



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**«Η Διαιτησία στη Χρονοναύλωση»**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα  
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Ευαγγελία Κεφάλα

Οκτώβριος 2022

ΧΙΟΣ

# **Η Διαιτησία στη Χρονοναύλωση**

Οκτώβριος 2022

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα  
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

**Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών**

Συγγραφέας: Ευαγγελία Κεφάλια

Επιβλέπουσα: κ. Βικτωρία Αθανασοπούλου

Διευθύντρια Σπουδών: Αμαλία Πολυδωροπούλου

ΧΙΟΣ

## Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών ‘‘Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο’’ του Πανεπιστημίου Αιγαίου, με σκοπό την ανάλυση των ρητρών διαιτησίας των συμβάσεων ναυλώσεως κατά χρόνο και τη συγκριτική μελέτη των δικαίων διαιτησίας της Αγγλίας, της Νέας Υόρκης και της Ελλάδας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου κ. Βικτωρία Αθανασοπούλου για την εμπιστοσύνη και την αμέριστη βοήθεια της σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσης διπλωματικής.

*Ιδιαίτερα αφιερωμένη στην οικογένεια μου, που με την υποστήριξη και τη βοήθεια τους ολοκληρώθηκε και αυτό το ταξίδι.*

## Πίνακας περιεχομένων

Συνοτομογραφίες .....	5
Περίληψη.....	7
Εισαγωγή.....	9
<b>Κεφάλαιο 1: Οι ρήτρες διαιτησίας στα χρονοναυλοσύμφωνα .....</b>	<b>12</b>
1.1. Εισαγωγή .....	12
1.2. Το περιεχόμενο των ρητρών διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα.....	13
1.3.1. Η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου BALTIME .....	16
1.3.2. Η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου NYPE .....	19
1.3.3. Συμπερασματικές παρατηρήσεις .....	20
<b>Κεφάλαιο 2: Η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου.....</b>	<b>22</b>
2.1. Εισαγωγή .....	22
2.2. Η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου.....	23
2.2.1. Τα μέλη.....	23
2.2.3. Οι λοιποί κανονισμοί της LMAA.....	29
2.3. Ο Νόμος περί διαιτησίας του 1996 .....	31
2.3.1. Στόχοι και πεδίο εφαρμογής του Νόμου περί Διαιτησίας.....	31
2.3.2. Η αρχή της competence/competence και οι ενστάσεις κατά της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου.....	33
2.3.3. Υποχρεωτικές και μη υποχρεωτικές διατάξεις.....	35
2.3.3. Έγγραφος τύπος της συμφωνίας.....	35
2.3.4. Προθεσμίες.....	36
2.3.5. Το Διαιτητικό Δικαστήριο.....	37
2.3.6. Η Διαιτητική Απόφαση.....	40
2.3.7. Η προσβολή της διαιτητικής απόφασης.....	43
2.4. Διαιτησία και τρίτα πρόσωπα.....	47
2.4.1. Ο Νόμος του 1999 .....	47
2.4.2. Οι συνέπειες της διαιτητικής απόφασης σε τρίτα πρόσωπα .....	49
<b>Κεφάλαιο 3: Η διαιτησία της Νέας Υόρκης.....</b>	<b>50</b>
3.1. Εισαγωγή .....	50
3.2. Ο Ομοσπονδιακός Νόμος περί Διαιτησίας.....	51
3.2.1. Η συμφωνία περί διαιτησίας .....	51

3.2.2. Η συμφωνία διαιτησίας στη φορτωτική .....	52
3.2.3. Οι διαιτητικές διαδικασίες.....	53
3.2.4. Αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα.....	55
3.2.5. Εξασφάλιση απαιτήσεων .....	59
3.2.6. Ακύρωση της διαιτητικής απόφασης.....	59
3.3. Οι κανόνες της SMA .....	62
<b>Κεφάλαιο 4: Η Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα.....</b>	<b>65</b>
4.1. Εισαγωγή .....	65
4.2. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος .....	67
4.2.1. Εισαγωγικά .....	67
4.2.2. Οι κανόνες που διέπουν τη διαιτησία του ΝΕΕ .....	68
4.3. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία .....	76
4.3.1. Εισαγωγικά .....	76
4.3.2. Οι κανόνες της Ναυτικής Ένωσης Διαιτησίας .....	77
Συμπεράσματα .....	79
Βιβλιογραφικές αναφορές .....	83

## Συντομογραφίες

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
Α.Ν.	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΠ	Άρειος Πάγος
β.δ.	Βασιλικό Διάταγμα
Δ.Σ.	Διοικητικό Συμβούλιο
αρ.	άρθρο
επ.	επόμενα
ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
Εφ.Αθ.	Εφετείο Αθηνών
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής
ΚΠολΔ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
ΜΠΠ	Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς
Ν.	Νόμος
ΝΕΕ	Ναυτικό Εμπορικό Επιμελητήριο
ΝΠΔΔ	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
παρ.	παράγραφος
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Σ.	Σύνταγμα

σελ.	σελίδα
AA 1996	Arbitration Act 1996
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
FALCA RULES	Fast and Low-Cost Arbitration Rules
ICP	Intermediate Claims Procedure
LMAA	LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION
LMAA TERMS	LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION TERMS
P&I Clubs	Protection and Indemnity Associations
SCP	Small Claims Procedure
SMA	Society Of Maritime Arbitrators
UNICTRAL	United Nations Commission on International Trade Law

## Περίληψη

Το περιεχόμενο της παρούσης εργασίας επικεντρώνεται στην επίλυση των διαφορών που προκύπτουν δυνάμει των συμβάσεων ναυλώσεων κατά χρόνο μέσω του θεσμού της διαιτησίας. Προκειμένου όμως μία διαφορά να υπαχθεί στη διαιτησία, προϋποτίθεται η ύπαρξη έγκυρης και έγγραφης συμφωνίας των μερών, η οποία συνήθως περιλαμβάνεται με τη μορφή ρήτρας στο σώμα της συμβάσεως ναυλώσεως. Οι ρήτρες διαιτησίας, που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται στην ναυτιλιακή πρακτική είναι τυποποιημένες. Στην τυποποίηση αυτή συμβάλλει η δράση της BIMCO, η οποία προσφέροντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στην ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δημοσιεύει προ-διατυπωμένα ναυλοσύμφωνα, τα οποία περιέχουν τις συνήθεις ρήτρες που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλιακή πρακτική. Οι ρήτρες διαιτησίας της BIMCO, όπως διατυπώνονται στα διάφορα χρονοναυλοσύμφωνα, δίνουν τη δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν μεταξύ διαφορετικών εδρών διαιτησίας και κανόνων δικαίου που θα διέπουν την επίλυση της διαφοράς τους. Οι έδρες διαιτησίας που περιλαμβάνονται στις ρήτρες της BIMCO είναι το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και η Σιγκαπούρη, καθώς και στα αντίστοιχα δίκαια που εφαρμόζονται στα κράτη αυτά. Άλλωστε οι ρήτρες της BIMCO δε θα μπορούσαν να μην κάνουν λόγο για τη διαιτησία του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, καθώς οι συγκεκριμένες πόλεις αποτελούν όχι μόνο μεγάλα ναυτικά κέντρα, αλλά έχουν ιδιαίτερη παράδοση στην επίλυση των ναυτικών διαφορών μέσω της διαιτησίας. Η μακρά αυτή παράδοση τους δίνει και το προβάδισμα στην επιλογή των μερών να υπάγουν τη διαφορά τους στα διαιτητικά δικαστήρια των εν λόγω κρατών. Η συμπερίληψη της Σιγκαπούρης μεταξύ των άλλων δύο μεγάλων ναυτικών κέντρων, ως εναλλακτικής επιλογής των μερών, αποδεικνύει και τη σημαντική θέση που κατέχει ανάμεσα στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Αν και ο μεγαλύτερος όγκος των διαιτητικών διαφορών καταλήγει στο Λονδίνο, η διαιτησία της Σιγκαπούρης κερδίζει συνεχώς έδαφος στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, ενώ αποτελεί σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαιτησίας της ασιατικής ηπείρου.

Στόχος λοιπόν της εργασίας είναι η μελέτη των ρητρών διαιτησίας των συμβάσεων ναυλώσεων κατά χρόνο και συγκεκριμένα των ρητρών διαιτησίας που περιλαμβάνονται στα δημοφιλέστερα χρονοναυλοσύμφωνα στην αγορά του χύδην ξηρού φορτίου που δημοσιεύει η BIMCO, ήτοι τα χρονοναυλοσύμφωνα NYPE και BALTIME. Αναλύοντας



τις ρήτρες αυτές, η εργασία στη συνέχεια θα επικεντρωθεί στη μελέτη του δικαίου διαιτησίας του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Η επιλογή αυτή έγινε εξαιτίας του γεγονότος, ότι τα διαιτητικά αυτά κέντρα προτιμώνται ιδιαίτερα για την επίλυση των ναυτικών διαφορών μέσω της διαιτησίας. Έπειτα θα αναλυθεί το ελληνικό δίκαιο διαιτησίας, προκειμένου στο τέλος να πραγματοποιηθεί μία σύγκριση μεταξύ των τριών αυτών δικαίων. Η Ελλάδα, αν και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις, κατέχοντας το 21% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, δεν επιλέγεται από τα συμβαλλόμενα μέρη ως διαιτητικό κέντρο. Σκοπός λοιπόν της συγκριτικής ανάλυσης των τριών αυτών εννόμων τάξεων, είναι αφενός να διαπιστωθεί αν το ελληνικό δίκαιο της διαιτησίας υστερεί νομοθετικά έναντι των άλλων δύο δικαίων και αφετέρου να εντοπιστούν οι λόγοι μη επιλογής της Ελλάδας ως διαιτητικού κέντρου.

**Λέξεις κλειδιά:** ρήτρες διαιτησίας, Λονδίνο, Νέα Υόρκη, χρονοναυλοσύμφωνο, Ελλάδα, Ναυτική Ένωση Διαιτητών, NEE

## Εισαγωγή

Η διαιτησία αποτελεί εναλλακτική μέθοδο επίλυσης των εμπορικών διαφορών, όπου τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν να μην προσφύγουν στα πολιτειακά δικαστήρια, αλλά αντίθετα προτιμούν να υπάγουν τις διαφορές τους στα διαιτητικά δικαστήρια, σε τόπο και με κανόνες που οι ίδιοι αποφασίζουν εκ των προτέρων<sup>1</sup>. Συνεπώς, ως ναυτική διαιτησία εννοείται απλώς η επίλυση των ναυτικών διαφορών μέσω του θεσμού της διαιτησίας.

Ως μέθοδος εναλλακτικής επίλυσης των διαφορών, η διαιτησία ενυπάρχει ήδη από τις απαρχές του εμπορίου<sup>2</sup>. Οι αρχαίοι Σουμέριοι, Πέρσες, Αιγύπτιοι, Έλληνες και Ρωμαίοι είχαν όλοι μεγάλη παράδοση στη διαιτησία. Ειδικότερα στο ρωμαϊκό δίκαιο, οι συμφωνίες διαιτησίας ήταν ιδιαίτερα αποδεκτές από τη νομική κοινότητα, καθώς θεωρούνταν ως η μεγαλύτερη έκφανση της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων. Το δίκαιο αυτό αποτέλεσε αργότερα και τη βάση για την εγκαθίδρυση και την εξέλιξη του θεσμού της διαιτησίας στο δυτικό κόσμο<sup>3</sup>. Αναφορικά με τη ναυτική διαιτησία, όπως το ναυτικό δίκαιο προηγήθηκε νομοθετικά του δικαίου του χερσαίου εμπορίου<sup>4</sup>, έτσι και ο θεσμός της ναυτικής διαιτησίας άνθισε πριν τη θεσμοθέτηση της διεθνούς εμπορικής διαιτησίας, έχοντας τις ρίζες του στην *lex mercatoria*. Κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους το εμπόριο γνώρισε ραγδαία ανάπτυξη, κυρίως με την άνθηση των πόλεων της βόρειας Ιταλίας<sup>5</sup>. Έτσι λοιπόν ιδρύεται τον 13<sup>ο</sup> αιώνα στην Πίζα το πρώτο όργανο επίλυσης ναυτικών διαφορών, η *Curia Maris*<sup>6</sup>. Τον ίδιο αιώνα η ναυτική διαιτησία γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη και στην Αγγλία, η οποία αναπτύσσει την *ad hoc* διαιτησία στην οποία διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο ακόμη και σήμερα. Η διάδοση του θεσμού της διαιτησίας στην Αγγλία είχε ως συνέπεια τη μεταφορά του εν λόγω θεσμού και στην Αμερική με

---

<sup>1</sup> ARBITRATION IN THE RESOLUTION OF MARITIME DISPUTES available at: [Microsoft Word - arbitration in the resolution of maritime disputes. Paper to be delivered Maritime Seminar for Judges June \(drvlawplace.com\)](#) (Προσπελάστηκε: 26/10/2022)

<sup>2</sup> Mustill, Arbitration: history and background, *Journal of International Arbitration* (1989), σελ. 43

<sup>3</sup> Roebuck, Sources for the History of Arbitration: A Bibliographical Introduction, *Arbitration International* (1998), σελ. 253

<sup>4</sup> Zekos, *International Commercial and Marine Arbitration* (2008), σελ. 10

<sup>5</sup> Ψυχομάνης, *Εμπορικό Δίκαιο* (2007), σελ. 25

<sup>6</sup> Simmons, *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law*, *California Law Review* (1931), σελ. 656

την ίδρυση επιμελητηρίων και εμπορικών ενώσεων<sup>7</sup>. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα δημιουργούνται και επιμελητήρια αποκλειστικά για τη ναυτική διαιτησία, με πρώτο το Ναυτικό Διαιτητικό Επιμελητήριο των Παρισίων, ενώ ακολουθεί λίγο αργότερο το Γερμανικό Δικαστήριο Ναυτικής Διαιτησίας με έδρα το Αμβούργο<sup>8</sup>. Το 1950 ιδρύεται στην Αγγλία η Ένωση Ναυτικών Διαιτητών του Λονδίνου, ενώ κινούμενες στα ίδια πλαίσια οι ΗΠΑ ιδρύουν με τη σειρά τους την Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών με έδρα τη Νέα Υόρκη.

Η ιστορική αυτή αναδρομή αποδεικνύει την έντονη επιθυμία των συναλλασσόμενων για τη ανάπτυξη μεθόδων εναλλακτικών μορφών επίλυσης των εμπορικών διαφορών, μέσω της οποίας αναδύθηκε και ο θεσμός της διαιτησίας ήδη από αρχαιοτάτων χρόνων. Ποιοι είναι όμως οι λόγοι που οδηγούν τα συμβαλλόμενα μέρη στην υπαγωγή της διαφοράς τους στη διαιτησία; Πρώτον, η σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου αποτελείται από διαιτητές τους οποίους έχουν επιλέξει τα ίδια τα μέρη δυνάμει της αρχής της ιδιωτικής αυτονομίας. Πέρα από την επιλογή αυτή των μερών, κρίσιμο είναι ότι οι διαιτητές που καλούνται να λάβουν μέρος στην επίλυση ναυτικών διαφορών, είναι άνθρωποι με εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα της ναυτιλίας και είναι σε θέση να αντιληφθούν καλύτερα από έναν δικαστή κρατικού δικαστηρίου τις ειδικότερες συνθήκες και εμπορικές συνήθειες που επικρατούν στο ναυτιλιακό κλάδο<sup>9</sup>. Δεύτερον, οι διαιτητικές διαδικασίες είναι απόλυτα εμπιστευτικές<sup>10</sup>. Στις ακροαματικές διαδικασίες δεν μπορούν να συμμετάσχουν τρίτοι χωρίς τη συναίνεση των μερών, οι συνεδριάσεις του δικαστηρίου είναι απόρρητες, ενώ διακατέχονται από έλλειψη δημοσιότητας. Ιδίως η διαιτησία προτιμάται από τα μέρη, όταν κρίνεται ότι για λόγους ανταγωνισμού δεν πρέπει η διαφορά να λάβει δημοσιότητας, προκειμένου να προστατευτούν επιχειρηματικά συμφέροντα. Τρίτον, τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να καθορίσουν τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας<sup>11</sup>. Στη συμφωνία δηλαδή διαιτησίας δύναται τα μέρη να καθορίσουν το εφαρμοστέο δίκαιο, τον τόπο διεξαγωγής της, τις προθεσμίες που θα εφαρμοστούν στα διάφορα στάδια της διαιτητικής διαδικασίας

---

<sup>7</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 18

<sup>8</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ.22

<sup>9</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία (2020), σελ. 23

<sup>10</sup> Collins QC, Privacy and Confidentiality in Arbitration Proceedings, *Arbitration International* (1995), σελ. 122

<sup>11</sup> Mentschikoff, Commercial Arbitration, *Columbia Law Review* (1961), σελ. 850

και να επιλέξουν μεταξύ της έγγραφης απόδειξης ή της ακρόασης. Τέταρτον, για την επίλυση της διαφοράς απαιτείται λιγότερος χρόνος σε σύγκριση με τα πολιτειακά δικαστήρια. Και αυτό γιατί μία από τις βασικές αρχές που διέπουν το θεσμό της διαιτησίας, είναι η αρχή της επιτάχυνσης. Μάλιστα ορισμένες έννομες τάξεις καθορίζουν απώτερα χρονικά όρια εντός των οποίων το διαιτητικό δικαστήριο θα πρέπει να έχει εκδώσει τη διαιτητική απόφαση. Και τέλος, πέμπτον θεωρείται ότι οι διαδικασίες ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου έχουν μικρότερο κόστος.

Για τη βαθύτερη κατανόηση του θεσμού της διαιτησίας θα πρέπει να γίνει και μία σύντομη αναφορά στα είδη της διαιτησίας. Όταν τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν τη υπαγωγή της διαφοράς τους στη διαιτησία με συμφωνία, το διαιτητικό δικαστήριο που θα επιληφθεί της υποθέσεως, συγκροτείται για να εκδικάσει τη συγκεκριμένη διαφορά, υπό τους κανόνες που όρισαν τα μέρη. Η διαιτησία αυτή ονομάζεται *ad hoc* διαιτησία, όπου τα μέρη είναι απολύτως ελεύθερα να διαμορφώσουν τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας<sup>12</sup>. Η *ad hoc* διαιτησία αντιδιαστέλλεται με τη θεσμική διαιτησία. Στην τελευταία αυτή διαιτησία τα μέρη επιλέγουν και πάλι με συμφωνία τη διαιτητική επίλυση της διαφοράς τους, αλλά προσφεύγουν ενώπιον ενός Κέντρου Διαιτησίας, το οποίο έχει εποπτικό ρόλο κατά τη διενέργεια των διαιτητικών διαδικασιών<sup>13</sup>. Η επιλογή αυτή επιφέρει κάποιους περιορισμούς στην ελευθερία των μερών π.χ. δεν μπορούν να καθορίσουν ελεύθερα τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτησίας και τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου. Συνήθως τα Κέντρα Διαιτησίας διαθέτουν καταλόγους διαιτητών βάσει των οποίων οι διάδικοι θα επιλέξουν τους διαιτητές τους, ενώ διεξάγουν τη διαιτησία υπό συγκεκριμένους κανόνες. Στη θεσμική διαιτησία συγκαταλέγονται το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου<sup>14</sup> με έδρα το Παρίσι, το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Λονδίνου και η Αμερικάνικη Ένωση Διαιτησίας.

---

<sup>12</sup> Blanke, *Institutional versus Ad Hoc Arbitration: A European Perspective* (2008), σελ. 276

<sup>13</sup> Ρόβλιας, *Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία* (2020), σελ. 18

<sup>14</sup> Τροβά, *Η διαιτησία των επιμελητηρίων* (2021), σελ. 155

# Κεφάλαιο 1: Οι ρήτρες διαιτησίας στα χρονοναυλοσύμφωνα

## 1.1. Εισαγωγή

Η διαιτησία αποτελεί τον βασικότερο τρόπο επίλυσης των ναυτικών διαφορών, με τον μεγαλύτερο όγκο των υποθέσεων να προέρχεται από διαφορές που προκύπτουν δυνάμει των συμβάσεων ναυλώσεως<sup>15</sup>. Ειδικότερα στα χρονοναυλοσύμφωνα οι διαφορές αναφέρονται<sup>16</sup> είτε κατά την έναρξη της σύμβασης, είτε κατά την διάρκεια αυτής και αφορούν την παράδοση του πλοίου, την αξιοπλοΐα, την ταχύτητα και τα καύσιμα, τη ρήτρα off hire, την κατάσταση του πλοίου κατά την επαναπαράδοση στον εκναυλωτή κ.α<sup>17</sup>. Προκειμένου όμως τα μέρη να παραπέμψουν την υπόθεση τους στη διαιτησία, θα πρέπει να υφίσταται έγκυρη και γραπτή συμφωνία των μερών, βάσει της οποίας το διαιτητικό δικαστήριο θα εδραιώσει την δικαιοδοσία του<sup>18</sup>. Η συμφωνία αυτή δημιουργεί διαδικαστικό κώλυμα για τα πολιτειακά δικαστήρια, τα οποία δεν έχουν πλέον την αρμοδιότητα να επιληφθούν της υποθέσεως. Οι συνέπειες υπαγωγής της υπόθεσης παρά την ύπαρξη συμφωνίας διαιτησίας σε κρατικό δικαστήριο, ορίζονται από το εφαρμοστέο δίκαιο<sup>19</sup>.

Στις συμβάσεις ναυλώσεως η συμφωνία διαιτησίας εμπεριέχεται στο ίδιο το κείμενο των ναυλοσυμφώνων, συνήθως υπό τη μορφή όρου που περιλαμβάνει μία ρήτρα διαιτησίας. Κατά κανόνα, τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο (συνεπώς και οι ρήτρες διαιτησίας) είναι τυποποιημένα. Στον τομέα αυτό συμβάλλει σημαντικά η δράση της BIMCO (Baltic and International Maritime Council), η οποία προσφέροντας συμβουλευτικές υπηρεσίες στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δημοσιεύει προ-διατυπωμένα ναυλοσύμφωνα προς διευκόλυνση των μερών, τα οποία περιέχουν όλους τους όρους που συνηθίζεται από την ναυτιλιακή πρακτική να διαθέτουν<sup>20</sup>. Οι

---

<sup>15</sup> MacDonald Eggers, The Role of Arbitration in Shipping Law, *The Journal of World Investment & Trade* (2017), σελ. 1077

<sup>16</sup> HILL, MARITIME LAW (2003), σελ. 173

<sup>17</sup> Dawood, Arbitration in Maritime Disputes, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* (2016), σελ. 207

<sup>18</sup> Di Pietro, Incorporation of arbitration clauses by reference, *Journal of International Arbitration* (2004), σελ. 439.

<sup>19</sup> Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law Third Edition Volume 1: Jurisdiction and Risks* (2013), σελ.321

<sup>20</sup> Baltic and International Maritime Council available at: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> (Προσπελάστηκε: 22/08/2022)

ρήτρες όμως διαιτησίας των ναυλοσυμφώνων δεν προβλέπουν με λεπτομέρεια τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτητικής διαδικασίας, παρά μόνο αρκούνται στον τόπο έδρας της και τις εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου<sup>21</sup>. Φυσικά τα μέρη μπορούν, είτε να μην επιλέξουν τις συμβάσεις της BIMCO, είτε να τροποποιήσουν κάποιους όρους προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους, ένα δικαίωμα που παρέχεται στους αντισυμβαλλομένους από τη διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων<sup>22</sup>. Σύμφωνα με την αρχή αυτή οι συμβαλλόμενοι είναι ελεύθεροι να διαμορφώσουν το περιεχόμενο της σύμβασης που θα διέπει τις μεταξύ τους σχέσεις. Συνεπώς όλες οι διατάξεις που αφορούν τους όρους των συμβάσεων ναύλωσης έχουν ενδοτικό και όχι αναγκαστικό χαρακτήρα, στο μέτρο βέβαια που δεν αντιτίθενται σε κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

## **1.2. Το περιεχόμενο των ρητρών διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα**

Αν και το περιεχόμενο των ρητρών που χρησιμοποιούνται στα διάφορα ναυλοσύμφωνα ποικίλει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και του είδους του μεταφερόμενου φορτίου, ως προς τις διαιτητικές ρήτρες τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα φέρουν αρκετές ομοιότητες. Σε μία διαιτητική ρήτρα συνήθως τα μέρη συμφωνούν τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, δηλαδή το *locus arbitri*, αλλά και το δίκαιο που θα εφαρμοστεί στην επίλυση της διαφοράς τους<sup>23</sup>. Αν δεν καθοριστεί συγκεκριμένο δίκαιο, θεωρείται ότι εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της έδρας της διαιτησίας που επέλεξαν τα μέρη<sup>24</sup>. Άλλωστε σε περίπτωση αμφισβήτησης του εφαρμοστέου δικαίου ο Κανονισμός Ρώμη I (ΕΚ 593/2008) στο αρ.1 παρ.2 περ.ε' εξαιρεί ρητά από το πεδίο εφαρμογής του τις συμβάσεις επιλογής δικαστηρίου και δη τις διαιτητικές συμφωνίες, για τις οποίες έχουν υπογραφεί δύο διεθνείς συμβάσεις, ήτοι της Γενεύης του 1923 και της Νέας Υόρκης του 1958<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 170

<sup>22</sup> Αντάπασης, Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο (2020), σελ. 430

<sup>23</sup> Poon, Choice of Law for Enforcement of Arbitral Awards-A Return to the Lex Loci Arbitri?, *Singapore Academy of Law Journal* (2012), σελ. 113

<sup>24</sup> Platte, When Should an Arbitrator Join Cases?, *Arbitration International* (2002), σελ. 69

<sup>25</sup> Γραμματικάκη-Αλεξίου, Παπασιωπη-Πασια, Βασιλακάκης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο* (2017), σελ. 304

Επιπλέον οι ρήτρες διαιτησίας ενδέχεται να καθορίζουν τη συγκρότηση του διαιτητικού δικαστηρίου, τις προθεσμίες αλλά και εν γένει τις διαιτητικές διαδικασίες<sup>26</sup>.

Ως προς τη σύνθεση του δικαστηρίου, τα μέρη δύναται να επιλέξουν ανάμεσα σε ένα και μοναδικό διαιτητή, δύο ή τρεις, όπου κάθε μέρος επιλέγει έναν διαιτητή και αυτοί με τη σειρά τους διορίζουν έναν τρίτον<sup>27</sup>. Η επιλογή ενός διαιτητή αποτελεί σπάνια περίπτωση. Αυτό οφείλεται αφενός στο ότι η σύμπτωση βουλήσεων των μερών για τον διορισμό διαιτητή καθίσταται σχεδόν ανέφικτη και αφετέρου στο ότι κάθε μέρος<sup>28</sup> επιθυμεί εν μέρει να ελέγξει τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου, επιλέγοντας το πρόσωπο που θεωρεί κατάλληλο. Βέβαια στις περιπτώσεις που έχει συμφωνηθεί η σύνθεση να αποτελείται από δύο διαιτητές και αυτοί δεν μπορούν να λάβουν αποφάσεις λόγω διάστασης απόψεων, τότε διορίζεται ένας τρίτος διαιτητής<sup>29</sup>, ο λεγόμενος επιδιαιτητής, ο οποίος στη συνέχεια θα αποφασίζει μόνος του για την επίλυση της υποθέσεως. Κατά κανόνα όμως τα συμβαλλόμενα μέρη των συμβάσεων ναυλώσεως συμφωνούν σε τριμελή σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου. Υπάρχουν όμως και ρήτρες διαιτησίας που δεν προσδιορίζουν τον αριθμό των διαιτητών. Σε αυτήν την περίπτωση η σύνθεση του δικαστηρίου θα δημιουργηθεί με βάση το δίκαιο της διαιτητικής έδρας που έχουν επιλέξει τα μέρη<sup>30</sup>.

Πέρα από τον αριθμό των διαιτητών, συνήθως οι ρήτρες καθορίζουν και τα ατώτερα χρονικά όρια που έχει στη διάθεση του το κάθε μέρος, προκειμένου να διορίσει το διαιτητή του<sup>31</sup>. Η προθεσμία αυτή αρχίζει από τη στιγμή που κάποιος συμβαλλόμενος κοινοποιήσει στον αντισυμβαλλόμενο του την τοποθέτηση του διαιτητή του. Ο κυριότερος λόγος που συμφωνείται μία τέτοια προθεσμία είναι για να αποκλειστούν οι

---

<sup>26</sup> Plomaritou, Papadopoulos, *Shipbroking And Chartering Practice* (2018), σελ.314

<sup>27</sup> Esplugues, Carlos, *The Role of Arbitrators in International Maritime Arbitration*, Mohr Siebeck (2009).

<sup>28</sup> Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία* (1999), σελ. 183

<sup>29</sup> McLean, Sean-Patrick Wilson, *Is Three a Crowd-Neutrality, Partiality and Partisanship in the Context of Tripartite Arbitrations*, *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal* (2008), σελ. 167.

<sup>30</sup> Onyema, *International Commercial Arbitration and the Arbitrator's Contract* (2010), σελ. 23

<sup>31</sup> Jones, *International Arbitration*, *Hastings International and Comparative Law Review* (1984), σελ. 213.

προθεσμίες που τίθενται από τα εφαρμοστέα δίκαια, οι οποίες ενδεχομένως να είναι στενότερες από αυτές που επιθυμούν τα μέρη<sup>32</sup>.

Εκτός των προθεσμιών αυτών, στα παλαιότερα ναυλοσύμφωνα τα μέρη επέλεξαν να θέτουν χρονικό περιορισμό και ως προς την έναρξη της διαιτησίας. Επέλεξαν δηλαδή να προβλέπουν προθεσμίες μέσα στις οποίες ο ενάγων όφειλε, είτε να γνωστοποιήσει την απαίτηση του στον αντισυμβαλλόμενο του, είτε να επιλέξει τη διαιτησία ως μέθοδο επίλυσης της διαφοράς τους<sup>33</sup>. Τον τελευταίο αυτό όρο για παράδειγμα, περιείχε το χρονοναυλοσύμφωνο Shelltime 4 του 1984<sup>34</sup>, στο οποίο το μέρος που θα γνωστοποιούντο η ύπαρξη της διαφοράς, όφειλε εντός 30 ημερών από την γνωστοποίηση να υπάγει τη διαφορά στη διαιτησία, διαφορετικά θα έχανε το δικαίωμα αυτό, το οποίο θα συνέχιζε να υφίσταται μόνο για τον αντισυμβαλλόμενο του. Στα νεότερα χρονοναυλοσύμφωνα φαίνεται ότι η πρακτική αυτή έχει εγκαταλειφθεί λόγω της μεγάλης παρεμβατικότητας των διατάξεων αυτών. Προκειμένου να συμπεριληφθούν τέτοιου είδους προθεσμίες θα έπρεπε πρώτα να ελεγχθεί, αν οι διατάξεις περί παραγραφής του εφαρμοστέου δικαίου είναι διατάξεις αναγκαστικής εφαρμογής, οπότε και οι προθεσμίες αυτές θα έρχονταν σε αντίθεση με την προστασία της δημόσιας τάξεως<sup>35</sup>. Τόσο στην αγγλική<sup>36</sup> όσο και στην ελληνική έννομη τάξη οι διατάξεις περί παραγραφής θεωρούνται κανόνες δημόσιας τάξεως και συνεπώς οι προθεσμίες ως προς την επιλογή της διαιτησίας καθίστανται άκυρες<sup>37</sup>.

Τα πιο δημοφιλή ναυλοσύμφωνα κατά χρόνο στην αγορά των χύδην ξηρών φορτίων είναι τα BALTIME 2001 και NYPE 2015, των οποίων οι ρήτρες διαιτησίας θα αναλυθούν στις επόμενες ενότητες προκειμένου να διαπιστωθεί ποιοι διαιτητικοί όροι επιλέγονται στις συμβάσεις αυτές.

---

<sup>32</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 193

<sup>33</sup> Lopez, Bes' Chartering And Shipping Terms (1992), σελ. 8

<sup>34</sup> Shelltime 4 1984 available at: [https://dlscrib.com/download/shell-time-4\\_58c9fa2bee34352a77687f77.pdf](https://dlscrib.com/download/shell-time-4_58c9fa2bee34352a77687f77.pdf) (Προσπελάστηκε: 25/08/2022)

<sup>35</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 222

<sup>36</sup> EGL, The statute of limitations and the conflict of laws, *Yale Law Journal* (1919), σελ. 492-498.

<sup>37</sup> ΑΠ 1377 / 2011, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*



### 1.3.1. Η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου BALTIME

Το ναυλοσύμφωνο BALTIME<sup>38</sup> διαθέτει μία αρκετά εκτενή ρήτρα διαιτησίας, η οποία εμπεριέχει αρκετούς από τους προαναφερθέντες όρους. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι το εν λόγω ναυλοσύμφωνο διέπεται και ερμηνεύεται με βάση το αγγλικό δίκαιο και οποιαδήποτε διαφορά προκύψει σε σχέση με αυτό θα παραπέμπεται στη διαιτησία του Λονδίνου σύμφωνα με το Νόμο περί Διαιτησίας 1996 (Arbitration Act 1996). Η διαιτησία θα διεξαχθεί με βάση τους κανονισμούς της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου, όπως αυτοί θα ισχύουν κατά τη χρονική στιγμή που θα παραπεμφθεί η υπόθεση στο διαιτητικό δικαστήριο.

Με βάση λοιπόν τα ανωτέρω φαίνεται ότι η ρήτρα του BALTIME δεν καθορίζει μόνο την έδρα της διαιτησίας, αλλά και το εφαρμοστέο δίκαιο, προκειμένου να μην αφήνονται περιθώρια αμφισβήτησης από τα μέρη. Ο όρος ‘‘οποιαδήποτε διαφορά’’ (any dispute) που χρησιμοποιείται, ερμηνεύεται από τα δικαστήρια της Αγγλίας ευρύτατα και περιλαμβάνει όλες τις διαφορές που δύναται να προκύψουν δυνάμει της σύμβασης ναυλώσεως, εκτός από την αμφισβήτηση της εγκυρότητας του ναυλοσυμφώνου. Με παρόμοιο τρόπο ερμηνεύεται και από τα δικαστήρια των ΗΠΑ, όπως αποδείχθηκε στην υπόθεση Triumph Tankers με το ομοσπονδιακό εφετείο να δέχεται ότι οι διαιτητές έχουν την εξουσία να κρίνουν περιστατικά που φαινομενικά δεν καλύπτει η ρήτρα διαιτησίας, ώστε να καταλήξουν στην κατά το δυνατόν ορθότερη απόφαση<sup>39</sup>. Δεν είναι όμως μόνο τα αγγλικά και τα αμερικάνικα δικαστήρια που προσεγγίζουν με ευρύ τρόπο την εν λόγω ρήτρα. Και η ελληνική νομική θεωρία προσδίδει ευρεία όρια στη διαιτητική ρήτρα, προκειμένου να συμπεριληφθούν διαφορές που ανακύπτουν κατά την έναρξη της σύμβασης, κατά τη διάρκεια αλλά και κατά τη λύση της<sup>40</sup>. Συνεπώς, μπορούν να υπαχθούν στη διαιτησία τόσο οι αξιώσεις και τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση ναυλώσεως, όσο και απαιτήσεις λόγω αδικπραξιών, αρκεί αυτές να συνδέονται με την κύρια σύμβαση<sup>41</sup>. Σε αντίθεση όμως με τα αγγλικά δικαστήρια, τα

<sup>38</sup> BALTIME 1939 (AS REVISED 2001), BIMCO available at: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/balttime-1939-as-revised-2001> (Προσπελάστηκε: 23/08/2022)

<sup>39</sup> Kerr-McGee Refining Corp. v. Triumph Tankers Ltd available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/59148905add7b049344fbf74> (Προσπελάστηκε: 23/08/2022)

<sup>40</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 220

<sup>41</sup> Ανδρίτσος, Βαθρακοκοίλης κ.λπ. Ενστάσεις στην Πολιτική Δίκη (2018), σελ.510

ελληνικά έχουν κρίνει, ότι υπάγονται στη διαιτησία και οι διαφορές περί του κύρους της συμβάσεως<sup>42</sup>. Η ερμηνεία αυτή δίνεται κυρίως επειδή τα μέρη επιλέγοντας τον όρο “οποιαδήποτε διαφορά που απορρέει από το ναυλοσύμφωνο” επιθυμούν να υπάγουν στη διαιτησία το μεγαλύτερο όγκο των διαφορών τους.

Ως προς τη σύνθεση του δικαστηρίου, η ρήτρα ορίζει ότι θα αποτελείται από τρεις διαιτητές. Το μέρος που επιθυμεί να υπάγει τη διαφορά στο διαιτητικό δικαστήριο, οφείλει να διορίσει το δικό του διαιτητή και στη συνέχεια να ενημερώσει γραπτώς τον αντισυμβαλλόμενο του για την ενέργεια του αυτή. Από την ημέρα της ενημερώσεως ο αντίδικος έχει στη διάθεση του 14 ημέρες για να διορίσει το δικό του διαιτητή, διαφορετικά η σύνθεση του δικαστηρίου θα αποτελείται από έναν διαιτητή, τον ήδη διορισμένο από το πρώτο μέρος. Στην περίπτωση αυτή η απόφαση που θα εκδοθεί θα δεσμεύει και τα δύο μέρη. Η ρήτρα επίσης επισημαίνει, ότι τα μέρη είναι ελεύθερα να διαφοροποιήσουν τη διάταξη που αναφέρεται στον αριθμό των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου, επιλέγοντας έναν διαιτητή αντί για τρεις. Βέβαια όπως ήδη ειπώθηκε, τα συμβαλλόμενα μέρη σπάνια επιλέγουν μονομελή σύνθεση. Τέλος, αν το σύνολο της διαφοράς δεν υπερβαίνει το ποσό των 50.000 δολαρίων ΗΠΑ (ή το χρηματικό ποσό που θα καθορίσουν τα μέρη), τότε η διαιτησία θα διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες των μικροδιαφορών της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου, όπως αυτοί θα ισχύουν κατά τη χρονική στιγμή υπαγωγής της υποθέσεως στο διαιτητικό δικαστήριο.

Η ρήτρα επίλυσης της διαφοράς του BALTIME πέρα από τους ανωτέρω περιγραφόμενους όρους, δίνει την δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν διαφορετική έδρα διαιτησίας. Η δυνατότητα αυτή προσφέρεται με τους προ-διατυπωμένους όρους για την επιλογή του δικαίου των Ηνωμένων Πολιτειών και την υπαγωγή της διαιτησίας στη Νέα Υόρκη, υπό τριμελή σύνθεση στην οποία το κάθε μέρος θα διορίσει από έναν διαιτητή. Η απόφαση που θα εκδοθεί από τους διαιτητές θα πρέπει να είναι και η οριστική. Η διάταξη αυτή της ρήτρας δεν αποκλείει την προσβολή της απόφασης σε πολιτειακό δικαστήριο. Αντικατοπτρίζει απλώς την προϋπόθεση που τίθεται από το αμερικάνικο δίκαιο, ότι μόνο οι οριστικές αποφάσεις των διαιτητικών δικαστηρίων δύνανται να προσβληθούν στα πολιτειακά δικαστήρια υπό πολύ συγκεκριμένους λόγους<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Ολ.ΑΠ 1481/1977, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών “Νόμος”*

<sup>43</sup> Coghlin, Baker et.al., *Time Charters* (2014), σελ. 561

Παράλληλα προβλέπεται και πάλι η εφαρμογή ειδικών διατάξεων μικροδιαφορών στην περίπτωση που η συνολική διαφορά δεν υπερβαίνει το ποσό των 50.000 δολαρίων ΗΠΑ.

Αν και στην πράξη σπάνια επιλέγεται στα ναυλοσύμφωνα η επιλογή της διαμεσολάβησης ως εναλλακτική μέθοδο επίλυσης διαφορών<sup>44</sup>, η ρήτρα στο χρονοναυλοσύμφωνο BALTIME δίνει αυτή τη δυνατότητα στα μέρη, ορίζοντας ότι παρά τη συμφωνία περί υπαγωγής της διαφοράς στην διαιτησία, τα μέρη οποιαδήποτε στιγμή μπορούν να συμφωνήσουν ως μέθοδο επίλυσης των διαφορών τους τη διαμεσολάβηση. Στην περίπτωση αυτή το συμβαλλόμενο μέρος που επιθυμεί να υπάγει τη διαφορά στη διαμεσολάβηση, καλεί γραπτώς τον αντισυμβαλλόμενο του να δεχτεί τη διαμεσολάβηση ως μέσο εναλλακτικής επίλυσης της διένεξης τους εντός 14 ημερών. Αν δεχτεί, τότε τα μέρη από κοινού διορίζουν το διαμεσολαβητή που θα επιληφθεί της υποθέσεως τους και πάλι εντός 14 ημερών, ενώ αν δεν μπορούν να συμφωνήσουν ως προς το πρόσωπο του διαμεσολαβητή, τότε αυτός θα διοριστεί από το Διαιτητικό δικαστήριο ή από πρόσωπο που θα υποδειχθεί και πάλι από το δικαστήριο. Ο διαμεσολαβητής είναι τρίτο, ανεξάρτητο πρόσωπο<sup>45</sup>, το οποίο βοηθά τα μέρη να έρθουν σε επαφή<sup>46</sup> και να διαπραγματευτούν μία ευνοϊκή λύση. Ο τόπος και οι κανόνες διεξαγωγής της διαμεσολάβησης καθορίζονται με συμφωνία των μερών ή ελλείψει συμφωνίας από τον ίδιο τον διαμεσολαβητή. Ο τρόπος με τον οποίο διατυπώνεται<sup>47</sup> η επιλογή της διαμεσολάβησης στη ρήτρα, αποδεικνύει και την απουσία προθέσεως να δεσμεύσει τα μέρη. Για αυτό άλλωστε και η άρνηση του αντισυμβαλλομένου να υπαχθεί η υπόθεση στη διαμεσολάβηση δεν επιφέρει κάποια έννομη συνέπεια, παρά μόνο λαμβάνεται υπόψη κατά την επιδίκαση των δικαστικών εξόδων από το Διαιτητικό Δικαστήριο. Κατά τη διεξαγωγή της διαμεσολάβησης, οι διαιτητικές διαδικασίες δεν διακόπτονται αλλά διενεργούνται με σεβασμό στο πρόγραμμα των συνεδριάσεων της διαμεσολάβησης. Άλλωστε η υπαγωγή της υπόθεσης στη διαμεσολάβηση, ενδέχεται να μην αναστέλλει τις προθεσμίες των διαιτητικών διαδικασιών. Ως προς τα έξοδα της διαμεσολάβησης,

---

<sup>44</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 32

<sup>45</sup> Mason, *The arbitrator as mediator, and mediator as arbitrator*, *Journal of International Arbitration* (2011), σελ. 541

<sup>46</sup> Andrews, *The three paths of justice - Court Proceedings, Arbitration, And Mediation in England* (2012), σελ. 189

<sup>47</sup> Zeller, Trakman, *Mediation and arbitration: the process of enforcement*, *Uniform Law Review* (2019), σελ. 449

ελλείπει αντίθετης συμφωνίας το κάθε μέρος αναλαμβάνει την κάλυψη των δικών του εξόδων.

### 1.3.2. Η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου NYPE

Η ρήτρα διαιτησίας που περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο NYPE προβλέπει τρεις διαφορετικές διαιτητικές συμφωνίες με τα μέρη να καλούνται να επιλέξουν ως τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας ανάμεσα στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη και τη Σιγκαπούρη και τους αντίστοιχους νομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα κράτη αυτά. Η συμπερίληψη της Σιγκαπούρης ως δυνητικής επιλογής των μερών αποδεικνύει τη σημαντική θέση που κατέχει ανάμεσα στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου<sup>48</sup>. Αν και ο μεγαλύτερος όγκος των διαιτητικών διαφορών καταλήγει στο Λονδίνο, η διαιτησία της Σιγκαπούρης κερδίζει συνεχώς έδαφος και αποτελεί σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διαιτησίας της Ασίας<sup>49</sup>, γεγονός που την κατατάσσει παγκοσμίως ανάμεσα στις δημοφιλέστερες χώρες διεξαγωγής διαιτησιών<sup>50</sup>. Οι λόγοι επιλογής της Σιγκαπούρης ποικίλουν με τους σημαντικότερους να αφορούν τα χαμηλά δικαστικά έξοδα σε σχέση με άλλες χώρες<sup>51</sup> και την αρκετά ευνοϊκή νομοθεσία που διέπει τη διεθνή διαιτησία. Ο νόμος που εφαρμόζεται υιοθετεί τον Πρότυπο Νόμο της UNICTRAL (Model Law)<sup>52</sup> επιτρέποντας στα μέρη να διαμορφώσουν σχεδόν αποκλειστικά τον τρόπο διεξαγωγής

---

<sup>48</sup> Xi, Sun, and Jasmine Siu Lee Lam, Development of Ship Finance Center: Case of Singapore, *In International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2014: Sustainable Development in Shipping and Transport Logistics* Hong Kong Polytechnic University (2014)

<sup>49</sup> Cohen, Maritime arbitration in Asia, *Journal of Maritime Law and Commerce* (1998), σελ. 117.

<sup>50</sup> 2021 International Arbitration Survey Report: Adapting arbitration to a changing world by Queen Mary University of London available at:

[https://arbitration.qmul.ac.uk/media/arbitration/docs/LON0320037-QMUL-International-Arbitration-Survey-2021\\_19\\_WEB.pdf](https://arbitration.qmul.ac.uk/media/arbitration/docs/LON0320037-QMUL-International-Arbitration-Survey-2021_19_WEB.pdf) (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)

<sup>51</sup> <https://www.siac.org.sg/about-us/why-siac/arbitration-in-singapore> (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)

<sup>52</sup> UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration (1985), with amendments as adopted in 2006 available at:

[https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration#:~:text=The%20Model%20Law%20is%20designed,needs%20of%20international%20commercial%20arbitration.](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration#:~:text=The%20Model%20Law%20is%20designed,needs%20of%20international%20commercial%20arbitration.) (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)

της διαιτησίας, ενώ το δικαίωμα προσβολής της διαιτητικής απόφασης στα πολιτειακά δικαστήρια είναι πάρα πολύ περιορισμένο<sup>53</sup>.

Το περιεχόμενο των τριών διαιτητικών συμφωνιών ακολουθεί το ίδιο μοτίβο με τη ρήτρα επίλυσης διαφορών του BALTIME. Όποια συμφωνία κι αν επιλέξουν τα μέρη, η σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου θα αποτελείται από τρεις διαιτητές, όπου κάθε μέρος διορίζει το δικό του διαιτητή και αυτοί με τη σειρά τους τον τρίτο. Στην διαιτησία με έδρα το Λονδίνο προβλέπονται και πάλι η εφαρμογή του πρώτου μέρους του Νόμου περί Διαιτησίας του 1996 και οι κανονισμοί της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου, οι 14 ημέρες προθεσμίες για την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας και την επιλογή διαιτητή από τον αντισυμβαλλόμενο, καθώς και η εφαρμογή των κανόνων των μικροδιαφορών της LMAA για διαφορές που δεν ξεπερνούν το συνολικό ποσό των 100.000 δολαρίων ΗΠΑ. Αν τα μέρη επιλέξουν ως έδρα της διαιτησίας τη Νέα Υόρκη, τότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών και η διαιτησία θα διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες της Εταιρίας Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης<sup>54</sup>. Η απόφαση απαιτείται να είναι οριστική, ως απαραίτητη προϋπόθεση προσβολής της στα πολιτειακά δικαστήρια, ενώ αν η συνολική διαφορά είναι κάτω των 100.000 δολαρίων ΗΠΑ, θα εφαρμοστούν συντομότερες διαδικασίες όπως αυτές προβλέπονται από τη Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών (SMA).

### 1.3.3. Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Από την ανάλυση των ανωτέρω δύο ναυλοσυμφώνων διαπιστώνεται, πως οι ρήτρες διαιτησίας που χρησιμοποιούνται είναι απόλυτα τυποποιημένες και επαναλαμβάνονται με ελάχιστες διαφορές σε κάθε ναυλοσύμφωνο. Το μείζον ζήτημα όμως που προκύπτει στην πλειονότητα των διαιτητικών ρητρών δεν είναι η πρόβλεψη των διαιτητικών διαδικασιών ή η σύνθεση του δικαστηρίου, αλλά ο καθορισμός των διαφορών που θα υπάγονται στη διαιτησία. Η τυποποίηση όμως των ρητρών διαιτησίας επιλέγεται κυρίως από τους συναλλασσομένους διότι θεωρείται, ότι οι πάγιες ρήτρες προσδίδουν μεγαλύτερη βεβαιότητα στον προσδιορισμό των εξουσιών του διαιτητικού

---

<sup>53</sup> Pillay, *The Singapore Arbitration Regime and the UNCITRAL Model Law, Arbitration International* (2004), σελ. 359-361

<sup>54</sup> Society Of Maritime Arbitrators available at: <https://smany.org/> (Προσπελάστηκε: 25/08/2022)

δικαστηρίου<sup>55</sup>. Και αυτό επειδή αφενός τα συμβαλλόμενα μέρη δεν είναι νομικοί και άρα αγνοούν τη μεγάλη σημασία που έχει η διατύπωση των λέξεων σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και αφετέρου διότι τα μέρη δεν είναι δυνατόν να προσδιορίσουν εξ αρχής τα δικαιώματα και τις απαιτήσεις που θα αποτελέσουν αργότερα το αντικείμενο της διαφοράς τους<sup>56</sup>. Κατά συνέπεια οι τυποποιημένες ρήτρες αποτελούν για αυτούς την καλύτερη επιλογή. Αν και η αντίληψη αυτή είναι απόλυτα κατανοητή από επιχειρηματικής πλευράς, στον νομικό κόσμο ενδέχεται να δημιουργήσει πολλά ερμηνευτικά προβλήματα<sup>57</sup>. Κάθε διαιτητική σύμβαση θα πρέπει να ερμηνεύεται στο πλαίσιο της σύμβασης ναυλώσεως, δηλαδή σε συνάρτηση και με τους λοιπούς όρους του ναυλοσυμφώνου, οι οποίοι περιέχουν και την πραγματική βούληση των μερών<sup>58</sup>. Και αυτό γιατί οι προβλεπόμενοι όροι που καθορίζουν τη φύση της συναλλαγής και άρα τους γενεσιουργούς λόγους της ρήτρας διαιτησίας, ενδέχεται να προσδίδουν στενότερο ή ευρύτερο ερμηνευτικό πλαίσιο. Άλλωστε κατά την ελληνική νομική θεωρία για τον προσδιορισμό των διαφορών που θα υπάγονται στη διαιτησία θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο σκοπός της σύμβασης, καθώς και ποια συμφέροντα επιδιώκουν τα μέρη να προστατεύσουν με τη συνολολόγηση της ρήτρας διαιτησίας<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> Rhidian, *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (2008), σελ.2

<sup>56</sup> Οικονομόπουλος, *Η αυτοτέλεια της συμφωνίας περί διαιτησίας και η έννοια της συμφωνίας "αι διαφοραί εκ της συμβάσεως υπάγονται εις διαιτησίαν"* (1974), σελ. 706

<sup>57</sup> Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία* (1999), σελ. 210

<sup>58</sup> Αντάπασης, Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο* (2020), σελ. 434

<sup>59</sup> ΑΠ 1560/2008, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

## Κεφάλαιο 2: Η ναυτική διαιτησία του Λονδίνου

### 2.1. Εισαγωγή

Το Λονδίνο, κατέχοντας μία μακρά ναυτιλιακή παράδοση, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες έδρες της παγκόσμιας ναυτικής διαιτησίας<sup>60</sup>. Η παράδοση αυτή ξεκινάει από το έτος 1774 με την ίδρυση του Χρηματιστηρίου Ναύλων του Λονδίνου (Baltic Exchange) σε ένα καφενείο ονόματι Virginia and Baltick Coffee House, στο οποίο πραγματοποιούσαν τις συναντήσεις τους οι έμποροι με τους πλοιοκτήτες και τους πλοιάρχους<sup>61</sup>. Στο αρχικό αυτό στάδιο οι διαιτητές ήταν άνθρωποι με βαθιά γνώση του θαλασσιού εμπορίου, οι οποίοι λόγω της σημαντικής δράσης τους στο ναυτιλιακό χώρο, εκτελούσαν τιμητικά και χρέη διαιτητών<sup>62</sup>. Σήμερα η διαιτησία διακατέχεται από πιο περίπλοκες διαδικασίες με την ύπαρξη ειδικών διαιτητικών δικαστηρίων και διαιτητών με απόλυτη εξειδίκευση στον τομέα της διαιτησίας. Το έτος 1960 ιδρύθηκε η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου (London Maritime Arbitrators Association – LMAA) με κύριους στόχους την διασφάλιση αμερόληπτων και ταχέων διαδικασιών στη λήψη διαιτητικών αποφάσεων αλλά και την κατάλληλη εκπαίδευση των διαιτητών<sup>63</sup>. Η LMAA δε διενεργεί η ίδια τις διαιτησίες, καθώς δεν πρόκειται για ένα διαιτητικό δικαστήριο αλλά για ένωση διαιτητών<sup>64</sup>. Διαδραματίζει όμως σημαντικό ρόλο στη ναυτική διαιτησία του Λονδίνου, αφού τα μέλη της διορίζονται ως διαιτητές στην πλειοψηφία των ναυτικών διαφορών που υπάγονται στα διαιτητικά δικαστήρια του Λονδίνου<sup>65</sup>. Σύμφωνα με τα στατιστικά που δημοσιεύονται από την ίδια την LMAA, τα μέλη της συμμετέχουν σε πάνω από 2.500 διαιτησίες το χρόνο, ενώ το προηγούμενο έτος (2021) ο αριθμός ανήλθε

---

<sup>60</sup> Tassios, Choosing the appropriate venue: Maritime Arbitration in London or New York?, *Journal of International Arbitration* (2004), σελ. 355

<sup>61</sup> History of Baltic Exchange available at: <https://www.balticexchange.com/en/who-we-are/history.html> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

<sup>62</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 2

<sup>63</sup> The History of the LMAA available at: <https://lmaa.london/history/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

<sup>64</sup> The London Maritime Arbitrators Association – the LMAA, *Arbitration Journal* available at: <https://journal.arbitration.ru/ru/news/maritime-arbitration-in-london-the-lmaa/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

<sup>65</sup> The UK's Maritime Arbitration services are second-to-none, *Maritime London* available at: <https://www.maritimelondon.com/service/arbitration> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

στις 2.777 διαιτησίες<sup>66</sup>, γεγονός που αποδεικνύει τον κυρίαρχο ρόλο του Λονδίνου στην επίλυση ναυτικών διαφορών μέσω του θεσμού της διαιτησίας. Επιπλέον, η ίδια η LMAA προκειμένου να εκπληρώσει τους τεθέντες στόχους, εκδίδει κανονισμούς, τα λεγόμενα LMAA Terms, οι οποίοι περιλαμβάνουν δικονομικές διατάξεις και καλούνται προς εφαρμογή κάθε φορά που ένα μέλος της Ένωσης συμμετέχει στη συνεδρίαση ενός διαιτητικού δικαστηρίου. Παράλληλα δύναται οι όροι αυτοί να ενσωματωθούν και στις ρήτρες επίλυσης διαφορών στα ναυλοσύμφωνα<sup>67</sup> προκειμένου να διασφαλιστεί το αδιάβλητο της διαδικασίας αλλά και τα μέρη να γνωρίζουν με βάση ποιους κανόνες δικαίου θα κριθεί η υπόθεση τους. Εκτός των LMAA Terms που εφαρμόζονται υπό τις ανωτέρω προϋποθέσεις, η κύρια διεξαγωγή της διαιτησίας για την επίλυση ναυτικών διαφορών πραγματοποιείται βάσει του Νόμου περί Διαιτησίας του 1996 (Arbitration Act 1996). Θεωρείται ένας αρκετά δημοφιλής κανονισμός, περιέχοντας ευνοϊκές διατάξεις για τους διαδίκους, γεγονός που κατατάσσει το Λονδίνο σε ηγετική θέση στην διεξαγωγή εμπορικών και δη ναυτιλιακών διαιτησιών<sup>68</sup>.

## 2.2. Η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου

### 2.2.1. Τα μέλη

Η ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου, όπως ήδη αναφέρθηκε, ιδρύθηκε το 1960 και αποτελεί βασικό πυλώνα της ναυτικής διαιτησίας του Λονδίνου<sup>69</sup>. Τα μέλη της Ένωσης Διαιτητών χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες<sup>70</sup>: 1. στα τακτικά μέλη που εργάζονται αποκλειστικά ως διαιτητές της Ένωσης και δύναται να κληθούν ανά πάσα στιγμή στη διενέργεια διαιτησίας και 2. στα υποστηρικτικά μέλη, που αν και δεν εργάζονται ως διαιτητές πλήρους απασχόλησης μπορούν να αποδεχτούν πρόταση να συμμετάσχουν σε διαιτητικές συνεδρίες και να προσφέρουν βοήθεια σε θέματα του τομέα κύριας απασχόλησης τους. Η πρώτη κατηγορία απαρτίζεται από 34 μέλη, των οποίων το

---

<sup>66</sup> LMAA Statistics available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/03/Statistics-up-to-2021-for-website.pdf> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

<sup>67</sup> LMAA TERMS available at: <https://lmaa.london/the-lmaa-terms/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

<sup>68</sup> Shackleton, The Applicable Law in International Arbitration Under the New English Arbitration Act 1996, *Arbitration International* (1997), σελ: 375

<sup>69</sup> Mukherjee, Brownrigg, Farthing on International Shipping (2013), σελ 44

<sup>70</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, London Maritime Arbitration (2017), σελ. 4



υπόβαθρο δεν είναι μόνο νομικό αλλά συμμετέχουν και επιστήμονες με τεχνική εξειδίκευση ή ειδικοί της ναυτιλιακής αγοράς<sup>71</sup>, ενώ αντίθετα τα υποστηρικτικά μέλη ανέρχονται περίπου στα 765 και είναι κυρίως δικηγόροι, νομικοί σύμβουλοι ναυτικών εταιριών, μέλη των αλληλασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs) και γενικότερα άνθρωποι με εμπειρία στη ναυτιλία<sup>72</sup>.

### **2.2.2. Οι κανονισμοί της LMAA**

Οι κανονισμοί της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου πρωτο-δημοσιεύτηκαν το έτος 1984 από την ίδια την ένωση με στόχο να καταστεί η διαδικασία λήψης των διαιτητικών αποφάσεων όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική αλλά και πιο οικονομική<sup>73</sup>. Έκτοτε οι κανονισμοί αυτοί έχουν δεχτεί αρκετές αναθεωρήσεις (1987, 1991, 1997, 2002, 2006, 2012, 2017), με την τελευταία τροποποίηση να πραγματοποιείται το έτος 2021<sup>74</sup> και να τίθεται σε ισχύ από 1<sup>η</sup> Μαΐου του ίδιου έτους. Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται κάθε φορά που η υπόθεση παραπέμπεται σε διαιτητικό δικαστήριο η σύνθεση του οποίου αποτελείται από έναν διαιτητή, ο οποίος είναι τακτικό μέλος της Ένωσης ή όταν οι αρχικώς διοριζόμενοι διαιτητές από τα διάδικα μέρη αποτελούν και πάλι τακτικά μέλη της Ένωσης. Επίσης εφαρμόζονται, όταν οι διαιτητές δηλώνουν ότι η επίλυση της διαφοράς θα διενεργηθεί με βάση τους ανωτέρω κανονισμούς, αλλά και όταν τα ίδια τα μέρη έχουν συμπεριλάβει ως όρο στη ρήτρα διαιτησίας των υπογραφέντων ναυλοσυμφώνων, ότι η διαιτητική διαδικασία θα διέπεται από τους κανονισμούς αυτούς. Ελλείψει αντίθετης συμφωνίας των μερών, όταν αποδέχονται την εφαρμογή των κανονισμών αυτών, αυτομάτως αποδέχονται ότι η διαφορά τους θα επιλυθεί με βάση το αγγλικό δίκαιο και ο τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας θα είναι η Αγγλία. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών, καθώς και οι δικονομικοί κανόνες που θα εφαρμοστούν διέπονται και συμπληρώνονται από το Νόμο περί Διαιτησίας του 1996 (Arbitration Act

---

<sup>71</sup> Κατάλογος με τα μέλη πλήρους απασχόλησης της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου: <https://lmaa.london/arbitrators-full-members/> (Προσπελάστηκε: 05/08/2022)

<sup>72</sup> Κατάλογος με τα υποστηρικτικά μέλη της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου: <https://lmaa.london/members-supporting-members/> (Προσπελάστηκε: 05/08/2022)

<sup>73</sup> Cartoni, The Expedited Procedure in Maritime Arbitration: An Overview, SSRN (2017), σελ. 1

<sup>74</sup> LMAA TERMS 2021: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/04/LMAA-Terms-2021.pdf> (Προσπελάστηκε: 10/08/2022)

1996). Στην περίπτωση εκείνη που η διαιτησία διεξαχθεί εκτός Αγγλίας και Ουαλίας, οι κανονισμοί αυτοί τυγχάνουν εφαρμογής στο μέτρο που δεν έρχονται σε αντίθεση με κανόνες αναγκαστικής εφαρμογής του δικαίου που θα κριθεί βάσει της συμβάσεως ναύλωσης ότι είναι το εφαρμοστέο<sup>75</sup>. Το ζήτημα της εφαρμογής των κανονισμών αυτών απασχόλησε το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας στην υπόθεση *Fal Bunkering v Grecalle Inc of Panama*<sup>76</sup>. Η διαφορά προέκυψε από την παραβίαση των όρων του υπογραφέντος ναυλοσυμφώνου μεταξύ των δύο εταιριών και μολονότι στο ναυλοσύμφωνο υπήρχε ρήτρα διαιτησίας, δεν είχε καθοριστεί το εφαρμοστέο δίκαιο. Η πλοιοκτήτρια εταιρία διόρισε διαιτητή, τακτικό μέλος της Ένωσης, ο οποίος αποδέχτηκε ρητά τους κανονισμούς της LMAA. Από την άλλη πλευρά και η ναυλώτρια εταιρία διόρισε ως διαιτητή τακτικό μέλος την Ένωσης, ο οποίος κατά τον διορισμό του δεν ανέφερε ρητώς ότι θα εφαρμοστούν οι ανωτέρω κανόνες. Η πλοιοκτήτρια εταιρία κατέθεσε αίτημα στο διαιτητικό δικαστήριο με το οποίο ζητούσε την ασφάλιση των δικαστικών εξόδων από την πλευρά των ναυλωτών, στηριζόμενη στις διατάξεις των κανονισμών της LMAA. Η ναυλώτρια εταιρία αντιτάχθηκε, υποστηρίζοντας ότι οι ενάγοντες δεν δικαιούνται να καταθέσουν ένα τέτοιο αίτημα με το πρόσχημα, ότι οι κανόνες LMAA δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Το δικαστήριο<sup>77</sup> έκρινε, ότι επειδή οι διορισθέντες διαιτητές ήταν γνωστά μέλη της Ένωσης Διαιτητών, τα μέρη με τον διορισμό τους αποδέχτηκαν σιωπηρά την εφαρμογή των κανονισμών LMAA κατά την εκδίκαση της υποθέσεώς τους. Άλλωστε κατέληξε, ότι μόνο η αποδοχή των κανονισμών από τον διαιτητή της πλοιοκτήτριας εταιρίας θα ήταν μάλλον αρκετή για την εφαρμογή των κανονισμών στην συγκεκριμένη υπόθεση.

Το διαιτητικό δικαστήριο, αν τα μέρη δεν έχουν ορίσει στη σύμβαση συγκεκριμένο αριθμό διαιτητών, αποτελείται από τρεις διαιτητές<sup>78</sup>. Αρχικά το πρώτο μέρος διορίζει τον διαιτητή του και κοινοποιεί την πράξη διορισμού στον αντισυμβαλλόμενο του, ο οποίος έχει στη διάθεση του 14 ημέρες να προβεί στον διορισμό του δικού του διαιτητή. Οι δύο αυτοί διαιτητές που διορίστηκαν από τα μέρη μπορούν ανά πάσα στιγμή να διορίσουν

---

<sup>75</sup> Bundock, *Shipping Law Handbook* (2011), σελ 185

<sup>76</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 6-7

<sup>77</sup> Smith, *Contractual Obligations Owed by and to Arbitrators: Model Terms of Appointment, Arbitration International* (1992), σελ. 17-40

<sup>78</sup> Crowter, *Introduction to Arbitration* (2020), σελ.17

τον τρίτο διαιτητή πριν από οποιαδήποτε ακροαματική διαδικασία ή και αμέσως μετά τον διορισμό τους, αν διαφωνούν ως προς κύρια σημεία της διαιτητικής διαδικασίας. Αν οι αρχικώς διορισθέντες διαιτητές δεν διορίσουν τον τρίτο διαιτητή εντός δεκατεσσάρων ημερών από την ημέρα επίδοσης κλήσης στην οποία κάποιος από τους διαιτητές απαιτεί τον διορισμό του επιδιαιτητή, τότε ο Πρόεδρος του δικαστηρίου καλείται κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε μέρους ή των ήδη διορισθέντων διαιτητών να διορίσει ο ίδιος τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα αναλάβει τη θέση του προέδρου προκειμένου να συμπληρωθεί η νόμιμη σύνθεση του δικαστηρίου<sup>79</sup>. Οι αποφάσεις λαμβάνονται είτε με ομοφωνία είτε με πλειοψηφία, ενώ αν δε δύναται να επιτευχθεί η ομοφωνία ή πλειοψηφία, η ψήφος του Προέδρου υπερισχύει (αρ.8). Εάν τα μέρη έχουν συμφωνήσει το διαιτητικό δικαστήριο να αποτελείται από δύο διαιτητές, τότε οφείλουν εντός δεκατεσσάρων ημερών να διορίσουν από έναν διαιτητή. Οι διορισθέντες από τα μέρη διαιτητές καλούνται και πάλι να διορίσουν έναν τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα παρακολουθεί όλες τις ακροαματικές διαδικασίες και θα ενημερώνεται για την πορεία της υπόθεσης και αν συμφωνούν και οι αρχικοί διαιτητές μπορεί να συμμετάσχει και στη σύνθεση του δικαστηρίου. Όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται από τους αρχικούς διαιτητές, εκτός αν υπάρχει διάσταση απόψεων ως προς οποιοδήποτε ζήτημα που αφορά της διαιτησία, οπότε την προεδρία αναλαμβάνει ο τρίτος διαιτητής και αποφασίζει για τα θέματα αυτά σαν το διαιτητικό δικαστήριο να αποτελούντο από έναν διαιτητή (αρ.9). Στην περίπτωση αυτή ο τρίτος διαιτητής αποκαλείται επιδιαιτητής.

Η δικαιοδοσία του διαιτητικού δικαστηρίου επεκτείνεται σε όλες τις διαφορές που προκύπτουν βάσει του κυρίου αντικειμένου της διαφοράς, ενώ τα μέρη μπορούν να εισάγουν στο διαιτητικό δικαστήριο κάθε άλλη διαφορά που προκύπτει από τη σύμβαση ναυλώσεως ακόμη και μετά την έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας αλλά πριν την έκδοση της διαιτητικής απόφασης επί της κύριας διαφοράς. Το δικαστήριο αποφασίζει για όλα τα διαδικαστικά και αποδεικτικά θέματα, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν συμφωνίες των μερών χωρίς αυτό να είναι απολύτως δεσμευτικό. Αν δεν υπάρχει ειδική συμφωνία, το δικαστήριο αποφασίζει για το εάν θα υπάρξει ακρόαση των διάδικων μερών ή θα προσκομιστούν απλώς οι έγγραφες αποδείξεις. Σε κάθε περίπτωση τα διάδικα μέρη

---

<sup>79</sup> Bonnan, Even-Numbered Arbitral Tribunals, *Indian Journal of Arbitration Law* (2019), σελ. 49.

δύνανται στο αρχικό στάδιο της διαιτησίας να αποφασίζουν για το εάν θα τηρηθεί η ακροαματική διαδικασία ή η διαιτητική απόφαση θα στηριχτεί αποκλειστικά στα προσκομισθέντα έγγραφα. Προς διευκόλυνση της διαδικασίας και των μερών προβλέπεται ότι η ακροαματική διαδικασία δύναται να πραγματοποιηθεί και με ηλεκτρονικά μέσα όπως τηλεφωνικές ή διαδικτυακές συναντήσεις ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο κριθεί κατάλληλο από το δικαστήριο. Για το σκοπό αυτό<sup>80</sup> η LMAA έχει εκδώσει ειδικούς κανονισμούς που προβλέπουν τη ακολουθούμενη διαδικασία, όταν η ακρόαση λαμβάνει χώρα με ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας. Η καινοτομία αυτή βοήθησε σημαντικά στη διενέργεια των διαιτησιών εν καιρώ πανδημίας (Covid – 19), όταν οι συνεδριάσεις με φυσική παρουσία ήταν ανέφικτες<sup>81</sup>, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία των διαιτητικών δικαστηρίων<sup>82</sup>.

Οι κανονισμοί της LMAA προβλέπουν συμπληρωματικές του Νόμου περί Διαιτησίας εξουσίες στο διαιτητικό δικαστήριο με απώτερο σκοπό να αποφευχθεί τυχόν αδικαιολόγητη καθυστέρηση και κόστη διαδικασιών<sup>83</sup>. Μεταξύ των εξουσιών αυτών προβλέπεται ότι το δικαστήριο αποφασίζει για το εάν θα κληθούν πραγματογνώμονες για τη συγκεκριμένη υπόθεση ή περιορίζει τον αριθμό των πραγματογνώμων που δικαιούται να καλέσει το κάθε μέρος ή τον αριθμό και το μέγεθος των εκθέσεων που αυτοί καταθέτουν<sup>84</sup>. Εάν στο δικαστήριο παραπεμφθούν υποθέσεις με κοινά πραγματικά περιστατικά και αιτήματα, τότε αυτές θα συνεκδικαστούν. Σε αυτή την περίπτωση τα πρακτικά της κάθε διαιτησίας θα γνωστοποιηθούν στους διαδίκους της άλλης διαιτησίας, όπως και κάθε έγγραφο, μαρτυρία και πραγματογνωμοσύνη. Τέλος, αν κάποιο διάδικο μέρος δεν αποδέχεται το αίτημα του δικαστηρίου να ασφαλίσει τα δικαστικά έξοδα, με την επιφύλαξη που παρέχει ο Νόμος περί Διαιτησίας 1996, το δικαστήριο έχει την εξουσία να διεκδικήσει την αξίωση του ή μέρος αυτής. Το ζήτημα της ασφάλισης των

---

<sup>80</sup> The LMAA Guidelines For The Conduct Of Virtual And Semi-Virtual Hearings 2021 available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/05/Virtual-Hearing-Guidelines-V3.pdf> (Προσπελάστηκε 11/08/2022)

<sup>81</sup> Ngo, Appraising Remote Arbitrations Arising from the Pandemic: Reality Check and Thoughts on Keeping Arbitration Going, *International Arbitration Law Review* (2022), σελ. 109.

<sup>82</sup> Kostin, Grebelsky, Digital arbitration — A useful tool in the hands of homo sapiens, *Digital Law Journal* (2021) σελ. 17-18

<sup>83</sup> Harris, Maritime Arbitration: Ad Hoc v. Administered, *Asian Dispute Review* (2001), σελ. 6

<sup>84</sup> De Rochefort-Reynolds, Witness-Gating in International Commercial Arbitration: Can I Get a Witness?: *CBS v CBP* [2021] 1 SLR 935, *SAC LJ* (2022), σελ. 229.

δικαστικών εξόδων τέθηκε και στην υπόθεση *Gemyat Gemi Insa Ve and Anr v Oakley and Ors* (‘The Orahope’). Στην ανωτέρω υπόθεση οι διαφορές μεταξύ αγοραστών και πωλητών από τη σύμβαση ναυπήγησης και πώλησης ενός πλοίου χημικών προϊόντων, που έγινε γνωστό με το όνομα Orahope, κατέληξαν στο διαιτητικό δικαστήριο του Λονδίνου<sup>85</sup>. Είχε ήδη συμφωνηθεί από τα μέρη ότι η έδρα της διαιτησίας θα είναι το Λονδίνο και ότι θα εφαρμοστούν οι κανονισμοί της LMAA. Οι αγοραστές, επειδή αμφέβαλαν ως προς το εάν οι πωλητές μπορούν να καλύψουν το κόστος της ανταγωγής τους, υπέβαλαν αίτηση στο δικαστήριο ζητώντας την ασφάλιση των δικαστικών εξόδων. Μολονότι το αίτημα αυτό έγινε δεχτό από το δικαστήριο και οι πωλητές υποχρεώθηκαν να προβούν στην καταβολή ασφαλιστρών για την ασφάλιση των εξόδων, δεν το έπραξαν ποτέ, με αποτέλεσμα η ανταγωγή τους να απορριφθεί και να εκδοθεί απόφαση υπέρ των αγοραστών<sup>86</sup>. Οι πωλητές κατέφυγαν στο ανώτατο δικαστήριο, ζητώντας την απομάκρυνση των διαιτητών για λόγους μεροληπτικής συμπεριφοράς, προσβάλλοντας παράλληλα και την απόφαση τους για ασφάλιση των δικαστικών εξόδων. Το ανώτατο δικαστήριο απέρριψε την αίτηση των πωλητών, καθώς θεώρησε νόμιμη την απόφαση περί ασφάλισης των δικαστικών εξόδων, αφού δεν υποβλήθηκαν περαιτέρω αποδεικτικά στοιχεία ως προς την οικονομική δυνατότητα των πωλητών για την κάλυψη τους.

Το δικαστήριο μπορεί να κρίνει σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας και κυρίως σε δύσκολες υποθέσεις καθώς και σε υποθέσεις η ακροαματική διαδικασία των οποίων ξεπερνάει σε διάρκεια τις πέντε μέρες, ότι απαιτείται προκαταρκτική συνάντηση. Σκοπός της συνάντησης αυτής είναι είτε να εξεταστεί η πορεία της υποθέσεως, είτε να προετοιμάσουν την διεξαγωγή της ακροαματικής διαδικασίας<sup>87</sup>. Πριν την διεξαγωγή της προκαταρκτικής συνάντησης τα μέρη θα πρέπει να παραδώσουν στο δικαστήριο όλα τα απαραίτητα έγγραφα, τις πληροφορίες σχετικά με την πορεία της υπόθεσης και μία λίστα με τις προτεινόμενες κατευθύνσεις είτε αυτές έχουν συμφωνηθεί είτε όχι. Μεταξύ των πληροφοριών θα πρέπει να υπάρχουν εκτιμήσεις σχετικά την ετοιμότητα της υπόθεσης,

---

<sup>85</sup> *Gemyat Gemi Insa Ve and Anr v Oakley and Ors* Case available at: <https://jusmundi.com/en/document/decision/en-gemyat-gemi-insa-ve-anr-v-oakley-ors-judgment-of-the-united-kingdom-court-of-appeal-2006-ewca-1435-tuesday-17th-october-2006> (Προσπελάστηκε: 11/08/2022)

<sup>86</sup> *Gemyat Gemi Insa Ve and Anr v Oakley and Ors* (‘The Orahope’), *Arbitration Law Reports and Review* (2006), σελ. 377-380

<sup>87</sup> O’Donovan, Hamsher, Pre-hearing Procedure in LMAA Arbitrations, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2004), σελ. 284

αν θα ακολουθηθεί ακροαματική διαδικασία, καθώς και η διάρκεια αυτής. Τα μέρη με τη σειρά τους είναι υποχρεωμένα να ειδοποιήσουν το δικαστήριο σε περίπτωση που η διαιτησία τερματιστεί για οποιοδήποτε λόγο ή η υπόθεση τους διευθετηθεί με άλλον τρόπο. Επίσης οφείλουν να ενημερώνουν και στην περίπτωση που έχουν προβεί σε διακανονισμό ως προς την καταβολή των εξόδων του δικαστηρίου, καθώς και για το συμφωνηθέν τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιηθεί η καταβολή αυτή (αρ.19).

Η χρονική διάρκεια που απαιτείται για την έκδοση της απόφασης ποικίλει ανάλογα με την δυσκολία των υποθέσεων. Υπό φυσιολογικές συνθήκες η απόφαση εκδίδεται εντός έξι εβδομάδων από την ολοκλήρωση των διαδικασιών. Φυσικά στις κατεπείγουσες περιπτώσεις ο απαιτούμενος χρόνος είναι μικρότερος των έξι εβδομάδων. Οι διατάξεις αυτές αναμφίβολα επιτυγχάνουν την εξοικονόμηση χρόνου ως προς την έκδοση της διαιτητικής απόφασης, γεγονός που καθιστά την διαιτησία του Λονδίνου ιδιαίτερα ελκυστική στις ναυτιλιακές διαφορές<sup>88</sup>. Για την υπογραφή της απόφασης προκειμένου αυτή να παράγει τα έννομα αποτελέσματα της, δεν απαιτείται η φυσική παρουσία όλων των διαιτητών. Αν δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά από τα μέρη, οι διαιτητές μπορούν να θέσουν την υπογραφή τους επί της αποφάσεως και με ηλεκτρονικά μέσα. Όταν η απόφαση εκδοθεί, το δικαστήριο ενημερώνει τα διάδικα μέρη για τα έξοδα που πρέπει να καταβληθούν και ότι η απόφαση είναι διαθέσιμη προς παράδοση. Αν τα μέρη δεν καταβάλλουν τα έξοδα και δεν παραλάβουν την απόφαση εντός μηνός από την δημοσίευση αυτής, τότε το δικαστήριο δύναται να επιδώσει γραπτή ειδοποίηση σε οποιοδήποτε μέρος να πληρώσει τα δικαστικά έξοδα εντός δεκατεσσάρων ημερών.

### **2.2.3. Οι λοιποί κανονισμοί της LMAA**

Εκτός των κανονισμών που αναλύθηκαν παραπάνω, η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου εκδίδει και άλλους κανονισμούς που αφορούν απλούστερες και πιο οικονομικές διαδικασίες. Πρόκειται για τους κανονισμούς των μικροδιαφορών (LMAA Small Claims Procedure), τους κανονισμούς γρήγορης και οικονομικής διαιτησίας (FALCA RULES) και τους κανονισμούς που αφορούν διαδικασίες ενδιάμεσων

---

<sup>88</sup> Firoz, Tamheed. *International Commercial Arbitration: Preference of the Changing World*, *International Journal Management & Human Resources* (2022), σελ. 1234.

απαιτήσεων (Intermediate Claims Procedure - (ICP)<sup>89</sup>. Οι LMAA Small Claims Procedure εφαρμόζονται σε αγωγές ή ανταγωγές ενώπιον των διαιτητικών δικαστηρίων, οι αξιώσεις των οποίων δεν υπερβαίνουν τα 100.000 δολάρια ΗΠΑ και δεν αφορούν περίπλοκα νομικά ζητήματα. Δύναται όμως να εφαρμοστούν και σε υποθέσεις μεγαλύτερων απαιτήσεων, τα πραγματικά περιστατικά των οποίων βασίζονται σε μία νομική βάση και δεν απαιτείται η εξέταση μαρτύρων. Συνήθως τα μέρη συμπεριλαμβάνουν ως όρο στη ρήτρα διαιτησίας, ότι κάτω από ορισμένο ποσό οι αξιώσεις τους ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου θα εξεταστούν με βάση των κανονισμών των μικροδιαφορών της LMAA<sup>90</sup>. Οι κανονισμοί όμως αυτοί δεν ενδείκνυνται για περίπλοκες υποθέσεις αλλά και για υποθέσεις όπου η εξέταση των μαρτύρων κρίνεται απαραίτητη. Δυστυχώς όμως παρατηρείται μία τάση προτίμησης των κανονισμών αυτών ανεξαρτήτως αν θεωρούνται κατάλληλοι για την εξέταση της συγκεκριμένης υπόθεσης<sup>91</sup>. Η προτίμηση αυτή στηρίζεται στο γεγονός ότι οι διαδικασίες των μικροδιαφορών είναι πιο οικονομικές. Η σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου αποτελείται από έναν και μοναδικό διαιτητή, η αμοιβή του οποίου είναι προκαθορισμένη από την ίδια την Ένωση και καλύπτει όλα τα διαδικαστικά έξοδα μέχρι και την έκδοση της απόφασης.

Οι κανονισμοί FALCA<sup>92</sup> αν και αφορούν γρήγορες και οικονομικές διαδικασίες για την επίλυση διαιτητικών διαφορών, δεν έχουν μεγάλη απήχηση σε σχέση με τους κανονισμούς των μικροδιαφορών. Εφαρμόζονται σε αξιώσεις, η συνολική απαίτηση των οποίων δεν ξεπερνά το ποσό των 250.000 δολαρίων ΗΠΑ<sup>93</sup>. Τέλος, οι κανονισμοί των ενδιάμεσων απαιτήσεων (Intermediate Claims Procedure) εφαρμόζονται, αφενός όταν τους επιλέξουν τα μέρη και αφετέρου όταν η συνολική απαίτηση της διαφοράς δεν είναι μεγαλύτερη του ποσού των 400.000 δολαρίων αλλά ούτε μικρότερη των 100.000

---

<sup>89</sup> LMAA TERMS available at: <https://lmaa.london/the-lmaa-terms/> (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)

<sup>90</sup> Cartoni, Small Claims and Institutional Arbitration: An Overview, Available at SSRN (2015), σελ. 13.

<sup>91</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, London Maritime Arbitration (2017), σελ. 289

<sup>92</sup> LMAA FALCA RULES available at: <https://lmaa.london/lmaa-falca-rules/#:~:text=LMAA%20FALCA%20Rules%20%2D%20LMAA&text=The%20LMAA%20has%20adopted%20the,very%20small%20amounts%20of%20money>. (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)

<sup>93</sup> Sperling, New London Arbitration Rules: Paradise Regained, *Tulane Maritime Law Journal* (1996), σελ. 557.

δολαρίων ΗΠΑ<sup>94</sup>. Πρόκειται για κανονισμούς που αφορούν πιο περίπλοκες διαδικασίες σε σχέση με τους κανονισμούς των μικροδιαφορών, αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό που να επικαλύπτουν τα LMAA Terms, προκειμένου να διατηρούν το πλεονέκτημα του μικρότερου κόστους<sup>95</sup>. Στους κανονισμούς αυτούς προβλέπεται, ότι η σύνθεση του δικαστηρίου θα αποτελείται από τρεις διαιτητές (τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν και μικρότερη σύνθεση), υπάρχει αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την υποβολή γραπτών προτάσεων, περιορισμένος αριθμός πραγματογνωμοσυνών και μαρτύρων, ενώ η ακροαματική διαδικασία διενεργείται κατόπιν αιτήματος των μερών.

### **2.3. Ο Νόμος περί διαιτησίας του 1996**

#### **2.3.1. Στόχοι και πεδίο εφαρμογής του Νόμου περί Διαιτησίας**

Το βρετανικό κοινοβούλιο με τη θέσπιση του Νόμου περί διαιτησίας αποσκοπούσε στην επίτευξη μίας σειράς στόχων για τη βελτίωση του θεσμού της διαιτησίας στην Αγγλία<sup>96</sup>: α) την προώθηση της ιδιωτικής αυτονομίας (ο Νόμος εφαρμόζεται μόνο όταν τα μέρη δεν έχουν συνάψει συμφωνία ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα διεξαχθεί η διαιτησία), β) τον απόλυτο σεβασμό στην ιδιωτική βούληση των μερών να επιλέξουν ένα ιδιωτικό δικαστήριο για την επίλυση των διαφορών τους και γ) η διαιτησία να καταστεί μία ταχύτερη και οικονομικότερη διαδικασία επίλυσης διαφορών. Ο ίδιος ο Νόμος, ως απόρροια επίτευξης των στόχων αυτών, στο πρώτο τμήμα του αναφέρει τις θεμελιώδεις αρχές που θα πρέπει να ακολουθούνται από τους δικαστές κατά την ερμηνεία του<sup>97</sup>: 1) θεμελιώδης στόχος είναι η δίκαιη επίλυση των διαφορών από ένα αμερόληπτο δικαστήριο άνευ μεγάλης χρονοτριβής και περιττών εξόδων, 2) η ιδιωτική βούληση των μερών περιορίζεται μόνο από τις διατάξεις διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος και

---

<sup>94</sup> LMAA Intermediate Claims Procedure available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/04/LMAA-Terms-Procedures-2021-FINAL.pdf> (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)

<sup>95</sup> Parton, Costs Saving in LMAA Arbitrations, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2010), σελ. 415

<sup>96</sup> Wyld, David, and Simon Nurney, New Arbitration Act Aims to Restore London's Supremacy, *International Financial Law Review* (1996), σελ. 52

<sup>97</sup> Carbonneau, A Comment on the 1996 United Kingdom Arbitration Act, *Tulane Maritime Law Journal* (1997), σελ. 133



3) το δικαστήριο δε θα πρέπει να παρεμβαίνει σε θέματα διαιτησίας, παρά μόνο όταν ο Νόμος το ορίζει.

Ο Νόμος περί Διαιτησίας του 1996 χωρίζεται σε τρία επιμέρους κεφάλαια: το πρώτο αφορά τη ναυτική διαιτησία, το δεύτερο σχετίζεται με άλλα θέματα όπως π.χ. καταναλωτικές συμβάσεις και το τρίτο με την αναγνώριση αλλοδαπών αποφάσεων<sup>98</sup>. Εφαρμόζεται στις διαιτησίες για τις οποίες υπάρχει ειδική συμφωνία των μερών και όχι στις υποχρεωτικές από το νόμο διαιτησίες. Παράλληλα τα μέρη θα πρέπει να έχουν επιλέξει ως έδρα της διαιτησίας την Αγγλία, την Ουαλία ή τη Βόρεια Ιρλανδία. Ως έδρα διαιτησίας ορίζεται ο συνήθης τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας, η οποία δεν υποδηλώνει μόνο τη γεωγραφική τοποθεσία της αλλά και το δίκαιο που θα εφαρμοστεί στη συγκεκριμένη περίπτωση<sup>99</sup>. Έτσι λοιπόν, τα μέρη επιλέγοντας ως έδρα το Λονδίνο, επιλέγουν αυτομάτως την εφαρμογή του Αγγλικού δικαίου (και άρα την εφαρμογή του Arbitration Act 1996), μολονότι οι ακροάσεις θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν σε διαφορετική τοποθεσία προς διευκόλυνση των διαιτητών ή των μαρτύρων<sup>100</sup>. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε και το δικαστήριο στην υπόθεση ABB Lummus Global Ltd v Koppel Fels Ltd, στην οποία ο δικαστής αποδέχτηκε ότι μπορεί τα μέρη να καθορίσουν με συμφωνία συγκεκριμένη έδρα για την διεξαγωγή της διαιτησίας, ωστόσο δύνανται οι ακροάσεις να πραγματοποιηθούν μερικές φορές σε διαφορετικό τόπο<sup>101</sup>. Αν τα μέρη δεν συμφωνήσουν περί της έδρας της διαιτησίας, τότε το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο ή εξουσιοδοτημένο τρίτο μέρος (όπως ένας οργανισμός) καλείται να υποδείξει την έδρα της διαιτησίας<sup>102</sup>. Επιπλέον, κάποιες διατάξεις του Νόμου εφαρμόζονται ανεξαρτήτως αν η έδρα της διαιτησίας είναι στην Αγγλία, Ουαλία και την Βόρεια Ιρλανδία. Πρόκειται για τα αρ.9 και 11 (αναστολή των διαδικασιών και διατήρηση της εγγύησης στις ανασταλθείσες υποθέσεις), καθώς και τα αρ.43 και 44 τα οποία αναφέρονται στην

---

<sup>98</sup> Arbitration act 1996, available at: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> (Προσπελάστηκε: 13/08/2022)

<sup>99</sup> Hong-lin Yu, Five Years On: A Review of the English Arbitration Act 1996, *Journal of International Arbitration* (2002), σελ. 210

<sup>100</sup> Yoshida, Determination of the Seat of Arbitration under the Arbitration Act 1996, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (1998), σελ.: 292-294

<sup>101</sup> Hill, Determining the Seat of An International Arbitration: Party Autonomy and The Interpretation of Arbitration Agreements, *International & Comparative Law Quarterly* (2014), σελ. 7

<sup>102</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 54

εξουσία των δικαστών να εκδίδουν προσωρινές διαταγές προς εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των διαδικασιών ενώπιον των διαιτητικών δικαστηρίων (π.χ. εξασφάλιση μαρτύρων και αποδεικτικών στοιχείων).

### **2.3.2. Η αρχή της competence/competence και οι ενστάσεις κατά της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου**

Σύμφωνα με το αρ.30 του Νόμου περί Διαιτησίας, το διαιτητικό δικαστήριο είναι επιφορτισμένο με την εξουσία να κρίνει περί του υποστατού της συμφωνίας διαιτησίας, της νομότυπης συγκρότησης του διαιτητικού δικαστηρίου, καθώς και του αντικειμενικού πεδίου εφαρμογής της ρήτηρας διαιτησίας, εκτός αν τα μέρη έχουν ορίσει διαφορετικά<sup>103</sup>. Οι διαιτητικές αποφάσεις που κρίνουν της δικαιοδοσία του δικαστηρίου, υπόκεινται στον έλεγχο των πολιτειακών δικαστηρίων. Η διάταξη του αρ.30 αναγνωρίζει την εφαρμογή της αρχής competence/competence σύμφωνα με την οποία το ίδιο το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να κρίνει επί της δικαιοδοσίας του<sup>104</sup>. Έπειτα, με το αρ.31 προβλέπεται η διαδικασία υποβολής των ενστάσεων κατά της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου. Οι ενστάσεις αυτές θα πρέπει να υποβληθούν από διάδικο που συμμετέχει στη δίκη, πριν προβληθούν ισχυρισμοί ουσίας από τον αντίδικο του. Σε αντίθετη περίπτωση το δικαίωμα αμφισβήτησης της δικαιοδοσίας χάνεται, εκτός αν αποδειχτεί βάσιμος λόγος καθυστέρησης στην προβολή των εν λόγω ενστάσεων, οπότε το δικαστήριο ενδέχεται να τις αποδεχτεί<sup>105</sup>. Η έκπτωση αυτή από το δικαίωμα προβολής ενστάσεων ενισχύεται και από το αρ.73 σύμφωνα με το οποίο ο διάδικος δεν δύναται να προβάλει ενστάσεις περί της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα, εκτός αν αποδείξει ότι δε γνώριζε για την ύπαρξη των

---

<sup>103</sup> Synková, S, Competence–Competence. In Courts' Inquiry into Arbitral Jurisdiction at the Pre-Award Stage (2013), σελ.67

<sup>104</sup> Kreindler, Competence-competence in the face of illegality in contracts and arbitration agreements (2013), σελ. 26

<sup>105</sup> Yang, What is ‘the First Step in the Proceedings to Contest the Merits’ under the Arbitration Act 1996?, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2004), σελ. 279

ενστάσεων και ούτε θα μπορούσε να προβλέψει την ύπαρξη αυτών ακόμη και με την επίδειξη της συνήθους επιμέλειας.<sup>106</sup>

Ιδιαιτερότητα του αγγλικού δικαίου αποτελεί η πρόβλεψη στο αρ.32 ενός εν δυνάμει προδικαστικού ερωτήματος προς το πολιτειακό δικαστήριο, βάσει του οποίου το τελευταίο δύναται να κρίνει κατά πόσο το διαιτητικό δικαστήριο είναι αρμόδιο να επιληφθεί της υποθέσεως ή όχι<sup>107</sup>. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί βασική εξαίρεση του αρ.30, ότι δηλαδή οι διαιτητές μπορούν να αποφασίζουν για τη δικαιοδοσία τους, αλλά προκειμένου να μην παραγκωνιστεί παντελώς η αρχή αυτή, προϋποτίθεται για την υποβολή του ερωτήματος η έγγραφη συναίνεση των διαδίκων ή η άδεια του διαιτητικού δικαστηρίου.

Εάν παρά την ύπαρξη συμφωνίας διαιτησίας ασκηθεί αγωγή σε αγγλικό πολιτειακό δικαστήριο, το τελευταίο σύμφωνα με το αρ.9 είναι υποχρεωμένο να αναστείλει τη δίκη<sup>108</sup>. Αυτό σημαίνει ότι δεν εκδίδει κάποια απόφαση που να υποχρεώνει τα μέρη να επιλύσουν τη διαφορά τους μέσω της διαιτησίας, ούτε παραπέμπει την υπόθεση κατευθείαν στο διαιτητικό δικαστήριο (όπως π.χ. συμβαίνει στο ελληνικό δίκαιο κατά το αρ.264 του ΚΠολΔ). Θα αναστείλει όμως τις διαδικασίες ενώπιον του<sup>109</sup>, οπότε και ο διάδικος που άσκησε την αγωγή θα υποχρεωθεί να υπάγει τη διαφορά στη διαιτησία προκειμένου να ικανοποιηθεί. Το πολιτειακό όμως δικαστήριο δύναται να αρνηθεί την αναστολή της δίκης κατά το αρ.9 παρ.4, εάν αποδειχθεί ότι η συμφωνία περί διαιτησίας δεν είναι έγκυρη και πάσχει από ελαττώματα. Το βάρος απόδειξης της άκυρης συμφωνίας το φέρει ο ενάγων που επιθυμεί να εκδικαστεί η υπόθεση από το πολιτειακό δικαστήριο. Φαίνεται λοιπόν, ότι υπό το πρίσμα του αρ.32 αναγνωρίζεται στα κρατικά δικαστήρια η διευρυμένη εξουσία του ελέγχου του κύρους της διαιτητικής συμφωνίας<sup>110</sup>. Στην πράξη, στην πλειονότητα των υποθέσεων που υποβάλλεται προδικαστικό ερώτημα, το ίδιο το

---

<sup>106</sup> Grierson, Court review of awards on public policy grounds: A recent decision of the English commercial court throws light on the position under the English Arbitration Act 1996, *MEALEY'S International Arbitration Report* (2009), σελ. 5

<sup>107</sup> Brekoulakis, The negative effect of competence-competence: the verdict has to be negative, *Austrian arbitration yearbook* (2009) σελ. 238-258

<sup>108</sup> Synková, The Application of Section 9 of the Arbitration Act 1996 (England). In *Courts' Inquiry into Arbitral Jurisdiction at the Pre-Award Stage* (2013), σελ.140

<sup>109</sup> Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021), σελ. 83

<sup>110</sup> Baughen, *Shipping Law* (2015), σελ.385

πολιτειακό δικαστήριο εφαρμόζει συχνά το αρ.32 και της ευχέρειας που του δίνεται μέσω αυτού και ελέγχει παρεμπιπτόντως το κύρος της διαιτητικής συμφωνίας, προκειμένου να κρατήσει και να εκδικάσει το ίδιο την υπόθεση, ενώ μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις αναστέλλει τη δίκη, όταν δηλαδή είναι σχεδόν βέβαιο ότι η συμφωνία περί διαιτησίας δεν πάσχει από ελαττώματα<sup>111</sup>.

### 2.3.3. Υποχρεωτικές και μη υποχρεωτικές διατάξεις

Οι πλειοψηφία των διατάξεων του Νόμου περί Διαιτησίας αφορούν μη υποχρεωτικές διατάξεις, σεβόμενες το δικαίωμα των μερών στην ιδιωτική αυτονομία να αποφασίσουν για τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτησίας<sup>112</sup>. Ωστόσο εμπεριέχει και κάποιες διατάξεις θεσπιζόμενες για την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος, οι οποίες εφαρμόζονται υποχρεωτικά σε κάθε διαιτησία, ασχέτως του τι έχει συμφωνηθεί από τα μέρη. Οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στο Schedule 1 του Νόμου και ενδεικτικά είναι τα αρ. 9-11 (αναστολή των διαδικασιών), αρ.12 (παράταση των προθεσμιών), αρ.13 (παραγραφή), αρ.24 (απομάκρυνση διαιτητή), αρ. 28 (ευθύνη των μερών για τα έξοδα του διαιτητικού δικαστηρίου), αρ. 29 (ασυλία διαιτητή), αρ.31 (ένσταση δικαιοδοσίας)<sup>113</sup>.

### 2.3.3. Έγγραφος τύπος της συμφωνίας

Ο Νόμος περί Διαιτησίας εφαρμόζεται μόνο όταν η συμφωνία των μερών περί υπαγωγής της υπόθεσης τους στη διαιτησία είναι έγγραφη. Ως έγγραφη συμφωνία λογίζεται: α) η χειρόγραφη συμφωνία, ασχέτως αν φέρει τις υπογραφές των μερών, β) η συμφωνία μέσω ανταλλαγής γραπτών μηνυμάτων και γ) κάθε συμφωνία που δύναται να φέρει τα χαρακτηριστικά του έγγραφου τύπου. Το δικαστήριο<sup>114</sup> δέχεται ως έγκυρη και

---

<sup>111</sup> Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021), σελ. 86

<sup>112</sup> Olatawura, Olakunle O, Delocalized Arbitration under the English Arbitration Act 1996: an evolution or a revolution, *Syracuse Journal of International Law and Commerce* (2003), σελ.: 54

<sup>113</sup> Ware, Stephen J, Default rules from mandatory rules: privatizing law through arbitration, *Minnesota Law Review* (1998), σελ. 710

<sup>114</sup> Krishan, Overview of the Arbitration and Conciliation Act 1996, *Journal of International Arbitration* (2004), σελ. 263

τη συμφωνία εκείνη που δεν φέρει μεν έγγραφο τύπο, αλλά δύναται να αποδειχθεί ή να καταγραφεί με οποιοδήποτε άλλο μέσο από τα μέρη. Ενδεικτική του ζητούμενου του έγγραφου τύπου είναι η υπόθεση *Oceanografi a SA de CV v. DSND Subsea AS* [2006]<sup>115</sup>. Στην υπόθεση αυτή οι δύο εταιρίες διαπραγματεύονταν την υπογραφή ενός ναυλοσυμφώνου (*Supplytime 89*), το οποίο περιείχε και ρήτρα διαιτησίας. Ωστόσο, στο ναυλοσύμφωνο υπήρχε ειδικός όρος, ότι προκειμένου αυτό να είναι δεσμευτικό, θα πρέπει να υπογραφεί και από τα δύο μέρη, γεγονός που δεν πραγματοποιήθηκε αφού η *Oceanografi a SA* ουδέποτε υπέγραψε το εν λόγω ναυλοσύμφωνο. Στη συνέχεια ανέκυψαν διαφορές μεταξύ των δύο μερών και η υπόθεση παραπέμφθηκε στο διαιτητικό δικαστήριο. Η *Oceanografi a SA* αμφισβήτησε τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου με το πρόσχημα, ότι το ναυλοσύμφωνο δεν ήταν σε ισχύ, αφού δεν έφερε την υπογραφή και των δύο μερών. Από την ακροαματική διαδικασία και τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν, το δικαστήριο κατέληξε ότι μολονότι η *Oceanografi a SA* δεν έθεσε την υπογραφή της, επειδή θεωρούσε ότι το πλοίο λειτουργούσε με βάση το συμφωνηθέν ναυλοσύμφωνο, είχε παραιτηθεί από τον όρο περί υπογραφής του. Συνεπώς δεν είχε το δικαίωμα να προβάλει την ένσταση δωσιδικίας και άρα το διαιτητικό δικαστήριο είχε τη δικαιοδοσία να εκδικάσει την εν λόγω υπόθεση<sup>116</sup>. Η μόνη εξαίρεση στον κανόνα του έγγραφου τύπου είναι η συμφωνία περί τερματισμού της διαιτησίας. Η εξαίρεση αυτή επιτρέπεται λόγω της μη πρακτικής επιβολής του έγγραφου τύπου, ιδίως στις περιπτώσεις όπου και τα δύο μέρη αμοιβαίως και σκοπίμως εγκαταλείπουν τις διαδικασίες ή αφήνουν άπρακτες τις προθεσμίες<sup>117</sup>.

#### 2.3.4. Προθεσμίες

Με σκοπό την ταχεία επίλυση των διαφορών, ο Νόμος περί Διαιτησίας προβλέπει απώτερα χρονικά όρια για διάφορα στάδια της διαιτητικής διαδικασίας<sup>118</sup>. Κατά γενική παραδοχή οι προθεσμίες του Νόμου περί Διαιτησίας εφαρμόζονται μόνο όταν δεν

---

<sup>115</sup> *Oceanografia SA de CV v DSND Subsea AS, Arbitration Law Reports and Review* (2006), σελ. 669–689

<sup>116</sup> *Oceanografi a SA de CV v. DSND Subsea AS* [2006] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff73760d03e7f57ea9c05> (Προσπελάστηκε: 15/08/2022)

<sup>117</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 64

<sup>118</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 106

υπάρχει αντίθετη ρύθμιση από τα μέρη<sup>119</sup>, ξεκινούν να τρέχουν από την αρχή της επομένης ημέρας, ενώ και πάλι τα μέρη με συμφωνία δύνανται να καθορίσουν διαφορετικό τρόπο υπολογισμού των προθεσμιών αυτών<sup>120</sup>. Κατά το αρ.78 αν μία διαδικαστική πράξη πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός συγκεκριμένης προθεσμίας, τότε η ημερομηνία ενάρξεως δεν υπολογίζεται, ενώ αν η οριζόμενη από τα μέρη προθεσμία είναι κάτω των επτά ημερών τα Σάββατα, οι Κυριακές και οι αργίες αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό. Παράλληλα προβλέπεται και παράταση των προθεσμιών κατά το αρ.79 του Νόμου, σύμφωνα με το οποίο, ελλείψει αντίθετης συμφωνίας, το δικαστήριο με απόφαση του δύναται να παρατείνει κάθε προθεσμία που έχει συμφωνηθεί από τα μέρη ή προβλέπεται από το Νόμο για κάθε θέμα που αφορά τη διαιτητική διαδικασία. Στην περίπτωση που τα μέρη έχουν ορίσει στη διαιτητική συμφωνία, ότι θα εφαρμοστούν οι κανονισμοί της LMAA, εφαρμόζονται οι ειδικότερες προθεσμίες που προβλέπονται στους εν λόγω κανονισμούς.

### **2.3.5. Το Διαιτητικό Δικαστήριο**

Τα μέρη είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν τόσο τον αριθμό των διαιτητών που θα συμμετάσχουν στη σύνθεση του δικαστηρίου, όσο και κάθε διαδικασία ενώπιον του<sup>121</sup>. Ελλείψει τέτοιων συμφωνιών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Νόμου περί Διαιτησίας<sup>122</sup>. Έτσι λοιπόν, κατά το οριζόμενα στο Νόμο, το διαιτητικό δικαστήριο θα αποτελείται από έναν διαιτητή (αρ.15), ο οποίος θα πρέπει να διοριστεί εντός 28 ημερών από την επίδοση γραπτής πράξης που να επιβάλλει τον διορισμό (η πράξη επιδίδεται από κάποιο διάδικο μέρος προς το άλλο). Αν τα μέρη αποφασίσουν το διαιτητικό δικαστήριο να αποτελείται από δύο ή τρεις διαιτητές, τότε πρέπει εντός 14 ημερών να διορίσει το κάθε μέρος από ένα διαιτητή, οι οποίοι στη συνέχεια διορίζουν τον τρίτο (αρ.16). Στην περίπτωση που κάποιο μέρος αρνείται να διορίσει τον διαιτητή του ή δεν προβαίνει στο διορισμό εντός του χρονικού πλαισίου που έχει τεθεί, τότε το μέρος που διόρισε σύννομα και

---

<sup>119</sup> Pryles, Limits to party autonomy in arbitral procedure, *Journal of International Arbitration* (2007) σελ. 327.

<sup>120</sup> Carbonneau, A Comment on the 1996 United Kingdom Arbitration Act, *Tulane Maritime Law Journal* (1997), σελ. 139.

<sup>121</sup> Bundock, *Shipping Law Handbook* (2007), σελ. 128

<sup>122</sup> Aggarwal, The Arbitration and Conciliation Act, 1996: In Search of a Complete Code, *Law Review* (2002), σελ. 167.

εμπρόθεσμα το διαιτητή του, με την επίδοση γραπτής πράξης προς το άλλο μέρος, μπορεί να ζητήσει η σύνθεση να αποτελείται από έναν διαιτητή (αρ.17). Εάν και τα δύο μέρη αποτύχουν να διορίσουν τους διαιτητές, το δικαστήριο έχει την εξουσία να προβεί το ίδιο στον διορισμό (αρ.18). Μάλιστα καθένα από τα διάδικα μέρη μπορεί να υποβάλει αίτηση στο δικαστήριο ζητώντας την εκκίνηση των διαιτητικών διαδικασιών.

Το αρ.33 ορίζει την γενική υποχρέωση των δικαστών, σύμφωνα με το οποίο το δικαστήριο οφείλει να ενεργεί σε όλα τα στάδια της διαιτητικής διαδικασίας δίκαια και αμερόληπτα προς τα μέρη, δίνοντας τους ίσες ευκαιρίες να ασκήσουν το δικαίωμα τους για ακρόαση<sup>123</sup>. Οφείλει επίσης να προβαίνει σε διαδικασίες, που αρμόζουν σε κάθε υπόθεση, προκειμένου να αποφεύγονται άσκοπες καθυστερήσεις και δαπάνες<sup>124</sup>. Για παράδειγμα στην υπόθεση *Margulead Ltd v. Exide Technologies* [2005], το Ανώτατο Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ανάμεσα στις εξουσίες των διαιτητών είναι να αποφασίζουν περί της καταλληλότητας των διαδικασιών κατά το αρ.33 και έκρινε σύνομη την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου που επέτρεψε μόνο μία υποβολή προφορικών παρατηρήσεων, απορρίπτοντας τους ισχυρισμούς του ενάγοντος ότι δεν ήταν μεταξύ των αρμοδιοτήτων του να προβεί σε μία τέτοια ενέργεια<sup>125</sup>. Επίσης στην υπόθεση *Norbrook Laboratories Ltd v. A Tank and Anor* [2006] το δικαστήριο έκρινε, ότι οι μονομερείς συναντήσεις του ενός διαιτητή με τους μάρτυρες της υποθέσεως αφήνει υπόνοιες μεροληψίας, καθώς οι συναντήσεις αυτές ουδέποτε καταγράφηκαν<sup>126</sup>. Έτσι λοιπόν, το δικαστήριο αποφάνθηκε υπέρ της απομάκρυνσης του εν λόγω διαιτητή κατά τα αρ.24 και 33 του Νόμου. Παράλληλα το δικαστήριο, με την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας των μερών, αποφασίζει για όλα τα ζητήματα που αφορούν την αποδεικτική διαδικασία (αρ.34). Ειδικότερα αποφασίζει για τον τόπο και το χρόνο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία, την γλώσσα επικοινωνίας της διαιτησίας, ποια έγγραφα θα χρησιμοποιηθούν και αν πρέπει να επιδοθούν μεταξύ των μερών, καθώς και εάν θα κατατεθούν γραπτές ή

---

<sup>123</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 181

<sup>124</sup> Robinson, Kasolowsky, *Will the United Kingdom's Human Rights Act Further Protect Parties to Arbitration Proceedings?*, *Arbitration International* (2002), σελ. 454

<sup>125</sup> *Margulead Ltd v. Exide Technologies* [2005] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff73c60d03e7f57eaa24e> (Προσπελάστηκε: 16/08/2022)

<sup>126</sup> *Norbrook Laboratories Ltd v. A Tank and Anor* [2006] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff75b60d03e7f57eaba4a> (Προσπελάστηκε: 16/08/2022)

προφορικές αποδείξεις. Επιπλέον, ανάμεσα στις εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου είναι και να διατάξει κάποιο μέρος να ασφαλίσει τα δικαστικά του έξοδα (αρ.38).

Οι διαιτητές έχουν τη δυνατότητα να διορίζουν του δικούς τους πραγματογνώμονες ή νομικούς συμβούλους προκειμένου να παράσχουν βοήθεια για την ταχύτερη και αποδοτικότερη επίλυση της διαφοράς<sup>127</sup>. Ο Νόμος ορίζει ότι τα έξοδα για τον διορισμό των ανωτέρω προσώπων επωμίζονται οι ίδιοι οι διαιτητές (αρ.37)<sup>128</sup>. Ωστόσο η εξουσία αυτή του δικαστηρίου θα πρέπει να ερμηνεύεται και υπό το πρίσμα του αρ.33 περί της καταλληλότητας της διαδικασίας για να μην δημιουργούνται επιπρόσθετες δαπάνες και καθυστερήσεις<sup>129</sup>. Τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να πληροφορηθούν για το περιεχόμενο των εκθέσεων που καταθέτουν τα πρόσωπα αυτά και να εκφράσουν τις απόψεις τους, γραπτώς ή προφορικώς, ενώ αν πρόκειται για κάποιο τεχνικό θέμα μπορούν να διορίσουν και τους δικούς τους πραγματογνώμονες. Σε κάθε περίπτωση οι εκθέσεις των πραγματογνωμόνων θα πρέπει να διαβάζονται ενώπιον όλων των διάδικων μερών, όπως χαρακτηριστικά ειπώθηκε στην υπόθεση *Hussmann (Europe) Ltd v. Al Ameen Development & Trade Co and Ors* [2000]<sup>130</sup>. Στην υπόθεση αυτή η εταιρία *Hussmann Ltd* προσέβαλε την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου με το επιχείρημα, ότι οι διαδικασίες δεν ήταν σύννομες, καθώς οι διαιτητές συναντήθηκαν με τους πραγματογνώμονες και συζήτησαν τις εκθέσεις, στις οποίες στηρίχτηκε η έκδοση της απόφασης, εν απουσία των διάδικων μερών<sup>131</sup>. Το ανώτατο δικαστήριο της Αγγλίας δικαίωσε την *Hussmann Ltd*, δεχόμενο ότι οι διαιτητές είχαν υποπέσει σε βαριά παραβίαση καθήκοντος και για το λόγο αυτό η απόφαση τους πάσχει από ακυρότητα.

---

<sup>127</sup> Fenton, A Civil Matter for a Common Expert: How Should Parties and Tribunals Use Experts in International Commercial Arbitration, *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal* (2006), σελ. 279.

<sup>128</sup> Trittmann, Kasolowsky, Taking Evidence in Arbitration Proceedings between Common Law and Civil Law Traditions-the Development of a European Hybrid Standard of Arbitration Proceedings, *UNSW Law Journal* (2008), σελ. 330.

<sup>129</sup> Harris, Planterose, Tecks, The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY (2007), σελ. 199

<sup>130</sup> *Hussmann (Europe) Ltd v. Al Ameen Development & Trade Co and Ors* [2000] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff7cc60d03e7f57eb22f0> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)

<sup>131</sup> *Hussmann (Europe) Ltd v. Al Ameen Development & Trade Co and Ors* [2000] available at: <https://vlex.co.uk/vid/hussmann-europe-ltd-v-803495397> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)



Ο Νόμος ορίζει γενικές υποχρεώσεις και για τα μέρη<sup>132</sup>. Σύμφωνα με το αρ.40 θα πρέπει να συμμορφώνονται χωρίς καθυστέρηση με κάθε απόφαση και διαταγή του δικαστηρίου σε όλα τα στάδια της διαιτητικής διαδικασίας μέχρι και την έκδοση της απόφασης. Αν κάποιο μέρος παραβιάσει την υποχρέωση του αυτή και είτε δεν παραστεί ο ίδιος ή νομίμως εκπροσωπούμενος (από δικηγόρο ή τρίτο πρόσωπο – αρ.36) ενώπιον του δικαστηρίου ή δεν καταθέσει γραπτές προτάσεις, τότε ερημοδικάζεται. Επίσης στην περίπτωση που αδικαιολογήτως ασκεί την προσφυγή με μεγάλη καθυστέρηση στο δικαστήριο και υπάρχει κίνδυνος να έχουν καταστραφεί αποδεικτικά στοιχεία ή να προκαλείται τεράστια ζημία στον εναγόμενο, το δικαστήριο έχει την εξουσία να απορρίψει την προσφυγή.

### 2.3.6. Η Διαιτητική Απόφαση

Η επίλυση της διαφοράς κρίνεται κατά το ουσιαστικό μέρος της, με βάση το δίκαιο που επέλεξαν τα μέρη ως το εφαρμοστέο (αρ.46). Αν έχουν ορίσει μόνο τον τόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, τότε θεωρείται ότι εφαρμόζονται οι κανόνες ουσιαστικού δικαίου του κράτους αυτού, ενώ αν δεν έχει συμφωνηθεί τίποτα από τα δύο, το δικαστήριο, ανάλογα τις περιστάσεις, κρίνει ποιο θα είναι το εφαρμοστέο δίκαιο. Πέρα από το δίκαιο που θα εφαρμοστεί, το δικαστήριο κατά τη λήψη της απόφασης οφείλει να λάβει υπόψιν του και άλλες παραμέτρους (αρ.46 παρ.1 β')<sup>133</sup>. Η φράση αυτή δε συνδέεται με κάποιους συγκεκριμένους νομικούς κανόνες αλλά περισσότερο με το γεγονός ότι οι δικαστές θα πρέπει να κρίνουν με βάση την αρχή της ισότητας, της καλής πίστης και το αίσθημα δικαίου<sup>134</sup>. Ο διαιτητικός δικαστής συνεπώς δικάζει *ex aequo et bono*, δηλαδή με βάση του τι είναι ορθό και δίκαιο στη συγκεκριμένη περίπτωση, χωρίς αυστηρή προσήλωση στο γράμμα του νόμου<sup>135</sup>.

---

<sup>132</sup> Samuels, How to Do It Properly: The Arbitration Act 1996, *Statute Law Review* (1997), σελ. 58.

<sup>133</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 242

<sup>134</sup> Patocchi, *Arbitration Ex Aequo et Bono ("Amiable Composition")*, *Rom. Arb. J.* (2017), σελ. 19.

<sup>135</sup> Mulcahy, *Ex Aequo Et Bono, Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (1988), σελ. 105 -106

Πέρα από τους λόγους που μνημονεύονται στην απόφαση, τα μέρη δεν γνωρίζουν τις απόψεις των διαιτητών, καθώς και τι τους οδήγησε στη λήψη της συγκεκριμένης απόφασης, τα οποία παραμένουν εμπιστευτικά. Κατά κανόνα, μετά το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας, οι διαιτητές θα πρέπει να αποφασίσουν από κοινού, δίκαια και αμερόληπτα για την έκβαση της υποθέσεως, να υπογράψουν και να εκδώσουν την απόφαση στην οποία κατέληξαν<sup>136</sup>. Ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας τέθηκε το ερώτημα αν θα πρέπει οι διαιτητές να υπογράψουν την απόφαση διαδοχικά την ίδια χρονική στιγμή ή δύναται να θέσει ο καθένας την υπογραφή του σε διαφορετικό χρόνο στην υπόθεση *European Grain & Shipping Ltd v Johnston*<sup>137</sup>. Στην εν λόγω υπόθεση ο ένας από τους διαιτητές αναχώρησε για την Αυστραλία με το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας, αλλά πριν την λήψη της αποφάσεως. Υπέγραψε όμως τρία κενά φύλλα χαρτιού και έγραψε σημείωμα ότι συμφωνεί με τις απόψεις του τρίτου διαιτητή. Η απόφαση γράφτηκε πάνω στα ήδη υπογεγραμμένα φύλλα, προκειμένου να ενυπάρχουν οι υπογραφές όλων των διαιτητών. Το Ανώτατο Δικαστήριο κατέληξε ότι όλες οι διαδικασίες, εφόσον τη σύνθεση του δικαστηρίου απαρτίζουν πολλοί διαιτητές, θα πρέπει να πραγματοποιούνται από κοινού. Αυτό σημαίνει ότι η εκδοθείσα απόφαση θα πρέπει να έχει διαμορφωθεί από κοινού, γιατί με αυτόν τον τρόπο δηλώνεται ότι όλοι οι διαιτητές, συλλογικά, κατέληξαν στη συγκεκριμένη ετυμηγορία. Σε ποια χρονική στιγμή ο κάθε διαιτητής θα θέσει την υπογραφή του είναι αδιάφορο.

Μία διαφορά που εισάγεται ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου, μπορεί να περιέχει επιμέρους ζητήματα, τα οποία καλείται ο διαιτητικός δικαστής να επιλύσει. Σε αυτήν την περίπτωση δύναται να εκδώσει διαφορετικές αποφάσεις για κάθε ζήτημα (αρ.47), προκειμένου να εξοικονομήσει χρόνο, καθώς ενδέχεται κάποια θέματα να είναι πιο επείγοντα από κάποια άλλα<sup>138</sup>. Σε αυτήν την περίπτωση η απόφαση καλείται ‘μερική’, ακριβώς γιατί δεν επιλύει όλα τα ζητήματα της διαφοράς<sup>139</sup>. Συνήθως η τακτική αυτή

---

<sup>136</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 304

<sup>137</sup> *European Grain & Shipping Ltd v Johnston* available at: <https://vlex.co.uk/vid/european-grain-and-shipping-792785457> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)

<sup>138</sup> King, Meredith, *Partial Enforcement of International Arbitration Awards*, *Arbitration International* (2014), σελ. 383

<sup>139</sup> Official Website of LexisNexis available at: <https://www.lexisnexis.co.uk/legal/guidance/partial-awards-in-arbitration#:~:text=Parties%20to%20an%20arbitration%20may,the%20issues%20in%20the%20dispute.> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)

στην εμπορική διαιτησία ακολουθείται, όταν είναι αδιαμφισβήτητη η απαίτηση του διάδικου μέρους (π.χ. το ποσό του ναύλου)<sup>140</sup>. Αν όμως προκύπτει από τη μελέτη της υπόθεσης, ότι τα επιμέρους ζητήματα επηρεάζουν ολόκληρη την έκβαση της, τότε οφείλει να εκδώσει μόνο μία απόφαση<sup>141</sup>. Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *Exmar BV v National Iranian Tanker Co* [1992], στην οποία προέκυψαν αντίθετες απαιτήσεις από τη σύμβαση ναυλώσεως κατά ταξίδι και η υπόθεση παραπέμφθηκε στο διαιτητικό δικαστήριο<sup>142</sup>. Συγκεκριμένα οι απαιτήσεις αφορούσαν για την μεν πλοιοκτήτρια εταιρία το ποσό των επισταλιών, ενώ οι ναυλωτές ζητούσαν αποζημίωση για ελλείψεις στο φορτίο και για υπερβολική διάρκεια χρόνου εκφόρτωσης. Η πλοιοκτήτρια εταιρία αιτήθηκε στο δικαστήριο για έκδοση μερικής απόφασης, προκειμένου να της επιδικαστεί γρηγορότερα το ποσό των επισταλιών. Το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε πως κάτι τέτοιο δε θα ήταν εφικτό, καθώς δεν θα μπορούσε να εκκρεμεί η εξέταση των απαιτήσεων των ναυλωτών. Κατά της απόφασης αυτής η εταιρία άσκησε έφεση στο Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας, το οποίο αποφάνθηκε ότι οι διαιτητές έχουν απόλυτη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζουν ως προς την έκδοση μερικής απόφασης ή όχι και απέρριψε την έφεση. Τέλος, το δικαστήριο δύναται να εκδώσει προσωρινές αποφάσεις, οι οποίες έπειτα θα ενσωματωθούν στην τελική διαιτητική απόφαση και οι οποίες αφορούν κυρίως διαταγές πληρωμής για απαιτήσεις μεταξύ των μερών ή για δικαστικά έξοδα<sup>143</sup>. Προκειμένου το δικαστήριο να προβεί σε μία τέτοια ενέργεια, θα πρέπει προηγουμένως τα μέρη να του έχουν παραχωρήσει το δικαίωμα αυτό κατά το αρ.39 του Νόμου.

Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου δεσμεύει απόλυτα τόσο τα μέρη όσο και τρίτα πρόσωπα που διεκδικούν απαιτήσεις μέσω τις αρχικής απαίτησης (αρ.58)<sup>144</sup>. Το γεγονός όμως αυτό δεν αποκλείει από τα μέρη να προσβάλλουν την διαιτητική απόφαση σε πολιτειακό δικαστήριο. Η δεσμευτικότητα αυτή της απόφασης επιφέρει ορισμένες συνέπειες: α) το διαιτητικό δικαστήριο δεν μπορεί να επανέλθει στην εξέταση της ίδιας υπόθεσης, β) ο νικημένος διάδικος μπορεί να εκτελέσει την απόφαση προκειμένου να

---

<sup>140</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 384

<sup>141</sup> Trittman, *When should arbitrators issue interim or partial awards and or procedural orders*, *Journal of International Arbitration* (2003), σελ. 255.

<sup>142</sup> *Exmar BV v National Iranian Tanker Co* [1992] available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=150109> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)

<sup>143</sup> Expert Evidence, *Types of Award in Arbitration*, available at: <https://expert-evidence.com/types-of-award-in-arbitration/> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)

<sup>144</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 287

διεκδικήσει τις απαιτήσεις του, γ) δε δύναται να ασκηθεί νέα αγωγή σε πολιτειακό ή διαιτητικό δικαστήριο για την ίδια υπόθεση από τους ίδιους διαδίκους, αλλά ούτε και να προβάλουν νέες ενστάσεις για το συγκεκριμένο ζήτημα σε μεταγενέστερη διαδικασία λόγω του δεδικασμένου<sup>145</sup>.

### 2.3.7. Η προσβολή της διαιτητικής απόφασης

Ο Νόμος περί Διαιτησίας του 1996 στα αρ.67 επ. επιτρέπει στα διάδικα μέρη την προσβολή της διαιτητικής απόφασης στα πολιτειακά δικαστήρια. Προβλέπονται τρεις λόγοι προσβολής της απόφασης: α) έφεση για νομικά ελαττώματα (αρ.69), β) προσβολή της απόφασης για λόγους σοβαρής παρατυπίας που αφορούν είτε τη διαδικασία είτε την απόφαση (αρ. 68), γ) έφεση για έλλειψη δικαιοδοσίας (αρ. 67)<sup>146</sup>. Προβλέπεται επίσης προθεσμία 28 ημερών από την επίδοση της αποφάσεως για την άσκηση της προσφυγής στο πολιτειακό δικαστήριο κατά το αρ.70 παρ.3. Ωστόσο δύναται τα μέρη να πρόβλεψαν με συμφωνία ειδικότερες προθεσμίες ή να εφαρμοσθεί η προθεσμία που προβλέπεται στους κανονισμούς της LMAA. Ο λόγος εφέσεως που προβλέπεται στο αρ.69 δύναται να εξαιρεθεί με συμφωνία των μερών<sup>147</sup>. Αντίθετα οι άλλοι δύο λόγοι προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων αποτελούν υποχρεωτικές διατάξεις για τη διασφάλιση της δημόσιας τάξης και δεν μπορούν να παραμεριστούν από την ιδιωτική βούληση. Απαραίτητη προϋπόθεση<sup>148</sup> για την προσβολή της διαιτητικής απόφασης είναι τα μέρη να έχουν εξαντλήσει όλα τα μέσα που τους παρέχει ο Νόμος, όπως το να ζητήσουν την διόρθωση ή την διευκρίνιση της εκδοθείσας αποφάσεως μέσα σε 28 ημέρες από την δημοσίευση της (αρ.57). Η προθεσμία αυτή δύναται να παραταθεί με απόφαση του δικαστηρίου. Η προϋπόθεση αυτή αποτυπώθηκε και από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας στην υπόθεση *Torch Offshore LLC v. Cable Shipping Inc*, όπου η προσβολή της

---

<sup>145</sup> Nazzini, Enforcement of International Arbitral Awards: Res Judicata, Issue Estoppel, and Abuse of Process in a Transnational Context, *The American Journal of Comparative Law* (2018), σελ. 614

<sup>146</sup> Yang, How to challenge an arbitrator's jurisdiction under the English Arbitration Act 1996 (Part 2)." *Asian Dispute Review* (2001), σελ. 51.

<sup>147</sup> van Houtte, Wilske, Young. "What's New in European Arbitration?." *Dispute Resolution Journal* (2009), σελ. 16.

<sup>148</sup> Aeberli, Jurisdictional Disputes under the Arbitration Act 1996: A Procedural Route Map, *Arbitration International* (2005), σελ. 254

διαιτητικής απόφασης κατά τα αρ.68 και 69 απορρίφθηκε, αφού τα μέρη προηγουμένως δεν αιτήθηκαν τη διόρθωση της απόφασης από το ίδιο το διαιτητικό δικαστήριο<sup>149</sup>. Παράλληλα το δικαίωμα προσβολής της διαιτητικής απόφασης, στην περίπτωση που όλα τα διάδικα μέρη δε συμφωνούν στην προσβολή της, υπόκεινται σε προηγούμενη άδεια<sup>150</sup>, η οποία δίνεται από το ίδιο το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας (Εμπορικό Δικαστήριο), ως το αρμόδιο να δικάσει τις εφέσεις<sup>151</sup>. Προηγούμενη άδεια δεν απαιτείται στις περιπτώσεις α) που το Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε εκτός της δικαιοδοσίας του, β) η διαδικασία για την εξέταση του αιτήματος της άδειας δεν έγινε σύννομα, γ) όταν υπάρχει προδικαστικό ερώτημα για το εάν το αρ.69 εφαρμόζεται ή έχει αποκλειστεί η εφαρμογή του με συμφωνία των μερών<sup>152</sup>.

#### *A. Έφεση για νομικά ελαττώματα*

Η προσβολή της απόφασης υπό το αρ.69 αφορά νομικά ελαττώματα που απορρέουν από την εφαρμογή του αγγλικού δικαίου<sup>153</sup>. Συνεπώς η προσβολή της απόφασης είναι εφικτή μόνο όταν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το αγγλικό, ενώ αποκλείεται σε περίπτωση εφαρμογής αλλοδαπού δικαίου<sup>154</sup>. Στους λόγους εφέσεως δεν συμπεριλαμβάνεται η αμφισβήτηση των πραγματικών περιστατικών, αλλά μόνο λόγοι που αναφέρονται σε νομικά ζητήματα, αν και η διάκριση μεταξύ των δύο εννοιών καθίσταται αρκετά δύσκολη<sup>155</sup>. Τα νομικά ελαττώματα αφορούν κυρίως στην ορθή εφαρμογή των κανόνων δικαίου και συνήθως περιλαμβάνουν: 1) την ερμηνεία συμβάσεων και καταστατικών, 2) τον καθορισμό του βάρους αποδείξεως, 3) την εφαρμογή των κατάλληλων κανόνων για

---

<sup>149</sup> Torch Offshore LLC v. Cable Shipping Inc available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff74960d03e7f57eaada0> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)

<sup>150</sup> Harris, Planterose, Tecks, The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY (2007), σελ. 356

<sup>151</sup> English Commercial Court available at: <https://www.gov.uk/courts-tribunals/commercial-court> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)

<sup>152</sup> Andrews, Arbitration and Contract Law Common Law Perspectives (2016), σελ. 141

<sup>153</sup> Andrews, The Three Paths Of Justice: Court Proceedings, Arbitration, And Mediation In England (2012), σελ. 239

<sup>154</sup> YALABIK, The Impact of the Seat of Arbitration on Judicial-Interference: Do Sections 67, 68 and 69 of the English Arbitration Act 1996 regarding Challenges of Awards Make London An Attractive Hub?, *Annales de la Faculté de Droit d'Istanbul* (2021), σελ. 263

<sup>155</sup> Nguyen, Tweeddale, Tweeddale, Section 69 of the English Arbitration Act 1996—When Fact and Law Collide, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2014), σελ. 137

την αποκατάσταση των ζημιών, 4) την ερμηνεία αρχών που διέπουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση ή από αδικοπραξία<sup>156</sup>. Αντίθετα στα πραγματικά περιστατικά συγκαταλέγονται εκείνα τα συγκεκριμένα γεγονότα που οδήγησαν στη διαφορά, π.χ. η κατάσταση ενός πλοίου, οι ενέργειες του πλοιάρχου, η αιτία του ατυχήματος<sup>157</sup>. Τα νομικά αυτά ελαττώματα θα πρέπει να αποτυπώνονται στο σκεπτικό της εκδοθείσας απόφασης, γεγονός που αποκλείει την έφεση για παρατυπίες στη διάρκεια των διαιτητικών διαδικασιών<sup>158</sup>.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, το δικαίωμα εφέσεως υπόκειται σε προηγούμενη άδεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου. Το ίδιο το αρ.69 παρ.3 αναφέρει συγκεκριμένες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να χορηγηθεί άδεια από το πολιτειακό δικαστήριο. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι: α) η συζήτηση της εφέσεως θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα και των άλλων μερών, β) το δικαστήριο πρέπει να είναι το καθ' ύλην αρμόδιο, γ) η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου να είναι προδήλως εσφαλμένη, δ) ότι παρά τη συμφωνία διαιτησίας των μερών το πολιτειακό δικαστήριο έχει την εξουσία να επιληφθεί της υποθέσεως σε τελικό βαθμό.

### *B. Προσβολή της διαιτητική απόφασης για σοβαρές παρατυπίες*

Τα μέρη που έλαβαν μέρος στη διαιτητική διαδικασία έχουν τη δυνατότητα να προσβάλουν τη διαιτητική απόφαση, όταν το δικαστήριο έχει υποπέσει σε σοβαρές παρατυπίες που επιφέρουν κατάφωρη αδικία για τον αιτούντα και μπορεί να αφορούν είτε τις διαδικασίες είτε την απόφαση (αρ.68). Η έννοια της κατάφωρης αδικίας επιχειρήθηκε να αποσαφηνιστεί στην υπόθεση *Vee Networks Ltd v Econet Wireless International Ltd*, όπου ο δικαστής του Ανωτάτου Δικαστηρίου κατέληξε ότι η έννοια της κατάφωρης αδικίας, όπως αποτυπώνεται στο αρ.68, δεν αναφέρεται στο γεγονός ότι ο διαιτητικός δικαστής πιθανώς να κατέληξε σε λανθασμένο συμπέρασμα λόγω της μη

---

<sup>156</sup> Feldman, Error of Law and Flawed Administrative Acts, *The Cambridge Law Journal* (2014), σελ. 275-314

<sup>157</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 451

<sup>158</sup> Harris, Planterose, Tecks, *The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY* (2007), σελ. 352

ορθής εκτίμησης των πραγματικών περιστατικών<sup>159</sup>. Το ζήτημα που εξετάζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι αν η απόφαση είναι συνέπεια υιοθέτησης ακατάλληλων ή παράνομων μέσων, χωρίς τα οποία η απόφαση ενδεχομένως να ήταν πιο ευνοϊκή για τον αιτούντα. Οι λόγοι προσβολής για σοβαρές παρατυπίες αναφέρονται περιοριστικά στην παρ.2 του ίδιου άρθρου και είναι: α) μη συμμόρφωση του δικαστηρίου με το αρ.33, β) υπέρβαση εξουσίας, γ) οι διαδικασίες δε διενεργούνται όπως συμφώνησαν τα μέρη, δ) το δικαστήριο δεν εξετάζει όλα τα ζητήματα που τέθηκαν ενώπιον του, ε) διαιτητικό όργανο ή πρόσωπο υπερβαίνει τις εξουσίες που του έχουν ρητά τεθεί, στ) ασάφειες στην απόφαση, ζ) η λήψη της απόφασης ήταν συνέπεια απάτης ή παραβίασης νόμων δημόσιας τάξης, η) η απόφαση δεν πληροί τις προϋποθέσεις του Νόμου για να θεωρείται έγκυρη, θ) κάθε άλλη παρατυπία που δύναται να γίνει δεκτή από το δικαστήριο ή άλλο όργανο ή πρόσωπο επιφορτισμένο με την εξουσία να εξετάσει την προσβολή της διαιτητικής απόφασης<sup>160</sup>.

### *Γ. Προσβολή της απόφασης λόγω ελλείψεως δικαιοδοσίας*

Τα διάδικα μέρη έχουν τη δυνατότητα κατά το αρ.67 να προσβάλουν την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου λόγω έλλειψης δικαιοδοσίας ή να καταθέσουν αίτηση προκειμένου να ακυρωθεί η εκδοθείσα απόφαση για λόγους αναρμοδιότητας. Το διαιτητικό δικαστήριο θεωρείται ότι έχει δικαιοδοσία να εκδικάσει συγκεκριμένη διαφορά όταν υπάρχει έγκυρη συμφωνία διαιτησίας που παραπέμπει την υπόθεση ενώπιον του, όταν η σύνθεση του δικαστηρίου έχει συγκροτηθεί σύννομα, καθώς και όταν εξετάζει ζητήματα για τα οποία έχει αρμοδιότητα βάσει της συμφωνίας διαιτησίας<sup>161</sup>.

Το πρόβλημα που εντοπίζεται στην προσβολή της απόφασης κατά το αρ.67, είναι ότι το διάδικο μέρος που επιθυμεί την προσβολή μπορεί να έχει απωλέσει το δικαίωμα του

---

<sup>159</sup> Vee Networks Ltd v Econet Wireless International Ltd available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff76660d03e7f57eac1f3> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)

<sup>160</sup> Grierson, Court Review of Awards On Public Policy Grounds: A Recent Decision Of The English Commercial Court Throws Light On The Position Under The English Arbitration Act 1996, *MEALEY'S International Arbitration Report* (2009), σελ. 1-3

<sup>161</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 479

αυτό σε πολύ προγενέστερο χρόνο. Και αυτό γιατί σύμφωνα με το αρ.73 η προσβολή της απόφασης θα πρέπει να γίνει μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από τότε που ανακάλυψε ο διάδικος την αναρμοδιότητα του δικαστηρίου<sup>162</sup>. Σε κάθε περίπτωση, όταν το δικαστήριο κρίνει εαυτό αρμόδιο στην εκδοθείσα απόφαση του, τα διάδικα μέρη χάνουν το δικαίωμα να προσβάλουν την απόφαση αυτή κατά το αρ.67. Πότε το δικαστήριο έχει κρίνει την αρμοδιότητα του, είναι ζήτημα γραμματικής αποτύπωσης και ερμηνείας της ίδιας της απόφασης που εκδίδει<sup>163</sup>. Εάν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που θεμελιώνουν το λόγο αναρμοδιότητας, τα μέρη έχουν προθεσμία 28 ημέρες από τη δημοσίευση της αποφάσεως, προκειμένου να την προσβάλουν.

## 2.4. Διαιτησία και τρίτα πρόσωπα

### 2.4.1. Ο Νόμος του 1999

Ο γενικός κανόνας που ισχύει στο αγγλικό δίκαιο είναι, ότι οι συμβάσεις που περιέχουν ρήτρες διαιτησίας ή οι αυτοτελείς συμφωνίες διαιτησίας δεσμεύουν μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη. Εξαιρέση από τον κανόνα αυτόν εισάγεται με το Νόμο περί συμβάσεων του 1999 (Contracts act 1999)<sup>164</sup> σύμφωνα με τον οποίο τρίτο, μη συμβαλλόμενο μέρος δύναται να εκτελέσει κάποια ρήτρα της σύμβασης αν 1) το δικαίωμα αυτό του παρέχεται από την ίδια τη σύμβαση, 2) η ρήτρα που επιθυμεί να εκτελέσει του προσφέρει κάποιο όφελος (αρ.1)<sup>165</sup>. Ο νόμος αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τη ναυτιλία, καθώς επιτρέπει σε τρίτα μέρη, όπως στους πράκτορες ή τους ναυλομεσίτες, να αναζητήσουν τις απαιτήσεις τους βάσει των ναυλοσυμφώνων<sup>166</sup>. Εξαιρούνται όμως ρητά από το πεδίο εφαρμογής του οι συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς για τις οποίες έχει εκδοθεί φορτωτική (αρ.6 παρ.5).

---

<sup>162</sup> Aeberli, Jurisdictional Disputes under the Arbitration Act 1996: A Procedural Route Map, *Arbitration International* (2005), σελ. 266

<sup>163</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 403

<sup>164</sup> Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 available at:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/31/contents> (Προσπελάστηκε: 20/08/2022)

<sup>165</sup> Roe, Contractual Intention under Section 1 (1)(b) and 1 (2) of the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999, *The Modern Law Review* (2000), σελ. 887.

<sup>166</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 259



Ειδικότερα ως προς τις συμφωνίες διαιτησίας, το αρ.8 του Νόμου του 1999 ορίζει ότι εάν υπάρχει γραπτή συμφωνία διαιτησίας η οποία φέρει όλα τα χαρακτηριστικά που επιτάσσει ο Νόμος περί Διαιτησίας του 1996 προκειμένου να θεωρείται έγκυρη, τότε τρίτος λογίζεται σαν να ήταν συμβαλλόμενο μέρος για τις διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ αυτού και των πραγματικών συμβαλλομένων<sup>167</sup>. Το περιεχόμενο του αρ.8 απασχόλησε το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας στην υπόθεση *Nisshin Shipping Co Ltd v Cleaves & Company Ltd*<sup>168</sup>. Στην υπόθεση αυτή υπήρχαν εννέα χρονοναυλοσύμφωνα τα οποία περιείχαν όρο σύμφωνα με τον οποίο, τα συμβαλλόμενα μέρη όφειλαν να καταβάλουν συγκεκριμένο ποσό μεσιτείας στους ναυλομεσίτες. Οι ναυλομεσίτες, που δε συμμετείχαν ως συμβαλλόμενα μέρη στα ναυλοσύμφωνα, επεδίωξαν την παραπομπή της υπόθεσης στη διαιτησία, βάσει των ρητρών διαιτησίας των χρονοναυλοσυμφώνων, προκειμένου να λάβουν το ποσό της μεσιτείας όπως είχε οριστεί. Η πλοιοκτήτρια εταιρία αντέτεινε, ότι μία τέτοια προσφυγή δεν είναι εφικτή, καθώς η ρήτρα διαιτησίας των χρονοναυλοσυμφώνων δε δύναται να δεσμεύσει τα συμβαλλόμενα μέρη με τρίτα πρόσωπα. Το Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι οι ναυλομεσίτες είχαν το δικαίωμα να παραπέμψουν την υπόθεση στη διαιτησία καθώς, όχι μόνο τα τρίτα αυτά πρόσωπα αποκτούσαν όφελος από τα ναυλοσύμφωνα, αλλά από την ερμηνεία αυτών δεν προέκυψε ουδεμία πρόθεση να αποκλειστεί το δικαίωμα των τρίτων να αξιώσουν τις απαιτήσεις τους.

Σε αυτήν λοιπόν την περίπτωση όπου τρίτο μέρος δύναται να συμμετάσχει ως διάδικος κατά το αρ.8 σε υπόθεση ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου, ανακύπτει το ερώτημα πόσοι διαιτητές θα λάβουν μέρος στη σύνθεση του δικαστηρίου. Αν η συμφωνία διαιτησίας ορίζει ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος δικαιούται να διορίσει από έναν διαιτητή, τότε θα πρέπει και το τρίτο μέρος να διορίσει το δικό του, ενώ αν δεν περιέχει τέτοιον όρο εφαρμόζεται ο Νόμος περί Διαιτησίας και το διαιτητικό δικαστήριο θα αποτελείται από έναν και μοναδικό διαιτητή.

---

<sup>167</sup> Tweeddale, *Arbitration under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 and Enforcement of an Award*, *Arbitration International* (2011), σελ. 656.

<sup>168</sup> *Nisshin Shipping Co Ltd v Cleaves & Company Ltd* available at: <https://www.casemine.com/judgment/uk/5a8ff75060d03e7f57eab27d> (Προσπελάστηκε: 20/08/2022)

#### 2.4.2. Οι συνέπειες της διαιτητικής απόφασης σε τρίτα πρόσωπα

Στο αγγλικό δίκαιο επικρατεί η γενική αρχή ότι μία διαιτητική απόφαση δεσμεύει μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας διαιτησίας<sup>169</sup>. Απόρροια του γενικού αυτού κανόνα είναι και η αρχή που απαγορεύει στους διαιτητές να αποφασίσουν για ουσιαστικά δικαιώματα τρίτων μερών ή να τους επιβάλουν υποχρεώσεις. Ωστόσο προβλέπονται και εξαιρέσεις βάσει των οποίων τα έννομα αποτελέσματα των διαιτητικών αποφάσεων επιδρούν και στους τρίτους<sup>170</sup>. Αυτό συμβαίνει όταν: α) το τρίτο μέρος έχει υπογράψει συμφωνία με τα συμβαλλόμενα μέρη ότι η διαιτητική απόφαση τον δεσμεύει, β) εάν υπάρχει σχέση αντιπροσωπείας μεταξύ του τρίτου μέρους και του παρισταμένου στις διαιτητικές διαδικασίες, γ) κατά το αρ.82 του Νόμου περί Διαιτησίας σύμφωνα με το οποίο, διάδικο μέρος θεωρείται κάθε πρόσωπο που επιδιώκει την ικανοποίηση των απαιτήσεων του βάσει της συμφωνίας διαιτησίας.

---

<sup>169</sup> Brekoulakis, The Effect of an Arbitral Award and Third Parties in International Arbitration: Res Judicata Revisited, *The American Review of International Arbitration* (2005), σελ. 177.

<sup>170</sup> Ambrose, Maxwell, Collett, *London Maritime Arbitration* (2017), σελ. 266

## Κεφάλαιο 3: Η διαιτησία της Νέας Υόρκης

### 3.1. Εισαγωγή

Η Νέα Υόρκη, όπως και το Λονδίνο κατέχει μακρά παράδοση στην επίλυση ναυτικών διαφορών μέσω του θεσμού της διαιτησίας. Αποτελεί το κέντρο των εμπορικών διαιτησιών των ΗΠΑ και μία από τις πιο συχνές επιλεγθείσες πόλεις για την διεξαγωγή διαιτησίας παγκοσμίως<sup>171</sup>. Κύριος φορέας ναυτικών διαιτησιών είναι η Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης, η οποία ιδρύθηκε το 1963 με σκοπό την προώθηση του θεσμού της διαιτησίας στην επίλυση των εμπορικών διαφορών. Η Εταιρία υποχρεώνει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της να εκδίδουν μόνο οριστικές αποφάσεις τις οποίες δημοσιεύει στα πληροφοριακά συστήματα Lexis-Nexis και Westlaw. Επιπλέον σε αντίθεση με άλλους διαιτητικούς οργανισμούς δεν προβλέπει την καταβολή επιπλέον χρεώσεων για τη χρήση των υπηρεσιών της και δεν έχει επιβλέποντα ρόλο στην διεξαγωγή των διαιτητικών διαδικασιών, τα οποία αφήνονται στην απόλυτη διακριτική ευχέρεια των διορισθέντων διαιτητών<sup>172</sup>. Τα ανωτέρω αποτελούν και τα βασικότερα πλεονεκτήματα που κατατάσσουν τη διαιτησία της Νέας Υόρκης στις υψηλότερες θέσεις προτίμησης των μερών. Όπως και η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου, η SMA έχει εξελίξει μία σειρά από κανόνων που διέπουν τη διαιτητική διαδικασία και εφαρμόζονται είτε όταν επιλέγονται από τα μέρη, είτε όταν κάποιο μέλος της διορίζεται ως διαιτητής για την εκδίκαση συγκεκριμένης υποθέσεως<sup>173</sup>. Οι κανόνες αυτοί συμπληρώνουν τον Ομοσπονδιακό Νόμο περί Διαιτησίας του 1925 (Federal Arbitration Act), όπως αυτός έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα. Το γεγονός ότι εφαρμόζεται ο ομοσπονδιακός νόμος και όχι η πολιτειακή νομοθεσία της Νέας Υόρκης, οφείλεται στο Σύνταγμα των ΗΠΑ σύμφωνα με το οποίο οι ναυτιλιακές διαφορές που παρουσιάζουν στοιχεία αλλοδαπότητας υπάγονται στην αρμοδιότητα της ομοσπονδίας<sup>174</sup>.

---

<sup>171</sup> Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα ICC DISPUTE RESOLUTION 2020 STATISTICS κατέχει την 4<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως πίσω από το Παρίσι, το Λονδίνο και τη Γενεύη.

<sup>172</sup> Society of maritime arbitrators available at: <https://www.smany.org/arbitration-maritime-new-york.html> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)

<sup>173</sup> Maritime arbitrators Rules available at: <https://www.smany.org/arbitration-rules-mar-14-2018.html> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)

<sup>174</sup> The USA Constitution ar.III sub. 2 available at: <https://constitutioncenter.org/media/files/constitution.pdf> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)

## 3.2. Ο Ομοσπονδιακός Νόμος περί Διαιτησίας

### 3.2.1. Η συμφωνία περί διαιτησίας

Ο Ομοσπονδιακός Νόμος περί Διαιτησίας θεσπίστηκε το έτος 1925 βασιζόμενος στο δίκαιο διαιτησίας της Νέας Υόρκης του 1920<sup>175</sup>. Ενδεχομένως να πρόκειται για τη μοναδική περίπτωση εθνικής νομοθεσίας που αναφέρεται ειδικά στη ναυτική διαιτησία<sup>176</sup>. Εφαρμόζεται στις διαφορές που απορρέουν από οποιοδήποτε σύμβαση που περιέχει ρήτρα διαιτησίας και εξυπηρετεί της ναυτιλιακές συναλλαγές. Στο αρ.1 του ένατου κεφαλαίου ορίζεται η έννοια των ναυτιλιακών συναλλαγών ως: “ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές θαλασσιών μεταφορών, συμφωνίες για τα δικαιώματα προκυμαίας, εφοδιασμός ή επισκευές πλοίων, συγκρούσεις ή όποιο άλλο ζήτημα εξωτερικού εμπορίου που υπάγεται στη δικαιοδοσία των ομοσπονδιακών δικαστηρίων”.

Προκειμένου τα μέρη να παραπέμψουν την υπόθεση τους στη διαιτησία, θα πρέπει να υπάρχει γραπτός όρος στα ναυλοσύμφωνα περί υπαγωγής της διαφοράς στη διαιτησία. Μολονότι η σύμβαση ναυλώσεως δεν υπόκειται σε τύπο<sup>177</sup> και τα ναυλοσύμφωνα που συντελέστηκαν δια του προφορικού λόγου είναι καθόλα έγκυρα, οι προφορικές διαιτητικές συμφωνίες δεν δύνανται να δεσμεύσουν τα μέρη υπό τον FAA. Ωστόσο τα ναυλοσύμφωνα δε θα πρέπει να είναι απαραίτητα υπογεγραμμένα για να δεσμεύουν τα μέρη, ενώ δύνανται να χρησιμοποιηθούν και άλλα μέσα που αποδεικνύουν τη γραπτή συμφωνία όπως μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και Fax<sup>178</sup>. Στην υπόθεση P.E.P. Shipping (Scandinavia) APS v. Noramco Shipping Corp.<sup>179</sup> τα μέρη συνέταξαν ένα προσυμφωνητικό ναύλωσης πριν την υπογραφή της κυρίως συμβάσεως. Το δικαστήριο δέχτηκε ότι η ρήτρα διαιτησίας του προσυμφωνητικού αυτού ήταν έγκυρη και ικανή να δεσμεύσει τα μέρη περί υπαγωγής της διαφοράς στη διαιτησία. Επίσης στην υπόθεση η

---

<sup>175</sup> Certilman, A Brief History of Arbitration in the United States., *New York Dispute Resolution Lawyer* (2010), σελ. 12

<sup>176</sup> Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία* (1999), σελ. 512

<sup>177</sup> Αντάπασης, *Αθανασίου Ναυτικό Δίκαιο* (2020), σελ. 435

<sup>178</sup> Meshel, Caught between the FAA and the New York Convention: Non-Signatories to International Commercial Arbitration Agreements and the "in Writing" Requirement, *University of Pennsylvania Journal of Business Law* (2019), σελ. 707-713

<sup>179</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ. 537

Hart Enterprises Int'l Inc. v. Anhui Provincial Import & Export Corp<sup>180</sup>. το δικαστήριο έκρινε ότι όταν δύο συμβάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους, όπως η συμφωνία διακανονισμού με την κύρια σύμβαση από την οποία προήλθαν οι απαιτήσεις, η ρήτρα διαιτησίας της κύριας σύμβασης δεσμεύει τα μέρη και για τις διαφορές που θα προκύψουν δυνάμει της συμφωνίας διακανονισμού.

Στη συμφωνία διαιτησίας τα μέρη καθορίζουν τον τόπο που θα διεξαχθεί η διαιτησία και το δίκαιο που θα εφαρμοστεί στην εκδίκαση της υποθέσεως τους. Εν απουσία συμφωνίας περί το εφαρμοστέο δίκαιο, η επιλογή της Νέας Υόρκης ως έδρα της διαιτησίας, σημαίνει αυτομάτως ότι θα εφαρμοστεί το γενικό ναυτικό δίκαιο των ΗΠΑ<sup>181</sup>. Το δίκαιο αυτό αποτελείται κυρίως από δικαστικές αποφάσεις των ομοσπονδιακών δικαστηρίων<sup>182</sup> και ελλείψει αυτών θα ληφθούν υπόψη αγγλικές ή πολιτειακές (ιδιαίτερα της πολιτείας της Νέας Υόρκης) αποφάσεις.

### 3.2.2. Η συμφωνία διαιτησίας στη φορτωτική

Συχνά η φορτωτική δεν περιέχει όλους τους όρους που ισχύουν στις σχέσεις μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα, αλλά παραπέμπει στους συμφωνηθέντες όρους του ναυλοσυμφώνου<sup>183</sup>. Στην περίπτωση αυτή η ρήτρα διαιτησίας που ενδεχομένως να ενυπάρχει στο ναυλοσύμφωνο δεσμεύει τόσο τον μεταφορέα, όσο και τον κάτοχο της φορτωτικής<sup>184</sup>. Αν όμως η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου αναφέρει ότι “οι διαφορές μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή θα υπάγονται στη διαιτησία” αντί για τη φράση “όλες οι διαφορές που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο”, τότε δε δύναται να δεσμεύει τρίτα πρόσωπα. Χαρακτηριστική του ζητήματος της συνύπαρξης φορτωτικής και ναυλοσυμφώνου αποτελεί η υπόθεση *Otto Wolff Handelsgesellschaft mbH v.*

---

<sup>180</sup> Hart Enterprises Int'l Inc. v. Anhui Provincial Import & Export Corp. available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/888/587/1644094/> (Προσπελάστηκε: 29/08/2020)

<sup>181</sup> Giambastiani, Lex loci arbitri and annulment of foreign arbitral awards in US courts, *American University International Law Review* (2004), σελ. 1101.

<sup>182</sup> Official website of LexisNexis available at: <https://www.lexisnexis.com/en-us/lawschool/pre-law/intro-to-american-legal-system.page> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)

<sup>183</sup> Özdel, *Bills of Lading Incorporating Charterparties* (2015), σελ.1

<sup>184</sup> Echebarria Fernández, *Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts For The Carriage Of Goods By Sea* (2021), σελ. 56-57

Sheridan Transportation Co.<sup>185</sup> Στην εν λόγω απόφαση η εταιρία OTTO WOLFF HANDELSGESELLSCHAFT αγόρασε χάλυβα οπλισμού σκυροδέματος από την εταιρία Port Everglades Steel Corporation. Προς απόδειξη της αγοράς εκδόθηκε φορτωτική τη 02/04/1990. Η πωλήτρια εταιρία ήδη από τη 15/03/1990 είχε προβεί στη σύναψη ναυλοσυμφώνου με την πλοιοκτήτρια εταιρία Sheridan Towing Company για τη μεταφορά απροσδιόριστης ποσότητας χάλυβα. Δυνάμει αυτού του ναυλοσυμφώνου πραγματοποιήθηκε και η μεταφορά του πωληθέντος χάλυβα στην Otto Wolf. Το μεταφερόμενο φορτίο υπέστη ζημία και η εταιρία κοινοποίησε την ύπαρξη της απαίτησης στους πωλητές, οι οποίοι κατέφυγαν στη διαιτητικό δικαστήριο. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου προβλέποντας τον όρο ‘‘οι διαφορές μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή θα υπάγονται στη διαιτησία’’ δέσμευε μόνο την πλοιοκτήτρια και τη ναυλώτρια εταιρία και απέρριψε την προσφυγή.

Στην ειδική περίπτωση που η φορτωτική δε συμπληρωθεί πλήρως από τον εκδότη της, αφήνοντας κενό το πεδίο που αναφέρεται στην ύπαρξη ναυλοσυμφώνου, θεωρείται ότι κατά κανόνα τα μέρη δε θα δεσμεύονται από τη ρήτρα διαιτησίας<sup>186</sup>. Δύναται όμως το δικαστήριο κατά την αποδεικτική διαδικασία να αναγνωρίσει την σύνδεση του ναυλοσυμφώνου και της φορτωτικής, όπως έγινε στην υπόθεση<sup>187</sup> Cont’l Ins. Co. v. Polish S.S. Co. όπου οι ημερομηνίες, η τοποθεσία φόρτωσης και εκφόρτωσης, τα εμπλεκόμενα μέρη και η αναφορά των ονομάτων τους στο σώμα της φορτωτικής, πρόδωσαν την ύπαρξη του ναυλοσυμφώνου.

### 3.2.3. Οι διαιτητικές διαδικασίες

Παρά την ύπαρξη διαιτητικής συμφωνίας, κάποιο μέρος μπορεί να επιδιώξει την ικανοποίηση της απαιτήσεως του μέσω της υπαγωγής της διαφοράς στα πολιτειακά δικαστήρια. Εάν συμβεί αυτό, ο αντίδικος έχει το δικαίωμα, κατά το αρ.3 του Νόμου περι

---

<sup>185</sup> Otto Wolff Handelsgesellschaft mbH v. Sheridan Transportation Co. Available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/800/1359/1393483/> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)

<sup>186</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., Time Charters (2014), σελ. 540

<sup>187</sup> Cont’l Ins. Co. v. Polish S.S. Co. available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914b7acadd7b049347808d8> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)

Διαιτησίας, να ζητήσει την αναστολή των διαδικασιών ενώπιον των πολιτειακών δικαστηρίων μέχρι την έκδοση διαιτητικής απόφασης. Στην περίπτωση που ένα μέρος αρνείται να υπαχθεί η διαφορά στο διαιτητικό δικαστήριο ή δεν προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για να πραγματοποιηθεί αυτό, τότε με ειδική αίτηση το πολιτειακό δικαστήριο θα διορίσει τον διαιτητή του μέρους που αρνείται, προκειμένου να προχωρήσουν οι διαιτητικές διαδικασίες (αρ.4). Ομοίως, αν έχει συμφωνηθεί από τα μέρη ότι η σύνθεση του δικαστηρίου θα αποτελείται από δύο διαιτητές και αυτοί δεν μπορούν να λάβουν από κοινού αποφάσεις, τότε διορίζεται επιδιαιτητής και πάλι από το πολιτειακό δικαστήριο. Το διαιτητικό δικαστήριο, ελλείψει αντίθετης συμφωνίας των μερών, θα αποτελείτο από έναν και μοναδικό διαιτητή (αρ.5). Σπάνια όμως ενεργοποιείται αυτή η διάταξη του Federal Arbitration Act, αφού τα μέρη στην πλειοψηφία των ναυτικών διαφορών συμφωνούν σε τριμελή σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου, όπου κάθε μέρος διορίζει από έναν διαιτητή και οι δύο αυτοί τον τρίτον<sup>188</sup>. Πριν από τη διεξαγωγή της ακροαματικής διαδικασίας τα διάδικα μέρη δεν υποχρεούνται να προβούν σε επίδειξη των εγγράφων που κατέχουν, σε αντίθεση με ότι ισχύει στις αγγλικές διαιτησίες. Για την εξομάλυνση του μειονεκτήματος αυτού, προβλέπονται συχνές διακοπές ή επαναλήψεις των διαδικασιών, προκειμένου ο αντίδικος να έχει χρόνο για να διαμορφώσει την άμυνα του. Είναι όμως χαρακτηριστικό ότι λίγες υποθέσεις καταλήγουν στην ακροαματική διαδικασία, αφού οι περισσότερες επιλύονται συμβιβαστικά<sup>189</sup>.

Ένα από τα μεγαλύτερα ζητήματα<sup>190</sup> που απασχόλησε τα αμερικανικά δικαστήρια, ήταν η συνένωση των διαιτησιών, ιδιαίτερα στην ύπαρξη πολλών χρονοναυλοσυμφώνων και ναυλοσυμφώνων κατά ταξίδι με αρκετά συμβαλλόμενα μέρη. Το πεδίο επιχειρήθηκε να αποσαφηνιστεί με την υπόθεση<sup>191</sup> *Vigo SS Corp. v. Marship Corp. of Monrovia* στην οποία η εταιρία Vigo σύνηψε με δύο άλλες εταιρίες ένα χρονοναυλοσύμφωνο και ναυλοσύμφωνο κατά ταξίδι αντίστοιχα, τα οποία θα εκτελούντο με ένα πλοίο που είχε στη διαχείριση της. Κατά την εκτέλεση των δύο αυτών ξεχωριστών ναυλοσυμφώνων

---

<sup>188</sup> Carter, Fellas, *International Commercial Arbitration In New York* (2010), σελ.167

<sup>189</sup> Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία* (1999), σελ. 517

<sup>190</sup> Schwartz, *Multiparty Disputes and Consolidated Arbitrations: An Oxymoron or the Solution to a Continuing Dilemma*, *Case Western Reserve Journal of International Law* (1990), σελ. 341.

<sup>191</sup> *Vigo S. S. Corp. v. Marship Corp. of Monrovia* available at: <https://case-law.vlex.com/vid/32-d-2d-10-622598903> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)

προκλήθηκαν ζημιές στο πλοίο και η Vigo παρέπεμψε την υπόθεση στη διαιτησία, ζητώντας την συνένωση των υποθέσεων. Προκειμένου το διαιτητικό δικαστήριο να επιτρέψει την ένωση αυτή, θεσμοθέτησε μία σειρά από προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες, θα έπρεπε να υπάρχει ταύτιση πραγματικών περιστατικών και νομικών ζητημάτων και να μην προκαλείται βλάβη στα ουσιαστικά δικαιώματα των μερών. Το ομοσπονδιακό εφετείο της Νέας Υόρκης παγίωσε τα κριτήρια αυτά με την υπόθεση *Compania Espanola de Petroleos, SA v. Nereus Shipping*<sup>192</sup>. Και στις δύο νομολογιακές περιπτώσεις η συνένωση των διαιτητικών αποφάσεων αποφασίστηκε χωρίς την ύπαρξη συμφωνίας συνενώσεως των μερών. Το νομολογιακό αυτό προηγούμενο ανατράπηκε από το ίδιο το εφετείο της Νέας Υόρκης με την υπόθεση *The Government of the United Kingdom v. The Boeing Company* το έτος 1993, με την οποία απαιτήθηκε συμφωνία των μερών για να διαταχθεί η συνένωση<sup>193</sup>. Φαίνεται λοιπόν ότι η συνένωση των υποθέσεων υπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του διαιτητικού δικαστηρίου, οπότε η μόνη ασφαλής οδός είναι η συμφωνία των μερών<sup>194</sup>.

### 3.2.4. Αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα

Ο ίδιος ο Νόμος περί Διαιτησίας δεν περιέχει ειδική διάταξη με την οποία να παραχωρείται η εξουσία στους διαιτητικούς δικαστές να δικάζουν αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα. Η εξουσία όμως αυτή παρέχεται από το γενικό ναυτικό δίκαιο των ΗΠΑ<sup>195</sup>, σύμφωνα με τον οποίο αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα δύναται να επιδικαστούν στις περιπτώσεις ναυτικών αδικοπραξιών, αφενός για την τιμώρηση του υπαιτίου και αφετέρου για την αποτροπή τρίτων από την τέλεση παρόμοιων πράξεων<sup>196</sup>. Για την ενεργοποίηση των διατάξεων αυτών θα πρέπει πρώτα να διερευνηθεί και η

---

<sup>192</sup> *Compania Espanola de Petroleos, SA v. Nereus Shipping* available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914c63cadd7b049347d9c20> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)

<sup>193</sup> Wallace Jr, Consolidated Arbitration in the United States, *Journal of International Arbitration* (1993), σελ. 5.

<sup>194</sup> Ten Cate, Multi-party and multi-contract arbitrations: procedural mechanisms and interpretation of arbitration agreements under US law, *American Review of International Arbitration* (2004), σελ. 142.

<sup>195</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ. 552

<sup>196</sup> Koziol, Wilcox, Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives, *Tort and Insurance Law* (2009), σελ. 155



ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου ανάμεσα στην πρόκληση της βλάβης και την άδικη συμπεριφορά του υπαιτίου.

Η ύπαρξη των διατάξεων αυτών του γενικού ναυτικού δικαίου επανεξετάστηκαν ως προς τη νομιμότητα τους από το Ανώτατο δικαστήριο των ΗΠΑ στην υπόθεση *Exxon Shipping Co. v. Baker* το έτος 2008<sup>197</sup>, η οποία αφορούσε το γνωστό ναυτικό ατύχημα του πλοίου *Exxon Valdez* που προκάλεσε τεράστια οικολογική καταστροφή στη θαλάσσια περιοχή της Αλάσκας λόγω της ρύπανσης των υδάτων από πετρέλαιο<sup>198</sup>. Στους υπαιτίους του ατυχήματος επιδικάστηκε αποζημίωση 507,5 εκατομμυρίων δολαρίων και 5 δισεκατομμύρια δολάρια ως αποζημίωση ποινικού χαρακτήρα<sup>199</sup>. Ύστερα από προσφυγή, το Ένατο Περιφερειακό Εφετείο μείωσε την ποινική κύρωση στο ποσό των 2,5 εκατομμυρίων δολαρίων. Κατά της εφετειακής απόφασης ασκήθηκε αναίρεση και η υπόθεση έφτασε στο Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ. Το Ανώτατο Δικαστήριο προκειμένου να διαπιστώσει τη νομιμότητα των αποζημιώσεων ποινικού χαρακτήρα έθεσε τρία ερωτήματα: α) αν το ναυτικό δίκαιο των ΗΠΑ αναγνωρίζει την ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων για παράνομες πράξεις των διευθυντικών στελεχών του, β) αν ο Clean Water Act απαγορεύει την επιδίκαση αποζημιώσεων ποινικού χαρακτήρα σε περίπτωση ρύπανσης των υδάτων και γ) αν το ποσό που επιδικάστηκε στην εταιρία *Exxon Shipping* ήταν υπέρμετρο και δυσανάλογο της ζημίας που προκλήθηκε. Απαντώντας στα ερωτήματα αυτά το δικαστήριο κατέληξε ότι η ισχύουσα νομοθεσία δεν απαγορεύει την επιδίκαση τέτοιων ειδών αποζημιώσεων, ενώ αναγνωρίζεται ρητά η ποινική ευθύνη των νομικών προσώπων. Ως προς το τρίτο ζήτημα, κρίθηκε ότι το ποσό της αποζημίωσης ήταν υπέρμετρο και η υπόθεση παραπέμφθηκε στο αρμόδιο δικαστήριο, προκειμένου αυτό να μειωθεί αναλόγως<sup>200</sup>.

Ωστόσο τα μέρη με ειδικότερη συμφωνία, δύναται να περιορίσουν τις εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου και να αποκλείσουν τη δυνατότητα επιδίκασης αποζημιώσεων

---

<sup>197</sup> Hersch, Viscusi, Punitive Damages by Numbers: *Exxon Shipping Co. v. Baker*, *Supreme Court Economic Review* (2010), σελ. 259 - 260

<sup>198</sup> Lovett, *Exxon Valdez*, Punitive Damages, and Tort Reform, *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal* (2003), σελ. 1071-1128.

<sup>199</sup> Eisenberg, Heise, Wells, Variability in Punitive Damages: Empirically Assessing *Exxon Shipping Co. v. Baker*, *Journal of Institutional and Theoretical Economics* (2010), σελ. 7-8

<sup>200</sup> *Exxon Shipping Co. v. Baker* available at:

<https://www.supremecourt.gov/opinions/07pdf/07-219.pdf> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

ποινικού χαρακτήρα. Ο όρος αυτός θα πρέπει να είναι ρητά διατυπωμένος και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εννοηθεί πως ενυπάρχει στις τυποποιημένες ρήτρες ή σε ρήτρες με πολύ ευρεία διατύπωση<sup>201</sup>.

Ιδιαίτερο πρόβλημα εντοπίζεται όταν τα μέρη καθορίσουν στη συμφωνία τους ως εφαρμοστέο το δίκαιο της Νέας Υόρκης. Και αυτό γιατί το δίκαιο της Νέας Υόρκης αποκλείει την επιδίκαση αποζημιώσεων ποινικού χαρακτήρα από τους διαιτητικούς δικαστές, όπως καταγράφηκε στην υπόθεση *Garity v. Lyle Stuart Inc*<sup>202</sup>. Το βασικό όμως ερώτημα που ανακύπτει είναι αν η επιλογή του δικαίου της Νέας Υόρκης έρχεται σε αντίθεση με τον ομοσπονδιακό νόμο περί διαιτησίας στον οποίο υπάγονται όλες οι ναυτικές διαφορές κατόπιν συνταγματικής επιταγής<sup>203</sup>. Ο λόγος ύπαρξης του ερωτήματος αυτού είναι οι πολλαπλές αντιφατικές αποφάσεις των αμερικάνικων δικαστηρίων<sup>204</sup>. Αρχικά το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ με την υπόθεση *Volt Information Sciences Inc. v. Board of Trustees of Leland Stanford University* (1989) κρίθηκε ότι η εφαρμογή του FAA μπορεί να παραγκωνιστεί με την επιλογή πολιτειακού δικαίου<sup>205</sup>. Το Ανώτατο Δικαστήριο όμως κατά την εξέταση της υποθέσεως, δεν προχώρησε στον έλεγχο του κύρους της ρήτρας. Απλά αποδέχτηκε την κρίση του εφετείου της Καλιφόρνια ότι η ρήτρα περί εφαρμογής του πολιτειακού δικαίου περιλαμβάνει και το πολιτειακό δίκαιο διαιτησίας. Το γεγονός ότι το κύρος της ρήτρας δεν εξετάστηκε από το Ανώτατο δικαστήριο έδωσε το βήμα στο ένατο ομοσπονδιακό εφετείο το έτος 1992 με την υπόθεση *Todd Shipyards Corp. v. Cunard Line Ltd*, να κρίνει ότι η επιλογή του πολιτειακού δικαίου της Νέας Υόρκης δεν μπορεί να επεκταθεί και στην εφαρμογή του δικαίου διαιτησίας της πολιτείας αυτής, χωρίς ειδική συμφωνία των μερών<sup>206</sup>. Κατά συνέπεια δεν μπορούν να παραμεριστούν οι διατάξεις περί επιδίκασης αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα. Ωστόσο οι αποφάσεις *Fahnestock & Co. v. Waltman* και *Barbier v. Shearson*

---

<sup>201</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ.553

<sup>202</sup> Stipanowich, *Punitive Damages in Arbitration-Garity v. Lyle Stuart, Inc. Reconsidered*, *Boston University Law Review* (1986), σελ. 953.

<sup>203</sup> Τσαβδαρίδης, *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία* (1999), σελ.

<sup>204</sup> Petsche, *Punitive Damages in International Commercial Arbitration: Much Ado about Nothing?*, *Arbitration International* (2013), σελ. 83

<sup>205</sup> *Volt Information Sciences Inc. v. Board of Trustees of Leland Stanford University* available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/489/468/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>206</sup> *Todd Shipyards Corp. v. Cunard Line Ltd* available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/708/1440/2389573/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

Lehman Hutton Inc. των δικαστηρίων της δεύτερης περιφέρειας, όπου ανήκει και η Νέα Υόρκη, ήταν αντιφατικές<sup>207</sup>. Και στις δύο περιπτώσεις μολονότι είχε επιλεγεί το δίκαιο της Νέας Υόρκης ως εφαρμοστέο, οι διαιτητές επιδίκασαν αποζημιώσεις ποινικού χαρακτήρα. Το εφετείο έκρινε ότι οι διαιτητές είχαν υπερβεί τις εξουσίες που τους είχαν παραχωρήσει τα μέρη με την μη εφαρμογή του δικαίου της Νέας Υόρκης, ενώ παράλληλα αποφάνθηκε ότι δε συντρέχει περίπτωση σύγκρουσης των δύο νόμων αφού και ο FAA δεν παρέχει εξουσία στους διαιτητές να επιδικάζουν τέτοιου είδους αποζημιώσεις.

Την απάντηση στις αντιφατικές αυτές αποφάσεις έδωσε το Ανώτατο Δικαστήριο στην υπόθεση *Mastrobuono v. Shearson Lehman Hutton Inc*<sup>208</sup>. Η υπόθεση αυτή αφορούσε χρηματιστηριακή διαιτησία στην οποία εφαρμόζονταν και οι κανόνες διαιτησίας της Εθνικής Ένωσης Χρηματομεσιτών (οι οποίοι επέτρεπαν την επιδίκαση αποζημιώσεων ποινικού χαρακτήρα)<sup>209</sup>, ενώ στη ρήτρα διαιτησίας είχε προβλεφθεί ως εφαρμοστέο το δίκαιο της Νέας Υόρκης<sup>210</sup>. Το διαιτητικό δικαστήριο πέρα από την αστική αποζημίωση, επιδίκασε στον ενάγοντα αποζημίωση ποινικού χαρακτήρα 400.000 δολαρίων. Το εφετείο εφαρμόζοντας την υπόθεση *Garity*, έκρινε ότι οι διαιτητές δεν είχαν την εξουσία να προβούν σε μία τέτοια ενέργεια, παραβιάζοντας την βούληση των μερών περί του εφαρμοστέου δικαίου. Το Ανώτατο Δικαστήριο όμως αναίρεσε την εφετειακή απόφαση κρίνοντας ότι παρά την επιλογή του δικαίου της Νέας Υόρκης, και σε συνδυασμό με τους κανόνες διαιτησίας των Χρηματομεσιτών, τα μέρη στη σύμβαση τους επιθυμούσαν την επιδίκαση αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα. Η ερμηνεία της σύμβασης είναι αυτή που αποδεικνύει την πραγματική βούληση των μερών, την οποία σέβεται απόλυτα ο FAA, ενώ στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το περιεχόμενο της σύμβασης δεν καθορίζει

---

<sup>207</sup> Collyer, Punitive Damages in Arbitration: The Second Circuit on a Collision Course with the US Supreme Court, *Ohio State journal on dispute resolution* (1992), σελ. 385.

<sup>208</sup> *Mastrobuono v. Shearson Lehman Hutton Inc.* available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/514/52/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>209</sup> Cleary, Filling Mastrobuono's Order: The NASD Arbitration Policy Task Force Ensures the Enforceability of Punitive Damages Awards in Securities Arbitration, *The Business Lawyer* (1996), σελ. 200, 206

<sup>210</sup> Huth, *Mastrobuono v. Shearson Lehman Hutton, Inc.*, *American Journal of International Law* (1995), σελ. 602

ειδικότερους όρους, τότε ο FAA υπερισχύει της Garity και δύναται να επιδικαστούν αποζημιώσεις με ποινικό χαρακτήρα<sup>211</sup>.

### 3.2.5. Εξασφάλιση απαιτήσεων

Ο FAA στο αρ.8 προβλέπει το δικαίωμα του ζημιωθέντος να εξασφαλίσει την απαίτηση του συλλαμβάνοντας ή κατάσχοντας το πλοίου ή άλλο περιουσιακό στοιχείο του ζημιώσαντος όπως φορτία ή ναύλα. Μία άλλη μέθοδος εγγύησης της απαίτησης, είναι να αιτηθεί ο ζημιωθείς για την έκδοση μερικής τελικής απόφασης, η οποία να απαιτεί από τον ζημιώσαντα την καταβολή εγγύησης<sup>212</sup>. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση *Sperry International Trade Inc. v. Government of Israel* στην οποία το εφετείο επιβεβαίωσε την απόφαση των διαιτητών να τεθεί το ποσό των 15 εκατομμυρίων δολαρίων, ως το αμφισβητούμενο ποσό διαφοράς από πιστωτική επιστολή, σε μεσεγγύηση<sup>213</sup>.

### 3.2.6. Ακύρωση της διαιτητικής απόφασης

Η δυνατότητα ακύρωσης της διαιτητικής απόφασης παρέχεται στα διάδικα μέρη με το αρ.10 του FAA, το οποίο προβλέπει συγκεκριμένους λόγους με βάση τους οποίους μπορεί να προσβληθεί μία απόφαση στα πολιτειακά δικαστήρια των ΗΠΑ. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη νομότυπη προσβολή της διαιτητικής απόφασης είναι αυτή να έχει καταστεί οριστική (αρ.9)<sup>214</sup>. Στην υπόθεση *E.B. Michaels v. Mariforum Shipping S.A.* δόθηκε και ο ορισμός της “τελικής απόφασης” ως η απόφαση εκείνη στην οποία οι διαιτητές έχουν αποφανθεί περί όλων των ζητημάτων που τέθηκαν ενώπιόν τους<sup>215</sup>.

---

<sup>211</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ.553

<sup>212</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ. 555

<sup>213</sup> *Sperry International Trade Inc. v. Government of Israel* available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/532/901/2145421/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>214</sup> Rhodes, *Judicial Review of Partial Arbitral Awards under Section 10(a)(4) of the Federal Arbitration Act*, *The University of Chicago Law Review* (2003), σελ. 670

<sup>215</sup> *Michaels v. Mariforum Shipping, S.A* case available at: <https://casetext.com/case/michaels-v-mariforum-shipping-sa> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

Συγκεκριμένα θα πρέπει να έχει κριθεί τόσο το ζήτημα της αστικής ευθύνης των προσώπων, όσο και το ποσό της αποζημίωσης.

Τα περιφερειακά δικαστήρια δεν έχουν εξουσία να επανεξετάζουν τις αποφάσεις των διαιτητικών δικαστηρίων ή να παρέμβουν με οποιοδήποτε τρόπο στις διαιτητικές διαδικασίες. Εάν μία υπόθεση υπαχθεί ενώπιον τους και κριθεί ότι αρμόδιο για την εκδίκαση της είναι το διαιτητικό δικαστήριο, οφείλουν να απέχουν από οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να παρακωλύσει τις διαιτητικές διαδικασίες.

Τα διάδικα μέρη που επιθυμούν να προσβάλουν την διαιτητική απόφαση ενώπιον του Δικαστηρίου των ΗΠΑ, οφείλουν να το πράξουν εντός αποκλειστικής προθεσμίας 3 μηνών, η οποία αρχίζει από την επίδοση της διαιτητικής απόφασης (αρ.9). Οι λόγοι ακύρωσης της απόφασης αναφέρονται περιοριστικά στο αρ.10 του FAA<sup>216</sup>:

- I. Η απόφαση εκδόθηκε κατόπιν απάτης, διαφθοράς ή βασίστηκε σε παράνομα αποδεικτικά μέσα (π.χ. δωροδοκία, εκβιασμός, απειλή)<sup>217</sup>: Στην υπόθεση *Bonar v. Dean Witter Reynolds Inc.*<sup>218</sup> το δικαστήριο προχώρησε στον έλεγχο τριών σταδίων προκειμένου να διαπιστώσει αν η απόφαση ήταν προϊόν απάτης: 1) η απάτη θα πρέπει να αποδειχθεί με αδιαμφισβήτητα αποδεικτικά μέσα, 2) το βάρος απόδειξης φέρει αυτός που επικαλείται το γεγονός της απάτης, ο οποίος θα πρέπει να αποδείξει ότι η απόφαση στηρίχτηκε στο απατηλό γεγονός, 3) δε θεωρείται ότι υπάρχει απάτη αν το δικαστήριο επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια κατά την άσκηση των καθηκόντων του.
- II. Όταν εντοπίζεται εμφανής μεροληψία στο πρόσωπο των διαιτητών<sup>219</sup>: Η απόδειξη της μεροληψίας των δικαστών καθίσταται σχεδόν αδύνατη και σπάνια οι διαιτητικές αποφάσεις ακυρώνονται βάσει του λόγου αυτού. Για την παραδοχή της μεροληψίας υπέρ συγκεκριμένου διαδίκου, κρίνεται κατά πόσο ένας συνετός και σώφρων τρίτος θα μπορούσε να συμπεράνει την μεροληπτική αυτή

---

<sup>216</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., *Time Charters* (2014), σελ. 562 – 570

<sup>217</sup> Anzivino, *Vacating Awards Under the Wisconsin Arbitration Act and the Federal Arbitration Act*, *Marquette Law Review* (2014), σελ. 1641

<sup>218</sup> *Bonar v. Dean Witter Reynolds Inc* available at:

<https://www.casemine.com/judgement/us/5914c174add7b049347b99c2> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>219</sup> Perlstadt, *Timing of Institutional Bias Challenges to Arbitration*, *The University of Chicago Law Review* (2002), σελ. 1985

συμπεριφορά κατά την διεξαγωγή των διαιτητικών διαδικασιών. Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση Morelite<sup>220</sup>, όπου ο ένας από τους διαιτητές ήταν υιός ενός εκ των διαδίκων. Το δικαστήριο έκρινε πως μόνο η σχέση πατέρα – υιού ήταν ικανή να δημιουργήσει την εντύπωση μεροληπτικής κρίσης και ακύρωσε την απόφαση.

- III. Οι διαιτητές αρνήθηκαν αδικαιολόγητα την αναβολή της ακρόασης ή αρνήθηκαν να εξετάσουν αποδεικτικά στοιχεία ή κάθε άλλη ανάρμοστη συμπεριφορά που παραβιάζει την άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχονται στα διάδικα μέρη: Ο λόγος αυτός ακυρώσεως απορρέει από τη θεμελιώδη υποχρέωση των διαιτητών να διεξάγουν τις διαδικασίες με τέτοιο τρόπο ώστε να παρέχονται ίσες ευκαιρίες σε όλα τα μέρη να ακουστούν και να καταθέσουν τα αποδεικτικά στοιχεία που διαθέτουν<sup>221</sup>. Στην υπόθεση Totem Marine Tug & Barge Inc. v. North American Towing Inc.<sup>222</sup> η διαιτητική απόφαση ακυρώθηκε εξαιτίας της επικοινωνίας ενός διαιτητή με το δικηγόρο ενός από τους διαδίκους, η οποία επικοινωνία θεωρήθηκε επιζήμια για τον αντίδικο. Η απόφαση ακυρώθηκε επίσης στην υπόθεση Cofinco Inc. v. Bakrie & Bros. N.V. επειδή το διαιτητικό δικαστήριο αρνήθηκε να ακούσει μαρτυρίες σημαντικές για την έκβαση της υπόθεσης.
- IV. Υπέρβαση εξουσίας: Ο λόγος αυτός ακυρώσεως αναφέρεται στις περιπτώσεις εκείνες που το διαιτητικό δικαστήριο κρίνει επί θεμάτων για τα οποία ουδέποτε του χορηγήθηκε η εξουσία να εξετάσει<sup>223</sup>. Όπως διατυπώθηκε και στην υπόθεση Western Electric Co. Inc. v. Communication Workers of America, AFL- CIO<sup>224</sup>, οι εξουσίες των διαιτητών καθορίζονται στη συμφωνία περί διαιτησίας και είναι καθήκον του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου προσβάλλεται η απόφαση, να

---

<sup>220</sup> MORELITE v. N.Y.C. DIST. COUNCIL CARPENTERS available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914c305add7b049347c386c> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>221</sup> Coghlin, Baker Q.C, etc., Time Charters (2014), σελ. 566

<sup>222</sup> Totem Marine Tug & Barge Inc. v. North American Towing Inc. available at: <https://casetext.com/case/totem-marine-tug-barge-v-north-am-towing> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

<sup>223</sup> Cole, Curbing the Runaway Arbitrator in Commercial Arbitration: Making Exceeding the Powers Count, *Alabama Law Review* (2016), σελ. 215

<sup>224</sup> Western Electric Co. Inc. v. Communication Workers of America, AFL- CIO available at: <https://cite.case.law/f2d/860/1137/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

εξετάσει αυτεπαγγέλτως αν οι διαιτητές ενήργησαν μέσα στα όρια που τους επιβάλλει η συμφωνία των μερών.

Διχογνωμία υπήρξε στα πολιτειακά δικαστήρια των ΗΠΑ σχετικά με το αν η πρόδηλη παράβαση ουσιαστικής διάταξης νόμου θα μπορούσε να αποτελέσει έναν επιπρόσθετο λόγο ακύρωσης των διαιτητικών αποφάσεων<sup>225</sup>. Το ζήτημα αυτό επιλύθηκε από το ανώτατο δικαστήριο των ΗΠΑ στην υπόθεση *Hall Street Assoc., L.L.C. v. Mattel, Inc.* Στην εν λόγω υπόθεση τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν προβλέψει στη συμφωνία διαιτησίας ότι μεταξύ άλλων η διαιτητική απόφαση δύναται να ακυρωθεί και στην περίπτωση όπου το διαιτητικό δικαστήριο καταλήξει σε εσφαλμένα συμπεράσματα κατά την εφαρμογή του νόμου. Το Ανώτατο δικαστήριο έκρινε ότι η διάταξη του αρ.10 αναφέρει περιοριστικά τους λόγους ακύρωσης μίας διαιτητικής απόφασης, ενώ ως διάταξη αναγκαστικού δικαίου δεν επιδέχεται διεύρυνση με συμβατική συμφωνία<sup>226</sup>.

### 3.3. Οι κανόνες της SMA

#### A. Οι κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της SMA

Όπως και η Ναυτική Ένωση Διαιτητών του Λονδίνου, έτσι και η Εταιρία Διαιτητών της Νέας Υόρκης εκδίδει κανονισμούς που διέπουν τις διαιτητικές διαδικασίες συμπληρώνοντας τον FAA<sup>227</sup>. Οι κανονισμοί της SMA έχουν δεχτεί πολλές τροποποιήσεις μέχρι να λάβουν τη μορφή που ισχύει σήμερα. Εφαρμόζονται κατόπιν συμφωνίας των μερών από 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 2022, ενώ στη συμφωνία αυτή τα μέρη μπορούν να τροποποιήσουν ή να παρεκκλίνουν των κανονισμών, εκτός από τις διατάξεις εκείνες που αναφέρονται στις εξουσίες των διαιτητών αναφορικά με τη διαχείριση των διαιτητικών διαδικασιών (αρ.1). Σημαντικό είναι οι διάδικοι να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή κατά την διεξαγωγή των διαδικασιών για την διαπίστωση παραβάσεων, καθώς

---

<sup>225</sup> Burch, Manifest disregard and the imperfect procedural justice of arbitration, *University of Kansas Law Review* (2010), σελ. 47

<sup>226</sup> Davis, The End of an Error: Replacing Manifest Disregard with a New Framework for Reviewing Arbitration Awards, *Cleveland State Law Review* (2012), σελ. 97

<sup>227</sup> MARITIME ARBITRATION RULES SOCIETY OF MARITIME ARBITRATORS, INC. (SMA) available at: <https://smany.org/pdf/2022/SMA-ARBITRATION-RULES-6-1-2022.pdf> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

η μη έγκαιρη έγερση ενστάσεων σε συνδυασμό με τη συμμετοχή τους στις περαιτέρω διαδικασίες λογίζεται ως παραίτηση από το δικαίωμα ενστάσεως<sup>228</sup>.

Το μέρος που επιθυμεί να υπάγει τη διαφορά στη διαιτησία κοινοποιεί γραπτή ειδοποίηση στον αντίδικο του, η οποία περιλαμβάνει το ποσό της απαίτησης του και το όνομα του διαιτητή που διορίζει (αρ.6). Η σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου αποτελείται από τον αριθμό των διαιτητών που όρισαν τα μέρη στη συμφωνία τους (αρ.5). Εάν το αντίδικο μέρος δεν διορίσει το διαιτητή του εντός της προθεσμίας που έχει καθοριστεί στη συμφωνία, τότε εφαρμόζεται το αρ.5 του FAA και ο διαιτητής καθορίζεται από το πολιτειακό δικαστήριο (αρ.10)<sup>229</sup>.

Είκοσι ημέρες πριν την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας, ο ενάγων οφείλει να υποβάλει προκαταρκτική δήλωση της απαίτησης του στο διαιτητικό δικαστήριο (αρ.21). Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στην πλήρη γνώση της απαίτησης από την έναρξη των διαιτητικών διαδικασιών, ώστε η πορεία των διαδικασιών να είναι αποδοτικότερη και ταχύτερη. Ακόμη προβλέπεται ότι το διαιτητικό δικαστήριο δύναται να δικάσει ερήμην στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο αρ.4 του FAA. Ειδική μνεία γίνεται και για τη συνένωση των υποθέσεων στο αρ.2, το οποίο ακολουθώντας τις δικαστηριακές αποφάσεις, απαιτεί συμφωνία των μερών για τη διαταγή της συνενώσεως για υποθέσεις που εμφανίζουν κοινά πραγματικά περιστατικά, νομικά ζητήματα ή οι απαιτήσεις απορρέουν από την ίδια συναλλαγή. Επίσης οι κανονισμοί της SMA παρέχουν την εξουσία στους διαιτητικούς δικαστές να επιδικάζουν αποζημιώσεις ποινικού χαρακτήρα (αρ.30).

Οι αποφάσεις που εκδίδονται είναι πλήρως αιτιολογημένες και υπογεγραμμένες από τους συμμετέχοντες δικαστές. Σε αντίθεση όμως με της αγγλικές αποφάσεις, γνωστοποιούνται τόσο οι απόψεις της πλειοψηφίας, όσο και της μειοψηφούσας πλευράς, γεγονός το οποίο συμβαδίζει απόλυτα με τον σκοπό που επιδιώκεται με τη δημοσίευση των αποφάσεων (αρ. 29). Τέλος τα έξοδα του διαιτητικού δικαστηρίου βαρύνουν το διάδικο που προχωρά στις συγκεκριμένες ενέργειες, π.χ. στην κλήτευση μαρτύρων, ενώ

---

<sup>228</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 533

<sup>229</sup> Bauer, Maritime Arbitration in New York, *International Business Law* (1980), σελ. 306.



αν αφορούν έξοδα διαδικασιών που διατάχθηκαν από το ίδιο το δικαστήριο βαρύνουν όλα τα μέρη (36).

### *B. Οι κανόνες βραχείας Διαιτητικής Διαδικασίας της SMA*

Οι κανόνες αυτοί διέπουν τη διαιτητική διαδικασία όταν το ποσό της διαφοράς δεν είναι υψηλής αξίας<sup>230</sup>. Στο κείμενο του νόμου δεν καθορίζεται συγκεκριμένο ανώτατο ποσό μέχρι το οποίο οι διαφορές θα υπάγονται στους κανόνες της βραχείας διαιτητικής διαδικασίας, αλλά επαφίεται εξολοκλήρου στη βούληση των μερών. Οι κανονισμοί αυτοί προτείνουν το διορισμό ενός διαιτητή, ο οποίος αρχικά επιλέγεται από τον ενάγοντα και έπειτα ζητείται η σύμφωνη γνώμη του αντιδίκου. Εάν παρέλθουν 10 ημέρες χωρίς την ανταπόκριση του αντιδίκου, τότε η σύνθεση του δικαστηρίου θα είναι μονομελής και θα αποτελείται από τον ήδη διορισμένο διαιτητή. Έπειτα εντός 15 ημερών από τον διορισμό του διαιτητή καθορίζεται πρόγραμμα βάσει του οποίου θα κατατεθούν από τα διάδικα μέρη έγγραφα υπομνήματα, καθώς δε διενεργείται ακροαματική διαδικασία, εκτός αν ζητηθεί από κάποιο μέρος.

Οι διαιτητές υποχρεώνονται να εκδώσουν την απόφαση εντός 30 ημερών από την υποβολή των τελικών συνόψεων, ενώ οι αμοιβή τους δε θα πρέπει να υπερβαίνει το ποσό των 5.000 δολαρίων για τον κάθε διαιτητή, εκτός αν υπάρχει ανταπαίτηση οπότε η αμοιβή τους αυξάνεται στα 6.000 δολάρια.

---

<sup>230</sup> Shortened Arbitration Procedure Of The Society Of Maritime Arbitrators, Inc. available at: <https://smany.org/pdf/2022/SMA-SHORTENED-ARBITRATION-PROCEDURE-6-1-2022.pdf> (Προσπελάστηκε: 01/10/2022)

## Κεφάλαιο 4: Η Ναυτική Διαιτησία στην Ελλάδα

### 4.1. Εισαγωγή

Ο θεσμός της διαιτησίας στην σύγχρονη ιστορία της Ελλάδας έχει τις ρίζες του ήδη από τη σύσταση του νέου ελληνικού κράτους. Κατά την Γ' εθνοσυνέλευση της Τροιζήνας του έτους 1827 υιοθετήθηκε το "Πολιτικό Σύνταγμα της Ελλάδος"<sup>231</sup> στο αρ. 139 του οποίου προβλεπόταν η εξής ρύθμιση: *"συγχωρείται εις τους Έλληνας να δικάζονται δι' αιρετοκρισίας εκκλητών και ενεκκλήτων"*. Δυνάμει του συντάγματος αυτού εκδόθηκε με το ψήφισμα 152 της 15/27 Αυγούστου 1830 ο πρώτος ελληνικός Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, ο οποίος περιλάμβανε ειδικό κεφάλαιο στο οποίο ρυθμιζόνταν θέματα «κατ' ανάγκην αιρετοκρισίας» και «εκούσιας αιρετοκρισίας»<sup>232</sup>. Στη ρύθμιση της τελευταίας υπάγονταν και οι διαφορές από εμπορικές πράξεις τελούμενες δια θαλάσσης. Με τον Ηγεμονικό Σύνταγμα του 1832 προβλεπόταν παρόμοια ρύθμιση<sup>233</sup>, ενώ από το 1844 και έπειτα το Σύνταγμα δεν περιέχει ρητή αναφορά στη διαιτητική επίλυση των διαφορών.

Στη σύγχρονη νομική θεωρία επικρατεί η άποψη ότι η διαιτησία βρίσκει νομικό έρεισμα στο αρ. 8 παρ.1 του Συντάγματος, όπως αυτό ισχύει σήμερα, σύμφωνα με το οποίο δε στερείται κανείς το δικαστή που του έχει ορίσει ο νόμος, χωρίς τη θέληση του<sup>234</sup>. Από το εξ' αντιδιαστολής αυτό επιχείρημα προκύπτει, ότι στην έννοια του "νόμιμου δικαστή" εντάσσονται όχι μόνο τα τακτικά δικαστήρια αλλά και τα διαιτητικά, αφού η διαιτησία αναγνωρίζεται πλέον ρητά ως τρόπος εναλλακτικής επίλυσης των διαφορών σύμφωνα με αρ. 867 ΚΠολΔ<sup>235</sup>. Παράλληλα ο Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας στο αρ.902 προβλέπει και τη σύσταση μόνιμων διαιτησιών στα επιμελητήρια, στα χρηματιστήρια αξιών και εμπορευμάτων, καθώς και στις επαγγελματικές ενώσεις που αποτελούν ΝΠΔΔ, με διατάγματα που εκδίδονται κατόπιν προτάσεως του Υπουργού Δικαιοσύνης και του Υπουργού που έχει την εποπτεία του κάθε οργανισμού. Οι διαιτησίες αυτές διεξάγονται σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες δικαίου, ενώ

<sup>231</sup> Χρυσόγονος, Συνταγματικό Δίκαιο (2014), σελ.70

<sup>232</sup> Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021), σελ. 273

<sup>233</sup> Παντελή, Εγχειρίδιο Συνταγματικού Δικαίου (2020), σελ. 204

<sup>234</sup> Κώστας Μπέης, Αρχή του αναφαίρετου νόμιμου δικαστή, διαθέσιμο:

<http://www.kostasbeys.gr/articles.php?s=4&mid=1096&mnu=1&id=1351> (Προσπελάστηκε: 03/10/2022)

<sup>235</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία (2020), σελ. 11

προβλέπεται και η άσκηση εποπτείας από τους ίδιους τους οργανισμούς<sup>236</sup>. Στη μόνιμη διαιτησία υπάγονται όλες οι διαφορές ιδιωτικού δικαίου (αρ.867 ΚΠολΔ) για τις οποίες έχει καταρτιστεί ειδική έγγραφη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών περί υπαγωγής της διαφοράς τους στο διαιτητικό δικαστήριο. Οι κανόνες που θα διέπουν την διεξαγωγή των διαιτητικών αυτών διαδικασιών προβλέπονται στο εκάστοτε Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο συμπληρώνει τα αρ. 867-900 του ΚΠολΔ. Πέρα από τη μόνιμη διαιτησία προβλέπεται και η κοινή διαιτησία (ad hoc), οι διαδικασίες της οποίας διεξάγονται στη βάση των συμφωνιών των μερών<sup>237</sup>. Φυσικά και στο ελληνικό δίκαιο η συμφωνία περί διαιτησίας αποτελεί διαδικαστικό κώλυμα που εμποδίζει τη συζήτηση της υποθέσεως στα πολιτικά δικαστήρια<sup>238</sup>. Ως διαδικαστικό κώλυμα (αρ.263 ΚΠολΔ) όμως δεν λαμβάνεται υπόψη αυτεπαγγέλτως από τα δικαστήρια αλλά κατόπιν υποβολής ενστάσεως από τον εναγόμενο, είτε με προτάσεις στο πλαίσιο της τακτικής διαδικασίας είτε κατά τη συζήτηση<sup>239</sup>. Το δικαστήριο δεχόμενο τις προβαλλόμενες ενστάσεις περί της υπάρξεως συμφωνίας διαιτησίας, οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση στο διαιτητικό δικαστήριο κατ' αρ. 264 του ΚΠολΔ.

Αναφορικά με την επίλυση των ναυτικών διαφορών μέσω του θεσμού της διαιτησίας, μολονότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν περίπου το 21% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου<sup>240</sup>, η διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών με έδρα την Ελλάδα δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη. Παρόλα αυτά έχουν συσταθεί και στον ελληνικό χώρο ειδικοί οργανισμοί για την επίλυση διαιτητικών ναυτικών διαφορών σε μία προσπάθεια διάδοσης της ελληνικής ναυτικής διαιτησίας. Ο λόγος για το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, το οποίο λειτουργεί ως μόνιμη διαιτησία και η Ναυτική Ένωση Διαιτησίας με έδρα τον Πειραιά ως ad hoc διαιτησία. Η δράση και οι κανόνες δικαίου που διέπουν τις διαιτητικές διαδικασίες των δύο αυτών οργανισμών θα αναλυθούν στις επόμενες ενότητες.

---

<sup>236</sup> Zekos, International Commercial and Marine Arbitration (2008), σελ. 300

<sup>237</sup> Blanke, Institutional versus Ad Hoc Arbitration: A European Perspective (2008), σελ. 276

<sup>238</sup> Ανδρίτσος, Βαρθακοίλης, Κουταλιανός κ.λπ., Ενστάσεις στην πολιτική δίκη (2018), σελ. 501

<sup>239</sup> Νίκας Ν., Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας (2016), σελ. 214

<sup>240</sup> Τα Χαρακτηριστικά του Ελληνόκτητου Στόλου, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαθέσιμο: <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/characteristics-of-the-greek-owned-fleet/> (Προσπελάστηκε: 03/10/2022)

## 4.2. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

### 4.2.1. Εισαγωγικά

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο της Πολιτείας σε θέματα που άπτονται της ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, η σύσταση του οποίου αποσκοπεί στην προστασία και εξυπηρέτηση των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η επίτευξη του στόχου αυτού πραγματοποιείται μέσω της κοινής συνεργασίας όλων των μελών του, αλλά πάντα εντός των ορίων που επιτάσσει το δημόσιο συμφέρον και το σύνταγμα. Η ανάγκη δημιουργίας ενός οργάνου το οποίο θα εξασφάλιζε τόσο την εμπειριστατωμένη μελέτη στα θέματα της ναυτιλίας, όσο και την έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στην Κυβέρνηση, οδήγησε στη θεσμοθέτηση και δημοσίευση του Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936 βάσει του οποίου ιδρύθηκε το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος. Λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η έδρα του βρίσκεται στον Πειραιά.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών τα οποία εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες πλοίων υπό ελληνική σημαία. Με σκοπό την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων του συνεργάζεται στενά και με άλλους φορείς όπως είναι οι Εφοπλιστικές Ενώσεις και Σύνδεσμοι (π.χ. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Greek Shipping Co-Operation Committee, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) κ.λπ.)<sup>241</sup>.

Στο χώρο της ναυτικής διαιτησίας λειτουργεί από το έτος 1969<sup>242</sup>. Με το αρ. 1 του β.δ. 447/1969 «Περί συστάσεως παρά των Ναυτικό Επιμελητηρίω της Ελλάδος μονίμου

---

<sup>241</sup> Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Σκοπός και Δραστηριότητα διαθέσιμο: <https://nee.gr/%cf%84%ce%bf-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%bf-%ce%b5%cf%80%ce%b9%ce%bc%ce%b5%ce%bb%ce%b7%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%bf/%cf%83%ce%ba%ce%bf%cf%80%cf%8c%cf%82-%ce%b4%cf%81%ce%b1%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%cf%8c%cf%84%ce%b7%cf%84%ce%b5%cf%82/> (Προσπελάστηκε: 06/10/2022)

<sup>242</sup> Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ναυτική Διαιτησία διαθέσιμο: <https://nee.gr/%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CE%84%CE%B5%CF%82/>

διαιτησίας προς επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών», ιδρύθηκε η μόνιμη διαιτησία του επιμελητηρίου, η οποία υφίσταται μέχρι και σήμερα<sup>243</sup>. Ωστόσο το β.δ. 447/1969 δεν προβλέπει όλες τις διαιτητικές διαδικασίες ενώπιον του Επιμελητηρίου, αλλά μόνο εκείνες που παρεκκλίνουν από το κοινό ελληνικό δίκαιο της διαιτησίας<sup>244</sup>. Συνεπώς ο,τι δε ρυθμίζεται από το β.δ., ρυθμίζεται από τον ΚΠολΔ.

#### **4.2.2. Οι κανόνες που διέπουν τη διαιτησία του ΝΕΕ**

##### *A. Η Διαιτητική Διαδικασία ενώπιον του ΝΕΕ*

Στη μόνιμη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος υπάγονται όλες οι διαφορές της ναυτιλίας, ιδιωτικού μόνο δικαίου, οι οποίες δύναται να έχουν είτε χαρακτήρα εθνικό είτε διεθνή. Σύμφωνα λοιπόν με το αρ.2 του β.δ. 447/1969 οι υπαγόμενες διαφορές θα πρέπει να έχουν σχέση με πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα και να προκύπτουν από τη λειτουργία, χρήση και εκμετάλλευση αυτών ή από τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών ή γενικά από συμβάσεις που συνάπτονται στο χώρο της ναυτιλίας, με εξαίρεση τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών. Οι διαιτητές και ο επιδιαιτητής που θα αποτελέσουν τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου, επιλέγονται υποχρεωτικά από τον κατάλογο των διαιτητών που τηρείται στο ΝΕΕ. Στον κατάλογο αυτό βρίσκονται ονόματα προσώπων με εμπειρία σε ναυτιλιακά ζητήματα, χωρίς όμως να καθίσταται απαγορευτική και η συμμετοχή άλλων προσώπων από άλλους κλάδους. Ο κατάλογος αυτό συντάσσεται από το ΔΣ το μήνα Δεκέμβριο και είναι σε ισχύ για 2 χρόνια, ξεκινώντας από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του επόμενου έτους (αρ.3).

Προκειμένου να υπαχθεί η διαφορά στη διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος απαιτείται συμφωνία των μερών κατά το αρ.867 του ΚΠολΔ. Η συμφωνία περί διαιτησίας συνήθως περιέχει τον όρο ‘‘όλες οι διαφορές από τη σύμβαση επιλύονται με διαιτησία’’, ένας όρος που ερμηνεύεται ευρύτατα υπό το πρίσμα των αρ.173 και 200 ΑΚ προκειμένου να υπαχθεί στη δικαιοδοσία του διαιτητικού δικαστηρίου κάθε διαφορά που

---

[%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%B7%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B1/](#)  
(Προσπελάστηκε: 06/10/2022)

<sup>243</sup> β.δ. 447/1969, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ‘‘Νόμος’’*

<sup>244</sup> Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021), σελ. 355

ανακύπτει δυνάμει της κύριας συμβάσεως μεταξύ των συμβαλλομένων μερών<sup>245</sup>. Έτσι λοιπόν έχει κριθεί ότι υπάγονται στη διαιτησία και τυχόν αδικοπραξίες που στηρίζονται στη σύμβαση και συρρέουν με συμβατικές απαιτήσεις αποζημιώσεως<sup>246</sup>. Η υπαγωγή και των αδικοπραξιών στη διαιτησία πραγματοποιείται εξαιτίας του ότι οι αξιώσεις από αδικοπρακτική ευθύνη είναι στενά συνδεδεμένες με τις αντίστοιχες συμβατικές και τυχόν αποκλεισμός τους θα συρρίκνωνε σημαντικά το πεδίο εφαρμογής της διαιτητικής ρήτρας και κατ' επέκταση τα δικαιώματα του ζημιωθέντος για την προσφυγή του στο διαιτητικό δικαστήριο. Αναφορικά με τον τύπο που πρέπει να διέπει τη συμφωνία διαιτησίας, ορίζεται ρητά στο αρ.869 του ΚΠολΔ. ότι αυτή θα πρέπει να καταρτίζεται εγγράφως, ενώ ως έγγραφη θεωρείται και εκείνη η συμφωνία που επιτεύχθηκε μέσω ενυπόγραφων επιστολών, τηλεγραφημάτων και τηλετυπημάτων. Στην περίπτωση που τα μέρη παρασταθούν στη διαιτητική δίκη και δεν προβάλλουν ενστάσεις, ο έγγραφος τύπος θεραπεύεται<sup>247</sup>. Τυχόν κενά και ασάφειες στη συμφωνία διαιτησίας ως προς τη δήλωση βουλήσεως των μερών επιλύονται και πάλι με βάση τα αρ. 173 και 200 του ΑΚ<sup>248</sup>.

Πρέπει επίσης να επισημανθεί, ότι η διαιτητική ρήτρα διακατέχεται από αυτοτέλεια και το κύρος της κρίνεται ανεξάρτητα από το κύρος της κύριας σύμβασης<sup>249</sup>. Ελαττώματα δηλαδή της κύριας συμβάσεως δεν επηρεάζουν το υποστατό της συμφωνίας διαιτησίας, η οποία θεωρείται ως ξεχωριστή δικαιοπραξία που αποβλέπει στην εδραίωση της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου. Έκφανση της αρχής της αυτοτέλειας αποτελεί και η παραδοχή ότι η συμφωνία διαιτησίας δύναται να διέπεται από διαφορετικό δίκαιο σε σχέση με την κύρια σύμβαση. Συνεπώς οι κανόνες συγκρούσεως του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που θα κληθούν να εφαρμοστούν, είναι διαφορετικοί στη συμφωνία διαιτησίας από ότι στην ουσιαστική σύμβαση<sup>250</sup>. Ιδιαίτερη μνεία χρήζει και στο αρ. 887 παρ.2 του ΚΠολΔ. σύμφωνα με το οποίο οι διαιτητές αποφαινόμενοι περί της δικαιοδοσίας

---

<sup>245</sup> Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021), σελ. 43

<sup>246</sup> ΑΠ 2004/2007, ΑΠ 550/1996, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>247</sup> ΕφΑθ. 4113/2007: Η ακυρότητα της διαιτητικής ρήτρας θεραπεύεται και ο διάδικος δεν έχει δικαίωμα να προσβάλει την διαιτητική απόφαση λόγω ακυρότητας της διαιτητικής συμφωνίας, επειδή παρέλειψε να προβάλλει την ακυρότητα ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου. *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>248</sup> ΑΠ 1219/2014 *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>249</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, *Η Διαιτησία* (2020), σελ. 69

<sup>250</sup> Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021), σελ.39

τους. Πρόκειται για μία διάταξη η οποία αναγνωρίζοντας την αρχή competence/competence δίνει την εξουσία στους διαιτητές να αποφασίσουν για τα θέματα εκείνα, από τα οποία εξαρτάται η θεμελίωση της δικαιοδοσίας τους. Αυτό σημαίνει ότι πρώτα θα πρέπει να ερευνήσουν το κύρος της συμφωνίας διαιτησίας, αν αυτή είναι σε ισχύ ή όχι, ή αν τα μέρη την έχουν καταργήσει με μεταγενέστερη συμφωνία. Έπειτα οφείλουν να ελέγξουν ποιες διαφορές υπάγονται στη διαιτησία βάσει της συμφωνίας των μερών και αν είναι αυτές που έχουν συμπεριληφθεί στην αίτηση του ενάγοντος. Τέλος θα πρέπει να εξεταστεί αν οι φερόμενοι ως διάδικοι καλύπτονται υποκειμενικά από τη συμφωνία διαιτησίας<sup>251</sup>. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι η διαιτητική συμφωνία μπορεί να καλύπτει πέρα από τα συμβαλλόμενα μέρη και τρίτα πρόσωπα. Γίνεται δεκτό ότι τα πρόσωπα που αποκτούν δικαιώματα και υποχρεώσεις από ένα ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει να έχουν και τις αντίστοιχες δικονομικές δεσμεύσεις. Έτσι λοιπόν εάν οι απαιτήσεις ενός ναυλοσυμφώνου εκχωρηθούν, ο εκχωρητής δεσμεύεται από τη ρήτρα διαιτησίας. Το ίδιο ισχύει και στις ρήτρες διαιτησίας που περιέχονται στις φορτωτικές και δεσμεύουν κάθε μεταγενέστερο κομιστή. Διαφορετικό είναι το ζήτημα των φορτωτικών που παραπέμπουν στους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αρχικά ο Άρειος Πάγος είχε δεχτεί (ΑΠ 236/1966) ότι απαιτείται ρητή παραπομπή στη ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου και όχι απλή παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο<sup>252</sup>. Στην πορεία η θέση αυτή του Ανωτάτου Δικαστηρίου άλλαξε και πλέον, λόγω κυρίως της ευρείας χρήσης των τυποποιημένων φορτωτικών που παραπέμπουν στο ναυλοσύμφωνο, τεκμαίρεται η γνώση του περιεχομένου της σύμβασης ναύλωσης και κατά συνέπεια της ρήτρας διαιτησίας. Σε κάθε περίπτωση το τεκμήριο είναι μαχητό και το βάρος απόδειξης περί του αντιθέτου φέρει ο διάδικος κατά του οποίου προτείνεται η ρήτρα διαιτησίας<sup>253</sup>.

Δυνάμει λοιπόν της έγκυρης συμφωνίας διαιτησίας, το συμβαλλόμενο μέρος που επιθυμεί την έναρξη των διαδικασιών κοινοποιεί δήλωση στον αντίδικο του, η οποία υποχρεωτικώς οφείλει να την κοινοποιήσει και στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΕΕ μαζί με την έκθεση επίδοσης (αρ.4 β.δ. 447/1969). Η εν λόγω δήλωση περιέχει το αντικείμενο της διαφοράς, το αίτημα, τον διορισμό του διαιτητή και

---

<sup>251</sup> Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021), σελ. 98-99

<sup>252</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 288

<sup>253</sup> ΜΠΠ 30/2019: <https://www.protodikeio-peir.gr/?p=914> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)

την κλήση του αντιδίκου να προβεί στον διορισμό του δικού του διαιτητή εντός προθεσμίας 8 ημερών. Επίσης τα διάδικα μέρη έχουν τη δυνατότητα να καταθέσουν την ανωτέρω δήλωση από κοινού κατευθείαν στον Πρόεδρο<sup>254</sup>. Στην περίπτωση εκείνη που τα μέρη δεν διορίσουν εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών τον διαιτητή, ο ίδιος ο Πρόεδρος του ΔΣ προχωρεί στον διορισμό σύμφωνα με τα αρ.5 και 6 του β.δ. Έπειτα ο Πρόεδρος συγκροτεί τη Διαιτητική Επιτροπή, καθορίζει την ημέρα και ώρα της συνεδρίασης που θα λάβει χώρα στο κτίριο του ΝΕΕ και προσκαλεί του διαιτητές και τα διάδικα μέρη να εμφανιστούν κατά την ημέρα της δικασίμου. Τέλος διορίζει κάποιον υπάλληλο του ΝΕΕ ως Γραμματέα της Διαιτητικής Επιτροπής (αρ.5 παρ.2 β.δ. 447/1969). Φαίνεται λοιπόν ότι η σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου είναι τριμελής, η οποία αποτελείται από έναν διαιτητή για κάθε διάδικο μέρος και έναν επιδιαιτητή, ο οποίος θα λαμβάνει τις αποφάσεις σε περίπτωση διάστασης βουλήσεως των αρχικών διαιτητών<sup>255</sup>.

Τα διάδικα μέρη έχουν δικαίωμα να παρίστανται στις διαιτητικές διαδικασίες μετά ή δια του συνηγόρου τους, να καταθέτουν το αποδεικτικό υλικό και να εκθέτουν τις απόψεις τους είτε προφορικά είτε γραπτά, κατόπιν υποδείξεως των διαιτητών (αρ.7 β.δ.). Το άρθρο αυτό λοιπόν αναφέρεται στην αρχή της ισότητας κατά τη διάρκεια των διαιτητικών διαδικασιών, σύμφωνα με την οποία τα μέρη έχουν ίσα δικαιώματα ως προς την εκπροσώπηση και ανάπτυξη των ισχυρισμών τους. Σε περίπτωση όμως που οι διάδικοι δεν προσέλθουν ή δεν αναπτύξουν τους ισχυρισμούς τους και ελλείψει αντίθετης συμφωνίας, οι διαιτητές προχωρούν στην εκδίκηση της υποθέσεως (αρ.887 ΚΠολΔ). Κρίσιμο είναι το γεγονός ότι οι διαιτητές δύνανται να εξετάσουν πρόσθετες και παρεμπόμπουσες αιτήσεις σε θέματα που άπτονται της υποθέσεως, υπό την προϋπόθεση ότι το δικαίωμα αυτό απορρέει από τη συμφωνία διαιτησίας<sup>256</sup>. Για τη λήψη της αποφάσεως αποφασίζουν από κοινού όλοι οι διαιτητές και ο επιδιαιτητής κατά πλειοψηφία. Αν η πλειοψηφία δεν επιτευχθεί υπερισχύει η γνώμη του επιδιαιτητή (αρ.891 ΚΠολΔ).

---

<sup>254</sup> Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021), σελ. 357

<sup>255</sup> Γραμματικάκη – Αλεξίου, Παπασιώπη – Πασιά, Βασιλακάκης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο* (2017), σελ. 472

<sup>256</sup> ΑΠ 446/2000, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*



## *Β. Το εφαρμοστέο Δίκαιο*

Σύμφωνα με το αρ.8 του β.δ. 447/1969 η Διαιτητική Επιτροπή κατά την εκδίκαση των υποθέσεων εφαρμόζει το ουσιαστικό δίκαιο και τη διεθνώς κρατούσα ναυτική πρακτική<sup>257</sup>. Το άρθρο αυτό συμβαδίζει απόλυτα με τη ρύθμιση που προβλέπεται στο αρ. 890 του ΚΠολΔ, σύμφωνα με την οποία ελλείψει συμφωνίας εφαρμόζεται το ουσιαστικό δίκαιο, ενώ η υπάρχουσα συμφωνία των μερών δεν δύναται να αποκλείσει διατάξεις δημόσιας τάξεως. Συνεπώς ο νόμος κάνοντας απλά λόγο για ουσιαστικό δίκαιο, σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται αυτομάτως οι κανόνες της ελληνικής έννομης τάξης, αλλά είτε τα μέρη θα επιλέξουν το εφαρμοστέο δίκαιο, είτε εν απουσία συμφωνίας καλούνται προς εφαρμογή οι κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, οι οποίοι και θα υποδείξουν το δίκαιο που θα εφαρμοστεί σε κάθε περίπτωση. Παράλληλα με το εφαρμοστέο δίκαιο το αρ.8 επιτάσσει και την εφαρμογή της διεθνούς αναγνωρισμένης ναυτικής πρακτικής. Οι διαιτητές δηλαδή έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τη *lex mercatoria* συμπληρωματικά προς τους ουσιαστικούς κανόνες, χωρίς να απαιτείται συμφωνία από τα συμβαλλόμενα μέρη<sup>258</sup>. Ωστόσο οι συμβαλλόμενοι έχουν την ευχέρεια να αποκλείσουν την εφαρμογή της με συμφωνία.

## *Γ. Η Διαιτητική Απόφαση*

Η διαιτητική απόφαση πρέπει να είναι έγγραφη και να φέρει ιδιόχειρη υπογραφή των διαιτητών περιλαμβάνοντας τα εξής στοιχεία: α) όνομα και επώνυμο διαιτητών και επιδιαιτητή, β) τόπο και χρόνο έκδοσης της απόφασης, γ) όνομα και επώνυμο όσων έλαβαν μέρος στη διαιτητική διαδικασία, δ) αναφορά στη συμφωνία περί διαιτησίας, ε) αιτιολογικό<sup>259</sup>, στ) διατακτικό (892 ΚΠολΔ). Κατά το αρ.9 του β.δ. 447/1969 η διαιτητική απόφαση μετά τη σύνταξη και υπογραφή της καταχωρίζεται σε ειδικό βιβλίο που τηρείται στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, λαμβάνοντας μοναδικό αριθμό.

---

<sup>257</sup> Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021), σελ. 358

<sup>258</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 563 – 564

<sup>259</sup> ΑΠ 1053/2015: η διαιτητική απόφαση είναι ακυρωτέα αν δεν προκύπτουν από το αιτιολογικό τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν τον κανόνα δικαίου που εφαρμόστηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση. *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

Σε περίπτωση που η διαιτητική απόφαση περιέχει κενά και ασάφειες, τα μέρη που έλαβαν μέρος στη διαιτητική διαδικασία δύναται να αιτηθούν από το διαιτητικό δικαστήριο τη διόρθωση ή την ερμηνεία της εκδιδόμενης αποφάσεως. Η αίτηση αυτή θα πρέπει υποχρεωτικώς να κοινοποιηθεί στους αντιδίκους και σε όλους τους διαιτητές (αρ. 894 ΚΠολΔ). Η άσκηση της αιτήσεως αυτής συνήθως υποβάλλεται όταν διαπιστώνονται γραφικά ή λογιστικά λάθη, ιδίως λάθη ύστερα από διενέργεια μαθηματικού υπολογισμού<sup>260</sup>. Η διαιτητική απόφαση δεν είναι δυνατόν να προσβληθεί με ένδικα μέσα, ενώ με την έκδοση της παράγει δεδικασμένο (αρ.896 ΚΠολΔ), το οποίο καταλαμβάνει όχι μόνο τα πρόσωπα που έλαβαν μέρος στη διαιτητική δίκη αλλά και τα πρόσωπα που καλύπτονται από τη διεύρυνση των υποκειμενικών ορίων του δεδικασμένου (αρ.325-329 ΚΠολΔ)<sup>261</sup>. Εξαιρέση στον ανωτέρω κανόνα αποτελεί η πρόβλεψη των μερών στη συμφωνία διαιτησίας περί της μη υποχρεωτικότητας της διαιτητικής απόφασης. Η απόφαση που θα εκδοθεί θα αποτελεί απλώς τη βάση για την επίλυση της διαφοράς εξωδίκως, ενώ αν κάτι τέτοιο δεν επιτευχθεί, κάθε μέρος θα μπορεί να προσφύγει στα δικαστήρια. Η πρόβλεψη αυτή αποκλείει την παραγωγή δεδικασμένου και η απόφαση δεν μπορεί να εκτελεστεί ακόμη κι αν περιέχει καταψηφιστικές διατάξεις<sup>262</sup>.

#### *Δ. Ακύρωση της Διαιτητικής Απόφασης*

Σύμφωνα με το αρ.897 ΚΠολΔ, η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου δύναται να ακυρωθεί ολικώς ή μερικώς με δικαστική απόφαση πολιτειακού δικαστηρίου. Στο ίδιο άρθρο μνημονεύονται και οι λόγοι προσβολής της διαιτητικής απόφασης ως εξής:

- I. Αν η συμφωνία περί διαιτησίας είναι άκυρη: Έχει κριθεί ότι στον ανωτέρω λόγο ακυρώσεως εμπίπτει π.χ. η μη ύπαρξη ειδικής πληρεξουσιότητας κατά το αρ.65 παρ.2 ΚΠολΔ στο πρόσωπο του αντιπροσώπου που έχει κληθεί για τη σύναψη της συμφωνίας διαιτησίας, η οποία απαιτείται τόσο για τα φυσικά πρόσωπα, όσο και για τους εκπροσώπους των νομικών προσώπων<sup>263</sup>. Λόγο ακύρωσης αποτελεί και η μη πλήρωση της αναβλητικής αίρεσης από την οποία εξαρτάται η

---

<sup>260</sup> ΑΠ 221/2004, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>261</sup> Νίκας, *Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας* (2016), σελ. 662

<sup>262</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, *Η Διαιτησία* (2020), σελ. 127

<sup>263</sup> ΑΠ 563/1989 και ΑΠ 568/1983, *Ισοκράτης*

εγκυρότητα της συμφωνίας περί διαιτησίας<sup>264</sup>. Σε κάθε περίπτωση η ακυρότητα της συμφωνίας θεραπεύεται αν ο διάδικος που παραστάθηκε στη διαιτητική δίκη παρέλειψε να προβάλει την αντίστοιχη ένσταση ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου<sup>265</sup>.

- II. Η διαιτητική απόφαση εκδόθηκε αφού η συμφωνία περί διαιτησίας έπαψε να ισχύει: Ο λόγος αυτός ακυρότητας προβάλλεται όταν στην συμφωνία διαιτησίας έχει προβλεφθεί συγκεκριμένος χρόνος ισχύος της. Τα μέρη όμως δύναται με μεταγενέστερη συμφωνία ρητώς ή σιωπηρώς να επεκτείνουν την ορισθείσα προθεσμία. Σιωπηρή επέκταση θεωρείται ότι έχει πραγματοποιηθεί όταν τα μέρη συμμετέχουν στη συνεδρίαση του διαιτητικού δικαστηρίου χωρίς να προβάλλουν την παύση της ισχύος της<sup>266</sup>. Φυσικά τυχόν ακυρότητα της διαιτητικής απόφασης για το λόγο αυτό δεν μπορεί να ζητήσει ο διάδικος ο οποίος κατάφερε δολίως να εκδοθεί διαιτητική απόφαση παρά την παύση ισχύος της συμφωνίας περί διαιτησίας, καθώς η συμπεριφορά του αυτή αντίκειται προς την καλή πίστη<sup>267</sup>. Σε κάθε περίπτωση η διαιτητική συμφωνία θεωρείται ότι έχει παύσει να ισχύει όταν οι διαφορές που υπήγαγε στη διαιτησία έχουν ήδη επιλυθεί.
- III. Αν οι διαιτητές που εξέδωσαν την απόφαση διορίστηκαν κατά παράβαση της συμφωνίας διαιτησίας ή των διατάξεων του νόμου ή αν τα μέρη είχαν ανακαλέσει του διαιτητές ή είχε γίνει δεκτή η αίτηση εξαίρεση τους: Στην περίπτωση του παράνομου διορισμού των διαιτητών, κρίσιμος χρόνος είναι ο χρόνος διορισμού και όχι ο χρόνος εκδόσεως της αποφάσεως<sup>268</sup>, ενώ αν η αίτηση εξαίρεσεως βρίσκεται σε εκκρεμότητα και στο μεσοδιάστημα εκδοθεί διαιτητική απόφαση, αυτή δεν πάσχει από πλημμέλεια αφού ρητά ο νόμος κάνει λόγο για διαιτητή στον οποίο η αίτηση εξαίρεσης έγινε δεκτή<sup>269</sup>.
- IV. Υπέρβαση εξουσίας που παρέχει η συμφωνία διαιτησίας ή ο νόμος: Οι διαιτητές πρέπει να εξετάζουν μόνο τις διαφορές που υπάγονται στην αρμοδιότητα τους δυνάμει της συμφωνίας περί διαιτησίας σε συνδυασμό με τα αιτήματα που

---

<sup>264</sup> ΑΠ 472/2016, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>265</sup> ΕφΑθ 1404/2007, *Ισοκράτης*

<sup>266</sup> ΑΠ 1894/2014 και 170/2000, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>267</sup> ΟΛΑπ 702/1979 και ΑΠ 1345/1989, *Ισοκράτης*

<sup>268</sup> ΑΠ 242/1990, *Ισοκράτης*

<sup>269</sup> ΑΠ 842/2008, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

υποβάλλουν οι προσφεύγοντες ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου. Δύναται όμως να εξετάσουν πρόσθετες και παρεμπόδιτες αιτήσεις, το αντικείμενο των οποίων βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με το αντικείμενο της διαφοράς<sup>270</sup>. Περίπτωση υπέρβασης εξουσίας έχει κριθεί από το Ανώτατο Ακυρωτικό ότι αποτελεί η περίπτωση της μη ύπαρξης αποδείξεων, η οποία καθιστά την διαιτησία περατωμένη κατά το αρ.32 παρ.2 Ν.2735/1999. Αν το δικαστήριο εκδώσει απόφαση επί της ουσίας, υπερβαίνει την εξουσία του και η απόφαση αντίκειται τόσο στο αρ.6 παρ.1 της ΕΣΔΑ όσο και στο αρ.897 περ. 4 και 6<sup>271</sup>.

- V. Αν παραβιαστούν οι διατάξεις των αρ. 886 παρ.2, 891, 892: Στον λόγο αυτόν ακυρότητας εμπίπτουν περιπτώσεις όπως η μη νόμιμη κλήση των διαδίκων να παραστούν στη συζήτηση και να καταθέσουν τα αποδεικτικά μέσα, η έκδοση της αποφάσεως χωρίς προηγούμενη διάσκεψη των μελών του διαιτητικού δικαστηρίου, η παράλειψη των δικαστών να λάβουν υπόψη πραγματικούς ισχυρισμούς κατά την έκδοση της αποφάσεως<sup>272</sup>.
- VI. Αν αντίκειται στα χρηστά ήθη και σε κανόνες δημοσίας τάξεως: Δεν θα πρέπει η διαιτητική απόφαση να έρχεται σε σύγκρουση με διατάξεις αναγκαστικής εφαρμογής, ενώ η αντίθεση θα πρέπει να ανακύπτει τόσο από το διατακτικό της αποφάσεως, όσο και από το αιτιολογικό<sup>273</sup>.
- VII. Αν είναι ακατάληπτη ή περιέχει αντιφατικές διατάξεις.
- VIII. Αν υπάρχει λόγος αναψηλαφήσεως του αρ.544.

Αρμόδιο δικαστήριο να δικάσει την αίτηση ακυρώσεως εφόσον συντρέχει ένας από τους ανωτέρω λόγους, καθίσταται το εφετείο της περιφέρειας στην οποία εκδόθηκε η διαιτητική απόφαση (αρ.898 ΚΠολΔ). Η αίτηση ακυρώσεως θα δικαστεί σύμφωνα με τη διαδικασία για τις περιουσιακές διαφορές, ήτοι σύμφωνα με τα αρ.614 επ. ΚΠολΔ. Παράλληλα προβλέπεται και αίτηση αναιρέσεως με προθεσμία 3 μηνών, η οποία ξεκινάει από την επίσπευση του προσδιορισμού. Για την άσκηση του ενδίκου αυτού βοηθήματος νομιμοποιούνται ενεργητικώς τα εμπλεκόμενα μέρη της συμφωνίας περί διαιτησίας, καθώς και όποιος έχει έννομο συμφέρον (αναφορά στα πρόσωπα που καλύπτονται από

---

<sup>270</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία (2020), σελ. 134

<sup>271</sup> ΑΠ 1807/2014, *Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών "Νόμος"*

<sup>272</sup> Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία (2020), σελ. 140-146

<sup>273</sup> ΑΠ 176/2015, *Ισοκράτης*

τα υποκειμενικά όρια του δεδικασμένου). Η αίτηση στρέφεται εναντίον των αντιδίκων που έλαβαν μέρος στη διαιτητική διαδικασία (αρ.899 ΚΠολΔ) μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία τριών μηνών από την κοινοποίηση της αποφάσεως στους διαδίκους, διαφορετικά η άσκηση της είναι απαράδεκτη. Κρίσιμο είναι ότι η κατάθεση της αιτήσεως ακυρώσεως δεν αναστέλλει την εκτέλεση της αποφάσεως. Αναστολή όμως δύναται να ζητήσουν τα μέρη από το δικαστήριο κατά τα αρ.686 επ. ΚΠολΔ. Τέλος, προβλέπεται και η δυνατότητα παραίτησης των μερών από το δικαίωμα προσβολής της διαιτητικής απόφασης, όχι όμως σε χρόνο προγενέστερο της εκδόσεως της (αρ.900 ΚΠολΔ.)

### 4.3. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία

#### 4.3.1. Εισαγωγικά

Η Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία ιδρύθηκε το έτος 2005 με έδρα τον Πειραιά. Πρόκειται για ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο, με έργο την επίλυση ναυτικών διαφορών μέσω διαιτησίας. Ιδρυτικά μέλη της Ενώσεως αποτελούν πρώην ανώτατοι δικαστικοί, πανεπιστημιακοί, τραπεζίτες, δικηγόροι με ειδίκευση στο ναυτικό δίκαιο, καθώς και πρόσωπα με εμπειρία στον ναυτιλιακό κλάδο<sup>274</sup>. Οι διαιτητικές αποφάσεις εκδίδονται σύμφωνα με το Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL, είναι άμεσα εκτελεστές, ενώ δεν προσβάλλονται με ένδικα μέσα. Παράλληλα η Ένωση έχει θεσπίσει και κανονισμούς που διέπουν τις διαιτητικές διαδικασίες που θα διεξαχθούν ενώπιον της, ωστόσο τυγχάνουν εφαρμογής μόνο επί ρητής μνημόνευσης τους στις εκάστοτε ρήτρες διαιτησίας των ναυλοσυμφώνων. Ως ad hoc όμως διαιτησία, βασίζεται κυρίως στη συμφωνία των μερών<sup>275</sup>. Τα συμβαλλόμενα μέρη δηλαδή δύνανται στη συμφωνία διαιτησίας να περιλαμβάνουν όρους<sup>276</sup> σχετικά με τις εξουσίες του διαιτητικού δικαστηρίου, τη σύνθεση του, το εφαρμοστέο δίκαιο, τη γλώσσα και τον τόπο διεξαγωγής των

---

<sup>274</sup> Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας στον Πειραιά διαθέσιμο:

<http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/pages/2> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)

<sup>275</sup> Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021), σελ. 355

<sup>276</sup> <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/base/el> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)

διαδικασιών, ενώ μπορούν να διορίζουν διαιτητές και νομικούς παραστάτες από όλον τον κόσμο.

#### **4.3.2. Οι κανόνες της Ναυτικής Ένωσης Διαιτησίας**

Οι Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία (2007)<sup>277</sup> εφαρμόζονται σε ναυτικές και εν γένει σε εμπορικές διαφορές, όταν υπάρχει ρητή μνημόνευση τους είτε σε διαιτητική ρήτρα ή συμφωνία είτε σε μεταγενέστερη συμφωνία (αρ.1). Ωστόσο τα μέρη είναι ελεύθερα να τροποποιήσουν τις διατάξεις των Κανόνων στη βάση συμφωνίας, εκτός αν έχουν ήδη διοριστεί διαιτητές οπότε στην περίπτωση αυτή απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη τους. Ελλείπει λοιπόν αντίθετης συμφωνίας το διαιτητικό δικαστήριο θα αποτελείτο από έναν και μοναδικό διαιτητή, αν το αντικείμενο της διαφοράς δεν υπερβαίνει το ποσό των 50.000 ευρώ, ενώ αντίθετα αν η διαφορά είναι άνω των 50.000 ευρώ η σύνθεση του δικαστηρίου θα σχηματιστεί από 3 διαιτητές (αρ.3). Τόπος της διαιτησίας ορίζεται ο Πειραιάς και γλώσσα η ελληνική, εκτός αν κάποιο μέρος διαφωνήσει εγγράφως οπότε και θα είναι η αγγλική.

Προκειμένου τα μέρη να υπάγουν τη διαφορά στη διαιτησία, απαιτείται έγκυρη και έγγραφη συμφωνία των μερών, ενώ ως έγγραφη θεωρείται και η ανταλλαγή ενυπόγραφων επιστολών, τηλετυπημάτων, τηλεομοιοτύπων και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (αρ.4). Οι ρήτρες διαιτησίας που περιέχονται στις φορτωτικές δεσμεύουν όχι μόνο το μεταφορέα και το φορτωτή αλλά και κάθε μεταγενέστερο κομιστή της, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών. Όταν τα μέρη αποφασίσουν την υπαγωγή της διαφοράς στη διαιτησία και εφόσον η σύνθεση του δικαστηρίου είναι τριμελής, θα πρέπει εντός 15 ημερών να διορίσουν τον διαιτητή τους, οι οποίοι εντός προθεσμίας 5 ημερών διορίζουν τον τρίτο διαιτητή που θα ολοκληρώσει τη σύνθεση (αρ. 5). Οι διαιτητές καλούνται να αποφασίζουν για θέματα που έχουν υπαχθεί στη δικαιοδοσία τους δυνάμει της συμφωνίας διαιτησίας, αλλά και να κρίνουν το κύρος της συμφωνίας αυτής (αρ.9).

Στις περιπτώσεις που το αντικείμενο της διαφοράς δεν υπερβαίνει το ποσό των 50.000 ευρώ, η διαιτητική διαδικασία διεξάγεται αποκλειστικώς εγγράφως, χωρίς διενέργεια

---

<sup>277</sup> Οι Κανόνες της Ναυτικής Ένωσης Διαιτησίας, διαθέσιμο:  
<http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/chapters/> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)

ακροαματικής διαδικασίας (αρ.13). Σε αντικείμενο διαφοράς άνω των 50.000 ευρώ διεξάγεται κανονικά ακροαματική διαδικασία, ενώ αν το ζήτημα διακατέχεται από πολυπλοκότητα, οι διαιτητές δύνανται να διατάξουν την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης με σκοπό το σχεδιασμό της ακρόασης. Σύμφωνα με το αρ. 19 οι συνεδριάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου αλλά και η διεξαγωγή της ακροαματικής διαδικασίας, μπορούν σε περίπτωση ανάγκης να πραγματοποιηθούν και με ηλεκτρονικά μέσα.

Αναφορικά με το εφαρμοστέο δίκαιο, το διαιτητικό δικαστήριο εκτιμώντας τα πραγματικά περιστατικά και τη φύση της διαφοράς, αποφασίζει για το δίκαιο που θα εφαρμοστεί, λαμβάνοντας υπόψη και τις εμπορικές συνήθειες (αρ. 20). Οι Κανόνες επιβάλλουν την έκδοση της οριστικής απόφασης εντός 20 ημερών (αρ.22) από τη διενέργεια των τελευταίων διαδικαστικών πράξεων που σηματοδοτούν τη λήξη των διαιτητικών διαδικασιών (ήτοι την υποβολή των υπομνημάτων ή το πέρας της προθεσμίας υποβολής τους). Όλες οι αποφάσεις θα πρέπει να είναι πλήρως αιτιολογημένες, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία των μερών. Σε αυτή την περίπτωση δύναται να εκδοθεί ανεπίσημο έγγραφο το οποίο να περιέχει την αιτιολογία και να δοθεί εμπιστευτικά στα μέρη, χωρίς να αποτελεί τμήμα της απόφασης. Τέλος, οι αποφάσεις γνωστοποιούνται με επιμέλεια του διαιτητικού δικαστηρίου, χορηγώντας από ένα αντίγραφο στον κάθε διάδικο ή στον διορισμένο αντίκλητο τους (αρ.25). Κρίσιμο είναι ότι οι αποφάσεις είναι απόλυτα εμπιστευτικές και απαγορεύεται οποιαδήποτε δημοσίευση τους σε νομικά περιοδικά και μέσα μαζικής ενημέρωσης (αρ.29).

Το μέρος εκείνο που προσφεύγει στη διαιτησία οφείλει να καταβάλει ένα χρηματικό ποσό που προβλέπεται από την Ένωση ως αμοιβή που καλύπτει το κόστος διαχείρισης της διαιτησίας. Την ίδια υποχρέωση έχει και ο διάδικος που υποβάλλει ανταγωγή. Και στις δύο περιπτώσεις η μη καταβολή των διαιτητικών αμοιβών συνεπάγεται την μη εξέταση του αγωγικού και ανταγωγικού αιτήματος αντίστοιχα (αρ.30). Λοιπές δαπάνες και αμοιβές των διαιτητών επιμερίζονται μεταξύ των μερών με απόφαση του ίδιου του διαιτητικού δικαστηρίου (αρ.32).

## Συμπεράσματα

Τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμώντας την υπαγωγή της διαφοράς τους στη διαιτησία εντάσσουν στα χρονοναυλοσύμφωνα που υπογράφουν ρήτρες διαιτησίας, οι οποίες συνήθως περιλαμβάνουν τον τόπο της διαιτησίας, ήτοι το Λονδίνο ή τη Νέα Υόρκη, τους νομικούς κανόνες που θα εφαρμοστούν κατά την επίλυση της διαφοράς τους και τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου. Η επιλογή του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης οφείλεται στην μακρά παράδοση των δύο αυτών εννόμων τάξεων ως προς την διεξαγωγή ναυτικών διαιτησιών. Αντίθετα η Ελλάδα, μία χώρα που από τα μέσα του εικοστού αιώνα αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτική δύναμη παγκοσμίως, δεν βρίσκεται μεταξύ των επιλογών των παραγόντων της ναυτιλίας. Ωστόσο τόσο το δίκαιο της Αγγλίας και της Νέας Υόρκης, όσο και το ελληνικό δίκαιο, φέρουν ορισμένα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα.

Αρχικά το δίκαιο της Αγγλίας, λόγω ακριβώς της μεγάλης παράδοσης της χώρας αυτής στην διαιτητική επίλυση των ναυτικών διαφορών, προσφέρει μία συνέπεια και μία προβλεψιμότητα ως προς τις διαιτητικές αποφάσεις<sup>278</sup>. Η υπαγωγή της διαφοράς στη διαιτησία του Λονδίνου, η εξέταση της από έμπειρους διαιτητές και η πλούσια νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων προσφέρουν ένα αίσθημα βεβαιότητας στα συμβαλλόμενα μέρη<sup>279</sup>. Παράλληλα το αγγλικό δίκαιο δίνει μεγάλο προβάδισμα στην αρχή της ιδιωτικής αυτονομίας<sup>280</sup>, επιτρέποντας στα μέρη να διαμορφώσουν σχεδόν ολοκληρωτικά τον τρόπο διεξαγωγής της διαιτησίας, καθορίζοντας τον αριθμό των διαιτητών, τις προθεσμίες και εν γένει τις διαιτητικές διαδικασίες. Τόσο η διενέργεια των διαιτητικών διαδικασιών, όσο και η έκδοση της διαιτητικής απόφασης είναι απόλυτα εμπιστευτικές, καθώς οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου ουδέποτε δημοσιεύονται. Θεμελιώδης επίσης αρχή που διέπει τη διαιτησία του Λονδίνου, είναι ότι οι διαιτητές θα πρέπει να ενεργούν με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται τυχόν καθυστερήσεις και περιττά έξοδα

---

<sup>278</sup> Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 479

<sup>279</sup> Maritime London Arbitration, The UK's Maritime Arbitration services are second-to-none, available at: <https://www.maritimelondon.com/service/arbitration> (Προσπελάστηκε: 30/10/2022)

<sup>280</sup> Zekos, The role of courts in commercial & maritime arbitration under US, Greek and English law, Managerial Law (2004), σελ. 2



κατά την εκδίκαση της διαφοράς. Δυστυχώς όμως αυτό δεν επιτυγχάνεται πάντοτε. Η τεράστια προτίμηση της διαιτησίας του Λονδίνου έχει ως αποτέλεσμα την υπερφόρτωση των ημερολογίων των διαιτητών με αποτέλεσμα να παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις στην έκδοση της διαιτητικής απόφασης. Επίσης στα μειονεκτήματα συγκαταλέγεται και η μεγάλη παρέμβαση των κρατικών δικαστηρίων στις διαιτητικές διαδικασίες. Όπως ήδη εξετάστηκε, ο Νόμος περί διαιτησίας δίνει την εξουσία στα πολιτειακά δικαστήρια, μέσω ενός οιονεί προδικαστικού ερωτήματος, να εξετάσουν παρεμπιπτόντως την εγκυρότητα της διαιτητικής συμφωνίας, μία ιδιαιτερότητα που δεν παρατηρείται σε άλλα δίκαια. Η μεγάλη παρεμβατικότητα των πολιτειακών δικαστηρίων εντοπίζεται και στον διευρυμένο έλεγχο της διαιτητικής απόφασης. Οι λόγοι προσβολής της διαιτητικής απόφασης που αναφέρονται στο Νόμο περί διαιτησίας, είναι αρκετά αόριστοι, οπότε η τελική κρίση ως προς την ύπαρξη ή μη των λόγων αυτών σε συγκεκριμένη απόφαση επαφίεται στα πολιτειακά δικαστήρια. Βέβαια το μειονέκτημα αυτό περιορίζεται με την πρόβλεψη της χορήγησης προηγούμενης άδειας από το Δικαστήριο.

Η ναυτική διαιτησία της Νέας Υόρκης διαθέτει και αυτή μεγάλη παράδοση στην επίλυση των ναυτικών διαφορών. Σε αντίθεση όμως με τη διαιτησία του Λονδίνου, οι αποφάσεις των διαιτητικών δικαστηρίων της Νέας Υόρκης δημοσιεύονται σε ειδικά πληροφοριακά συστήματα που έχουν δημιουργηθεί ειδικά για το σκοπό αυτό. Η δημοσίευση αυτή καθίσταται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς βοηθά στη μελέτη νομικών φαινομένων και στην περαιτέρω έρευνα για τη βελτίωση των νομικών συστημάτων. Ωστόσο η δημοσίευση σε συνδυασμό με τον όγκο των υποθέσεων που καταλήγουν στα διαιτητικά δικαστήρια της Νέας Υόρκης, δημιουργούν μεγάλες καθυστερήσεις στην έκδοση της διαιτητικής αποφάσεως<sup>281</sup>. Η Νέα Υόρκη διαθέτει και αυτή διαιτητές με μεγάλη εξειδίκευση στο χώρο της ναυτιλίας, ενώ υπολογίζονται υψηλότερα επιτόκια σε σχέση με άλλα δικαστήρια. Ως προς την εξουσία των πολιτειακών δικαστηρίων να ελέγχουν τις διαιτητικές αποφάσεις, αυτή καθίσταται μάλλον περιορισμένη, αφού ο FAA προβλέπει περιοριστικά τους λόγους προσβολής της διαιτητικής αποφάσεως, κάποιιοι εκ των οποίων δύσκολα γίνονται αποδεκτοί. Στα μειονεκτήματα ωστόσο συγκαταλέγεται,

---

<sup>281</sup> Zubrod, Delay in Maritime Arbitrations-Post-Hearing and Otherwise an Arbitrator's View. Maryland Journal of International Law (1986), σελ. 177

πέρα από τις μεγάλες καθυστερήσεις και η έλλειψη νομολογιακής βεβαιότητας εξαιτίας του γεγονότος ότι λίγες υποθέσεις κρίνονται σε τελικό βαθμό από τα κρατικά δικαστήρια. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια να μη δημιουργείται δεσμευτικό νομολογιακό προηγούμενο<sup>282</sup>. Και τέλος το μεγάλο μειονέκτημα της διαιτησίας της Νέας Υόρκης, η δυνατότητα επιδικάσεως αποζημιώσεων με ποινικό χαρακτήρα, η οποία αυξάνει κατακόρυφα το ποσό της αποζημίωσης που οφείλει να καταβάλει ο ζημιώσας.

Από την άλλη πλευρά και η Ελλάδα διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα για τη διαιτητική επίλυση των διαφορών. Τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να προσφύγουν στη θεσμική διαιτησία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, οι διαιτητικές διαδικασίες του οποίου διέπονται τόσο από τον κανονισμό του NEE, όσο και από τον ελληνικό κώδικα πολιτικής δικονομίας. Ο συνδυασμός των δύο αυτών νομοθετημάτων δημιουργούν ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό καθεστώς για τα διάδικα μέρη. Για παράδειγμα οι συμβαλλόμενοι μπορούν ελεύθερα να προσδιορίσουν τον αριθμό των διαιτητών που θα λάβουν μέρος στη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου (οι οποίοι όμως θα πρέπει υποχρεωτικά να επιλεγούν από τον κατάλογο του NEE), το ουσιαστικό δίκαιο που εφαρμόζεται δεν είναι υποχρεωτικά το ελληνικό αλλά είτε καθορίζεται από τη συμφωνία περί διαιτησίας είτε ανευρίσκεται βάσει των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ενώ οι λόγοι ακύρωσης της διαιτητικής απόφασης είναι αρκετά περιορισμένοι. Αν πάλι τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν την πλήρη διαμόρφωση της διαιτητικής διαδικασίας, μπορούν να επιλέξουν την *ad hoc* διαιτησία της Ναυτικής Ένωσης Διαιτησίας. Σε κάθε περίπτωση στην ελληνική έννομη τάξη η συμφωνία περί διαιτησίας ερμηνεύεται ευρέως, προκειμένου να υπαχθούν στη διαιτησία όλες οι διαφορές που προκύπτουν από το ναυλοσύμφωνο, ακόμη και διαφορές που αφορούν την ίδια την εγκυρότητα του.

Από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε ανωτέρω φαίνεται ότι η μη προτίμηση της ελληνικής διαιτησίας δεν οφείλεται σε λόγους που αφορούν το νομικό της σύστημα και δικονομική νομοθεσία που διέπουν τη διαιτησία, αλλά περισσότερο στη μη διάδοση των ελληνικών υπηρεσιών στον τομέα της ναυτικής διαιτησίας, προκειμένου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εμπιστευτούν το εν λόγω θεσμό και να προσφύγουν σε αυτόν για την

---

<sup>282</sup> Τσαβαρτίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999), σελ. 516

δικαστική τους προστασία<sup>283</sup>. Άλλωστε και τα τρία δίκαια που αναλύθηκαν φέρουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Ειδικά τα τελευταία χρόνια που η διαιτησία του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης έχει καταστεί ιδιαίτερα χρονοβόρα αλλά και κοστοβόρα<sup>284</sup>, η επιλογή της Ελλάδας ως διαιτητικού κέντρου αποτελεί ίσως την καλύτερη και αποδοτικότερη λύση στα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στα μεγάλα διαιτητικά κέντρα<sup>285</sup>. Τα μέρη λοιπόν όταν επιλέγουν τον τόπο διαιτησίας και το εφαρμοστέο δίκαιο θα πρέπει να γνωρίζουν απόλυτα τη νομοθεσία και τους κανονισμούς που θα εφαρμοστούν κατά την εκδίκαση της υποθέσεως τους, αλλά και τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε διαιτητικό κέντρο προκειμένου να συνεκτιμήσουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που διαθέτει το καθένα από αυτά και να επιλέξουν εκείνο που εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα τους.

---

<sup>283</sup> Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία, Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει κέντρο ναυτικής διαιτησίας. Συνέντευξη. Ο Πάυλος Αβραμέας μιλάει για το θεσμό της Ναυτικής Διαιτησίας διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/testimonial/18> (Προσπελάστηκε: 30/10/2022)

<sup>284</sup> Zekos, The role of courts in commercial & maritime arbitration under US, Greek and English law, *Managerial Law* (2004), σελ. 253

<sup>285</sup> Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία, Προοπτικές για τη ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/news/31> (Προσπελάστηκε: 30/10/2022)

## Βιβλιογραφικές αναφορές

### Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Ανδίτσος, Βαθρακοκοίλης κ.λπ. Ενστάσεις στην Πολιτική Δίκη (2018)
2. Αντάπασης, Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο (2020), σελ. 430
3. Γραμματικάκη-Αλεξίου, Παπασιωπη-Πασια, Βασιλακάκης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο (2017)
4. Μαματσοπούλου, Δικονομικά ζητήματα της συμφωνίας διαιτησίας και της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου (2021)
5. Νίκας Ν., Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας (2016)
6. Οικονομόπουλος, Η αυτοτέλεια της συμφωνίας περί διαιτησίας και η έννοια της συμφωνίας ‘αι διαφοραί εκ της συμβάσεως υπάγονται εις διαιτησίαν’ (1974)
7. Παντελή, Εγχειρίδιο Συνταγματικού Δικαίου (2020)
8. Ρόβλιας, Σταφυλοπάτης, Η Διαιτησία (2020)
9. Τροβά, Η διαιτησία των επιμελητηρίων (2021)
10. Τσαβδαρίδης, Διεθνής Ναυτική Διαιτησία (1999)
11. Χρυσόγονος, Συνταγματικό Δίκαιο (2014)
12. Ψυχομάνης, Εμπορικό Δίκαιο (2007)

### Αλλοδαπή Βιβλιογραφία

1. Aggarwal, The Arbitration and Conciliation Act, 1996: In Search of a Complete Code, *Law Review* (2002)
2. Ambrose, Maxwell, Collett, London Maritime Arbitration (2017)
3. Andrews, Arbitration and Contract Law Common Law Perspectives (2016)
4. Andrews, The Three Paths Of Justice: Court Proceedings, Arbitration, And Mediation In England (2012)
5. Baughen, Shipping Law (2015)
6. Blanke, Institutional versus Ad Hoc Arbitration: A European Perspective (2008)
7. Bundock, Shipping Law Handbook (2011)
8. Carter, Fellas, International Commercial Arbitration In New York (2010)
9. Coghlin, Baker et.al., Time Charters (2014)
10. Crowter, Introduction to Arbitration (2020)
11. Echebarria Fernández, Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts For The Carriage Of Goods By Sea (2021)
12. Harris, Planterose, Tecks, The Arbitration Act 1996 - A COMMENTARY (2007)
13. HILL, MARITIME LAW (2003)
14. Kreindler, Competence-competence in the face of illegality in contracts and arbitration agreements (2013)

15. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law Third Edition Volume 1: Jurisdiction and Risks* (2013)
16. Mukherjee, Brownrigg, *Farthing on International Shipping* (2013),
17. Lopez, *Bes' Chartering And Shipping Terms* (1992)
18. Onyema, *International Commercial Arbitration and the Arbitrator's Contract* (2010)
19. Özdel, *Bills of Lading Incorporating Charterparties* (2015)
20. Plomaritou, Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice* (2018)
21. Rhidian, *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (2008)
22. Synková, S, *Competence–Competence. In Courts' Inquiry into Arbitral Jurisdiction at the Pre-Award Stage* (2013)
23. Zekos, *International Commercial and Marine Arbitration* (2008)

### **Αλλοδαπή Αρθρογραφία**

1. Aeberli, *Jurisdictional Disputes under the Arbitration Act 1996: A Procedural Route Map*, *Arbitration International* (2005)
2. Andrews, *The three paths of justice - Court Proceedings, Arbitration, And Mediation in England* (2012)
3. Anzivino, *Vacating Awards Under the Wisconsin Arbitration Act and the Federal Arbitration Act*, *Marquette Law Review* (2014)
4. Bauer, *Maritime Arbitration in New York*, *International Business Law* (1980)
5. Blanke, *Institutional versus Ad Hoc Arbitration: A European Perspective* (2008)
6. Bonnan, *Even-Numbered Arbitral Tribunals*, *Indian Journal of Arbitration Law* (2019)
7. Brekoulakis, *The negative effect of competence-competence: the verdict has to be negative*, *Austrian arbitration yearbook* (2009)
8. Brekoulakis, *The Effect of an Arbitral Award and Third Parties in International Arbitration: Res Judicata Revisited*, *The American Review of International Arbitration* (2005)
9. Burch, *Manifest disregard and the imperfect procedural justice of arbitration*, *University of Kansas Law Review* (2010)
10. Carbonneau, *A Comment on the 1996 United Kingdom Arbitration Act*, *Tulane Maritime Law Journal* (1997)
11. Cartoni, *The Expedited Procedure in Maritime Arbitration: An Overview*, SSRN (2017)
12. Cartoni, *Small Claims and Institutional Arbitration: An Overview*, Available at SSRN (2015)
13. Certilman, *A Brief History of Arbitration in the United States.*, *New York Dispute Resolution Lawyer* (2010)
14. Cleary, *Filling Mastrobuono's Order: The NASD Arbitration Policy Task Force Ensures the Enforceability of Punitive Damages Awards in Securities Arbitration*, *The Business Lawyer* (1996)
15. Cohen, *Maritime arbitration in Asia*, *Journal of Maritime Law and Commerce* (1998)

16. Collyer, Punitive Damages in Arbitration: The Second Circuit on a Collision Course with the US Supreme Court, *Ohio State journal on dispute resolution* (1992)
17. Cole, Curbing the Runaway Arbitrator in Commercial Arbitration: Making Exceeding the Powers Count, *Alabama Law Review* (2016)
18. Collins QC, Privacy and Confidentiality in Arbitration Proceedings, *Arbitration International* (1995)
19. Davis, The End of an Error: Replacing Manifest Disregard with a New Framework for Reviewing Arbitration Awards, *Cleveland State Law Review* (2012)
20. Dawood, Arbitration in Maritime Disputes, *Journal of Shipping and Ocean Engineering* (2016)
21. De Rochefort-Reynolds, Witness-Gating in International Commercial Arbitration: Can I Get a Witness?: *CBS v CBP* [2021] 1 SLR 935, *SAC LJ* (2022)
22. Di Pietro, Incorporation of arbitration clauses by reference, *Journal of International Arbitration* (2004)
23. EGL, The statute of limitations and the conflict of laws, *Yale Law Journal* (1919)
24. Eisenberg, Heise, Wells, Variability in Punitive Damages: Empirically Assessing Exxon Shipping Co. v. Baker, *Journal of Institutional and Theoretical Economics* (2010)
25. Esplugues, Carlos, The Role of Arbitrators in International Maritime Arbitration, *Mohr Siebeck* (2009)
26. Feldman, Error of Law and Flawed Administrative Acts, *The Cambridge Law Journal* (2014)
27. Fenton, A Civil Matter for a Common Expert: How Should Parties and Tribunals Use Experts in International Commercial Arbitration, *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal* (2006)
28. Firoz, Tamheed. International Commercial Arbitration: Preference of the Changing World, *International Journal Management & Human Resources* (2022)
29. Gemyat Gemi Insa Ve and Anr v Oakley and Ors ('The Orahope'), *Arbitration Law Reports and Review* (2006)
30. Giambastiani, Lex loci arbitri and annulment of foreign arbitral awards in US courts, *American University International Law Review* (2004)
31. Grierson, Court review of awards on public policy grounds: A recent decision of the English commercial court throws light on the position under the English Arbitration Act 1996, *MEALEY'S International Arbitration Report* (2009)
32. Harris, Maritime Arbitration: Ad Hoc v. Administered, *Asian Dispute Review* (2001)
33. Hersch, Viscusi, Punitive Damages by Numbers: Exxon Shipping Co. v. Baker, *Supreme Court Economic Review* (2010),

34. Hill, Determining the Seat of An International Arbitration: Party Autonomy and The Interpretation of Arbitration Agreements, *International & Comparative Law Quarterly* (2014)
35. Huth, Mastrobuono v. Shearson Lehman Hutton, Inc., *American Journal of International Law* (1995)
36. Hong-lin Yu, Five Years On: A Review of the English Arbitration Act 1996, *Journal of International Arbitration* (2002)
37. Jones, International Arbitration, *Hastings International and Comparative Law Review* (1984)
38. King, Meredith, Partial Enforcement of International Arbitration Awards, *Arbitration International* (2014)
39. Kostin, Grebelsky, Digital arbitration — A useful tool in the hands of homo sapiens, *Digital Law Journal* (2021)
40. Krishan, Overview of the Arbitration and Conciliation Act 1996, *Journal of International Arbitration* (2004)
41. Koziol, Wilcox, Punitive Damages: Common Law and Civil Law Perspectives, *Tort and Insurance Law* (2009)
42. Lovett, Exxon Valdez, Punitive Damages, and Tort Reform, *Tort Trial & Insurance Practice Law Journal* (2003)
43. Mason, The arbitrator as mediator, and mediator as arbitrator, *Journal of International Arbitration* (2011)
44. MacDonald Eggers, The Role of Arbitration in Shipping Law, *The Journal of World Investment & Trade* (2017)
45. McLean, Sean-Patrick Wilson, Is Three a Crowd-Neutrality, Partiality and Partisanship in the Context of Tripartite Arbitrations, *Pepperdine Dispute Resolution Law Journal* (2008)
46. Meshel, Caught between the FAA and the New York Convention: Non-Signatories to International Commercial Arbitration Agreements and the "in Writing" Requirement, *University of Pennsylvania Journal of Business Law* (2019)
47. Mentschikoff, Commercial Arbitration, *Columbia Law Review* (1961)
48. Mulcahy, Ex Aequo Et Bono, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (1988)
49. Mustill, Arbitration: history and background, *Journal of International Arbitration* (1989)
50. Nazzini, Enforcement of International Arbitral Awards: Res Judicata, Issue Estoppel, and Abuse of Process in a Transnational Context, *The American Journal of Comparative Law* (2018)
51. Ngo, Appraising Remote Arbitrations Arising from the Pandemic: Reality Check and Thoughts on Keeping Arbitration Going, *International Arbitration Law Review* (2022)
52. Nguyen, Tweeddale, Tweeddale, Section 69 of the English Arbitration Act 1996—When Fact and Law Collide, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2014)

53. O'Donovan, Hamsher, Pre-hearing Procedure in LMAA Arbitrations, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2004)
54. Olatawura, Olakunle O, Delocalized Arbitration under the English Arbitration Act 1996: an evolution or a revolution, *Syracuse Journal of International Law and Commerce* (2003)
55. Oceanografia SA de CV v DSND Subsea AS, *Arbitration Law Reports and Review* (2006)
56. Parton, Costs Saving in LMAA Arbitrations, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2010)
57. Patocchi, Arbitration Ex Aequo et Bono (" Amiable Composition"), *Rom. Arb. J.* (2017)
58. Perlstadt, Timing of Institutional Bias Challenges to Arbitration, *The University of Chicago Law Review* (2002)
59. Petsche, Punitive Damages in International Commercial Arbitration: Much Ado about Nothing?, *Arbitration International* (2013)
60. Platte, When Should an Arbitrator Join Cases?, *Arbitration International* (2002)
61. Pillay, The Singapore Arbitration Regime and the UNCITRAL Model Law, *Arbitration International* (2004)
62. Roebuck, Sources for the History of Arbitration: A Bibliographical Introduction, *Arbitration International* (1998)
63. Poon, Choice of Law for Enforcement of Arbitral Awards-A Return to the Lex Loci Arbitri?, *Singapore Academy of Law Journal* (2012)
64. <sup>1</sup> Pyles, Limits to party autonomy in arbitral procedure, *Journal of International Arbitration* (2007)
65. Rhodes, Judicial Review of Partial Arbitral Awards under Section 10(a)(4) of the Federal Arbitration Act, *The University of Chicago Law Review* (2003)
66. Robinson, Kasolowsky, Will the United Kingdom's Human Rights Act Further Protect Parties to Arbitration Proceedings?, *Arbitration International* (2002)
67. Roe, Contractual Intention under Section 1 (1)(b) and 1 (2) of the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999, *The Modern Law Review* (2000)
68. Samuels, How to Do It Properly: The Arbitration Act 1996, *Statute Law Review* (1997)
69. Schwartz, Multiparty Disputes and Consolidated Arbitrations: An Oxymoron or the Solution to a Continuing Dilemma, *Case Western Reserve Journal of International Law* (1990)
70. Shackleton, The Applicable Law in International Arbitration Under the New English Arbitration Act 1996, *Arbitration International* (1997)
71. Smith, Contractual Obligations Owed by and to Arbitrators: Model Terms of Appointment, *Arbitration International* (1992)
72. Sperling, New London Arbitration Rules: Paradise Regained, *Tulane Maritime Law Journal* (1996)



73. Simmons, Origins of the Early English Maritime and Commercial Law, *California Law Review* (1931)
74. Stipanowich, Punitive Damages in Arbitration-Garrity v. Lyle Stuart, Inc. Reconsidered, *Boston University Law Review* (1986)
75. Tassios, Choosing the appropriate venue: Maritime Arbitration in London or New York?, *Journal of International Arbitration* (2004)
76. Ten Cate, Multi-party and multi-contract arbitrations: procedural mechanisms and interpretation of arbitration agreements under US law, *American Review of International Arbitration* (2004)
77. Trittmann, When should arbitrators issue interim or partial awards and or procedural orders, *Journal of International Arbitration* (2003)
78. Trittmann, Kasolowsky, Taking Evidence in Arbitration Proceedings between Common Law and Civil Law Traditions-the Development of a European Hybrid Standard of Arbitration Proceedings, *UNSW Law Journal* (2008)
79. Tweeddale, Arbitration under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 and Enforcement of an Award, *Arbitration International* (2011)
80. van Houtte, Wilske, Young. "What's New in European Arbitration?." *Dispute Resolution Journal* (2009)
81. Wallace Jr, Consolidated Arbitration in the United States, *Journal of International Arbitration* (1993)
82. Ware, Stephen J, Default rules from mandatory rules: privatizing law through arbitration, *Minnesota Law Review* (1998)
83. Wyld, David, and Simon Nurney, New Arbitration Act Aims to Restore London's Supremacy, *International Financial Law Review* (1996)
84. Xi, Sun, and Jasmine Siu Lee Lam, Development of Ship Finance Center: Case of Singapore, *In International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2014: Sustainable Development in Shipping and Transport Logistics Hong Kong Polytechnic University* (2014)
85. <sup>1</sup> YALABIK, The Impact of the Seat of Arbitration on Judicial-Interference: Do Sections 67, 68 and 69 of the English Arbitration Act 1996 regarding Challenges of Awards Make London An Attractive Hub?, *Annales de la Faculté de Droit d'Istanbul* (2021)
86. Yang, How to challenge an arbitrator's jurisdiction under the English Arbitration Act 1996 (Part 2)." *Asian Dispute Review* (2001)
87. Yang, What is "the First Step in the Proceedings to Contest the Merits" under the Arbitration Act 1996?, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (2004)
88. Yoshida, Determination of the Seat of Arbitration under the Arbitration Act 1996, *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* (1998)
89. Zekos, The role of courts in commercial & maritime arbitration under US, Greek and English law, *Managerial Law* (2004)
90. Zeller, Trakman, Mediation and arbitration: the process of enforcement, *Uniform Law Review* (2019)

91. Zubrod, Delay in Maritime Arbitrations-Post-Hearing and Otherwise an Arbitrator's View. Maryland Journal of International Law (1986)

## Διαδικτυογραφία

1. ARBITRATION IN THE RESOLUTION OF MARITIME DISPUTES available at: [Microsoft Word - arbitration in the resolution of maritime disputes. Paper to be delivered Maritime Seminar for Judges June \(drvlawplace.com\)](#) (Προσπελάστηκε: 26/10/2022)
2. Baltic and International Maritime Council available at: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>
3. Shelltime 4 1984 available at: [https://dlscrib.com/download/shell-time-4\\_58c9fa2bee34352a77687f77\\_pdf](https://dlscrib.com/download/shell-time-4_58c9fa2bee34352a77687f77_pdf) (Προσπελάστηκε: 25/08/2022)
4. BALTIME 1939 (AS REVISED 2001), BIMCO available at: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001> (Προσπελάστηκε: 23/08/2022)
5. Kerr-McGee Refining Corp. v. Triumph Tankers Ltd available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/59148905add7b049344fbf74> (Προσπελάστηκε: 23/08/2022)
6. 2021 International Arbitration Survey Report: Adapting arbitration to a changing world by Queen Mary University of London available at: [https://arbitration.qmul.ac.uk/media/arbitration/docs/LON0320037-QMUL-International-Arbitration-Survey-2021\\_19\\_WEB.pdf](https://arbitration.qmul.ac.uk/media/arbitration/docs/LON0320037-QMUL-International-Arbitration-Survey-2021_19_WEB.pdf) (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)
7. Singapore International Arbitration Center available at: <https://www.siac.org.sg/about-us/why-siac/arbitration-in-singapore> (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)
8. UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration (1985), with amendments as adopted in 2006 available at: [https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration#:~:text=The%20Model%20Law%20is%20designed,needs%20of%20international%20commercial%20arbitration.](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration#:~:text=The%20Model%20Law%20is%20designed,needs%20of%20international%20commercial%20arbitration.) (Προσπελάστηκε: 24/08/2022)
9. Society Of Maritime Arbitrators available at: <https://smany.org/> (Προσπελάστηκε: 25/08/2022)
10. History of Baltic Exchange, Official Website of Baltic Exchange available at: <https://www.balticexchange.com/en/who-we-are/history.html> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)
11. The History of the LMAA available at: <https://lmaa.london/history/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)
12. The London Maritime Arbitrators Association – the LMAA, Arbitration Journal available at: <https://journal.arbitration.ru/ru/news/maritime-arbitration-in-london-the-lmaa-/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)

13. The UK's Maritime Arbitration services are second-to-none, Maritime London available at: <https://www.maritimelondon.com/service/arbitration> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)
14. LMAA Statistics available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/03/Statistics-up-to-2021-for-website.pdf> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)
15. LMMA TERMS available at: <https://lmaa.london/the-lmaa-terms/> (Προσπελάστηκε: 30/07/2022)
16. Κατάλογος με τα μέλη πλήρους απασχόλησης της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου: <https://lmaa.london/arbitrators-full-members/> (Προσπελάστηκε: 05/08/2022)
17. Κατάλογος με τα υποστηρικτικά μέλη της Ναυτικής Ένωσης Διαιτητών του Λονδίνου: <https://lmaa.london/members-supporting-members/> (Προσπελάστηκε: 05/08/2022)
18. LMAA TERMS 2021: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/04/LMAA-Terms-2021.pdf> (Προσπελάστηκε: 10/08/2022)
19. THE LMAA GUIDELINES FOR THE CONDUCT OF VIRTUAL AND SEMI - VIRTUAL HEARINGS 2021 available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/05/Virtual-Hearing-Guidelines-V3.pdf> (Προσπελάστηκε 11/08/2022)
20. Gemyat Gemi Insa Ve and Anr v Oakley and Ors Case available at: <https://jsumundi.com/en/document/decision/en-gemyat-gemi-insa-ve-anr-v-oakley-ors-judgment-of-the-united-kingdom-court-of-appeal-2006-ewca-1435-tuesday-17th-october-2006> (Προσπελάστηκε: 11/08/2022)
21. LMAA TERMS available at: <https://lmaa.london/the-lmaa-terms/> (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)
22. LMAA FALCA RULES available at: <https://lmaa.london/lmaa-falca-rules/#:~:text=LMAA%20FALCA%20Rules%20%2D%20LMAA&text=The%20LMAA%20has%20adopted%20the,very%20small%20amounts%20of%20money.> (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)
23. LMAA Intermediate Claims Procedure available at: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/04/LMAA-Terms-Procedures-2021-FINAL.pdf> (Προσπελάστηκε: 12/08/2022)
24. Arbitration act 1996, available at: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/contents> (Προσπελάστηκε: 13/08/2022)
25. OCEONOGRAFIA SA DE CV V DSND SUBSEA AS available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff73760d03e7f57ea9c05> (Προσπελάστηκε: 15/08/2022)
26. Margulead Ltd v. Exide Technologies [2005] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff73c60d03e7f57eaa24e> (Προσπελάστηκε: 16/08/2022)

27. Norbrook Laboratories Ltd v. A Tank and Anor [2006] available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff75b60d03e7f57eabaaa> (Προσπελάστηκε: 16/08/2022)
28. HUSSMAN LTD V AL AMEEN DELOPMENT AND TRADE COMPANT AND ORS available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff7cc60d03e7f57eb22f0> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)
29. Hussmann (Europe) Ltd v Al Ameen Development & Trade Company [QBD (Comm)] available at: <https://vlex.co.uk/vid/hussmann-europe-ltd-v-803495397> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)
30. European Grain and Shipping Ltd v Johnston available at: <https://vlex.co.uk/vid/european-grain-and-shipping-792785457> (Προσπελάστηκε: 17/08/2022)
31. Official Website of LexisNexis available at: <https://www.lexisnexis.co.uk/legal/guidance/partial-awards-in-arbitration#:~:text=Parties%20to%20an%20arbitration%20may,the%20issues%20in%20the%20dispute.> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)
32. Exmar BV v National Iranian Tanker Co [1992] available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=150109> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)
33. Expert Evidence, Types of Award in Arbitration, available at: <https://expert-evidence.com/types-of-award-in-arbitration/> (Προσπελάστηκε: 18/08/2022)
34. Torch Offshore LLC v. Cable Shipping Inc available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff74960d03e7f57eaada0> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)
35. English Commercial Court available at: <https://www.gov.uk/courts-tribunals/commercial-court> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)
36. Vee Networks Ltd v Econet Wireless International Ltd available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff76660d03e7f57eac1f3> (Προσπελάστηκε: 19/08/2022)
37. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1999/31/contents> (Προσπελάστηκε: 20/08/2022)
38. Nisshin Shipping Co Ltd v Cleaves & Company Ltd available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff75060d03e7f57eab27d> (Προσπελάστηκε: 20/08/2022)
39. Society of maritime arbitrators available at: <https://www.smany.org/arbitration-maritime-new-york.html> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)
40. Maritime arbitrators Rules available at: <https://www.smany.org/arbitration-rules-mar-14-2018.html> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)
41. The USA Constitution ar.III sub. 2 available at: <https://constitutioncenter.org/media/files/constitution.pdf> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)
42. Hart Enterprises Int'l Inc. v. Anhui Provincial Import & Export Corp. available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/888/587/1644094/> (Προσπελάστηκε: 29/08/2020)

43. Official website of LexisNexis available at: <https://www.lexisnexis.com/en-us/lawschool/pre-law/intro-to-american-legal-system.page> (Προσπελάστηκε: 29/08/2022)
44. Otto Wolff Handelsgesellschaft mbH v. Sheridan Transportation Co. Available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/800/1359/1393483/> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)
45. Cont'l Ins. Co. v. Polish S.S. Co. available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914b7acadd7b049347808d8> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)
46. Vigo S. S. Corp. v. Marship Corp. of Monrovia available at: <https://case-law.vlex.com/vid/32-d-2d-10-622598903> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)
47. Compania Espanola de Petroleos, SA v. Nereus Shipping available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914c63cadd7b049347d9c20> (Προσπελάστηκε: 30/08/2022)
48. Exxon Shipping Co. v. Baker available at: <https://www.supremecourt.gov/opinions/07pdf/07-219.pdf> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
49. Volt Information Sciences Inc. v. Board of Trustees of Leland Stanford University available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/489/468/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
50. Todd Shipyards Corp. v. Cunard Line Ltd available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/708/1440/2389573/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
51. Mastrobuono v. Shearson Lehman Hutton Inc. available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/514/52/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
52. Sperry International Trade Inc. v. Government of Israel available at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/532/901/2145421/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
53. Michaels v. Mariforum Shipping, S.A case available at: <https://casetext.com/case/michaels-v-mariforum-shipping-sa> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
54. Bonar v. Dean Witter Reynolds Inc available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914c174add7b049347b99c2> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
55. MORELITE v. N.Y.C. DIST. COUNCIL CARPENTERS available at: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914c305add7b049347c386c> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
56. Totem Marine Tug & Barge Inc. v. North American Towing Inc. available at: <https://casetext.com/case/totem-marine-tug-barge-v-north-am-towing> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
57. Western Electric Co. Inc. v. Communication Workers of America, AFL- CIO available at: <https://cite.case.law/f2d/860/1137/> (Προσπελάστηκε: 31/08/2022)

58. <https://smany.org/pdf/2022/SMA-ARBITRATION-RULES-6-1-2022.pdf>  
(Προσπελάστηκε: 31/08/2022)
59. Shortened Arbitration Procedure Of The Society Of Maritime Arbitrators, Inc. available at: <https://smany.org/pdf/2022/SMA-SHORTENED-ARBITRATION-PROCEDURE-6-1-2022.pdf> (Προσπελάστηκε: 01/10/2022)
60. Κώστας Μπέης, Αρχή του αναφαίρετου νόμιμου δικαστή, διαθέσιμο: <http://www.kostasbeys.gr/articles.php?s=4&mid=1096&mnu=1&id=1351>  
(Προσπελάστηκε: 03/10/2022)
61. Τα Χαρακτηριστικά του Ελληνόκτητου Στόλου, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαθέσιμο: <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/characteristics-of-the-greek-owned-fleet/> (Προσπελάστηκε: 03/10/2022)
62. Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Σκοπός και Δραστηριότητα διαθέσιμο: <https://nee.gr/%cf%84%ce%bf-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%bf-%ce%b5%cf%80%ce%b9%ce%bc%ce%b5%ce%bb%ce%b7%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%bf/%cf%83%ce%ba%ce%bf%cf%80%cf%8c%cf%82-%ce%b4%cf%81%ce%b1%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%cf%8c%cf%84%ce%b7%cf%84%ce%b5%cf%82/> (Προσπελάστηκε: 06/10/2022)
63. Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ναυτική Διαιτησία διαθέσιμο: <https://nee.gr/%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%B7%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%AF%CE%B1/> (Προσπελάστηκε: 06/10/2022)
64. Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας στον Πειραιά διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/pages/2> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)
65. Οι Κανόνες της Ναυτικής Ένωσης Διαιτησίας, διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/chapters/> (Προσπελάστηκε: 19/10/2022)
66. Maritime London Arbitration, The UK's Maritime Arbitration services are second-to-none available at: <https://www.maritimelondon.com/service/arbitration> (Προσπελάστηκε: 30/10/2022)
67. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία, Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει κέντρο ναυτικής διαιτησίας. Συνέντευξη.Ο Παύλος Αβραμέας μιλάει για το θεσμό της Ναυτικής Διαιτησίας διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/testimonial/18>  
(Προσπελάστηκε: 30/10/2022)
68. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία, Προοπτικές για τη ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα διαθέσιμο: <http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/news/31>  
(Προσπελάστηκε: 30/10/2022)