



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



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

ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τίτλος Διατριβής:

Τρόποι διευθέτησης Ναυτιλιακών διαφορών

Προτεινόμενος Τίτλος Αγγλικά:

Ways of settling maritime disputes

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Μάνος Δημητρακόπουλος

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Άλκης Κορρές

ΜΑΙΟΣ 2020

ΤΙΤΛΟΣ

Τρόποι διευθέτησης Ναυτιλιακών διαφορών

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Μάνος Δημητρακόπουλος

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

Δήλωση συγγραφέα διπλωματικής διατριβής

Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένος / η Μάνος Δημητρακόπουλος, του Δημητρίου, με αριθμό μητρώου117..... φοιτητής / τρια του. Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι: *«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής διπλωματικής διατριβής και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην διατριβή. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η διατριβή προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τη συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική διατριβή».*

Ο δηλών

Ημερομηνία

Μάνος Δημητρακόπουλος

25/05/2020

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	6
2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ	6
2.2 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)	6
2.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	6
2.2.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ – Η ΕΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ – ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ	9
2.2.3 : ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	23
2.2.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.....	29
2.2.5 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	31
2.3 ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ (MEDIATION)	33
2.3.1 Ορισμός.....	33
2.3.2 Διαδικασία Διαμεσολάβησης.....	36
2.3.3 Εφαρμογές της Διαμεσολάβησης	37
3. «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“DELIVERY OF CARGO”) – ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“CARGO LIABILITY”) : ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΗ	40
3.1 Πεδίο αναφοράς και ο ρόλος της Αγγλικής νομολογίας.....	40
3.2 «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“Cargo Delivery”).....	42
3.3 «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“Cargo Liability”).....	46
3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	51
3.1 ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ	51
3.1.1 Ζημιά ευκαιρίας (Expectation Damage)	51
3.1.2 Ζημιά εξάρτησης (Reliance Damage (Wasted Expenditure)).....	52
3.1.3 Αποκατάσταση (Restitution).....	52
3.2 Κριτήρια αποκατάστασης της ζημιάς: The Recovery Criteria of Damage	53
3.2.1 Αιτιότητα (Causation)	53
3.2.2 Απομακρυσμένη ζημιά (Remoteness).....	54
3.2.3 Μετρίαση ζημιάς (Mitigation)	55
3.2.4 Αντισταθμική Αρχή Compensatory Principle	56
3.3 Μελέτη περιπτώσεων παραβίασης της σύμβασης και ανάκτησης των απωλειών	56
3.3.1 Συμβάν (Case) 1: A.P. Moller v CJ Logistics (Supreme Court 2016.5.27,.....	56
2014DA67614).....	56
3.3.2 Συμβάν (Case 2): Globalia Business Travel S.A.U. v Fulton Shipping Inc. of	59
Panama	59

3.3.3 Συμβάν (Case 3): Globalia Business Travel S.A.U. v Fulton Shipping Inc. of	62
Panama	62
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	64
6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	67

Λέξεις κλειδιά: επίλυση διαφορών - ερμηνεία - ναυλοσύμφωνα – διαιτητικές, δικαστικές αποφάσεις – διαμεσολάβηση – παράδοση - φορτίο - ευθύνη – πλοιοκτητής – ναλωτής - κριτήρια μέτρησης ζημιάς - κριτήρια ανάκτησης ζημιάς – αποζημίωση- αγγλικό δίκαιο – φορτωτική

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία έχει θέμα τη διευθέτηση ναυτιλιακών διαφορών που προκύπτουν στην ελεύθερη αγορά της εμπορικής ναυτιλίας. Θα παρουσιαστούν κάποιοι εξωδικαστικοί τρόποι επίλυσης ναυτιλιακών ζητημάτων και θα εξετασθεί πως αυτοί συσχετίζονται με την ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων τα οποία συντάσσονται σύμφωνα με δικαστικές και διαιτητικές αποφάσεις. Οι εναλλακτικοί αυτοί τρόποι επίλυσης ναυτιλιακών ζητημάτων πρόκειται για ένα σύστημα που τρέχει παράλληλα με το κρατικό (δικαστικό) του οποίου τις εκκρεμότητες έρχεται να τακτοποιήσει. Οι κυριότεροι τρόποι επίλυσης είναι η Διαιτησία και Διαμεσολάβηση καθώς και η Επιδιαιτησία. Αυτοί οι θεσμοί εξυπηρετούν τα συμφέροντα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σύμφωνα με τους ρυθμούς του εκάστοτε εμπορικού τομέα. Στη πορεία της εργασίας επεξηγούνται και αναλύονται οι θεσμοί αυτοί και αναφέρονται πρακτικές εφαρμογές τους, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα τους, τρόποι εξέλιξής τους καθώς και οι φορείς υλοποίησής τους. Έπειτα τίγονται ζητήματα ναυτιλίας όπου ο ελληνικός παράγοντας πρωταγωνιστεί παγκοσμίως και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο ζήτημα αν το λιμάνι του Πειραιά μπορεί να γίνει κέντρο διαμεσολάβησης καθώς είναι δύσκολο να γίνει κέντρο διαιτησίας λόγω της υπεροχής του Λονδίνου. Μία άλλη προσέγγιση που γίνεται σε αυτή την εργασία είναι η επαλήθευση της έννοιας της μέτρησης της ζημιάς που προκύπτει όταν ένα μέρος παραβιάζει το συμβόλαιο αλλά και των κριτηρίων ανάκτησής της. Παράλληλα, παρουσιάζονται τα ευρήματα δύο πρόσφατων υποθέσεων της CJ Logistics και Fulton σχετικά με τα αίτια που οδηγούν σε περιττά κόστη. Επιπλέον η εργασία εξετάζει τη κατεύθυνση των δικαστικών αποφάσεων σχετικά με τα κριτήρια μέτρησης της ζημιάς μέσω ανάλυσης τριών βασικών περιπτώσεων και τίθεται το ερώτημα αν το μέρος που υπέστη τη ζημιά καλύπτεται από την αποζημίωση ή θα επωφελούνταν καλύτερα σε περίπτωση που τηρούσαν η συμφωνία. Επεξηγούνται 2 βασικοί όροι των ναυλοσυμφώνων «παράδοση φορτίου» και «ευθύνη για το φορτίο» και παρουσιάζονται περιπτώσεις για τις οποίες προκύπτει το ερώτημα αν συμφέρει η δικαστική οδός ή η διαιτητική επίλυση. Μερικά από τα σημαντικά ερωτήματα που πρόκειται να απαντηθούν είναι (i) κατά πόσο το ναυλοσύμφωνο είναι αρμόδιο μόνο για τη ναύλωση το πλοίου η και για τη μεταφορά (ii) αν η φορτωτική πρέπει να συνδέεται με το ναυλοσύμφωνο και πώς αυτό επηρεάζει

τρίτα πρόσωπα, (iii) αν η φορτωτική πρέπει να συνδέεται με τη ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΞΩΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Με την έννοια εξωδικαστική επίλυση διαφορών αναφερόμαστε σε έναν εναλλακτικό τρόπο επίλυσης διαφορών. Πρόκειται για μία παράλληλη προς την κρατική δικαιοσύνη δικαιοδοτική τάξη. Είναι στην πραγματικότητα μία μορφή «νομικής αυτορρύθμισης» που σκοπό έχει να επιταχύνει την απονομή της δικαιοσύνης δίνοντας στα εμπλεκόμενα μέρη την πρωτοβουλία στην ίδια διαδικασία της απονομής. Η έννομη τάξη αναγνωρίζει δύο διαδικασίες - θεσμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών τη διαμεσολάβηση και τη διαιτησία, δύο έννοιες που θα αναλυθούν κατωτέρω στην παρούσα εργασία.¹

2.2 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ (ARBITRATION)

2.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η έννοια διαιτησία είναι τόσο ευρεία, ώστε η προσπάθεια γενικού ορισμού της να είναι δυσχερής. Πριν απ' όλα πρέπει να διευκρινιστεί το πεδίο, στο πλαίσιο του οποίου θα εξεταστεί η διαιτησία. Στην παρούσα εργασία γίνεται λόγος για τη νομική διαιτησία, τη διαιτησία στο πλαίσιο του δικαίου. Τίθενται έτσι εκτός ενδιαφέροντος η γαλλικής προέλευσης πολιτική διαιτησία (arbitrage politique), η χρηματιστηριακή διαιτησία ή αρμπιτράζ (arbitrage boursier), και η αθλητική διαιτησία, (arbitrage sportif)². Δεν θα γίνει επίσης διαπραγμάτευση της διαιτησίας των εργατικών διαφορών

³ αλλά και της διαιτησίας της δημόσιας οικονομίας⁴, παρ'ότι ορισμένες πτυχές τους άπτονται του δικαιοϋκού φαινομένου. Έχοντας δια της αφαιρετικής μεθόδου καθορίσει το πεδίο αναφοράς – τη νομική διαιτησία-, δύο περαιτέρω επιφυλάξεις είναι αναγκαίες : πρώτον, η εξαίρεση της διαιτησίας μεταξύ κρατών , δηλαδή αυτής του δημόσιου διεθνούς δικαίου, στην οποία πρέπει να ενταχθεί και η περίπτωση των μικτών

διαιτητικών δικαστηρίων, και δεύτερον ο αποκλεισμός της υποχρεωτικής ή αναγκαστικής διαιτησίας και η επικέντρωση μόνο στην εκούσια⁵.

Δύο είναι τα πιο θεμελιώδη χαρακτηριστικά της διαιτησίας: α. Η αυτονομία την οποία απολαμβάνουν τα μέρη σε όλο το φάσμα της – από την επιλογή της ως μεθόδου επίλυσης των διαφορών τους, μέχρι τον καθορισμό των λεπτομερειών της διαιτητικής διαδικασίας, και β. η δεσμευτικότητα που απορρέει από την εκδιδόμενη απόφαση. Τα δύο αυτά στοιχεία είναι και τα κλειδιά για τη διάκριση της διαιτησίας από παραπλήσιες μεθόδους επίλυσης διαφορών. Η ελευθερία των μερών στην επιλογή και τη διαμόρφωση της διαιτησίας, αποτελεί ασφαλές κριτήριο που τη διακρίνει από την προσφυγή στα κρατικά δικαστήρια ⁶. Η δεσμευτικότητα της διαιτητικής απόφασης σαφώς διαφοροποιεί ⁷ , τη διαιτησία από μεθόδους όπως η διαμεσολάβηση, η συνδιαλλαγή, η mini-trial («μικροδίκη»), κ.α. που συγκροτούν μορφές της Εναλλακτικής Επίλυση Διαφορών (Alternative Dispute Resolution- ADR).

Η διαιτησία, διακριτή μέθοδος επίλυσης διαφορών, αποτελεί ταυτόχρονα και ιδιαίτερο θεσμό, καθώς ο τρόπος διαρθρώσεως και λειτουργίας της, σε συνδυασμό με την ιστορική της καθιέρωση για την οποία θα γίνει αναφορά παρακάτω, της προσδίδει μίαν αδιαμφισβήτητη ιδιαιτερότητα και αυτονομία. Πυρήνας του θεσμού είναι η αυτονομία των μερών και ο ιδιωτικός χαρακτήρας που αυτή του προσδίδει.. Η προσφυγή στη διαιτησία εξαρτάται ουσιαστικά από τη συμφωνία των μερών. Από την κοινή βούλησή τους εξαρτώνται ο αριθμός των διαιτητών, οι εξουσίες τους, , το εφαρμοστέο δίκαιο, ο τόπος και η γλώσσα της διαιτησίας κλπ. Στην πράξη βέβαια η αυτονομία ποτέ δεν είναι απόλυτη, καθώς ασκείται εντός των ορίων του νόμου, τόσο ως προς τη δεκτικότητα υπαγωγής ορισμένων διαφορών στη διαιτησία (arbitrability), όσο και σχετικά με τις ρυθμίσεις των κανόνων δημοσίας τάξεως. Είναι πάντως ενδεικτικό ότι όταν η lex arbitri και η βούληση των μερών είναι επιτρεπτικές, η διαιτησία μπορεί να διεξαχθεί ως amiable composition και η διαφορά να επιλυθεί ex aequo et bono («κατά ίσον και δίκαιον»)⁸.

Πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια ώστε η παραπεμπόμενη διαφορά να είναι επαρκώς ορισμένη και να εμπλέκει νομικό ζήτημα. Οι οριζόμενοι διαιτητές πρέπει να είναι τρίτα πρόσωπα, ανεξάρτητα και αμερόληπτα. Την εξουσία κρίσεως με την οποία περιβάλλονται έλκουν από την κοινή βούληση των μερών και όχι από το κράτος. Προς τα μέρη οφείλουν να επιφυλάσσουν ίση μεταχείριση, στο πλαίσιο μίας δίκαιης δίκης. Κατά τα λοιπά και στο βαθμό που δε δεσμεύονται από την άμεση ή έμμεση βούληση των μερών και τους κανόνες δημοσίας τάξεως του κατά περίπτωση διέποντος δικαίου, έχουν ουσιαστική ελευθερία κινήσεων στην οργάνωση της διαδικασίας και την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου. Η απόφαση που εκδίδουν επιλύει κατά τρόπο οριστικό τη διαφορά, είναι δεσμευτική για τα μέρη και μπορεί να εκτελεστεί, με βάση τα ισχύοντα σε κάθε έννομη τάξη.

Αξιοποιώντας τα κυριότερα χαρακτηριστικά της που ήδη παρατέθηκαν, η διαιτησία μπορεί να οριστεί ως ένας θεσμός θεμελιωμένος στην αρχή της αυτονομίας της βουλήσεως, στο πλαίσιο του οποίου δύο ή περισσότερα μέρη αναθέτουν, σύμφωνα με το νόμο, την επίλυση ορισμένης νομικής διαφοράς σε τρίτα πρόσωπα, ανεξάρτητα και αμερόληπτα, τα οποία διαθέτουν εξουσία κρίσεως που έλκουν από τη συμφωνία των μερών και όχι από το κράτος, και τέμνουν τη διαφορά με βάση αυτήν τη συμφωνία, ύστερα από μια δίκαιη δίκη, εκδίδοντας οριστική απόφαση, δεσμευτική για τα μέρη και δυνάμενη να εκτελεστεί⁹.

1

¹ Law net, Μελέτη http://www.lawnet.gr/case_study.

² Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.25, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

³ Πρόκειται για την ακρίβεια για μέθοδο επίλυσεως συλλογικών εργατικών διαφορών, η οποία δεν θεωρείται νομική διαιτησία. Στο ελληνικό δίκαιο, η διαιτητική επίλυση εργατικών διαφορών απαγορεύεται ρητά, άρθρο 867 ΚπολΔ, νομολογία ΕφΑθ 757/1982 ΕναυτΔ 10(1982), 439 (ναυτεργατική διαφορά)

⁴ Πρόκειται ουσιαστικά για μέθοδο διευθετήσεως από τη φορολογική αρχή αμφισβητούμενων βεβαιώσεων φόρων. Αμυδρή είναι η σχέση με τη νομική διαιτησία καθώς η φορολογική αρχή είναι ταυτόχρονα και «διαιτητής» (Jarrosson , σημ. 2)

⁵ Καλαβρός Κ.Φ. Δίκαιο Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική διαιτησία, σελ. 27/28 τεύχος Α: Εισαγωγή, Σάκκουλας, Αθήνα- Κομοτηνή , 1993

⁶ Καλαβρός Κ.Φ. Δίκαιο Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική διαιτησία, σελ. 74-79 τεύχος Α: Εισαγωγή, Σάκκουλας, Αθήνα- Κομοτηνή , 1993

⁷ Redfern/Hunter, M.Law and Practice of International Commercial Arbitration , σελ 7 Sweet & Maxwell, London 1991

2.2.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ – Η ΕΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ – ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες των επιχειρήσεων σχετίζονται με τη διαιτησία μέσω διαφόρων στοιχείων που τη συνθέτουν όπως : του ναυλοσυμφώνου, της φορτωτικής, της επιθαλάσσιας αρωγής, των συμβάσεων χρηματοδότησης, των συμβάσεων πώλησης και ναυπήγησης του πλοίου, της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης και άλλων ενεργειών της ναυτιλιακής επιχείρησης. Συγκεκριμένα :

2.2.2.1 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

Οι περισσότερες ναυτιλιακές διαφορές μπορούν να επιλυθούν μέσω διαιτησίας, το μεγαλύτερο όμως ποσοστό των ναυτικών διαιτησιών έχουν αντικείμενο τις συμβάσεις ναυλώσεως². Στη περίπτωση που μια διαιτητική ρήτρα εισάγεται στο ναυλοσύμφωνο, ένα αποδοτικό και καλοστημένο κανονιστικό πλαίσιο ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή³. Οι διαφωνίες σχετικά με το ναυλοσύμφωνο χωρίζονται σε αυτές που προκύπτουν από χρονοναυλώσεις και αυτές που προκύπτουν από ναυλώσεις ανα ταξίδι. Στις χρονοναυλώσεις οι διαφορές που τελικά επιλύονται με διαιτησία δημιουργούνται είτε κατά το ξεκίνημα, είτε συνηθέστερα – κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Στις αρχές της ναυλώσεως οι διαφωνίες προκύπτουν από θέματα όπως η παράδοση του πλοίου, το επίπεδο αξιοπλοΐας του, η ταχύτητα του πλοίου, η κατανάλωση των καυσίμων, η τήρηση προδιαγραφών για τον εξοπλισμό του πλοίου κ.λπ.⁴

⁸ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.30-32, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ.37, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

² Force / Mavroncolas, Two Models of Maritime Dispute Resolution : Litigation and Arbitration, 65 (1991)

³ Carbone / Luzzato, Arbitration Clauses, Carriage by Sea and Uniform Law, Dir. Mar 76 (1974) σελ. 252-299 και σελ. 261

⁴ Bischoff, Maritime Arbitration, International Commercial Arbitration, III, 1989, σ. 14-32

Στη πορεία της ναύλωσης, οι διαφορές κυρίως αναφέρονται στη ρήτρα off-hire (η οποία καθορίζει τις περιπτώσεις για τις οποίες δεν οφείλεται ναύλος), στη αξιολόγηση της κατάστασης στην οποία είναι υποχρεωμένος ο χρονοναυλωτής να επιστρέψει το πλοίο.

Στη ναύλωση κατά ταξίδι οι διαφορές που προκύπτουν χωρίζονται σε αυτές που αφορούν το πλοίο και αυτές που αφορούν το φορτίο.

Στη πρώτη κατηγορία περιέχονται διαφορές που αφορούν το ναύλο, την έννοια της σταλίας (lay-time) και της επισταλίας (demurrage)⁵. Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται αντιπαραθέσεις που αφορούν ζημιές και έλλειμα στο φορτίο. Συγκεκριμένα στις διαφορές κατά τη μεταφορά πετρελαίου δημιουργείται πρόβλημα όταν προκαλούνται ελλείμματα και ρυπάνσεις. Διαιτησίες για έλλειμμα στο πετρέλαιο αφορούν συνήθως απώλειες κατά τον πλου (intransit loss), έλεγχο επιτρεπού ποσοστού απωλειών (ullages) και για κατακρατήσεις φορτίων (Retention on Board [Rob])

Τα ναυλοσύμφωνα έχουν αισθητές διαφορές και ο κύριος λόγος είναι τα μεταβλητά τους έθιμα και οι απαιτήσεις στους ποικίλους εμπορικούς κλάδους και εμπορεύματα καθώς επίσης υφίστανται συνεχώς αναθεωρήσεις. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα εξυπηρετούν συγκεκριμένους τύπους φορτίων, ενώ τα περισσότερα είδη φορτίου καλύπτονται από πολλά ναυλοσύμφωνα. Η συμφωνία περί διαιτησίας σ' ένα ναυλοσύμφωνο συνήθως παρατίθεται με κάποιο όρο που περιλαμβάνει διαιτητική ρήτρα χωρίς να εμποδίζονται τα μέρη να δημιουργήσουν ειδικές για τη περίπτωση τους συμφωνίες περί διαιτησίας. Ο κανόνας όμως είναι όλες οι συμφωνίες να υπάρχουν τυποποιημένες στα έντυπα ναυλοσύμφωνα και να ταυτίζονται με αυτά σύμφωνα με τις ιδιότητες του εκάστοτε εμπορικού κλάδου ή ναυλοσυμφώνου. Το συνηθέστερο είναι να ακολουθηθούν οι κανόνες των διαιτητικών οργανισμών. Το προβλεπόμενο σε μια διαιτητική ρήτρα ενός ναυλοσυμφώνου είναι ο καθορισμός του τόπου διενέργειας της διαιτησίας και η εξήγηση της έκτασης των διαιτητικών εξουσιών.

Τα ναυλοσύμφωνα κατηγοριοποιούνται σε εκείνα που δεν περιλαμβάνουν ρήτρα που δηλώνει το τρόπο με τον οποίο λύνονται οι διαφορές και συντάσσεται από τα μέρη (π.χ. Bareboat Charter Party, Conoco, Exxon Charter Older), σε αυτά που έχουν μικτές ρήτρες, με επιλογή διαιτησίας ή κρατικού δικαστηρίου (π.χ. ναυλοσύμφωνο Shelltime 4,

⁵ Bischoff, Maritime, Arbitration, International Commercial Arbitration, III, 1989, σ. 14-32

Shellvoy 5 και Shellvoy 4 καθώς επίσης προβλέπεται σαν τρόπος διευθέτησης της διαφοράς η προσφυγή σε αγγλικό δικαστήριο η σε διαιτησία του Λονδίνου.

Η επιλογή της διαιτησίας δε μπορεί να στερήσει σε ένα μέρος τη δυνατότητα να ζητήσει ασφαλιστικά μέτρα για συντηρητική κατάσχεση πλοίου η πλωτού ναυπηγήματος. Η παραμετροποίηση αυτή σημαίνει ότι μονομερής επιλογή για προσφυγή στη διαιτησία δε μπορεί να γίνει αν οδηγεί στο γεγονός τα κρατικά δικαστήρια να αρνηθούν να συμβάλλουν με τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, και εφαρμόστηκε με αφορμή τη στάση του αγγλικού δικαίου το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διαιτητική λειτουργία στο Λονδίνο, όπως ορίζουν τα τρία ναυλοσύμφωνα.

Στο Tankervoy 87 ενώ αρχικά ορίζεται η διαιτησία ως τρόπος επίλυσης, δίνεται η επιλογή στο κάθε μέρος να απευθυνθεί στα αγγλικά κρατικά δικαστήρια. Για να γίνει αυτό πρέπει να παρουσιάσει γραπτώς τη πρόταση αυτή στο άλλο μέρος, πριν ορισθεί ο μοναδικός διαιτητής που ορίζει η ρήτρα, ορίζοντας ταυτόχρονα αντίκλητο στην Αγγλία ή στην Ουαλία. Ευνοϊκή για τα δικαστήρια είναι και η ρύθμιση του ναυλοσυμφώνου Africanphos 1950 σύμφωνα με το οποίο όλες οι διαφορές που συνδέονται με αυτό λύνονται με διαιτησία στο Παρίσι και αν διαφωνήσουν τα δύο μέρη αρμόδιο για την επίλυση της διαφωνίας τους είναι το Tribunal de la Commerce de la Seine των Παρισίων. Σχεδόν σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, οι διαιτητές επιλέγονται από τα ίδια τα μέρη και οι τρίτοι διαιτητές και επιδιαιτητές από τους διαιτητές ⁶.

2.2.2.2 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ

Όταν ολοκληρωθεί η φόρτωση σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να εκδοθεί η φορτωτική και να υπογραφεί από τον πλοίαρχο η εξουσιοδοτημένο πράκτορα και να σταλθεί στο φορτωτή. Με την υπογραφή της φορτωτικής βεβαιώνεται η παραλαβή του φορτίου στη κατάσταση την οποία δηλώνεται. Η φορτωτική πρέπει να υπογράφεται αφού ολοκληρωθεί η φόρτωση και όχι νωρίτερα. Σε αντίθετη περίπτωση δεν καλύπτεται απώλεια φορτίου η ζημιά από το.

Η υπογραφή της φορτωτικής δεσμεύει τον πλοιοκτήτη (μεταφορέα) πως η όροι της δεν έρχονται σε αντίθεση με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Η φορτωτική ορίζει τη σχέση

⁶ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 176, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

του ιδιοκτήτη του φορτίου (αποστολέα/shipper η παραλήπτη/consignee) και του μεταφορέα(carrier).

Οι τρεις βασικές λειτουργίες της φορτωτικής

- 1) Είναι απόδειξη παραλαβής του φορτίου
- 2) Φανερώνει του όρους του συμβολαίου μεταφοράς
- 3) Είναι τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου

Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΑΝ ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

Ο μεταφορέας είναι εκείνος που ευθύνεται απέναντι στο παραλήπτη για οποιαδήποτε διαφορά συμβεί σχετικά με την ποιότητα και την ποσότητα του φορτίου μεταξύ της δηλωθείσας στη φορτωτική και αυτής στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Με την εμφάνιση της καθαρής φορτωτικής (clean bill of lading) η τράπεζα δέχεται να πληρώσει τα συμφωνηθέντα σύμφωνα με το συμβόλαιο πώλησης. Σε περιπτώσεις που ο μεταφορέας κρίνει πως το φορτίο δεν βρίσκεται σε “apparent good condition” οφείλει να αναφέρει στη φορτωτική κάθε επιφύλαξη ώστε να είναι καλυμμένος κάτι που ο φορτωτής δεν θέλει και προσπαθεί να τον πείσει για το αντίθετο. Ο μεταφορέας μπορεί να ζητήσει για την εξασφάλιση του, επιθεώρηση των εμπορευμάτων από το P&I club. Παρόλαυτα συνήθως συμφωνεί να υπογράψει μια καθαρή φορτωτική με την εξασφάλιση (Letter Of Indemnity – LOI) προς αποζημίωση για κάθε ευθύνη που θα προκύψει απέναντι στο κάτοχο της φορτωτικής (παραλήπτη).

Το LOI αποτελεί μια συμφωνία μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα για ψεύτικη παρουσίαση στοιχείων (misrepresentation) με ευθύνη του φορτωτή να αποζημιώσει το μεταφορέα για όλες τις απαιτήσεις (claims) που θα υποστεί από αυτή τη ψευδή παρουσίαση. Ωστόσο το LOI δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν αποδεικτικό στοιχείο σε claims απέναντι στο παραλήπτη πχ επειδή αποτελεί ουσιαστικά έγγραφο εξαπάτησης του τρίτου προσώπου. Επίσης δεν είναι σίγουρο ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε αγωγή του μεταφορέα ενάντια στο φορτωτή. Στο παρελθόν το LOI σε κάποιες υποθέσεις έγινε δεκτό από το δικαστήριο ενάντια στο φορτωτή, σε κάποιες άλλες όχι. Συνεπώς όταν ο μεταφορέας δέχεται ένα LOI για να δηλώσει τη φορτωτική καθαρή ενώ δεν είναι, αναλαμβάνει ένα σημαντικό κίνδυνο και η εξασφάλιση του εξαρτάται μονάχα από τη καλή πίστη του φορτωτή, ο οποίος θα δεχθεί να τον αποζημιώσει χωρίς δικαστική απαίτηση. Μια τέτοια διαδικασία μπορεί να γίνει σε περιπτώσεις καλών

εμπορικών σχέσεων μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή και σε περιπτώσεις που ο φορτωτής δε θέλει να αμαυρώσει το όνομα του.

Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΑΝ ΤΙΤΛΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Τρεις περιπτώσεις φορτωτικών ως τίτλος ιδιοκτησίας

- Η φορτωτική στον κομιστή (bill of lading to bearer)
- Η ονομαστική φορτωτική (bill of lading to a named person)
- Η φορτωτική εις διαταγή (bill of lading to order)

Στην πρώτη περίπτωση δεν αναγράφεται το όνομα του παραλήπτη και οποιοδήποτε πρόσωπο εμφανίσει τη φορτωτική στο λιμάνι εκφόρτωσης δικαιούται την παραλαβή των εμπορευμάτων. Η φορτωτική αποτελεί διαπραγματεύσιμο τίτλο ιδιοκτησίας και μεταβιβάζεται χωρίς οπισθογράφιση. Παρόλα αυτά συναντιέται σπάνια.

Στην περίπτωση των ονομαστικών φορτωτικών τα εμπορεύματα μεταβιβάζονται στο συγκεκριμένο τελικό παραλήπτη, που αναγράφεται στη φορτωτική, χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα της μεταβίβασης τους σε άλλο πρόσωπο κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Η ονομαστική φορτωτική χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις που ο φορτωτής (και ιδιοκτήτης του φορτίου) είναι σίγουρος πως δεν θα χρειαστεί να μεταβιβάσει το φορτίο του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Στην περίπτωση των φορτωτικών «εις διαταγή» μπορεί να προκύψει μεταβίβαση της φορτωτικής με οπισθογράφιση μέσω τραπεζικής εγγυητικής επιστολής. Στην περίπτωση αυτή το φορτίο μπορεί να μεταπουληθεί πολλές φορές κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.

Ο φέρων την πρωτότυπη φορτωτική είναι και ο δικαιούχος των εμπορευμάτων.

Σε κάθε περίπτωση, αν ο κομιστής της φορτωτικής δεν μπορεί να την εμφανίσει για οποιονδήποτε λόγο, είτε επειδή χάθηκε ή επειδή δεν έχει φτάσει ακόμα στο λιμάνι εκφόρτωσης, τότε ο πλοίαρχος δικαιούται να αρνηθεί να του παραδώσει τα αγαθά, ακόμα και αν αναγράφεται στη φορτωτική σαν δικαιούχος.

Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΑΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Όταν το πλοίο απασχολείται στην αγορά τακτικών γραμμών (liner) τότε η συμφωνία μεταφοράς αποδεικνύεται μονάχα από τη φορτωτική. Η φορτωτική δηλαδή στη ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι σε κάθε περίπτωση το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς. Αντίθετα στην ελεύθερη αγορά αυτό δεν ισχύει πάντα. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες η φορτωτική είναι η απόδειξη φόρτωσης των αγαθών και τίτλος ιδιοκτησίας, αλλά όχι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς. Στις περιπτώσεις που ο φορτωτής ή ο παραλήπτης ταυτίζεται με τον ναυλωτή και ο μεταφορέας με τον εκναυλωτή, το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς που διέπει τις μεταξύ τους σχέσεις είναι το ναυλοσύμφωνο. Η φορτωτική γίνεται και πάλι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς όταν μεταβιβάζεται σε τρίτο πρόσωπο.

Υπάρχουν δύο είδη συμβολαίων πώλησης σε καθένα από τα οποία διαμορφώνονται διαφορετικές σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του φορτίου. Στην περίπτωση πώλησης FOB (Free on Board) ο φορτωτής αναλαμβάνει το κόστος και την ευθύνη μέχρι τη φόρτωση. Από το σημείο αυτό και έπειτα τα εμπορεύματα περνάνε στην ευθύνη του παραλήπτη, ο οποίος είναι και ο ναυλωτής. Η φορτωτική ορίζει τη σχέση μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα, ενώ οι σχέσεις μεταξύ μεταφορέα και παραλήπτη καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο.

Στην περίπτωση της πώλησης CIF, ο φορτωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και την ευθύνη μέχρι την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης. Στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας ταυτίζεται με τον εκναυλωτή και ο φορτωτής με το ναυλωτή του πλοίου και η μεταξύ τους σχέση ρυθμίζεται από το ναυλοσύμφωνο που αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς. Η φορτωτική γίνεται και πάλι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς στην περίπτωση που μεταβιβαστεί σε κάποιο τρίτο πρόσωπο με οπισθογράφηση. Έκτοτε, θα αποκτήσει και πάλι ρόλο συμβολαίου μεταφοράς και θα ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ μεταφορέως και οπισθογραφητή.

Εθιμικά όπως ήδη σημειώθηκε, όροι που οδηγούν στη διαιτησία περιέχονται κυρίως στο ναυλοσύμφωνο. Αντιθέτως η διαιτησία δεν χρησιμοποιείται τόσο συχνά σε διαφορές που προκύπτουν από τη θαλάσσια φορτωτική. Από τη δεκαετία του '70 διαπιστώνονται μόνο λίγες φορτωτικές που περιλάμβαναν διαιτητικές ρήτρες. Έχει παρατηρηθεί από πολλών

ετών εφαρμογές ότι δεν ωφελεί η ευθεία εισαγωγή διαιτητικής ρήτηρας στη φορτωτική. Είναι προτιμότερο να ενσωματώνεται η διαιτητική ρήτρα με τη τεχνική της παραπομπής στη φορτωτική του αντίστοιχου ναυλοσυμφώνου. Ακόμα και σε αυτή τη περίπτωση υπάρχουν δυσκολίες στο ζήτημα της ενσωμάτωσης της διαιτητικής ρήτηρας στη φορτωτική. Στη συνέχεια θα αναπτυχθεί εν συντομία ο γενικότερος προβληματισμός και θα γίνει αναφορά στο πως το ελληνικό ναυτικό δίκαιο διευθετεί το ζήτημα αυτό. Επίσης θα παρουσιασθούν ρυθμίσεις των σημαντικότερων ξένων δικαίων που συνήθως επιλέγουν τα μέρη για να διευθετήσουν τις σχέσεις τους από τη φορτωτική.

Είναι απαραίτητο να γίνει σαφές κατά πόσο το ναυλοσύμφωνο είναι υπεύθυνο για τη ναύλωση του πλοίου η και για τη θαλάσσια μεταφορά. Αυτό το κριτήριο ορίζει κατά πόσο ωφελεί η φορτωτική να παραπέμπει στους όρους του ναυλοσυμφώνου όταν αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναύλωση και όχι τη μεταφορά.

Επίσης μεγάλης σημασίας για τη παραπομπή σε ρήτρα διαιτησίας ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική είναι η συμβατική ανεξαρτησία των συμβαλλόμενων μερών. Ο κομιστής της φορτωτικής που είναι και κύριος του φορτίου συνήθως είναι καλύτερο να μην συνδέεται με τους όρους του ναυλοσυμφώνου καθώς και τρίτα πρόσωπα στα οποία περιέχεται η φορτωτική θα δεσμεύονται από όρους με τους οποίους δεν έχουν καμία σχέση και συμμετοχή και με την ελάχιστη διασφάλιση τους αναγκάζονται να γνωρίζουν πλήρως το συμβατικό πλαίσιο στο οποίο περιέχονται ⁷.

Ο σκοπός της φορτωτικής είναι η κυκλοφορία της αφού πρόκειται για μέσο παροχής τραπεζικής πιστώσεως και μέσο μεταβίβασης της κυριότητας του φορτίου αφού πρόκειται για τίτλο κυριότητας του φορτίου. Αυτός είναι ένας τρίτος λόγος για τον οποίο δεν ενδείκνυται η σύνδεση φορτωτικής και ρήτρα διαιτησίας του ναυλοσυμφώνου.

Συνοψίζοντας ενώ φαίνεται ότι η παραπομπή της διαιτητικής ρήτηρας στη φορτωτική κάνει απλούστερη τη λειτουργία της τελευταίας αφού έτσι περιέχει λιγότερους όρους, ωστόσο εμφανίζει κάποια προβλήματα. Το προνόμιο που δημιουργεί η ενσωμάτωση της ρήτηρας στη φορτωτική είναι η ελάττωση του όγκου της άρα και η απλοποίηση της⁸. Έτσι η φορτωτική θα περιέχει λιγότερους όρους επιταχύνοντας τα διαδικαστικά που είναι απαραίτητα για τη κυκλοφορία της.

⁷ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 256, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

⁸ Arroyo I. Relation entre Charte Partie et Connaissance : La clause d' incorporation 1980, σελ 731-773

Το προαναφερόμενο προνόμιο συνοδεύεται από ένα μειονέκτημα κατά το οποίο μπορεί ο τρόπος που επιχειρείται να ενσωματωθεί η φορτωτική, να δυσκολέψει τη κυκλοφορία της αφού περιπλέκει τη νομική θέση των συμβαλλόμενων μερών. Η νομική αυτή δυσχέρεια εκδηλώνεται στις ακόλουθες περιπτώσεις : (i) Όταν η φορτωτική αποτελεί μέσο για τη τραπεζική πίστωση που χρηματοδοτεί την εμπορική δραστηριότητα του συναλλασσόμενου. Οι τράπεζες θα αρνηθούν να χορηγήσουν οποιαδήποτε πίστωση, αν δεν γνωρίζουν πλήρως τους όρους στους οποίους διέπετε η φορτωτική και οι οποίοι μπορούν να αποτρέψουν την ομαλή έκβαση της χρηματοδότησης. (ii) Δεύτερον, η προαναφερθείσα νομική περιπλοκή δημιουργεί θέμα όταν υπάρχει ρήτρα «πληρωμή έναντι εγγράφων» (documents against payment /D/P]).

Σε αυτή τη περίπτωση, πρέπει οι όροι της φορτωτικής να συμπίπτουν πλήρως με τους όρους της κύριας σύμβασης για τη πώληση του μεταφερόμενου εμπορεύματος, ώστε να αποδεχτεί ο αγοραστής το φορτίο.

Η παραπομπή στο ναυλοσύμφωνο δυσκολεύει τη συμφωνία των δύο προαναφερόμενων όρων⁹.

Εντούτοις, η ενσωμάτωση της διαιτητικής ρήτρας στη φορτωτική μπορεί να είναι ωφέλιμη και αποτελεσματική όταν πληρεί τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

- 1) Να εφαρμόζεται πλήρης τυπικότητα, δηλαδή να γράφεται ολόκληρη στο κείμενο της φορτωτικής.
- 2) Να είναι πλήρως σαφής, που σημαίνει η παραπομπή να μην εφαρμόζεται σε όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου
- 3) Να διέπεται από την αρχή της νομιμότητας, ήτοι το κομμάτι της ρήτρας που πρόκειται να ενσωματωθεί στη φορτωτική πρέπει να ακολουθεί τις διατάξεις που τη ρυθμίζουν (δημοσίας τάξεως διατάξεις) και είναι οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ οι όποιες διατάξεις της διέπουν αφού οι κανόνες της Χάγης Βίσμπυ θα αντικατασταθούν από τους κανόνες του Ρότερνταμ.

Αρχή των προαναφερόμενων κανόνων είναι η υπεράσπιση του κομιστή της φορτωτικής (πράκτορα) όταν ο θαλάσσιος μεταφορέας επιφυλάσσει υπερβολικές και αδικαιολόγητες απαλλαγές από την ευθύνη του για ζημιά ή έλλειμμα στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Ο

⁹ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 261-262, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί άμεσα η έμμεσα. Άμεση απαλλαγή παίρνει ο μεταφορέας, μερική η ολική όταν επιζητήσει την εξαίρεση του από ορισμένους κινδύνους η και από όλους αλλά και όταν τοποθετήσει το όριο που πρόκειται να αποζημιώσει κατά τεμάχιο εμπορεύματος, ουσιαστικά σε απαλλακτικά σημεία για αυτόν. Έμμεση απαλλαγή παίρνει ο μεταφορέας όταν περιορίσει πολύ τα χρονικά περιθώρια του πράκτορα για την επιδίωξη των πιθανών αξιώσεών του. Το τελευταίο σενάριο, το οποίο ρυθμίζει το άρθρο 3 (6) των Κανόνων της Χάγης με το διάταγμα προθεσμίας ενός χρόνου για την άσκηση αγωγής, εμφανίζεται και στη σύμβαση της διαιτητικής ρήτρας, η οποία ορίζει προθεσμία έναρξης της καθορισμένης διαιτησίας.

2.2.2.3 Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ(SALVAGE ARBITRATION)

Οι ναυτιλιακές διαφορές γύρω από την επιθαλάσσια αρωγή αποτελούν μερικά από τα πιο ιδιαίτερα και αβέβαια ζητήματα ενδιαφέροντος στο ναυτικό δίκαιο. Για να εξασφαλισθεί όμως η αμοιβή πρέπει η αρωγή να είναι επιτυχημένη. Στις βασικές αρχές του δικαιού της επιθαλάσσιας αρωγής, επικρατεί η φράση “no cure-no pay” (“μηδενική αμοιβή χωρίς το ωφέλιμο αποτέλεσμα). Τα ναυτικά ατυχήματα που συναντιούνται συχνότερα στην επιθαλάσσια αρωγή είναι οι προσαράξεις. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα προκαλείται όταν το πλοίο διατρέχει και κίνδυνο ρύπανσης που προκαλεί το μεταφερόμενο φορτίο, όπως π.χ. προκαλεί το πετρέλαιο ¹⁰.

Το βασικότερο και σχεδόν μοναδικό πρακτικά αντικείμενο της διαιτητικής δίκης στην επιθαλάσσια αρωγή είναι ο προσδιορισμός της αμοιβής των διασωστών.

Ο κανόνας πλέον είναι η χρήση της συμβατικής αρωγής. Πριν προχυθούν οι αρωγές υπηρεσίες υπογράφονται οι αντίστοιχες συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής, συνήθως τύπου «no cure-no pay”, όπου εθιμικά προβλέπει για τη διαιτητική επίλυση όλων των τύπων διαφορών που δύναται να προκύψουν. Ο τύπος που πλέον προτιμάται είναι αυτός της Lloyd’s open Form.

Το διαιτητικό δικαστήριο σε αυτή τη περίπτωση είναι μονομελές. Τους διαιτητές τους επιλέγουν οι Άγγλοι barristers που φέρουν το τίτλο του Queen’s Counsel(QC). Ο

¹⁰ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 388, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

δαιτητής διορίζεται από το Συμβούλιο των Lloyd's. Άσκηση εφέσεως είναι δυνατό να προβλεφθεί κατ' εξαίρεση και εφαρμοστέο δίκαιο είναι κατά βάση το αγγλικό.

2.2.2.4 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

Οι δύο αυτοί τρόποι απόκτησης πλοίων έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, πραγματοποιούνται με τυποποιημένες συμβάσεις, οι οποίες επιλέγουν να επιλύουν τις πιθανές αναφυόμενες διαφορές με τη μέθοδο της διαιτησίας. Κατά τα άλλα η σύμβαση έχει ριζικές διαφορές από τη σύμβαση ναυπηγήσεως πλοίου¹¹. Στη σύμβαση πωλήσεως πραγματοποιείται συμφωνία για μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του πλοίου. Στη σύμβαση ναυπηγήσεως ο σκοπός είναι ίδιος, μεσολαβεί όμως ένα μεταβατικό σημείο, το οποίο περιλαμβάνει παροχής εργασίας και προμήθεια υλικών, ενέργειες απαιτούμενες για την εκπλήρωση του βασικού σκοπού. Η σύμβαση πωλήσεως διαφέρει αφού μεταβιβαστεί η κυριότητα. Οι διαφορές αφορούν νομικά ή πραγματικά ελαττώματα ή έλλειψη συμφωνημένων χαρακτηριστικών. Ωστόσο, όσο εξελίσσεται η ναυπήγηση δημιουργούνται συνθήκες για την εμφάνιση απανωτών διαφορών στη πορεία εκτέλεσης της σύμβασης. Η οικονομική αξία του χρόνου για τα συμβαλλόμενα μέρη, τα ανάγκασε στην διευθέτηση των διαφορών, χωρίς να υπάρχει καθυστέρηση στις ναυπηγικές εργασίες. Οι διαφορές είτε προκαλούνται κατά τη σύμβαση είτε αφού παραδοθεί το πλοίο, αφορούν τεχνικά θέματα τα οποία όμως συνοδεύονται από νομικής φύσης συνέπειες (π.χ. fundamental breach (θεμελιώδης παραβίαση) πρόκληση consequential loss (αποθετικής ζημίας), η οποία δεν είναι δεδομένο ότι θα διευθετηθεί. Οι πιο συνηθισμένες αντιπαραθέσεις έχουν χαρακτηριστικά όπως αυτά του βυθίσματος, του ωφέλιμου βάρους, της κατανάλωσης καυσίμου, της ταχύτητας, της ευστάθειας, της απόδοσης των μηχανών, της ποιότητας των ναυτιλιακών οργάνων κ.λπ. ¹². Εν συνεχεία ειδικά εξειδικευμένοι διαιτητές απαιτούνται απαραιτήτως. Μόνο για τη διευθέτηση ζητημάτων που είναι αποκλειστικά νομικά απαιτούνται νομικές γνώσεις. Τις περισσότερες φορές οι συμβαλλόμενοι ορίζουν ως διαιτητή τον Προϊστάμενο

¹¹ Golden, Ship and Sale Purchase, 1993, Hill Maritime Law, 1989, σελ. 44-71

¹² Phillips, The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View, 44(1978) Arb 245-252(256)

Επιθεωρητή (Principal Surveyor) του Νηογνώμονα του Lloyd's (Lloyd's Register of Shipping) για τεχνικά θέματα. Συνήθως εφαρμόζονται οι οδηγίες που προτείνουν οι επιθεωρητές και οι ναυπηγοί και τα τεχνικά προβλήματα δε χρειάζεται να καταλήξουν στη διαιτησία. Μόνο όταν οι απόψεις δίστανται ακολουθούν οι ενδιαφερόμενοι το δρόμο της διαιτησίας

Είδη συμβάσεων

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

Είναι διεθνώς ο τύπος αγοραπωλησίας πλοίων που καθιερωμένα προτιμάται. Τον υιοθέτησε η BIMCO. 3 επιλογές διαιτησίας προβλέπονται. Πρόκειται για αυτή του Λονδίνου, της Νέας Υόρκης και ενός τόπου που τα μέρη προκαθορίζουν ειδικά για το σκοπό αυτό.

- Ιαπωνική Σύμβαση

Την εκδίδει η Επιτροπή Εγγράφων (Documentary Committee) του Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου της Ιαπωνίας (Japan Shipping Exchange [JSE]). Η σύμβαση λειτουργεί βραχυχρόνια και παραπέμπει σε διαιτησία του JSE που πραγματοποιείται στο Τόκιο ακολουθώντας τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας.

- Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ναυπηγήσεως (AWES Shipbuilding Contract)

Προσχεδιασμένη Σύμβαση Ναυπηγήσεως, την οποία εκδίδει η ένωση Δυτικοευρωπαϊών Ναυπηγών (Association of West European Shipbuilders [AWES]).

Τεχνικές και νομικές διαφορές διακρίνονται ρητά όπως προβλέπεται. Για τις τεχνικές διαφορές γίνεται παρέμβαση διαιτητή πραγματογνώμονα (expert), άρα και πραγματοποιείται “dispute”.

Οι ενέργειες που ακολουθούν διαθέτουν 3μελής διαιτητική σύνθεση, ένας το κάθε μέρος και τον τρίτο διορίζουν οι 2 διαιτητές. Το δίκαιο που εφαρμόζεται καθορίζεται από τα μέρη.

- Ιαπωνική Σύμβαση Ναυπηγήσεως (SAJ Shipbuilding Contract)
- Νορβηγική Σύμβαση Ναυπηγήσεως (Norwegian Shipbuilding Contract [1981])
- Σύμβαση για τη διάλυση πλοίων (Salescrap 87)

Πρόκειται για μία Τυποποιημένη Σύμβαση με κρυπτογραφημένο όνομα που πρόκειται να πουλήσει πλοία προς Διάλυση(Standard Contract for Sale of Vessels for Demolition) και η έκδοση της έγινε το 1987 από τη BIMCO και υιοθετήθηκε από την INTERTANKO, τη FONASBA και το JSE ¹³ .

2.2.2.5 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Ο κανόνας στη σύμβαση στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση επιλέγει κρατικά δικαστήρια για τη διευθέτηση των αντιπαραθέσεων που προκύπτουν. Συνήθως δε επιλέγεται η διαιτησία. Η τάση αυτή θεμελιώνεται πολυδιάστατα. Αρχικά οι τράπεζες εθιμικά προτιμούν να δικαιοδοτήσουν τα κρατικά δικαστήρια της έδρας τους επειδή τους έχουν ιδιαίτερη εμπιστοσύνη. Η επιλογή των κρατικών δικαστηρίων εξυπηρετεί την οικονομική τους ισχύς (της τράπεζας). Επιπλέον η δικαστική επίλυση πολλές φορές είναι ταχύτερη και πιο οικονομική από τη διαιτητική όταν το μόνο αντικείμενο της διαφοράς είναι η ετοιμότητα του οφειλέτη προς την αποπληρωμή του δανείου. Τρίτον, τα κρατικά δικαστήρια διαθέτουν το προνόμιο αξιοποιήσεως συνοπτικών διαδικασιών. Τέταρτον, οι τράπεζες πάντα διστάζουν να υιοθετήσουν καινοτόμες μεθόδους για να αντικαταστήσουν τις δοκιμασμένες, ικανοποιητικές και προβλέψιμες πρακτικές

Ναυπηγική Συμφωνία του ΟΟΣΑ (OECD Shipbuilding Agreement)

Ένας έμμεσος τρόπος που μπορεί να χρηματοδοτηθεί η ναυτιλία είναι να εξασφαλίσει ευνοϊκότερους όρους ναυπήγησης πλοίων. Αυτή η ενέργεια μπορεί να πραγματοποιηθεί με επιδοτήσεις και ενισχύσεις που παρέχει ένα κράτος προς την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας του. Η συμφωνία του ΟΟΣΑ εξασφαλίζει το σεβασμό μεταξύ των συνηθισμένων ανταγωνιστικών συνθηκών της εμπορικής ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας και προβλέπει μηχανισμό για τη διευθέτηση των διαφορών ο οποίος είναι παρόμοιος με τη διαιτησία και επιτρέπει την επιλογή των κρατικών δικαστηρίων. Η προβλεπόμενη διαιτησία πρέπει να προσδιοριστεί ως μικτή διαιτησία και να ανήκει στο δημόσιο διεθνές δίκαιο καθώς λύνει τις διαφορές ανάμεσα στο κράτος-μέλος τη Συμφωνίας και της ναυπηγικής επιχείρησης άλλου κράτους μέλους, σχετικά με

¹³ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 446-454, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

υποχρεώσεις όπου έχει αναλάβει το επιδοτούμενο κράτος με διεθνές συμβατικό κείμενο.

14

2.2.2.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Όλες οι ναυτιλιακές δραστηριότητες διατρέχουν έντονους κινδύνους, έτσι η θαλάσσια ασφάλιση έχει καταστεί αυτονόητη πράξη για όλες πλευρές της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι τρόποι για να καλυφθούν οι ενδιαφερόμενοι είναι δύο, (i) η κύρια ασφάλιση σε κανονικούς ασφαλιστές – κυρίως στο Lloyd's αλλά σε ανεξάρτητη ασφαλιστική εταιρεία και (ii) με την ένταξη σχετικά με τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, τα γνωστά Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs), όπου καλύπτονται τα μέλη του αμοιβαία για κινδύνους οι οποίοι δεν ασφαρίζονται από τους κοινούς ασφαλιστές – όπως η κάλυψη του ενός τετάρτου της ζημιάς από σύγκρουση, η ευθύνη από θαλάσσια ρύπανση κ.ά. Κάθε τύπος πρωτοβάθμιας κάλυψης των ασφαλιστών αλλά και των P&I Clubs, συνήθως επασφαλίζεται με τη σύσταση αντασφαλιστικών συμβάσεων (reinsurance treaties) με άλλους ασφαλιστές, ώστε να διαμοιράζεται στο μεγαλύτερο βαθμό ο ασφαλιστικός κίνδυνος σε περίπτωση που εκδηλωθεί.

2.2.2.7 ΚΥΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

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

2.2.2.8 ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗ

¹⁴ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 455-458, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

Σε αυτό το τύπο ασφάλισης, οι συνεταιρισμοί αλληλασφάλισης, οι οποίοι εξασφαλίζουν την αμοιβαία ασφάλιση του κάθε πλοιοκτήτη μέλους, τακτοποιεί το κόστος νομικής κάλυψης που προκύπτει από μια διαιτησία αλλά και η διαιτητική διαδικασία συμμετέχει στην επίλυση διαφορών που γεννιούνται μεταξύ του Club και των μελών τους όπου το Club συμμετέχει ενεργά ως διάδικος σε διαιτητική διαδικασία.

2.2.2.9 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Αντίθετα από τις συμβάσεις ασφαλίσεως, η σύμβαση αντασφάλισεως (reinsurance treaties) συνήθως περιέχει ρήτρα παραπομπής των προκληθέντων διαφορών στη διαιτησία. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθως προτιμούν τη ad hoc διαιτησία. Πλέον στις ΗΠΑ, γίνεται έντονη προσπάθεια ανάθεσης των διαιτησιών αντασφάλισεων στη θεσμική διαιτησία, ιδίως της American Arbitration Association. Σχετικά με το περιεχόμενο των διαφορών, αφορά θέματα όπως (i) η οφειλόμενη στο ασφαλιστικό δίκαιο υψηλή καλή πίστη (uberrima fides), (ii) η αμφιβολία για τη διασφάλιση η μη από τη σύμβαση αντασφάλισης ποσών που κατέβαλε ο αντασφαλισμένος (extra – contractual payments) και (iii) η γρήγορη και συνεχόμενη ενημέρωση του αντασφαλιστή για τη δημιουργία και πορεία των καλυπτόμενων απαιτήσεων ¹⁵

2.2.2.10 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

Αν και είναι σημαντικό κομμάτι της ναυτικής συμβατικής δραστηριότητας, δεν κατηγοριοποιούνται στις συντονισμένες διαιτητικές πρακτικές, όπως συμβαίνει στις συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Διακρίνονται σε συμβάσεις ρυμουλκήσεως ανοιχτής θαλάσσης και συμβάσεις ρυμουλκήσεως σε λιμένες. Η διαιτητική ρύθμιση εφαρμόζεται περισσότερο στη δεύτερη κατηγορία.

¹⁵ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 458-468, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

2.2.2.11 ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Οι περισσότερες διαφορές στις συγκρούσεις πλοίων επιλύονται στα δικαστήρια παρά μέσω διαιτησίας. Το μεγαλύτερο κομμάτι αυτών που οδηγούνται στη διαιτησία, αφορά συγκρούσεις στις οποίες συμμετέχουν και πλοία κρατικών ναυτιλιακών οργανισμών, οι οποίοι δεν επιθυμούν την προσφυγή στα δικαστήρια αλλοδαπής δικαιοδοσίας και τη δημοσιοποίηση της υπόθεσης. Η διαιτησία συνήθως πραγματοποιείται στο Λονδίνο και ο διαιτητής είναι Barrister με εξειδίκευση στο ναυτικό δίκαιο.

2.2.2.12 ΚΟΙΝΗ ΑΒΑΡΙΑ

Η κοινή αβάρια πρόκειται για ανεξάρτητη τεχνική εξώδικης διαπίστευσης των αληθινών γεγονότων, η οποία στην ουσία υπάγεται στη διαιτητική πραγματογνωμοσύνη. Συνεπώς η υποβολή της υπόθεσης σε διαιτησία δεν είναι δεδομένη, εκτός αν εντοπιστεί νομική διαφορά οπότε και χρήζει υπαγωγής σε διαιτησία ¹⁶

2.2.3 : ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Με βάση τον Rene David η διαιτησία είναι ο τρόπος να επιλυθεί ένα ζήτημα μεταξύ δύο ή περισσότερων προσώπων από το διαιτητή ή τους διαιτητές, οι οποίοι αποφασίζουν σύμφωνα με μία διεθνή σύμβαση χωρίς να περικλείονται από το κράτος. Όντως βάση της διαιτησίας είναι η ελεύθερη βούληση των μερών να επιλέγουν τα διαιτητικά όργανα και τους κανόνες διεξαγωγής. Οι αναμειγμένοι σε μία εμπορική διαφορά καταφεύγουν με εκθετικό ρυθμό στο θεσμό της διαιτησίας διότι παρέχει προνόμια που δεν διαθέτει η δικαστική οδός. Ωστόσο η διαιτησία εμφανίζει και μειονεκτήματα. Μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα της διαιτησίας έχουν αποτελέσει αντικείμενο αρκετών μελετών στο παρελθόν και όπως αποδείχθηκε κύριο πλεονέκτημα της αποτελεί η δυνατότητα ανάπτυξης ιδιωτικής αυτονομίας.

¹⁶ Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, σελ. 470-471, Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

2.2.3.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

2.2.3.1.1 Επιλογή Διαιτητών

Το προνόμιο που έχουν τα μέρη να επιλέγουν εκείνα τους κριτές της διαφοράς τους αποτελεί μία από τις θετικότερες δυνατότητες που δίνει η προσφυγή στη διαιτησία δημιουργώντας αίσθημα εμπιστοσύνης. Αυτή η ελεύθερη επιλογή των διαιτητών δίνει τη δυνατότητα να ορίζονται πρόσωπα εξειδικευμένα, εξοπλισμένα και έμπειρα σε ναυτιλιακά ζητήματα και έθιμα. Μεγάλο επίσης πλεονέκτημα είναι η απουσία ψυχολογικής πίεσης στα μέρη λόγω του ότι η διαφορά θα κριθεί από όμοιούς τους. Τέλος υπάρχει η δυνατότητα επιλογής διαιτητή διαφορετικής εθνικότητας από αυτή των μερών.

2.2.3.1.2 Μειωμένο οικονομικό κόστος

Ένας αδιαμφισβήτητος σημαντικός λόγος να επιλεγεί η διαιτησία είναι η προοπτική διευθέτησης του ζητήματος με χαμηλότερο κόστος από ότι στα δικαστήρια. Ωστόσο η διαιτησία δεν είναι πάντα η οικονομικότερη επιλογή αν αναλογιστεί κανείς παράγοντες που την επηρεάζουν όπως το αντικείμενο της διαφοράς, η συμπεριφορά των διαδίκων(παραγόντων της διαιτησίας), που μπορεί να καθυστερήσει τη διαδικασία, η αμοιβή του διαιτητή κλπ. Επίσης η σύγκριση με τα έξοδα των δικαστηρίων πρέπει να γίνεται ξεχωριστά για κάθε πολιτεία καθώς αυτά κυμαίνονται από υψηλά έως υπέρογκα όπως στην Αγγλία και στις ΗΠΑ. Είναι γεγονός ότι όσο αυξάνεται η αξία της διαφοράς τόσο περισσότερο προτιμάται η διαιτησία. Επίσης είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν μικροδιαφορές παρά την προκατάληψη που υπάρχει για τη συγκεκριμένη περίπτωση, με την υιοθέτηση κατάλληλων κανόνων όπως στη περίπτωση της ναυτικής διαιτησίας LMAA (London Maritime Arbitrators Association) και SMA (Shortened Arbitrator Procedure).

2.2.3.1.3 Ταχύτητα διεξαγωγής

Αναμφισβήτητα η ταχύτητα είναι μέγιστης σημασίας κριτήριο για την επίλυση μιας επιτυχημένης διαφοράς. Για την εξυπηρέτηση της ταχύτητας δε πρέπει να προκύψει κάποια καθυστέρηση κατά τη διάρκεια της διαιτησίας όπως :

- Δυσκολία στον ορισμό διαιτητή
- Καθυστέρηση των μερών η των διαιτητών
- Προσφυγή σε κρατικό δικαστήριο

Αρνητικό κριτήριο για τη γρήγορη εκτέλεση της διαιτησίας είναι επίσης η πολυπλοκότητα της υπόθεσης, περίπτωση που ισχύει και για τα κρατικά δικαστήρια.

Αρνητικός επίσης παράγοντας για την γρήγορη διεξαγωγή της διαιτησίας μπορεί να είναι και η κατάσταση της αγοράς, όταν πχ βρεθεί σε ύφεση.

Η ναυτική διαιτησία τονίζει τη σημασία της ταχύτητας τοποθετώντας τη στο ίδιο επίπεδο με αυτή της δίκαιης δίκης, παρόλο που στο κρατικό σύστημα υπερτερεί η δεύτερη.

Οι συνθήκες στις οποίες διενεργείται η ναυτιλιακή δραστηριότητα μεταβάλλονται συνεχώς. Η μεταβλητότητα αυτή προκαλεί τάση σε τρεις παράγοντες, αναμενόμενη πτώχευση των μερών, πρόβλημα ρευστότητας (cashflow), κρίσεις στη σχέση των μερών που είναι πιθανό να προκαλέσει λύση της συμβάσεως με τις με τις αντίστοιχες οικονομικές συνέπειες. Οι νεότερες τάσεις στη διαιτησία διεθνώς προωθούν τη επιτάχυνση της διαιτητικής διαδικασίας.

2.2.3.1.4 Διαδικαστική ευελιξία

Η ευχέρεια των μερών να συμμετέχουν στη διαμόρφωση της διαιτητικής διαδικασίας μπορεί να την κάνει ελαστική, ευέλικτη και ευπροσάρμοστη στις προϋποθέσεις της κάθε διαφοράς. Και οι διαιτητές βέβαια δεν μένουν στις κλασσικές μεθόδους των εγχειριδίων διαιτησίας. Έτσι οι ιδιότητες αυτές όπως είναι λογικό ενδιαφέρουν στενά μεγάλο ποσοστό ενδιαφερόμενων. Η δυνατότητα αυτή των μερών στη διαμόρφωση του διαδικαστικού μέρους αφορούν τις επιδόσεις, τις αποδείξεις, το τρόπο διεξαγωγής της διαδικασίας, τον αριθμό διαιτητών – αλλά και γενικά των ατόμων που συμμετέχουν στη διαδικασία, τις εξουσίες που του προσφέρονται, τη γλώσσα και το τόπο διαιτησίας. Με

τη τελευταία ευχέρεια αποφεύγονται συγκρούσεις δικαιοδοσίας συνυπεύθυνων κρατικών δικαστηρίων, αφού χρησιμοποιείται ως οιωνοί ρήτρα δικαιοδοσίας.

2.2.3.1.5 Έλλειψη δημοσιότητας

Η μυστικότητα που παρέχει η διαιτησία αποτελεί ένα σημαντικό κίνητρο για το οποίο οι συναλλασσόμενοι επιλέγουν τη διαιτησία. Παρακάτω παρατίθενται οι λόγοι που τα μέρη της σύμβασης επιδιώκουν μυστικότητα στη διαδικασία :

- Τηρείται εμπιστοσύνη στις επιχειρηματικές σχέσεις, δεν αποκαλύπτονται σημαντικά εμπορικά μυστικά, αποτρέπεται η βλάβη της εμπορικής φήμης των μερών – που προκαλούν για παράδειγμα οι ανταγωνιστές θίγοντας την ικανότητα τους, αλλά και φροντίζει να μην ασχοληθεί η φορολογική αρχή. Η μυστικότητα παύει να υπάρχει όταν ένα από τα μέρη επιθυμεί να ακυρωθεί η διαιτητική απόφαση.
- Η μυστικότητα επίσης θα ακυρωθεί αν το χαμένο μέρος δε συμμορφωθεί και ύστερα ακολουθείται η δικαστική οδός για να βγει δικαστική απόφαση.

Αντίθετα, η έλλειψη δημοσιότητας έχει και μειονεκτήματα. Συγκεκριμένα, δεν επιτρέπεται να δημιουργηθεί σώμα νομολογίας το οποίο εφαρμόζει ομοειδής λύσεις για την ύπαρξη δικαιοδικής βεβαιότητας. Εξάιρεση αποτελεί η Εταιρία Ναυτικών Διαιτητών (Society of Maritime Arbitrators) της Νέας Υόρκης. Στο σύστημα αυτό μπορούν οι δικηγόροι να προτείνουν εναλλακτικούς τρόπους σύμφωνα με παρόμοιες περιπτώσεις (επιπλέον διαπραγμάτευση, συμβιβασμός, εξακολούθηση αντιδικίας).

2.2.3.1.6 Ευχερέστερη εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων

Στη διαιτησία υπάρχει εκτελεστότητα η οποία κηρύσσεται σύμφωνα με τρία δικαιοδικά πλαίσια : (i) με σχετικές διατάξεις των εθνικών δικαίων (ii) με διμερής συμβάσεις και (iii) με διεθνείς συμβάσεις. Η εκτελεστότητα αποτελεί προνόμιο αφού μπορεί να

εφαρμοσθεί ευκολότερα συγκριτικά με μια αλλοδαπή δικαστική απόφαση. Οι διεθνείς – αλλοδαπές διαιτητικές αποφάσεις αναγνωρίζονται και εκτελούνται από διεθνείς συμβάσεις ενώ η εκτελεστότητα των αλλοδαπών δικαστικών αποφάσεων κηρύσσεται μόνο από διατάξεις εθνικών δικαίων και διμερών η περιφερειακών διεθνών συμβάσεων. Η ευνοϊκότερη αυτή λειτουργία στη διαιτησία σε διεθνές επίπεδο συμβαίνει λόγω της εύνοιας των κρατών προς το εξωτερικό εμπόριο, του οποίου την σωστή λειτουργία εξυπηρετεί.

2.2.3.1.7 Ουσιαστικό εφαρμοστέο δίκαιο

Ακολουθώντας τη διαιτησία δε χρειάζεται τα μέρη να προσφύγουν ούτε στους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του κράτους όπου εδρεύει το διεθνές διαιτητικό δικαστήριο, το οποίο σε αντίθεση με τα κρατικά δικαστήρια δεν έχει *lex fori*, ούτε γενικά σε κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των οποίων αρμοδιότητα είναι η διευθέτηση ζητημάτων μεταξύ των εθνικών δικαίων. Όντως, οι σύγχρονες μορφές δικαίου στη διεθνή διαιτησία, επιτρέπουν στους διαιτητές να εφαρμόσουν απευθείας το ουσιαστικό δίκαιο χωρίς να πρέπει να προσφύγουν σε κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Επίσης οι διαιτητές έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και ένα άλλο δίκαιο που και τα μέρη εγκρίνουν, με καλύτερους κανόνες καταλληλότερους για τις διαφορές τους όπως η *lex mercatoria*.

2.2.3.1.8 Ουδετερότητα της διαιτησίας

Είναι προτιμότερο για τους συναλλασσόμενους να προσφύγουν σε διαιτητικά δικαστήρια τα οποία εδρεύουν σε μία Τρίτη χώρα, παρά σε κρατικό δικαστήριο του αντισυμβαλλόμενου μέρους. Το σκεπτικό αυτό οφείλεται στη πιθανή προκατειλημμένη αντιμετώπιση των δικαστών της χώρας του αντισυμβαλλόμενου και στην μη επαρκή γνώση για τους δικονομικούς κανόνες του αλλοδαπού *forum*.

2.2.3.1.9 Φιλική ατμόσφαιρα

Η ανεπισημότητα και ελαστικότητα στη διαδικασία αλλά και η εκούσια υπαγωγή στη διαιτησία δημιουργούν ένα κλίμα πιο φιλικό από ότι σε ένα δικαστήριο. Το κλίμα αυτό

παρέχει καλύτερες συνθήκες για την επίτευξη συμβιβασμού πριν ληφθεί η τελική απόφαση.

2.2.3.1.10 Νοοτροπία Διαιτητών

Αντίθετα με τα δικαστήρια, τα οποία δεν προσφέρουν ρεαλιστικές αποζημιώσεις για όλο το χρόνο από την αρχή της διένεξης μέχρι την τελική απόφαση, στη διαιτησία δίνεται πλήρη αποζημίωση για το διάστημα αυτό με τόκους που εκδίδονται ανάλογα με το επιτόκιο της αγοράς για την ίδια περίοδο. Πάνω στη λογική αυτή, της συνεπούς εμπορικής αντιλήψεως, οι διαιτητές έχουν επιδικάσει λιγότερες αποζημιώσεις ποινικά σε σχέση με τα δικαστήρια ενόρκων στις ΗΠΑ.

2.2.3.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

2.2.3.2.1 Γενικές επιφυλάξεις

Τα προαναφερθέντα στοιχεία που παρουσιάστηκαν ως πλεονεκτήματα της διεθνούς ναυτικής διαιτησίας δεν λειτουργούν πάντα θετικά για τη πορεία της διευθέτησης της διαφοράς των δύο μερών. Τη διαιτησία τη διαμορφώνουν τα μέρη άρα δε πρόκειται για μια δεδομένη διαδικασία, συνεπώς μπορεί να χαρακτηρίζεται από ανεπάρκεια η περιπλοκότητα. Επίσης τα προνόμια που παρέχονται στα μέρη για αποφυγή διαδικαστικών παρανομιών μπορούν να μεταβληθούν σε μέσα υπονόμησης της διαιτησίας. Επιπροσθέτως, οι διαιτητές συνηθίζουν να προσαρμόζουν παρά να βασίζονται τις αποφάσεις τους στις νομικές αρχές και τους καταλογίζεται ότι εκδίδουν μειωμένες εγγυήσεις ανεξαρτησίας και ουδετερότητας σε σχέση με τους δικαστές.

2.2.3.2.2 Χρονοβόρες διαδικασίες και υψηλό οικονομικό κόστος

Η διαιτησία μπορεί να καταλήξει σε μεγάλους κόστους και χρόνου άσκηση, ειδικά μετά το σχηματισμό του διαιτητικού δικαστηρίου. Αυτό το φαινόμενο παρατηρείται έντονα στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη. Στην αύξηση των οικονομικού κόστους

οδηγεί κυρίως η εμπλοκή παραγόντων όπως δικηγόροι, πραγματογνώμονες, διερμηνείς που έχουν υψηλές αμοιβές, ειδικά σε αυτές τις περιοχές, και επιβαρύνουν τα μέρη να τις καταβάλουν.

2.2.3.2.3 Έλλειψη δημοσιότητας η έλλειψη δικαικής βεβαιότητας

Η έλλειψη δημοσιότητας που συνηθίζεται στις διαιτητικές αποφάσεις άρα και η έλλειψη νομολογιακών προηγούμενων, επιβαρύνουν τη δυνατότητα πρόβλεψης της διαιτητικής πορείας. Αν και διαιτητικές αποφάσεις έχουν αρχίσει να δημοσιεύονται, στο Λονδίνο τα μεγαλύτερα κέντρα διαιτησίας διατηρούν ακόμα τη παράδοση της μυστικότητας. Εκεί δεν έχει πληγεί η δικαική βεβαιότητα διότι οι διαιτητές υποχρεούνται να ακολουθούν τα δεσμευτικά νομολογιακά προηγούμενα των αγγλικών κρατικών δικαστηρίων.

2.2.3.2.4 Η ανεπάρκεια εξουσιών των διαιτητών

Μια άλλη αρνητική κριτική αποτελεί η περιορισμένη εξουσία που χαρακτηρίζει το διαιτητικό δικαστήριο. Οι διαιτητές γενικά αδυνατούν να πάρουν εξαναγκαστικά μέτρα κατά τρίτων (μάρτυρες). Αυτό συμβαίνει επειδή δεν μπορούν προχωρήσουν αυτόνομα στη λήψη ασφαλιστικών μέτρων. Επίσης στην ελλειμματική εξουσία των διαιτητών πρέπει να συμπεριληφθεί η αδυναμία ευθείας χρήσης της προδικαστικής παραπομπής στο ΔΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 177 (Συνθήκη Ρώμης) όταν προκύπτει ανάλογο ζήτημα με εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου.

2.2.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

2.2.4.1 Διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας

Στις ναυτικές διαιτησίες παρατηρείται έντονα το φαινόμενο αλλοδαπότητας καθώς επιλύονται ζητήματα που προκύπτουν διεθνώς. Οι σχέσεις συναλλαγής μεταξύ

προσώπων διαφορετικής ιθαγένειας, τόπου διαμονής, έδρας, η μεταφορά εμπορεύματος μεταξύ διαφόρων πολιτειών από πλοία με σημαία τρίτης χώρας και η ποικιλόμορφη σύνδεση μιας σύμβασης με τα εθνικά δίκαια χαρακτηρίζουν τη πολυπλευρικότητα που διακατέχει τη ναυτιλία. Επικρατούν όμως και κάποια δεδομένα που προσκομίζουν στη ναυτική διαιτησία τη διεθνή της έκταση

Πρώτον, Μεγάλη επιρροή στο ουσιαστικό μέρος της διαιτησίας έχουν οι κανόνες που προκύπτουν από τα έθιμα και τις πρακτικές που συναντώνται στη ναυτιλία. Οι κανόνες αυτοί ενσωματώνονται στη **lex mercatoria** στην οποία συνήθως εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο.

Δεύτερον, η αναγνώριση της διαιτησίας ως εναλλακτικής μορφής επίλυσης σε σχέση με τη κρατική δικαιοσύνη.

Τρίτον η λειτουργία και η οργάνωση στη ναυτική διαιτησία.

2.2.4.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Τα διαιτητικά μοτίβα που είναι προς διάθεση χωρίζονται σε ad hoc και θεσμικά. Τα ad hoc αν και ενεργούν με κανόνες και μόνιμους διαιτητές περιορίζονται στη προσφορά ενός διαδικαστικού πλαισίου και ενός εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού το οποίο οι δυαδικοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν. Όταν η εμπλοκή τους είναι μεγαλύτερη τα διαιτητικά σχήματα παίρνουν θεσμική διάσταση. Τα θεσμικά από την άλλη δε προσφέρουν απλά τη διαδικασία και τους διαιτητές αλλά διαχειρίζονται συνολικά τη διαιτησία με στενή εποπτεία και δυνατότητα επέμβασης.

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

Η σύνθεση χαρακτηριστικών και από τους 2 τύπους διαιτησίας οδήγησε στη δημιουργία ενός θεσμικού σχήματος με την ελαστικότητα της ad hoc και την οργάνωση της θεσμικής διαιτησίας. Σύμφωνα με τους κανόνες του LMAA ορίζονται η αμοιβή του διαιτητή (**appointment fees**) και των αμοιβών για καθορισμό ημερομηνίας της

ακροαματικής διαδικασίας (booking fees). Η αμοιβή του ναυτικού διαιτητή στο Λονδίνο αντιστοιχεί περίπου σε χίλιες λίρες ημερησίως.

2.2.4.4 Μικροδιαφορές της LMAA (LMAA Small Claims Procedure 1988)

Μια συγκεκριμένη διαδικασία ορίζει η LMAA για μικροδιαφορές με τους κανονισμούς LMAA Small Claims Procedure. Εφαρμόζεται σε διαφορές που κοστίζουν έως πενήντα χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ και δεν περιλαμβάνουν δύσκολα θέματα ή τη πιθανότητα εξέτασης μαρτύρων.

2.2.4.5 Διαιτησία Lloyds

Είναι η διαιτησία που εφαρμόζεται για ζητήματα σχετικά με την επιθαλάσσια αρωγή. Η διαιτησία LOF είναι γρήγορη, χωρίς δημοσίευσης των πρακτικών της, απλή και με ειδικευμένους κριτές. Επίσης είναι ίσως η μόνη θεσμική διαιτησία όπου τα συμφέροντα του οργανωτή της επηρεάζουν τη τελική διαιτητική απόφαση. Το Lloyd's συχνά ζητείται να αναλάβει σαν ασφαλιστής τις δαπάνες του λήπτη της αρωγής, επιλέγει παράλληλα αυτό το μόνο διαιτητή για τις περιπτώσεις υπό τη δικαιοδοσία του LOF. Άρα είναι πιθανό να ευνοηθεί η πλευρά του λήπτη της αρωγής. Ωστόσο οι αρωγοί εμπιστεύονται το Lloyd's και είναι οι πρώτοι που διεκδικούν την υπογραφή του Lloyd's Form για τη παροχή της επιθαλάσσια αρωγής.

Σύμφωνα με τη παραπάνω σύμβαση ο αρωγός αναλαμβάνει τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου κλπ προνοώντας παράλληλα για το περιβάλλον, σύμφωνα με την αρχή «no cure – no pay». Για οποιοδήποτε διαφορά προκύψει προβλέπεται χρήση διαιτησίας στο Λονδίνο σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο.

2.2.5 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.2.5.1 Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας συμβουλεύει επίσημα τη Πολιτεία για ζητήματα ναυτιλίας. Αποτελεί Νομικό πρόσωπο δημόσιου δικαίου και προστατεύει και προάγει τα συμφέροντα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η δραστηριότητα του ελέγχεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η έδρα του βρίσκεται στο Πειραιά.

Μέλη του αποτελούν όλα τα Ελληνικής σημαίας πλοία όπου εκπροσωπούνται από τις παρακάτω εφοπλιστικές Ενώσεις :

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας

Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων

Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Αγ. Νικόλαος»

Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων

Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού

Οι υπηρεσίες που προσφέρει το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας υποστηρίζονται από 10 σταθερές επιτροπές, που συγκροτούνται από μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αλλά και ναυτιλιακούς εμπειρογνώμονες, ενώ τους Ναυτιλιακούς Διαιτητές ορίζει το Δ.Σ.

Σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας είναι υπεύθυνο για την υποστήριξη των έργων και των συμφερόντων μίας από τις μεγαλύτερες ναυτιλίες τους κόσμου, της ελληνικής. Αρμοδιότητα του είναι η δημιουργία μιας ορθής ναυτιλιακής πολιτικής, λύνοντας ταυτόχρονα φλέγοντα ζητήματα όπως είναι η ασφάλεια του πλοίου, η ναυσιπλοΐα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ναυτική εκπαίδευση και τέλος η προσέλκυση νέων ανθρώπων στο χώρο της ναυτιλίας.

2.2.5.2 Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία

Η Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας δημιουργήθηκε ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός με αρμοδιότητα τη διευθέτηση ναυτιλιακών ζητημάτων χρησιμοποιώντας τη ναυτική διαιτησία του Πειραιά, με σκοπό στη συνέχεια να αναγνωριστεί ως ναυτιλιακό κέντρο παρέχοντας μια ελκυστική εναλλακτική λύση έναντι των άλλων διαιτησιών.

Κάθε διαιτητική απόφαση εκδίδεται σύμφωνα με το Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL και είναι άμεσα εκτελέσιμη, εύκολα προσβάσιμη και δε προσβάλλονται ένδικα μέσα. Η διεξαγωγή της Διαιτησίας γίνεται σύμφωνα με τους Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας τους οποίους και πρέπει να μνημονεύει η διαιτητική ρήτρα της ναυτιλιακής σύμβασης και ιδίως των αγοραπωλησιών πλοίων. Οι συμμετέχοντες έχουν την ελευθερία επιλογής αλλοδαπών διαιτητών, νομικών παραστατών ή άλλων συμβούλων από όλο το κόσμο. Αν υπάρξει διαφωνία στην επιλογή του διαιτητή επεμβαίνει ο Πρόεδρος της Ένωσης. Για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο παροχής υψηλού βαθμού υπηρεσιών στη Ναυτιλία δημιουργήθηκε η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία» (Piraeus Association for Maritime Arbitration).

Τα πρώτα της μέλη είναι ανώτεροι δικαστικοί, τραπεζίτες, ναυτιλιακοί δικηγόροι και άλλοι άνθρωποι που έχουν ασχοληθεί με τη ναυτιλία από διάφορες πλευρές.

Στόχος της ένωσης είναι η εξέλιξη του θεσμού της ναυτιλιακής διαιτησίας στον Πειραιά και η διαμόρφωση/διάπλαση ανθρώπων σε επιτυχημένους διαιτητές η επιδιαιτητές ναυτιλιακών ζητημάτων. Οι συμμετέχοντες μπορούν να ανακαλούν ελεύθερα διαιτητές από μέλη η μη της Ένωσης και με την έγκριση των διαιτητών να επιλέγουν επιδιαιτητή μέλος η μη της Ένωσης. Η διαιτητική διαδικασία μπορεί να διεξαχθεί και σε άλλος μέρος εκτός Πειραιά, σε άλλη γλώσσα και με αλλοδαπό δίκαιο αρκεί να συμφωνηθεί.

Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού κέντρου διαιτησίας του Πειραιά θα εξοικονομήσει δαπάνες για τη διευθέτηση των ναυτιλιακών ζητημάτων σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και τους ασφαλιστές τους.

2.3 ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ (MEDIATION)

2.3.1 Ορισμός

Η διαμεσολάβηση πρόκειται για μία εκούσια επίλυση των διαφορών μεταξύ των μερών με τη βοήθεια ενός τρίτου προσώπου, του διαμεσολαβητή, ο οποίος συμβουλεύει τα μέρη κατά τη διαπραγμάτευση να επιλύσουν τη μεταξύ τους διαφορά. Η διαμεσολάβηση είναι εξώδικη διαδικασία. Ο διαμεσολαβητής δεν επιτρέπεται να υποδείξει στα μέρη δικές του λύσεις ή να αποφασίσει για τη διαφορά παραμόνο να υποβοηθήσει τα μέρη με διαπραγματευτικές τεχνικές να αντιληφθούν τα αληθινά συμφέροντα τους, και να βρουν λύσεις για τις σχέσεις τους που θα ισχύουν και μετά τη διαμεσολάβηση. Τα παραπάνω στοιχεία λείπουν από τον δικαστικό τρόπο είτε επειδή η διαδικασία δεν γίνεται εξωδίκως είτε επειδή δεν είναι εκούσια είτε ιδιαιτέρως επειδή εκεί το τρίτο πρόσωπο αποφασίζει για τις λύσεις όπως στο παράδειγμα του Τραπεζικού Μεσολαβητή.

Η διαμεσολάβηση είναι ένας εναλλακτικός τρόπος επίλυσης διαφορών. Στην εποχή μας έχει αυξημένη ζήτηση λόγω εξελίξεων στην οικονομία, στην επικοινωνία, στην εξάπλωση των αγορών, στις εργασιακές σχέσεις, στις ιδιωτικοποιήσεις οργανισμών κλπ, και έτσι απαιτούνται περισσότερα συστήματα από τα παραδοσιακά δικαστικά.

Ορισμός για τους εναλλακτικούς τρόπους επίλυσεων διαφορών έχει προταθεί από τον Lieberman Henry (1986) ω εξής:

“ Alternative Dispute Resolution is a list of practices and techniques that aim 1) to permit legal disputes to be resolved outside the courts for the benefit of all disputants 2) to reduce the cost of conventional litigation and the delays to which it is ordinarily subject or 3) to prevent legal disputes that would otherwise likely to be brought to the courts.

Η Διαμεσολάβηση ξεκίνησε να αναπτύσσεται πριν από 20 χρόνια στις ΗΠΑ, Μεγάλη Βρετανία, Αυστραλία και Καναδά. Η αυτονομία που δίνει στα μέρη και η διαδικασία που ακολουθείται μπορεί να καθιερώσουν μια νέα αντίληψη για την επίλυση των διαφορών σε εθνικό, Ευρωπαϊκό και Διεθνές επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγκαταστήσει διαδικτυακό τόπο εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των χωρών μελών.

Η διαμεσολάβηση είναι ένα τρόπος αυτορρύθμισης, που σκοπεύει να βελτιώσει την απόδοση της δικαιοσύνης και αποτελεί πρόκληση για το νομικό σύστημα. Όλοι οι διακανονισμοί που γίνονται με τη διαμεσολάβηση παρέχουν δημιουργική επίλυση

προβλημάτων και ελαστικότητα και όχι περιορισμένες λύσεις που βασίζονται σε νόμους.

Τα οφέλη της Διαμεσολάβησης σε σχέση με τη Διαιτησία είναι :

- (i) Γρήγορη διαδικασία, μικρό κόστος
- (ii) Ουδετερότητα διαμεσολαβητή – Αντικειμενικότητα
- (iii) Έλεγχο στη διαδικασία από τα μέρη
- (iv) Υπολογίζονται τα ενδιαφέροντα, οι στόχοι και οι σχέσεις των μερών. Υπάρχει μυστικότητα και εμπιστοσύνη στη διαδικασία
- (v) Διευκολύνσεις στη επικοινωνία των μερών. Άτυπες συναντήσεις. Ο διαμεσολαβητής διευκολύνει τα μέρη να συμφωνήσουν σε μια κοινώς αποδεκτή λύση
- (vi) Συνεισφέρει στη καλή φήμη και αρμόζει για διαφορές μεταξύ πολλών μερών (π.χ. αλυσίδα των μερών των ναυλοσυμφώνων στη ναυτιλία)

Οι εφαρμογές σε διάφορες χώρες έχουν δείξει ότι η διαμεσολάβηση μπορεί να λύσει επιτυχώς συγκεκριμένες διαφορές.

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/31 συμβουλεύει τα μέλη της Ε.Ε. να προωθούν τη διαμεσολάβηση ως τρόπο επίλυσης διαφορών χρησιμοποιώντας μηχανισμούς αυτοεξυπηρέτησης που είναι απαραίτητα για την επιτάχυνση της λύσης της διαφοράς. Έτσι δημιουργείται ένα περιβάλλον που βελτιώνει τη ποιότητα της κοινωνίας. Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) έχει δημιουργήσει κανόνες διαμεσολάβησης, η εφαρμογή των οποίων ελέγχεται από το Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας. Η Αμερικάνικη Ένωση Διαιτησίας (American Association of Arbitration) δίνει επιλογές εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών. Ένα παράδειγμα είναι το γραφείο προστασίας του περιβάλλοντος των ΗΠΑ που χρησιμοποιεί εναλλακτικές μορφές επίλυσης διαφορών. επιπλέον σημαντική είναι η ενθάρρυνση της ομοσπονδιακής ένωσης προκαταβολών ασφαλίσεων στην Αμερική για εφαρμογή Εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών.

Ανακεφαλαιώνοντας, αντίθετα με τη διαιτησία, στη διαμεσολάβηση(mediation) το τρίτο πρόσωπο δε δεσμεύει την απόφαση με την γνώμη του, απλά φέρνει σε επαφή τα μέρη, οργανώνει τη συζήτηση και κάνει τις προτάσεις τους χωρίς να προβεί στην επίλυση ο ίδιος. Η τάση αυτή εφαρμόζεται κυρίως στις διασυνοριακές διαφορές όπου συχνά συναντώνται στη ναυτιλία, όχι μόνο λόγω της καχυποψίας των αλλοδαπών απέναντι στο εγχώριο δίκαιο αλλά και για άλλες σκοπιμότητες.

Με τη διαμεσολάβηση εξασφαλίζεται η διευθέτηση της διαφοράς γρηγορότερα και με χαμηλότερο κόστος σε σχέση με τις δικαστικές διαδικασίες και επίσης πολύ σημαντικό, προστατεύοντας τις επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των συμμετεχόντων σε αυτή επιχειρήσεων. Αυτές οι περιπτώσεις είναι οι λεγόμενες «win-win situations», όπου επωφελούνται και οι δύο μεριές. Ο διαμεσολαβητής είναι το κεντρικό πρόσωπο σε αυτές τις περιπτώσεις καθώς με τις ιδιαίτερες τεχνικές που χρησιμοποιεί λειτουργεί καταλυτικά και καταφέρνει πολλές φορές ακόμα και σε μία μέρα να επιλύσει τη διαφορά.

Η διεθνής εφαρμογή σε Ευρώπη και στις ΗΠΑ έχει αποδείξει, ότι η Διαμεσολάβηση όταν συντονίζεται από κατάλληλο και ικανό διαμεσολαβητή που συνήθως είναι δικηγόρος, επιτρέπει στα μέρη να ξεπεράσουν τα εμπόδια της επικοινωνίας, να λύσουν παρεξηγήσεις, να βρουν πεδία συμφωνίας και να συντάξουν τη συμφωνία σε κοινό κείμενο.

2.3.2 Διαδικασία Διαμεσολάβησης

Τη διαμεσολάβηση συντονίζει ένα ουδέτερο τρίτο πρόσωπο, ο Διαμεσολαβητής. Ξεκινά με ένα κοινό συμβούλιο στο οποίο ο διαμεσολαβητής ενημερώνει τα μέρη για τα διαδικαστικά και αυτά εκθέτουν τις απόψεις τους για τη διαφορά. Στη συνέχεια γίνεται χωριστή συνάντηση με το διαμεσολαβητή και κάθε μέρος ξεχωριστά. Με αυτό το τρόπο το κάθε μέρος εξηγεί τις θέσεις του και του στόχους του για τη διαμεσολάβηση.

Στα συμβούλια παρευρίσκονται τα μέρη η εκπρόσωποί τους, με η χωρίς σύμβουλο, έχοντας όμως εξουσιοδότηση να διαπραγματευτούν και να πάρουν αποφάσεις.

Οι συναντήσεις γίνονται σε εμπιστευτικό επίπεδο. Γίνεται παραλαβή των εγγράφων και των πληροφοριών του κάθε μέρους στο διαμεσολαβητή, στα οποία μόνο ο ίδιος έχει πρόσβαση εκτός κι αν κάποιο μέρος επιτρέψει την αποκάλυψη των δεδομένων του στο άλλο μέρος. Τα μέρη και μόνο παίρνουν την απόφαση, ο διαμεσολαβητής δεν είναι ούτε διαιτητής ούτε δικαστής, λειτουργεί όμως καταλυτικά και διευκολύνει τη διαπραγμάτευση ώστε να λυθεί η διαφορά. Ο διαμεσολαβητής εκφέρει άποψη μόνο αν του το ζητήσουν ομόφωνα τα μέρη.

Τα μέρη συντάσσουν συμφωνία εγγράφως κατά το πέρας της διαμεσολάβησης και την υπογράφουν. Το συμφωνητικό εκτός από τους όρους των χρηματικών αποζημιώσεων περιλαμβάνει πρόβλεψη για μελλοντικές επιχειρηματικές προσπάθειες, καινούργιο συμβόλαιο με νέους όρους.

2.3.3 Εφαρμογές της Διαμεσολάβησης

Η διαμεσολάβηση έχει εφαρμογή σε ποικίλα είδη διαφορών όπως :

- (i) Διαφορές ναυτικού δικαίου
- (ii) Κατασκευαστικές διαφορές
- (iii) Διαφορές λόγω πτώχευσης επιχειρήσεων
- (iv) Διαφορές λόγω καταναλωτισμού και ηλεκτρονικού εμπορίου

3.5 Οδηγία 2008/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21^{ης} Μαΐου 2008, για συγκεκριμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.

Η παραπάνω οδηγία υποβοηθάει την καταφυγή στη διαμεσολάβηση ως τρόπο διευθέτησης διασυνοριακών διαφορών σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Επίσης, η οδηγία ορίζει ότι τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τα δικαστήρια να προτείνουν στα μέρη τη προσφυγή στη διαμεσολάβηση, χωρίς όμως να τα υποχρεώνουν.

Η οδηγία χρησιμοποιείται στις διασυνοριακές διαφορές σε αστικά και εμπορικά ζητήματα με εξαίρεση τις φορολογικές, τελωνειακές ή διοικητικές υποθέσεις.

Για να προωθηθεί περαιτέρω η εφαρμογή της διαμεσολάβησης, τα κράτη μέλη διαβεβαιώνουν ότι σε περίπτωση παραγραφής η λήξης προθεσμίας στη διαμεσολάβηση τα διάδικα μέρη δεν επιμένουν στη προσφυγή σε δικαστικές διαδικασίες ή σε διαιτησία.

Αναστολή των προθεσμιών παραγραφής

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί περαιτέρω η προσφυγή στη διαμεσολάβηση, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα διάδικα μέρη δεν κωλύονται να κινησουν στη συνέχεια δικαστικές διαδικασίες ή διαιτησία σε σχέση με την εν λόγω διαφορά, λόγω παραγραφής ή λήξεως αποσβεστικής προθεσμίας κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαμεσολάβησης.

Διασφάλιση του απορρήτου και της ποιότητας της διαμεσολάβησης

Ούτε ο διαμεσολαβητής ούτε οι λοιποί εμπλεκόμενοι σε διαδικασία διαμεσολάβησης δεν οφείλουν να προσκομίσουν στο πλαίσιο δικαστικής διαδικασίας αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με πληροφορίες που επιτεύχθηκαν στο πλαίσιο μιας διαμεσολάβησης. Αυτό γίνεται μόνον δεκτό:

- όταν αποδεικνύεται αναγκαίο για επιτακτικούς λόγους δημόσιας τάξης ώστε να διασφαλιστεί η σωματική ακεραιότητα ενός προσώπου κλπ.·
- όταν η κοινολόγηση του περιεχομένου της συμφωνίας που προέκυψε από τη διαμεσολάβηση είναι απαραίτητη για την εφαρμογή ή την εκτέλεση της εν λόγω συμφωνίας.

Τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν την εκπαίδευση διαμεσολαβητών και τη σύνταξη προαιρετικών κωδίκων δεοντολογίας, καθώς και την τήρηση των κωδίκων αυτών εκ μέρους των διαμεσολαβητών και των οργανώσεων που παρέχουν υπηρεσίες διαμεσολάβησης⁹⁵.

34.

Protective
Clauses

V"

/

270

The following clauses shall apply to all Bills of Lading issued under this Charter Party and to this Charter Party:

A"/

272

(a)

BIMCO

General

Clause

Paramount

273

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed 274 at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 275 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. 276 When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of 277 the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound 278 shipments. 279

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of 280 destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in 281 the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of 282 destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply. 283

PART II

BIMCHEMVOY 2008

Voyage Charter Party for the transportation of chemicals in tank vessels

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the 284 Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

Εικόνα 5-3 : Η ρήτρα «Paramount» όπως αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο BIMCHEMVOY έκδ. 2008).

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after 286 discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, with respect to 287 animals. 288

3. «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“DELIVERY OF CARGO”) – ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“CARGO LIABILITY”) : ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΗ

3.1 Πεδίο αναφοράς και ο ρόλος της Αγγλικής νομολογίας

Η αγορά της εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι ομοιογενής, κατηγοριοποιείται σε διάφορους τύπους αγορών ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο, το πλοίο και την υπηρεσία που προσφέρει στις θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με τα παραπάνω χαρακτηριστικά, η ναυτιλιακή αγορά ταξινομείται σε (i) αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk shipping market)¹⁷ και αγορά γραμμών (liner shipping market)¹⁸ και (ii) αγορά «ελεύθερων πλοίων (“tramp ships”)¹⁹ και αγορά πλοίων «γραμμών» (“liner” ships)²⁰. Οι διαχωρισμοί αυτοί στο χώρο της ναυτιλίας αποκαλούνται αντιστοίχως “bulk” και “liner” ναυτιλία και “tramp” και “liner” ναυτιλία, όπου οι έννοιες “bulk” και “tramp” έχουν σχεδόν την ίδια ερμηνεία αφού τα χύδην φορτία μεταφέρονται συνήθως από ελεύθερα πλοία και όχι από πλοία γραμμών.²¹

Στη tramp ναυτιλία, ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης/εφοπλιστής/διαχειριστής) – μεταφορέας, που συχνά είναι εταιρία, εκναυλώνει το πλοίο του στον ναυλωτή (που

¹⁷ Το χύδην φορτίο διακρίνεται με τη σειρά του, σε χύδην ξηρό (π.χ. σιτηρά) και χύδην υγρό (π.χ. πετρέλαιο) φορτίο. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 41

¹⁸ Στην αγορά γραμμών μεταφέρεται «γενικό φορτίο» (general cargo) που είναι, συνήθως, μοναδοποιημένο (σε παλέτες, σακιά κ.λπ.) και πολύ μικρό για να συμπληρώσει την χωρητικότητα ενός πλοίου, γι’ αυτό και τα πλοία γραμμών μεταφέρουν πολλά είδη φορτίων. Χαρακτηριστική περίπτωση γενικού φορτίου είναι τα εμπορευματοκιβώτια (container) Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 41-42

¹⁹ Είναι τα πλοία που πηγαίνουν όπου υπάρχει ζήτηση για μεταφορά φορτίου, χωρίς άλλους περιορισμούς, με αποτέλεσμα να «αλητεύουν» σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Έτσι προέκυψε η ονομασία «tramp», που στα ελληνικά μεταφράζεται ως «αλήτης», περιπλανώμενος, άστεγος», χωρίς όμως να περιέχει κανένα σκοπό υποτίμησης των πλοίων αυτών. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 45.

²⁰ Από τη λέξη “line” που σημαίνει γραμμή. Τα πλοία αυτά εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, όπου έχει αναπτυχθεί μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου που διεξάγεται ανάμεσα τους. Συνήθως μεταφέρουν γενικά φορτία. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 45.

²¹

μπορεί να είναι και ο ιδιοκτήτης του φορτίου η ο ενδιαφερόμενος για τη μεταφορά του) και έτσι διαθέτει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου στο ναυλωτή για να μεταφέρει το φορτίο έναντι ενός συζητήσιμου και νόμιμου, με βάση τη προσφορά και τη ζήτηση, ποσού που λέγεται «ναύλος». Η συμφωνία ανάληψης των ανωτέρω υποχρεώσεων από τα 2 μέρη αποκαλείται «σύμβαση ναύλωσης» και πρόκειται για ένα έγγραφο που περιλαμβάνει όλους τους όρους που τα μέρη συμφωνήσαν. Η σύμβαση αυτή ναυλώσεως είναι το ευρέως γνωστό «ναυλοσύμφωνο».

Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί το κύριο συμβόλαιο στην ελεύθερη αγορά της ναυτιλίας και διαχωρίζεται από τη φορτωτική, η οποία ενώ είναι το αντίστοιχο συμβόλαιο στην ναυτιλία γραμμών, αποτελεί απλή απόδειξη φόρτωσης και παραλαβής των προϊόντων. Οι όροι λοιπόν, του ναυλοσυμφώνου είναι μεγάλης σημασίας αφού σε αυτούς βασίζεται η διαδικασία για τη φόρτωση, μεταφορά και παράδοση του φορτίου. Εξίσου μεγάλης σημασίας είναι και η διατύπωση τους γιατί διαφορετική χρήση ίδιων λέξεων οδηγεί, συχνά, σε διαφορετική ερμηνεία των όρων και σε μη επιθυμητό από τα μέρη αποτέλεσμα.

Οι αντιθέσεις που δημιουργούνται σχετικά με το τρόπο που ερμηνεύονται οι όροι του ναυλοσυμφώνου οδηγεί, συχνά, σε διαφορές μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, και για να τις λύσουν καταλήγουν στο δικαστικό τρόπο. Τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα συντάσσονται σύμφωνα με το αγγλικό ναυτικό δίκαιο, έτσι τα μέρη απευθύνονται κυρίως σε αγγλικά δικαστήρια, είτε επιλέγοντας τη δικαστική οδό είτε τη διαιτητική διαδικασία, η οποία και προτιμάται μάλλον λόγω της έλλειψης δημοσιότητας που τη χαρακτηρίζει.

Το αγγλικό ναυτικό δίκαιο σε συνδυασμό με τη νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων αποτελεί το θεμέλιο πάνω στο οποίο συντάσσονται τα ναυλοσύμφωνα και οι όροι τους. Πρόκειται για μια κυκλική διαδικασία, [χρησιμοποίηση εφαρμοσμένων ναυλοσυμφώνων → σύνταξη ναυλοσυμφώνων (αγγλικό δίκαιο) → ανάθεση αναφύομενων διαφορών στα αγγλικά δικαστήρια → ερμηνεία όρων των ναυλοσυμφώνων από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων → σύνταξη ναυλοσυμφώνων τροποποιημένων υπό τις νέες ερμηνείες → χρησιμοποίηση/εφαρμογή

τροποποιημένων ναυλοσυμφώνων κ.ο.κ.] ο οποίος αποκαλύπτει, εκτός από τα αίτια εμπλοκής της σε αυτές, τον κυρίαρχο ρόλο της αγγλικής νομολογίας στις παγκόσμιες ναυτιλιακές συναλλαγές.

Έτσι, οι έννοιες «παράδοση φορτίου» και «ευθύνη για το φορτίο» από τη μια προσαρμόζονται στη tramp ναυτιλία αφού είναι βασικό μέρος των ναυλοσυμφώνων, από την άλλη συσχετίζονται όπως και οι υπόλοιποι όροι με τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων. Η έννοια των όρων αυτών, όπως και η ερμηνεία των ναυλοσυμφώνων γενικότερα, στηρίζεται στις αποφάσεις των δικαστικών αγγλικών υποθέσεων, τον μεγαλύτερο όγκο των οποίων προσφέρει η tramp ναυτιλία. Για τους παραπάνω λόγους η ανάλυση των δύο παραπάνω όρων γίνεται με βάση δικαστικές αποφάσεις του Λονδίνου.

3.2 «ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ» (“Cargo Delivery”)

Ο όρος «delivery of cargo», που αποδίδεται στα ελληνικά ως «παράδοση φορτίου», απαντάται στα ναυλοσύμφωνα που υπογράφονται στην ναύλωση ταξιδιού (voyage charter), στην ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat charter), στην ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment) και στην ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (consecutive voyages charter) και αφορά την υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του. Στη ναύλωση ταξιδιού, εργολαβικής μεταφοράς και συνεχόμενων ταξιδιών η υποχρέωση αυτή βαρύνει τον πλοιοκτήτη, ενώ στην ναύλωση πλοίου γυμνού τον ναυλωτή, αφού αυτός αναλαμβάνει την μεταφορά του φορτίου στη συγκεκριμένη ναύλωση.

Ειδικότερα, ο όρος της παράδοσης φορτίου έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με το αγγλικό εθνικό - άγραφο δίκαιο (common law) και προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης / μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, στο λιμάνι προορισμού και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε. Η έννοιά του, όμως, εξειδικεύεται, ανάλογα με την κατά περίπτωση κρίση του δικαστηρίου στις υποθέσεις που κάθε φορά εκδικάζονται

Σύμφωνα με την περιπτωσιολογική αυτή εφαρμογή, σε περίπτωση ζημίας

(damage), απώλειας (loss) ή μη παράδοσης του φορτίου (non - delivery), ο παραλήπτης έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση (*Ben Shipping Co Ltd v. An Bord Baine / Societe Francaise Bunge SA v. Belcan NV*). Όταν το φορτίο παραδίδεται σε διαφορετικό προορισμό και δεν είναι δυνατό να αποκτηθεί αλλού, ο παραλήπτης δικαιούται να ζητήσει το κόστος της μεταφοράς. Αυτό, μάλιστα, ενεργοποιεί και το γενικό κανόνα του δικαίου της αποζημίωσης, ότι το μέρος που ζημιώθηκε από την αθέτηση του συμβολαίου από το άλλο μέρος, δικαιούται σε αποζημίωση που θα τον επαναφέρει στην προτέρα της αθέτησης του συμβολαίου κατάσταση. Οι ζημίες που θα αναγνωριστούν δεν θα είναι ειδικές ή έμμεσες, αλλά αυτές που φυσικά και άμεσα προκλήθηκαν από την αθέτηση του συμβολαίου από μέρους του πλοιοκτήτη.

Επειδή ο παραλήπτης δικαιούται να ζητήσει την παράδοση των αγαθών στον καθορισμένο τόπο, αν ο πλοιοκτήτης δεν μπορέσει να κρατήσει τη συμφωνία αυτή, η άμεση και φυσική συνέπεια είναι ότι ο έμπορος θα κανονίσει τη συνέχεια της μεταφοράς και θα χρεώσει στον πλοιοκτήτη το λογικός κόστος της μεταφοράς αυτής. Και δεν βελτιώνει τη θέση του πλοιοκτήτη, αν ισχυριστεί ότι ο παραλήπτης οφείλει να ελαχιστοποιήσει ή να μηδενίσει τη ζημία του πουλώντας αλλού. Είναι δικαίωμα του παραλήπτη να τηρηθούν τα συμφωνημένα και δεν υποχρεούται να δεχτεί ανεπιθύμητες μεθόδους απόδοσης [*Monarch Steamship Co. Ltd. v. A/B Karlshamns Oljefabriker (1949) 1 All E.R 1*]. Περαιτέρω, σε περίπτωση μη παράδοσης του φορτίου, οι ζημίες θα πρέπει να υπολογιστούν βάσει της αγοραστικής αξίας που θα είχαν φτάνοντας στο λιμένα εκφόρτωσης, αφαιρουμένου του τυχόν εναπομείναντος απλήρωτου ναύλου. Ο ιδιοκτήτης, δηλαδή, του φορτίου θα πρέπει να αποζημιωθεί με τρόπο ώστε να επανέλθει στην κατάσταση που θα ήταν αν το φορτίο παραδιδόταν με ασφάλεια και δεν χανόταν [*Rodocanachi, Sons & Co. v. Milburn Brothers (1886), 18 Q.B.D. 67*]. Η διαδικασία παράδοσης του φορτίου ολοκληρώνεται όταν ολόκληρο το φορτίο είναι στην άμεση διάθεση και τον έλεγχο του παραλήπτη του (*British Shipowners v. Grimond, Chartered Bank v. British India SN Co.*).

Κατά γενικό κανόνα, ισχύει ότι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παραδώσει από την άνω πλευρά του πλοίου (“over the ship’s side”). Όποιες κι αν είναι οι συνθήκες παράδοσης, το ένα μέρος πρέπει να παραδώσει και το άλλο να παραλάβει συγχρόνως και κατά την ίδια διαδικασία. Συνεπώς, σε αυτήν την διαδικασία οφείλουν να παρίστανται

αμφότερα τα μέρη. Ο πλοιοκτήτης ενεργεί από το κατάστρωμα ή κάποιο σημείο του πλοίου του, αλλά πάντα βρίσκεται πάνω στο πλοίο, ενώ η θέση του αντισυμβαλλομένου του είναι δίπλα στο πλοίο, όπου πρέπει να του παραδοθεί το εμπόρευμα. Αλλά και ο πλοιοκτήτης οφείλει να βρίσκεται εκεί που πρέπει να παραδώσει το εμπόρευμα. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τοποθετήσει το φορτίο με τέτοιο τρόπο, ώστε να ευνοεί την παραλαβή του από τον παραλήπτη. Σε τέτοια, δηλαδή, απόσταση από το πλοίο, όση χρειάζεται για να μπορέσει ο παραλήπτης να ξεκινήσει τις εργασίες παραλαβής του. Όταν, λοιπόν, πλοιοκτήτης ενεργεί κατ' αυτόν τον τρόπο, κάθε καθυστέρηση στην εκφόρτωση βαρύνει τον παραλήπτη [*Petersen v. Freebody & Co. (1895) 2 Q.B. 294*].

Ουσιαστικά, την εκφόρτωση και παράδοση του φορτίου εκτελούν οι πράκτορες του πλοιοκτήτη και του παραλήπτη του φορτίου, οπότε ο πλοιοκτήτης εκτελεί πλήρως την υποχρέωσή του για παράδοση του φορτίου όταν ο πράκτορας / αντιπρόσωπος του παραλήπτη έχει στα χέρια του το φορτίο²². Ο πλοίαρχος, ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, έχει υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στο πρόσωπο που αναγράφεται στην φορτωτική ή στους πράκτορες / αντιπροσώπους του (*Bourne v. Gatcliffe*) και δεν ευθύνεται αν παραδώσει σε οποιονδήποτε δεν παρουσιάζει τη φορτωτική [*“The Stettin” (1889), 14 P.D. 142*], Γενικότερα, δεν ευθύνεται αν, ενεργώντας καλή τη πίστη²³, παραδώσει το φορτίο στον κατονομαζόμενο στο ναυλοσύμφωνο αντισυμβαλλόμενο ή στο πρόσωπο που παρουσιάζει πρώτο την φορτωτική, προστατεύοντας έτσι τη φήμη του πλοιοκτήτη [*Glyn Mills & Co. v. East and West India Dock Co., (1882), 47 L.T. 309*].

Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από την ευθύνη της προσωπικής παράδοσης των αγαθών, όταν αυτό προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο [*Chartered Bank v. British India SN Co / Pacific Milk Industries (M) Bhd v. Koninklinjke*], Το μόνο που πρέπει να γνωρίζει είναι ότι ο παραλήπτης του φορτίου είναι αυτός που υπέδειξε ο ναυλωτής και

²² Γ κιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, σελ. 544.

²³ «Όταν ο πλοίαρχος δεν έχει καμία ειδοποίηση ή γνώση για τίποτα άλλο, παρά μόνο ότι υπάρχουν άλλα μέρη της φορτωτικής, ένα από τα οποία δυνατόν να έχει μεταβιβαστεί, δικαιολογείται ή απαλλάσσεται αν παραδώσει σύμφωνα με το συμβόλαιό του στο πρόσωπο που εμφανίζεται ως κομιστής της φορτωτικής που του παρουσιάζεται», Lord Blackburn, *Glyn Mills & Co. v. East and West India Dock Co.*, (1882), 47 L.T. 309, Ivamy E.R. Hardy, *Casebook on Shipping Law*, London 1982, σελ. 68.+

δε χρειάζεται να ερευνά το δικαίωμα κατοχής του υποδεικνυόμενου παραλήπτη επί του φορτίου. Αν ενεργήσει όπως του υποδεικνύει ο ναυλωτής σχετικά με την ταυτότητα του παραλήπτη, ο ναυλωτής δεν δικαιούται να ισχυριστεί ότι η παράδοση έγινε σε λανθασμένο παραλήπτη [*Farenco Shipping Co Ltd v. Daebo Shipping Co Ltd (The "Bremen Max") English Commercial Court: Teare J: [2008] EWHC 2755*]. Βέβαια, σε σύντομα ταξίδια ή όταν παρεμβάλλονται διάφορες πωλήσεις και παραδόσεις, είναι δυνατόν το πλοίο να φτάσει στο λιμένα εκφόρτωσης πριν η φορτωτική φτάσει στα χέρια του τελικού παραλήπτη. Τότε, ζητείται από τον πράκτορα του πλοιοκτήτη να παραδώσει το φορτίο χωρίς την φορτωτική, μπορεί είτε να αρνηθεί είτε να ρισκάρει, κάνοντας παράδοση εν πλήρη γνώσει της παρεπόμενης ευθύνης του απέναντι στον δικαιούχο ιδιοκτήτη του φορτίου και / ή των κατόχων της φορτωτικής, αν το φορτίο παραδοθεί στο λάθος πρόσωπο [*The Sagona, A/S Hansen - Tangens Rederi III v. Total Transport Corp. (1984), 1 Lloyd's Rep. 194 (QBD (Com.Ct.))*]²⁹⁵. Κανένας, όμως, ούτε ο χρονοναυλωτής, δεν δικαιούται να διατάξει τον πλοίαρχο να παραδώσει το φορτίο χωρίς την επίδειξη μιας αυθεντικής φορτωτικής και ο χρόνος που θα χαθεί κατά την διάρκεια της άρνησής του δεν θα μετράει ως χρόνος μη μίσθωσης του πλοίου («off-hire» time) [*The Houda, Kuwait Petroleum Corp. v. I. & D. Oil Carriers Ltd. (1994), 2 Lloyd's Rep. 541 (C.A.)*]^{24 25}

Τέλος, στην περίπτωση καθυστέρησης της μεταφοράς των αγαθών, οι παραλήπτες δικαιούνται αποζημίωση και η ζημία τους υπολογίζεται με βάση τη διαφορά ανάμεσα στην αγοραστική αξία των αγαθών κατά την χρονική στιγμή της συμφωνημένης παράδοσης και την αγοραστική τους αξία τη στιγμή της πραγματικής τους παράδοσης. Το ποσό, δηλαδή, της αποζημίωσης στοχεύει να επαναφέρει, όσο περισσότερο γίνεται, το ζημιωμένο μέρος στην κατάσταση που θα βρισκόταν, χωρίς την πρόκληση της ζημίας λόγω αθέτησης του συμβολαίου [*C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (1967), 2 Lloyd's Rep. 457*],

²⁴ Christof F. Luddeke, *Marine Claims - A guide for the handling and prevention of marine claims*, London, New York, Hong-Kong 1996, σελ. 44.

²⁵ Ο.π., σελ. 45.

3.3 «ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ» (“Cargo Liability”)

Ο ειδικός όρος «ευθύνη για το φορτίο» περιλαμβάνεται συνήθως στα ναυλοσύμφωνα για να ρυθμίσει την ευθύνη του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή για ζημία ή απώλεια του φορτίου. Βέβαια, σε αντίθεση με τη σχέση μεταφορέα - φορτωτή, η σχέση πλοιοκτήτη - ναυλωτή δεν υπόκειται σε υποχρεωτικούς κανόνες σχετικά με την ευθύνη για το φορτίο. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα τείνουν να περιορίζουν σε μικρό ή μεγαλύτερο βαθμό την ευθύνη του πλοιοκτήτη, ενώ άλλα ενσωματώνουν αυτούσιους του διεθνείς κανονισμούς. Εντούτοις, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ο όρος της ευθύνης για το φορτίο εμφανίζεται υπό τη μορφή της επονομαζόμενης ρήτρας «Paramount» (“Paramount Clause”) η οποία, παρά τις ποικίλες δυνατές διατυπώσεις της, κυρίως προβλέπει τη συμφωνία των μερών για εφαρμογή των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ (“Hague - Visby Rules”)^{26 27 28} σε τυχόν ζημία του φορτίου.

Ειδικότερα, η ρήτρα αυτή μπορεί να προβλέπει : α) ότι όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο θα διέπονται από τους Κανόνες ή β) ότι ο καταμερισμός της ευθύνης για το φορτίο, υπό το ναυλοσύμφωνο, θα διέπεται από τους Κανόνες ή γ) ότι ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους Κανόνες.

Τυπική διατύπωση της ρήτρας «Paramount» είναι η ακόλουθη : «Οι Κανόνες της Χάγης όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968 θα εφαρμόζονται σε αυτό το ναυλοσύμφωνο και σε οποιαδήποτε φορτωτική εκδίδεται υπό αυτό. Οι ναυλωτές θα εξασφαλίζουν ότι όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται υπό αυτό το ναυλοσύμφωνο θα περιέχουν έναν όρο που περιλαμβάνει αυτούς τους κανόνες» (Ναυλοσύμφωνο Multiform, έκδ. 1986, όρος 33) . Η «BIMCO» , ο μεγαλύτερος ιδιωτικός ναυτιλιακός οργανισμός, έχει εκδώσει την δική της *Υ* ρήτρα «Paramount», την

²⁶ Οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ αποτελούν το περιεχόμενο της «Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων κανόνων σχετικά με τις Φορτωτικές», που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Αυγούστου 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από τα Πρωτόκολλα της 23^{ης} Φεβρουαρίου 1968 και της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1979 (περί Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων - Special Drawing Rights) και καθορίζουν το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε σύμβαση μεταφοράς, το οποίο δεν μπορεί να αποκλειστεί.

²⁷ “The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968 shall apply to this charter party and to any bills of lading issued hereunder. The charterers shall procure that all bills of lading issued under this charter party shall contain a clause to include these rules” (Multiform, ed. 1986, clause 33).

²⁸ “Baltic and International Maritime Council” - «Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο»

οποία ονομάζει «Γενική Ρήτρα Paramount» (“General Clause Paramount”)²⁹.

Ο όρος «ευθύνη για το φορτίο», που παρουσιάζεται ως ρήτρα «Paramount», έχει ως νομικό υπόβαθρο, όταν περιλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα, τον αγγλικό νόμο για τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών του 1924 (Carriage of Goods by Sea Act - C.O.G.S.A. 1924), ο οποίος ενσωμάτωσε σε ένα ενιαίο σύνολο την διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία, όπως αυτή διαμορφώνεται από τους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, το αγγλικό εθιμικό δίκαιο (common law) και τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α.³⁰ Στην Ελλάδα, οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ έγιναν εσωτερικό δίκαιο με την κύρωση του νόμου υπ' αριθμ. 2107/1992, αν και ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου μέχρι τότε περιείχε ανάλογες διατάξεις.

Την ευθύνη για το φορτίο και τον τρόπο που αυτή κατανέμεται ανάμεσα στα μέρη του ναυλοσυμφώνου οριοθετούν οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ στα άρθρα τους, ρυθμίζοντας κυρίως τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τις απαλλαγές από την ευθύνη του μεταφορέα - πλοιοκτήτη σε σχέση με το φορτίο. Σε γενικές γραμμές, η ευθύνη του μεταφορέα συνοψίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 3§2³¹ των κανόνων και ορισμένες επιφυλάξεις, στην υποχρέωσή του να προβαίνει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια (properly and carefully) στην φόρτωση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των μεταφερόμενων πραγμάτων.

Η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων έχει ασχοληθεί πολλές φορές με το θέμα και έχει ερμηνεύσει τους ανωτέρω κανόνες για την ευθύνη των μερών του ναυλοσυμφώνου για το φορτίο. Όσον αφορά στην επιμέλεια που πρέπει να καταβάλλει ο μεταφορέας εκπληρώνοντας τις υποχρεώσεις του για το φορτίο, το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας αποφάνθηκε στην υπόθεση *Albacora v. Westcott and Laurance Line* (1966) 2 *Lloyd's Rep.* 53, 192, 257] ότι η προσθήκη της έκφρασης «με τον τρόπο που αρμόζει» στην «επιμέλεια» προσθέτει κάτι επιπλέον στο βαθμό της επιμέλειας που πρέπει να επιδεικνύει ο μεταφορέας για τη μεταχείριση του φορτίου. Η όλη διατύπωση της §2 του άρθρου 3 ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο ως εξής : ότι ο μεταφορέας πρέπει να εκτελεί τις εργασίες που αναφέρονται στη διάταξη αυτή με βάση ένα «υγιές» (sound)

²⁹ Βλ. Παράρτημα Μ, σελ 166.

³⁰ Οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ δεν έχουν κυρωθεί ακόμη από τις Η.Π.Α.

³¹ Βλ. Παράρτημα Ν, σελ. 167.

σύστημα. Ένα σύστημα που δεν είναι ανάγκη να ανταποκρίνεται σε κάθε αδυναμία και ιδιοσυστασία του συγκεκριμένου φορτίου, όμως, αντικειμενικά, πρέπει να είναι «υγιές» σε σχέση με όλες τις περιστάσεις και με τη γενική πρακτική που ακολουθούν οι θαλάσσιοι μεταφορείς πραγμάτων για το συγκεκριμένο φορτίο, ενόψει πάντως και της γνώσης την οποία έχει ο μεταφορέας ή όφειλε να έχει όσον αφορά στη φύση των μεταφερόμενων πραγμάτων³². Από την άποψη αυτή, η επιμέλεια και η αντίστοιχη ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με το φορτίο εμφανίζεται να είναι αυστηρότερη από την «προσήκουσα επιμέλεια» και την αντίστοιχη ευθύνη του σχετικά με το φορτίο .

Όσον αφορά στην δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για το φορτίο, έχει κριθεί ότι η όλη σύμβαση μεταφοράς υπόκειται στους Κανόνες (Χάγης - Βίσμπυ), αλλά το σημείο μέχρι το οποίο εκτείνονται οι υποχρεώσεις του μεταφορέα για την φορτοεκφόρτωση το αποφασίζουν τα μέρη. Συνεπώς, αν ο μεταφορέας αποφάσισε να φορτώσει, στοιβάσει ή εκφορτώσει το φορτίο, πρέπει να το κάνει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια, με κάθε προστασία που του παρέχει το άρθρο 4³³ ³⁴ των Κανόνων. Αλλά οι Κανόνες δεν καθιστούν ανίσχυρη μια συμφωνία που μετατοπίζει την ευθύνη για τις εργασίες αυτές στον φορτωτή, τον ναυλωτή ή τον αντισυμβαλλόμενο [*Pyrene v. Scindia Navigation (1954)*, 2 Q.B. 402 / *G H Renton & Co. Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama (1957)*, A.C. 149 / *Jindal Iron and Steel Co. Ltd and others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. (The Jordan II) (2005)*, H.o.L.1 *Lloyd's Rep. 57* ³⁵ / *The Arawa (1977)* 2 *Lloyd's Rep. 416, 424-425*]. Όταν οι ναυλωτές έχουν, βάσει του ναυλοσυμφώνου, την ευθύνη για τη στοιβασία, οι πλοιοκτήτες δεν

³² Α. Κιάντου - Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*⁶, τ. 2^{ος}, Θεσ/νίκη - Αθήνα 2007, σελ. 370-371. Η υπόθεση επί της οποίας αποφάνθηκε το House of Lords αφορούσε φορτίο παστών ψαριών, το οποίο φορτώθηκε σε λιμένα της Σκωτίας με προορισμό λιμένα της Βόρειας Ιταλίας, χωρίς να έχουν δοθεί από τον φορτωτή ειδικές οδηγίες για τον χειρισμό του φορτίου κατά την διάρκεια της μεταφοράς. Στον λιμένα προορισμού τα ψάρια βρέθηκαν σε ποιοτικώς χειρότερη κατάσταση από αυτήν στην οποία είχαν παραδοθεί προς μεταφορά, ενώ διαπιστώθηκε εκ των υστέρων ότι τα παστά ψάρια αυτού του τύπου δεν μπορούν να αντέξουν ένα τόσο μεγάλο ταξίδι χωρίς ψύξη, γεγονός που αγνοούσε ο μεταφορέας. Εν όψει αυτού, το δικαστήριο έκρινε ότι ο μεταφορέας, μην έχοντας λόγο να υποθέσει ότι το φορτίο απαιτούσε ιδιαίτερη μεταχείριση, είχε λειτουργήσει ακολουθώντας ένα «υγιές σύστημα ενέργειας» και ότι η ζημία του φορτίου προκλήθηκε όχι από έλλειψη της επιμέλειας που προσήκει στη φύση του φορτίου, αλλά από εγγενές ελάττωμα αυτού. Κιάντου - Παμπούκη, σελ. 371, υποσημ. 3.

³³ Η άποψη αυτή έχει επιβληθεί στο αγγλικό δίκαιο, όπου ακολουθείται τόσο από τα δικαστήρια όσο και από τους συγγραφείς, έχει επεκταθεί δε και στα δικαστήρια των Η.Π.Α. Βλ. Κιάντου - Παμπούκη, σελ. 371.

³⁴ Βλ. Παράρτημα Ν, σελ. 167-169.

³⁵ *L.M.A.A. Law Review*, 2004 -2007.

ευθύνονται έναντι των ναυλωτών για τις ζημίες που επήλθαν λόγω της μη αρμόζουσας (improper) στοιβασίας του φορτίου, ακόμη κι αν έτσι το πλοίο κατέστη αναξιόπλοο. Υπό το συγκεκριμένο όρο του ναυλοσυμφώνου, οι πλοιοκτήτες δεν οφείλουν να παρέμβουν στην διαδικασία φόρτωσης των ναυλωτών για να διασφαλίσουν το αξιόπλοο της στοιβασίας [*Canadian Transport Ltd v Court Line Ltd (1940) AC 934 / The Imvros (1999) 1 Lloyd's Rep 848 / Compania Sud American Vapores v MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co KG (The "ER Hamburg") (2006) EWHC 483 (Comm)*]. Οι πλοιοκτήτες ευθύνονται αν δεν καταφέρουν να μεταφέρουν το φορτίο με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια, ως ορίζει το άρθρο 3§2 των Κανόνων. Οι ίδιοι φέρουν το βάρος απόδειξης της απαλλαγής τους από την ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων, ενώ ο όρος «διαχείριση του πλοίου» δεν περιλαμβάνει αμέλεια στην διαχείριση των καταπελτών [*Gosse Millerd Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd (1928), All E.R Rep. 97*]. Η ευθύνη, όμως, του μεταφορέα σε περίπτωση μερικής φυσικής ζημίας του φορτίου, που είχε ως συνέπεια την ολική απώλεια της αξίας του ως κατεστραμμένου φορτίου, θα περιοριστεί, κατά το άρθρο 4§5(α) των Κανόνων, με αναφορά στο βάρος του φορτίου που υπέστη τη φυσική ζημία και όχι στο συνολικό βάρος του μεταφερθέντος φορτίου, καθώς η έκφραση «απώλειες ή ζημίες που προκαλούνται σε εμπορεύματα» (“goods lost Sof damaged”), ερμηνευμένη μέσα στα πλαίσια του δικαίου των συμβάσεων, αναφέρεται, κυρίως, σε δύο κατηγορίες εμπορευμάτων : σε αυτά που χάνονται ή καταστρέφονται ολοσχερώς («απώλειες») και σε αυτά που σώζονται μεν (δεν χάνονται) αλλά έχουν υποστεί φθορές («ζημίες») [(1) *Serena Navigation Ltd* (2) *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd -v- (1) Dera Commercial Establishment and (2) Standard Chartered PLC, (The Limnos)*, [2008]EWHC (C.C. - Q.B.D.) 1036].

Η ενσωμάτωση της ρήτρας «Paramount» στο ναυλοσύμφωνο, χωρίς άλλα λόγια ή στοιχεία, σημαίνει ότι ενσωματώνονται όλοι οι Κανόνες. Αν τα μέρη σκοπεύουν να ενσωματώσουν μέρος των Κανόνων ή μόνο το υποχρεωτικό μέρος των Κανόνων, το αναφέρουν. Εν τη απουσία τέτοιας εξειδίκευσης, ισχύει η ενσωμάτωση του συνόλου των Κανόνων [*The Agios Lazaros (1976), 2 Lloyd's Rep. 47*] ³⁰⁷ Η έναρξη ισχύος των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ στο Ηνωμένο Βασίλειο έχει ως συνέπεια ο όρος «Paramount» σε ναυλοσύμφωνο που διέπεται από το αγγλικό δίκαιο να ενσωματώνει τους Κανόνες

αυτούς. Παρόλα αυτά, είναι μόνο ένας παράγοντας που καθορίζει την πρόθεση των «ναυτιλομένων», οπότε δίνει απλά μια ένδειξη ενσωμάτωσης των Κανόνων [*Seabridge Shipping AB v. AC Orsleff's EFTS's A/S (The M/VFjellvang)* (1999), 2 *Lloyd's Rep* 685]. Η βούληση / πρόθεση των μερών έχει μεγάλη σημασία για την ενσωμάτωση των Κανόνων στο ναυλοσύμφωνο. «Τα μέρη ενός ναυλοσυμφώνου συχνά επιθυμούν την ενσωμάτωση των Κανόνων στη συμφωνία τους. Αλλά με αυτό δεν εννοούν ότι επιθυμούν να ενσωματώσουν το «γράμμα» (ακριβή λόγια) των Κανόνων. Επιθυμούν να εισάγουν στη συμβατική τους σχέση τις ίδιες προδιαγραφές υποχρεώσεων, ευθύνης, δικαιωμάτων και ασυλίας που ισχύουν, κατά τους Κανόνες, για το μεταφορέα και το φορτωτή»³⁰⁸ [*Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum (The Saxon Star)* (1959), AC 133, 154],

Αναφορικά, τέλος, με το βάρος απόδειξης της ευθύνης για την απώλεια ή ζημία του φορτίου κατά τη μεταφόρτωση, αυτό, εφόσον έχει αποδειχτεί η απώλεια ή η ζημία του φορτίου από τον ιδιοκτήτη του, μετατοπίζεται στο μεταφορέα, ο οποίος, για να απαλλαγεί,^{36 37} πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία προήλθε από αιτία που καθιερώνει το ανεύθυνο του άρθρου 4§2 των Κανόνων. Αν το καταφέρει απαλλάσσεται, εκτός αν ο ιδιοκτήτης του φορτίου μπορέσει να αποδείξει την αθέτηση της υποχρέωσης του μεταφορέα για επιμέλεια κατά το άρθρο 3§2 των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ [*The Glendarroch* (1894), P 226 (CA), 234-235]³⁰⁹

³⁶ Τότε, κατά την εκδίκαση της υπόθεσης «The Agios Lazaros» το 1976, δεν ίσχυαν ακόμη, στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ το 1978 με την αγγλική νομοθεσία «Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1971», αλλά μόνο οι Κανόνες της Χάγης, όπου και αναφέρεται η απόφαση.

³⁷ *Viscount Simonds (The Saxon Star)*, S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford - New York 2007, σελ. 235.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

3.1 ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

3.1.1 Ζημιά ευκαιρίας (Expectation Damage)

Όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος παραβιάζει μια σύμβαση, συνήθως στο άλλο μέρος απονέμεται αποζημίωση λόγω ζημιάς. Η αποζημίωση αυτή αποσκοπεί στο να θέσει το άλλο μέρος στη θέση που θα βρισκόταν, εάν είχε εκπληρωθεί η σύμβαση. Πρόκειται για αποζημιώσεις που προορίζονται να καλύψουν όσα τα αθώα μέρη αναμένουν από τη σύμβαση. Οι υπολογισμοί είναι συνήθως απλοί, καθώς βασίζονται στην ίδια τη σύμβαση ή στις αξίες της αγοράς.

Τέλος, τα έξοδα που το ζημιωμένο μέρος κάνει προσπαθώντας να μετριάσει τις αποζημιώσεις μπορούν επίσης να ανακτηθούν από το εναγόμενο μέρος. Γενικά, ένα δικαστήριο μπορεί να απονείμει αποζημιώσεις σε έναν ενάγοντα για να προστατεύσει την προσδοκία του να λάβει την απόδοση του εναγόμενου. Αυτή είναι η πιο συνηθισμένη μορφή αποζημίωσης. Υπάρχουν, ωστόσο, ορισμένοι περιορισμοί στις αποζημιώσεις, μπορούν να καλυφθούν μόνο εάν μπορούν να υπολογιστούν με εύλογη βεβαιότητα. Όταν οι αποζημιώσεις δεν μπορούν να υπολογιστούν με εύλογη βεβαιότητα, ο ζημιωθείς θα είναι σε θέση να ανακτήσει μόνο τις ονομαστικές αποζημιώσεις.

Συνήθως, το ζήτημα της βεβαιότητας προκύπτει σε περιπτώσεις όπου οι ζημιές που υπέστησαν έχουν τη μορφή χαμένων κερδών. Ωστόσο, το ζημιωμένο μέρος έχει την υποχρέωση να προσπαθήσει να μετριάσει τις ζημιές. Στην πραγματικότητα, το ζημιωμένο θύμα δεν θα επιτρέπεται να ανακάμψει για ζημιές που θα μπορούσαν να είχαν μετριαστεί.

3.1.2 Ζημιά εξάρτησης (Reliance Damage (Wasted Expenditure))

Η αποζημίωση εξάρτησης από τη σύμβαση (Reliance) αποσκοπεί να τοποθετήσει τον κατήγορο στη θέση που θα είχε απολαύσει εάν δεν είχε συναφθεί ποτέ η σύμβαση, που ίσως είναι καλύτερη από εκείνη της ολοκληρωμένης σύμβασης. Η βάση της απαίτησης επιτρέπει στον κατήγορο να ανακτήσει τα χρήματα που ουσιαστικά χάθηκαν εξαιτίας της παραβίασης της σύμβασης από τον κατηγορούμενο. Οι χαμένες δαπάνες είναι μία από τις μεθόδους αξιολόγησης της αποκατάστασης των ζημιών λόγω παραβίασης της σύμβασης. Ένας μέρος μπορεί να ζητήσει αποζημίωση βάσει των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκτέλεση της σύμβασης. Αυτό είναι επίσης γνωστό ως κόστος εξάρτησης. Ο ενάγον μπορεί επίσης να ισχυριστεί απώλεια, για παράδειγμα, αν δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί ποια θα ήταν τα κέρδη εάν είχε εκτελεστεί η σύμβαση ή αν η σύμβαση είχε αποδειχθεί μη κερδοφόρα λόγω της μετέπειτα μείωσης της αγοράς. Η αποζημίωση θα αποδοθεί μόνο σε περιπτώσεις όπου οι αποζημιώσεις είναι ανεπαρκείς ή δεν μπορούν να αποδειχθούν. Εάν ένας κατηγορούμενος μπορεί να αποδείξει ότι ο κατήγορος δεν θα είχε επιστρέψει τις οφειλές του αν είχε πράγματι εκτελεστεί η σύμβαση, το δικαστήριο δεν θα διατάξει την καταβολή αποζημίωσης. Αν και η μέτρηση των χαμένων δαπανών είναι το κανονικό μέτρο για την εκτίμηση της αποζημίωσης λόγω παραβίασης της σύμβασης, ο κατήγορος μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση όταν δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί ποια θα ήταν τα κέρδη του αν είχε εκτελεστεί η σύμβαση ή αν έκανε κακή συμφωνία και προσδοκία και οι ζημιές που προκαλούνται δεν μπορούν να οδηγήσουν σε ουσιαστική και μετρήσιμη αποζημίωση. Διαπιστώθηκε ότι η αποζημίωση λόγω εξάρτησης από τη σύμβαση (*Reliance Damage*) και η αποζημίωση χαμένης ευκαιρίας (*expectation damage*) είναι αμοιβαία αποκλειστικές, έτσι ώστε να αποφευχθεί η διπλή αποζημίωση. Ο αιτών θα μπορεί να αποζημιωθεί ή για να βρεθεί στη θέση πριν τη σύμβαση ή στη θέση που θα βρισκόταν αν ολοκληρωνόταν η σύμβαση.

Η αποζημίωση δεν θα αποδοθεί εάν το ποσό δεν μπορεί να υπολογιστεί με βεβαιότητα.

3.1.3 Αποκατάσταση (Restitution)

Σε αντίθεση με τα προσδοκώμενα οφέλη και τα ενδιαφέροντα λόγω εμπιστοσύνης, η συζήτηση σχετικά με τα συμφέροντα αποκατάστασης κατά τη παραβίαση μιας περίπτωσης

του συμβολαίου για το αν μπορεί να υπάρξει ανάκτηση των κερδών (δηλ. των παροχών που δίνονται σε ένα μέρος) που προέκυψε από παράβαση της σύμβασης και όχι από τις απώλειες του θύματος. Σε περίπτωση αποκατάστασης, το δικαστήριο διατάσσει την επιστροφή χρημάτων αν διατάξει το παραβατικό μέρος να επιστρέψει ολοκληρωτικά στο άλλο πρόσωπο το ποσό που αρχικά κατέβαλε ο κατήγορος".

Η αποκατάσταση, γνωστή και ως αποκατάσταση της ζημίας, είναι ένας τύπος διορθωτικού μέτρου που υπολογίζεται βάσει των κερδών του εναγόμενου και όχι των ζημιών του ενάγοντος. Η αποκατάσταση απαιτεί κατ' ουσία από τον εναγόμενο να παραχωρήσει τα κέρδη που είχε λάβει παρανόμως στον ενάγοντα. Στο δίκαιο των συμβάσεων, η αποκατάσταση χρησιμοποιείται περισσότερο. Η επιστροφή στο δίκαιο των συμβάσεων έχει ως στόχο να αποκαταστήσει τον ζημιωθέντα ώστε να βρεθεί στη θέση που είχε πριν τη σύναψη της σύμβασης. Τα συμβαλλόμενα μέρη που επιθυμούν αποκατάσταση δεν μπορούν να αναζητήσουν χαμένα κέρδη ή κέρδη που προκλήθηκαν μετά την παραβίαση. Για να επιτύχει η αποκατάσταση, ο ενάγων πρέπει να συμπεριλάβει τον ισχυρισμό στην αρχική καταγγελία. Επίσης, η αποζημίωση δεν θα επιστραφεί εάν το ποσό δεν μπορεί να υπολογιστεί με βεβαιότητα.

Οι αποζημιώσεις αποκατάστασης χρησιμοποιούνται επίσης όταν η χρήση προσδοκώμενων αποζημιώσεων δεν είναι πρακτική. Η επιστροφή συνήθως χορηγείται όταν ένα μέρος έχει ωφελήσει το άλλο μέρος και αναμένεται να του επιστραφεί η εύλογη αξία του οφέλους που έδωσε. Ωστόσο, ο βασικός παράγοντας είναι ότι σε έναν κατήγορο δεν μπορεί να του χορηγηθεί ποσό μεγαλύτερο από τη ζημία που υπέστη λόγω της παραβίασης της επιστροφής.

3.2 Κριτήρια αποκατάστασης της ζημίας: The Recovery Criteria of Damage

3.2.1 Αιτιότητα (Causation)

Η αιτιώδης συνάφεια εφαρμόζεται για να προσδιορίσει αν η παραβίαση της σύμβασης είναι η αιτία μιας συγκεκριμένης απώλειας, όπως εφαρμόζεται στο δίκαιο της αμέλειας. Στο κοινό δίκαιο, η αιτιώδης συνάφεια είναι ένα ζήτημα που "πρέπει να καθορίζεται με την εφαρμογή της κοινής λογικής μεμονωμένα για τη κάθε διαφορά" και είναι ένα ερώτημα ενημερωμένο με

αποφάσεις αξιολόγησης και πολιτικές εκτιμήσεις. Για τους σκοπούς του νόμου περί αμέλειας, τίθεται το ζήτημα αν υφίσταται ο απαιτούμενος αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ συγκεκριμένης παραβίασης του καθήκοντος και συγκεκριμένης απώλειας ή ζημίας και πρόκειται ουσιαστικά για ένα γεγονός, που πρέπει να επιλυθεί, ζυγίζοντας τις πιθανότητες, ως θέμα κοινής λογικής και εμπειρίας. Σε περίπτωση παραβίασης της σύμβασης, όπως στην αμέλεια, όπου τα αποδεικτικά στοιχεία υποδηλώνουν πολλές πιθανές αιτίες για μια δηλωμένη ζημιά, μόνο η παραβίαση της σύμβασης αρκεί για να προκαλέσει την απώλεια του κατήγορου. Η συγκεκριμένη απώλεια ή ζημιά που αξιώνει ο κατήγορος πρέπει να προκαλείται από τη παραβίαση της σύμβασης από το άλλο μέρος για να είναι δυνατή η ανάκτηση της. • Αυτή η απώλεια προκύπτει όταν ο κατήγορος ισχυρίζεται ότι έχασε κάποια ευκαιρία λόγω της παραβίασης ή όταν συμβαίνει κάποιο γεγονός μετά την παραβίαση που επιδεινώνει τις απώλειες.

3.2.2 Απομακρυσμένη ζημιά (Remoteness)

Ακόμα κι αν μπορεί να θεωρηθεί ότι μια συγκεκριμένη ζημιά οφείλεται στην παραβίαση της σύμβασης, έρχεται ένα σημείο όπου ο νόμος λέει ότι ορισμένες απώλειες είναι πολύ απομακρυσμένες και, κατά συνέπεια, δεν μπορούν να καλυφθούν από τον παραβάτη της σύμβασης. Αν οι απώλειες του αιτούντος είναι πολύ απομακρυσμένες, οι ζημιές δεν μπορούν να ανακτηθούν. Πρέπει να είναι «εντός λογικής σκέψης» των μερών και πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι ο ενάγων δεν θα ανακτήσει όλες τις απώλειες: ο εναγόμενος θα ανακτήσει τη λογικά προβλεπόμενη ζημιά ή ενδεχομένως τη ζημιά που είναι δυνατό να καλύψει. Επίσης ο κατηγορούμενος θα καλύψει εκείνες τις οποίες έχει αναλάβει την ευθύνη. Όλα τα γεγονότα πρέπει να προκύπτουν φυσικά, συμπεριλαμβανομένης της πιθανότητας απώλειας των προσδοκώμενων. Ο γνωστός κανόνας σχετικά με τις "απομακρυσμένες ζημιές" στο συμβόλαιο είναι «Σε περίπτωση που δύο συμβαλλόμενα μέρη έχουν συνάψει σύμβαση ότι ένας από τους δύο έχει σπάσει το συμβόλαιο, οι αποζημιώσεις που θα έπρεπε να λάβει ο αντισυμβαλλόμενος θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να μπορούν να θεωρηθούν δίκαιες και λογικές είτε προκύπτουν φυσικά, σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, από μια τέτοια παράβαση της ίδιας της σύμβασης ή που λογικά μπορεί να θεωρηθεί ότι υπήρξε

στο επίκεντρο και των δύο μερών, τη στιγμή που φτιάχνανε τη σύμβαση, ως πιθανό αποτέλεσμα της παραβίασης της .

3.2.3 Μετρίαση ζημιάς (Mitigation)

Η αρχή του μετριασμού εφαρμόζεται στους ισχυρισμούς / αξιώσεις των συμβάσεων (claims). Σε ορισμένες περιπτώσεις, υπάρχει ρητός όρος σε μια σύμβαση που απαιτεί από ένα μέρος ή όλα τα μέρη να μετριάσουν τη ζημία τους μετά από παραβίαση. Αλλά ακόμη και χωρίς τέτοιο όρο είναι «καθήκον» του μέρους που ζητάει αποζημίωση να μειώσει την απώλειά του και έτσι θα μειωθεί η ζημία του. Η αρχή της μείωσης της ζητούμενης αποζημίωσης μπορεί να επηρεάσει τον ποσοτικό προσδιορισμό της ζημιάς όταν ο ενάγων έχει λάβει εύλογα μέτρα για να μετριάσει.

Το μέρος που αρνείται να μετριάσει την αποζημίωση που ζητάει δεν θα είναι σε θέση να πάρει όλη τη προσδοκώμενη αποζημίωση. Μπορεί μόνο να ανακτήσει τη προσδοκώμενη αποζημίωση χωρίς να κερδίσει το ποσοστό που μετρίασε. Αυτός είναι ο τρόπος που ο νόμος προσπαθεί να αποτρέψει τις απώλειες. Ο ενάγων πρέπει να λάβει λογικά μέτρα για να μετριάσει την απώλεια και ο εναγόμενος έχει την ευθύνη να αποδείξει ότι ο ενάγων δεν είχε λογική συνέπεια στα ζητούμενα του και δεν τεκμηρίωσε σωστά τα ζητούμενα του σε περίπτωση που αυτό ισχύει. Το μέρος που αρνείται να μειώσει τα ζητούμενα δεν θα είναι σε θέση να ανακάμψει πλήρως την αποζημίωση. Μπορεί μόνο να ανακτήσει τη προσδοκώμενη ζημιά χωρίς να πάρει το ποσοστό της μείωσης.

Επομένως, ο κανόνας του μετριασμού προσδιορίζει την πραγματική οφειλή του παραβάτη που προκύπτει από την μικρότερη δυνατή απώλεια του ενάγοντος αν αυτός είχε ενεργήσει λογικά. Το ερώτημα αν ο ενάγων ενεργούσε "λογικά" συνδέεται στενά με τη νομική αιτιώδη συνάφεια. Η αιτιώδης συνάφεια και ο μετριασμός έχουν περιγραφεί ως "δύο πλευρές του ίδιου νομίσματος". Κεντρικό στοιχείο της έννοιας της νόμιμης αιτιώδους συνάφειας είναι η αντίληψη ότι μια «αιτία» είναι «κάτι που παρεμβαίνει ή επεμβαίνει στην πορεία των γεγονότων που κανονικά θα πραγματοποιούνταν».

3.2.4 Αντισταθμική Αρχή Compensatory Principle

Στη ρίζα όλων των υποθέσεων που περιέχουν την εκτίμηση της ζημίας είναι η θεμελιώδη "αντισταθμιστική αρχή". Η αντισταθμιστική αρχή (Compensatory principle) αποτελεί θεμελιώδη έννοια του δικαίου των συμβάσεων και η αντισταθμιστική ζημία αποτελεί τη συνηθέστερη παράβαση της σύμβασης και προβλέπει ότι τα μέρη που ζητούν αποζημίωση για παραβίαση της σύμβασης μπορούν να ανακτήσουν μόνο την πραγματική τους απώλεια.

Σε περίπτωση αποζημίωσης, ένα δικαστήριο διατάσσει το πρόσωπο που παραβίασε τη σύμβαση να καταβάλει στο άλλο πρόσωπο αρκετά χρήματα για να πάρει ό, τι του είχε υποσχεθεί στη σύμβαση. Η αρχή αυτή προβλέπει ότι οι αποζημιώσεις τοποθετούν τον κατηγορο στην ίδια θέση, αλλά όχι σε καλύτερη θέση από ό, τι θα είχε αν το συμβόλαιο εκτελούνταν.

Οι αντισταθμιστικές αποζημιώσεις (Compensatory damages) απλώς ανταποκρίνονται στην οικονομική ζημία που μπορεί να προκληθεί στον ενάγον από τη παραβίαση της σύμβασης από τον ενάγοντα μόνο κατά τα εκτελεστικά. Ωστόσο, ενώ η αρχή είναι εύκολο να δηλωθεί, η εφαρμογή της στην πράξη αποκαλύπτει διάφορες δυσκολίες.

3.3 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

3.3.1 Συμβάν (Case) 1: A.P. Moller v CJ Logistics (Supreme Court 2016.5.27, 2014DA67614)

3.3.1.1 Γεγονότα (Facts)

Ο ενάγων A.P. Moller Maersk, ο οποίος ναύλωσε το πλοίο M / V Maersk Mytilini, σύναψε συμβόλαιο στις 8 Δεκεμβρίου 2005 με την CJ logistics για χρήση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Gwangyang. Τα πλοίο έφτασε στο λιμάνι Gwangyang στις 20 Οκτωβρίου 2007 και είχε προγραμματιστεί να αναχωρήσει με προορισμό το λιμάνι Busan,

το κανάλι Tanjung και Suez, το Port Said, τον Πειραιά, το Konstanz κ.λπ. Το πλοίο Μυτιλήνη είχε προγραμματιστεί να σταματήσει για εκφόρτωση και φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων σε αυτά τα λιμάνια. Η CJ Logistics (εναγόμενος) ολοκλήρωσε την εκφόρτωση και φόρτωση 1854 εμπορευματοκιβωτίων μόλις το πλοίο έφτασε στο λιμάνι Gwangyang. Ωστόσο, περίπου στις 14:20 μ.μ., την ώρα αναχώρησης του πλοίου, ένας υπάλληλος της CJ Logistics προκάλεσε ατύχημα στο οποίο εξερράγησαν 3 γερανοί και έπεσαν στο σκάφος. Έτσι ήταν απαραίτητη η επισκευή του σκάφους προτού αναχωρήσει. Τα 1854 εμπορευματοκιβώτια που φορτώθηκαν στο πλοίο είχε προγραμματιστεί να παραδοθούν σε διαφορετικά λιμάνια και τα φορτία του πλοίου ήταν όλα διαφορετικά. Επιπλέον, ο ενάγων διαπίστωσε ότι ήταν σχεδόν αδύνατο να γίνει η μεταφορά έως τις 23:30 μ.μ. της 13ης Νοεμβρίου 2007, μετά την ολοκλήρωση της επισκευής του πλοίου. Ως εκ τούτου, το φορτίο μεταφέρθηκε σε εναλλακτικά σκάφη του ενάγοντος (Maersk), δηλαδή το ASTOR, το Maersk Boston και το AXEL Maersk και ο ενάγων έλαβε το φορτίο μετά τη μεταφορά. Τελικά, ο ενάγων προχώρησε σε διεκδίκηση αποζημίωσης κατά του ενάγοντος δηλαδή της CJ Logistics.

3.3.1.2 Απόφαση δικαστηρίων (Decisions of the Courts)

Οι αποφάσεις του πρώτου, δεύτερου και τρίτου δικαστηρίου ήταν οι ίδιες. Δεδομένου ότι ο νόμος της κυβέρνησης για την προηγούμενη σύμβαση της χρήσης του τερματικού σταθμού είναι το αγγλικό δίκαιο, η έκταση της αποζημίωσης πρέπει να κρίνεται και αυτή με βάση το αγγλικό δίκαιο.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, ο σκοπός της αποζημίωσης είναι να βάλει το μέρος στη θέση που θα ήταν αν δεν είχε παραβιαστεί η σύμβαση. Προστατεύει το προσδοκώμενο όφελος και θέτει το μέρος στην ίδια θέση και όχι σε κάποια καλύτερη θέση.

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι υπολογισμού των απωλειών όπως οι ακόλουθοι: αποζημίωση χαμένης ευκαιρίας (expectation damages), αποζημίωση κόστους εξάρτησης από τη σύμβαση (reliance η wasted expenditure), και αποκατάσταση (restitution). Σύμφωνα με το ιστορικό του βρετανικού δικαστηρίου, ένας διάδικος μπορεί να αποζημιωθεί για ζημία αναφέροντας τα έξοδα που πραγματοποίησε εάν είναι αδύνατο να υπολογίσει τα χαμένα κέρδη. Και ένα μέρος

μπορεί να ισχυριστεί ζημιά με βάση το κόστος που προέκυψε εν αναμονή της εκτέλεσης της σύμβασης.

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι ο ενάγων ολοκλήρωσε τη μεταφορά με μεταφόρτωση των φορτίων σε τρία άλλα δικά του πλοία δεν είναι αλήθεια ότι ο ενάγων έχασε τα κέρδη του φορτίου.

Είναι εξαιρετικά δύσκολο να υπολογιστεί το κάθε μεμονωμένο φορτίο, δεδομένου ότι τα 1854 εμπορευματοκιβώτια που αποστέλλονται είχαν προγραμματιστεί να εκφορτωθούν σε διαφορετικούς λιμένες. Επομένως, αν δεν συνέβη το ατύχημα, δεν θα υπήρχαν δεδομένα για να κρίνουμε πόσο κέρδος θα μπορούσε να έχει ο ενάγων από τα εν λόγω σκάφη. Επομένως, είναι δύσκολο να υπολογιστεί η απώλεια από το προσδοκώμενο κέρδος και να εφαρμοστεί το μέτρο της απώλειας χαμένης ευκαιρίας (expectation damages).

Παρόλο που ο εναγόμενος CJ Logistics είπε: «Ο ενάγων ολοκλήρωσε τη μεταφορά και έλαβε το φορτίο, το οποίο είναι το μέτρο για τη μείωση της ζημίας που προκλήθηκε από την παραβίαση της σύμβασης, οπότε οι ενάγοντες δεν υπέστησαν ζημιά ισοδύναμη με το κόστος της ναύλωσης». Το δικαστήριο έκρινε ότι οι ισχυρισμοί της εναγόμενης CJ Logistics, με βάση την *Omak Maritime Ltd. κατά Mamola Challenger Ltd.* [2011], δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι είναι ευθύνη του εναγόμενου να αποδείξει ότι οι ενάγοντες δεν υπέστησαν ζημιά από αυτά τα μέτρα μετριασμού της απώλειας (mitigation measures). Κάτι που δεν ισχύει διότι υπέστησαν ζημιά.

Ακόμη και αν υποθεθεί ότι τα εναλλακτικά σκάφη που μεταφόρτωσαν από το πλοίο Μυτιλήνη χρησιμοποίησαν τις προγραμματισμένες διαδρομές, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ο ενάγων δεν υπέστη καμία απώλεια. Με άλλα λόγια, το κέρδος του ενάγοντος από το φορτίο υπολογίζεται με βάση και το κόστος για την χρήση των εναλλακτικών πλοίων και δεν έχει καμία σχέση με το θρυμματισμένο πλοίο.

Σύμφωνα με την καταγγελία του εναγόμενου, δημιουργεί ένα περίεργο συμπέρασμα ότι δεν προκαλείται ζημιά σε μια ναυτιλιακή εταιρεία με τόσο μεγάλο αριθμό εναλλακτικών πλοίων.

Εν ολίγοις, δεδομένου ότι είναι δύσκολο να υπολογιστούν ή να αποδειχθούν οι ζημιές από διαφορετικούς λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης 1854 εμπορευματοκιβωτίων, επιτρέπεται η αξίωση για χαμένες δαπάνες ως αποζημίωση για τις ζημιές. Για να αποφευχθεί όμως η ζημιά που οφείλεται σε χαμένες δαπάνες βάσει του βρετανικού δικαίου, ο εναγόμενος πρέπει να

αποδείξει ότι η παραβιαζόμενη σύμβαση είναι ελλιπής. Ωστόσο, δεν υπάρχει κανένας τέτοιος ισχυρισμός ή απόδειξη σχετικά με τον κατηγορούμενο CJ Logistics. Εάν ο ενάγων δεν είχε άλλα πλοία ή τα πλοία του δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσουν πρόσθετες αποστολές, ο ενάγων θα έπρεπε να οργανώσει ξεχωριστά ένα διαφορετικό σκάφος και, στην περίπτωση αυτή, θα είχε πράγματι δαπανήσει το κόστος της ναύλωσης και του καυσίμου.

Επιπλέον, εάν το εναλλακτικό πλοίο δεν είχε διευθετηθεί, ο ενάγων θα μπορούσε να ζητήσει αποζημίωση από τους φορτωτές (shippers) στη σύμβαση της μεταφοράς.

3.3.2 Συμβάν (Case 2): Globalia Business Travel S.A.U. v Fulton Shipping Inc. of Panama

3.3.2.1 Γεγονότα (Facts)

Οι ιδιοκτήτες της Fulton Shipping Inc. αγόρασαν το μικρό κρουαζιερόπλοιο New Flamenco του 1973, το οποίο προηγουμένως είχαν υπό τη διαχείριση τους. Το σκάφος ναυλώθηκε το 2004 από την Globalia Business Travel ("Charterers") από την Fulton.

Το 2007, τα μέρη συναντήθηκαν για να διαπραγματευτούν μια παράταση. Οι ιδιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι κατά τη συνάντηση αυτή συμφωνήθηκε μια διετής παράταση της ναύλωσης (μέχρι τον Νοέμβριο του 2009). Οι ναυλωτές, οι οποίοι αμφισβήτησαν την επίτευξη της συμφωνίας, επέστρεψαν το σκάφος τον Οκτώβριο του 2007. Οι πλοιοκτήτες έκαναν αγωγή για παραβίαση της σύμβασης. Οι ζημιές υπολογίστηκαν με βάση την καθαρή απώλεια κερδών που ισχυρίστηκαν ότι θα κέρδιζαν κατά τη διάρκεια των επιπλέον αυτών δύο χρόνων. Στην πραγματικότητα, ωστόσο, κατά τη στιγμή της επιστροφής του πλοίου δεν υπήρχε διαθέσιμη ισοδύναμη χρονοναύλωση προς αντικατάσταση.

Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες πούλησαν το πλοίο για 23.765.000 δολάρια τον Οκτώβριο του 2007. Αν το σκάφος είχε πωληθεί όταν θα έληγε το συμβόλαιο το 2009, η αξία του θα ήταν μόνο 7 εκατομμύρια δολάρια. Οι πλοιοκτήτες είχαν κέρδος 16,7 εκατομμυρίων δολαρίων ως άμεσο αποτέλεσμα της παραβίασης της σύμβασης από τον ναυλωτή. Το επιχείρημα των αιτούντων ήταν ότι η διαφορά αξίας του πλοίου ήταν νομικώς άσχετη και δεν θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση των ζημιών που καταβλήθηκαν από τους ναυλωτές. Ως εκ τούτου, οι εναγόμενοι ήταν υπεύθυνοι να αποκαταστήσουν την απώλεια των κερδών που υπέστησαν οι ενάγοντες.

3.3.2.2 Αποφάσεις δικαστηρίων (*Decisions of the Courts*)

Μέχρι τη συνεδρίαση διαιτησίας το 2013, ήταν σαφές ότι, λόγω της οικονομικής κρίσης του 2008, η αξία του σκάφους το 2009 θα ήταν περίπου 7 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ - σημαντικά χαμηλότερη από την πραγματική τιμή πώλησης το 2007. Οι ναυλωτές υποστήριξαν ότι οι ιδιοκτήτες επωφελήθηκαν από την παραβίαση των ναυλωτών και έπρεπε να τους δώσουν πίστωση για τη διαφορά μεταξύ της πραγματικής τιμής πώλησης του σκάφους και της αξίας του για το 2009. Οι ιδιοκτήτες υποστήριξαν ότι η διαφορά στην αξία του πλοίου ήταν νομικά άσχετη. Ο διαιτητής συμφώνησε με τους ναυλωτές, με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες να μην πάρουν αποζημίωση επειδή τα έσοδα της πώλησης υπερέβαιναν την απώλεια κέρδους που απαιτούνταν από τους ιδιοκτήτες, εφαρμόζοντας την «αντισταθμιστική / αποζημιωτική αρχή» ("Compensatory principle"). Σε μια πρώτη απόφαση, το εμπορικό δικαστήριο ανέτρεψε την απόφαση του διαιτητή, υποστηρίζοντας ότι το όφελος που πέτυχαν οι ιδιοκτήτες μέσω της υψηλότερης τιμής πώλησης του 2007 δεν είχε νόμιμα προκληθεί από την παραβίαση, αλλά από τις διακυμάνσεις της αγοράς και από την ανεξάρτητη εμπορική απόφαση των ιδιοκτητών να πουλήσουν το σκάφος όταν το έκαναν.

Το δικαστήριο έκρινε ότι, μολονότι η παραβίαση προκάλεσε τον μετριασμό (mitigation) και ο μετριασμός προκάλεσε το όφελος στην πώληση, αυτό δεν ήταν «επαρκές από τη νομική πλευρά για να διαπιστωθεί ο αναγκαίος αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παραβίασης και του «οφέλους». Έτσι, η απόφαση των ιδιοκτητών να πουλήσουν το πλοίο ήταν μια απόφαση που έγινε ανεξάρτητα από την παραβίαση.

Οι ιδιοκτήτες προσέφυγαν στο Εφετείο. Το δικαστήριο έκρινε ότι το σημαντικό ζήτημα στον τομέα αυτό ήταν αν υπήρχε μια διαθέσιμη αγορά. Εάν δεν υπήρχε, τότε η εκ πρώτης όψεως

μέτρηση της ζημίας για έναν αθώο ιδιοκτήτη ήταν η διαφορά μεταξύ της μίσθωσης που παρείχε η σύμβαση και του κόστους απόκτησης αυτής της μίσθωσης, μείον οποιοδήποτε ποσό που ο ιδιοκτήτης θα μπορούσε να κερδίσει λόγω της εμπορίας του σκάφους. Εάν αντί να εμπορεύονται το πλοίο οι ιδιοκτήτες αποφάσιζαν να το πωλήσουν - και ήταν λογικό για αυτούς να το πράξουν - αντί να εμπορεύονται το πλοίο - δεν υπήρχε υγιής νομικός λόγος να μην λάβουν υπόψη το πλεονέκτημα της πώλησης του σκάφους στην κορυφή της αγοράς, δεδομένου ότι η πώληση ήταν τόσο πράξη μετριασμού (mitigation) όσο και όφελος που έλαβαν οι ιδιοκτήτες. Έτσι, για κάθε όφελος που προκύπτει κατά την εκτίμηση της ζημίας, το δικαστήριο έκρινε ότι αρκεί να αποδειχθεί ότι προκύπτει κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών από τις συνέπειες της παραβίασης.

Το Ανώτατο Δικαστήριο προτίμησε την προσέγγιση στο Εμπορικό Δικαστήριο και επέτρεψε την έφεση των ιδιοκτητών με βάση το γεγονός ότι το υποτιθέμενο όφελος ήταν νομικά άσχετο: η πτώση της αξίας του σκάφους δεν προκλήθηκε από την παραβίαση των ναυλωτών ή από μια επιτυχημένη πράξη μετριασμού. Το Ανώτατο Δικαστήριο δήλωσε ότι το ουσιώδες ερώτημα ήταν αν υπήρχε επαρκώς στενή σχέση μεταξύ της ζημίας και του οφέλους και όχι αν ήταν παρόμοιας φύσης και ότι η έλλειψη αυτής της σχετικής αιτιώδους συνάφειας εμπόδισε τους ναυλωτές να συμψηφίσουν τη διαφορά στην αγοραία αξία ενάντια στις απαιτήσεις των ιδιοκτητών. Επομένως, αν πρέπει να ληφθεί υπόψη ένα όφελος, πρέπει να έχει προκληθεί από παραβίαση της συμφωνίας charterparty ή από μία επιτυχημένη ενέργεια μετριασμού (mitigation). Αυτό δεν συνέβη εδώ. Η διαφορά αξίας του σκάφους προκλήθηκε από τη κρίση του 2008, και όχι από την παραβίαση των ναυλωτών. Η πώληση του πλοίου ήταν ένα είδος συναλλαγής που οι ιδιοκτήτες ήταν σε θέση να πράξουν, ανεξάρτητα από την παραβίαση του συμβολαίου (charterparty) από τους ναυλωτές. Η παράβαση αυτή μπορεί να παρείχε τη δυνατότητα και να ενεργοποίησε τους ιδιοκτήτες να πωλήσουν το σκάφος, αλλά η απόφαση να πωληθεί το σκάφος ήταν νομικά ανεξάρτητη από την παραβίαση των ναυλωτών. Εάν οι ναυλωτές δεν είχαν αρνηθεί το charterparty, οι ιδιοκτήτες θα μπορούσαν και πάλι να είχαν πουλήσει το πλοίο με όρους που επέτρεπαν στον νέο ιδιοκτήτη να εκτελέσει το υπόλοιπο μέρος του charterparty (ναύλωσης). Στην πραγματικότητα, οι ιδιοκτήτες είχαν αγοράσει οι ίδιοι το σκάφος κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Δεν υπήρχε κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι θα προέκυπτε πώληση στο τέλος του charterparty και, εάν η αξία του σκάφους αυξήθηκε μεταξύ του 2007 και του 2009, οι ιδιοκτήτες δεν θα μπορούσαν να ισχυριστούν τη θετική διαφορά αξίας ως πρόσθετο κεφάλαιο απαιτήσεων. Η πώληση του σκάφους δεν ήταν επίσης

πράξη μετριασμού, επειδή δεν ήταν σε θέση να μειώσει την απώλεια εισοδήματος των ιδιοκτητών. Η μόνη σχετική ζημία ήταν η απώλεια εισοδήματος και όχι η απώλεια κεφαλαίου.

3.3.3 Συμβάν (Case 3): Globalia Business Travel S.A.U. v Fulton Shipping Inc. of Panama

3.3.3.1 Facts

Η Mamola Challenger Shipping Co. σύναψε ναύλωση με την Omak Maritime Ltd. (Omak) για πέντε χρόνια. Η Omak με τη σειρά της σχεδίασε να υποναυλώσει το πλοίο στην Shell Nigeria Exploration & Production Co. Ltd. (Shell Nigeria) για χρήση στη βιομηχανία πετρελαίου. Η ναύλωση ήταν μια καλή συμφωνία για την Omak, επειδή το μίσθωμα ορίστηκε στα 13.700 US \$ την ημέρα, το οποίο ήταν 7.500 US \$ χαμηλότερο από την τιμή της αγοράς των 21.347 US \$. Επιπλέον, ο ιδιοκτήτης συμφώνησε να εγκαταστήσει έναν επιπλέον γερανό επί του σκάφους δωρεάν. Κατά συνέπεια, προέκυψαν έξοδα για την προετοιμασία αυτής της ναύλωσης, για παράδειγμα, αφαιρώντας έναν γερανό από άλλο σκάφος για να τον εγκαταστήσει στο Mamola Challenger.

Ωστόσο, η Shell Nigeria αρνήθηκε τελικά να υποναυλώσει το πλοίο επειδή οι Εθνικές Υπηρεσίες Διαχείρισης Επενδύσεων Πετρελαίου δεν θα εγκρίνουν τη συμφωνία. Η Omak στη συνέχεια απέρριψε τη ναύλωση και ο ιδιοκτήτης επέλεξε να τερματίσει.

Ως αποτέλεσμα, τα χρήματα που είχε ξοδέψει ο ιδιοκτήτης για την αφαίρεση του γερανού και τη προετοιμασία της ναύλωσης χάθηκαν. Ωστόσο, η καταγγελία της σύμβασης ελευθέρωσε τον ιδιοκτήτη για να εισέλθει σε πιο επικερδείς συμβάσεις. Το πλοίο παραδόθηκε για ναύλωση μόνο μία εβδομάδα αφού ο ιδιοκτήτης τερμάτισε τη σύμβαση με την Omak. Το αυξημένο κέρδος που θα λάμβανε ο ιδιοκτήτης κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που είχε προγραμματίσει να ναυλώσει το πλοίο στην Omak υπολογίστηκε να υπερβαίνει τα έξοδα που απορρίφθηκαν κατά την προετοιμασία του. Απο την διακοπή της σύμβασης, η Mamola δεν υπέστη καμία άμεση απώλεια, καθώς μπόρεσε να επωφεληθεί από το γεγονός ότι η τότε επικρατούσα τιμή μίσθωσης στην αγορά ήταν υψηλότερη από το μίσθωμα της προηγούμενης

ναύλωσης. Παρ' όλα αυτά, η Mamola υπέβαλε αξίωση για τα έξοδα κατά την πραγματοποίηση των τροποποιήσεων πριν από την παράδοση, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο.

3.3.3.2 Αποφάσεις δικαστηρίων (*Decisions of the Courts*)

Παραδοσιακά, οι συμβατικές αποζημιώσεις έχουν απονεμηθεί είτε για απώλεια ευκαιρίας (απώλεια προσδοκίας - *expectation damages*) είτε για έξοδα που προκύπτουν στη περίπτωση που η σύμβαση θα εκτελεστεί σωστά (*reliance loss*). Η τελευταία βάση αποζημιώσεων ελήφθη από το διαιτητικό δικαστήριο ως εφαρμοστέα στα πραγματικά περιστατικά και κρίθηκε ότι δικαιούνται να απαιτήσουν αποζημίωση για τα έξοδα που πραγματοποίησαν. Ο ιδιοκτήτης, ωστόσο, ζήτησε αποζημίωση ύψους 675.000 δολαρίων ΗΠΑ για τη σπατάλη δαπανών τους, και του απονεμήθηκε 86.534 δολάρια ΗΠΑ από ένα δικαστήριο LMAA. Το Εφετείο έκρινε ότι το ποσό των αποζημιώσεων που δικαιούνταν ένα ζημιωθέν μέρος ήταν ίσο με το όφελος που αναμένεται να κερδίσει από την εκτέλεση της σύμβασης μείον το κόστος που θα προέκυπτε για να αποκομίσει αυτό το όφελος. Αυτά τα έξοδα θα περιλαμβάνουν όχι μόνο το ποσό που θα έπρεπε να πληρώσει στο ενάγων μέρος αλλά και τυχόν έξοδα που θα προκαλούσε κατά την προετοιμασία της εκτέλεσης της σύμβασης.

Μόνο με αυτόν τον τρόπο μπορούσαν να υπολογιστούν οι ζημιές ώστε να συμμορφώνονται με τη θεμελιώδη αρχή. Εφαρμόζοντας αυτόν τον συλλογισμό στα γεγονότα, η αξιολόγηση της καθαρής συνολικής θέσης της Mamola απέδειξε ότι δεν είχε υποστεί απώλεια.

Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, ως συνέπεια της απόρριψης, η Mamola μπόρεσε να μισθώσει το πλοίο με υψηλότερο ναύλο. Κατά συνέπεια, κατά τον προσδιορισμό του ύψους των ζημιών, το όφελος που προέκυψε από την απόρριψη υπερέβη τα έξοδα που πραγματοποιήθηκαν και, ως εκ τούτου, δεν είχε υποστεί καθαρές ζημιές.

Κατά συνέπεια, ο ενάγων δεν θα μπορούσε να τοποθετηθεί σε καλύτερη θέση από αυτή που ήταν λόγω της παραβίασης της σύμβασης.

Κατά συνέπεια, το Εφετείο έκρινε ότι: «Να απονέμονται ουσιαστικές αποζημιώσεις, μετρούμενες από σπατάλες δαπανών, όπου οι ιδιοκτήτες έκαναν, ως αποτέλεσμα της παραβίασης των ναυλωτών, ενώ ήταν σε θέση να ανταλλάσσουν το σκάφος με υψηλότερο ναύλο και είχαν «περισσότερα από την ανάκτηση» της απώλειας τους, θα ήταν λάθος σύμφωνα με τις αρχές. Μια τέτοια αμοιβή θα τοποθετούσε τους ιδιοκτήτες σε καλύτερη θέση από ό, τι αν είχε εκτελεστεί η σύμβαση. Επιπλέον, η μέτρηση της ζημιάς από τη παραβίαση

της σύμβασης αποσκοπεί στην αποζημίωση των ιδιοκτητών συνυπολογίζοντας τις δικές τους προσπάθειες για τον μετριασμό της ζημιάς τους. Στη πραγματικότητα όμως δεν υπέστησαν καμία ζημιά. Οπότε το δικαστήριο δεν διέταξε καμία αποζημίωση στη Mamola Challenger Shipping Co.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ιδέα της Εναλλακτικής μορφής επίλυσης διαφορών έχει τραβήξει το ενδιαφέρον και έχει γίνει αντικείμενο συζητήσεων σε πολλές χώρες. Πολλά έχουν γραφτεί για τα υπάρχοντα προβλήματα που δημιουργούν το παραδοσιακό δικαστικό σύστημα και προτείνουν μηχανισμούς Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών ώστε να αντιμετωπίσουν και να επιλύσουν αυτά τα προβλήματα. Στην παρούσα εργασία είδαμε την, έννοια, τις μορφές τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των εναλλακτικών μορφών επίλυσης διαφορών , διαμεσολάβηση διαιτησία και ειδικότερα στη ναυτιλία.

Η Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών δεν έχει σχηματιστεί πλήρως και για αυτό το λόγο η έρευνα για προτάσεις σχετικά με την εφαρμογή της Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών εντός ή εκτός του παραδοσιακού δικαστικού συστήματος θα έπρεπε να βασίζεται σε έρευνα και αξιολόγηση του συστήματος μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα εφαρμογής του συστήματος.³⁸

Συνοψίζοντας, σχετικά με την εναλλακτική επίλυση διαφορών είναι χρήσιμο να παραθέσουμε την εύστοχη παρατήρηση που έχει διατυπωθεί:

« Όπως η Εναλλακτική Επίλυση Διαφορών δεν μπορεί να αντικαταστήσει το δικαστήριο, οι στρατηγικές επίλυσης διαφορών δεν μπορούν να αντικαταστήσουν τη δικαστική απόφαση που προκύπτει από την πλειοψηφία. Ωστόσο, αυτές οι στρατηγικές επίλυσης διαφορών μπορούν να έχουν αποτέλεσμα όπου η συνεργασία μεγεθύνει την πίτα και κάθε σχετικό μέρος έχει κίνητρο να συμμετέχει. Οι τέσσερις υποθέσεις μελέτης δείχνουν ότι μεγαλύτερη προσοχή σε στρατηγικές διαδικασίες μπορούν να επιφέρουν πιο αποτελεσματική νομοθεσία»

³⁸ Edwards, 1986

Συνοψίζοντας ειδικότερα για τη ναυτική διαιτησία. Η ναυτική διαιτησία είναι ένας θεσμός που έχει ταχθεί στη θεραπεία στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι συντονισμένος με τους ρυθμούς, τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα του εμπορικού κλάδου τον οποίο τον οποίο υπηρετεί. Κορωνίδα αυτών είναι η έντονη συμβατική αυτονομία των συμβαλλομένων, αποτέλεσμα του ιδιάζοντος διεθνούς χαρακτήρα που το ναυτικό δίκαιο έχει κατακτήσει. Το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι διάχυτη στο ναυτιλιακό χώρο, δημιουργεί τις αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη θεσμών και μηχανισμών που θα προσφέρουν συνολική και όχι αποσπασματική κάλυψη.

Το ρόλο αυτό έρχεται να παίξει η ναυτική διαιτησία που αποτελεί στην ουσία το προτιμώμενο από τη ναυτιλία διεθνές forum για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την άσκηση της. Η προνομιακή θέση του διαιτητικού φαινομένου στο χώρο της ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα επιλογής των ίδιων των συναλλασσόμενων που επιθυμούν να έχουν στη διάθεσή τους ένα θεσμό ανταποκρινόμενο στην ίδια τη φύση της δραστηριότητας τους: ευέλικτο, στο πνεύμα των συναλλαγών και κατά το δυνατόν χωρίς εξαρτήσεις από εθνικές ιδιομορφίες. Δεν πρέπει άλλωστε να λησμονείται ότι η ναυτική διαιτησία δεν λειτουργεί στον ευρύτερο δικαιοϊκό χώρο. Αναπτύσσεται αποκλειστικά μέσα στο στενό και εξειδικευμένο περιβάλλον της ναυτιλίας. Χρήστες δεν είναι οι απλοί καταναλωτές, αλλά όσοι εμπλέκονται άμεσα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ίσως δεν είναι υπερβολή να λεχθεί ότι η ναυτική διαιτησία με τη συχνότητα και την εξάπλωσή της έχει λάβει εθιμική διάσταση στο χώρο της ναυτιλίας. Η πεποίθηση σε μεγάλο τμήμα των ναυτιλιακών συναλλαγών, ότι η αυτονόητη μέθοδος επίλυσης των αναφερόμενων διαφορών είναι η διαιτησία δεν είναι ούτε αυθαίρετη ούτε υπερβολική.

Στο πεδίο των θαλασσιών μεταφορών, που αποτελεί την κατεξοχήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, η παρουσία της διαιτησίας είναι εξαιρετικά πυκνή. Οι συμβατικές μάλιστα εκδηλώσεις της εμφανίζονται με τυποποιημένη μορφή, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εγκατάσταση παγιωμένων διαιτητικών σχημάτων, που σπάνια υφίστανται αλλοίωση για την εξυπηρέτηση εξατομικευμένων συναλλακτικών αναγκών. Οι επαναλαμβανόμενες προτιμήσεις των συμβαλλομένων οδηγούν στη σχηματοποίηση ενός διαιτητικού συστήματος, το οποίο εμφανίζει ιδιαίτερα λειτουργικά χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα στις ανάγκες των χρηστών του. Ιδιαίτερα να αναπτυγμένη είναι όμως η διαιτησία και σε άλλους βασικούς τομείς της ναυτιλίας. Πιο χαρακτηριστικοί είναι αυτοί της ναυπηγήσεως, της αγοράς και πωλήσεως πλοίων αλλά και αυτοί της αντασφάλισης και της αλληλασφάλισης (P&I Clubs).

Εκτός όμως από τις λειτουργικές της εκφάνσεις η ναυτική διαιτησία εμφανίζει ιδιαίτερα γνωρίσματα αυτοτέλειας και σε ένα άλλο επίπεδο, το οργανωτικό. Είναι η μόνη περίπτωση διαιτησίας όσον αφορά τα εμπορεύματα (commodity arbitrations) – που παρουσιάζει σε τόσο έντονο βαθμό αυτοοργάνωση. Οι διαιτητικές ενώσεις και οργανισμοί αλλά και οι κανόνες της διαιτησίας που την εξυπηρετούν, είναι αποκλειστικά σχεδιασμένοι και προορισμένοι για αυτή. Πέραν αυτού η συγκέντρωση της διαιτητικής ύλης γίνεται προνομιακά στο Λονδίνο και κατά δεύτερο λόγο στη Νέα Υόρκη, επιτυγχάνοντας έτσι, επιπλέον, σημαντικό βαθμό ομοιομορφίας και δικαιοκτικής βεβαιότητας.

Η ναυτική διαιτησία βρίσκεται σε τροχιά διαρκώς ενισχυόμενης αυτονομίας, παρακολουθώντας τη διεθνοποίηση της ίδιας της ναυτιλίας. Παρά την παραδοσιακή υπεροχή του Λονδίνου, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση διαιτητικής ύλης γίνεται ολοένα και πιο έντονος ανάμεσα στα κέντρα ναυτικής διαιτησίας ανά τον κόσμο. Η ελκυστικότητα των περιφερειακών οργανισμών ίσως επιφυλάσσει ανακατατάξεις για το μέλλον, με αυτονόητα οικονομικά οφέλη για όσους καταλάβουν καίριες θέσεις στο διαμοιρασμό του προσοδοφόρου αυτού αντικειμένου. Η πρόκληση είναι ιδιαίτερα επίκαιρη και άμεσα σχετιζόμενη με τη δεσπίζουσα θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία. Είναι εύλογο και αναμενόμενο η πρωτοπορία στο ναυτιλιακό κλάδο, να συνοδεύεται και από αντίστοιχα ισχυρή παρουσία στον έλεγχο μηχανισμών που ρυθμίζουν την επίλυση των αναφυόμενων διαφορών, που διαμορφώνουν δηλαδή τα όρια της επιχειρηματικής ευθύνης των συναλλασσόμενων ιδιαίτερα μετά και τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις με την ψήφιση του νέου νόμου στην Ελλάδα που ανοίγει νέες προοπτικές για την εξάπλωση του θεσμού της Διαμεσολάβησης. Είναι όμως επίσης ευνόητο ότι η απόφαση δημιουργίας ισχυρού κέντρου ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά αποτελεί πάνω απ' όλα στρατηγική επιλογή των ίδιων των χρηστών του διαιτητικού θεσμού. Το κίνητρο πάντως εμφανίζεται ιδιαίτερα ελκυστικό: το διαιτητικό διακύβευμα είναι προέχοντος ελληνικών συμφερόντων.

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ, Β. Γ. (1994 - έκδ. 3^η): *Εμπορικός Κώδικας*, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
2. ΓΕΣΙΟΥ - ΦΑΛΤΣΗ, Π. (1986 - έκδ. 3^η): *Δίκαιο Αποδείξεως*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
3. ΓΕΣΙΟΥ - ΦΑΛΤΣΗ Π., ΚΑΪΣΗΣ Α., ΝΙΚΑΣ Ν. (1998 - έκδ. 5^η): *Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας και Εισαγωγικός Νόμος*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
4. ΓΕΩΡΓΑΝΤ ΟΠΟΥ ΛΟΣ ΕΛ., ΒΛΑΧΟΣ Γ. (2003 - έκδ. 2^η): *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς, Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.
5. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΑΣΤ. Κ., ΓΚΟΥΤΖΙΑΜΑΝΗΣ Ε. Λ. (1997): *Αστικός Κώδικας και Ειδικοί Αστικοί Νόμοι*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
6. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. Ι., ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ Ε. (2006 - έκδ. 2^η): *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.
7. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Φ.Δ. (1979): *Το Δίκαιον της Διαιτησίας εν Αγγλία*, Αθήνα, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.
8. ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ (1984): *Πάπυρος Λαρούς Μπριτάννικα*, τόμ. 20, Αττική, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος.
9. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ (ΕΕμπΔ) 2008, Νομολογία, Ναυτικό και Αεροπορικό Δίκαιο, *Εφ. Πειρ. 475/2005* (σελ. 356-361).
10. ΖΩΓΡΑΦΑΚΗΣ, Χ. (1996): *Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις*, Ναυτεμπορική και Richards Butler International Law Firm.
11. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. (1993 - 3^η ανατ): *Εισαγωγή στην Τεχνική της Επιστημονικής Ιστορικής Εργασίας*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Βάνιας.
12. ΚΙΑΝΤΟΥ - ΠΑΜΠΟΥΚΗ, Α. (1993 - έκδ. 3^η / 2007 - έκδ. 6^η - τ. 2^{ος}): *Ναυτικό Δίκαιο*, Θεσσαλονίκη - Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα.
13. ΚΟΥΣΟΥΛΗΣ, Σ. (2006 - έκδ. 2^η): *Δίκαιο της Διαιτησίας*, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα.
14. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1994 - 1995, *Εφ. Πειρ. 367/95* (σελ. 43-44).

15. ΠΑΖΑΡΖΗΣ, Μ. Ι. (Νοέμβριος 2006): *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων - Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*, Πειραιάς.
16. ΠΑΜΠΟΥΚΗΣ, Κ. Γ. (1990 - έκδ. 3^η): *Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου*, Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.
17. ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ, Α. (1999): *Διεθνής Ναυτική Διαιτησία*, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Εκδ. Σάκκουλα.

18. Καΐσης Α.Γ., Διεθνής Εμπορική Διαιτησία, και Σύμβαση των Βρυξελλών, εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1995
19. Καλαβρός Κ., Δίκαιο της Διαιτησίας, Ι. Εσωτερική Διαιτησία, τεύχος Α, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1993
20. Κιάντου- Παμπούκη Α., Greek Maritime Law: Recent Developments, 1993
21. Κιάντου Παμπούκη Α. Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1993
22. Μαθιουδάκης Μάριος, Η Διεθνής Εμπορική Διαιτησία ως Εναλλακτική Μορφή Επίλυσης Διεθνών Εμπορικών Διαφορών, Αγορά χωρίς Σύνορα τόμος 10 (1) 2004:
23. Οικονομόπουλος Γ., Συνολική ιστορική επισκόπηση της διαιτησίας στην Ελλάδα και στη Δυτική Ευρώπη, σελ .98-300, Δημητρίου, Το δίκαιο της διαιτησίας εν Αγγλία. 1979
24. Σπηλιόπουλος Κ., Ελληνικόν και Ναυτικόν δίκαιον, 1948,
25. Σχινάς Ι., Πηγές ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, 1977
26. Τσαβδαρίδης Δ.Α., Διεθνής Ναυτική Διαιτησία, εκδ. Σάκκουλας Αθήνα – Θεσσαλονίκη 1999

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. *Arbitrium Redivivum or The Law of Arbitration* (1694), London, Printed by the Assigns of Rich. and Edw. Atkins Esquires.
2. DOCKRAY, M. (1987 - Second Edition): *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Abingdon, Oxon, Professional Books.
3. GILL, W. H. (1975 - Second Edition): *The Law of Arbitration*, London, Sweet and

Maxwell.

4. GIRVIN, ST. (2007): *Carriage of Goods by Sea*, Oxford, New York, Oxford University Press.
5. IVAMY, E. R. H. (1982 - Third Edition): *Casebook on Shipping Law*, London, Lloyd's of London Press.
6. LUDDEKE, CH. F. (1996 - Second Edition): *MARINE CLAIMS - A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*, London, New York, Hong-Kong, LLP.
7. PARIS SMITH & RANDALL SOLICITORS (2004): *Arbitration Act 1996*, Company and Commercial Services, Southampton, www.parissmith.co.uk.
8. *The LMAA Law Review* (2004 - 2007), LMAA
9. ANDREW, D. and ADAM, K. (2014), "There is no "Breach Date Rule": Mitigation, Difference in Value and Date of Assessment", *Law Quarterly Review*, 130, pp.259-281.
10. CATHERINE, M. (2003), "Promise, Performance and Damages for Breach of Contract", *Journal of Obligations and Remedies*, 2003, p.67, 69.
11. CHRISTOPHER, G., and CHRISTOS G. (2007), "Revisiting Damages for Breach of Contract", pp.1-9.
12. CLIVE, A. (2015), "The compensatory principle of damages in voyage
13. charters", LMAA, p.1-10.
14. DAVID, G. E., MELINDA, A. and KELLY F. (2010), "Contract Law's Two
15. "P.E.'s": Promissory Estoppel and the Parole Evidence Rule", *Baylor Law Review*, Vol.62 No.2, pp.397-432.
16. EDMUND, F. (2013), "Remedies-Contract Law: a practical guide", Young Lawyers NSW, pp.1-39.
17. FRIDMAN, G.H.L. (2006), *The Law of Contract, 5th ed.*, Toronto: Thomson Carswell Limited.
18. GREG, W., "Damages for Breach of Contract", NYU School of Law, pp.1- 65.
19. JOHN, A., "Damages and Equitable Compensation in a Commercial Setting", Continuing Professional Development Seminars, pp.1-35.
20. KOJI, T. (2008), "Damages for breach of a choice-of-court agreement",
21. *Private International Law*, Vol. 10, pp. 57-91.
22. MARC, O. (1985), "Breach of contract-damages for wasted expenditure",

23. *The Cambridge Law Journal*, Vol.44 No.1, pp.24-26.
24. MATTEW C. (2016), “Equitable Compensation for Breach of Trust: Off Target”, *Melbourne University Law Review*, Vol.40, pp.126-167.
25. MUKARRUM A. (2015), “Recovering Damages for the Tort/Delict of Inducing Breach of a Choice of Court Agreement against a Claimant’s Legal Advisers”, *Aberdeen Student Law Review*, Working Paper, Vol.2015/4, pp.1-9.
26. TAREQ A.T. (2014), “Damages for Breach of Contract: Compensation, Cost of Cure and Vindication”, *Adelaide Law Review*, pp.351-377.
27. Arroyo I. *Relation entre Charte Partie et Connaissement: La clause d’incorporation* 1980
28. Brown, Robert H.: *MARINE INSURANCE VOL 1.- THE PRINCIPLES* ,
29. εκδ.Witherby & Co Ltd 1975.
30. Brown, Robert H.: *MARINE INSURANCE VOL 2.- CARGO PRACTICE* , Witherby
31. & Co Ltd 1970.
32. Berlingieri F., *International Maritime Arbitration*, 1979
33. Bischoff A.G., *Maritime Arbitration, International Commercial Arbitration*, εκδ. C. Scmitthoff, 1980
34. Carbone S.M./ Luzzato, R. *Arbitration Clauses, Carriage by Sea and Uniform Law*, εκδ. Dir.mar.,1974
35. Goldrein, I.S. *Ship Sale and Purchase*, εκδ.LLP, London, 1993
36. Hudson N. Geoffrey: *THE YORK - ANTWERP RULES* εκδ.LLP Limited 1996 2nd edition.
37. Phillips N. *The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View*, 1978
38. Jones W.C., *Three Centuries of Commercial Arbitration in New York: A brief Survey*, 1956
39. Mavronicolas A.J. *Force, Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*, 1991

40. Mitchell W., an essay on the Early History of the Law Merchant, Cambridge at the university press, 1904
41. Park W. Judicial Supervision of Transactional Commercial Arbitration: The ENGLISH Arbitration Act of 1979, 21 (1980)
42. Pazarzis M., Pazarzi Eleni Nina, The system of Alternative Dispute Resolution in Greece , Int. J. Applied Systematic Studies, Vol 2, No 4, 2009
43. Redfern/Hunter, M.Law and Practice of International Commercial Arbitration, εκδ.Sweet & Maxwell, London 1991

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ENGLISH PAPER

Author (Manos Dimitrakopoulos)¹, (Alkis Korres)²

¹ Dpt. of Shipping trade & Transport and Dpt of Industrial Design and Production Engineering, “MSc in New Technologies in Shipping & Transport ”,University of Aegean and University of West Attica, Greece,

E-mail: (of student)

This paper deals with the settlement of maritime disputes arising in the free market of commercial shipping. Some out-of-court ways to resolve maritime issues will be presented and it will be examined how they relate to the interpretation of charter agreements which are drawn up in accordance with court and arbitral awards. These alternative ways of resolving shipping issues are a system that runs in parallel with the state (judicial) whose pending issues it is regulating. The main ways of resolving it are Arbitration and Mediation as well as Arbitration. These institutions serve the interests of shipping activities in accordance with the rhythms of each trade sector. In the course of the work, these institutions are explained and analyzed and their practical applications, their advantages and disadvantages, ways of their development as well as their implementing bodies are mentioned. Then there are shipping issues where the Greek factor is starring worldwide and special reference is made to the issue of whether the port of Piraeus can become a center of mediation as it is difficult to become a

refereeing center due to the superiority of London. Another approach taken in this work is to verify the meaning of the measurement of the damage that occurs when a part violates the contract and the criteria for its recovery. At the same time, the findings of two recent cases by CJ Logistics and Fulton regarding the causes that lead to unnecessary costs are presented. In addition, the paper examines the direction of court decisions on the criteria for measuring damage by analyzing three main cases and the question arises as to whether the party to the damage is covered by compensation or would benefit better if the agreement was complied with. The two main terms of the "freight delivery" and "freight liability" clauses are explained, and cases are presented in which the question arises as to whether the court interest or arbitration is beneficial. Some of the important questions to be answered are (i) whether the charter agreement is only responsible for chartering the ship and for transporting (ii) whether the consignment note should be linked to the charter agreement and how this affects third parties, (iii) whether the bill of lading is to be linked to the arbitration clause of the charter party. Finally, conclusions are presented and ways of developing the institutions as well as the institution of arbitration are proposed.

In breach of contract, an aggrieved party is entitled to bring an action for compensatory damages in relation to expectation damage and reliance damage. The practitioner needs to assess whether a reliance or expectation damage claim should be made.

In all three cases analyzed in this study, the expectation damage can –[not be calculated, so it is a matter of calculating the wasted expenditure as the reliance damage. These cases refer to mitigation as a criterion for estimating wasted expenditure as the reliance damage.

According to the principle of compensation, in the case of a breach of contract, the innocent party must take steps to minimize the loss by breach of contract (mitigation), and the profits gained from such action shall be calculated in the compensation for damages, and that such profits should not be reimbursed that exceed the initial profit (principle of compensatory). Based on this mitigation law, the Omak Case among the three cases, did not recognize the wasted expenditure incurred in the high court. Of course, this case needs to observe the judgment of the final court. However, in the CJ Logistics Case ruled by the court of Korea, CJ Logistics claimed that the measures taken by the owner to reduce the loss did not have to be compensated to the owner who had not suffered damage as one of mitigation like Omak Case. However, this argument was not accepted over the course of

three trials and the courts made a judgment that the defendant CJ Logistics should compensate the damage to the plaintiff A.P. Moller.

In the Fulton Case, the Supreme Court ruling in 2017 stipulated that the shipowner's actions taken for mitigation should be compensated for by determining that there is no causation with the result of contract breach.

Considering the three cases in marine transport and charter contracts, the wasted expenditure as the reliance damage is considered in calculating the damages that are not possible to apply to expectation damage. Also, the principle of the British law is that innocent parties cannot expect excess profits from mitigation, and it was once again confirmed that the innocent party should take mitigation measures to minimize the loss, as a criterion to be recognized as the wasted expenditure in calculating the loss in relation to the recent reliance loss. However, in the two cases of CJ Logistics and Fulton, it is concluded that the causation as a result of the breach of the contract must be taken into consideration in determining the mitigation.

In this study, we have attempted to investigate the measure of damages of three marine transport and charter contracts and the concept of wasted expenditure as reliance damage. Moreover, this paper attempts to discuss the direction of the court's judgments through case analysis, given a shortage of research papers for concerning damage measures related to marine transport and charter contracts. Through this research, we identified the criteria of the court's judgments in breach of contract, which are based on British law. In British law, mitigation and the compensatory principle are major factors used for measuring damage. In recent cases, causation is also an important factor when the result of the mitigation is judged. It is necessary to have consistent direction of the judgments through continuous observation. Through such continuous observation, it will be possible to provide countermeasures to parties involved in maritime transport and charter contracts after breach of contract. Furthermore, research on mitigation and causation criteria of wasted expenditure is warranted.

Acknowledgements

This research project was undertaken as part of the Postgraduate (MSc) Program of Studies, "New Technologies in Shipping & Transport" of the Department of Shipping trade & Transport and Department of Industrial Design and Production Engineering, University of Aegean and University of West Attica.

