

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**



**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: Η ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ  
ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ**

**Σπουδαστής: Αχιλλεύς Γεωργιάδης**

**Α.Γ.Μ: 4069**

**Επιβλέπων καθηγητής: Βασιλόπουλος Δημήτριος**

**Νέα Μηχανιώνα, 2020**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

*ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ*

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ: Η ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΑΧΙΛΛΕΥΣ**

*Α.Γ.Μ:4069*

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b> .....	3
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	5
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	6
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ</b> .....	7
1.1 Ιστορική αναδρομή στον θεσμό της διαμεσολάβησης.....	7
1.2 Ορισμός της Διαμεσολάβησης .....	9
1.2.1 Χαρακτηριστικά της Διαμεσολάβησης .....	9
1.3 Τι είναι ο διαμεσολαβητής .....	12
1.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της διαμεσολάβησης.....	12
1.5 Παράγοντες που ευνοούν την χρήση της διαμεσολάβησης .....	14
1.6 Διαφορές που υπάγονται στη διαμεσολάβηση.....	16
1.7 Διαφορά της διαμεσολάβησης από άλλες μορφές επίλυσης διαφορών.....	17
1.8 Η διαμεσολάβηση στο χώρο της ναυτιλίας.....	18
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ ΩΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b> .....	20
2.1 Η διαμεσολάβηση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις .....	20
2.1.1 Ναυλοσύμφωνα (αθέτηση όρων ναυλοσυμφώνου) .....	20
2.1.2 Πληρώματα πλοίων .....	21
2.1.3 Θαλάσσια ασφάλιση .....	21
2.1.4 Σύγκρουση πλοίων .....	22
2.1.5 Φορτωτική (Bill of Lading).....	22
2.1.6 Επιθαλάσσια αρωγή .....	23
2.1.7 Αβαρία.....	23
2.1.8 Πετρέλευση .....	24
2.1.9 Θαλάσσια ρύπανση .....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	26
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	28
Α. Ελληνόγλωσση.....	28
Β. Ξενόγλωσση .....	29
Γ. Διαδίκτυο – Νομοθετικά Κείμενα .....	30

## **Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright**

**Το άτομο το οποίο εκπονεί την Πτυχιακή εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη εκπόνησης της εργασίας, για λογοκλοπή καθώς και προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό Copyright, και των πιθανών συνέπειων της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό Copyright κειμένου.**

### **Ευχαριστίες**

**Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Δημήτριο Βασιλόπουλο για την πολύτιμη συμβολή του, υποστήριξη του και την καθοδήγηση του κατά την συγγραφή της.**

**Οφείλω να ευχαριστήσω τους διδάσκοντες καθηγητές της Σχολής Πλοιάρχων Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού για τις γνώσεις που μου προσέφεραν κατά την διάρκεια των σπουδών μου.**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διαμεσολάβηση αποτελεί βασική μορφή εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών. Ένα από τα βασικά πεδία ανάπτυξης αυτού του θεσμού είναι η ναυτιλία. Πρόκειται για μια μορφή επίλυσης διαφορών που εξυπηρετεί τα συμφέροντα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι συντονισμένη με τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνώρισματα του εμπορικού κλάδου της ναυτιλίας. Στην παρακάτω πτυχιακή εργασία με θέμα: Η διαμεσολάβηση στο χώρο της ναυτιλίας. Περίπτωση ναυτιλιακής διαμεσολάβησης, θα αναλύσουμε την σημαντικότητα της ανωτέρου μορφής εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών στην ναυτιλία. Αρχικά εξετάζεται η έννοια της διαμεσολάβησης μέσω της ιστορικής αναδρομής της, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της, καθώς και οι παράγοντες που ευνοούν στην εφαρμογή της. Αφετέρου γίνεται αναφορά σε διαφορές που υπάγονται στη διαμεσολάβηση αλλά και διαφορές μεταξύ άλλων μορφών επίλυσης διαφορών. Τέλος, πραγματεύεται η διαμεσολάβηση με έμφαση στον τομέα της ναυτιλίας, αναπτύσσοντας τις διάφορες περιπτώσεις που παρατηρούνται.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:** διαμεσολάβηση , ναυτιλία, εξωδικαστική επίλυση διαφορών

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρακάτω πτυχιακή εργασία με θέμα: «Η διαμεσολάβηση στο χώρο της ναυτιλίας. Περίπτωση ναυτιλιακής διαμεσολάβησης», θα αναλύσουμε τηνσημαντικότητα της εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών στη ναυτιλία. Στις μέρες μας η ανάγκη για οικονομικές και γρήγορες λύσεις στις διαφορές που προκύπτουν ολοένα και αυξάνεται. Οι ανθρώπινες σχέσεις παρουσιάζουν διαφορές που επηρεάζουν τον τρόπο ζωής του κάθε ατόμου. Η επιταχυνόμενη απονομή της δικαιοσύνης μεταξύ των μερών προς αποφυγή δικαστικών διαμαχών επιτυγχάνεται με την διαμεσολάβηση, που βοηθάει στην εύρεση συμφωνίας καθώς τα μέρη μέσω διαλόγου έρχονται σε επαφή και προσπαθούν να λύσουν το πρόβλημα τους. Στο χώρο της ναυτιλίας εμφανίζονται διαφορές τόσο μεταξύ των εταιριών και των συμφωνιών τους όσο και μεταξύ του ανθρώπινου δυναμικού.

Έτσι, ακολουθεί παράθεση των στοιχείων της διαμεσολάβησης τόσο σε γενικό επίπεδο όσο και σε ειδικό, για ανάλυση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων της καθώς και για την χρήση της στις ναυτιλιακές διαφορές που προκύπτουν, με σκοπό την παράθεση του καθοριστικού ρόλου και της συμβολής που διαδραματίζει στην επίλυση των διαφορών και την διατήρηση των υγιών σχέσεων μεταξύ των μερών.

Συγκεκριμένα, στο θεωρητικό μέρος, αρχικά καταγράφεται η ανάπτυξη της διαμεσολάβησης ανά το πέρασμα των χρόνων καθώς και πως αυτή βρίσκει εφαρμογή στον τομέα της ναυτιλίας ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύονται ειδικότερα τα θέματα που προκύπτουν σε ναυτιλιακές διαφορές και ο ρόλος που διαδραματίζει η διαμεσολάβηση.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ

## 1.1 Ιστορική αναδρομή στον θεσμό της διαμεσολάβησης

Οι ρίζες της διαμεσολάβησης ξεκινούν από τα πρώτα χρόνια εμφάνισης μιας υποτυπώδους μορφής κοινωνίας όπου οι άνθρωποι ξεκίνησαν να ζουν σε ομάδες με επακόλουθο και την εμφάνιση διαφορών μεταξύ τους. Απόρροια των διαφορών είναι και η ανάγκη εύρεσης τρόπων επίλυσης τους (Παπαϊωάννου, 2005, σ.139). Τρόποι, οι οποίοι τείνουν να είναι αντίθετοι με την βία. Οι περίοδοι κατά τις οποίες ήταν κυρίαρχη η εκδίκηση (Brenneuer, 2011, σ. 82) και όπου η δικαιοσύνη αποδίδεται κατά κύριο λόγο από ιδιώτες ( Οικονομόπουλος, 1937, σ.σ. 98-99) χαρακτηρίζονται ως πρώτες προϊστορικές περίοδοι.

Στην Μινωική περίοδο (2600 έως 1450 π.Χ.) όπως υποστηρίζουν ιστορικοί της εποχής, υπήρχε δίκαιο και έθιμα, τα οποία αποδίδονταν στον Μίνωα, και η ισχύ τους συνεχίστηκε και μετά την κατάργηση της μοναρχίας. Γι' αυτό ο Μίνωας εμφανίζεται ως βασιλιάς, δικαστής ή νομοθέτης.

Στην Αρχαϊκή περίοδο (800-459 π.Χ.) υπήρχε η ανάγκη για ένα σύστημα δικαιοσύνης αποδεκτό από όλους. Όργανα επιβολής του νόμου ήταν οι διαιτητές και οι συμβιβαστές. Ο διαιτητής εξέδιδε ο ίδιος απόφαση για την διαμάχη που υπήρχε ενώ ο συμβιβαστής πρότεινε στα μέρη συμβιβαστικές λύσεις.(Αντωνέλος&Πλέσσα, 2014, σ.4)

Κατά την κλασική περίοδο ( 459-323 π.Χ.) εμφανίστηκε η πρακτική της χρήσης θεράπων, δηλαδή υπηρετών, οι οποίοι είχαν ως υποχρέωση την διακριτική μεταφορά, από τρίτο, των προτάσεων και των αντιπροτάσεων κατά την διεξαγωγή διαπραγματεύσεων μεταξύ ελεύθερων πολιτών. Σκοπός η μη δημοσιοποίηση των διαφορών, οι οποίες μπορεί να έβλαπταν το κοινωνικό κύρος και τα συμφέροντα του κάθε πολίτη αφού τα ακροατήρια ήταν προσβάσιμα για όλους τους πολίτες.

Βασικός πυλώνας στην χριστιανική εκκλησία κατά την ρωμαϊκή περίοδο στη Ελλάδα (146 π.Χ. και έκτοτε ) αποτέλεσε η χριστιανική θρησκεία και οι Απόστολοι.

Σύμφωνα με την θρησκεία, οι πιστοί ήταν προτιμότερο να χάσουν το δίκαιό τους παρά να καταφύγουν στα δικαστήρια (Απόστολος Παύλος, 55-56 μ.Χ. κεφ. 6, εδ. 6). Οι Απόστολοι κάνουν αναφορά μέσω των επιστολών του προς τις χριστιανικές κοινότητες για επίλυση των διαφορών μεταξύ Χριστιανών, για την οποία μόνιμοι κατάλληλοι θεωρούνται άλλοι Χριστιανοί (Οικονομόπουλος, 1937, σ.σ. 114-115) συνήθως μέλη της ίδιας Εκκλησίας, που θα λειτουργήσουν ως κριτές της διαφοράς.

Κατά τη Βυζαντινή περίοδο διαπιστώνεται η συνύπαρξη των θεσμών του συμβιβασμού και της διαιτησίας. Διακρινόταν ρητά ότι ο αιρετός κριτής εξέδιδε δεσμευτική απόφαση και ότι ο συμβιβαστής συμβούλευε τα μέρη για την επίλυση της διαφοράς τους με συμφωνία. Η διαιτησία υποστηρίχθηκε νομοθετικά τα χρόνια του Ιουστινιανού και οι αποφάσεις της δεν υπόκειντο σε έφεση (Παπαδάτου, 1995). Σε αντίθεση στον συμβιβασμό υφίσταται κυρίως η εξωδικαστική επίλυση των διαφορών. Οι αποφάσεις του συμβιβασμού βασιζόνταν στην βούληση των διαδίκων (Θεοχάρης, 2015, σ.σ. 6-7).

Στα ενετοκρατούμενα μέρη της Ελλάδας, όπως η Κρήτη και τα Επτάνησα για τα διαστήματα 1211-1645 και 1458-1797 αντίστοιχα, συντάσσονταν συχνά συμφωνητικά συμβιβαστικής επίλυσης διαφορών. Αναλόγως με το περιεχόμενο τους τα έγγραφα αυτά χαρακτηρίζονταν άλλοτε συμφιλίωσης οικογενειών (συμφιλίωση μεταξύ δύο οικογενειών μετά από έγγραφη παραίτησή τους από κάθε αξίωση μεταξύ τους), άλλοτε ινστρουμέντια της αγάπης (επίλυση διαφοράς από ληστεία, βεντέτα ή βιασμό, καθώς και εξόφληση χρέους (Αντωνέλος&Πλέσσα, 2014, σ.σ.7-8).

Τέλος στην ορεινή Κρήτη επικρατούσε ο θεσμός του σασμού. Περίπτωση άτυπου θεσμού που λάμβανε χώρα μεταξύ ανθρώπων εκτός δικαστηρίου ενώπιον των τοπικών εκκλησιαστικών αρχών ή των δημογερόντων (Οικονομόπουλος, 1937, σ.σ. 154-155). Ο σάστης παρεμβαίνει στην διαμάχη και προσπαθεί με ειρηνικό τρόπο να καταλήξουν οι δύο πλευρές σε μία συμβιβαστική επίλυση διαφορών (Αναστασοπούλου, 2011, σ.44, Αντωνέλος&Πλέσσα, 2014, σ. 8 επ.).



## 1.2 Ορισμός της Διαμεσολάβησης

<sup>1</sup>«Ως διαμεσολάβηση, νοείται μια διαρθρωμένη διαδικασία ανεξαρτήτως ονομασίας με βασικά χαρακτηριστικά την εμπιστευτικότητα και την ιδιωτική αυτονομία, στην οποία δύο ή περισσότερα μέρη επιχειρούν εκουσίως, με καλόπιστη συμπεριφορά και συναλλακτική ευθύτητα, να επιλύσουν με συμφωνία μία διαφορά τους με τη βοήθεια διαμεσολαβητή».

### 1.2.1 Χαρακτηριστικά της Διαμεσολάβησης

Τα βασικά χαρακτηριστικά της διαμεσολάβησης σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο 2 παρ. 2 του νόμου 4640/2019 είναι η εμπιστευτικότητα και η ιδιωτική αυτονομία.

#### i. Εμπιστευτικότητα

Η Οδηγία 2008/52/ΕΚ στο άρθρο 23 αναφέρει «Η εμπιστευτικότητα της διαδικασίας διαμεσολάβησης είναι σημαντική και η παρούσα οδηγία θα πρέπει, ως εκ τούτου, να προβλέπει ελάχιστο βαθμό συμβατότητας των κανόνων πολιτικής δικονομίας όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο προστατεύεται ο εμπιστευτικός χαρακτήρας της διαμεσολάβησης σε κάθε μεταγενέστερη αστική και εμπορική δίκη ή διαιτησία». Συμπέρασμα είναι ότι όσα έχουν λάβει χώρα κατά την διάρκεια της διαδικασίας της διαμεσολάβησης δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ενώπιον οποιουδήποτε δικαστηρίου, σε περίπτωση που οι ενδιαφερόμενες μεριές δεν έχουν καταλήξει σε κάποια κοινή λύση, παρά μόνο όταν το επιβάλλουν οι κανόνες δημόσιας τάξης ή όταν υπάρχει συναίνεση των συμμετεχόντων. Οι συμμετέχοντες δεν εξετάζονται με βάση τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στην διαμεσολάβηση σε δίκη που μπορεί να υπάρξει αργότερα ( Αντωνέλος&Πλέσσα, 2014, σ.44).

---

<sup>1</sup> ΦΕΚ Α΄ 190/30.11.2019 ΝΟΜΟΣ 4640 ΣΕΛ 5037 ΑΡΘΡΟ 2 ΠΑΡ 2

Περαιτέρω, στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του νόμου 4640/2019 αναφέρεται: «Ο διαμεσολαβητής δύναται, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, να επικοινωνεί με καθένα από τα μέρη και να τα συναντά είτε χωριστά είτε από κοινού. Πληροφορίες που αντλεί ο διαμεσολαβητής κατά τις επαφές του με το ένα μέρος δεν γνωστοποιούνται στο άλλο μέρος χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του μέρους που τις έδωσε». Γίνεται αντιληπτό ότι κατά αυτόν τον τρόπο μνημονεύεται η αρχή της εμπιστευτικότητας που καλύπτει τις κατ' ιδίαν συναντήσεις του διαμεσολαβητή με ένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη της διαδικασίας.

Ειδικότερα, η αρχή της εμπιστευτικότητας που ισχύει για τον θεσμό της διαμεσολάβησης προστατεύεται συμφώνως του άρθρου 5 παράγραφος 5 του νόμου 4640/2019 προβλέπει ότι δεν τηρούνται πρακτικά κατά την διαδικασία της διαμεσολάβησης. Η τήρηση πρακτικών θα δημιουργούσε ένα τυπικό περιβάλλον σε αντίθεση με τον θεσμό της διαμεσολάβησης ο οποίος στοχεύει στην δημιουργία μιας οικειότητας μεταξύ των μελών (Αντωνέλος&Πλέσσα, 2014 σ. 47).

Στην περίπτωση που κάποιο μέρος της διαδικασίας αποκαλύψει πληροφορίες που έχουν λάβει χώρα κατά την διεξαγωγή της διαδικασίας τίθεται λόγος για αθέτηση συμβατικής ευθύνης. Αποτέλεσμα είναι η αστική ευθύνη σε βάρος του προσώπου που έχει διαπράξει αυτήν την αθέτηση του λόγου του, που οδηγεί σε ορισμένες περιπτώσεις μέχρι και στην υλική αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε στο αντίστοιχο μέρος της διαδικασίας (Θεοχάρης, 2015, σ.σ. 340-341). Μία τέτοια πράξη θεωρείται και ως πειθαρχικό αδίκημα αφού παραβιάζει τους κανόνες δεοντολογίας εφόσον υφίσταται κώδικας πειθαρχικού δικαίου (Ρίζος, 2011 σ.σ.245-253)

## ii. Ιδιωτική αυτονομία

Στο άρθρο 15 παράγραφος 1 του νόμου 4640/2019 ορίζει ότι: «Ο διαμεσολαβητής υποχρεούται να διεξάγει τη διαμεσολάβηση με βάση την αρχή της ιδιωτικής αυτονομίας των μερών. Μεριμνά ώστε τα μέρη να κατανοούνται χαρακτηριστικά της διαδικασίας που πρόκειται να ακολουθηθεί, καθώς και τον ρόλο αυτού και όλων των συμμετεχόντων και ενημερώνει τα μέρη ότι είναι ελεύθερα ανά πάσα στιγμή να αποχωρήσουν από τη διαδικασία χωρίς οποιαδήποτε αιτιολογία,

κύρωση ή ποινή».Με σαφήνεια λοιπόν γίνεται αντιληπτό ότι ο διαμεσολαβητής ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι συμμετέχουν αυτοβούλως στην διαδικασία της διαμεσολάβησης. Τα εμπλεκόμενα μέρη χαίρουν ελευθερίας επιλογής για την έκβαση την διαδικασίας ως προς τον πρόωρο τερματισμό της ή την συνέχιση της με σκοπό την κατάληξη σε κάποια συμφωνία.

Η ιδιωτική αυτονομία λαμβάνει χώρα από την αρχική επιλογή των μερών να συμμετάσχουν στην διαδικασία της διαμεσολάβησης για την διευθέτηση των διαφορών τους ώστε να μην προσφύγουν στα δικαστήρια. Τα μέρη πριν από την έναρξη της διαδικασίας έχουν συμφωνήσει ρητώς τους όρους και τις προϋποθέσεις για την υπαγωγή της διαφοράς τους στη διαμεσολάβηση. Αυτό επικυρώνει τις προθέσεις των μερών αφού έχουν πλήρης επίγνωση της κατάστασης.

Σε περίπτωση όμως που τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν προσφύγει στα δικαστήρια χωρίς να εξετάσουν την επιλογή της διαμεσολάβησης δίνετε, σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 1 του νόμου 4640/2019, το δικαστήριο μπορεί να προτείνει στους διαδίκους την προσφυγή σε διαδικασία διαμεσολάβησης αν αυτό ενδείκνυται με βάσει τις περιστάσεις της υποθέσεως, όπως ορίζει ο νόμος, χωρίς όμως η απόφαση να είναι δεσμευτική για τα μέρη. Έτσι ενθαρρύνεται η ματαίωση ή αναβολή της υπόθεσης τους που εκκρεμεί. Σε αντίθεση, το άρθρο 5 παράγραφος 2 της Οδηγίας 2008/52/ΕΚ κάνει λόγο σε ορισμένες περιπτώσεις για υποχρεωτική προσφυγή στη διαμεσολάβηση ή συνδυασμό με κίνητρα ή κυρώσεις μετά από απόφαση του δικαστηρίου εφόσον δεν παραβιάζεται η εθνική νομοθεσία. Η παραπάνω απόφαση μπορεί να παρθεί τόσο κατά την διάρκεια της δίκης όσο και πριν την έναρξη της. Σε καμία όμως περίπτωση δεν καταλύεται το δικαίωμα των μερών για πρόσβαση στο δικαστικό σύστημα με σκοπό την επίλυση των διαφορών τους.

### 1.3 Τι είναι ο διαμεσολαβητής

<sup>2</sup>«Ως διαμεσολαβητής, νοείται τρίτο πρόσωπο σε σχέση με τα συμμετέχοντα μέρη και τη διαφορά, το οποίο αναλαμβάνει να διαμεσολαβήσει με κατάλληλο, αποτελεσματικό και αμερόληπτο τρόπο, διευκολύνοντάς τα να βρουν μια κοινά αποδεκτή λύση για τη διαφορά τους.

Από τους παραπάνω ορισμούς συμπεραίνει κανείς ότι η διαμεσολάβηση αποτελεί μια εξώδικη διαδικασία κατά την οποία ο διαμεσολαβητής εμπλέκεται στην υπόθεση με σκοπό την παροχή επιβοήθειας στα μέρη με κατάλληλες διαπραγματευτικές τεχνικές για εύρεση κοινής αποδεκτής λύσης στη διαμάχη. Η απόφαση των μερών είναι αποκλειστικό δικαίωμα και ευθύνη των ίδιων των συμμετεχόντων.

Γίνεται ξεκάθαρο ότι <sup>3</sup>«Ο διαμεσολαβητής υποχρεούται να μην αναλαμβάνει καθήκοντα και, εάν έχει ήδη αναλάβει, να μην εξακολουθήσει να τα ασκεί, σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων, γνωστοποιώντας το σχετικό κώλυμα στα μέρη. Κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων, ο διαμεσολαβητής επιτρέπεται να αναλάβει καθήκοντα και, εάν τα έχει ήδη αναλάβει να εξακολουθήσει να τα ασκεί, μόνο με τη ρητή συγκατάθεση των μερών και εφόσον είναι βέβαιος ότι είναι σε θέση να διεξαγάγει τη διαμεσολάβηση με τρόπο που να μην υπονομεύει την ανεξαρτησία της διαδικασίας».

### 1.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της διαμεσολάβησης

Κατά τα προαναφερθέντα γίνεται αντιληπτό ότι η διαμεσολάβηση αποτελεί ένα σημαντικό τρόπο εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών με σπουδαιότερο πλεονέκτημα την ύπαρξη μιας εμπιστευτικής διαδικασίας, τη δυνατότητα εύρεσης κοινής λύσης και την συμμετοχή ουδέτερου ατόμου.

---

<sup>2</sup>ΦΕΚ Α' 190/30.11.2019 ΝΟΜΟΣ 4640 ΣΕΛ 5037 ΑΡΘΡΟ 2 ΠΑΡ 3

<sup>3</sup>ΦΕΚ Α' 190/30.11.2019 ΝΟΜΟΣ 4640 ΣΕΛ 5043 ΑΡΘΡΟ 14 ΠΑΡ 1

Τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα της διαμεσολάβησης έναντι της προσφυγής στα δικαστήρια είναι κυρίως τα ακόλουθα:

1. Η ταχεία επίλυση της διαφοράς. Τα μέρη απομπλέκονται γρήγορα χωρίς να χρειάζεται να περιμένουν για την εκδίκαση της υπόθεσης του σε ένα δικαστήριο με πολλαπλές υποθέσεις ( Georgiev 2011 σ.94).
2. Η ευελιξία και η αμεσότητα της διαδικασίας η οποία απαλλαγμένη από δικονομικούς τύπους και αυστηρούς κανόνες διεξάγεται με εμπιστευτικότητα
3. Το χαμηλό κόστος των μερών καθώς μειώνονται τα δικαστικά έξοδα αφού τα μέρη δεν εμπλέκονται σε δικαστικούς αγώνες.
4. Η διασφάλιση της ενεργητικήςσυμμετοχής των μερών αφού διαδραματίζουν τον κύριο και κεντρικό ρόλο στην διαδικασία της διαμεσολάβησης σε αντίθεση με τα δικαστήρια που εκπροσωπούνται από τους δικηγόρους.
5. Η απόλυτη εχεμύθεια που απολαμβάνουν τα μέρη ως προς την διαδικασία και τα πρόσωπα που έλαβαν μέρος αλλά και σε όσα έχουν υποστεί κατά την διάρκειά της.
6. Η αποφυγή της συναισθηματικής φόρτισης που διέπουν τα μέρη αφού υπόκεινται σε απομάκρυνση και αντιμετώπιση με καχυποψία κατά την δικαστική διαμάχη (Νίκας 2016, σ.355).
7. Οι αμοιβαίες ωφέλειες των εμπλεκόμενων μερών διότι τα μέρη έρχονται σε μια συναινετική λύση όπου και τα δυο βγαίνουν κερδισμένα.
8. Η διασφάλιση των δικαιωμάτων των μερών, εξαιτίας του δικαιώματος της προσφυγής σε δικαστήριο σε περίπτωση μη επίτευξης της επιθυμητής συμφωνίας.

Παρόλα αυτά η διαδικασία της υποχρεωτικής ή μη διαμεσολάβησης εμφανίζει και ορισμένα μειονεκτήματα που μπορούν να καταστούν αποτρεπτικά για την επιλογή της, σύμφωνα με Έκθεση σχετικά με τα υπέρ και τα κατά της επιβολής της διαμεσολάβησης που δημοσιεύθηκε στις 6 Φεβρουαρίου το 2018 από την Ομάδα Εργασίας για τις Εναλλακτικές Μεθόδους Επίλυσης Διαφορών την οποία έχει συστήσει το Συμβούλιο Πολιτικής Δικαιοσύνης του Ηνωμένου Βασιλείου.

1. Παρακάμπτεται η ουσιαστική κατοχύρωση της απόφασης του δικαστηρίου αφού η απόφαση δεν είναι τελεσίδικη σε ορισμένες περιπτώσεις.
2. Αλλοιώνεται το σύστημα αρχών καθώς είναι το σήμα κατατεθέν της διαμεσολάβησης.
3. Οδηγεί απρόθυμα τα μέρη σε μια ανοίκεια διαδικασία με αποτέλεσμα την δυσφήμιση της διαμεσολάβησης και την μείωση της επιτυχίας της διαδικασίας.
4. Το κράτος ή τα μέρη θα αναγκαστούν να επωμισθούν σε έξοδα τα οποία θα πάνε χαμένα σε πολλές περιπτώσεις.
5. Τα έξοδα καθίστανται σε πολλές περιπτώσεις δυσανάλογα. Ακόμη και ένα ποσό της τάξεως των 100 ευρώ θα είναι επαχθή σε πολλές υποθέσεις μικροδιαφορών.
6. Η υποχρεωτικότητα σημαίνει ότι οποιαδήποτε διεκδίκηση έστω και ασήμαντη θα επιφέρει έξοδα και ταλαιπωρία αφού δημιουργεί μια μη επίπλαστη ενόχληση σχετικά με την αξία της επίλυσης αβάσιμων απαιτήσεων.
7. Η πιθανή συνέπεια της διαμεσολάβησης εάν είναι υποχρεωτική ( όπως κάποια αλλοδαπή εμπειρία φαίνεται να είναι ) είναι να δημιουργεί πρόχειρες διαμεσολαβήσεις που δεν βγάζουν πουθενά.
8. Μπορεί να αποτελεί παραβίαση του δικαιώματος των μερών προσφυγής στα δικαστήρια, που ορίζεται στο άρθρο 6 των δικαιωμάτων του ανθρώπου.
9. Μπορεί να καταλήξει να επιβάλλεται σε διαφορές, όπου δεν υπάρχει πραγματική διένεξη, όπως οι μη αμφισβητηθείσες χρηματικές απαιτήσεις, που απαρτίζουν την πλειονότητα των απαιτήσεων.

### **1.5 Παράγοντες που ευνοούν την χρήση της διαμεσολάβησης**

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν ποια μορφή επίλυσης διαφορών είναι η καταλληλότερη για κάθε περίπτωση. Στην περίπτωση της διαμεσολάβησης γίνεται ξεκάθαρο ότι οι επιχειρήσεις, τα συγκεκριμένα πρόσωπα και οι καταστάσεις που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ τους αποτελούν τους βασικούς λόγους που

έχουν οδηγηθεί σε διαφωνία, χωρίς να παραβλέπεται η ενεργητικότητα και ο δυναμισμός που εμπεριέχουν. Ωστόσο η καταλληλότητα της διαμεσολάβησης μπορεί να μεταβληθεί κατά την διάρκεια της διαδικασίας επίλυσης της διένεξης ανάλογα με την τροπή που θα πάρει. Εντούτοις, έχει διαμορφωθεί μία γενική αρχή υπό την οποία η διαμεσολάβηση είναι πιο αποτελεσματική (Fimea, 1998).

Στο πλαίσιο αυτό οι παράγοντες που ευνοούν τη χρήση της διαμεσολάβησης είναι οι εξής:

1. Η επιχειρησιακή σχέση των δύο μερών μπορεί να συνεχιστεί μετά την διένεξη της διαδικασίας ή να επαναληφθεί
2. Τα εμπλεκόμενα μέρη πρέπει να ελέγχουν το αποτέλεσμα της διαφοράς
3. Η θέση του κάθε μέρους έχει αξία σε αντίθεση με μια διαδικασία διαιτησίας όπου καταλήγει στην επικράτηση μίας πλευράς
4. Η διαδικασία της διαιτησίας καθίσταται χρονοβόρα και απαιτεί αυξημένα έξοδα
5. Η επίλυση της διαφοράς είναι ταχεία
6. Απόρροια της διαφωνίας είναι τα εξειδικευμένα τεχνικά ή και νομικά ζητήματα
7. Υπάρχει ικανότητα αποφυγής δυσμενών συνεπειών της διαφωνίας
8. Το νομοθετικό πλαίσιο για τα νομικά ζητήματα είναι καλά καθορισμένο
9. Υπάρχει πιθανότητα επίλυσης της διαφωνίας πριν την διαιτητική απόφαση
10. Η γνώμη του ουδέτερου και αντικειμενικού διαμεσολαβητή μπορεί να άρει τα αδιέξοδα και την εχθρότητα που καθίστανται εμπόδια στη διευθέτηση της διαφωνίας
11. Τόσο η παρουσία των δύο αντιμαχόμενων πλευρών όσο και τα επιχειρήματα τους θα βοηθήσουν στην καλύτερη κατανόηση των ζητημάτων που τους οδήγησαν στην διαφωνία
12. Μέσω της διαμεσολάβησης υπάρχει πιθανότητα βελτίωσης των σχέσεων σε βαθμό καλύτερο του αρχικού
13. Κανένα από τα δύο μέρη δεν επιθυμεί να εμπλακεί σε μια διαδικασία διαιτησίας (Relya, 1998)

## 1.6 Διαφορές που υπάγονται στη διαμεσολάβηση

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του Ν. 4640/2019, η Διαμεσολάβηση είναι δυνατή:

α) αν τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν στη διαδικασία της διαμεσολάβησης, αφότου ανέκυψε η διαφορά,

β) αν τα μέρη κληθούν να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση και συναινούν σε αυτή, σύμφωνα με την παράγραφο 2,

γ) αν η προσφυγή στη διαμεσολάβηση διαταχθεί από δικαστική αρχή άλλου κράτους-μέλους και η σχετική υπαγωγή της διαφοράς δεν προσβάλλει τα χρηστά ήθη και τη δημόσια τάξη,

δ) αν η προσφυγή στη διαδικασία της διαμεσολάβησης επιβάλλεται από τον νόμο,

ε) αν σε έγγραφη συμφωνία των μερών υπάρχει ρήτρα διαμεσολάβησης. »

Μέσω της διαμεσολάβησης όπως έχει αναφερθεί, ο διαμεσολαβητής χρησιμοποιεί ένα σύνολο τεχνικών για να διευκολύνει τα μέρη στις διαπραγματεύσεις τους με σκοπό της εύρεση κοινής λύσης. Γίνεται αντιληπτό ότι η διαμεσολάβηση δεν περιορίζεται στην επίλυση ενός μόνο είδους διαφοράς αλλά λαμβάνει χώρα στις παρακάτω περιπτώσεις<sup>4</sup>:

1. Διαφορές οικογενειακής φύσης
2. Κοινοτικές διαφορές
3. Εργατικές και ενδοεπαγγελματικές διαφορές
4. Διαφορές επιχειρήσεων
5. Διαφορές πνευματικής ιδιοκτησίας
6. Κατασκευαστικές διαφορές
7. Διαφορές στη ναυτιλία

---

<sup>4</sup><https://www.hellenic-mediation.gr/diamesolavshsh/efarmoges>



## 1.7 Διαφορά της διαμεσολάβησης από άλλες μορφές επίλυσης διαφορών

Η διαμεσολάβηση αποτελεί μία από τις πολλές μεθόδους εναλλακτικής επίλυσης διαφορών, συχνά όμως επικρατεί μια σύγχυση μεταξύ αυτών καθώς υφίστανται κοινά στοιχεία. Παρακάτω θα παρατεθούν οι διαφορές της διαμεσολάβησης από κάποιες άλλες μορφές επίλυσης διαφορών.

### 1. Διαφορά από διαιτησία<sup>5</sup>

Η διαιτησία είναι μια μορφή εναλλακτικής επίλυσης διαφορών που παρατηρείται όπως και στην διαμεσολάβηση, η προσφυγή των μερών σε τρίτο πρόσωπο όπου είναι αρμόδιο για την έκδοση διαιτητικής απόφασης για τα μέλη. Μια απόφαση που λειτουργεί σαν δικαστική απόφαση και είναι δεσμευτική για τα μέρη ενώ ο διαμεσολαβητής θα υποβοηθήσει τα μέρη να έρθουν σε επικοινωνία και να καταλήξουν αμοφότερα σε μια κοινή λύση.

### 2. Διαφορά από μεσολάβηση

Στο άρθρο 15 παρ. 6.α του νόμου 3899/2010 αναφέρεται: « Αν τα μέρη δεν καταλήξουν σε συμφωνίαμέσασε προθεσμία είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από τηνεπομένη της ημέρας ανάληψης των καθηκόντων τουμεσολαβητή, ο μεσολαβητής έχει δικαίωμα να υποβάλλει σε αυτά δική του πρόταση». Γίνεται αντιληπτό ότι ο μεσολαβητής μπορεί να προτείνει μια δικιά του πρόταση αν δεν μπορέσουν να συμφωνήσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη ενώ ο διαμεσολαβητής δεν μπορεί να προτείνει λύσεις.

---

<sup>5</sup>Ανθιμος Α. Διαμεσολάβηση στην Ελλάδα: Ευρωπαϊκό και Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο και Πρακτική, (Ημερίδα 2012)

### 3. Διαφορά από συμφιλίωση

Τόσο ο διαμεσολαβητής όσο και ο συμφιλιωτής έχουν κοινά χαρακτηριστικά με τον μεσολαβητή αφού είναι και αυτός ένα ουδέτερο τρίτο πρόσωπο το οποίο προσπαθεί να πλησιάσει τα αντίπαλα μέρη για να τα βοηθήσει να έρθουν σε μια συμφωνία. Μπορεί να προτείνει προτάσεις σε αντίθεση με τον διαμεσολαβητή, χωρίς οι προτάσεις του να είναι δεσμευτικές για τα μέρη. (Χαμηλοθώρης, 2011, σ. 54)

## 1.8 Η διαμεσολάβηση στο χώρο της ναυτιλίας

Ο όρος ναυτιλία με την τεχνική έννοια σημαίνει την μέθοδο του ασφαλούς πλου όπου εμπεριέχει όλες τις δραστηριότητες που έχουν σχέση την μεταφορά του φορτίου σε συγκεκριμένο χρόνο δηλαδή χρήμα και χρόνος. Σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζονται δικαστικές διαμάχες μεταξύ εταιριών ή εταιριών με πελάτες οι οποίες αποσκοπούν στη διεκδίκηση αμοιβών ή αποζημιώσεων. Στον τομέα της ναυτιλίας υπάρχουν τα P & I Clubs και ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες αμφοτέρως χρεώνουν τα μέρη για την παροχή των υπηρεσιών τους με τεράστια ποσά πράγμα που οδηγεί στην αύξηση των εξόδων μιας εταιρίας. Για τον λόγο αυτό έχει αναπτυχθεί η ανάγκη για προσφυγή σε άλλο τρόπο επίλυσης των διαφορών που αποσκοπεί στην εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος.

Ειδικότερα, η εταιρία επιθυμεί την καλύτερη δυνατή λύση σε μικρό χρονικό διάστημα με σκοπό την αποφυγή εξόδων τα οποία συσσωρεύονται μέρα με την μέρα έως ότου λήξει η διαδικασία αλλά και την αποκατάσταση των σχέσεων με την αντίπαλη εταιρία ή πελάτη για την συνέχιση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων. Στο ίδιο όμως αποτέλεσμα αποσκοπούν και οι ασφαλιστικές εταιρίες οι οποίες επιδιώκουν την αποφυγή πολυετών και πολυδάπανων δικαστικών εμπλοκών.

Για τον λόγο αυτό ήταν επιτακτική ανάγκη η κατεύθυνση σε διαφορετικούς τρόπους επίλυσης διαφορών όπως η διαδικασία της διαμεσολάβησης. Η διαμεσολάβηση προσφέρει την δυνατότητα για ειρηνική διευθέτηση διαφορών χωρίς

την μέθοδο της δικαστικής παραπομπής, χαίροντας τα πλεονεκτήματα που έχουν αναφερθεί παραπάνω. Καθίσταται, λοιπόν, επιτακτική ανάγκη η ευρύτερη εφαρμογή της διαδικασίας στον χώρο της ναυτιλίας.

Άλλωστε, στον τομέα της ναυτιλίας παρουσιάζονται ουκ ολίγες περιπτώσεις διαφορών μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών ( κράτη, πλοιοκτήτριες εταιρίες, εταιρίες διαχείρισης πλοίων, ναυλωτές, ασφαλιστικές εταιρίες και P & I Clubs, ναυτικούς, ναυλομεσίτες) όπως: διαφορές από απώλεια ή καταστροφή φορτίου και πλοίου (ναυάγιο και ναυαγιαίρεση), κατά την ναυπήγηση του, αθέτηση όρων ναυλοσυμφώνου, φορτωτική, διάσωση πλοίου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, σύγκρουση πλοίων,οικολογικές καταστροφές (μόλυνση υδάτων, αέρα, ρύπανσηεδάφους),αγοραπωλησία και καταστροφή πλοίου, έως και ναυτεργατικά ατυχήματα ή απώλεια ζωής,προσάραξη και αβαρία, καθυστερήσεις, ζημιές για λόγους ανωτέρας βίας και άλλα πολλά.

Συμπερασματικά, η διαμεσολάβηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλές διαμάχες που μπορεί να εμφανιστούν στον τομέα της ναυτιλίας εξοικονομώντας χρόνο και κυρίως χρήμα που αποτελείτον ακρογωνιαίο λίθο της ευημερίας της ναυτιλιακής εταιρίας. Καθοριστικός όμως παράγοντας στην διενέργηση της διαμεσολάβησης σε ναυτικά ζητήματα είναι άτομα που προέρχονται από τον χώρο της ναυτιλίας και έχουν επίγνωση της κατάστασης που επικρατεί στον χώρο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ ΩΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 2.1 Η διαμεσολάβηση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Στις προηγούμενες παραγράφους έγινε αναφορά στις περιπτώσεις ναυτιλιακών διαφορών που μπορεί να εμφανιστούν στον χώρο της ναυτιλίας οι οποίες έχουν την δυνατότητα να επιλυθούν με την διαδικασία της διαμεσολάβηση αφού, όπως έχει επανειλημμένα αναφερθεί παραπάνω, το κόστος είναι ιδιαίτερα μειωμένο σε σχέση με τα δικαστικά έξοδα και ο χρόνος εκτέλεσής της διαδικασίας, ταχύτατος. Ειδικότερα:

#### 2.1.1 Ναυλοσύμφωνα (αθέτηση όρων ναυλοσυμφώνου)

Ένας μεγάλος βαθμός υποθέσεων διαμεσολάβησης στην ναυτιλία είναι συνυφασμένος με τα ναυλοσύμφωνα. Συχνά παρατηρούνται αθετήσεις όρων των ναυλοσυμφώνων με αποτέλεσμα την διαμάχη των μερών και την διεκδίκηση αποζημιώσεων. Το φαινόμενο παρατηρείται σε περιπτώσεις χρονοναύλωσης και ναύλωσης ανά ταξίδι. Σε μια χρονοναύλωση οι διαφορές που προκύπτουν συννηθέστερα είναι διάφορες ζημιές που προκλήθηκαν στο πλοίο, έλλειψη καταρτισμένου προσωπικού ακόμη και ημερήσιες καταναλώσεις καυσίμων<sup>6</sup>. Στις ναυλώσεις ανά ταξίδι από την άλλη μεριά παρατηρούνται τόσο διαφορές με την καθυστερημένη άφιξη ενός πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης ( σταλίες και επισταλίες) όσο και με έλλειμα φορτίου ή καταστροφή του κατά την μεταφορά του από το λιμάνι φορτώσεως στο λιμάνι εκφορτώσεως. Μια αθέτηση των όρων του ναυλοσυμφώνου οδηγεί, σύμφωνα με την ρήτρα επίλυσης διαφορών αν υπάρχει, στον ανάλογο τρόπο που θα επιλέξουν τα μέρη.

---

<sup>6</sup>Maester/Skoufalos, The Increasing Role of Mediation in Resolving Shipping Disputes (2002)

### 2.1.2 Πληρώματα πλοίων

Στα πλοία, όπως σε κάθε άλλο χώρο εργασίας, μπορούν να δημιουργηθούν εντάσεις διαφορές και συγκρούσεις. Οι συγκρούσεις αυτές απειλούν την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου, την ψυχική υγεία των ατόμων καθώς και την αποδοτικότητα του συνόλου παρεμποδίζοντας τα άτομα να φέρουν εις πέρας τις υποχρεώσεις τους. Καθοριστικοί λόγοι ανάπτυξης αυτών των διαφωνιών είναι: το περιορισμένο εργασιακό περιβάλλον, η πίεση της εργασίας, η κακή επικοινωνία, οι διαφορές στην ιεραρχία ακόμη και οι διαφορετικές απόψεις. (<https://www.marineinsight.com/life-at-sea/how-conflicts-arise-among-seafarers-on-ships/>).

Για το λόγο αυτό, ο πλοίαρχος αναλαμβάνει τον ρόλο του διαμεσολαβητή με σκοπό την επίλυση των ζητημάτων που δημιουργούνται ώστε το πλήρωμα να επιστρέψει στην κατάσταση προ διαφωνιών και την σύσφιξη των σχέσεων, καθώς διαθέτει τις ανάλογες και απαραίτητες δεξιότητες.

### 2.1.3 Θαλάσσια ασφάλιση

Η θαλάσσια ασφάλιση υπήρξε επιτακτική ανάγκη αφού οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν σε κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι ποικίλοι. Η κάλυψη επιτυγχάνεται με την προσφυγή των πλοιοκτητών τόσο στα P & I Clubs<sup>7</sup> (αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί) όσο και σε κοινούς ασφαλιστές (Lloyd's). Περιλαμβάνονται διαφορές που μπορούν να προκύψουν μεταξύ ασφαλισμένου και τρίτου και ασφαλιστή με ασφαλισμένου. Η διαμεσολάβηση προτιμάται σε περιπτώσεις π.χ. ναυλοσυμφώνων, συμβάσεις επιθαλάσσιας αρωγής και αγοραπωλησίας πλοίων.

---

<sup>7</sup>T.G Coghlin, Protection and Indemnity Insurance: The P & I Clubs (1971)

## 2.1.4 Σύγκρουση πλοίων

Σοβαρό πρόβλημα της ναυτιλίας αποτελεί η σύγκρουση μεταξύ πλοίων καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις προκαλούνται, εκτός από τις υλικές ζημιές και περιβαλλοντικές καταστροφές. Οι περισσότερες διαμάχες που αφορούν σύγκρουση πλοίων επιλύονται στα δικαστήρια και όχι με διαμεσολάβηση καθώς σε περίπτωση περιβαλλοντικής καταστροφής επισύρονται πρόστιμα και αποζημιώσεις με σκοπό την αντιμετώπιση της καταστροφής. Στην διαμεσολάβηση καταφεύγουν υποθέσεις όπου τα μέρη δεν επιθυμούν την δημοσιότητα της υπόθεσης τους για προστασία της φήμης και της αξιοπιστίας. Το νομικό πλαίσιο για την σύγκρουση πλοίων στη θάλασσα καθορίζεται από την Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων και την Σύμβαση του Λονδίνου 1972 για τους Διεθνείς Κανόνες για Αποφυγή των Συγκρούσεων στη θάλασσα<sup>8</sup>.

## 2.1.5 Φορτωτική (Bill of Lading)

Η φορτωτική αποτελεί αποδεικτικό έγγραφο φόρτωσης εμπορευμάτων προς μεταφορά καθώς και αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης, όταν δεν έχει συνταχθεί ναυλοσύμφωνο. Περιέχει τα στοιχεία του εκναυλωτή, ναυλωτή, παραλήπτη, διακριτικά του πλοίου, τόπο φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και την κατάσταση και ποσότητα του φορτίου όπως έχει παραδοθεί για μεταφορά, χωρίς να παραλείπονται και οι περί ναύλου συμφωνίες δηλαδή ύψος, σταλίες, τρόπο και χρόνο καταβολής.

Σε περίπτωση που ο παραλήπτης του φορτίου δεν λάβει το φορτίο όπως προβλέπεται στην φορτωτική (ποσότητα, κατάσταση) μπορεί να προβεί σε διεκδίκηση αποζημιώσεων συμφώνως των ρητρών. Ακόμη σε περιπτώσεις λάθους συμπλήρωσης ή μη χρήσης φορτωτικής, υφίσταται η πιθανότητα για απώλεια ασφάλισης (P& I Clubs), απώλεια του δικαιώματος διεκδίκησης αποζημίωσης από

---

<sup>8</sup>Λιούλη Ι. (2013) «Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, τήρηση φυλακής/ARPA» Ίδρυμα Ευγενίδου

τον ναυλωτή , απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης που βαραίνει τα μέρη ακόμη και ποινική δίωξη(<https://cerasis.com/bill-of-lading/>).

### **2.1.6 Επιθαλάσσια αρωγή**

Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η ανάγκη παρακολούθησης των πλοίων αποτέλεσε παράγοντες που επέφεραν ραγδαίες αλλαγές στα εξοπλιστικά συστήματα των πλοίων. Γι' αυτό το λόγο έχουν εξοπλιστεί με συστήματα παρακολούθησης, εκπομπής και λήψης σήματος κινδύνου, επικοινωνία πλοίου με άλλα πλοία και ξηράκ.α. Σε περίπτωση που ένα πλοίο κινδυνεύει λόγω ατυχήματος (πυρκαγιά, εισροή υδάτων, βύθιση, προσάραξη) και εκπέμπει σήμα κινδύνου, τα παραπλέοντα πλοία υποχρεούνται να καταπλεύσουν στο σημείο για να βοηθήσουν με αποτέλεσμα την διακοπή της προκαθορισμένης πορείας τους και ότι άλλο αυτό θα επιφέρει π.χ. καθυστέρηση άφιξης στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, κυρώσεις.

Γι' αυτό καθίσταται επιτακτική ανάγκη ο προσδιορισμός της ανταμοιβής του διασώστη εφόσον κριθεί επιτυχής η βοήθεια σύμφωνα με τον όρο “no cure–no pay” (χωρίς αποτέλεσμα- καμία ανταμοιβή) που προβλέπεται για την επίλυση κάθε διαφοράς. Στις μέρες μας ο συνηθέστερος τύπος είναι αυτός της Lloyd's openForm<sup>9</sup>.

### **2.1.7 Αβαρία**

Παρατηρείται σε περιπτώσεις όπου το πλοίο προς αποφυγή και αντιμετώπιση μιας έκτακτης ανάγκης για να προστατευθεί το ίδιο το πλοίο, το φορτίο και οι ανθρώπινες ζωές αναγκάζεται να προβεί σε απόρριψη μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα ή καταστροφή του, εκούσια προσάραξη, χρήση του φορτίου ως καύσιμο.

---

<sup>9</sup>Nicholas J.J. Gaskell (1992) «The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990» 16 Tulane Maritime Law Journal 1

Γίνεται φυσικά αντιληπτό ότι τέτοιες πράξεις επιφέρουν ζημίες και καταστροφές με αποτέλεσμα τα ενδιαφερόμενα μέρη να πρέπει να συμβάλλουν αμφότερα για την αντιμετώπιση των επερχόμενων οικονομικών συνεπειών. Γι' αυτό και διατυπώθηκαν κανόνες αβαρίας διεθνούς εφαρμογής που βελτιούμενες με συμπληρώσεις, κωδικοποιήθηκαν και αποτέλεσαν τον λεγόμενο «YorkAntwerpRules 1994» ο οποίος μετέπειτα έχει τροποποιηθεί.

(<https://www.marineinsight.com/maritime-law/the-role-of-general-average-in-the-maritime-industry/>)

Οι ρήτρες που εμπεριέχονται στον εν λόγω κανόνα αποσαφηνίζουν αν η πράξη που έχει προηγηθεί είναι όντως πράξη αβαρίας καθώς συντάσσεται μετέπειτα κανονισμός συνεισφορών όπου περιλαμβάνεται η αποζημίωση των θυσιών κάθε μέρους αφού έχει προηγηθεί από πραγματογνώμονες η συνολική αξία των θυσιών.

Ο διακανονισμός αβαρία αποτελεί ανεξάρτητη μέθοδο εξώδικης διακρίβωσης πραγματικών περιστατικών. Έτσι η χρήση της διαμεσολάβησης σε αυτήν την περίπτωση είναι μειωμένη όχι όμως και απρόσιτη.

### **2.1.8 Πετρέλευση**

Κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο είναι αναγκασμένο να σταματήσει σε διάφορα λιμάνια που βρίσκονται στην πορεία του με σκοπό τον ανεφοδιασμό καυσίμων για να συνεχίσει το ταξίδι του αφού οι δεξαμενές καυσίμων του έχουν μια συγκεκριμένη χωρητικότητα και δεν επαρκούν για τα ταξίδια που πραγματοποιούν τα πλοία την σημερινή εποχή αφού σε πολλές περιπτώσεις η χρονική διάρκεια τους μπορεί να ξεπεράσει και τον ένα μήνα συνεχούς ναυσιπλοΐας.

Σε πολλές περιπτώσεις όμως παρατηρείται το φαινόμενο της εκμετάλλευσης από μέρους του πετρελαιοφόρου καθώς ο πλοίαρχος δεν μπορεί να ελέγξει την ποιότητα του καυσίμου που παραλαμβάνει ή την ποσότητα με ακρίβεια.

Γι' αυτό η εταιρία θα πρέπει αρχικά να συμφωνηθεί μεταξύ της εταιρίας του πλοίου και της εταιρίας ανεφοδιασμού, η ποιότητα και η ποσότητα του καυσίμου προς παραλαβή που ενδιαφέρει το πλοίο για την συνέχιση του ταξιδιού του, καθώς



και τα στοιχεία του πετρελαιοφόρου που θα ανεφοδιάσει το πλοίο. Επιτακτική ανάγκη καθίσταται ο έλεγχος της άδειας του πετρελαιοφόρου και η αξιοπιστία της εταιρίας που ανήκει.

Έτσι μέσω της συμφωνίας γίνονται αντιληπτοί οι όροι πετρέλευσης του πλοίου. Σε περίπτωση αθέτησης της συμφωνίας τα μέρη μπορούν μέσω της διαμεσολάβησης να επιλύσουν τις διαφορές τους με σκοπό την επιβολή αποζημιώσεων.

### **2.1.9 Θαλάσσια ρύπανση**

Σημαντικό πρόβλημα στον τομέα της ναυτιλίας αποτελεί η θαλάσσια ρύπανση. Κατώτερης ποιότητας πλοία που δεν τηρούν τους κανονισμούς αλλά και κακές ναυτιλιακές πρακτικές οδηγούν σε μαζική θαλάσσια ρύπανση και ζημιά του περιβάλλοντος.

Βασικότερες λόγοι που αποτελούν εστία ρύπανσης και καταστροφής της θάλασσας, οι οποίοι επιφέρουν και κυρώσεις, είναι οι ακόλουθοι:

1. Απελευθέρωση λαδιού και χημικών μέσω ακούσιων διαρροών και λειτουργικών απορρίψεων
2. Μεταφορά ξένων μικροοργανισμών μέσω έρματος και του κύτους του πλοίου
3. Απελευθέρωση βιοκτόνων από τοξικά χημικά που χρησιμοποιούνται στα αντιρρυπαντικά χρώματα
4. Απόρριψη απορριμμάτων όπως σκουπίδια και λύματα
5. Ατμοσφαιρική ρύπανση μέσω εκπομπών διοξειδίου του θείου, οξειδίων του αζώτου και διοξειδίου του άνθρακα
6. Φυσικές και άλλες ζημιές λόγω πόντισης αγκυρών (καταστροφή του βυθού της θάλασσας), διαταραχών θορύβου και κυμάτων, ακόμη και χτυπήματος φαλαινών και άλλων θαλάσσιων θηλαστικών

[\(https://wwf.panda.org/our\\_work/oceans/problems/shipping/\)](https://wwf.panda.org/our_work/oceans/problems/shipping/)

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η έννοια της διαμεσολάβησης αποκτάει όλο και περισσότερη εκτίμηση αφού αποτελεί μία από τις ποικίλες σύγχρονες μεθόδους εναλλακτικής επίλυσης διαφορών που προσφέρει εξοικονόμηση χρημάτων και χρόνου. Πρόκειται για μια διαδικασία που στοχεύει να δώσει την δυνατότητα στα μέρη να αποφασίσουν μόνα τους για την επίλυση της μεταξύ τους διαφοράς με τρόπο που θα αποκαταστήσει τις σχέσεις τους.

Ως διαδικασία θεωρείται δικαιότερη από μία δικαστική απόφαση καθώς ο διαμεσολαβητής, το άτομο που την εκτελεί, δεν επιτρέπεται να υποστηρίξει κανένα από τα μέρη της διαδικασίας βασιζόμενος στην αμεροληψία, την εμπιστευτικότητα και την ιδιωτική αυτονομία των μερών.

Η διαμεσολάβηση στην Ελλάδα θεσμοθετήθηκε με τον νόμο 3898/2010 ο οποίος ενσωμάτωσε την Οδηγία 2008/52/EK στην ελληνική έννομη τάξη. Η διαμεσολάβηση ενδείκνυται για την συμβιβαστική / εξωδικαστική επίλυση διαφορών, αστικού και εμπορικού δικαίου στις οποίες υπάγονται πάσης φύσεως διαφορές ναυτικού δικαίου όπως έχει αναφερθεί παραπάνω.

Τα μέρη χαίρουν απόλυτη εχεμύθεια μέσω της διαδικασίας για όσα ειπωθούν και όσους λάβουν χώρα εκτός και αν υπάρξει αντίθετη συμφωνία μεταξύ τους ή για λόγους δημοσίας τάξης. Η ιδιωτική αυτονομία επιτρέπει στα μέρη ακόμη και αν αναγκαστούν να προσφύγουν στην διαμεσολάβηση ύστερα από απόφαση δικαστηρίου, να αποφύγουν την διαδικασία ή και να μην καταλήξουν σε συμφωνία χωρίς την θέληση τους.

Κατά το τέλος της διαδικασίας ο διαμεσολαβητής συντάσσει το πρακτικό της διαδικασίας, όπου διαπιστώνεται η επιτυχία ή αποτυχία επίτευξης συμφωνίας. Σε περίπτωση συμφωνίας, αναγράφονται τα μέρη, η συμφωνία των μερών και όλα όσα έγιναν αποδεκτά.

Συμπερασματικά, η διαμεσολάβηση ως εναλλακτική μορφή επίλυσης διαφορών προτιμάται σε πολλές περιπτώσεις αντί της προσφυγής της υπόθεσης σε δικαστήριο. Τα μέρη παρευρίσκονται στην διαδικασία με τους δικηγόρους τους με

σκοπό την επίλυση της διαφοράς τους με την βοήθεια του διαμεσολαβητή που έχουν επιλέξει. Τα μέρη εκφράζουν τα επιχειρήματα τους και διαπραγματεύονται για να καταλήξουν στο αποτέλεσμα που ικανοποιεί το συμφέρον τους. Έτσι μπορούν αμφότεροι να λύσουν τις διαφορές του και να συμφιλιωθούν καθώς και να συνεργαστούν σε μεταγενέστερη συνεργασία. Μέσω της διαδικασίας είναι αντιληπτό το μέγεθος της εξοικονόμησης χρημάτων και χρόνου που επιτυγχάνεται.

Στον τομέα της ναυτιλίας, η χρήση της διαμεσολάβησης σε ποικίλες μορφές διενέξεων, καθίσταται αναγκαία. Η ναυτιλιακή διαμεσολάβηση είναι μια μορφή που έχει ταχθεί στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι συντονισμένη με τις επιδιώξεις και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα του εμπορικού κλάδου της ναυτιλίας. Ένα αποτελεσματικό, δίκαιο και γρήγορο σύστημα απονομής δικαιοσύνης όπως η ναυτιλιακή διαμεσολάβηση, μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη των επενδυτικών σχεδίων μιας εταιρίας, στην ευημερία των ατόμων, στην ομαλή διαχείριση του στόλου, ανθρωπίνου δυναμικού και στην αύξηση των κερδών της. Ιδιαίτερα αναπτυγμένη είναι η διαμεσολάβηση στον τομέα των φορτωτικών, των ναυλοσυμφώνων και των ασφαλίσεων ( P & I Clubs).

Σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της διαδικασίας καθίσταται η ύπαρξη επαρκούς και καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο πρέπει να γνωρίζει τον τομέα της ναυτιλίας και να μπορεί να υποστηρίξει τις διαδικασίες διαμεσολάβησης στη ναυτιλία. Γι' αυτό το λόγο προτιμώνται άτομα από τον χώρο της ναυτιλίας, τα οποία έχουν επίγνωση των καταστάσεων εντός και εκτός πλοίου και έχουν μελετήσει την διαδικασία της διαμεσολάβησης με ότι αυτή συνεπάγεται.

# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Α. Ελληνόγλωσση

- Αντωνέλος, Σ., & Πλέσσα, Ε. (2014). *Διαμεσολάβηση σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις*. Αθήνα: εκδ. Σάκκουλα.
- Παπαδάτου, Δ. (1995). *Η συμβιβαστική επίλυση των ιδιωτικών διαφορών κατά τη μέση και ύστερη Βυζαντινή εποχή*. Θεσσαλονίκη: εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Νίκας, Ν. (2016). *Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας*. Αθήνα – Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη
- Οικονομόπουλος, Γ. (1937). *Η Διαιτησία κατά το εν Ελλάδι ισχύον Δίκαιον*. Αθήνα: εκδ. Τύποις "ΠΥΡΣΟΥ" ΑΕ.
- Παπαϊωάννου, Γ. (2005). *Οι διαδικασίες εξώδικης επίλυσης ιδιωτικών διαφορών ιδίως στο πεδίο της προστασίας του καταναλωτή*. ΔΔΕ.
- Brenneur, B. (2011). *Δικαστές και Διαμεσολάβηση στη Γαλλία*. Ι. Αναστασοπούλου, *Η Διαμεσολάβηση σε Αστικές και Εμπορικές Διαφορές* (σ.σ. 71-86). Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Χαμηλοθώρης, Ι. (2011) . *Η διαμεσολάβηση στην Ελλάδα*. Ι. Αναστασοπούλου, *Η Διαμεσολάβηση σε Αστικές και Εμπορικές Διαφορές* (σ.σ. 52-60). Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Αναστασοπούλου, Ι. (2011). *Η διαμεσολάβηση και η περίπτωση της Ελλάδας*. Ι. Αναστασοπούλου, *Η Διαμεσολάβηση σε Αστικές και Εμπορικές Διαφορές* (σ.σ. 41-52) Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Θεοχάρης, Δ. (2015). *Η Διαμεσολάβηση ως μέσο εναλλακτικής επίλυσης διαφορών. Κατ' άρθρο ανάλυση και ερμηνεία του Ν. 3898/2010*. Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

- Ρίζος, Κ. (2011). *Ο κώδικας δεοντολογίας του διαμεσολαβητή*. Ι. Αναστασοπούλου, *Η Διαμεσολάβηση σε Αστικές και Εμπορικές Διαφορές*. (σ.σ. 245-253) Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Georgiev E. (2011) *Δικαστές και Διαμεσολάβηση στη Βουλγαρία*. Ι. Αναστασοπούλου, *Η Διαμεσολάβηση σε Αστικές και Εμπορικές Διαφορές* (σ.σ. 90-98). Αθήνα: εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Απόστολος Παύλος. (55-56 μ.Χ.). *Επιστολή προς Κορινθίους*.
- Άνθιμος Α. (2012) *Διαμεσολάβηση στην Ελλάδα: Ευρωπαϊκό και Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο και Πρακτική*, Ημερίδα
- Λιούλη Ι. (2013) «Διεθνείς κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, τήρηση φυλακής/ARPA» Ίδρυμα Ευγενίδου
- Βασιλόπουλος Δ. (2019) «*Η διαμεσολάβηση ως επικοινωνιακό μοντέλο στα τμήματα Ανθρωπίνου Δυναμικού. Ανάλυση περιπτωσιακής μελέτης ναυτιλιακών εταιριών με έμφαση στα πληρώματα των πλοίων*». Διπλωματική εργασία

## **B. Ξενόγλωσση**

- Maester C.&Skoufalos P. (2002) «*The Increasing Role of Mediation in Resolving Shipping Disputes*». 26 *Tulane Maritime Law Journal* 515
- T.G Coghlin, (1971) «*Protection and Indemnity Insurance: The P & I Clubs*». 5 *Journal of World Trade*
- Firmea, M. (1998). «*Solving Feuds Without Court: Mediate, Arbitrate: A Growth Business*». *Arizona Business Gazette*
- Relyea, G.F. (1998). «*Effective Advocacy in Mediation*». *California Lawyer*

Nicholas J.J. Gaskell (1992) «*The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*» 16 *Tulane Maritime Law Journal* 1

Donald L. Swanson (2018)«*Pros and Cons for Mandated Mediation: From Civil Justice for England and Wales*» *Mediatbankry*

## Γ. Διαδίκτυο – Νομοθετικά Κείμενα

- (<https://www.marineinsight.com/life-at-sea/how-conflicts-arise-among-seafarers-on-ships/>)
- (<https://cerasis.com/bill-of-lading/>)
- (<https://www.marineinsight.com/maritime-law/the-role-of-general-average-in-the-maritime-industry/>)
- (<https://www.hellenic-mediation.gr/diamesolavhsh/efarmoges>)
- ([https://wwf.panda.org/our\\_work/oceans/problems/shipping/](https://wwf.panda.org/our_work/oceans/problems/shipping/))
- Νόμος 4640/2019(ΦΕΚ 190Α.30/11/2019) « Διαμεσολάβηση σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις- Περαιτέρω εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 2008 και άλλες διατάξεις.
- Νόμος 3898/2010 (ΦΕΚ 211Α.16/12/2010) «Διαμεσολάβηση σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις»
- Νόμος 3899/2010 (ΦΕΚ 212Α.17/12/2010) «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του προγράμματος στήριξης της ελληνικής οικονομίας»
- Οδηγία 2008/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 2008 για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.
- York Antwerp Rules 1994