

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ»**

Χρυσικού Αφροδίτη

A.M MN18067

Διπλωματική Εργασία

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2020

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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.

## ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σποδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. κ. Γεώργιος Σαμιώτης
2. κ. Διονύσιος Πολέμης
3. κ. Δανιήλ Γεώργιος (Επίκουρος Καθηγητής – Επιβλέπων)

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

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους αξιότιμους καθηγητές του Τμήματος για την πολύτιμη συνεισφορά τους στην προαγωγή της γνώσης καθ' όλη τη διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος.

Ευχαριστώ και τον κύριο Δανιήλ, επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας εργασίας, για τις επισημάνσεις του και την καθοδήγηση που μου προσέφερε για την ολοκλήρωσή της.

Αισθάνομαι φυσικά την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά την οικογένειά μου, που στάθηκε πολύτιμος αρωγός σε όλη τη διάρκεια των μαθητικών και φοιτητικών μου χρόνων, στηρίζοντας με αμέριστα σε κάθε μου επιλογή.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Κ.Ι.Ν.Δ.: Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Κ.Δ.Ν.Δ.: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

ΜΚΟ: Μη Κυβερνητική Οργάνωση

ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

HRAs: High Risk Areas

IMB: International Maritime Bureau

P&I Club: Protection and Indemnity

H&M: Hull and Machinery

ITC Hulls/Cargo: Institute Time Clauses Hulls/Cargo

IWC Hulls/Cargo: Institute War Clauses Hulls/Cargo

Ν.: Νόμος

κ.μ.: κυβικά μέτρα

παρ.: παράγραφος

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
ABSTRACT.....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
<u>ΜΕΡΟΣ Α' - ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	13
1.1 Αναγκαιότητα θαλάσσιας ασφάλισης.....	13
1.2 Έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης .....	14
1.3 Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση .....	16
1.4 Νομοθετικές ρυθμίσεις για τη θαλάσσια ασφάλιση.....	19
1.5 Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ.....	22
2.1 Θαλάσσιοι κίνδυνοι και συμβεβηκότα.....	22
2.2 Καλυπτόμενοι και Εξαιρούμενοι θαλάσσιοι κίνδυνοι.....	24
2.2.1 Καλυπτόμενοι κίνδυνοι .....	24
2.2.2 Εξαιρούμενοι Θαλάσσιοι κίνδυνοι.....	27
<u>ΜΕΡΟΣ Β' - Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 –ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....	32
3.1 Ο ορισμός της UNCLOS για την πειρατεία.....	32
3.2 Μορφές πειρατείας.....	34
3.3 Πράξεις που δεν συνιστούν πειρατεία .....	35
3.3.1 Στάση σε πλοίο .....	36
3.3.2 Κατάληψη πλοίου από αντάρτες .....	36
3.3.3 Βία προερχόμενη από επιβάτες του ίδιου πλοίου.....	37
3.3.4 Διάκριση από πειρατεία κατά το εσωτερικό δίκαιο .....	38
3.4 Η σχέση πειρατείας και τρομοκρατίας.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	40
4.1 Η πειρατεία ως καλυπτόμενος θαλάσσιος κίνδυνος σύμφωνα με την αρχή της καθολικότητας και της ειδικότητας των κινδύνων.....	40

4.2 Η πειρατεία ως πολεμικός κίνδυνος.....	43
4.2.1 Ειδικότερες ασφαλιστικές καλύψεις .....	46
4.2.2 Η σχέση P&I Clubs και πειρατικής κάλυψης.....	47
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	52

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πειρατεία αποτελεί έως και σήμερα έναν από τους σημαντικότερους κινδύνους που καλείται να αντιμετωπίσει ένα πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, με τις πειρατικές επιθέσεις να έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Η επανεμφάνιση της πειρατείας σε τέτοιο βαθμό είναι που καθιστά την εξεύρεση τρόπων για την αντιμετώπισή της ιδιαίτερα επιτακτική για τη σύγχρονη ναυτιλία συνολικά και έχει συμβάλλει καθοριστικά στη διαμόρφωση των ασφαλιστικών συμβολαίων για την παροχή επαρκούς κάλυψης από τέτοιου είδους κινδύνους.

Σκοπός της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας είναι μέσα από την σκιαγράφηση της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλισης, του αντικειμένου της, των κινδύνων που καλύπτονται και εκείνων που εξαιρούνται, να γίνει μια εκτενέστερη ανάλυση στην πειρατεία ως καλυπτόμενο ασφαλιστικό κίνδυνο, αλλά και των μορφών μέσω των οποίων συνήθως εκδηλώνεται και διαφοροποιείται από άλλες συναφείς έννοιες, χρησιμοποιώντας και ανάλογα νομολογιακά παραδείγματα για το σκοπό αυτό.

Περαιτέρω, χρειάζεται να αναφερθούν οι δυνατότητες ασφαλιστικής κάλυψης που προσφέρονται για την επαρκή θωράκιση έναντι του κινδύνου της πειρατείας και του ευρύτερου νομοθετικού πλαισίου – ελληνικού και διεθνούς – που παρέχεται για την καταπολέμησή της.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:** πειρατεία, ασφαλιστικοί κίνδυνοι, θαλάσσια ασφάλιση, νομοθετικό πλαίσιο



## ABSTRACT

Piracy is still one of the most important threats a ship has to face during its voyage, with pirate attacks having been increased significantly in recent years. The reappearance of piracy to such an extent makes finding ways to tackle it particularly imperative for modern shipping as a whole, as well as shaping insurance policies to provide adequate coverage of such risks.

The purpose of this Diploma Thesis is through the outline of the concept of marine insurance, its object, the risks covered and those excluded, to make a more extensive analysis of piracy as a covered insurance risk, but also the forms through which it is usually appeared and is differentiated from other related concepts, using similar case law examples for that reason.

Furthermore, there is a need to mention the possibilities of insurance coverage offered for adequate shielding against the risk of piracy and the wider legal framework - Greek and international - provided to combat it.

**KEY WORDS:** piracy, insurance risks, marine insurance, legal framework

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πειρατεία αδιαμφισβήτητα έχει αποτελέσει και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή κοινότητα, παρεμποδίζοντας σημαντικά την ομαλή διεξαγωγή του δια θαλάσσης εμπορίου. Με τις πιο επικίνδυνες θαλάσσιες διαδρομές για εμφάνιση πειρατείας να είναι η περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, και ο Κόλπος της Γουινέας, μπορούμε σε ένα πρώτο βαθμό να αντιληφθούμε το μέγεθος του προβλήματος αυτού.

Αν και η θαλάσσια ασφάλιση δεν αντιμετωπίζει ούτε καταπολεμά την πειρατεία, εντούτοις είναι ιδιαίτερα σημαντική. Αποτελεί τη δίοδο μέσω της οποίας οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, εν προκειμένω ιδιοκτήτες πλοίων και φορτίων και ναυτιλιακές εταιρείες, μπορούν να αξιώσουν αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρείες σε περίπτωση έλευσης ενός τέτοιου κινδύνου, κι αν βέβαια δεν έχει εξαιρεθεί η πειρατεία ως κίνδυνος από την ασφαλιστική κάλυψη.

Ο λόγος για τον οποίο είναι αυτό σημαντικό είναι πάνω απ' όλα οικονομικός, καθώς η πειρατεία συνδέεται με υπέρογκα έξοδα και η κάλυψή τους από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους θα είχε γι' αυτούς τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις, αν λόγου χάριν για κάθε πειρατική επίθεση που δέχονταν, έπρεπε οι ίδιοι να αποδίδουν και τα ανάλογα χρηματικά ποσά κάθε φορά. Η θαλάσσια ασφάλιση δηλαδή αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την προστασία και διατήρηση της βιωσιμότητας τόσο οικονομικά όσο και λειτουργικά της εκάστοτε ναυτιλιακής επιχείρησης για την κάλυψη τυχόν ζημιών και απωλειών που θα προέκυπταν στη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης.

**Σκοπός** της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας είναι μέσα από την σκιαγράφηση τόσο της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλισης όσο και της έννοιας της πειρατείας, να διαπιστώσουμε αν πρόκειται για έναν κίνδυνο που καλύπτεται μέσω της ασφάλισης αυτής και αν πράγματι συμβαίνει, υπό ποιες προϋποθέσεις επιτυγχάνεται αυτό.

Με στόχο την εκπλήρωση του σκοπού αυτού, η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη.

Στο **πρώτο** μέρος γίνεται μια προσπάθεια να ορίσουμε την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της σύμφωνα με την ελληνική και διεθνή έννομη τάξη.

Στο **Κεφάλαιο 1** του πρώτου αυτού μέρους, κρίνεται επίσης σκόπιμο να αναφέρουμε τους λόγους για τους οποίους καθίσταται αναγκαία η θαλάσσια ασφάλιση, αλλά και τις αρχές που διέπουν την ύπαρξη και την εφαρμογή της. Εξίσου σημαντικό είναι να αναφέρουμε και το ρυθμιστικό καθεστώς μέσα στο οποίο αυτή λειτουργεί και ειδικότερα ρυθμίζεται. Τέλος, γίνεται μια συνοπτική αναφορά στο τι μπορεί να αποτελέσει αντικείμενό της. Κρίνεται ωφέλιμο, σε αυτό ακριβώς το σημείο να αναφερθεί και ο ορισμός του πλοίου, που αποτελεί το κατ' εξοχήν αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης και φαίνεται γενικότερα χρήσιμος στην παρούσα εργασία.

Στο **Κεφάλαιο 2** γίνεται λόγος για τους θαλάσσιους κινδύνους εν γένει, η έλευση των οποίων είναι καθοριστική, για να θεμελιωθεί αξίωση αποζημίωσης από τον ασφαλισμένο, και γενικότερα, για να εκκινήσει η θεμελίωση της ασφαλιστικής καλύψεως. Τόσο στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σε ότι αφορά στην ελληνική έννομη τάξη, όσο και στις διατάξεις του Marine Insurance Act 1906 – θεμελιώδη αγγλικό νόμο που ρυθμίζει το σύνολο της θαλάσσιας ασφάλισης διεθνώς – γίνεται μια σαφής διάκριση των κινδύνων που συνδέονται με την ναυσιπλοΐα και αποτελούν είτε προϊόν των επενεργειών των στοιχείων της θάλασσας είτε συμβαίνουν σε αυτή και αποτελούν καλυπτόμενους κινδύνους εγείροντας αξίωση αποζημίωσης σε περίπτωση έλευσής τους και των κινδύνων εκείνων που εξαιρούνται της ασφαλιστικής καλύψεως και η έλευσή τους δεν συνδέεται με αξίωση αποζημίωσης, αλλά με απαλλαγή του ασφαλιστή. Οι κατηγορίες αυτές, καλυπτόμενων και εξαιρούμενων κινδύνων, αναλύονται στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού.

Στο **δεύτερο μέρος** της εργασίας γίνεται προσπάθεια να ορίσουμε την έννοια της πειρατείας, σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), με απώτερο σκοπό να δούμε αν πρόκειται για καλυπτόμενο ή εξαιρούμενο κίνδυνο σε μια θαλάσσιας ασφάλιση.

Στο **Κεφάλαιο 3** είναι ωφέλιμο να δούμε πως η πειρατεία διακρίνεται από άλλες συναφείς δραστηριότητες, αλλά και υπό ποιες μορφές συνήθως εκδηλώνεται. Για να

γίνει πιο σαφής τόσο η ίδια η πειρατεία όσο και το πώς διακρίνεται από άλλες παρόμοιες πράξεις χρησιμοποιούνται και ορισμένα νομολογιακά παραδείγματα στο ίδιο αυτό κεφάλαιο.

Τέλος, στο **Κεφάλαιο 4**, αφού έχουν γίνει όλες οι απαραίτητες αναφορές, θα αναλύσουμε την πειρατεία ως καλυπτόμενο πλέον κίνδυνο της θαλάσσιας ασφάλισης και θα αναφέρουμε ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται κάθε φορά, ώστε να θεμελιώνεται αξίωση αποζημίωσης και άρα, να έχει συμπεριληφθεί στους κινδύνους εκείνους που καλύπτονται από την ασφάλιση.

Ακολουθούν στο τέλος της εργασίας αυτής τα συμπεράσματα και η ενδεικτική βιβλιογραφία, που αποτέλεσε σημαντικό αρωγό κατά τη διάρκεια εκπόνησής της.

## ΜΕΡΟΣ Α' – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

---

Σε αυτό το Πρώτο Μέρος θα σκιαγραφήσουμε το γενικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται το θέμα της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας. Θα αναλύσουμε ιδίως την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, αλλά και τους κινδύνους για τους οποίους αυτή παρέχεται, ποιοι κίνδυνοι εξαιρούνται και γενικότερα, τι μπορεί να αποτελέσει αντικείμενό της.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να ορίσουμε την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, τις αρχές που τη διέπουν, αλλά και τους λόγους που καθιστούν την ύπαρξή της αναγκαία. Θα αναφέρουμε, επίσης, το αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης, για να ολοκληρωθεί έτσι το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται η παρούσα εργασία.

#### 1.1 Αναγκαιότητα θαλάσσιας ασφάλισης

Ανέκαθεν, οι ασχολούμενοι με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και το θαλάσσιο εμπόριο εν γένει, έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων και των ζημιών που οφείλονταν σ' αυτούς. Ήταν άλλωστε αυτονόητο ότι, η αντιμετώπιση του μείζονος φυσικού στοιχείου και των απρόβλεπτων μεταβολών του έθετε σε αμφιβολία την ύπαρξη των δια της θαλάσσης κινούμενων και διαμετακομιζόμενων αγαθών, η αξία των οποίων ήταν και είναι ιδιαίτερα υψηλή και τυχόν απώλεια αυτών δεν δύναται να καλυφθεί από ένα και μόνο πρόσωπο.

Αποδείχθηκε, λοιπόν, απαραίτητο οι ιδιοκτήτες των αντικειμένων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες δραστηριότητες, σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής, να μπορούν να επανορθώσουν την ζημία χωρίς όμως αυτό να είναι οικονομικά καταστροφικό για τους ίδιους.

Έτσι, εμφανίστηκαν άνθρωποι και φορείς που είχαν την οικονομική δυνατότητα να διαθέσουν μεγάλα ποσά στην «οικονομική προστασία» ενός θαλάσσιου ταξιδιού, το οποίο θα ήταν κερδοφόρο όχι μόνο για τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή του φορτίου, αλλά και για τους ίδιους, αφού θα αποκόμιζαν προμήθεια ή ποσοστά από τον κύριο των αντικειμένων για την παρεχόμενη κάλυψη που θα του παρείχαν. Έστρεψαν δηλαδή το ενδιαφέρον τους στο θαλάσσιο χώρο, σταθμίζοντας τη συχνότητα των ταξιδιών που

ήταν κερδοφόρα και εκείνων που απέβαιναν επιζήμια και αποβλέποντας στο οικονομικό κέρδος που θα απέφερε σε όλους – και ιδίως στους ίδιους – η προστασία ενός τέτοιου κερδοφόρου ταξιδιού.

Κάπως έτσι οδηγηθήκαμε στη θαλάσσια ασφάλιση, τη συμφωνία δηλαδή, κάποιος τρίτος, οικονομικά ισχυρός, να αναλαμβάνει την υποχρέωση αποκατάστασης τυχόν ζημίας ή απώλειας πραγμάτων στη θάλασσα (πλοίων, φορτίων) απέναντι στον ιδιοκτήτη τους, με αντάλλαγμα την καταβολή ενός χρηματικού αντιτίμου από τους τελευταίους για την κάλυψη που τους παρέχεται, προκειμένου να επιχειρήσουν μια θαλάσσια περιπέτεια από την οποία θα αποκομίσουν εν τέλει σημαντικά κέρδη, αν ολοκληρωθεί ομαλά<sup>1</sup>.

Για να κατανοήσουμε την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, θα πρέπει πρώτα να προσδιορίσουμε την έννοια της ασφαλιστικής σύμβασης, η οποία αποτελεί τη βάση για την πραγμάτωσή της. Η ασφάλιση εν γένει, καλύπτει μια ανάγκη και έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα, αποτελώντας ουσιαστικά μια ανταλλαγή μεταξύ δύο συμβαλλόμενων μερών.

## 1.2 Έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια αμοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, η οποία πραγματοποιείται στη βάση μιας ανταλλαγής παροχών. Από τη μια, ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση έλευσης ενός καλυπτόμενου κινδύνου και από την άλλη, γεννάται για τον ασφαλισμένο η υποχρέωση να καταβάλει το συμφωνημένο ασφάλιστρο, προκειμένου να γίνεται λήπτης της ασφάλισης και του ανάλογου ασφαρίσματος σε περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την καταβολή του. Σε κάθε περίπτωση, βασική προϋπόθεση για να είναι έγκυρη η σύμβαση είναι η ύπαρξη του ασφαλιστικού συμφέροντος, όπως αυτό θεμελιώνεται νομικά κατ' αρχήν από το άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ.<sup>2</sup>.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά τη θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση, όπως αυτή διαμορφώνεται στο αγγλικό **Marine Insurance Act του 1906**, η θαλάσσια

---

<sup>1</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 225)

<sup>2</sup> *Παν έννομον συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους, εκτιθέμενον εις θαλασσίους κινδύνους, δύναται ν' αποτελέση αντικείμενον της θαλασσίας ασφαλίσεως.*

ασφαλιστική σύμβαση είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για ναυτικές απώλειες που προκύπτουν από την έλευση κάποιου θαλάσσιου κινδύνου.

Η σύμβαση αυτή αποτελεί ειδική μορφή ασφαλιστικής σύμβασης και συνεπώς διέπεται από τις αρχές του κοινού ασφαλιστικού δικαίου. Δημιουργεί αμφοτέρως υποχρεώσεις και δικαιώματα στα συμβαλλόμενα μέρη και αποκτά αποδεικτική ισχύ με την σύνταξη και έκδοση του ασφαλιστήριου συμβολαίου<sup>3</sup>. Σκοπός της, όμως δεν είναι ο πλουτισμός του λήπτη της ασφάλισης, αλλά η αποκατάσταση της ζημίας που θα υποστεί το ασφαλισμένο αντικείμενο από την έλευση ενός κινδύνου. Γι' αυτό άλλωστε, και δεν μπορεί το ποσό της αποζημίωσης να είναι μεγαλύτερο από την αντικειμενική αξία του ασφαλισμένου πράγματος<sup>4</sup>.

Η σύμβαση αυτή χαρακτηρίζεται από ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά. Είναι μια σύμβαση επώνυμη, καθώς ρυθμίζεται ειδικά από τον ασφαλιστικό νόμο, ενοχική, γιατί καθορίζει για τα συμβαλλόμενα μέρη ανάλογες υποχρεώσεις στο πλαίσιο της μεταξύ τους σχέσης και, τέλος, είναι διαρκής καθώς το χρονικό διάστημα ισχύος της συμφωνείται κατά τη σύναψή της.

Προϋπόθεση για την ασφάλιση ενός αντικειμένου και την κάλυψη τυχόν ζημιών είναι αφ' ενός η ύπαρξη του αγαθού, το οποίο πρόκειται να αποτελέσει αντικείμενο της ασφάλισης και έχει κάποια οικονομική αξία και αφ' ετέρου η ύπαρξη ενός προσώπου, για το οποίο η απώλεια του συγκεκριμένου αγαθού αποτελεί περιουσιακή ζημία, υπάρχει δηλαδή μία οικονομική σχέση μεταξύ αυτού και του ασφαλισμένου αντικειμένου και η απώλεια του έχει αρνητικό αντίκτυπο για το ασφαλισμένο πρόσωπο.

Αξίζει, επίσης να αναφέρουμε επιγραμματικά τις μορφές στις οποίες διακρίνεται η θαλάσσια σύμβαση. Σύμφωνα, λοιπόν, με τον Molck – Ude (2000)<sup>5</sup>, η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται:

- Ανάλογα με το αντικείμενό της σε ασφάλιση πλοίου, ασφάλιση φορτίου και ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

<sup>3</sup> Πρόκειται για το βασικό έγγραφο στο οποίο ενσωματώνονται οι όροι που διέπουν τη σύμβαση και έχει κατ' αρχήν αποδεικτική ισχύ.

<sup>4</sup> Άρθρο 16 του Ν. 2496/1997 «Στην ασφάλιση κατά ζημιών πραγμάτων, αν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, βάση υπολογισμού του ασφαλίσιματος είναι η τρέχουσα αξία ή, αν δεν υπάρχει, η συνηθισμένη αξία αυτών κατά το χρόνο επέλευσης του κινδύνου».

<sup>5</sup> Molck – Ude, A. (2000): *Marine Hull Insurance from a reinsurers point of view*. Paper presented at the Marine Insurance conference 2000, October 26, 2000, Athens, Greece.

και,

- Ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της σε ασφάλιση κατά χρόνο και ασφάλιση κατά ταξίδι.

### 1.3 Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση

Υπάρχουν αρκετές αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση και εξ' αυτών οι **βασικότερες** είναι οι εξής:

α) **Ύπαρξη καλής πίστωσης.** Η καλή πίστη μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών αποτελεί προϋπόθεση ηθικής φύσεως για την καλή και ορθή λειτουργία της ασφαλιστικής σύμβασης. Σε καμία περίπτωση δηλαδή, δεν είναι δέον για τον ασφαλιστή να προφασίζεται τον οποιοδήποτε νομικό ή πραγματικό σχεδιασμό, προκειμένου να αποφύγει την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του απέναντι στον ασφαλισμένο, ο οποίος εν προκειμένω, θα πρέπει να προσφύγει στα δικαστήρια και ο ασφαλιστής δια δικαστικής αποφάσεως να αναγκαστεί να εκπληρώσει την όποια υποχρέωσή του. Και ο ασφαλισμένος, από την άλλη, δεν είναι πρόπον να προσπαθεί με δόλιο τρόπο να πετύχει την πραγμάτωση ενός ασφαλιστικού κινδύνου, για να καρπωθεί την προβλεπόμενη ασφαλιστική αποζημίωση<sup>6</sup>.

Περαιτέρω, ο αγγλικός νόμος για τη θαλάσσια ασφάλιση, “**Marine Insurance Act 1906**” προβλέπει ότι η θαλάσσια ασφάλιση πρέπει να βασίζεται στην απόλυτη καλή πίστη (utmost good faith), η μη τήρηση της οποίας, σε κάθε περίπτωση, οδηγεί στην ακύρωση του ασφαλιστήριου συμβολαίου.

Ιδιαίτερα από το αγγλικό δίκαιο προκύπτουν δύο βασικά καθήκοντα για τον ασφαλισμένο – αλλά και τον ασφαλιστή – τα οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την αρχή της καλής πίστης και απορρέουν από αυτήν.

Το πρώτο από αυτά είναι η **μη απόκρυψη στοιχείων**. Σύμφωνα με αυτήν, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να μην αποκρύπτουν μεταξύ τους στοιχεία, η παρασιώπηση των οποίων θα μπορούσε να οδηγήσει στη συναγωγή συμπερασμάτων και στη διατύπωση ενός ασφαλιστηρίου με διαφορετικό περιεχόμενο και ενδεχομένως υψηλότερο κόστος για τον ασφαλισμένο, στην περίπτωση που ο ασφαλιστής γνώριζε την πραγματική κατάσταση του υπό ασφάλιση αγαθού. Η

---

<sup>6</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 228)



απόκρυψη στοιχείων θα μπορούσε ακόμα και να οδηγήσει στη μη σύναψη συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών. Βέβαια, η αρχή αυτή δεν αφορά μόνο την υποχρέωση του ασφαλισμένου να παρέχει πλήρη ενημέρωση στον ασφαλιστή σε ότι έχει να κάνει με το ασφαλισμένο αντικείμενο, αλλά προσβλέπει και στην ορθή συμπεριφορά του ασφαλιστή προς τον ασφαλισμένο. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, οι ασφαλιστές δρουν με δειλεαστικό τρόπο, προκειμένου να προσελκύσουν πελάτες. Είναι εξάλλου γνωστά τα «ψιλά γράμματα», οι γενικοί όροι των συναλλαγών, οι οποίοι λόγω της πυκνότητας του κειμένου αλλά και της ομοιομορφίας που παρατηρείται στη διατύπωσή τους δεν αφήνουν περιθώρια στον ασφαλισμένο για την όποια διαπραγμάτευση<sup>7</sup>. Το δεύτερο καθήκον που προκύπτει από την αρχή της καλής πίστης είναι αυτό της **μη λανθασμένης ή παραπλανητικής παρουσίας**. Κάθε δήλωση δηλαδή, του ασφαλισμένου θα πρέπει να ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα κι αυτό ιδίως αν πρόκειται για συμβάντα και στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν τόσο την ίδια την ασφαλιστική σχέση όσο και την επέλευση του κινδύνου.

Αντίστοιχα, και στο άρθρο 20 του “**Marine Insurance Act 1906**” αναφέρεται ότι: *«Οποιαδήποτε ουσιώδης απεικόνιση που δίνεται από τον ασφαλιζόμενο ή τον πράκτορά του στον ασφαλιστή κατά τη διαπραγμάτευση του συμβολαίου και πριν αυτό οριστικοποιηθεί, πρέπει να είναι αληθής. Εάν είναι αναληθής ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να ακυρώσει το συμβόλαιο. Η απεικόνιση (περιγραφή καταστάσεως) είναι ουσιώδης εφόσον θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή ως προς τον προσδιορισμό του ασφαλιστή ή προς την ανάληψη του κινδύνου»*.

β) **Αρχή ασφαλισμού συμφέροντος**. Κάθε πρόσωπο το οποίο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλισμό συμφέρον, εφ’ όσον βρίσκεται σε οποιαδήποτε νομική, ή σύμφωνη με τις αρχές του δικαίου, σχέση προς την περιπέτεια, ή προς οποιαδήποτε ασφαλίσιμη περιουσία, που κινδυνεύει λόγω της επέλευσης ενός ασφαλισμού κινδύνου, και κατά συνέπεια μπορεί να ωφεληθεί από την ασφάλιση, ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή μπορεί να ζημιωθεί από την απώλειά της, ή από ζημία σε αυτή. Γενικά, ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο **τη στιγμή της απώλειας**, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον, όταν συνάπτεται η ασφάλιση.

---

<sup>7</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β’ Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 228-229)

γ) **Αρχή της γνωστοποίησης.** Ο ασφαλισμένος, σύμφωνα με την αρχή αυτή, πρέπει να γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή πριν να συναφθεί η σύμβαση κάθε ουσιώδες γεγονός, το οποίο είναι γνωστό στον ασφαλισμένο και ο ασφαλισμένος θεωρείται ότι γνωρίζει και θα μπορούσε να επηρεάσει την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή σχετικά με την απόφασή του για την ανάληψη ή όχι του κινδύνου και το ύψος του ασφαλιστρού. Για το λόγο αυτό, κάθε ουσιώδης γνωστοποίηση που δίνεται στον ασφαλιστή από τον ασφαλισμένο, ή τον πράκτορά του, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση και πριν αυτή συναφθεί, πρέπει να είναι αληθής. Εάν είναι ψευδής ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει τη σύμβαση.

Ο ασφαλιζόμενος, πάντως, εάν δεν ερωτηθεί από τον ασφαλιστή, δεν χρειάζεται να γνωστοποιήσει ορισμένα γεγονότα. Πιο συγκεκριμένα, δεν οφείλει να ενημερώσει τον ασφαλιστή για γεγονότα που μειώνουν τον κίνδυνο, γεγονότα που είναι ήδη γνωστά ή υποτίθεται πως είναι γνωστά στον ασφαλιστή ή είναι περιττό να αναφερθούν λόγω ρητής ή εξυπακουόμενης εγγύησης που εμπεριέχεται στο συμβόλαιο<sup>8</sup>.

δ) **Αρχή των εγγυήσεων.** Με τις εγγυήσεις ο ασφαλιζόμενος υπόσχεται στον ασφαλιστή ότι κάποιο συγκεκριμένο πράγμα θα γίνει, ή δεν θα γίνει, ή ότι κάποιος συγκεκριμένος όρος θα τηρηθεί, ή μέσω των οποίων οποία επιβεβαιώνει, ή αρνείται, την ύπαρξη μιας συγκεκριμένης κατάστασης πραγμάτων. Η εγγύηση είναι μια προϋπόθεση που πρέπει να τηρηθεί, ανεξάρτητα αν είναι ουσιώδης για τον κίνδυνο, ή όχι. Εάν δεν τηρηθεί, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την όποια ευθύνη του ακριβώς από τη στιγμή της μη τήρησης<sup>9</sup>.

Επιπρόσθετα, μπορούμε συνοπτικά να αναφέρουμε τις κάτωθι αρχές:

- **Αρχή συγγενούς αιτίας,** κατά την οποία ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο ή το λήπτη της ασφάλισης για απώλειες και ζημιές που προκλήθηκαν και οφείλονται σε κάποιον εκ των καλυπτόμενων ασφαλιστικών κινδύνων.
- **Αρχή ασφαλίσιμης αξίας,** η οποία προκύπτει από ρητό όρο που εμπεριέχεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή την αποτιμημένη αξία που αναφέρεται σε

<sup>8</sup> Ως πηγή αναφέρεται ο ιστότοπος του Δικηγόρου και Μέλους του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών κ. Χρίστου Καραμπάγια (xkarampagias.gr – Ενότητα το Δίκαιο της Ασφάλισης)

<sup>9</sup> Ως πηγή αναφέρεται ο ιστότοπος του Δικηγόρου και Μέλους του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών κ. Χρίστου Καραμπάγια (xkarampagias.gr – Ενότητα το Δίκαιο της Ασφάλισης)

αυτό. Αν δεν υπάρχουν ρητοί όροι ή αποτιμημένη αξία, τότε ασφαλίσιμη αξία είναι η αξία του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των μηχανημάτων, λεβήτων, καύσιμου υλικού και εξαρτημάτων, του εξοπλισμού, των αποθεμάτων σε τρόφιμα που προορίζονται για το πλήρωμα και του ίδιου του πληρώματος και των προκαταβεβλημένων μισθών προς κάθε μέλος του, αλλά και όλων των άλλων εξόδων που απαιτούνται για να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για πλεύση και τέλος, των εξόδων της ασφάλισης.

#### 1.4 Νομοθετικές ρυθμίσεις για τη θαλάσσια ασφάλιση

Αναφορικά με τη θαλάσσια ασφάλιση, εκτός από εκείνα που ισχύουν για κάθε ασφάλιση, διαφαίνονται και ορισμένες ιδιαιτερότητες που προκύπτουν ακριβώς από την ίδια τη φύση των ασφαλιζόμενων κινδύνων. Η ύπαρξη των ιδιαιτεροτήτων αυτών είναι που ώθησε το νομοθέτη στη δημιουργία ιδιαίτερων νομοθετικών ρυθμίσεων για τη θαλάσσια ασφάλιση. Άλλωστε, πέραν της κρατικής πρόβλεψης η διεθνής ναυτιλιακή συνήθεια και πρακτική έχει καθιερώσει ομοιόμορφους τρόπους καλύψεως των θαλάσσιων κινδύνων και ασφαλίσεως των αντικειμένων που απειλούνται εξ' αυτών<sup>10</sup>.

Στην Ελλάδα, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται κατ' αρχήν από τα **άρθρα 257 έως 288 του Κ.Ι.Ν.Δ.**, ενώ στο εξωτερικό – με ιδιαίτερη αναφορά στο Λονδίνο που αποτελεί την έδρα των παγκοσμίου φήμης ασφαλιστικών ενώσεων – εφαρμόζονται το **Marine Insurance Act 1906**, εσωτερικό δίκαιο στη Μεγάλη Βρετανία, οι ρήτρες χρονασφαλίσεως σκαφών και φορτίου (ITC Hulls – ITC Cargo), **οι ρήτρες πολέμου επί σκαφών και φορτίου** (IWC Hulls – IWC Cargo) του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute of London Underwriters), καθώς και η **πολιτική αλληλασφαλίσεως των P&I Clubs και της Mutual War Risks Association**.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά στο νόμο για τη θαλάσσια ασφάλιση του 1906 (Marine Insurance Act 1906), κωδικοποιήθηκαν σ' αυτόν οι μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις που είχαν εκδοθεί και περιέχονται οι βασικές αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση (Geib, 2001). Ο νόμος αυτός αποτελεί τη βάση όλων των συμβολαίων που συνάπτονται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου για το ασφαλισμένο αντικείμενο, το οποίο πρέπει να αποτελεί περιουσία του ασφαλιζόμενου για να ισχύει το

---

<sup>10</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 229)

συμβόλαιο. Φυσικά απαγορεύεται η ασφάλιση για κερδοσκοπικούς λόγους σε αντικείμενα τρίτων. Όπως είναι φυσικό, το συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης συμφωνείται και βασίζεται στην καλή πίστη των δύο πλευρών, όπως ήδη αναφέραμε. Εάν σε οποιαδήποτε περίπτωση, αποδειχθεί ότι αυτή δεν τηρείται από τη μια ή την άλλη πλευρά, τότε το συμβόλαιο παύει να βρίσκεται σε ισχύ.

### 1.5 Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης

Από το άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ. προκύπτει ότι **αντικείμενο της ασφάλισης** είναι *«παν έννομο συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζόμενου κέρδους εκτεθειμένο εις θαλάσσιους κινδύνους»*. Ισχύει δηλαδή και καθιερώνεται εκ νόμου η καθολικότητα των κινδύνων, εντούτοις, συνηθίζεται να καθορίζονται με συμβατικούς όρους οι κίνδυνοι εκείνοι που καλύπτονται από την θαλάσσια ασφάλιση.

Αντικείμενο της ασφάλισης δεν είναι το ίδιο το αγαθό, αλλά το οικονομικό συμφέρον που έχει κάποιος για τη διατήρηση του πράγματος και γενικότερα το οικονομικό συμφέρον, που συνδέει ένα πρόσωπο με ένα αγαθό που ασφαρίζεται. Από το γεγονός αυτό συνάγεται ότι δεν είναι δυνατή η σύναψη ασφαλίσεως από πρόσωπο, το οποίο δεν συνδέεται με το πράγμα με κάποιας μορφής οικονομικό δεσμό, ούτε είναι απαραίτητο η ζημία να επέλθει επί του πράγματος, με την καταστροφή ή τη βλάβη του.

Κατά την κρατούσα άποψη, η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος, με την έννοια της οικονομικής σχέσης προσώπου με αγαθό, αποτελεί προϋπόθεση του κύρους της σύναψης ασφαλιστικής σύμβασης κατά ζημιών. Και αυτό διότι, αν απουσιάζει το ασφαλιστικό συμφέρον, ο ασφαλισμένος δεν υφίσταται ζημία με την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης, αφού δεν τον συνδέει καμία σχέση με το εν λόγω αγαθό.

Ειδικότερα, τα μέρη εκείνα τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση είναι επιγραμματικά τα εξής (Αναστασόπουλος, 2005):

- Το σκάφος, συμπεριλαμβανομένων και των μηχανών του και των εξαρτημάτων του
- Οι κίνδυνοι ναυπηγήσεως, που αφορούν την διάρκεια κατασκευής του πλοίου
- Το φορτίο, για το οποίο τόσο ο αγοραστής όσο και ο πωλητής έχουν ασφαλιστικό ενδιαφέρον
- Τα νομίσματα και άλλα πολύτιμα είδη
- Ο ναύλος, το διακινδυνεύον μέρος του οποίου καταβάλλεται για την μεταφορά των αγαθών και των εμπορευμάτων

- Οι ευθύνες, οι οποίες μπορούν να προκύψουν κατά τη θαλάσσια μεταφορά και μπορεί να καλύπτονται τόσο συμβατικά όσο και από τα P&I clubs<sup>11</sup>, ιδίως δε σε ότι αφορά στην περίπτωση της αστικής ευθύνης, αυτή καλύπτεται ως επί το πλείστον από αυτούς τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς και όχι συμβατικά, λόγω μεγάλου κόστους.

Θα πρέπει, τέλος, να σημειωθεί ότι, κατά τη ναυτική νομοθεσία όλων των κρατών, κάθε νόμιμος ναυτικός κίνδυνος μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης (Αναστασόπουλος, 2005).

Κατ' εξοχήν αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο. Σύμφωνα με την επιστήμη, πλοίο είναι κάθε κοίλο σώμα (σκάφος) το οποίο έχει την ικανότητα να επιπλέει και να μετακινείται στο νερό προορισμένο να εκπληρώνει ναυτιλιακό σκοπό (π.χ. μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, αλιεία, ρυμούλκηση κλπ). Βάσει του άρθρου 1 του Κ.Ι.Ν.Δ. πλοίο είναι *κάθε σκάφος καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα*, ενώ από τον Κ.Δ.Ν.Δ. παρέχεται ένας ευρύτερος ορισμός κατά τον οποίο, πλοίο είναι *κάθε σκάφος που προορίζεται να κινείται πάνω στο νερό, με σκοπό να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα, ρυμούλκηση, θαλάσσια βοήθεια, αλιεία, αναψυχή, επιστημονική έρευνα ή άλλο σκοπό*.

Από τον ορισμό, λοιπόν, που δίνεται από τον Κ.Ι.Ν.Δ. προκύπτουν τα στοιχεία που πρέπει να συγκεντρώνει ένα σκάφος, προκειμένου να μπορεί να χαρακτηριστεί ως πλοίο. Πρόκειται, δηλαδή, για σκάφος, ένα κοίλο ναυπήγημα, το οποίο έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρους (2,83 κ.μ.), έχει την ικανότητα της αυτοδύναμης κίνησης, χωρίς να έχει σημασία ποια είναι η κινητήρια δύναμή του και τέλος, είναι προορισμένο να κινείται στη θάλασσα<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Πρόκειται ουσιαστικά για αλληλασφαλιστικές ενώσεις κάλυψης αστικής ευθύνης πλοιοκτητών, διαχειριστών πλοίων και ναυλωτών σε περίπτωση ατυχήματος, λειτουργούν ως ΜΚΟ και έχουν ένα κοινό ταμείο από τις συνδρομές των μελών τους για την κάλυψη τυχόν ζημιών που θα προκληθούν (Βλάχος, Γ., Ψύχου, Ε., Ναυλώσεις, σελ. 54)

<sup>12</sup> Ως θάλασσα χαρακτηρίζεται κάθε υδάτινη περιοχή με αλμυρό νερό και φυσική και ελεύθερη επικοινωνία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα ορίσουμε την έννοια του θαλάσσιου κινδύνου, η έλευσή του οποίου είναι απαραίτητη για να θεμελιωθεί η αξίωση αποζημίωσης, προϋπόθεση της οποίας είναι να υπάρχει ένας αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στην επέλευση του κινδύνου που καλύπτει η θαλάσσια ασφάλιση και το ζημιογόνο γεγονός. Είναι λοιπόν σαφές ότι, πρέπει να γίνει και μια διάκριση μεταξύ των κινδύνων εκείνων που καλύπτονται από μια θαλάσσια ασφάλιση και εκείνων που εξαιρούνται από αυτή.

### 2.1 Θαλάσσιοι κίνδυνοι και συμβεβηκότα

Κρίνεται σκόπιμο, λοιπόν, να ορίσουμε τι νοείται ως θαλάσσιος κίνδυνος, ποιοι εξ' αυτών καλύπτονται συμβατικά από μία θαλάσσια ασφάλιση και ποιοι είναι εκείνοι που εξαιρούνται.

Δύο είναι τα βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία στοιχειοθετούν την έννοια του κινδύνου, η αβεβαιότητα και το τυχαίο. Το πρώτο σημαντικό χαρακτηριστικό του κινδύνου, η **αβεβαιότητα**, αν δηλαδή θα συμβεί ένα περιστατικό, τότε θα συμβεί και ποιες συνέπειες θα προκαλέσει, αρκεί να είναι υποκειμενική και δεν κρίνεται κατά την κοινή αντίληψη των συναλλαγών, δηλαδή αντικειμενικά. Για να υφίσταται όμως κίνδυνος πρέπει να ισχύει και το δεύτερο χαρακτηριστικό, η επέλευση δηλαδή ή όχι του αβέβαιου περιστατικού να είναι **τυχαία**, να μην εξαρτάται από τον ίδιο τον ασφαλισμένο και από εκούσια συμπεριφορά αυτού (πράξη ή παράλειψη).

Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι λοιπόν, είναι οι κίνδυνοι εκείνοι που απορρέουν ή που είναι συναφείς με την ναυσιπλοΐα. Τέτοιοι μπορεί να είναι η φωτιά, οι εκρήξεις ηφαιστειών, οι πολεμικοί κίνδυνοι, η πειρατεία, η κλοπή, οι συλλήψεις, οι κατασχέσεις, οι περιορισμοί από αρχές ή από λαούς, οι αβαρίες, οι ναυταπάτες και οποιοδήποτε άλλοι κίνδυνοι μπορούν να καθοριστούν σε ένα ασφαλιστήριο. Πρόκειται γενικά για κάθε τυχαίο περιστατικό που προκαλεί ζημία στο πλοίο, συμβαίνει κατά τη διάρκεια της πλεύσης του και δεν οφείλεται σε ίδια βλάβη ή σκόπιμη ενέργεια οποιουδήποτε προσώπου<sup>13</sup>. Είναι γεγονότα αβέβαια, μελλοντικά και ανεξάρτητα από τη βούληση των συμβαλλόμενων μερών μιας θαλάσσιας σύμβασης.

Από τον ορισμό των θαλάσσιων κινδύνων προκύπτουν τα εξής χαρακτηριστικά:

<sup>13</sup> Στυλιανέας Χρ., *Θαλάσσιοι κίνδυνοι και ζημία εν θαλάσση*, Ελλ. Δικαιοσύνη, σελ. 733

- ο θαλάσσιος κίνδυνος είναι κάποιο τυχαίο περιστατικό, και όχι κάποιο περιστατικό η έλευση του οποίου οφείλεται σε κάποια σκόπιμη ενέργεια οιαδήποτε προσώπου.
- το εν λόγω τυχαίο περιστατικό για να συνιστά θαλάσσιο κίνδυνο πρέπει να επέρχεται κατά τη διάρκεια της ναυτικής αποστολής του πλοίου, και επίσης θα πρέπει να τελεί σε κάποια ορισμένη συνάφεια με την εν γένει ναυσιπλοΐα, δηλαδή να μην είναι άσχετο με αυτήν.
- εξ' αυτού του τυχαίου γεγονότος θα πρέπει να προκαλείται ζημία στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο, είτε είναι το ίδιο το πλοίο είτε και όχι.

Μία έννοια συχνά συνυφασμένη με τους θαλάσσιους κινδύνους είναι η έννοια του θαλάσσιου συμβεβηκότος. Ειδικότερα, ως **θαλάσσιο συμβεβηκός** θεωρείται κάθε γεγονός το οποίο λαμβάνει χώρα κατά τη θαλάσσια επιχείρηση, και το οποίο είναι δυνατόν να πλήξει το ασφαλισμένο συμφέρον<sup>14</sup>. Η στενή σχέση μεταξύ θαλασσίου συμβεβηκότος και θαλασσίου κινδύνου συνίσταται στο ότι **εξαιτίας ενός θαλάσσιου συμβεβηκότος επέρχεται τελικά ο θαλάσσιος κίνδυνος**.

Ως θαλάσσια συμβεβηκότα μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

- την τρικυμία, και εν γένει τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες στη θάλασσα, αποτέλεσμα των ισχυρών επικρατούντων ανέμων.
- το ναυάγιο του πλοίου, δηλαδή την απώλεια του πλοίου.
- την προσάραξη του πλοίου, δηλαδή την ακινητοποίησή του λόγω πρόσκρουσής του επί σταθερού εδάφους.
- τη σύγκρουση με άλλο πλοίο.
- την πυρκαγιά, ανεξάρτητα με το πώς αυτή προκλήθηκε.
- την πειρατεία ή την διαρπαγή του πλοίου.
- την αναγκαστική αλλαγή πλεύσης του πλοίου.

Οι κίνδυνοι, λοιπόν, σύμφωνα με όλα τα προαναφερθέντα διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες, στους κινδύνους της θάλασσας, εκείνους δηλαδή που προκύπτουν εξαιτίας των επενεργειών των στοιχείων της θάλασσας και των κινδύνων που συμβαίνουν στη θάλασσα, διάφορα άλλα περιστατικά και γεγονότα δηλαδή που μπορούν να προκύψουν στη διάρκεια του πλου.

<sup>14</sup> Στυλιανέας Χρ., *Θαλάσσιοι κίνδυνοι και ζημία εν θαλάσση*, Ελλ. Δικαιοσύνη, σελ. 732

## 2.2 Καλυπτόμενοι και Εξαιρούμενοι θαλάσσιοι κίνδυνοι

Τόσο οι κίνδυνοι που καλύπτονται από μια θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση όσο και εκείνοι οι οποίοι εξαιρούνται από αυτήν πρέπει να αναφέρονται στο συμβατικό κείμενο, ώστε σε περίπτωση έλευσης ενός ασφαλίσιμου θαλάσσιου κινδύνου να μπορεί ο ασφαλισμένος να αποζημιωθεί για την ζημία που υπέστη η περιουσία του.

### 2.2.1 Καλυπτόμενοι κίνδυνοι

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο ασφαλιστής ενέχεται για απώλειες και ζημίες που προκαλούνται εξαιτίας οποιουδήποτε γεγονότος συνέβη κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής ενέχεται για ζημίες που θα υποστεί το πλοίο, λόγω συγκρούσεως, υποχρεούται έναντι τρίτων, εξαιρέσει των λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας<sup>15</sup>. Αντίστοιχες είναι και οι προβλέψεις που αναφέρονται στο Marine Insurance Act 1906. Ισχύει δηλαδή και υιοθετείται διεθνώς **η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων**, σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα στο οποίο αναφέρεται (το ίδιο το πλοίο, το φορτία κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου.

Άρα, λοιπόν, ο ασφαλιστής ενέχεται για όλους τους κινδύνους ναυσιπλοΐας ή ακριβέστερα τους κινδύνους εκείνους που συνδέονται με το θαλάσσιο ταξίδι ή τη θαλάσσια περιπέτεια<sup>16</sup>, το ίδιο ακριβώς που υποστηρίζει και το άρθρο 269 του Κ.Ι.Ν.Δ.. Γίνεται, δηλαδή, λόγος για κινδύνους που προέρχονται από την βίαιη και απρόοπτη επενέργεια της θάλασσας και δεν μπορούν να προβλεφθούν με ακρίβεια εκ των προτέρων. Δεν είναι πάντως απαραίτητο να είναι η θάλασσα η αιτία του ατυχήματος, αρκεί σε αυτή να έλαβε χώρα το ατύχημα<sup>17</sup>.

Πρέπει, τέλος, να αναφερθεί ότι η ασφαλιστική κάλυψη δεν αφορά μόνο την ασφάλιση του πλοίου<sup>18</sup>, αλλά καλύπτει και την ευθύνη για ζημίες που το πλοίο θα προξενήσει σε τρίτους λόγω σύγκρουσης, όπως ρητά αναφέρεται στο άρθρο 269 του Κ.Ι.Ν.Δ., με εξαίρεση πάντως βλάβη σώματος ή υγείας, η κάλυψη της οποίας παρέχεται μόνο κατόπιν ειδικής συμφωνίας των συμβαλλόμενων μερών.

---

<sup>15</sup> Άρθρο 269 Κ.Ι.Ν.Δ.

<sup>16</sup> Ivamy H., *Marine Insurance* 1974, σελ. 149

<sup>17</sup> Τσαγκάρης Ηλ., *Θαλάσσια Ασφάλισης*, 1954, σελ. 105

<sup>18</sup> Ρόκας Ι., *Εισαγωγή στο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης*, 1989, σελ. 107



Για να παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη πρέπει, επίσης, να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των ζημιών που θα προκληθούν και των γεγονότων εξαιτίας των οποίων προκλήθηκαν, μια γενικότερη αρχή η οποία απορρέει τόσο από το ελληνικό δίκαιο όσο από το διεθνές και συγκεκριμένα, το Marine Insurance Act 1906. Πρόκειται για την **αρχή της ειδικότητας των κινδύνων**. Είναι απαραίτητο δηλαδή κατά την αρχή αυτή, ο ασφαλισμένος να μπορεί να αποδείξει όχι μόνο την πραγματοποίηση της ζημίας αλλά και την πρόκλησή της από ασφαλισμένο κίνδυνο, ο οποίος αναφέρεται ειδικώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Έτσι λοιπόν, **οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι** που παραδοσιακά εμπεριέχονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι οι εξής (Anderson, 1999):

- τρικυμία και οι ζημιές που αυτή επιφέρει, όπως τυχόν βλάβες, βύθιση ή και ολοσχερής καταστροφή του πλοίου, απώλεια φορτίου
- πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση στο έδαφος, σύγκρουση με άλλο πλοίο ή άλλα αντικείμενα, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την αστική ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα  $\frac{3}{4}$
- ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο ύστερα από προσπάθειες των Αρχών για απορρύπανση των θαλάσσιων υδάτων λόγω πρόκλησης ρύπανσης.
- γενική αβάρια<sup>19</sup> και ναυαγιαρεσία<sup>20</sup>
- έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημίας.

Στην τελευταία αυτή περίπτωση, με σκοπό την αποφυγή ή τη μείωση της ζημίας, **το άρθρο 270 του Κ.Ι.Ν.Δ.** αναφέρει ότι: *«εάν το πλοίο κατέστη ανίκανον προς πλουν και τα ασφαλισμένα πράγματα μεταφορτώθηκαν εις άλλον πλοίον, ο ασφαλιστής ευθύνεται και για τα έξοδα μεταφορτώσεως, εναποθέσεως, φυλάξεως το υπερβάλλον του ναύλου και τα προς διάσωσιν έξοδα, ουχί όμως πέραν του ασφαλιστικού ποσού».*

---

<sup>19</sup> Σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. τις κοινές **αβαρίες** αποτελούν οι επερχόμενες «ζημιές» καθώς και οι «έκτακτες δαπάνες» που έγιναν «εκούσια» κατόπιν «εύλογης κρίσης», προς διάσωση του πλοίου και του φορτίου από «κοινό θαλάσσιο κίνδυνο» και εφόσον επήλθε το δι' αυτών επιδιωκόμενο «ωφέλιμο αποτέλεσμα».

<sup>20</sup> **Ναυαγιαρεσία** είναι η ανάληψη διάσωσης ναυαγήσαντος πλοίου ή φορτίου ή η ανάληψη διάσωσης υπολειμμάτων ναυαγήσαντος πλοίου ή φορτίου ή και δόλια ή ηθελημένη (αναγκαστική) καταστροφή (μερική ή ολική) του πλοίου

Προαιρετικά, επίσης, καλύπτονται (Μυλωνόπουλος, 2000) :

- Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών
- Increased Value. Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του ασφαλιστικού γεγονότος, όπως προκύπτει από το άρθρο 7 του Ν. 2496/1997, κατά το οποίο «...τα έξοδα που προκύπτουν, εφόσον δικαιολογούνται από τις περιστάσεις βαρύνουν τον ασφαλιστή, ακόμη και αν υπερβαίνουν το ασφαλιστικό ποσό».
- Loss of hire. Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη μη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος.

Συμπληρωματικά, και σε ότι αφορά στην ασφάλιση σκάφους και μηχανής, σύμφωνα με το κείμενο ρητρών χρονασφάλισης σκαφών του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου, το οποίο τιτλοφορείται **Institute Time Clauses Hulls** (ITC Hulls) και αποτελείται από τις πλέον αντιπροσωπευτικές ρήτρες που ενσωματώνονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και αφορούν πλοία, **οι κίνδυνοι που καλύπτονται σ' οποιαδήποτε ύδατα κι αν βρίσκεται το πλοίο** είναι οι εξής<sup>21</sup>:

- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Κλοπή
- Εκβολή
- Πειρατεία
- Βλάβη από πυρηνικό ατύχημα
- Σεισμός από έκρηξη ηφαιστείου
- Ατυχήματα κατά την φορτοεκφόρτωση
- Θραύση λεβήτων, άξονα της μηχανής ή άλλη ζημία σε αυτές
- Ζημίες που προήλθαν από αμέλεια του πλοιάρχου, του πληρώματος ή του πλοηγού
- Ζημίες από αμέλεια των επισκευαστών του πλοίου
- Ναυταπάτη, δηλαδή πρόκληση βλάβης στο αντικείμενο που ασφαλίστηκε από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη του, προκειμένου να εισπράξει τα ασφάλιστρα

---

<sup>21</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 236)

Τέλος, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου έχει καθιερώσει και ειδικές **ρήτρες που αφορούν την ασφάλιση του φορτίου** (cargo clauses). Σύμφωνα με τις ρήτρες αυτές ασφαλίζονται οι ζημίες που προέρχονται από τους εξής κινδύνους<sup>22</sup>:

- Συνεισφορά του φορτίου σε γενική αβαρία
- Συνυπαιτιότητα του φορτίου σε περίπτωση συγκρούσεως του πλοίου
- Φωτιά και εκρήξεις
- Προσάραξη ή βύθιση του πλοίου
- Ανατροπή
- Εκβολή φορτίου
- Διαβροχή από ύδατα
- Κλοπές ή ελλείψεις κατά την παράδοση
- Μόλυνση – σήψη
- Θραύση του φορτίου ή ζημίες από φορτοεκφορτωτικά μέσα
- Αυτανάφλεξη
- Απομείωση βάρους λόγω της φύσεως του φορτίου

Περιπτώσεις, ωστόσο, με ουσιώδη χαρακτήρα, όπως ζημίες που προήλθαν λόγω αναξιοπλοΐας του σκάφους, δεν δύνανται να καλυφθούν.

Η δε διάρκεια ασφάλισης του φορτίου, είναι δυνατόν να συμφωνηθεί με ειδικές ρήτρες, ότι θα παρέχεται όχι μόνο για όσο χρόνο το φορτίο βρίσκεται στο πλοίο, αλλά καθ' όλη τη διάρκεια μέχρι την παράδοσή του στο τελικό παραλήπτη.

### 2.2.2 Εξαιρούμενοι Θαλάσσιοι κίνδυνοι

Στην ασφαλιστική σύμβαση είναι δυνατόν να προβλεφθούν εξαιρέσεις από την κάλυψη ενός ασφαλιστικού κινδύνου, οι οποίες είναι νόμιμες μόνο εφόσον ενταχθούν στη σύμβαση με συγκεκριμένες διαδικασίες. Από τον συνδυασμό των άρθρων 1 παρ. 2 και 2 παρ. 3 Ασφαλιστικού Νόμου συνάγεται ότι το είδος του ασφαλιστικού κινδύνου και οι τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης πρέπει να περιέχονται υποχρεωτικά στο ασφαλιστήριο. Τυχόν αναγραφή περιορισμών, εξαιρέσεων κ.λπ. σε επισυναπτόμενους γενικούς όρους, ακόμη και κατά παραπομπή από το κείμενο του ασφαλιστηρίου, δεν θεωρείται ότι πληροί τη ρητή νομοθετική επιταγή για αναγραφή τους στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

---

<sup>22</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 242)

Υπάρχουν ωστόσο, περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια:

Σύμφωνα με το άρθρο **7 παρ. 5 του Ν. 2496/1997** «ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς ασφάλισμα, αν η επέλευση της ασφαλιστικής περιπτώσεως οφείλεται, στη μεν ασφάλιση ζημιών σε δόλο ή αμέλεια, στη δε ασφάλιση προσώπων, μόνο σε δόλο του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου του ασφαλίματος ...». Αποκλείονται δηλαδή, ζημίες που οφείλονται σε **πταίσμα** και προκαλούνται **υπαίτια από τον λήπτη της ασφάλισης** ή τον ανά περίπτωση δικαιούχο του ασφαλίματος.

Στις κατηγορίες κινδύνων που εξαιρούνται από την ασφαλιστική κάλυψη εμπεριέχονται οι ζημίες που προκαλούνται από **πόλεμο, στάση και λαϊκές ταραχές**<sup>23</sup>, όπως προκύπτει από το **άρθρο 13 παρ. 1 του Ν. 2496/1997**, κατά το οποίο «... δεν παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη στο μέτρο που η πραγματοποίηση του ασφαλιστικού κινδύνου προέρχεται από πολεμικά γεγονότα ή ενέργειες, εμφύλιο πόλεμο, στάση ή λαϊκές ταραχές».

Ο λόγος για τον οποίο οι πολεμικοί κίνδυνοι εν γένει εξαιρούνται της ασφαλιστικής κάλυψης σχετίζεται με το γεγονός ότι ο υπολογισμός των ζημιών γίνεται αφού ληφθούν υπόψη όλες οι συνθήκες οι οποίες δύναται να επιδράσουν στην επέλευση του κινδύνου. Όπως είναι λογικό, όταν υπάρχει εμπόλεμη κατάσταση, δημιουργείται αυτόματα και μια επίταση του κινδύνου. Την ευθύνη λοιπόν, για την κάλυψη τέτοιων κινδύνων θα έπρεπε να την έχει ο ασφαλιστής, αυτό ωστόσο θα είχε ως αποτέλεσμα τον οικονομικό κλονισμό του. Γι' αυτό το λόγο, κρίνεται ορθότερο να παρέχεται κατ' αρχήν κάλυψη για τους συνηθεις κινδύνους και να προβλέπεται η δυνατότητα ειδικών συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών για την κάλυψη εξαιρετικών κινδύνων, επιφέροντας βέβαια μεγαλύτερο ασφάλιστρο για τον ασφαλισμένο και τροποποίηση ενδεχομένως των υποχρεώσεων του έναντι του ασφαλιστή.

Σε ότι αφορά πάντως, στους **πολεμικούς κινδύνους**, ακόμα κι αν συμπεριλαμβάνονται με ειδική ρήτρα στους καλυπτόμενους κινδύνους ενός

---

<sup>23</sup> Κιάντος Β., *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, 2005, σελ. 358

ασφαλιστήριου συμβολαίου, υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν καλύπτονται.

Αυτές είναι οι εξής:

- Όταν η ζημία σχετίζεται με εκούσια ενέργεια του ιδιοκτήτη, το πλοίο για παράδειγμα, βρίσκεται μεν σε εμπόλεμη ζώνη βυθίζεται όμως εξαιτίας ιδίου ελαττώματος
- Όταν υπάρχει ακαταλληλότητα ή/και αναξιοπλοία του πλοίου

Πρέπει, τέλος, να σημειωθεί ότι οι πολεμικοί κίνδυνοι δεν εξαιρούνται απλώς από την ασφαλιστική κάλυψη, αλλά μπορούν βάσει του άρθρου **272 του Κ.Ι.Ν.Δ.** να επιφέρουν λύση της ασφαλιστικής σύμβασης από το χρόνο που το πλοίο, για παράδειγμα, εκτεθεί σε αυτούς. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο **271 του Κ.Ι.Ν.Δ.** ως πολεμικοί κίνδυνοι ορίζονται κάθε πολεμική πράξη ή συμβεβηκός, όπως και κάθε άλλο γεγονός που πραγματοποιήθηκε μετά τη λήξη του πολέμου, αλλά εξαιτίας αυτού. **Η λύση επέρχεται αυτοδικαίως και σε καμία περίπτωση δε απαιτείται δήλωση του ασφαλιστή.**

Μία άλλη κατηγορία εξαιρούμενων κινδύνων είναι οι ζημίες που προκαλούνται από τη φύση του αντικειμένου του ασφαλισμένου συμφέροντος, ζημίες δηλαδή που προέρχονται από τη φυσική απομείωση, το ίδιο ελάττωμα του ασφαλισμένου αντικειμένου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13 απρ. 2 του Ν. 2496/1997. Πρόκειται δηλαδή για πράγμα το οποίο ήταν, κατά τη σύναψη της σύμβασης ή κατέστη ελαττωματικό σε μεταγενέστερο στάδιο.

Ο λόγος για τον οποίο δεν καλύπτονται τέτοιου είδους ζημίες προερχόμενες από ίδιο ελάττωμα του ασφαλισμένου αντικειμένου είναι το γεγονός ότι, αν το ελάττωμα αυτό δηλωνόταν σε προσυμβατικό στάδιο από τον ασφαλισμένο, θα απαιτούνταν από τον ασφαλιστή μεγαλύτερο ασφάλιστρο για την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, οπότε θα μπορούσε να λεχθεί ότι η όποια απόκρυψη του ελαττώματος αυτού ήταν ακόμη και προϊόν δόλου από την πλευρά του ασφαλισμένου, άρα υπό το πρίσμα αυτό είναι και ευνόητη η μη κάλυψη της ζημίας.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι ζημίες που προκλήθηκαν οφείλονται στην ελαττωματική φύση του ίδιου του πράγματος είναι η σήψη, όταν πρόκειται κυρίως για φρέσκα προϊόντα, το χάσιμο βάρους, η ελάττωση της ουσίας ορισμένων πραγμάτων, η σκουριά ή η μούχλα, αλλά και η αυτανάφλεξη ή και η ίδια η κατασκευή του πλοίου.

Επιπλέον, εξαιρούνται κίνδυνοι που οφείλονται σε **αλλαγή πλεύσης του πλοίου**, σύμφωνα με το άρθρο **273 του Κ.Ι.Ν.Δ.**, ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται από το σημείο κατά το οποίο το πλοίο και ο πλους πήραν άλλη κατεύθυνση προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που είχε αναγγελθεί στην ασφαλιστική σύμβαση. Στην περίπτωση, βέβαια, που η αλλαγή πλεύσης οφείλεται σε λόγους ανωτέρας βίας, τότε θεωρείται ότι ο κίνδυνος είναι καλυπτόμενος και όχι εξαιρούμενος, οπότε με την επέλευσή του δημιουργείται και αξίωση αποζημίωσης.

Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο **276 του Κ.Ι.Ν.Δ.**, η ρήτρα «*ελεύθερον αβαρίας*» απαλλάσσει τον ασφαλιστήν πάσης υποχρεώσεως εκ ζημιών, αι οποίαι δεν συνιστούν ολικήν απώλειαν ή περίπτωσιν εγκαταλείψεως. Εξαιρούνται δηλαδή με την ύπαρξη της ρήτρας αυτής κίνδυνοι που προκαλούν **μερική ζημία στο πλοίο**. Σκοπός της ρήτρας «ελεύθερον αβαρίας» είναι να ευθύνεται ο ασφαλιστής μόνο για ορισμένες σοβαρές περιπτώσεις, όπως η ολική απώλεια ή η εγκατάλειψη. Για να βεβαιωθεί η απαλλαγή του ασφαλιστή από την καταβολή αποζημιώσεως προς τον ασφαλισμένο, θα πρέπει πρώτα να διαπιστωθεί αν πρόκειται για ολική ή μερική απώλεια, κάθε περίπτωση από τις οποίες εξετάζεται χωριστά. Στην περίπτωση δε της εγκαταλείψεως, βάσει του άρθρου **281 του Κ.Ι.Ν.Δ.**, ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται και ευθύνεται ανεξάρτητα από το αν επήλθε ολική ή μερική απώλεια του πράγματος.

Ο αναλαμβανόμενος κίνδυνος είναι δυνατόν να καταστεί αντικείμενο της συμφωνίας, επειδή ο καθορισμός αυτού και το ασφάλιστρο αποτελούν παροχές, και οι όποιες παροχές προσδιορίζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι συμβαλλόμενοι δηλαδή, μπορούν να τροποποιήσουν ή να καθορίσουν ειδικότερα το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής, να συμφωνήσουν ότι θα αφορά ορισμένο μόνο είδος του φορτίου ή θα ισχύει για ορισμένους μόνο κινδύνους. Είναι άλλωστε σύνηθες, τα συμβαλλόμενα μέρη να επιθυμούν πλήρη κάλυψη για ορισμένους κινδύνους και μερική κάλυψη για κάποιους άλλους, στοιχείο που συνδέεται με την εξατομίκευση και τη διαφορετικότητα κάθε συμβολαίου.

Στο **Marine Insurance Act 1906** αναφέρονται ρητά οι περιπτώσεις κινδύνων στους οποίους αν εκτεθεί ο ασφαλισμένος δεν γεννάται αξίωση αποζημίωσης από τον ασφαλιστή. Πέραν τυχόν απωλειών που οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια του ασφαλισμένου ή σε εγγενές ελάττωμα του ασφαλισμένου αντικειμένου, ο

ασφαλιστής δεν ευθύνεται και για άλλες περιπτώσεις, ενδεικτικά των οποίων αναφέρονται οι εξής<sup>24</sup>:

- Απώλειες που προκλήθηκαν λόγω καθυστέρησης ή φυσικής φθοράς του ασφαλισμένου αντικειμένου ή άλλες συνηθισμένες απώλειες, όπως είναι το σπάσιμο ή οι διαρροές.
- Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από ανεπαρκή ή ακατάλληλη συσκευασία ή ακατάλληλη προετοιμασία του ασφαλισμένου αντικειμένου (ιδίως δε ότι αφορά στο φορτίο ως αντικείμενο κάλυψης).
- Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από αφερεγγυότητα ή οικονομικό παράπτωμα (επιλογή) των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών ή των χειριστών του πλοίου.
- Οποιαδήποτε απαίτηση βασισμένη σε ματαίωση ή παρεμπόδιση του πλου ή επικίνδυνη πορεία.

Ειδικότερα, αναφορικά με την καθυστέρηση, στην ασφαλιστική αγορά δεν προσφέρεται κάλυψη για ζημίες ή απώλειες που προκλήθηκαν από τυχόν καθυστερήσεις. Αυτό βέβαια έχει ιδιαίτερη σημασία όταν πρόκειται για ασφάλιση ναύλου και λόγω καθυστέρησης χάνεται το ναυλοσύμφωνο. Παλαιότερα, τέτοιες περιπτώσεις καλύπτονταν ως ολική απώλεια. Πλέον, δεν προβλέπεται ασφαλιστική κάλυψη, γι' αυτό και έχει δημιουργηθεί μία ρήτρα ονομαζόμενη "Loss of Time Clause", κατά την οποία *«η ασφάλιση δεν καλύπτει καμία αποζημίωση που οφείλεται σε καθυστέρηση, είτε αυτή προκλήθηκε από κάποιον κίνδυνο της θάλασσας είτε από κάποιον άλλο λόγο»*. Και γενικά, η απώλεια που οφείλεται σε καθυστέρηση εξαιρείται απ' όλους τους τύπους των ασφαλιστικών συμβολαίων φορτίων, ακόμη και από τα Institute Cargo Policy Form A. Ωστόσο, κάλυψη απωλειών που οφείλονται σε άλλους προβλεπόμενους κινδύνους συνεχίζει να ισχύει.

---

<sup>24</sup> Άρθρο 55 του Marine Insurance Act 1906

Αφού είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο ποιοι κίνδυνοι καλύπτονται και ποιοι εξαιρούνται, στο Δεύτερο αυτό Μέρος θα ορίσουμε πρώτα απ' όλα, την έννοια της πειρατείας και πώς αυτή διακρίνεται από άλλες συναφείς δραστηριότητες. Σκοπός είναι να δούμε αν η πειρατεία, ως θαλάσσιος κίνδυνος, είναι καλυπτόμενος ή εξαιρούμενος και υπό ποιες προϋποθέσεις κάθε φορά γίνεται η διάκριση αυτή.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η πειρατεία αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια από τις σοβαρότερες απειλές για τη διεθνή ναυτιλία, έχοντας ποικίλες συνέπειες στις δραστηριότητες της ναυτιλιακής κοινότητας συλλήβδην 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. Παρακάτω θα δούμε τον ορισμό που δίδεται για την πειρατεία από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) – ο οποίος μας ενδιαφέρει εν προκειμένω –, και ο οποίος αποτελεί συνέχεια/επανάληψη του ορισμού που δόθηκε το 1958 με τη Σύμβαση της Γενεύης.

#### 3.1 Ο ορισμός της UNCLOS για την πειρατεία

Ο ορισμός της πειρατείας περιέχεται στο άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay 1982<sup>25</sup> (UNCLOS στη συνέχεια) και ουσιαστικά συνιστά επανάληψη του ορισμού, που εμπεριέχεται στο άρθρο 15 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 για την ανοικτή θάλασσα.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την **διάταξη του άρθρου 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας**, πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

*(α) οποιεσδήποτε 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 ανοικτή θάλασσα, εναντίον ενός άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον προσώπων και ιδιοκτησίας επί του πλοίου ή του αεροσκάφους*

---

<sup>25</sup> Για την Ελλάδα, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας κυρώθηκε με το Ν. 2321/1995.



-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).

Πρόκειται για έναν σχετικά ευρύ ορισμό, υπό την έννοια, ότι καλύπτει και φαινόμενα αεροπειρατείας, ταυτόχρονα όμως είναι και περιοριστικός, γιατί απαιτεί οι πράξεις πειρατείας (και αεροπειρατείας), να διαπράττονται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου (ή του αεροσκάφους) και να **στρέφονται κατά άλλου πλοίου στην ανοικτή θάλασσα**. Συνεπώς, πράξεις που χαρακτηρίζονται μεν πειρατικές, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, αλλά τελούνται στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους και όχι στην ανοικτή θάλασσα, διώκονται και τιμωρούνται, αποκλειστικά, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του κράτους αυτού, ως πειρατικές, εφόσον υπάρχει διάταξη περί πειρατείας στο ποινικό δίκαιο του κράτους ή ενδεχομένως, αν δεν υφίσταται τέτοια ειδική διάταξη, ως κάποιο άλλο προβλεπόμενο αδίκημα<sup>26</sup>.

Έχει όμως υποστηριχθεί, ότι εφόσον η καταδίωξη του πειρατικού πλοίου έχει ξεκινήσει στην ανοικτή θάλασσα, μπορεί να συνεχισθεί και σε ξένη αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά και στην ξηρά, στην τελευταία όμως αυτή περίπτωση μόνο αν απουσιάζουν οι τοπικές αρχές ή είναι μεν παρούσες, αλλά δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να συμμετάσχουν στην σύλληψη των διωκόμενων ως πειρατών.

Ο ορισμός αυτός είναι, επίσης, πιο περιοριστικός σε σχέση με τον αρχικό ορισμό που διατυπώθηκε το 1958 στη Σύμβαση της Γενεύης, στην οποία περιλαμβάνονταν συν τοις άλλοις και οι πράξεις της απλής κλοπής ή ακόμα, και της προθέσεως διαπράξεως αυτής στην ανοικτή θάλασσα<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Μανιάτης, Αντ., *Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο*

<sup>27</sup> «... Οποιαδήποτε πράξη που έχει στόχο την παρότρυνση ή που γίνεται με την πρόθεση να διευκολυνθούν αυτές οι πράξεις συνιστά επίσης πράξη πειρατείας», άρθρο 15 Σύμβασης Γενεύης (1958)

Σημαντικό είναι επίσης να αναφέρουμε ότι βάσει του άρθρου 105 της ως άνω Σύμβασης, η πειρατεία χαρακτηρίζεται ως διεθνές έγκλημα (Μαρούδα, 2006) και γι' αυτό το λόγο η δικαιοδοσία για την καταπολέμησή της είναι οικουμενική, κάθε κράτος δηλαδή μπορεί να επέμβει με σκοπό την αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων, όταν αυτά εκδηλώνονται στην ανοιχτή θάλασσα.

Στο ίδιο μήκος κύματος και πάντως πιο γενικά διατυπωμένος, είναι και ο ορισμός που δίδεται από το άρθρο **215 του Κ.Δ.Ν.Δ.**, σύμφωνα με το οποίο «*πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποίησης των έτσι διαρπαζόμενων πραγμάτων*».

### 3.2 Μορφές πειρατείας

Υπάρχουν πολλές μορφές πειρατείας στις μεταφορές εμπορευμάτων δια θαλάσσης που διαταράσσουν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι πιο κοινές μορφές πειρατείας είναι:

- η **χαμηλού επιπέδου ένοπλη ληστεία**, κατά την οποία ένοπλοι πειρατές προσπαθούν να καταλάβουν τα τιμαλφή του πλοίου, εξοπλισμούς, προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος και των επιβατών και οποιοδήποτε άλλο υλικό φαίνεται πολύτιμο γι' αυτούς. Τέτοιου είδους ενέργειες χαρακτηρίζονται συνήθως ως **μικρής έντασης** πειρατικά συμβάντα. Οι δράστες χρησιμοποιούν ταχύπλοα σκάφη και μια σειρά εξοπλισμού για να επιβιβαστούν σε ένα πλοίο και είναι καλύτερο για τους επιβαίνοντες να συμμορφωθούν με τους επιτιθέμενους, προκειμένου να λήξει αίσίως η επίθεση.
- η **κλοπή φορτίου** ή αλλιώς **μεσαίου επιπέδου οπλισμένη επίθεση ή ληστεία**, είναι κάτι που αποτελεί κοινή πειρατική τεχνική (Lehr, 2011)<sup>28</sup> και εμφανίζεται – κατά μεγάλο ποσοστό – σε εμπορικά πλοία και δεξαμενόπλοια. Στη διάρκεια τέτοιων περιστατικών, οι πειρατές κρατούν το πλοίο για λίγες ημέρες, μέχρι να ολοκληρωθεί η μεταφορά του φορτίου σε άλλο (ή άλλα πλοία), οπότε και απαιτείται η αποκοπή των συσκευών επικοινωνίας και

---

<sup>28</sup> Lehr, P., *Violence at sea*. London, Routledge, 2011

παρακολούθησης των θέσεων του πλοίου. Τέτοιου είδους ενέργειες χαρακτηρίζονται συνήθως ως **μεσαίας έντασης** πειρατικά συμβάντα.

- η **απαγωγή και η εξαγορά**, είναι μορφές πειρατείας που χαρακτηρίζονται και ως **υψηλής εντάσεως** περιστατικά, κατά τις οποίες οι πειρατές απαγάγουν μέλος του πληρώματος ή ακόμα και το ίδιο το πλοίο και ζητούν λύτρα σε αντάλλαγμα εκείνου που απήγαγαν. Αυτός ο τύπος πειρατείας συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη θαλάσσια βιομηχανία πετρελαίου.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η **σομαλική πειρατεία** αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση σύγχρονης μορφής πειρατικής δράσης, κατά την οποία όταν ένα εμπορικό πλοίο πέσει στα χέρια Σομαλών πειρατών, αφού το οδηγήσουν πρώτα σε δικά τους ασφαλή καταφύγια, έρχονται σε επαφή με τις διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες ζητώντας λύτρα για την απελευθέρωση του πληρώματος και του πλοίου, κάτι που όντως πραγματοποιείται μετά την είσπραξη του απαιτούμενου ποσού.

### 3.3 Πράξεις που δεν συνιστούν πειρατεία

*«Υπάρχουν βέβαια περιπτώσεις που, ενώ δεν συμπίπτουν στο στενό ορισμό της πειρατείας, εντούτοις αντιμετωπίζονται στην πράξη ως περιπτώσεις πειρατείας» (L.F.L. Oppenheim).*

Ήδη, στο **Άρθρο 102 της UNCLOS** παρατίθενται δύο περιπτώσεις οι οποίες αποτελούν εξαιρέσεις στον ορισμό που παρατίθεται στο άρθρο 101 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** στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων τους, σε περιπτώσεις λόγου χάριν μεταφοράς με αυτό παράνομων εμπορευμάτων, ή παράνομης εισόδου στα χωρικά ύδατα ή έκδοσης εντολής για κατάσχεσή 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 εξομοιωθεί 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' αντιστοιχία προς την λαφυραγωγή στον κατά ξηράν πόλεμο.

Υπάρχουν όμως και άλλες περιπτώσεις που, παρότι παρατηρείται χρήση βίας από πλοία σε βάρος άλλων πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, δεν αποτελούν παρόλο αυτά περιστατικά πειρατείας.

### 3.3.1 Στάση σε πλοίο

Η ίδια η **στάση δεν αποτελεί πειρατεία**. Την περίοδο του Ισπανικού Εμφυλίου πολέμου (1936-1939) οι αρχές της Ισπανίας, κήρυξαν ως πειρατικά τα πολεμικά πλοία που ήταν υπό τον έλεγχο στασιαστών, ζητώντας τη συνδρομή ξένων κυβερνήσεων για τη σύλληψή τους. Ο Ε. Ρούκουνας, τονίζει πως τέτοιου είδους ενέργειες ήταν παράνομες και αντίθετες με το Διεθνές Δίκαιο, ανεξάρτητα αν αφορούσαν στα διεθνή ύδατα ή όχι, για να λάβουν τέτοιου είδους διαστάσεις οικουμενικότητας.

### 3.3.2 Κατάληψη πλοίου από αντάρτες

Η **περίπτωση των ανταρτών** παρουσιάζει κι αυτή με τη σειρά της περιπλοκότητες. Στην αρχή οι αντάρτες αναγνωρίζονταν ως εμπόλεμοι. Όμως με τις εξελίξεις την περίοδο του Ισπανικού Εμφυλίου, δημιουργήθηκε το εξής πρόβλημα: πώς θα έπρεπε να αντιδρούν τα κράτη, όταν η κατάληψη του πλοίου γίνεται από αντάρτες που δεν είναι αναγνωρισμένοι ως εμπόλεμοι; Είναι δυνατόν αυτή η μορφή κατάληψης να θεωρείται αποτέλεσμα πειρατικής δράσης; Εκ του αποτελέσματος, είναι φανερό ότι ακόμα και στη περίπτωση αυτή, που οι αντάρτες δεν αναγνωρίζονται ως εμπόλεμοι, οι πράξεις τους δεν μπορούν να θεωρηθούν ως πειρατεία. Η ιστορία είναι γεμάτη από τέτοια παραδείγματα. Οι Η.Π.Α. έχουν αποτελέσει ίσως το πιο συχνό παράδειγμα χώρας που έχει εξισώσει αντάρτες με πειρατές, χωρίς όμως η θέση τους αυτή να έρχεται σε αρμονία με τη διεθνή κοινότητα.

Αξίζει να αναφερθεί στο σημείο τούτο, η υπόθεση του πλοίου «**Mayaguez**». Ειδικότερα, το εμπορικό πλοίο Mayaguez, με σημαία των Η.Π.Α., συνελήφθη από ένα Καμποτζιανό περιπολικό στον Κόλπο του Σιάμ τον Μάιο του έτους 1975. Η σύλληψη έλαβε χώρα στα διεθνή ύδατα, σε απόσταση 60 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της Καμπούτζης. Την εποχή εκείνη, την εξουσία στην Καμπούτζη είχαν οι Ερυθροί Χμερ<sup>29</sup>, μη αναγνωρισμένοι από μεγάλο αριθμό Κρατών και από τις ΗΠΑ.

<sup>29</sup> Ερυθροί Χμερ ονομάζονταν οι οπαδοί του κομμουνιστικού κόμματος της Καμπούτσα, στη Καμπούτζη. Σχηματίστηκαν το 1968 ως παρακλάδι του Λαϊκού Στρατού του Βιετνάμ, από το

Ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. θεώρησε τη σύλληψη του αμερικάνικου πλοίου ως πειρατείας *jure gentium*, χωρίς στην πραγματικότητα το περιστατικό αυτό να εμπίπτει στα όρια της πειρατείας, όπως ορίζεται από το άρθρο 101 της UNCLOS.

### 3.3.3 Βία προερχόμενη από επιβάτες του ίδιου πλοίου

Ένα ακόμη σημαντικό κώλυμα είναι η προϋπόθεση ύπαρξης δεύτερου πλοίου για να θεωρηθεί ένα συμβάν ως πειρατικό. Ιστορικά υπάρχουν δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα που μας βοηθούν να καταλήξουμε ότι **πράξεις βίας από επιβάτες του υπό επίθεση πλοίου, δεν αποτελούν πειρατεία.**

- Το 1961, το κρουαζιερόπλοιο **Santa Maria**, κρουαζιερόπλοιο πορτογαλικής σημαίας, καταλήφθηκε από ενόπλους υποστηρικτές του Στρατηγού Delgado αντιπάλου του Προέδρου Salazar<sup>30</sup>, που είχαν αρχικώς επιβιβαστεί στο πλοίο ως επιβάτες, στην πορεία όμως σκότωσαν μέλη του πληρώματος. Το πλοίο ύστερα από προτροπή της κυβέρνησης της Πορτογαλίας που κατονόμασε το περιστατικό ως πειρατεία, συνελήφθη από τις Η.Π.Α. και χορηγήθηκε πολιτικό άσυλο στους ενόπλους, διότι δεν θεωρήθηκαν πειρατές, αφού δεν φαινόταν να πληρούνται τα χαρακτηριστικά εκείνα για να χαρακτηρισθεί το συμβάν ως πειρατική ενέργεια.
- Το δεύτερο συμβάν, είναι η κατάληψη του πλοίου **Boatwright** (1960), από δύο ναυαγούς, και αφού σκότωσαν τον καπετάνιο, έπλευσαν στην Κούβα. Η Κούβα, θεωρώντας τους ως πειρατές αξίωσε τη εκδίκηση της υπόθεσης ωστόσο, η Μεγάλη Βρετανία δεν το θεώρησε ως πειρατεία, αφού δεν είχαν συντελεστεί πράξεις βίας από ένα πλοίο προς ένα άλλο και τα αδικήματα είχαν διαπραχθεί εντός των χωρικών υδάτων των νήσων Μπαχάμες, όπου και τελικώς εκδόθηκαν οι δύο δράστες.

---

Βόρειο Βιετνάμ. Κυριάρχησαν στην Καμπότζη από το 1975, όταν τελείωσε ο εμφύλιος πόλεμος, μέχρι το 1979.

<sup>30</sup> Ο Εμιλιάνο Ζαπάτα Σαλασάρ (8 Αυγούστου 1879 - 10 Απριλίου 1919), αναδείχθηκε σε σπουδαία ηγετική προσωπικότητα των ανταρτών της αγροτικής Μεξικανικής Επανάστασης του 1910, η οποία κατευθυνόταν κατά του προέδρου της χώρας, Πορφύριο Ντίας και της συγκεχυμένης περιόδου που ακολούθησε (1911 - 1917). Οργάνωσε και διοικούσε σημαντική επαναστατική δύναμη, ονομαζόμενη "*Απελευθερωτικός Στρατός του Νότου*".

### 3.3.4 Διάκριση από πειρατεία κατά το εσωτερικό δίκαιο

Η νομοθετική μορφή του εγκλήματος μπορεί να συμπίπτει στη περίπτωση της **πειρατείας jure gentium και πειρατείας σύμφωνα με τις εθνικές έννομες τάξεις**. Ωστόσο μπορεί και να διακρίνεται εντελώς. Η βασικότερη διαφορά τους είναι ότι η πειρατεία jure gentium επιτρέπει σε όλα τα κράτη να επέμβουν, καθώς αποκτά οικουμενική διάσταση, ενώ στην «εθνική» πειρατεία μόνο το παράκτιο κράτος επεμβαίνει, αφού τέτοια περιστατικά λαμβάνουν χώρα στα χωρικά ύδατά του, είτε πρόκειται για την αιγιαλίτιδα ζώνη είτε για τα εσωτερικά ή αρχιπελαγικά ύδατα.

Προκειμένου να μην υπάρχει τέτοιου είδους σύγχυση μεταξύ των δύο εννοιών, έχει πλέον καθιερωθεί ο όρος «ένοπλη ληστεία στη θάλασσα», όπως αναφέρουν οι Ιωάννου και Στρατή (2013)<sup>31</sup>. Η βασική διαφορά δηλαδή, έγκειται στο γεγονός ότι στα περιστατικά ένοπλης ληστείας, όταν λαμβάνουν χώρα μόνο μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους (συνήθως 6 ή 12 ν.μ. από την στεριά), το κινδυνεύον πλοίο έχει τη δυνατότητα να ζητήσει βοήθεια από το παράκτιο κράτος, μέσω του πολεμικού ναυτικού ή της ακτοφυλακής που διαθέτει η κάθε χώρα. Στην περίπτωση όμως που το περιστατικό λάβει χώρα σε διεθνή ύδατα, τότε το πλοίο μπορεί να ζητήσει αρωγή μόνο από τη χώρα της σημαίας του<sup>32</sup>.

### 3.4 Η σχέση πειρατείας και τρομοκρατίας

Δεν είναι λίγες οι φορές που γίνεται λόγος για ομοιότητες που εντοπίζονται μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας στη θάλασσα, ιδιαίτερα μετά την 11η Σεπτεμβρίου και δεδομένου ότι δεν έχει καθιερωθεί διεθνώς ένας επίσημος ορισμός για την τρομοκρατία, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της πειρατείας. Τέτοια χαρακτηριστικά είναι τόσο η παράνομη χρήση βίας ή απειλή αυτής όσο και γενικότερα οι παράνομες ενέργειες που επιχειρούνται από πειρατές και τρομοκράτες, προκειμένου να πετύχουν τους στόχους τους, εν προκειμένω την παράνομη κατάληψη ενός πλοίου.

Μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να υπάρξει μια σαφής διάκριση μεταξύ τρομοκρατίας, πειρατείας και άλλων συναφών δράσεων, όπως ένοπλες δράσεις και οργανωμένα εγκλήματα, ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες ουσιαστικές διαφορές. Πρώτα

<sup>31</sup> Στρατή, Α., Ιωάννου, Κ., *Δίκαιο της Θάλασσας*, 4<sup>η</sup> Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013 (σελ.233, παρ. 815 και 809)

<sup>32</sup> Ναυτικά Χρονικά, Διαφορές μεταξύ πειρατείας και ένοπλης ληστείας, άρθρο αναρτημένο στον ιστότοπο [www.naftkachronika.gr](http://www.naftkachronika.gr) στις 23 Ιουνίου 2015

απ' όλα, είναι διαφορετικοί οι στόχοι και τα συμφέροντα που υπαγορεύουν την τέλεση των δύο αυτών εγκλημάτων, από τη μία, στην τρομοκρατία κυριαρχεί το πολιτικό κίνητρο που οδηγεί τους εγκληματίες στην τέλεση μίας παράνομης πράξης και από την άλλη, στην πειρατεία απουσιάζουν κίνητρα πολιτικού χαρακτήρα και αυτό που επικρατεί και οδηγεί στην τέλεσή της είναι το ιδιωτικό κέρδος. Επιπλέον, οι προϋποθέσεις ποινικής δίωξης στο καθένα από τα δύο εγκλήματα είναι διαφορετικές (C. Kluge, 2006), αλλά και οι ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση καταδίκης των ενόχων διαφέρουν μεταξύ των δύο αυτών εγκλημάτων (D. Sanders et Al, 2010).

Ένα χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα για να αντιληφθούμε τη διάσταση που υπάρχει μεταξύ των δύο αυτών εννοιών είναι η περίπτωση του ιταλικού πλοίου **Achille Lauro (1985)**, το οποίο κατελήφθη από μέλη του Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Τα μέλη αυτά επιβιβάστηκαν στο πλοίο αρχικά ως επιβάτες, στην πορεία όμως απέσπασαν με τη βία τον έλεγχο του πλοίου και κράτησαν ομήρους πλήρωμα και επιβάτες, απειλώντας ότι θα ανατίναζαν το πλοίο, αν το Ισραήλ δεν άφηνε ελεύθερους 50 Παλαιστίνιους κρατουμένους. Όταν το αίτημά τους απορρίφθηκε, σκότωσαν έναν Αμερικανοεβραίο επιβάτη που επέβαινε σε αναπηρικό καροτσάκι και τον πέταξαν στη θάλασσα. Οι Η.Π.Α. χαρακτήρισαν την πράξη αυτή ως πειρατεία, τα ιταλικά δικαστήρια ωστόσο καταδίκασαν τους δράστες για τέλεση πράξεων τρομοκρατίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Ζητούμενο σε αυτό το κεφάλαιο είναι να δούμε αν τελικά η πειρατεία αποτελεί καλυπτόμενο ή εξαιρούμενο κίνδυνο θαλάσσιας ασφάλισης κι αν πρόκειται για καλυπτόμενο κίνδυνο, ποιες προϋποθέσεις είναι εκείνες που πρέπει να πληρούνται κάθε φορά.

### 4.1 Η πειρατεία ως καλυπτόμενος θαλάσσιος κίνδυνος σύμφωνα με την αρχή της καθολικότητας και της ειδικότητας των κινδύνων

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, σύμφωνα με το άρθρο 269 του Κ.Ι.Ν.Δ., αλλά και την αντίστοιχη πρόβλεψη που γίνεται στον Marine Insurance Act 1906 *ο ασφαλιστής ενέχεται για απώλειες και ζημίες που προκαλούνται εξαιτίας οποιουδήποτε γεγονότος συνέβη κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής ενέχεται για ζημίες που θα υποστεί το πλοίο, λόγω συγκρούσεως, υποχρεούται έναντι τρίτων, εξαιρέσει των λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας.* Στη θαλάσσια ασφάλιση δηλαδή εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας. Από αυτό προκύπτει ότι, αν δεν προβλέπεται ρητά στο ασφαλιστικό συμβόλαιο ότι κάποιος κίνδυνος εξαιρείται από την ασφαλιστική κάλυψη ή αν εκ νόμου δεν προβλέπεται κάποια εξαίρεση, ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για την κάλυψη όλων των κινδύνων που συνδέονται με την ναυσιπλοΐα και απορρέουν είτε λόγω επενέργειας των στοιχείων της θάλασσας είτε λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα κατά τη διάρκεια του πλου.

Από αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε ότι **η πειρατεία καλύπτεται ως θαλάσσιος κίνδυνος**, αφού πράγματι πρόκειται για μια ενέργεια που συμβαίνει στη θάλασσα. Ωστόσο, αυτό δεν είναι αρκετό για να πούμε πρόκειται για καλυπτόμενο θαλάσσιο κίνδυνο. Θα πρέπει επίσης να πληρούνται ορισμένες **προϋποθέσεις**, οι οποίες τίθενται ήδη **εξ ορισμού** από το άρθρο 101 της UNCLOS.

Σύμφωνα με τα ορισθέντα στο άρθρο αυτό, η πειρατεία νοείται ως *α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που απευθύνεται: 1) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω σε πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, 2) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, β) κάθε πράξη εκούσιας*



συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό, γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου».

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα ανωτέρω, τα στοιχεία, τα οποία συνιστούν την αντικειμενική και την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της πειρατείας και τα οποία πρέπει να συνδράμουν σωρευτικώς, είναι τα εξής:

- τέλεση παράνομης πράξης βίας, η οποία να διαπράττεται σε διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους.
- η παράνομη πράξη βίας να διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς.
- να κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους.

Το **πρώτο στοιχείο** που απορρέει από τον ορισμό της πειρατείας, περιλαμβάνει τρεις ειδικότερες προϋποθέσεις:

α) Να πρόκειται για **πράξη βίας** ή κράτησης ή διαρπαγής η οποία να χαρακτηρίζεται ως **παράνομη**. Το παράνομο δε των εν λόγω πράξεων δεν κρίνεται βάσει συγκεκριμένης εθνικής έννομης τάξης, αλλά βάσει γενικών αρχών του δικαίου, που χαρακτηρίζουν τις παραπάνω πράξεις κολαστές.

β) Η πράξη να διαπράττεται από το **πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου**. Έτσι, παράνομη βία που ασκείται από ένα πολεμικό πλοίο ή από ένα δημόσιο πλοίο, αποτελεί μεν παραβίαση του διεθνούς δικαίου, αλλά σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί πειρατεία. Για τους σκοπούς της διαπράξεως του εγκλήματος της πειρατείας, είναι πάντως δυνατόν να θεωρηθεί ως «ιδιωτικό πλοίο» είτε ένα πολεμικό πλοίο που δεν έχει εθνικότητα, είτε ένα πολεμικό πλοίο που έχει καταληφθεί από στασιαστές και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις, όπως ρητά αναφέρεται στο άρθρο 102 της UNCLOS, είτε ένα δημόσιο πλοίο από διεθνώς μη αναγνωρισμένη οντότητα.

γ) Η πράξη πρέπει να τελείται στην **ανοικτή θάλασσα** ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους. Από αυτό συνάγεται ότι, κατ' αρχάς, εάν μία πράξη διαπράττεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη<sup>33</sup>, αποκλειστική αρμοδιότητα έχει το

<sup>33</sup> Η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι η πρώτη ιστορικά διαμορφωμένη θαλάσσια ζώνη. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το εύρος της χωρικής του θάλασσας, το οποίο δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια μετρούμενα από τις γραμμές βάσης. Στρατή, Α., Ιωάννου, Κ., *Δίκαιο της Θάλασσας*, 4η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013 (σελ.69)

παράκτιο κράτος, οπότε και δεν γίνεται λόγος για πειρατική πράξη. Ως προς την ΑΟΖ, το άρθρο 58 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, ορίζει, ότι οι διατάξεις των άρθρων 88-115 που αφορούν στην πειρατεία, εφαρμόζονται στην ΑΟΖ εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της. Η καταστολή της πειρατείας δεν μπορεί εξ ορισμού να θεωρηθεί ως ασυμβίβαστη με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ και κατά συνέπεια πειρατεία *jure gentium* μπορεί να σημειωθεί και μέσα στην ΑΟΖ. Τέλος, ως προς τη συνορεύουσα ζώνη<sup>34</sup> είναι δυνατόν να έχουμε πράξη πειρατείας, αφού πέραν από τις ειδικές αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους, το νομικό καθεστώς της ζώνης αυτής εξομοιώνεται με την ανοικτή θάλασσα. Σε περίπτωση, βέβαια, που η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί τμήμα της ΑΟΖ, τότε ισχύουν όσα προβλέπονται και στην περίπτωση της ΑΟΖ.

Το **δεύτερο στοιχείο** της πειρατείας, προϋποθέτει ότι οι πράξεις βίας γίνονται για **ιδιωτικούς σκοπούς**. Η μορφή του ιδιωτικού σκοπού είναι αδιάφορη, π.χ. η διαρπαγή, η απληστία, η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών. Το στοιχείο του «ιδιωτικού σκοπού» έχει δημιουργήσει και εξακολουθεί να δημιουργεί σοβαρά ζητήματα στη διεθνή πρακτική, ιδιαίτερα εν όψει πράξεων βίας κατά πλοίων, που δηλώνεται ή προκύπτει, ότι εξυπηρετούν πολιτικούς σκοπούς.

Το **τρίτο στοιχείο** είναι οι πράξεις να κατευθύνονται εναντίον **άλλου πλοίου από το πειρατικό**. Συνεπώς, στάση εκ μέρους του πληρώματος ή πράξεις βίας εκ μέρους επιβατών του ιδίου πλοίου δεν αποτελούν πειρατεία.

Αν δεν πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, τότε δεν πρόκειται για πειρατική ενέργεια και δεν μπορεί να υπάρξει αξίωση αποζημίωσης από τον ασφαλισμένο ή το λήπτη της ασφάλισης. Σε κάθε περίπτωση βέβαια, πέραν της αρχής της καθολικότητας, στην θαλάσσια ασφάλιση – όπως έχουμε ήδη αναφέρει – εφαρμόζεται και ισχύει και η αρχή της ειδικότητας των κινδύνων. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι, οι ως άνω προϋποθέσεις αρκούν και είναι αναγκαίες για να χαρακτηριστεί μια πράξη ως πειρατική, αλλά αυτό που μας ενδιαφέρει είναι και η ζημία που έχει προκληθεί στο ασφαλισμένο αγαθό να είναι αποτέλεσμα της πειρατικής ενέργειας. Πρέπει να υπάρχει δηλαδή αυτή η αιτιώδης σχέση μεταξύ της ζημίας που έχει υποστεί το ασφαλισμένο αγαθό και του κινδύνου – εν προκειμένω

---

<sup>34</sup> Η διαμόρφωση της συνορεύουσας ζώνης συνδέεται στενά με τη διαμόρφωση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Σύμφωνα με το άρθρο 33 της Διεθνούς Σύμβασης, η συνορεύουσα ζώνη είναι η θαλάσσια ζώνη που έπεται της αιγιαλίτιδας και η έκτασή της δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης. Στρατή, Α., Ιωάννου, Κ., Δίκαιο της Θάλασσας, 4η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013 (σελ.83)

της πειρατικής ενέργειας – για να μπορεί να θεμελιωθεί αξίωση αποζημίωσης. Ζημίες που προκλήθηκαν μεν κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής ενέργειας αλλά δεν είναι αποτέλεσμα αυτής, δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ως τέτοιες.

Χαρακτηριστικά, και με σκοπό να γίνει κατανοητό πότε μιλάμε για πειρατικά συμβάντα, είναι εύλογο να παραθέσουμε κάποια νομολογιακά παραδείγματα.

Το πρώτο εξ' αυτών αφορά στην υπόθεση **Bolivia Republic v. Indemnity Mutual Marine Co, Ltd.** Στην περίπτωση αυτή, είχε ασφαλιστεί φορτίο με εφόδια και τρόφιμα που προοριζόνταν για στρατεύματα της Βολιβιανής Κυβέρνησης, τα οποία σκόπευαν να αντισταθούν και να εξοντώσουν οργανωμένη αποστολή που ήθελε να ανατρέψει την Κυβέρνηση. Το πλοίο αναχαιτίστηκε από ταραξίες και το φορτίο κατασχέθηκε. Οι ασφαλισμένοι ζήτησαν να αποζημιωθούν, χαρακτηρίζοντας την επέμβαση αυτή των ταραξιών ως πειρατική ενέργεια. Το Δικαστήριο, ωστόσο, δεν έκανε δεκτή την αγωγή, καθώς αυτού του είδους η επέμβαση δεν ενέπιπτε στην έννοια της πειρατείας. Σκοπός των ταραξιών δεν ήταν η κράτηση και λεηλασία του πλοίου ούτε το προσωπικό κέρδος, αλλά αντ' αυτού υποκινήθηκαν από πολιτικά κίνητρα, την ανατροπή εν προκειμένω της Βολιβιανής Κυβέρνησης.

Ένα δεύτερο παράδειγμα, που παρουσιάζει μεν κάποιες ιδιομορφίες, αφορά στην υπόθεση **Banque Monetaca and Carystuiaki and another v. Motor Union Insurance Co, Ltd.** Στην υπόθεση αυτή, ελληνικό σκάφος ασφαλίστηκε για πολεμικούς κινδύνους, εξαιρώντας τον κίνδυνο της πειρατείας. Το πλοίο καταλήφθηκε στην περιοχή της Κερασούντας – που βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση – από το ληστή Osman Agha, που είχε τον έλεγχο της ευρύτερης περιοχής. Οι ασφαλισμένοι ζήτησαν αποζημίωση, η ασφαλιστική όμως εταιρεία θεώρησε ότι απαλλασσόταν από την καταβολή της, καθώς είχε εξαιρεθεί η πειρατεία από τις περιπτώσεις ασφαλιστικής κάλυψης. Το Δικαστήριο έκρινε στην περίπτωση αυτή ότι δεν επρόκειτο για πειρατεία, αλλά για σύλληψη και κατάληψη του πλοίου, ενέργειες που συγκαταλέγονταν στην έννοια των πολεμικών κινδύνων εν γένει και επομένως, καλύπτονταν από την εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση.

#### 4.2 Η πειρατεία ως πολεμικός κίνδυνος

Σύμφωνα με τις διεθνείς ρήτρες (International Hull Clauses) που ενσωματώνονται στα ασφαλιστικά συμβόλαια, ζημίες που ενδεχομένως να προκληθούν στο κύτος ή

στα εξαρτήματα του πλοίου ως απόρροια μίας πειρατικής επίθεσης, είναι δυνατόν να καλυφθούν στο πλαίσιο της Ασφάλισης κύτους και μηχανής (Hull & Machinery Insurance).

Η κάλυψη της πειρατείας, δηλαδή, διακυμαίνεται μεταξύ της ασφάλειας του θαλάσσιου κινδύνου που προξενείται στη θάλασσα και της ασφάλισης που αφορά τους πολεμικούς κινδύνους (D. Sanders et Al, 2010). Η δε περίπτωση να περιλαμβάνεται στους πολεμικούς κινδύνους είναι **πιο διαδεδομένη**, ιδίως από το 2005 και μετά, όταν η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου αναθεώρησε ως προς την περίπτωση αυτή κάλυψης των φαινόμενων πειρατείας, εντάσσοντάς τα στα πολεμικά συμβάντα. Αν δεχθούμε λοιπόν, ότι η **πειρατεία καλύπτεται ως πολεμικός κίνδυνος**, τότε σε μία πρώτη ματιά πρόκειται για εξαιρούμενο κίνδυνο, εκτός βέβαια κι αν υπάρχει ρήτρα εξαιρούμενων κινδύνων στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, οπότε και καλύπτεται ασφαλιστικά.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε ποιες περιπτώσεις θεωρούνται κίνδυνοι πολέμου<sup>35</sup>. Αναφέρονται, λοιπόν, επιγραμματικά οι εξής:

- ο ήδη αρξάμενος πόλεμος
- κάθε πράξη που εμπίπτει στο πλαίσιο του πολέμου (πχ. βομβαρδισμός)
- επανάσταση, εξέγερση δηλαδή προς κατάργηση της κρατικής εξουσίας από πολίτες του κράτους
- εξέγερση, η οποία διαφέρει από την επανάσταση, αφού δεν έχει πάντα πολιτικούς σκοπούς ή δεν στοχεύει στην ανατροπή του καθεστώτος
- αστική ανατροπή (πχ. διαδηλώσεις)
- τοποθέτηση ναρκών
- πράξεις πειρατείας
- πράξεις τρομοκρατίας
- αποκλεισμοί, ανεξάρτητα αν αφορούν στα πλοία ή το πλοίο που αναφέρονται στο ναυλοσύμφωνο

Οι πολεμικές αυτές πράξεις ενεργούνται από το επίσημο κράτος, οποιαδήποτε ομάδα έχει πολιτικό σκοπό, μεμονωμένα άτομα ή/και τρομοκρατικές οργανώσεις και

---

<sup>35</sup> Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού υπό την αιγίδα του Ευγενίδου Ιδρύματος, Β' Έκδοση, Αθήνα 2017 (σελ. 92)

συνεπάγονται κίνδυνο τόσο για το πλοίο και το φορτίο όσο και για τον κάθε επιβαίνοντα του πλοίου αυτού.

Στην περίπτωση λοιπόν, που υπάρχει η σχετική ρήτρα περί κάλυψης πολεμικών κινδύνων σε ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο, η ασφαλιστική βιομηχανία έχει καθορίσει ιδιαίτερες ρυθμίσεις για την κάλυψή τους, άρα και την κάλυψη περιπτώσεων πειρατείας υπό το πρίσμα των πολεμικών κινδύνων. Ρυθμίσεις, οι οποίες λειτουργούν ως **προϋποθέσεις**, προκειμένου να καλυφθεί οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια δημιουργηθεί από την έλευση του κινδύνου.

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 (**HRAs**), όπως αυτές καθορίζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τη Διεθνή Επιτροπή Joint War Committee, 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, με όλες τις περιοχές εκείνες στις οποίες τα πλοία οφείλουν να επιδεικνύουν μεγαλύτερη προσοχή κατά την διέλευσή τους.

Εκείνος ο οποίος διατηρεί την κυριότητα ενός πλοίου, το οποίο πρόκειται να διέλθει από τις ως άνω προσδιορισμένες περιοχές, **είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει** εγγράφως τους ασφαλιστές του πριν την είσοδο σε 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 για παράδειγμα η SOLAS και ISPS.

Σε περίπτωση αμέλειας ή ολιγωρίας στην εκπλήρωση αυτής της βασικής υποχρέωσης του ασφαλισμένου, το πλοίο δεν θα καλύπτεται από τον κίνδυνο της πειρατείας κατά τον κρίσιμο χρόνο από την είσοδο έως την έξοδο από την Περιοχή Υψηλού Κινδύνου και **ο ασφαλιστής θα απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης** σε περίπτωση έλευσης του κινδύνου για όποια ζημία, φθορά ή απώλεια επέλθει στο πλοίο και το φορτίο (Bowden et al, 2010)<sup>36</sup>. 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

<sup>36</sup> Bowden A., Hurlburt K., Aloyo E., Marts C., Lee A., (2010), The economic cost of maritime piracy, Colorado, One Earth Future Foundation

**πρέπει και να καταβάλουν ένα ορισμένο χρηματικό ποσό** για την εξασφάλιση της κάλυψης του πλοίου τους, το λεγόμενο **επιπλέον ασφάλιστρο** (Additional Premium) που προβλέπεται ανά πλοίο και ανά ταξίδι. 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 αρμόδια Διεθνής Επιτροπή. Σε κάθε περίπτωση, η μη καταβολή αυτού του επιπλέον ασφαλιστρού δίνει τη δυνατότητα στον ασφαλιστή να απαλλαγεί από την όποια καταβολή αποζημίωσης, αφού δεν τηρήθηκαν οι από πλευράς ασφαλισμένου υποχρεώσεις.

Από την άλλη, στα συμβόλαια στα οποία υπάρχει ρήτρα κάλυψης των πολεμικών κινδύνων, άρα και περιστατικών πειρατείας εν προκειμένω, δίδεται η δυνατότητα στον ασφαλιστή να **ακυρώσει το εν λόγω ασφαλιστήριο συμβόλαιο**, λόγω εκδήλωσης πολέμου σε κάποια περιοχή πριν το πλοίο εισέλθει σε αυτή. Πρόκειται δηλαδή για ένα «όπλο» στα χέρια των ασφαλιστικών εταιρειών, προκειμένου να αντιδρούν με μεγαλύτερη ταχύτητα στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες της σύγχρονης πειρατείας. Αυτό που θα μπορούσε να εκληφθεί ως **μειονέκτημα** από την πλευρά του ασφαλισμένου είναι ακριβώς η υποχρέωσή του να ενημερώνει τον ασφαλιστή κάθε φορά που πρόκειται να εισέλθει σε κάποια περιοχή υψηλού κινδύνου, μειώνοντας έτσι την ευελιξία του, κατά την άσκηση των εμπορικών του δραστηριοτήτων κι αυτό γιατί, ο ασφαλιστής μπορεί να αποτρέψει την έλευση ενός πλοίου από ορισμένες περιοχές που παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά πειρατικών περιστατικών, προστατεύοντας μεν τον εκάστοτε πλοιοκτήτη ή τη διαχειρίστρια εταιρεία από ζημίες που θα μπορούσε να υποστεί το πλοίο τους, περιορίζοντας δε σημαντικά την εμπορική τους εμπλοκή σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές.

#### 4.2.1 Ειδικότερες ασφαλιστικές καλύψεις

Εφόσον επιλέγεται η πειρατεία να εντάσσεται ως πολεμικός κίνδυνος στους καλυπτόμενους κινδύνους, η ασφαλιστική αγορά έχει δημιουργήσει και ειδικότερες μορφές ασφαλίσεων. Μία τέτοια χαρακτηριστική μορφή ασφάλισης είναι η **Kidnap & Ransom Insurance**, ασφάλιση δηλαδή για Απαγωγή και Λύτρα. Πρόκειται, όπως είπαμε, για μια ειδικότερη μορφή ασφάλισης, άρα και προϊόν περαιτέρω συμφωνιών των συμβαλλόμενων μερών, η ύπαρξη της οποίας υφίσταται έναντι υψηλότερου ασφαλιστρού που διαμορφώνεται από πολλούς παράγοντες, όπως το πόσο ευάλωτο είναι το εκάστοτε πλοίο στο να πέσει θύμα μιας πειρατικής ενέργειας, οι περιοχές από

τις οποίες πρόκειται να διελεύσει κατά το ταξίδι του, αλλά και τα ποσοστά πειρατικών συμβάντων που εκδηλώνονται σε κάθε περιοχή.

Έναντι, λοιπόν, ενός υψηλού ασφαλιστρου από τον ασφαλισμένο, ο ασφαλιστής καλείται να καλύψει τα χρηματικά εκείνα ποσά που ζητούνται με σκοπό την απελευθέρωση μέλους ή μελών του πληρώματος που έχουν απαχθεί ως όμηροι από τους πειρατές, αλλά και όλα τα έξοδα εκείνα που θα απαιτηθούν για τον τρόπο με τον οποίο τα χρήματα αυτά θα μεταφερθούν στον τόπο παράδοσης, τα έξοδα που συνδέονται με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, αλλά και όσα έξοδα προκύψουν για τον επαναπατρισμό και την μέριμνα των απαχθέντων μελών του πληρώματος, ιατρική περίθαλψη, ψυχολογική στήριξη των ίδιων των θυμάτων και των οικογενειών αυτών κ.α.

Πρόκειται δηλαδή, για υπέρογκα ποσά που σε περίπτωση μη ύπαρξης της συγκεκριμένης ασφάλισης, καλείται ο ίδιος ο ασφαλισμένος να επωμιστεί. Ουσιαστικά, η συγκεκριμένη μορφή ασφάλισης δεν σχετίζεται άμεσα με την ίδια την έννοια της πειρατείας ή την επέλευση κινδύνου συνυφασμένου με αυτήν, παρά πρόκειται για μία επιπλέον πληροφορία στην παρούσα εργασία, η οποία καταδεικνύει την σημασία που λαμβάνει η πειρατεία ως θαλάσσιο συμβάν στην ασφαλιστική αγορά και την προσπάθεια εξεύρεσης από αυτήν επαρκών και ουσιαστικών λύσεων σε περίπτωση έλευσής της.

#### 4.2.2 Η σχέση P&I Clubs και πειρατικής κάλυψης

Για ανάλογους λόγους, κρίνεται ωφέλιμο να γίνει μια αναφορά και στο πώς εμπλέκονται και σε τι βαθμό τα P&I Clubs όταν πρόκειται για πειρατικά συμβάντα και δεδομένου ότι, οι ασφαλιστικές δεν είναι σε θέση να καλύψουν κι όλες τις συνέπειες που μπορεί να έχει μια πειρατική επίθεση.

Όταν μιλάμε για Protection & Indemnity (P&I), αναφερόμαστε ουσιαστικά σε μια μορφή αμοιβαίας θαλάσσιας ασφάλισης για κινδύνους που παραδοσιακά οι ασφαλιστικές εταιρείες διστάζουν να παράσχουν ασφαλιστική κάλυψη. Τυπικές καλύψεις που περιλαμβάνονται σ' αυτή είναι ο κίνδυνος ενός μεταφορέα έναντι τρίτων, ζημίες που προκλήθηκαν στο φορτίο κατά τη μεταφορά, κίνδυνοι που σχετίζονται με την περιβαλλοντική ρύπανση, αλλά και ζημίες που συνδέονται με τους πολεμικούς κινδύνους<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Βλάχος, Γ., *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδ. Αθ. Σταμούλη, σελ. 241)

Τα P&I Clubs συγκροτούνται από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες των πλοίων και των φορτίων και σκοπός τους είναι η προστασία των μελών τους απέναντι στους κινδύνους οι οποίοι είναι συμφυείς προς την άσκηση των εμπορικών δραστηριοτήτων των πλοίων.

Στην περίπτωση ενός πειρατικού συμβάντος, πρέπει να τονισθεί αρχικά ότι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποζημιώσει τα μέλη του πληρώματος υφίσταται ανεξάρτητα από το εάν θα αποδειχθεί ή όχι η ευθύνη του ή η επίδειξη αμέλειας από πλευράς του που οδήγησε στην έλευση του κινδύνου. 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. Επίσης, στις καλυπτόμενες αξιώσεις θα περιλαμβάνεται και η ρύπανση του περιβάλλοντος της ξηράς, της θάλασσας ή του αέρα, η οποία προκλήθηκε ως συνέπεια της πειρατικής ενέργειας που συντελέστηκε. Ακόμη, αντικείμενο κάλυψης θα αποτελέσουν και οι αξιώσεις που απορρέουν από το φορτίο σε περίπτωση όπου αποδειχθεί υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη ή και αμέλεια, με αποτέλεσμα την απώλεια, καταστροφή ή/και μείωση της ποσότητας του μεταφερόμενου φορτίου.

Από αυτή τη συνοπτική αναφορά στο πώς εμπλέκονται οι αλληλοασφαλιστικοί αυτοί οργανισμοί στην περίπτωση ενός πειρατικού συμβάντος, καταλαβαίνουμε ότι τα κόστη που συνδέονται με την πειρατεία δεν είναι απλά υπέρογκα, αλλά και ανυπολόγιστα κάποιες φορές, ώστε ακόμα και οι ασφαλιστικές εταιρείες να μην είναι σε θέση να επωμιστούν το σύνολο αυτών. Παρά το γεγονός αυτό, η μέριμνα υπάρχει και όλες οι απώλειες ή ζημίες που συντελούνται καλύπτονται από τα P&I Clubs, γεγονός που καταδεικνύει ακόμα περισσότερο τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζονται τα πειρατικά συμβάντα.



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ανακεφαλαιώνοντας, μέσα από την παρούσα Διπλωματική Εργασία, συμπεραίνουμε ότι, η αναγκαιότητα της θαλάσσιας ασφάλισης πηγάζει ακριβώς από την ανάγκη προστασίας από τυχαία και απρόβλεπτα συμβάντα και απώλειες που διαδραματίζονται στη θάλασσα. Όσοι ασχολούνται και εμπλέκονται με το εμπόριο και τις θαλάσσιες δραστηριότητες εν γένει, αξιοποιούν τις δυνατότητες που τους παρέχει μια θαλάσσια ασφάλιση, ειδικότερα δε την αποζημίωση τυχόν ζημιών και απωλειών που μπορεί να υποστούν ως απόρροια επέλευσης ενός θαλάσσιου κινδύνου. Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε αυτούς.

Στην θαλάσσια ασφάλιση κυριαρχεί και εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, όπως απορρέει τόσο από την ελληνική όσο και τη διεθνή έννομη τάξη. Οι κίνδυνοι, συνεπώς, που καλύπτονται είτε αποτελούν προϊόν των επενεργειών των στοιχείων της θάλασσας είτε είναι πράξεις που συντελούνται σε αυτή. Και αυτό είναι ένα στοιχείο το οποίο δεν μας αφήνει εύκολα να βάλουμε περιορισμούς και να διακρίνουμε τους κινδύνους εκείνους που καλύπτονται ασφαλιστικά και εκείνους που εξαιρούνται ή που απαιτούν ειδικότερες συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Γι' αυτό και η διάκριση μεταξύ των κινδύνων που παρουσιάστηκε στην παρούσα εργασία γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά και τις διατάξεις του αγγλικού Νόμου Marine Insurance Act 1906.

Παράλληλα με την αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, στη θαλάσσια ασφάλιση εφαρμόζεται και η αρχή της ειδικότητας των κινδύνων. Θα πρέπει δηλαδή να υπάρχει μια αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του της ζημίας που προκλήθηκε και του κινδύνου, η επέλευση του οποίου προκάλεσε τη ζημία αυτή. Δεν αρκεί δηλαδή ο ασφαλισμένος ή λήπτης ή δικαιούχος της ασφάλισης να αποδείξει τη ζημία που προκλήθηκε στο ασφαλισμένο αγαθό, αλλά απαιτείται να αποδείξει ότι η πρόκλησή της οφείλεται στον εκάστοτε ασφαλισμένο κίνδυνο και σε καμία περίπτωση δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα ή δικό του δόλο, προκειμένου να αξιώσει αποζημίωση από τον ασφαλιστή του.

Η πειρατεία είναι μία τέτοια περίπτωση κινδύνου που εξετάζεται αναλυτικά στην παρούσα. Διαχρονικά, έχει αποτελέσει μία από τις σοβαρότερες απειλές που καλείται η ναυτιλία να αντιμετωπίσει. Τα δε χρηματικά ποσά που απαιτούνται και συνδέονται

με πειρατικά φαινόμενα είναι συνήθως υπέρογκα, με αποτέλεσμα να πλήττουν σοβαρά τους άμεσα εμπλεκόμενους.

Για το λόγο, ανέκαθεν αυτό που ενδιέφερε τόσο την ναυτιλιακή όσο και την ασφαλιστική κοινότητα ήταν η εξεύρεση των πλέον κατάλληλων τρόπων για την αντιμετώπιση ζημιών, απωλειών και φθορών που συνδέονταν με την έλευση ενός τέτοιου κινδύνου.

Για χρόνια, η πειρατεία καλυπτόταν ως ένας θαλάσσιος κίνδυνος υπό την προϋπόθεση να πληρούνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τίθενται εξ ορισμού από το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Η επιβεβαίωση και μόνο συνύπαρξης των χαρακτηριστικών αυτών ήταν αρκετή, για να μπορεί να αξιώσει ο ασφαλισμένος αποζημίωση από τον ασφαλιστή του σε περίπτωση έλευσης του κινδύνου και εφ' όσον, όπως από το νόμο ορίζεται, υπήρχε ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ των ζημιών που προκλήθηκαν στο ασφαλισμένο αγαθό και τον κίνδυνο που επήλθε.

Από το 2005 και μετά, αφότου η Ασφαλιστική Αγορά του Λονδίνου αναθεώρησε ως προς την κάλυψη της πειρατείας ως απλού θαλάσσιου κινδύνου, ενέταξε τις πειρατικές δράσεις στους πολεμικούς κινδύνους, οι οποίοι σε μία πρώτη ανάλυση αποτελούν κατηγορία εξαιρούμενων κινδύνων σε μια θαλάσσια ασφάλιση. Μπορεί ωστόσο, να αποτελέσει κατηγορία καλυπτόμενων κινδύνων, κατόπιν ειδικής συμφωνίας των συμβαλλόμενων μερών και ένταξης της σχετικής ρήτρας περί παροχής ασφαλιστικής κάλυψης των πολεμικών κινδύνων στο συμφωνηθέν ασφαλιστικό συμβόλαιο.

Δεν φαίνεται πάντως, η δεύτερη αυτή μορφή κάλυψης να αποκλείει την εφαρμογή της αρχής της καθολικότητας των κινδύνων, όπως προκύπτει και από τα παρατιθέμενα νομολογιακά παραδείγματα που χρησιμοποιήθηκαν.

Σε καμία περίπτωση όμως, δεν φαίνεται ο ασφαλισμένος να μένει εκτεθειμένος σε περίπτωση έλευσης πειρατικού κινδύνου και έχοντας τηρήσει όλες τις από μέρους του υποχρεώσεις έναντι του ασφαλιστή του. Η επανεμφάνιση, άλλωστε, της πειρατείας τα τελευταία χρόνια είναι που καθιστά επιτακτική την ύπαρξη της αναγκαίας ασφαλιστικής κάλυψης για ζημίες που προέρχονται από πειρατικά συμβάντα, ώστε οι ασφαλισμένοι να μην επωμίζονται οι ίδιοι το οικονομικό βάρος αυτών, αλλά να προτιμούν αντίθετα, να πληρώνουν ένα επιπλέον ασφάλιστρο ή και να συνάπτουν ειδικές συμφωνίες με τις ασφαλιστικές για το σκοπό τούτο.

Εν κατακλείδι, λοιπόν, η πειρατεία αποτελεί έναν καλυπτόμενο κίνδυνο στη θαλάσσια ασφάλιση και η όποια κάλυψή της, λόγω ακριβώς των ιδιαιτεροτήτων που την συνιστούν, είναι συνήθως προϊόν ειδικότερων και επιμέρους συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, του ασφαλιστή από τη μία και του ασφαλισμένου ή του λήπτη της ασφάλισης από την άλλη, σε καμία περίπτωση όμως είτε ως ένα θαλάσσιο συμβάν είτε ως μέρος των πολεμικών κινδύνων δεν μένει εκτός ασφαλιστικής μέριμνας ούτε για τον ίδιο τον εμπλεκόμενο ούτε για την ασφαλιστική αγορά που ενισχύει και εμπλουτίζει τα προϊόντα που προσφέρονται για την κάλυψη της πειρατείας συνολικά.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Anderson P., (1999), *The Mariner's Guide to Marine Insurance*, London Nautical Institute
- Βλάχος Γ., Ψύχου Ελ., (2011), *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Αθ. Σταμούλη
- Βλάχος, Γ., (2007), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα, Εκδ. Αθ. Σταμούλη
- Bowden A., Hurlburt K., Aloyo E., Marts C., Lee A., (2010), *The economic cost of maritime piracy*, Colorado, One Earth Future Foundation
- Βρανίκου, Μ., Δεμέστιχα, Ευαγ., (2017), *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού του Ευγενίδου Ιδρύματος, Αθήνα, Β' Εκδ.
- Chmielewska Dor., Jol., (2011), *The increased risk of piracy presenting new challenges for marine insurance market*, Master Thesis, Lund University, Faculty of law
- Δριδάκης Ν., (2017), *Τεχνολογικές Εφαρμογές για την αντιμετώπιση της πειρατείας*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστημίου Πειραιά
- Δωρή Παρ. Δ., (2017), *Πειρατεία: Ειδικά Ζητήματα Ασφάλισης και Νομικής Κάλυψης*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστημίου Πειραιά
- Geib G., (2001), *International Insurance Insight*, New York, Global Insurance Industry Group (KPMG)
- Ivamy H., (1974), *Marine Insurance*, London Butterworths, Second Edition
- Καμβύσης Δημ., (1982), *Ιδιωτικό Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Αθήνα – Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κιάντος Β., (2005), *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα, 9<sup>η</sup> Έκδοση
- Kluge C., (2006), *Piracy – Threat at sea – a risk analysis*, Brochure published by Druckerei Fritz Kriechbaumer, Munich de Group
- Κόζη Ελ., (2006), *Η αρχή της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων στη θαλάσσια ασφάλιση*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστήμιο Αιγαίου

- Μαγνήσαλη Γρ., (2017), *Διεθνές και Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο και οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Μανιάτης, Αντ., Καθηγητής Διαλέξεων Σχολής Διοίκησης και Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού, Δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω, *Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο*
- Molck – Ude, A. (2000): *Marine Hull Insurance from a reinsurers point of view*, Paper presented at the Marine Insurance conference 2000, Athens, Greece (October 26, 2000)
- Μυλωνόπουλος Δ., (2000), *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Αθ. Σταμούλη
- Παπαδοπούλου Αθ., (2013), *Θαλάσσια Πειρατεία και οικονομικό κόστος*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Περράκης Σ., Τσάλτας Γ., (2006), *Ασφάλεια και πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα, Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη Σύμβαση του Μοντέγκο Μπέν 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα, Εκδ. Ι. Σιδέρη
- Πετρίδη Ε., (2017), *Το γενικό πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης και οι παράγοντες που διαμορφώνουν το ασφάλιστρο*, Διπλωματική Εργασία, Εκδ. Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
- Πουλαντζάς Νικ., (2005), *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Αθ. Σταμούλη
- Ρόκας Ι., (1989), *Εισαγωγή στο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης*, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα, 3<sup>η</sup> Εκδ.
- Sanders D., Hilary N., Hinton P., Farr D., Colomb Y., Anderson J., (2010), *Marine Piracy*, Published by the Actuarial Association, ver. 6
- Στρατή, Α., Ιωάννου, Κ., (2013), *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 4<sup>η</sup> Εκδ.
- Στυλιανέας Χ., (1979), *Θαλάσσιοι κίνδυνοι και ζημία εν θαλάσση*, Ελληνική Δικαιοσύνη
- Τσαγκάρης Ηλ., (1954), *Θαλάσσια Ασφάλισης*, Εκδ. Το Νομικόν, Νικ. Α. Σάκκουλα