

Παρέμβαση στο Πανελλήνιο Συνέδριο Δικηγορικών Συλλόγων

19-22/4/2019

του Πολυχρόνη Περιβολάρη, Δικηγόρου, μέλους του ΔΣ του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά,
μέλους του ΔΣ της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου

«Οι προοπτικές της διαξαγωγής διεθνών Διαιτησιών στην Ελλάδα»

Η σύγχρονη τάση σε όλους τους τομείς της εμπορικής δραστηριότητας προς τις εναλλακτικές μορφές λύσης των διαφορών συνεχώς αυξάνεται, αλλά οι ασχολούμενοι με έναν χώρο που οι Έλληνες κρατούν τα σκήπτρα, τη ναυτιλία έλυναν πάντοτε τις διαφορές τους με διαιτησία, διότι η ναυτιλία, από τη φύση της, έχοντας διεθνή χαρακτήρα, δημιουργεί τις αντικειμενικές προϋποθέσεις απομάκρυνσης από τα εθνικά δίκαια και τα αντίστοιχα κρατικά δικαστήρια.

Στη συντριπτική τους πλειοψηφία (πλέον του 80%) οι ναυτικές διαιτησίες διεξάγονται στο Λονδίνο και μεταξύ αυτών εκείνες που αφορούν σε ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα καταλήγουν σχεδόν αποκλειστικά εκεί. Οι λόγοι για τους οποίους το Λονδίνο συγκεντρώνει τόσο μεγάλο αριθμό διαιτησιών είναι:

- Η μακροχρόνια δικαιοδοτική παράδοση, που αποκτήθηκε τόσο χάρη στη σταθερότητα του δικαίου όσο και στο υψηλό επίπεδο των νομικών υπηρεσιών που προσέφερε ανέκαθεν η Αγγλία.
- Η εντυπωσιακή διάδοση της αγγλικής γλώσσας ως κοινού μέσου συνεννόησης μεταξύ των συναλλασσομένων.
- Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών από διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, κυρίως το City του Λονδίνου, υποβάλλει στους Έλληνες εφοπλιστές, μεταξύ άλλων, να αποδέχονται τους αγγλικούς θεσμούς απονομής δικαιοσύνης για κάθε διαφορά που θα προκύψει από τις συμβάσεις που καταρτίζουν μαζί τους ή για λογαριασμό τους, ή όποτε ενεργούν ως νομικοί ή τεχνικοί σύμβουλοί τους. Έτσι οδεύουν προς Λονδίνο, και κυρίως προς διαιτησία Λονδίνου, όλες οι διαφορές που προκύπτουν από ασφαλιστικές συμβάσεις, συμβάσεις ναυλώσεων, αγοραπωλησίες πλοίων, συμβάσεις ναυπηγήσεως και επισκευής πλοίων, ναυτικά ατυχήματα, ναυαγιαιρέσεις και κάθε άλλη περίπτωση από την

οποία μπορεί να προκύψει διένεξη στην οποία εμπλέκονται ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Στις περισσότερες από τις παραπάνω περιπτώσεις τα ισχυρά αντισυμβαλλόμενα συμφέροντα με τους Έλληνες εφοπλιστές προτιμούν τη δειψησία Λονδίνου.

Ας μην ξεχνάμε ότι είμαστε χώρα μεταφορέων και δεν είναι εύκολο εμείς να επιβάλουμε στους ναυλωτές-πελάτες (μεγάλες διεθνείς εταιρείες) την επιλογή της δικαιοδοσίας που θεωρείται ότι έχουμε πλεονέκτημα.

- Οι υπάρχουσες θεσμικές δειψησίες, όπως των Επιμελητηρίων, του Ναυτικού Επιμελητηρίου, των δικηγορικών συλλόγων (τώρα εκπονείται απο τους Συλλόγους ένα σύγχρονο πλαίσιο κανόνων Δειψησίας για να προωθηθεί στην ημεδαπή ο θεσμός ως εναλλακτικός τρόπος επίλυσης διαφορών), είναι ακατάλληλες για τον επιδιωκόμενο στόχο (που είναι οι διεθνείς δειψησίες) γιατί σ' αυτές εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ελληνικού Δικαίου, της πολιτικής δικονομίας και των διαταγμάτων που διέπουν τη λειτουργία των θεσμικών αυτών οργάνων, τις οποίες ο αλλοδαπός αγνοεί. Η διεξαγωγή τους στην ελληνική γλώσσα είναι υποχρεωτική, πράγμα που αποτελεί άλλον ένα σοβαρό φραγμό στη δυνατότητα των δειψησιών αυτών να αποκτήσουν διεθνή αποδοχή.
- Πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες, εφοπλιστές για παράδειγμα, ακόμη και στις περιπτώσεις που θα επιθυμούσαν και ίσως έχουν την ευκαιρία να προωθήσουν τη διεξαγωγή της δειψησίας στην Ελλάδα, δεν αποφασίζουν να επιμείνουν, δυστυχώς, από **παραδοσιακή επιφυλακτικότητα απέναντι στους ελληνικούς θεσμούς αλλά και διότι έχουν συνηθίσει να πηγαίνουν στο Λονδίνο και να συνεργάζονται με συγκεκριμένους Δειψητές. Επίσης το γεγονός ότι δεν υπάρχει σημαντικός αριθμός δειψησιών που να έχουν γίνει στον Πειραιά σε αντίθεση με το Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη, το Παρίσι, τη Σιγκαπούρη κλπ, ενισχύει αυτή την επιφυλακτικότητα.**

Όμως, η διεξαγωγή δειψησίας στα παραδοσιακά κέντρα όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και το Παρίσι, έχει, κατά γενική πλέον ομολογία, καταστεί ιδιαιζόντως χρονοβόρος και το κόστος της από πολύ ακριβό μέχρι απαγορευτικό.

Επομένως εδώ η χώρα με τον Πειραιά μπορεί να έχει ρόλο με την ανάπτυξη της ελληνικής Ναυτικής Δειψησίας και να ενισχυθεί ο ρόλος του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τέτοιο κέντρο χωρίς δυνατότητα διεξαγωγής διεθνών ναυτικών αλλά και εμπορικών δειψησιών δεν νοείται.

Το κέρδος που θα προκύψει αν ο Πειραιάς γίνει κέντρο ναυτικών δειψησιών δεν περιορίζεται μόνο στην αυτονόητη γενική ωφέλεια της εθνικής οικονομίας,

ούτε στην ουσιαστική εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος για όσους προσφύγουν σε διαιτησία στον Πειραιά, αλλά κυρίως συνίσταται στο γενικότερο όφελος που θα προκύψει για τη χώρα από την αναβάθμιση του νομικού της πολιτισμού και την αύξηση του κύρους της διεθνώς σε έναν τομέα στον οποίο ήδη κατέχει τα οικονομικά σκήπτρα. Ασφαλώς, θα αυξηθεί και η ύλη για τα Ελληνικά αλλά και Διεθνή Δικηγορικά γραφεία /εταιρείες στα οποία εργάζονται αρκετοί Έλληνες Συνάδελφοι με όλα όσα αυτό συνεπάγεται. Υφιστάμεθα που υφιστάμεθα εδώ και πολλά χρόνια το διεθνή δικηγορικό ανταγωνισμό, ως έχουμε και κάποια οφέλη για την εγχώρια νομική βιομηχανία, τους Έλληνες Συνάδελφους, την Πόλη του Πειραιά αλλά και το Δικηγορικό Σύλλογο. Ζούμε σε καιρούς που για διάφορους λόγους η Δικηγορική/Δικαστηριακή ύλη μειώνεται και πρέπει να προσαρμοσθούμε σε αυτή την πραγματικότητα, δημιουργώντας νέα πεδία δικηγορικής δράσης.

Στον Πειραιά εδώ και αρκετά χρόνια έχει αναληφθεί σοβαρή προσπάθεια για την δημιουργία ενός ελκυστικού πλαισίου για την διεξαγωγή εναλλακτικά με τα μεγάλα κέντρα Διατησιών, ναυτικών διαιτησιών.

Έχουν υιοθετηθεί κανόνες που ακολουθούν τις πιο σύγχρονες αντιλήψεις στα θέματα της ad hoc διαιτησίας, έχοντας λάβει υπόψη τους αντίστοιχους κανόνες άλλων ενώσεων που με επιτυχία ασκούν ναυτικές διαιτησίες, μεταξύ των οποίων η London Maritime Arbitrators Association (LMAA), η American Arbitration Association (AAA), το Singapore International Arbitration Centre (SIAC) κ.λπ. Εκείνο όμως που πρέπει ιδιαίτερα να τονιστεί είναι ότι οι κανόνες συμπληρώνονται από τον πρότυπο νόμο της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί ως εσωτερικό μας δίκαιο με το νόμο 2735/1999.

Αυτό σημαίνει ότι, στην ουσία, οι κανόνες αποδεδειγμένα από τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, δηλαδή του τμήματος εκείνου του εγχώριου δικαίου που **απωθεί** τους ξένους συναλλασσόμενους από το να δεχτούν διαιτησία στην Ελλάδα και τους μεταφέρει στο **διεθνές νομοθετικό πλαίσιο**, που αποτελεί ασφαλές και οικείο περιβάλλον για όλους τους συναλλασσόμενους. Η διαιτησία των κανόνων έχει μεν έδρα τον Πειραιά, αλλά δεν είναι **«ελληνική διαιτησία»** με τη στενή έννοια του όρου.

Συνεπώς τα κύρια χαρακτηριστικά των κανόνων, που είναι σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, είναι ότι οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίζουν τον διαιτητή ή τους διαιτητές τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, να εκπροσωπούνται από δικηγόρους της επιλογής τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, να επιλέγουν τη γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η διαιτησία, καθώς και το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο που θα διέπει τη διαφορά τους, ακόμη και να επιλέξουν τόπο διεξαγωγής της διαδικασίας διαφορετικό από τον Πειραιά. Αν το επιθυμούν ή διαφωνούν μεταξύ τους για την επιλογή του μοναδικού ή του τρίτου διαιτητή,

τότε ο πρόεδρος της Ένωσης τον επιλέγει από τον κατάλογο των τακτικών μελών της.

Επιπλέον πλεονεκτήματα είναι η **ταχύτητα διεξαγωγής της διαδικασίας και το ανταγωνιστικό κόστος**. Προβλέπονται προθεσμίες που εξασφαλίζουν γρήγορη διαδικασία, αποκλείοντας αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις, και διατάξεις που περιορίζουν το κόστος και τις δαπάνες, ώστε όσοι προσφύγουν στη Διαιτησία της Ένωσης θα γνωρίζουν εκ προοιμίου το ανώτατο ποσό που θα υποχρεωθούν να δαπανήσουν για να έχουν μια απόφαση σε σύντομο χρονικό διάστημα. Και φυσικά, το ποσό αυτό θα είναι σημαντικά κατώτερο από το αντίστοιχο το οποίο θα δαπανούσαν αν επέλεγαν ένα από τα γνωστά κέντρα, όπως Λονδίνο, Παρίσι, Νέα Υόρκη κ.ά.

Τέλος, βασικός στόχος είναι η ανάπτυξη του θεσμού της **ναυτικής διαιτησίας** στην Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά, με μέλη ομάδα εξειδικευμένων προσώπων, Ελλήνων ή αλλοδαπών, ικανών να αναλάβουν και να εκτελέσουν με επιτυχία τα έργα του διαιτητή ή του επιδιαιτητή για την επίλυση ναυτιλιακών και/ή εμπορικών διαφορών έτσι ώστε η Διαιτησία να αποτελέσει μια αξιόπιστη και διεθνώς αναγνωρίσιμη εναλλακτική διαδικασία με επίκεντρο τον **Ελλαδικό χώρο**. Επίσης να δοθεί διέξοδος στις ανάγκες των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών να καταφεύγουν, όποτε είναι δυνατόν, σε κέντρο διαιτησίας και διαμεσολάβησης με μικρότερο κόστος. Το απαγορευτικό κόστος στο Λονδίνο και Νέα Υόρκη καταλήγει σε αρνησιδικία για τους μικρούς εφοπλιστές αλλά και τους μικρούς επιχειρηματίες γενικότερα.