότι μόνο μία έγκυρη και εν ισχύ πρόταση διαιτησίας δημιουργεί το υπόβαθρο για μια επιτυχή διαιτητική διαδικασία αν αυτή χρειαστεί. Επίσης η αρχή της αυτονομίας της πρότασης διαιτησίας δημιουργεί τις συνθήκες για την εφαρμογή της ακόμα και αν η κύρια σύμβαση καταγγελλθεί. Κατά συνέπεια και από την οπτική γωνία του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, το συμφωνητικό διαιτησίας υπόκειται σε “*lex contractus*”, γεγονός το οποίο το διαφοροποιεί από τους κανόνες που διέπουν τα κύρια συμβόλαια τα οποία περιλαμβάνουν συμφωνητικά διαιτησίας. Μέσω των συμφωνητικών διαιτησίας τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν τον τύπο διαιτησίας που προτιμούν: κατά περίπτωση ή θεσμικό, σύμφωνα με το νόμο ή σύμφωνα με αμερόληπτη κρίση διαιτητών και τέλος online ή offline διαιτησία (Voser, 1996).

Για να αντιμετωπισθεί το θέμα της έντυπης μορφής του συμφωνητικού διαιτησίας, είναι απαραίτητο να εφαρμοσθούν οι κανόνες που αφορούν στη μορφή του (έντυπη ή ηλεκτρονική) ανάλογα με τη δικαιοδοσία του εκάστοτε δικαστηρίου. Για παράδειγμα η

ιταλική νομοθεσία περί διαιτησίας προβλέπει ότι μία πρόταση διαιτησίας η οποία συμπεριλαμβάνεται στους γενικούς όρους ενός συμφωνητικού είναι έγκυρη υπό την προϋπόθεση ότι τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν γνώση της πρότασης ή αν θα έπρεπε να έχουν μεριμνήσει να λάβουν την αντίστοιχη γνώση (Code of Civil Procedure [C.P.C.], art. 833). Το νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχει μια πιο περιεκτική λύση σχετική με το ηλεκτρονικό εμπόριο – συμπεριλαμβανόμενων και των ηλεκτρονικών φορτωτικών – αλλά εφαρμόσιμη μόνο vis-a-vis (Council Regulation 44/2001, 2000).

Η εγκυρότητα των online διαιτητικών προτάσεων επιβεβαιώνεται από θεσπισμένους κανόνες οι οποίοι περιλαμβάνονται στον τρέχοντα κώδικα περί διοικητικών εγγράφων της εκάστοτε χώρας. Εάν τα ηλεκτρονικά έγγραφα μιας συναλλαγής συντάσσονται σύμφωνα με τον κώδικα αυτό, τότε ικανοποιούν τον όρο περί «έντυπης μορφής» και συνεπώς οι συμβάσεις που δημιουργούνται με ηλεκτρονικά μέσα ή μέσω τηλεματικών μεθόδων «είναι έγκυρα και εν ισχύ για οποιαδήποτε νόμιμη χρήση» (Code of Civil Procedure [C.P.C.], art. 833).

Αυτή η προσέγγιση συγκλίνει με την πιο πρόσφατη νομοθεσία περί διαιτησίας. Για παράδειγμα στη βελγική νομοθεσία, το Άρθρο 1677 του Code Judiciaire, επιτρέπει η συμφωνία διαιτησίας να βρίσκεται σε άλλες μορφές (μεταξύ αυτών και η ηλεκτρονική μορφή), μόνο εάν οι συμβαλλόμενοι συμφωνούν σε αυτό. Αντίστοιχες προσεγγίσεις έχουν γίνει από τη γερμανική νομοθεσία, την ισπανική νομοθεσία, την αγγλική Arbitration Act του 1996 και τη νομοθεσία του Βιετνάμ. Στην περίπτωση της Ιαπωνίας, ο Νόμος 138 του 2003 (ο οποίος βρίσκεται εν ισχύ από την 1^η Μαρτίου 2004) προβλέπει ρητά τα εξής: «όταν μια συμφωνία διαιτησίας γίνεται μέσω ηλεκτρομαγνητικών αρχείων (αρχείων τα οποία παράγονται με ηλεκτρονικό, μαγνητικό ή άλλο τρόπο και τα οποία δεν είναι δυνατό να αναγνωσθούν με κάποια από τις φυσιολογικές ανθρώπινες αισθήσεις και τα οποία χρησιμοποιούνται για επεξεργασία από ένα υπολογιστικό σύστημα), η συμφωνία διαιτησίας πρέπει να γίνεται γραπτώς» (Marrella, 2005).

Οι προαναφερθείσες λύσεις εντούτοις, λειτουργούν στο επίπεδο της διεθνούς διαιτησίας μόνο μέσω της «πλέον προτιμητέας νομικής πρότασης», η οποία ορίζεται στη Συνθήκη της Νέας Υόρκης. Το Άρθρο VII της Συνθήκης αναφέρει:

«Οι πρόνοιες της παρούσας Συνθήκης δεν επηρεάζουν την εγκυρότητα πολυμερών ή διμερών συμφωνιών οι οποίες αφορούν την αναγνώριση και επιβολή νομικών αποφάσεων

οι οποίες επιβλήθηκαν από τις Χώρες – μέλη της Συνθήκης ούτε αφαιρούν από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέλος οποιοδήποτε δικαίωμα μπορεί να έχει να ωφεληθεί από μία δικαστική απόφαση και στο εύρος που επιτρέπει η νομοθεσία ή οι συμβάσεις της χώρας στην οποία επιβλήθηκε η απόφαση» (Marrella, 2005).

Αν και σε ορισμένες χώρες οι online προτάσεις διαιτησίας για διεθνή ναυτιλιακή (αλλά και μη ναυτιλιακή) διαιτησία θεωρούνται έγκυρες, η Συνθήκη της Νέας Υόρκης αναφέρεται μόνο σε περιπτώσεις συμβατικής (offline) διαιτησίας. Στο Άρθρο II της Συνθήκης προβλέπεται ότι «ο όρος “έγγραφο συμφωνητικό” εννοεί τη συμπερίληψη μιας πρότασης διαιτησίας σε ένα συμβόλαιο ή σε ένα συμφωνητικό διαιτησίας, είτε υπογεγραμμένο απ’ τα εμπλεκόμενα μέρη είτε ως μέρος έγγραφης αλληλογραφίας μέσω επιστολών ή τηλεγραφημάτων».

Το τεχνολογικό επίπεδο του 1958 όταν και υπογράφηκε η Συνθήκη της Νέας Υόρκης, δεν ήταν δυνατό να προβλεφθούν οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις και η έλευση του ηλεκτρονικού εμπορίου ως ενός νέου μοντέλου διεξαγωγής διεθνών συναλλαγών. Αποτέλεσμα ήταν η Συνθήκη να μην έχει λάβει πρόνοια για συναλλαγές ηλεκτρονικού εμπορίου και ηλεκτρονικής διαιτησίας (U.N.T.S., 1952). Με σκοπό την αντιμετώπιση τέτοιων ζητημάτων, τα Ηνωμένα Έθνη συνέστησαν μια ειδική επιτροπή στο πλαίσιο του UNCITRAL, η οποία προετοιμάζει ένα πρωτόκολλο για την ευθυγράμμιση της Συνθήκης της Νέας Υόρκης με τις ανάγκες του ηλεκτρονικού εμπορίου. Αντίστοιχα ζητήματα υπάρχουν και σε σχέση με τους Κανόνες της Χάγης/Βίσμπυ, της Συνθήκης των Βρυξελλών του 1952, της Συνθήκης του Αμβούργου του 1978, της Συνθήκης της Γενεύης του 1980 έως και τη Συνθήκη του Λονδίνου του 1989 (Berlingieri F. , 2009). Καμία από τις Συνθήκες αυτές δεν έλαβε την πρόνοια να διαχειριστεί online ηλεκτρονικές συμβάσεις διαιτησίας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει νομική αξίωση για την επιβολή ηλεκτρονικών αποφάσεων διαιτησίας για υποθέσεις οι οποίες διέπονται από τις αρχές των ανωτέρω Συνθηκών.

Ένα διαφορετικό ερώτημα εγείρεται στο θέμα της υπογραφής του συμφωνητικού διαιτησίας και αποτελεί κλασσικό πρόβλημα της εγκυρότητας της πρότασης διαιτησίας η οποία συνομολογείται *per relationem* και η οποία είναι μια συνήθης κατάσταση στο παγκόσμιο εμπόριο. Το πρόβλημα αυτό δεν παρουσιάζεται για προτάσεις διαιτησίας οι οποίες περιλαμβάνονται στις επονομαζόμενες φορτωτικές «της γραμμής» (*liner bills of lading*) δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται προ-τυπωμένες στο πίσω μέρος της φορτωτικής.

Ενδεικτικά η ιταλική νομοθεσία διαχωρίζει τις συνομολογήσεις “per relationem perfectam” (τέλειες σχέσεις) και relationem imperferctam (ατελείς σχέσεις). Η πρόταση διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε ένα συμβόλαιο μεταφοράς δεν είναι δεσμευτική για τον κάτοχο της φορτωτικής εάν δεν υπάρχει ρητή αναφορά στην πρόταση αυτή μέσα στο έγγραφο της σύμβασης.

Μια τόσο περιοριστική προσέγγιση στην αποδοχή των προτάσεων διαιτησίας μέσα στο έγγραφο μιας φορτωτικής χαίρει εκτίμησης μεταξύ των δικαστών οι οποίοι διάκινται εχθρικά απέναντι στη διαιτησία. Το πρόβλημα αυτό όμως δε μπορεί να επιλυθεί απλά μέσω των ηλεκτρονικών φορτωτικών, δεδομένου ότι η σχέση μεταξύ διαφορετικών νομικών εγγράφων που συνδέονται μέσω διαδικτυακών υπερσυνδέσμων μπορεί να οδηγήσει στην πρόταση διαιτησίας (περίπτωση relation perfecta) ή να αναφέρεται σε τυπικούς όρους, στους οποίους περιλαμβάνεται και η πρόταση διαιτησίας (περίπτωση relation imperfect).

Όσον αφορά το θέμα των χαρακτηριστικών της υπογραφής του συμφωνητικού διαιτησίας στη ναυτιλιακή διαιτησία, η Συνθήκη της Νέας Υόρκης απαιτεί οποιαδήποτε πρόταση διαιτησίας να είναι «υπογεγραμμένη από τους συμβαλλόμενους». Λόγω της φιλοσοφίας της Σύμβασης, οποιαδήποτε έννοια ηλεκτρονικής υπογραφής δεν είναι αποδεκτή από αυτή. Συνεπώς, η πραγματική εγκυρότητα μιας ηλεκτρονικής υπογραφής επαφίεται στην εθνική νομοθεσία του situs arbitri και πιο σημαντικά στη νομοθεσία της χώρας εκτέλεσης της απόφασης.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Οδηγία 199/93/EC δέχεται την εγκυρότητα των ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων (Council Directive 2000/3 1/EC, 2000).

Σύμφωνα με τον ίδιο συλλογισμό, άλλες χώρες μπορούν να απορρίψουν την ισχύ της ηλεκτρονικής υπογραφής, με επακόλουθα προβλήματα στην εκτέλεση μιας απόφασης η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τη Συνθήκη της Νέας Υόρκης. Αυτό ενδέχεται να συμβεί σε χώρες οι οποίες δεν ευνοούν ή δεν έχουν κανόνες για περιπτώσεις ηλεκτρονικής διαιτησίας.

Στο σημείο αυτό εγείρεται το ζήτημα της επικύρωσης της αυθεντικότητας ενός ηλεκτρονικού εγγράφου το οποίο περιλαμβάνει τη διαιτητική απόφαση. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, πρέπει να παράγονται τόσα επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης, όσοι και οι διάδικοι και κάθε ένας θα πρέπει να λαμβάνει ένα αυθεντικό αντίγραφο. Ο ενάγων, ο

οποίος και θα επιβάλλει την εκτέλεση της απόφασης θα πρέπει να υποβάλει ένα επικυρωμένο αντίγραφο της απόφασης μαζί με ένα επίσης επικυρωμένο αντίγραφο της πρότασης διαιτησίας στο αρχείο του δικαστηρίου του τόπου διεξαγωγής της διαιτησίας.

Σε περιπτώσεις όπου η διαιτησία διεξήχθη στο εξωτερικό, σύμφωνα με το Άρθρο 839 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ο ενάγων θα πρέπει να προσκομίζει ένα επικυρωμένο αντίγραφο της απόφασης μαζί με την επικυρωμένη απόδειξη εξόφλησης της διαδικασίας διαιτησίας.

Σε κάθε περίπτωση η αυθεντικότητα των ηλεκτρονικών online προτάσεων και αποφάσεων διαιτησίας είναι ένα θέμα υπό συζήτηση. Η εκτύπωση μέσω του διαδικτύου μιας πρότασης διαιτησίας και της αντίστοιχης απόφασης μπορεί να συνιστά την παραγωγή ενός γνήσιου αντιγράφου, δεδομένου ότι η τεχνολογία προσφέρει μεθόδους για την πιστοποίηση του αναλλοίωτου ενός ηλεκτρονικού εγγράφου. Προϋπόθεση είναι η ύπαρξη μιας έμπιστης τρίτης οντότητας, η οποία εγγυάται την ασφαλή ανταλλαγή των εγγράφων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Η βεβαιότητα ότι ένα έγγραφο είναι αυθεντικό και αναλλοίωτο δε μπορεί να υπάρχει, όσο το έγγραφο αυτό φιλοξενείται στις ιστοσελίδες ενός εκ των εμπλεκόμενων μερών ή στις ιστοσελίδες των διαιτητών. Πρέπει συνεπώς να αναπτυχθούν μηχανισμοί για τη δημιουργία αποθετηρίων για την ασφαλή αποθήκευση και πιστοποιημένη ανταλλαγή αυθεντικών εγγράφων μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται σε μια διαδικασία ηλεκτρονικής διαιτησίας.

8. Συμπεράσματα

Η φύση της ναυτιλίας εμπεριέχει σημαντικά αυξημένους κινδύνους τόσο για το σκάφος όσο και για το εμπόρευμα. Οι κίνδυνοι αυτοί έγκεινται τόσο σε φυσικούς παράγοντες (όπως οι καιρικές συνθήκες) όσο και σε τρίτους παράγοντες, οι οποίοι μπορεί να δημιουργήσουν μεγάλης έκτασης οικονομική ζημία τόσο στο μεταφορέα όσο και στη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Για το έτος 2014, η ασφαλιστική αγορά παγκοσμίως έφτασε στο επίπεδο των 32,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τα μεγέθη της ναυτικής ασφαλιστικής αγοράς παγκοσμίως αποδεικνύουν ότι η στερεές νομολογικές βάσεις αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ομαλή διεκπεραίωση και τήρηση των ασφαλιστικών συμβολαίων.

Η ναυτική ασφάλιση αποτελεί ένα πολύ σύνθετο κλάδο της νομολογίας και του Δικαίου. Παραδοσιακά έχει βασιστεί στα ναυτικά και εμπορικά ήθη και στις μέρες μας κυριαρχείται από το αγγλικό Δίκαιο, τη νομολογία και πρακτική. Όπως προκύπτει από τη μελέτη της διεθνούς δραστηριότητας επί του θέματος της νομολογίας της ναυτικής ασφάλισης, έχουν γίνει απόπειρες για την υιοθέτηση πιο ισορροπημένου δικαίου (όπως από την πλευρά των Ηνωμένων Εθνών) ή της ενσωμάτωσης Διεθνών Συνθηκών (Χάγης/Βίσμπυ, Αμβούργου, Ρότερνταμ).

Η νομολογία περί ασφαλιστικών συμβολαίων βρίσκεται σε διαδικασία αναθεώρησης τόσο στη Μεγάλη Βρετανία όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα αποτελέσματα των μεταρρυθμίσεων δεν αναμένεται να είναι μείζονος σημασίας στο κοντινό τουλάχιστον μέλλον. Ενδεχομένως τα εμπλεκόμενα μέρη να ασπάζονται την άποψη «γιατί να τροποποιηθεί κάτι το οποίο δουλεύει;», ακόμη κι αν αυτό δεν το επιτυγχάνει σε απόλυτο βαθμό (Attard, 2016).

Στο πλαίσιο της ναυτικής ασφάλισης και λόγω της διακύβευσης σημαντικών συμφερόντων (τόσο οικονομικών όσο και επιχειρηματικών), είναι αυτονόητο ότι θα αναπτύσσονται διαφωνίες και δημιουργούνται διενέξεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Η προφανής επιλογή της επίλυσης διαφορών μέσω της δικαστικής οδού συγκεντρώνει αρκετά μειονεκτήματα, καθώς είναι διαδικασία χαρακτηριστικά βραδεία ενώ αποδεικνύεται και οικονομικά ασύμφορη. Η αγορά συνεπώς της ναυτιλίας αναζήτησε εναλλακτικούς

τρόπους επίλυσης διαφορών. Η διαιτησία προέβαλλε ως μία αξιόπιστη και αποτελεσματική εναλλακτική μέθοδος για την εξομάλυνση των σχέσεων και την απονομή δικαιοσύνης σε περιπτώσεις διενέξεων μεταξύ δύο εμπορικών μερών.

Η χρήση της διαιτησίας γενικεύτηκε στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, κυρίως λόγω του αυξημένου κόστους της τακτικής δικαιοσύνης (Hensler, 2003). Το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ επικύρωσε τα δεσμευτικά συμβόλαια διαιτησίας, ως μηχανισμό επίλυσης διαφορών για περιστάσεις στις οποίες οι αντίδικοι δεν έχουν την ίδια διαπραγματευτική ισχύ ούτε μια εν εξελίξει σχέση. Ως εκ τούτου, η διαιτησία έγινε κοινός τρόπος επίλυσης εμπορικών διαφορών, σχέσεων εργοδότη – εργαζόμενου και στην πράξη οποιωνδήποτε σχέσεων ρυθμίζονται από συμβόλαια.

Η Διαιτησία έχει πάψει να είναι ένα εξεζητημένο μέσο για την επίλυση διενέξεων και έχει εξελιχθεί σε ένα βασικό νομικό σύστημα απαραίτητο στις σύγχρονες εμπορικές σχέσεις. Η Διαιτησία έχει εμφανισθεί ως όρος και έχει εξελιχθεί με στόχο να δώσει περαιτέρω ώθηση στο δυναμικό τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας, ώστε αυτός να αναπτυχθεί υγιέστερα και πιο δυναμικά.

Η Διαιτησία απολαμβάνει το σεβασμό και την αποδοχή της διεθνούς οικονομικής κοινότητας, δεδομένου ότι στοχεύει στην επιτάχυνση της επίλυσης των εμπορικών διαφορών, πάντα όμως με σεβασμό των κανόνων και επίδειξη αντικειμενικότητας.

Ένα θέμα που ανακύπτει σε στη σχέση της διαιτησίας με την τακτική δικαιοσύνη είναι το κατά πόσο η διαιτησία επιφέρει ανακατανομή της δικαιοδοσίας για διαφορετικές μορφές διενέξεων από τα αστικά δικαστήρια σε ιδιωτικά επιλεγμένους διαιτητές. Ενδεχομένως να υπονοείται η δημιουργία ενός ιδιωτικού συστήματος δικαιοσύνης στη θέση του δημόσιου νόμου. Μια απάντηση δίνει ο Martin H. Malin, ο οποίος επιχειρηματολογεί υπέρ της εμπλοκής της δικαιοσύνης στη διαδικασία της διαιτησίας ως μεθόδου η οποία θα διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της διαιτησίας. Σε διαφορετική περίπτωση, η διαιτησία ενδέχεται να εξελιχθεί σε ένα ιδιωτικό σύστημα δικαιοσύνης. Η εξέλιξη της διαιτησίας και η όλο και αυξανόμενη χρήση της στις εμπορικές συναλλαγές, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η μέθοδος πρέπει να ενδυναμωθεί με ένα δευτεροβάθμιο όργανο, εξελίσσοντάς τη σε μια αυτόνομη μέθοδο, ισοδύναμη με τα δικαστήρια και έναν παράλληλο μηχανισμό επίλυσης διαφορών (Malin, 2001).

Ερωτηματικά επίσης εγείρονται για το κατά πόσο η διαιτησία μπορεί να αποτελέσει μια αποτελεσματική εναλλακτική στην τακτική δικαιοσύνη, όσο αυτή δεν έχει αποκτήσει ανεξαρτησία από το δικαστήριο ως μηχανισμός επίλυσης διαφορών. Η παγκόσμια απόφαση για την επιβολή των ποινών των διαιτητικών οργάνων χωρίς δυνατότητα αναθεώρησής τους αποτελεί μια πολιτική επιλογή. Κατά την επιλογή της διαδικασίας της διαιτησίας, ένα μέρος δεν παραιτείται των επί της ουσίας δικαιωμάτων του που απορρέουν από τη νομολογία, παρά αυτό παραπέμπει την επίλυση του ζητήματος σε ένα διαιτητικό αντί για δικαστικό Σώμα. Αρκετές φορές οι αποφάσεις της διαιτησίας είναι πολύ διαφορετικές σε σχέση με αντίστοιχες δικαστικές αποφάσεις, δεδομένου ότι το διαιτητικό Σώμα πρέπει να διαφυλάξει και να δικαιώσει την επιλογή της διαδικασίας της διαιτησίας ως εναλλακτική της δικαστικής επίλυσης. Με σκοπό την ισχυροποίηση της θέσης της διαιτησίας και της διατήρησης υψηλού επιπέδου υπηρεσιών από αυτή, οι εθνικές νομοθεσίες επιβάλλουν και υποχρεώνουν τα διαιτητικά δικαστήρια να μην καθυστερούν στην εκδίκαση και απόφαση επί των υποθέσεων, διαφορετικά ελλοχεύει ο κίνδυνος η διαιτησία να θεωρηθεί μια μέθοδος εύαλωτη στην παρεμπόδιση της επιβολής των αποφάσεών της από την τακτική δικαιοσύνη.

Προκειμένου να αποφεύγονται φαινόμενα ιδιωτικοποίησης του νόμου, οι κυβερνήσεις λαμβάνουν μέτρα επιτήρησης και ελέγχου της διαιτητικής διαδικασίας και των αντίστοιχων φορέων μέσω της δικαστικής επιθεώρησης και τη συμμετοχή των δικαστηρίων στη συνολική διαδικασία. Επιπλέον, ιστορικά στη διαιτησία δεν εφαρμόζονται μόνο νόμοι αλλά και εμπορικά ήθη και νόρμες, τα οποία συχνά αποτελούν μέρος του εθιμικού δικαίου, το οποίο με τη σειρά του αναγνωρίζεται από πολλούς νόμους (Ware, 1999).

Η διαιτησία διακρίνεται από την προσφυγή στη δικαιοσύνη λόγω της δυνατότητας που δίνει να προσαρμόζεται στη συγκεκριμένη διένεξη και να εξάγει αποφάσεις οι οποίες δε στηρίζονται σε αυστηρούς νομικούς κανόνες αλλά σε παγιωμένες αρχές, νόρμες και ήθη. Η διαιτησία είναι ένα δημιούργημα συμβολαίων. Τα δικαστήρια αναγνωρίζουν ότι οι διαιτητές δεν είναι αναγκαίο να ακολουθούν αυστηρά το νόμο· αυτό που πρέπει να επιτελούν με αυστηρότητα και συνέπεια είναι να λαμβάνουν αποφάσεις βάσει των πραγματικών γεγονότων και των αρχών της δικαιοσύνης παρά της νομικής υποχρέωσης.

Η μέθοδος της διαιτησίας αντιδιαστέλλεται με τη δικαστική διαδικασία υπό την έννοια ότι η δεύτερη ακολουθεί συγκεκριμένες διαδικασίες για συγκεκριμένους τύπους υποθέσεων.

Οι διαδικασίες αυτές ενσωματώνουν διαδικαστικούς κανόνες οι οποίοι ακολουθούμενοι απαρέγκλιτα ενδέχεται να οδηγήσουν σε υποβιβασμό της ακρίβειας και της δικαιοσύνης μιας απόφασης στο όνομα της συνέπειας προς τις δικαστικές διαδικασίες.

Η Ναυτική Διαιτησία είναι ένας κλάδος της Διεθνούς Εμπορικής Διαιτησίας δεδομένου ότι σχετίζεται άμεσα με τις διαδικασίες μεταφοράς χρημάτων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών μεταξύ συνόρων διαφορετικών κρατών και μπορεί να εμπλέκει τόσο ιδιώτες και επιχειρήσεις όσο και κρατικούς φορείς.

Η Ναυτική Διαιτησία διευθετεί οποιαδήποτε ναυτική διένεξη η οποία απορρέει από οποιαδήποτε διεθνή εμπορική σχέση σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Η διαδικασία της ναυτικής διαιτησίας διεξάγεται από ανεξάρτητους φορείς. Οι κανόνες που ακολουθούνται έχουν θεσπιστεί τόσο από το Διεθνές Δίκαιο όσο και από το Εθνικό Δίκαιο των κρατών που έχουν υιοθετήσει τη διαδικασία της διαιτησίας.

Η υποστήριξη του θεσμού της διαιτησίας από ένα κράτος δημιουργεί συνθήκες για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων καθώς και τη διατήρηση υψηλού επιπέδου επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Η διαιτησία δημιουργεί άυλα κέρδη τα οποία είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση των αναπτυξιακών σχεδίων της χώρας. Η αναγνώριση μιας χώρας από τη διεθνή κοινότητα ως χώρου διεξαγωγής διεθνούς διαιτησίας, δίνει σ' αυτή σημαντικά πλεονεκτήματα. Παρά τα πλεονεκτήματα που αποκτά μια χώρα που προσφέρει το θεσμικό πλαίσιο για διεξαγωγή διαδικασιών διαιτησίας, θα πρέπει να δημιουργήσει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο να ευνοεί τη διαδικασία της διαιτησίας. Στο πλαίσιο αυτό τα δικαστήρια θα πρέπει να επιδεικνύουν μια προνομιακή αντιμετώπιση στις συμβάσεις διαιτησίας και στις αποφάσεις των αντίστοιχων οργάνων.

Πέρα όμως από το νομοθετικό πλαίσιο, καθοριστικό ρόλο στην επιτυχία του θεσμού της διαιτησίας είναι η ύπαρξη επαρκούς και καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο μπορεί να υποστηρίξει τις διαδικασίες διαιτησίας στη ναυτιλία.

Βιβλιογραφία

1. Karan, C. (2016, July 21). What is Marine Insurance? *Marine Insight*.
2. Attard, D. (2016). *The IMLI Manual on International Maritime Law* (Τόμ. II). Oxford, United Kingdom: Oxford University Press.
3. Berlingieri, F. (2004). Trasporto marittimo e arbitrato. *Dir. Mar.*, 423.
4. Berlingieri, F. (2009). A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules. *General Assembly of the AMD*. Marrakesh.
5. Charney, I. J. (1998). Is International Law Threatened by Multiple International Tribunals? *RECUEIL DES COURS*, 271.
6. Code of Civil Procedure [C.P.C.], art. 833. (n.d.). *Code of Civil Procedure [C.P.C.], art. 833*.
7. Council Directive 2000/3 1/EC. (2000). Council Directive 2000/3 1/EC.
8. Council Regulation 44/2001. (2000). *on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters*. O.J. (L 1 2).
9. Elden, R., & Ziebarth, I. (2013). *Does Mediation Have a Place in International Maritime Disputes?* Maritime Law Center.
10. Fisher, R., Ury, W., & Patton, B. (1988). *Getting to Yes: Negotiating Agreement Without Giving In* (2nd εκδ.). Penguin Books.
11. Giaschi, C. (2012). *Marine Insurance*. London: UBC Law.
12. Grigoriou, S. (2016). Arbitration in Greece Domestic and International. *Greek Law Digest*.
13. Guillaume, G. (2000). Remarks Before the Sixth Committee of the U.N. General Assembly. The International Court of Justice. Ανάκτηση από <http://www.icj->

-
- cij.org/icjwww/presscom/SPEECHES/iSpeechPresidentGuillaumeSixthCommittee_20001027
14. Hensler, D. R. (2003). *Our Courts, Ourselves: How the Alternative Dispute Resolution Movement Is Re-Shaping Our Legal System*. American Arbitration Association.
 15. ICMA. (2016). *Maritime Arbitration Associations*. Ανάκτηση από International Congress of Maritime Arbitrators: <http://www.icmaweb.com/index.php/maritime-arbitration-associations>
 16. International Group. (2013). *International Group Agreement*. London: International Group.
 17. International Maritime Organization. (2016). *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)*. Ανάκτηση από IMO: [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)
 18. International Union of Marine Insurance (IUMI). (2016). *IUMI 2016. Global Marine Insurance Report*. IUMI.
 19. IUMI Berlin Conference. (2015). *Global Marine Insurance Report*. Berlin: IUMI.
 20. Law Business Research Ltd. (2013). *The Insurance & Reinsurance Law Review*. Rogan.
 21. Malin, M. H. (2001). Privatizing Justice - But by How Much? Questions Gilmer Did Not Answer. *J. On Disp. Resol.*, 589, 627.
 22. Marrella, F. (2005). Unity and Diversity in International Arbitration: The Case of Maritime Arbitration. *American University. International Law Review* 20, 1092-1095.
 23. Official Journal of the European Union. (1999). *Απόφαση της Επιτροπής 1999/329/EK*. European Union. Ανάκτηση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:31999D0329>

-
24. Talley, K. W. (2012). *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Wiley-Blackwell.
 25. Tetley, W. (1994). The General Maritime Law—The Lex Maritima. *J. Int'l Law*.
 26. Treves, T. (1999). *Nuove Tendenze, nuovi tribunali*. Controversie Internazionali.
 27. U.N.T.S. (1952). International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision.
 28. UECD. (2003). *Security In Maritime Transport*. Paris.
 29. UNCITRAL. (1978). On the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"). *United Nations Convention*. Hamburg. Ανάκτηση από http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html
 30. UNCLOS. (1982). *Convention on the Law of the Sea*. U.N. Doc. A/CONF.62/122.
 31. UNCTAD/SDTE/TLB/2. (2001). Implementation of Multimodal Transport Rules. *United Nations Conference on Trade and Development*.
 32. Voser, N. (1996). Current Deve/oment: Mandatory Rules of Law as a Limitation on the Law Applicable in International Commercial Arbitration. *Am. Rev. Int'l Arb.*, 319, 322-23.
 33. Ware, S. J. (1999). Default Rules from Mandatory Rules: Privatizing Law through Arbitration. *Minnesota Law Review*.
 34. Wilhelmsen, T. L. (1998). The Marine Insurance System in Civil Law Countries- Status and Problems. *Marlus*, 242(15).
 35. World Bank. (2011). *Alternative Dispute Resolution Guidelines*. Washington D.C.: World Bank Group.
 36. Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος. (2014). *Κωδικοποίηση Νομοθετικού Διατάγματος 400/1970*. Αθήνα.
 37. Καραβάς, Κ. (1995). *Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*. Θεσσαλονίκη.

38. Καραμπάγιας, Χ. (2012). *Διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών για την συντηρητική κατάσχεση πλοίων*.
39. Μυλωνόπουλος, Δ. (2012). *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
40. Οδηγία 91/674/ΕΟΚ. (1991). Οδηγία 91/674/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1991 για τους ετήσιους και τους ενοποιημένους λογαριασμούς των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, L 374, 7.
41. Παναγιωτακόπουλος, Β. (1994). *Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφάλειες*. Αθήνα: Εκδόσεις "Έλλην".
42. Ρόκκας, Ι. (1995). *Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ιδιωτικής Ασφάλισης* (4 εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις "Οικονομικών".
43. Σπαϊδιώτης, Κ. (1999). *Ναυτασφαλιστικό Δίκαιο στην Ελλάδα. Ναυτικός Συνήγορος*(7).
44. Τσάτσος, Δ., Δούντας, Μ., & Ζέπος, Κ. (1954). *Διαλέξεις Ασφαλιστικού Δικαίου*. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
45. Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. (1958). *Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*. ΦΕΚ Α' Τεύχος 32 (2-8-1958).