

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΣ
ΚΙΝΔΥΝΟΣ»

Νικολέττα Σ. Μενδρινού

Διπλωματική Εργασία

Που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την αποπάρτηση του Διπλώματος
Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία

Ιούλιος 2023

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 (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), 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 ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Κ. Δανιήλ Γεώργιος (Επίκουρος Καθηγητής – Επιβλέπων)
 - Κ. Λαγούδης Ιωάννης (Επίκουρος Καθηγητής)
 - Κ. Πολέμης Διονύσιος (Επίκουρος Καθηγητής)

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΙΕΣ

Με την παρούσα Διπλωματική Εργασία, θα ήθελα να ευχαριστήσω μέσα από τα βάθη της καρδιά μου όλους τους αξιότιμους καθηγητές του Τμήματος, τον καθένα ξεχωριστά, για τις πολύτιμες γνώσεις που μας προσέφεραν απλόχερα καθ' όλη τη διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος.

Ένα τεράστιο « ευχαριστώ » και στον Κύριο Δανιήλ, επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας εργασίας για την εμπιστοσύνη την οποία μου έδειξε από την πρώτη κιόλας στιγμή.

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Την παρούσα Διπλωματική Εργασία θα ήθελα να την αφιερώσω, στον πολυαγαπημένο μου πατέρα Captain Σταμάτιο Μενδρινό, που χάρη σε εκείνον αγάπησα τη ναυτιλία. Μέσα από τα δικά του μάτια γνώρισα και αφοσιώθηκα στον συναρπαστικό κόσμο της Ναυτιλίας.

Επίσης, στην πολυαγαπημένη μου μητέρα Μαρία Μποφυλίου, που είναι πάντοτε στο πλάι μου, με υποστηρίζει σε κάθε μου βήμα και με ενθαρρύνει στο να προχωράω μπροστά και να μην τα παρατάω όποιες δυσκολίες και αν συναντήσω.

Μόνο αγάπη και ευγνωμοσύνη έχω για σας.

Σας ευχαριστώ για όλα αγαπημένοι μου γονείς.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	12
Abstract.....	13
Εισαγωγή.....	14
Κεφάλαιο 1^ο : Το πλοίο.....	16
1.1 Ορισμός Πλοίου(Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ).....	16
1.2 Πλωτά/Στατικά Ναυπηγήματα (Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ).....	16
1.3 Ορισμός Πλοίου (Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ).....	17
1.4 Πλωτά Ναυπηγήματα (Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ).....	17
1.5 Νομική φύση Πλοίου.....	18
Κεφάλαιο 2^ο : Θαλάσσια ασφάλιση	20
Μέρος Πρώτο.....	20
2.1 Ελληνική νομοθεσία.....	20
2.2 Αγγλική νομοθεσία.....	20
2.2.1 Οι βασικές αρχές θαλάσσιας ασφάλισης κατά το αγγλικό δίκαιο.....	21
2.2.1.1 Η αρχή της καλής πίστης (Good faith) – η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης (Utmost good faith).....	21
2.2.2 Εγγυήσεις (Warranties).....	21
2.2.3 Η έννοια της εγγύτερης αιτίας (Causa proxima).....	22
Μέρος Δεύτερο.....	23
2.3 Έννοια ασφάλισης.....	23
2.3.1 Βασικά χαρακτηριστικά ασφάλισης.....	23
2.4 Ασφαλιστική σύμβαση.....	24
2.5 Ασφαλιστικό συμφέρον.....	25
2.5.1 Σημασία ύπαρξης ασφαλιστικού συμφέροντος.....	25
Μέρος Τρίτο.....	26
2.6 Έννοια θαλάσσιας ασφάλισης.....	26
2.7 Ορισμός θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης.....	26

2.7.1 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης.....	26
2.8 Είδη ασφαλιστήριων συμβολαίων στη θαλάσσια ασφάλιση.....	27
2.9 Ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση.....	28
2.9.1 Χαρακτηριστικά ασφαλιστικού συμφέροντος στη θαλάσσια ασφάλιση.....	28
2.9.2 Ασφαλιστικό συμφέρον σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο.....	30
2.10 Αντικείμενο ασφαλιστικού συμφέροντος στη θαλάσσια ασφάλιση.....	31
2.11 Είδη θαλάσσιας ασφάλισης.....	32
Κεφάλαιο 3^ο : Καλυπτόμενοι κίνδυνοι και μη	34
Μέρος πρώτο – Ορισμοί.....	35
3.1.1 Ορισμός κινδύνου.....	35
3.1.2 Ορισμός θαλάσσιου κινδύνου.....	35
3.1.3 Ορισμός πολεμικών κινδύνων.....	36
Μέρος Δεύτερο – Καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	36
3.2 Καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	36
3.2.1 Η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων.....	36
3.2.2 Κατηγοριοποίηση των θαλάσσιων κινδύνων.....	37
3.2.3 Αγγλικό δίκαιο & καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	37
Μέρος Τρίτο – Μη καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	38
3.3 Μη καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	38
3.3.1 Πολεμικοί κίνδυνοι.....	38
3.3.2 Πρόκληση βλάβης λόγω μεταβολής της πλευσης.....	38
3.3.3 Ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας».....	39
Μέρος Τέταρτο – Ναυλοσύμφωνα και ειδικές ρήτρες.....	39
3.4 Σημαντικοί ορισμοί.....	39
3.4.1 Ναυλοσύμφωνο.....	39
3.4.2 Ρήτρα τήρησης κανονικής πορείας.....	40
3.4.3 Χρονική διάρκεια.....	40
3.5 Ρήτρες πειρατείας κατά τη χρονοναύλωση.....	41
3.5.1 Ρήτρα off – hire και πειρατεία.....	41
3.5.2 Ρήτρα πειρατείας χρονοναύλωσης BIMCO 2009.....	42

3.5.3 Ρήτρα πειρατείας χρονοναύλωσης BIMCO 2013.....	45
3.5.4 Ρήτρα πειρατείας INTERTANKO.....	47
3.6 Ρήτρες πειρατείας κατά τη ναύλωση κατά ταξίδι.....	47
3.6.1 Ρήτρα πειρατείας ναύλωσης κατά ταξίδι BIMCO 2009.....	48
3.6.2 Ρήτρα πειρατείας ναύλωσης κατά ταξίδι BIMCO 2013.....	49
3.7 Ρήτρες πολέμου.....	49
3.7.1 Κατηγοριοποίηση ρητρών πολέμου.....	50
3.7.1.1 Ρήτρες ακύρωσης συμβολαίου λόγω πολέμου (War cancellation clauses)..	50
3.7.1.2 Ρήτρες πολεμικού κινδύνου (War risk clauses).....	50
3.7.1.3 Ρήτρες εξαιρέσεως πολέμου (war exclusion clauses).....	50
Μέρος Πέμπτο – Αγγλικό δίκαιο και πειρατεία.....	51
3.8 Αγγλικό δίκαιο και πειρατεία.....	51
Κεφάλαιο 4^ο : Πειρατεία.....	52
4.1 Ορισμός πειρατείας.....	52
4.1.1 Ορισμός πειρατείας.....	52
4.1.2 Ορισμός του IMO για την πειρατεία.....	53
4.2 Είδη πειρατείας.....	53
4.3 Πράξεις που δεν εμπίπτουν στην έννοια της πειρατείας.....	54
4.4 Θεσμοθέτηση οικουμενικής δικαιοδοσίας για την λήψη δραστικών μέτρων κατά της πειρατείας.....	57
4.5 Περιοχές υψηλού κινδύνου.....	59
4.6 Πρόσφατα στοιχεία περιστατικών πειρατείας.....	65
4.7 Επιπτώσεις πειρατείας στη ναυτιλία και στο διεθνές εμπόριο.....	68
4.8 Τρόποι αντιμετώπισης και καταπολέμησης.....	68
4.8.1 Κατηγοριοποίηση τρόπων αντιμετώπισης.....	69
Κεφάλαιο 5^ο : Θαλάσσια ασφάλιση και πειρατεία.....	71
5.1 Πειρατεία: Θαλάσσιος ή πολεμικός κίνδυνος.....	71
5.2 Η αρχή της καθολικότητας και πειρατεία.....	71
5.3 Η πειρατεία ως «πολεμικός κίνδυνος».....	73
5.4 Περαιτέρω ασφαλιστικές καλύψεις (K&R Insurance).....	74

5.5 Αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί και πειρατεία.....	75
Συμπεράσματα.....	77
Βιβλιογραφία.....	79
Ελληνική βιβλιογραφία.....	79
Ξενόγλωσση βιβλιογραφία.....	79
Ηλεκτρονική βιβλιογραφία / Διαδικτυακές πηγές.....	80

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Αρ.: Άρθρο

Α.Κ.: Αστικός Κώδικας

ΑσφΝ.: Ασφαλιστικός Νόμος

ΕμπΝ.: Εμπορικός Νόμος

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

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

Ν.: Νόμος

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

Παρ.: Παράγραφος

BIMCO: Baltic and International Maritime Council

BMPs: Best Management Practices

HRAs: High Risk Areas

H&M: Hull & Machinery

IMO: International Maritime Organization

ISM: International Safety Management Code

ISPS: International Ship & Port facility Security Code

JWC: Joint War Committee

K&R: Kidnap & Ransom

MIA 1906: Marine Insurance Act 1906

P&I Club: Protection & Indemnity Club

SOLAS: Safety of Life at Sea Convention

TC: Time Charter

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

VC: Voyage Charter

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εστιάζει , στο υψίστης σημασίας και διαχρονικό ζήτημα της θαλάσσιας πειρατείας, ή οποία θεωρείται εγκληματικό φαινόμενο στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα με πολλές και ζωτικής σημασίας συνέπειες οι οποίες και μπορούν να προκληθούν από μία τέτοια ενέργεια.

Εν συνεχεία, θα εξετασθεί το κατά πόσο η πειρατεία (όντας θαλάσσιος κίνδυνος) , με ότι αυτό συνεπάγεται, καλύπτεται ή εξαιρείται από την θαλάσσια ασφάλιση που συνάπτεται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών ή στην περίπτωση που δεν καλύπτεται ασφαλιστικά τι οφείλει να κάνει από πλευράς του ο πλοιοκτήτης για να προστατεύσει τόσο το πλοίο και το πλήρωμα του όσο και το μεταφερόμενο φορτίο από πιθανή πειρατική ενέργεια.

Θα γίνει αναλυτική περιγραφή της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλισης και ότι περιλαμβάνεται σε αυτή καθώς επίσης θα περιγράφουν και θα εξετασθούν οι θαλάσσιοι κίνδυνοι ,ένας από τους οποίους είναι και η πειρατεία, εκ των οποίων κάποιοι καλύπτονται ασφαλιστικά εν αντίθεση με κάποιους άλλους που εξαιρούνται.

Τέλος, θα γίνει εκτενής αναφορά στα ναυλοσύμφωνα ,ανάλογα με το είδος ναύλωσης που έχει επιλεγεί, και τις ειδικές ρήτρες που προσυπογράφονται και σχετίζονται με την πειρατεία.

Λέξεις κλειδιά: πειρατεία, θαλάσσια ασφάλιση, θαλάσσιοι κίνδυνοι, ασφαλιστική κάλυψη, καλυπτόμενοι / εξαιρούμενοι κίνδυνοι, ναυλοσύμφωνα, ρήτρες, ρήτρες πολέμου, μέτρα προστασίας.

ABSTRACT

This paper focuses on the extremely important and timeless issue of maritime piracy, which is considered as a critical phenomenon in the international maritime community with many and vital consequences that can be caused by such an action.

Subsequently, it will be examined whether piracy (being a maritime risk), with all that this implies, is covered or excluded by the maritime insurance concluded between the contracting parties or, in the event that it is not covered by insurance, what the ship-owner must do by his side in order to protect both the ship and crew as well as the carried cargo from possible piracy.

There will be a detailed description of the concept of maritime insurance and what is included in it, as well as describing and examining maritime risks, one of which is piracy, some of which are covered by insurance in contrast to some others that are excluded.

Finally, extensive reference will be made to the charter agreements, depending on the type of charter chosen, and the special clauses signed and related to piracy.

Key words: piracy, marine insurance, perils of the sea - perils at sea, cover insurance, covered / excluded perils, charter party clauses, war clauses, antipiracy measures.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πειρατεία, και πιο συγκεκριμένα η θαλάσσια πειρατεία είναι ένα ζωτικής σημασίας ζήτημα με το οποίο βρίσκεται αντιμέτωπη η ναυτιλιακή κοινότητα εδώ και πολλά χρόνια. Οι συνέπειες των πράξεων – ενεργειών πειρατείας είναι πολλές και ποικίλες, καθώς επηρεάζουν αρνητικά και άλλους τομείς οι οποίοι είναι αλληλένδετοι με τη ναυτιλία.

Κατά καιρούς, έχουν γίνει συντονισμένες προσπάθειες τόσο σε ατομικό επίπεδο από διάφορα κράτη όσο και σε διεθνές επίπεδο ,με την θέσπιση μέτρων ασφαλείας, διάφορων κανονισμών από διεθνείς οργανισμούς, παρόλα αυτά το πρόβλημα της πειρατείας όχι μόνο παραμένει αλλά ισχυροποιείται καθώς πλέον τα άτομα που μετέχουν σε μια τέτοια πράξη/ ενέργεια είναι πλέον πιο οργανωμένα και εξοπλισμένα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να συμβαίνουν συχνά περιστατικά πειρατείας σε διάφορους θαλάσσιους δρόμους.

Η θαλάσσια ασφάλιση δεν καταστέλλει, φυσικά, τις πράξεις πειρατείας παρόλα αυτά καλύπτει ασφαλιστικά τόσο τους πλοιοκτήτες των πλοίων όσο και τους ιδιοκτήτες των φορτίων, καθώς τα ποσά που καλούνται να καταβάλουν τα εμπλεκόμενα μέρη είναι υπέρογκα και πολλές φορές μάλιστα δεν είναι εφικτή η καταβολή τους. Επομένως, η θαλάσσια ασφάλιση είναι μια “ελάφρυνση” για τα εμπλεκόμενα μέρη καθώς ναι μεν καταβάλουν μεγάλα ποσά για τα ασφάλιστρα παρόλα αυτά η κάλυψη που τους παρέχεται σε ενδεχόμενη πειρατική πράξη είναι υπέρ του δέοντος.

Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας είναι η λεπτομερής παρουσίαση των εννοιών τόσο της πειρατείας όσο και της θαλάσσιας ασφάλισης, καθώς και αποσαφήνιση για το αν η πειρατεία θεωρείται καλυπτόμενος ή εξαιρούμενος ασφαλιστικός κίνδυνος αντίστοιχα.

Η **Μεθοδολογία** η οποία χρησιμοποιήθηκε για την υλοποίηση της Διπλωματικής Εργασίας ήταν η εξέταση των διεθνών νομοθετικών διατάξεων που σχετίζονται με την πειρατεία. Η μεγάλη σε εύρος βιβλιογραφία σχετικά με την θαλάσσια ασφάλιση, το δίκαιο που διέπει τη θάλασσα καθώς και το νομικό πλαίσιο που σχετίζεται με την πειρατεία ήταν υψίστης σημασίας για την διαμόρφωση του περιεχομένου και της διάταξης της παρούσας εργασίας.

Όσο αφορά τη δομή της εργασίας, συντελείται από πέντε αυτούσια κεφάλαια.

Παρακάτω παρουσιάζονται επιγραμματικά ως εξής:

Κεφάλαιο 1^ο : Το πλοίο (Εισαγωγικό κεφάλαιο). Στο πρώτο κεφάλαιο ο αναγνώστης θα έχει μια πλήρη και σαφή εικόνα για το τι είναι το πλοίο από τη νομική πλευρά.

Κεφάλαιο 2^ο : Θαλάσσια ασφάλιση. Στο δεύτερο κατά σειρά κεφάλαιο γίνεται λεπτομερής περιγραφή για την ασφάλιση (γενικότερα) , και πιο συγκεκριμένα για τη θαλάσσια ασφάλιση.

Κεφάλαιο 3^ο : Καλυπτόμενοι κίνδυνοι και μη. Στο τρίτο κατά σειρά κεφάλαιο, γίνεται αναφορά για όλους τους θαλάσσιους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου και κατά πόσο αυτοί καλύπτονται ή εξαιρούνται από την ασφάλιση. Επίσης, γίνεται λεπτομερής αναφορά στα ναυλοσύμφωνα που υπάρχουν στην αγορά των ναυλοσυμφώνων καθώς και στις ειδικές ρήτρες που υπάρχουν και σχετίζονται με την πειρατεία. Στο τέλος του κεφαλαίου αναλύονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών (πλοιοκτήτη – ναυλωτή) σε περίπτωση πειρατικής πράξης / ενέργειας.

Κεφάλαιο 4^ο : Πειρατεία. Η ουσία την παρούσας εργασίας είναι η πειρατεία. Στο τέταρτο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι ορισμοί της πειρατείας για να γίνει σαφές ποιες ενέργειες εμπίπτουν στην πειρατεία, ποιο είναι το νομικό πλαίσιο της πειρατείας, ποιες είναι οι θαλάσσιες περιοχές υψηλής επικινδυνότητας καθώς και ποια μέτρα προστασίας μπορούν να παρθούν με σκοπό να ανασταλεί μια τέτοια πράξη.

Κεφάλαιο 5^ο : Θαλάσσια ασφάλιση και πειρατεία. Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται η σύνδεση της πειρατείας με την θαλάσσια ασφάλιση, τον λόγο με τον οποίο θα πρέπει οι πλοιοκτήτες να ασφαλίζουν τα πλοία τους για πειρατεία. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό η πειρατεία εντάσσεται και στους πολεμικούς κινδύνους σαν επιπλέον ρήτρα της ασφαλιστικής σύμβασης και με ποιον τρόπο καλύπτεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η νομική έννοια του πλοίου διαφέρει από την τεχνική του έννοια και ορίζεται τελείως διαφορετικά στο ιδιωτικό απ' ότι στο δημόσιο δίκαιο. Γενικότερα , στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου δεν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος ορισμός ο οποίος μπορεί να αποτυπώσει την έννοια του πλοίου. Για τον λόγο αυτό ένας πιο ακριβής και περιεκτικός ορισμός για το τι είναι το πλοίο και ποια η χρήση του μπορεί να βρεθεί στο εσωτερικό δίκαιο της εκάστοτε χώρας.

1.1 Ορισμός Πλοίου(Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ)

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν.5020/2023) άρ. 1 παράγραφος 1 «**Πλοίο¹**» ορίζεται κάθε πλωτή κατασκευή, με ή χωρίς εκτόπισμα η οποία είναι ικανή να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα με σκοπό τη ναυσιπλοΐα .

Για να ισχύει ο προαναφερθείς ορισμός θα πρέπει να τίθενται σε ισχύ οι εξής προϋποθέσεις:

- ❖ Να είναι πλωτή κατασκευή.
- ❖ Να έχει αυτοδύναμη κίνηση.
- ❖ Προορισμός κινήσεως στη θάλασσα.
- ❖ Κύριος σκοπός η ναυσιπλοΐα.

1.2 Πλωτά/Στατικά Ναυπηγήματα (Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ)

Σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. άρ.1 παράγραφο 2, « Αι διατάξεις των τρίτου, τέταρτου, έκτου, εβδόμου, δωδεκάτου, δέκατου τρίτου και δέκατου τέταρτου τίτλων του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και επί παντός άλλου πλωτού ναυπηγήματος» . Στη συγκεκριμένη διάταξη δεν ορίζεται η έννοια του «**Πλωτού Ναυπηγήματος²**» , παρόλα αυτά αποσαφηνίζεται το γεγονός ότι κάθε «**Πλωτό Αντικείμενο**» δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «**Πλωτό Ναυπήγημα**» .

Ως «**Πλωτό/Στατικό Ναυπήγημα**» ορίζεται οποιαδήποτε κατασκευή, η οποία επιπλέει στη θάλασσα και βασική του χρήση είναι η παραγωγή έργου ή παροχή μίας υπηρεσίας η οποία είθισται να είναι σε σταθερή θέση.

«**Πλωτά Ναυπηγήματα**» μπορούν να θεωρηθούν τα παρακάτω:

- ❖ Κατασκευές με χωρητικότητα κάτω των δέκα κόρων.
- ❖ Φορηγίδες ξηρού ή υγρού φορτίου.
- ❖ Τα κατασκευάσματα τα οποία παρέχουν συγκεκριμένο έργο ή υπηρεσία σε ηπειρωτικά ύδατα.

1. Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής / Δικτυακός τόπος διαβουλεύσεων. Διαδικτυακή πηγή: ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (άρθρα 1-16) | Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (opengov.gr)

2. Αθανασίου Λία – Ανταμπάσης Αντώνης, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2020, σελ.:131.

1.3 Ορισμός Πλοίου (Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ)

Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου άρ.3 παράγραφο 1 «Πλοίο³» θεωρείται κάθε κοίλο σώμα, σκάφος, το οποίο είναι προορισμένο να κινείται στο νερό με κύριο σκοπό τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων , ρυμούλκηση, παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, αλιεία, ψυχαγωγία, επιστημονικές έρευνες ή άλλο συναφή σκοπό.

Για να ισχύει ο προαναφερθείς ορισμός μοναδική προϋπόθεση είναι η εξής:

- ❖ Να είναι σκάφος το οποίο είναι προορισμένο να κινείται στο νερό ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα του ή το αν κινείται αυτοδύναμα.

Όπως προαναφέρθηκε παραπάνω ο ορισμός του Κ.Δ.Ν.Δ είναι πιο γενικός, καθώς για να χαρακτηριστεί ένα σκάφος ως πλοίο αρκεί μόνο να έχει προορισθεί να μετακινείται στο νερό για συγκεκριμένο ναυτιλιακό σκοπό χωρίς να υπάρχει άλλος περιορισμός (Δελούκας, 1979 :63-64). Για τον λόγο αυτό, συμπεριλαμβάνονται περισσότερες κατηγορίες πλοίων με άλλα χαρακτηριστικά όπως πλοιάρια ή ποταμόπλοια τα οποία κατά τον ορισμό του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου θεωρούνται «πλοία» .

1.4 Πλωτά Ναυπηγήματα (Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ)

Σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. άρ.4 παράγραφο 1 ως «Πλωτά Ναυπηγήματα» ορίζονται τα πλωτά κατασκευάσματα, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, τα οποία βρίσκονται σταθερά σε λιμένες ή όρμους με κύριο σκοπό την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών στη ναυτιλία.

Ως «Πλωτά Ναυπηγήματα⁴» μπορούν να θεωρηθούν τα εξής:

- ❖ Πλωτοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης.
- ❖ Πλωτές δεξαμενές.
- ❖ Πλωτοί γερανοί.
- ❖ Φορηγίδες.
- ❖ Βυθοκόροι.

3. Δελούκας Α. Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, 2η Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα 1979, σελ.: 63 - 64.

4. Αθανασίου Λία – Ανταμπάσης Αντώνης, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2020, σελ.:80.

1.5 Νομική φύση Πλοίου

Το πλοίο αν και από τη φύση του είναι κινητό πράγμα «sui generis», ορισμένες έννομες σχέσεις που το αφορούν μεταχειρίζονται από τον Κ.Ι.Ν.Δ σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα που αφορούν τα ακίνητα (Δελούκας, 1979 :70).

Σύμφωνα με την παραπάνω θεωρία ισχύουν τα παρακάτω:

- ❖ Εγγραφή στο Νηολόγιο με σκοπό τη μεταβίβαση κυριότητας του πλοίου (Κ.Ι.Ν.Δ άρ.2). Το Νηολόγιο είναι δημόσιο βιβλίο το οποίο και τηρείται από το λιμεναρχείο.
- ❖ Η σύμβαση μεταβίβασης να είναι αιτιώδης.
- ❖ Στα πλοία εφαρμόζεται μόνο ναυτική υποθήκη και όχι ενέχυρο.
- ❖ Σε περίπτωση αναγκαστικής ή συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου εξετάζεται η συμπληρωματική εφαρμογή διατάξεων για την κατάσχεση ακινήτων του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Το δίκαιο που αφορά την θαλάσσια ασφάλιση, σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας, είναι μέρος του δικαίου της ιδιωτικής ασφάλισης όπου ενσωματώνεται στο εμπορικό δίκαιο ως ξεχωριστός κλάδος του ιδιωτικού δικαίου.

2.1 Ελληνική νομοθεσία¹

Στην Ελλάδα ο κυριότερος νόμος που διευθετεί τη θαλάσσια ασφάλιση είναι ο Ν. 3816/1958 «Περί κυρώσεως του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» άρ. 257-288 και 290-290 αντίστοιχα κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ, τα οποία αντικατέστησαν την παλιά ρύθμιση του Ν. ΓΨΙΖ/1910.

Σε πρώτη φάση, το νομικό πλαίσιο που αφορούσε τη διευθέτηση διαφόρων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλισης στηρίχθηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807 και πιο συγκεκριμένα στα άρ. 116-154. Μέχρι και το 1910 όλα τα ζητήματα περί θαλάσσιας ασφάλισης ρυθμίζονταν χωρίς καμία μετατροπή σύμφωνα με τα προαναφερθέντα άρθρα.

Μια παλιότερη πηγή δικαίου σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση αποτελούσε και ο Εμπορικός Νόμος. Σύμφωνα με το άρ. 257 του Κ.Ι.Ν.Δ θεσπίζονταν οι διατάξεις των άρθρων 189-225 του Εμπ.Ν, με την προϋπόθεση ότι δεν ήταν ασυμβίβαστες με τη θαλάσσια ασφάλιση. Παρόλα αυτά με το άρ. 33 παράγραφος 2 Ν. 2496/1997 ανακλήθηκε το ένατο κεφάλαιο του Εμπ.Ν, στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν τα προαναφερθέντα άρθρα στα οποία και αναφέρεται η διάταξη 257 του Κ.Ι.Ν.Δ. Δεδομένου ότι οι ανακληθείσες διατάξεις αντικαταστάθηκαν από τα άρ. 1-33 του Ν. 2496/1997, θα πρέπει να επισημανθεί ότι στη θαλάσσια ασφάλιση υλοποιούνται όλες εκείνες οι διατάξεις που συμφωνούν με τη φύση και την ιδιομορφία της θαλάσσιας ασφάλισης.

Η θαλάσσια ασφάλιση στη σύγχρον ημέρα διευθετείται από τις διατάξεις 257-288 του Κ.Ι.Ν.Δ.

Από την άλλη πλευρά, ζητήματα γενικού περιεχομένου που σχετίζονται με κάθε είδους σύμβαση ασφάλισης ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Α.Ν (Ασφαλιστικού Νόμου) Ν.2496/1997² στο μέτρο που δεν αλλάζουν ή δεν είναι ασυμβίβαστες με τις ειδικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ για τη θαλάσσια ασφάλιση.

1. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 16.

2. Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, Β' έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2017, σελ.: 252.

Οι πηγές του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες ως εξής:

- ❖ **Νομοθετικές πηγές³**: Όλοι οι νόμοι και διατάξεις που θεσπίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση.
- ❖ **Εθιμικές και άλλες πηγές δικαίου⁴**: Οι οποίες βασίζονται στο υψίστης σημασίας χαρακτηριστικό στοιχείο της «Καλής πίστης», το οποίο και θεωρείται καίριας σημασίας παράγοντας για τη νομιμότητα ή μη της συμπεριφοράς του λήπτη της ασφάλισης. Στην περίπτωση της παραβίασης της καλής πίστης ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να απαλλαχθεί από τα καθήκοντα που τον βαραίνουν.
- ❖ **Συμβατικές πηγές δικαίου⁵**: Εξέχουσα σημασία κατά την αποδοχή και ανάλυση της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης έχουν οι συμβατικές πηγές δικαίου, δηλαδή οι ασφαλιστικοί όροι που αναγράφονται ρητά στη σύμβαση και μετά το πέρας της αποδοχής αυτών από τα συμβαλλόμενα μέρη τίθενται σε ισχύ. Οι ασφαλιστικοί όροι διαχωρίζονται σε γενικούς και ειδικούς όρους.

2.2 Αγγλική νομοθεσία

Στον χώρο της θαλάσσιας ασφάλισης είθισται οι θαλάσσιες συμβάσεις να θεσπίζονται από το αγγλικό δίκαιο και κατ' επέκταση τα έθιμα του αγγλικού εμπορίου.

Στο αγγλικό δίκαιο η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από τον Νόμο του 1906 (Marine Insurance Act – MIA^{6,7}). Ο νόμος αυτός ομαδοποίησε στην ουσία όλες τις μέχρι τότε ισχύουσες δικαστικές αποφάσεις και θεωρείται ο θεμέλιος λίθος για κάθε άλλη μορφή ασφάλισης.

Ο νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης MIA 1906 τροποποιήθηκε και μετονομάστηκε σε MIA 2015 (Marine Insurance Act 2015) όπου τέθηκε σε εφαρμογή τον Αύγουστο του 2016. Κύριος στόχος της τροποποίησης αυτής ήταν ο “εκμοντερνισμός” του μέχρι τότε ισχύοντος νομικού πλαισίου της θαλάσσιας ασφάλισης.

Σπουδαίο ρόλο στο αγγλικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης καθορίζουν τα συναλλακτικά ήθη, κατά τα οποία ρυθμίζονται διάφορα ζητήματα για τα οποία δεν υφίστανται κάποια σχετική πρόβλεψη από τον νόμο.

3. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 16.

4. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 22.

5. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 22.

Άλλες διατάξεις σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση στο αγγλικό δίκαιο αποτελούν και τα εξής:

- ❖ Το «**Κοινό Δίκαιο**» (**Common Law**): Μόνο στην περίπτωση που οι διατάξεις αυτού δεν έρχονται σε αντιπαράθεση με τις διατάξεις του ΜΙΑ 1906.
- ❖ Η «**Αγγλική Πρακτική**» (**English Practice**)
- ❖ **Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου 1.11.1985 (Institute Yacht Clauses 1.11.1985)**: Περί σκαφών αναψυχής. Στην περίπτωση αυτή οι ασφαλιστές έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τα δικό τους ασφαλιστήρια συμβόλαια, στα οποία και μπορούν να προσθέτουν ή να αφαιρούν όρους από το τυποποιημένο ασφαλιστήριο του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου.

2.2.1 Οι βασικές αρχές θαλάσσιας ασφάλισης κατά το αγγλικό δίκαιο

2.2.1.1 Η αρχή της καλής πίστης (Good faith) – η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης (Utmost good faith)

Η αρχή της καλής πίστης συνίσταται ως μια θεμελιώδης αρχή που τίθεται σε ισχύ σε όλες τις συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης και υφίστανται σε όλα τα στάδια των συμβάσεων, τόσο κατά το αρχικό στάδιο των διαπραγματεύσεων όσο και κατά τη διάρκεια ισχύος αυτών.

Κατά το αγγλικό δίκαιο ισχύει η υπέρτατη καλή πίστη (Utmost good faith), σύμφωνα με την οποία και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη, τόσο ο λήπτης της ασφάλισης όσο και ο ασφαλιστής, οφείλουν να παρουσιάζουν τον υπέρτατο βαθμό εντιμότητας στον αντισυμβαλλόμενο.

2.2.2 Εγγυήσεις (Warranties)

Οι εγγυήσεις στη θαλάσσια ασφάλιση είναι υψίστης σημασίας καθώς προστατεύουν πρακτικά τον ασφαλιστή. Οι εγγυήσεις είναι ουσιαστικά κύριες προϋποθέσεις, κατά τις οποίες ο ασφαλιστής διαχειρίζεται ή όχι τον κίνδυνο. Σε περίπτωση που δεν τηρηθούν οι εγγυήσεις από πλευράς του λήπτης της ασφάλισης, ο ασφαλιστής μπορεί να απαλλαγεί από τα καθήκοντα του ως προς την ασφαλιστική κάλυψη του αντισυμβαλλόμενου.

Οι εγγυήσεις διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- ❖ Ρητές: Αποτελούν όρους και αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- ❖ Σιωπηρές: Οι σιωπηρές δεν αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και θεωρούνται υψίστης σημασίας για την ασφαλιστική σχέση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Επίσης, οι σιωπηρές χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: α) εγγύηση του αξιοπλόου του πλοίου, β) εγγύηση της νομιμότητας του ταξιδιού.

2.2.3 Η έννοια της εγγύτερης αιτίας (Causa proxima)

Βασική προϋπόθεση για την αποζημίωση του ασφαλισμένου είναι ύπαρξη αιτιώδους σχέσης μεταξύ της ζημιάς που προκλήθηκε και του ασφαλισμένου συμβάν που σαν αποτέλεσμα επέφερε τη ζημιά.

Αν η ζημιά προκλήθηκε από συμβάν το οποίο δεν συμπεριλαμβανόταν στην ασφαλιστική κάλυψη, ήταν εξαιρούμενο δηλαδή, τότε ο ασφαλιστής δεν οφείλει να αποζημιώσει οικονομικά τον ασφαλισμένο.

6. Σιναιώτη – Μαρούδη Αριστεά, Ασφαλιστικό Δίκαιο, Β' έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2017, σελ.: 260

7. Legislation.gov.uk Διαδικτυακή πηγή: Marine Insurance Act 1906 (legislation.gov.uk)

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.3 Έννοια ασφάλισης

Η έννοια της «**Ασφάλισης**»⁸ δεν συγγέεται με την έννοια της ασφαλιστικής σύμβασης, καθώς από τη φύση της καλύπτει έναν ευρύτερο αριθμό ασφαλιστικών σχέσεων, οι οποίες στηρίζονται είτε σε κάποια σύμβαση είτε στο νόμο (Χατζηνικολάου & Αγγελίδου, 2017:27).

Για τον λόγο αυτό, η ύπαρξη ασφάλισης δεν προϋποθέτει τη σύσταση ασφαλιστικής σύμβασης, αλλά μπορεί ύπαρξη της να ορίζεται εξ αρχής από το νόμο.

Η «**ασφάλιση**» θεωρείται ένας συνδυασμός οικονομικών πόρων των ανθρώπων, οι οποίοι είναι επιρρεπείς σε κινδύνους που έχουν όμοια χαρακτηριστικά επιδιώκοντας στην έναντι αμοιβής κάλυψη των πιθανών ζημιών που μπορεί να προκύψουν από τους κινδύνους.

2.3.1 Βασικά χαρακτηριστικά ασφάλισης⁹

- ❖ **Κίνδυνος** : Ως «Κίνδυνος» χαρακτηρίζεται το πιθανό ενδεχόμενο να προκύψει κάποιο περιστατικό το οποίο θα προκαλέσει οικονομική ανάγκη.
- ❖ **Κοινωνία Κινδύνων** : Υφίστανται όταν αρκετοί εκτίθενται σε έναν κίνδυνο αλλά λίγοι επηρεάζονται από αυτόν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εκμηδενίζονται οι επιπτώσεις από την ύπαρξη ενός κινδύνου μεταξύ των κοινωνιών, δηλαδή των ασφαλισμένων οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να στηρίζονται στις ασφαλιστικές υπηρεσίες που του παρέχουν οι εκάστοτε ασφαλιστικές επιχειρήσεις με τις οποίες έχουν συνάψει τη σχετική σύμβαση.
- ❖ **Κατηγοριοποίηση Κινδύνων** : Χάρη στην κατηγοριοποίηση των κινδύνων, δίνονται υψίστης σημασίας στατιστικά στοιχεία ως προς τη συχνότητα ύπαρξης κάθε κατηγορίας κινδύνου. Ως εκ τούτου, ο καθορισμός του ύψους του ασφαλιστρού είναι σαφέστερος.
- ❖ **Κάλυψη** : Κύριος σκοπός της ασφάλισης είναι η οικονομική κάλυψη του ασφαλισμένου, στον οποίο έχει δημιουργηθεί οικονομική ανάγκη έπειτα από την πραγμάτωση του εκάστοτε κινδύνου.
- ❖ **Αξίωση** : Η ασφάλιση έχει ως βασικό στοιχείο την απαίτηση παροχής της ασφαλιστικής κάλυψης από πλευράς του ασφαλιστή. Η απαίτηση αυτή είναι δικαστικά προσδόκιμη σε περίπτωση μη παροχής αυτής.
- ❖ **Ανταποδοτικός χαρακτήρας** : Η ασφάλιση είναι αμφοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών της. Από τη μία πλευρά ο ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να καταβάλει το αντίστοιχο ποσό που έχει οριστεί για την κάλυψη του πιθανού ή και πιθανών κινδύνων, και από την άλλη πλευρά ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση σε περίπτωση πραγματοποίησης οικονομικής ανάγκης από πλευράς του ασφαλισμένου λόγω πραγματοποίησης του κινδύνου ή των κινδύνων να καταβάλει το αντίστοιχο συμφωνηθέν αντίτιμο. Το ποσό το οποίο καταβάλουν τα συμβαλλόμενα μέρη λέγεται είτε «εισφορά» είτε ασφαλιστρο. Ως εκ τούτου η ασφάλιση δεν έχει χαριστικό χαρακτήρα.

2.4 Ασφαλιστική σύμβαση¹⁰

Ως «Ασφαλιστική Σύμβαση» ορίζεται η ενοχική αμφοτεροβαρής σύμβαση διαρκείας, σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται να καλύπτει τον όποιο πιθανό κίνδυνο μπορεί να προκύψει, ενώ ο ασφαλισμένος οφείλει από πλευράς του να καταβάλει το συμφωνηθέν ασφάλιστρο (Χατζηνικολάου & Αγγελίδου, 2017:43).

Η ασφαλιστική σύμβαση διέπεται από συγκεκριμένα βασικά χαρακτηριστικά.

Η ασφαλιστική σύμβαση χαρακτηρίζεται ως ενοχική σύμβαση. Αυτό συμβαίνει καθώς και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη, τόσο ο ασφαλιστής όσο και ο ασφαλισμένος υπόκεινται σε αμοιβαίες παροχές. Από τη μία πλευρά ο ασφαλιστής οφείλει να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη για το εκάστοτε ασφαλισμένο «αντικείμενο» και από την άλλη πλευρά ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει να είναι τυπικός και να καταβάλει το συμφωνηθέν ασφάλιστρο. Επίσης η ασφαλιστική σύμβαση χαρακτηρίζεται για την αμοιβαιότητα της καθώς, όπως προαναφέρθηκε και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη (ασφαλιστής και ασφαλισμένος) έχουν συγκεκριμένα δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις αντίστοιχα τα οποία βαραίνουν και τις δύο πλευρές αντίστοιχα.

Άλλο ένα σημαντικό χαρακτηριστικό που διέπει την ασφαλιστική σύμβαση είναι η διάρκεια, καθώς η ασφαλιστική κάλυψη από πλευράς του ασφαλιστή εφαρμόζεται καθ'όλο το χρονικό διάστημα ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης. Η χρονική διάρκεια της σύμβασης συμφωνείται και από τα δύο μέρη κατά τη σύναψη της.

Επίσης, η ασφαλιστική σύμβαση ως επί το πλείστον θεωρείται ως σύμβαση προσχώρησης λόγω των γενικών ασφαλιστικών όρων, οι οποίοι έχουν αφομοιωθεί και προδιατυπωθεί στη σύμβαση. Ως εκ τούτου, ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να διαπραγματευτεί τους αναγραφόμενους όρους, αντ' αυτού θα πρέπει να τους αποδεχθεί. Σε διαφορετική περίπτωση, αν υπάρχει από πλευράς του ασφαλισμένου η οποιαδήποτε ένσταση και δεν αποδεχθεί τους όρους τότε δεν είναι δυνατή η σύναψη της σύμβασης.

Τέλος, άλλο ένα χαρακτηριστικό που διέπει την ασφαλιστική σύμβαση είναι ο εμπορικός της χαρακτήρας. Σύμφωνα με το άρθρο 3 Β.Δ. της 2/14.5.1835 «περί της αρμοδιότητας των εμπορικών δικαιοδοτήσεων» επισημαίνεται ότι η κάλυψη κινδύνου θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται πράξη εμπορική για αυτόν που την αναλαμβάνει.

8. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 27.

9. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017, σελ.: 27.

10. Παζαρίζης Ι. Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 206

2.5 Ασφαλιστικό συμφέρον¹¹

Ως «Ασφαλιστικό Συμφέρον» χαρακτηρίζεται η ασφαλισμένη οικονομική σχέση που συνδέει ένα συγκεκριμένο πρόσωπο με ένα συγκεκριμένο αγαθό(Παζαρζή, 2015:113).

2.5.1 Σημασία ύπαρξης ασφαλιστικού συμφέροντος¹²

Η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος είναι υψίστης σημασίας κριτήριο για τις ασφαλιστικές συμβάσεις καθώς έτσι διαχωρίζεται αν μια σύμβαση έχει αποζημιωτικό χαρακτήρα ή αν ανήκει στην κατηγορία των τυχερών συμβάσεων οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο κερδοσκοπικές.

Όπως προαναφέρθηκε, σκοπός της ασφάλισης είναι η καταβολή της αποζημίωσης για την πιθανή οικονομική ζημία που μπορεί να προκληθεί στον ασφαλισμένο σε περίπτωση πραγματοποίησης του εκάστοτε ασφαλισμένου κινδύνου. Αντίθετα, στις τυχερές συμβάσεις το αναμενόμενο κέρδος, δεν έχει σχέση με την πραγματοποίηση οικονομικής ζημίας.

Ως εκ τούτου, στον ενδεχόμενο μη ύπαρξης οικονομικής σχέσης μεταξύ του ασφαλισμένου προσώπου με το ασφαλισμένο αντικείμενο δε θα επερχόταν περιουσιακή ζημία από την πραγματοποίηση του εκάστοτε κινδύνου. Επομένως, η ασφαλιστική σύμβαση θα είχε κερδοσκοπικό- στοιχηματικό χαρακτήρα και όχι αποζημιωτικό. Κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα τον πλουτισμό του ασφαλισμένου και όχι την οικονομική απώλεια του.

Μια τέτοια πρακτική θα ευνοούσε κακόβουλες και αξιόποινες πρακτικές από πλευράς των ασφαλισμένων οι οποίοι στην ουσία θα εξαπατούσαν τους συνεργαζόμενους ασφαλιστές ή ασφαλιστικές εταιρείες, με διάφορα τεχνάσματα, δημιουργώντας έτσι βλάβες με κύριο σκοπό την είσπραξη της ασφαλιστικής αποζημίωσης, χωρίς στην ουσία να διατρέχουν οικονομική απώλεια ή καταστροφή.

11. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 113.

12. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 113

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

2.6 Έννοια θαλάσσιας ασφάλισης

Ως «**Θαλάσσια Ασφάλιση**» νοείται η ασφαλιστική σύμβαση βάσει της οποίας ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την ασφαλιστική κάλυψη του ασφαλισμένου, κατά συμφωνημένο τρόπο και έκταση, έναντι ναυτικών απωλειών, και πιο συγκεκριμένα απωλειών ή ζημιών που μπορεί να προκύψουν από τη ναυτική περιπέτεια.

Η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων καλύπτει τους κινδύνους που μπορεί να παρουσιαστούν κατά τη διάρκεια του πλού του πλοίου καθώς και το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται το πλοίο. Για την ύπαρξη θαλάσσιας ασφάλισης είναι αναγκαία η σύναψη έγγραφης σύμβασης σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο, όπως προκύπτει από τις διατάξεις των άρ. 257 & 258 του Κ.Ι.Ν.Δ.

Οι προαναφερθείσες διατάξεις όντας εξειδικευμένες υπερτερούν των γενικών διατάξεων δεσμεύουν την ιδιωτική ασφάλιση(Σινανιώτη - Μαρούδη, 2017:241).

2.7 Ορισμός θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης¹³

Ως «**Θαλάσσια Ασφαλιστική Σύμβαση**» σύμφωνα με τις διατάξεις των άρ. 1 & 2 παράγραφο 1 & 21 που προκύπτουν από τη Marine Insurance Act 1906 (M.I.A 1906), ορίζεται μια σύμβαση, κατά την οποία ο ασφαλιστής οφείλει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τρόπο και κατά την έκταση που συμφωνείται εντός αυτής, καλύπτοντας έτσι τους πιθανούς κινδύνους που μπορεί να προκύψουν.

2.7.1 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης¹⁴

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμπεριλαμβάνει όλους εκείνους τους ασφαλιστικούς όρους που ρυθμίζουν τη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης. Έχει αποκλειστικά αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα.

Η σύνταξη και υπογραφή του συμβολαίου γίνεται αποκλειστικά από τον ασφαλιστή. Αντιθέτως η υπογραφή του ασφαλισμένου μέρους δεν είναι αναγκαία. Ως εκ τούτου, ο ασφαλισμένος καλύπτεται μέσω του δικαιώματος εναντίωσης.

Τέλος, ο ασφαλιστής έχει την υποχρέωση να παραδώσει ο ίδιος το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στον ασφαλισμένο.

Μερικά από τα κυριότερα μέρη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι τα εξής:

- ❖ Ο τόπος έκδοσης
- ❖ Ο χρόνος έκδοσης
- ❖ Τα προσωπικά στοιχεία συμβαλλόμενων μερών
- ❖ Η χρονική διάρκεια
- ❖ Τα μοναδικά στοιχεία πλοίου

- ❖ Το αντικείμενο ασφάλισης
- ❖ Οι Καλυπτόμενοι & εξαιρούμενοι κίνδυνοι
- ❖ Το ασφαλιστικό ποσό κάλυψης
- ❖ Το συμφωνηθέν ασφαλιστρο
- ❖ Το εφαρμοστέο δίκαιο που το διέπει.

2.8 Είδη ασφαλιστήριων συμβολαίων στη θαλάσσια ασφάλιση¹⁵

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια διαχωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με τον σκοπό που εξυπηρετούν καθώς και τους εκάστοτε κινδύνους τους οποίους καλύπτουν(Σινανιώτη-Μαρούδη,2017:252-253).

Στην πρώτη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το **«ασφαλιστήριο συμβόλαιο ορισμένου ταξιδιού» (Voyage Policy)**, όπου η ασφαλιστική κάλυψη που προσφέρεται εφαρμόζεται με τη χρονική διάρκεια συγκεκριμένου ταξιδιού.

Στην δεύτερη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το **«ασφαλιστήριο συμβόλαιο ορισμένου χρόνου» (Time Policy)**, κατά το οποίο η ασφαλιστική κάλυψη υφίστανται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, του οποίου η έναρξη και η λήξη αναγράφεται κατηγορηματικά στην ασφαλιστική σύμβαση.

Στην Τρίτη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το **«ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατασκευής» (Construction Policy)**, το οποίο αναφέρεται στα υπό ναυπήγηση πλοία.

Στην τέταρτη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το **«ασφαλιστήριο συμβόλαιο λιμένων» (Port Policy)**, το οποίο αφορά όλους εκείνους τους κινδύνους που μπορεί να προκληθούν σε ένα πλοίο κατά τη διάρκεια παραμονής τους σε συγκεκριμένο λιμένα.

Στην Πέμπτη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκουν τα **«αποτιμημένα ή μη αποτιμημένα ασφαλιστήρια συμβόλαια» (Valued or Unvalued Policy)**. Λέγοντας αποτιμημένα νοούνται όλα τα συμβόλαια σύμφωνα με τα οποία η αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου επισημαίνεται συμβατικά. Αντιθέτως στα μη αποτιμημένα ασφαλιστήρια συμβόλαια δεν υφίστανται συμβατικός προσδιορισμός της αξίας του ασφαλισμένου αντικειμένου.

13. Legislation.gov.uk Διαδικτυακή πηγή: [Marine Insurance Act 1906 \(legislation.gov.uk\)](http://Marine Insurance Act 1906 (legislation.gov.uk))

14. Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα , Ασφαλιστικό Δίκαιο, Β' έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2017, σελ.: 131

15. Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα , Ασφαλιστικό Δίκαιο, Β' έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2017, σελ.: 252

Στην έκτη κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το «**τρέχον ασφαλιστήριο συμβόλαιο**» (**Floating Policy**). Λέγοντας τρέχον ασφαλιστήριο ή προασφαλιστήριο συμβόλαιο νοείται το ασφαλιστήριο κατά το οποίο οι όροι της ασφάλισης αναφέρονται γενικά. Επίσης, άλλη μια σημαντική διαφοροποίηση του συγκεκριμένου συμβολαίου είναι ότι μερικά στοιχεία της ασφάλισης παρακάμπτονται σε πρώτο στάδιο και καθορίζονται σε δεύτερο χρόνο. Η μία περίπτωση είναι να καθορίζονται με οπισθογράφιση του αρχικού ασφαλιστηρίου, είτε με επιπρόσθετη πράξη είτε με μελλοντική σχετική δήλωση.

Στην έβδομη και τελευταία κατηγορία ασφαλιστηρίων ανήκει το «**διαρκές ασφαλιστήριο συμβόλαιο**» (**Open Cover**), σύμφωνα με το οποίο καλύπτονται όλοι οι πιθανοί κίνδυνοι που εμπίπτουν με όλες τις φορτώσεις που θα επέλθουν σε συγκεκριμένα ταξίδια.

2.9 Ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση¹⁶

Ως «**ασφαλιστικό συμφέρον**» ορίζεται η ασφαλισμένη οικονομική σχέση που ένα συγκεκριμένο πρόσωπο με ένα συγκεκριμένο αγαθό (Παζαρτζή, 2015:113).

Πιο συγκεκριμένα, στη θαλάσσια ασφάλιση ως «ασφαλιστικό συμφέρον» νοείται η οικονομική σχέση ενός προσώπου με ένα πλοίο, όλα εκείνα τα αγαθά που βρίσκονται σε αυτό, τον ναύλο, το πιθανό κέρδος που θα επιφέρει, καθώς και κάθε άλλο πράγμα το οποίο είναι επιλήψιμο και ανήκει στους θαλάσσιους κινδύνους.

2.9.1 Χαρακτηριστικά ασφαλιστικού συμφέροντος στη θαλάσσια ασφάλιση

Για την κατοχύρωση της έννοιας του ασφαλιστικού συμφέροντος ως βασική προϋπόθεση για την κατάρτιση έγκυρης θαλάσσιας ασφάλισης θα πρέπει να ισχύουν τα εξής:

- ❖ **Συμφέρον πραγματικό¹⁷**: Το ασφαλιστικό συμφέρον θα πρέπει να είναι υπαρκτό και να μπορεί εξακριβωθεί. Ως εκ τούτου δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό ως ασφαλιστικό συμφέρον μια μη υπαρκτή, ουτοπική οικονομική σχέση πιθανού ασφαλισμένου με κάποιο περιουσιακό στοιχείο. Παρόλα αυτά μπορεί θεωρηθεί ως ασφαλιστικό συμφέρον το δικαίωμα φιλοδοξίας – προσδοκίας. Κάτι τέτοιο αναγνωρίζεται και από τον νόμο. Σε αυτή την περίπτωση ο πιθανός λήπτης της ασφάλισης έχει το δικαίωμα να προχωρήσει σε αυτοτελή ασφάλιση του πιθανού ασφαλισμένου αντικειμένου, ακόμα και αν δεν έχει υπό την κατοχή του τη δεδομένη χρονική στιγμή το ασφαλισμένο αντικείμενο.
- ❖ **Συμφέρον νόμιμο¹⁸**: Για την ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος, ο λήπτης της ασφάλισης θα πρέπει να έχει νόμιμο συμφέρον με το ασφαλισμένο αντικείμενο, στην προκειμένη περίπτωση το πλοίο, καθώς σε διαφορετική περίπτωση η μη ύπαρξη νόμιμου συμφέροντος θα ενθάρρυνε πρακτικές οι οποίες δε συνάδουν με τον νόμο (Τουντόπουλος, 2007:64). Η παρανομία του ασφαλιστικού συμφέροντος έχει επιλήψιμες συνέπειες. Ως εκ τούτου σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις των άρ. 174 και 178 του Α.Κ.,

μπορεί να επέλθει και ακυρότητα της ασφαλιστικής σύμβασης σε περίπτωση μη ηθικής πρακτικής.

Παρόλα αυτά, το αγγλικό δίκαιο, προσφέρει τη δυνατότητα επαναφοράς της ασφαλιστικής σύμβασης αν το ασφαλισμένο αντικείμενο με το οποίο διατηρεί οικονομική σχέση ο λήπτης της ασφάλισης θεωρηθεί προϊόν λαθρεμπορίας.

Σύμφωνα με τη Μ.Ι.Α άρ.41, αν και εφόσον η λαθρεμπορία με την οποία σχετίζεται το ασφαλισμένο αντικείμενο ρυθμίζεται κατά το αλλοδαπό και όχι κατά το αγγλικό δίκαιο, τότε δεν ακυρώνεται ο έγκυρος χαρακτήρας του ασφαλιστικού συμφέροντος και ως εκ τούτου δεν ακυρώνεται και η ασφαλιστική σύμβαση.

- ❖ **Συμφέρον οικονομικά αποτιμητό¹⁹**: Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η θαλάσσια σύμβαση όπως και κάθε άλλου είδους ασφάλιση έχουν αποζημιωτικό χαρακτήρα. Για τον λόγο αυτό είναι αναγκαία η ύπαρξη οικονομικής αποτίμησης του ασφαλιστικού συμφέροντος(Τουντόπουλος,2007:64).

Είναι υψίστης σημασίας να επισημανθεί το γεγονός ότι δεν υφίστανται ασφάλιση της ηθικής βλάβης του ασφαλισμένου σε περίπτωση που επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Η συγκεκριμένη άποψη έχει βαρύτητα καθώς σε κάθε πιθανή ύπαρξη κινδύνου, θα αυξανόταν παράλληλα και ο κίνδυνος αναίτιας κερδοσκοπίας από πλευράς των ασφαλισμένων με κύριο σκοπό την αποζημίωση από την ηθική και ψυχική βλάβη που υπεβλήθη. Μια τέτοια πρακτική θα ήταν εσφαλμένη.

Κλείνοντας, υπάρχει και η αντίθετη άποψη κατά την οποία υποστηρίζεται ότι σύμφωνα με την υποδιαίρεση της εκάστοτε ζημίας σε ηθική και υλική – περιουσιακή, η πλήρης αποζημίωση περιλαμβάνει όχι μόνο την περιουσιακή ζημία που μπορεί να προκλήθηκε αλλά και την οικονομική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης.

16. Παζαρτζής Ι. Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 114 – 115.

17. Τουντόπουλος Βασίλειος & Παμπούκης Κωνσταντίνος, Το ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα 2007, σελ.: 65. /Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, πρακτικά διημερίδας – Χίος 12 & 13 Μαΐου 2006.

18. Τουντόπουλος Βασίλειος & Παμπούκης Κωνσταντίνος, Το ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα 2007, σελ.: 64 -65. /Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, πρακτικά διημερίδας – Χίος 12 & 13 Μαΐου 2006.

19. Τουντόπουλος Βασίλειος & Παμπούκης Κωνσταντίνος, Το ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα 2007, σελ.: 64. /Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, πρακτικά διημερίδας – Χίος 12 & 13 Μαΐου 2006.

2.9.2 Ασφαλιστικό συμφέρον σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο²⁰

Στη θαλάσσια ασφάλιση τίθενται σε ισχύ μερικοί γενικοί όροι ασφάλισης καθώς και τυποποιημένα ασφαλιστήρια, όπως παραδείγματος χάρη υφίστανται το ευρέως γνωστό θαλάσσιο συμβόλαιο του αγγλικού Λλόυδ, σύμφωνα με τα οποία συμπληρώνεται ο νόμος, ερμηνεύεται ή ακόμη και αντικαθίσταται στις περιπτώσεις που αυτό είναι εφικτό.

Κατά γενική ομολογία, η θαλάσσια ασφάλιση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον αγγλικό τρόπο σκέψης και το αγγλικό δίκαιο γενικότερα, όσο αφορά την εξέλιξη της.

Σύμφωνα με το άρ. 5 της κωδικοποίησης της αγγλικής νομοθεσίας σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση, Marine Insurance Act του 1906, θεσπίζεται μία από τις βασικότερες και σπουδαιότερες προϋποθέσεις της ασφάλισης, το ασφαλιστικό συμφέρον :

- ❖ Σύμφωνα με τους όρους της συνθήκης, κάθε πρόσωπο που τείνει να ενδιαφερθεί για οποιαδήποτε ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει ένα ασφαλιστικό συμφέρον.
- ❖ Πιο συγκεκριμένα, όταν ένα πρόσωπο ενδιαφέρεται για κάποιο ναυτιλιακό εγχείρημα, και όταν έχει φυσικά οποιαδήποτε νόμιμη και δίκαιη σχέση με το συγκεκριμένο εγχείρημα ή με οποιαδήποτε άλλη ασφαλίσιμη περιουσία η οποία βρίσκεται σε πιθανό κίνδυνο, με αποτέλεσμα να ωφεληθεί από την ασφάλεια ή με την άφιξη της ασφαλισμένης περιουσίας είτε να πλήττεται από την απώλεια της, από την πιθανή καταστροφή ή κατάσχεση της είτε να καθίσταται υπεύθυνο προς αυτή.

Σύμφωνα με τις δύο προαναφερθείσες προϋποθέσεις γίνεται σαφής ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της θαλάσσιας ασφάλισης ενώ παράλληλα γνωστοποιείται και ο οικονομικός σύνδεσμος ενός ατόμου με το εκάστοτε περιουσιακό στοιχείο όχι μόνο όταν η σχέση που τον συνδέει με το αντικείμενο είναι παγιωμένη από το δίκαιο.

Στον αγγλικό νόμο αναγνωρίζεται το δικαίωμα προσμονής του ατόμου καθώς και το δικαίωμα σε πιθανό προσδοκώμενο κέρδος.

Σύμφωνα με το άρ. 4 του Marine Insurance Act 1906, στην περίπτωση που ο εκάστοτε ασφαλισμένος δεν έχει κάποιο έννομο συμφέρον ούτε μια λογική προσδοκία, τότε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι καθόλα άκυρο καθώς και επίσης η σύμβαση θεωρείται σύμβαση παιγνίου ή στοιχήματος.. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να καταπατάται ο νόμος περί ναυτασφάλισης (Gambling Policies της M.I.A 1906), σύμφωνα με τον οποίο τακτοποιούνται όλα τα συμβόλαια που στηρίζονται σε παίγνιο, και θεσμοθετεί κυρώσεις σε περίπτωση είσπραξης αποζημίωσης που προέρχεται από τέτοιο συμβόλαιο. Με την θέσπιση αυτού του νόμου αντιμετωπίζεται η πιθανή σύναψη συμβολαίων που έχουν ως κύριο στόχο την κερδοφορία.

Σύμφωνα με το άρ. 8 της Μ.Ι.Α 1906 νοείται ασφαλίσιμο και το μερικό συμφέρον. Δηλαδή το κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει τη δυνατότητα να ασφαλίσει το μερίδιό του ανεξάρτητα από το ποσοστό που έχει στην κατοχή του.

2.10 Αντικείμενο ασφαλιστικού συμφέροντος στη θαλάσσια ασφάλιση

Κατά γενική ομολογία το πλοίο είναι το αντικείμενο ασφαλιστικού συμφέροντος στη θαλάσσια ασφάλιση.

Για τον λόγο αυτό, το ασφαλιστικό συμφέρον καλύπτει και τις εξής περιπτώσεις:

- ❖ **Τα συστατικά του πλοίου:** Όλα εκείνα, δηλαδή τα πράγματα που συμβάλλουν στην ικανότητα του πλοίου προς πλεύση όπως για παράδειγμα οι μηχανές, οι έλικες, το πηδάλιο κ.α.
- ❖ **Τα παραρτήματα:** Όλα εκείνα, δηλαδή τα αντικείμενα τα οποία έχουν μια αυτοδυναμία σε σχέση με το πλοίο και χρησιμεύουν για τη συνεχή εξυπηρέτηση του οικονομικού του σκοπού όπως παραδείγματος χάρη οι πυξίδες, οι βάρκες κ.α.

Τέλος, ακόμη και αν δεν αναγράφεται στην ασφαλιστική σύμβαση, το ασφαλιστικό συμφέρον που αφορά το πλοίο καλύπτει τα συστατικά και τα παραρτήματα αυτού.

2.11 Είδη θαλάσσιας ασφάλισης²¹

Τα είδη θαλάσσιας είναι πολλά και ποικίλα. Καλύπτεται μεγάλο φάσμα των ναυτιλιακών κινδύνων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλού του πλοίου. Παρόλα αυτά μερικά από τα βασικότερα είδη ασφάλισης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- ❖ **Hull and machinery (Ασφάλιση μηχανής και πλοίου):** Το είδος της συγκεκριμένης ασφάλισης αφορά το πλοίο αυτό καθ' αυτό. Ουσιαστικά ασφαλίζεται το κύτος του πλοίου καθώς και όλα τα μηχανήματα αυτού (Παζαρζής,2015:210). Η συγκεκριμένη ασφάλιση περιλαμβάνει τα εξαρτήματα του πλοίου, τα αμπάρια, τα ανταλλακτικά ακόμα και τα υποκατάστατα του πετρελαίου. Ωστόσο, βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση των εξαρτημάτων καθώς και των αντικειμένων του πλοίου είναι να βρίσκονται επί του πλοίου για προκαθορισμένο ή και αόριστο χρονικό διάστημα.

Η ασφάλιση «Hull & Machinery» , παρέχεται για την κάλυψη τριών διαφορετικών τύπων ζημιών: α) ολική απώλεια του πλοίου , β)ζημιά του πλοίου και τέλος γ)ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημιά σε άλλο πλοίο ως αποτέλεσμα σύγκρουσης.

- ❖ **Protection and Indemnity (P & I) insurance (Ασφάλεια αστικής ευθύνης):** Η ασφάλεια αστικής ευθύνης είναι από τις πιο συχνές μορφές ασφάλισης στον ναυτιλιακό χώρο. Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης, καλύπτει υποχρεώσεις που μπορεί να επέλθουν από τη μεταφορά φορτίου, την δημιουργία ρύπανσης σε υδάτινο και παράκτιο χώρο, την πρόσκρουση πλοίων, την απώλεια ανθρώπινης ζωής καθώς και τον τραυματισμό τόσο των μελών του πληρώματος ή ενός επιβάτη.

Η ασφάλιση για την κάλυψη των προαναφερόμενων πιθανών κινδύνων εκτελείται από τα P & I Clubs, όπου απαρτίζονται από αλληλασφαλιστικούς μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς οι οποίοι αποτελούνται από πλοιοκτήτες με κύριο μέλημα τους την οικονομική τους προστασία από συγκεκριμένους θαλάσσιους κινδύνους, οι οποίοι είναι ανέφικτο να καλυφθούν ολοκληρωτικά από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Η συνολική κάλυψη των αποζημιώσεων κατορθώνεται από διάφορες εισφορές καθώς και αποθεματικών των ίδιων των ασφαλισμένων στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς αυτούς.

- ❖ **War risk insurance (Ασφάλεια πολέμου):** Για πολλά χρόνια στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων υπήρχε μια διχογνωμία για το εάν ήταν φρόνιμο η ολική ή μερική καταστροφή του ασφαλισμένου πλοίου σε περίπτωση εμπλοκής του σε εμπόλεμο κίνδυνο θα πρέπει να καλύπτεται από την ασφάλεια πλοίου και μηχανής (Hull and Machinery) (Hull & Machinery) ή την ασφάλεια πολέμου (War Risk Insurance).ή από την ασφάλεια πολέμου (War Risk

Insurance)Αυτού του είδους η ασφάλιση συμπεριλαμβάνει τόσο απώλειες και ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν από πολεμικές πρακτικές όσο και από γεγονότα που μπορεί να προκλήθηκαν μετά το πέρας του πολέμου αλλά πάντα σε συσχέτιση με αυτόν, καθώς και ζημιές που προκλήθηκαν από στάση ή και

εμφύλιο πόλεμο σύμφωνα με το άρ. 271 του Κ.Ι.Ν.Δ (Παζαρζής,2015:210). Οι πολεμικοί κίνδυνοι καλύπτονται κατ' εξαίρεση σύμφωνα με ειδική σύμβαση που μπορεί να προκύψει ή ειδική ρήτρα η οποία έχει καταγραφεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Αξιοσημείωτο γεγονός της συγκεκριμένης ασφάλισης είναι το γεγονός ότι ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να αναβάλει την ασφαλιστική κάλυψη που παρέχει υπό το πρίσμα ορισμένων σοβαρών συνθηκών που μπορεί να προκύψουν. Περιγραμματακά, πολεμικοί κίνδυνοι μπορούν να χαρακτηριστούν οι εξής: α) στρατιωτικό πραξικόπημα, β) εξεγέρσεις , γ) απεργίες , δ) τρομοκρατία κ.α.

Τέλος, κατά το αγγλικό δίκαιο οι πολεμικοί κίνδυνοι δεν καλύπτονται ασφαλιστικά σε αυτού του είδους ασφάλιση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΜΗ

Στο 3^ο κατά σειρά κεφάλαιο, και πιο συγκεκριμένα στο Α', Β' & Γ' μέρος, θα αναλυθούν οι καλυπτόμενοι και οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι, οι οποίοι σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλιση.

Σύμφωνα με το άρ. 259 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου όλες οι ρυθμίσεις του για τη θαλάσσια ασφάλιση σχετίζονται με κάθε έννομο συμφέρον, περιλαμβάνοντας και το ελπίζόμενο κέρδος, το οποίο υποβάλλεται σε θαλάσσιους κινδύνους,

Από την άλλη πλευρά δεν εμπίπτουν στις διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση οι κίνδυνοι, οι οποίοι αν και εμπίπτουν στη ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν μπορούν να ενταχθούν στους καλυπτόμενους ασφαλιστικούς κινδύνους.

Στο Δ' και τελευταίο μέρος του κεφαλαίου θα γίνει εκτενής συσχέτιση και λεπτομερής αναφορά σχετικά με την πειρατεία, η οποία εμπίπτει σε ειδική κατηγορία θαλάσσιων καλυπτόμενων κινδύνων, και τα ναυλοσύμφωνα που συνάπτονται μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών στα οποία προστίθεται ειδική ρήτρα η οποία σχετίζεται με την ασφαλιστική κάλυψη πράξεων πειρατείας. Όπως θα αναφερθεί και σε επόμενο κεφάλαιο, η εμπορική ναυτιλία έχει πληγεί πολλές φορές και σε παγκόσμιο επίπεδο από τις πετυχημένες ή μη πειρατικές ενέργειες.

Οι συνέπειες του φαινομένου, όπως είναι απόλυτα φυσικό, δεν είναι εφικτό να περιοριστούν σε μία μόνο μερίδα της ναυτιλιακής αγοράς καθώς η ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη και με άλλους οικονομικούς κλάδους – τομείς. Η ναυτιλία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα της παγκόσμιας αγοράς, για αυτό και επιπτώσεις δεν είναι μόνο εγχώριες αλλά διεθνείς.

Επίσης θα γίνει εκτενείς αναφορά τόσο στις διάφορες ρήτρες που αναγράφονται στα ναυλοσύμφωνα όσο και στις υποχρεώσεις που έχουν τα δύο συμβαλλόμενα μέρη, ο εφοπλιστής και ο ναυλωτής.

Τέλος, θα γίνει ουσιαστική ανάλυση μεταξύ των ναυλοσυμφώνων κατά χρόνο (Time Charter – TC) ή κατά ταξίδι (Voyage Charter – VC).

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ – ΟΡΙΣΜΟΙ

3.1.1 Ορισμός κινδύνου¹

Λέγοντας «κίνδυνος» νοείται η πιθανότητα να προκύψει κάποιο τυχαίο γεγονός / συμβάν το οποίο θα δημιουργήσει μια οικονομική ανάγκη.

Στον κλάδο της ασφάλισης, ως «κίνδυνος» νοείται οποιοδήποτε γεγονός το οποίο μπορεί να εκθέσει ένα άτομο ή ένα αντικείμενο το οποίο μπορεί να υποστεί βλάβη ή ακόμα και απώλεια. Για να καλυφθεί λοιπόν αυτή η βλάβη ή η απώλεια ο ενδιαφερόμενος συνάπτει το απαραίτητο ασφαλιστικό συμβόλαιο το οποίο τον καλύπτει από ορισμένους κινδύνους.

3.1.2 Ορισμός θαλάσσιου κινδύνου

Λέγοντας «θαλάσσιος κίνδυνος» νοείται κάθε τυχαίο συμβάν / γεγονός, το οποίο είναι επιβλαβές ως και καταστροφικό για το πλοίο, και δεν προέρχεται από την πιθανή φθορά ή δυσλειτουργία του. Το τυχαίο αυτό συμβάν / γεγονός μπορεί να προκληθεί κατά τη διάρκεια της ναυτικής αποστολής και ως εκ τούτου να προκαλέσει βλάβη στο ασφαλισμένο αντικείμενο δηλαδή το πλοίο.

Επομένως, «Θαλάσσιοι κίνδυνοι» είναι όλοι οι κίνδυνοι που πηγάζουν ή σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα.

1. Marine insurance act 2906, Rules For Construction of Policy, Rule 8 :

<http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/construction.html>

3.1.3 Ορισμός πολεμικών κινδύνων²

Ως «πολεμικοί κίνδυνοι» νοούνται όλες οι απώλειες ή ζημιές οι οποίες μπορεί να προκληθούν από κάθε πολεμική πράξη ή συμβάν, καθώς και κάθε γεγονός που μπορεί να επέλθει μετά τη λήξη του πολέμου, εξαιτίας αυτού.

Στους πολεμικούς κινδύνους συμπεριλαμβάνονται και οι κίνδυνοι που εμπίπτουν στους εμφύλιους πολέμους καθώς και κάθε είδους στάση.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.2 Καλυπτόμενοι κίνδυνοι

Σύμφωνα με το άρ. 269 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου «ο ασφαλιστής ενέχεται για απώλειες και ζημιές που δημιουργούνται εξαιτίας οποιουδήποτε γεγονότος που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής ενέχεται για ζημιές που θα υποστεί το πλοίο, λόγω συγκρούσεως, υποχρεούται έναντι τρίτων, εξαιρέσει των λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας».

3.2.1 Η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων

Στο ελληνικό δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης εφαρμόζεται η «**αρχή της καθολικότητας των κινδύνων**³». Βάσει αυτής της αρχής καλύπτονται ασφαλιστικά όλοι εκείνοι οι κίνδυνοι που μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου.

Ως εκ τούτου, καλύπτονται ασφαλιστικά τόσο οι «**κίνδυνοι της θάλασσας**» (**perils of the sea**)⁴, δηλαδή όλοι οι κίνδυνοι οι οποίοι μπορεί να προκληθούν από την επίδραση των στοιχείων της θάλασσας, όσο και οι «**κίνδυνοι στη θάλασσα**» (**perils on the sea**)⁵, οι οποίοι προκαλούνται κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου και δεν σχετίζονται με την ύπαρξη των στοιχείων της θάλασσας.

2. Κώδικας Ιδιωτικού Δικαίου, Άρθρο 271.

3. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:253

4. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254

5. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254

3.2.2 Κατηγοριοποίηση των θαλάσσιων κινδύνων

Όπως προαναφέρθηκε και στην παραπάνω παράγραφο (3.2.1), έγινε επιγραμματικά μια διάκριση για τους θαλάσσιους κινδύνους. Αναλυτικότερα:

- ❖ Κίνδυνοι της θάλασσας (Perils of the sea): Η ύπαρξη αυτής της κατηγορίας κινδύνων, σχετίζεται με την επίδραση όλων των στοιχείων της θάλασσας που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου. Παραδείγματός χάρη, λόγω της πιθανής ύπαρξης δυσμενών καιρικών φαινομένων κατά τη διάρκειας του ταξιδιού ενός πλοίου υπάρχει περίπτωση το πλοίο να προσκρούσει με ένα άλλο πλοίο, ή να γίνει προσάραξη αυτού ή ακόμα και να βυθιστεί.

Παρ'όλα αυτά, δεν καλύπτονται όλοι εκείνοι οι κίνδυνοι οι οποίοι μπορεί να προκληθούν από διάφορα καιρικά φαινόμενα. Πιο συγκεκριμένα καλύπτονται μόνο οι κίνδυνοι που σχετίζονται με έκτακτα & δυσμενή καιρικά φαινόμενα που παρουσιάζονται στη θάλασσα και όχι οι κίνδυνοι οι οποίοι σχετίζονται με καιρικά φαινόμενα (έντονα ή ακόμα και πιο ήπιες μορφής), για τα οποία τόσο το πλοίο όσο και όλοι εκείνοι που διαχειρίζονται το πλοίο (εταιρεία) οφείλουν να έχουν γνώση αυτών καθώς και να έχουν προετοιμαστεί κατάλληλα για την περίπτωση λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας.

- ❖ Κίνδυνοι στη θάλασσα (Perils on the sea): Οι συγκεκριμένοι κίνδυνοι προκαλούνται στη θάλασσα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παρόλα αυτά δεν σχετίζονται με τα θαλάσσια στοιχεία όπως παραδείγματος χάρη τα καιρικά φαινόμενα που μπορεί να προκληθούν κατά τη διάρκεια του πλου. Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι η κλοπή του φορτίου ή η διαρροή ενός σωλήνα κάτω στο μηχανοστάσιο, μία έκρηξη κ.α.

3.2.3 Αγγλικό δίκαιο & καλυπτόμενοι κίνδυνοι

Όσο αφορά τους καλυπτόμενους θαλάσσιους κινδύνους στο Αγγλικό δίκαιο ισχύει η «Αρχή της ειδικότητας». Αυτό πρακτικά σημαίνει πως θα πρέπει να ορίζεται και να αναγράφεται ρητά ο εκάστοτε κίνδυνος, έτσι ώστε εν συνεχεία να μπορεί να καλυφθεί ασφαλιστικά σε περίπτωση που ο κίνδυνος τεθεί σε ισχύ.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ – ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.3 Μη καλυπτόμενοι κίνδυνοι

Στην θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση δίνεται η δυνατότητα να προβλεφθούν τυχόν εξαιρέσεις από τη ασφαλιστική κάλυψη ενός πιθανού κινδύνου, αν και εφόσον οι εξαιρέσεις αυτές είναι νόμιμες και έχουν ενταχθεί στην ασφαλιστική σύμβαση έπειτα από συνεννόηση και των δύο μερών.

Σύμφωνα με το άρ.1 παράγραφος 2 και άρ.2 παράγραφος 3 του ΑσφΝ, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι και οι πιθανές εξαιρέσεις αυτών θα πρέπει να αναγράφονται στην ασφαλιστική σύμβαση.

3.3.1 Πολεμικοί κίνδυνοι

Σύμφωνα με το άρ. 272 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης παύει να ισχύει μόλις το ασφαλισμένο μέχρι τότε πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους⁶.

Μη καλυπτόμενοι κίνδυνοι υφίστανται όταν έχουν προκληθεί απώλειες και βλάβες που έχουν δημιουργηθεί από πολεμικές πράξεις και άλλου τέτοιου είδους πανομοιότυπα γεγονότα, καθώς και από συμβάντα τα οποία έχουν προκληθεί μετά το πέρας του πολέμου αλλά σχετίζονται άμεσα με αυτόν. Το ίδιο ακριβώς ισχύει και για τα συμβάντα τα οποία σχετίζονται με εμφύλιο πόλεμο ή και στάση. Οι συγκεκριμένοι κίνδυνοι μπορεί να καλυφθούν ασφαλιστικά μόνο με ειδική σύμβαση ή με αντίστοιχη πολεμική ρήτρα η οποία και έχει προ συμφωνηθεί καθώς και αναγραφεί στην ασφαλιστήρια σύμβαση.

Οι πολεμικοί κίνδυνοι είναι μη καλυπτόμενοι ασφαλιστικά κίνδυνοι για τον λόγο του ότι ο καθορισμός των υφιστάμενων ζημιών (σε περίπτωση πολέμου) γίνεται αφού πρώτα έχουν εξετασθεί όλες οι συνθήκες με τις οποίες προκλήθηκε το εκάστοτε συμβάν.

3.3.2 Πρόκληση βλάβης λόγω μεταβολής της πλεύσης

Σύμφωνα με το άρ. 273 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου η οποιαδήποτε βλάβη ή ζημιά που έχει προκληθεί από την αλλαγή πλεύσης δεν μπορεί να καλυφθεί ασφαλιστικά.

Ο ασφαλιστής από πλευράς του δεν φέρει καμία απολύτων ευθύνη ακόμα και στην περίπτωση που η αλλαγή ρότας δρομολογήθηκε από τρίτα πρόσωπα εκ μέρους του ασφαλισμένου. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιστής δεν έχει καμία υποχρέωση καταβολής της σχετικής αποζημίωσης. Στην περίπτωση όμως, που υπάρχει προσυμφωνημένη ρήτρα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τότε η ασφαλιστική κάλυψη για αλλαγή πλεύσης τίθεται σε ισχύ.

6. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254

3.3.3 Ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας»

Σύμφωνα με το άρ. 276 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου την περίπτωση που τίθεται σε ισχύ η ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας⁷», σημαίνει πως ο κίνδυνος που προκλήθηκε δεν καλύπτεται ασφαλιστικά, αν και εφόσον η ζημιά δεν αποτελεί ολική απώλεια ή δεν υπάρχει εγκατάλειψη των ασφαλισμένων πραγμάτων στους ασφαλιστές. Ως εκ τούτου, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις του.

Παρόλα αυτά για να επικυρωθεί η απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί αν πρόκειται για ολική ή μερική απώλεια του ασφαλισμένου πράγματος.

Σύμφωνα με το άρ. 281 «περί εγκαταλείψεως» του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται των ευθυνών του αντίθετα φέρει εκείνος την ευθύνη ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για ολική ή μερική απώλεια του ασφαλισμένου πράγματος.

Σε κάθε περίπτωση, υπάρχει δυνατότητα μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών να συμφωνήσουν σε μια πιθανή τροποποίηση της ρήτρας αυτής.

ΜΕΡΟΣ Δ - ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

3.4 Σημαντικοί ορισμοί

3.4.1 Ναυλοσύμφωνο

Ένα ναυλοσύμφωνο⁸ έχει ως κύριο σκοπό ύπαρξης την παραχώρηση χρήσεως – κτήσεως του πλοίου από ένα πρόσωπο σε ένα άλλο, και πιο συγκεκριμένα από τον εφοπλιστή που είναι ο εκναυλωτής στον ναυλωτή, με αντάλλαγμα ένα προσυμφωνημένο χρηματικό ποσό. Τα ναυλοσύμφωνα υφίστανται ύστερα από τη διαπραγμάτευση και των δύο συμβαλλόμενων μερών. Βέβαια, στην αγορά των ναυλώσεων υπάρχουν και προ διατυπωμένα ναυλοσύμφωνα. Τέλος, θα πρέπει να τονιστεί πως το ναυλοσύμφωνο είναι εξαιρετικά σημαντικό έγγραφο για τον ναυτιλιακό κλάδο, για αυτό και θα πρέπει να συντάσσεται ορθά προστατεύοντας έτσι τα συμφέροντα και των δύο συμβαλλόμενων μερών.

7. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:255

8. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:261.

3.4.2 Ρήτρα τήρησης κανονικής πορείας

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα υπάρχει μια από τις πολλές ρήτρες η οποία ονομάζεται «ρήτρα τήρησης πορείας» του πλοίου, η οποία συμφωνείται και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Σε περίπτωση που παραβιαστεί η εν λόγω ρήτρα, αυτόματα σημαίνει ότι το πλοίο είναι εκτός σύμβασης (off – hire)⁹. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να αποζημιώσει οικονομικά ο εφοπλιστής των ναυλωτή ή ακόμα και να ακυρωθεί επιτόπου η σύμβαση. Κατά το ελληνικό δίκαιο υπάρχει πρόβλεψη για τη συγκεκριμένη ρήτρα σύμφωνα με το άρ. 126 του Κ.Ι.Ν.Δ. Παρόλα αυτά υπάρχουν δύο σχετικές εξαιρέσεις οι οποίες αναγνωρίζονται και από το διεθνές δίκαιο και είναι οι εξής:

- ❖ Η αλλαγή της πορείας από την προσυμφωνημένη πορεία του πλοίου με κύριο σκοπό τη σωτηρία των προσώπων που επιβαίνουν το πλοίο ή το μεταφερόμενο αυτού φορτίο.
- ❖ Η αλλαγή πορείας μπορεί να επιλέγεται και από άλλη εύλογη αιτία η οποία θα έθετε σε κίνδυνο τόσο το ίδιο το πλοίο όσο και τα μέλη αυτού αλλά και το ίδιο το φορτίο.

3.4.3 Χρονική διάρκεια

Στο ναυλοσύμφωνο αναγράφεται ρητά η χρονική διάρκεια παραχώρησης του πλοίου στον ναυλωτή. Τα είδη ναύλωσης που σχετίζονται με τη χρονική διάρκεια είναι τεσσάρων ειδών :

- ❖ **Χρονοναύλωση (Time Charter – TC)¹⁰** : Το πλοίο σε αυτή την περίπτωση νοικιάζεται σε μηνιαία ή σε δεκαπενθήμερη βάση. Κατά τη χρονοναύλωση, ο εφοπλιστής έχει την κατοχή του πλοίου , στελεχώνει το πλοίο και λειτουργεί σύμφωνα με τις οδηγίες που ορίζει ο ναυλωτής ο οποίος αναλαμβάνει και όλα τα λειτουργικά κόστη του πλοίου.
- ❖ **Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)¹¹** : Η ναύλωση κατά ταξίδι αφορά στη μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου από συγκεκριμένο λιμάνι αναχώρησης σε συγκεκριμένο λιμάνι προορισμού για σταθερή τιμή ανά τόνο.
- ❖ **Περιοδική χρονοναύλωση (Period Charter)¹²** : Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης αφορά στην ενοικίαση του πλοίου για συγκεκριμένη χρονική περίοδο έναντι ημερήσιου, μηνιαίου ή ακόμα και ετήσιου κομίστρου. Όλα αυτά φυσικά αναγράφονται ρητά στο ναυλοσύμφωνο.
- ❖ **Χρονοναύλωση ταξιδιού (Trip Charter)¹³** : Το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο αφορά τη ναύλωση με χρονική διάρκεια που καθορίζεται όση η διάρκεια συγκεκριμένου ταξιδιού για μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου.

9. Θεοτοκάς Γιάννης, Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 3η Έκδοση, Αθήνα 2019, σελ.:166.

10. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:249.

11. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:256.

12. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:249.

13. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:249.

3.5 Ρήτρες πειρατείας κατά τη χρονοναύλωση

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η ναύλωση κατά χρόνο ή χρονοναύλωση (TC) είναι η ναύλωση του πλοίου κατά το οποίο ο εκναυλωτής δηλαδή ο εφοπλιστής, παραχωρεί στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο του για συγκεκριμένο χρόνο έναντι οικονομικού αντίτιμου. Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο είναι στην φυσική ευχέρεια του ναυλωτή και έτοιμο για δική του χρήση συμπεριλαμβανομένων και των μελών του πληρώματος.

Το ναυλοσύμφωνο στη χρονοναύλωση φτιάχνεται ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες των δύο συμβαλλόμενων μερών. Είθισται, στην ναύλωση κατά χρόνο να χρησιμοποιείται ως βάση ένα από τα πιο σύνηθες τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα που κυκλοφορούν στη διεθνή αγορά. Αυτό είναι το ναυλοσύμφωνο της BIMCO¹⁴, γνωστό στην ναυτιλιακή αγορά ως BALTIME 1939.

Όσον αφορά το φαινόμενο της πειρατείας σε συνδυασμό με τα ναυλοσύμφωνα γενικότερα, αλλά και ειδικότερα σε ότι συνεπάγεται με τα ναυλοσύμφωνα κατά χρόνο οι ρήτρες που προϋπήρχαν έχουν αναπροσαρμοστεί, καθώς η πειρατεία έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα στον κλάδο. Ως εκ τούτου η αγορά δε δύναται να λειτουργήσει ομαλά.

Επομένως, για να επανέλθει σταδιακά η αγορά εισήχθησαν νέες ρήτρες που σχετίζονται άμεσα με την πειρατεία, με πρωταρχικό σκοπό να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες που μπορεί να επιφέρει ένα τέτοιο συμβάν και να διασπαστεί ο κίνδυνος σε περισσότερα μέρη της αγοράς.

3.5.1 Ρήτρα off – hire και πειρατεία

Κατά τη διάρκεια ύπαρξης μιας εν ισχύς σύμβασης, από πλευράς του εκναυλωτή δηλαδή του πλοιοκτήτη υπάρχει πάντα ο κίνδυνος το πλοίο να τεθεί εκτός σύμβασης, δηλαδή off-hire. Αυτό συνεπάγεται με το ότι ο εκναυλωτής θα βρεθεί σε δυσμενή θέση καθώς οικονομικά είναι κατά του μια τέτοια συνθήκη. Ωστόσο στην περίπτωση ύπαρξης μιας πειρατικής ενέργειας, και αφού υπάρχει ρήτρα πειρατείας, το οποιοδήποτε κόστος που θα προκύψει αναλαμβάνει να επωμιστεί ο ναυλωτής. Ο πλοιοκτήτης από πλευράς του δε φέρει καμία απολύτως ευθύνη καθώς το πλοίο είχε καταληφθεί από πειρατές και αναγκαστικά ο πλοίαρχος και το πλήρωμα εκτελούσαν εντολές τους έτσι ώστε να αποφευχθεί κάποια άλλη δυσάρεστη εξέλιξη.

Οι ρήτρες που αναγράφονται στη σύμβαση και καθιστούν το πλοίο εκτός μίσθωσης, θεωρούνται υψίστης σημασίας για τον καθορισμό των ευθυνών για τις ζημιές που επέρχονται από την καθυστέρηση του πλοίου όντας σε ναύλωση κατά χρόνο. Με το που συμβεί το συμβάν, το πλοίο τίθεται αμέσως εκτός σύμβασης. Το οικονομικό βάρος αυτής της κατάστασης το επωμίζεται ο εκναυλωτής. Αυτή η κατάληξη ισχύει μόνο αν ο ναυλωτής αποδείξει ότι για αυτή την κατάσταση ευθύνεται αποκλειστικά ο εκναυλωτής.

Γενικότερα, η ρήτρα αυτή είθισται να είναι υπέρ του ναυλωτή καθώς τον απαλλάσσει από κάθε υποχρέωση καταβολή του ναύλου προς τον εκναυλωτή.

14. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα, Τόμος II , 3η Έκδοση, Αθήνα 2007, σελ.: 236.

Όσον αφορά την πειρατεία, στη ρήτρα off – hire δεν αναγράφεται κάπου ξεκάθαρα ότι λόγω ενός πειρατικού γεγονότος τίθεται σε ισχύ η ρήτρα αυτή. Γενικά τα συμβάντα που επιβάλλουν το πλοίο εκτός ναυλοσυμφώνου αναγράφονται ρητά και αναλυτικά στη σχετική σύμβαση.

Μελέτη περίπτωσης πειρατικού συμβάντος είναι το αληθινό γεγονός που διαδραματίστηκε στο “MV Saldanha¹⁵” της Cosco Bulk Carrier Co. Ltd v Team up Owning Co. Ltd. Την 22^η Φεβρουαρίου του 2009 και ενώ ήταν εν πλω και φορτωμένο από την Ινδονησία στην Σλοβενία, δέχτηκε επίθεση από Σομαλούς πειρατές και κρατήθηκε σε κατάσταση ομηρίας μέχρι που καταβλήθηκαν όλα τα λύτρα που ζητούσαν οι πειρατές. Να σημειωθεί πως το συγκεκριμένο πλοίο είχε ναυλωθεί στις 25 Ιουνίου του 2008 με ημερήσιο ναύλο 52500\$ από την Team up Owning, με ναυλοσύμφωνο NYPE 46, ενώ ξεκίνησε το ταξίδι του στις 5 Ιουλίου του ίδιου έτους. Στις 2 Μαΐου του 2009 λίγους μήνες μετά την επίθεση, το πλοίο επέστρεψε στην ίδια ακριβώς θέση όπου είχε δεχθεί προ λίγων μηνών την επίθεση. Οι ναυλωτές¹⁶ από πλευράς τους αρνούσαν να καταβάλουν τον συμφωνηθέντα ναύλο καθώς, ισχυρίζονταν ότι το πλοίο είχε βγει εκτός ναύλωσης από τη μέρα του συμβάντος. Από την αντίπερα όχθη ο εφοπλιστής ισχυριζόταν πως θα πρέπει να του καταβληθεί όλο το συμφωνηθέν ποσό από τον ημερήσιο ναύλο και για όλο αυτό το χρονικό διάστημα που το πλοίο βρισκόταν υπό κατάληψη. Επίσης, εκτός από τον ημερήσιο ναύλο ο εκναυλωτής απαίτησε να του καταβληθούν και τα χρηματικά ποσά που καταβλήθηκαν για τα πετρέλαια, τους μισθούς του πληρώματος καθώς και το ασφαλιστικό κόμιστρο. Στην αρχή η υπόθεση με σκοπό να διευθετηθεί υπέπεσε στην διαδικασία της διαιτησίας και η απόφαση ήταν υπέρ των εκναυλωτών, όμως έπειτα από έφεση από πλευράς των ναυλωτών την υπόθεση ανέλαβε και εξέδωσε το Ανώτατο Δικαστήριο. Εκ νέου η απόφαση ήταν υπέρ των εκναυλωτών. Εκ του αποτελέσματος, όπως αποφάνθηκε και το δικαστήριο οι πράξεις πειρατείας εμπίπτουν οικονομικά στον ναυλωτή.

3.5.2 Ρήτρα πειρατείας χρονοναύλωσης BIMCO 2009

Κατά το 2009 ο οργανισμός της Baltic and International Maritime Council (BIMCO)¹⁷ εισήγαγε στα χρονοναυλωσύμφωνα τη ρήτρα σχετικά με την πειρατεία. Πιο συγκεκριμένα, η ρήτρα της πειρατείας¹⁸ εστίασε σε μερικά θέματα όπως για παράδειγμα την υποχρέωση από πλευράς του εκναυλωτή στο να ακολουθεί ρητά τις εντολές των ναυλωτών του καθώς επίσης και το δικαίωμα του να απορρίψει το αίτημα των ναυλωτών στο να ακολουθήσει το πλοίο μια διαδρομή η οποία θα έθετε σε κίνδυνο τόσο το πλήρωμα όσο και το πλοίο.

15. Steamship Mutual. (01/10/2010). Διαδικτυακή πηγή: Piracy - an Off Hire Event? (steamshipmutual.com) .

16. DMC – Cosco Bulk Carrier v Team Up Owning (08/09/2010). Διαδικτυακή πηγή: Cosco Bulk Carrier v Team-Up Owning - DMC (onlinedmc.co.uk).

17. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) .

18. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (a).

Στην πρώτη παράγραφο (a) της ρήτηρας, αναφέρεται στο ότι ο πλοίαρχος του εκάστοτε πλοίου, παρόλο που οφείλει να υπακούει στις εντολές του ναυλωτή καθώς είναι εκείνος πλέον που έχει στην κατοχή του το πλοίο για ορισμένο χρόνο, έχει τη δυνατότητα να παρεκκλίνει της συμφωνημένης πορείας του πλοίου όπως αναγράφεται και στις γενικές ρήτρες της χρονοναύλωσης. Στην ουσία η ρήτρα της πειρατείας δίνει το νόμιμο δικαίωμα στον πλοίαρχο να βγει εκτός της προβλεπόμενης πορείας. Αυτή η παράκαμψη ευσταθεί μόνο στην περίπτωση που υπάρχει κάποιος υπαρκτός κίνδυνος (ο οποίος και θα πρέπει να αποδειχθεί εν συνεχεία) τόσο για το πλήρωμα και το πλοίο όσο και για το μεταφερόμενο φορτίο. Τέλος στην πρώτη αυτή παράγραφο, τονίζεται πως το πλοίο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι εκτός σύμβασης δηλαδή off – hire αν αποδειχθεί ότι το συνέτρεχε κίνδυνος πειρατείας, όπως συμβαίνει δηλαδή με άλλες ρήτρες που σχετίζονται με τη χρονοναύλωση.

Στην δεύτερη παράγραφο (b) της ρήτηρας, περιγράφει την υποχρέωση που έχει από πλευράς του ο εκναυλωτής¹⁹ στο γεγονός ότι οφείλει να ενημερώνει άμεσα τον ναυλωτή για το ότι δεν σκοπεύει το πλοίο του να διασχίσει από μια συγκεκριμένη περιοχή η οποία θεωρείται επικίνδυνη και μπορεί να προκληθεί κάποια πειρατική ενέργεια. Επίσης αναγράφεται ρητά πως σε αυτήν την περίπτωση, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να καθορίσει μια εκ νέου διαδρομή ή πολλές φορές και νέο λιμάνι έτσι ώστε να μπορέσει να ολοκληρωθεί το ταξίδι της σύμβασης. Τέλος, το χρονικό διάστημα που απαιτείται μέχρι να ορισθεί νέα διαδρομή από τον ναυλωτή θεωρείται ως χρόνος εντός σύμβασης δηλαδή το πλοίο είναι on – hire.

Στην τρίτη κατά σειρά παράγραφο (c) της ρήτηρας, αναφέρεται στην πιθανότητα, ο εκναυλωτής²⁰ να μην χρησιμοποιήσει το δικαίωμα του στο να αλλάξει την πορεία που του έχει ορισθεί αλλά να συνεχίσει κανονικά τον πλου μέσα στην επικίνδυνη περιοχή. Ο εκναυλωτής έχει το νόμιμο δικαίωμα να λάβει ορισμένα μέτρα προστασίας τα οποία θα διαφυλάξουν το πλοίο σε περίπτωση κάποιας ενδεχόμενης πειρατικής πράξης. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα να περάσει το πλοίο σε κομβίο έτσι ώστε να σιγουρευτεί στο μέγιστο η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

Επιπροσθέτως, αναγράφεται πως τόσο ο εκναυλωτής όσο και ο πλοίαρχος του πλοίου έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται σε όλες τις εντολές οι οποίες δίνονται από τη σημαία του κράτους του οποίου εμπίπτει το πλοίο καθώς και από οποιαδήποτε άλλη αρχή όπως παραδείγματος χάρη ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)²¹ , ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ελαχιστοποίηση της πειρατείας καθώς και την διαφύλαξη των πλοίων στις επικίνδυνες περιοχές.

Σε περίπτωση που υπάρξει καθυστέρηση κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου, η οποία όμως προέρχεται από την ορθή συμμόρφωση του πλοίου στους κανονισμούς που τέθηκαν από τη σημαία ή από κάποιον άλλο οργανισμό ο οποίος έχει τη δικαιοδοσία θέσπισης κανονισμών, και δημιουργηθεί απαίτηση από τρίτα μέρη, ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει οικονομικά τον πλοιοκτήτη για ζητούμενες απαιτήσεις.

19. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b).

20. . BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (c).

21. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (c) (iii).

Κατά την τέταρτη παράγραφο (d) της ρήτρας, αναφέρει ότι εάν ο εκναυλωτής²² συμφωνήσει να διασχίσει μέσα από πειρατική περιοχή, όποιο κόστος δημιουργήθηκε από τα μέτρα που πάρθηκαν με σκοπό την προστασία του πλοίου, του πλήρωματος και του φορτίου από κάποια ενδεχόμενη ενέργεια πειρατείας, τότε όλα τα έξοδα τα επωμίζεται ο ναυλωτής.

Τα κόστη που καλείται να καταβάλει ο ναυλωτής σχετίζονται τόσο με τα επιπλέον μέτρα προστασίας που θεσπίστηκαν για την ομαλή και ασφαλή διέλευση του πλοίου από την επικίνδυνη περιοχή, τα επιπλέον ποσά τα οποία πιθανόν να έχει συμφωνήσει ο εκναυλωτής μαζί με το πλήρωμα, αυτό το επιπλέον ποσό θεωρείται σαν (bonus) για το πλήρωμα, όσο και τα κόστη που σχετίζονται με την ασφάλιση του πλοίου μιας και τα ασφάλιστρα αυξάνονται κατά πολύ όταν ένα πλοίο διασχίζει μια επικίνδυνη περιοχή. Τέλος, ο εκναυλωτής οφείλει να αποζημιωθεί εντός 15 ημερών από τον ναυλωτή, από τη χρονική στιγμή που θα λάβει τα αποδεικτικά τιμολόγια για τα μέτρα προστασίας τα οποία λήφθηκαν για την αποφυγή πειρατικής ενέργειας.

Στην Πέμπτη παράγραφο (e), αποσαφηνίζεται κάτι πολύ σημαντικό σχετικά με τον χρόνο. Τονίζεται ρητά, πως ο χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο έχει καταληφθεί από πειρατές δεν θεωρείται ότι το πλοίο βρίσκεται εκτός σύμβασης. Αντ' αυτού το πλοίο είναι εντός σύμβασης, δηλαδή on – hire²³ . Είναι υψίστης σημασίας αυτή η αποσαφήνιση, καθώς σε περίπτωση μη ύπαρξης της ρήτρας του πολέμου η χρονική απόκλιση θεωρείται ως χρόνος εκτός σύμβασης δηλαδή off – hire.

Στην έκτη παράγραφο (f) της ρήτρας, παραθέτονται όλες οι υποχρεώσεις που έχει ο ναυλωτής σε σχέση με τον ναύλο που οφείλει να καταβάλει. Πιο συγκεκριμένα, όπως έχει ήδη προαναφερθεί σε προγενέστερη παράγραφο, το πλοίο παραμένει εντός σύμβασης ακόμα και αν έχει καταληφθεί από πειρατές. Από την πλευρά του εκναυλωτή αυτό είναι όφελος, καθώς χωρίς να προσφέρονται οι συμφωνηθέντες υπηρεσίες ο ναύλος καταβάλλεται κανονικά. Από την άλλη πλευρά όμως, αυτή των ναυλωτών μια τέτοια πρακτική είναι εξαιρετικά ζημιογόνα. Σε αυτή την περίπτωση, η συγκεκριμένη παράγραφος της ρήτρας αυτής αναφέρει πως ο ναυλωτής²⁴ έχει την υποχρέωση να καταβάλει κανονικά τον ναύλο μέχρι και την 91^η ημέρα ομηρίας του πλοίου από τους πειρατές, μετά από το συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο, δεν οφείλει να καταβάλει τον συμφωνηθέντα ναύλο στον εκναυλωτή. Παρόλα αυτά το πλοίο βρίσκεται εντός σύμβασης. Εν συνεχεία αναγράφεται ότι ο ναυλωτής δεν είναι υπεύθυνος για την επιστροφή του πλοίου στην κατοχή του εκναυλωτή, αν και εφόσον η καθυστέρηση οφείλεται σε πειρατική ενέργεια.

22. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (d).

23. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (e).

24. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (f).

Τέλος, στην έβδομη και τελευταία παράγραφο (g) της ρήτρας αυτής καθορίζεται ουσιαστικά η ισχύ της. Πιο αναλυτικά, ξεκαθαρίζεται πως η ρήτρα της πειρατείας²⁵ υπερέχει των άλλων ρητρών του ναυλοσυμφώνου, οι οποίες έχουν και αυτές προ συμφωνηθεί, αναγραφεί και υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης, παρόλα αυτά έχει ισχύ αποκλειστικά για το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο και μόνο.

Στην πραγματικότητα, με τη συγκεκριμένη ρήτρα εντός του ναυλοσυμφώνου ο εκναυλωτής αποδεσμεύεται από οποιαδήποτε ευθύνη και υποχρέωση μπορεί να προκληθεί στον ναυλωτή από πράξεις οι οποίες εμπίπτουν στην πειρατεία.

Πριν τη ρήτρα που εισήγαγε η BIMCO TO 2009 η σύναψη ναυλοσυμφώνων γίνονταν με το War Risk Clause for Time Charter 2004 (Conwartime 2004²⁶).

3.5.3 Ρήτρα πειρατείας χρονοναύλωσης BIMCO 2013

Ο οργανισμός της BIMCO το 2013 αναθεώρησε και αναδιατύπωσε της προηγούμενης έκδοσης ρήτρα (BIMCO 2009), έτσι κάποιες παράγραφοι τροποποιήθηκαν μερικώς με κύριο σκοπό απλοποίηση και αποσαφήνιση του κειμένου.

Έπειτα από το συμβάν του “Triton Lark²⁷”, θεωρήθηκε αναγκαίο να επαναδιατυπωθεί και να διευκρινιστεί η πρώτη παράγραφος της ρήτρας, καθώς είχε δημιουργηθεί μια αναστάτωση αναφορικά με το τι ισχύει και τι δεν ισχύει σχετικά με το αν απέκλινε ή όχι της πορείας του ο εκναυλωτής.

Σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο (a), ο πλοίαρχος είχε το νόμιμο δικαίωμα να αλλάξει την πορεία του αν θεωρούσε πως η περιοχή που θα διέσχιζαν ‘‘μπορεί να άνηκε’’ ή ‘‘ ενδέχεται να είναι’’ στις περιοχές υψηλής επικινδυνότητας. Επειδή ήταν αδύνατον να «καταμετρηθεί» ο κίνδυνος , έτσι αναπροσαρμόστηκε η πρώτη παράγραφος. Ο προσδιορισμός μιας γεωγραφικής περιοχής σε πειρατική ή μη καθίσταται με τη βοήθεια της CONWARTIME 2013²⁸, κατά την οποία διευκρινίζεται για το ποια περιοχή θεωρείται ή όχι επικίνδυνη, και κατά συνέπεια αν το εκάστοτε πλοίο έχει ή όχι τη δικαιοδοσία στο να διασχίσει την συγκεκριμένη περιοχή.

Στην Τρίτη παράγραφο της ρήτρας (c) η οποία και αυτή τροποποιήθηκε με τη σειρά της, εστιάζει στα μέτρα τα οποία έχει τη δυνατότητα να πάρει ο πλοιοκτήτης για την διασφάλιση του πλοίου και του πληρώματος. Στην αναθεωρημένη έκδοση της ρήτρας, αναγράφεται ρητά η ύπαρξη (επιβίβαση – αποβίβαση) εξειδικευμένου και εξοπλισμένου προσωπικού ασφαλείας²⁹ στο πλοίο. Στην ουσία η τροποποίηση που έγινε προσθέτει χρόνο , ο οποίος δεν θεωρείται ως χρόνος εκτός σύμβασης, στο να επιβιβαστεί και να αποβιβαστεί το προσωπικό ασφαλείας.

25. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2009. Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 (bimco.org) , (g).

26. BIMCO – War Risk Clause for Time Charter 2004 Διαδικτυακή πηγή: War Risk Clause for Time Charters, 2004 (CONWARTIME 2004) (bimco.org) .

27. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) – Explanatory Notes .

Επιπρόσθετα στην ίδια παράγραφο, σύμφωνα με τη ρήτρα της προηγούμενης έκδοσης του 2009 τονιζόταν πως ο εκναυλωτής όφειλε να προσαρμόζεται με την υπάρχουσα σύμβαση ασφάλισης που είχε ήδη υπογράψει με τον ασφαλιστή³⁰. Στην ουσία αυτή η πρόταση ανάγκαζε τον εκναυλωτή ο ασφαλιστής στο να λάβει κάποια μέτρα προστασίας. Αυτό όμως δεν υφίστανται, καθώς ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αναγκάσει τον ασφαλισμένο να λάβει κάποια μέτρα προστασίας, αντ' αυτού οφείλει να απαιτήσει από τον ασφαλισμένο να συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς, τα μέτρα και τις όποιες εντολές δίνονται από διεθνείς οργανισμούς όπως παραδείγματος χάρη η United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), καθώς και να εφαρμόζει πιστά τις Βέλτιστες πρακτικές (Best Management Practices – BMP)³¹.

Σύμφωνα με την τέταρτη κατά σειρά παράγραφο (d) της προηγούμενης έκδοσης οι ναυλωτές όφειλαν να καλύπτουν την ασφάλεια του πλοίου η οποία σχετιζόταν με πράξεις που συνέπιπταν στην πειρατεία. Παρόλα αυτά, ο τρόπος με τον οποίο ήταν διατυπωμένος ο όρος δημιουργούσε συχνά μια σύγχυση σχετικά με το τι ήταν στη δικαιοδοσία του ναυλωτή. Η ανανεωμένη έκδοση ήταν πιο λεπτομερής αναφορικά με το τι συνέπιπτε στην ευθύνη του ναυλωτή. Αναλυτικότερα, ο ναυλωτής είναι αρμόδιος για οποιοδήποτε επιπλέον ασφαλιστρο εκτός από το σύνηθες ασφαλιστρο το οποίο το επωμίζεται ο εκναυλωτής. Τα επιπλέον κόστη που μπορεί να προκύψουν είναι απόρροια της διάσχισης του πλοίου από μια συγκεκριμένη υψηλής επικινδυνότητας περιοχή³².

Η έκτη παράγραφος, σύμφωνα με την προηγούμενη έκδοση είχε διατυπωθεί πως ο ναυλωτής όφειλε να καταβάλει κανονικά τον ναύλο έως και την 91^η ημέρα όπου το πλοίο θα είναι υπό καθεστώς κατάληψης. Παρόλα αυτά δεν αναγράφεται σε κανένα σημείο, ότι οι υποχρεώσεις του ναυλωτή παύουν να ισχύουν μετά από αυτή τη μέρα. Εντούτοις, στην ανανεωμένη έκδοση της ρήτρας εντάσσονται οι διαπραγματεύσεις μετά τη 91^η ημέρα³³.

Τέλος, η τελευταία τροποποίηση που παρατηρήθηκε σχετίζεται με τις ζημιές που μπορεί να έχει υποστεί το πλοίο μετά το πέρας των πειρατών. Στην προηγούμενη έκδοση της ρήτρας δεν αναγράφεται σε κανένα σημείο η πρόβλεψη για τυχόν ζημιές. Συνεπώς, σύμφωνα με την ανανεωμένη ρήτρα αποσαφηνίζεται το ότι οι ναυλωτές οφείλουν να καταβάλουν τον ναύλο ακόμα και για τον χρόνο που χάθηκε μετά το πέρας την παράδοσης του πλοίου στους εκναυλωτές, ο οποίος σχετιζόταν με την επισκευή των εκάστοτε ζημιών που προκλήθηκαν³⁴.

28.. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) – Explanatory Notes .

29. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (c) .

30. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) – Explanatory Notes .

31. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (c) & Explanatory Notes .

32. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (d) .

3.5.4 Ρήτρα πειρατείας INTERTANKO

Ο Διεθνής Οργανισμός Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Association of International Tanker Owner – INTERTANKO) , έπειτα από την αδιάκοπη και σοβαρή πειρατική δράση στον κόλπο του Άντεν αλλά και εκτός από την περιοχή της Σομαλίας, δημιουργήθηκε η ανάγκη πληροφόρησης στην αγορά των ναυλοσυμφώνων σχετικά με θέματα που αφορούσαν πιθανές πειρατικές ενέργειες, οι οποίες θα διαλεύκαναν το μέχρι τότε αγνό τοπίο στην αγορά. Όπως έγινε με τον οργανισμό της BIMCO ακολούθως και η INTERTANKO με τη σειρά της, δημοσίευσε σε πρώτη φάση μια σειρά από συμβουλές σχετικά με θέματα που αφορούσαν την πειρατεία. Έπειτα ο οργανισμός δημιούργησε τη σχετική ρήτρα στα τέλη του 2008 και πιο συγκεκριμένα τον Δεκέμβρη του ίδιου έτους.

Την περίοδο εκείνη πολλά ήδη υπάρχοντα ναυλοσύμφωνα δεν προέβλεπαν καν τον ενδεχόμενο ένα πλοίο να δεχθεί πειρατική επίθεση διασχίζοντας τις περιοχές εκείνες³⁵. Ως εκ τούτου, οι ιδιοκτήτες των πλοίων οφείλουν να ελέγχουν και να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί σχετικά με τους όρους των ήδη υφιστάμενων ναυλοσυμφώνων αλλά και φορτωτικών που έχουν υπογράψει. Ακόμα και μια παράβλεψη ενός όρου μπορεί να σημάνει την αποζημίωση των ναυλωτών ή ακόμα και τη λήψη του ναυλοσυμφώνου.

Τέλος, η ρήτρα της INTERTANKO σχετικά με τη πειρατεία αποτελείται από πέντε παραγράφους και είναι παρεμφερείς με αυτές της BIMCO.

3.6 Ρήτρες πειρατείας κατά τη ναύλωση κατά ταξίδι

Ως ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter – VC³⁶) νοείται η ναύλωση κατά την οποία ο εκναυλωτής, δηλαδή ο ιδιοκτήτης του πλοίου, αναλαμβάνει να μεταφέρει το επιθυμητό μεταφερόμενο φορτία για λογαριασμό τρίτων. Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης παρατηρείται κυρίως στη spot αγορά της ναυτιλίας.

Πιο συγκεκριμένα, στη ναύλωση κατά ταξίδι το πλοίο κερδίζει ναύλα ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου σύμφωνα πάντα με του αναγραφόμενους όρους του ναυλοσυμφώνου στο οποίο αναγράφεται ο ακριβής όγκος του φορτίου, το λιμάνι ή τα λιμάνια φορτοεκφόρτωση, χρόνος αναμονής (οι λεγόμενες σταλίες – laytime³⁷) όπως επίσης και στα σχετικά πρόστιμα που θα προκύψουν σε περίπτωση επισταλίας (demurrage³⁸). Τα κόστη στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη.

33. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) – Explanatory Notes .

34. BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (f).

35. MarineLink (09/02/2009). Διαδικτυακή πηγή: Intertanko Provides Model Piracy Clauses (marinelink.com).

36. Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:248.

37. Σταλία – Laytime: Το χρονικό διάστημα ,που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών σε ένα ναυλοσύμφωνο, και στη διάρκεια του οποίου ο εκναυλωτής θα έχει το πλοίο διαθέσιμο για φορτοεκφόρτωση./ Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:249 .

3.6.1 Ρήτρα πειρατείας ναύλωσης κατά ταξίδι BIMCO 2009

Όπως υποδηλώνει και ο τίτλος της ρήτρας, η συγκεκριμένη ρήτρα έχει σχεδιαστεί για να καλύπτει αποκλειστικά ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι. Συγκριτικά με τα άλλα δύο είδη ναυλοσυμφώνων που υπάρχει η ρήτρα πειρατείας, στο κατά ταξίδι ναυλοσύμφωνο υπάρχει μια σημαντική διαφορά. Η κύρια διαφορά είναι ότι οι ιδιοκτήτες δεν έχουν το δικαίωμα να επικαλεστούν τη ρήτρα εάν ο κίνδυνος της πειρατείας προϋπήρχε κατά τη διάρκεια της οριστικοποίησης της συμφωνίας.

Μια τέτοια κατάσταση θα έδινε πλεονέκτημα στον εκάστοτε ιδιοκτήτη στο να προαπαιτήσει ένα ναυλοσύμφωνο με συμφωνημένους όρους γνωρίζοντας ήδη το επίπεδο κινδύνου μιας πειρατικής επίθεσης κατά τη διάρκεια της προκαθορισμένης διαδρομής, μόνο και μόνο για να διαλέξουν μια άλλη εφεδρική διαδρομή με το που ξεκινούσε το ταξίδι.

Στην πρώτη παράγραφο (a) της ρήτρας³⁹, λέγεται ότι είναι στην προσωπική ευχέρεια του πλοίαρχου(και κατ' επέκταση και ο ιδιοκτήτη) του εκάστοτε πλοίου, στο να αλλάξει διαδρομή και να επιλέξει έναν πιο ασφαλή θαλάσσιο δρόμο για να φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης αν και εφόσον η προσυμφωνημένη , βάσει ναυλοσυμφώνου, διαδρομή θεωρηθεί επικίνδυνη. Στην ουσία η ρήτρα της πειρατείας δίνει το νόμιμο δικαίωμα στον πλοίαρχο να βγει εκτός της προβλεπόμενης πορείας. Αυτή η παράκαμψη ευσταθεί μόνο στην περίπτωση που υπάρχει κάποιος υπαρκτός κίνδυνος (ο οποίος και θα πρέπει να αποδειχθεί εν συνεχεία) τόσο για το πλήρωμα και το πλοίο όσο και για το μεταφερόμενο φορτίο.

Στην δεύτερη παράγραφο (b) της ρήτρας⁴⁰, τονίζει πως αν το πλοίο διασχίσει προς ή μέσω μιας περιοχής υψηλής επικινδυνότητας μέσω της οποίας μπορεί να πραγματοποιηθεί πειρατική ενέργεια τότε οι ιδιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να:

- I. Λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, μέσω των οποίων θα διαφυλαχθεί η ακεραιότητα τόσο του πλοίου και του πληρώματος όσο και του μεταφερόμενου φορτίου. Τα μέτρα προστασίας ενδεικτικά περιλαμβάνουν την αλλαγή πορείας, την χρήση ειδικευμένου προσωπικού ασφαλείας, της πλεύσης κατά τις νυχτερινές ώρες κ.α.⁴¹
- II. Συμμορφώνονται σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες και συστάσεις των ασφαλιστών, που έχουν την δικαιοδοσία , πάντα σύμφωνα με τους όρους της ασφάλισης.⁴²
- III. Να συμμορφώνονται σύμφωνα με όλες τις οδηγίες, εντολές, συστάσεις καθώς και συμβολές που λαμβάνονται από την κυβέρνηση της σημαίας που έχει το πλοίο καθώς και από άλλες αρχές ή κυβερνήσεις στις οποίες εμπίπτουν οι ιδιοκτήτες.⁴³

38. . Επιστάλια – Demurrage: Τα χρήματα που καταθέτονται στον πλοιοκτήτη για πιθανές καθυστερήσεις για τις οποίες όμως δεν είναι υπεύθυνος και αφορούν περιόδους μετά την σταλία. / Martin Stopford, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017, σελ.:249 .

39. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (a) .

IV. Να συμμορφώνονται σύμφωνα με τους όρους οποιουδήποτε ψηφίσματος του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών καθώς και στις εντολές οποιουδήποτε άλλου εθνικού φορέα.⁴⁴

Στην τρίτη κατά σειρά παράγραφο (c), επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη ρήτρα θα πρέπει να ενταχθεί σε οποιαδήποτε φορτωτική που εκδίδεται σύμφωνα με το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο. Από πλευράς τους οι ναυλωτές θα πρέπει να αποζημιώσουν οικονομικά τους εκναυλωτές έναντι όλων των υποχρεώσεων ή συνεπειών που μπορεί να δημιουργηθούν από την υπογραφή του πλοιάρχου του πλοίου σε φορτωτική.

Στην τελευταία παράγραφο (d)⁴⁵, τονίζεται πως η ρήτρα της πειρατείας υπερέχει των άλλων ρητρών του ναυλοσυμφώνου, οι οποίες έχουν και αυτές προ συμφωνηθεί, αναγραφεί και υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης, παρόλα αυτά έχει ισχύ αποκλειστικά για το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο και μόνο

3.6.2 Ρήτρα πειρατείας ναύλωσης κατά ταξίδι BIMCO 2013

Η αναθεωρημένη έκδοση της ρήτρας πολέμου κατά ταξίδι (BIMCO 2013) δεν έχει απόκλιση από εκείνη της προηγούμενης έκδοσης.

3.7 Ρήτρες πολέμου

Σε προηγούμενη υποενότητα είδαμε ότι υπάρχει διαφορά στην έννοια των κινδύνων πολέμου από εκείνη των λοιπών θαλάσσιων κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα ο ναύλος καθώς και το πλοίο είναι ασφαλισμένα στο Institute War and Strikes Clause Hulls (IWSC(H)). Το μεταφερόμενο φορτία από την άλλη πλευρά καλύπτεται ασφαλιστικά από άλλες συμβάσεις. Για την εισαγωγή πολεμικών ρητρών στα ναυλοσύμφωνα καταλυτική ήταν η υπόθεση του Panamanian Oriental Steamship Corporation v. Wright το 1970⁴⁶.

40. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) .

41. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (i)

42. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (ii).

43. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (iii).

44. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (iv)

45. BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (d).

46. Law Explorer (16/10/2015). Διαδικτυακή πηγή: WAR AND STRIKES RISKS | (lawexplores.com)

3.7.1 Κατηγοριοποίηση ρητρών πολέμου

Οι ρήτρες πολέμου μπορούν ουσιαστικά να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες⁴⁷ ως εξής:

- ❖ Ρήτρες ακύρωσης συμβολαίου λόγω πολέμου.
- ❖ Ρήτρες πολεμικού κινδύνου.
- ❖ Και τέλος Ρήτρες εξαιρέσεως πολέμου.

3.7.1.1 Ρήτρες ακύρωσης συμβολαίου λόγω πολέμου (War cancellation clauses)

Κύριος στόχος της συγκεκριμένης ρήτρας είναι να δοθεί η δυνατότητα ακύρωσης της ναύλωσης και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη, στην περίπτωση που λόγω των τρεχόντων πολεμικών εξελίξεων η αγορά των ναύλων έχει αλλάξει ή ακόμα και όταν η εμπορική δραστηριότητα του πλοίου δεν είναι εφικτή λόγω των πολεμικών εξελίξεων.

Είθισται η συγκεκριμένη κατηγορία ρήτρα να υφίστανται σε ναυλοσύμφωνα μακρά διάρκεια όπως στη χρονοναύλωση ή στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς.

3.7.1.2 Ρήτρες πολεμικού κινδύνου (War risk clauses)

Οι ρήτρες αυτής της κατηγορίας θα πρέπει να αναγράφονται σε όλους τους τύπους ναυλώσεων συγκριτικά με την προαναφερθείσα ρήτρα η οποία κατά κύριο λόγο βρίσκεται στις ναυλώσεις μεγάλης διάρκειας.

Η ρήτρα πολεμικού κινδύνου θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και έναν ακόμη ορισμό της έννοιας του «πολεμικού κινδύνου». Με την έννοια αυτή εκτός από την πρωταρχική έννοια του πολεμικού κινδύνου σαν αυτούσια έννοια συμπεριλαμβάνονται και άλλες παρεμφερείς έννοιες που σχετίζονται με τον πόλεμο.

Είναι υψίστης σημασίας να αναγράφονται στη ρήτρα, ρητά, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών όταν το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο βρίσκονται αντιμέτωποι με πολεμικούς κινδύνους.

3.7.1.3 Ρήτρες εξαιρέσεως πολέμου (war exclusion clauses)

Οι ρήτρες εξαιρέσεως πολέμου καλύπτουν ενδεικτικά τις παρακάτω υποκατηγορίες⁴⁸ οι οποίες σχετίζονται με πολεμική δραστηριότητα:

- ❖ Εμφύλιος πόλεμος.
- ❖ Εξέγερση.
- ❖ Ανταρσία.
- ❖ Κατάληψη.
- ❖ Επίταξη κ.α.

47. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, *Ναυτασφαλίσεις*, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 226

48. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, *Ναυτασφαλίσεις*, Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015, σελ.: 227

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ - ΑΓΓΛΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ & ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

3.8 Αγγλικό δίκαιο και πειρατεία

Ο Αγγλικός νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 (M.I.A. 1906) θεωρεί την πειρατεία ως ένα από τα βασικά ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλισης ακόμα και στις μέρες μας.

Σύμφωνα με το άρ.3 της M.I.A 1906⁴⁹, η πειρατεία εντάχθηκε στους θαλάσσιους κινδύνου. Δηλαδή, σε όλους εκείνους τους κινδύνους που γίνονται κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου είτε στη θάλασσα είτε από τη θάλασσα. Επομένως και οι πράξεις πειρατείας εμπίπτουν σε αυτούς τους κινδύνους. Συγκριτικά με την ασφάλιση του φορτίου η πειρατεία χαρακτηρίστηκε αρχικά ως θαλάσσιος κίνδυνος ενώ στη συνέχεια θεωρήθηκε ως κίνδυνος παντός κινδύνου. Παρόλα αυτά αυτό τροποποιήθηκε μετά το 1937 εξαιτίας του ξεσπάσματος του εμφυλίου πολέμου της Ισπανίας, όπου η πειρατεία θεωρήθηκε ως πολεμικός κίνδυνος.

Κατά το 1982 με την έκδοση του Institute Cargo Clauses η αντιμετώπιση της πειρατείας σαν κίνδυνος άλλαξε εκ νέου. Αν και η πειρατεία δεν καλυπτόταν ασφαλιστικά από τις υπάρχουσες ρήτρες φορτίου B και C (Cargo Clauses B & Cargo Clauses C) του Ινστιτούτου, αντ' αυτού καλυπτόταν από τις ρήτρες φορτίου A (Cargo Clauses A). Στην ενότητα 6.2 της ρήτρα φορτίου A (Cargo Clauses A) η πειρατεία αποκλείεται ρητά από τις εξαιρούμενες πολεμικές ρήτρες. Πρακτικά αυτό σημαίνει πως εμπίπτει στην ασφαλιστική κάλυψη της ρήτρας φορτίου A ως θαλάσσιος κίνδυνος.

Εν κατακλείδι, στον αγγλικό δίκαιο η πειρατεία ως θαλάσσιος κίνδυνος καλύπτεται ασφαλιστικά ενώ η πειρατεία ως πολεμικός κίνδυνος εξαιρείται της ασφαλιστικής κάλυψης.

49. English Marine Insurance Act 1906, 8 Edw. 7 c.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η θαλάσσια «πειρατεία» θεωρείται μια από τις δραστηριότητες του ανθρώπου η οποία σχετίζεται με το θαλάσσιο εμπόριο και γενικότερα τις θαλάσσιες μεταφορές, της οποίας η προέλευση τοποθετείται χρονικά κατά την ίδια περίοδο.

Η πειρατεία είναι μια δραστηριότητα η οποία έχει πολλές διακυμάνσεις σχετικά με τις περιόδους ύφεσης και κάμψης αυτής. Υπάρχουν δηλαδή, χρονικοί περίοδοι κατά τους οποίους υποχωρεί και δεν υπάρχει μεγάλη δραστηριότητα πειρατείας, ενώ από την άλλη υπάρχουν και περίοδοι κατά τους οποίους η πειρατεία ανακάμπτει δραματικά. Αυτές οι συνθήκες φυσικά επηρεάζονται άμεσα από τις διεθνείς συγκυρίες που επικρατούν καθώς και από τις γεωπολιτικές εντάσεις που υπάρχουν.

4.1 Ορισμός πειρατείας

4.1.1 Ορισμός πειρατείας

Σύμφωνα με το άρ. 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay 1982 (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea), εκπηγάζουν τρία στοιχεία της νομικής φύσης του εγκλήματος της πειρατείας¹. Επομένως, «πειρατεία» είναι μια παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή αρπαγής:

- ❖ Που γίνεται από μέλη του πληρώματος ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους στην ανοιχτή θάλασσα,
- ❖ Για ιδιωτικούς σκοπούς και
- ❖ Οδηγείται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, περιουσιακών στοιχείων ή προσώπων, σε μέρος το οποίο δεν υπόκεινται στη δικαιοδοσία κάποιου κράτους.

Μεμονωμένα ποινικά υπεύθυνος για πειρατεία νοείται όποιος μετέχει με τη θέληση του σε πράξεις που εμπίπτουν σε πράξεις πειρατείας, αλλά και όποιος κατευθύνει ή εν γνώσει του διευκολύνει τις προαναφερθείσες πρακτικές.

Από τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι ως προς την μη νόμιμη πράξη βίας, κράτησης ή αρπαγής, κατά πρώτον η έννοια του παράνομου που προαναφέρθηκε θεωρείται περιττολογία, καθώς στο διεθνές δίκαιο κάθε πράξη βίας που δεν υπάγεται στη νόμιμη άμυνα θεωρείται παράνομη. Κατά δεύτερον, η μη νόμιμη βία που γίνεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο, μπορεί να μην καταπατά το διεθνές δίκαιο αλλά δεν θεωρείται πειρατεία.

Πειρατεία, επίσης μπορεί να θεωρηθεί η παράνομη πράξη που πράττεται από ιδιωτικό πλοίο χωρίς εθνικότητα, πολεμικό πλοίο το οποίο έχει καταληφθεί από στασιαστές, σύμφωνα με το άρ. 102, όπως επίσης και δημόσιο πλοίο διεθνώς μη αναγνωρισμένης οντότητας.

1. Τσάλτας Γρηγόρης & Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, τόμος Α', εκδόσεις Ι.

Σιδέρης, 2003, σελ. 363-369.

Εννοιολογικά, ο ορισμός της πειρατείας καλύπτει ένα ευρύτερο φάσμα καθώς καλύπτει εκτός από τα θαλάσσια περιστατικά και τα εναέρια περιστατικά όπως για παράδειγμα την αεροπειρατεία. Παράλληλα, ο ορισμός υπόκειται σε κάποιους περιορισμούς καθώς οι πράξεις που συνιστούν την πειρατεία (θαλάσσια ή εναέρια) θα πρέπει να πράττονται είτε από το πλήρωμα του πλοίου (ή του αεροσκάφους) ή από τους ίδιους του επιβαίνοντες του πλοίου (ή του αεροσκάφους αντίστοιχα) , και να στρέφονται ενάντια άλλου πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα.

Επομένως, οι πράξεις που υπόκεινται στις πρακτικές της πειρατείας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, οι οποίες λαμβάνουν χώρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους και όχι στην ανοιχτή θάλασσα, επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα και μόνο με το εσωτερικό δίκαιο που διέπεται από το εκάστοτε κράτος σχετικά με ζητήματα πειρατείας.

4.1.2 Ορισμός του IMO για την πειρατεία

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO – International Maritime Organization) δρώντας ως το πλέον μοναδικό και υπεύθυνο όργανο του ΟΗΕ (Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών) σχετικά με την αντιμετώπιση και εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας σε διεθνές επίπεδο, έχει υιοθετήσει τον ορισμό της Διεθνούς Συμβάσεως (UNCLOS) προσθέτοντας παρόλα αυτά ένα επιπλέον στοιχείο. Το επιπρόσθετο στοιχείο είναι η «**ένοπλη ληστεία**²» η οποία εντάσσεται στον ορισμό της πειρατείας(παράγραφος 2.2 , ψήφισμα A.1025(26)).

4.2 Είδη πειρατείας

Στις θαλάσσιες μεταφορές, υπάρχουν πολλά και ποικίλα είδη πειρατείας που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου. Τα πιο συχνά είδη είναι τα παρακάτω:

- ❖ **Χαμηλού επιπέδου ένοπλη ληστεία:** Σε αυτό το πρώτο είδος πειρατείας, οι ένοπλοι δράστες επιβαίνοντας σε μικρού μήκους ταχύπλοα σκάφη προσπαθούν να προσεγγίσουν τα ποντοπόρα πλοία, με σχετικά πενιχρό εξοπλισμό, με κύριο σκοπό τους να επιβιβαστούν στο εκάστοτε πλοίο και να αρπάξουν οτιδήποτε αυτοί θεωρούν πολύτιμο. Τέτοιου είδους πρακτικές θεωρούνται ως μικρής έντασης συμβάντα.

2. Πηγή: Piracy and armed robbery against ships (imo.org)

- ❖ **Μεσαίου επιπέδου οργανωμένη επίθεση ή ένοπλη ληστεία:** Το δεύτερο κατά σειρά είδος πειρατείας είναι πιο οργανωμένο και προσχεδιασμένο από τις εκάστοτε συμμορίες τη περιοχής, οι οποίες έχουν ουσιαστικές και πιο έγκυρες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που θα διασχίσουν την περιοχή, τον τύπο του πλοίου, το φορτίο που μεταφέρει, τη χώρα προέλευσης καθώς και τον τελικό προορισμό. Έτσι, έχοντας όλα αυτά τα πολύτιμα στοιχεία στα χέρια τους οι συμμορίες είναι πολύ καλύτερα στελεχωμένες. Συνήθως, οι συμμορίες σε αυτή την περίπτωση επιβαίνουν σε μεγαλύτερο ταχύπλοο σκάφος, είθισται να ακολουθεί και ένα μικρότερου μήκους ταχύπλοο, και οι πειρατές εκτός από τα όπλα είναι εξοπλισμένοι και με ασύρματους πομπούς έτσι ώστε να επικοινωνούν τόσο ανά μεταξύ τους όσο και να παρεμβάλουν τις συχνότητες των πλοίων που στοχεύουν. Στο συγκεκριμένο είδος πειρατείας, ως επί το πλείστον επιλέγονται μεγάλα δεξαμενόπλοια καθώς και εμπορικά πλοία.
- ❖ **Απαγωγή και εξαγορά:** Η τρίτη και τελευταία κατηγορία θεωρείται ως υψηλής εντάσεως κλίμακας πειρατική δράση, καθώς οι συμμορίες πειρατών απαγάγουν είτε μέλη του πληρώματος είτε και ολόκληρο το πλοίο, αν αυτό φυσικά μπορεί να υλοποιηθεί, και έπειτα έρχονται σε επικοινωνία με τη διαχειρίστρια εταιρεία και ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις σχετικά με τα λύτρα τα οποία εκείνοι αποζητούν με αντάλλαγμα την επιστροφή είτε των μελών όπου απήχθησαν είτε του πλοίου. Φυσικά σε αυτή την περίπτωση οι διαπραγματεύσεις μπορεί να κρατήσουν αρκετό διάστημα μέχρι να βρεθεί μια χρυσή τομή και για τις δύο πλευρές.

4.3 Πράξεις που δεν εμπίπτουν στην έννοια της πειρατείας

Οι πρακτικές βίας στην ανοιχτή θάλασσα από πλευράς των πλοίων σε άλλα πλοία είναι κατά κύριο λόγο παράνομες, παρόλα αυτά υπάρχει πιθανότητα να μην υπάγονται στον ορισμό του εγκλήματος της πειρατείας.

Σε διεθνές επίπεδο, τόσο οι κυβερνήσεις όσο και τα εθνικά δικαστήρια έχουν προσπαθήσει κατά καιρούς να ενσωματώσουν όλες τις πιθανές πρακτικές βίας στις πράξεις της πειρατείας. Αυτό πιθανότατα να συμβαίνει είτε γιατί ομόφωνα επιθυμούν μια ενιαία καταδίκη (σε διεθνές επίπεδο) είτε γιατί με αυτό τον τρόπο έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να ενισχύσουν τη δικαιοδοσία τους. Η δυσκολία τέτοιου είδους περιστατικών διερευνάται υπό το πρίσμα της διατήρησης της τάξης, αστυνόμευσης και αυτοψίας εκτός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης του εκάστοτε κράτους,

Πέρα από αυτά που προαναφέρθηκαν στην παραπάνω παράγραφο, υπάρχουν περιπτώσεις που ενώ δεν υπάγονται στον ορισμό της πειρατείας, μολαταύτα θεωρούνται στην ουσία ως περιπτώσεις πειρατείας σύμφωνα με τον L.F.L. Oppenheim³.

3. Oppenheim, International Law, Volume I., 8th Edition, 1924, page.: 227-228.

Οι βασικότερες κατηγορίες πράξεων όπου εντοπίζονται αλλά δεν εμπίπτουν θεωρητικά στο διεθνές έγκλημα της πειρατείας είναι οι εξής:

- ❖ **Κατάληψη πλοίου από αντάρτες:** Τα πλοία τα οποία ελέγχονται από αντάρτες, αν δεν αντιμετωπίζονται ως εμπόλεμοι από άλλα τρίτα κράτη, τότε δε μπορεί να εννοηθεί ότι ασκούν πράξεις πειρατείας. Οι Η.Π.Α έχουν εξισώσει τους αντάρτες με τους πειρατές.
- ❖ **Βία που προξενείτε από τους ίδιους τους επιβάτες του πλοίου:** Για να χαρακτηριστεί ένα τέτοιο συμβάν ως πειρατικό θα πρέπει να υπάρχει παράλληλα και άλλο πλοίο το οποίο θα μετέχει στην πράξη. Για να γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι η «βία που προέρχεται από επιβάτες του ίδιου του πλοίου» δεν θεωρείται πράξη πειρατείας θα αναφερθούν παρακάτω δύο αληθινά παραδείγματα:
 - ❖ Στις 22 Ιανουαρίου του 1961, το κρουαζιερόπλοιο Santa Maria με σημαία Πορτογαλίας, έπλεε με 600 επιβάτες στην ανοιχτή θάλασσα προς Καραϊβική, όπου και καταλήφθηκε από ένοπλους οπαδούς, ένθερμους υποστηρικτές του Στρατηγού Delgado, πολιτικού αντιπάλου του Προέδρου Salazar της Πορτογαλίας οι οποίοι είχαν επιβιβαστεί αρχικά στο πλοίο ως απλοί επιβάτες με απώτερο σκοπό να μη γίνει αντιληπτή η πραγματική τους ταυτότητα⁴. Συνέπεια αυτής της κατάληψης ήταν ο τραγικός απολογισμός των νεκρών μελών του πληρώματος καθώς και ο απόπλους του πλοίου προς άγνωστη κατεύθυνση. Η κυβέρνηση της Πορτογαλίας μετά το συμβάν ζήτησε τη βοήθεια των βρετανικών και αμερικανικών πλοίων για την κατάσχεση του κρουαζιερόπλοιου και τον χαρακτηρισμό του ως «πειρατικό». Το κρουαζιερόπλοιο όντως συνελήφθη από το πολεμικό πλοίο των Η.Π.Α και έπειτα από μια σειρά διαπραγματεύσεων έδωσε σε λιμάνι της Βραζιλίας όπου και απελευθερώθηκαν όλοι οι επιβαίνοντες καθώς και δόθηκε πολιτικό άσυλο στους δράστες. Παρά τις τραγικές συγκυρίες που συνέβαλλαν στον συγκεκριμένο ταξίδι, το γεγονός ότι οι πράξεις βίας που διαδραματίστηκαν δεν ήταν ενάντια σε άλλο πλοίο, δεν χαρακτηρίστηκε το συμβάν ως πειρατεία.

4. Harris D.J., Cases and Materials on International Law, Sweet & Maxwell 6th Edition, 1991, pages.: 407 – 409.

- ❖ Τέλος, τον Απρίλιο του 1960 δύο ναυαγοί πολίτες των Η.Π.Α. κολύπησαν έως τις Μπαχάμες όπου ήταν Βρετανική αποικία, κατάσχεσαν το πλοίο *Munel II*, δολοφόνησαν τον καπετάνιο του πλοίου και κατέφθασαν στην Κούβα. Από τη μια πλευρά η κυβέρνηση της Βρετανίας εξέδωσε την έκδοση τους ενώ από την άλλη πλευρά η Κούβα ισχυρίστηκε πως επρόκειτο για πειρατεία. Ως εκ τούτου είχε το δικαίωμα να δικάσει τους παραβάτες και να κρατήσει το πλοίο. Παρόλα αυτά η κυβέρνηση της Βρετανίας επέμεινε στην άποψη πως εφόσον δεν διαπράχθηκε επίθεση ενάντια σε άλλο πλοίο δεν πρόκειται για πειρατεία, όπως και το ότι η δολοφονία του καπετάνιου διαδραματίστηκε εντός χωρικών υδάτων των νήσων Μπαχάμες όπου ήταν υπό την κυριαρχία τους. Το αποτέλεσμα ήταν ότι οι δύο ληστές και δολοφόνοι εκδόθηκαν στην Μεγάλη Βρετανία και θανατώθηκαν διά απαγχονισμού.

- ❖ **Πράξεις βίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη:** Η αμερόληπτη υπόσταση του εγκλήματος δεν μπορεί να βασιστεί από παράγοντες όπως η ισχύ των πράξεων βίας ή η πιθανή πρόθεση ύπαρξης τους. Για να χαρακτηριστεί μια πράξη ως πειρατεία δε θα πρέπει να έχει διαπραχθεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη του εκάστοτε κράτους.
- ❖ **Τρομοκρατία και πειρατεία:** Πολλές φορές η τρομοκρατία και η πειρατεία συγχέονται. Παρόλα αυτά υπάρχουν πολλές διαφορές μεταξύ των δύο εννοιών. Είναι πλέον σαφές ότι η πειρατεία περιορίζεται μόνο στις βίαιες και παράνομες πρακτικές, οι οποίες πράττονται από ένα πλοίο ενάντια σε ένα άλλο. Οι τρομοκρατικές πράξεις οι οποίες μπορεί να συμβούν σε ένα πλοίο δε θεωρείται πειρατεία καθώς τις περισσότερες φορές τα άτομα που μετέχουν σε αυτές τις πράξεις έχουν πολιτικά ή ακόμα και θρησκευτικά κίνητρα. Επομένως, λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω κίνητρα η τρομοκρατία δεν εμπίπτει στην έννοια της πειρατείας για τον απλούστατο λόγο του ότι δεν θεωρείται σοβαρός κίνδυνος για την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων. Σχετικά με την συγκεκριμένη κατηγορία, ένα αληθινό περιστατικό συνέβαλε στο να κατανοηθεί η διαφοροποίηση των δύο συγγενών θεωρητικά εννοιών. Το 1985 το Ιταλικό πλοίο *Achille Lauro*⁵ καταλήφθηκε από μια ομάδα μελών του Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Οι δράστες επιβιβάστηκαν στη Γένοβα ως απλοί επιβάτες και ενώ το πλοίο συνέχιζε κανονικά τον πλου του από την Αλεξάνδρεια προς το Πορτ.- Σάιντ, ξεκίνησε η αιχμαλωσία όλων των επιβατών υπό την απειλή ότι εάν η κυβέρνηση του Ισραήλ δεν απελευθέρωνε πενήντα Παλαιστίνιους κρατούμενους θα ανατίναζαν το πλοίο με όλους τους επιβαίνοντες μαζί. Τελικά, το αίτημα δεν εκπληρώθηκε και έτσι οι δράστες σκότωσαν όντως έναν Αμερικανοεβραίο επιβάτη και έπειτα τον πέταξαν στη θάλασσα. Εν

τέλει οι δράστες συνελήφθησαν στην Ιταλία και τους απαγγέλθηκαν οι ανάλογες κατηγορίες από το Ιταλικό δικαστήριο. Ο τότε πρόεδρος των Η.Π.Α τόνισε πως το συγκεκριμένο συμβάν θεωρείται πειρατεία, παρόλα αυτά το συγκεκριμένο συμβάν ήταν πράξη αιχμαλωσίας η οποία και δε ρυθμιζόταν από το διεθνές δίκαιο της εποχής.

4.4 Θεσμοθέτηση οικουμενικής δικαιοδοσίας για την λήψη δραστικών μέτρων κατά της πειρατείας

Σύμφωνα με την «αρχή της οικουμενικής δικαιοδοσίας», κάθε κράτος έχει το δικαίωμα ή ακόμα και σε μερικές περιπτώσεις έχει την υποχρέωση, να διώξει ποινικά ορισμένα υψίστης σημασίας εγκλήματα, άσχετα με το που έλαβε χώρα το έγκλημα ή να λαμβάνεται υπόψη η ιθαγένεια τόσο του θύματος όσο και του φερόμενου ως δράστη⁶.

Η παραδοχή της οικουμενικής δικαιοδοσίας υποδηλώνει ότι η διεθνής κοινότητα θεωρεί ορισμένα εγκλήματα τόσο ειδεχθή, ούτως ώστε να συνιστούν διεθνή απειλή για την ανθρωπότητα. Ως εκ τούτου, οι δράστες δεν νοείται να αποζητούν καταφύγιο σε κανένα κράτος, και από την πλευρά των κρατών δεν θα πρέπει να δίνεται σε καμία περίπτωση άσυλο. Πρωταρχικός σκοπός της διεθνούς κοινότητας είναι να μη μένουν ατιμώρητα τα στυγερά αυτά εγκλήματα, και τα κράτη οφείλουν να δικάσουν και να τιμωρήσουν από πλευρά τους, εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας, υψίστης σημασίας παραβιάσεις του διεθνούς δικαίου για την διαφύλαξη οικουμενικών αξιών^{7,8}.

Ο όρος «οικουμενική δικαιοδοσία» (universal jurisdictions) αναφέρθηκε για πρώτη φορά το 1945 από τον Willard B. Cowles. Ο όρος εστίαζε στο γεγονός ότι τα κράτη έχουν το δικαίωμα να διώκουν ποινικά εγκληματίες πολέμου ανεξάρτητα από την ιθαγένεια τους, καθώς τα εγκλήματα πολέμου όπως ακριβώς και η πειρατεία, θεωρούνται εγκλήματα που έχουν στόχο τη δημόσια συνείδηση, για τον λόγο αυτό θα πρέπει να επιτάσσεται και η παραδειγματική τιμωρία των δραστών⁹.

5. Πηγή: MS Achille Lauro - Wikipedia

6. Bantekas Ilias & Nash Suzan, International Criminal Law, Cavendish Publishers Ltd., 1st Edition 2001, page.: 27-31.

7. Όπως έκρινε το 1962 το Ανώτατο Δικαστήριο του Ισραήλ στην υπόθεση Eihmann, [τα εγκλήματα πολέμου, κατά της ανθρωπότητας καθώς και η γενοκτονία] είναι τέτοιας βαρύτητας και τέτοιου μεγέθους που υπαγορεύουν την άσκηση οικουμενικής δικαιοδοσίας για την καταστολή τους.

8. Πηγή: Universal Jurisdiction – International Justice Resource Center (ijrcenter.org).

9. Cowles B. Willard, Universal jurisdiction over war crimes, California Law Review, Vol.33, 1945, pages.:177-218.

Μέχρι σήμερα, έχουν διακριθεί δύο σημαντικές αλλαγές που αφορούν την «οικουμενική δικαιοδοσία». Η πρώτη αλλαγή εστιάζει στην μετατόπιση του ενδιαφέροντος του εκάστοτε νομοθέτη, που αφορά τη δημόσια τάξη και το δημόσιο συμφέρον κάθε κράτους, στο κοινό ενδιαφέρον την ανθρωπότητας γενικά. Η δεύτερη και πιο ουσιαστική, σημαντική αλλαγή αναφέρεται στην υποχρεωτικότητα της οικουμενικής δικαιοδοσίας κάθε κράτους. Δηλαδή, η οικουμενική δικαιοδοσία είναι πλέον υποχρέωση και όχι δικαίωμα των κρατών. Ο λόγος του καθήκοντος κάθε κράτους να διώξει ποινικά μια τέτοια πράξη, επιτάσσεται από την ενότητα που υπάρχει μεταξύ των ανθρώπων ή το κοινό συμφέρον μεταξύ των κρατών.

Επομένως, η οικουμενική δικαιοδοσία θεσπίζεται για δύο είδη διεθνών εγκλημάτων. Στην πρώτη κατηγορία, ανήκουν τα διεθνή εγκλήματα που εξαιτίας της φύσης ή της βαρύτητας που τα διέπουν, αφορούν την ανθρωπότητα. Στην δεύτερη κατηγορία, ανήκουν τα εγκλήματα στα οποία παρατηρείται ανεπάρκεια των εθνικών νομοθεσιών στην περίπτωση που τίθεται καταστολή αυτών.

Επομένως, η οικουμενική δικαιοδοσία θα πρέπει να διευθετείται από την εξωεδαφική δικαιοδοσία βάσει του εσωτερικού δικαίου κάθε χώρας. Στην περίπτωση των εγκλημάτων, παγκόσμιου βεληνεκούς συμβάσεις παροτρύνουν όλα τα συμβαλλόμενα μέρη στο να εντάξουν τις διατάξεις τους στην εθνική νομοθεσία, ενστερνίζοντας έτσι μια ευρεία δικαιοδοσία για την καταστολή ορισμένων διεθνών εγκλημάτων. Αυτό δεν θεωρείται οικουμενική δικαιοδοσία.

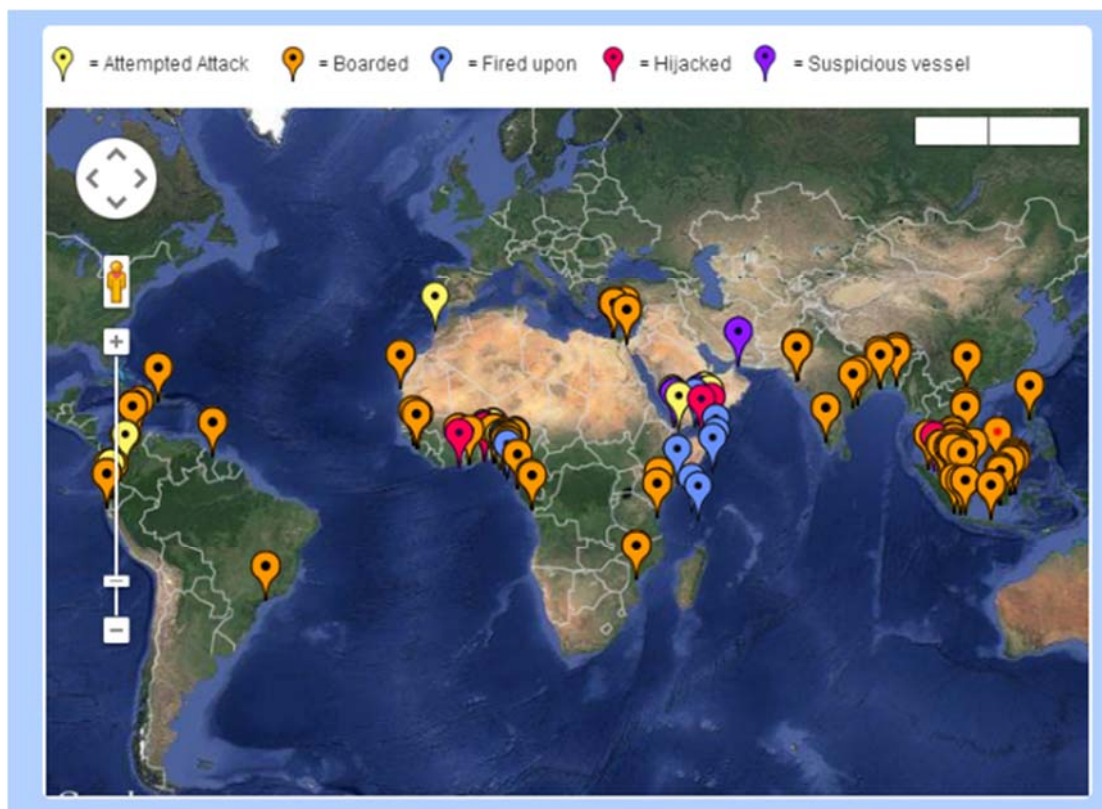
Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα άρθρα 105 και 109 αντίστοιχα της σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίν, διαφορετικά μεταχειρίζονται παραδείγματος χάρη τα εγκλήματα της πειρατείας και διαφορετικά εκείνα του δουλεμπορίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα στην περίπτωση της πειρατείας να δίνονται συγκεκριμένα δικαιώματα σε όλα τα κράτη, στην περίπτωση του δουλεμπορίου η απόφαση της τιμωρίας είναι πιο χαλαρή και εναπόκειται στη δικαιοδοσία κάθε κράτους, δεν υπάρχει ενιαία γραμμή. Επομένως, και ενώ το δουλεμπόριο θεωρείται διεθνές έγκλημα δεν υφίστανται οικουμενική δικαιοδοσία για την καταστολή του.

Συνεπώς, αν πληρούνται πλήρως οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη εγκλήματος της πειρατείας, καθίσταται νόμιμη η καταστολή του από τα πολεμικά πλοία κάθε κράτους. Πιο συγκεκριμένα, καθορίζεται ότι «κάθε κράτος έχει τη δυνατότητα να κατάσχει πειρατικό πλοίο ή και αεροσκάφος στην ανοιχτή θάλασσα ή σε κάποιο άλλο μέρος που δεν υπάγεται στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος το οποίο έχει καταληφθεί και ως εκ τούτου ελέγχεται από πειρατές, να φυλακίσει τα πρόσωπα και να κατάσχει όλα τα προσωπικά τους αντικείμενα πάνω στο πλοίο. Το εκάστοτε δικαστήριο του κράτους που προχώρησε στην κατάσχεση έχει τη δικαιοδοσία να αποφασίσει τόσο τις ποινές που πρέπει να επιβληθούν όσο και για τα μέτρα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν για τα πλοία ή τις περιουσίες».

4.5 Περιοχές υψηλού κινδύνου

Σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν μερικές περιοχές όπου χρίζονται ως υψίστης σημασίας για τις θαλάσσιες μεταφορές και κατά συνέπεια για τη διεθνή οικονομία.

Ως περιοχές υψηλού κινδύνου (HRA – HIGH RISK AREAS), νοούνται όλες εκείνες οι περιοχές σύμφωνα με τις οποίες λαμβάνου χώρα τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας ή πιθανές απόπειρες πειρατείας.



Εικόνα 1.1 – Παγκόσμιος χάρτης πειρατείας.

Πηγή: Piracy Map of the world(2019-2020-2021-2022) - IILSS-International institute for Law of the Sea Studies

Η διεθνής επιτροπή «JWC- Joint War Committee» είναι η αρμόδια επιτροπή όπου προσδιορίζει για το ποιες περιοχές μπορούν να χαρακτηριστούν ως περιοχές υψηλού κινδύνου. Μία φορά τον χρόνο, εκδίδεται από την επιτροπή η αναθεωρημένη σχετική λίστα με όλες τις περιοχές υψηλού κινδύνου και τις συντεταγμένες του, με κύριο σκοπό την ενημέρωση και συνάμα επαγρύπνηση τόσο των πλοίων όσο και των υπόλοιπων μερών που σχετίζονται με το πλοίο.

Σε γενικές γραμμές η νοτιοανατολική Ασία, θεωρείται μια από τις σημαντικότερες περιοχές σε διεθνές επίπεδο καθώς μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου κινείται από εκεί.

Ως επί το πλείστον, οι πειρατικές επιθέσεις εστιάζουν σε τρεις βασικές περιοχές (χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν σημειώνονται και σε άλλες περιοχές):

❖ Στον κόλπο της Γουινέας κοντά στη Νιγηρία.

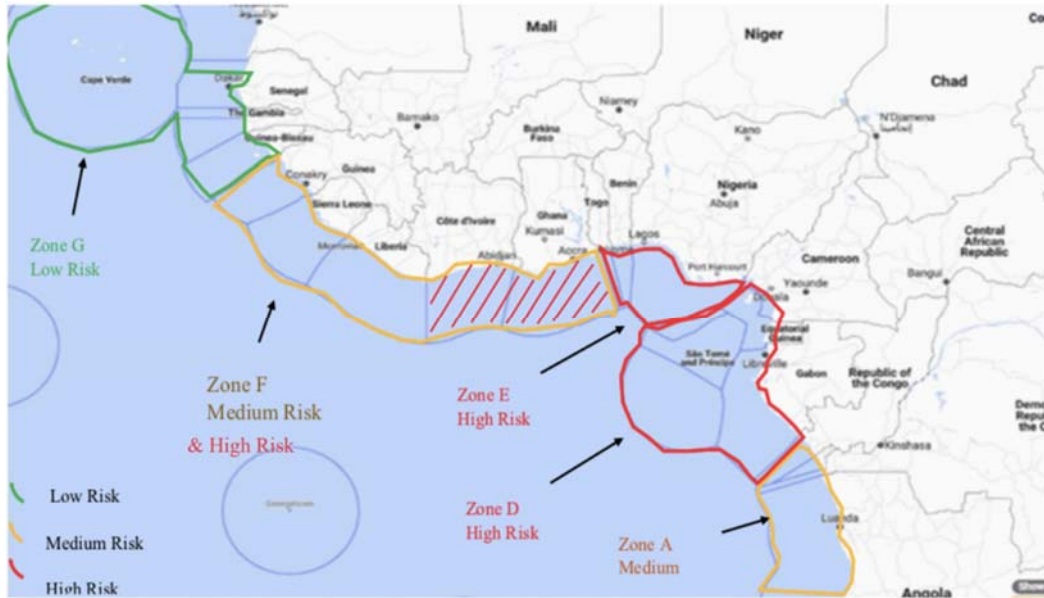


Figure 5. Risk zones in 2020

Εικόνα 1.2 – Χάρτης κόλπου Γουινέας – Νιγηρία.

Πηγή: GULF OF GUINEA PIRACY – CEMLAWS Africa

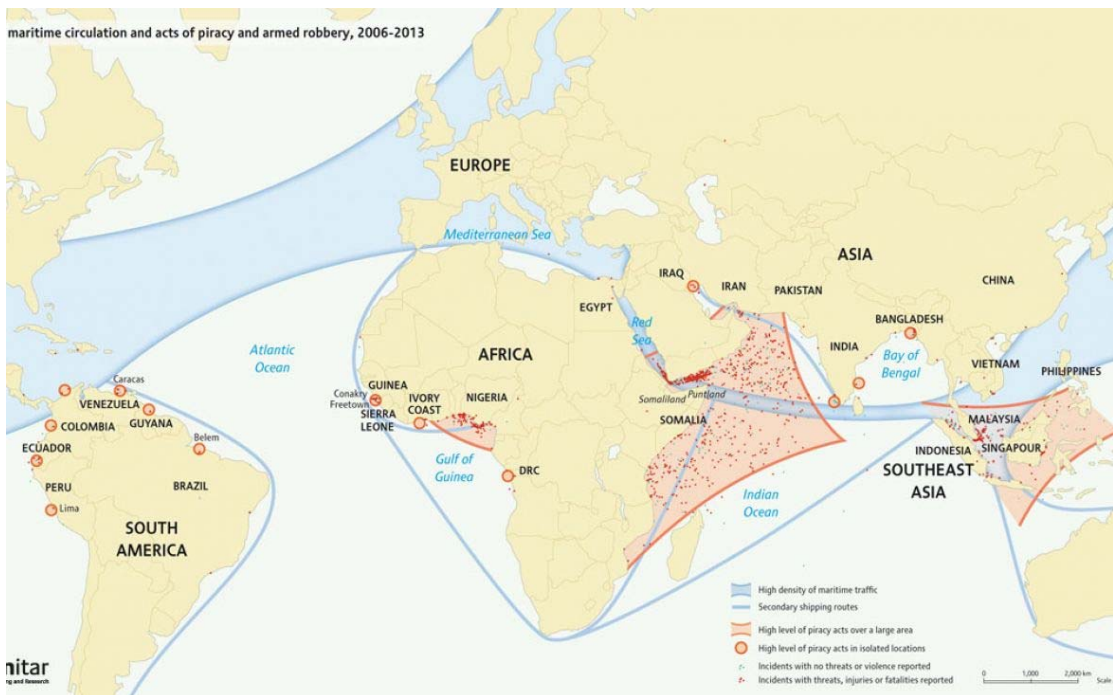
❖ Στα στενά της Μαλάκα, μεταξύ Μαλαισίας και Ινδονησίας.



Εικόνα 1.3 – Χάρτης των στενών της Μαλάκα.

Πηγή: Piracy in the Strait of Malacca - Wikipedia

❖ Στην Ινδία, μεταξύ Ινδίας και Σρι Λάνκα.



Εικόνα 1.4 – Χάρτης Ινδίας – Σρι Λάνκα.

Πηγή: UNOSAT Global Report on Maritime Piracy - a geospatial analysis 1995-2013 | UNITAR

Μέχρι πρότινος στις περιοχές υψηλού κινδύνου ανήκαν και οι περιοχές: ο κόλπος του Άντεν, η θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας καθώς και η νότια είσοδος της Ερυθράς θάλασσας όμως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS – INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING) προχώρησε στον αποχαρακτηρισμό των περιοχών αυτών. Η συγκεκριμένη απόφαση επήλθε έπειτα από κοινή συνεννόηση μεταξύ μια πληθώρας από διεθνείς φορείς όπως ICS , BIMCO , OCIMF , INTERTANKO¹⁰ κ.α.

Στην πλειοψηφία τους, όλες οι πειρατικές επιθέσεις λαμβάνουν χώρα στην νοτιοανατολική Ασία όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, κατά κύριο λόγο στην Ινδονησία τονίζει πως η ασφάλεια των συγκεκριμένων υδάτων είναι ανεπαρκής.

10. Ναφτικα Χρονικά (24/8/2022), Ηλεκτρονική πηγή: Ινδικός Ωκεανός: Σε ποια σημεία θα ισχύσει ο αποχαρακτηρισμός της Περιοχής Υψηλού Κινδύνου | Ναυτικά Χρονικά (naflikachronika.gr)

Τέλος, σύμφωνα με την αναθεωρημένη λίστα της Διεθνούς επιτροπής Joint War Committee¹¹ η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 15 Απριλίου του 2022 και ώρα 00:00 περιοχές υψηλού κινδύνου είναι οι εξής:

- ❖ Καταγεγραμμένες περιοχές της Αφρικής
- ❖ Μπενίν
- ❖ Cabo Delgado(νερά όπως ορίζονται κάτω από την Ερυθραία, αλλά μόνο νότια των 15° B
- ❖ Κόλπος Γουινέας(νερά κάτω από τη Λιβύη)
- ❖ Νιγηρία / Σομαλία / Τόγκο
- ❖ Ευρώπη

Θαλάσσιες περιοχές όπως:

- ❖ Ασία
- ❖ Πακιστάν
- ❖ Μέση Ανατολή
- ❖ Ιράν
- ❖ Ιράκ
- ❖ Ομάν
- ❖ Περσικός Κόλπος
- ❖ Σαουδική Αραβία
- ❖ ΗΑΕ
- ❖ Ρωσία
- ❖ Νότια Αμερική
- ❖ Βενεζουέλα

A) Θάλασσα του Αζοφ καθώς και τα ύδατα της Μαύρης θάλασσας που περιβάλλεται από τα ακόλουθα όρια "

- ❖ Στα δυτικά, γύρω από τα ρουμανικά ύδατα, από τα σύνορα της Ουκρανίας – Ρουμανίας σε 45° 10.858'N, 29° 45.929'E μέχρι το σημείο σημείο ανοιχτής θαλάσσης 45° 11.235'N, 29° 51.140'E.
- ❖ Από εκεί προς το σημείο της ανοιχτής θαλάσσης 45° 11.474'N, 29° 59.563'E και από κεί προς το σημείο 45° 5.354'N, 30° 2.408'E.
- ❖ Από εκεί προς το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 44° 46.625'N, 30° 58.722'E και από κεί προς το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 44° 44.244'N, 31° 10.497'E.
- ❖ Από εκεί προς το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 44° 2.877'N, 31° 24.602'E και από το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 43° 27.091'N, 31° 19.954'E.
- ❖ Έπειτα ανατολικά προς τα σύνορα Ρωσίας – Γεωργίας στις 43° 23.126'B, 40° 0.599'E.

B) Όλα τα εσωτερικά ύδατα της Ουκρανίας

11. Hellenic Shipping News (08/04/2022), Ηλεκτρονική πηγή: Joint War Committee Review | Hellenic Shipping News Worldwide

Γ) Εσωτερικά ύδατα της Ρωσίας στις εξής περιοχές:

- ❖ Χερσόνησος της Κριμαίας
- ❖ Ποταμός Ντον (Don), από τη θάλασσα του Αζόφ μέχρι την κατακόρυφη γραμμή 41° Α.
- ❖ Ποταμός Ντόνιτς (Donets) από τον ποταμό Ντόν στα σύνορα της Ουκρανίας.

Δ) Όλα τα εσωτερικά ύδατα της Λευκορωσίας νότια της οριζόντιας γραμμής 52° 30' Β του Capo Delgado.

Τα νερά εντός 50 ναυτικών μιλίων από τη Μοζαμβίκη και την Τανζανία αντίστοιχα τα οποία περικλείονται από τα ακόλουθα όρια:

- ❖ Στα βόρεια από τον κόλπο Μπάζι 10° 19,6'S 40°18,9'E έως το σημείο ανοιχτής θαλάσσης στους 9° 50,7'S 41° 7,6'E.
- ❖ Στα νότια από τον όρμο Βαία do Lurio 13° 30'S, 40°31,6'E μέχρι το σημείο της ανοιχτής θάλασσας 13°30'S, 41° 28,8'E.

Ε) Κόλπος Γουινέας

Τα νερά περικλείονται από τα ακόλουθα όρια:

- ❖ Στα δυτικά από την ακτή του Τόγκο 6° 06' 45'' N, 1° 12'E,
- ❖ Νότια μέχρι το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 0° 40'S, 3° 00'E.
- ❖ Και ανατολικά προς τη χερσόνησο Cape Lopez Gabon 0° 40'S, 8° 42'E.

Ζ) Ινδικός ωκεανός – Κόλπος του Άντεν – Ερυθρά θάλασσα

Τα νερά περικλείονται από τα ακόλουθα όρια:

- ❖ Στα βορειοδυτικά, δίπλα στην Ερυθρά θάλασσα και νότια του γεωγραφικού Πλάτους 15° Β.
- ❖ Στα βορειοανατολικά από τα σύνορα της Υεμένης 16° 38,5'N, 53° 6,5'E μέχρι και το σημείο της ανοιχτής θάλασσας 14° 55'N, 53° 50'E.
- ❖ Στα ανατολικά στο 14°55'Β, 53°50'Α μέχρι και το σημείο της ανοιχτής θάλασσας 10° 48'Β, 60° 15'Α, από εκεί προς το σημείο 6°45'N, 48° 45'Α.
- ❖ Στα νοτιοδυτικά από τα σύνορα της Σομαλίας 1° 40'S, 41° 34'ε, έως και το σημείο ανοιχτής θαλάσσης 6° 45'S, 48°45'E, Εξαιρούνται τα παράκτια ύδατα γειτονικών περιοχών μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια εκτός εάν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη.

Η) Περσικός ή Αραβικός κόλπος

Όσο αναφορά τον Περσικό ή Αραβικό κόλπο, συμπεριλαμβανομένου και του κόλπου του Ομάν και τα ύδατα δυτικά της γραμμής από το εδαφικό όριο του Ομάν ανοιχτά του ακρωτηρίου Al-Hadd 22° 42,5'N, 59° 54,5'E βορειοανατολικά έως και τα σύνορα του Ιράν-Πακιστάν 25° 10,5'N, 61°37,5'E. Εξαιρούνται τα παράκτια ύδατα γειτονικών περιοχών μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια εκτός εάν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη.

4.6 Πρόσφατα στοιχεία περιστατικών πειρατείας

Σύμφωνα με την τριμηνιαία έκθεση που δημοσίευσε το International Maritime Bureau (IMB)¹², οι εννέα πρώτοι μήνες για το έτος 2022 έχουν τον χαμηλότερο αριθμό αναφερόμενων περιστατικών οποιασδήποτε μορφής πειρατείας από το 1992. Αυτό είναι μια περίτρανη απόδειξη της κοινής πολιτικής των παράκτιων κρατών στο να καταπολεμήσουν τα περιστατικά πειρατείας.

Σε παγκόσμιο επίπεδο το IMB έχει καταμετρήσει για το 2022 ενενήντα περιστατικά, δεκατρία εκ των οποίων έχουν λάβει χώρα στον Κόλπο της Γουινέας . Όσο αφορά τα ύδατα της Νιγηρίας το ποσοστό επιθέσεων έχει μειωθεί σημαντικά στα είκοσι επτά περιστατικά συγκριτικά με το προηγούμενο έτος που ανέρχονταν στα σαράντα ένα.

Ωστόσο παρά τη σημαντική μείωση των περιστατικών, ο κίνδυνος βίας όσο αφορά τα πληρώματα παραμένει εξίσου σημαντικός σύμφωνα με την αναφορά του IMB. Συνολικά, το 2022 είκοσι επτά μέλη πιάστηκαν όμηροι, έξι δέχθηκαν επίθεση ενώ πέντε απειλήθηκαν.

Επίσης, υπήρξε σημαντική αύξηση των περιστατικών πειρατείας στα στενά της Σιγκαπούρης από είκοσι ένα που παρατηρήθηκαν το προηγούμενο έτος στα τριάντα ένα. Το IMB έχει χαρακτηρίσει αυτού του τύπου περιστατικά ως « καιροσκοπικά εγκλήματα χαμηλού επιπέδου» .

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις επιθέσεις πειρατείας που σημειώθηκαν κατά το προηγούμενο έτος / προηγούμενα έτη:

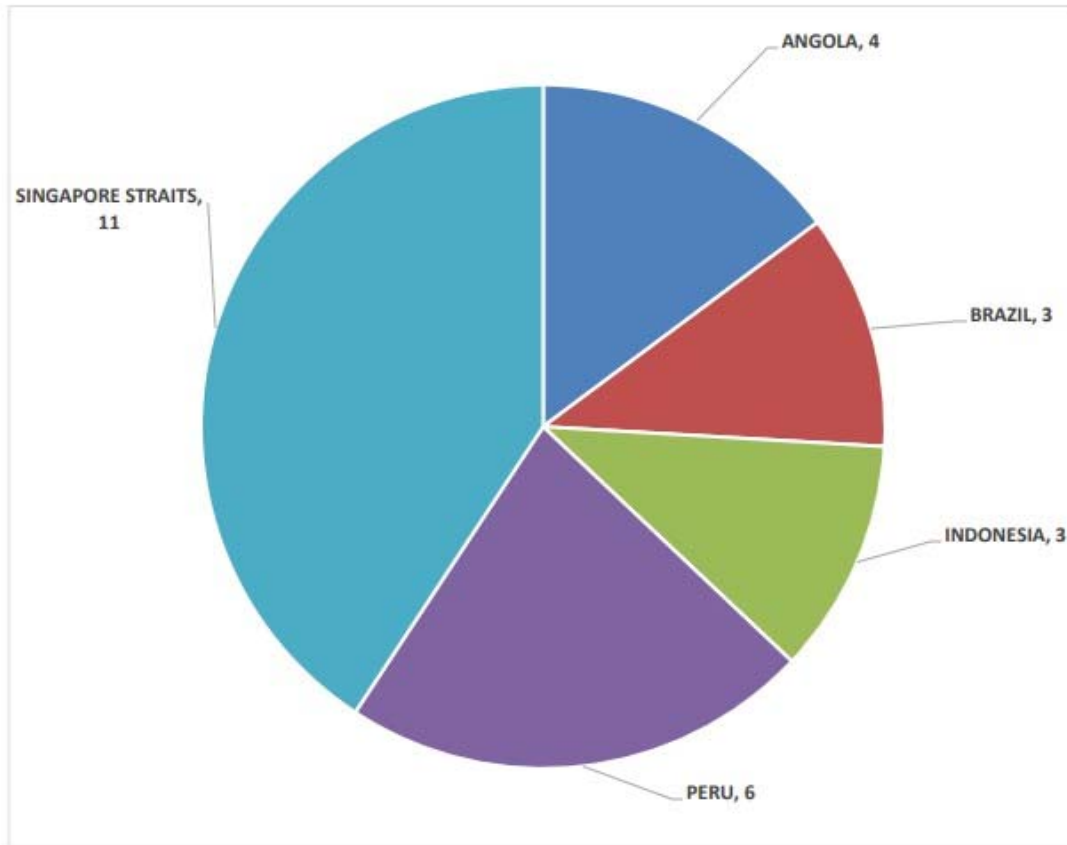
12. Standard Club (17/10/2022) - Ηλεκτρονική πηγή: Global piracy at lowest level in decades - Standard Club (standard-club.com)

Locations	2018	2019	2020	2021	2022
S E ASIA					
Indonesia	9	3	5	2	3
Malaysia	1		1		1
Philippines	2	1	2	1	
Singapore Straits			5	6	11
EAST ASIA					
China	2	3			
Vietnam	2			1	
INDIAN SUB					
Bangladesh	4		1		1
CONTINENT					
India	2	1	5		2
AMERICAS					
Brazil	1	1	1	1	3
Colombia		1	1	3	
Dominican Republic		1			
Ecuador	1			1	
Haiti	3		1	1	
Peru	2	1	3	5	6
Venezuela	5	4			1
AFRICA					
Angola			3	2	4
Benin	5	1	3	1	
Cameroon	1	1		1	
Dem. Republic of Congo				1	
Dem. Rep. of Sao Tome & Principe			1	4	
Gabon			1	2	
Ghana	1	3		2	2
Guinea	1				
Gulf of Aden*	1			1	
Ivory Coast		1	1		1
Liberia		1			1
Mozambique			1		
Nigeria	22	14	11	2	
Somalia*	1				
South Africa					1
Togo		1	1		
Sub total	66	38	47	38	37
Total at year end	201	162	195	132	

All incidents with * above are attributed to Somali pirates.

Πίνακας 1.1 – Πίνακας περιοχών με υπαρκτές και επιχειρούμενες προσπάθειες πειρατείας κατά τα έτη 2018 – 2022.

Πηγή: ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU – PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS -Q1 2022 IMB Piracy Report.pdf (icc-ccs.org)



Πίνακας 1.2 – Πίνακας των πέντε περιοχών που καταγράφηκαν τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας κατά το πρώτο τρίμηνο του 2022.

Πηγή: ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU – PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS -Q1 2022 IMB Piracy Report.pdf (icc-ccs.org)

4.7 Επιπτώσεις πειρατείας στη ναυτιλία και στο διεθνές εμπόριο

Οι επιπτώσεις που έχουν προκαλέσει ή δύναται να προκαλέσουν μεταγενέστερα τα περιστατικά πειρατείας μπορούν να κατηγοριοποιηθούν παρακάτω ως εξής:

- ❖ Αύξηση των ασφαλιστικών ποσών.
- ❖ Αύξηση των εξόδων μεταφοράς καθώς επιλέγονται άλλοι θαλάσσιοι δρόμοι προς αποφυγή περιστατικών πειρατείας.
- ❖ Υπερτίμηση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.
- ❖ Υπερφόρτωση – συνωστισμός στου λιμένες.
- ❖ Υψηλό οικολογικό αποτύπωμα .

4.8 Τρόποι αντιμετώπισης και καταπολέμησης

Θεωρητικά το κάθε πλοίο ξεχωριστά είναι υπεύθυνο ως επί το πλείστον για την ασφάλεια του, το πλήρωμα και το μεταφερόμενο φορτίο του μιας και οι αρχές ασφαλείας που εποπτεύουν τις θαλάσσιες διαδρομές δε μπορούν να είναι παρούσες παντού. Οι κυριότερες επιθέσεις που έρχονται αντιμέτωπα τα πλοία είναι η επίθεση με μικρό πλοiάριο ενώ η άλλη μορφή επίθεσης είναι η πειρατεία η οποία είναι πιο οργανωμένη. Η πρώτη κατηγορία δεν είναι εύκολο να αποτραπεί ενώ όσο αφορά τη δεύτερη κατηγορία υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες πρόληψης.

Για την αντιμετώπιση αυτών των δύο μορφών επιθέσεων στα πλοία, και πιο συγκεκριμένα στα πλοία που ξεπερνούν τους πεντακόσιους τόνους εφοδιάζονται σύμφωνα με τα πρότυπα μια διεθνούς συμφωνίας βάσει της οποίας τα πλοία εξοπλίζονται με προηγμένης τεχνολογίας συστήματα συναγερμού, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν αθόρυβα το στίγμα του πλοίου καθώς τα SOS που εκπέμπονται.

Στα μέσα της προηγούμενης εικοσαετίας, έγινε μια συντονισμένη προσπάθεια από την Ιαπωνία με κύριο σκοπό την αποτροπή και καταδίκη των περιπτώσεων πειρατείας με την πρωτοβουλία που είναι ευρέως γνωστή ως «Σύμφωνο Περιφερειακής Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας κατά των Πλοίων» (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and ARMED Robbery Against Ships – ReCAAP¹³). Με αφορμή αυτή τη δράση υπογράφηκε Μνημόνιο Κατανόησης (memorandum of understanding – MoU) με κύριο σκοπό την πλήρη καταπολέμηση των πράξεων πειρατείας στον κόλπο του Άντεν, την Ερυθρά θάλασσα καθώς και την περιοχή του Ινδικού ωκεανού. Αργότερα, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών με τις αποφάσεις που πάρθηκαν έδωσε τη δυνατότητα σε όλα τα κράτη να λαμβάνουν εκείνα όλα τα απαραίτητα μέτρα που εκείνα θεωρούσαν πιο αποδοτικά για την εξάλειψη της πειρατείας σε όλα τα διεθνή ύδατα , αλλά που λαμβάνουν χώρα στα ύδατα της Σομαλίας.

13. ReCCAP – Ηλεκτρονική Πηγή: About ReCAAP Information Sharing Centre |combating maritime robbery, sea piracy

Κλείνοντας ,η θαλάσσια πειρατεία σε συνδυασμό με την τρομοκρατία προϋποθέτουν χρονοβόρες και συντονισμένες δράσεις από τη διεθνή κοινότητα για την εξάλειψη και καταπολέμηση τέτοιων πρακτικών.

4.8.1 Κατηγοριοποίηση τρόπων αντιμετώπισης

Α) Εντός πλοίου μέτρα¹⁴

Καθ' όλη τη διάρκεια του πλου του πλοίου θα πρέπει να υπάρχει αυξημένη επαγρύπνηση όλων των μελών του πληρώματος καθώς και εναλλάξ περιπολίες στη γέφυρα.

Από πλευράς του, ο πλοίαρχος θα πρέπει να υιοθετήσει τις ακόλουθες ενέργειες για τη συνεχή επαγρύπνηση του πληρώματος:

- ❖ Χρήση οπτικών θερμικών γυαλιών καθώς και γυαλιών νυχτερινής όρασης.
- ❖ Γνωστοποίηση όλων των περιστατικών πειρατείας που έχουν διαπραχθεί στην θαλάσσια περιοχή.
- ❖ Σωστή παρατήρηση του ραντάρ και συνεχή παρακολούθηση όλων των συστημάτων πλοήγησης και επικοινωνιών
- ❖ Το πλήρωμα της γέφυρας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κιάλια για την καλύτερη δυνατή παρακολούθηση.
- ❖ Εποπτεία της θάλασσα από υπερυψωμένη θέση.
- ❖ Τοποθέτηση καθρεπτών στα πλάγια της γέφυρας.
- ❖ Διαρκείς ελιγμοί: Τόσο ο πλοίαρχος όσο και το πλήρωμα θα πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τους ελιγμούς του πλοίου καθώς μια τέτοια πρακτική θα μπορούσε να αποτρέψει μια πιθανή πειρατική επίθεση.
- ❖ Συναγερμός: Οι προειδοποιητικοί συναγερμοί του πλοίου ενημερώνουν το πλήρωμα του πλοίου ότι βρίσκονται σε κίνδυνο ενώ από την άλλη πλευρά γνωστοποιείται στους πειρατές ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα είναι ενήμεροι για την πρόθεση τους καθώς και ετοιμοπόλεμοι.
- ❖ Επίσης, όσο αφορά τους συναγερμούς γίνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ασκήσεις / γυμνάσια για να διαπιστωθεί τόσο η ετοιμότητα όσο και η αποτελεσματικότητα.
- ❖ Τοποθέτηση αιχμηρού σύρματος σε όλες τις πλευρές του καταστρώματος με σκοπό την αποφυγή εισχώρηση εντός του πλοίου.
- ❖ Εκτόξευση νερού και αφρού με τη χρήση μάνικα. Αυτή η πρακτική είναι ιδιαίτερα βοηθητική καθώς αποτρέπουν να σκάφη και κατά συνέπεια τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο. Έτσι κερδίζεται πολύτιμος χρόνος από πλευράς του πληρώματος. Επίσης η κλήση του νερού είναι κατακόρυφη με αποτέλεσμα οι παραβάτες να αποπροσανατολίζονται.
- ❖ Ενίσχυση της γέφυρας με περίφραξη όλων των διόδων.
- ❖ Οι πόρτες και οι καταπακτές που οδηγούν στο πλοίο θα πρέπει να ασφαλίζονται κατάλληλα.
- ❖ Χρήση κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης.
- ❖ Η χρήση σωστού φωτισμού είναι υψίστης σημασίας μέτρο πρόληψης.

- ❖ Χρήση ένοπλης, εξειδικευμένης ομάδας φρουρών οι οποίοι καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού φρουρούν το πλοίο.

B) Ναυτικές δυνάμεις¹⁵

Σε μια πράξη κοινής σύμπραξης, αρκετά κράτη απ' όλο τον κόσμο έχουν τοποθετήσει πλοία του πολεμικού τους στόλου με κύριο σκοπό τη συνεχή περίπολο των περιοχών υψηλής επικινδυνότητας καθώς και την καταγραφή όλων των περιστατικών πειρατείας.

14. Best Management Practice to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea 1st Edition (2018) - Ηλεκτρονική Πηγή:

eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJzdWUiOiJibXA1LWJlc3QtbnVudC1wcmFjdGljZXMtdG8tZGV0ZXItcGlyYW5LWFuZC1lbmhhbmNILW1hcml0aW1lXNlY3VyaXR5LWluLXRoZS1yZWQtc2VhLWd1bGYtb2YtYWRlbi1pbmRpYW4tb2NlYW4tYW5kLWFyYWJpYW4tc2VhLWTEiLCJpYXQiOiJlY2MjcyOTg0NjksImV4cCI6MTYyNzY0NDg2Oj0.eyJbnE4sTNVNCk2SuloSCTvCqaQV0R0zy8xxzwDs wzr4 (ocimf.org)

15. Μπόση Μαίρη, Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία, Εκδόσεις: Ποιότητα, Αθήνα 2012, σελ.: 143

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Στο 5^ο κατά σειρά κεφάλαιο θα διαλευκανθεί το αν τελικά η πειρατεία θεωρείται καλυπτόμενος ή εξαιρούμενος κίνδυνος θαλάσσιας ασφάλισης, και αν όντως θεωρείται καλυπτόμενος κίνδυνος ποια είναι τα απαραίτητα στοιχεία που θα πρέπει να ισχύουν σε κάθε περίπτωση.

5.1 Πειρατεία: Θαλάσσιος ή πολεμικός κίνδυνος

Στο ευρύτερο πλαίσιο του ναυτικού ασφαλιστικού δικαίου, η πειρατεία, θεωρείται ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα νομικά ζητήματα καθώς η πειρατεία θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως θαλάσσιος κίνδυνος ή ως πολεμικός κίνδυνος. Στην περίπτωση λοιπόν που η πειρατεία ανήκει στους θαλάσσιους κινδύνους αυτόματα εμπίπτει στους καλυπτόμενους ασφαλιστικά κινδύνους, αντιθέτως αν συγκαταλέγεται στους πολεμικούς κινδύνους εμπίπτει στους εξαιρούμενους ασφαλιστικά κινδύνους. Ως εκ τούτου θα πρέπει να υπάρχει ειδική ρήτρα που θα συμπεριλαμβάνει τους πολεμικούς κινδύνους στις ασφαλιστικές καλύψεις.

5.2 Η αρχή της καθολικότητας και πειρατεία

Όπως έχει ήδη επισημανθεί στο 3^ο κεφάλαιο, στο δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης ισχύει «**Η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων**». Σύμφωνα με το άρ. 269 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου «*ο ασφαλιστής ενέχεται για απώλειες και ζημιές που δημιουργούνται εξαιτίας οποιουδήποτε γεγονότος που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής ενέχεται για ζημιές που θα υποστεί το πλοίο, λόγω συγκρούσεως, υποχρεούται έναντι τρίτων, εξαιρέσει των λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας*». Αυτό σημαίνει πως αν δεν υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη εντός του ασφαλιστικού συμβολαίου ή στην περίπτωση που βάσει νόμου δεν προκύπτει κάποια εξαίρεση, ο ασφαλιστής που έχει συνάψει την σύμβαση είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την κάλυψη όλων των πιθανών κινδύνων που σχετίζονται και μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου. Επομένως, είτε είναι κίνδυνοι που σχετίζονται με τα στοιχεία της θάλασσα (**perils of the sea**)¹ είτε κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν στη θάλασσα (**perils on the sea**)² καλύπτονται ασφαλιστικά.

Σύμφωνα με τα παραπάνω λοιπόν, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η πειρατεία καλύπτεται ασφαλιστικά ως θαλάσσιος κίνδυνος δεδομένου ότι πρόκειται αληθώς για μια πράξη η οποία λαμβάνει χώρα στη θάλασσα. Παρόλα αυτά, τα προαναφερθέντα στοιχεία από μόνα τους δεν αποτελούν κανόνα. Για να ισχύει φυσικά η ασφαλιστική κάλυψη θα πρέπει πρώτα να διαπιστευτεί ότι πρόκειται όντως για πράξη πειρατείας και ότι πληρούνται όλες οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις που προκύπτουν από το άρ. 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay 1982³ (UNICLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea).

Σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο ως « Πειρατεία » νοείται: α) μια παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή αρπαγής που συμβαίνει για ιδιωτικούς σκοπούς από το ίδιο το πλήρωμα ή τους επιβαίνοντες του ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, περιουσιακών στοιχείων ή προσώπων, σε μέρος το οποίο δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κάποιου κράτους,

β) κάθε πράξη εθελούσιας συμμετοχής στην ομαλή λειτουργία ενός πλοίου ή ενός αεροσκάφους εν γνώσει των συμβάντων που θεωρούν το πλοίο ή το αεροσκάφος πειρατικό και τέλος γ) οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης πράξης που θίγεται στις προαναφερθέντες προϋποθέσεις.

Κατά συνέπεια, αν δεν ισχύουν όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις τότε δεν υφίστανται πειρατική ενέργεια και επομένως δε νοείται πως μπορεί να προκύψει ασφαλιστική κάλυψη / αποζημίωση στον λήπτη της ασφάλισης.

1. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254.

2. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254.

3. Τσάλτας Γρηγόρης & Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, τόμος Α', εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2003, σελ. 363-369.

5.3 Η πειρατεία ως «πολεμικός κίνδυνος»

Στην περίπτωση που η πειρατεία χαρακτηριστεί ως πολεμικός κίνδυνος, η κάλυψη της κυμαίνεται ανάμεσα στην ασφάλιση που σχετίζεται με τους πολεμικούς κινδύνους καθώς και της ασφάλειας του θαλάσσιου κινδύνου που προκαλείται στη θάλασσα.

Η περίπτωση του να συμπεριλαμβάνεται η πειρατεία στους πολεμικούς κινδύνους είναι πιο σύνηθες την τελευταία δεκαετία, καθώς έγινε αναθεώρηση της κάλυψης των ενεργειών της πειρατείας από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, και ενέταξε την πειρατεία στην κατηγορία των πολεμικών κινδύνων. Επομένως, αν η πειρατεία ανήκει στους πολεμικούς κινδύνους, τότε αυτόματα θεωρείται ως εξαιρούμενος κίνδυνος, μιας και όπως αναφέρθηκε και στο 3^ο κεφάλαιο σύμφωνα με το άρθρο 272 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης παύει να ισχύει μόλις το ασφαλισμένο μέχρι τότε πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους⁴. Φυσικά, αυτό μπορεί να ανατραπεί καθώς μπορεί να υπάρχει εντός της ασφαλιστικής σύμβασης ειδική ρήτρα εξαιρούμενων κινδύνων. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα ο μέχρι τότε πολεμικός (εξαιρούμενος) κίνδυνος να καλύπτεται ασφαλιστικά.

Ενδεικτικά, πολεμικοί κίνδυνοι θεωρούνται οι εξής:

- ❖ Πολεμική σύρραξη
- ❖ Εμφύλιος πόλεμος
- ❖ Κάθε πράξη / ενέργεια που προκύπτει στα πλαίσια του πολέμου
- ❖ Εξέγερση
- ❖ Τρομοκρατικές πράξεις
- ❖ Πειρατικές ενέργειες

Άρα αν υπάρχει αναγραφόμενη σχετική ρήτρα για την ασφαλιστική κάλυψη των πολεμικών κινδύνων, η ασφαλιστική αγορά έχει θεσπίσει ορισμένες ρυθμίσεις για την κάλυψη αυτών, συνεπώς έχει καθορίσει ρυθμίσεις και για την ασφαλιστική κάλυψη ενεργειών πειρατείας.

4. Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2η έκδοση, Αθήνα 2017, σελ.:254

Για να τεθεί σε ισχύ η ασφαλιστική κάλυψη από πλευράς του ασφαλιστή, βασική προϋπόθεση είναι να έχει ειδοποιηθεί από τον λήπτη της ασφάλισης ότι το ασφαλισμένο πλοίο πρόκειται να διασχίσει κάποια ή ακόμα και κάποιες από τις λεγόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου (HRA) {(οι οποίες αναφέρθηκαν αναλυτικά στο 4^ο κεφάλαιο)}, οι οποίες ανανεώνονται και αναρτώνται δημόσια ανά τακτά χρονικά διαστήματα από την διεθνή επιτροπή Joint War Committee (JWC), η οποία συνεργάζεται στενά με την ασφαλιστική αγορά Lloyds Market Association.

Επομένως, ο λήπτης της ασφάλισης και κατ' επέκταση κύριος του πλοίου υποχρεούται να ενημερώνει εγγράφως τον ασφαλιστή του πριν το πλοίο εισέλθει σε περιοχή HRA, και φυσικά να έχει φροντίσει εκ των προτέρων να εφαρμοστούν όλα τα απαιτούμενα μέτρα προστασίας τα οποία προκύπτουν από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization – IMO) καθώς και τις διεθνείς κανόνες που έχουν θεσπιστεί όπως τους Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (International Ship and Port Facility Security – ISPS) καθώς και τη Σύμβαση Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life At Sea – SOLAS).

Σε περίπτωση μη τήρησης των προαναφερθέντων, ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να καλύψει ασφαλιστικά τον λήπτη και εν συνεχεία να τον αποζημιώσει για παν ζημία η οποία μπορεί να προκλήθηκε τόσο στο πλοίο, στο πλήρωμα ή και το φορτίο.

Τέλος, στα ασφαλιστήρια συμβόλαια στα οποία υπάρχει ειδική ρήτρα για την ασφαλιστική κάλυψη των πολεμικών κινδύνων, επομένως και ενεργειών πειρατείας, ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να ακυρώσει την ασφαλιστική σύμβαση στην περίπτωση που δημιουργηθεί εμπόλεμη κατάσταση σε κάποια περιοχή προτού το πλοίο εισέλθει σε αυτή.

5.4 Περαιτέρω ασφαλιστικές καλύψεις (K&R Insurance)⁵

Για να μπορεί να καλυφθεί ασφαλιστικά μεγαλύτερο φάσμα της πειρατείας, ακόμη και παρακλάδια αυτής, η ασφαλιστική αγορά έχει δημιουργήσει επιπρόσθετα είδη ασφαλίσσεων. Πιο συγκεκριμένα, έχει δημιουργηθεί ένα είδος ασφάλισης η οποία καλύπτει γεγονότα που σχετίζονται με την απαγωγή και τα λύτρα, η λεγόμενη K&R Insurance (Marine Kidnap for Ransom & Hijack Insurance). Η απαγωγή ενός μέλος του πληρώματος και γενικότερα η πειρατεία είναι υψίστης σημασίας απειλές τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και για την ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα. Η σωστή και αποτελεσματική διαχείριση μιας τέτοιας κατάστασης είναι ζωτικής σημασίας για την προστασίας προπαντός της ζωής αλλά και της ευημερίας του πληρώματος αλλά και όλων των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρείας ή ενός οργανισμού.

Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης προστατεύει την εκάστοτε εταιρεία/οργανισμό από την οικονομική ζημία που μπορεί να δημιουργηθεί σε περίπτωση που τόσο το πλήρωμα όσο και το πλοίο μπορεί να βρεθούν σε κατάσταση ομηρίας με κύριο σκοπό την παροχή λύτρων. Η K&R Insurance παρέχει ασφάλιση στους πλοιοκτήτες από διάφορες άλλες δαπάνες που μπορεί να προκύψουν οι οποίες όμως δεν καλύπτονται ασφαλιστικά από μια άλλη απλή ασφάλιση. Με άλλα λόγια, το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης ειδικεύεται σε τέτοιου είδους έκτακτες καταστάσεις (απαγωγή , ομηρία ,

παροχή λύτρων με αντάλλαγμα κάποιο μέλος του πληρώματος κ.α.) και παρέχει κάλυψη, για διάφορα έξοδα τα οποία σχετίζονται με τα προαναφερθέντα, όπως λύτρα, έξοδα νομική ευθύνης, σύμβουλοι αντιμετώπισης τέτοιων καταστάσεων. Επίσης, εκτός από αυτά καλύπτονται και τα έξοδα που σχετίζονται με τον τραυματισμό ή ακόμα και τον θάνατο ενός μέλους του πληρώματος καθώς και την μετέπειτα αποκατάσταση αυτών.

Η περάτωση μιας πράξης πειρατείας ή μιας απαγωγής είναι μια ιδιαίτερα περίπλοκη κατάσταση λόγω των διακυβεύσεων που εμπλέκονται (ανθρώπινη ζωή, το περιουσιακό στοιχείο που στην προκειμένη περίπτωση είναι το ίδιο το πλοίο και το μεταφερόμενο φορτίο) όπως επίσης και το εξαιρετικά δύσκολο νομικό, αλλά και ποινικό πλαίσιο που τις καλύπτει.

Εν κατακλείδι, η ασφάλιση απαγωγής και λύτρων αντίστοιχα, καλύπτει υπερβολικά μεγάλα ποσά που σε ενδεχόμενη μη ύπαρξη της συγκεκριμένης ασφάλισης, ο ίδιος ο ασφαλισμένος οφείλει να τα καταβάλει.

5.5 Αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί και πειρατεία⁶

Όπως είναι ευρέως γνωστό στον κλάδο την ναυτιλίας αλλά και στην ασφαλιστική αγορά αντίστοιχα, τα P&I (Protection & Indemnity) Clubs είναι ουσιαστικά αλληλασφαλιστικοί, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που στελεχώνονται από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες με κύριο σκοπό την οικονομική τους προστασία από συγκεκριμένους θαλάσσιους κινδύνους των οποίων η ασφαλιστική κάλυψη είναι σχεδόν ακατόρθωτη από πλευράς των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Οι καλύψεις που παρέχουν τα P&I Clubs είναι ενδεικτικά οι εξής⁷:

- ❖ Απώλεια μέλους του πληρώματος
- ❖ Τραυματισμός μέλους του πληρώματος
- ❖ Ασθένεια μέλους του πληρώματος
- ❖ Θαλάσσια ρύπανση
- ❖ Σύγκρουση πλοίων
- ❖ Ζημιές που προκύπτουν σε περιουσίες τρίτων
- ❖ Απώλεια φορτίου
- ❖ Απόσυρση ναυαγίου
- ❖ Ανταρσία και ανάρμοστη συμπεριφορά από μέλος / μέλη του πληρώματος
- ❖ Ζημιές που προκλήθηκαν από πολεμικούς κινδύνους κ.α.

5. Πηγή: The Swedish Club. Kidnap for Ransom & Hijacking - Marine (swedishclub.com)

6. Πηγή: Protection and indemnity insurance - Wikipedia

7. The American P&I Club. Version 2.1 , April 2020. Ηλεκτρονική Πηγή: Piracy & Armed Robbery: Frequently Asked Questions (FAQs) Regarding P&I Coverage (american-club.com)

Επομένως, όλες οι υποχρεώσεις που καλύπτονται από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς ισχύουν και σε γεγονότα πειρατείας. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την αποζημίωση όλων των μελών του πληρώματος ανεξάρτητα με το αν αποδειχθεί ή όχι η ευθύνη του πλοιοκτήτη, αποζημίωση που σχετίζεται με την απώλεια ζωής μέλους του πληρώματος ή πιθανού επιβάτη, τον τραυματισμό, την ασθένεια καθώς και τον επαναπατρισμό μέλος του πληρώματος ή πιθανού επιβάτη.

Επίσης πέρα από αυτά, καλύπτονται και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ξηράς καθώς και του αέρα ως απόρροια της πειρατικής αυτής πράξης. Επιπρόσθετα, καλύπτεται και το μεταφερόμενο φορτίο σε περίπτωση ολικής απώλεια ή μερικής καθώς και καταστροφή αυτού.

Τέλος, σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί και να αποσαφηνιστεί πως τα P&I Clubs καλύπτουν πράξεις πειρατείας με ότι αυτό συνεπάγεται, και δεν θεωρούνται εξαιρούμενοι κίνδυνοι εν αντιθέσει με πράξεις που εμπίπτουν στην τρομοκρατία, οι οποίες δεν καλύπτονται ασφαλιστικά καθώς ανήκουν στους εξαιρούμενους κινδύνους. Σε περιπτώσεις τρομοκρατίας, η ασφαλιστική κάλυψη εμπίπτει στην ασφάλιση του πλοιοκτήτη στην οποία υπάρχει ειδική ρήτρα που καλύπτει πολεμικούς κινδύνους, μέσα στους οποίους βρίσκονται και πράξεις τρομοκρατίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η θαλάσσια ασφάλιση διάφορων θαλάσσιων κινδύνων, στην προκειμένη περίπτωση ο κίνδυνος της πειρατείας, είναι υψίστης σημασίας καθώς με τη θαλάσσια ασφάλιση καλύπτονται ασφαλιστικά, ως επί το πλείστον, όλοι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου και έτσι ελαχιστοποιείται το ρίσκο του ασφαλισμένου στην περίπτωση που όντως πραγματοποιηθεί κάποιος από τους προαναφερόμενους κινδύνους.

Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει απασχολήσει κατά καιρούς τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, το φαινόμενο έχει εξασθενήσει κατά πολύ παρόλα αυτά δεν έχει εξαλειφθεί ολοκληρωτικά. Μέχρι και σήμερα η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα μετέχει ενεργά και συστηματικά ούτως ώστε μέσα από διάφορους κανονισμούς και νομοθετήματα, να είναι όλα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας άρτια ενημερωμένα και προετοιμασμένα έτσι ώστε ανά πάσα ώρα και στιγμή, αν όχι να αποφευχθεί, να αντιμετωπιστεί μια ενδεχόμενη πράξη πειρατείας με τις όσο γίνεται λιγότερες συνέπειες.

Η σημερινή ναυτασφαλιστική αγορά παρέχει μια πληθώρα επιλογών σχετικά με είδη των ασφαλειών που προσφέρουν, κατά τις οποίες ο εκάστοτε πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες. Στη συγκεκριμένη εργασία παρατέθηκαν και αναλύθηκαν λεπτομερώς όλα τα είδη ασφαλειών που υπάρχουν στη θαλάσσια ασφάλιση.

Όσο αφορά την πειρατεία, που είναι και ο κύριος πυλώνας της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είναι ένας αμφιταλαντευόμενος κίνδυνος καθώς μπορεί να καλύπτεται ασφαλιστικά όπως ένας οποιοδήποτε κίνδυνος ο οποίος μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου ή να εντάσσεται στους πολεμικούς κινδύνους, οι οποίοι είναι εξαιρούμενοι κίνδυνοι και για να καλύπτονται ασφαλιστικά θα πρέπει να υπάρχει ειδική αναγραφόμενη ρήτρα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια στο δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης ισχύει «Η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων». Αυτό πρακτικά σημαίνει πως καλύπτονται ασφαλιστικά όλοι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι που μπορεί να υπάρξουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου. Συνεπώς, είτε είναι κίνδυνοι που σχετίζονται με τα στοιχεία της θάλασσα (perils of the sea) είτε κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν στη θάλασσα (perils on the sea) καλύπτονται ασφαλιστικά. Παρόλα αυτά, για να καλύπτεται ασφαλιστικά μια πειρατική πράξη, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υφίστανται όλοι οι προσδιορισμοί βάσει του υφιστάμενου ορισμού της πειρατείας, έτσι ώστε να ισχύει η πειρατική πράξη, αν για οποιονδήποτε λόγο δεν τηρούνται οι προϋποθέσεις βάσει ορισμού τότε δεν υφίστανται πειρατική πράξη επομένως δεν υπάρχει και ασφαλιστική κάλυψη.

Τα τελευταία δεκαπέντε έτη, μετά την αναθεώρηση της κάλυψης των ενεργειών της πειρατείας από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, η πράξη της πειρατείας

εντάχθηκε στην κατηγορία των πολεμικών κινδύνων. Συνεπώς, αν η πειρατεία συμπεριλαμβάνεται στους πολεμικούς κινδύνους, τότε αυτόματα θεωρείται ως εξαιρούμενος κίνδυνος, μιας και όπως αναφέρθηκε σε προγενέστερο κεφάλαιο η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης πάυει να ισχύει μόλις το ασφαλισμένο μέχρι τότε πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους. Φυσικά, αυτό μπορεί να διαφοροποιηθεί καθώς μπορεί να υπάρχει εντός της ασφαλιστικής σύμβασης ειδική ρήτρα εξαιρούμενων κινδύνων. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα ο μέχρι τότε πολεμικός (εξαιρούμενος) κίνδυνος να καλύπτεται ασφαλιστικά.

Εν κατακλείδι, σε καμία περίπτωση ο λήπτης της ασφάλισης δεν μένει εκτεθειμένος σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί πειρατική ενέργεια κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου, εφόσον φυσικά τηρούνται όλες οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις. Συνεπώς η πειρατεία θεωρείται ως ένας καλυπτόμενος ασφαλιστικά θαλάσσιος κίνδυνος, είτε ανήκει στους θαλάσσιους κινδύνους που μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου είτε ανήκει σε ειδική συμφωνημένη ρήτρα των πολεμικών κινδύνων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Αθανασίου Λία – Ανταμπάσης Αντώνης, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2020.
- ❖ Δελούκας Α. Νικόλαος, Ναυτικόν Δίκαιον, 2η Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα 1979.
- ❖ Θεοτοκάς Γιάννης, Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 3η Έκδοση, Αθήνα 2019.
- ❖ Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος I, 5η Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα 2005.
- ❖ Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα, Τόμος II , 3η Έκδοση, Αθήνα 2007.
- ❖ Κώδικας Ιδιωτικού Δικαίου, Άρθρο 271.
- ❖ Martin Storfjord, Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις Παπαζήση, 3η Έκδοση , Αθήνα 2017.
- ❖ Μπόση Μαίρη, Θαλάσσια Πειρατεία και Τρομοκρατία, έκδοση Α', Εκδόσεις: Ποιότητα, 2012.
- ❖ Παζαρζής Ι. Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις , Β' έκδοση, Εκδόσεις: Da Vinci, Αθήνα 2015.
- ❖ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστεά , Ασφαλιστικό Δίκαιο, Β' έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2017.
- ❖ Τουντόπουλος Βασίλειος & Παμπούκης Κωνσταντίνος, Το ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα 2007/Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, πρακτικά διημερίδας – Χίος 12 & 13 Μαΐου 2006.
- ❖ Τσάλτας Γρηγόρης & Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, τόμος Α', εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2003.
- ❖ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο, Ε' έκδοση, Εκδόσεις: Σάκκουλα, Αθήνα, 2017.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Bantekas Ilias & Nash Suzan, International Criminal Law, Cavendish Publishers Ltd., 1st Edition 2001.
- ❖ Cowles B. Willard, Universal jurisdiction over war crimes, California Law Review, Vol.33, 1945.
- ❖ Harris D.J., Cases and Materials on International Law, Sweet & Maxwell 6th Edition, 1991.
- ❖ Oppenheim, International Law, Volume I. , 8th Edition, 1924.

- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (d) .
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) – Explanatory Notes .
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 (bimco.org) , (f) .
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (a)
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) .
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (i)
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (ii).
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (iii).
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (b) (iv)
- ❖ BIMCO – Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 .Διαδικτυακή πηγή: Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2009 (bimco.org) , (d).
- ❖ DMC – Cosco Bulk Carrier v Team Up Owning (08/09/2010). Διαδικτυακή πηγή: Cosco Bulk Carrier v Team-Up Owning - DMC (onlinedmc.co.uk).
- ❖ English Marine Insurance Act 1906, 8 Edw. 7 c. 41, Διαδικτυακή πηγή: <https://www.legislation.gov.uk/> .
- ❖ Hellenic Shipping News (08/04/2022), Ηλεκτρονική πηγή: Joint War Committee Review | Hellenic Shipping News Worldwide.
- ❖ ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU – Piracy and armed robbery against ships -Q1 2022 IMB Piracy Report.pdf (icc-ccs.org)
- ❖ IMO: Piracy and armed robbery against ships (imo.org)
- ❖ Law Explorer (16/10/2015). Διαδικτυακή πηγή: WAR AND STRIKES RISKS | (lawexplores.com)
- ❖ Legislation.gov.uk Διαδικτυακή πηγή: Marine Insurance Act 1906 (legislation.gov.uk)
- ❖ MarineLink (09/02/2009). Διαδικτυακή πηγή: Intertanko Provides Model Piracy Clauses (marinelink.com).
- ❖ Marine insurance act 2906, Rules For Construction of Policy, Rule 8 : <http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/construction.html>.
- ❖ MS Achille Lauro - Wikipedia.
- ❖ Naftika Chronika (24/8/2022), Ηλεκτρονική πηγή: Ινδικός Ωκεανός: Σε ποια σημεία θα ισχύσει ο αποχαρακτηρισμός της Περιοχής Υψηλού Κινδύνου | Ναυτικά Χρονικά (naftikachronika.gr).
- ❖ Protection and indemnity insurance - Wikipedia.
- ❖ ReCCAP – Ηλεκτρονική Πηγή: About ReCAAP Information Sharing Centre | combating maritime robbery, sea piracy.
- ❖ Standard Club (17/10/2022) - Ηλεκτρονική πηγή: Global piracy at lowest level in decades - Standard Club (standard-club.com) .
- ❖ Steamship Mutual. (01/10/2010). Διαδικτυακή πηγή: Piracy - an Off Hire Event? (steamshipmutual.com) .

- ❖ The Swedish Club. Kidnap for Ransom & Hijacking - Marine (swedishclub.com).
- ❖ The American P&I Club. Version 2.1 , April 2020. Ηλεκτρονική Πηγή: Piracy & Armed Robbery: Frequently Asked Questions (FAQs) Regarding P&I Coverage (american-club.com).
- ❖ Universal Jurisdiction – International Justice Resource Center (ijrcenter.org).