



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

**ΤΙΤΛΟΣ**

*Διεθνής Ναυτική Διαιτησία και επίλυση ναυτλιακών διαφορών*

**ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ**

*International Maritime Arbitration and resolving maritime disputes*

**Ονοματεπώνυμο Σπουδαστή:**

*Νιώτη Ανδρονίκη*

**Ονοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:**

**Σπυρόπουλος Φώτιος**

**ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

**MΑΡΤΙΟΣ 2022**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματιών Υπηρεσιών



**Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής**

**ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΙΟΣ**

---

**ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ**

---

**ΣΥΜΕΩΝΑΚΗ ΕΛΕΝΗ**

---



**ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ανδρονίκη Νιώτη του Γεωργίου, με αριθμό μητρώου 8066228 φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Η δηλούσα

ΑΝΔΡΟΝΙΚΗ ΝΙΩΤΗ

Ημερομηνία

01/03/2022



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



*Διεθνής Ναυτική Διαιτησία και επίλυση ναυτιλιακών διαφορών*

**ΑΝΔΡΟΝΙΚΗ ΝΙΩΤΗ**

**Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.**



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ABSTRACT.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1.1 Ορισμός Διαιτησίας.....	10
1.2 Ναυτική Διαιτησία-Διεθνής Διαιτησία.....	12
1.3 Διεθνής Διαιτησία.....	13
Εσωτερική Διαιτησία: ημεδαπή αλλοδαπή.....	13
Διεθνής Διαιτησία.....	14
Ad-hoc Διαιτησία-Θεσμική Διαιτησία.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	18
2.1 Ναυλοσύμφωνα-Ρήτρες διαιτησίας στις ναυλώσεις.....	18
2.2 Φορτωτικές.....	21
2.3 Η διαιτησία στην επιθαλλάσια αρωγή.....	22
2.4 Συμβάσεις πωλήσεων-συμβάσεις ναυπηγήσεως πλοίων.....	23
2.5 Συμβάσεις χρηματοδότησης.....	24
2.5.1 Ναυπηγική συμφωνία του ΟΟΣΑ.....	25
2.6 Σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης.....	25
2.7 Κύρια ασφάλιση.....	26
2.8 Αλληλασφάλιση.....	26
2.9 Αντασφάλιση.....	26
2.10 Συμβάσεις ρυμουλκήσεως.....	27
2.11 Συγκρούσεις πλοίων.....	27
2.12 Κοινή αβαρία.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	27
3.1 Πλεονεκτήματα.....	30
3.2 Μειονεκτήματα.....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	33
4.1 Ναυτική διαιτησία στο Λονδίνο.....	35



Arbitration act 1996.....	36
Διαιτητική διαδικασία.....	36
Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Λονδίνου.....	36
Κανόνες διαιτησίας LMAA.....	37
Διαδικασία Μικροδιαφορών LMAA.....	38
4.2 Ναυτική διαιτησία στη Νέα Υόρκη.....	38
Διαιτητικό Δικαστήριο.....	39
Διαιτητική διαδικασία.....	39
4.3 Περιφερειακά σχήματα διαιτησίας.....	39
Νομικό πλαίσιο-Σιγκαπούρη.....	40
Χονγκ-Κονγκ.....	41
Ευρώπη.....	42
Ασία.....	43
Αμερική.....	43
Αυστραλία.....	43
4.4 Ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα.....	44
Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας.....	44
Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά.....	45
Κανόνες ναυτικής διαιτησίας.....	46
Εξέλιξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΖΗΤΗΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	56

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διαιτησία αποτελεί μια διαδικαστική μορφή εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών. Στην παρούσα μεταπτυχιακή εργασία θα ερευνηθεί η εσωτερική και η διεθνής διαιτησία ως εργαλείο επίλυσης των ναυτλιακών διαφορών. Θα αναλυθούν οι θεσμοί και θα γίνει αναφορά στις πρακτικές εφαρμογές τους, τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά τους καθώς και οι φορείς υλοποίησής τους. Στη συνέχεια θα αναλυθεί η ναυτική διαιτησία με έμφαση στην Αγγλία και τη Νέα Υόρκη καθώς και τους λόγους για τους οποίους έχουν καθιερωθεί ως κέντρο της ναυτικής διαιτησίας. Θα γίνει συνοπτική αναφορά και στα υπόλοιπα διαιτητικά κέντρα καθώς και στις πτυχές της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα και τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να εξελιχθεί και να αναπτυχθεί ο θεσμός στη χώρα μας. Η εργασία αυτή θα συμπυκνώσει στοιχεία της νομοθεσίας, καθώς και διεθνών επιστημονικών και νομικών κειμένων. Το ακαδημαϊκό κομμάτι θα συμπληρωθεί από την παράθεση εθνικής και διεθνούς νομολογίας, η οποία κρίνει επιμέρους ζητήματα της διαιτησίας.

**Λέξεις κλειδιά :** ναυτική διαιτησία-επίλυση διαφορών-διαδικαστικές αποφάσεις-αγγλικό δίκαιο-Σύμβαση της Νέας Υόρκης-διεθνής ναυτική διαιτησία



## ABSTRACT

Arbitration is a procedural form of out-of-court dispute resolution. In this master thesis will be researched domestic and international arbitration as a tool for resolving maritime disputes. The institutions will be analyzed and reference will be made to their practical applications, their advantages and disadvantages as well as their implementing bodies. arbitration with an emphasis on England and New York as well as the reasons why they have been established as the center of maritime arbitration. There will be a brief reference to the other maritime centers as well as to the aspects of maritime arbitration in Greece and the ways in which the institution could evolve and develop in our country. This work will summarize elements of the legislation, as well as international scientific and legal texts. The academic part will be supplemented by the citation of national and international case law, which judges individual issues of arbitration.

Key words: maritime arbitration-dispute resolution-arbitral awards-English law-New York Convention-international maritime arbitration



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Εισαγωγή

Το δίκαιο είναι ουσιαστικά ένας εξειδικευμένος κλάδος του εμπορικού δικαίου έτσι ώστε οι ναυτικές διαιτησίες να επιλύουν τις εκάστοτε εμπορικές διαφορές τους. Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτές οι διαφορές προκύπτουν από την παράβαση των υποχρεώσεων που έχουν συμφωνηθεί στη ναυτιλιακές συμβάσεις, το οποίο συμβαίνει αρκετά συχνά στο εθνικό και διεθνές εμπόριο. (Γκιζιάκης, 2010). Ωστόσο, οι έννομες σχέσεις και η φύση των διαφορών μεταξύ των εταιρών στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο τονίζουν ιδιαίτερα τη σημασία των διαιτησιακών διαδικασιών. Η διαιτησία, διακριτή μέθοδος επιλύσεως διαφορών, αποτελεί ταυτόχρονα και ιδιαίτερο θεσμό, καθώς ο τρόπος διαρθρώσεως και λειτουργίας της, της προσδίδει μίαν αδιαμφισβήτητη ιδιαιτερότητα και αυτονομία. Πυρήνας του θεσμού είναι η αυτονομία των μερών και ο ιδιωτικός χαρακτήρας που αυτή προσδίδει. (Karan, 2016)

Η προσφυγή στη διαιτησία εξαρτάται ουσιαστικά από τη συμφωνία των μερών. Από την κοινή βούλησή τους εξαρτώνται ο αριθμός των διαιτητών, οι εξουσίες τους, το εφαρμοστέο δίκαιο, ο τόπος και η γλώσσα της διαιτησίας κλπ. Στην πράξη βέβαια η αυτονομία ποτέ δεν είναι απόλυτη, καθώς ασκείται εντός των ορίων του νόμου, τόσο ως προς τη δεκτικότητα υπαγωγής ορισμένων διαφορών στη διαιτησία (arbitrability), όσο και σχετικά με τις ρυθμίσεις των κανόνων δημοσίας τάξεως. (Τσαβδαρίδης, 1999).

Η εμφάνιση εμπορικών διαφορών είναι κάτι εγγενές στις διεθνείς συναλλαγές, επομένως είναι μια κατάσταση αυτή καθαυτή αναπόφευκτη. Για το λόγο αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη προβλέπουν συνήθως την επιλογή εκ των προτέρων μεθόδων για την επίλυση οποιασδήποτε μελλοντικής διαφοράς με τρόπο που θεωρείται περισσότερο κατάλληλο για τα συμφέροντά τους. Στην πραγματικότητα, επαρκείς μηχανισμοί επίλυσης διαφορών συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ενώ η διαδικαστική

αναποτελεσματικότητα μπορεί να επηρεάσει την σχέσεις και την εμπιστοσύνη μεταξύ των μερών, αυξάνοντας το κόστος των μελλοντικών διαπραγματεύσεων. Η διαιτησία είναι ένας από τους τρόπους επίλυσης διαφορών αλλά αναμφίβολα το πιο δημοφιλές στον ναυτικό κόσμο. Σε γενικές γραμμές, μπορεί να οριστεί ως η μέθοδος επίλυσης διαφορών με την οποία τα μέρη υποβάλλουν τις αντιπαραθέσεις που προέκυψαν μεταξύ τους κατά την κρίση ενός ή περισσοτέρων αμερόληπτων προσώπων που διορίστηκαν με αμοιβαία συναίνεση, κατά παρέκκλιση από τη συνήθη κρατική δικαιοδοσία

Η διαιτησία είναι ένας τρόπος επίλυσης διαφορών μεταξύ των μερών εκτός δικαστηρίου και είναι μια εναλλακτική μέθοδος επίλυσης διαφορών. Υπάρχουν δύο τύποι συμφωνιών στο πλαίσιο της διαδικασίας διαιτησίας. Η μία είναι οι συμφωνίες που δηλώνουν ότι, εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά τότε, θα διευθετηθεί μέσω της διαδικασίας διαιτησίας και άλλες συμφωνίες που συνάπτονται μετά την εμφάνιση των διαφορών, οι οποίες δηλώνουν ότι τα μέρη συμφωνούν αμοιβαία να επιλύσουν τη διαφορά μεταξύ τους μέσω της διαδικασίας της διαιτησίας. Ο διαιτητής είναι το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο που επιλύει τις διαφορές μεταξύ των μερών και εκδίδει τη διαιτητική απόφαση. Η απόφαση του διαιτητή είναι οριστική και νομικά δεσμευτική και για τα δύο μέρη. Η διαιτησία μπορεί να ταξινομηθεί σε δύο τύπους, εθελοντική ή υποχρεωτική διαιτησία ή δεσμευτική ή μη. Η διαιτησία μπορεί να γίνει υποχρεωτική μόνο όταν αναφέρεται στη νομοθεσία ή όταν τα μέρη επιβάλλουν το ένα στο άλλο και συνάπτουν συμφωνία ότι όλες οι μελλοντικές διαφορές θα επιλύονται μέσω διαιτησίας. Η διαιτησία που δεν είναι δεσμευτική είναι παρόμοια με τη διαμεσολάβηση κατά την οποία η απόφαση δεν μπορεί να επιβληθεί στα μέρη. Στη διαιτησία, υπάρχουν περιορισμένα δικαιώματα που δίνονται στα μέρη για επανεξέταση και έφεση της απόφασης που εκδόθηκε από τον διαιτητή. (Gregory, 2015)

### 1.1 Ορισμός Διαιτησίας

Ο ορισμός της "διεθνούς ναυτικής διαιτησίας" προϋποθέτει την εννοιολογική εξοικείωση με τον όρο "διαιτησία". Η έννοια διαιτησία είναι τόσο ευρεία ώστε η προσπάθεια γενικού

ορισμού της να είναι δυσχερής. Θα πρέπει να διευκρινιστεί το πλαίσιο στο οποίο θα εξεταστεί η διαιτησία. Τίθενται εκτός ενδιαφέροντος η πολιτική διαιτησία (arbitrage politique) η χρηματιστηριακή ή αρμπιτράζ διαιτησία (arbitrage brousier) και η αθλητική διαιτησία (arbitrage sportif). Δεν θα γίνει διαπραγμάτευση της διαιτησίας των εργατικών διαφορών αλλά και της διαιτησίας της δημόσιας οικονομίας. (Τσαβδαρίδης, 1999)

Έχοντας καθορίσει το πεδίο αναφοράς δύο περαιτέρω επιφυλάξεις είναι αναγκαίες: πρώτον, η εξαίρεση της διαιτησίας μεταξύ κρατών, δηλαδή αυτής του δημοσίου διεθνούς δικαίου, στην οποία πρέπει να ενταχθεί και η περίπτωση των μικτών διαιτητικών δικαστηρίων και δεύτερον, ο αποκλεισμός της υποχρεωτικής ή αναγκαστικής διαιτησίας και η επικέντρωση μόνο στην εκούσια. Δύο είναι τα θεμελιωδέστερα χαρακτηριστικά της διαιτησίας: α) η αυτονομία την οποία απολαμβάνουν τα μέρη σε όλο το φάσμα της από την επιλογή της ως μεθόδου επίλυσης των διαφορών τους μέχρι τον καθορισμό των λεπτομερειών της διαιτητικής διαδικασίας και β) η δεσμευτικότητα που απορρέει από την εκδιδόμενη απόφαση. Τα δύο αυτά στοιχεία είναι και τα κλειδιά για τη διάκριση της διαιτησίας από παραπλήσιες μεθόδους επίλυσης διαφορών. Η ελευθερία των μερών στην επιλογή και διαμόρφωση της διαιτησίας, αποτελεί ασφαλές κριτήριο, που τη διακρίνει από την προσφυγή στα πολιτειακά δικαστήρια. Η δεσμευτικότητα της διαιτητικής απόφασης, σαφώς διαφοροποιεί τη διαιτησία από μεθόδους όπως η διαμεσολάβηση, η συνδιαλλαγή, η mini-trial ("μικροδίκη") κ.ά. που συγκροτούν τη λεγόμενη Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών (Alternative Dispute Resolution - ADR). (Μυλωνόπουλος, 2000)

Είναι πάντως ενδεικτικό, ότι, όταν η *lex arbitri* και η βούληση των μερών είναι επιτρεπτικές, η διαιτησία μπορεί να διεξαχθεί ως *amiable composition* και η διαφορά να επιλυθεί *ex aequo et bono* ("κατά το ίσον και δίκαιον"). Πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια, ώστε η παραπεμπόμενη διαφορά να είναι επαρκώς ορισμένη και να εμπλέκει νομικό ζήτημα. Οι οριζόμενοι διαιτητές πρέπει να είναι τρίτα πρόσωπα ανεξάρτητα και αμερόληπτα. Την εξουσία κρίσεως με την οποία περιβάλλονται, έλκουν από την κοινή βούληση των μερών και όχι από το κράτος. Προς τα μέρη οφείλουν να επιφυλάσσουν ίση

μεταχείριση στο πλαίσιο μίας δίκαιης δίκης. Κατά τα λοιπά, και στο βαθμό που δεν δεσμεύονται από την άμεση ή έμμεση βούληση των μερών και τους κανόνες δημοσίας τάξεως του κατά περίπτωση διέποντος δικαίου, έχουν ουσιαστική ελευθερία κινήσεων στην οργάνωση της διαδικασίας και στην επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου. Η απόφαση την οποία εκδίδουν, επιλύει κατά τρόπο οριστικό τη διαφορά, είναι δεσμευτική για τα μέρη και μπορεί να εκτελεστεί<sup>4</sup> με βάση τα ισχύοντα σε κάθε έννομη τάξη. Αξιοποιώντας τα κυριότερα χαρακτηριστικά της που ήδη παρατέθηκαν, η διαιτησία μπορεί να οριστεί ως ένας θεσμός θεμελιωμένος στην αρχή της αυτονομίας της βουλήσεως, στο πλαίσιο του οποίου δύο ή περισσότερα μέρη αναθέτουν, σύμφωνα με το νόμο, την επίλυση ορισμένης νομικής διαφοράς σε τρίτα πρόσωπα, ανεξάρτητα και αμερόληπτα, τα οποία διαθέτουν εξουσία κρίσεως που έλκουν από τη συμφωνία των μερών και όχι από το κράτος, και τέμνουν τη διαφορά με βάση αυτήν τη συμφωνία, ύστερα από μία δίκαιη δίκη, εκδίδοντας οριστική απόφαση, δεσμευτική για τα μέρη και δυνάμενη να εκτελεστεί. Τα διαθέσιμα διαιτητικά σχήματα διακρίνονται σε ad hoc και θεσμικά. Τα πρώτα αν και λειτουργούν με κανόνες που ισχύουν και διαιτητές που δραστηριοποιούνται σε μόνιμη βάση, περιορίζουν την εμπλοκή τους στην παροχή ενός διαδικαστικού βάθρου και ενός ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού από το οποίο οι συναλλασόμενοι μπορούν να αντλήσουν τους κριτές της διαφοράς τους. Η αυτονομία της ναυτικής διαιτησίας υπογραμμίζεται από την οργάνωση ως ένα βαθμό και των ad hoc διαιτησιών, η οποία διασφαλίζει έναν κοινό διαδικαστικό παρονομαστή που εγγυάται ομοιομορφία, στοιχείο συστατικό της αυτονομίας. (Pazarzis, 2009)

## 1.2 Ναυτική διαιτησία- Διεθνής διαιτησία

Μπορεί να γίνει λόγος για ναυτική διαιτησία, σε περιπτώσεις διαφορών σχετικών με την κτήση του πλοίου (είτε από συμβάσεις ναυπηγήσεως, είτε από συμβάσεις πωλήσεως), με το ιδιοκτησιακό καθεστώς του (κυριότητα, νομή ή κατοχή και συμπλοιοκτησία) και με τη διασφάλιση απαιτήσεων τρίτων (υποθήκες, ναυτικά προνόμια). Είναι επίσης νοητή η υπαγωγή σε ναυτική διαιτησία διαφορών από τεχνικές επεμβάσεις επί του πλοίου, όπως

επισκευή, μετασκευή, εξοπλισμός, δεξαμενισμός κ.λπ., διαφορών από σύγκρουση, ζημία στο πλοίο ή από το πλοίο, βλάβη στο φορτίο ή πρόκληση ζημίας από αυτό, διαφορών σχετικών με πλοήγηση, ρυμούλκηση, κοινή αβαρία και επιθαλάσσια αρωγή. Η ίδια δυνατότητα υπάρχει και για τις διαφορές από θαλάσσια ασφάλιση, αλλά και για εκείνες που ανακύπτουν από την οικονομική λειτουργία του πλοίου (λ.χ. από ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές κ.λπ.), την πρακτόρευση του, την αγορά προμηθειών και τις δαπάνες που γίνονται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τον πλοίαρχο, το ναυλωτή κ.ά. (Born, 2014)

### 1.3 Διεθνής Διαιτησία

#### Εσωτερική διαιτησία: ημεδαπή και αλλοδαπή

Ο όρος " διεθνής διαιτησία" είναι σχετικά νεοπαγής. Η πρώτη φορά που χρησιμοποιείται επίσημα σε νομικό κείμενο είναι στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία του 1961 6 . Σε επίπεδο εθνικών νομοθεσιών, ρυθμίζεται εξαιρετικά για πρώτη φορά στη Γαλλία με τη μεταρρύθμιση του δικαίου της διαιτησίας το 1981 . Στην Ελλάδα, η διεθνής διαιτησία δεν ρυθμίζεται ειδικά, με την εξαίρεση των διατάξεων των άρθρων 882 II, VII και 882A I του ΚΠολΔ68 , οι οποίες αναφέρονται στα ανώτατα όρια των αμοιβών των διαιτητών στις διεθνείς διαιτησίες, εισάγοντας -ευνοϊκή γι'αυτούς- παρέκκλιση από τις ρυθμίσεις για τις ημεδαπές διαιτησίες. Ο εντοπισμός των ορίων της διεθνούς διαιτησίας γίνεται σε αντιδιαστολή με δύο άλλες μορφές διαιτησίας: την εσωτερική και την υπερεθνική. Εσωτερική είναι η διαιτησία όταν όλα τα στοιχεία της συνδέονται μόνο με ένα κράτος, καταρχήν θεωρείται ημεδαπή ως προς το κράτος αυτό και αλλοδαπή ως προς όλα τα υπόλοιπα κράτη. Δεν αποκλείεται όμως το ενδεχόμενο, να θεωρείται ημεδαπή σε περισσότερα κράτη ή να έχει διάφορη "ιθαγένεια" για διάφορα κράτη, καθώς το κριτήριο για τον καθορισμό της "ιθαγένειας" μίας διαιτησίας δεν είναι παντού το ίδιο. Ο καθορισμός της ιθαγένειας είναι σημαντικός κυρίως όσον αφορά την εφαρμογή ή μη της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης, αλλά και αναφορικά με τις διαδικασίες εκτελέσεως ημεδαπών και

αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων, οι οποίες μπορεί να διαφέρουν μεταξύ τους στα εθνικά δίκαια.(Dawood, 2016)

### Διεθνής Διαιτησία

Διεθνής είναι μία διαιτησία όταν παρουσιάζει συνδέσμους με περισσότερες της μιας χώρες σε οποιοδήποτε στάδιο της, εκφεύγοντας των στενών εθνικών ορίων . Ως διεθνής ορίζεται ακόμη η διαιτησία που, ενώ διεξάγεται σε ένα κράτος, παρουσιάζει ως προς το νομικό σύστημα του κράτους αυτού στοιχεία αλλοδαπότητας. Αναγκαία είναι η προσφυγή στα κριτήρια που κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί για τη διεθνοποίηση μίας διαιτησίας.(Μειδάνης , 2020)

Ουσιαστικό ή οικονομικό κριτήριο:Η διαφορά θα πρέπει να αναφέρεται στις διεθνείς συναλλαγές ή το διεθνές εμπόριο , ή η σύμβαση να λειτουργεί ως όργανο του διεθνούς εμπορίου των διεθνών συναλλαγών ή των διεθνών οικονομικών σχέσεων.

Διαδικαστικό κριτήριο: Επίκεντρο είναι η διαιτητική διαδικασία.Μπορεί να διέπεται από διεθνείς (θεσμικούς ή ad hoc) διαιτητικούς κανόνες, να παρουσιάζει επαρκή σημεία επαφής με αλλοδαπές χώρες, ώστε να αποκρούεται η εφαρμογή του δικαίου της χώρας όπου διεξάγεται, ή να υπάρχει πλειάδα εφαρμοστέων *lex arbitri*.(Giaschi,2012)

Νομικό κριτήριο: Μία διαιτησία διεθνοποιείται όταν η βασική έννομη σχέση έχει διεθνή χαρακτήρα συνδεόμενη με περισσότερες δικαιотаξίες, ή επιμέρους στοιχεία της διαιτησίας σχετίζονται προς διαφορετικές έννομες τάξεις.Στην ίδια κατηγορία εντάσσεται και η σύνδεση της συμφωνίας περί διαιτησίας με περισσότερες έννομες τάξεις, ως παράγων που ασκεί επιρροή στο διεθνή χαρακτήρα της διαιτησίας

Οργανωτικό κριτήριο:Το κριτήριο αυτό, στην πραγματικότητα δεν είναι ενεργό στις διαιτησίες μεταξύ ιδιωτών , παρά μόνο σε διαιτησίες στις οποίες συμμετέχει και κράτος,



καθώς μόνον σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν εφαρμογή η Σύμβαση της Ουάσιγκτων και η Διακήρυξη του Αλγερίου (Iran-US Claim Tribunal), που είναι και οι μόνες που μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για τη διεξαγωγή μίας διεθνούς διαιτησίας

Υποκειμενικό κριτήριο: Στηρίζεται στη διαφορετική ιθαγένεια, διαμονή ή έδρα των μερών της διαιτησίας, ή ακόμα και την διαιτητών. Το κριτήριο αυτό είναι και το πλέον αδύναμο, και συνήθως δεν θα είναι επαρκές από μόνο του για το χαρακτηρισμό υίας διαιτησίας ως διεθνούς, παρά σε συνδυασμό και με άλλες προϋποθέσεις.(Summerskill, 1993).

Εφαρμοστέο δίκαιο: Το κριτήριο της επί της ουσίας της διαφορά .Ενδειξη για την επίκληση του παρέχει η εφαρμογή της *lex mercatoria* αλλά και η κρίση της διαφοράς *ex aequo et bono* ("κατά το ίσον και δίκαιον").

Τα παραπάνω κριτήρια μπορούν να λειτουργήσουν είτε μονομερώς είτε συνδυαστικά προκειμένου να προσνεύουν σε μία διαιτησία διεθνή χαρακτήρα.(Τσαβδαρίδης, 1999)

#### Ad-hoc διαιτησία- Θεσμική διαιτησία

Μία διαιτησία ad-hoc διεξάγεται χωρίς προσφυγή σε διοικητική αρχή και, συνήθως, χωρίς τη βοήθεια θεσμικών διαδικαστικών κανόνων. Αντ 'αυτού, εξαρτάται πλήρως από τη συνεργασία μεταξύ των μερών, που πρέπει να ορίσουν έναν διαιτητή ή διαιτητές, οι οποίοι επιλύουν τη διαφορά χωρίς θεσμική εποπτεία και πρέπει να καθορίσουν τους δικούς τους ισχύοντες διαδικαστικούς κανόνες.Οι εθνικοί νόμοι διαιτησίας και τα εθνικά δικαστήρια λειτουργούν γενικά ως έσχατη λύση για τη διόρθωση διαδικαστικών σφαλμάτων στη διαιτησία (όπως για παράδειγμα, τη διαφωνία των διαιτητών).

Ωστόσο, μερικές φορές τα μέρη τηρούν ένα προϋπάρχον σύνολο διαδικαστικών κανόνων που έχουν σχεδιαστεί για να διέπουν τις διαιτησίες *ad-hoc* (όπως το [UNCITRAL Διαιτητικοί κανόνες](#)) και ακόμη και σε συμφωνίες διαιτησίας *ad-hoc*, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν και πρέπει να ορίσουν μια «αρμόδια για τον διορισμό αρχή» με εξουσίες για

τον διορισμό του(μικρό) διαιτητής(μικρό), εάν τα μέρη δεν συμφωνήσουν για το ραντεβού.(Marrela,2005)

Πολλοί επαγγελματίες διεθνούς διαιτησίας συνιστούν ανεπιφύλακτα τη θεσμική διαιτησία, εις βάρος της διαιτησίας *ad-hoc*. Ο κύριος λόγος είναι ουσιαστικά η μεγαλύτερη προβλεψιμότητα και κανονικότητα που παρέχει η θεσμική διαιτησία, καθώς και τα οφέλη της ενσωμάτωσης θεσμικών κανόνων (για παράδειγμα, διατάξεις για τη σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου, περιορισμοί στον δικαστικό έλεγχο).Πράγματι, ιδιαίτερα στην αρχή της διαιτησίας μεταξύ μερικές φορές άπειρων μερών και από διαφορετικές νομικές κουλτούρες, Ο ρόλος ενός ιδρύματος στην εκτέλεση της διαδικασίας διαιτησίας μπορεί να είναι εξαιρετικά εποικοδομητικός και αποτελεσματικός.

Ομοίως, την ύπαρξη διαιτητικού οργάνου, των οποίων οι κανόνες αντιμετωπίζουν το ζήτημα των διαιτητικών τελών, εμποδίζει τα μέρη να υποχρεούνται να διαπραγματεύονται απευθείας με διαιτητές σχετικά με τα τέλη τους, και αυτό θα επιτρέψει στους διαιτητές να επικεντρωθούν μόνο στην επίλυση της διαφοράς, αντί να συζητήσουμε ένα προσωπικό θέμα με τα μέρη.

Τέλος, η θεσμοθετημένη διαιτησία απαλλάσσει τα μέρη από την ανάγκη διαπραγμάτευσης και σύνταξης διαδικαστικών κανόνων, στο βαθμό που η υποβολή διαφοράς σε όργανο διαιτησίας απαιτεί αποδοχή του αντίστοιχου κανονισμού. Στην πραγματικότητα, η διαπραγμάτευση και η σύνταξη μιας ρήτρας διαιτησίας μπορεί να σημαίνει δαπανηρή προσπάθεια, αργή και αβέβαιη, ιδιαίτερα χωρίς συμβουλές από ειδικούς, για το ενδεχόμενο μιας διαφοράς που συχνά δεν λαμβάνει χώρα.

Ουσιαστικά, τα μέρη προτιμούν τη διαιτησία *ad-hoc* όταν επιθυμούν να έχουν τον έλεγχο της διαδικασίας διαιτησίας, αντί να υπόκειται σε έλεγχο ή θεσμικό έλεγχο και όταν το επίμαχο ποσό δεν είναι σημαντικό.



Η διαιτησία *ad-hoc* ευνοείται επίσης γενικά απλώς όταν τα μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν με το όργανο διαιτησίας. Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους ορισμένα θεσμικά όργανα μπορεί ή δεν είναι αποδεκτά από τα μέρη. Όταν τα κόμματα έχουν αντίθετες απόψεις σχετικά με το ποιο ίδρυμα θα επιλέξει, διαιτησία *ad-hoc* συχνά αποδεικνύεται η τελική δέσμευση. Συχνά, κυρίαρχα κράτη είναι απρόθυμα να υποταχθούν στην αρχή οποιουδήποτε θεσμού, έτσι επιλέγουν τη διαιτησία *ad-hoc*. Πράγματι, αν και εντελώς αδικαιολόγητο, την ιδέα της μεροληψίας ή της μη ουδετερότητας που γίνεται αντιληπτή από ορισμένα ιδρύματα ή από τον τόπο όπου βρίσκεται το ίδρυμα, οδηγεί ορισμένες πολιτείες να προτιμούν τη δημιουργία ενός μηχανισμού *ad-hoc* εντελώς ανεξάρτητο, μέσω των οποίων μπορούν να διασφαλίσουν τον μέγιστο βαθμό μη εθνικότητας και τον μικρότερο περιορισμό στην κυριαρχία τους. (Κουσουλής, 2004)

Η διαιτησία *ad-hoc* μπορεί να είναι λιγότερο ακριβή από τη θεσμική διαιτησία, αφού δεν υπάρχει θεσμική γραμματεία για πληρωμή. Ωστόσο, δεν πρέπει να το ξεχνάμε αυτό, ακόμη και σε διαιτησία *ad-hoc*, οι ίδιοι οι διαιτητές (ή γραμματέα που διορίζονται από αυτούς) θα πρέπει να εκτελέσει βασικές διοικητικές λειτουργίες, τα οποία ενδέχεται να επιφέρουν δαπάνες ίσες ή μεγαλύτερες από εκείνες ενός διαιτητικού οργάνου. Επιπλέον,, εάν απαιτείται δικαστική παρέμβαση, το κόστος εκπροσώπησης σε δικαστικές υποθέσεις μπορεί να είναι σημαντικό.

Υπάρχει επίσης η αντίληψη ότι η διαιτησία *ad-hoc* είναι λίγο πιο εμπιστευτική από τη θεσμική διαιτησία, δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνει διοικητικό προσωπικό. Ωστόσο, πρέπει να τονίσουμε ότι τα όργανα διαιτησίας υπόκεινται σε υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας και ότι οι μεγαλύτεροι κίνδυνοι δημοσιοποίησης συνήθως προέρχονται από τα ίδια τα μέρη και από διαδικασίες επιβολής της διαδικασίας μετά την εκδίκαση.

Αντιμετωπίζοντας όλα τα παραπάνω, μια συμφωνία διαιτησίας *ad-hoc* συνιστάται συνήθως μόνο όταν έχει ήδη προκύψει διαφορά και είναι σαφές ότι όλα τα μέρη είναι πρόθυμα να συμμετάσχουν συνεργατικά στη διαιτησία. Ακόμα και σε αυτές τις συνθήκες, και σίγουρα

όταν μια ρήτρα διαιτησίας *ad-hoc* για μελλοντικές διαφορές υιοθετείται, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να διασφαλίσουν ότι γίνεται η επιλογή του τόπου διαιτησίας, και να διοριστεί μια αρχή για τον διορισμό διαιτητών ελλείψει συμφωνίας μεταξύ των μερών. Σε αντίθετη περίπτωση, ενδέχεται να προκληθούν σημαντικές καθυστερήσεις, δαπάνες και αβεβαιότητες, καθώς και ενίσχυση της ακυρότητας της συμφωνίας διαιτησίας. (Κουσούλης, 2006)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Εφαρμογές της διαιτησίας

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

#### 2.1 Ναυλοσύμφωνα

Οι ναυτιλιακές διαφορές μπορεί να επιλυθούν μέσω διαιτησίας, ο κύριος όγκος όμως των ναυτικών διαιτησιών αναφέρεται στις συμβάσεις ναυλώσεως. Στην περίπτωση που μια διαιτητική ρήτρα έχει εισαχθεί σε ένα ναυλοσύμφωνο, ένα αποτελεσματικό και ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή. Οι διαφορές από ναυλοσύμφωνα χωρίζονται σε αυτές που προκύπτουν από χρονοναυλώσεις και αυτές που προκύπτουν από ναυλώσεις ανά ταξίδι. Σε μια χρονοναύλωση οι διαφορές που καταλήγουν σε διαιτησία επιλύονται είτε κατά την έναρξη, είτε συχνότερα κατά τη διάρκεια της ναυλώσεως. Στις αρχές της ναυλώσεως οι διαφορές μπορεί να αφορούν σε ζητήματα όπως η παράδοση του πλοίου, η αξιοπλοΐα, οι όροι σχετικά με την ταχύτητα του πλοίου και την κατανάλωση καυσίμου, οι τεχνικές

λεπτομέρειες που αφορούν στον εξοπλισμό του πλοίου κ.α.(Goldboy, 2007)

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

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

Στην πρώτη περίπτωση περιλαμβάνονται διαφορές σχετικές με το ναύλο, της σταλίας (lay-time) και τις επισταλίας (demurrage).Στη δεύτερη περίπτωση, διαφορές σχετικές με ζημιές και ελλείμματα φορτίου. Ειδικότερα όταν ανακύπτουν διαφορές από τη μεταφορά πετρελαίου, αυτές αναφέρονται κυρίως στην πρόκληση ελλειμμάτων και ρυπάνσεως. Οι διαιτησίες ελλειμμάτων πετρελαίου αφορούν κυρίως απώλειες κατά τη διάρκεια του πλου (intransit loss), εφαρμογή επιτρεπόμενου ποσοστού απωλειών (ullages) και κατακράτηση φορτίου (Retention on Board [RoB])

Τα ναυλοσύμφωνα διαφέρουν αισθητά μεταξύ τους, κυρίως λόγω των μεταβλητών εθίμων και απαιτήσεων στους ποικίλους εμπορικούς κλάδους και εμπορεύματα, ενώ υφίστανται διαρκείς αναθεωρήσεις. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα απευθύνονται σε συγκεκριμένους τύπους φορτίων, ενώ πολλά είδη φορτίου εξυπηρετούνται από πολλά ναυλοσύμφωνα.Η συμφωνία περί διαιτησίας σε ένα ναυλοσύμφωνο συνήθως παρουσιάζεται υπό μορφή όρου που περιέχει διαιτητική ρήτραχωρίς αυτό να εμποδίζει τα μέρη να συνθέσουν ιδιαίτερες συμφωνίες περί διαιτησίας. Ο κανόνας όμως είναι οι παραπάνω συμφωνίες να εμφανίζονται τυποποιημένες στα έντυπα ναυλοσύμφωνα ταυτιζόμενες με αυτά και παρακολουθώντας τις ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου εμπορικού κλάδου ή ναυλοσυμφώνου. Συνήθως ακολουθούνται οι κανόνες διαιτητικών οργανισμών. Το σύνηθες σε μια διαιτητική ρήτρα ναυλοσυμφώνουείναι να καθορίζει τον τόπο διενέργειας της διαιτησίας και να περιγράφει την έκταση των διαιτητικών εξουσιών.(Horowitz, 2019)

Τα ναυλοσύμφωνα διακρίνονται σε εκείνα που δεν περιέχουν ρήτρα δηλωτική του τρόπου με τον οποίο πρόκειται να επιλυθούν οι διαφορές και συμπληρώνεται από τα μέρη (π.χ. τα Balpulr, Bischoff, Ecxhon Inland Water-ways Transportation Agreement), σε εκείνα που περιέχουν μικτές ρήτρες, με δυνατότητα επιλογής διαιτησίας ή των κρατικών δικαστηρίων.

Η επιλογή πάντως της διαιτησίας δεν μπορεί να στερήσει τη δυνατότητα να ζητήσει τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος. Η ρύθμιση αυτή έχει την έννοια ότι η μονομερής δυνατότητα για προσφυγή στη διαιτησία δεν μπορεί να ασκηθεί αν έχει ως συνέπεια την άρνηση των κρατικών δικαστηρίων να συνδράμουν με τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, και τέθηκε με αφορμή τη στάση του αγγλικού δικαίου το οποίο και διέπει τη διαιτησία που λαμβάνει χώρα στο Λονδίνο, όπως προβλέπουν και τα τρία ναυλοσύμφωνα. (Μειδάνης, 2020)

Ευνοϊκή κατ' αποτέλεσμα για τα κρατικά δικαστήρια είναι και η ρύθμιση του ναυλοσυμφώνου Africanphos 1950(c.l.32) κατά την οποία όλες οι διαφορές που αφορούν σε αυτό διευθετούνται με διαιτησία στο Παρίσι και σε περίπτωση διαφωνίας των μερών αρμόδιο για την επίλυσή τους καθίσταται το Tribunal de la Commerce de la Seine των Παρισίων.

### Ρήτρες διαιτησίας στις ναυλώσεις

Τα ναυλωμένα μέρη έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη ναυτική διαιτησία, γιατί τ αριθμού τους και επαναλαμβανόμενη προσθήκη σε αυτά ρητρών διαιτησίας. Αυτό το είδος των συμβάσεων σχετίζεται με υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εκτός της γραμμής (γνωστές και ως "tramp"), όπου η υπηρεσία δεν ακολουθεί σταθερό χρονοδιάγραμμα και το πλοίο είναι κανονικά ναυλωμένο για μια χρονική περίοδο (time charter) ή για ένα μόνο ταξίδι (voyage ναύλωση). Η διαπραγματευτική δύναμη των μερών είναι ίση και το ύψος του ναύλου και κάθε άλλος όρος μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της ρήτρας διαιτησίας,

μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δωρεάν διαπραγμάτευσης μεταξύ των μερών. Το ίδιο μπορεί να μην ισχύει για τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές στις οποίες, αντίθετα, πλέουν πλοία σύμφωνα με μια δεδομένη συχνότητα κλήσεων κατά μήκος μιας δεδομένης διαδρομή, αυτό το είδος μεταφοράς εκτελείται γενικά από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε αυτό το είδος μεταφοράς, που απαιτεί πιο σύνθετη διαχείριση και αποδεικνύει μικρότερο βαθμό ανταγωνισμού δεδομένης της ύπαρξης συμφωνίας μεταξύ των μεταφορέων και των υπηρεσιών η εισαγωγή ρητρών διαιτησίας στις συμβάσεις είναι μάλλον σπάνια. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω του υψηλού αριθμού αντιπαραθέσεων που προέρχονται από τη ναυτιλία και ταυτόχρονα στις διαφορές, οι οποίες συνήθως επιλύονται ενώπιον τακτικών δικαστηρίων. Αυτή η αυτονομία φαίνεται στη φάση των διαπραγματεύσεων όπου τα μέρη μπορούν συμφωνούν ελεύθερα να εισαγάγουν μια ρήτρα διαιτησίας σε θαλάσσια θέματα, δεν υπάρχει καμία μορφή αναγκαστικής διαιτησίας παρέχοντας κανονισμό για κάθε πτυχή της διαδικασίας διαιτησίας ανάλογα με τις ανάγκες τους: π.χ. την επιλογή της έδρας διαιτησίας και της διαιτησίας κέντρο, ο κανόνας του διορισμού διαιτητών, την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου και γενικότερα, η ρύθμιση κάθε άλλου είδους ουσιαστικού και διαδικαστικού θέματος. Η βούληση των μερών αντιπροσωπεύει επίσης έναν ερμηνευτικό κανόνα του ρήτρης διαιτησίας, των οποίων η ερμηνεία πρέπει να συμμορφώνεται όσο το δυνατόν περισσότερο με τις ρητές και σιωπηρές διατάξεις της σύμβασης. (Παμπούκης, 2018)

## 2.2 Φορτωτικές

Όταν ολοκληρωθεί η φόρτωση σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να εκδοθεί φορτωτική και να υπογραφεί από τον πλοίαρχο ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορα και να σταλθεί στο φορτωτή. Σημαντικό είναι να γίνει αναφορά στη διάκριση του κατά πόσο το ναυλοσύμφωνο είναι αρμόδιο μόνο για τη ναύλωση του πλοίου όσο και για τη θαλάσσια μεταφορά. Στην περίπτωση αυτή που αυτό το κριτήριο καθορίζει το κατά πόσο δόκιμο είναι η φορτωτική να παραπέμπει στους όρους ενός ναυλοσυμφώνου π.χ. όταν αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναύλωση και όχι τη μεταφορά.

Δεύτερο σημαντικό για την παραπομπή σε ρήτρα διαιτησίας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική είναι και η συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων μερών. Ενώ φαίνεται ότι η παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο για την επίλυση διαφορών που θα προκύψουν από τη φορτωτική απλοποιεί και βελτιώνει την λειτουργία της τελευταίας καθώς περιλαμβάνει λιγότερους όρους, ωστόσο δημιουργεί περισσότερα προβλήματα. Το πλεονέκτημα που προσφέρει μια ρήτρα ενσωματώσεως στη φορτωτική, είναι η συρρίκνωση του περιεχομένου της και η συνεπαγόμενη απλοποίησή της. Με τον τρόπο αυτό όλο και λιγότεροι όροι θα εμφανίζονται στο σώμα της φορτωτικής, απλοποιώντας και επιταχύνοντας τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη θέση της σε κυκλοφορία. (Maitra, 2016).

Το παραπάνω πλεονέκτημα όμως συνοδεύεται από ένα μειονέκτημα, το οποίο μπορεί ανάλογα με τον όρο και τον τρόπο που επιχειρείται να ενσωματωθεί, να πλήξει ισχυρά την ευχερή κυκλοφορία της, καθώς περιπλέκει τη νομική θέση των συμβαλλόμενων μερών.

Η απαλλαγή του μεταφορέα μπορεί να επιτευχθεί είτε με άμεσο, είτε με έμμεσο τρόπο. Άμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, μερικά ή ολικά όταν επιδιώξει την εξαίρεση ορισμένων κινδύνων ή και όλων αλλά και όταν θέσει το αποζημιωτικό όριο κατά μονάδα εμπορεύματος σε απαλλακτικά στην πράξη για αυτόν επίπεδα. Έμμεσα απαλλάσσεται ο μεταφορέας, όταν περιορίσει ασφυκτικά τα χρονικά περιθώρια του κομιστή της φορτωτικής για την επιδίωξη των τυχόν αξιώσεών του.

### 2.3 Η διαιτησία στην επιθαλάσσια αρωγή

Οι ναυτιλιακές διαφορές γύρω από την επιθαλάσσια αρωγή αποτελούν μία από τις πλέον ιδιαίτερες και αβέβαιες περιοχές του ενδιαφέροντος του ναυτικού δικαίου. Για να είναι επιτυχής η αρωγή θα πρέπει να εξασφαλίζει αμοιβή. Στις βασικές αρχές του δικαίου της επιθαλάσσιας αρωγής, επικρατεί η φράση “no cure –no pay” ( «καμία ανταμοιβή χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα»). Τα πιο συχνά ναυτικά ατυχήματα που συναντιούνται συχνότερα στη ναυτιλία είναι οι προσαράξεις. Τα μεγαλύτερα όμως προβλήματα



δημιουργούνται όταν ο κίνδυνος που διατρέχει το πλοίο συνοδεύεται και από κίνδυνο ρυπάνσεως εξαιτίας του μεταφερόμενου φορτίου, όπως λ.χ. συμβαίνει με το πετρέλαιο.(Παμπούκης, 2010)

Το κυριότερο αντικείμενο της διαιτητικής δίκης στην επιθαλάσσια αρωγή είναι ο προσδιορισμός της ανταμοιβής του διασώστη. Η συμβατική αρωγή αποτελεί πλέον τον κανόνα. Πριν από την παροχή των αρωγών υπηρεσιών υπογράφεται σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής, συνήθεστερα τύπου “no cure-no pay”, η οποία παραδοσιακά προβλέπει για τη διαιτητική επίλυση κάθε διαφοράς. Ο πλέον προτιμώμενος τύπος είναι αυτός της Lloyd’s open Form. Τα διαιτητικά δικαστήρια σε αυτήν την περίπτωση είναι πάντα μονομελή. Τους διαιτητές τους επιλέγουν Άγγλοι barristers που φέρουν τον τίτλο του Queen’s Counsel (QC). Ο διαιτητής διορίζεται από το Συμβούλιο των Lloyd’s. Προβλέπεται κατ’ εξαίρεση δυνατότητα ασκήσεως εφέσεως. Εφαρμοστέο δίκαιο είναι κατά βάση το αγγλικό.

#### 2.4. Συμβάσεις πωλήσεως και συμβάσεις ναυπηγήσεως πλοίων

Οι δύο αυτοί τρόποι κτήσεως πλοίων είναι η συνήθης πραγμάτωσή τους μέσω τυποποιημένων συμβάσεων, οι οποίες επιλέγουν ως μέθοδο για την επίλυση των διαφορών τη διαιτησία. Κατά τα άλλα η σύμβαση πωλήσεως διαφέρει ουσιαστικά από τη σύμβαση ναυπηγήσεως πλοίου. Με την πρώτη συμφωνείται η μεταβίβαση της κυριότητας ενός προσδιορισμένου αντικειμένου. Με τη δεύτερη επιδιώκεται το ίδιο αποτέλεσμα, μέσα όμως από ένα ενδιάμεσο στάδιο, στο οποίο εκδηλώνεται παροχή εργασίας και προμήθεια υλικών, στοιχεία ουσιώδη για την επίτευξη του συμβατικού σκοπού. Στην περίπτωση της πώλησης οι διαφορές προκύπτουν μετά τη μεταβίβαση της κυριότητας και αφορούν στην ύπαρξη νομικών ή πραγματικών ελαττωμάτων ή την έλλειψη συμφωνημένων ιδιοτήτων. Από την άλλη πλευρά, η σταδιακή εξέλιξη της ναυπηγήσεως δημιουργεί αναμφισβήτητα τις προϋποθέσεις για τη γένεση αλληπάλληλων διαφορών στην πορεία εκτελέσεως της συμβάσεως. Οι πιο συχνές αντιπαραθέσεις αφορούν σε χαρακτηριστικά όπως το βύθισμα, το ωφέλιμο βάρος, η κατανάλωση κυσίμου, η ταχύτητα, η ευστάθεια, η απόδοση των μηχανών, η ποιότητα των ναυτιλιακών

οργάνων κ.α.Η ανάγκη για ιδιαίτερα εξειδικευμένους διαιτητές είναι απαραίτητη.Συνήθως ως διαιτητής ορίζεται από τους συμβαλλόμενους ο Προϊστάμενος Επιθεωρητής (Principal Surveyor) του Νηογνώμονα του Lloyd's (Lloyd's Register of Shipping) για τα τεχνικά ζητήματα.Η επίλυση των τεχνικών προβλημάτων δεν καταλήγει σε διαιτησία επειδή ακολουθούνται οι συστάσεις των επιθεωρητών και των ναυπηγών.(Todd,1997)

Είδη συμβάσεων :

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

Υιοθετήθηκε και από τη BIMCO.Υπάρχουν 3 επιλογές διαιτησίας.Πρόκειται για του Λονδίνου, της Νέας Υόρκης και ενός τύπου που τα μέρη προκαθορίζουν ειδικά προς το σκοπό αυτό.

- Ιαπωνική Σύμβαση πωλήσεως και αγοράς πλοίων (Nippon-sale 1993)
- Νορβηγική Σύμβαση Ναυπηγήσεως (Norwegian Shipbuilding Contract [1981])
- Σύμβαση για τη διάλυση πλοίων (Salescrap 87)

Πρόκειται για μια Τυποποιημένη Σύμβαση για την Πώληση Πλοίων προς Διάλυση (Standard Contract for the Sale of Vessels for Demolition) που εκδόθηκε το 1987 από τη BIMCO και υιοθετήθηκε από την INTEPTANKO, τη FONASBA και το JSE.

## 2.5 Συμβάσεις Χρηματοδότησης

Ο κανόνας στη σύμβαση ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι η επιλογή των κρατικών δικαστηρίων για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν. Η προσφυγή στη διαιτησία είναι σπάνια.Πρώτον οι τράπεζες προτιμούν να δικαιοδοτήσουν τα κρατικά δικαστήρια επειδή τους έχουν ιδιαίτερη εμπιστοσύνη.Επιπλέον η δικαστική επίλυση μπορεί να είναι ταχύτερη και οικονομικότερη από τη διαιτητική όταν αντικείμενο της διενέξεως δεν είναι τίποτε άλλο παρά η ετοιμότητα του οφειλέτη προς αποπληρωμή του δανείου.



Τρίτον, μέσω των δικαστηρίων υπάρχει το συγκριτικό πλεονέκτημα αξιοποίησεως μέσω συνοπτικών διαδικασιών. Τέταρτον οι τράπεζες είναι πάντοτε διστακτικές στην υιοθέτηση καινοτόμων μεθόδων σε αντικατάσταση δοκιμασμένων, ικανοποιητικών και προβλέψιμων πρακτικών.(Girvin, 2007)

### 2.5.1 Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ (OECD Shipbuilding Agreement)

Ένας έμμεσος τρόπος ουσιαστικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι η εξασφάλιση ευνοϊκότερων όρων για τη ναυπήγηση πλοίων μέσω επιδοτήσεων και ενισχύσεων που ένα κράτος παρέχει προς την εθνική του ναυπηγική βιομηχανία. Η Συμφωνία του ΟΟΣΑ εξασφαλίζει το σεβασμό των συνήθων ανταγωνιστικών συνθηκών στην εμπορική ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία η οποία υπογράφηκε το 1994 ο οποίος είναι σχεδόν ταυτόσημος με τη διαιτησία, όμως δεν εμποδίζει και την προσφυγή στα κρατικά δικαστήρια. Η προβλεπόμενη διαιτησία πρέπει να προσδιοριστεί ως μικτή διαιτησία και να ανήκει στο δημόσιο διεθνές δίκαιο καθώς λύνει τις διαφορές που προκύπτουν μεταξύ στο κράτος μέλος της Συμφωνίας και της ναυπηγικής επιχείρησης άλλου κράτους μέλους.

### 2.6 Σύμβαση Θαλάσσιας Ασφάλισης

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες αντιμετωπίζουν κινδύνους και έχει καταστεί η θαλάσσια ασφάλιση αυτονόητη πράξη σε όλες τις πλευρές της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Η κάλυψη επιτυγχάνεται με δύο τρόπους: πρώτον με την κύρια ασφάλιση σε κοινούς ασφαλιστές ιδίως στο Lloyd's αλλά σε ανεξάρτητη ασφαλιστική εταιρεία και δεύτερον με την ένταξη όσον αφορά τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, τα λεγόμενα Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs), όπου καλύπτονται τα μέλη αμοιβαία για κινδύνους οι οποίοι δεν ασφαρίζονται από τους κοινούς ασφαλιστές, όπως η κάλυψη του ενός τετάρτου της ζημιάς από σύγκρουση, η ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση κ.α. Όλες οι πρωτοβάθμιες καλύψεις, τόσο των ασφαλιστών όσο και των P&I Clubs, κατά κανόνα επασφαλίζονται με τη σύσταση αντασφαλιστικών συμβάσεων (reinsurance treaties) με

άλλους ασφαλιστές, ώστε να επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή διασπορά του ασφαλιστικού κινδύνου σε περίπτωση που αυτός πραγματοποιηθεί. (Maitra, 2016)

## 2.7 Κύρια Ασφάλιση

Σε αυτή τη κατηγορία ασφάλισης υπάρχουν διαφορές που διαιρούνται σε τρεις διαστάσεις, (i) μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, (ii) μεταξύ ασφαλιστή και τρίτου και (iii) μεταξύ τρίτου και ασφαλιστών. Στις διαφορές με τρίτους συνήθως επιλέγεται η διαιτησία καθώς σε αυτές τις περιπτώσεις οι διαφορές συνήθως έχουν συμβατικό αντικείμενο π.χ. ναυλοσύμφωνο, σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής, σύμβαση ναυπηγήσεως πλοίου στα οποία χρησιμοποιείται η διαιτησία.

## 2.8 Αλληλασφάλιση

Σε αυτό το τύπο ασφάλισης οι συνεταιρισμοί αλληλασφάλισης, οι οποίοι εξασφαλίζουν την αμοιβαία ασφάλιση του κάθε πλοιοκτήτη μέλους καλύπτει τα έξοδα νομικής κάλυψης που προκύπτουν από τη διεξαγωγή μίας διαιτησίας αλλά και η διαιτητική συμμετέχει στη διευθέτηση διαφορών που προκύπτουν μεταξύ του Club και μελών τους όπου το Club εμπλέκεται άμεσα ως διάδικος σε διαιτητική διαδικασία.

## 2.9 Αντασφάλιση

Αντίθετα από τις συμβάσεις ασφάλισης, οι συμβάσεις αντασφάλισης (reinsurance treaties) συνήθως περιέχουν ρήτρα παραπομπής των προκληθέντων διαφορών στη διαιτησία. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθως προτιμούν την ad hoc διαιτησία. Πλέον στις ΗΠΑ καταβάλλεται προσπάθεια προσελκύσεως διαιτησιών αντασφαλίσεων στη θεσμική διαιτησία, κυρίως της American Arbitration Association. Σχετικά με τις διαφορές αυτές περιστρέφονται γύρω από ζητήματα όπως η οφειλόμενη στο ασφαλιστικό δίκαιο ύψιστη καλή πίστη (uberrima fides), η αμφισβήτηση της κάλυψης ή μη από τη σύμβαση αντασφαλίσεως ποσών που κατέβαλε ο αντασφαλισμένος (extra-contractual payments) και

η έγκαιρη και συνεχής ενημέρωσης του αντασφαλιστή και η πορεία των καλυπτόμενων απαιτήσεων.(Βρανίκου, 2017)

### 2.10 Συμβάσεις Ρυμουλκήσεως

Αποτελούν σημαντικό κομμάτι της ναυτιλιακής συμβατικής δραστηριότητας, δεν κατηγοριοποιούνται σε διαιτητικές πρακτικές όπως συμβαίνει στις συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Διακρίνοντας σε συμβάσεις ρυμουλκήσεως σε συμβάσεις ρυμουλκήσεως ανοιχτής θαλάσσης και συμβάσεις ρυμουλκήσεως σε λιμένες. Οι περιπτώσεις διαιτητικής ρύθμισης εφαρμόζεται περισσότερο στη δεύτερη κατηγορία.

### 2.11 Συγκρούσεις πλοίων

Οι περισσότερες διαφορές από συγκρούσεις πλοίων επιλύεται στα δικαστήρια, παρά στη διαιτησία. Το μεγαλύτερο κομμάτι προς τη διαιτησία, πηγάζει από συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται και πλοία κρατικών ναυτιλιακών οργανισμών, οι οποίοι δεν επιθυμούν την υπαγωγή τους σε δικαστήρια αλλοδαπής δικαιοδοσίας και τη δημοσιότητα της υπόθεσης. Η διαιτησία γίνεται συνήθως στο Λονδίνο και ο διαιτητής είναι Barrister ειδικευμένος στο ναυτικό δίκαιο.

### 2.12 Κοινή Αβαρία

Αποτελεί ανεξάρτητη μέθοδο εξώδικης διαπίστωσης των πραγματικών γεγονότων η οποία στην ουσία υπάγεται στη διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Συνεπώς η υποβολή της υπόθεσης σε διαιτησία δεν είναι αυτονόητη, εκτός αν υπάρχει νομική διαφορά οπότε και χρήζει υπαγωγής σε διαιτησία

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Πλεονεκτήματα-Μειονεκτήματα διαιτησίας



Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους η διαιτησία είναι ο πιο σημαντικός μηχανισμών επίλυσης θαλάσσιων διαφορών. Πρώτον, επιτρέπει στα μέρη να αποφύγουν τις ανεπιθύμητες συνέπειες ορισμένων διαρθρωτικών χαρακτηριστικών της δίκης. Τα περισσότερα κράτη δεν έχουν εξειδικευμένους δικαστές για να ασχολούνται με τη ναυτιλία, επομένως μπορεί να συμβεί ότι οι δικαστικοί, στερούμενοι ειδικής γνώσης στο ναυτικό δίκαιο, είναι πιο πρόθυμοι να θεμελιώσουν τις αποφάσεις τους σε εθνικούς νόμους ή στη γενική αρχή δικαίου του κράτους και στη συνέχεια να εφαρμόζει τις ναυτικές συνήθειες και τα έθιμα που είναι διεθνώς αναγνωρισμένα. Αντίθετα, η διαιτησία επιτρέπει στα μέρη να επιλέγουν διαιτητές μεταξύ των ανθρώπων που όχι μόνο εκτιμώνται για τη σοφία και την καλή τους λογική, αλλά και που έχουν επίσης εξειδικευμένες δεξιότητες και εμπειρία στον τομέα της θαλάσσιας ναυτιλίας. Περαιτέρω, παραπομπή της διαφοράς στην απόφαση του εθνικού δικαστηρίου που βρίσκεται στον τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας ενός από τα μέρη μπορεί να οδηγήσει σε πλεονέκτημα για έναν από τους αναδόχους (εξοικείωση με τους εθνικούς κανόνες και νομοθεσία). Σε ορισμένες περιπτώσεις η αποτελεσματική αμεροληψία ενός εθνικού δικαστηρίου μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο λόγω κάποιου είδους προκατάληψη, ή εξωτερικός περιορισμός. Σε χώρες όπου το δικαστικό σύστημα θεωρείται ανεπαρκές, η διαιτησία δεν θα θεωρείται εναλλακτική, αλλά η μόνη λογική επιλογή. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι οποιαδήποτε ανεπάρκεια του δικαστικού συστήματος μπορεί επηρεάζει τη διαιτησία κάθε φορά που ζητείται παρέμβαση του δικαστηρίου κατά τη διάρκεια της διαιτητικής διαδικασίας (διορισμός διαιτητών, προσωρινά μέτρα) από τους εθνικούς Κανονισμούς. Ομοίως, οι διαιτητικές αποφάσεις αναγνωρίζονται και εκτελούνται ευκολότερα από ό,τι δικαστικές αποφάσεις χάρη στους ενιαίους κανόνες της Σύμβασης της Νέας Υόρκης, που έχει επικυρωθεί από 149 χώρες. Γενικότερα, μπορεί να σημειωθεί ότι η συνήθης δικαστική διαδικασία βασίζεται σε αυστηρούς διαδικαστικούς κανόνες οι οποίοι αφενός στοχεύουν να εγγυηθούν το δικαίωμα σε «δίκαιη δίκη», αλλά από την άλλη μπορεί να οδηγήσει σε προκατάληψη για τα συμβαλλόμενα μέρη, αυξάνοντας τη διάρκεια και την πολυπλοκότητα της διαδικασίας. Αντίθετα, η διαιτησία έχει πιο ευέλικτο χαρακτήρα, επιτρέποντας στα μέρη να

εξισορροπήσουν τις ανάγκες τους δικαιοσύνης με την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας, αποκλείοντας κάθε μη ουσιαστική διατύπωση (Gregory, 2015)

Η διαιτησία είναι ουσιαστικά μια ιδιωτική δίκη επί πληρωμή, με άλλα λόγια, μια μέθοδος επίλυσης διαφορών χωρίς προσφυγή στα δικαστήρια. Τα μέρη θα υποβάλουν τη διαφορά σε έναν τρίτο ουδέτερο διαιτητή και όχι στα δικαστήρια. Σε αντίθεση με τη δίκη του δικαστηρίου ή των ενόρκων, η παρουσίαση μπορεί να αποτελείται από απλά έγγραφα, αν και τις περισσότερες φορές, και οι δύο πλευρές θα εξακολουθούν να έχουν δικηγόρους για να διατυπώσουν προφορικά επιχειρήματα τους.

Τα μέρη μπορούν να εμπλακούν στη διαδικασία διαιτησίας με έναν από τους τρεις τρόπους: δικαστική διαιτησία, συμβατική διαιτησία ή διαιτησία με ρήτρα.

Η δικαστική διαιτησία είναι μια καταστατική διαδικασία (Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας 1141.10) με την οποία ορισμένα είδη υποθέσεων παραπέμπονται σε μη δεσμευτική διαιτησία πριν από τη δίκη. Αυτή η διαδικασία σχεδιάστηκε για να επιταχύνει και να εξορθολογίσει την επίλυση των ενεργειών μέσω της ουδέτερης αξιολόγησης ενός διαιτητή, που ολοκληρώθηκε μέσω μιας απλοποιημένης και οικονομικής διαδικασίας για την απόκτηση άμεσης και δίκαιης επίλυσης διαφορών. Οι διαιτησίες που διατάσσονται από το δικαστήριο δεν είναι δεσμευτικές, πράγμα που σημαίνει ότι κάθε μέρος που δεν είναι ικανοποιημένο με την απόφαση του διαιτητή μπορεί να ζητήσει νέα δίκη. Δεδομένου ότι η διαδικασία είναι μη δεσμευτική, κανένα μέρος δεν έχει παραιτηθεί από κανένα συνταγματικό δικαίωμα συμμετέχοντας σε αυτού του είδους τη διαιτησία.

Η συμβατική διαιτησία είναι μια νομική διαδικασία με την οποία επιλύεται μια διαφορά που προκύπτει ή σχετίζεται με μια σύμβαση. Βασίζεται σε συμφωνία μεταξύ των μερών πριν από τη διαφορά. Στη συμβατική διαιτησία, τα μέρη έχουν συμφωνήσει σύμφωνα με τη διάταξη της διαιτησίας στη σύμβασή τους ότι σε περίπτωση διαφοράς, το θέμα θα επιλυθεί με διαιτησία. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η διαιτησία που σχετίζεται με μια σύμβαση είναι νομικά δεσμευτική. Η διαιτησία μπορεί να δομηθεί με διάφορους τρόπους. Συνηθέστερα, ένας διαιτητής ή μια ομάδα διαιτητών θα ακούσει αποδεικτικά στοιχεία και

επιχειρήματα και από τις δύο πλευρές σχετικά με τη διαφορά. Στη συνέχεια, ο διαιτητής θα λάβει μια απόφαση και θα εκδώσει μια απόφαση που είναι οριστική εκτός από ορισμένες έκτακτες περιστάσεις. Στη συμβατική διαιτησία, ένα σύνολο κανόνων ή διαδικασιών έχει ενσωματωθεί στη ρήτρα διαιτησίας που υπαγορεύει τον τρόπο με τον οποίο θα ενεργήσουν τα μέρη.

Η διαιτησία με ρήτρα βασίζεται σε μια συμφωνία μετά τη διαφορά μεταξύ των μερών, σύμφωνα με την οποία έχουν συμφωνήσει να επιλύσουν τη διαφορά τους αφού αυτή προκύψει. Στη συνέχεια, τα μέρη πρέπει να επιλέξουν ποιο σύνολο κανόνων και διαδικασιών θα ακολουθήσουν για να καθοδηγήσουν τη διαδικασία. Η διαιτησία με ρήτρα είναι συνήθως δεσμευτική και η απόφαση του διαιτητή είναι οριστική, εκτός από ορισμένες έκτακτες περιστάσεις.

### 3.1 Πλεονεκτήματα

Αποτελεσματική και ευέλικτη: Ταχύτερη ανάλυση, ευκολότερος προγραμματισμός

Η διαφορά κανονικά θα επιλυθεί πολύ νωρίτερα. Ενδέχεται να χρειαστούν αρκετά χρόνια για να εξασφαλιστεί η ημερομηνία εκδίκασης του δικαστηρίου, ενώ η ημερομηνία διαιτησίας μπορεί συνήθως να επιτευχθεί εντός μερικών μηνών. Επίσης, οι δίκες πρέπει να προγραμματίζονται σε ημερολόγια δικαστηρίων, τα οποία καθυστερούν με εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες υποθέσεις μπροστά τους. Από την άλλη πλευρά, οι ακροάσεις διαιτησίας μπορούν εύκολα να προγραμματιστούν με βάση τη διαθεσιμότητα των μερών και του διαιτητή.

Λιγότερο περίπλοκη: Απλοποιημένοι κανόνες αποδεικτικών στοιχείων και διαδικασίας.

Η δικαστική προσφυγή οδηγεί αναπόφευκτα σε μια μακρά πορεία κατάθεσης εγγράφων και προτάσεων και συμμετοχής σε δικαστικές διαδικασίες, όπως ακροάσεις. Οι συνήθεις κανόνες αποδεικτικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται στο δικαστήριο ενδέχεται να μην εφαρμόζονται αυστηρά σε διαδικασίες διαιτησίας, γεγονός που καθιστά πολύ ευκολότερη



την αποδοχή αποδεικτικών στοιχείων. Η χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία που περιλαμβάνει τη λήψη και την απάντηση σε ανακρίσεις, καταθέσεις και αιτήματα για προσκόμιση εγγράφων, μπορεί να μειωθεί σε μεγάλο βαθμό στη διαιτησία. Αντίθετα, τα περισσότερα θέματα, όπως ποιος θα κληθεί ως μάρτυρας και ποια έγγραφα πρέπει να προσκομιστούν, αντιμετωπίζονται με απλές τηλεφωνικές κλήσεις από τον διαιτητή.

#### Απόρρητη Διαδικασία

Σε αντίθεση με μια δίκη, η διαιτησία οδηγεί σε μια ιδιωτική επίλυση, επομένως οι πληροφορίες που αναφέρονται στη διαφορά και την επίλυση μπορούν να διατηρηθούν εμπιστευτικές. Αυτό θα μπορούσε να είναι δελεαστικό για γνωστά δημόσια πρόσωπα ή πελάτες σε επιχειρηματικές διαφορές, επειδή όλα τα στοιχεία, οι δηλώσεις και τα επιχειρήματα θα είναι απολύτως εμπιστευτικά. Από την άλλη πλευρά, στο δικαστήριο, ακόμη και αν ορισμένα αρχεία δεν δημοσιοποιηθούν, εξακολουθεί να υπάρχει ο κίνδυνος κάποιας δημόσιας πρόσβασης σε δυνητικά ευαίσθητες επιχειρηματικές πληροφορίες.

#### Αμεροληψία: Επιλέγοντας τον «κριτή»

Τα μέρη στη διαφορά συνήθως επιλέγουν τον διαιτητή από κοινού, επομένως ο διαιτητής θα είναι κάποιος που και οι δύο πλευρές έχουν εμπιστοσύνη ότι θα είναι αμερόληπτος.

#### Συνήθως λιγότερο δαπανηρή

Τις περισσότερες φορές, αλλά όχι πάντα, η διαιτησία είναι πολύ λιγότερο δαπανηρή από την αντιδικία. Η διαιτησία συχνά επιλύεται πολύ πιο γρήγορα από τις δικαστικές διαδικασίες, επομένως μειώνονται οι αμοιβές του δικηγόρου. Επίσης, υπάρχει χαμηλότερο κόστος για την προετοιμασία για τη διαιτησία από ό,τι για την προετοιμασία για μια δίκη με ενόρκους.

#### Το τέλος της διαμάχης

Για τη δεσμευτική διαιτησία, υπάρχουν περιορισμένες δυνατότητες προσφυγής. Αυτό δίνει οριστικότητα στη διαιτησία που δεν είναι συχνά διαθέσιμη με δικαστική απόφαση, η οποία

ενδέχεται να υπόκειται σε προσφυγές, νέες δίκες και περαιτέρω προσφυγές.(Παγουλάτος,2016)

### 3.2 Μειονεκτήματα

#### Υποχρεωτική διαιτησία

Εάν η διαιτησία είναι υποχρεωτική με σύμβαση, τότε τα μέρη δεν έχουν την ευελιξία να επιλέξουν τη διαιτησία κατόπιν αμοιβαίας συναίνεσης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ένα μέρος μπορεί να αναγκάσει το άλλο μέρος να πάει σε διαιτησία, ακόμη και μια δίκη με ενόρκους ίσως πιο συμφέρουσα για το άλλο μέρος.

#### Υποκειμενικός Διαιτητής

Η διαδικασία επιλογής διαιτητή δεν είναι πάντα αντικειμενική. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο διαιτητής μπορεί να είναι προκατειλημμένος επειδή έχει επιχειρηματική σχέση με ένα μέρος ή επιλέγεται από μια εταιρεία από μια λίστα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αμεροληψία χάνεται.

#### Έλλειψη διαφάνειας

Οι ακροάσεις διαιτησίας διεξάγονται γενικά ιδιωτικά, κάτι που μπορεί να είναι θετικό για πολλούς. Ωστόσο, είναι πιθανό αυτή η έλλειψη διαφάνειας να κάνει τη διαδικασία πιο πιθανό να είναι μεροληπτική, κάτι που μπορεί να είναι προβληματικό επειδή οι αποφάσεις διαιτησίας επίσης σπάνια επανεξετάζονται από τα δικαστήρια.

#### Δεν υπάρχουν εφέσεις

Αν και αυτό μπορεί να είναι θετικό εάν θεωρείτε ευνοϊκή η διαιτητική απόφαση, εάν η διαιτησία είναι δεσμευτική, και οι δύο πλευρές παραιτούνται από το δικαίωμά τους για έφεση. Εάν ένα μέρος πιστεύει ότι η απόφαση είναι λανθασμένη, υπάρχει πολύ περιορισμένη ευκαιρία να τη διορθώσει.



## Κόστος

Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες η διαιτησία μπορεί να γίνει πιο ακριβή από τις δικαστικές διαδικασίες. Οι διαιτητές ποιότητας μπορούν να απαιτήσουν σημαντικές αμοιβές που δεν θα ίσχυαν στο δικαστήριο. Στις μη δεσμευτικές διαιτησίες, η τελική απόφαση στην υπόθεση δεν είναι «δεσμευτική» και τα μέρη είναι ελεύθερα να επαναφέρουν το ζήτημά τους στο δικαστήριο, προσθέτοντας ουσιαστικά το κόστος της δίκης σε αυτό της προηγούμενης διαιτησίας. Εάν είστε από την πλευρά του εργοδότη, οι εργοδότες πρέπει να πληρώσουν πλήρως τις αμοιβές του διαιτητή. Αυτό μπορεί να είναι πολύ ακριβό, καθώς οι αμοιβές των διαιτητών μπορεί να είναι πολύ υψηλές για υποθέσεις στο εργατικό δίκαιο.

## Μη προβλεψιμότητα: Μη συμβατικά αποτελέσματα

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η διαιτησία δεν ακολουθεί απαραίτητα τους επίσημους κανόνες διαδικασίας και τα αποδεικτικά στοιχεία που εμπλέκονται σε μια δίκη στην αίθουσα του δικαστηρίου. Οι κανόνες αποδεικτικών στοιχείων ενδέχεται να εμποδίζουν την εξέταση ορισμένων αποδεικτικών στοιχείων από δικαστή ή ένορκο, αλλά αυτός ο περιορισμός δεν ισχύει για τους διαιτητές. Έτσι, η απόφαση ενός διαιτητή μπορεί να βασίζεται σε στοιχεία που ένας δικαστής ή ένορκος δεν θα εξετάσει κατά τη δίκη, κάτι που θα μπορούσε να είναι επιζήμιο για την υπόθεσή σας. Από την άλλη πλευρά, εάν ορισμένες πληροφορίες από έναν μάρτυρα προσκομίζονται με έγγραφα, τότε δεν υπάρχει δυνατότητα διασταυρούμενης εξέτασης της κατάθεσης αυτού του μάρτυρα.

Ένας διαιτητής μπορεί να εκδώσει αποφάσεις που δεν θα ήταν κατάλληλες στο δικαστήριο ή μπορεί να πιέσει για αντισυμβατικές λύσεις που δεν περιμένατε. Αυτό θα μπορούσε να είναι τόσο υπέρ όσο και κατά, επομένως πρέπει να αξιολογήσετε προσεκτικά πώς αυτό μπορεί να επηρεάσει την επιθυμητή απόφασή σας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Οργάνωση Ναυτικής Διαιτησίας Διεθνώς

Η θεσμική διαιτησία διεξάγεται σύμφωνα με διαδικαστικούς κανόνες που δημοσιεύονται από ένα συγκεκριμένο όργανο διαιτησίας (ένα κέντρο διαιτησίας), που γενικά «διαχειρίζεται» τη διαιτησία. Εάν τα μέρη επιλέξουν μια θεσμική διαιτησία, ο ορισμός του διαιτητικού οργάνου πρέπει να εμφανίζεται στη συμφωνία διαιτησίας, αν και μπορεί επίσης να συμφωνηθεί αργότερα, όταν προέκυψε η διαφωνία, εάν το επιλέξουν τα μέρη. Συνιστάται γενικά να βασίζεστε σε διεθνώς αναγνωρισμένα και καθιερωμένα διεθνή ιδρύματα διαιτησίας, όπως το ICC[1], AEKZ[2], SCC[3], SIAC[4] και HKIAC[5], καθώς αυτά προετοιμάζονται και συχνά διαχειρίζονται διαιτησίες από σχεδόν οπουδήποτε στον κόσμο, και όχι μόνο όπου βρίσκεται το ίδρυμα. Αυτά τα ιδρύματα έχουν συνήθως τους δικούς τους κανονισμούς διαιτησίας, ένα όργανο λήψης αποφάσεων που διορίζει διαιτητές και λαμβάνει ορισμένες άλλες αποφάσεις, και μια ομάδα επαγγελματιών που οργανώνουν και διαχειρίζονται τις διαιτησίες. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ένα διαιτητικό όργανο δεν επιλύει την υποκείμενη ουσιαστική διαφορά μεταξύ των μερών ή ενεργεί ως διαιτητής, αλλά, αντ' αυτού, διαχειρίζεται διαδικασίες που διεξάγονται και αποφασίζονται από μεμονωμένους διαιτητές. Οι ακριβείς ρόλοι κάθε οργάνου διαιτησίας διαφέρουν μεταξύ των οργανισμών. Ωστόσο, ένα όργανο διαιτησίας λαμβάνει απαιτήσεις (ή ειδοποιήσεις) για διαιτησία σύμφωνα με τους κανόνες της, (ii) στέλνει αυτές τις παραγγελίες (ή ειδοποιήσεις) και ο εναγόμενος, (iii) επιβεβαιώνει τους διορισμούς διαιτητών που έγιναν από τα μέρη ή διορίζει διαιτητές όταν τα μέρη δεν είναι σε θέση να καταλήξουν σε συμφωνία ή απλά δεν το επιθυμούν, (iv) παρέχει αυξημένες εγγυήσεις για ανεξαρτησία και αμεροληψία των διαιτητών και αποφασίζει για αιτήματα παράτασης του χρόνου για την παρουσίαση των αρχικών υποβολών. Επιπλέον, ορισμένα ιδρύματα καθορίζουν επίσης τα τέλη για τους διαιτητές, χρεώνουν προκαταβολές και κόστη από τα μέρη και (σε ορισμένες περιπτώσεις) να αναλύει τα σχέδια της διαιτητικής απόφασης. Βεβαίως, οι υπηρεσίες που παρέχονται από αυτά τα όργανα διαιτησίας έχουν τιμή, που είναι επιπλέον των αμοιβών και των εξόδων των διαιτητών. Κάθε διαιτητικό ίδρυμα έχει έναν πίνακα τελών που καθορίζει τα ποσά που χρεώνονται, καθώς και τη βάση για τον υπολογισμό αυτών των τιμών. Ο γενικός κανόνας βασίζεται σε ένα ποσοστό του επίμαχου ποσού. (Παπαδημητρίου, 2015)

#### 4.1 Ναυτική Διαιτησία στο Λονδίνο

Το Λονδίνο αποτελεί το σημαντικότερο κέντρο ναυτικής διαιτησίας διεθνώς απορροφώντας το 70% της συνολικής κινήσεως. Η πλειονότητα των ναυτικών διαιτησιών του Λονδίνου διενεργείται υπό τους όρους του London Maritime Arbitrators Association (LMMA) υπάρχουν όμως και εκείνες που διεξάγονται εκτός LMMA.

Το αγγλικό δίκαιο διαιτησίας έχει να επιδείξει έναν εντυπωσιακό όγκο νομολογίας καθώς και νομοθετικών ρυθμίσεων όπως αυτό διαμορφώθηκε στην πορεία του χρόνου από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων.

Ο αριθμός των ad hoc διαιτησιών που διεξάγονται σύμφωνα με τους Όρους και τις Διαδικασίες της Ένωσης Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου (LMAA) υπερβαίνει σταθερά τον φόρτο υποθέσεων των διεθνών ιδρυμάτων διαιτησίας. Το 2018, ο εκτιμώμενος συνολικός αριθμός αναφορών του LMAA (1561) ήταν ακριβώς ίσος με το άθροισμα των νέων υποθέσεων του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC), του Δικαστηρίου Διεθνούς Διαιτησίας του Λονδίνου (LCIA) και του Διεθνούς Κέντρου Διαιτησίας της Σιγκαπούρης (SIAC) μαζί.

Ανάμεσα στα πλεονέκτηματα που προσφέρει το Λονδίνο ως κέντρο διαιτησίας είναι η μακρά παράδοση της διαιτησίας των ναυτλιακών διαφορών στο Λονδίνο, η συνέπεια και η προβλεψιμότητα των διαιτητικών κρίσεων, ο επαγγελματισμός των διαιτητών, η ελαστικότητα της διαδικασίας και η αποτελεσματικότερη συνεργασία ανάμεσα στους διαιτητές, τους νομικούς παραστάτες και τα δικαστήρια.

Στα μειονεκτήματα κεντρική θέση καταλαμβάνουν το υψηλό οικονομικό κόστος, οι χρονικές καθυστερήσεις οι οποίες οφείλονται κυρίως στις περίπλοκες διαιτητικές διαδικασίες καθώς και στη δυνατότητα των δικαστηρίων να προχωρήσουν σε εκτεταμένο έλεγχο των διαιτητικών αποφάσεων. (Marella, 2005)

## Arbitration Act 1996

Ο βασικός νόμος περί διαιτησίας εφαρμόζεται μόνο σε περιπτώσεις που υπάρχει έγγραφη συμφωνία μεταξύ της διαιτησίας. Η προφορική συμφωνία παρόλο που είναι σπάνια είναι ανεκτή από το αγγλικό δίκαιο όμως οι επιπτώσεις της στην αποτελεσματικότητα της διαιτησίας είναι αρνητικές. Δεν εφαρμόζεται ο Arbitration Act γεγονός που έχει τις εξής συνέπειες: α) ο διάδικος μπορεί να αποσύρει τον διαιτητή που όρισε, β) η αντικατάσταση ενός διαιτητή έχει ως προϋπόθεση την συμφωνία των μερών, Ακόμη όμως και να επιτευχθεί η έκδοση διαιτητικής απόφασης η δυνατότητα εκτέλεσέως σύμφωνα με την εφαρμογή της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης είναι αναγκαία η ύπαρξη εγγράφου συμφωνίας περί διαιτησίας.

## Διαιτητική Διαδικασία

Η ναυτική διαιτησία διακρίνεται σε εκείνες που διεξάγονται ατύπως (informal arbitrations) και σε όσες διακρίνονται αυστηρά τυπικές (formal arbitrations) καθώς δεν αποκλείονται και οι ενδιάμεσες καταστάσεις. Οι πρώτες βασίζονται μόνο σε έγγραφα τα οποία αποστέλλονται στους διαιτητές μέσω των δικηγόρων και καταλήγουν στην απόφαση χωρίς την πραγματοποίηση της ακροαματικής διαδικασίας. Οι αυστηρότερες διαδικαστικά προχωρούν με τη διαδικασία του Commercial Court. Χαρακτηριστικό της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου είναι ότι ολοκληρώνεται η ακροαματική διαδικασία μέσα από συνεχόμενες συνεδρίες. Το μόνο ίσως μειονέκτημα είναι η δυσκολία εύρεσης ημερομηνιών για τον προγραμματισμό των συνεδριών. (Τσαβδαρίδης, 1999)

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

Η ναυτική διαιτησία στο Λονδίνο δεν υπήρξε οργανωμένη στη μορφή της μόνιμης η θεσμικής διαιτησίας. Ακολουθούσε πάντοτε το σχήμα της ad hoc διαιτησίας. Τη ναυτική

διαιτησία στο Λονδίνο ήρθε να αλλάξει η ίδρυση του London Maritime Arbitrators Association. Παρόλο που παρέμεινε ad hoc συνέβαλλε στην οργάνωσή της στο πρότυπο των θεσμικών διαιτησιών. Η LMAA είναι μια ένωση διαιτητών και όχι ένας οργανισμός διαχείρισης θεσμικών διαιτησιών. Οι Όροι της LMAA (LMAA Terms) ισχύουν στις διαιτησίες εκείνες που οι διαιτητές αποδέχονται τον ορισμό τους υπό το φως των Όρων.

### Κανόνες Διαιτησίας LMAA

Οι όροι της LMAA τροποποιήθηκαν το 1997 ώστε να προσαρμοστούν στο νέο Arbitration Act ώστε εφαρμόζονται σε διαιτητικές διαδικασίες. Οι όροι προορίζονται για διαιτησίες οι οποίες προορίζονται για διαιτησίες που θα προχωρήσουν σε ακροαματική διαδικασία όπου ορίζεται ότι στις διοριζόμενες μόνο βάσει εγγράφων διαιτησίες, η διαδικασία πρέπει να καθορίζεται ειδικά από τα μέρη. Οι όροι μπορούν να εφαρμοστούν ανεξάρτητα από την ιδιότητα του διαιτητή ως μέλους της LMAA. Βασικός προγραμματισμός των όρων της LMAA είναι η αποτροπή της άσκοπης χρονοτριβής στις διαιτησίες που αυτοί διέπουν. Θα πρέπει πριν από κάθε ακροαματική διαδικασία να υπάρχουν 'ατυπες προπαρασκευαστικές συζητήσεις. Τα μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν σε ένα πρόγραμμα για την προπαρασκευή της ακροαματικής διαδικασίας. Οι ημερομηνίες για την ακροαματική διαδικασία θα καθορίζονται μόνο όταν μπορεί να εκτιμηθεί η χρονική της έκταση. Σε σχέση με την πληρωμή των αμοιβών και των εξόδων των διαιτητών οι όροι της LMAA αναφέρονται μόνο στο ύψος των αμοιβών για τον ορισμό του διαιτητή καθώς και των αμοιβών για τον καθορισμό ης ημερομηνίας της ακροαματικής διαδικασίας. Η κύρια αμοιβή στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου σπάνια προσυμφωνείται. Σύμφωνα με τους όρους της LMAA η απόφαση που εκδίδεται μπορεί να μην είναι αιτιολογημένη. Οι ad hoc διαιτησίες που προκύπτουν από διαφορές στον ναυτιλιακό κλάδο συχνά υποβάλλονται σε διαιτητές στο Λονδίνο σύμφωνα με τους Όρους του London Maritime Arbitrators Association (LMAA). (Ρόβλιος, 2016)

### Διαδικασία Μικροδιαφορών της LMAA

Είναι μια διαδικασία που προβλέπεται για μικροδιαφορές. Η διαφορά παραπεμπεται σε μοναδικό διαιτητή ο οποίος ορίζεται από τα μέρη και το κόστος είναι πολύ χαμηλότερο σε σχέση με μία διαιτησία υπό τους όρους της LMAA.

#### 4.2 Ναυτική Διαιτησία στη Νέα Υόρκη

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

Το νομικό καθεστώς υπό το οποίο διεξάγονται οι ναυτικές διαιτησίες στις ΗΠΑ διαμορφώνεται από τον ομοσπονδιακό νόμο περί διαιτησίας του 1925 ο οποίος κατά καιρούς τροποποιήθηκε μέχρι σήμερα. Τα ζητήματα ναυτιλίας του εξωτερικού και διαπολιτειακού εμπορίου εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ομοσπονδίας με αποτέλεσμα η διαιτησία που αναφέρεται στα παραπάνω θέματα να ρυθμίζεται σε ομοσπονδιακό επίπεδο και όχι από τις επί μέρους πολιτειακές νομοθεσίες περί διαιτησίας.

Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ναυτική διαιτησία της Νέας Υόρκης μπορούν να αναφερθούν η οργανωμένη δημοσίευση των εκδιδόμενων διαιτητικών αποφάσεων, η ειδίκευση των ναυτικών διαιτητών και η απουσία ουσιαστικού ελέγχου των διαιτητικών αποφάσεων από τα αρμόδια ομοσπονδιακά δικαστήρια. Μειονεκτήματα αποτελούν το οικονομικό κόστος των διαιτησιών, η χρονική τους έκταση, η έλλειψη



νομολογιακής βεβαιότητας και το ενδεχόμενο επιδικάσεως αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα.(Karan,2016)

### Διατητικό Δικαστήριο

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμφωνία ως προς τον αριθμό των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου τότε ο USAA επιβάλλει τον ορισμό μοναδικού διαιτητή.Ενώ στην Αγγλία οι διαιτητές είναι ενημερωμένοι σε σχέση με τη διαιτητική διαφορά έχοντας και ενεργό ρόλο υπέρ του μέρους που τους όρισε στις ΗΠΑ επιβάλλεται οι διαιτητές να είναι αμερόληπτοι. Πριν την ολοκλήρωση συγκρότησης του διαιτητικού δικαστηρίου δεν επιτρέπεται να έχουν γνώση των στοιχείων της υπόθεσης.

### Διαιτητική Διαδικασία

Σημαντικό γνώρισμα της ναυτικής διαιτησίας στη Νέα Υόρκη, είναι η διάσπαση της ενότητας της διαιτητικής διαδικασίας με τη χρονική διασπορά των συνεδριών. Κύρια αιτία για αυτό είναι η μη διεξαγωγή επίδειξης εγγράφων πριν από την ακροαματική διαδικασία, αντίθετα απ'ότι συμβαίνει στις αγγλικές διαιτησίες. Στην Αγγλία, μέσω της επίδειξης των εγγράφων πριν την ακροαματική διαδικασία διαμορφώνεται το αποδεικτικό υλικό στο οποίο θα κινηθούν τα μέρη μετά.Στις ΗΠΑ, δεν προηγείται πλήρης επίδειξη εγγράφων εξαρχής, αλλά επεκτείνεται συνήθως και κατά τη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας.Οι ναυτικές διαιτησίες της Νέας Υόρκης διεξάγονται χωρίς την τήρηση αυστηρού δικονομικού τυπικού.

### 4.3 Περιφεριακά σχήματα διαιτησίας

Με την ταχεία ανάπτυξη των περισσότερων οικονομιών Ασίας-Ειρηνικού η Σιγκαπούρη συνέχισε να βλέπει μια σταθερή αύξηση του αριθμού στις διεθνείς διαιτησίες. Εκτός από τη γενική τάση προς εναλλακτική επίλυση διαφορών, η ανάπτυξη της διαιτησίας στη

Σιγκαπούρη ενθαρρύνθηκε από την κυβέρνηση της Σιγκαπούρης ώστε να προωθήσει τη Σιγκαπούρη ως κέντρο διεθνούς διαιτησίας. Με την περαιτέρω ελευθέρωση του νομικού τομέα στη Σιγκαπούρη, είναι πιθανό η Σιγκαπούρη να συνεχίσει να αναπτύσσεται ως κέντρο διαιτησίας. (Dawood,2016)

### Νομικό πλαίσιο-Σιγκαπούρη

Το πρώτο σημαντικό βήμα ήταν η δημιουργία ενός νομικού πλαισίου εντός των οποίων θα μπορούσε να ανθίσει η διεθνής διαιτησία. Η Σιγκαπούρη προσχώρησε στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης του 1958 για την Αναγνώριση και Εκτέλεση στις Διαιτητικές Αποφάσεις (Σύμβαση της Νέας Υόρκης) στις 21 Αύγουστος 1986, καθιστώντας τις διαιτητικές αποφάσεις της Σιγκαπούρης εκτελεστές σε περισσότερες από 140 χώρες σε όλο τον κόσμο. Ακολούθησε η ίδρυση το 1991 στη Σιγκαπούρη το Διεθνές Κέντρο Διαιτησίας (SIAC) ως το κύριο ίδρυμα διαιτησίας στη Σιγκαπούρη. Στις 31 Οκτωβρίου 1994, η Σιγκαπούρη υιοθέτησε το 1985 Υπόδειγμα Νόμου της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία (Μοντέλο Νόμος) όταν θέσπισε τον Νόμο για τη Διεθνή Διαιτησία. Το 2004 το Ιδρύθηκε το Επιμελητήριο Ναυτικής Διαιτησίας της Σιγκαπούρης (SCMA), μέσα στην ομπρέλα της SIAC. Τώρα ενεργεί ανεξάρτητα από το SIAC. Στόχος του SCMA είναι να παράσχει ένα πλαίσιο για τη ναυτιλία- διαιτησία που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας. Το SCMA από τον Μάιο του 2009, έχει ανασυσταθεί ως εταιρεία χωριστή από τη SIAC. Αυτό σηματοδότησε μια απομάκρυνση από το μοντέλο Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC), το οποίο απέδειξε ότι δεν είναι δημοφιλής στη ναυτική κοινότητα και προτιμά ένα παρόμοιο μοντέλο με το London Maritime Arbitrators Association (LMAA), όπου το διαιτητικό όργανο δεν διαχειρίζεται τη διαδικασία διαιτησίας. (Gregory,2015)

Τα πλεονεκτήματα του SCMA είναι τα εξής:

- Παρουσιάζει ένα πλαίσιο διαιτησίας που αντανακλά τις ανάγκες των χρηστών. Η συμμετοχή είναι ανοιχτή σε όλες τις εταιρείες και ιδιώτες που ασχολούνται με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή τον ακαδημαϊκό χώρο.



- Υιοθετεί κανόνες οικείους στη ναυτική κοινότητα. το SCMA ακολουθεί τους κανόνες με την προσέγγιση του LMAA.
- Παρόλο που η SCMA διαθέτει μια ομάδα διαθέσιμων διαιτητών, τα μέρη μπορούν να επιλέξουν όποιον επιθυμεί να διαιτητεύσει.
- Στο SCMA δεν έχει υποχρεωτική τη κλίμακα αμοιβών του διαιτητή, εναπόκειται στα μέρη να συμφωνήσουν τα ποσοστά με τον διαιτητή.

### Χόνγκ Κόνγκ – Hong Kong Maritime Arbitration Group

Ο όμιλος ναυτικής διαιτησίας του Χονγκ Κονγκ – Hong Kong Maritime Arbitration Group «HKMAG» ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2000 ως τμήμα Διεθνούς Κέντρου Διαιτησίας στο Χονγκ Κονγκ, ενώ το Μάρτιο του 2019 έγινε ανεξάρτητος οργανισμός. Τα μέλη του οργανισμού μιλούν αγγλικά, κινέζικα και άλλες γλώσσες, ενώ έχουν εξειδικευτεί σε ναυτιλιακά καθώς και εμπορικά ζητήματα. Ο οργανισμός έχει θεσπίσει ένα καθορισμένο σύνολο διαδικαστικών κανόνων, τους επονομαζόμενους «The HKMAG Terms 2017», οι οποίοι απέκτησαν ισχύ από την 1η Μαΐου 2017. Για να μπορέσουν να εφαρμοστούν οι όροι αυτοί σε μια διαιτητική διαδικασία, απαιτείται τα μέρη να έχουν συμφωνά με τη διαδικασία είναι το Hong Kong Law, ενώ ως έδρα διαιτησίας ορίζεται το Χονγκ Κονγκ.

Οι Κανόνες αναγνωρίζουν τη δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν έως και 3 διαιτητές για τη διεξαγωγή της διαιτησίας. Ειδικότερα, εφόσον ένα μέρος έχει επιλέξει διαιτητή της αρεσκείας του οφείλει να ειδοποιήσει τον αντίδικο, προκειμένου και ο τελευταίος να διορίσει δικό του διαιτητή εντός προθεσμίας 14 ημερών από την ειδοποίηση. Στην περίπτωση όπου δεν διοριστεί δεύτερος διαιτητής εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, ο ήδη διορισθείς θεωρείται ως ο μοναδικός διαιτητής της διαδικασίας, ενώ εάν τελικά διορισθεί και δεύτερος, από κοινού με τον πρώτο, θα προχωρήσουν στον διορισμό ενός τρίτου διαιτητή, ο οποίος θα είναι και ο πρόεδρος της διαδικασίας. Οι Κανόνες, ωστόσο, αναγνωρίζουν στους δυο αρχικούς διαιτητές τη δυνατότητα, εφόσον συμφωνούν σε κάποιο επιμέρους ζήτημα της υπόθεσης, να εκδώσουν απόφαση σχετικά με αυτό, πριν το διορισμό

τρίτου διαιτητή. Η έκδοση απόφασης υπό κανονικές συνθήκες πρέπει να εκδίδεται εντός 6 εβδομάδων από την ολοκλήρωση της διαδικασίας και στην οποία απαιτείται να περιλαμβάνεται αιτιολογία, εκτός εάν τα μέρη αποφασίσουν διαφορετικά.

Το ΗΚΜΑΓ, προκειμένου να περιορίσει το χρόνο διεξαγωγής μια ναυτικής διαιτησίας και κατ'επέκταση τα έξοδά της, θέσπισε το 2017 μια διαδικασία μικρών απαιτήσεων «ΗΚΜΑΓ Small Claims Procedure 2017», την οποία τα μέρη μπορούν να επιλέξουν για την επίλυση της διαφοράς τους. Εάν η συμφωνία αυτή αναφέρει το χρηματικό όριο βάση του οποίου θα παραπεμφθούν οι διαφορές στην διαδικασία μικρών απαιτήσεων, το όριο αυτό αποκλείει τους τόκους και τα έξοδα, εκτός εάν τα μέρη έχουν συμφωνήσει διαφορετικά. Ελλείψει ενός τέτοιου συμφωνηθέντος νομισματικού ορίου, η διαδικασία εφαρμόζεται όταν το συνολικό ποσό των απαιτήσεων του ενάγοντος, καθώς και το συνολικό ποσό των ανταπαιτήσεων δεν υπερβαίνει το ποσό των 100.000 δολαρίων. Το όριο αυτό ισχύει ξεχωριστά για τις απαιτήσεις και ανταπαιτήσεις και όχι σαν συνολικό ποσό.

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

#### Ευρώπη

Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο Παρισίων – Chambre Arbitrale Maritimed Paris

Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο – International Chamber of Commerce

Μεσογειακή Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας – Mediterranean Maritime Arbitration Association

Γερμανική Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας – German Maritime Arbitration Association

Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας – DSS



Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας για την ναυσιπλοία σε θαλάσσια και εσωτερικά ύδατα στη  
Gdynia – International Court of Arbitration for marine and inland navigation at Gdynia

Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Μόσχας – Maritime Arbitration Commission

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδα

Επιμελητήριο Ναυτικής Διαιτησίας του Μονακό – Chambre Arbitrale Maritime de  
Monaco Ινστιτούτο Διαιτησίας Μεταφορών και Ναυτικής Διαιτησίας – Institute of  
Transport and Maritime Arbitration

#### Ασία

Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας του Τόκιο – Tokyo Maritime Arbitration Commission

Ναυτική Διαιτησία της Κουάλα Λουμπόρ

Επιτροπή Ναυτικής Διαιτησίας της Κίνας – China Maritime Arbitration Commission

#### Αμερική

Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Βανκούβερ – Vancouver Maritime  
Association

Συμβούλιο Ναυτικής Διαιτησίας του Μαϊάμι – Maritime Arbitration Board of Miami

Ένωση Ναυτικών Διαιτητών Καναδά – Association of Maritime Arbitrators of Canada

#### Αυστραλία

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

#### 4.4 Ναυτική Διατησία στην Ελλάδα

Οι ναυτιλιακές διαφορές επιλύονταν από τα ελληνικά δικαστήρια, καθώς προϋπήρχε συμφωνία των εμπλεκομένων μερών και δικάζονταν βάσει των γενικών διατάξεων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας για την ειδική διαδικασία της διαιτησίας, δηλαδή βάσει του άρθρου 867- 903 Κ. Πολ. Δ.

Στο άρθρο 902 Κ.Πολ.Δ δίνεται η δυνατότητα σε επιμελητήρια, χρηματηστήρια αξιών και εμπορευμάτων και επαγγελματικές ενώσεις έχουν το δικαίωμα να οργανώνουν μόνιμες διαιτησίες και να καθορίζεται με νομοθετικό διάταγμα το είδος των διαφορών που θα μπορούσαν να υπαχθούν σε κάθε μία από αυτές.Στα πλαίσια της συγκεκριμένης διάταξης του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας έχουν συσταθεί και λειτουργήσει κατά καιρούς τέτοιες διαιτησίες από διάφορα επιμελητήρια και συλλόγους

#### Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και εντός των ορίων των γενικών συμφερόντων του κράτους και της εθνικής οικονομίας.

Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζονταν η εμπειριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας, καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε Κυβερνήσεις. Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και εδρεύει από συστάσεως στον Πειραιά.(Χαμηλοθώρης, 2000)

Μέλη του είναι όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος συνεργάζεται με τις παρακάτω Εφοπλιστικές Ενώσεις / Συνδέσμους:

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών



Greek Shipping Co-Operation Committee

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΣΕΕΝ)

Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ)

Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών (άνευ πληρώματος)(ΣΙΤΕΣΑΠ)

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες των πλοίων υπό ελληνική σημαία. Η θητεία εκάστου των μελών είναι τετραετής, ενώ οι εκλογές πραγματοποιούνται ανά διετία για την ανανέωση 16 μελών και ακολούθως, την εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο, Προέδρου, δύο Αντιπροέδρων και τεσσάρων μελών της Διοικούσης Επιτροπής. Το έργο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, πέραν των μελών του ΔΣ και στελεχών του υποστηρίζεται ακόμη και με διαπιστευμένα μέλη του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου.

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

**Ένωση Ναυτικής διαιτησίας Πειραιά**

Η Ένωση για τη ναυτική διαιτησία στο Πειραιά είναι ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο που ιδρύθηκε το 2005 για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών μέσω ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά στο πλαίσιο της αυξανόμενης αναγνώρισής του ως ναυτιλιακού κέντρου, ως ελκυστικής εναλλακτικής λύσης σε σύγκριση με άλλες διαιτησίες. Οι διάδικοι μπορούν να επιλέγουν το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, τη γλώσσα και τον τόπο διεξαγωγής της



διαδικασίας, και να ορίζουν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους από όλο τον κόσμο. Σε περίπτωση διαφωνίας σχετικά με το διορισμό του μόνου ή τρίτου διαιτητή, στον διορισμό προβαίνει ο Πρόεδρος της Ένωσης μεταξύ των τακτικών μελών της.

### Κανόνες ναυτικής διαιτησίας

Η ναυτική διαιτησία υπό την αιγίδα της Ένωσης διέπεται από τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί από την Ελλάδα και θα διεξάγεται βάσει κανόνων ναυτικής διαιτησίας, οι οποίοι έχουν συνταχθεί από την Ένωση. Ο Νόμος UNCITRAL ρυθμίζει κάθε ζήτημα που δεν ρυθμίζεται ειδικώς από τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της Ένωσης. Εάν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει κάτι διαφορετικό, ως τόπος διαιτησίας ορίζεται ο Πειραιάς, ενώ η γλώσσα της διαδικασίας θα είναι η ελληνική, εκτός αν ένα από τα μέρη υποβάλλει ρητή, γραπτή διαφωνία, οπότε θα οριστεί η Αγγλική. Εάν η επίδικη διαφορά δεν υπερβαίνει τις 50.000 ευρώ και εφόσον τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, θα διοριστεί ένας διαιτητής και η διαδικασία θα διεξαχθεί αποκλειστικά βάσει εγγράφων, χωρίς τη διενέργεια ακροαματικής διαδικασίας, εκτός εάν το κρίνει σκόπιμο ο διαιτητής. Εάν η αξία του αντικειμένου της διαφοράς υπερβαίνει το προαναφερόμενο ποσό διορίζονται τρεις διαιτητές και κατά τη διαδικασία μπορούν να πραγματοποιηθούν και ακροάσεις, εφόσον συμφωνήσουν τα μέρη.

Εφόσον τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, το διαιτητικό δικαστήριο θα εφαρμόσει εκείνο που κατά την κρίση του αρμόζει περισσότερο στην επίδικη υπόθεση, λαμβάνοντας υπόψη τις εμπορικές συνήθειες που ισχύουν στη συγκεκριμένη υπόθεση καθώς και του όρους της σύμβασης. Το δικαστήριο εκδίδει απόφαση εντός προθεσμίας 60 ημερών από την υποβολή των υπομνημάτων για την αξιολόγηση της ακροαματικής διαδικασίας ή τη λήξη της προβλεπόμενης για την υποβολή τους προθεσμίας, ενώ η απόφαση οφείλει να είναι αιτιολογημένη, εκτός εάν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά τα μέρη. Τέλος, εάν τα μέρη, πριν από την έκδοση οριστικής





απόφασης καταλήξουν σε συμβιβασμό, μπορούν να ζητήσουν από το δικαστήριο να εκδώσει απόφαση με περιεχόμενο όσων έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των μερών.

### Εξέλιξη ναυτικής Διαιτησίας στην Ελλάδα

Ο χρόνος αναμονής για την έκβαση μίας μέσης ναυτλιακής διαιτησίας στο Λονδίνο μπορεί να φτάσει στα 2 μέχρι και 3 πολλές φορές χρόνια. Όσο για το κόστος της διαιτησίας έχει γίνει πλέον σχεδόν απαγορευτικό λόγω της υψηλής χρονοχρέωσης των παραγόντων της αγγλικής διαιτησίας. Έτσι είναι φανερό ότι η διεξαγωγή ναυτλιακών διαιτησιών στον Πειραιά υπερασπίζεται και εξυπηρετεί το συμφέρον της Ελληνικής Ναυτιλίας. Θετικές μάλιστα είναι και οι αντιδράσεις πολλών μελών της διεθνούς ναυτλιακής κοινότητας. Οι προποθέσεις για να διαμορφωθεί ο Πειραιάς σε κέντρο διεθνών ναυτικών υπηρεσιών υπάρχουν, καθώς οι συνθήκες έχουν πλέον αλλάξει. Θα πρέπει όμως να προβληθεί περισσότερο η προσπάθεια που έχει αναλάβει η <<Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία στον Πειραιά>> τόσο από την ίδια όσο και από άλλους φορείς (όπως Πανεπιστήμια, ιδρύματα και επαγγελματικούς συλλόγους που σχετίζονται με την ναυτιλία) και κυρίως καλούνται οι Έλληνες να απαλλαγούν από την παραδοσιακή δυσπιστία που επεικνύουν στους θεσμούς και γενικά το Ελληνικό πολιτειακό σύστημα, γεγονός που θα συμβεί όταν οι ενδιαφερόμενοι πειστούν για την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών και το χαμηλό κόστος των διαιτησιών που θα πραγματοποιηθούν στον Πειραιά.

Οι υποθέσεις που κατά κόρον απευθύνονται στο Λονδίνο αφορούν σε πλοία ελληνικών συμφερόντων. Την κατάσταση αυτή ευελπιστεί να αλλάξει η Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας Πειραιά που ιδρύθηκε τα τελευταία χρόνια και προσπαθεί παρόλα τα εμπόδια, να αποδείξει την αξία της ακόμη και σε εθνικό επίπεδο.

Στη διαιτησία εφαρμόζονται οι διατάξεις της Πολιτικής Δικονομίας και των διαταγμάτων, που διέπουν τη λειτουργία τους και διεξάγονται υποχρεωτικά στην ελληνική γλώσσα, πράγμα που αποτελεί φραγμό για τη διεθνή αποδοχή. Ήδη όμως με τους κανόνες ναυτικής διαιτησίας, τον πρότυπο νόμο UNCITRAL για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, που κυρώθηκε με τον ν.2735\1999, που εφαρμόζονται στις διαιτησίες υπό την αιγίδα της



Ένωσης για τη ναυτική διαιτησία, οι διαιτησίες αυτές μολονότι μπορούν να διεξαχθούν στον Πειραιά δεν υπάγονται στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Οι διάδικοι, δηλαδή, μπορούν ελεύθερα να ορίζουν τον διαιτητή, να επιλέγουν δικηγόρους, να επιλέγουν τη γλώσσα διεξαγωγής της διαιτησίας το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο και τον τόπο διεξαγωγής της. Αν το επιθυμούν ή διαφωνούν μεταξύ τους για την επιλογή του μοναδικού ή τρίτου διαιτητή, τότε ο Πρόεδρος της Ένωσης τον επιλέγει από τον κατάλογο των μελών της. Εκείνο όμως που καθιστά τη διαιτησία υπό την αιγίδα της Ένωσης ιδιαίτερα ελκυστική είναι η ταχύτητα διεξαγωγής της διαδικασίας και το ανταγωνιστικό κόστος, που είναι σημαντικά κατώτερο από τα άλλα γνωστά κέντρα διαιτησίας. Εφόσον αναπτυχθεί η ναυτική διαιτησία και η ναυτική διαμεσολάβηση στον Πειραιά και προσεχθεί ιδιαίτερα η δημόσια και ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, για όλες τις ειδικότητες, τότε θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Πειραιάς σαν ένα πολύ αξιόλογο και πλήρες ναυτιλιακό κέντρο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### Συζήτηση -Συμπεράσματα

Παρά τα αναμφισβήτητα πλεονεκτήματά της, η θαλάσσια διαιτησία έχει μια σειρά από γενικούς περιορισμούς, που είναι συνέπεια της ίδιας της φύσης. Πέρα από ορισμένα συγκεκριμένα διαδικαστικά προβλήματα, όπως η έλλειψη καταναγκαστικής εξουσίας των διαιτητών, οι οποίοι ενδέχεται να μην είναι σε θέση να επιλύσουν διαδικαστικά βλάβες χωρίς παρέμβαση του δικαστηρίου (π.χ. επιβολή προσωρινών μέτρα, διεξαγωγή αποδείξεων, εξέταση μαρτύρων), καθώς και δυσκολίες σε σχέση με πολυμερείς διαδικασίες ή παρεμβάσεις τρίτων, η μείζονα ζητήματα της θαλάσσιας διαιτησίας όπως είναι η ταχύτητα και η οικονομία. Ανάμεσα σε όλα του τα χαρακτηριστικά, αυτά θεωρούνταν πάντα τα κύρια πλεονεκτήματα της διαιτησίας σε σχέση με τις αντιδικίες. Ωστόσο προς το παρόν έχουν χάσει το αρχικό τους θετικό περιεχόμενο. Μεταξύ πολλών μεγάλων εταιρειών, σε διάφορους κλάδους τομείς (συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας και του εμπορίου εμπορευμάτων), δείχνει ότι ενώ, συνολικά η διαιτησία παραμένει ο προτιμώμενος μηχανισμός επίλυσης διαφορών για τις διακρατικές διαφωνίες, πολλοί

ερωτηθέντες εκφράζουν ανησυχία για τα ζητήματα του κόστους και των καθυστερήσεων των διεθνών διαιτητικών διαδικασιών, καθώς και ο φόβος της «δικαστικοποίησης» που οδηγεί σε μια διαδικασία όλο και πιο εξελιγμένη και «ρυθμισμένη», με έλεγχο πάνω από τη διαδικασία που κινείται προς τα δικηγορικά γραφεία και μακριά από τους πραγματικούς χρήστες του. Στο ναυτικό δίκαιο και τα δύο φαινόμενα (αύξηση κόστους και διαδικαστικές καθυστερήσεις) καθορίζονται από έναν ορισμένο αριθμό αλληλένδετων παραγόντων: τη σύνταξη της ρήτηρας στη διαιτησία, οι οποίες μερικές φορές είναι ελλιπείς ή συγκεχυμένες, η κακή επιλογή της διαδικασίας οι κανόνες και τα κριτήρια για τον διορισμό διαιτητών. Αυτό είναι επίσης το αποτέλεσμα για μια γενική αλλαγή στις ναυτιλιακές πρακτικές, που δεν διέπεται πλέον από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες και από μια ομάδα εταιρειών με έδρα το Λονδίνο των οποίων οι σχέσεις βασιζόταν σε αμοιβαία εκτίμηση και εμπιστοσύνη, αλλά από πολυεθνικές εταιρείες και αναπόφευκτα και η διαιτησία από άτυπη διαδικασία όπου οι διαφορές μεταξύ των μερών συντέθηκαν «φιλικά» έχει γίνει μέθοδος επίλυσης διαφορών που διέπεται από επίσημους κανόνες που διαμορφώνονται όλο και περισσότερο στο δικαστήριο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διαδικαστικές καθυστερήσεις προκαλούνται ακόμη και από ναυτιλιακούς διαιτητές: Στην πραγματικότητα, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τείνουν να αναφέρουν κάθε διαφορά στο ίδιο αριθμό επαγγελματιών διαιτητών, υψηλών προσόντων, εμπειρών και αξιόπιστων (διαφήμιση, πολυτελώς πληρωμένοι) που βρίσκονται να κατευθύνουν ένα υπεράφθονο αριθμό περιπτώσεων. Οι διαφορές που αναφέρονται σε διαιτησία έχουν επίσης καταστεί τεχνικά και νομικά τόσο περίπλοκες που συνεπάγεται εκτεταμένη νομική έρευνα, ανάλυση άφθονης τεκμηρίωσης, καθώς και παρέμβαση ειδικών και εξειδικευμένων δικηγόρων. Από αυτή την άποψη, η «δικαιοποίηση» αποδίδεται στον ρόλο των δικηγόρων που δίνουν μεγαλύτερη συνάφεια με το νομικό ζήτημα ενώ στο παρελθόν, η ναυτική διαιτησία είχε κυρίως ως στόχο την επίλυση πραγματικών περιστατικών ή τεχνικά θεμάτων. Επιπλέον οι δικηγόροι, που στερούνται πιο πειστικά επιχειρήματα ή ακόμη και όταν υπάρχουν τέτοια επιχειρήματα, στην αμυντική τους τακτική χρησιμοποιούνται για να εγείρουν αριθμό ερωτήσεων που δεν σχετίζονται απαραίτητα με την ουσία της διαφοράς, ή διαδικαστικές ενστάσεις για την επιβράδυνση της διαδικασίας (π.χ. αντιρρήσεις δικαιοδοσίας, σχετικά με την ισχύ της



σύμβασης διαιτησίας, αιτήματα για προσωρινά μέτρα, για ενέργεια ασφαλείας ή για απόδειξη). Εάν σε ορισμένες περιπτώσεις η χρήση των προαναφερθέντων νομικών οργάνων μπορεί να είναι απαραίτητες και να οφείλονται για μια αποτελεσματική άμυνα, άλλες φορές να καταχράται η προσφυγή με τέτοια ένδικα μέσα. Η πιο αποτελεσματική θεραπεία ενάντια σε τέτοια κατάχρηση είναι η παρέμβαση του διαιτητή ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιήσει τις εξουσίες καθοδήγησής του για να εξασφαλίσει την ταχύτητά της διαδικασίας, προωθώντας την εκούσια συμφωνία των μερών, περιορίζοντας την τακτική και τη διατήρηση της εστίασης στα πλεονεκτήματα της διαφοράς. (Dawood, 2016)

Οι καθυστερήσεις και το κόστος μπορεί σταδιακά να βλάψουν την ελκυστικότητα στη διαιτησία. Εκτός από την έναρξη της διαδικασίας της διαιτησίας, τα μέρη όλο και περισσότερο χρησιμοποιούν άλλους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών, όπως η άμεση διαπραγμάτευση που επιτρέπουν να καταλήξουν σε μια αμοιβαία επωφελή λύση, διατηρώντας επιχειρηματικές σχέσεις και ταυτόχρονα, εξοικονομώντας χρήματα. Τα μέρη θα μπορούσαν επίσης να ορίσουν έναν επαγγελματία διαμεσολαβητή για να τα βοηθήσει να διαπραγματευτούν μια διευθέτηση. Έχουν προταθεί ορισμένες λύσεις προκειμένου να αντιστραφεί η τρέχουσα τάση και να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών διαιτησίας. Μια σχετική, αλλά όχι καθοριστική, υποστήριξη μπορεί να προέρχεται από πληροφορίες όπως η τεχνολογία, η οποία επιτρέπει τη μείωση των διαδικαστικών χρόνων μέσω διαδικτυακών ακροάσεων και εξέταση μαρτύρων. Αν και μια τέτοια καινοτομία δεν φαίνεται να συμμορφώνεται με τη συντηρητική φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αργά ή γρήγορα η όλη η διαδικασία θα πρέπει να απλοποιηθεί. Ορισμένα δομικά διορθωτικά μέτρα στοχεύουν στην προώθηση της ανάπτυξης σε ένα περισσότερο συνεπές σώμα ουσιαστικού ναυτικού δικαίου καθώς και για τη βελτίωση του υπάρχοντος ένα σύνολο ενιαίων διακρατικών κανόνων, που μειώνουν την απόκλιση ερμηνεία των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων για την εμπορική διαιτησία (ιδιαίτερα της Σύμβασης της Νέας Υόρκης) και την εναρμόνιση των διαδικαστικών πτυχών οι οποίες επί του παρόντος διέπονται από την εθνική νομοθεσία (π.χ. ομοιόμορφη προσέγγιση, επιβολή και



παράπλευρη βοήθεια με βάση τις διεθνείς συμβάσεις) καταργώντας τον κατακερματισμό της προσέγγισης από μεμονωμένες χώρες .

Η θαλάσσια διαιτησία θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί πλήρως αυτή την εναρμόνιση λόγω του ότι ανήκει στο γένος του διεθνούς εμπορίου διαιτησίας. Αντίθετα, υπερτονίζοντας την «ειδικότητα» του ναυτικού δικαίου θα περιόριζε τα πλεονεκτήματα μιας πιθανής μεγαλύτερης ομοιομορφίας της ρύθμισης. Επιπλέον, αναγνωρίζεται ευρέως η ανάγκη για καλύτερη συνεργασία μεταξύ των θεσμών διαιτησίας. Από αυτή την άποψη, μερικοί συγγραφείς έχουν θεωρήσει μια συν-ενισχυτικότητα στον ορισμό των διαιτητών μέσω της δημιουργίας μόνιμου πάνελ των διεθνών διαιτητών που λειτουργούν επίσης εκτός του οργανισμού στον οποίο ανήκουν. Μια άλλη προτεινόμενη λύση είναι η δημιουργία ενός Διεθνούς Δικαστηρίου Ναυτικής Διαιτησίας εντός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού («IMO») προκειμένου να λυθούν συγκεκριμένα ζητήματα του διακρατικού ναυτικού δικαίου που παραδόθηκαν από τους ναυτιλιακούς διαιτητές στα πλαίσια ad hoc ή διαδικασίες διαιτησίας σε όλο τον κόσμο.(Γκιζιάκης, 2010)

Η προοδευτική διαστρωμάτωση μπορεί να συμβάλει σημαντικά την ενοποίηση του ναυτικού δικαίου και της διαιτησίας. Είναι αναμφίβολο ότι η θαλάσσια ναυτιλιακή βιομηχανία από τη μία δείχνει την ανάγκη για ομοιογένεια και εναρμόνιση, δεδομένης της μεγάλης χρήσης της τυποποιημένης μορφής των συμβάσεων, γενικές αρχές και εμπορικά έθιμα, και από την άλλη πλευρά, είναι απρόθυμη απέναντι σε οποιαδήποτε καινοτομία που μπορεί να συνεπάγεται μορφές συγκεντρωτισμού ή περιορισμού των εξουσιών των μερών και των διαιτητών στη διαδικασία .Ενιαίοι κανόνες, εθνικές και διεθνείς αρχές, ακόμη και τα θαλάσσια διαιτητικά κέντρα δεν θα πρέπει να επικαλύπτουν ή υποκαθιστούν τη βούληση των μερών, η οποία είναι και πρέπει να παραμείνει η ουσία της διαιτησίας. Ως εκ τούτου, τα ναυτιλιακά διαιτητικά κέντρα είναι προσεκτικά όσον αφορά την προώθηση οποιουδήποτε καινοτομίας. Αν από τη μια είναι υπέρ της δημιουργίας διεθνούς καταλόγου διαιτησίας και άτυπης ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ διαιτησίας και θεσμικών οργάνων, αναγνωρίζοντας την ανάγκη να καταστεί πιο δυνατή η διαιτητική διαδικασία

απαλλαγμένοι από την εθνική επιρροή, από την άλλη αντιτίθενται σθεναρά στην ιδέα και στην εναρμόνιση των κανόνων διαιτησίας ή δημιουργία διεθνούς ναυτικού δικαστηρίου διαιτησίας, είτε καθιέρωσης μέσω διακυβερνητικής σύμβασης είτε μέσω ιδιωτικού συμφωνητικού .(Gregory,2015)

Ωστόσο, προκειμένου να μειωθεί το κόστος της διαδικασίας, τα διαιτητικά ιδρύματα έχουν δημιουργήσει απλοποιημένες, ταχύτερες και λιγότερο δαπανηρές διαδικασίες οι οποίες ισχύουν για τις διαφορές όπου ούτε η αξίωση ούτε οποιαδήποτε ανταγωγή υπερβαίνει ένα ορισμένο ποσό.Είναι αλήθεια ότι ακόμα και σήμερα περίπου το 70% της παγκόσμιας διαιτησίας έχει διεξήχθη στο Λονδίνο υπό την αιγίδα του London Maritime Arbitrators, κέντρο που αυτή τη στιγμή διατηρεί τον πρωταγωνιστικό του ρόλο λόγω και της αξιοπιστίας του.Ωστόσο, προκειμένου να διατηρηθεί η ελκυστικότητα και η πρωτοκαθεδρία της ευρωπαϊκής διαιτησίας η θαλάσσια διαιτησία τις επόμενες δεκαετίες ίσως έχει νέες μορφές συνέργειας μεταξύ των περιφερειακών κέντρων.Το Κέντρο Διαιτησίας (EMAC) στο Ντουμπάι επιβάλλει να κοιτάξει πέρα από τη διατήρηση του υπάρχοντος συστήματος. Μια πιθανή λύση θα μπορούσε να είναι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού κέντρου ιδιωτικής διαιτησίας που να διοικείται από τις υφιστάμενες περιφερειακές διαιτητικές οργανώσεις των οποίων οι λειτουργίες θα μπορούσε αρχικά να περιοριστεί στην κατοχή καταλόγου εξειδικευμένων ναυτικών διαιτητών.Ένα τέτοιο νέο ίδρυμα θα μπορούσε να εξοπλιστεί με τους δικούς του κανόνες διαιτησίας και το σώμα με διαιτητές, ξεκινώντας μια αργή διαδικασία ενοποίησης.Είναι σημαντικό για έναν τέτοιο οργανισμό να παρέχεται έρευνα, κατάρτιση και ένα ινστιτούτο πιστοποίησης ναυτικών διαιτητών για την προώθηση ενός Ευρωπαϊκού κέντρου διαιτησίας προς τους εθνικούς νομοθέτες και τα δικαστήρια, που πρέπει να αναγνωρίζουν τον ουσιαστικό ρόλο της διαιτησίας, απέναντι στους δικηγόρους, που καλούνται και αντιπροσωπεύουν τη βούληση των μερών, ακόμη και προς τους διαιτητές, για το έργο των οποίων εξαρτάται από την αποτελεσματικότητα και την επιτυχία της όλης διαδικασίας. Γενικότερα, το μέλλον της θαλάσσιας διαιτησίας θα εξαρτηθεί από το ικανότητα για καινοτομία των διαφόρων συστατικών του, καθώς και στην ικανότητά τους να προσαρμόζονται και να συνεχίσουν να



ικανοποιούν τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το Λονδίνο παραμένει η πιο δημοφιλής έδρα διεθνούς εμπορικής διατησίας σε ναυτιλιακές διαφορές. Ο μεγάλος αριθμός υποθέσεων της δημιουργεί έναν ενάρετο κύκλο εμπειρογνωμοσύνης, βεβαιότητας και αποδοτικότητας κόστους. Το Λονδίνο διατηρεί τον ρόλο του ως το κορυφαίο κέντρο στον κόσμο για τη θαλάσσια διατησία και την επίλυση διαφορών, ενώ προσαρμόζεται στις νέες απαιτήσεις της πανδημίας. Οι αριθμοί των νέων διατησεων LMAA που ξεκίνησαν παραμένουν ουσιαστικά σταθεροί από το 2015, με μέσο όρο 1.687 ετησίως και 1.775 το 2020. Το Λονδίνο εκτιμάται ότι χειρίζεται «πάνω από το 80% της παγκόσμιας ναυτιλιακής διατησίας και πιθανώς έως και το 90%», αν και τα ακριβή στοιχεία από αντίπαλα κέντρα, στα οποία περιλαμβάνονται η Νέα Υόρκη, η Σιγκαπούρη, το Χονγκ Κονγκ και το Ντουμπάι είναι δύσκολο να βρεθούν. Ο περσινός αριθμός υποθέσεων που ξεκίνησαν από μέλη του LMAA ήταν επίσης ο υψηλότερος εδώ και πέντε χρόνια, δείχνοντας ότι ο ρόλος του Λονδίνου ως πρωτεύουσας ναυτιλιακής διατησίας μέχρι στιγμής δεν έχει επηρεαστεί από την πανδημία. Οι ίδιες οι διαδικασίες διατησίας έχουν προσαρμοστεί στην πανδημία μεταβαίνοντας σε μια εικονική ή υβριδική μορφή, μια διαδικασία που ήταν ήδη σε εξέλιξη στο Λονδίνο λίγα χρόνια πριν από την πανδημία.

Η ανάλυση στις αρχές του 2019 έδειξε ότι το Λονδίνο συνεχίστηκε να παραμένει στην πρώτη γραμμή της παγκόσμιας θαλάσσιας διαμάχης. Τα στατιστικά έδειξαν ότι το Λονδίνο ήταν η προτιμώμενη δικαιοδοσία για τη διεθνή ναυτιλία διατησίας με μερίδιο 80% των ναυτικών διατησίας 2017. Πάνω από 1.500 ναυτιλιακές διατησίες διεθνούς χαρακτήρα διεξήχθησαν στο Λονδίνο το 2017, σε σύγκριση με κάτι περισσότερο από 140 διεθνείς ναυτικές διατησίες στη Σιγκαπούρη, περίπου 100 στο Χονγκ Κονγκ, και περίπου 20 στο Ντουμπάι και το Παρίσι. Αυτές οι στατιστικές υποδηλώνουν ότι, αν και υπήρχε ελαφρά μείωση της διεθνούς θαλάσσιας διατησίας στο Λονδίνο το 2017, μετά την ψηφοφορία για το Brexit, το Λονδίνο διατήρησε τη θέση του ως το κυρίαρχο διεθνές κέντρο ναυτιλίας στη διατησία παρά τον αυξημένο παγκόσμιο ανταγωνισμό. (Kourtis, 2013)





Η Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου (LMAA) χειρίστηκε περίπου 1.668 νέα, ατομικά ναυτιλιακά διαιτησίες στο Λονδίνο το 2019, από 1.483 το 2018. Σε συνδυασμό με τα στοιχεία του 2019 για το Λονδίνο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο (LCIA) και το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), Λονδίνο χειρίστηκε περίπου 1.730 νέες διεθνείς ναυτιλιακές διαιτησίες πέρυσι. Όταν ο φόρτος υποθέσεων του LMAA το 2018 και τα στατιστικά στοιχεία συνδυάζονται με αυτά από το LCIA και το ICC, ο συνολικός αριθμός των νέων ναυτικών διαιτησεων στο Λονδίνο το 2018 ήταν περίπου 1.523. Επομένως, το 2019, το Λονδίνο σημείωσε αύξηση σχεδόν 14% στις διεθνείς ναυτικές διαιτησίες. Τα τελευταία τρία χρόνια η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ είναι οι ισχυρότεροι ανταγωνιστές του Λονδίνου τους στην παγκόσμια επίλυση διαφορών στην αγορά. Τα στοιχεία του 2018 και του 2019 συνεχίζουν να υποστηρίζουν αυτό. Η Σιγκαπούρη είχε μια καλή χρονιά το 2019, βλέποντας το ισοδύναμο περίπου με το 13% της ναυτιλίας του Λονδίνου φόρτος υποθέσεων διαιτησίας, με 229 νέες διεθνείς διαιτησίες από κοινού μεταξύ της Διεθνούς Σιγκαπούρης Κέντρο Διαιτησίας (SIAC), το Επιμελητήριο της Σιγκαπούρης Maritime Arbitration (SCMA), το LMAA, and ICC. Τα στατιστικά στοιχεία ήταν παρόμοια το 2018, όταν η Σιγκαπούρη είδε το ισοδύναμο του 14% της ναυτιλιακής διαιτησίας του Λονδίνου σε σχέση με το φόρτο υποθέσεων το 2018, με περίπου 215 υποθέσεις LMAA και ICC. Στο Χονγκ Κονγκ, η Διεθνής Διαιτησία του Χονγκ Κονγκ (HKIAC) ασχολήθηκε με περίπου 44 νέα διεθνείς θαλάσσιες διαιτησίες το 2019, από 38 το 2018. Το Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG) έλαβε 63 διορισμούς ναυτιλιακής διαιτησίας σε το 2018, και υπήρξε άνοδος των υποθέσεων το 2019. Κατά συνέπεια, το Χονγκ Κονγκ χειρίστηκε το ισοδύναμο περίπου το 6% των υποθέσεων διαιτησίας του Λονδίνου το 2018, αυξημένος σε 7% το 2019. Το Παρίσι, με τη μακρόχρονη φήμη του στην Ευρώπη για επίλυση θαλάσσιων διαφορών, συνεχίζει να αποτελεί περιφερειακό θαλάσσιο κέντρο. Τα διαιτητικά ιδρύματα στο Παρίσι, το ICC και το Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), φιλοξένησε περίπου 43 ναυτιλιακές διαιτησίες το 2019 και το 2018. Αυτό αντιπροσωπεύει περίπου 2,5% των υποθέσεων του Λονδίνου για το 2019 και 3% για το 2018, αν και πρέπει να σημειωθεί ότι το Παρίσι. Τα ΗΑΕ, με φιλοδοξίες να γίνουν παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη στη διαιτησία δημιουργεί το





πρώτο του κέντρο ναυτικής διαιτησίας στη Μέση Ανατολή το Emirates Maritime Arbitration Center (EMAC).

Οι σκανδιναβικές ναυτιλιακές ομάδες προσπαθούσαν να προωθήσουν ένα νέο κέντρο διαιτησίας της σκανδιναβικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε το 2017, ο Σύλλογος (NOMA) με πρωτοβουλία των Ενώσεων Ναυτικού Δικαίου των Σκανδιναβικών χωρών ως εναλλακτική του Λονδίνου (μετά το Brexit) τόσο για ναυτιλία όσο και μη θαλάσσιες διεθνείς διαφορές. Τα στατιστικά δεν είναι ακόμα δημοσίως διαθέσιμα, ωστόσο το NOMA μπορεί κάλλιστα να προκύψει ως μια μελλοντική δύναμη στη διεθνή ναυτική διαιτησία. Τέλος, πρέπει να γίνει αναφορά στους θεσμούς διαιτησίας στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα που είναι γνωστό ότι χειρίζονται σημαντικό αριθμό ναυτικών διαφορών. Η Ναυτική Διαιτησία (MAA) και το Houston Maritime Arbitrators (HMAA) δεν δίνουν στατιστικά στοιχεία δημόσια. Η σύγκριση των στατιστικών υποθέσεων διαιτησίας του Λονδίνου για το 2018 και το 2019 με τα στατιστικά από τα κέντρα εκτός Λονδίνου δείχνει την σημερινή κυριαρχία του Λονδίνου στη διεθνή ναυτική βιομηχανία διαιτησίας. Η αξιοπιστία και η εμπιστοσύνη στη διαιτησία του Λονδίνου παραμένουν υψηλά μεταξύ των διεθνών μερών, σχετικά με τις διεθνείς θαλάσσιες διαφορές το 2019.

Η βιομηχανία αρχίζει να αντιμετωπίζει οικονομικές προκλήσεις και τις επακόλουθες διαφωνίες ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής μετά την πανδημία ύφεση, και ενδεχομένως να αυξηθεί η χρήση της διαιτησίας. Η ευελιξία, η ταχύτερη ανάλυση και το δυνητικά χαμηλότερο κόστος που προσφέρει η διαιτησία το καθιστούν ολοένα και πιο δημοφιλή επιλογή για επίλυση στις ναυτικές διαφορές. Το Λονδίνο συνεχίζει να απολαμβάνει μια σταθερή φήμη για διεθνή επίλυση διαφορών. Το LMAA ανέφερε ότι περίπου το 80% της ναυτιλιακής διαιτησίας στο Λονδίνο διεξήχθησε με χρήση εγγράφων, κατά ένα μεγάλο μέρος. Το LMAA δεν είναι επίσης άγνωστο για τη διεξαγωγή ακροάσεων εξ αποστάσεως με χρήση τηλεδιάσκεψης. Θα είναι αυτή η ικανότητα προσαρμογής που θα μπορούσε να είναι το κλειδί για τους θεσμούς διαιτησίας και να συνεχίσει να προσελκύει υποθέσεις ναυτιλιακών διαφορών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Born G.(2014). *International Commercial Arbitration* , 2<sup>nd</sup> Edition, Wolters Kluwer Law & Business

Βρανίκου Μ., Δεμέστιχα Ε.(2017).*Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Β Έκδοση, Κείμενο Ακαδημίων Εμπορικού Ναυτικού του Ευγενίδου Ιδρύματος

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α, Πλωμαρίτου Ε.(2010).*Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Dawood A.(2016). *Arbitration in Maritime Disputes*, Journal of Shipping and Ocean Engineering, David Publishing

Girvin S.(2007). *Carriage goods by sea*, Oxford University Press

Goldboy M.(2007) *Incorporation of charterparty arbitration clauses into bills of lading: recent developments*, Denning Law Journal Vol 19.

Gregory M.(2015). *Maritime Arbitration among past, present future*

Horowitz D.(2019) *The pros and cons of arbitration* , Coleman & Horowitz, ILP client Memorandum

Kourtis V.(2013). "Greece" *Civil and commercial mediation in Europe-Cross Border Mediation*, Vol II, Intersentia, Cambridge-Antwerp-Portland

Κουσουύλης Σ.(2006). *Δίκαιο της Διαιτησίας*, Εκδ. Σάκκουλα

Κουσουύλης Σ.(2004).*Διαιτησία. Ερμηνεία κατ' άρθρο*, Εκδ. Σάκκουλα

Maitra J.(2016). Shipping: incorporation of time charter parties into a bill of lading, άρθρο αναρτημένο στο ιστότοπο <http://www.everheds.com>

Marrella F.(2005). *Unity and diversity in international arbitration. The case of maritime arbitration*

Μειδάνης Χ(2020).*Διαμεσολάβηση -Διεθνείς Συγκριτικές Πτυχές*, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

Moses M.(2008). *The principles and practice of international commercial arbitration*, Cambridge University Press

Μυλωνόπουλος Δ.(2000) *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη

Ozdel M.(2017) *Bills of lading incorporating charter parties*, Hart Publishing



Παγουλάτος Μ.(1996). ΗΣύμβασις ναυλώσεως από απόψεις δικαίου και πρακτικής, Εκδ. Εμμανουήλ Σταριδάκη, Ναυτικά Βιβλία

Παμπούκης Χ.(2010). *Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών*, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

Παμπούκης Χ., Τέντες Ι.(2018) *Διαιτησία και Διαμεσολάβηση και λοιπες Εναλλακτικές μορφές επίλυσης διαφορών*, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

Παπαδημητρίου Σ.(2015). *Διεθνή Logistics -Η διαχείριση των λειτουργιών του διεθνούς εμπορίου*, Εκδ. Παπαζήση

Ρόβλιος Ν., Σταφυλοπάτη Κ(2016). *Η Διαιτησία-Θεωρία-Νομοθεσία-Νομολογία*, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

Summerskill M(1993). *Maritime Arbitration* , Handbook of Arbitration Practise, Sweet and Maxwell

Todd P.(1997). *Incorporation of arbitration clauses into bills of lading*, Journal of Business Law

Τσαβδαρίδης Α.(1999). *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα

Χαμηλοθώρης Ι.(2000). *Εναλλακτικοί τρόποι επίλυσης ιδιωτικών διαφορών*, Εκδ. Σάκκουλα

Karan, C. (2016, July 21). *What is Marine Insurance?* Marine Insight.

Giaschi, C. (2012). *Marine Insurance*. London: UBC Law

Pazarzis M., Pazarzi E.(2009). *The system of Alternative Dispute Resolution in Greece* , Int. J. Applied Systematic Studies, Vol 2, No 4

[www.marinetimelawyers.gr](http://www.marinetimelawyers.gr)



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματιών Υπηρεσιών

