

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: ΕΙΔΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗΣ**

**ΚΑΛΥΨΗΣ**

Παρασκευή-Δανάη Δωρή

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούνιος 2017

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη 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 συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## **ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία της Παρασκευής-Δανάης Δωρή εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης - Αναπληρωτής Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Γεώργιος Βλάχος - Καθηγητής
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος - Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **Ευχαριστίες**

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Σαμιώτη Γεώργιο για την εμπιστοσύνη την οποία μου έδειξε κατά την επιλογή και ανάθεση του θέματος, αλλά και για την καθοδήγηση και τις συμβουλές του οι οποίες συνέβαλαν ουσιαστικά στη διαμόρφωση του τελικού αποτελέσματος.

Πάνω από όλα θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στη μητέρα μου, Μαρία, για την ολόψυχη αγάπη και στήριξη την οποία μου παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την εργασία αυτή στην μνήμη του πατέρα μου, Μιχάλη, ο οποίος πάντοτε πίστευε σε μένα και με ενθάρρυνε να συνεχίσω τις σπουδές μου τονίζοντας τη σημασία της παιδείας στη διαμόρφωση του ανθρώπου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	10
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b> .....	14
<b>ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ</b> .....	14
1.1. Ορισμοί.....	14
1.2. Η σχέση της πειρατείας με την τρομοκρατία στη θάλασσα.....	18
1.3. Περιοχές υψηλού κινδύνου και διεθνής κατάσταση .....	19
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b> .....	29
<b>ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ</b> .....	29
2.1. Ασφάλιση μηχανής και πλοίου (Hull & Machinery Insurance).....	29
2.2. Ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων (war risks insurance) .....	31
2.2. Ασφάλιση για την απώλεια του ναύλου λόγω πολέμου (War loss of hire) .....	36
2.3. Ασφάλιση αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (Protection & Indemnity) .....	37
2.4. Ασφάλιση για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom) .....	39
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b> .....	44
<b>ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΣΕ ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΕΝΤΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b> .....	44
3.1. Ρήτρες πειρατείας στα ναυλοσύμφωνα .....	44
3.2. Ρήτρες πολέμου στα ναυλοσύμφωνα .....	49
3.3. Σχετική Νομολογία .....	51
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b> .....	56
<b>ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ</b> .....	56
4.1. Εισαγωγή στην έννοια της γενικής αβαρίας .....	56
4.2. Σχέση του θεσμού της γενικής αβαρίας και της πειρατείας.....	58
4.3. Η αμοιβαία συνεισφορά κατά την γενική αβαρία .....	60
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b> .....	64
<b>ΤΥΧΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....	64
5.1. Νομολογία υπέρ της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου .....	64
5.2. Νομολογία κατά της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου .....	67
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b> .....	69

<b>ΤΑ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ ΛΥΤΡΑ ΚΑΙ Η ΝΟΜΙΚΗ ΤΟΥΣ ΦΥΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....</b>	<b>69</b>
6.1. Επιχειρήματα και νομολογία υπέρ της νομιμότητας πληρωμής των λύτρων ...	69
6.2. Νομοθεσία και συνέπειες της απαγόρευσης πληρωμής των λύτρων .....	72
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 .....</b>	<b>76</b>
<b>ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ: ΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.....</b>	<b>76</b>
7.1. Η Θέση των Ασφαλιστών σχετικά με την Πρόσληψη Ένοπλων Φρουρών.....	76
7.2. Η Θέση των Κρατών Σημαίας.....	81
7.3. Η εισαγωγή του προτύπου συμβολαίου Guardcon της BIMCO.....	84
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>93</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>96</b>
Ελληνική Βιβλιογραφία .....	96
Διεθνής Βιβλιογραφία .....	96
Ελληνική και Διεθνής Νομοθεσία.....	98
Διαδικτυακές Αναφορές.....	100

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

Πίνακας 1 Επικίνδυνη Περιοχή Ινδικού Ωκεανού .....	22
Πίνακας 2 Πειρατικές επιθέσεις και Απόπειρες πειρατικών επιθέσεων ανά Τοποθεσία.....	24
Πίνακας 3 Περιοχές όπου κατεγράφη το 63% των πειρατικών περιστατικών από τις συνολικά 191 επιθέσεις (Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2016).....	25
Πίνακας 4 Λιμάνια και αγκυροβόλια με τρία ή περισσότερα καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατικών επιθέσεων (Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2016).....	26

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Πίνακας 5 Τύπος υπολογισμού του Επιπρόσθετου Ασφαλίστρου κατά τη διέλευση του πλοίου μέσα από επικίνδυνη περιοχή.....	32
Πίνακας 6 Χάρτης με τις περιοχές υψηλής επικινδυνότητας στη Νότια Αμερική στις οποίες επιβάλλεται η καταβολή επιπρόσθετου ασφαλίστρο.....	34
Πίνακας 7 Χάρτης με τις περιοχές υψηλής επικινδυνότητας του Ινδικού Ωκεανού στις οποίες επιβάλλεται η καταβολή επιπρόσθετου ασφαλίστρο.....	35

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**

Πίνακας 8 Τα κράτη Σημαίας και η δυνατότητα πρόσληψης φρουρών επί των πλοίων.....	82
--	----

## **ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ**

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

IMO: International Maritime Organization

OHE: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

MIA: Marine Insurance Act

ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ: Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή

HRAs: High Risk Areas

JWC: Joint War Committee

SOLAS: Safety of Life at Sea Convention

AP: Additional Premium

ICC: International Chamber of Commerce

IMB: International Maritime Bureau

H&M: Hull & Machinery

P&I: Protection & Indemnity

K&R: Kidnap & Ransom

ISPS: International Ship and Port facility Security Code

BMPs: Best Management Practices

ΚΙΝΔ: Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

NYPE: New York Produce Exchange time charter form

MSCHOA: Maritime Security Centre – Horn of Africa

UKMTO: UK Maritime Trade Operations

ITF: International Transport workers Federation

ISO/PAS: International Organization for Standardization/ Publicly Available Specifications

RUF: Rules for the Use of Force

ΕΣΔΑ: Ευρωπαϊκή Συνθήκη για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου

STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers



ICS: International Chamber of Shipping

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εξετάζει, κατ' αρχήν, την έννοια της πειρατείας, η οποία αποτελεί ένα διεθνές εγκληματικό φαινόμενο με ποικίλες συνέπειες στην δραστηριότητα της ναυτιλιακής κοινότητας.

Αρχικά, θα γίνει παρουσίαση της σύγχρονης κατάστασης της πειρατείας με τη βοήθεια στατιστικών στοιχείων και μελετών των διεθνών οργανισμών εμπορίου και ναυτιλίας, τα οποία εξεδόθησαν για το έτος 2016.

Ως κύριο περιεχόμενο της μελέτης, θα παρουσιαστούν οι δυνατότητες ασφαλιστικής κάλυψης οι οποίες προσφέρονται ως μέτρο θωράκισης έναντι του κινδύνου της πειρατείας.

Εν συνεχεία, θα ακολουθήσει επισκόπηση των νομικών προβλημάτων τα οποία αναφέρονται πριν ή μετά την πειρατεία. Θα αναλυθούν ζητήματα τα οποία προκύπτουν κατά τη σύνταξη ενός ναυλοσυμφώνου, αλλά και κατά τον καταμερισμό των ευθυνών μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών ή και κατά την καταβολή των λύτρων για την απελευθέρωση των απαχθέντων ναυτικών.

Τέλος, η εργασία θα αναφερθεί στη πρόσληψη ένοπλων φρουρών επί των εμπορικών πλοίων, τις προϋποθέσεις νομιμότητας και τις προεκτάσεις της μέσα από τις διεθνείς εγκυκλίους αλλά και τη θέση των Κρατών Σημαίας.

Λέξεις-κλειδιά: πειρατεία, ασφαλιστική κάλυψη, νομικά προβλήματα.

## **ABSTRACT**

In principle this thesis examines the concept of piracy as an international criminal act, affecting various parties of the marine industry.

Firstly, this study presents the contemporary situation as regards to the incidents in the piracy affected areas of the world, as reflected in the statistical overview provided by the International Chamber of Commerce.

In particular, this post-graduate thesis refers to the marine insurance products that have been created in order to protect the operation of maritime business against losses due to piracy.

Mostly, though, the purpose of this research is to analyze the legal issues arising in the context of drafting a charterparty or determining the liability between the shipowners and charterers or covering the costs of ransoms for kidnapped crew members.

On a last note, this thesis will mention the implications of the use of armed guards on board the merchant ships and its legal prerequisites basis the international legislation and the Flag State's position.

Key words: Piracy, marine insurance, legal issues.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

**Σκοπός** της Διπλωματικής εργασίας είναι η ανάδειξη των κυριότερων νομικών προβλημάτων τα οποία προκαλεί ένα περιστατικό πειρατείας και η παρουσίαση των διαφορετικών προτάσεων οι οποίες εκφράζονται μέσα από το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο, τις δικαστικές αποφάσεις και τις γνωμοδοτήσεις των ναυτιλιακών οργανισμών και άλλων μελών της ναυτιλιακής κοινότητας.

**Αντικείμενο** της παρούσας μελέτης αποτελεί η παρουσίαση του διεθνούς εγκλήματος της πειρατείας ως ένα περίπλοκο νομικό ζήτημα, κυρίως λόγω των ποικίλων φορέων οι οποίοι εμπλέκονται στην δραστηριότητα ενός πλοίου. Ειδικότερα, θα αναλυθούν οι δυνατότητες προστασίας του πλοιοκτήτη, και κατ'επέκταση και του πλοίου, μέσα από τις προτάσεις της σύγχρονης θαλάσσιας ασφάλισης. Ακόμη, θα μελετήσουμε τα νομικά θέματα τα οποία προκύπτουν ως συνέπεια των διαφορετικών εμπλεκόμενων συμφερόντων και πώς αυτά έχουν αντιμετωπισθεί από τα αρμόδια Δικαστήρια και τη νομοθεσία.

Η **Μεθοδολογία** η οποία χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση είναι η μελέτη των διεθνών νομοθετικών διατάξεων των σχετικών με την πειρατεία, η εξέταση των γνωμοδοτήσεων των σημαντικότερων φορέων και οργάνων της παγκόσμιας ναυτιλίας και η ανασκόπηση της διαθέσιμης νομολογίας. Επίσης, αποφασιστικής σημασίας ήταν η χρήση των πλέον προσφάτων στατιστικών στοιχείων, τα οποία εκτίθενται στην εισαγωγή της εργασίας για την παρουσίαση των συνθηκών της πειρατείας στη σημερινή πραγματικότητα. Η πλούσια βιβλιογραφία επί του θέματος της νομικής πλευράς της πειρατείας συνέβαλε στην διαμόρφωση της δομής και του περιεχομένου της εργασίας.

Όσον αφορά στη **δομή** της εργασίας, αυτή διαρθρώνεται από 8 κεφάλαια. Πιο αναλυτικά:

Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η παρουσίαση των σημαντικότερων ορισμών της έννοιας της πειρατείας, όπως έχουν δοθεί από τη διεθνή νομοθεσία, τους ναυτιλιακούς οργανισμούς και τις δικαστικές αποφάσεις. Ακόμη, θα αναλυθεί η σχέση της τρομοκρατίας με την πειρατεία και θα επικεντρωθούμε στις τωρινές συνθήκες του πειρατικού φαινομένου μέσα από τα στατιστικά στοιχεία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στα κυριότερα είδη θαλάσσιας ασφάλισης και θα τονισθεί η σχέση της καθεμίας από εκείνες με τον σκοπό της προστασίας του ασφαλιζόμενου πλοίου εκ του πειρατικού κινδύνου.

Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται η περίπτωση της άρνησης του πλοιοκτήτη να υπακούσει στις εντολές του ναυλωτή για να προχωρήσει το πλοίο σε μια επικίνδυνη περιοχή. Θα παρατεθούν οι ρήτρες πειρατείας οι οποίες περιλαμβάνονται συνηθέστερα στο σώμα των ναυλοσυμφώνων και καθορίζουν το δικαίωμα της άρνησης και επίσης, η νομολογιακή τους εφαρμογή.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται ο θεσμός της γενικής αβαρίας, οι προϋποθέσεις της, ο σκοπός της και οι λόγοι για τους οποίους η αμοιβαία συνεισφορά αποκτά ιδιαίτερη σημασία κατά την πειρατεία.

Το πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας αναφέρεται στο ζήτημα του εάν θα είναι πληρωτέος ή όχι ο συμφωνηθείς ναύλος σε περίπτωση όπου διακοπεί η εμπορική δραστηριότητα του πλοίου ως συνέπεια μιας πειρατικής επίθεσης. Θα δοθεί έμφαση στη νομολογία η οποία εξεδόθη κατόπιν των αντιδικιών οι οποίες προέκυψαν μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το ακανθώδες θέμα της καταβολής των λύτρων στους πειρατές, μέσα από τη νομική σκοπιά και μέσα από τις ανάλογες δικαστικές αποφάσεις.

Στο έβδομο κεφάλαιο της διπλωματικής εξετάζεται το μείζον ζήτημα της πρόσληψης ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων τα οποία διαπλέουν εντός επικίνδυνων περιοχών. Το θέμα θα προσεγγισθεί μέσα από τη θέση την οποία έχουν διαμορφώσει οι ασφαλιστές, τα Κράτη Σημαίας καθώς και οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

#### 1.1. Ορισμοί

Η πειρατεία αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια σοβαρή απειλή για τη διεθνή ναυτιλία και ταυτόχρονα συνιστά ένα διεθνές έγκλημα, η έννοια του οποίου δεν είναι εύκολο να προσδιορισθεί. Ανάλογα με τον φορέα ο οποίος επιχειρεί να την προσδιορίσει, δίδονται και διαφορετικοί ορισμοί, με συνέπεια να επικρατεί σύγχυση μεταξύ των διεθνολόγων ως προς το ποιός ορισμός είναι ο πλέον δόκιμος και συναφής ώστε να προσιδιάζει προς την ακριβέστερη έννοια της πειρατείας.

Στην προσπάθεια εύρεσης του πιο κατάλληλου ορισμού και δεδομένου ότι η πειρατεία συνιστά δίχως αμφιβολία ένα από τα σοβαρότερα διεθνή ποινικά αδικήματα, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στο Διεθνές Δίκαιο και τους προσδιοριστικούς όρους που παρέχει αυτό.

Η Διεθνής Σύμβαση United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) υπογεγραμμένη από περισσότερα από 150 κράτη, προσδιορίζει την πειρατεία μέσα από το Άρθρο 101 κατά τον ακόλουθο τρόπο:

(α) οποιοσδήποτε παράνομες χρήσεις βίας ή παρακράτησης ή πράξη διαρπαγής, οι οποίες διαπράττονται για ιδιωτικής φύσεως συμφέροντα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται:

-στην ανοιχτή θάλασσα, εναντίον ενός άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον προσώπων και ιδιοκτησίας επί του πλοίου ή του αεροσκάφους

-εναντίον ενός πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή ιδιοκτησίας που βρίσκονται σε τόπο ο οποίος δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία ενός κράτους

(β) οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή ενός αεροσκάφους, τελούμενη εν γνώσει των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος

(γ) οποιαδήποτε πράξη η οποία υποκινεί ή παρέχει διευκόλυνση εκ προθέσεως στην τέλεση των πράξεων των παραγράφων (α) και (β).

Στο Άρθρο 102 της UNCLOS παρατίθενται δύο περιπτώσεις οι οποίες αποτελούν εξαιρέσεις στον πιο πάνω ορισμό και δεν εμπίπτουν σε καμία περίπτωση στην έννοια της πειρατείας. Σύμφωνα με την πρώτη εξαίρεση, η τέλεση τέτοιων πράξεων δεν συνιστά πειρατεία όταν προέρχεται από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους στα πλαίσια της άσκησης των καθηκόντων τους, π.χ. στο ενδεχόμενο που μεταφέρονται με αυτό παράνομα εμπορεύματα, έχει εισέλθει παράνομα στα χωρικά ύδατα ή έχει εκδοθεί εντολή κατάσχεσής του. Ωστόσο, αποτελεί πειρατεία η διάπραξη τέτοιων πράξεων από πλήρωμα σκάφους που ανήκει μεν στις νόμιμες αρχές, αλλά έχει στασιάσει το πλήρωμά του και έχει εξομειωθεί κατά αυτόν τον τρόπο σε ιδιωτικό σκάφος.

Ακόμη, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί πειρατεία η αιχμαλώτιση ή καταλήστευση ενός πλοίου από τις Ένοπλες Δυνάμεις μιας εχθρικής χώρας εν καιρώ πολέμου. Στην περίπτωση αυτή θα γίνεται λόγος για απόσπαση λείας, κατ' αντίστοιχία προς την λαφυραγώγηση στον κατά ξηράν πόλεμο.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) δρά ως το πλέον αρμόδιο όργανο του ΟΗΕ (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών) για την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας και υιοθετεί τον ορισμό της UNCLOS προσθέτοντας όμως και το στοιχείο της ένοπλης ληστείας ως μέρος της έννοιας της πειρατείας. Ο IMO πράγματι βρίσκεται σε συνεχή επαγρύπνιση και συνεργασία με τις κυβερνήσεις-μέλη και τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία (Information Resources on Piracy and Armed Robbery against ships, 28 November 2013). Μεταξύ των προσδιοριστικών στοιχείων των πράξεων που αποτελούν πειρατεία, περιλαμβάνονται οι πράξεις με τις οποίες απειλείται η θαλάσσια ασφάλεια με τη θέση σε κίνδυνο της ζωής των ναυτικών και της ασφάλειας της θαλάσσιας πλοήγησης και του θαλάσσιου εμπορίου. Ο IMO προσδιορίζει την πειρατεία μέσα από τις συνέπειες των εγκληματικών πράξεων από τις οποίες συντίθεται αυτή. Πιο συγκεκριμένα αναφέρει τις εξής: την ομηρεία των ναυτικών ή σωματική τους βλάβη, την απώλεια ζωής, τις οικονομικής φύσεως απώλειες για τους πλοιοκτήτες, τις σημαντικές καθυστερήσεις κατά τη διεξαγωγή του θαλασσιού εμπορίου, τα αυξημένα ασφαλιστικά κόστη και τα κόστη που προκύπτουν από τη θέση σε εφαρμογή των μέτρων προστασίας, κόστη με τα οποία επιβαρύνονται

οι παραγωγοί και οι καταναλωτές καθώς και την καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στη διάταξη υπ' αριθμόν 8 του Νόμου για τη Θαλάσσια Ναυτική Ασφάλιση (Rule no.8 Marine Insurance Act 1906) προσδιορίζεται μάλλον περιοριστικά η πειρατεία ως ληστεία στη θάλασσα, η οποία συνδέεται με το έγκλημα της κλοπής. Ακόμα και η απόπειρα τέλεσης κλοπής θα θεωρείται ότι εντάσσεται στο πεδίο ορισμού της πειρατείας υπό το πρίσμα της ΜΙΑ. Επίσης, ένα σημαντικό στοιχείο σύμφωνα με τον ορισμό του νόμου αυτού είναι το γεγονός ότι η κλοπή θα πρέπει να συνοδεύεται από τη χρήση βίας ή την απειλή χρήσης βίας και τέλος, προστίθεται και το στοιχείο της διενέργειας των παραπάνω πράξεων εν τη απουσία εξουσιοδότησης από νόμιμη κρατική αρχή και εν τη συνοδεία της χρήσης ή απειλής χρήσης βίας πριν ή κατά τον χρόνο της κλοπής ή της απόπειρας κλοπής.<sup>1</sup>

Ακόμη, μέσα από την αγγλική νομολογία, μπορούμε να αντλήσουμε πρόσθετα στοιχεία αναφορικά με τον ορισμό της πειρατείας, όπως αυτά προσδιορίστηκαν από τις αγγλικές δικαστικές αρχές. Ειδικότερα, στην υπόθεση *Re Piracy Jure Gentium*<sup>2</sup> (1923), δόθηκε η απάντηση στο κρίσιμο ερώτημα αν η τετελεσμένη κλοπή αποτελεί ή όχι ουσιαστικό στοιχείο το οποίο συνθέτει την έννοια της πειρατείας. Στην προκειμένη περίπτωση, οι εναγόμενοι οι οποίοι κατηγορούνταν για το έγκλημα της πειρατείας, πρόβαλαν τον ισχυρισμό ότι δεν είχαν πραγματικά τελέσει το έγκλημα αυτό, αφού δεν πρόλαβαν να προβούν στην τέλεση κλοπής διότι εμποδίστηκαν από βρετανικά εμπορικά πλοία. Η δικαστική αρχή έκρινε ότι δεν θα πρέπει να τίθεται ως προϋπόθεση η τελεσφόρηση του εγκλήματος, αλλά θα αρκεί και η πράξη της απόπειρας για κλοπή επί του πλοίου για να συντελεσθεί το έγκλημα της πειρατείας. Η προσπάθεια ορισμού της πειρατείας δια της δικαστικής οδού προχώρησε περαιτέρω με την υπόθεση *Athens Maritime Enterprises Corporation v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd. (The Andreas Lemos)*<sup>3</sup>. Στην υπόθεση αυτή, ένοπλοι ανήλθαν επί του πλοίου με την πρόθεση να κλέψουν, χωρίς ωστόσο να αντιμετωπίσουν ουδεμία αντίσταση από μέρους του πληρώματος και έφεραν εις πέρας τον εγκληματικό σκοπό τους δίχως να καταφύγουν στη χρήση βίας. Εν

---

<sup>1</sup> [http://www.admiraltylaw.com/papers/marine\\_insurance-outline.pdf](http://www.admiraltylaw.com/papers/marine_insurance-outline.pdf)

<sup>2</sup> <http://swarb.co.uk/in-re-piracy-jure-gentium-pc-1934/>

<sup>3</sup> [1982] 2 Lloyd's Rep. 483



προκειμένου, το έγκλημα της κλοπής συντελέστηκε εντός των χωρικών υδάτων και επομένως, δύο ήταν τα ερωτήματα τα οποία ανέκυψαν. Πρώτον, είναι η βία ή η απειλή χρήσης βίας απαραίτητο στοιχείο για να χαρακτηριστεί μια πράξη ως πειρατεία; Ο Δικαστής απάντησε στο ερώτημα αυτό παραδεχόμενος ότι η κλοπή χωρίς τη χρήση βίας ή την απειλή της βίας δεν θα συνιστά πειρατεία υπό το πρίσμα ενός ασφαλιστικού συμβολαίου. Συνέχισε λέγοντας ότι οι ασφαλιστές επιδιώκουν να ασφαλίσουν το πλοίο από τις ζημιές τις οποίες υφίσταται ο πλοιοκτήτης όταν οι υπάλληλοί του, δηλαδή το πλήρωμα, βρίσκεται ανήμπορο να αντιδράσει υποτασσόμενο στην άσκηση βίας εκ μέρους των πειρατών. Το δεύτερο ερώτημα αφορούσε στο εάν υπάρχουν γεωγραφικοί περιορισμοί ως προς την περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η πειρατεία. Εδώ κρίθηκε ότι δεν θα πρέπει να περιοριστεί η πειρατεία σε πράξεις οι οποίες τελούνται εκτός των χωρικών υδάτων ενός κράτους, καθώς ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμά του να αποζημιωθεί από τους ασφαλιστές του σε κάθε περίπτωση και ανεξάρτητα από το εάν η πειρατεία συνέβη εντός ή εκτός των χωρικών υδάτων.

Η ελληνική έννομη τάξη αντιμετωπίζει το ακανθώδες ζήτημα του πειρατικού φαινομένου και της ποινικής δίωξης των πειρατών<sup>4</sup> μέσα από τους εξής νόμους. Αρχικά, στο νόμο 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.) άρθρο 2 παρ. 4 (στ) όπου ρητά ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του. Εν συνεχεία, στο νόμο 2321/1995 που αφορά την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ. 1, όπου καθιερώνεται ρητώς το δικαίωμα των πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οποιουδήποτε Κράτους για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, το οποίο έχει πέσει θύμα πειρατείας). Έπειτα, στο νομοθετικό διάταγμα 187/73 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), άρθρο 215, εντός του οποίου γίνεται αναφορά στη ποινική δίωξη κατά των πειρατών. Επίσης, μέσα από τον Ποινικό Κώδικα και συγκεκριμένα στο άρθρο 8, στο οποία εγκαθιδρύεται η δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων για εγκλήματα τα οποία τελέστηκαν στην αλλοδαπή και συγκεκριμένα στο εδάφιο στ) βρίσκουμε ρητή αναφορά στο έγκλημα της πειρατείας. Καταλήγοντας, αξίζει να αναφέρουμε και το νόμο υπ' αριθμόν 4058/2012 όπου αντικείμενο ρύθμισης αποτελεί η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από

---

<sup>4</sup> [http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/7597441\\_aitiologikiploia.pdf](http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/7597441_aitiologikiploia.pdf)

ένοπλους φρουρούς στα εμπορικά πλοία και στην κατ' εξουσιοδότηση αυτού Υπουργική Απόφαση με θέμα «Έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εταιρειών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω λιμένων αλλοδαπής».

## **1.2. Η σχέση της πειρατείας με την τρομοκρατία στη θάλασσα**

Πολλοί μελετητές κάνουν λόγο για κοινά στοιχεία της πειρατείας με την τρομοκρατία στη θάλασσα. Αυτά θα περιλαμβάνουν κατ' αρχήν τη παράνομη χρήση βίας, την απειλή χρήσης βίας, την απαγωγή και την απόπειρα απαγωγής καθώς και γενικά τη χρήση παρόμοιων μεθόδων που χρησιμοποιούν οι πειρατές αλλά και οι τρομοκράτες για την πραγματοποίηση του στόχου τους, δηλαδή την παράνομη κατάληψη του πλοίου.

Παρ' όλες τις παραπάνω ομοιότητες, θα πρέπει να παραδεχθούμε ότι διαφέρουν σε ορισμένα καίρια σημεία:

1. Οι προϋποθέσεις ποινικής δίωξης στο καθένα από τα δύο εγκλήματα είναι διαφορετικές (C. Kluge, 2006).
2. Οι ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση καταδίκης των ενόχων διαφέρουν στα δύο αυτά εγκλήματα (D.Sanders et Al, 2010).
3. Διαφορετικοί στόχοι, επιδιώξεις ή συμφέροντα υπαγορεύουν την τέλεση των δύο εγκλημάτων αυτών: στην τρομοκρατία κυριαρχεί το πολιτικό κίνητρο που οδηγεί τους εγκληματίες στην τέλεση της παράνομης πράξης τους, ενώ στην πειρατεία αντιθέτως θα απουσιάζει μεν το πολιτικό στοιχείο, επικρατεί δε το στοιχείο του ιδιωτικού προσωπικού περιουσιακού οφέλους το οποίο οδηγεί στην τέλεση του εγκλήματος<sup>5</sup>.

Τα όρια μεταξύ της πειρατείας και της τρομοκρατίας περιπλέκονται στις περιπτώσεις όπου στοιχειοθετείται ή είναι πιθανή η ύπαρξη συνδέσμου μεταξύ πειρατικών ομάδων και τρομοκρατικών οργανώσεων. Για παράδειγμα, πιθανολογείται η συνεργασία πειρατικών ομάδων που δρουν στον Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του

---

<sup>5</sup> [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs.pdf)

Aden με την ακραία Ισλαμιστική οργάνωση της Al Shabab η οποία δρα στις ακτές της Κένυας και της Σομαλίας (J. Saul and C. Reed, 2011). Σύμφωνα με πηγές, τα χρηματικά ποσά τα οποία λαμβάνουν ως λύτρα οι πειρατές αποτελούν σημαντικότερη πηγή χρηματοδότησης των τρομοκρατών οι οποίοι δρουν και ελέγχουν την παραπάνω περιοχή. Επίσης, αν και δεν μπορεί να αποδειχθεί ο ακόλουθος ισχυρισμός, έχει αναφερθεί ότι ομάδες πειρατών αποδίδουν χρηματικά ποσά στην ως άνω τρομοκρατική οργάνωση ως αντάλλαγμα ούτως ώστε να τους επιτρέπεται η δράση εντός των ορίων των περιοχών στις οποίες έχουν την απόλυτη κυριαρχία οι συγκεκριμένοι τρομοκράτες (G. Kambere, 2012<sup>6</sup>). Μια ακόμη περίπτωση όπου τα όρια μεταξύ της δράσης τρομοκρατίας και πειρατείας είναι δυσδιάκριτα, σε σημείο να ταυτίζονται τα δύο εγκλήματα, είναι και το παράδειγμα της οργάνωσης Abu Sayyaf η οποία δραστηριοποιείται στην περιοχή νότια των Φιλιππίνων και συνιστά την μεγαλύτερη απειλή για την ασφάλεια εντός των υδάτων της Ασίας<sup>7</sup>. Η ομάδα αυτή ως παρακλάδι των τζιχαντιστών, έχοντας ως κίνητρο την ακραία ισλαμική ιδεολογία, πραγματοποιεί κατά κύριο λόγο απαγωγές των μελών των πληρωμάτων των διερχόμενων πλοίων για την χρηματοδότηση των παράνομων δραστηριοτήτων της<sup>8</sup> (M. Peel, 2017). Στην συγκεκριμένη περιοχή, όπου παρατηρείται ανησυχητική αύξηση των κρουσμάτων απαγωγών, θα αποτελεί πρόκληση το να μπορέσει να ξεχωρίσει κανείς αν οι δράστες τελούσαν τις εγκληματικές τους ενέργειες ως μέλη της τρομοκρατικής οργάνωσης ή αυτόνομα ως πειρατές.

### **1.3. Περιοχές υψηλού κινδύνου και διεθνής κατάσταση**

Ως περιοχές υψηλού κινδύνου (high risk areas) ορίζονται εκείνες οι περιοχές όπου σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία λαμβάνουν χώρα τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας καθώς και οι απόπειρες τέλεσης πειρατείας.

Αρμόδια για τον καθορισμό των περιοχών αυτών και την αναγωγή τους σε HRAs είναι η Διεθνής Επιτροπή Joint War Committee η οποία εκδίδει κάθε χρόνο τη σχετική λίστα με τις αναθεωρημένες συντεταγμένες και περιοχές όπου τα πλοία πρέπει να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή και να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα πριν τη διέλευση σε αυτές.

<sup>6</sup> <https://globecco.org/el/financing-al-shabaab-the-vital-port-of-kismayo>

<sup>7</sup> <http://globalriskinsights.com/2016/04/kidnapping-risk-philippines/>

<sup>8</sup> <https://www.ft.com/content/0f23b6aa-eeb3-11e6-930f-061b01e23655>

Πιο συγκεκριμένα, η Διεθνής Επιτροπή JWC ανακοίνωσε ότι μέχρι και τον Δεκέμβρη του 2017 ως Περιοχές Υψηλού Κινδύνου θα θεωρούνται οι ακόλουθες:

- Αφρική: Benin, Κόλπος της Νέας Γουινέας, όμως μόνο η περιοχή η οποία περικλείεται από την Βόρεια πλευρά της ακτής του Benin, Togo και Nigeria, την Δυτική Πλευρά χαράσσοντας μια ευθεία γραμμή από τα παράκτια σύνορα της Ghana και Togo στην θέση με Γεωγραφικό Πλάτος 3° Βόρεια, Γεωγραφικό Μήκος 1° 10' Ανατολικά

Στην Νότια πλευρά μια ευθεία γραμμή με κατεύθυνση προς τη θέση με Γεωγραφικό πλάτος 3° Βόρεια, Γεωγραφικό Μήκος 8° Ανατολικά

Στην ανατολική πλευρά μια ευθεία γραμμή με κατεύθυνση προς τη θέση με Γεωγραφικό πλάτος 4° Βόρεια, Γεωγραφικό Μήκος 8° 31' Ανατολικά και μετά από εκεί στα παράκτια σύνορα της Νιγηρίας και του Cameroon.

Λιβύη  
Νιγηρία  
Σομαλία  
Τόγκο

- **Μέση Ανατολή**

Ιράκ  
Ιράν  
Ισραήλ  
Λίβανος  
Σαουδική Αραβία  
Συρία  
Υεμένη

**Νότια Αμερική**

Βενεζουέλα

**Ινδικός Ωκεανός / Αραβική Θάλασσα / Κόλπος του Άντεν / Κόλπος του Ομάν /  
Νότια Ερυθρά Θάλασσα**

Τα ύδατα τα οποία οριοθετούνται από τις ακόλουθες συντεταγμένες:

Στα βορειοδυτικά, από την Ερυθρά Θάλασσα, Νότια της θέσης με γεωγραφικό Πλάτος 15° N

Στα Δυτικά του Κόλπου του Ομάν, στη θέση με Γεωγραφικό Μήκος 58° E

Στα Ανατολικά, στη θέση με γεωγραφικό Πλάτος 65° E

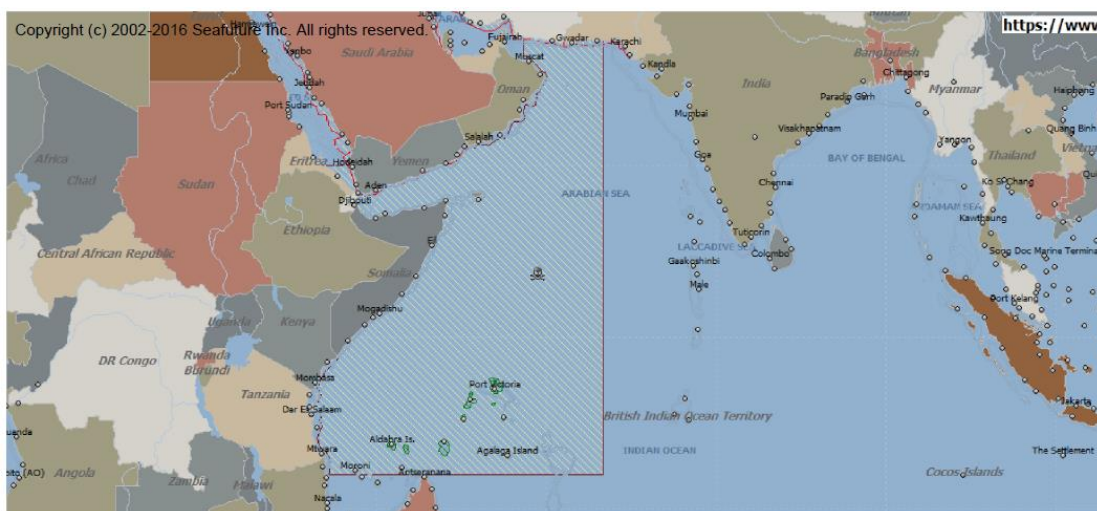
Και στα Νότια, στη θέση με γεωγραφικό Πλάτος 12° S

Οι ως άνω περιγραφόμενες περιοχές ως Ιδιαίτερα Υψηλής Επικινδυνότητας, πέραν της αυξημένης συχνότητας ως προς την εμφάνιση του πειρατικού φαινομένου, παρουσιάζουν τα εξής ως κοινά χαρακτηριστικά<sup>9</sup> ( S.Mair, Piracy and Maritime Security, 2011):

- Υψηλά επίπεδα φτώχειας
- Ανεπαρκές σύστημα απόδοσης δικαιοσύνης
- Ανοδική τάση της εγκληματικότητας
- Αυξημένη πολιτική αστάθεια και εσωτερικές αναταραχές
- Χαμηλό ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης.
- Ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση στα χωρικά ύδατα ως προς τη διέλευση των πλοίων τα οποία εκτελούν τις εμπορικές δραστηριότητές τους στις συγκεκριμένες περιοχές.

---

<sup>9</sup> [https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/research\\_papers/2011\\_RP03\\_mrs\\_ks](https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/research_papers/2011_RP03_mrs_ks).



Πίνακας 1 Επικίνδυνη Περιοχή Ινδικού Ωκεανού (Πηγή  
<https://www.netpas.net>)

Παρατηρώντας τα περιστατικά της πειρατείας για το έτος 2016, θα μπορούσαμε να εκφράσουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα. Αν και φαινόμενο το οποίο εξακολουθεί να ταλανίζει τη ναυτιλιακή κοινότητα, το 2016 σημειώθηκε το ιστορικά χαμηλότερο ποσοστό των καταγεγραμμένων περιστατικών της πειρατείας (International Chamber of Commerce –International Maritime Bureau, 2016)<sup>10</sup>, ενώ ταυτόχρονα καταγράφηκε το μεγαλύτερο ποσοστό που έχει σημειωθεί τα τελευταία 10 χρόνια σε κρούσματα απαγωγής μελών των πληρωμάτων (ICC-IMB, 2017). Ακόμη, παρατηρήθηκε αύξηση στη χρήση των όπλων, από 26 κατά το πρώτο μισό του 2015 σε 31 για το 2016. Ειδικότερα, σε όλες τις περιπτώσεις απαγωγών πληρώματος, χρησιμοποιήθηκαν όπλα από τους απαγωγείς. Ακόμη, σε παγκόσμιο επίπεδο μέσα στο έτος 2016 συνολικά 150 πλοία δέχτηκαν επίθεση από πειρατές ενώ ο αριθμός των επιθέσεων από απόπειρα και των τετελεσμένων περιστατικών ανήλθε στις 191. Ταυτόχρονα, τα πρόσωπα τα οποία εξακολουθούν να κρατούνται ως όμηροι από τους πειρατές είναι 151.

Σε επίπεδο χωρών, τα μισά από τα συνολικά περιστατικά πειρατείας καταγράφηκαν στη Νιγηρία και στην Ινδονησία. Έτσι λοιπόν παρατηρείται μια αυξημένη τάση προς τα 2 αυτά κράτη, εν αντιθέσει με τα προηγούμενα έτη όπου οι έρευνες και οι διεθνείς οργανισμοί έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου για τη Σομαλία και τα στενά της Μάλακα.

<sup>10</sup> <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Η πειρατεία στον Κόλπο της Νέας Γουινέας θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι χαρακτηρίζεται από ένα συγκεκριμένο και τακτικά επαναλαμβανόμενο μοντέλο δράσης, το οποίο στοχεύει κατά κύριο λόγο στις απαγωγές για την αναζήτηση λύτρων και στις κλοπές<sup>11</sup>. Σε μια προσπάθεια κατηγοριοποίησης της πειρατικής δραστηριότητας στον Κόλπο της Νέας Γουινέας, θα την χωρίζαμε στις εξής τρεις: ένοπλη ληστεία, κλοπή του φορτίου και τέλεση απαγωγών. Όσον αφορά στην πρώτη κατηγορία, αυτή διακρίνεται από την καιροσκοπία των πειρατών, τη χρήση βίας και επίσης λαμβάνει χώρα όταν ένα πλοίο πλησιάζει ή απομακρύνεται ή είναι αγκυροβολημένο έξω από ένα λιμάνι της περιοχής του Κόλπου της Γουινέας, ειδικά στο λιμάνι Harcourt, Lagos, τον ποταμό Bonny, στο Cotonou και στο Lome. Τις περισσότερες φορές, οι πειρατές αποσκοπούν να αρπάξουν τα αντικείμενα αξίας που διαθέτει το πλήρωμα ή και τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό του πλοίου. Η δεύτερη κατηγορία η οποία αναφέρεται στην κλοπή του φορτίου, συχνότερα συμβαίνει στις περιοχές όπου γίνεται μεταφορά Ship-to-Ship (STS), στις οποίες τα πλοία είναι και σε ιδιαίτερα ευάλωτη και εύκολα προσεγγίσιμη θέση για τους πειρατές. Συνηθέστερα θα σχετίζεται με τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων και χημικών προϊόντων, αλλά σε μικρότερο ποσοστό και με τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου. Τα περιστατικά αυτά χαρακτηρίζει το υψηλό επίπεδο οργάνωσης, καθώς μεταφέρεται το κλεμμένο φορτίο από το πλοίο στο οποίο τελέσθηκε η πειρατεία, προς ένα μικρότερο. Ειδικά αν στόχος των πειρατών είναι η κλοπή βενζίνης ή πετρελαίου εσωτερικής καύσης (ντίζελ), τότε παρατηρείται ο μεγαλύτερος βαθμός συντονισμού των εργασιών των πειρατών. Αν θύμα των πειρατών είναι ένα πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο, τότε το πιθανότερο σενάριο είναι το κλεμμένο πετρέλαιο να καταλήξει προς πώληση στην περιοχή.

---

<sup>11</sup>[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines\\_for\\_protection\\_against\\_Piracy\\_in\\_the\\_Gulf\\_of\\_Guinea\\_Region](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines_for_protection_against_Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea_Region).

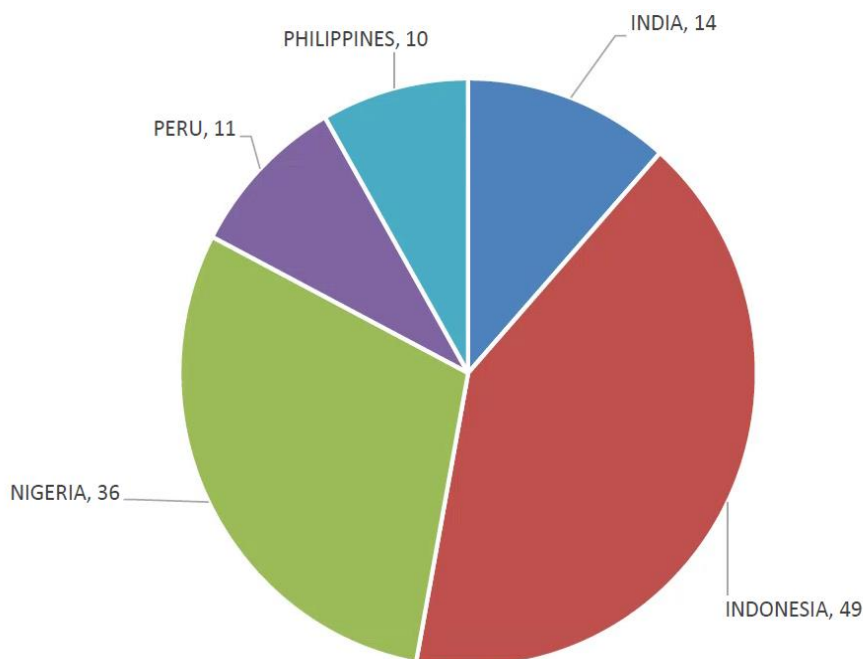
	<b>Location</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>S E ASIA</b>	Indonesia	81	106	100	108	49
	Malacca Straits	2	1	1	5	
	Malaysia	12	9	24	13	7
	Philippines	3	3	6	11	10
	Singapore Straits	6	9	8	9	2
	Thailand			2	1	
<b>EAST ASIA</b>	China	1			4	7
	South China Sea	2	4	1		
	Vietnam	4	9	7	27	9
<b>INDIAN SUB</b>	Bangladesh	11	12	21	11	3
<b>CONTINENT</b>	India	8	14	13	13	14
<b>SOUTH AMERICA</b>	Brazil	1	1	1		
	Colombia	5	7	2	5	4
	Costa Rica	1				
	Dominican Republic	1	1			
	Ecuador	4	3			
	Guyana		2	1		2
	Haiti	2			2	4
	Mexico					1
	Peru	3	4			11
	Venezuela			1	1	5
<b>AFRICA</b>	Algeria	1				
	Angola			1		2
	Benin	2				1
	Cameroon	1		1	1	
	Dem. Republic of Congo	2		1	3	2
	Dem. Rep. of Sao Tome & Principe			1		
	Egypt	7	7		1	
	Gabon		2	1		
	Ghana	2	1	4	2	3
	Guinea	3	1		3	3
	Gulf of Aden*	13	6	4		1
	Ivory Coast	5	4	3	1	1
	Kenya	1	1		2	2
	Liberia			1	2	
	Mauritania		1			
	Morocco		1	1		1
	Mozambique	2	2	1	1	1
	Nigeria	27	31	18	14	36
	Red Sea*	13	2	4		
	Sierra Leone	1	2	1		
	Somalia*	49	7	3		1
	South Africa					1
	Tanzania	2	1	1		
	The Congo	4	3	7	5	6
	Togo	15	7	2		1
<b>REST OF</b>	Oman			2		
<b>WORLD</b>	Papua New Guinea				1	
	Yemen					1
	<b>Total at year end</b>	<b>297</b>	<b>264</b>	<b>245</b>	<b>246</b>	<b>191</b>

All incidents with \* above are attributed to Somali pirates

Πίνακας 2 Πειρατικές επιθέσεις και Απόπειρες πειρατικών επιθέσεων ανά Τοποθεσία



(Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2016) Πηγή: ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2016 Annual Report



Πίνακας 3 Περιοχές όπου κατεγράφη το 63% των πειρατικών περιστατικών από τις συνολικά 191 επιθέσεις (Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2016) Πηγή: ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2016 Annual Report

Country	Location	1.1.2016 to 31.12.2016
Bangladesh	Chittagong	3
Ghana	Takoradi	3
Guinea	Conakry	3
Haiti	Port Au Prince	4
India	Kandla	8
India	Visakhapatnam	3
Indonesia	Batam / Kabil	6
Indonesia	Dumai	9
Indonesia	Jakarta / Tanjung Priok	6
Indonesia	Muara Berau / Samarinda	9
Indonesia	Taboneo	3
Nigeria	Lagos	6
Peru	Callao	10
Philippines	Davao	3
The Congo	Pointe Noire	6
Venezuela	Puerto Jose	3
Vietnam	Vung Tau	7

Πίνακας 4 Λιμάνια και αγκυροβόλια με τρία ή περισσότερα καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατικών επιθέσεων (Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2016) *Πηγή: ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2016 Annual Report*

Για τη χρονική περίοδο από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2016 και όσον αφορά στα αγκυροβόλια και τα λιμάνια, τα πιο επικίνδυνα και στα οποία συνέβησαν από 3 και άνω περιστατικά, αναδεικνύονται τα λιμάνια Tacoradi στη Ghana, Conacry, Guinea και Lagos της Νιγηρίας, με 12 συνολικά καταγεγραμμένα περιστατικά και τα λιμάνια Batam, Dumai, Jakarta, Samarinda και Taboneo της Ινδονησίας με 33 συνολικά περιστατικά<sup>12</sup>. Ακολουθούν 2 λιμάνια της Ινδίας, της Kandla και Visakhapatnam με 11 περιστατικά στο σύνολο και τέλος, το λιμάνι του Callao στο Περού στο οποίο σημειώθηκαν 10 πειρατικές επιθέσεις. Ο ίδιος αριθμός πειρατικών περιστατικών σημειώθηκε στις Φιλιππίνες.

Θα πρέπει να σχολιασθεί εδώ η αντίθεση η οποία παρατηρείται και αξίζει να αναφερθεί στις επιθέσεις των πειρατών οι οποίες καταγεγράφησαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο στην Ινδονησία και στη Νιγηρία. Στην Ινδονησία, παρά το ότι ο αριθμός των καταγεγραμμένων περιστατικών ήταν υψηλός (49 για το 2016), οι επιθέσεις οι οποίες σημειώθηκαν ήταν χαμηλής επικινδυνότητας και τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν μόνο μικροκλοπές να έχουν λάβει χώρα στα αγκυροβόλια της χώρας. Αντιθέτως, στην Νιγηρία, συνέβησαν πολύ πιο επικίνδυνες επιθέσεις και στα 9 από τα 10 πλοία κατά των οποίων έλαβε χώρα η επίθεση, υπήρξαν πυροβολισμοί από μέρους των πειρατών. Αξίζει να προστεθεί ακόμη, ότι ο Κόλπος της Γουινέας είναι ο πιο επικίνδυνος για τους ναυτικούς λόγω του υψηλού κινδύνου να πέσουν θύματα απαγωγής τα μέλη του πληρώματος των εμπορικών πλοίων. Πράγματι, ο συνολικός αριθμός των απαγωγών για λύτρα κατά το 2016 έχει ήδη ξεπεράσει τον συνολικό αριθμό των περιστατικών πειρατείας που κατέγραψε το IMB για ολόκληρο το έτος του 2015. Επίσης, μιλώντας με στατιστικά στοιχεία, πίσω στο 2014, το 16% των επιθέσεων στην περιοχή αφορούσε απαγωγή για λύτρα και το 2015 το ίδιο ποσοστό ανήλθε στο 28% των επιθέσεων. Κατά το έτος 2016 πραγματοποιήθηκαν απαγωγές 62 συνολικά προσώπων από πειρατές κατά τη διάρκεια 15 περιστατικών πειρατικών επιθέσεων. Πάνω από τις μισές απαγωγές και πιο συγκεκριμένα οι 8 στις

---

<sup>12</sup> ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships-2016 Annual Report- <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

10, έλαβαν χώρα στη Δυτική Αφρική, στον Κόλπο της Νέας Γουινέας σε απόσταση 30-120 ναυτικά μίλια από τις ακτές με βάση τα στοιχεία από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2016. Ταυτόχρονα όμως αξίζει να αναφερθεί εδώ και το γεγονός ότι ενώ στην πρώτη θέση για το φαινόμενο των απαγωγών βρίσκεται η Νιγηρία, με 29 καταγεγραμμένα περιστατικά απαγωγών για το έτος 2016, στη δεύτερη θέση βρίσκονται οι Φιλιππίνες, γεγονός το οποίο βρίσκεται σε αντίθεση με το χαμηλότερο ποσοστό των πειρατικών επιθέσεων για το έτος 2016 το οποίο κατέχει ως κράτος, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.4. Στο διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου του 2017 έχουν ήδη αναφερθεί συνολικά 37 πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή νότια των Φιλιππινών, συγκεκριμένα στα ύδατα Sulu Sea, εκ των οποίων τα 17 περιστατικά περιλάμβαναν και απαγωγές μελών του πληρώματος των πλοίων που έπεσαν θύματα<sup>13</sup>. Όσον αφορά στον Κόλπο της Γουινέας, σε μια απόπειρα αναζήτησης της αιτίας της αύξησης των απαγωγών από έτος σε έτος και κατά αντιδιαστολή προς την γενική εικόνα ύφεσης που παρουσίασε το πειρατικό φαινόμενο κατά το 2016, θα πρέπει να δοθεί προσοχή σε δύο σημεία<sup>14</sup> (UK P&I Club, 2016). Πρώτη αιτία εντοπίζεται στις πολλαπλές απειλές με τις οποίες βρίσκεται αντιμέτωπη η χώρα της Νιγηρίας, σε επίπεδο πολιτικό και οι οποίες έχουν οδηγήσει στην έξαρση των απαγωγών. Η Νιγηρία πλήττεται από πολιτική αστάθεια, η οποία έχει προκληθεί λόγω της δράσης της Οργάνωσης της Boko Haram στα βόρεια και ανατολικά της χώρας αλλά και των επιπλοκών και πιέσεων που υφίσταται η κυβέρνηση της Νιγηρίας στα Νότια του κράτους από ανεξάρτητες επαναστατικές ομάδες. Δεύτερον, η βελτιωμένη τακτική της συνοδείας των πλοίων από τις δυνάμεις του Ναυτικού Στόλου της Νιγηρίας έχουν καταστήσει την κλοπή του φορτίου πολύ πιο δύσκολη, επικίνδυνη και χρονοβόρα για τους επίδοξους πειρατές. Η κλοπή του φορτίου, ειδικά αν αναφερθούμε σε μεγάλες ποσότητες καυσίμου, απαιτεί χρόνο και γι' αυτό το λόγο, οι πειρατές μετακίνησαν στο έγκλημα της απαγωγής των μελών του πληρώματος, το οποίο διενεργείται σε πολύ πιο σύντομο χρονικό διάστημα και το οποίο τις ενδέχεται να τους αποφέρει περισσότερα κέρδη. Ένας ακόμη αποφασιστικός παράγοντας ο οποίος έπαιξε κάρδιο ρόλο στην μεταβολή της δραστηριότητας των πειρατών και την

---

<sup>13</sup> <http://www.westpandi.com/Publications/News/philippines-attacks/>

<sup>14</sup> [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/2016/UK\\_Kidnap10-2](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2016/UK_Kidnap10-2)

κλίση τους προς την τέλεση απαγωγών είναι φυσικά και η πτώση της τιμής του πετρελαίου ειδικά τα τελευταία χρόνια<sup>15</sup>.

Ατενίζοντας το μέλλον, προβλέπεται στασιμότητα του φαινομένου, ιδιαίτερα όσον αφορά στις επιθέσεις στη Νιγηρία. Μέσα από μια πιο απαισιόδοξη προοπτική, δεν θα ήταν απίθανη μια περαιτέρω επέκταση του φαινομένου των πειρατικών επιθέσεων στη Δυτική Αφρική αλλά και των απαγωγών στις Φιλιππίνες, μια περιοχή η οποία δεν συγκαταλεγόταν μέχρι τώρα στις αυξημένης επικινδυνότητας περιοχές. Εξ αυτών των λόγων, οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προστασίας καθώς και να επενδύσουν σε υψηλής ποιότητας πληρώματα τα οποία όντας θωρακισμένα με την κατάλληλη εκπαίδευση θα μπορούν να είναι σε θέση να εμποδίσουν την είσοδο των πειρατών στο πλοίο και γενικότερα να αντιδράσουν με τον πλοιο κατάλληλο τρόπο.

---

<sup>15</sup> UK P&I CLUB - Review of the Year 2016 σελ.14-15- <https://www.ukpandi.com>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Στη βιβλιογραφία, η πειρατεία συχνά χαρακτηρίζεται ως *peak risk*, που σημαίνει ότι ενώ η πιθανότητα αρπαγής και κατάληψης του πλοίου είναι πραγματικά μικρή, σε περίπτωση που συμβεί θα συνοδεύεται από διαφόρων ειδών απώλειες επιφέροντας τεράστια κόστη σε διαφορετικά μέρη. Εδώ έρχεται η θαλάσσια ασφάλιση να παίξει καθοριστικό ρόλο ως απαραίτητο εργαλείο για την προστασία και διατήρηση της βιωσιμότητας σε οικονομικό και λειτουργικό επίπεδο της ναυτιλιακής επιχείρησης. Πράγματι, δίχως την ύπαρξη της ασφαλιστικής κάλυψης οι απώλειες και τα κόστη ως συνέπειες της πειρατικής κατάληψης ενός πλοίου θα ήταν ανυπολόγιστα.

Αρχικά, θα πρέπει να αναρωτηθούμε και να δώσουμε απάντηση ως προς το ποια είναι τα πραγματικά θύματα στην περίπτωση μιας ενδεχόμενης πειρατείας. Σε αρχικό επίπεδο αυτά δεν είναι άλλα από τα πληρώματα, κατόπιν θα ακολουθούν οι πλοιοκτήτες, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι ναυλωτές, οι ιδιοκτήτες του φορτίου, αλλά και τέλος, οι ασφαλιστές. Σε βάρος αυτών των προσώπων τελείται το διεθνές έγκλημα της πειρατείας και εκείνοι είναι αυτοί οι οποίοι βαρύνονται με τις σκληρές συνέπειες, χρηματικής και μη φύσεως και υφίστανται τις ανάλογες ζημιές.

Επομένως, δεδομένης της πληθώρας των μερών καθώς και των διαφορετικών συμφερόντων που διατηρεί το καθένα από αυτά επί του πλοίου, δεν θα μπορούσε παρά να έχει δημιουργηθεί και μια αντίστοιχη ποικιλία ως προς τους διαθέσιμους τύπους ασφαλειών (Dr T. Loverdou, 2012). Τα διαθέσιμα ασφαλιστικά προϊόντα της αγοράς καλούνται να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους σε περίπτωση όπου επέλθει ο ασφαλισμένος κίνδυνος, εν προκειμένω η πειρατεία, και να καλύψουν τις όποιες αξιώσεις τους με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο ανάλογα και με τις ανάγκες του ασφαλισμένου.

#### **2.1. Ασφάλιση μηχανής και πλοίου (Hull & Machinery Insurance)**

Αυτού του είδους η ασφάλιση δημιουργήθηκε προκειμένου να προστατευθεί η επένδυση στην οποία έχει προχωρήσει ο πλοιοκτήτης μέσω της αγοράς ή της

κατασκευής ενός πλοίου. Σχεδιάστηκε για να προσφέρει κάλυψη σε περίπτωση που επέλθει κίνδυνος και εκ του κινδύνου αυτού προκληθεί βλάβη στο κήτος, στο μηχανικό εξοπλισμό και τα πάσης φύσεως εξαρτήματα του πλοίου. Συνήθως, η ασφάλιση αυτή αποτελείται από την σχετική σύμβαση με την οποία ορίζεται η κάλυψη σε περίπτωση μερικής και ολικής απώλειας μέχρι ενός συγκεκριμένου ποσοστού επί της αξίας του πλοίου και τη σύμβαση με την οποία ασφαλίζεται η Αυξημένη Αξία (Increased Value) του πλοίου μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας.

Οι ανάλογες αξιώσεις μπορούν να καλυφθούν από την ασφάλιση πλοίου και μηχανής, εφόσον λάβει χώρα ολική απώλεια του πλοίου, αν αυτό κλαπεί ή βυθιστεί ως αποτέλεσμα της πειρατικής επίθεσης (S.Sakellariadou, 2009). Ακόμη, καλύπτεται και η μερική απώλεια η οποία μπορεί να εμφανισθεί υπό τη μορφή της πρόκλησης καταστροφών επί του πλοίου ακόμα και αν δεν τελεσφόρησε η πειρατική επίθεση.

Σε ένα πειρατικό συμβάν, είναι ιδιαίτερα πιθανό να λάβει χώρα καταστροφή ή βλάβη του κήτους ή των εξαρτημάτων τα οποία συνθέτουν τον μηχανικό εξοπλισμό του πλοίου. Σε μια τέτοια περίπτωση γεννάται το ερώτημα εάν θα μπορέσουν να καλύψουν τη ζημία οι ασφαλιστές μηχανής και πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 2.1.5 των Διεθνών Ρητρών για το κήτος και τη μηχανή του πλοίου (International Hull Clauses) όποιες ζημίες προκληθούν στο κήτος και τον εξοπλισμό του πλοίου ως αποτέλεσμα της επίθεσης των πειρατών, θα καλύπτονται από την ασφάλιση αυτή. Η ίδια άποψη, σύμφωνα με την οποία ο κίνδυνος της πειρατείας αποτελεί αντικείμενο κάλυψης από την ασφάλιση μηχανής και πλοίου, αντικατοπτρίζεται και μέσα από τις Ρήτρες του Αμερικανικού Ινστιτούτου για το κήτος και τη μηχανή του πλοίου (American Institute Hull Clauses).

Από το έτος 2005 και μετά, η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου άρχισε να αναθεωρεί σχετικά με την δυνατότητα κάλυψης του κινδύνου πειρατείας από τα ασφαλιστικά συμβόλαια μηχανής και πλοίου καθώς θεωρήθηκε ότι η πειρατεία θα έπρεπε τελικά να συμπεριληφθεί στους κινδύνους πολέμου (R.L. Siemens et Al, 2009).

Κατά συνέπεια, η σύγχρονη πραγματικότητα στην θαλάσσια ασφάλιση είναι να καλύπτεται η πειρατεία ως κίνδυνος πολέμου στο πλαίσιο της ασφάλισης κατά

κινδύνων πολέμου για την οποία θα γίνει λόγος παρακάτω, παρά στο πλαίσιο της ασφάλειας μηχανής και πλοίου<sup>16</sup>.

## **2.2. Ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων (war risks insurance)**

Η αγορά των ναυτασφαλίσεων αμφιταλαντευόταν για χρόνια όσον αφορά στο εάν η απώλεια ή η καταστροφή του ασφαλισμένου πλοίου, ως συνέπεια ενός περιστατικού πειρατείας, θα πρέπει να καλύπτεται από την ασφάλεια πλοίου και μηχανής ή την ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου<sup>17</sup>. Στη σημερινή εποχή, η πειρατεία περιλαμβάνεται στους πολεμικούς κινδύνους και επομένως θα καλύπτεται από τις σχετικές ασφαλιστικές συμβάσεις (D.Sanders et al, 2010). Οι ασφαλιστές υπόσχονται παροχή κάλυψης υπό την προϋπόθεση φυσικά ότι έχουν λάβει εκ των προτέρων ειδοποίηση από τον ασφαλισμένο ότι το πλοίο πρόκειται να εισέλθει στις λεγόμενες Περιοχές Υψηλού Κινδύνου, όπως αυτές καθορίζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τη JWC, η οποία έχει άμεση σχέση με την ασφαλιστική αγορά Lloyds Market Association. Η επιτροπή αυτή παρακολουθεί στενά την πειρατική δραστηριότητα και τις περιοχές όπου παρουσιάζεται έξαρση και προβαίνει στην έκδοση του σχετικού χάρτη, ο οποίος περιλαμβάνει και αναδεικνύει τις περιοχές εκείνες οι οποίες χαρακτηρίζονται από συχνά περιστατικά πειρατείας.

Εκείνος ο οποίος διατηρεί την κυριότητα ενός πλοίου το οποίο πρόκειται να διέλθει από τις ως άνω προσδιορισμένες περιοχές, είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τους Ασφαλιστές του πριν την είσοδο στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου και να έχει μεριμνήσει για την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας τα οποία προτείνονται από τους διεθνείς οργανισμούς, όπως ο IMO και τις διεθνείς συνθήκες, όπως π.χ. η SOLAS και ISPS. Στο κεφάλαιο 5 θα ακολουθήσει λεπτομερής περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων τα οποία καλείται να εφαρμόσει ένας συνετός πλοιοκτήτης μεριμνώντας για την προστασία του πλοίου του καθώς και του πληρώματος και του μεταφερόμενου φορτίου.

Σε περίπτωση αμέλειας ή ολιγωρίας στην εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης, τότε το εισερχόμενο πλοίο δεν θα καλύπτεται από τον κίνδυνο της πειρατείας κατά

---

<sup>16</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance>

<sup>17</sup> [http://static.igpandi.org/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Marsh%20Piracy%20implications.pdf](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/Marsh%20Piracy%20implications.pdf)

τον κρίσιμο χρόνο από την είσοδο έως την έξοδο από την Περιοχή Υψηλού Κινδύνου.

Ακόμη, πρέπει να λεχθεί σε αυτό το σημείο ότι οι πλοιοκτήτες όχι μόνο υποχρεούνται να ειδοποιήσουν τους ασφαλιστές τους πριν την είσοδο σε επικίνδυνα ύδατα, αλλά θα πρέπει και να καταβάλουν ένα ορισμένο χρηματικό ποσό για την εξασφάλιση της κάλυψης του πλοίου τους, το λεγόμενο επιπλέον ασφάλιστρο (Additional Premium). Το επιπρόσθετο αυτό ασφάλιστρο θα είναι καταβλητέο κάθε φορά που το πλοίο εκτελεί ένα πέρασμα από μια θαλάσσια περιοχή Υψηλού κινδύνου σύμφωνα με ό,τι έχει ορίσει η JWC.

Αυτό το ποσό υπολογίζεται με βάση τον εξής τύπο<sup>18</sup>:

Αξία Κήτους του Πλοίου σε δολάρια (hull value) \* ποσοστό % το οποίο διαφοροποιείται ανά περιοχή και είναι ανάλογο προς τη συχνότητα εκδήλωσης πειρατείας (AP rate) = Ποσό σε δολάρια που αντιστοιχεί στο καταβλητέο Επιπρόσθετο Ασφάλιστρο

Πίνακας 5 Τύπος υπολογισμού του Επιπρόσθετου Ασφαλίστρου κατά τη διέλευση του πλοίου μέσα από επικίνδυνη περιοχή.

Το ασφαλιστικό κόστος θα διαφοροποιείται <sup>19</sup>ανάλογα με την περιοχή στην οποία διέρχεται το πλοίο και το ποσοστό του ρίσκου που ενέχει αυτή η διέλευση αλλά και ανάλογα με τον ασφαλιστικό οργανισμό ο οποίος τα εκδίδει και στον οποίον θα πρέπει να αποδοθούν τα σχετικά ασφάλιστρα. Επίσης, άλλοι δύο παράγοντες από τους οποίους θα εξαρτηθεί το κόστος είναι και ο τύπος των πλοίων τα οποία διαθέτει ο πλοιοκτήτης, καθώς και το μέγεθος του στόλου ο οποίος ασφαλίζεται.

Πιο συγκεκριμένα, για τον ακριβή υπολογισμό του αντιτίμου αυτού, θα πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του και την έκπτωση η οποία συνήθως παρέχεται αν το εισερχόμενο στην επικίνδυνη περιοχή πλοίο έχει εξοπλισθεί και με την πρόσθετη ασφάλεια για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom) (J. John et Al, 2013) για την οποία αναλυτική μνεία γίνεται παρακάτω, καθώς και αν με το πέρασ της διέλευσης δεν συντελεσθεί πειρατικό συμβάν και επομένως δεν κατατεθούν αγωγές

<sup>18</sup> <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/ap-area-cover-explained/>

<sup>19</sup> <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/how-it-works/>

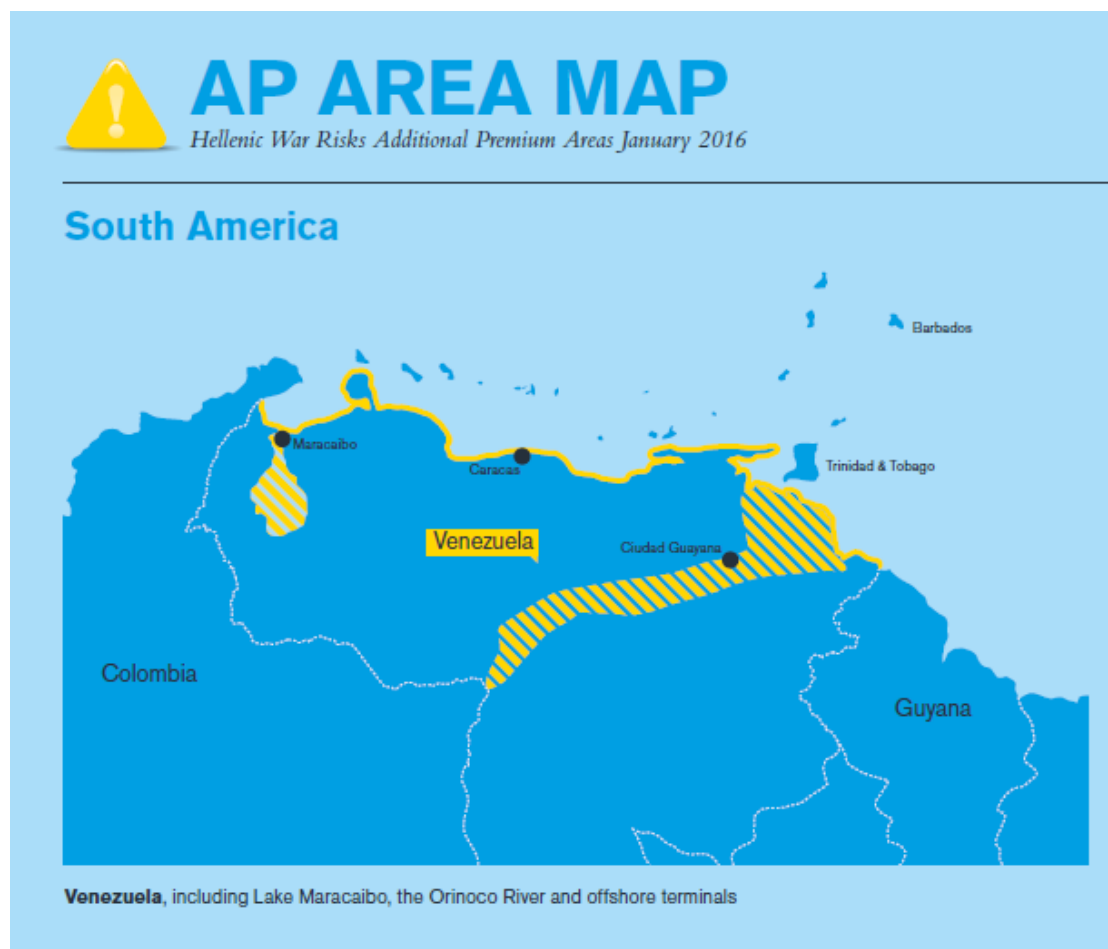


αποζημίωσης προς τους ασφαλιστές (no claims bonus). Ακόμη, θα δοθεί έκπτωση στο συνολικό πληρωτέο ασφάλιστρο αν έχουν προσληφθεί και τοποθετηθεί επί του πλοίου ένοπλοι φρουροί. Τις περισσότερες φορές προϋπόθεση για την έκπτωση επί του πληρωτέου ασφάλιστρου θα είναι ο αριθμός των ενόπλων φρουρών να είναι 3 το ελάχιστο και επίσης προϋπόθεση για την εγκαθίδρυση κάλυψης θα είναι συνήθως η τήρηση των Best Management Practices (BMPs) , δηλαδή των μέτρων προστασίας τα οποία προτείνονται από τους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς. Στην εξασφάλιση της κάλυψης από τους ασφαλιστές πολέμου, προϋπόθεση θα είναι και η ύπαρξη μέτρων εξωτερικής θωράκισης του πλοίου για την αποτροπή της ανέλκυσης των πειρατών επί του πλοίου. Θα ακολουθήσει εκτενής ανάλυση των μέτρων αυτών στο κεφάλαιο 5. Θα μπορούσαμε στο σημείο αυτό να προσθέσουμε και την παρατήρηση ότι τα δεξαμενόπλοια επιβαρύνονται συχνότερα με επιπλέον ασφάλιστρα από τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, διότι αυτού του είδους τα πλοία κατευθύνονται με μεγαλύτερη συχνότητα προς τις περιοχές παραγωγής πετρελαίου, οι οποίες και χαρακτηρίζονται από υψηλότερα ποσοστά κινδύνου πειρατείας. (R. Lingard et Al, 2015).

Επιπροσθέτως, στα συμβόλαια ασφαλειών πολέμου ενυπάρχει και η ρήτρα ακύρωσης του συμβολαίου λόγω εκδηλώσεως πολέμου πριν την είσοδο του πλοίου σε μια επικίνδυνη/εμπόλεμη ζώνη (M. Παζαρζής, 2015). Με αυτόν τον τρόπο δίδεται η ευκαιρία στους ασφαλιστές να μπορούν να αντιδρούν γρήγορα στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες της σύγχρονης πειρατείας.

Για τον ασφαλισμένο πλοιοκτήτη, η ασφάλιση για κινδύνους πολέμου παρουσιάζει ένα σημαντικό πλεονέκτημα το οποίο αφορά στην εξασφάλιση σαφήνειας ως προς την κάλυψη η οποία παρέχεται. Πιο συγκεκριμένα, η σαφής γνώση του τι ακριβώς καλύπτει η συγκεκριμένη ασφάλιση, έχει σημασία κατά τη σύγκριση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας. Είναι γεγονός πως τα όρια μεταξύ αυτών των δύο εννοιών μπορεί να είναι δυσδιάκριτα, δεδομένων των στενών συνδέσμων ανάμεσα στα τρομοκρατικά και πειρατικά παγκόσμια δίκτυα. Ενώ η ασφάλιση μηχανής και πλοίου καλύπτει την πειρατεία, θα εξαιρεϊται της κάλυψης η περίπτωση της τρομοκρατίας, με αποτέλεσμα ο ασφαλισμένος να μην μπορεί να είναι σίγουρος ότι θα καλυφθούν οι αξιώσεις του από ένα ενδεχόμενο συμβάν πειρατείας. Αντίθετα, η ασφάλιση για κίνδυνο πολέμου θα καλύπτει και την περίπτωση της τρομοκρατίας και γι' αυτό τον λόγο θα είναι προτιμητέα.

Ως μοναδικό μειονέκτημα της ασφάλισης κατά κινδύνων πολέμου, θα μπορούσε να σημειωθεί η μείωση της ευελιξίας κατά την άσκηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του ασφαλισμένου, καθώς θα πρέπει να ανακοινώνει πάντοτε τον ασφαλιστή του προτού εισέλθει το ασφαλισμένο πλοίο σε συγκεκριμένα ύδατα και λιμάνια. Οι ασφαλιστές δικαιούνται να δώσουν οδηγίες τις οποίες να πρέπει να ακολουθήσει το πλοίο, σχετικές με την αποφυγή ορισμένων γεωγραφικών περιοχών εξαιτίας ύπαρξης πολεμικών κινδύνων. Με αυτόν τον τρόπο, προστατεύεται μεν ο πλοιοκτήτης από τον κίνδυνο της πειρατείας σε βάρος του πλοίου του, αλλά όμως περιορίζεται σημαντικά η εμπορική του εμπλοκή σε ορισμένες γεωγραφικές ζώνες.



Πίνακας 6 Χάρτης με τις περιοχές υψηλής επικινδυνότητας στη Νότια Αμερική στις οποίες επιβάλλεται η καταβολή επιπρόσθετου ασφαλιστρού *Πηγή:* [www.hellenicwarrisks.com](http://www.hellenicwarrisks.com).

## Africa & The Middle East



**Africa:**  
Benin, Gulf of Guinea, Libya, Nigeria,  
Somalia and Togo, Gulf of Aden / Indian Ocean

**Middle East:**  
Iran, Iraq, Israel, Lebanon, Saudi Arabia,  
Syria and Yemen

Πίνακας 7 Χάρτης με τις περιοχές υψηλής επικινδυνότητας του Ινδικού Ωκεανού στις οποίες επιβάλλεται η καταβολή επιπρόσθετου ασφαλιστρού *Πηγή:* [www.hellenicwarrisks.com](http://www.hellenicwarrisks.com).

## 2.2. Ασφάλιση για την απώλεια του ναύλου λόγω πολέμου (War loss of hire)

Είναι γεγονός πως ένα πλοίο το οποίο βρίσκεται υπό καθεστώς κατάληψης από τους πειρατές ή πρέπει να επισκευαστεί λόγω φθορών που προκλήθηκαν από τους πειρατές, δεν θα μπορεί να εξασφαλίσει κέρδη εφόσον παύει και δεν δύναται να εκτελεί τον εμπορικό του σκοπό (C. Kluge, 2006). Η ζημία από την καταστροφή του πλοίου και του εξοπλισμού του ως συνέπεια μιας πειρατικής επίθεσης, μπορεί να ανορθωθεί από τους ασφαλιστές πλοίου και μηχανής ή τους ασφαλιστές πολέμου. Ακόμα και η πληρωμή λύτρων τα οποία ενδεχομένως απαιτηθούν από τους πειρατές, μπορεί να καλυφθεί από την ειδική ασφάλιση για τις απαγωγές και τα λύτρα, εφόσον ο πλοιοκτήτης έχει προνοήσει για την αγορά της, για την οποία θα γίνει λόγος στο υποκεφάλαιο 2.4. Παρ' όλα αυτά, καμία από τις ανωτέρω μορφές ασφάλισης δεν μπορεί να καλύψει την απώλεια του ναύλου ή των κερδών η οποία θα επέλθει ως αποτέλεσμα της κατάληψης του πλοίου από τους πειρατές. Πριν την θέση σε ισχύ της Ασφάλισης για την απώλεια ναύλου ως αποτέλεσμα ενός πολέμου ή πειρατείας, έκανε την εμφάνισή της η πρόσθετη ασφάλιση για την Απώλεια του Ναύλου (Loss of Hire), με βάση την οποία η αποζημίωση από τον ασφαλιστή υπολογίζεται ανάλογα με τον αριθμό των ημερών στη διάρκεια των οποίων το πλοίο στερήθηκε των νομίμων εισπράξεων ή κερδών. Η ασφάλιση αυτή προσφέρει κάλυψη για τις περιπτώσεις όπου μείνει απλήρωτος ο ναύλος λόγω της καταστροφής του πλοίου από κάποιο θαλάσσιο κίνδυνο ο οποίος θα συμπεριλαμβάνεται στα ασφαλιστικά συμβόλαια της μηχανής και του πλοίου (H&M). Δεδομένου όμως, ότι στις μέρες μας, οι πειρατικές επιθέσεις ενδέχεται να μην επιφέρουν υλικές καταστροφές επί του πλοίου, αλλά μόνο καθυστέρηση λόγω της αρπαγής και επομένως απώλεια κέρδους, η βασική ασφάλεια για την απώλεια του ναύλου, δεν θα μπορεί να παράσχει αποζημίωση<sup>20</sup>.

Από το 2008 και έπειτα, μετά τη ραγδαία αύξηση των πειρατικών επιθέσεων κυρίως στη Σομαλία, δημιουργήθηκε η ανάγκη παροχής ενός επιπλέον τύπου ασφάλειας, της War loss of hire, προκειμένου να καλυφθεί το κενό στην ασφαλιστική αγορά. Ο τύπος αυτής της ασφάλισης αφορά σε απώλεια εισοδήματος ως άμεσης συνέπειας της απώλειας χρόνου ή απώλειας του πληρωτέου ναύλου ειδικότερα, δίχως να έχει προηγηθεί καταστροφή του πλοίου. Η ασφάλιση αυτή θα παρέχεται είτε ως αυτόνομο

---

<sup>20</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/21853295/loss-of-hire-insurance-back-to-basics>

ασφαλιστικό προϊόν είτε ως επέκταση στην ήδη αγορασθείσα βασική ασφάλεια για την απώλεια του ναύλου. Προϋπόθεση για να διασφαλίσει ο ασφαλισμένος πλοιοκτήτης την σχετική αποζημίωση είναι να έχει αποδείξει ότι η απώλεια χρόνου είχε ως αποτέλεσμα την πραγματική απώλεια εισοδήματος.

Σκοπός της ασφάλισης θα είναι να παρέχει προστασία όχι μόνο στους πλοιοκτήτες, αλλά και στους ναυλωτές αλλά και στους ιδιοκτήτες του υπό μεταφορά φορτίου σε περίπτωση που υποστούν χρηματική ζημία λόγω της κράτησης και κατάληψης του πλοίου το οποίο έγινε αντικείμενο παράνομης κυριαρχίας των πειρατών (H.Thomas and M.George, 2013). Αντικείμενο κάλυψης θα είναι δηλαδή κάθε υποχρέωση ο συμφωνημένος πληρωτέος ναύλος ο οποίος ανέκυψε κατά την παράνομη κράτηση χωρίς να απαιτείται να έχει προηγηθεί και καταστροφή του πλοίου<sup>21</sup>. Η αναφορά αυτή έχει μεγάλη σημασία διότι στα παραδοσιακά συμβόλαια για την ασφάλεια κατά την απώλεια του ναύλου, αναγκαία προϋπόθεση για την κάλυψη ήταν η φυσική καταστροφή του ασφαλισμένου πλοίου, σε αντίθεση δηλαδή με τα σύγχρονα συμβόλαια τα οποία προστατεύουν τον ασφαλισμένο σε μια ενδεχόμενη πειρατεία. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο το οποίο θα πρέπει να αναγράφεται εντός του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι το χρονικό διάστημα κάλυψης της απώλειας εισοδήματος. Συνήθως, συμφωνείται ένα ανώτατο όριο ημερών κατά το οποίο το πλοίο θα κρατείται παράνομα από τους πειρατές και για το οποίο διάστημα ο πλοιοκτήτης ή γενικά ο ασφαλισμένος θα λάβει αποζημίωση για ό,τι χρηματικό ποσό χαθεί<sup>22</sup>.

### **2.3. Ασφάλιση αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (Protection & Indemnity)**

Ως φορείς της ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης ορίζονται οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I Club) οι οποίοι συγκροτούνται ουσιαστικά από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι και τα μέλη τους και σκοπός τους είναι η προστασία των μελών τους απέναντι στους κινδύνους οι οποίοι είναι συμφυείς προς την άσκηση των εμπορικών δραστηριοτήτων των πλοίων. Η ασφάλιση P&I ως ασφάλιση αποζημίωσης καλύπτει την αστική ευθύνη έναντι τρίτων και περισσότερα

<sup>21</sup> <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/cover-details/>

<sup>22</sup> [http://static.igpandi.org/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Marsh%20Piracy%20implications](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/Marsh%20Piracy%20implications)

από το 90% των εμπορικών πλοίων είναι εφοδιασμένα με αυτού του είδους την ασφαλιστική κάλυψη. Σε γενικό επίπεδο, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει πρώτα να γνωστοποιήσει και να αποδείξει στον ασφαλιστή την απώλεια την οποία υπέστη και κατόπιν το P&I Club θα πρέπει να καταβάλει το πόσο το οποίο αντιστοιχεί στην αποζημίωση, πάντοτε σε συμφωνία με τους ασφαλιστικούς όρους καθώς και με τα συμφωνηθέντα ποσά από τα οποία και πάνω υποχρεούται σε αποζημίωση.

Στην περίπτωση ενός πειρατικού συμβάντος, πρέπει να τονισθεί αρχικά ότι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποζημιώσει τα μέλη του πληρώματος θα υφίσταται ανεξάρτητα από το εάν θα αποδειχθεί ή όχι η ευθύνη του ή η επίδειξη αμέλειας η οποία να οδήγησε στο ζημιογόνο αποτέλεσμα, δηλαδή την επίθεση των πειρατών και κατάληψη του πλοίου<sup>23</sup>. Κατ' αρχήν, θα καλυφθούν οι αξιώσεις των μελών του πληρώματος και των τυχόν επιβατών, οι οποίες αφορούν σε απώλεια ζωής, τραυματισμό, αρρώστια, αντικατάσταση των μελών του πληρώματος, καθώς και τον επαναπατρισμό τους και απώλεια ή καταστροφή των προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και των τυχόν επιβατών. Επιπλέον, θα πρέπει να αποζημιωθούν και τα εγγύτερα συγγενικά πρόσωπα των μελών του πληρώματος, εφόσον υπέστησαν βλάβη από τραυματισμό ή εφόσον επήλθε θάνατος σε αυτά. Ακόμη, το P&I Club ενδέχεται να κληθεί να καλύψει και τις χαρακτηριστικής φύσεως αποζημιώσεις προς τα μέλη του πληρώματος (ex gratia) οι οποίες λαμβάνονται ως το ελάχιστο αντιστάθμισμα προς την δοκιμασία που υπέστησαν κατά την κατάληψη του πλοίου από τους πειρατές (Dr T.Loverdou, 2012). Επίσης, στις καλυπτόμενες αξιώσεις θα περιλαμβάνεται και η μόλυνση του περιβάλλοντος της ξηράς, της θάλασσας ή του αέρα η οποία προκλήθηκε ως συνέπεια της ρίψης εντός του υδάτινου χώρου πετρελαίου ή οποιασδήποτε άλλης βλαβερής ουσίας, αλλά και τα κόστη από μια πιθανή ανέλκυση ναυαγίου. Ακόμη, αντικείμενο κάλυψης θα αποτελέσουν και οι αξιώσεις που απορρέουν από το φορτίο σε περίπτωση όπου αποδειχθεί υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη ή και αμέλεια οι οποίες οδήγησαν στην απώλεια, καταστροφή ή σημαντική μείωση της ποσότητας του φορτίου.

Ωστόσο, οι αξιώσεις αυτές ενδεχομένως να εξαιρεθούν από την κάλυψη εάν προκύψουν από ένα πειρατικό συμβάν στο οποίο ενεπλάκη η χρήση όπλων

---

<sup>23</sup> The Nautical Institute Southampton, UK P&I Club 2009, Piracy-Insurance and Loss Prevention, 2009 <http://www.nautinstlondon.co.uk/nautinstlondon/wp-content/uploads/2012/04/Mike-Bowen-Piracy-Insurance-Loss-and-Prevention>

πολέμου', δηλαδή τορπιλών, βομβών, πυραύλων, ναρκών, εκρηκτικών κ.ά. Για να ισχύσει η παραπάνω εξαίρεση, θα πρέπει βεβαίως να αναφέρεται ρητά κάτι τέτοιο στους κανόνες του συγκεκριμένου P&I Club. Επιπροσθέτως, στην ατυχή περίπτωση όπου το πλοίο πέσει θύμα πειρατικής επίθεσης, δεν θα είναι δυνατή η αποκατάσταση από το P&I Club των απαιτήσεων που προέκυψαν κατά τη διάρκεια άσκησης παράνομων εμπορικών δραστηριοτήτων εκ μέρους του ασφαλισμένου πλοίου ή εκείνων των απαιτήσεων που προέκυψαν κατά τη διάρκεια ταξιδιού το οποίο κατά την άποψη του Club κρίθηκε απερίσκεπτο, μη ασφαλές ή αδικαιολόγητα ριψοκίνδυνο (R. Clift, 2015).

Όσον αφορά στην αξίωση που πηγάζει από την καταβολή λύτρων που θα ζητηθούν από τους πειρατές, συνήθως αυτή δεν θα καλύπτεται από το P&I Club<sup>24</sup>. Η αποζημίωση ενός τέτοιας φύσεως ποσού θα είναι εφικτή μόνο αν κατ' εξαίρεση τεθεί ως θέμα ενώπιον του Διοικητικού Συμβουλίου του Club ή της Αρμόδιας Επιτροπής και συμφωνηθεί από τα όργανα αυτά δρώντας υπό τη διακριτική τους ευχέρεια<sup>25</sup>.

Πράγματι, υπό τον Κανόνα 'Omnibus rule' ορίζεται η δυνατότητα να μπορεί να γίνει δεκτή η πληρωμή των σχετικών χρηματικών ποσών αν η σχετική χρηματική αξίωση θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο γενικό πεδίο και εύρος κάλυψης που προσδοκά να παράσχει το Club στα μέλη του (Dr T. Loverdou, 2012). Για να τεθεί σε ισχύ ο κανόνας 'Omnibus Rule' θα πρέπει επίσης να μην προβλέπεται από κανένα άλλο ασφαλιστήριο συμβόλαιο η δυνατότητα κάλυψης των λύτρων και γενικά να μην μπορεί να δοθεί αποζημίωση από καμία άλλη πηγή χρηματοδότησης. Συνεπώς, αν και δεν εκφράζεται ρητά η παροχή κάλυψης σε περίπτωση αναζήτησης λύτρων, κατ' εξαίρεση μπορεί να παρθεί η σχετική απόφαση από τους Διευθυντές του P&I Club, προκειμένου να διευκολυνθεί το μέλος τους το οποίο επλήγη από την επίθεση των πειρατών.

#### **2.4. Ασφάλιση για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom)**

---

<sup>24</sup> [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs)

<sup>25</sup> [http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20747884&p\\_document\\_id=20747880](http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880)

Η ασφάλιση για τις Απαγωγές και τα Λύτρα (Kidnap & Ransom) είναι μια εξειδικευμένη και ακριβή μορφή ασφάλισης η οποία έχει ως σκοπό να προσφέρει κάλυψη σε περίπτωση πληρωμής του χρηματικού ποσού το οποίο ζητήθηκε ως λύτρα για την απελευθέρωση των μελών του πληρώματος που έχουν πέσει θύματα αιχμαλωσίας από τους πειρατές. Δύο είναι οι κύριες αιτίες οι οποίες οδήγησαν στην δημιουργία και ανάπτυξη του ασφαλιστικού αυτού προϊόντος: πρώτον, το αυξημένο κόστους σε περιπτώσεις απαγωγών μελών των πληρωμάτων πλοίων και δεύτερον, η απροθυμία των P&I Club να συμμετάσχουν στη παροχή αποζημίωσης των μελών τους σε περιπτώσεις όπου τα ασφαλισμένα μέλη τους θεμελίωσαν αξιώσεις αποζημίωσης. Σε περίπτωση όπου αντικείμενο παράδοσης προς τους πειρατές υπό το καθεστώς εξαναγκασμού και παράνομης χρήσης βίας, είναι συγκεκριμένα αγαθά ή υπηρεσίες, αντί δηλαδή ενός χρηματικού ποσού, τότε οι ασφαλιστές θα κληθούν να καλύψουν καταβάλλοντας την αληθινή αξία των αγαθών ή υπηρεσιών κατά το χρόνο της παράδοσης. Γενικά η ασφάλιση αυτή δεν καλύπτει το ίδιο το πλοίο ούτε και το φορτίο του πλοίου που έχει δεχθεί την επίθεση των πειρατών. Παρ' όλα αυτά, μπορεί να συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να περιλαμβάνονται ειδικές μνείες για κάλυψη ακόμα και για περιπτώσεις έκθεσης της περιουσίας στον κίνδυνο. Ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του πλοίου, θα διαφοροποιείται και το ανώτατο δυνατό ποσό βάσει του οποίου θα μπορεί να δοθεί η σχετική αποζημίωση. Το ασφάλιστρο θα αυξάνεται ή θα μειώνεται ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία πραγματοποιεί το ασφαλισμένο πλοίο τις εμπορικές δραστηριότητές του. Όσο πιο τακτικές επιθέσεις συμβαίνουν σε μια συγκεκριμένη περιοχή, τόσο θα αυξάνεται η επικινδυνότητα και άρα και το ασφάλιστρο. Επίσης, το ασφάλιστρο θα καθορίζεται και από τον εξής παράγοντα: θα λαμβάνεται συνήθως υπόψη το πόσο ευάλωτο σε πειρατική επίθεση ήταν στο παρελθόν ένα πλοίο αντίστοιχου τύπου με το ασφαλισμένο. Για παράδειγμα, τα δεξαμενόπλοια και τα φορτηγά πλοία δεν αναπτύσσουν κατά κανόνα υψηλές ταχύτητες, με αποτέλεσμα να είναι εύκολο να πέσουν θύματα των πειρατών. Γι' αυτό το λόγο, θεωρούνται πιο ευάλωτα σε σχέση με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία μπορούν να κινηθούν ταχύτατα και άρα είναι πιο πιθανόν να αποφύγουν τους πειρατές σε περίπτωση καταδίωξης.

Όσον αφορά την κάλυψη που προσφέρει η ασφάλιση K&R, αυτή θα καλύπτει τόσο το κόστος για την μεταφορά και παράδοση του χρηματικού ποσού των λύτρων στους



πειρατές<sup>26</sup>, όσο και το ασφαλιστικό κόστος του ίδιου του προσώπου που θα αναλάβει να το παραδώσει. Ακόμη, θα περιλαμβάνεται στη κάλυψη και τα κόστη για τα πρόσωπα που θα κληθούν να διαπραγματευτούν με τους πειρατές, τους μεταφραστές, τους ειδικούς δημοσίων σχέσεων που ενδεχομένως προσληφθούν καθώς και τις όποιες δαπάνες αυτών σχετικές για παράδειγμα με τα έξοδα ταξιδιού ή διαμονής τους, από την έναρξη και μέχρι την περάτωση των διαπραγματεύσεων. Οι τυχόν χρεώσεις για την παροχή νομικών συμβουλών κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων θα αποτελέσουν μέρος της ασφαλιστικής κάλυψης και ανάλογα με τον πάροχο θα υπάρχει και το αντίστοιχο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα πρέπει να παρασχεθούν οι ανάλογες αποδείξεις σχετικά με τις χρεώσεις αυτές. Γενικότερα, με την αγορά της ασφάλειας αυτής από τον πλοιοκτήτη θα καλύπτονται και τα έξοδα συγκρότησης ομάδας έκτακτου κινδύνου η οποία θα κληθεί να αντιμετωπίσει μέσω των διαπραγματεύσεων την κατάσταση της ομηρίας των απαχθέντων μελών του πληρώματος. Επίσης, η ασφάλιση K&R θα μπορεί να προσφέρει κάλυψη<sup>27</sup> και σε περίπτωση που θα πρέπει να χορηγηθεί η κατάλληλη ιατρική φροντίδα στους τραυματισμούς των απαχθέντων αλλά και η κατάλληλη ψυχολογική υποστήριξη έως ένα εύλογο χρονικά διάστημα από το συμβάν το οποίο καθορίζεται στο συμβόλαιο, τα έξοδα επαναπαρισμού του πληρώματος και τα νομικά έξοδα των θυμάτων. Συνεχίζοντας, αντικείμενο της κάλυψης θα αποτελέσει και το 100% του μισθού ενός ασφαλισμένου μέλους του πληρώματος το οποίο έπεσε θέμα απαγωγής και κρατήθηκε παράνομα κατά το πειρατικό συμβάν, καθώς και τυχόν bonus, επιδόματα τα οποία δικαιούται και προμήθειες. Θα μπορούσε να προστεθεί στην κάλυψη και το κόστος εξοπλισμού επικοινωνίας ο οποίος χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση των αιχμαλώτων μελών του πληρώματος, αλλά και η αμοιβή η οποία τυχόν δόθηκε σε κάποιον πληροφοριοδότη, χάρη στη συνδρομή του οποίου οδηγήθηκε σε επιτυχία η επιχείρηση με τη σύλληψη των δραστών. Ασφαλιστική κάλυψη θα παρέχεται και στην περίπτωση του κόστους που προέκυψε λόγω των τελών που καταβλήθηκαν στις λιμενικές αρχές μετά την απελευθέρωση του πλοίου, επειδή κατέφυγε το πλοίο σε συγκεκριμένο λιμάνι χωρίς να έχει προηγηθεί προγραμματισμός αυτής της άφιξης λόγω του πειρατικού

---

<sup>26</sup> <http://www.griffin-underwriting.com/4/insurance-classes/29/summary-of-cover/>

<sup>27</sup> <https://www.steamshipmutual.com/Downloads/Underwriting/War%20Risk/WarRiskKidnapandRansomCovers.pdf>

συμβάντος . Σε συνδυασμό με τα παραπάνω, ακόμα και το κόστος του καυσίμου <sup>28</sup>το οποίο καταναλώθηκε από το ασφαλισμένο πλοίο κατά τη διάρκεια του ασφαλιστικού γεγονότος, κινδύνου, θα καλυφθεί από την ασφάλεια αυτή. Μια ενδεχόμενη απώλεια των λύτρων κατά την διαδικασία της παράδοσής τους στους πειρατές θα καλύπτεται επίσης από τους ειδικευμένους αυτούς ασφαλιστές. Η απώλεια μπορεί να οφείλεται είτε σε εξαφάνιση είτε σε καταστροφή είτε σε παράνομη αφαίρεση του χρηματικού ποσού.

Είναι γεγονός πως όταν ένα πλοίο είναι ασφαλισμένο για τις απαγωγές και τα λύτρα, μπορεί να υπάρξει ο κίνδυνος της διπλής ασφάλειας εάν έχουν τεθεί σε ισχύ και οι μορφές ασφάλισης μηχανής και πλοίου και κινδύνων πολέμου για την κάλυψη του ασφαλιστικού κόστους μιας ενδεχόμενης πειρατείας. Για να αποφευχθεί το παραπάνω φαινόμενο της διπλής ασφάλισης, είναι υψίστης σημασίας για τον ασφαλισμένο πλοιοκτήτη να έχει ενημερώσει τους υπόλοιπους ασφαλιστές του για την τοποθέτηση επί του πλοίου και της ασφάλισης για τις απαγωγές και τα λύτρα. Συνήθως, λόγω του ιδιαίτερα εμπιστευτικού χαρακτήρα της ασφάλισης αυτής, θα πρέπει να έχει προηγηθεί η λήψη ρητής έγκρισης από τους K&R ασφαλιστές για το εάν επιτρέπεται να αποκαλυφθεί η ύπαρξή της στους υπόλοιπους ασφαλιστές. Μάλιστα εάν δεν τηρηθεί η εμπιστευτικότητα ως προς την αγορά της και ως προς τους όρους τους οποίους περιλαμβάνει και θέτει αυτή, κινδυνεύει να τιμωρηθεί ο ασφαλισμένος ακόμα και με την απώλεια της κάλυψης (R.Clift, 2015). Ο ιδιαίτερα μυστικός χαρακτήρας της ασφάλισης επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι συχνά ούτε τα ίδια τα μέλη του πληρώματος δεν είναι γνώστες του γεγονότος ότι το πλοίο στο οποίο επιβαίνουν είναι ασφαλισμένο με αυτού του τύπου την κάλυψη <sup>29</sup>.

Συνήθως στα συμβόλαια της ασφαλιστικής κάλυψης K&R αναφέρονται αναλυτικά και απαριθμούνται ορισμένες εγγυήσεις τις οποίες θα οφείλει να τηρήσει ο ασφαλισμένος για την εξασφάλιση της κάλυψης σε όλες τις περιστάσεις. Μερικές από τις εγγυήσεις αυτές είναι η παραμονή του πλοίου εντός των γεωγραφικών ορίων τα οποία έχουν θέσει οι K&R ασφαλιστές, ο καθορισμός ενός ορισμένου ορίου στο ύψος των εξάλων του πλοίου, η τήρηση ορισμένου ορίου ταχύτητας, η συνοδεία του πλοίου από ένοπλους φρουρούς έχοντας ληφθεί πριν την έναρξη του ταξιδιού η απαραίτητη έγκριση από τους ασφαλιστές, συγκεκριμένος μάλιστα αριθμός φρουρών

---

<sup>28</sup> <http://www.seacurus.com/newsletter/issue2.pdf>

<sup>29</sup> <http://vilmar.gr/the-effect/>

(συνήθως από τρεις και πάνω), συνδρομή στρατιωτικών δυνάμεων εφόσον δεν είναι δυνατή ή νόμιμη η συνοδεία ένοπλων φρουρών, εγκατάσταση ειδικού ασφαλούς δωματίου καταφυγής του πληρώματος (citadel) επί του πλοίου, αύξηση των περιπολιών πάνω στο πλοίο από μέλη του πληρώματος, τοποθέτηση συρματοπλέγματος στο κυρίως κατάστρωμα κ.ά. Γενικότερα θα πρέπει να αποδειχθεί ότι ακολουθούνται οι κανόνες-οδηγίες οι οποίες ορίζονται μέσα από τις Best Management Practices <sup>30</sup> και τα διαθέσιμα μέτρα κτά της πειρατείας τα οποία έχουν οριστεί από τους ίδιους τους ασφαλιστές και θα πρέπει να εφαρμόζονται κατά την περίοδο του διάπλου μέσα στις επικίνδυνες περιοχές.

Όσον αφορά στα πλεονεκτήματα της αγοράς αυτής της ασφάλειας, θα πρέπει να αναφερθεί και η επακόλουθη μείωση των ασφαλιστικών αντιτίμων που θα κληθεί να πληρώσει ο πλοιοκτήτης στους War και H&M ασφαλιστές, εφόσον έχει αποδείξει ότι έχει προχωρήσει σε αγορά της ειδικής ασφάλισης K&R. Δεύτερον, η αγορά της ασφάλισης αυτής προσδίδει σαφήνεια ως προς το τι θα καλύπτεται τελικά από τον κάθε ασφαλιστή, με αποτέλεσμα να μην βρίσκεται πια έδαφος για διαφωνίες μεταξύ των διαφορετικών ασφαλιστών κατά την εύρεση του καταμερισμού της ευθύνης στα πλαίσια της γενικής αβαρίας. Συνήθως ό,τι δεν καλύπτεται από την γενική αβαρία, την οποία θα αναλύσουμε παρακάτω λεπτομερώς, θα καλύπτεται από την ασφάλιση K&R. Τρίτον, η αγορά αυτού του τύπου ασφάλισης σηματοδοτεί ταυτόχρονα και την παροχή υπηρεσιών από εξειδικευμένο προσωπικό πέραν των καθαρά ασφαλιστικής φύσεως υπηρεσιών που θα προσφερθούν σε περίπτωση πειρατικού γεγονότος. Τέταρτο πλεονέκτημα θα είναι το γεγονός ότι η ασφάλιση αυτή θα μπορεί να σχεδιάζεται και να προσφέρεται καλύπτοντας εξατομικευμένα τις ανάγκες του κάθε πλοιοκτήτη, σε συνάρτηση με την κάλυψη την οποία έχει συμφωνήσει με το P&I Club του<sup>31</sup>.

Ως μοναδικό μειονέκτημα της ασφάλισης K&R, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε το υψηλό της κόστος το οποίο θα κληθεί να αναλάβει ο πλοιοκτήτης ο οποίος προβαίνει στην αγορά αυτού του τύπου ασφάλισης.

---

<sup>30</sup> BMP4 Αύγουστος 2011 <http://www.gard.no/webdocs/BMP4.pdf>

<sup>31</sup> <https://www.skuld.com/covers/skuld-pi-covers/kidnap-and-ransom/kidnap--ransom/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΣΕ ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΕΝΤΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

#### 3.1. Ρήτρες πειρατείας στα ναυλοσύμφωνα

Ένα θέμα το οποίο δημιουργεί έντονη νομική αβεβαιότητα και το οποίο έχει επίδραση στην ασφαλιστική κάλυψη εν γένει αλλά και ειδικότερα στην ασφάλιση P&I, είναι εκείνο που αφορά την λήψη εντολών από τον ναυλωτή για πραγματοποίηση ταξιδιού εντός περιοχών οι οποίες χαρακτηρίζονται από υψηλό κίνδυνο πειρατικών επιθέσεων. Υπό το πρίσμα τόσο των χρονοναυλώσεων όσο και των ναυλώσεων ανά ταξίδι, ο ναυλωτής είναι εκείνος ο οποίος ευθύνεται για την επιλογή των λιμανιών και των διαδρομών που θα ακολουθήσει το πλοίο, ενώ ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για την άρτια εκτέλεση του ταξιδιού χωρίς καθυστερήσεις και επιπλέον κόστη για τον ναυλωτή (Dr T. Loverdou, 2003). Όταν το πλοίο λάβει εντολή από τον ναυλωτή για να προχωρήσει εντός περιοχών υψηλής επικινδυνότητας, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τις οποίες έχει ο πλοιοκτήτης σε αυτήν την περίπτωση θα καθορισθούν με βάση τα αναγραφόμενα και συμφωνηθέντα από το σχετικό ναυλοσύμφωνο. Επίσης, ένα άλλο κριτήριο από το οποίο θα εξαρτηθεί η απάντηση στο ερώτημα εάν ο πλοιοκτήτης δικαιούται να αρνηθεί την ως άνω εντολή του ναυλωτή, σχετίζεται με το επίπεδο του κινδύνου πειρατικής επίθεσης το οποίο έχει διαμορφωθεί στη δεδομένη χρονική περίοδο όπου δίδεται η σχετική εντολή ή όπου κλείνεται το πλοίο για την περάτωση ενός ταξιδιού<sup>32</sup>. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δρώντας με σκοπό την επιτάχυνση και τη διευκόλυνση εξεύρεσης λύσεως επί των διαφορών μεταξύ των δύο αντισυμβαλλόμενων μερών, προχώρησε στην δημοσίευση και έκδοση προτύπων ρητρών προκειμένου να περιλαμβάνονται εντός του σώματος των ναυλοσυμφώνων και να καθορίζουν κατά τρόπο ρητό και συγκεκριμένο τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κάθε μέρους. Οι παγκόσμιοι ναυτιλιακοί οργανισμοί INTERTANKO και BIMCO έχουν αναπτύξει πράγματι ειδικές ρήτρες πειρατείας και διατάξεις με απώτερο στόχο να καθορισθούν και να μοιρασθούν με

<sup>32</sup> <http://www.gard.no/Content/21335725/PIRACY.externalQ&Adoc.pdf>

δίκαιο τρόπο οι ευθύνες μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών. Παρακάτω θα γίνει σχετική ανάλυση των προβλεπόμενων όρων μέσα από τις διατάξεις οι οποίες τίθενται ως πρότυπα μοντέλα από τους οργανισμούς INTERTANKO και BIMCO. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξετασθούν εκτενώς εκτός από τους επιμέρους όρους του ναυλοσυμφώνου, και η συμβατική σχέση την οποία έχει ο πλοιοκτήτης με τους ιδιοκτήτες του φορτίου, υπό το καθεστώς των φορτωτικών, για να υπάρχει ολοκληρωμένη εικόνα επί των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μερών<sup>33</sup>.

Οι οργανισμοί INTERTANKO και BIMCO εισήγαγαν τα πρότυπα ρητρών για την πειρατεία τον Δεκέμβρη του 2008, στοχεύοντας στην προστασία του πλοιοκτήτη και στην επιβεβαίωση της αποκλειστικής εξουσίας του Καπετάνιου για να επιλέξει την εφαρμογή των μέτρων προστασίας του πλοίου και του πληρώματος κατά των πειρατών κατά τη διάρκεια της περάτωσης ενός δρομολογίου μέσα από επικίνδυνες περιοχές.

Όσον αφορά στη ρήτρα πειρατείας του ναυτιλιακού οργανισμού INTERTANKO για τις χρονοναυλώσεις και τις ναυλώσεις κατά ταξίδι, καταρχήν πρέπει να λεχθεί ότι δεν παρέχει ρυθμίσεις κατά τρόπο περιοριστικό και αποκλειστικό, αλλά θα είναι αποδεκτή η προσθήκη των απαραίτητων διορθώσεων στο κείμενο των διατάξεων, ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι συγκεκριμένοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν το κάθε πλοίο και το κάθε ταξίδι. Πιο συγκεκριμένα, με την ρήτρα αυτή ορίζεται ότι ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει τις εντολές του ναυλωτή, όταν αυτές κατά την γνώμη του Καπετάνιου ή του πλοιοκτήτη είναι ικανές να εκθέσουν σε κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο λόγω μιας πιθανής επίθεσης από πειρατές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Στον πλοιοκτήτη, από τη μία πλευρά, αναγνωρίζεται το δικαίωμα να προτείνει μια εναλλακτική διαδρομή αλλά και να υιοθετήσει τα ενδεδειγμένα μέτρα προστασίας, όπως για παράδειγμα η αποφυγή της πλευσης κατά τις νυχτερινές ώρες μέσα από ύδατα αυξημένης επικινδυνότητας, η ανάλογη προσαρμογή της ταχύτητας του πλοίου, η πρόσληψη προσωπικού ασφαλείας καθώς και η θωράκιση του πλοίου μέσω της εφαρμογής ειδικού προστατευτικού εξοπλισμού. Παραδείγματα τέτοιου εξοπλισμού συνιστούν η κατασκευή ειδικού δωματίου, του λεγόμενου citadel, εντός του πλοίου όπου μπορούν τα μέλη του πληρώματος να καταφύγουν σε περίπτωση κατάληψης του πλοίου από

---

<sup>33</sup>[http://static.igpandi.org/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Piracy\\_FAQs\\_28%20August%202013.pdf](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/Piracy_FAQs_28%20August%202013.pdf)

τους πειρατές, αλλά και τα συρματοπλέγματα κατά μήκος του πλοίου. Από την άλλη, ο ναυλωτής βαρύνεται με την υποχρέωση να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη τα ποσά τα οποία κατέβαλε ο τελευταίος και αφορούν σε όλα τα έξοδα στα οποία προχώρησε προκειμένου να εξασφαλιστεί η προστασία του πλοίου κατά τη διέλευση μέσα από τις επικίνδυνες περιοχές. Στα έξοδα τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω, περιλαμβάνονται εκτός από τα επιπρόσθετα ασφαλιστικά κόστη, τα έξοδα τα οποία σχετίζονται με την πρόσληψη φρουρών από ιδιωτική εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας καθώς και τα έξοδα της τοποθέτησης του προστατευτικού εξοπλισμού επί του πλοίου (A. Kharchanka, 2011).

Εντός του ίδιου μήκους κύματος κινείται και η ρήτρα πειρατείας την οποία εισήγαγε ο ναυτιλιακός οργανισμός BIMCO αρχικά το 2009 και έπειτα σε εξελιγμένη μορφή το 2013. Σύμφωνα με τη ρήτρα αυτή το πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να προχωρήσει ή να συνεχίσει την πορεία του προς οποιοδήποτε λιμάνι, κανάλι, περιοχή ή ζώνη εντός των οποίων ο πλοιοκτήτης θα μπορεί να αποβεί επικίνδυνος τόσο για το ίδιο το πλοίο, όσο και για το πλήρωμα και το φορτίο λόγω υφιστάμενων ή καταγεγραμμένων ή επαπειλούμενων πειρατικών επιθέσεων. Το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να μην προχωρήσει προς μια επικίνδυνη περιοχή θα υφίσταται και θα διατηρείται ανεξάρτητα από το εάν ο εν λόγω κίνδυνος πειρατείας υπήρχε κατά τον χρόνο της σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή αναπτύχθηκε σε μεταγενέστερο στάδιο της συννομολόγησής του. Σε περίπτωση όπου το πλοίο βρεθεί σε περιοχή η οποία αναδεικνύεται επικίνδυνη αφού όμως πραγματοποιήσει είσοδο σε αυτήν, τότε και πάλι θα παρέχεται στο πλοίο το δικαίωμα να την εγκαταλείψει χωρίς να επιβαρυνθεί ο πλοιοκτήτης με συνέπειες λόγω της παράβασης των συμφωνηθέντων. Εν συνεχεία, αν ο πλοιοκτήτης λάβει την απόφαση ότι δεν πρέπει να προχωρήσει ή να συνεχίσει το πλοίο του προς ορισμένη επικίνδυνη ζώνη, θα είναι υποχρεωμένος να ειδοποιήσει προηγουμένως τον ναυλωτή για την απόφασή του αυτή. Με τη σειρά του ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να προτείνει εναλλακτικές εντολές ως προς το ταξίδι το οποίο καλείται να ακολουθήσει το πλοίο και επιπλέον να παράσχει αποζημίωση στον πλοιοκτήτη για οποιεσδήποτε αξιώσεις οι οποίες προκύψουν πιθανώς από τους κατόχους των φορτωτικών. Τέτοιες αξιώσεις ενδεχομένως θα μπορούσαν να προκληθούν από α) τις καθυστερήσεις ως αποτέλεσμα της αναμονής για τις εναλλακτικές οδηγίες σχετικά με το δρομολόγιο του πλοίου και β) την ίδια την απόφαση της εκτέλεσης εναλλακτικού ταξιδιού.

Γενικά ο σκοπός και των δύο αυτών ρητρών πειρατείας είναι να επιτρέπεται στον πλοιοκτήτη κατά ρητό και αδιαμφισβήτητο τρόπο η επιλογή εναλλακτικής διαδρομής, διαφορετικής από εκείνη η οποία επιλέχθηκε από τους ναυλωτές, αν κατά τη κρίση του Καπετάνιου ή του πλοιοκτήτη η προτεινόμενη διαδρομή δεν είναι ασφαλής λόγω της παρουσίας ή και έξαρσης του πειρατικού φαινομένου στις περιοχές αυτές<sup>34</sup>. Παρά το ότι ο Καπετάνιος πάντα είχε την εξουσία αυτή δίχως αμφιβολία, οι εν λόγω ρήτρες προσδίδουν νομική βεβαιότητα ότι η αλλαγή διαδρομής, όπου και όποτε κριθεί αναγκαία, δεν θα εκθέσει τον πλοιοκτήτη σε αξιώσεις αποζημίωσης από τους ναυλωτές λόγω παράβασης των όρων του ναυλοσυμφώνου και άρα παράβασης των συμβατικών υποχρεώσεων. Τέτοια παράβαση για παράδειγμα θα συνιστούσε η αποτυχία του πλοιοκτήτη να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι όσο το δυνατόν ταχύτερα και με την άκρα επιμέλεια και προσοχή και επίσης, η απόκλιση από τις εντολές και οι συνέπειές της στη μεταφορά του φορτίου. Ακόμη, θα πρέπει να τονισθεί σε αυτό το σημείο ότι κάθε φορτωτική η οποία θα εκδοθεί κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού θα πρέπει να ενσωματώνει και εκείνη τη ρήτρα πειρατείας ώστε να επιβεβαιώνεται η διακριτική ευχέρεια του Καπετάνιου και του πλοιοκτήτη σε ίδιο βαθμό όπως αυτή δίδεται υπό το καθεστώς του ναυλοσυμφώνου.

Ο ρόλος των ρητρών αυτών σε πρώτο βαθμό είναι να ξεκαθαρίζουν το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να αρνηθεί τις εντολές του ναυλωτή ως προς την ακολουθητέα διαδρομή εντός επικίνδυνων υδάτων. Σε δεύτερο βαθμό, προχωρώντας παραπέρα, οι διατάξεις διακείμενες φιλικά προς τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη, απαιτούν από το ναυλωτή να αποκαταστήσει τα έξοδα του πλοιοκτήτη ως αποτέλεσμα των αποτρεπτικών μέτρων τα οποία εφαρμόστηκαν για την προστασία του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Ως τέτοιες αξιώσεις αποζημίωσης μπορούν να αναφερθούν οι περιπτώσεις πρόκλησης μόλυνσης, τραυματισμού των μελών του πληρώματος και της ανέλκυσης ναυαγίων. Επίσης, στις αξιώσεις θα συγκαταλέγονται και πολλές άλλες αξιώσεις οι οποίες καλύπτονται από τα P&I Clubs στα οποία είναι ασφαλισμένα τα πλοία του πλοιοκτήτη και αξιώσεις για πρόκληση ζημιών στο πλοίο και οι πληρωμές των λύτρων, οι οποίες δεν είναι αντικείμενο ασφαλιστικής κάλυψης των P&I ασφαλιστών.

---

<sup>34</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/52042/piracy-and-time-charterparty-clauses-risk-shifting-or-risk-sharing>

Στον αντίποδα βρίσκεται ο σχετικός όρος ο οποίος τίθεται μέσα από το πρότυπο ναυλοσύμφωνο NYPE (2015) , οι διατάξεις του οποίου πρόσκεινται περισσότερο προς την προάσπιση των συμφερόντων και την ενίσχυση της θέσης του ναυλωτή παρά του πλοιοκτήτη. Σύμφωνα με αυτό τον τύπο ναυλοσυμφώνου, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να διατάξουν το πλοίο να προχωρήσει προς το Κανάλι του Σουέζ ή/και στον Κόλπο του Άντεν και ακόμη δεν θα ευθύνονται για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους από ενδεχόμενη καθυστέρηση ή απώλεια σε περίπτωση αρπαγής του πλοίου από πειρατές ή κατάληψης ή βίαιης ληστείας ή απειλούμενης κράτησης του πλοίου και γενικά σε περίπτωση κάθε πράξης η οποία χαρακτηρίζεται από τις συνιστώσες της πειρατείας και εκδηλώνεται κατά την διάρκεια νόμιμων ταξιδιών και διαδρομών μέσα από τις παραπάνω περιοχές.

Σε κάθε περίπτωση, στα πλαίσια της εμπορικής σχέσης τους, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι θεμιτό να επιλέξουν να λύσουν τις όποιες διαφωνίες προκύψουν καταλήγοντας σε μια εναλλακτική διαδρομή για να ακολουθήσει το πλοίο και ακόμη και να μοιραστούν τα τυχόν πρόσθετα κόστη τα οποία θα προκύψουν ως συνέπεια της αλλαγής της πορείας. Κατά τη διαπραγμάτευση και συμφωνία των όρων του ναυλοσυμφώνου, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αναφέρουν στους ναυλωτές τους κινδύνους και τις συνέπειες των οποίων θα κληθούν να αποκαταστήσουν οι τελευταίοι ως αποκλειστικά ευθυνόμενοι για αυτές και γι' αυτό το λόγο, θα πρέπει να είναι έτοιμοι για μια πιθανή άρνηση των ναυλωτών να συναινέσουν σε μοίρασμα του κόστους και κατανομή του κινδύνου λόγω της αλλαγής διαδρομής. Σε γενικές γραμμές υψίστης σημασίας παράγοντας κατά τον καθορισμό της ευθύνης και του ρίσκου το οποίο ενέχει η διέλευση του πλοίου μέσα από αυξημένης επικινδυνότητας ύδατα, αποτελεί η ημερομηνία κατά την οποία συνετάχθη το σχετικό ναυλοσύμφωνο το οποίο οριοθετεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών. Η ημερομηνία θα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο διότι αυτή θα αντικατοπτρίζει τον βαθμό στον οποίο τα μέρη είχαν επίγνωση του κινδύνου της πειρατείας κατά τον χρόνο της συννομολόγησης της σύμβασης της ναυλώσεως.

Μεταξύ των πλεονεκτημάτων των ρητρών πειρατείας της BIMCO και της INTERTANKO περιλαμβάνεται η ευελιξία και η σχετική ελευθερία κινήσεων η οποία δίδεται στον πλοιοκτήτη καθώς και η μείωση μελλοντικών εξόδων η οποία επιτυγχάνεται για τον τελευταίο. Αυτή η εξοικονόμηση χρηματικών πόρων πραγματοποιείται μέσω της αποφυγής θεμελίωσης μελλοντικών αξιώσεων



αποζημίωσης του ναυλωτή κατά του πλοιοκτήτη. Πράγματι αποφεύγεται η δημιουργία διαφορών και οι επακόλουθες δικαστικές ή εξώδικες διαμάχες χάρη στην προηγούμενη συμφωνία των όρων του ναυλοσύμφωνου οι οποίοι κατοχυρώνουν την ίση κατανομή του κόστους και των ευθυνών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

### **3.2. Ρήτρες πολέμου στα ναυλοσύμφωνα**

Σε περίπτωση απουσίας κάποιας συγκεκριμένης ρήτρας πειρατείας εντός του ναυλοσύμφωνου, το αμέσως επόμενο βήμα σε μια ενδεχόμενη διαφωνία μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη, είναι να ελεγχθεί η ύπαρξη της ρήτρας πολεμικού κινδύνου (War Risk Clause). Στην έννοια του πολεμικού κινδύνου θα περιλαμβάνεται τόσο ο πραγματικός πόλεμος όσο και ο επαπειλούμενος κίνδυνος πολέμου και εχθροπραξιών. Στις ρήτρες πολεμικού κινδύνου θα πρέπει να καθορίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων όταν το πλοίο, το φορτίο και τα μέλη του πληρώματος καλούνται να αντιμετωπίσουν πολεμικούς κινδύνους. Αντικείμενο της πολεμικής κάλυψης είναι ο κίνδυνος ο οποίος μπορεί να προκληθεί από τον πόλεμο και τις ανάλογες εχθροπραξίες, τις επαναστάσεις, τις πράξεις πειρατείας, τις πράξεις τρομοκρατίας, τους αποκλεισμούς από στρατιωτικά καθεστώτα, τις νάρκες ή τις εγκαταλελειμμένες τορπίλες κ.ά.

Οι πιο γνωστές και ευρύτερης χρήσεως ρήτρες πολέμου είναι οι BIMCO CONWARTIME CLAUSE 2004 για τα χρονοναυλοσύμφωνα και η VOYWAR 2004 για τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού, οι οποίες και θα καλύψουν τις πράξεις πειρατείας σε περίπτωση απουσίας ρήτρας η οποία να ρυθμίζει απευθείας το φαινόμενο της πειρατείας<sup>35</sup>. Σύμφωνα με τη ρήτρες αυτές, το πλοίο δεν θα πρέπει να κατευθύνεται από τους ναυλωτές προς οποιοδήποτε λιμάνι, περιοχή ή ζώνη, όπου κατά την δικαιολογημένη κρίση του πλοιοκτήτη ενδέχεται να εκθέσει σε κινδύνους πολέμου το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα. Η διέλευση του πλοίου μέσα από τις επικίνδυνες περιοχές μπορεί να επιτραπεί μόνο αν έχει χορηγηθεί προηγουμένως η έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη. Με τις ασφάλειες πολέμου εισάγεται το στοιχείο της υποχρέωσης και της αντίστοιχης ευθύνης του πλοιοκτήτη να ασφαλίσει το πλοίο του κατά των πολεμικών κινδύνων. Ωστόσο, το επιπλέον ασφάλιστρο το οποίο θα

---

<sup>35</sup>[http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library\\_03/2039258253\\_4FdBM1Eg\\_Conwartime2004.pdf](http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library_03/2039258253_4FdBM1Eg_Conwartime2004.pdf)

προκύπτει από τις εντολές των ναυλωτών θα είναι πληρωτέο από τους τελευταίους και όχι από τον πλοιοκτήτη. Σε συνδυασμό με το επιπρόσθετο ασφάλιστρο το οποίο θα πρέπει πληρωθεί από τους ναυλωτές, οι τελευταίοι θα υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη για τις πρόσθετες αμοιβές που κατέβαλε στα μέλη του πληρώματος λόγω της διέλευσης από την επικίνδυνη περιοχή. Ταυτοχρόνως, το πλοίο θα έχει την ελευθερία να συμμορφωθεί προς οποιοσδήποτε εντολές, οδηγίες, προσταγές, συστάσεις εξουσιοδοτημένων Αρχών, ασφαλιστών, κράτους σημαίας, διεθνών συμβουλίων ασφαλείας ή διεθνών κανονισμών.

Εάν αποφασισθεί τελικά η αποφυγή της διέλευσης μέσα από την επικίνδυνη περιοχή ή η φόρτωση/εκφόρτωση σε επικίνδυνο λιμάνι, ιδρύεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να ειδοποιήσει άμεσα τους ναυλωτές για την απόφαση αυτή και επίσης, να καλέσει τους ναυλωτές να προτείνουν εναλλακτικές εντολές ως προς την πορεία του πλοίου και το επόμενο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Σε περίπτωση όπου οι ναυλωτές δεν προχωρήσουν σε αντίστοιχη πρόταση εναλλακτικού προορισμού εντός 48 ωρών, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να επιλέξει ο ίδιος και να προχωρήσει σε πορεία και λιμάνι το οποίο θα επιλέξει ο ίδιος και το οποίο κρίνει ασφαλές για το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα.

Ακόμη, στην περίπτωση όπου το πλοίο όντως βρεθεί σε περιοχή εκτεθειμένη στους πολεμικούς κινδύνους, δίδεται το δικαίωμα στον Πλοίαρχο να το οδηγήσει μακριά από την επικίνδυνη περιοχή. Παρά το ότι οι παραπάνω περιγραφείσες ρήτρες πολέμου προσδίδουν ιδιαίτερη ευελιξία στον Πλοίαρχο ως προς τη λήψη αποφάσεων, αυτή η ευχέρεια θα πρέπει να ασκείται δικαιολογημένα, κατόπιν προσεκτικής σκέψης και πάντοτε σύμφωνα με τις επιταγές της καλής πίστης.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι στην περίπτωση όπου ενυπάρχει ταυτόχρονη πρόβλεψη ρήτρας πειρατείας και ρήτρας πολέμου στο ναυλοσύμφωνο, αυτή η οποία θα υπερισχύσει και θα εφαρμοστεί σε μια διαφωνία είναι η ρήτρα πειρατείας<sup>36</sup>. Ως ειδικότερη σε σχέση με τη γενικότερης φύσεως ρήτρα πολέμου, η ρήτρα πειρατείας θα είναι εκείνη η οποία θα καθορίσει σε τελικό βαθμό τις ευθύνες και τα κόστη με τα οποία θα επιβαρύνονται τα συμβαλλόμενα μέρη κατά την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού εντός περιοχών οι οποίες θεωρούνται επικίνδυνες λόγω της συχνότητας πειρατικών επιθέσεων.

---

<sup>36</sup> <https://www.skuld.com/topics/voyage--port-risks/piracy/overall/piracy1/charterparties/>

### 3.3. Σχετική Νομολογία

Στο σημείο αυτό της εργασίας θα παρουσιαστούν δύο σχετικά παραδείγματα της αγγλικής νομολογίας, στα οποία δόθηκε απάντηση μέσα από την κρίση του Δικαστή ως προς το εάν ο πλοιοκτήτης δικαιούται να αρνηθεί να συμμορφωθεί στις εντολές του ναυλωτή όσον αφορά στη διέλευση μέσα από ύδατα αμφιβόλου ασφαλείας λόγω των κρουσμάτων πειρατείας. Στην υπόθεση Triton Lark (Pacific Basin IHX Limited v. Bulkhandling Handymax AS [2012] EWHC 70 η οποία εκδικάστηκε ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας το Νοέμβριο του 2011 συνέβησαν τα εξής πραγματικά γεγονότα: στις 29 Αυγούστου 2008 οι ενάγοντες Pacific σύναψαν σύμβαση ναυλώσεως με τους εναγομένους Bulkhandling και το Νοέμβρη του 2008 εδόθη η εντολή από του ναυλωτές να προχωρήσει το πλοίο από το Αμβούργο με τελικό προορισμό την Κίνα μέσω του Σουέζ, και άρα περνώντας μέσα από τον Κόλπο του Άντεν. Οι πλοιοκτήτες Bulkhandling αρνήθηκαν να υπακούσουν την παραπάνω εντολή λόγω του κινδύνου τον οποίο διέβλεπαν ως συνέπεια της έξαρσης των πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή αυτή. Έτσι εν αντιθέσει προς τις προσταγές των ναυλωτών να ακολουθηθεί η διαδρομή μέσω Σουέζ, τελικά το πλοίο διέπλευσε γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Η διαφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών προέκυψε ως προς το ποιο μέρος θα έπρεπε να επιβαρυνθεί με τα επιπλέον έξοδα τα οποία ανέκυψαν ως αποτέλεσμα της επιλογής του διάπλου ακολουθώντας τη θαλάσσια διαδρομή γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Το εν λόγω επιπρόσθετο κόστος κατά συνέπεια της παραπάνω άρνησης των εντολών των ναυλωτών ανήλθε στα 46,221 δολάρια. Το σχετικό ναυλοσύμφωνο το οποίο είχε υπογραφεί μεταξύ των μερών περιείχε την ρήτρα CONWARTIME 1993, στη δεύτερη παράγραφο της οποίας αναφέρονται τα εξής: το πλοίο δεν θα πρέπει να δεχτεί εντολές ή να απαιτηθεί από αυτό να προχωρήσει προς οποιοδήποτε λιμάνι, περιοχή, ζώνη, ποταμό ή κανάλι όπου κατά την αιτιολογημένη κρίση του Καπετάνιου ή του πλοιοκτήτη, το ίδιο το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα ή και άλλα πρόσωπα επιβαίνοντα εκτός πληρώματος, θα μπορούσαν ή είναι πιθανό να εκτεθούν σε κινδύνους πολέμου. Κατ' εξαίρεση θα επιτρέπεται η διέλευση μέσα από τις επικίνδυνες περιοχές μόνο αν προηγουμένως έχει ληφθεί η έγγραφη συναίνεση του πλοιοκτήτη.

Στην διαιτητική απόφαση η οποία εξεδόθη τον Δεκέμβριο του 2010, οι διαιτητές απεφάνθησαν ότι οι πλοιοκτήτες Bulkhandling είχαν το νόμιμο δικαίωμα να αρνηθούν τις εντολές των ναυλωτών να διαπλεύσει το πλοίο μέσω του Κόλπου του Άντεν (M. Stockwood, 2012). Η απόφασή τους βασίστηκε στο γεγονός ότι οι πλοιοκτήτρια εταιρεία δικαιολογημένα είχε καταλήξει ότι υπήρχε σοβαρός κίνδυνος πειρατικής επίθεσης στη συγκεκριμένη περιοχή και το συμπέρασμά της αυτό στηρίχθηκε στις διαθέσιμες πληροφορίες κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή καθώς και στην αρχή της καλής πίστης. Κατά συνέπεια οι πλοιοκτήτες έδρασαν σύμφωνα με τα οριζόμενα εντός της ρήτηρας CONWARTIME 1993 η οποία διέτρεχε το ναυλοσύμφωνο και δεν ήταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν τις εντολές των ναυλωτών για τη θαλάσσια διαδρομή μέσω Σουέζ. Επιπροσθέτως, η διαιτησία ξεκαθάρισε ότι οι πλοιοκτήτες δεν είχαν την υποχρέωση ούτε και να περιμένουν περαιτέρω οδηγίες στο Γιβραλτάρ διότι κάτι τέτοιο δεν θα ήταν ρεαλιστικό για εμπορικούς λόγους και επίσης, το γεγονός ότι το πλοίο διέπλευσε γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας απεδείκνυε ότι η συμβατική τους υποχρέωση για εκτέλεση του ταξιδιού προς την Κίνα πραγματοποιήθηκε με τη δέουσα επιμέλεια. Επομένως, σύμφωνα με τη ρήτρα CONWARTIME 1993 ο διάπλους γύρω από το Ακρωτήριο δεν συνιστά παρέκκλιση εκ του προγραμματισμένου ταξιδιού το οποίο έπρεπε να φέρουν εις πέρας οι πλοιοκτήτες και έτσι, οι διαιτητές καταδίκασαν τους ενάγοντες σε καταβολή αποζημίωσης η οποία αντιστοιχούσε στο σύνολο των απλήρωτων ημερησίων ναύλων. Οι ναυλωτές Pacific άσκησαν έφεση κατά της διαιτητικής απόφασης ισχυριζόμενοι ότι απεφάνθη εσφαλμένα ως προς την έννοια της φράσεως ‘θα μπορούσε’ στην δεύτερη παράγραφο της ρήτηρας, ως προς την έννοια της δικαιολογημένης κρίσεως των πλοιοκτητών, ως προς το γεγονός ότι δεν θεωρήθηκε παρέκκλιση από το ναυλοσύμφωνο η διαδρομή γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας αντί μέσω του Σουέζ και τέλος ως προς το κατά πόσο έπρεπε να είχαν προβάλει τις ανάλογες ερωτήσεις οι πλοιοκτήτες στους ναυλωτές προτού ασκήσουν την διακριτική ευχέρεια η οποία προβλέπεται στη ρήτρα.

Στη διάρκεια της αρχικής ακροαματικής διαδικασίας ο Δικαστής απεφάνθη ότι το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες δεν έκαναν όλες τις αναγκαίες ερωτήσεις δεν είναι ικανό να καταστήσει αυτομάτως την κρίση τους αδικαιολόγητη και ακόμη, ότι η προϋπόθεση της αιτιολογημένης απόφασης για άρνηση των εντολών του ναυλωτή είχε εν προκειμένω τηρηθεί από του πλοιοκτήτες. Επίσης, θεωρήθηκε ότι η επιλογή

της διαδρομής γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας δεν συνιστούσε παρέκκλιση από τα οριζόμενα στο ναυλοσύμφωνο ως προς την εκτέλεση του ταξιδιού, δεδομένου ότι όταν κατέστη επικίνδυνη κατά τη κρίση των πλοιοκτητών η διέλευση μέσα από το Σουέζ, η επιλογή αυτή στάθηκε η καλύτερη δυνατή λύση για την τήρηση των συμφωνηθέντων και τη μεταφορά του φορτίου στην Κίνα. Ως κύριο ζήτημα προς διερεύνηση απεδείχθη η εύρεση του πραγματικού νοήματος της φράσης ‘θα μπορούσε’ η οποία αναφέρεται στην δεύτερη παράγραφο της ρήτρας. Ο Δικαστής κατέληξε πως η φράση αυτή προσιδιάζει στην έννοια της πραγματικής πιθανότητας το πλοίο να είναι εκτεθειμένο στον κίνδυνο της πειρατείας και ειδικότερα, απεφάνθη ότι η φράση αυτή καλύπτει ένα γεγονός το οποίο έχει λιγότερες από 50% πιθανότητες να συμβεί και το οποίο μπορεί να εκφραστεί και ως αληθινός κίνδυνος ή σοβαρή πιθανότητα.

Στην υπόθεση Product Star <sup>37</sup> η οποία εκδόθηκε από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας το 1993, αποφασίστηκε από τη Δικαστική Αρχή ότι οι Πλοιοκτήτες δεν έχουν δικαίωμα να αρνηθούν τις εντολές των ναυλωτών τους για να κατευθυνθεί το πλοίο σε μια επικίνδυνη περιοχή, διότι δεν είχε συντελεσθεί ουσιαστική αύξηση του κινδύνου πειρατικής επίθεσης από τότε που τέθηκε σε ισχύ το σχετικό ναυλοσύμφωνο. Ως επακόλουθο της αποφάσεως αυτής, υιοθετήθηκε η άποψη από τους κοινωνούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, νομικούς συμβούλους κ.ά.) ότι όταν τίθεται προς εξέταση ο βαθμός της ελευθερίας η οποία διακατέχει την ρήτρα Conwartime Clause σχετικά με τη δυνατότητα απόρριψης των εντολών του ναυλωτή λόγω πιθανής έκθεσης του πλοίου σε κινδύνους πολέμου (συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας), θα πρέπει να ελέγχονται δύο παράμετροι<sup>38</sup> (A. Kemp, 2012):

1. Σύμφωνα με τη δικαιολογημένη κρίση του πλοιοκτήτη, απαιτείται να στοιχειοθετείται πραγματική πιθανότητα έκθεσης σε κίνδυνο πολέμου και πιο συγκεκριμένα, σε πιθανή πειρατική επίθεση
2. Θα πρέπει να υπάρχει και να αποδεικνύεται πραγματική αύξηση του προαναφερθέντος κινδύνου στο χρονικό διάστημα το οποίο μεσολάβησε από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ το ναυλοσύμφωνο και την

---

<sup>37</sup> Product Star No. 2 [1993] 2 Lloyd’s Rep. 397

<sup>38</sup> <http://www.hfw.com/Liberty-to-invoke>

ημερομηνία όπου δόθηκε η εντολή των ναυλών για την πραγματοποίηση του ταξιδιού στην επικίνδυνη περιοχή.

Όσον αφορά στο πρώτο σκέλος της απόφασης αυτής, αυτό είναι δύσκολο να καθορισθεί ειδικά αν πρέπει να αποδειχθεί σε συνδυασμό και με την επιταγή του δεύτερου σκέλους. Η περιπλοκότητα του ζητήματος αυξάνεται όταν έχει μεσολαβήσει αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας της σύναψης του ναυλοσυμφώνου και της ημερομηνίας κατά την οποία οι ναυλωτές έδωσαν την επίμαχη εντολή στο πλοίο.

Η λύση στο δεύτερο σκέλος διασαφηνίστηκε μέσω της απόφασης η οποία εξεδόθη τον Ιούλιο του 2012 από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας. Με την απόφαση αυτή κατέστη ξεκάθαρο ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να βασίζονται σε όσα θεσπίζει η ρήτρα Conwarranty Clause παρά την απουσία του στοιχείου της πραγματικής αύξησης του κινδύνου της πειρατείας από τη χρονική στιγμή της συνομολόγησης του σχετικού ναυλοσυμφώνου.

Σε ότι αφορά το πραγματικό της υπόθεσης αυτής, στις 23 Απριλίου του 2010 οι υπο-ναυλωτές του πλοίου PAIWAN WISDOM έδωσαν εντολή προς το πλοίο να προχωρήσει προς το λιμάνι της Μομπάσα στην Κένυα. Η εντολή αυτή ακολούθως πέρασε στους ναυλωτές και από εκείνους προς τους πλοιοκτήτες οι οποίοι και κλήθηκαν να δώσουν τη συγκατάθεσή τους. Αντί όμως να συναινέσουν στην εντολή των υπο-ναυλωτών, εκείνοι αρνήθηκαν να συμμορφωθούν με αυτήν βασίζοντας την απόφασή τους αυτή στο γεγονός ότι αν κατευθυνόταν το πλοίο προς το εν λόγω λιμάνι θα εκτίθετο το πλήρωμα σε κίνδυνο πειρατικής επίθεσης. Οι πλοιοκτήτες επικαλέστηκαν το δικαίωμά τους στη μη συμμόρφωση το οποίο αντανακλάται μέσα από τη ρήτρα Conwarranty Clause, η οποία προσφέρει κάλυψη και για τις πειρατικές επιθέσεις ως μέρος των κινδύνων πολέμου. Οι ναυλωτές, από τη μεριά τους, αμφισβήτησαν, δίχως επιτυχία τελικά, την παραπάνω ελευθερία η οποία παρέχεται από την παραπάνω ρήτρα, στηρίζοντας την άποψή τους αυτή στην παλαιότερη δικαστική απόφαση Product Star, όπου το Δικαστήριο έκρινε ότι οι πλοιοκτήτες δεν δικαιούνται να αρνηθούν τις εντολές των ναυλωτών όταν δεν έχει λάβει χώρα κάποια ουσιαστική αλλαγή και συγκεκριμένα αύξηση του ρίσκου μεταξύ του διαστήματος από την σύναψη του σχετικού ναυλοσυμφώνου και της εντολής των ναυλωτών.

Χάρη στην απόφαση του PAIWAN WISDOM έγινε φανερό ότι οι πλοιοκτήτες δύνανται να στηρίζουν την άρνησή τους στη ρήτρα Conwartime Clause και σε συναφείς προς αυτή ρήτρες. Παρά τη διαπίστωση αυτή, κατά τη διαπραγμάτευση ενός νέου ναυλοσυμφώνου οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι έχει ενσωματωθεί στο σύνολο των όρων και ειδική ρήτρα πειρατείας για να προστατεύσουν στο μέγιστο βαθμό τα συμφέροντά τους. Επομένως, δεν τίθεται πλέον αμφιβολία ότι η προϋπόθεση η οποία θεσπίστηκε με την απόφαση Product Star σχετικά με την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποδείξει ότι υπήρξε ραγδαία επιδείνωση του κινδύνου πειρατείας (κατά τη χρονική στιγμή της εντολής του ναυλωτή), δεν θα πρέπει να συνιστά εμπόδιο για την έκφραση της άρνησης των πλοιοκτητών<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> <https://www.skuld.com/topics/voyage--port-risks/piracy/overall/piracy1/charterparties/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

#### 4.1. Εισαγωγή στην έννοια της γενικής αβαρίας

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να δώσουμε απάντηση στην ερώτηση αν μπορεί η πειρατεία να δημιουργήσει αξίωση αποζημίωσης λόγω γενικής αβαρίας. Εισαγωγικά θα πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι ως Γενική Αβάρια (general average) χαρακτηρίζεται μια πράξη, η οποία περιλαμβάνει κάποια έκτακτη, ηθελημένη και εύλογη θυσία ή δαπάνη οι οποίες λαμβάνουν χώρα κατά την κοινή ναυτική περιπέτεια με σκοπό να διασωθεί το πλοίο, ο ναύλος και το φορτίο από τον επαπειλούμενο κίνδυνο. Η ιστορία αυτού του ναυτικού θεσμού άρχισε πριν από 2.500-3.000 χρόνια και συγκεκριμένα στην Ανατολική Μεσόγειο, όπου συνετάχθη ο Νόμος των Ροδίων (408 π.Χ.)<sup>40</sup>, σύμφωνα με τον οποίον αν για τον σκοπό της ελάφρυνσης του πλοίου αλλά και της διατήρησης της περιουσίας λόγω ενός άμεσου κινδύνου, το εμπόρευμα εσκεμμένα ριχθεί στη θάλασσα από τον πλοίαρχο, η ζημία αυτή θα πρέπει να αποκατασταθεί μέσω της αμοιβαίας συνεισφοράς όλων των εμπλεκόμενων μερών, οι οποίοι έχουν συμφέρον από την επελθούσα διάσωση. Ο ίδιος νόμος ενσωματώθηκε αργότερα και στο Ρωμαϊκό και Ιουστινιάνειο Δίκαιο, ενώ τον βρίσκουμε και στο Γαλλικό Δίκαιο (Ordonance, 1681) όπως επίσης και στον Εμπορικό Κώδικα (Code de Commerce, 1808). Έτσι, ενώ στην πρόωμη εμφάνισή του ο θεσμός της γενικής αβαρίας επικράτησε με τη μορφή ναυτικού εθίμου, στις μέρες μας αποτελεί όρο και μέρος του Δικαίου της Θάλασσας που συναντάται σε όλες τις ναυτικές χώρες και εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, όπου λόγω εκτάκτων καταστάσεων καθίσταται συχνά αναγκαία η ρίψη στη θάλασσα μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα, για να επιτευχθεί η διαφύλαξη τόσο του υπόλοιπου φορτίου όσο και του ίδιου του πλοίου.

Η δικαιοσύνη που προσφέρει ο θεσμός, με την έννοια του δίκαιου καταμερισμού των οικονομικών συνεπειών που υφίστανται τα εμπλεκόμενα μέρη, οδήγησε στην εφαρμογή της γενικής αβαρίας και στην ανάπτυξη του θεσμού μέσα από διαφορετικές διατάξεις των δικαιικών συστημάτων πολλών διαφορετικών κρατών. Ακόμη,

---

<sup>40</sup> <http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/cargo-generalaverage>



με το πέρασμα του χρόνου και με την ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας, προσετέθησαν και άλλες ζημίες και δαπάνες στην έννοια της αβαρίας, που γίνονταν προς το συμφέρον του πλοίου και του φορτίου. Ωστόσο, το αίτημα για διεθνή ομοιομορφία κατά την εφαρμογή και ρύθμιση της γενικής αβαρίας αύξησε την ανάγκη για διεθνή συνεννόηση μεταξύ των ναυτικών χωρών και τελικά συνετέλεσε στην καθιέρωση ενός ενιαίου σώματος κανόνων, με τη μορφή του «Κώδικα κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας» του 1890, γνωστών στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ως “York and Antwerp Rules”. Ακολούθησαν πλείστες βελτιώσεις των κανόνων αυτών μέσω τροποποιήσεων και συμπληρώσεων κατά τα έτη 1924, 1949, 1974, 1994 και τέλος κατά το έτος 2004.

Για να τεθεί σε εφαρμογή ο θεσμός της γενικής αβαρίας, θα πρέπει να ισχύουν οι εξής προϋποθέσεις (R.Wong, 2009):

- ❖ Αληθινός κίνδυνος που αφορά την κοινή ναυτική περιπέτεια (δηλαδή από κοινού το πλοίο, το φορτίο και ο μη κεκτημένος ναύλος).
- ❖ Η θυσία και η δαπάνη πρέπει να προέρχονται από κοινού για το πλοίο και το φορτίο.
- ❖ Η πράξη της θυσίας και της δαπάνης πρέπει να γίνονται για τον σκοπό της κοινής ασφάλειας.
- ❖ Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να γίνονται εκουσίως, με πρόθεση δηλαδή.
- ❖ Η θυσία και η δαπάνη πρέπει να είναι έκτακτο χαρακτήρα και να μην αφορούν σε πράξεις απαραίτητες για την εκτέλεση της σύμβασης της θαλάσσιας μεταφοράς
- ❖ Η θυσία που λαμβάνει χώρα καθώς και οι έκτακτες δαπάνες θα πρέπει να δικαιολογούνται υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις και να γίνονται κατ’ εύλογη κρίση.

Έτσι εάν ο Καπετάνιος αποφασίσει να θυσιάσει ένα αντικείμενο διαφορετικό από εκείνο το οποίο θα ωφελούσε την κοινή περιπέτεια τότε η πράξη αυτή δεν θα πρέπει να θεωρηθεί θυσία γενικής αβαρίας και ο κύριος του φορτίου που χάθηκε θα μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση για ολόκληρη την απώλεια από τον πλοιοκτήτη.

## 4.2. Σχέση του θεσμού της γενικής αβαρίας και της πειρατείας

Με βάση όλα τα παραπάνω στοιχεία που χαρακτηρίζουν μια θυσία ή δαπάνη ως πράξη γενικής αβαρίας, θα μπορούσαμε επομένως να οδηγηθούμε στην παραδοχή ότι η πειρατεία επί του πλοίου μπορεί να γεννήσει απαίτηση συνεισφοράς κατά την αρχή της γενικής αβαρίας; Η απάντηση δεν θα μπορούσε να είναι παρά θετική και έχει δοθεί μάλιστα από το έτος 1590 στην υπόθεση Hicks vs Palington<sup>41</sup>, όπου ζητήθηκε να παραδοθεί το φορτίο στους πειρατές με αντάλλαγμα την απελευθέρωση του πλοίου καθώς και των μελών του πληρώματος. Η δικαστική αρχή αναγνώρισε ότι όποτε παραδίδεται φορτίο σε πειρατές, η θυσία αυτή που καταλήγει σε απώλεια του φορτίου βεβαίως, είναι απώλεια υποκειμένη σε συνεισφορά λόγω γενικής αβαρίας. Σε αυτήν την περίπτωση, δικαίως θεωρείται ότι το απολεσθέν φορτίο θυσιάστηκε για τη γενική ασφάλεια ακριβώς όπως συμβαίνει και αν χρειασθεί να ριχθεί το φορτίο στη θάλασσα. Ο πλοιοκτήτης θα αποζημιωθεί μέσω της συνεισφοράς γενικής αβαρίας για το ναύλο που θα εισέπραττε για το φορτίο που ρίχτηκε στη θάλασσα.

Σε περίπτωση όπου δεν καταβληθούν τα χρηματικά ποσά τα οποία αναλογούν στην ευθύνη των φορτωτών σύμφωνα με τις αρχές της γενικής αβαρίας, τα P&I Clubs συνήθως αναλαμβάνουν την κάλυψη των ζημιών του μέλους-ασφαλισμένου (N. Carden, 2010). Ο λόγος για τον οποίον οι φορτωτές δεν καταβάλουν τα χρηματικά ποσά που αντιστοιχούν στο μερίδιο της ευθύνης τους, είναι η αθέτηση του συμβολαίου μεταφοράς η οποία επήλθε λόγω της καταστροφής ή απώλειας του φορτίου.

Ωστόσο, στη σύγχρονη εποχή είναι πιθανότερο ότι οι πειρατές θα ζητήσουν την πληρωμή των λύτρων<sup>42</sup> με αντάλλαγμα την απελευθέρωση του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος. Σε συνδυασμό με το χρηματικό ποσό που θα ζητηθεί ενδεχομένως ως λύτρα, υπάρχουν και άλλα έξοδα στα οποία πρέπει να προβεί ο πλοιοκτήτης για να διασφαλίσει την απελευθέρωση του πλοίου, όπως οι πληρωμές στην ομάδα που θα λάβει μέρος στις διαπραγματεύσεις, η μεταφορά του ποσού των λύτρων στους αποδέκτες, ακόμα και η ασφάλιση του ποσού αυτού κ.ά. Τα έξοδα

---

<sup>41</sup> [http://seatransport.org/seaview\\_doc/SV\\_87/SV\\_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20\(1\).pdf](http://seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20(1).pdf)

<sup>42</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/52034/piracy-a-major-challenge>

αυτά θα θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στην έννοια της γενικής αβαρίας εφόσον αποδειχθεί η ύπαρξη των βασικών χαρακτηριστικών της αρχής αυτής.

Πιο συγκεκριμένα, κατ' αρχήν σίγουρα υπάρχει το στοιχείο της κοινής ναυτικής περιπέτειας. Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι το πλοίο θα πρέπει να είναι έμφορτο για την απόδειξη της κοινής περιπέτειας, καθώς στην αντίθετη περίπτωση, δηλαδή αν είναι άφορτο δυσκολεύει πολύ η απόδειξη της ύπαρξης του πρώτου αυτού σημαντικού στοιχείου. Έπειτα, υπάρχει και το στοιχείο του κοινού κινδύνου στον οποίο βρίσκονται το πλοίο, το φορτίο και τα μέλη του πληρώματος. Έχει αναφερθεί πως η βασική απειλή πρέπει να απευθύνεται κατά του πληρώματος, παρ' όλα αυτά απειλώντας την ασφάλεια του πληρώματος, θίγονται και βρίσκονται σε κίνδυνο και οι λειτουργίες του πλοίου αλλά συνακόλουθα και το φορτίο. Όσον αφορά το στοιχείο του εκούσιου χαρακτήρα που θα πρέπει να χαρακτηρίζει την θυσία ή δαπάνη, τα λύτρα που θα δοθούν στην περίπτωση της πειρατείας, είναι μια δαπάνη εκούσια η οποία γίνεται για χάρη της κοινής ασφάλειας κατά του κοινού κινδύνου με τον οποίο έρχονται αντιμέτωποι το πλοίο, το φορτίο και τα μέλη του πληρώματος του πλοίου. Τα λύτρα, οι δαπάνες δηλαδή, είναι έκτακτες και ασυνήθιστες, με δεδομένο ότι δεν αποτελούν ένα έξοδο το οποίο είναι αναμενόμενο να προκύψει για τον πλοιοκτήτη κάτω από ένα συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς. Τέλος, η δαπάνη θα πρέπει να είναι δικαιολογημένη και να γίνεται κατά την εύλογη κρίση του πλοιοκτήτη, ο οποίος προσπαθεί να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να πάρει πίσω το πλοίο από τους πειρατές και τα λύτρα τα οποία θα δοθούν πρέπει να δικαιολογούνται συνεπώς από το βάρος των περιστάσεων. Συνεπώς, αναμένεται από τον πλοιοκτήτη να δράσει με άκρα προσοχή και επιμέλεια έχοντας ως στόχο την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση του κινδύνου της καταστροφής του πλοίου και του φορτίου, του θανάτου ή τραυματισμού μελών του πληρώματος. Στα πλαίσια της δέουσας προσοχής που πρέπει να δείξει ο πλοιοκτήτης βρίσκεται και η υποχρέωσή του να παράσχει κάθε διαθέσιμη πληροφορία σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, δηλαδή στους ναυλωτές, τους φορτωτές, τους ασφαλιστές και ιδίως το P&I Club<sup>43</sup> και να ζητάει τη σύμφωνη γνώμη τους πριν προχωρήσει σε κάποιο επόμενο βήμα. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι ο δικαιολογημένος χαρακτήρας των λύτρων συσχετίζεται με την

---

<sup>43</sup> [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Piracy/Piracy\\_FAQs\\_RevisedAug2013\\_web](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Piracy/Piracy_FAQs_RevisedAug2013_web)

νομιμότητα της πράξης της παράδοσης των λύτρων στους πειρατές, κάτι το οποίο δεν είναι αυτονόητο και θα εξετασθεί παρακάτω εκτενώς.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι σύμφωνα και με τον Κανόνα Γ του «Κώδικα κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας» εξαιρούνται από την υποχρέωση συνεισφοράς κατά την γενική αβαρία οι χρηματικής φύσεως απώλειες λόγω των προκληθεισών καθυστερήσεων (επισταλιών) και επίσης κάθε έμμεση δαπάνη από τις καθυστερήσεις αυτές. Ειδικότερα, δεν θα μπορούν να αναζητηθούν και να αποζημιωθούν υπό την αρχή της γενικής αβαρίας τα έξοδα τα οποία αφορούν σε μισθούς των μελών του πληρώματος του πλοίου, καθώς ό,τι δαπανήθηκε για λόγους συντήρησης και για τα καύσιμα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά της χρονική παράταση του ταξιδιού πριν την έφοδο των πειρατών στην προσπάθεια του πλοίου να αναπτύξει ταχύτητα για να αποφύγει την επίθεση και κατά την παράνομη κράτηση του πλοίου κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για να αφεθεί ελεύθερο.

#### **4.3. Η αμοιβαία συνεισφορά κατά την γενική αβαρία**

Η περίπτωση της πληρωμής των λύτρων στην πειρατεία αποτελέσει κατά μακρά παράδοση στοιχείο αποδεκτό από τα Ανώτατα Δικαστήρια της Αγγλίας ως έξοδο το οποίο εντάσσεται στην αρχή της γενικής αβαρίας. Έτσι, οι δικαστικές αποφάσεις κινήθηκαν προς την αποδοχή ότι τα λύτρα τα οποία ζητήθηκαν για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος σε μια πειρατεία, μπορούν να αναζητηθούν από τους πλοιοκτήτες και να αποζημιωθούν συμμετρως από τα εμπλεκόμενα συμφέροντα. Η αναζήτηση και αποζημίωση για τη θυσία και τις δαπάνες οι οποίες προέκυψαν κατά το πειρατικό συμβάν θα έχουν ως βάση τους την αξία της περιουσίας κατά το χρόνο και τόπο εξελίχθηκε και έλαβε τέλος η θαλάσσια περιπέτεια. Πιο συγκεκριμένα, όλη η περιουσία η οποία ευρίσκεται σε κίνδυνο κατά το συμβάν της πειρατείας θα συμβάλει στην αμοιβαία συνεισφορά κατά τη γενική αβαρία.

Όσον αφορά στα συνεισφέροντα μέρη, σε αυτά θα περιλαμβάνονται όλοι οι έχοντες οικονομικό συμφέρον στη θαλάσσια περιπέτεια, δηλαδή οι πλοιοκτήτες σε πρώτο βαθμό, κατόπιν οι κύριοι του φορτίου ή των εμπορευματοκιβωτίων αν πρόκειται για

πλοίο τύπου container και δυνητικά οι ναυλωτές του πλοίου<sup>44</sup>. Από την τελευταία αυτή πρόταση αναφύεται το ερώτημα αν τα P&I Clubs ανήκουν ή όχι και εκείνα στα συμμετέχοντα μέρη στην αμοιβαία συνεισφορά την οποία θεσπίζει η γενική αβαρία. Η απάντηση κατ' αρχήν είναι ότι οι ασφαλιστές P&I δεν ανήκουν στα μέρη τα οποία θα κληθούν σε παροχή αποζημίωσης στην περίπτωση όπου ζητηθούν λύτρα από τους πειρατές., παρά μόνο κατά έμμεσο τρόπο θα μπορούσαν να υποχρεωθούν να συνεισφέρουν σύμφωνα με τις προσταγές της αρχής της γενικής αβαρίας. Ο βασικός λόγος για τον οποίο δεν ανήκουν στα εμπλεκόμενα μέρη τα P&I Clubs είναι αρχικά, το γεγονός ότι αυτά δεν έχουν συμφέρον στην περιουσία καθ' ορισμό τους. Ακόμη ένα στοιχείο το οποίο στηρίζει την άποψη αυτή είναι ότι η γενική αβαρία αφορά σε απειλή κατά της ανθρώπινης ζωής γιατί περιλαμβάνει και απειλή κατά της ασφάλειας του πλοίου και όσων βρίσκονται επί του πλοίου. Τελικά θα πρόκειται περί μιας καθαρής δαπάνης στην οποία δεν αναφέρεται το στοιχείο της ευθύνης και συνακόλουθα, δεν θα απαιτείται συνεισφορά στη γενική αβαρία από τα P&I Clubs.

Ωστόσο, όπως ελέγχθη στην προηγούμενη παράγραφο, οι ασφαλιστές P&I ενδέχεται να κληθούν σε αμοιβαία συνεισφορά στις εξής δύο περιπτώσεις. Πρώτον, σε περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί παράβαση της σύμβασης μεταφοράς από την πλευρά του πλοιοκτήτη (R. Williams, 2013) και δεύτερον, σε περίπτωση όπου αποδειχθεί αναξιοπλοΐα του πλοίου και κατά συνέπεια αρνηθούν οι εμπλεκόμενοι ως κύριοι του φορτίου να συμβάλουν στην αποζημίωση καθ' όσον αναλογεί σε εκείνους. Αν τελεσφορήσουν οι υποθέσεις αυτές, τότε θα αναγκασθούν τα P&I Clubs να προβούν σε κάλυψη του ανάλογου μέρους κατά τη γενική αβαρία. Η αξιοπλοΐα του πλοίου ως προϋπόθεση για τη συμμετοχή των σχετικών συμφερόντων επί του φορτίου στην γενική αβαρία προκύπτει από τη ρητή διάταξη 39 §1, 5<sup>45</sup> της ΜΙΑ 1906. Σε αυτό το σημείο του βασικού αυτού νόμου για την θαλάσσια αφάλιση, αναγράφεται ότι οι ασφαλιστές έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν την παροχή κάλυψης για οποιαδήποτε απώλεια σε περίπτωση που το πλοίο δεν λειτούργησε ανάλογα προς τον σκοπό του. Άλλη μια περίπτωση κατά την οποία οι πλοιοκτήτες δεν θα δικαιούνται σε αποζημίωση από τους ιδιοκτήτες του φορτίου, δηλαδή δεν θα υποχρεούνται οι τελευταίοι σε συνεισφορά κατά την γενική αβαρία είναι η περίπτωση όπου εφαρμόστηκαν οι Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (Best Management

---

<sup>44</sup> [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs.pdf)

<sup>45</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/section/39>

Practices), όπως αυτές καθορίζονται από τον IMO και τα P&I Clubs και έχουν ως στόχο την επίτευξη της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης προστασίας των πλοίων ενόπιον του κινδύνου της παράνομης κράτησής του από τους πειρατές <sup>46</sup>. Μεταξύ άλλων, στις BMPs θα περιλαμβάνονται τα εξής μέτρα προστασίας τα οποία μπορεί να λάβει ο πλοιοκτήτης και τα οποία σε περίπτωση μη τήρησής τους θα είναι η αιτία για να μην μπορεί να διεκδικήσει από τους κυρίους του φορτίου την παροχή αποζημίωσης όπως προστάζουν οι αρχές που συνθέτουν τη γενική αβαρία:

- Εγγραφή στη MSCHOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa) και κατάθεση της ειδικής φόρμας σχετικά με τις κινήσεις του πλοίου πριν εισέλθει σε μια επικίνδυνη περιοχή
- Υποβολή της ειδικής φόρμας στην UKMTO (UK Maritime Trade Operations) μετά την είσοδο στην επικίνδυνη περιοχή
- Κατάλληλη εκτίμηση του κινδύνου (αδύναμα σημεία του πλοίου, συχνότητα πειρατικών επιθέσεων σε μια περιοχή, καιρικές συνθήκες, θαλάσσιες συνθήκες κ.ά.)
- Συνεργασία με τις δυνάμεις του πολεμικού ναυτικού των σχετικών παράκτιων κρατών
- Αύξηση του επιπέδου ασφαλείας επί του πλοίου
- Μέριμνα για την προστασία και θωράκιση της γέφυρας του πλοίου
- Εφαρμογή στην περίμετρο του πλοίου συρματοπλεγμάτων απλών ή και ηλεκτροφόρων, πυροσβεστικών αντλιών ή μηχανημάτων ψεκασμού νερού
- Τήρηση νυχτερινής φύλαξης κατά τη διέλευση εντός επικίνδυνων ζωνών
- Εκπαίδευση του πληρώματος μέσα από δοκιμαστικές ασκήσεις
- Εκπαίδευση του Καπετάνιου στην πραγματοποίηση ελιγμών κατά την πλοήγηση
- Εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με δωμάτιο καταφυγής ( citadel), επιβάλλεται και η ανάλογη εκπαίδευση των μελών του πληρώματος όσον αφορά στην ορθή χρήση του
- Ετοιμασία ενός Σχεδίου Επείγουσας Επικοινωνίας
- Ανάπτυξη άριστων πληροφοριακών συστημάτων επί του πλοίου

---

<sup>46</sup> <http://www.gard.no/Content/19052129/Gard%20Alert%20-%20Best%20Management%20Practices%20version%204>

- Πρόσληψη άοπλων ή ένοπλων φρουρών από ιδιωτικές εγκεκριμένες εταιρείες παροχής προσωπικού ασφαλείας
- Απομάκρυνση από το κήτος του πλοίου οποιουδήποτε εξοπλισμού με την συνδρομή του οποίου θα μπορούσε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των πειρατών στο πλοίο, όπως σχοινιά ή σκάλες
- Μελέτη και εξέταση των καιρικών συνθηκών σε μια συγκεκριμένη επικίνδυνη περιοχή σε σχέση με τη λειτουργία μικρών σκαφών τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως από τους πειρατές για εφόρμηση
- Επιλογή προδιατυπωμένων διαδρομών που θα ακολουθήσει το πλοίο
- Αποφυγή χωρικών υδάτων όπου οι δυνάμεις του πολεμικού ναυτικού δεν δύνανται σε παροχή συνδρομής σε περίπτωση κινδύνου
- Εφαρμογή παντός δυνατού μέτρου προστασίας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΤΥΧΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Πολλές απόψεις έχουν αναπτυχθεί και αναλυθεί εκτενώς στην προσπάθεια να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αν ο ναύλος για το πλοίο το οποίο κατελήφθη από πειρατές θα είναι πληρωτέος ή όχι κατά την περίοδο όπου δεν μπορούσε να εκτελέσει λόγω της πειρατείας τις εμπορικές δραστηριότητες όπως αυτές καθορίζονται στη σύμβαση της ναύλωσης. Πράγματι, το εάν θα πρέπει να καταβληθεί ή όχι ο ναύλος σε αυτή την περίπτωση δημιουργεί συνήθως νομική αβεβαιότητα και σύγχυση ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη, δηλαδή τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή. Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν οι απόψεις που έχουν σχηματισθεί μέσα από τη διαμόρφωση συγκεκριμένων όρων στα ναυλοσύμφωνα αλλά και μέσα από τη νομολογία, και ειδικότερα μέσα από τις αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων τα οποία ήταν αρμόδια να εκδικάσουν τις σχετικές υποθέσεις.

Κατ' αρχήν, η απάντηση στην ερώτηση αν θα πρέπει να πληρωθεί ή όχι ο ναύλος θα εξαρτηθεί από τον σχετικό όρο/ρήτρα ο οποίος περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο.

Γενικά, για την άρση της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου, θα πρέπει η ολοκληρωμένη λειτουργία του πλοίου να παρεμποδίζεται ως συνέπεια ενός γεγονότος το οποίο καταγράφεται και ορίζεται ρητά στον σχετικό όρο «off-hire» και το βάρος αποδείξεως ότι οι συγκεκριμένες περιστάσεις εμπίπτουν στο πεδίο ορισμού του σχετικού όρου του ναυλοσυμφώνου, πέφτει στο ναυλωτή (A. Preston and N. Austin, 2010). Ένα κρίσιμο στοιχείο το οποίο μπορεί να ενισχύσει την αβεβαιότητα και να οδηγήσει σε σύγχυση είναι επίσης το γεγονός ότι μερικές από τις πιο δημοφιλείς φόρμες ναυλοσυμφώνων, όπως οι NYPE και Shell, διαμορφώθηκαν πολύ πριν την εδραίωση και ανάδειξη της πειρατείας ως απειλής για την εμπορική ναυτιλία. Έτσι, το λεκτικό καθώς και ο καταμερισμός της ευθύνης σε αυτές τις φόρμες δεν διατυπώνονται κατά τρόπο ξεκάθαρο και προφανή, συντελώντας στην δημιουργία ασάφειας.

#### **5.1. Νομολογία υπέρ της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου**



Στην υπόθεση Cosco Bulk Carrier Co. Ltd vs Team Up Owning Co Ltd [2011] γνωστή και ως ‘Saldanha’, η διαιτησία και το Ανώτατο Δικαστήριο του Λονδίνου εξέδωσαν απόφαση σύμφωνα με την οποία δεν έχουν το δικαίωμα οι ναυλωτές να θέσουν το πλοίο off-hire κατά την χρονική διάρκεια της αρπαγής του από τους πειρατές. Η απόφαση αυτή στηρίχθηκε κατά βάση στο περιεχόμενο του όρου 15 όπως περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο με τον τύπο NYPE με βάση το οποίο είχε ορισθεί η ναύλωση για διάρκεια 47 έως 50 μήνες.

Τα γεγονότα τα οποία οδήγησαν στην έκδοση της παραπάνω απόφασης έχουν ως εξής. Στις 22 Φεβρουαρίου 2009, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από την Ινδονησία προς τη Σλοβενία, το πλοίο Saldanha τύπου Panamax πιάστηκε από πειρατές καθώς διέπλεε στον Κόλπο της Aden. Οι πειρατές διέταξαν και εξανάγκασαν τον Καπετάνιο να οδηγήσει το πλοίο προς το λιμάνι της Σομαλίας Eyl όπου και παρέμεινε έως τις 2 Μαΐου, οπότε και πληρώθηκαν τα λύτρα και απελευθερώθηκε από τους πειρατές. Ο ημερήσιος ναύλος είχε ορισθεί στα \$52,500 και κατά το χρονικό διάστημα της κατάληψης από τους πειρατές, δηλαδή από τις 22 Φεβρουαρίου μέχρι και τις 2 Μαΐου, το πληρωτέο ποσό έφτασε στα \$3,622,500.

Στο ναυλοσύμφωνο αυτό, το οποίο όπως είπαμε είχε συναφθεί κατά τον τύπο NYPE, πέραν του καθιερωμένου όρου off-hire, περιλαμβάνονταν και ορισμένες ρήτρες ειδικά προσαρμοσμένες και φτιαγμένες από τα μέρη, μεταξύ των οποίων ήταν και ο όρος για την περίπτωση της αρπαγής και παράνομης κράτησης του πλοίου (P. Amos, 2010). Ωστόσο, ο όρος αυτός δεν επεκτεινόταν ώστε να καλύπτει και την περίπτωση της κατακράτησης του πλοίου από τους πειρατές. Οι ναυλωτές από την μεριά τους αρνήθηκαν να καταβάλουν το προαναφερθέν ποσό που αντιστοιχούσε στον ναύλο για το σύνολο των ημερών κατά τις οποίες τελούσε το πλοίο υπό το καθεστώς της αρπαγής από τους πειρατές. Ο πλοιοκτήτης από την άλλη απαίτησε το ποσό αυτό μαζί με τα κόστη που προέκυψαν από τα καύσιμα, τα επιπλέον ασφάλιστρα καθώς και τα bonus που λαμβάνει το πλήρωμα λόγω της διέλευσης του πλοίου μέσα από περιοχές Υψηλού Κινδύνου. Οι ναυλωτές απαίτησαν να λάβουν αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη λόγω της αναξιπλοΐας, ισχυρισμό τον οποίον βάσισαν στο ότι τα μέλη του πληρώματος δεν ήταν ορθά προετοιμασμένα για να δράσουν ενώπιον μιας πειρατικής επίθεσης. Στους τελευταίους έπεσε το βάρος να αποδείξουν στην προκειμένη υπόθεση ότι η κατάληψη του πλοίου από τους πειρατές ενέκυπτε στις εξαιρέσεις όπου το πλοίο έπρεπε να κριθεί off-hire όπως περιέχονται λεπτομερώς

στον όρο 15 του ναυλοσυμφώνου, οποίος ορίζει περιοριστικά τις αιτίες υπό τις οποίες δύναται να πάψει η υποχρέωσή τους να καταβάλουν τον ναύλο.

Η τριμελής επιτροπή διαιτησίας έκρινε ότι η αρπαγή του πλοίου από τους πειρατές δεν μπορούσε να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα του όρου 15 και επομένως, απεφάνθη ότι κατά το κρίσιμο διάστημα της αρπαγής του πλοίου από τους πειρατές οι ναυλωτές παρέμεναν υποχρεωμένοι να πληρώσουν το χρηματικό ποσό που αναλογούσε στον οφειλόμενο ναύλο.

Οι ναυλωτές άσκησαν κατόπιν έφεση ενώπιον του Ανωτάτου Δικαστηρίου κατά της απόφασης της διαιτησίας σύμφωνα με την οποία το πλοίο έπρεπε να θεωρηθεί on-hire κατά την περίοδο της αρπαγής του από τους πειρατές. Η έφεση στηρίχθηκε στον ισχυρισμό τους ότι η κατάστασή τους υπέπεσε σε μία από τις αναφερόμενες στον όρο 15 αιτίες απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής του ναύλου, οι οποίες είναι συγκεκριμένα: 1) η κράτηση ως συνέπεια από κάποιο ατύχημα επί του πλοίου ή του φορτίου, 2) η ανεπάρκεια ή αδυναμία των μελών του πληρώματος και 3) κάποια άλλη αιτία. Το Δικαστήριο έκρινε αρχικά ότι δεν μπορεί να εμπίπτει η πειρατεία στην πρώτη περίπτωση δεδομένου ότι η πειρατεία δεν είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση καταστροφών επί του πλοίου, έννοια που έχει κριθεί παραδοσιακά ως προαπαιτούμενο για την επίκληση στην πρώτη αυτή αιτία. Έπειτα, απορρίφθηκε και ο ισχυρισμός των ναυλωτών ότι τα μέλη του πληρώματος υπέπεσαν σε ανεπάρκεια ή αδυναμία καθώς κρίθηκε ότι οι έννοιες αυτές σήμαιναν ότι προηγήθηκε άρνηση του πληρώματος να εκτελέσουν μέρος ή όλα τα καθήκοντά τους κατά το ναυλοσύμφωνο, πράγμα το οποίο επ' ουδενί δεν συνέβη στη προκειμένη περίπτωση. Τέλος, απερρίφθη και ο τρίτος ισχυρισμός των ναυλωτών ότι το ατυχές γεγονός της πειρατείας μπορούσε να περιληφθεί στη τρίτη περίπτωση δηλαδή σε κάποια άλλη αιτία. Εδώ ο λόγος της απόρριψης ήταν ότι η πειρατεία ήταν δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιας πράξης ή παράλειψης αλλά τα αίτιά της έπρεπε να αναζητηθούν σε καθαρά εξωγενείς παράγοντες. Συνοψίζοντας, δεν μπόρεσαν να αποδείξουν οι ναυλωτές ότι ο όρος 15 του ναυλοσυμφώνου μπορούσε να καλύψει την περίπτωση της παράνομης κράτησης του πλοίου λόγω της πειρατικής επίθεσης.

Παρ' όλα αυτά, το ναυλοσύμφωνο περιείχε έναν ειδικά φτιαγμένο όρο, με τον αριθμό 40, ο οποίος ανέλυε το ενδεχόμενο της αρπαγής του πλοίου και την παύση της πληρωμής του ναύλου κατά την αρπαγή ή σύλληψη του πλοίου. Ο όρος 40 ωστόσο

δεν επέκτεινε την κάλυψή του και στο ενδεχόμενο της αρπαγής του πλοίου από τους πειρατές και δεν στάθηκε ικανός ούτε αρκετός για να δικαιολογήσει την θέση των ναυλωτών για να κριθεί το πλοίο off-hire. Η παράλειψη λοιπόν αυτή οποιαδήποτε αναφοράς στην πειρατεία έμελλε να αποτελέσει την αιτία να απορριφθεί η έφεση των ναυλωτών κατά της απόφασης των διαιτητών (D. Williams, 2011).

Το παραπάνω χρονικό καταδεικνύει την μεγάλη σημασία που έχει η ενσωμάτωση στο ενός ξεκάθαρα και με υψηλή ακρίβεια λεκτικού κατά την διαπραγμάτευση και προσδιορισμό των όρων οι οποίοι εσωκλείονται στο ναυλοσύμφωνο και αναφέρονται σε καθυστερήσεις από την κράτηση/αρπαγή του πλοίου σε περίπτωση πειρατείας. Εφόσον τα μέρη επιθυμούν να αντιμετωπίζεται η πειρατεία ως γεγονός off-hire υπό το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει να περιλαμβάνουν μια ρητή αναφορά στον σχετικό όρο περί κράτησης του πλοίου έτσι ώστε να αποφεύγονται οι παρεξηγήσεις κατά την ερμηνεία των εννοιών του ναυλοσυμφώνου στην περίπτωση ενός πειρατικού συμβάντος.

## **5.2. Νομολογία κατά της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου**

Διαφορετικό πόρισμα εξέδωσε το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας σε μια άλλη υπόθεση, στην *Osmium Shipping Corporation vs Cargill International SA* ('the Captain Stefanos') [2012] EWHC 571. Το ναυλοσύμφωνο σε αυτή την περίπτωση περιείχε έναν όρο κατά τον οποίο το πλοίο τίθεται υπό καθεστώς «off-hire» σε περίπτωση που προκληθούν καθυστερήσεις ως συνέπεια της κατάσχεσης/αρπαγής του πλοίου ή κράτησης του πλοίου ή απειλούμενης κράτησης από κάποια αρχή περιλαμβανομένης της σύλληψης (D. Brown, 2012).

Οι πλοιοκτήτες από την μεριά τους διατείνονταν ότι ο όρος θα πρέπει να εφαρμοστεί μόνο στην περίπτωση αρπαγής ή σύλληψης του πλοίου από κάποια εξουσιοδοτημένη αρχή, ενώ οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι οι πράξεις πειρατείας περιλαμβάνονταν ξεκάθαρα στην έννοια της αρπαγής ή σύλληψης όπως αυτή εννοούνταν από το ναυλοσύμφωνο. Οι πλοιοκτήτες επέμειναν στην λανθασμένη αντιμετώπιση του σχετικού όρου από τους ναυλωτές και στήριξαν τους ισχυρισμούς τους στο γεγονός ότι θα πρέπει ο όρος αυτός να εξετασθεί συνδυαστικά με τη ρήτρα πολέμου CONWARTIME 2004 η οποία ενυπήρχε στη σύμβαση της ναύλωσης.

Τελικά το δικαστήριο εξέδωσε απόφαση προς όφελος των ναυλωτών τονίζοντας ότι η πειρατεία είναι όντως ένα γεγονός το οποίο θα πρέπει να απαλλάσσει τους ναυλωτές από την υποχρέωσή τους να πληρώσουν το ναύλο και αυτό γιατί η αρπαγή ή σύλληψη δεν απαιτείται να είναι αποτέλεσμα απόφασης κάποιας αρχής και μόνο. Εν συνεχεία, ως προς τη σχέση του όρου ο οποίος ετέθη προς εξέταση και της ρήτρας CONWARTIME 2004, ο Δικαστής έκρινε ότι η τελευταία αφορά και ρυθμίζει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις αναφορικά με την απόδοση του ναυλοσυμφώνου και την παραβίαση αυτού και όχι τόσο στο θέμα της άρσης της υποχρέωσης πληρωμής του ναύλου. Η ρήτρα πολέμου αυτή, έχει ως στόχο τον καταμερισμό της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλομένων ως προς τα ανακύπτοντα κόστη σε περίπτωση όπου κατευθυνθεί το πλοίο προς μια επικίνδυνη ζώνη ή σε περίπτωση άρνησης του πλοιοκτήτη να προχωρήσει προς μια τέτοια περιοχή.

Καταληκτικά, στη διαμόρφωση της απόφασής αυτής, σημαντικό ρόλο έπαιξε και η σημασία των λέξεων μία προς μία καθώς και η δομή του συγκεκριμένου όρου, με βάση τον οποίον τελικά κρίθηκε ότι οι ναυλωτές είχαν το δικαίωμα να μην καταβάλουν τον συμφωνηθέντα ναύλο κατά το χρόνο όπου το πλοίο παρέμεινε υπό κράτηση από τους Σομαλούς πειρατές.

Και οι δύο περιγραφείσες υποθέσεις και δικαστικές αποφάσεις εξετάστηκαν και ελήφθησαν αντίστοιχα, πριν την εισαγωγή στα ναυλοσύμφωνα του όρου της Bimco για την πειρατεία στη χρονοναύλωση (2009). Ο όρος αυτός εσωκλείει μια διάταξη η οποία ορίζει ότι αν το πλοίο δεχθεί επίθεση από τους πειρατές, θα ευθύνονται οι ναυλωτές και ο ναύλος θα παραμείνει πληρωτέος κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα της παράνομης κράτησής του από τους πειρατές. Όμως σύμφωνα με τον παραπάνω όρο, ο ναύλος δεν θα είναι πληρωτέος για όλο το χρονικό διάστημα της αρπαγής του πλοίου, αλλά οι ναυλωτές θα είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή του ναύλου μέχρι την εννενηκοστή πρώτη ημέρα (91ή) μετά την σύλληψη του πλοίου. Η υποχρέωση πληρωμής σταματάει δηλαδή από την 91ή μέρα και θα συνεχιστεί κανονικά από την απελευθέρωση του πλοίου και μετά<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> <https://www.skuld.com/library/clauses/clause-library1/bimco-piracy-clause-for-time-charter-parties-2009>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΤΑ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ ΛΥΤΡΑ ΚΑΙ Η ΝΟΜΙΚΗ ΤΟΥΣ ΦΥΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Πολλές διαφορετικές απόψεις έχουν εκφρασθεί σχετικά με το ζήτημα της αποδοχής ή μη της νομιμότητας της πληρωμής των λύτρων τα οποία ζητούνται κατά τη διάρκεια ενός πειρατικού συμβάντος. Ένα ηθικής φύσεως δίλημμα προκύπτει όταν αναλογίζεται κανείς αν η απαγόρευση της πληρωμής των λύτρων θα μπορούσε να αποτελέσει τη λύση για την αποθάρρυνση των πειρατών: αν αξίζει δηλαδή να θυσιάσουν πολλές αθώες ζωές με απώτερο στόχο τον περιορισμό των πληρωμών των λύτρων και την αποτροπή της εγκληματικής δραστηριότητας σε βάθος χρόνου. Ανήκει στη δικαιοδοσία του κάθε κράτους να καθορίσει την νομιμότητα ή μη της καταβολής των λύτρων προς τους πειρατές με αντάλλαγμα την απελευθέρωση των αιχμαλώτων-μελών του πληρώματος, του φορτίου και του ίδιου του πλοίου.

#### 6.1. Επιχειρήματα και νομολογία υπέρ της νομιμότητας πληρωμής των λύτρων

Αρχικά, θα αναλυθεί η απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας με βάση την οποία προσεδόθη νομική βεβαιότητα στο εάν κατά το αγγλικό δίκαιο θα πρέπει να θεωρείται νόμιμη ή όχι η πληρωμή των λύτρων στην ατυχή περίπτωση μιας πειρατείας<sup>48</sup>. Πράγματι, είναι γεγονός ότι μετά την ανάκληση του Ransom Act (1782) για χρόνια θεωρούνταν ότι υπό το πρίσμα του αγγλικού δικαίου οι πληρωμές των λύτρων διέπονταν από νομιμότητα εφόσον πληρούνταν η προϋπόθεση ότι το κίνητρο των πειρατών ήταν το οικονομικό όφελος. Δηλαδή για την εδραίωση της νομιμότητας των λύτρων αρκούσε η απόδειξη της απουσίας πολιτικού κινήτρου στην πράξη της απαίτησης λύτρων από τους δράστες-πειρατές, γιατί η ύπαρξη τέτοιου κινήτρου θα σήμαινε αυτομάτως σύνδεση των πειρατών με την το στοιχείο της τρομοκρατίας και άρα θα καθιστούσε παράνομη κάθε δολογησία με τους δράστες<sup>49</sup>. Έρρισμα της νομιμότητας των απαιτούμενων χρηματικών ποσών τα οποία ζητούνται ως λύτρα αποτέλεσε η εκδοθείσα το 2010 απόφαση *Masefield AG v Amlin Corporate Member*

<sup>48</sup> <http://www.gard.no/Content/21335725/PIRACY.externalQ&Adoc>

<sup>49</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance>

Ltd (EWHC 280 Comm). Στο σημείο αυτό θα παρατεθεί μια σύντομη περιγραφή των πραγματικών γεγονότων, τα οποία οδήγησαν στην έκδοση της απόφασης. Στις 19 Αυγούστου 2008 το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων με όνομα Bunga Melati Dua πιάστηκε από Σομαλούς πειρατές στον κόλπο του Άντεν ενόσω τελούσε το ταξίδι από τη Μαλαισία προς το Ρότερνταμ. Το πλοίο, το φορτίο και τα μέλη του πληρώματος μεταφέρθηκαν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και εκεί κρατήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα της αιχμαλωσίας τους από τους πειρατές. Στην εν λόγω υπόθεση, ενάγων υπήρξε ο κύριος του φορτίου το οποίο αποτελούνταν από βιο-ντίζελ και εναγόμενος ο ασφαλιστής του φορτίου. Μεταξύ των δύο είχε υπογραφεί ανοιχτό<sup>50</sup> ασφαλιστικό συμβόλαιο το οποίο παρείχε κάλυψη σε περίπτωση απώλειας προκληθείσης από πειρατικό συμβάν και κλοπή.

Ο ενάγων ισχυρίστηκε ότι το φορτίο υπέστη πραγματική ολική απώλεια (Actual Total Loss) η οποία επήλθε ως συνέπεια της αρπαγής του πλοίου από τους πειρατές και της αναγκαστικής μετακίνησής του από τους πειρατές εντός των υδάτων της Σομαλίας. Σύμφωνα με την διάταξη 57 (I) Marine Insurance Act 1906 πραγματική ολική απώλεια θα υπάρχει είτε πρώτον, σε περίπτωση όπου το ασφαλιστικό αντικείμενο υποστεί ολοκληρωτική καταστροφή, είτε δεύτερον, σε περίπτωση όπου παύσει να είναι το αντικείμενο του είδους για το οποίο είναι ασφαλισμένο, είτε τρίτον, ο ασφαλισμένος βιώσει οριστική αποστέρηση από το ασφαλιστικό αυτό αντικείμενο. Εναλλακτικά, σε περίπτωση που δεν γίνει δεκτός ο ισχυρισμός του περί πραγματικής ολικής απώλειας, ο ενάγων προέβαλε τον ισχυρισμό ότι προέκυψε ολική τεκμαρτή απώλεια (Contractual Total Loss) κατά τη διάταξη 60 (I) Marine Insurance Act 1906, δεδομένου ότι το πλοίο και το φορτίο εγκαταλείφθηκαν δικαιολογημένα. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, υπάρχει ολική τεκμαρτή απώλεια όταν η πραγματική ολική απώλεια του ασφαλιστικού αντικειμένου εμφανίζεται ως αναπόφευκτη, με αποτέλεσμα το αντικείμενο αυτό να εγκαταλείπεται κατά λογική αναγκαιότητα. Επίσης, ολική τεκμαρτή απώλεια θα έχουμε και στην περίπτωση της εγκατάλειψης του ασφαλιστικού αντικειμένου επειδή δεν μπορεί να αποφευχθεί η ολική πραγματική απώλεια χωρίς να ανακύψουν έξοδα τα οποία όμως να υπερβαίνουν την συνολική αξία του αντικειμένου. Τέλος, ο ενάγων κατάληξε δηλώνοντας ότι η πληρωμή των

---

<sup>50</sup> Ως ανοιχτό ορίζεται ένα ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο το οποίο καλύπτει όλους τους κινδύνους που δηλώνονται κατά τη διάρκεια του συμβολαίου χωρίς την ύπαρξη συνολικού ορίου κάλυψης.

λύτρων που ζητούσαν οι δράστες αντιτίθεται στην δημόσια τάξη και ως τέτοια θα έπρεπε να κριθεί παράνομη.

Ως προς τον πρώτο ισχυρισμό του ενάγοντος περί της Πραγματικής Ολικής Απώλειας, το Δικαστήριο κλήθηκε να εξετάσει κατ' αρχήν, αν όντως ο ενάγων στερήθηκε ανεπανόρθωτα του αντικειμένου της ασφάλισης, δηλαδή του φορτίου, με αποτέλεσμα να προκύψει η πραγματική ολική απώλεια. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι ο ενάγων στήριξε τον ισχυρισμό του αυτό στην απόφαση Dean v Hornby 3E1 & BI.180 (1854) , κατά την οποία παρά το ότι η περιουσία επανορθώθηκε σε μεταγενέστερο επίπεδο, υπήρξε ξεκάθαρα πραγματική ολική απώλεια σε αντίστοιχη περίπτωση παράνομης κατακράτησης του πλοίου και της συνακόλουθης άσκησης κυριαρχίας των πειρατών επί του πλοίου και επί του φορτίου. Το Δικαστήριο διαφώνησε με τη θέση αυτή του ενάγοντα και απεφάνθη πως αν είναι νομικά δυνατή η ανάκτηση της περιουσίας , ακόμη και στην περίπτωση όπου για να είναι ανακτητή είναι απαραίτητο να καταβληθεί δυσανάλογη προσπάθεια και κόστος , τότε ο ασφαλισμένος δεν θεωρείται ότι έχει αποστερηθεί της περιουσίας του (του ασφαλιστικού αντικειμένου δηλαδή) κατά τρόπο ανεπανόρθωτο. Κατά συνέπεια, απερρίφθη ο ισχυρισμός αυτός και το Δικαστήριο έτεινε ότι θα έπρεπε να αποδειχθεί ότι η ανάκτηση δεν ήταν δυνατόν να λάβει χώρα. Λόγω δηλαδή της συσχέτισης της πληρωμής των λύτρων με την απελευθέρωση του πλοίου και του φορτίου, δεν μπορούσε να ευδοκιμήσει ο ισχυρισμός του ενάγοντος ότι υπέστη ανεπανόρθωτη αποστέρηση του ασφαλιστικού αντικειμένου, δηλαδή του φορτίου στην συγκεκριμένη περίπτωση.

Ως προς τον δεύτερο ισχυρισμό του ενάγοντος περί τεκμαρτής ολικής απώλειας, για να γίνει δεκτός θα έπρεπε να αποδειχθεί ότι το φορτίο εγκαταλείφθηκε και μια ολική πραγματική απώλειά του έμοιαζε αναπόφευκτη. Ο ενάγων είχε υποβάλει ειδοποίηση εγκατάλειψης (notice of abandonment) στους ασφαλιστές, η οποία όμως κατά το Δικαστήριο δεν επαρκούσε για τη στήριξη του ισχυρισμού του. Κατά τις διατάξεις 61,62,63 της MIA 1906, οι προϋποθέσεις οι οποίες έπρεπε να πληρούνταν δεν ήταν μόνο η έγκαιρη χορήγηση της ειδοποίησης εγκατάλειψης αλλά και η απουσία και της παραμικρής ακόμη ελπίδας για την ανάκτηση του ασφαλισμένου αντικειμένου, δηλαδή του φορτίου. Αντιθέτως, το Δικαστήριο αποφάσισε ότι οι πλοιοκτήτες καθώς

και οι ιδιοκτήτες του φορτίου είχαν κάθε πρόθεση να επανακτήσουν την περιουσία τους και επομένως δεν θεώρησαν την πραγματική ολική απώλεια ως αναπόφευκτη.

Όσον αφορά στον τρίτο και καταληκτικό ισχυρισμό του ενάγοντα, ο τελευταίος ετάθη υπέρ της άποψης ότι η καταβολή στους πειρατές ενός χρηματικού ποσού ως λύτρα, αντίκειται στη δημόσια τάξη. Ωστόσο, κατά τη γνώμη του Δικαστηρίου, τα ζητήματα δημόσιας τάξεως πρέπει να αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερη προσοχή και μόνο όταν προκαλείται ανεπανόρθωτη βλάβη στο δημόσιο συμφέρον, να χαρακτηρίζεται μια πράξη ή παράλειψη ως αντίθετη στη δημόσια τάξη (P. Roche and P. Glover, 2010). Το Δικαστήριο κατέληξε ότι κατά το αγγλικό δίκαιο δεν είναι παράνομη η πληρωμή των λύτρων προς τους δράστες-πειρατές και στην έκδοση μάλιστα της απόφασης αυτής, ελήφθη υπόψιν και το γεγονός ότι θα προκαλούνταν αλυσιδωτές συνέπειες με ευρύτερο αντίκτυπο σε περίπτωση έκδοσης αντίθετης απόφασης και ειδικά στις ασφάλειες τύπου K&R οι οποίες διατίθενται στην διεθνή ασφαλιστική αγορά.

## **6.2. Νομοθεσία και συνέπειες της απαγόρευσης πληρωμής των λύτρων**

Είναι γεγονός πως παρά τη λήψη των αναγκαίων μέτρων προστασίας, είναι πιθανός και υπαρκτός ο κίνδυνος κατάληψης ενός πλοίου από πειρατές και σε αυτήν την ατυχή περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θα είναι αντιμέτωπος με τις εξής τρεις επιλογές: Πρώτον, μπορεί να αρνηθεί να καταφύγει σε διαπραγματεύσεις με τους πειρατές και ακόμα και να αρνηθεί να προχωρήσει σε πληρωμή του ποσού το οποίο ζητείται ως λύτρα (R. Neylon and J.Gosling, 2011). Αν υποθέσουμε ότι επιλεγθεί η οδός αυτή, αυτό θα έχει ως συνέπεια τη μη απελευθέρωση του πλοίου, του φορτίου και των μελών του πληρώματος και τη συνέχιση της ομηρίας τους. Δεύτερη επιλογή για τον πλοιοκτήτη θα είναι να βασιστεί σε διασυνδέσεις με στρατιωτικές κρατικές δυνάμεις ή ιδιωτικές και να προσπαθήσει κατά αυτόν τον τρόπο να απελευθερώσει το πλοίο και το πλήρωμα. Η επιχείρηση αυτή ωστόσο θα πρέπει να παραδεχθούμε ότι ενέχει κινδύνους/παγίδες, ειδικά αν το πλοίο έχει μεταφερθεί στις ακτές της Σομαλίας ή της Νιγηρίας από τους δράστες, για παράδειγμα, καθώς δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι θα στεφθεί με επιτυχία η επιχείρηση και επίσης, οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες στερούνται νομιμότητας. Τρίτον, ο πλοιοκτήτης θα έχει την επιλογή να προχωρήσει σε διαπραγματεύσεις με τους πειρατές και να πληρώσει σε τελική φάση το συμφωνηθέν



χρηματικό ποσό των λύτρων. Βάσει των παραπάνω σημείων, η τρίτη επιλογή αναδεικνύεται ως η μόνη λύση προκειμένου να διασφαλιστεί η απελευθέρωση του πλοίου, του φορτίου και των μελών του πληρώματος.

Παρά την διαπίστωση αυτή όμως, ότι δηλαδή η υποχώρηση του πλοιοκτήτη και πραγματοποίηση της πληρωμής των λύτρων είναι η μόνη μέθοδος για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος, συχνά παρατίθενται εκκλήσεις για να τεθεί εκτός νόμου η καταβολή των λύτρων στους πειρατές.

Ας εξετάσουμε σε αυτό το σημείο, τις συνέπειες που θα είχε μια υποθετική απαγόρευση της πληρωμής των λύτρων από την νομοθεσία. Κατ'αρχήν, μια τέτοια απαγόρευση θα είχε ως συνέπεια να καταδικασθούν οι ναυτικοί οι οποίοι τελούν υπό καθεστώς ομηρίας, σε μια κατάσταση αιχμαλωσίας με όλες τις περαιτέρω επιπτώσεις που συνεπάγεται μια τέτοια κράτηση, δηλαδή διενέργεια βασανιστηρίων σε βάρος των μελών του πληρώματος, ταπείνωση, κακοποίηση κλπ. (C. Marts, 2010). Οι ναυτικοί ενδέχεται ακόμα και να γίνουν μάρτυρες της εκτέλεσης και δολοφονίας των συντρόφων τους στη ναυτική περιπέτεια, με τους οποίους αποτελούν μέλη του πληρώματος. Επιπροσθέτως, αν απαγορευτεί η πληρωμή των λύτρων ως παράνομη, θα σημαίνει αυτομάτως και οριστική απώλεια του ίδιου του πλοίου αλλά και του φορτίου, η οποία προφανώς ανέρχεται σε πολύ υψηλά επίπεδα λόγω της μεγάλης συνδυαστικής αξίας αυτών των δύο στοιχείων. Άρα σε μια τέτοια περίπτωση θα είναι ανυπολόγιστες ως προς την χρηματική τους αξία οι συνέπειες οι οποίες θα έχουν αντίκτυπο στον πλοιοκτήτη και στους ασφαλιστές. Ακόμη, σε περίπτωση όπου τεθεί εκτός νόμου η δυνατότητα πληρωμής των λύτρων στους πειρατές, η μη απελευθέρωση του πλοίου και η πιθανή απώλεια του φορτίου, ίσως έχει και συνέπειες σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Για παράδειγμα αν χαθεί ένα δεξαμενόπλοιο και το αργό πετρέλαιο μολύνει τις αφρικανικές ακτές, αυτό το γεγονός θα αποτελέσει μια πολύ σημαντική περιβαλλοντική καταστροφή, η οποία ταυτοχρόνως θα επισύρει υψηλές χρηματικές δαπάνες τις οποίες θα κληθούν να καλύψουν οι πλοιοκτήτες, οι ασφαλιστές, ακόμα και τα ίδια τα κράτη.

Προχωρώντας ακόμα περισσότερο την σκέψη μας ως προς τις συνέπειες μιας υποθετικής απαγόρευσης της πληρωμής των λύτρων στους πειρατές, αν αυτή θεσπιζόταν, θα πρέπει να αναρωτηθούμε μήπως η απαγόρευση αυτή οδηγήσει σε παραβίαση των θεμελιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων και συγκεκριμένα της

Ευρωπαϊκής Σύμβασης για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου. Πράγματι, εάν αποκλεισθεί η δυνατότητα να καταβάλλονται λύτρα για να εξασφαλιστεί ότι δεν θα χαθούν ανθρώπινες ζωές ούτε θα υποστούν οι υπό κράτηση ναυτικοί απαξίωση και βασανισμό από τους δράστες-πειρατές, δεν θα συνιστούσε η απαγόρευση αυτή κατάφωρη παραβίαση του Άρθρου 2 της ΕΣΔΑ, στο οποίο κατοχυρώνεται το δικαίωμα στη ζωή, αλλά και του άρθρου 3, με το οποίο εγκαθιδρύεται το δικαίωμα στην ελευθερία του ανθρώπου από καθεστώς βασανισμού και απάνθρωπη μεταχείριση?

Στις μέρες μας, πολλές διαφορετικές απόψεις ακούγονται και εκφράζονται μέσω της ανάλογης νομοθεσίας ανά τα κράτη σχετικά με την απαγόρευση της καταβολής λύτρων σε πειρατές (Y.M. Dutton and J.Bellish, 2012). Όπως αναφέρθηκε εκτενώς πιο πάνω μέσα από την παρουσίαση της σχετικής νομολογίας του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Αγγλίας και συγκεκριμένα της απόφασης *Masefield v Amlin* 2010, κατά το αγγλικό δίκαιο οι πληρωμές των λύτρων διακατέχονται νομιμότητας<sup>51</sup>. Αν όμως η καταβολή των λύτρων αποσκοπεί στην χρηματοδότηση τρομοκρατικής οργάνωσης, η πράξη της πληρωμής αυτής θα διέπεται από παρανομία καθώς τα εμπλεκόμενα μέρη θα παραβιάζουν τη διάταξη της UK Terrorism Act 2000.

Ως βασική αρχή η οποία θα ισχύσει σε πρώτο στάδιο για όλες τις έννομες τάξεις ανεξαρτήτως χώρας, πριν την πραγματοποίηση οποιασδήποτε πληρωμής, το εμπλεκόμενο μέρος το οποίο καλείται να καταβάλει τα λύτρα, θα πρέπει να διενεργήσει έρευνα με σκοπό την ταυτοποίηση του 'δικαιούχου'/ τελικού παραλήπτη του εν λόγω χρηματικού ποσού (N. Hodge, 2014). Θα πρέπει επιπροσθέτως να είναι σε θέση να δείξει στις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες (όπως για παράδειγμα το UK Treasury's Office of Foreign Assets Control)/ οργανισμούς/ αστυνομικές αρχές κρατικές ή και διεθνείς, ότι έλαβαν χώρα αξιόλογες προσπάθειες για να διασφαλιστεί ότι η πληρωμή δεν έγινε προς όφελος μιας τρομοκρατικής οργάνωσης.

Εξετάζοντας το τι ισχύει στα διαφορετικά δικαιοσύνηματα ανά τον κόσμο, διαπιστώνει κανείς τον νομικό πλουραλισμό ο οποίος επικρατεί, καθώς σε άλλες χώρες είναι νόμιμη η πληρωμή λύτρων ενώ σε άλλες όχι. Στην Βενεζουέλα για παράδειγμα απαγορεύεται εξ ολοκλήρου η καταβολή λύτρων σε πειρατές, ενώ σε άλλες χώρες όπως η Ιταλία, η Ελβετία και η Κολομβία απαγορεύεται όχι απλά και

---

<sup>51</sup> <http://worldmaritimeneeds.com/archives/150000/uk-keeps-piracy-ransom-payment-legal>

μόνο η πληρωμή αλλά ακόμα και η οποιαδήποτε πρόβλεψη για κάλυψη τέτοιων χρηματικών ποσών στα ασφαλιστήρια συμβόλαια (J. Kimball, 2010). Η Ιταλία πιο συγκεκριμένα έχει θεσπίσει νομοθεσία με την οποία παγώνουν αυτομάτως τα περιουσιακά στοιχεία της οικογένειας του απαχθέντος προσώπου με απώτερο στόχο να εμποδιστεί η πραγματοποίηση της καταβολής των λύτρων προς τους πειρατές. Στην Γερμανία δεν υπάρχουν ακόμη συγκεκριμένα δικαστικά προηγούμενα σχετικά με την πληρωμή των λύτρων αν και γενικά υπάρχει η τάση να μην ενδίδουν οι Γερμανοί πολίτες στις απαιτήσεις των πειρατών. Στο κεφάλαιο 7 του Ποινικού Κώδικα προβλέπεται όμως ότι αν και η πληρωμή των ποσών προς εγκληματικές οργανώσεις συνιστά προσβολή στη δημόσια τάξη, μπορεί να συγχωρηθεί αυτή υπό την προϋπόθεση ότι κατεβλήθη το ποσό υπό την απειλή βίας. Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής εξεδόθη το 2010 από τον Πρόεδρο Ομπάμα η Executive Order 13536<sup>52</sup> και με βάση το περιεχόμενο της εντολής αυτής τα πρόσωπα τα οποία καταβάλουν τα χρηματικά ποσά των λύτρων, θα κινδυνεύουν να επιβαρυνθούν με πρόστιμο ύψους \$1 εκατομμυρίου ή και με ποινή φυλάκισης έως και 20 χρόνια.

Σε διακρατικό επίπεδο, τον Ιούνιο του 2013 συγκροτήθηκε η Σύνοδος των G8<sup>53</sup>, η οποία απεφάνθη ότι απορρίπτονται οι πληρωμές λύτρων προς τρομοκρατικές οργανώσεις σε κάθε περίπτωση. Κατά συνέπεια, κάθε πληρωμή λύτρων με σκοπό την απελευθέρωση προσώπων οι οποίοι κρατούνται ως όμηροι πειρατικής ομάδας, της οποίας ωστόσο διακριβώνεται η οποιαδήποτε σχέση με τρομοκρατικές οργανώσεις, θα είναι αντιπαράθετα στο νόμο.

---

<sup>52</sup> <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Documents/13536>

<sup>53</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/g8-summit-kidnapping-for-ransom-by-terrorists-extract-of-communication>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ: ΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Παρά τις προσπάθειες των δυνάμεων του πολεμικού ναυτικού στόλου των διαφόρων κρατών και παρά την εγκατάσταση και χρήση των ειδικών δωματίων καταφυγής του πληρώματος (citadel), οι πειρατές συνεχίζουν να απειλούν την ασφαλή διέλευση και άσκηση των εμπορικών δραστηριοτήτων των πλοίων, καθιστώντας τα ίδια τα πλοία, τους πλοιοκτήτες, το πλήρωμα και τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη, θύματα των εγκληματικών πράξεων των πειρατών. Από το 2008 και μετά, λόγω της ραγδαίας αύξησης των περιστατικών πειρατικών επιθέσεων κατά των εμπορικών πλοίων, αναπτύχθηκαν οργανισμοί οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας μέσω της χρήσης φρουρών, ένοπλων ή άοπλων, οι οποίοι θα συνοδεύουν τα πλοία κατά τον διάπλου τους στις θαλάσσιες περιοχές οι οποίες εμφανίζουν υψηλή επικινδυνότητα ως αποτέλεσμα της συχνότητας πειρατικών επιθέσεων. Στις μέρες μας, το ζήτημα της χρήσης των ένοπλων ή μη φρουρών παραμένει επίκαιρο και κρίσιμο, συνιστώντας μια αμφιλεγόμενη και πολλές φορές αμφισβητήσιμη πρακτική, ιδιαίτερα αν προσεγγίσει κανείς το θέμα αυτό υπό τη νομική σκοπιά του.

#### 7.1. Η Θέση των Ασφαλιστών σχετικά με την Πρόσληψη Ένοπλων Φρουρών

Κάνοντας μια μικρή χρονική αναδρομή, σύμφωνα με την οδηγία η οποία εξεδόθη από το Gard P&I Club το 2009<sup>54</sup>, η πρόσληψη φρουρών επί των πλοίων, ένοπλων ή μη, αρχικά δεν θα επηρεάσει από μόνη της την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης στο ασφαλισμένο πλοίο. Παρά το γεγονός ότι το Gard δεν έχει αντίρρηση για την παρουσία άοπλων φρουρών επί του ασφαλισμένου πλοίου για την ενίσχυση της ασφάλειας, πρότεινε την μη τοποθέτησή τους κυρίως διότι η παρουσία τους και η ενδεχόμενη χρήση των όπλων τους πιθανώς δημιουργήσει μεγαλύτερο κίνδυνο για το ίδιο το πλοίο και το πλήρωμα σε μια πιθανή επίθεση κατά μέτωπο με τους πειρατές (R. Williams, 2013). Κατά τη διάρκεια του έτους αυτού, το Club συμβούλευε τους ασφαλισμένους πλοιοκτήτες ότι δεν θα προέβαινε σε παροχή έγκρισης ή απόρριψης

<sup>54</sup> <http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance>

των συμβολαίων τα οποία συνάπτονται με τις ιδιωτικές εταιρείες παροχής ασφαλείας, αλλά μόνο σχόλια θα μπορούσαν να παρασχεθούν ως προς τους όρους οι οποίοι περιέχονται στις συμβάσεις αυτές και αφορούν σε ζητήματα τα οποία θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο ή να προκαλέσουν επιπτώσεις την ασφαλιστική κάλυψη του ασφαλισμένου μέλους. Παράδειγμα τέτοιων ρητρών που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης από το Club είναι εκείνες οι οποίες ασχολούνται με τον επιμερισμό των ευθυνών κατά τρίτων μερών και επίσης όσες ρήτρες οριοθετούν χρονικά το διάστημα εντός του οποίου παραγράφονται οι τυχόν αξιώσεις του πλοιοκτήτη κατά της ιδιωτικής εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας. Ακόμη, αντικείμενο ελέγχου από το Club θα είναι και η ρήτρα η οποία καθορίζει το ποσό μέχρι του οποίου θα παρέχει ασφάλεια ο εργοδότης των φρουρών, μιας και ενδέχεται να μην είναι επαρκές.

Ακόμη, κατά το έτος 2010, οι ασφαλιστές Μηχανής και Πλοίου (H&M) συμβούλευαν τους πλοιοκτήτες κατά της πρόσληψης και παρουσίας επί του πλοίου ενόπλων φρουρών. Η βασική αιτία για την επιφυλακτική στάση των ασφαλιστών αυτών και γενικά των πολέμιων της χρήσης φρουρών ήταν η ανησυχία ότι η χρήση όπλων ίσως οδηγήσει σε κλιμάκωση της χρήσης βίας<sup>55</sup> και επίσης, η πιθανότητα δημιουργίας μεγαλύτερου νομικού κενού. Πιο συγκεκριμένα, αν για παράδειγμα λάμβανε χώρα ένας πυροβολισμός πάνω στο πλοίο, ποιος θα ήταν νομικά υπεύθυνος, εκείνος ο οποίος πυροβόλησε ή η ναυτιλιακή εταιρεία η οποία προσέλαβε τον δράστη-ένοπλο φρουρό; Ακολούθως, επικράτησε ασυμφωνία μεταξύ των φορέων θαλάσσιας ασφάλισης σχετικά με την εφαρμογή του θεσμού της γενικής αβαρίας. Εδώ ετέθη το ερώτημα αν δύνανται να ισχυριστούν αυτοί ότι υπήρξε παραβίαση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη και άρα το πλοίο κριθεί αναξιόπλοο επειδή κατά τη διέλευσή του μέσα από θαλάσσιες ζώνες πειρατικών δράσεων, ελήφθησαν τα μέτρα προστασίας με λανθασμένο τρόπο, αν ειδικά μεταφέρονταν όπλα δίχως την απαιτούμενη άδεια. Το ίδιο έτος η Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Διεθνείς Μεταφορές (ITF) προειδοποιούσε εναντίον της ύπαρξης όπλων στα εμπορικά πλοία καθώς η χρήση τους θα έθετε σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα των ναυτικών (V. Enzel, 2010).

---

<sup>55</sup> <http://www.idaratmaritime.com/onboard-security.shtm>

Κατά το έτος 2013 η Διεθνής Ένωση των P&I Club εξέδωσε ανακοίνωση <sup>56</sup>με την οποία επιβεβαιώθηκε και πάλι ότι τα Club δεν έχουν το δικαίωμα άρσης της ασφαλιστικής κάλυψης αν αποφασιστεί από το ασφαλισμένο μέλος η πρόσληψη ένοπλων φρουρών από εγκεκριμένες εταιρείες παροχής συναφών υπηρεσιών ή συμφωνηθεί η συνοδεία του πλοίου από άλλα πλοία για την εξασφάλιση ακόμη μεγαλύτερης προστασίας (convoy). Ακόμη, ακολούθησε η παραδοχή εκ μέρους των Club ότι αναλόγως του βαθμού εκπαίδευσης και προετοιμασίας μιας ιδιωτικής εταιρείας παροχής φρουρών , μπορεί να παρουσιαστεί βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας επί του πλοίου και ακόμα και σε μια πιθανή πειρατική επίθεση, αυξάνονται οι πιθανότητες επιτυχούς αντιμετώπισης του συμβάντος χάρη στην παρουσία και δράση των φρουρών. Στην ανακοίνωση αυτή τονίζεται ότι η επιλογή για το εάν είναι σκόπιμη ή όχι η πρόσληψη ένοπλων φρουρών μέσω της σύναψης σχετικής σύμβασης με τους παρόχους τέτοιων υπηρεσιών ασφαλείας είναι λειτουργικής φύσεως και επομένως θα εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη αφού έχει προηγηθεί φυσικά η ανάλογη εκτίμηση του ρίσκου για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου ταξιδιού στις Περιοχές Υψηλού Κινδύνου.

Συνεχίζοντας, τα P&I Club εκφράζουν την απαίτηση από τα ασφαλισμένα μέλη τους να έχουν επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια και προσοχή κατά την διαδικασία της επιλογής της εταιρείας ιδιωτικών συμφερόντων η οποία θα κληθεί να παράσχει τους φρουρούς επί του πλοίου. Η δέουσα επιμέλεια ορίζεται μέσα από τον έλεγχο κατά πόσο τηρήθηκαν οι Οδηγίες τις οποίες εκδίδει ο IMO και επίσης από την λήψη της σχετικής πιστοποίησης ότι η ιδιωτική εταιρεία παροχής προσωπικού ασφαλείας ακολουθεί πλήρως τα πρότυπα του ISO/PAS 28007<sup>57</sup>.

Επίσης, ένα ακόμη στοιχείο στο οποίο θα πρέπει να δοθεί προσοχή είναι και ο αριθμός των φρουρών των οποίων οι υπηρεσίες θα χρησιμοποιηθούν για την προστασία του πλοίου. Για την εύρεση του κατάλληλου αριθμού των φρουρών θα πρέπει να διεξαχθεί έρευνα για τη σωστή αξιολόγηση του κινδύνου η οποία θα πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως η ταχύτητα, τα έξαλα, το μήκος του κήτους, η ύπαρξη σημείων ευάλωτων σε μια ενδεχόμενη ανέλκυση των πειρατών κ.ά., τοπικοί παράγοντες της επικίνδυνης

---

<sup>56</sup> <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/ig-updates-piracy-faqs-august-2013-38707/>

<sup>57</sup> <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:28007:-1:ed-1:v1:en>

περιοχής στην οποία πρόκειται να διαπλεύσει το πλοίο, όπως το πρόσφατο ιστορικό των επιθέσεων, οι αναφορές για ύποπτα παραπλέοντα πλοία και οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες. Είναι γεγονός ότι μια ενδεχόμενη λανθασμένη επιλογή ως προς τον αριθμό των φρουρών δεν θα θέσει αυτή καθαυτή σε κίνδυνο την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης αλλά σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες επικρατούσες συνθήκες όπως αυτές εκτέθηκαν παραπάνω θα μπορούσε να έχει δυσμενείς συνέπειες ως προς την κάλυψη.

Όσον αφορά στα βήματα τα οποία θα πρέπει να ακολουθήσει ένας πλοιοκτήτης κατά την χρήση των ιδιωτών ένοπλων φρουρών και τα οποία θα προσδώσουν την αναγκαία νομιμότητα στην απόφασή του να προσλάβει φρουρούς, αυτά θα είναι τα εξής<sup>58</sup>:

- ❖ Παροχή συμβουλών από το Κράτος Σημαίας στο οποίο ανήκει το πλοίο.
- ❖ Τήρηση των Οδηγιών BMP4. Σε καμιά περίπτωση δεν θα πρέπει να αποτελέσει η πρόσληψη των φρουρών υποκατάστατο της ορθής εφαρμογής των οδηγιών οι οποίες δίδονται μέσα από τις BMP4. Αντιθέτως, κρίνεται αναγκαίο να λειτουργήσει η παρουσία των φρουρών ως συμπλήρωμα της χρήσης αυτών. Ένα σημείο κλειδί για την συμμόρφωση με τις BMP4 θα είναι η στενή σύνδεση με τις ναυτικές δυνάμεις των οποίων η συνδρομή παρέχεται μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και της παροχής βοήθειας στα πλοία τα οποία έχουν έρθει σε επαφή πριν την είσοδο στην επικίνδυνη περιοχή, με το Ναυτικό Κέντρο Ασφαλείας Βορειοδυτικής Αφρικής (MSCHOA) και το αγγλικών συμφερόντων Ναυτικό Γραφείο Εμπορίου Ντουμπάι (UKMTO).
- ❖ Ενημέρωση από τις Κατευθυντήριες Γραμμές οι οποίες αναφέρονται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές και εκδίδονται από Οργανισμούς όπως ο BIMCO, ICS, INTERTANKO, υπό την αιγίδα του Ναυτιλιακού Κέντρου του NATO.
- ❖ Διασφάλιση συμμόρφωσης με τη Συνθήκη SOLAS (ειδικά στο σημείο όπου γίνεται αναφορά στη μεταφορά επιπλέον προσωπικού και επιτρεπόμενου εξοπλισμού επί του πλοίου).
- ❖ Παροχή νομικών συμβουλών από δικηγόρο για να συνδράμει κατά τη μελέτη της σύμβασης πρόσληψης ενόπλων φρουρών και την εύρεση αδύναμων σημείων σε αυτό τα οποία θα μπορούσαν να αυξήσουν επικίνδυνα το εύρος

---

<sup>58</sup> <http://www.safety4sea.com/piracy-and-the-use-of-armed-security-guards-a-p-i-clubs-perspective/>

των ευθυνών που καλείται να αναλάβει ο πλοιοκτήτης κατά την εκτίμηση ενός επικείμενου ταξιδιού.

- ❖ Τήρηση των οδηγιών του IMO για την χρήση ενόπλων φρουρών από εγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες παροχής τέτοιων υπηρεσιών
- ❖ Ειδοποίηση των ναυλωτών ή και των συμφερόντων επί του φορτίου αν προηγηθεί η απόφαση να αλλάξει διαδρομή το πλοίο κατόπιν πραγματοποίησης ανάλυσης του κινδύνου ενός ορισμένου ταξιδιού.
- ❖ Έλεγχος της σύμβασης πρόσληψης ενόπλων φρουρών και ειδικά των όρων οι οποίοι περιέχονται σε αυτή από τους ασφαλιστές Κινδύνων Πολέμου ή ακόμα και τους ασφαλιστές Μηχανής και Πλοίου. Η καθιέρωση του συμβολαίου τύπου BIMCO GUARDCON βελτιστοποίησε την χρονοβόρα διαδικασία του λεπτομερούς ελέγχου της σύμβασης πρόσληψης ενόπλων φρουρών από τους ασφαλιστές του πλοίου.
- ❖ Ακριβής προσδιορισμός των όπλων τα οποία θα βρίσκονται επί του πλοίου και τα οποία θα πρέπει βεβαίως να συνοδεύονται από την σχετική άδεια χρήσης τους.
- ❖ Διακρίβωση ότι η ιδιωτική εταιρεία έχει εφαρμόσει πολιτική για την απαγόρευση της κατανάλωσης αλκοόλ, λήψης ναρκωτικών ουσιών και καπνίσματος από το προσωπικό ασφαλείας
- ❖ Επιβεβαίωση ότι η ιδιωτική εταιρεία έχει επαρκή εμπειρία στον τομέα της πρόσληψης φρουρών και ότι η οικονομική της κατάσταση ελέγχεται από ανεξάρτητη αρχή κατά τα διεθνή λογιστικά πρότυπα

Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη οδηγία η οποία εξεδόθη από το Gard P&I τον Ιούνιο του 2016<sup>59</sup>, η οποία και αντικατοπτρίζει την σημερινή ισχύουσα θέση, αναγνωρίζεται ότι κανένα πλοίο το οποίο φρουρούνταν δεν έχει πέσει θύμα πειρατείας. Λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες οι οποίες είναι διαθέσιμες στο ευρύ κοινό μέχρι τώρα, μπορεί να διαπράχθηκε απόπειρα επίθεσης εναντίον κάποιου πλοίου επί του οποίου είχαν προσληφθεί ένοπλοι φρουροί, αλλά δεν τελεσφόρησε αυτή με την έννοια ότι δεν υπήρξαν καταγεγραμμένα περιστατικά τετελεσμένου εγκλήματος. Υπάρχει η παραδοχή επομένως ότι πράγματι έχουν υπάρξει περιπτώσεις στις οποίες απειράπησαν οι πειρατές να προβούν σε επίθεση εναντίον πλοίου το οποίο συνοδευόταν από ένοπλους φρουρούς. Από την άλλη

---

<sup>59</sup> <http://www.gard.no/Content/21335725/PIRACY%20externalQAdoc.pdf>



όμως, εξακολουθεί να πιστεύεται ότι η συνοδεία του πλοίου από φρουρούς δύναται να οδηγήσει σε κλιμάκωση της χρήσης βίας άρα και σε δημιουργία επιπρόσθετου κινδύνου για το πλοίο, τα μέλη του πληρώματος και το φορτίο.

## **7.2. Η Θέση των Κρατών Σημαίας**

Παρά το ότι επικρατεί προβληματισμός ως προς το ζήτημα της αύξησης ή μη του με την παρουσία των ένοπλων φρουρών επί των πλοίων, πολλοί κοινωνοί της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, όπως ο ICS και ορισμένα κράτη σημαίας, άλλαξαν την άποψή τους και από την αρχική απόρριψη της χρήσης ένοπλων φρουρών, επέλεξαν την τήρηση στάσης ουδετερότητας.

Μάλιστα ένας αριθμός κρατών εξέδωσε και σχετική νομοθεσία με την οποία δίδεται και επισήμως η έγκριση από το ίδιο το κράτος για την πρόσληψη ένοπλων φρουρών από ιδιωτική εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας. Πράγματι ο πλοιοκτήτης προτού λάβει την απόφαση για να προχωρήσει σε σύναψη σύμβασης εργασίας με κάποια ιδιωτική εταιρεία παροχής ένοπλων φρουρών, θα πρέπει να συμβουλευτεί το Κράτος Σημαίας στο οποίο ανήκει το πλοίο και να διασφαλίσει ότι η πρόσληψη των φρουρών επί του πλοίου είναι νόμιμη σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους αυτού. Πιο συγκεκριμένα, κρίνεται υψίστης σημασίας, εκτός από το να έχει προηγηθεί έλεγχος σχετικός με τη νομιμότητα ή όχι της παρουσίας των ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, να διερευνηθεί κατά πόσο απαιτείται και συνιστά προϋπόθεση για την νόμιμη χρήση των υπηρεσιών των φρουρών, η λήψη ειδικών αδειών για την μεταφορά ή και τη χρήση των όπλων. Επιπροσθέτως, ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης θα πρέπει να διακριβώσει με τις αρμόδιες αρχές του Κράτους Σημαίας την ύπαρξη ή όχι κανόνων εμπλοκής ή οδηγιών κατά την άσκηση εξουσίας εκ μέρους των φρουρών. Ένα τελικό βήμα θα αφορά στην χορήγηση της έγγραφης έγκρισης του Κράτους Σημαίας προς το αρμόδιο P&I Club. Λόγω της αυξημένης χρήσης των ενόπλων φρουρών από τα εμπορικά πλοία κατά τον διάπλου τους από τις λεγόμενες επικίνδυνες ζώνες, ενδέχεται κάποιες σημαίες να έχουν εκδώσει και σχετικό κατάλογο με τις εγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας,

διευκολύνοντας και επιταχύνοντας την διαδικασία της τελικής έγκρισης της χρήσης ένοπλων φρουρών<sup>60</sup>.

Παρακάτω ακολουθεί ένας πίνακας εντός του οποίου αναφέρονται τα κράτη σημαίας<sup>61</sup> τα οποία επιτρέπουν την παρουσία ένοπλων φρουρών επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους και οι σχετικές απαιτήσεις τους<sup>62</sup>:

<b>ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ</b>	<b>Ειδικές Προϋποθέσεις</b>	<b>Επίσημες Οδηγίες ανά Κράτος</b>
Βέλγιο	Οι φρουροί και τα όπλα τους θα πρέπει να έχουν καταχωρηθεί και λάβει προ-έγκριση από τις Αρχές.	<a href="http://www.shipregistration.be">http://www.shipregistration.be</a>
Γερμανία	Από τον Δεκέμβριο του 2013 όλες οι εταιρείες ασφαλείας θα πρέπει να έχουν λάβει την σχετική άδεια από το Ομοσπονδιακό Γραφείο Οικονομικών Υποθέσεων και Ελέγχου Εξαγωγών.	<a href="http://www.bafa.de">www.bafa.de</a>
Δανία	Οι άδειες χορηγούνται ανά ταξίδι ανά πλοίο και υπόκεινται στον έλεγχο από το Υπουργείο Δικαιοσύνης.	<a href="http://www.dma.dk/">http://www.dma.dk/</a>
Ελλάδα	Εκδίδεται άδεια από τον Αρχηγό της Ελληνικής Ακτοφυλακής για την παροχή υπηρεσιών από μέχρι έξι	<a href="http://www.hcg.gr">http://www.hcg.gr</a>

<sup>60</sup> <http://www.safety4sea.com/piracy-and-the-use-of-armed-security-guards-a-p-i-clubs-perspective/>

<sup>61</sup> <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-and-arms-on-boardD6805E4B3E6A.pdf?sfvrsn=0>

<sup>62</sup> <http://www.escgs.com/services/maritime-anti-piracy-services/services/anti-piracy-security-services/flagstates-regulations>

	ένοπλους ιδιώτες φρουρούς.	
Κροατία	Οι φρουροί και τα όπλα τους θα πρέπει να έχουν καταχωρηθεί και λάβει προ-έγκριση από τις Αρχές.	<a href="http://www.mppi.hr">http://www.mppi.hr</a>
Κύπρος	Με το νόμο 77/2012 επετράπη η παρουσία φρουρών αφού έχει προηγηθεί η έγκριση και λήψη του σχετικού πιστοποιητικού από το Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.	<a href="http://www.mcw.gov.cy">http://www.mcw.gov.cy</a>
Λιβερία	Ο νόμος MSA 03/2011 θέτει την υποχρέωση του προηγούμενου ελέγχου της αξιοπιστίας και εμπειρίας της εταιρείας παροχής των φορυρών.	<a href="http://www.lisr.com/">http://www.lisr.com/</a>
Μάλτα	Απαιτείται η κατάθεση στις Αρχές λεπτομερειών, όπως η εκπαίδευση των φρουρών, τα είδη των όπλων, το σχέδιο του ταξιδιού κ.ά.	<a href="https://www.gov.mt">https://www.gov.mt</a>
Νησιά Μάρσαλ	Υπό τον νόμο 7 MIRC Ch.13 είναι επιτρεπτή η χρήση φρουρών αφού έχει αποδειχθεί ότι έγινε ορθώς η αξιολόγηση του κινδύνου πριν το ταξίδι.	<a href="https://www.register-iri.com/">https://www.register-iri.com/</a>
Νορβηγία	Σύμφωνα με τον νόμο 972, 22.6.2004, η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να προβεί σε αξιολόγηση της εταιρείας ασφαλείας και να στείλει τα πορίσματά της στις Αρχές.	<a href="https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/">https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/ /</a>
Παναμάς	Με το νόμο MMC 243/2012 επιτρέπονται οι ένοπλοι φρουροί των οποίως όμως	<a href="http://www.segumar.com/piracy-circulars/">http://www.segumar.com/piracy-circulars/</a>

	πρέπει να έχει προηγηθεί εκτενής εξέταση του ποινικού μητρώου/εκπαίδευσης/πιστοποιήσεων/προσόντων.	
Φιλιππίνες	Δίδεται η προηγούμενη άδεια για ένοπλους φρουρούς με την προϋπόθεση ότι δεν θα εμπλακούν στη λειτουργία, διοίκηση και πλοήγηση του πλοίου.	<a href="http://www.dotc.gov.ph">www.dotc.gov.ph</a>
Χονγκ Κονγκ	Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ζητήσουν ένα έγγραφο το οποίο θα επιτρέπει ρητά την μεταφορά όπλων και ομάδας ασφαλείας επί του πλοίου.	<a href="http://www.mardep.gov.hk">http://www.mardep.gov.hk</a>

Πίνακας 8 Τα κράτη Σημαίας και η δυνατότητα πρόσληψης φρουρών επί των πλοίων.

### 7.3. Η εισαγωγή του προτύπου συμβολαίου Guardcon της BIMCO

Τον Μάρτιο του 2012, η μεγάλη ναυτιλιακή οργάνωση Bimco με μια απόφαση-ορόσημο, δημοσίευσε μία τυποποιημένη σύμβαση, την λεγόμενη Guardcon η οποία θα χρησιμοποιείται ως πρότυπο κατά την πρόσληψη φρουρών επί των εμπορικών πλοίων (G. Hunter, 2014). Αποκλειστικός της στόχος ήταν επομένως να θέσει για πρώτη φορά ένα σύνολο εναρμονισμένων όρων και προϋποθέσεων κοινών για όλα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, σχετικών με την πρόσληψη ένοπλου ή άοπλου προσωπικού ασφαλείας για την προστασία των πλοίων κατά τον διάπλου τους από τον Ινδικό Ωκεανό. Το συμβόλαιο γρήγορα διαδόθηκε και υιοθετήθηκε από τους κοινωνούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας ως το πρότυπο σύμβασης μεταξύ των ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και των πλοιοκτητών οι οποίοι επιθυμούν να προστατεύσουν όσο πιο αποτελεσματικά γίνεται, τόσο το ίδιο το πλοίο, όσο και το ίδιο το πλήρωμα αλλά και το φορτίο, από πιθανές πειρατικές επιθέσεις. Οι όροι οι οποίοι περιέχονται σε αυτό έγιναν αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη και επιπλέον από τους φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίοι δεν προέβαλλαν αντιρρήσεις ως προς τις ασφαλιστικής φύσεως ρήτρες οι οποίες καθιερώνονται μέσα από την Guardcon.

Η ευρεία αποδοχή και χρήση της Guardcon οφείλεται στο ότι συνετάχθη κατόπιν προηγούμενης στενής συνεννόησης και επικοινωνίας με τον Διεθνή Όμιλο των P&I Clubs, τους υπόλοιπους ασφαλιστές και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Με αυτόν τον τρόπο, το συμβόλαιο κατάφερε να καλύψει πλήρως τις ανάγκες της αγοράς και γι' αυτό έγινε αποδέκτης τόσο μεγάλης και κυρίως άμεσης ανταπόκρισης (S. Askins, 2012). Επίσης, προηγήθηκε ο εξονυχιστικός έλεγχος κάθε όρου του συμβολαίου προτού αυτό δημοσιευθεί, από τις ιδιωτικές εταιρείες-παρόχους υπηρεσιών ασφαλείας καθώς και από την αρμόδια Επιτροπή της Bimco.

Η σύμβαση Guardcon δίνει έμφαση σε δύο κρίσιμα σημεία:

1. Ορίζει καταρχήν ότι η ομάδα ασφαλείας η οποία θα προσληφθεί επί του εμπορικού πλοίου θα πρέπει να απαρτίζεται από τουλάχιστον τέσσερις φρουρούς. Ταυτοχρόνως, επειδή αναγνωρίζεται το αυξημένο κόστος και η οικονομική επιβάρυνση την οποία θα υφίσταται ο πλοιοκτήτης προσλαμβάνοντας τέσσερις φρουρούς, θα είναι δυνατή η πρόσληψη τριών αντί τεσσάρων φρουρών, κατόπιν συζήτησης και διαπραγμάτευσης. Για την τελική απόφαση σχετικά με το αν θα γίνει δεκτή ή όχι η επιλογή της ναυτιλιακής εταιρείας να προσλάβει τρεις φρουρούς, κεντρικό ρόλο θα παίζει η γεωγραφική περιοχή στην οποία προγραμματίζεται να λάβει χώρα το συγκεκριμένο ταξίδι. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες οι πληροφορίες για το ταξίδι το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί και αφού γίνουν γνωστές οι ακριβείς κατευθύνσεις και συντεταγμένες τις οποίες θα ακολουθήσει το πλοίο, θα κριθεί αναλόγως και η επικινδυνότητα ενός συγκεκριμένου περάσματος.
2. Ακόμη, η Guardcon παρέχει οδηγίες οι οποίες σχετίζονται με τους κανόνες για τη Χρήση Βίας (τους λεγόμενους RUF), προσδιορίζοντας με ακρίβεια τα επιθυμητά όρια στη βία καθώς και τα όρια της άμυνας απέναντι σε αυτή. Επίσης, παρέχεται και ορισμός της χρήσης βίας η οποία έχει θανατηφόρο αποτέλεσμα και χαρακτηρίζεται ως η έσχατη λύση για εξαιρετικές περιστάσεις.

Συνεχίζοντας, ορισμένοι όροι περιλαμβανόμενοι στο συμβόλαιο υπό τον τύπο της Guardcon, θεωρούνται από τα P&I Clubs ως μη επιδεκτικοί διαπραγμάτευσης ως προς τη μεταβολή του περιεχομένου τους ούτε και διόρθωσής τους. Σε αντίθεση

περίπτωση, στο ενδεχόμενο δηλαδή μιας αλλαγής, θα επερχόταν ουσιαστική διαφοροποίηση στο νόημα και τον σκοπό των όρων της σύμβασης. Οι κεντρικής σημασίας όροι αυτοί παρατίθενται παρακάτω:

#### Όρος 6- Υποχρεώσεις των υπαλλήλων-φρουρών υπό τη σύμβαση πρόσληψης

Σε αυτόν τον όρο περιέχονται τα κριτήρια και οι ιδιότητες τις οποίες πρέπει να φέρουν οι φρουροί, μεταξύ των οποίων η υποχρεωτική προηγούμενη στρατιωτική ή αστυνομική εμπειρία, η λήψη εκπαίδευσης βάσει των Προτύπων Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και επαγρύπνησης (STCW) καθώς και η επαρκής γνώση των Best Management Practices. Η ιδιωτική εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα είναι υπεύθυνη για την ορθή παρουσίαση των προσόντων και δεξιοτήτων εν γένει των φρουρών οι οποίοι απαρτίζουν το προσωπικό τους, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι εκείνες οι οποίες θα οφείλουν να επιδείξουν την δέουσα επιμέλεια κατά την επιλογή της εταιρείας με την οποία θα συνάψουν την σχετική σύμβαση.

#### Όρος 8-Εξουσία Καπετάνιου

Στον όρο αυτό δίδεται έμφαση στο ότι την τελική εξουσία την έχει ο Καπετάνιος, μάλιστα ο τελευταίος θα έχει το δικαίωμα ακόμα και να διατάξει την παύση πυρών σε περίπτωση ανταλλαγής πυροβολισμών μεταξύ των πειρατών και των φρουρών οι οποίοι έχουν κληθεί να προστατεύσουν το πλοίο. Η διάταξη αυτή αντικατοπτρίζει τις απαιτήσεις τις οποίες θέτουν η Σύμβαση SOLAS και ο Κώδικας ISPS, κατά τις οποίες ο Καπετάνιος έχει την εξουσία και την υπέρτατη ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου (A. Preston et al, 2011). Επιπροσθέτως, διατηρείται το ατομικό δικαίωμα στην άμυνα και το προσωπικό ασφαλείας θα ευθύνεται το ίδιο για τις πράξεις στις οποίες θα προβαίνει.

Κατά την διαδικασία της σύνταξης του συμβολαίου διατυπώθηκαν ανησυχίες ως προς το κατά πόσο ο Καπετάνιος θα υποχρεούται να ασκήσει το δικαίωμα του στην παρέμβαση κατά την ανταλλαγή πυρών η οποία κατά την άποψή του απειλεί την ασφάλεια του πληρώματος του πλοίου. Κατ' αναλογία τέθηκε εδώ το παράδειγμα κατά το οποίο αν κατά τη διαδικασία της φόρτωσης του πλοίου, η τοποθέτηση του φορτίου θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό, ο Καπετάνιος έχει νομική υποχρέωση να παρέμβει για να εμποδίσει τον επερχόμενο κίνδυνο. Πράγματι αν δεν ασκούσε παρέμβαση, θα μπορούσε να βρεθεί αντιμέτωπος

με ποινικές ευθύνες σε μια ενδεχόμενη δίωξή του λόγω της αμέλειας που επέδειξε. Παρόλα αυτά μέχρι σήμερα δεν έχει λάβει χώρα ποινική δίωξη ούτε και καταδίκη Καπετάνιου για παρόμοιες περιστάσεις και επικρατεί η ελπίδα ότι υπό ανάλογες συνθήκες, η άσκηση κριτικής στις πράξεις ή παραλείψεις του Καπετάνιου δεν θα αποτελέσει την οδό που θα κληθούν να επιλέξουν οι αρμόδιες αρχές.

#### Όρος 10-Άδειες και Πιστοποιήσεις

Σύμφωνα με την σύμβαση Guardcon οι ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας πρέπει να προβαίνουν σε επίσημη κατάθεση-δήλωση με την οποία να βεβαιώνεται ότι η εταιρεία και το προσωπικό ασφαλείας το οποίο παρέχει αυτή, είναι εφοδιασμένοι με τις απαραίτητες άδειες και πιστοποιήσεις ειδικά όσον αφορά στη μεταφορά όπλων.

Λόγω της πολυπλοκότητας των διεθνών έννομων τάξεων ως προς την μεταφορά και τη χρήση όπλων, θα πρέπει να εξετάζεται πολύ προσεκτικά το εάν είναι νόμιμη ή όχι η μεταφορά αυτή εντός ενός συγκεκριμένου κράτους. Για παράδειγμα σε μια απρόσμενη αλλαγή διαδρομής του πλοίου και επομένως και κατεύθυνση σε άλλο κράτος, αν πρέπει να γίνουν επισκευές ή να εφοδιαστεί με ανταλλακτικά ή με προμήθειες γενικότερα, αλλάζει και η δικαιοδοσία και η νομοθεσία με βάση την οποία μπορεί να είναι παράνομη η μεταφορά όπλων τα οποία βρίσκονται ήδη επί του πλοίου (A.Preston et al, 2011).

#### Όρος 12-Ασφάλεια και Όρος 15-Ευθύνες και Αποζημιώσεις

Στο συμβόλαιο Guardcon περιλαμβάνεται ο λεγόμενος όρος knock-for-knock, σύμφωνα με τον οποίο το κάθε συμβαλλόμενο μέρος θα ευθύνεται για την όποια καταστροφή ή απώλεια η οποία ενδεχομένως πλήξει την δική του περιουσία ή για όποιο ατύχημα ή τραυματισμό λάβει χώρα σε βάρος του δικού του προσωπικού, χωρίς να παραχωρείται το δικαίωμα στο ένα συμβαλλόμενο μέρος να στραφεί κατά του άλλου<sup>63</sup>. Όσον αφορά στις αγωγές αποζημίωσης τρίτων μερών θα ισχύσει και πάλι ο όρος knock-for-knock, με εξαίρεση την περίπτωση όπου οι απαιτήσεις των τρίτων προσώπων γεννήθηκαν ως αποτέλεσμα επίδειξης αμέλειας. Κατώτατο όριο ασφαλείας το οποίο απαιτείται κατά το Guardcon είναι τα \$5,000,000. Ακόμη, η εταιρεία παροχής των φρουρών ασφαλείας δεν υποχρεούται να παράσχει εγγυήσεις

---

<sup>63</sup> <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/KnockforKnock1113.htm>

ότι θα προστατεύσει το πλοίο και τα μέλη του πληρώματος από μια ενδεχόμενη επίθεση πειρατών ή ληστεία επί του πλοίου. Γενικά θα έλεγε κανείς ότι δεν ήταν στις προθέσεις των συντακτών της Guardcon η μετάθεση των ευθυνών από τους παραδοσιακούς φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης στις εταιρείες με τις οποίες οι ναυτιλιακές εταιρείες συνάπτουν σύμβαση πρόσληψης ενόπλων ή όχι φρουρών.

Όσον αφορά στα κόστη σε περίπτωση όπου παρουσιαστεί η ανάγκη το πλοίο να αλλάξει πορεία από την προκαθορισμένη για τον σκοπό της αποβίβασης τραυματισμένου ή αρρώστου φρουρού, το συμβόλαιο ορίζει ότι υπεύθυνος για τα κόστη αυτά θα είναι ο πλοιοκτήτης. Ωστόσο, η εταιρεία παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας θα επωμίζεται της ευθύνης για την αποβίβαση και επαναπατρισμό των φρουρών οι οποίοι απαρτίζουν το προσωπικό της είτε υπό το καθεστώς κάλυψης ευθύνης εργοδότη είτε υπό το καθεστώς κάλυψης σε περίπτωση ατομικού ατυχήματος. Η ανάληψη της ευθύνης από την εταιρεία παροχής των φρουρών στις ως άνω περιπτώσεις θα αποτελεί προϋπόθεση για τη νομιμότητα της σύναψης της σύμβασης κατά το πρότυπο συμβόλαιο της Guardcon.

Σε γενικό πλαίσιο, τα συμβαλλόμενα μέρη θα έχουν την ευθύνη για τον τραυματισμό του δικού τους προσωπικού, καθώς και την ευθύνη για την καταστροφή ή απώλεια μέρους ή του συνόλου του εξοπλισμού τους. Μοναδική εξαίρεση θα αποτελέσει η περίπτωση όπου η απώλεια ή καταστροφή επέλθει ως άμεση συνέπεια της αμελούς εκπυρσοκρότησης όπλου από ένοπλο φρουρό εις βάρος μέλους ή μελών του πληρώματος. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θα δικαιούται να αναζητήσει φυσικά αποζημίωση και αποκατάσταση από την εταιρεία παροχής ενόπλου προσωπικού.

#### Όρος 18-Καθυστερήση και Όρος 19-Ακύρωση και Παύση

Η σύμβαση Guardcon αναγνωρίζει το γεγονός ότι είναι πιθανό να δημιουργηθούν καθυστερήσεις ως συνέπεια της επιβίβασης ή αποβίβασης των φρουρών καθώς και της μεταφοράς του εξοπλισμού, ειδικά των όπλων, εντός και εκτός ενός λιμανιού. Επιπροσθέτως, αναγνωρίζεται ότι οι καθυστερήσεις αυτές ενδεχομένως να μην προκαλούνται από υπαιτιότητα των operators, των υπαλλήλων της πλοιοκτήτριας εταιρείας οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Εγκαθιδρύεται η υποχρέωση της εταιρείας παροχής του προσωπικού ασφαλείας να αποφεύγει όσο είναι δυνατόν, τη δημιουργία καθυστερήσεων στον απόπλου του



πλοίου. Εν συνεχεία, καθορίζεται ότι η χρονική περίοδος κατά την οποία δεν θα επιρρίπτεται η ευθύνη σε εκείνους είναι οι πρώτες από την καθυστέρηση 24 ώρες και σε περίπτωση όπου η επιβίβαση/αποβίβαση των φρουρών έχει καθυστερήσει πάνω από 24 ώρες για λόγο εκτός του πεδίου ευθύνης του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να προβεί σε άμεση ακύρωση του συμβολαίου μετά το πέρας της προαναφερθείσας χρονικής περιόδου. Αν ωστόσο η ακυρωθεί η σύμβαση από την πλοιοκτήτρια εταιρεία για οποιοδήποτε αιτία εκτός από την δημιουργία καθυστερήσεων, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, θα γεννάται υποχρέωση αποκατάστασης της ζημίας την οποία υπέστη η εταιρεία παροχής προσωπικού ασφαλείας και το ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται κατά αναλογία με το πόσες ώρες πριν την συμφωνημένη διαδρομή ελήφθη η ειδοποίηση της ακύρωσης.

Στις 20 Φεβρουαρίου 2014, ο οργανισμός BIMCO αφουγκραζόμενος τις αυξημένες ανάγκες προστασίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας λόγω της έξαρσης του φαινομένου της πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας, εξέδωσε εγκύκλιο με οδηγίες για τη χρήση της σύμβασης Guardcon κατά τον διάπλου μέσα από τα επικίνδυνα ύδατα της Δυτικής Αφρικής. Οι πειρατικές επιθέσεις στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή πράγματι διαφέρουν κατά πολύ από εκείνες οι οποίες λαμβάνουν χώρα στον Ινδικό Ωκεανό και για αυτό τον λόγο, απαιτείται και διαφορετική προσέγγιση ως προς την αντιμετώπιση και την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας. Η βασική διαφορά εντοπίζεται στο ότι οι πειρατικές επιθέσεις στον Ινδικό Ωκεανό εκτυλίσσονται στα διεθνή ύδατα (ανοιχτή θάλασσα), ενώ οι επιθέσεις στη Δυτική Αφρική διαδραματίζονται κατά την είσοδο ή έξοδο πλοίου από λιμάνια ή όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο εντός των χωρικών υδάτων ενός παράκτιου κράτους.

Το εθνικό δίκαιο στις χώρες οι οποίες βρίσκονται εντός της επικίνδυνης ζώνης απαγορεύει την μεταφορά πυροβόλων όπλων από αλλοδαπούς φρουρούς επί εμπορικών πλοίων τα οποία διαπλέουν εντός των χωρικών υδάτων τους<sup>64</sup>. Οι πλοιοκτήτες οι οποίοι επιθυμούν να προστατεύσουν τα πλοία τους στις περιοχές αυτές μέσω της πρόσληψης προσωπικού παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα πρέπει να βασιστούν στις τοπικές δυνάμεις του λιμενικού σώματος ή του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και στους εγχώριους φρουρούς. Στη Νιγηρία, για παράδειγμα, το Πολεμικό

---

<sup>64</sup> <http://www.eaglespeak.us/2014/07/gulf-of-guinea-pirates-use-of-private.html>

Ναυτικό διαθέτει σκάφη τα οποία εκτελούν περιπολίες για την προστασία των εμπορικών πλοίων.

Εφόσον η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποφασίσει ότι επιθυμεί να προσληφθεί ντόπιο προσωπικό ασφαλείας (από τις δυνάμεις του Στρατού ή της Αστυνομίας), δύο είναι οι επιλογές που θα έχει: πρώτον, να έρθει σε επαφή με τοπικούς πράκτορες οι οποίοι να διαθέτουν διασυνδέσεις με τις στρατιωτικές/ αστυνομικές δυνάμεις της χώρας για την πρόσληψη ντόπιων φρουρών ασφαλείας. Δεύτερον, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αναζητήσει τις υπηρεσίες μιας ιδιωτικής εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, η οποία όμως θα κληθεί να δράσει ως μεσολαβήτρια και μόνο για την πρόσληψη ντόπιων φρουρών και επίσης, να προσφέρει τις τεχνικές γνώσεις και τεχνική υποστήριξη σε διοικητικές και γραφειοκρατικές εργασίες.

Υπό την αρχική του μορφή, το Guardcon σχεδιάστηκε για να προσφέρει διευκόλυνση και ασφάλεια στους φορείς της ναυτιλιακής κοινότητας μέσω της παροχής ενός προσυμφωνημένου πλαισίου εντός του οποίου σκιαγραφούνται οι ευθύνες των συμβαλλομένων μερών κατά την πρόσληψη φρουρών στα ταξίδια εντός διεθνών υδάτων, τα οποία χαρακτηρίζονται από επικινδυνότητα. Όταν όμως το πλοίο εξέρχεται από τον διεθνή χώρο και εισέρχεται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους και συγκεκριμένα στο λιμάνι μιας χώρας για εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, θα υπόκειται σε διαφορετικούς κανόνες σχετικά με την δυνατότητα πρόσληψης ένοπλων φρουρών. Κατά συνέπεια, απαγορεύεται η παρουσία αλλοδαπών φρουρών επί των εμπορικών πλοίων στις περιοχές του Κόλπου της Γουινέας και σε περίπτωση όπου αυτοί εξακολουθούν να βρίσκονται επί του πλοίου, θα πρέπει να αποβιβασθούν άμεσα και να αντικατασταθούν από εγχώριο προσωπικό ασφαλείας<sup>65</sup>. Αν ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να επιθυμεί και να προσβλέπει στη συνεργασία με κάποιον ιδιωτικό πάροχο τέτοιων υπηρεσιών, για τη διατήρηση της νομιμότητας της εν λόγω συνδιαλλαγής, θα πρέπει να υπάρξουν οι αρμόζουσες διορθώσεις επί του συμβολαίου. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να διορθωθεί η σύμβαση ούτως ώστε να αναγράφεται σε αυτό ότι η ιδιωτική εταιρεία δρα εκ μέρους του πλοιοκτήτη ως μεσολαβήτρια και μόνο για τον εφοδιασμό του πλοίου με ντόπιους φρουρούς. Αυτή είναι μια πολύ σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με τα ισχύοντα και συμφωνηθέντα στη σύμβαση η οποία χρησιμοποιείται για την πρόσληψη φρουρών

---

<sup>65</sup> [http://www.american-club.com/files/files/Piracy\\_Armed\\_Guards\\_Appendix\\_6.pdf](http://www.american-club.com/files/files/Piracy_Armed_Guards_Appendix_6.pdf)

στους πλόες στον Ινδικό Ωκεανό. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη την παραπάνω διαφοροποίηση και επίσης, το γεγονός ότι η ιδιωτική εταιρεία μέσω των αντιπροσώπων της θα έχει πολύ περιορισμένη δυνατότητα άσκησης ελέγχου επί των πράξεων των ντόπιων φρουρών.

Συνοψίζοντας, ο σκοπός της έκδοσης της εγκυκλίου αυτής του οργανισμού BIMCO είναι διττός: Αρχική επιδίωξη υπήρξε να ξεκαθαριστεί ότι η σύμβαση αυτού του τύπου θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για την πρόσληψη ένοπλων φρουρών επί των πλοίων τα οποία κινούνται στα διεθνή ύδατα. Άρα, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να γίνεται χρήση του συμβολαίου για την πρόσληψη ντόπιων ένοπλων φρουρών στις περιοχές της Δυτικής Αφρικής και αυτό διότι το Guardcon περιλαμβάνει όρους και ορίζει ευθύνες οι οποίες αποβλέπουν στην άμεση πρόσληψη φρουρών από την πλοιοκτήτρια εταιρεία και στον άμεσο έλεγχο του προσωπικού ασφαλείας της ιδιωτικής εταιρείας. Ανακεφαλαιώνοντας, για κάθε έμμεση μορφή πρόσληψης, όπως στην περίπτωση όπου ο ιδιωτικός πάροχος δρα μεσολαβητικά μέσω επαφών με τους τοπικούς πράκτορες, δεν θα πρέπει να προβαίνουν τα συμβαλλόμενα μέρη σε σύναψη σύμβασης σύμφωνα με το πρότυπο Guardcon, αλλά θα είναι αναγκαία η προσθήκη των ανάλογων αλλαγών στο περιεχόμενο του συμβολαίου. Εδώ, έγκειται και ο δεύτερος σκοπός της εγκυκλίου του Φεβρουαρίου του 2014, ο οποίος είναι η παροχή στοχευμένων οδηγιών ως προς τις αλλαγές τις οποίες θα πρέπει να υιοθετήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη όταν επιθυμούν να προσλάβουν φρουρούς για την προστασία του πλοίου και του πληρώματος εντός χωρικών υδάτων. Το γεγονός ότι είναι επιτρεπτή η χρήση μόνο εγχώριων φρουρών στις συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου, αλλάζει τα δεδομένα και σε κάθε περίπτωση, συνιστάται η προηγούμενη ενημέρωση των ασφαλιστών και ιδιαίτερα, του P&I Club και φυσικά η επικοινωνία με το Κράτος σημαίας για την εύρεση σχετικών κανονισμών για τη χρήση εγχώριου προσωπικού ασφαλείας. Μεταξύ των διορθώσεων τις οποίες προτείνει ο οργανισμός, συνιστάται η αποφυγή προσθήκης αλλαγών ειδικά στον όρο 15, με τον οποίον όπως εκτέθηκε παραπάνω, προσδιορίζονται οι ευθύνες και αποζημιώσεις καθώς και ο όρος knock-for-knock. Η λίστα στην οποία απαριθμούνται οι προτεινόμενες αλλαγές δεν είναι φυσικά περιοριστική ούτε δεσμευτική, αλλά τα μέρη θα μπορούν να προσθέσουν κατά βούληση τις δικές τους τροποποιήσεις, οι οποίες σε κάθε περίπτωση πριν συμφωνηθούν θα πρέπει να ελέγχονται από το P&I Club, το οποίο είναι

επιφορτισμένο με το καθήκον της μελέτης του ρίσκου για την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το οποίο είναι συνήθως μεγαλύτερο όταν οι ιδιωτικές εταιρείες δρουν ως μεσάζοντες κατά τη σύναψη της σύμβασης και όχι ως απευθείας συμβαλλόμενο μέρος με τη ναυτιλιακή εταιρεία.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ανακεφαλαιώνοντας, μέσα από την διπλωματική εργασία αυτή αναδείχθηκε το έγκλημα της πειρατείας ως ένα φαινόμενο το οποίο απασχολεί τη παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα κυρίως λόγω των ανυπολόγιστων ζημιών που προκαλεί. Οι ζημιές αυτές, οικονομικής αλλά και κοινωνικής φύσεως, όταν αντιμετωπίζονται μέσα από τη νομική σκοπιά τους, συνθέτουν ένα ζήτημα η ανάλυση του οποίου είναι ιδιαίτερα περίπλοκη και αναδιπλώθηκε μέσα από την παρούσα εργασία.

Το φαινόμενο της πειρατείας, αν και εξασθενημένο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, εξακολουθεί να επίκειται και εξ αυτού του λόγου, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα πριν την είσοδο του πλοίου τους σε μια επικίνδυνη περιοχή. Ειδικά οι απαγωγές σε ορισμένες περιοχές συνιστούν ένα φαινόμενο το οποίο έχει προσλάβει ανησυχητικές διαστάσεις και χρήζει ιδιαίτερης προσοχής όσον αφορά στην εξέλιξη και την αντιμετώπισή του.

Η σύγχρονη ναυτασφαλιστική αγορά προσφέρει πολλές επιλογές ως προς τα είδη των ασφαλειών με τις οποίες ο πλοιοκτήτης μπορεί να προασπίσει τα πλοία του και σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, να διεκδικήσει την ανάλογη χρηματική αποζημίωση από τους ασφαλιστές του. Στην εργασία αυτή, παρουσιάστηκαν τα διαθέσιμα ασφαλιστικά προϊόντα καθώς και το αντικείμενο κάλυψης και ο σκοπός του καθενός από αυτά.

Κατά την σύνταξη ενός ναυλοσυμφώνου, κρίνεται υψίστης σημασίας η χρήση και θέση σε εφαρμογή των ρητρών πειρατείας οι οποίες θα προσδιορίσουν τις υποχρεώσεις μεταξύ πλοιοκτήτριας εταιρείας και ναυλωτών, ούτως ώστε να περιορισθεί ο κίνδυνος διαφωνιών κατά τον καταμερισμό των ευθυνών μετά από ένα περιστατικό της πειρατείας. Ακόμη, μέσα από τις ρήτρες θα καθορίζεται και το δικαίωμα της άρνησης του πλοιοκτήτη να αποδεχτεί τις εντολές του ναυλωτή για να προχωρήσει σε μια περιοχή η οποία χαρακτηρίζεται από συχνά κρούσματα πειρατείας.

Μετά την παράνομη κράτηση ενός πλοίου από πειρατές, ανακύπτει το ζήτημα της κάλυψης της αποζημίωσης των φορέων που υπέστησαν ζημία και σε αυτή την περίπτωση, θα ενεργοποιηθεί ο θεσμός της γενικής αβαρίας, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις της αμοιβαίας συνεισφοράς. Ακόμη, προβάλλει επιτακτικό το ερώτημα

αν ο συμφωνηθείς ναύλος θα είναι πληρωτέος ή όχι και για ποιο χρονικό διάστημα ακριβώς; Η απάντηση δίδεται μέσα από τη νομολογία κατά περίπτωση και θα βρίσκεται πάντοτε σε συνάρτηση με το περιεχόμενο το ναυλοσυμφώνου. Ένα επιπλέον ζήτημα το οποίο αναπτύχθηκε είναι η καταβολή των λύτρων τα οποία ζητούνται από τους πειρατές με αντάλλαγμα την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος που βρίσκονται σε καθεστώς ομηρίας. Θα είναι νόμιμη η πράξη της πληρωμής του ποσού των λύτρων; Και αν ναι, υπό ποιές προϋποθέσεις; Η απάντηση δίδεται μέσα από το κείμενο της εργασίας και εξαρτάται τόσο από τις προηγούμενες δικαστικές κρίσεις όσο και από τις διατάξεις τις οποίες προβλέπουν οι έννομες τάξεις σε διεθνές επίπεδο.

Όσον αφορά στη πρόσληψη των ένοπλων φρουρών, σήμερα η ναυτιλιακή κοινότητα και κυρίως οι ασφαλιστές P&I έχουν ταχθεί υπέρ της τακτικής αυτής ως αναπόφευκτου μέτρου προστασίας από την επίθεση των πειρατών. Καθώς όμως η νομιμότητα της παρουσίας των φρουρών επί των πλοίων δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμη σε όλα τα Κράτη Σημαίας, θα πρέπει να προηγείται αυστηρός έλεγχος της σύμβασης πρόσληψης, των όρων που περιέχει καθώς επίσης και των σχετικών αδειών και πιστοποιήσεων τόσο των όπλων όσο και της ιδιωτικής εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

Συμπερασματικά, αν και η απειλή της πειρατείας είναι και θα συνεχίσει να στο μέλλον αισθητή στα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, δηλαδή στους πλοιοκτήτες, τους ασφαλιστές, τους ναυτικούς αλλά και τους νομικούς συμβούλους των πλοιοκτητριών εταιρειών, προτείνονται οι παρακάτω μορφές πρόληψης διαφωνιών αλλά και δράσης σχετικά με την πειρατεία:

- Δημιουργία κοινού νομοθετικού πλαισίου από τα Κράτη με στόχο την κοινή δράση των μερών.
- Επιλογή των κατάλληλων ρητρών στο ναυλοσύμφωνο ώστε να αποφεύγεται η οποιαδήποτε αμφιβολία όσον αφορά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και των ναυλωτών.
- Άμεση υποστήριξη από τους ασφαλιστές και δημιουργία των κατάλληλων ασφαλιστικών προϊόντων.
- Έγκαιρη και αποτελεσματική ενημέρωση όλων των φορέων ως προς τις περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν αυξημένα περιστατικά πειρατείας.

- Εφαρμογή των Best Management Practices , όπως ήδη αναφέρθηκε στην εργασία.
- Εκπαίδευση των μελών του πληρώματος ώστε να εφαρμόσουν ορθώς τις BMPs.
- Άμεση αναφορά στους ναυτιλιακούς οργανισμούς οποιουδήποτε συμβάντος πειρατικής επίθεσης.
- Έκδοση και δημοσίευση στατιστικών στοιχείων και μελετών.
- Χάραξη ολιστικής στρατηγικής για την αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου από την ναυτιλιακή εταιρεία.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- Παζαρζής Μ. (2015) *Ναυτασφαλίσεις*, Εκδόσεις Da Vinci

### **Διεθνής Βιβλιογραφία**

- Carden N. (2010) *Piracy and Armed Robbery at Sea – How Best to Protect Seafarers Piracy and P&I Insurance*, Seminar presentation at the IGP&I Maritime Security Subcommittee.
- Clift R. (2015) *Piracy: detentions, ransoms and negotiations*, Power point presentation by Hill Dickinson LLP.
- Dutton Y. M. & Bellish J. (2012) *Refusing to negotiate: analyzing the legality and practicality of a piracy ransom ban*, Published by Cornell International Law Journal.
- Enzel V., Swiss re (2010) *Shipping threatened by piracy: who picks up the bill?* Brochure published by Druckerei Fritz Kriechbaumer.
- International Chamber of Commerce –International Maritime Bureau (2016) *Piracy and armed robbery against ships - Annual Report*.
- International Chamber of Commerce –International Maritime Bureau (2017) *Media Release*.
- John J., Pitney Jr, Levin J. & Crocker P. (2013) *Private Anti-Piracy Navies: How Warships for Hire are Changing Maritime Security*, ch.6 p.91-120 published by Lexington Books.



- Kimball J. (2010) *Walking the Plank*, Presentation and speech at the Connecticut Maritime Association's ("CMA") Shipping 2010 Conference.
- Kluge C. Munich Re Group (2006) *Piracy-Threat at Sea- a risk analysis*, Brochure published by Druckerei Fritz Kriechbaumer.
- Lingard R., Ward A., Whitear N. & Hickson L. (2015) *When the unexpected happens- a War risks practitioner course*, Power point presentation by Thomas Miller Group.
- Loverdou T. (2012) *Thoughts on some piracy implications for marine insurance*, Lecture at the Centre for Commercial Law Studies (CCLS) Queen Mary, University of London.
- Mair S. (2011) *Piracy and Maritime Security*, p.30, Research paper published by stiftung wissenschaft und politik.
- Marts C. (2010) *Piracy Ransoms—Conflicting Perspective*, p.5-35 Working Paper published by One Earth Future Foundation.
- Neylon R. & Gosling J., Holman Fenwick Willan (2011) *Banning ransom payments to Somali Pirates would outlaw the only method a shipowner has to remove his crew from harm's way and rescue his vessel and cargo*, Published by Lloyd's List.
- Peel M. (2017) *Islamist militant piracy troubles Philippines*, published by The Financial Times.
- Preston A. & Austin N. (2010) *Shipping update: Piracy Off-hire or not?* Mondaq Business Briefing, Published by Mondaq Ltd.
- Sakellariadou S. (2009) *Maritime Insurance and Piracy*, Paper for AIDA Europe Conference in Zurich.

- Sanders D., Hilary N., Hinton P., Farr D., Colomb Y. & Anderson J. (2010) *Marine Piracy, UK 2010 Piracy Report version 6*, σελ. 5-21, Published by the Actuarial Association.
- Siemens R.L., Joshua J. Pollack & Jessica L. Freiheit (2009) *Piracy's impact on Insurance*, Vol. 56 No 7, Published by Risk Management Magazine.
- Stockwood M., (2012) *Commercial court clarifies owners' obligations under the Conwartime 1993*, Mondaq Business Briefing, Published by Mondaq Ltd.
- Thomas H. & George M. (2013) *War Risks: Loss of Hire and Other Insurance Implications*, Lecture at Lloyd's Old Library.
- Todd P. (2003) *Maritime Fraud and Piracy*, Published by Informa Lloyd's List.
- Williams R. Gard AS (2013) *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, ch.10, p.235-240, Published by Rosendahls.
- Williams D., The Standard Club (2011) *The impact of piracy: on hire or off hire?* P.10 Published by Standard Bulletin Special Editions.

### **Ελληνική και Διεθνής Νομοθεσία**

- Ελληνικός Ποινικός Κώδικας Άρθρο 8 παρ.1 εδ. στ.
- Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών (25-8-1924) για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και τα τροποποιητικά αυτής πρωτόκολλα της 23-2-1968 και της 26-12-1979 (Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ).
- Νομοθετικό Διάταγμα 187/73 (ΦΕΚ 261/Α/3-10-1973) Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.
- Νόμος 3922/2011(ΦΕΚ 35/Α/4-3-2011) Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις.

- Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ 136/Α/23-6-1995) Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.
- Νόμος 4058/2012 (ΦΕΚ 63/Α/22-3-2012) Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις.
- Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών ή Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ), 1950.
- American Institute Hull Clauses, 1977.
- Executive Order 13536 of April 12, 2010.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.
- International Hull Clauses, 2003.
- International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), 2004.
- Institute Cargo Clauses (A) L382 1-1-2009.
- Law 77/2012, The protection of Cyprus ships against acts of piracy and other unlawful acts.
- Maritime Security Advisory – 03/2011, Republic of Liberia.
- MMC 243/2012, Panama.
- Regulation of 22 June 2004 No. 972 concerning protective security measures on board ships and mobile offshore drilling units, Norway.
- Republic of the Marshall Islands ,Title 7 Chapter 13 Weapons Control Act.
- UK Marine Insurance Act 1906 Chapter 41 6 Edw 7.

- UK Terrorism Act 2000, Chapter 11.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).
- York and Antwerp Rules, 1890.

### Διαδικτυακές Αναφορές

- Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (2016) *Ασφάλιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων 2014-2015*, available at: [http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/oikmel-cargo2014\\_2015gr.pdf](http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/oikmel-cargo2014_2015gr.pdf), accessed on 16/2/2017.
- Admiralty Law - Marine Insurance available at: [http://www.admiraltylaw.com/papers/marine\\_insurance-outline.pdf](http://www.admiraltylaw.com/papers/marine_insurance-outline.pdf), accessed on: 15/05/2017.
- American Club - *Piracy-Armed Guards*, available at: [http://www.american-club.com/files/files/Piracy\\_Armed\\_Guards\\_Appendix\\_6.pdf](http://www.american-club.com/files/files/Piracy_Armed_Guards_Appendix_6.pdf), accessed on 26/4/2017.
- Amos P. & Sailor D., Steamship Mutual (2010) *Piracy-an off-hire event?* available at: <https://www.steamshipmutual.com/Publications/Articles/Saldanha0910.html>, processed on 17/3/2017.
- Askins S., Ince & co (2012) *BIMCO publishes GUARDCON standard contract for the employment of security guards on vessels*, available at: <http://www.incelaw.com/gr/knowledge-bank/bimco-publishes-guardcon-standard-contract-for-the-employment-of-security-guards-on-vessels-28-march-2012>, accessed on 13/1/2017.
- Belgian ship mortgage registration, available at: <http://www.shipregistration.be>, accessed on 6/5/2017.

- Brown D., Clyde & Co (2012) *Is piracy an off-hire event?* Available at: [https://www.clydeco.com/uploads/Files/Publications/2012/CC002056\\_is\\_piracy\\_an\\_off\\_hire\\_event\\_17.10.12.pdf](https://www.clydeco.com/uploads/Files/Publications/2012/CC002056_is_piracy_an_off_hire_event_17.10.12.pdf), accessed on 22/3/2017.
- Danish Maritime Authority, available at: <http://www.dma.dk/>, accessed on 6/5/2017.
- Eagle Speak USA (2014) *Gulf of Guinea Pirates- Use of foreign armed guards restricted in Nigerian waters?* Available at: <http://www.eaglespeak.us/2014/07/gulf-of-guinea-pirates-use-of-private.html>, accessed on 22/4/2017.
- ESC Global Security , *Flag state laws for maritime security*, available at: <http://www.escgs.com/services/maritime-anti-piracy-services/services/anti-piracy-security-services/flagstates-regulations>, accessed on 10/3/2017.
- Federal Office for Economic Affairs and Export Control, available at: [www.bafa.de](http://www.bafa.de), accessed on 10/5/2017.
- Gard P&I Club (2011) *BMP4: Best management practices for protection against Somalia based piracy*, available at: <http://www.gard.no/webdocs/BMP4.pdf>, accessed on 7/11/2016.
- Gard P&I Club (2016) – *Loss of hire insurance: back to basics*, available at: <http://www.gard.no/web/updates/content/21853295/loss-of-hire-insurance-back-to-basics>, accessed on 18/4/17.
- Gard P&I Club (2009) *Piracy and time charterparty clauses – Risk shifting or risk sharing?* , available at: <http://www.gard.no/web/updates/content/52042/piracy-and-time-charterparty-clauses-risk-shifting-or-risk-sharing>, accessed on 19/3/2017.
- Gard P&I Club (2009) *Piracy- A major challenge*, available at: <http://www.gard.no/web/updates/content/52034/piracy-a-major-challenge>, accessed on 9/3/2017.

- Gard P&I Club (2009) *Piracy and Insurance*, available at: <http://www.gard.no/web/updates/content/52041/piracy-and-insurance>, accessed on 26/4/2017.
- Global Risks Insights (2016) *Kidnapping Risk on the rise in Philippines* available at: <http://globalriskinsights.com/2016/04/kidnapping-risk-philippines/>, accessed on 19/2/2017.
- Government of Malta, available at: <https://www.gov.mt>, accessed on 8/5/2017.
- Griffin Underwriting (2017) *Summary of cover*, available at: <http://www.griffin-underwriting.com/4/insurance-classes/29/summary-of-cover/>, accessed on 6/2/2017.
- Hellenic Coast Guard, available at: <http://www.hcg.gr>, accessed on 7/5/2017.
- Hellenic Parliament (2012), *Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία»*, available at: [http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/7597441\\_aitiologikiplouia.pdf](http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/7597441_aitiologikiplouia.pdf), accessed on 4/6/2017.
- Hellenic War Risks - *AP Area cover explained*, available at: <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/ap-area-cover-explained/>, accessed on 10/9/2016.
- Hellenic War Risks – *Hellenic war risks comprehensive cover*, available at: <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/cover-details/>, accessed on 15/9/2016.
- Hellenic War Risks – *Hellenic war risks cover - how it works*, available at: <https://www.hellenicwarrisks.com/our-cover/how-it-works/>, accessed on 10/9/2016.
- Hodge N. (2014) *Renewed focus on legality of ransom payments in wake of Islamic State brutality*, available at:

<https://www.ibanet.org/Article/NewDetail.aspx?ArticleUid=780FDF19-16AE-4F32-8B2B-984806EF55FF>, accessed on 15/4/2017.

- Hunter G. (2014) *Bimco special circular*, available at: [http://www.swedishclub.com/upload/P&I1332/SC2014\\_01.pdf](http://www.swedishclub.com/upload/P&I1332/SC2014_01.pdf), accessed on 9/9/2016.
- Idarat Maritime (2014) *On board security teams*, available at: <http://www.idaratmaritime.com/onboard-security.shtm>, accessed on 21/4/2017.
- International Chamber of Shipping (2016), *IMB Piracy reporting centre*, available at: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>, accessed on: 16/7/2016.
- International Chamber of Shipping (2015), *Comparison of Flag state laws on armed guards and arms on board*, available at: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-and-arms-on-boardD6805E4B3E6A.pdf?sfvrsn=0>, accessed on 3/2/2017.
- International Group of P&I Clubs (2013), *Piracy - Questions and answers*, available at: [http://static.igpandi.org/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Piracy\\_FAQs\\_28%20August%202013.pdf](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/Piracy_FAQs_28%20August%202013.pdf), accessed on 7/1/2017.
- International Group of P&I Clubs (2011) *Piracy- The insurance implications*, available at: [http://static.igpandi.org/igpi\\_website/media/article\\_attachments/Marsh%20Piracy%20implications.pdf](http://static.igpandi.org/igpi_website/media/article_attachments/Marsh%20Piracy%20implications.pdf), accessed on 15/2/2017.
- International Maritime Organization (IMO) (2016) *Guidelines for protection against piracy in the Gulf of Guinea Region*, available at: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines\\_for\\_protection\\_against\\_Piracy\\_in\\_the\\_Gulf\\_of\\_Guinea\\_Region.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines_for_protection_against_Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea_Region.pdf), accessed on 11/9/2016.

- International Registries, Inc. available at: <https://www.register-iri.com/>, accessed on 8/5/2017.
- ISO (2015) *Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships*, available at <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:28007:-1:ed-1:v1:en>, accessed on 9/4/2017.
- Kambere G. (2012) *Financing Al Shabaab: The vital port of Kismayo*, available at: <https://globalecco.org/el/financing-al-shabaab-the-vital-port-of-kismayo>, accessed on 8/12/2016.
- Kharchanka A., (2011) *Impact of piracy on terms and conditions of charterparties* available at: [http://www.joc.com/sites/default/files/joc\\_inc/breakbulk/bba2011\\_presentations/Panel3b+piracy+andreikharchanka.pdf](http://www.joc.com/sites/default/files/joc_inc/breakbulk/bba2011_presentations/Panel3b+piracy+andreikharchanka.pdf), accessed on 19/5/2017.
- Kemp A., (2012) *Liberty to invoke Conwartime Clause not necessarily subject to change of risk test*, available at: <http://www.hfw.com/Liberty-to-invoke>, accessed on 3/11/2016.
- Korean P&I Club, *War Risks Clause for time charters 2004*, available at: [http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library\\_03/2039258253\\_4FdBM1Eg\\_Conwartime2004.pdf](http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library_03/2039258253_4FdBM1Eg_Conwartime2004.pdf), accessed on 4/3/2017.
- Legislation UK- *Marine Insurance Act 1906*, available at: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/section/39>, accessed on 15/12/2016.
- Liberian Registry, available at: <http://www.liscr.com/>, accessed on 8/5/2017.



- Ministry of Transport, Communications and Works, available at:  
<http://www.mcw.gov.cy>, accessed on 8/5/2017.
- Netpas Distance available at: <https://www.netpas.net>, accessed on 25/8/2016.
- Norwegian Maritime Authority, available at:  
<https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/>, accessed on 7/5/2017.
- Panama Maritime Authority, available at: <http://www.segumar.com/piracy-circulars/>, accessed on 7/5/2017.
- Preston A., Purnell N. & Withoft M., Clyde & Co (2011) *Legal issues arising from the use of security guards on ships*, available at:  
<https://www.skuld.com/upload/Publications/Piracy/Clyde%20-%20Legal%20issues%20of%20security%20guards%20on%20ships%20July%202011.pdf>, accessed on 12/3/2017.
- Republic of Croatia- Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, available at: <http://www.mppi.hr>, accessed on 7/5/2017.
- Republic of the Philippines- Department of Transportation, available at:  
[www.dotc.gov.ph](http://www.dotc.gov.ph), accessed on 7/5/2017.
- Roche P. & Glover P., Norton Rose Fulbright (2010) *Piracy – The legality of ransom payments*, available at:  
<http://www.nortonrosefulbright.com/knowledge/publications/68395/piracy-the-legality-of-ransom-payments>, accessed on 23/2/2017.
- Safety for sea (2013) *Piracy and the use of armed security guards- A P&I perspective*, available at: <http://www.safety4sea.com/piracy-and-the-use-of-armed-security-guards-a-p-i-clubs-perspective/>, accessed on 3/5/2017.

- Saul J. & Reed C. (2011) *Shabaab-Somali pirate links growing: UN adviser*, available at: <http://www.reuters.com/article/ozatp-somalia-shabaab-pirates-idAFJ0E79J0G620111020>, accessed on 4/1/2017.
- Seacurus (2010) *Marine K&R Insurance: Frequently asked questions*, available at: <http://www.seacurus.com/newsletter/issue2.pdf>, accessed on 24/12/2016.
- Skuld (2016) *Kidnap and ransom*, available at: <https://www.skuld.com/covers/skuld-pi-covers/kidnap-and-ransom/kidnap--ransom/>, accessed on 9/11/2016.
- Skuld (2013) *Insight: Piracy- Gulf of Aden and Indian Ocean*, available at: <https://www.skuld.com/topics/voyage--port-risks/piracy/overall/piracy1/charterparties/>, accessed on 23/12/2016.
- Skuld (2009) *Bimco: piracy clause for time charterparties*, available at: <https://www.skuld.com/library/clauses/clause-library1/bimco-piracy-clause-for-time-charter-parties-2009>, accessed on 28/2/2107.
- Steamship Mutual (2015) *War Risk & Kidnap and ransom covers*, available at: <https://www.steamshipmutual.com/Downloads/Underwriting/War%20Risk/WarRiskKidnapandRansomCovers.pdf>, accessed on 14/3/2017.
- Steamship Mutual (2013), *Knock for knock clauses: No protection against refusal to perform*, available at: <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/KnockforKnock1113.htm>, accessed on 8/5/2017.
- Swarb (2017) *In re piracy jure gentium pc 1934*, available at: <http://swarb.co.uk/in-re-piracy-jure-gentium-pc-1934/>, accessed on: 3/3/2017.
- The Government of Hong Kong - Marine Department, available at: <http://www.mardep.gov.hk>, accessed on 8/5/2017.

- UK Government, *G8: Summit: kidnapping for ransom by terrorists- extract of communiqué*, Available at: <https://www.gov.uk/government/publications/g8-summit-kidnapping-for-ransom-by-terrorists-extract-of-communiqué>, accessed on 7/3/2017.
- UK P&I CLUB (2017) - *Review of the Year 2016* - available at: [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/2016\\_Publications/Review\\_of\\_the\\_year\\_2016/Review\\_of\\_the\\_Year\\_2016.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/2016_Publications/Review_of_the_year_2016/Review_of_the_Year_2016.pdf), accessed on 21/1/2017.
- UK P&I Club (2016) *Risk Focus- Kidnap and Ransom* available at: [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/2016/UK\\_Kidnap10-2.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/2016/UK_Kidnap10-2.pdf), accessed on 26/2/2017.
- UK P&I Club (2013) *IG updates piracy FAQs*, available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/ig-updates-piracy-faqs-august-2013-38707/>, accessed on 4/5/2017.
- UK P&I Club (2013) *Piracy- Frequently Asked Question- revised*, available at : [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Piracy/Piracy\\_FAQs\\_RevisedAug2013\\_web](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Piracy/Piracy_FAQs_RevisedAug2013_web), accessed on 30/4/2017.
- UK P&I Club- *Piracy Frequently Asked Questions* available at: [:https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest\\_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Latest_Publications/Circulars/Piracy%20FAQs), accessed on 25/4/2017.
- US Department of the Treasury (2010) *Executive Order 13536*, available at: <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Documents/13536>, accessed on 9/4/2017.
- Vilmar - *The effect of maritime piracy and Somalia on marine insurance*, available at: <http://vilmar.gr/the-effect/>, accessed on 21/3/2017.

- West of England P&I Club (2017) *Philippines: Attacks on vessels in the Sulu Sea* available at: <http://www.westpandi.com/Publications/News/philippines-attacks/>, accessed on 18/4/2017.
  
- Wong R. (2009) *Piracy-does it give rise to a claim for general average?*, available at: [http://seatransport.org/seaview\\_doc/SV\\_87/SV\\_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20\(1\).pdf](http://seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20(1).pdf), accessed on 10/2/2017.
  
- World maritime news (2015) *UK keeps piracy ransom legal*, available at: <http://worldmaritimeneeds.com/archives/150000/uk-keeps-piracy-ransom-payment-legal>, accessed on 19/3/2017.