



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΣ REGINA RASHIT IBRAGIMOVA

(ΑΜ. 7340010618001)

Η χρήση ένοπλων φρουρών στο πλοίο: έννομες συνέπειες ως προς τις συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου και τρίτους ζημιωθέντες

Τριμελής Επιτροπή:

Λ.Ι. Αθανασίου (Επιβλέπουσα)

Δ. Χριστοδούλου

Ν. Βερβεσός

ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2019

Copyright © [Regina Ibragimova, 2019]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ' ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν την συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ	viii
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	1
A. Ένοπλοι φρουροί ως απάντηση στη σύγχρονη πειρατεία	1
α. Νομοπολιτική ανάλυση	1
i. Σύντομη ιστορική αναδρομή	1
ii. Διεθνής αντιμετώπιση της πειρατείας.....	2
iii. Νομοπολιτικό ζήτημα.....	3
iv. Προβληματική της αβλαβούς διέλευσης των εμπορικών πλοίων	7
β. Οργάνωση της παροχής υπηρεσιών ασφάλειας	9
B. Αντικείμενο, μεθοδολογία, διάρθρωση της ύλης	11
α. Αντικείμενο.....	11
β. Μεθοδολογία.....	12
γ. Διάρθρωση της ύλης	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ	
ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ	14
1. Προσέγγιση του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO).....	14
2. Προσέγγιση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO)	15
3. Προσέγγιση της ΕΕ.....	19
4. Άλλες διεθνείς συμφωνίες	19
4.1. The Montreux Document	20
4.2. International Code of Conduct (ICoC)	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ BIMCO – ΣΥΜΒΑΣΗ	
GUARDCON	22
1. Επιμέρους ανάλυση της σύμβασης.....	24
1.1. Ποιος είναι <i>owner</i> ;	24
1.2. Τι παρέχουν οι ένοπλοι φρουροί;	24
1.3. «Vetting» των ένοπλων υπηρεσιών ασφαλείας;	25

1.4. Τραυματισμός ή ασθένεια ένοπλων φρουρών.....	26
1.5. Ευθύνη από πράξεις του πλοιάρχου	26
1.6. Μέτρο ευθύνης για την αδειοδότηση των ένοπλων φρουρών.....	28
1.7. Ρήτρα απαλλαγής και η συμφωνία knock-for-knock.....	28
1.8. Τι ισχύει για την ρήτρα “Himalaya”;.....	32
2. Συμπεράσματα.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΗΣ	
ΤΑΞΗΣ	37
1. Προβλέψεις του Νόμου 4058/2012	38
1.1. Ένοπλοι φρουροί – ναυτικοί ή όχι;	38
1.2. Σύμβαση παροχής υπηρεσιών: ποιος συμβάλλεται;	39
1.3. Δικαιώματα ναυτικού.....	41
1.4. Αρμοδιότητες και εξουσίες του πλοιάρχου.....	41
1.5. Υποχρεώσεις του πλοιάρχου.....	43
1.6. Ποινικές κυρώσεις	43
2. Νομικός χαρακτηρισμός των ένοπλων φρουρών	44
2.1. Ένοπλοι φρουροί ως βοηθοί εκπλήρωσης	45
2.2. Ένοπλοι φρουροί ως προστηθέντες	48
3. Έννομες συνέπειες ως προς τις συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου	49
3.1. Πλοιοκτήτης ως Εκναυλωτής	50
3.2. Πλοιοκτήτης ως Μεταφορέας.....	51
3.3. Πλοιοκτήτης ως Εργοδότης	52
4. Έννομες συνέπειες ως προς τους τρίτους ζημιωθέντες.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	54
1. Γερμανία.....	54
2. Ηνωμένο Βασίλειο	54
3. Νορβηγία	56
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ: ΥΠΟΘΕΣΗ ENRICA LEXIE	58

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	62
Πρωτογενείς πηγές	62
Ελληνικές.....	62
Ξενόγλωσσες	63
Δευτερογενείς πηγές	63
Ελληνικές.....	63
I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά έργα	63
II. Αρθρογραφία.....	64
Ξενόγλωσσες	65
I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά έργα	65
II. Αρθρογραφία/ Μελέτες/ Έρευνες	65

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

Ελληνικές

ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΚΧΒ	Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ
ν. μ.	ναυτικά μίλια
Ο. π.	Όπως πάνω

Ξενόγλωσσες

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMP	Best Management Practices
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
Ibid	Ibidem (όπου και προηγουμένως)
ICoC	International Code of Conduct
ICS	International Chamber of Shipping
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
JIML	THE JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME LAW
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
MLC	Maritime Labour Convention
N.C. J. Int'l L. & Com. Reg.	North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation
PMSCs	Private Maritime Security Companies (Contractors)
PSCs	Private Security Companies (Contractors)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
Tul. Mar. L.J.	Tulane Maritime Law Journal
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNSC Guidance	United Nations Security Council Guidance

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Α. Ένοπλοι φρουροί ως απάντηση στη σύγχρονη πειρατεία

α. Νομοπολιτική ανάλυση

ι. Σύνοψη ιστορική αναδρομή

Το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας δικαιοματικά ανήκει στις πιο αρχαίες απειλές στην ιστορία της ανθρωπότητας. Τον 1^ο αιω. π.Χ. γνωστός πολιτικός, φιλόσοφος και ρήτορας της Αρχαίας Ρώμης, ο Μαρκ Τούλιος Κικέρων δήλωσε ότι «ο πειρατής είναι εχθρός της ανθρώπινης φυλής»² και ζήτησε την ανελέητη εξάλειψή του. Ενώ ο Ούγκο Γκρότιους, τον οποίον θεωρούν πατέρα του διεθνούς δικαίου, αναφέρεται στους πειρατές ως εκείνους που παραβίαζαν το νόμο των εθνών³. Κάθε καινούργιο στάδιο οικονομικής και εμπορικής ανάπτυξης νέων θαλάσσιων και ωκεάνιων χώρων, η καθιέρωση της τακτικής ναυτιλίας, κατά κανόνα, συνοδεύεται από την έξαρση θαλάσσιας πειρατείας στις παράκτιες περιοχές. Οι Λαοί της θάλασσας, η πρώτη σοβαρή θαλάσσια απειλή της εποχής του Νέου Βασιλείου της Αρχαίας Αιγύπτου 13-12 αιώ. π. Χ., οι πειρατές της Κιλικίας και του Τυρρηνικού πελάγους της εποχής της Αρχαίας Ρώμης, Βίκινγκς της μεσαιωνικής Βαλτικής, ο φόβος και ο τρόμος των ισπανικών γαλέων ο Φράνσις Ντρέικ και άλλοι Άγγλοι "θαλασσινοί λύκοι" της εποχής της Βασίλισσας Ελισάβετ, Βερβερίνοι κουρσάροι της Μεσογείου, οι πειρατές της Καραϊβικής και των Νότιων πελάγων της Κίνας: η σκιά της θαλάσσιας πειρατείας κινούταν σε χωρικές και ιστορικές διαστάσεις, εμφανιζόταν καθ' όλη την πορεία των εμπορικών πλοίων, ενώ εξαφανιζόταν μόνο κατόπιν μακροχρόνιας και κουραστικής μάχης με αυτήν... "Ωστε μόλις επιτρέψουν οι συνθήκες, να επανεμφανιστεί ξανά σε καινούργιο μέρος. Η εικόνα των σκεπασμένων με πέπλο ρομαντισμού πειρατών του 16ου – 19ου αιώνων που παρουσιάζεται στις ταινίες του Χόλιγουντ έχει όμως εδώ και καιρό ξεπεραστεί. Πλέον η πειρατεία αποτελεί ένα προσοδοφόρο επιχειρίν στο οποίο, υπό την μορφή των λύτρων, διακυβεύονται τεράστια χρηματικά ποσά.

¹ Περισσότερα για την ιστορία της πειρατείας βλ. Bradford A. S., *Flying the black flag: A brief history of Piracy*, Greenwood Publishing Group, (2007) και Hallwood C. P., Miceli T. J., *Maritime Piracy and Its Control: An Economic Analysis*, Palgrave Macmillan, (2015),

² Parsons D. M, *Protecting the Booty: Creating a Regulatory Framework to Govern Increased Use of Private Security Companies in the Fight against Pirates*, 35 *Tul. Mar. L.J.* (2010), σελ. 158 και ιδίως υποσημ. 22

³ *Ibid.*, και ιδίως υποσημ. 23

Σήμερα η κατάσταση του ζητήματος χαρακτηρίζεται από αντικρουόμενες τάσεις. Εάν ανατρέξουμε στο διάγραμμα του Παραρτήματος 1, θα δούμε ότι κατά την διάρκεια των τελευταίων τριάντα πέντε ετών παρατηρούνταν τόσο η μείωση του φαινομένου όσο και η αύξηση των κρουσμάτων. Έτσι, η μεγαλύτερη έξαρση είχε σημειωθεί το 2000, 2003 και το 2011, ενώ τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική μείωση των περιστατικών, με αποτέλεσμα ο αριθμός των επιθέσεων και απόπειρας επιθέσεων να μειώνεται σχεδόν κατά 50% σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας. Παρά ταύτα η πειρατεία παραμένει μάστιγα του θαλάσσιου εμπορίου, αφού σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (εφεξής IMO) τους πρώτους πέντε μήνες του 2019 σε διάφορες περιοχές του κόσμου ήδη σημειώθηκαν 82⁴ πειρατικές επιθέσεις ή απόπειρες επιθέσεων σε εμπορικά πλοία.

3.Προτού η παρούσα μελέτη προχωρήσει στην αναζήτηση των εννόμων συνεπειών της χρήσης των ένοπλων φρουρών, αξίζει να αφιερώσουμε λίγο χρόνο και να παραθέσουμε τις συνθήκες οι οποίες οδήγησαν στην εμφάνιση οπλισμένου προσωπικού ασφαλείας σε εμπορικά πλοία.

ii. Διεθνής αντιμετώπιση της πειρατείας

Σε διεθνές επίπεδο η καταπολέμηση της πειρατείας ρυθμίζεται από τις τρεις Διεθνείς Συμβάσεις: α) Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα 1958⁵ (άρθρα 15-21), β) Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982⁶ (άρθρα 101-107), και γ) Σύμβαση της Ρώμης για την καταστολή παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας 1988 και το πρόσφατο Πρωτόκολλό της⁷, αν και θεωρείται πως η βασική κατεύθυνση αυτής της Σύμβασης είναι καταπολέμηση της τρομοκρατίας στη θάλασσα,

⁴ Επίσημη σελίδα του IMO, διαθέσιμη στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁵ Διαθέσιμη στο σύνδεσμο: https://www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁶ Διαθέσιμη στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁷ Διαθέσιμα στον ακόλουθο σύνδεσμο: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

πολλοί συγγραφείς δέχονται την αναλογική εφαρμογή της και ως προς τις πράξεις πειρατείας⁸.

Κατά καιρούς στο παρελθόν υπήρξαν προσπάθειες σύνταξης και υιοθέτησης ειδικής νομοθεσίας για την καταπολέμηση της πειρατείας, δυστυχώς όμως αυτές δεν στέφθηκαν με επιτυχία. Μια εναλλακτική λύση μπορεί να αποτελέσει η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής και προσθήκη καινούργιων μηχανισμών καταστολής της πειρατείας στην ισχύουσα Σύμβαση της Ρώμης υπό τη μορφή πρόσθετου Πρωτοκόλλου. Άλλως και η κατάλληλη τροποποίηση των σχετικών ρυθμίσεων της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 ως προς την έννοια της πειρατείας, την δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και την διακρατική συνεργασία σε αυτόν τον τομέα θα μπορούσαν να φανούν καρποφόρα.

Ανάμεσα σε άλλα βασικά κείμενα που υιοθετήθηκαν από την διεθνή κοινότητα βρίσκονται α) Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974⁹ (εφεξής SOLAS) που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων κατά εμπορικών πλοίων, β) Κώδικας¹⁰ πρακτικής για την διερεύνηση των πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων 2001, που υιοθετήθηκε με υπ' αριθ. Α924 (22)) Ψήφισμα στην 22¹¹ Συνέλευση του ΙΜΟ, και γ) Διεθνής Κώδικας¹¹ ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων 2004 (εφεξής ISPS Code).

iii. Νομοπολιτικό ζήτημα

Οι ετήσιες εκθέσεις του ΙΜΟ τονίζουν τα ακόλουθα σημεία όπου παρατηρούνται περιστατικά πειρατικών επιθέσεων: ο Κόλπος του Άντεν στην Ανατολική Αφρική, ο Κόλπος της Γουινέας στην Δυτική Αφρική, η Θάλασσα της Νότιας Κίνας, ο Κόλπος της

⁸ Korotkiy T., Associate Professor of International Law and International Relations at the National University "Law Academy of Odessa", Pirates against the freedom of navigation (in Russian), Maritime news of Russia, No. 10 (2014)

⁹ Διαθέσιμη στα αγγλικά στον ακόλουθο σύνδεσμο:

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

¹⁰ Διαθέσιμος στο σύνδεσμο:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.922\(22\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.922(22).pdf)

¹¹ Περισσότερα για τον Κώδικα βλ. στο σύνδεσμο:

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx και <http://shipsupply.org/wp-content/uploads/2017/01/ISPS-Code-ISSA-Guidelines-Aug-2016.pdf>

Βεγγάλης στον Ινδικό Ωκεανό, Νότια Αμερική και Καραϊβική, καθώς και τα στενά της Μαλάκκα και της Σιγκαπούρης¹². Τι κοινό έχουν αυτά τα γεωγραφικά μέρη ώστε να προσελκύουν την πειρατική δραστηριότητα;

Παρά το γεγονός ότι οι πολιτικές συγκυρίες μπορούν κατά καιρούς να ευνοούν την εντατικοποίηση των επιθέσεων, η κύρια και πρωτογενής αιτία της πειρατείας - από πολλούς επαγγελματίες του κλάδου - θεωρείται η οικονομική¹³. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε ότι το ετήσιο εγχώριο προϊόν ανά άτομο στη Νιγηρία ανέρχεται σε 2,028.2 δολάρια ΗΠΑ¹⁴, ενώ στη Σομαλία μόλις σε 498,7 δολάρια ΗΠΑ¹⁵. Ωστόσο ούτε πολιτικές, ούτε οικονομικές συνθήκες δεν αρκούν από μόνες τους ώστε να πυροδοτήσουν την έκρηξη πειρατικής δραστηριότητας.

Παραδοσιακά η πειρατεία «τροφοδοτείται» από δύο¹⁶ βασικούς παράγοντες οι οποίοι, εάν ληφθούν υπόψη μαζί, παρέχουν ένα σχεδόν απεριόριστο φάσμα ευάλωτων στόχων από τους οποίους μπορούν να επιλέξουν οι πειρατές: ένας τεράστιος όγκος εμπορευμάτων μεταφέρεται δια θαλάσσης¹⁷, και ταυτόχρονα τα πλοία είναι αναγκασμένα να περνάνε από σημεία συμφόρησης όπου είναι επιρρεπείς στις ενέδρες¹⁸.

¹² Ο. π. επίσημη ιστοσελίδα του IMO με τις ετήσιες εκθέσεις

¹³ Αθανασίου Λ. Ι., Η επίδραση της ναυτικής βίας στις έννομες σχέσεις του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου: το παράδειγμα της πειρατείας, ΕΕμπΔ 2011, σελ. 276, πιο αναλυτικά για τα αίτια της πειρατείας βλ. Chalk P., *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*, RAND, Testimony, σελ. 1, διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT317/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁴ Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεθνούς Τράπεζας για το έτος 2018, διαθέσιμα στο σύνδεσμο <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=NG&view=chart> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁵ Ο. π., διαθέσιμα στο σύνδεσμο <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=SO&view=chart> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁶ Chalk P., *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*, RAND, Testimony, CT-317, February 2009, σελ. 2, διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT317/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁷ Η ετήσια έκθεση του UNCTAD (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη) για το έτος 2017, *Review of Maritime Transport 2017*, διαθέσιμη στο σύνδεσμο https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019], αναφέρει ότι «πάνω από 80% του συνολικού όγκου του εμπορίου και πάνω από 70% της αξίας του μεταφέρονται με πλοία και διακινούνται μέσω θαλάσσιων λιμένων παγκοσμίως».

¹⁸ Βλ. Marine Insight, July 30, 2019, «7 Important Shipping Routes Vulnerable To Maritime Piracy», διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/7-important-shipping-routes-vulnerable-to-maritime-piracy/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019], και επίσης το Plumer B., March 22, 2017, «This is an incredible visualization of the world's shipping routes», διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Σύμφωνα με την κατάθεση του Ανώτερου Αναλυτή της εταιρείας RAND, Peter Chalk, που δόθηκε ενώπιον της Επιτροπής Μεταφορών και Υποδομών της Βουλής των Αντιπροσώπων των ΗΠΑ, εκτός από αυτά τα δύο αίτια, η εμφάνιση της σύγχρονης πειρατείας σχετίζεται τουλάχιστον με άλλους επτά¹⁹ παράγοντες:

α) με στόχο τη μείωση λειτουργικού κόστους των πλοίων αλλά και ένδειξη εμπιστοσύνης στα προηγμένα συστήματα πλοήγησης, τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων πλέον παρουσιάζουν αισθητά μικρό αριθμό μελών με συνέπεια να μην μπορούν να πραγματοποιούνται οι νυχτερινές βάρδιες όπως όφειλαν γεγονός που καθιστά πολύ εύκολη την κατάληψη του πλοίου από πειρατές,

β) ήδη περιορισμένα κονδύλια για την επιτήρηση των χωρικών υδάτων, μειώθηκαν ακόμη περισσότερο μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 όταν πολλές κυβερνήσεις του κόσμου δέχονταν πιέσεις για επενδύσουν στην αύξηση της χερσαίας και εναέριας ασφάλειας της εκάστοτε χώρας,

γ) Ειδικά στη Βραζιλία, την Ανατολική Αφρική και σε όλη τη Νότια και Νοτιοανατολική Ασία ένα τεράστιο πρόβλημα αποτελεί η ελλιπής και συχνά απόλυτη απουσία της ναυτικής αστυνόμευσης στην παράκτια περιοχή και ακόμη και εντός λιμένων, γεγονός το οποίο επέτρεψε την άνθιση πειρατείας χαμηλού επιπέδου με κύριο αντικείμενο τη ληστεία των αγκυροβολημένων σκαφών,

δ) Η διαφθορά των διοικητικών αλλά και δικαστικών αρχών συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη πειρατείας του πιο υψηλού επιπέδου, αφού διευκολύνει τους πειρατές παρέχοντας πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις και τοποθεσίες των πλοίων καθώς και βοηθώντας στην διοχέτευση των κλεμμένων φορτίων,

ε) Η χαώδης και αναρχική κατάσταση στην Σομαλία, με απουσία κεντρικής κυβέρνησης, συνέβαλε άμεσα και δραστικά στην ραγδαία διάπλαση των πειρατικών συμμοριών έξω από το Κέρασ της Αφρικής και στην ευρύτερη περιοχή,

στ) Ο ιδιαίτερος ζήλος των πλοιοκτητών και εφοπλιστών να καταβάλλουν τα ζητούμενα από τους πειρατές λύτρα, τους ανοίγει μεγαλύτερη όρεξη και δημιουργεί επιπλέον κίνητρα για να συνεχιστεί το ναυτικό έγκλημα, και τέλος,

¹⁹ Chalk (2009), ό. π. σελ. 2-3

ζ) Η διαθεσιμότητα όπλων όπως πιστόλια, ελαφρύ/βαριά πολυβόλα, αυτόματα πυροβόλα όπλα, νάρκες, χειροβομβίδες και άλλα, περισσότερα από τα οποία είναι εύκολα μεταφερόμενα, εύχρηστα, φθηνά και ανθεκτικά, αποτελεί μία από τις βασικές αιτίες που συνέβαλε στο αυξανόμενο επίπεδο βίας που έχει χαρακτηρίζει την πειρατεία τα τελευταία χρόνια.

Σύμφωνα με μια σειρά από έρευνες²⁰ αποδεικνύεται ότι ιδίως στη Σομαλία η εμφάνιση της πειρατείας συνδέεται με την «εισβολή» ξένων αλιευτικών πλοίων στα χωρικά ύδατα της χώρας, απειλώντας την κύρια οικονομική δραστηριότητα του πληθυσμού, την αλιεία. Η απουσία οργανωμένου κράτους «ανάγκασε» τους Σομαλούς να στραφούν στην «αυτοάμυνα», προστατεύοντας τόσο τα οικονομικά τους συμφέροντα όσο και το περιβάλλον, αφού υπήρχαν μαρτυρίες για την ρίψη τοξικών αποβλήτων στα σομαλικά ύδατα.

Σίγουρα συνεχές εμπόδιο στην καταπολέμηση της πειρατείας αποτελεί και το γεγονός ότι ελάχιστες φορές η δικαιοσύνη κλήθηκε να επέμβει στην απόδοση ευθυνών ακόμη και όταν οι πειρατές συλληφθήκανε κατά την διάρκεια απελευθέρωσης του πλοίου και του πληρώματος²¹. Άλλωστε αυτό συνδέεται με ανύπαρκτο δικαστικό σύστημα όπως στην περίπτωση του διαλυμένου κράτους της Σομαλίας, τις περισσότερες φορές όμως τα πιο πρακτικά προβλήματα και συμφέροντα έρχονται να συμβάλλουν στην ατιμωρησία των πειρατών: πολλά κράτη της Αφρικής αποφεύγουν να δικάζουν τους πειρατές επειδή μετά την αποφυλάκισή τους αυτοί παραμένουν σε αυτές τις χώρες ως παράνομοι μετανάστες.

Ενόψει της κρατικής αδυναμίας πάταξης του φαινομένου οι εκπρόσωποι του κλάδου στράφηκαν στην εναλλακτική λύση της ιδιωτικοποίησης παροχής υπηρεσιών ναυτικής ασφαλείας και δη της χρήσης πρώτα άοπλων και στη συνέχεια ένοπλων φρουρών σε πλοία. Η *ratio* στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι άλλο από το οικονομικό: αρκεί να αναφέρουμε ότι ακόμη και τα τελευταία χρόνια που σημειώθηκε σημαντική μείωση των

²⁰ Deheza E., The Danger of Piracy in Somalia, „BIULETYN OPINIE”, Amicus Europae Foundation, No. 24/2009, σελ. 3, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://fae.pl/biuletynopiniethedangerofsomalipiracy.pdf> Βλ. επίσης Dagne T., Somalia: Current Conditions and Prospects for a Lasting Peace, Congressional Research Service, 7-5700, RL33911, August 31, 2011, σελ. 15, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33911.pdf>

²¹ Βλ. Marley D. F., Modern Piracy, A Reference Handbook, ABC-CLIO, (2011), σελ. 68-69, και Herrmann, W. A. Maritime Piracy and Anti-piracy Measures: Part I: Piracy--Increasing Challenge with New Dimensions, Naval Forces, 25 (February 2004), σελ 18-25.

επιθέσεων, το ετήσιο κόστος πειρατείας για την ναυτιλιακή βιομηχανία υπολογίζεται σε 6 με 7 δισεκατομμύρια δολάρια²².

iv. Προβληματική της αβλαβούς διέλευσης των εμπορικών πλοίων

Η χρήση²³ ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία εγκυμονεί ορισμένους κινδύνους και προβλήματα. Πρώτον, σε τι βαθμό σύμφωνα με το δημόσιο διεθνές δίκαιο και δη με το δίκαιο της θάλασσας είναι επιτρεπτός ο οπλισμός εμπορικών πλοίων και δεύτερον, τι συμβαίνει με τα κυριαρχικά δικαιώματα των παράκτιων κρατών να απαγορέψουν τη διέλευση εμπορικού πλοίου εξοπλισμένου με ένοπλους φρουρούς από τα χωρικά του ύδατα.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982, γνωστή και ως Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου, δεν προκύπτει ρητή απαγόρευση για εμπορικά πλοία να φέρνουν επάνω οπλισμένο προσωπικό ή οπλισμό. Ως εκ τούτου, ελλείψει νομοθετικής ρύθμισης περί του επιτρεπτού βαθμού οπλισμού του εμπορικού πλοίου, σκόπιμο φαίνεται να προσφύγουμε στην αναλογική εφαρμογή του Οδηγού του Σαν Ρέμο για Διεθνές δίκαιο εφαρμοστέο στις ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα 1994 και ιδίως του άρθρου 6ο αυτού το οποίο απαριθμεί είδη δραστηριοτήτων των εμπορικών πλοίων του εχθρού που μπορούν να οδηγήσουν στον χαρακτηρισμό τους ως πολεμικών. Το σημείο (στ) προβλέπει εξαίρεση εις ό,τι αφορά τον ελαφρύ ατομικό οπλισμό που να αποσκοπεί στην υπεράσπιση του πληρώματος πχ. κατά των πειρατών καθώς και καθαρά συστήματα εκτροπής. Υπάρχουν βέβαια και αντίθετες απόψεις²⁴.

²² Ο. π. Hallwood, Miceli, (2015), σελ. 1

²³ Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι τις αρχές της δεκαετίας 1950 επέτρεπαν οπλισμό επάνω στα εμπορικά τους πλοία με σκοπό την προστασία από τις επιθέσεις άλλων εμπορικών πλοίων και πειρατών. Αν και η γερμανική έννομη τάξη ήδη από το 1913, υιοθετώντας τον Οδηγό για τα Δίκαιο του ναυτικού πολέμου τον οποίον εξέδωσε το Ινστιτούτο για το Διεθνές Δίκαιο, αρνήθηκε το δικαίωμα των ναυτικών να φέρνουν όπλα με σκοπό την αυτοάμυνα, αρκετά κράτη διατήρησαν ουδέτερη στάση ως προς το ζήτημα. Ανάμεσά τους ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, Βέλγιο, Ολλανδία, Νορβηγία και Σουηδία. Μαζί με αυτά τα κράτη και οι ΗΠΑ εξακολουθούσαν να δέχονται οπλισμένα εμπορικά πλοία της Βρετανίας στους λιμένες τους. Βλ. τον Οδηγό διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://hrlibrary.umn.edu/instreet/1913a.htm> και McCurdy C. A., The Arming of Merchantmen, Law Magazine and Review: A Quarterly Review of Jurisprudence 40, no. 1 (November 1914), σελ. 46-51

²⁴ Ο. π. Korotkiy, (2014)

Η Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου ανάλογα με τη ζώνη²⁵ στην οποία βρίσκεται το πλοίο καθορίζει και την αντίστοιχη δικαιοδοσία. Έτσι, το άρθρο 92 προβλέπει την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας επί του πλοίου το οποίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, όπου, ως γνωστό, δεν υπάρχει κυριαρχία κανενός κράτους²⁶. Ως προς την δικαιοδοσία στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, όπου το παράκτιο κράτος δεν ασκεί κυριαρχία αλλά διατηρεί ορισμένα κυριαρχικά δικαιώματα²⁷ που σχετίζονται κυρίως με την έρευνα, εκμετάλλευση και διατήρηση των φυσικών πόρων της θαλάσσιας αυτής περιοχής, αυτή ανήκει στο κράτος της σημαίας. Ωστόσο, το άρθρο 73 προβλέπει ότι κατά την άσκηση αυτών των κυριαρχικών δικαιωμάτων το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα όπως την επιβίβαση, επιθεώρηση, σύλληψη και δίωξη με σκοπό τη συμμόρφωση με νόμους και κανονισμούς του που υιοθετήθηκαν κατ' εφαρμογή της Σύμβασης. Περαιτέρω, το άρθρο 17 της Σύμβασης ορίζει ότι όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας πρέπει να απολαμβάνουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, ενώ το άρθρο 27 κατ' αρχήν απαγορεύει στο παράκτιο κράτος να ασκεί τόσο την ποινική όσο και την αστική του δικαιοδοσία εκτός και αν οι περιπτώσεις στις οποίες καλείται να επέμβει εμπίπτουν στην περιοριστική λίστα των εξαιρέσεων των άρθρων 27 και 28 αντίστοιχα.

Από το συνδυασμό των ανωτέρω μπορούμε να συμπεράνουμε τα ακόλουθα:

Ενώ κατ' αρχήν όλα τα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτως σημαίας και οπλισμού που φέρνουν επάνω δικαιούνται την αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, το τελευταίο στο πλαίσιο άσκησης της κυριαρχίας του και με σκοπό την διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας²⁸ μπορεί να θεσπίσει

²⁵ Σε αυτό το σημείο αξίζει να υπενθυμίσουμε τις περιοχές (ζώνες) στις οποίες υποδιαιρούνται τα θαλάσσια ύδατα ανάλογα με το βαθμό της κρατικής κυριαρχίας που ασκείται σε αυτές: α) εσωτερικά ύδατα (κυρίως λιμένες), β) αιγιαλίτιδα ζώνη, γ) αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) και (δ) ανοιχτή θάλασσα. Η συντριπτική πλειονότητα των κρατών αναγνωρίζει την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ν. μ., και την δυνατότητα καθορισμού της ΑΟΖ έως 200 ν. μ., πέρα των οποίων εκτείνεται η ανοιχτή θάλασσα. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Ρούκουνας Ε., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2010, σελ. 246-266, 308-311 και Αντάπασης Α. Μ., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Πανεπιστημιακές παραδόσεις, 2η εκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, (2016), σελ. 64-117

²⁶ Βλ. άρθρο 89 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου. Εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτό επιτρέπονται υπό τις προϋποθέσεις που θέτει η ίδια η Σύμβασης, βλ. επίσης ό. π. Ρούκουνας (2010), σελ. 281-292 και ό. π. Αντάπασης, (2016), σελ. 108 επ.

²⁷ *Ibid.*, άρθρο 56

²⁸ *Ibid.*, άρθρο 21

ειδικούς νόμους και κανονισμούς για την χρήση όπλων και ένοπλων φρουρών σε ξένα πλοία που διέρχονται από τα εθνικά του ύδατα²⁹.

Καταγράφοντας την παγκόσμια τάση περί θέσπισης κανόνων απασχόλησης ένοπλων φρουρών σε πλοία κράτους σημαίας καθώς και ελέγχου ξένων πλοίων επανδρωμένων με τέτοιο προσωπικό, το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (εφεξής ICS) δημιούργησε έναν συγκριτικό πίνακα³⁰ νομοθεσίας κρατών σημαίας για την χρήση όπλων και ένοπλων φρουρών. Σύμφωνα με αυτόν τον πίνακα ήδη 33³¹ κράτη μέλη παγκόσμιας κοινότητας θέσπισαν κανόνες που ρυθμίζουν το ζήτημα απασχόλησης ένοπλων φρουρών σε πλοία της σημαίας τους. Το ICS τονίζει ότι ο πίνακας περιέχει κυρίως τις πολιτικές του κράτους σημαίας ως προς τα πλοία του. Τα παράκτια και τα κράτη λιμένα ενδέχεται να έχουν διαφορετικούς κανόνες και απαιτήσεις, τους οποίους συστηματοποιεί ο IMO και είναι διαθέσιμες στον ακόλουθο σύνδεσμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>.

β. Οργάνωση της παροχής υπηρεσιών ασφάλειας

Όπως θα δούμε και παρακάτω η χρήση ένοπλων ιδιωτών φρουρών σε εμπορικά πλοία πραγματοποιείται μέσω σύμβασης παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που συνάπτεται μεταξύ εκμεταλλεζόμενου το πλοίο και της ιδιωτικής εταιρείας ασφαλείας η οποία μπορεί να είναι παροχής είτε αμιγώς ναυτιλιακής ασφαλείας (PMSCs) είτε παροχής εν γένει υπηρεσιών ασφαλείας (PSCs) με τμήμα ναυτιλιακής ασφαλείας³². Παρά το γεγονός ότι από το 2012 υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει την παρουσία των

²⁹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα απαγόρευσης τόσο συνοδείας εμπορικών πλοίων από ειδικά οπλισμένα σκάφη όσο και της παρουσίας ένοπλων φρουρών σε εμπορικό πλοίο αποτελούν η Ινδονησία και η Μαλαισία ήδη από το 2005. Βλ. Lushpai D. B., *The Worlds' Community Fight Against Modern Piracy in South-East Asia*, Chelyabinsk State University Review, 2011, No. 14 (229), Political Sciences, Ed. 10, σελ. 14-15, διαθέσιμο στην ρωσική γλώσσα στο σύνδεσμο: <https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mirovogo-soobschestva-s-sovremennym-morskim-piratstvom-v-yugo-vostochnoy-azii> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]. Πρόσφατα όμως και η Νιγηρία απαγόρευσε την επιβίβαση ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης της και της ΑΟΖ. Βλ. Nigerian Navy excludes armed guards on board, Safety4Sea, Securitt, 18/10/2017, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://safety4sea.com/nigerian-navy-excludes-armed-guards-on-board/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

³⁰ Διαθέσιμο στα Αγγλικά στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-and-arms-on-board-2017.pdf?sfvrsn=0> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

³¹ Σύμφωνα με τα στοιχεία τον Φεβρουάριο του 2017

³² Για χάρη συντομίας και των δύο ειδών εταιρείες θα τις αναφέρουμε με όρο PSCs.

ένοπλων αυτών φρουρών σε πλοία υπό ελληνική σημαία, οι εκπρόσωποι του κλάδου θεωρούν ότι δεν υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη «που να ορίζει τι πρέπει να έχει μία εταιρεία ναυτιλιακής ασφάλειας για να ιδρυθεί στην Ελλάδα», με συνέπεια να μην υπάρχουν αμιγώς Ελληνικές PSCs³³.

Από τις περίπου 250 εταιρείες σε όλο τον κόσμο γύρω στις 80 είναι ελληνικών συμφερόντων. Παρά τη φήμη που θέλει τους ένοπλους φρουρούς να είναι μισθοφόροι, σύμφωνα με τον Δρ. Κωνσταντίνο Περρωτή, πρώην βατραχάνθρωπο και Δόκτορα Ψυχολογίας, «οι επαγγελματίες ένοπλοι φρουροί πρέπει να έχουν πολύ χαμηλά επίπεδα στρες, κανένα σημάδι κατάθλιψης ή τρωτότητας, έτσι ώστε, σε ένα πολύ επικίνδυνο περιστατικό, να μην χάσουν τον έλεγχο. Πρέπει να είναι σοβαροί επαγγελματίες, να έχουν πειθαρχία, κίνητρο και φιλοδοξίες... να έχουν πολλά χρόνια στον χώρο, είτε στο στρατό είτε στις ειδικές δυνάμεις είτε σε εδαφική ασφάλεια»³⁴. Για να αξιολογηθεί η ετοιμότητα των υποψηφίων να αντιδράσουν κατάλληλα σε δύσκολες συνθήκες, υποβάλλονται σε διαδικασία εκτεταμένου ψυχογραφήματος. Άλλωστε, οι ειδικοί του κλάδου δηλώνουν τόσο τη σταδιακή μείωση των επιθέσεων από το 2011 – όταν ξεκίνησαν να επιβιβάζονται σε πλοία οι πρώτοι ένοπλοι φρουροί, όσο και την αποτελεσματική³⁵ απώθηση των πειρατών από τα πλοία με ένοπλο προσωπικό ασφαλείας επί πλοίου.

Από τότε που σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS, τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004 ο ISPS Code, αυτός αποτέλεσε βάση για ένα συνολικά υποχρεωτικό καθεστώς ασφαλείας στη διεθνή ναυτιλία. Εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που συμμετέχουν σε διεθνές εμπόριο. Ο βασικός στόχος του ISPS Code είναι να διασφαλίσει τη λήψη κατάλληλων μέτρων ασφαλείας τόσο σε πλοία όσο και στους λιμένες.

³³ Βλ. Τέρνερ Β., Οι Έλληνες που να τα Βάζουν με τους Πειρατές στη Σομαλία, ηλεκτρονικό περιοδικό VICE, 24 Ιουνίου 2014, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.vice.com/gr/article/53mvv8/ellines-commados-peirates>

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Αν και η αναζήτηση στατιστικών στοιχείων που να αποδεικνύουν την αποτελεσματικότητα των ένοπλων φρουρών δεν στέφθηκε με επιτυχία, ωστόσο το ακόλουθο άρθρο αναφέρεται στην κατάσταση όπως αυτή ίσχυε κατά το τέλος του 2012: Roussanoglou N., Ships with armed guards have never been hijacked by pirates claims LSS – SAPU, Hellenic Shipping News Worldwide, Interviews, 6/11/2012, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.hellenicshippingnews.com/2515bef5-30b8-49f7-9be8-2d9bd7553b64/> Βλ. επίσης Parisi I., The Maritime Dimensions of European Security, Working paper, 1/2015, February 2015, σελ. 16, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://sites.tufts.edu/karamanlischair/files/2018/12/KARAMANLIS-Working-Papers-2015-No-1.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Ανταποκρινόμενος στις συνθήκες της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης δημοσίευσε το 2012 το πρώτο Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας για την *Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας από ένοπλους ή άοπλους Φρουρούς σε εμπορικά πλοία*, ISO/PAS 28007:2012, το οποίο πρόσφατα αντικαταστάθηκε με νέο Πρότυπο, ISO 28007-1:2015³⁶.

B. Αντικείμενο, μεθοδολογία, διάρθρωση της ύλης

α. Αντικείμενο

Το θέμα της παρούσας εργασίας μου προκάλεσε γνήσιο ενδιαφέρον όταν κατά την διάρκεια αναζήτησης θέσης απασχόλησης ήλθα σε επαφή με μία γνωστή – όπως εκ των υστέρων απέδειξε η έρευνα – εταιρεία. Αντιλήφθηκα τότε πως η συζήτηση περί ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία δεν αποτελεί πλέον στοιχείο επιστημονικής φαντασίας αλλά ανάγκη της αμείλικτης πραγματικότητας.

Κατάλαβα ότι έχει πρακτική απήχηση και αξίζει να το ερευνήσει κανείς από νομικής άποψης επειδή αναμφίβολα η παρουσία ένοπλου προσωπικού σε εμπορικά πλοία γεννά πλειάδα ερωτημάτων και αποριών, τόσο διακρατικής όσο και ιδιωτικής φύσεως.

Το θέμα όπως είναι διατυπωμένο οριοθετεί αρκετά το αντικείμενο της έρευνας, προσανατολίζοντάς το στις έννομες συνέπειες που συνεπάγεται η χρήση ένοπλου προσωπικού ασφαλείας σε εμπορικά πλοία για τα πρόσωπα που τα εκμεταλλεύονται. Αναλύοντας τις έννομες σχέσεις που θα ερευνηθούν στο πλαίσιο της παρούσας, αποφασίστηκε η μελέτη να περιοριστεί στους κλάδους δικαίου όπως το ιδιωτικό ναυτικό και το ενοχικό, χωρίς όμως να λείπουν και αναφορές στο δημόσιο και το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο.

Σημειώνεται όμως ότι αφενός ελλείπει νομολογίας και αφετέρου λόγω ύπαρξης αμέτρητων σεναρίων που μπορούν να προκύψουν από την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοία, η παρούσα εργασία θα καλύψει μόλις μέρος αυτών των υποθετικών περιστατικών.

³⁶ Περισσότερες πληροφορίες για το Πρότυπο μπορούν να αντληθούν από τον ακόλουθο ιστότοπο: <https://www.iso.org/standard/63166.html>

β. Μεθοδολογία

Ο κλάδος της νομικής επιστήμης λόγω της φύσεώς του περιορίζει σημαντικά τις διαθέσιμες ερευνητικές μεθόδους που μπορούν να εφαρμοστούν σε αυτό. Ως εκ τούτου η παρούσα μελέτη βασίστηκε κυρίως στη βιβλιογραφική μέθοδο, δηλαδή στην επισκόπηση των δευτερογενών πηγών (λ.χ. δικαστικών αποφάσεων, γνωμοδοτήσεων, μονογραφιών και αρθρογραφίας) με σκοπό να διαπιστωθεί εάν και σε ποιο βαθμό το θέμα έχει ήδη μελετηθεί. Έπειτα ακολούθησε η μελέτη των πρωτογενών πηγών, εν προκειμένω των τυποποιημένων συμβάσεων της BIMCO, διεθνών συνθηκών, ημεδαπής και αλλοδαπής νομοθεσίας. Τα δευτερογενή κείμενα ενίσχυσαν και τεκμηρίωσαν τα ευρήματα των πρωτογενών. Ενώ η αρχική βιβλιογραφία και το αντικείμενο της μελέτης προσδιορίστηκαν κατόπιν συζήτησης με την επιβλέπουσα καθηγήτρια, στη συνέχεια αυτά διευρύνθηκαν και επεκτάθηκαν.

γ. Διάρθρωση της ύλης

Η παρούσα μελέτη αποτελείται από έξι κεφάλαια. Το εισαγωγικό κεφάλαιο κάνει μία σύντομη νομοπολιτική ανάλυση του ζητήματος καθώς και περιγράφει τον τρόπο οργάνωσης των εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες ένοπλων φρουρών. Ύστερα αναλύεται το αντικείμενο και η μεθοδολογία της παρούσας έρευνας.

Το πρώτο κεφάλαιο κάνει μια επισκόπηση του θεσμικού πλαισίου για τους ένοπλους φρουρούς που παρέχουν διεθνείς κυβερνητικοί και μη οργανισμοί. Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην τυποποιημένη σύμβαση της BIMCO, την Guardcon, που αποτελεί υπόδειγμα για συμβάσεις απασχόλησης φρουρών ασφαλείας σε πλοία. Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης η ανάλυση θα επικεντρωθεί στις διατάξεις που αφορούν την ευθύνη των μερών καθώς και τις ρήτρες απαλλαγής. Στο τρίτο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση του νομικού καθεστώτος που διαμορφώθηκε στην Ελλάδα εις ό,τι αφορά την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και συγκεκριμένα του Νόμου 4058/2012 σε συνδυασμό με τον ΑΚ και τον ΚΙΝΔ. Ως αποτέλεσμα θα αναπτυχθούν συμπεράσματα περί των εννόμων συνεπειών που συνεπάγεται η χρήση ένοπλων φρουρών σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο. Με σκοπό την συγκριτική προσέγγιση του ζητήματος στο τέταρτο κεφάλαιο θα υπάρξουν αναφορές σε αλλοδαπές έννομες τάξεις που υιοθέτησαν παρόμοια νομοθεσία.

Τέλος, αντί epilόγou θα πραγματοποιηθεί η μελέτη περίπτωσης σχετικά με το περιστατικό *Enrica Lexie* που έλαβε χώρα ανοιχτά της Ινδίας το 2012, και με αφορμή αυτή την υπόθεση επιγραμματικά θα παρατεθούν τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας. Καθ' όλη την διάρκεια της εργασίας θα τονίζονται σημεία που προκαλούν δυσκολίες στην κατανομή της ευθύνης του εκμεταλλευόμενου το πλοίο και κατ' επέκταση τον εντοπισμό των εννόμων συνεπειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ

Παρ' ότι όλο και περισσότερα ναυτικά κράτη του κόσμου νομιμοποιούν την χρήση ένοπλων φρουρών στα πλοία της σημαίας τους, μέχρι στιγμής δεν υπάρχει ενιαίο διεθνές νομικό καθεστώς για αυτήν την κατηγορία προσωπικού που απασχολείται σε πλοία. Πριν προχωρήσουμε στον προσδιορισμό των εννόμων συνεπειών που συνεπάγεται η χρήση ένοπλης ασφάλειας σε εμπορικό πλοίο, αξίζει να δούμε τις στάσεις που κρατούν διάφοροι διεθνείς οργανισμοί εμπλεκόμενοι στον κλάδο διεθνούς θαλασσίου εμπορίου ως προς την νομική φύση αυτών των προσώπων.

1. Προσέγγιση του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (ΙΜΟ)

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία κατά πλοίων αποτελούν την ατζέντα του ΙΜΟ από τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τα περί τέλη της δεκαετίας του 1990 και αρχές του 2000 η προσοχή του οργανισμού ήταν στραμμένη προς τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και τα στενά της Μαλάκκα, αργότερα, μετά το 2005 στον χάρτη εγκαταστάθηκαν νέοι παίκτες, οι πειρατές της Σομαλίας. Σε συνεργασία με τις τοπικές και περιφερειακές δυνάμεις αλλά και με τους εκπροσώπους του ναυτιλιακού κλάδου ο ΙΜΟ αναπτύσσει και εφαρμόζει αντιπειρατικά μέτρα και συστήνει Βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης (BMP).

Όπως προκύπτει από τις Οδηγίες³⁷ του ΙΜΟ οι κυβερνήσεις και οι παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου παροτρύνονται να χρησιμοποιούν Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (Best Management Practices³⁸, εφεξής BMPs) με στόχο την αποφυγή κλιμάκωσης της πειρατικής βίας λόγω της ακατάλληλης χρήσης του ένοπλου προσωπικού ασφαλείας. Επειδή όμως παρατηρήθηκε αύξηση στην χρήση ένοπλης ασφαλείας επί εμπορικών πλοίων, ο ΙΜΟ ρητά³⁹ επιφύλασσε στα κράτη της σημαίας να νομοθετούν και να καθορίζουν εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις επιτρέπεται η μεταφορά

³⁷ Βλ. την επίσημη ιστοσελίδα του ΙΜΟ για τη Θαλάσσια Ασφάλεια και Πειρατεία: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Pages/default.aspx> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

³⁸ Βλ. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1339.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

³⁹ Βλ. MSC.1/Circ.1339 14 September 2011, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, p. 39, § 8.14 και MSC.1/Circ.1406/Rev.3 12 June 2015, REVISED INTERIM RECOMMENDATIONS FOR FLAG STATES REGARDING THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA, ANNEX, p. 1, §2

ένοπλων φρουρών καθώς και πυροβόλων όπλων και εξοπλισμού που σχετίζονται με τις υπηρεσίες τους σε εμπορικά πλοία.

2. Προσέγγιση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO)

Ζήτημα αποτελεί το νομικό καθεστώς των ένοπλων φρουρών και από την άποψη των εργασιακών τους δικαιωμάτων. Χρήσιμη φαίνεται να είναι η ανάλυση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 όπως τροποποιήθηκε το 2014 (εφεξής MLC), η οποία κυρώθηκε με τον ελληνικό Νόμο 4078/2012 και το ΠΔ 3/2017 αντίστοιχα, με συνέπεια η Ελλάδα να καθίσταται συμβαλλόμενο μέρος σε αυτή και να οφείλει να εφαρμόζει πλήρως τις διατάξεις της⁴⁰.

Το άρθρο 2§1 (f) της MLC ορίζει:

«seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies»⁴¹.

Η διατύπωση αυτού του ορισμού επηρεάζει άμεσα το αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής της MLC, αφού καθορίζει ποια πρόσωπα αφορούν οι ρυθμίσεις της. Απλή ανάγνωση και μόνο της ανωτέρω διάταξης οδηγεί σε συμπέρασμα ότι ο όρος «ναυτικός» (“seafarer”) μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες ειδικότητες που παραδοσιακά δεν αναγνωρίζονται ως μέλη του πληρώματος πλοίων. Συνεπώς, η γραμματική ερμηνεία του όρου «ναυτικός» φαίνεται να μην είναι επαρκής. Θα μπορούσε κανείς να προσφύγει στην συστηματική ερμηνεία του όρου, αναλύοντας παρόμοια κείμενα της ILO, αλλά και αυτή η μέθοδος δημιουργεί ορισμένες δυσκολίες: διάφορα νομοθετικά εργαλεία της ILO κατά καιρούς χρησιμοποιούσαν δύο εναλλακτικούς όρους “seaman” και “seafarer”, ενώ πριν υιοθετηθεί η MLC υπήρχε και διάκριση σε “supernumeraries” στον ορισμό των οποίων σίγουρα θα ενέπιπταν οι ένοπλοι φρουροί⁴².

Παρά την αδυναμία συστηματικής ερμηνείας του όρου πρέπει να σημειώσουμε ότι κατά την 94^η Γενική Διάσκεψη Εργασίας το 2006, η οποία υιοθέτησε την MLC, υιοθετήθηκε

⁴⁰ Βλ. Άρθρο 1 της MLC και Άρθρο 1 του ΠΔ 3/2017

⁴¹ Βλ. το αντίστοιχο εδάφιο (στ) στη μετάφραση της Σύμβασης (N.4078/2012) που ορίζει: «ναυτικός σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται, με οποιαδήποτε ειδικότητα επί πλοίου στο οποίο έχει εφαρμογή η παρούσα Σύμβαση».

⁴² Vasili M., PRIVATE ARMED GUARDS AS SEAFARERS UNDER THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, 23 JIML, (2017), σελ. 41

και μια σειρά από ψηφίσματα⁴³ τα οποία αποτελούν συμπληρωματικά έγγραφα συμβουλευτικού χαρακτήρα για τα συμβαλλόμενα κράτη. Συγκεκριμένα, το Ψήφισμα VII περιέχει συστάσεις που μπορούν να βοηθήσουν τα συμβαλλόμενα κράτη να καθορίσουν τις κατηγορίες εργαζομένων επί πλοίου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης. Έτσι, σε περίπτωση αμφιβολίας το αρμόδιο όργανο του συμβαλλόμενου κράτους πρέπει να λάβει υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

- i) τη διάρκεια παραμονής του υπό κρίση εργαζόμενου επί πλοίου·
- ii) τη συχνότητα των περιόδων εργασίας επί πλοίου·
- iii) τον τόπο μόνιμης εργασίας του εν λόγω προσώπου·
- iv) τον σκοπό εκτελούμενης από το πρόσωπο αυτό εργασίας επί πλοίου·
- v) την προστασία που απολαμβάνουν τα εν λόγω πρόσωπα εις ό,τι αφορά τις εργασιακές και κοινωνικές τους συνθήκες, ώστε να είναι συγκρίσιμη με αυτήν που προβλέπεται στη Σύμβαση.

Ωστόσο, ακόμη και αυτά τα κριτήρια συχνά αποτυγχάνουν να δώσουν την οριστική λύση στις απορίες που αντιμετωπίζουν τα αρμόδια όργανα. Το Παράρτημα του Ψηφίσματος δίνει μία ενδεικτική λίστα με επαγγέλματα που εκπίπτουν από τον ορισμό του «ναυτικού», παρά ταύτα όμως η αμέσως επόμενη παράγραφος⁴⁴ υπογραμμίζει ότι ένα πρόσωπο ή μια κατηγορία προσώπων δεν πρέπει αυτομάτως να αποκλείεται από τον ορισμό του «ναυτικού» αποκλειστικά λόγω της υπαγωγής τους σε μία ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις⁴⁵.

Στην προσπάθεια οριοθέτησης της έννοιας του «ναυτικού» θα χρειαστεί να αναζητήσουμε και τον σκοπό της Σύμβασης επιστρατεύοντας την τελολογική μέθοδο ερμηνείας. Ο κύριος στόχος της MLC είναι να διασφαλίσει την ευρύτερη δυνατή αναγνώριση των δικαιωμάτων των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και να προσφέρει τέτοιο νομοθετικό πλαίσιο που να είναι εύκολα ανανεώσιμο και

⁴³ Resolutions adopted by the International Labour Conference at its 94th (Maritime) Session, Geneva, February 2006. Το αγγλικό κείμενο είναι διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁴⁴ Το αγγλικό κείμενο επί λέξει: «A person or category of persons should not automatically be excluded from

the definition of seafarers solely on account of falling within one or more of the categories listed above».

⁴⁵ Παρόμοια θα ήταν και η προσέγγιση του αστικού δικαίου που ερμηνεύει τις εξαιρέσεις συστατικά ενώ τον κανόνα – διασταλτικά.

αποτελεσματικά εφαρμόσιμο⁴⁶. Λαμβανομένης υπόψη της προσπάθειας των συμβαλλομένων κρατών να «θωρακίσουν» τα δικαιώματα όσων εργάζονται επί πλοίου σεβόμενοι τις θεμελιώδεις αρχές των διεθνών συμβάσεων εργασίας, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι ο σκοπός τους είναι να περιλάβει υπό την ομπρέλα της προστασίας της MLC όσο δυνατόν περισσότερες ειδικότητες. Ωστόσο, αντιλαμβανόμενος την πιθανή αντίδραση⁴⁷ των εκπροσώπων του κλάδου, είναι προφανές ότι ο διεθνής νομοθέτης αναγκάστηκε να προβλέψει ορισμένες εξαιρέσεις και ελαστικούς τρόπους (όπου είναι σκόπιμο) εφαρμογής της Σύμβασης. Έτσι, και η τεολογική ερμηνεία της συγκεκριμένης διάταξης αποδεικνύεται να είναι αλυσιτελής.

Οι εν λόγω εξαιρέσεις και τρόποι ελαστικής εφαρμογής της MLC προβλέπονται μεταξύ των άλλων στο άρθρο 2§3 της Σύμβασης που ορίζει:

«In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question»⁴⁸.

Από την παραπάνω διάταξη προκύπτει ότι εναπόκειται στο κράτος-μέλος της Σύμβασης να ρυθμίσει τις εξαιρέσεις του όρου «ναυτικός» κατόπιν σχετικής διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Συνεπώς, για να απαντήσουμε στην ερώτηση: θεωρούνται οι ένοπλοι φρουροί ναυτικοί με την έννοια της MLC, θα πρέπει να ανατρέξουμε στην εθνική νομοθεσία του εκάστοτε συμβαλλόμενου κράτους.

Μετά από ενδελεχή έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις πληροφορίες που παρέχονται ανά κράτος στην επίσημη ιστοσελίδα της ILO⁴⁹, προκύπτει ότι ανάμεσα στις 93⁵⁰ χώρες

⁴⁶ Βλ. Προοίμιο της Σύμβασης

⁴⁷ Η θεσμοθέτηση κάθε καινούργιου διεθνούς μέτρου (πόσο μάλλον κοινωνικής φύσεως) συνεπάγεται δαπάνες. Ως εκ τούτου, όσο λιγότερα πρόσωπα μπορούν να καλυφθούν από τις διατάξεις της Σύμβασης, τόσο πιο οικονομικά συμφέρον το μέτρο αυτό είναι για τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές.

⁴⁸ Βλ. την αντίστοιχη παράγραφο στη μετάφραση της Σύμβασης (N. 4078/2012) που ορίζει: «Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν οποιεσδήποτε κατηγορίες προσώπων πρέπει να θεωρούνται ως ναυτικοί για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, το θέμα ρυθμίζεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε Μέλος, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών».

⁴⁹ Ο ακόλουθος σύνδεσμος περιέχει τις πληροφορίες για την εφαρμογή της MLC καθώς και τη λίστα των συμβαλλομένων μερών: <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80020> Το προφίλ της εκάστοτε χώρας στην καρτέλα “National determinations” περιέχει τις εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν τον περιορισμό της έννοιας «ναυτικός», «πλοίο» κ. ο. κ.

που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση, μόλις 12 κράτη έχουν ρητά προβλέψει στις εθνικές τους νομοθεσίες αποκλεισμό των ένοπλων φρουρών από το πεδίο εφαρμογής της MLC. Άλλα δέκα περίπου κράτη διαθέτουν εσωτερικές ρυθμίσεις για τον όρο «ναυτικός», αλλά συμπεράσματα για τους ένοπλους φρουρούς θα πρέπει να συνάγονται ερμηνευτικά. Η πλειονότητα των κρατών-μελών της Σύμβασης δεν έχει καμία εθνική ρύθμιση. Πάντως πρέπει να τονιστεί ότι στις υπάρχουσες εσωτερικές ρυθμίσεις καμία χώρα δεν εντάσσει τους ένοπλους φρουρούς στο πεδίο εφαρμογής της MLC.

Για λόγους πληρότητας αξίζει να αναφέρουμε μερικά παραδείγματα τέτοιων εθνικών ρυθμίσεων. Έτσι, η Διεύθυνση Ναυτιλίας της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ εξέδωσε το 2016 Δελτίο⁵¹ το οποίο προβλέπει μία σειρά από ερωτήσεις-κριτήρια που ανάλογα με την φύση της προσφερόμενης εργασίας επί πλοίου και του βαθμού σύνδεσής της με την καθημερινή λειτουργία του πλοίου εντάσσουν ή μη την εκάστοτε κατηγορία προσώπων στην έννοια «ναυτικός». Εις ό,τι αφορά τους ένοπλους φρουρούς⁵² τους χαρακτηρίζει *supernumeraries* και, συνεπώς, τους αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της MLC. Άλλα συμβαλλόμενα κράτη χρησιμοποιούν χαρακτηρισμούς όπως “*non-marine personnel, employed under outsourced service agreements*”⁵³, “*persons who perform work that is occasional and short term*”⁵⁴.

Σε αντιδιαστολή με τα ανωτέρω, μια άλλη κατηγορία κρατών έχει προβλέψει στις Εγκυκλίους ή Δελτία τους ρητή διάταξη που αποκλείει τους ένοπλους φρουρούς από τον όρο «ναυτικός». Ανάμεσά τους είναι η Ελλάδα⁵⁵, η Γερμανία, ο Παναμάς, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σιγκαπούρη, το Τουβαλού, η Λιβερία, το Νήσος του Μαν και η Ισπανία.

⁵⁰ Επίσημα στοιχεία της ILO, διαθέσιμα στο σύνδεσμο: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331:NO

⁵¹ Marine Notice No. 2-011-33, Rev. 1/16, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80023::NO:80023:P80023_COUNTRY_ID:103414 [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁵² Το Δελτίο χρησιμοποιεί τον όρο Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASPs) αντί για armed guards

⁵³ Π.χ. Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Τανζανία,

⁵⁴ Π.χ. Ιαπωνία

⁵⁵ Δ.1. της Εγκυκλίου «Εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 (Maritime Labour Convention 2006της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organisation)», ΑΔΑ: ΒΛ9ΞΟΠ-16Υ, διαθέσιμη στο σύνδεσμο: <https://docplayer.gr/2006215-Ada-vl9xop-16y-anarsisea-so-diadiksto.html>

Ύστερα από αυτή την ανάλυση γίνεται πλέον φανερό ότι τα συμβαλλόμενα στη MLC κράτη έχουν όλο και περισσότερη τάση να αποκλείουν τους ένοπλους φρουρούς από την υπαγωγή στις διατάξεις της.

Αξίζει όμως να αναφέρουμε ότι στη θεωρία υπάρχουν φωνές που προάγουν την ανάγκη - έστω και μερικής⁵⁶ - ένταξης των ένοπλων φρουρών στο πεδίο εφαρμογής της MLC. Μεταξύ των λόγων⁵⁷ που συνηγορούν σε τέτοια ένταξη συγκαταλέγονται οι περιπτώσεις εγκατάλειψης των ένοπλων φρουρών σε λιμένες ξένων κρατών και φυλακές όπου κρατούνται για παραβίαση του καθεστώτος οπλοφορίας χωρίς να έχουν την παραμικρή συνδρομή του εκμεταλλευόμενου το πλοίο ή και της εργοδότης εταιρείας για αποφυλάκιση και επαναπατρισμό. Παρατηρείται επίσης άنيση αντιμετώπιση των ένοπλων φρουρών σε θέματα στέγασης, αφού υπάρχουν καταγγελίες για διαμονή σε σκοτεινά δωμάτια χωρίς αερισμό και ελάχιστες συνθήκες υγιεινής. Προς το παρόν πάντως η εφαρμογή της MLC δεν μπορεί να επεκταθεί σε ένοπλους φρουρούς επί πλοίου.

3. Προσέγγιση της ΕΕ

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχουν κεντρικές ρυθμίσεις για το ζήτημα των ένοπλων φρουρών σε πλοία. Ο Κανονισμός 725/2004 μετέφερε στην ενωσιακή έννομη τάξη τον ISPS Code, με αποτέλεσμα οι προβλέψεις του να είναι πλέον αναγκαστικό δίκαιο και για τις χώρες που ενδεχομένως δεν τον υιοθέτησαν αλλά μέσα από την δέσμευση της ίδια της ΕΕ καλούνται να τον εφαρμόζουν υποχρεωτικά.

4. Άλλες διεθνείς συμφωνίες

Στο πλαίσιο της διακρατικής συνεργασίας κράτη μέλη της διεθνούς κοινότητας ανέλαβαν πρωτοβουλία να ρυθμίσουν ορισμένα θέματα που άπτονται της ασφάλειας στη θάλασσα και ιδίως της χρήσης ένοπλου προσωπικού σε πλοία μέσω συμφωνιών πολυμερούς χαρακτήρα. Ανάμεσα τους αξίζει να αναφερθούμε στο Έγγραφο Μοντρεού (The Montreux Document) και τον Διεθνή Κώδικα Δεοντολογίας (International Code of Conduct).

⁵⁶ Vasili (2017), ό. π., σελ. 48

⁵⁷ *Ibid.*, σελ. 44

4.1. The Montreux Document

Σε απάντηση της αυξημένης χρήσης των ένοπλων ιδιωτών φρουρών, το Σεπτέμβριο 2008 η κυβέρνηση της Ελβετίας και η Διεθνής Επιτροπή του Ερυθρού Σταυρού, σε συνεργασία με 17 άλλα κράτη, συνέταξαν το Έγγραφο Μοντρεού⁵⁸ σε μια προσπάθεια καλύτερης ρύθμισης των πρακτικών που καλούνται να εφαρμόζουν οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί. Το έγγραφο, που περιέχει κανόνες και βέλτιστες πρακτικές για παρόχους ένοπλης ασφάλειας στις περιοχές συρράξεων, απευθύνεται κυρίως στις κυβερνητικές υπηρεσίες, αλλά καλεί και ανεξάρτητους παρόχους παρόμοιων υπηρεσιών να υιοθετήσουν τις ίδιες πρακτικές. Το Έγγραφο Μοντρεού αποσαφηνίζει τις διεθνείς υποχρεώσεις των παρόχων της ιδιωτικής ασφάλειας σύμφωνα με τις Συμβάσεις της Γενεύης και άλλα συναφή διεθνή κείμενα. Ορίζει δε τις υποχρεώσεις των κρατών βάσει των υφιστάμενων ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του ανθρωπιστικού δικαίου. Το Έγγραφο παρέχει ένα μηχανισμό ώστε να καθίστανται υπεύθυνοι εκείνοι που παραβιάζουν τη διεθνή και την εθνική νομοθεσία, ενώ διευκρινίζει τις υποχρεώσεις των «contracting states», των «territorial states» και των «home states», καθορίζοντας πότε πρέπει να τηρείται το διεθνές και πότε το εθνικό δίκαιο⁵⁹. Το Έγγραφο Μοντρεού δεν απευθύνεται αποκλειστικά σε ένοπλο προσωπικό σε πλοία. Ωστόσο, η εφαρμογή της γενικής πολιτικής εποπτείας και συμμόρφωσης με το Έγγραφο στη θάλασσα μπορεί να διευκολύνει την κατάλληλη χρήση των ένοπλων φρουρών ως αντισταθμιστικό μέτρο. Παρά το γεγονός ότι το Έγγραφο Μοντρεού αποτέλεσε έργο κρατικής συνεργασίας, αυτό δεν δημιουργεί νομικές υποχρεώσεις για τα μέρη του, όπως προκύπτει άλλωστε και από την Εισαγωγή του Πρώτου Μέρους του⁶⁰.

⁵⁸ Το Έγγραφο είναι διαθέσιμο σε επτά γλώσσες στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/other/icrc_002_0996.pdf, ενώ ήδη 56 χώρες υποστηρίζουν την εφαρμογή του. Για ανανεωμένη κατάσταση των υποστηρικτών του Εγγράφου βλ. <https://www.eda.admin.ch/eda/en/home/foreign-policy/international-law/international-humanitarian-law/private-military-security-companies/participating-states.html>

⁵⁹ Parsons (2010), ό. π. σελ. 172-173

⁶⁰ Βλ. κείμενο στην αγγλική: «*This document, and the statements herein, do not create legal obligations. Each State is responsible for complying with the obligations it has undertaken pursuant to international agreements to which it is a party, subject to any reservations, understandings and declarations made, and to customary international law*». Αναλυτικότερα για τη νομική φύση του Εγγράφου βλ. Cockayne, J., *Regulating Private Military and Security Companies: The Content, Negotiation, Weaknesses and Promise of the Montreux Document*, *Journal of Conflict & Security Law*, vol. 13, no. 3, (2008), pp. 401–428, JSTOR, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: www.jstor.org/stable/26294643 [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019] και Tougas M.-L., *Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict*, *International Review of the Red Cross* 96 (893), (2014), pp. 305–358, *Scope of the law in armed conflict*, διαθέσιμο στο σύνδεσμο:

4.2. International Code of Conduct (ICoC)

Το 2009, με τη βοήθεια των κυβερνήσεων της Ελβετίας, της Αμερικής και της Βρετανίας, οι ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας συναντήθηκαν για να υιοθετήσουν τις αρχές του Εγγράφου Μοντρεού και να δημιουργήσουν έναν Διεθνή Κώδικα Δεοντολογίας⁶¹ με σκοπό να δεσμεύονται από το κράτος δικαίου, να σέβονται τα ανθρώπινα δικαιώματα και να ακολουθούν το πλαίσιο "Respect, Protect, Remedy" που εγκρίθηκε τόσο από το Συμβούλιο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων των Ηνωμένων Εθνών όσο και από το Έγγραφο Μοντρεού. Ο Διεθνής Κώδικας Δεοντολογίας καλείται να αποτελέσει τη βάση ενός ανεξάρτητου μηχανισμού διακυβέρνησης και εποπτείας στον χώρο παροχής υπηρεσιών ένοπλης ασφάλειας. Οι κυβερνήσεις και οι εταιρείες που απασχολούν ένοπλους φρουρούς μπορούν να ενσωματώσουν τον Διεθνή Κώδικα Δεοντολογίας στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών τους, με αποτέλεσμα οποιαδήποτε παραβίαση του Κώδικα να θεωρείται παραβίαση της σύμβασης. Η δημιουργία και ανάπτυξη μηχανισμών εποπτείας για τη διασφάλιση της λογοδοσίας μπορεί να συμβάλει στην άμβλυση της ανησυχίας και της αβεβαιότητας γύρω από την παρουσία του ένοπλου προσωπικού επί πλοίων.

https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/CF6FC16097A35484C040E9166DEA4A6C/S1816383115000144a.pdf/commentary_on_part_i_of_the_montreux_document_on_pertinent_international_legal_obligations_and_good_practices_for_states_related_to_operations_of_private_military_and_security_companies_during_armed_conflict.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁶¹ Το κείμενο του Κώδικα είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://www.icoca.ch/en/the_icoc

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ BIMCO – ΣΥΜΒΑΣΗ GUARDCON

Η Βαλτική και Διεθνής Ναυτική Ένωση (εφεξής BIMCO) δεν υποστηρίζει την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοία, ωστόσο, κατανοώντας τις καθημερινές συνθήκες του κλάδου των θαλασσίων μεταφορών δημιούργησε μία τυποποιημένη σύμβαση ως προσωρινό μέτρο αντιμετώπισης των περιστατικών πειρατείας. Έτσι, μετά από τρίμηνη περίπου συνεργασία των πλοιοκτητών, ασφαλιστών και εκπροσώπων των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs) δημοσιεύτηκε το 2012 η πρώτη τυποποιημένη σύμβαση απασχόλησης προσωπικού ασφαλείας για την προστασία τόσο του πλοίου και του φορτίου όσο και του πληρώματος.

Η τυποποιημένη σύμβαση Guardcon όπως και τα τυποποιημένα της ναυλοσύμφωνα αποτελεί ένα εργαλείο που εξασφαλίζει τόσο πολύτιμη ταχύτητα στον χώρο της ναυτιλίας. Από τις έρευνες της συγγραφέως προκύπτει ότι και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με σκοπό την εξοικονόμηση χρόνου χρησιμοποιούν αυτή την προκαθορισμένη σύμβαση. Αφού αποδεικνύεται πολύ εύχρηστη, αξίζει να αναλύσουμε εκείνα τα σημεία της που αφορούν και ρυθμίζουν ζητήματα ευθύνης από την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοία. Υπογραμμίζεται ότι η ίδια σύμβαση μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για την χρήση άοπλων φρουρών σε πλοία.⁶²

Η σύμβαση ακολουθεί το συνηθισμένο πρότυπο της BIMCO: το μέρος I συνιστά έναν πίνακα όπου τα μέρη εισάγουν τα στοιχεία τους και τους βασικούς όρους της συμφωνίας, ενώ το μέρος II περιλαμβάνει τις τυποποιημένες ρήτρες. Η συγκεκριμένη σύμβαση περιέχει και έξι Παραρτήματα που καλύπτουν θέματα παροχής οδηγιών, εξοπλισμού ασφαλείας, κανόνων για την χρήση βίας και ατομικής παραίτησης. Σημειώνεται ότι εφόσον μέρη ρητά συμφωνήσουν τον όρο 18 του μέρους I και επισυνάψουν τα σχετικά Παραρτήματα με επιπρόσθετες ρήτρες, σε περίπτωση σύγκρουσης αυτές θα υπερισχύουν των τυποποιημένων όρων του μέρους II.

⁶² Βλ. τον όρο 7 του μέρους I της Guardcon

Σύμφωνα με τις Επεξηγηματικές Παρατηρήσεις⁶³ (εφεξής Παρατηρήσεις) οι ρυθμίσεις περί υποχρεώσεων και αποζημίωσης στην Guardcon βασίζονται στην ρήτρα *knock-for-knock*⁶⁴. Οι ρήτρες που αφορούν την χρήση βίας πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Οδηγό Κανόνων για την Χρήση Βίας⁶⁵, που καθορίζει τη διαδικασία και τον βαθμό αυτοάμυνας, που επιτρέπεται σε περιπτώσεις όπου είναι απαραίτητη η χρήση βίας.

Κατόπιν σύντομης ανασκόπησης της σύμβασης προκύπτουν οι ακόλουθες προβληματικές που μπορούν να επηρεάσουν την ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το πλοίο:

- 1) ποιος είναι το αντισυμβαλλόμενο μέρος της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας,
- 2) ποιο είναι το περιεχόμενο της παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας,
- 3) μέτρο επιμέλειας κατά την επιλογή του αναδόχου για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας,
- 4) υποχρέωση παρέκκλισης από την πορεία σε περίπτωση ανάγκης για αποβίβαση του προσωπικού ασφαλείας λόγω ασθένειας ή τραυματισμού,
- 5) ποιες πράξεις του πλοιάρχου ως προς την χρήση των ένοπλων φρουρών μπορούν να καταλογιστούν στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, και ποια θα είναι η ευθύνη σε περίπτωση πρόκλησης περιουσιακής ζημίας, σωματικής βλάβης ή απώλειας ζωής εξαιτίας τέτοιας χρήσης,
- 6) ευθύνη για αδειοδότηση των ένοπλων υπηρεσιών ασφαλείας,
- 7) διαμόρφωση της ευθύνης σε περίπτωση που συμφωνείται η ρήτρα απαλλαγής,
- 8) διαμόρφωση της ευθύνης σε περίπτωση που συμφωνείται η ρήτρα “Himalaya”.

Ακολουθώντας την ροή των παραπάνω σκέψεων θα αναλύσουμε λεπτομερώς κάθε σημείο ώστε να προσδιορίσουμε τις έννομες συνέπειες που συνεπάγεται η χρήση της σύμβασης Guardcon για την απασχόληση ένοπλου προσωπικού σε πλοία.

⁶³ Βλ. Guardcon Explanatory Notes, διαθέσιμες στο σύνδεσμο: https://www.bimco.org/news/priority-news/20161101_updates-to-guardcon-guidance [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

⁶⁴ Η ανάλυση της ρήτρας θα πραγματοποιηθεί πιο κάτω.

⁶⁵ Guidance on Rules for the Use of Force by Privately Contracted Armed Security Personnel in Defence of a Merchant Vessel είναι διαθέσιμος στην επίσημη ιστοσελίδα της BIMCO <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/guardcon> (σημ.: για την πρόσβαση όμως απαιτείται δημιουργία προσωπικού λογαριασμού και εγγραφή)

1. Επιμέρους ανάλυση της σύμβασης

1.1. Ποιος είναι *owner*;

Ο όρος 3 του μέρους I ως αντισυμβαλλόμενο μέρος της αναδόχου εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας προβλέπει τον *owners*. Στην ελληνική έννομη τάξη αυτός ο όρος αποδίδεται στον πλοιοκτήτη, σε αντιδιαστολή με τον εφοπλιστή (*operator*) και πλοιοδιαχειριστή (*ship manager*). Ωστόσο, η ρήτρα 1 που αφορά τους ορισμούς και έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση, επεξηγεί τον όρο *owners* ως “*owners and disponent owners*”, δηλαδή παρέχοντας δυνατότητα σύναψης σύμβασης Guardcon και στους κυρίους του πλοίου (κατά λέξει «ιδιοκτήτες»). Περαιτέρω, οι Παρατηρήσεις επισημάνουν ότι η σύμβαση σχεδιάστηκε για να δεσμεύει τους πλοιοκτήτες (ή κυρίους του πλοίου) και τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, ως εκ τούτου και ο επιμερισμός ευθύνης, αλλά και άλλες σημαντικές προβλέψεις διατυπώθηκαν βάση αυτής της σχέσης. Κατ’ εξαίρεση όμως δίδεται η δυνατότητα σύναψης της σύμβασης από τους ναυλωτές ή πλοιοδιαχειριστές, είτε στο δικό τους όνομα και για λογαριασμό τους, παραθέτοντας στοιχεία δίπλα στα στοιχεία του πλοιοκτήτη/ κυρίου, είτε στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη/ κυρίου (“*for and on behalf of owners*”)⁶⁶.

1.2. Τι παρέχουν οι ένοπλοι φρουροί;

Από τον συνδυασμό της ρήτρας 3 (b)⁶⁷ και της ρήτρας 6 (a)⁶⁸ προκύπτει ότι η βασική υποχρέωση των ένοπλων φρουρών όταν βρίσκονται επί πλοίου είναι να υπερασπίζονται και να προστατεύουν το πλοίο από κάθε πραγματική, ενδεχόμενη ή απειλητική πράξη πειρατείας ή και ένοπλης ληστείας ή και αρπαγής/ κατάληψης, επιδεικνύοντας όμως την εύλογη ικανότητα και δέουσα επιμέλεια (“*all reasonable skill and care*”)⁶⁹. Συνεπώς, η σύμβαση Guardcon δεν αποτελεί σύμβαση έργου, αλλά εργασίας, δηλαδή συνεχούς παροχής των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών ασφαλείας στο πλοίο και το πλήρωμα όσο

⁶⁶ Βλ. ό. π. υποσημ. 62, σελ. 3

⁶⁷ “*The Contractors shall provide the Owners with Security Personnel... who shall undertake the following: ... (b) protect and defend the Vessel during Transit against any actual, perceived or threatened acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure*”.

⁶⁸ “*The Contractors undertake to provide the Security Personnel using all reasonable skill and care...*”

⁶⁹ Επειδή το αντικείμενο της παρούσας δεν επεκτείνεται στην ευθύνη της εταιρείας παροχής ένοπλων φρουρών, δεν προβλέπεται περαιτέρω ανάπτυξη για το βαθμό επιμέλεια που οφείλει να επιδείξει, ωστόσο για περισσότερες απόψεις σχετικά με το ζήτημα βλ. Mudric M., *The Guardcon contract, knock-for-knock clauses, DCFR and unfair terms (Part I)*, 21 JIML, (2015), σελ. 59-62

αυτά διέρχονται από μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή⁷⁰. Άλλωστε αυτή η υποχρέωση συμπεριφοράς (*obligation of means*) και όχι αποτελέσματος (*obligation of result*)⁷¹ ενισχύεται και από την **ρήτρα 9** που ρυθμίζει τις συνέπειες στην περίπτωση κατάληψης του πλοίου. Η συγκεκριμένη ρήτρα προβλέπει⁷² ότι η ανάδοχος εταιρεία δεν εγγυάται την ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος κατά την διάρκεια παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας. Σύμφωνα με την παράγραφο (c)⁷³ δεν έχει καμία υποχρέωση να συμβάλλει στην καταβολή λύτρων με σκοπό την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος ανεξαρτήτως του γεγονότος εάν το προσωπικό ασφαλείας της βρίσκεται σε πλοίο ή όχι.

1.3. «Vetting» των ένοπλων υπηρεσιών ασφαλείας;

Τα ανωτέρω οδηγούν σε μια εύλογη απορία: αφού η ίδια η ανάδοχος εταιρεία δεν δίνει εγγυήσεις για το αποτέλεσμα του παρεχόμενου από αυτήν έργου, ποιος φέρει την ευθύνη του αποτελέσματος; Η λύση έρχονται να δώσουν οι Επεξηγηματικές Παρατηρήσεις της *Guardcon* που ορίζουν ότι η σύμβαση «δεν υποκαθιστά την άσκηση της δέουσας επιμέλειας από τους πλοιοκτήτες για να εξασφαλίσει ότι η ανάδοχος είναι σε θέση να παρέχει προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα και εμπειρία»⁷⁴. Και αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι και ως προς την επιλογή του κατάλληλου προσωπικού ασφαλείας πρέπει να εφαρμόζονται μέθοδοι παρόμοιες με εκείνη του *vetting* του πλοίου. Ελλείψει όμως ομοιόμορφων κυβερνητικών ρυθμίσεων ο πλοιοκτήτης κινδυνεύει να βρεθεί σε δύσκολη θέση ανάλογα με το εφαρμοστέο δίκαιο και τα κριτήρια που αυτό θέτει για την αξιολόγηση και επιλογή ένοπλου προσωπικού ναυτικής ασφαλείας. Χείρα βοήθειας σε αυτό το πρόβλημα φαίνεται να προσφέρει ο Διεθνής Κώδικας Δεοντολογίας⁷⁵, που διαγράφει κάποια πρότυπα δέουσας επιμέλειας κατά την

⁷⁰ *Ibid.*, σελ. 56-57

⁷¹ Περισσότερα για την διάκριση των δύο υποχρεώσεων βλ. Alessi D., *The Distinction between Obligations de Résultat and Obligations de Moyens and the Enforceability of Promises* (2005) 13 *European Review of Private Law*, Issue 5, σελ. 657-692

⁷² “*The Contractors do not guarantee the safety of the Vessel or Crew during the provision of the Security Services...*”

⁷³ “*The Contractors shall be under no obligation to contribute to ransom payments to secure the release of the Vessel or Crew (whether or not the Security Personnel are on board the Vessel at the time of release)*”

⁷⁴ Βλ. ό. π. υποσημ. 65, σελ. 6

⁷⁵ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 1^ο, Υποενότητα 4.2. *International Code of Conduct*.

«πρόσληψη»⁷⁶ των ένοπλων φρουρών⁷⁷. Θα μπορούσε να γίνει πάντως δεκτό ότι οι προβλέψεις της παραγράφου (b)(i) σε συνδυασμό με την παράγραφο (b)(ii) της **ρήτρας 6** παρέχουν μια ενδεικτική λίστα με απαιτούμενα κριτήρια, μέτρα και προφυλάξεις που οφείλει να λάβει ο πλοιοκτήτη, όπως αποδείξεις σχετικής εμπειρίας και αναφορές στις προηγούμενες συμβάσεις παροχής παρόμοιων υπηρεσιών⁷⁸.

1.4. Τραυματισμός ή ασθένεια ένοπλων φρουρών

Ενώ η **ρήτρα 6** στην παράγραφο (a)(x)⁷⁹ προβλέπει την ευθύνη και την υποχρέωση του αναδόχου να φροντίζει την διακομιδή των ασθενών ή τραυματισμένων φρουρών από το πλοίο και μάλιστα καλύπτοντάς το εξ' ιδίων πόρων, ταυτόχρονα όμως η **ρήτρα 7 (i)**⁸⁰ προβλέπει ρητή υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποκλείει από το πλοιοπλοίο προς το πλησιέστερο λιμένα ή άλλο μέρος κατάλληλο για την αποβίβαση ασθενούς ή τραυματισμένου μέλους του προσωπικού ασφαλείας. Το κόστος παρέκκλισης ο πλοιοκτήτης σύμφωνα με την ρήτρα καλύπτει και αυτός εξ' ιδίων πόρων.

Είναι οφθαλμοφανές ότι σε μία τέτοια περίπτωση θα υπάρξει σύγκρουση μεταξύ των υποχρεώσεων που ο πλοιοκτήτης έχει αναλάβει απέναντι στον φορτωτή και εκείνων απέναντι στον αντισυμβαλλόμενο του από τη σύμβαση απασχόλησης προσωπικού ασφαλείας.

1.5. Ευθύνη από πράξεις του πλοιάρχου

Αποτελεί κοινό τόπο το γεγονός ότι ο πλοίαρχος δρα υπό την ιδιότητα του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη⁸¹, ενώ στις βασικές αρμοδιότητές του εμπίπτουν ο χειρισμός, η

⁷⁶ Δεν κυριολεκτούμε επειδή όπως προκύπτει άλλωστε από όλο το πνεύμα της σύμβασης, η πρόσληψη των φυσικών προσώπων που εν τέλει παρέχουν τις υπηρεσίες ένοπλης ναυτικής ασφάλειας πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρεία, η οποία στη συνέχεια και κατόπιν συγκεκριμένης σύμβασης με τον πλοιοκτήτη τους διαθέτει σε αυτόν.

⁷⁷ Περισσότερα για το θέμα της δέουσας επιμέλειας κατά την επιλογή PSCs βλ. Caldwell G., *Due diligence and privately contracted armed security personnel*, *Lloyd's Shipping & Trade Law*, (2012) 12 STL σελ. 51

⁷⁸ Chapsos, I., *The privatisation of international security: The regulatory framework for Private Maritime Security Companies, using operations off Somalia, 2005-13, as a case study*. Unpublished PhD Thesis. Coventry: Coventry University, (2014), σελ. 212

⁷⁹ *"The Contractors undertake to provide ... and their responsibilities shall include...: (x) arranging transportation from the Vessel, at their cost, of sick or injured Security Personnel"*.

⁸⁰ *"The Owners' responsibilities shall consist of... (i) deviating the Vessel at their cost to the nearest port of place for the purposes of the disembarkation of sick or injured Security Personnel..."*

⁸¹ Cartner J. A. C., Fiske R. P., Leiter T. L., *The International Law of the Shipmaster (Maritime and Transport Law Library)*, Informa Law from Routledge; 1st Edition (2013), σελ. 182. Βλ. επίσης Κιάντου-

διακυβέρνηση και η διοίκηση του πλοίου. Σύμφωνα με τις βασικές αρχές που οριοθετούνται στη SOLAS πλοίαρχος είναι εξουσιοδοτημένος να λάβει κάθε ενέργεια που κρίνει απαραίτητη για τη διατήρηση της ασφάλειας και της ακεραιότητας τόσο του πλοίου όσο και των προσώπων σε αυτό⁸². Μία από τις σημαντικότερες διατάξεις της σύμβασης είναι η **ρήτρα 8** που ρυθμίζει τις αρμοδιότητες του πλοίαρχου και τον επιμερισμό ευθύνης. Η παράγραφος (a) επί λέξει προβλέπει⁸³ ότι:

«Ο πλοίαρχος πρέπει καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας Σύμβασης και εκτέλεσης των Υπηρεσιών Ασφαλείας, να έχει και να διατηρεί την ύστατη ευθύνη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη συνολική διοίκηση του πλοίου. Οιαδήποτε απόφαση ληφθείσα από τον Πλοίαρχο είναι δεσμευτική, ενώ ο Ανάδοχος αναλαμβάνει να ενημερώσει ανάλογα το Προσωπικό Ασφαλείας».

Στην περίπτωση πραγματικής, ενδεχόμενης ή απειλητικής πράξης πειρατείας ή και ένοπλης ληστείας ή και αρπαγής/ κατάληψης, ο Αρχηγός της ομάδας ασφαλείας (*Team Leader*) κατ' εφαρμογή της παραγράφου (b)⁸⁴ της ρήτρας οφείλει να ενημερώσει τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό της Βάρδιας (*Officer of the Watch*) ότι προτίθεται να προσφύγει στους Κανόνες για την Χρήση Βίας. Σύμφωνα με τις Παρατηρήσεις ο Πλοίαρχος δεν χρειάζεται να αποφασίζει για την χρήση ή μη βίας⁸⁵, χωρίς αυτό να μπορεί να ερμηνευτεί ως μείωση των εξουσιών του. Διατηρεί πάντως ρητά σύμφωνα με την παράγραφο (d)⁸⁶ δικαίωμα να διατάξει παύση πυρός την οποία και οφείλουν να υπακούσουν. Ως εκ τούτου, αν και εκ πρώτης όψεως δεν φαίνεται ο Πλοίαρχος να συνδέεται με τις αποφάσεις περί χρήσης βίας και οπλισμού, εντούτοις η συμπεριφορά

Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Πρώτος, Ε' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2005, σελ. 204-208.

⁸² Ο. π. Cartner, Fiske, Leiter, (2013) σελ. 177

⁸³ «*The Master shall, at all times throughout the duration of this Contract and the performance of the Security Services, have and retain ultimate responsibility for the safe navigation and overall command of the Vessel. Any decision made by the Master shall be binding and the Contractors undertake to instruct the Security Personnel accordingly*».

⁸⁴ «*In the event of actual, perceived or threatened act of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure by third parties the Team Leader shall advise the Master or (in the Master's absence) the Officer of the Watch that he intends to invoke the Rules for the Use of Force*».

⁸⁵ Βλ. ό. π. υποσημ. 65, σελ. 7. Στάση προς αποφυγή λήψης σχετικών αποφάσεων από τον Πλοίαρχο κράτησε και η Εισαγγελία του Στέμματος του Ηνωμένου Βασιλείου (UK Crown Prosecution Service) κατά τη συζήτηση της Επιτροπής για την εκπόνηση της Guardcon.

⁸⁶ «*... the Master retains the authority to order the Security Personnel to cease firing under all circumstances*».

του μπορεί να αξιολογηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο εάν «αδικαιολόγητα» δεν δώσει εντολή για παύση πυρός.

Προκύπτει συνεπώς ένα εύλογο ερώτημα, κατά πόσο οι σχετικές αποφάσεις που καλείται να λάβει ο Πλοίαρχος σχετικά με την δράση των ένοπλων φρουρών επί πλοίου εμπίπτουν στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του όπως αυτές καθορίζονται από τις διεθνείς συμβάσεις όπως η SOLAS και τις εθνικές νομοθεσίες. Σε ποιο βαθμό η λάθος κρίση και κατ' επέκταση απόφαση του Πλοίαρχου μπορεί να χαρακτηριστεί ναυτικό πταίσμα⁸⁷ με συνέπεια να απαλλάσσεται ο πλοιοκτήτης από την ευθύνη για τις πράξεις του πλοίαρχου;

1.6. Μέτρο ευθύνης για την αδειοδότηση των ένοπλων φρουρών

Η **ρήτρα 10** προβλέπει την αμοιβαία υποχρέωση του πλοιοκτήτη και της αναδόχου εταιρείας να φροντίζουν για την έκδοση και διατήρηση όλων των αδειών που από πλευρά του πλοιοκτήτη μπορούν να απαιτούνται ώστε το πλοίο να φέρει νόμιμα επάνω του ένοπλους φρουρούς, ενώ από πλευρά της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας ώστε να συμμορφώνεται με τη νομοθεσία για την χρήση οπλισμού και άλλου εξοπλισμού ασφαλείας. Για την εξασφάλιση των αδειών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη (όπου απαραίτητο) οι νόμοι του κράτους έδρας της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ή και κράτους όπου αυτή δραστηριοποιείται, του κράτους ιθαγένειας του προσωπικού ασφαλείας, του κράτους επιβίβασης και αποβίβασης.

Σε περίπτωση που εκάστοτε μέρος απέτυχε να εξασφαλίσει τις απαιτούμενες άδειες, το αντισυμβαλλόμενο μέρος απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη για πρόστιμα, κυρώσεις, ζημιές, έξοδα και τέλη που μπορούν να επιβληθούν συνέπεια έλλειψης της άδειας.

1.7. Ρήτρα απαλλαγής και η συμφωνία knock-for-knock

Πάντως αδιαμφισβήτητα η πιο σημαντική, και ιδίως για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, είναι η **ρήτρα 15**, που ρυθμίζει την ευθύνη και την αποζημίωση των μερών, ενώ περιέχει και την συμφωνία *knock-for-knock*.

⁸⁷ Για την διάκριση ναυτικού και εμπορικού πταίσματος βλ. Βρανίκου Μ. Μ., Δεμεστίχας Ε. Π., Ναυτιλιακό Δίκαιο, Β' έκδ., Εκπαιδευτικό κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου, (2017), σελ. 144

Για να κατανοήσουμε ευκολότερα τις συνέπειες που επιφέρει η ρήτρα απαλλαγής στο καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη, θα αναφερθούμε πρώτα στα βασικά στοιχεία της συμφωνίας *knock-for-knock* καθώς και στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά της. Η συμφωνία αυτή προέρχεται από τον ασφαλιστικό κλάδο δικαίου και η *ratio* της κρύβεται στην οικονομική και διοικητική αποτελεσματικότητα. Ο θεμέλιος λίθος της συμφωνίας είναι η αμοιβαία απαλλαγή των συμβαλλομένων μερών από τυχόν προκληθείσες στο έτερο μέρος ζημίες, ενώ ο κάθε συμβαλλόμενος αναλαμβάνει τις οικείες ζημίες. Η γνήσια μορφή της συμφωνίας προβλέπει την απαλλαγή ακόμη και στην περίπτωση που η ζημία προκλήθηκε λόγω αμέλειας ή πταίσματος του αντισυμβαλλόμενου μέρους⁸⁸.

Στις τυποποιημένες συμβάσεις η ρήτρα *knock-for-knock* συνήθως ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι το αντισυμβαλλόμενο μέρος δεν ενήργησε με βαριά αμέλεια ή δόλο, άλλως δεν απαλλάσσεται. Ορισμένες ζημίες, όπως για παράδειγμα οι ζημίες από ρύπανση, δεν μπορούν να αποκλειστούν με αυτή την ρήτρα επειδή υπάγονται στο γενικό καθεστώς αδιοπρακτικής ευθύνης, και ρυθμίζονται από διατάξεις αναγκαστικού δικαίου⁸⁹.

Ανάμεσα στα επιχειρήματα υπέρ της ρήτρας συγκαταλέγονται η ασφάλεια για το πως θα εξελιχθούν τα πράγματα και η αποφυγή χρονοβόρων και δαπανηρών διαφορών, η γρήγορη αποκατάσταση ζημιών μέσω ασφαλιστικής κάλυψης αφού η ασφαλιστική εταιρεία δεν χρειάζεται πλέον να περιμένει αποτελέσματα έρευνας ή δικαστικής διαμάχης για το ποιος είναι υπεύθυνος στη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά το σημαντικότερο όφελος που παρέχει αυτή η ρήτρα είναι η αισθητή μείωση των ασφαλιστικών εξόδων επειδή ο αντισυμβαλλόμενος μπορεί να αποφύγει την ασφάλιση αστικής του ευθύνης έναντι τρίτων και να ασφαλίσει μόνο τις οικείες ζημίες, ασφάλιστρο των οποίων είναι αρκετά πιο χαμηλό⁹⁰.

Το νόμισμα πάντα έχει δύο όψεις και οι αδυναμίες της *knock-for-knock* συμφωνίας είναι εξίσου φανερές: α) από κοινωνικής άποψης η μείωση κόστους συμμετοχής ιδιωτών σε διάφορους κλάδους εμπορίου δεν μπορεί να υπερτιμάται έναντι ηθικής υποχρέωσης

⁸⁸ Βλ. Cavaleri S., *The Validity of Knock-for-Knock Clauses in Comparative Perspective*, *European Review of Private Law*, Vol. 25, (2017), σελ. 5

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Βλ. ό. π. Mudric, (Part I), (2015), σελ. 58-59

αποζημίωσης ιδίως όταν πρόκειται για ζημίες από αδικοπραξία⁹¹, και β) η αποτελεσματικότητα της ρήτρας σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την κρίση δικαστηρίων εάν αυτά κληθούν να αποφασίσουν για την εγκυρότητά της.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προλεχθέντα μπορούμε πλέον με μεγαλύτερη άνεση να αξιολογήσουμε τα στοιχεία της απαλλακτικής ρήτρας της σύμβασης *Guardcon*. Κατ' αρχάς, η παράγραφος (α) της **ρήτρας 15** δίνει ειδικό ορισμό των συμβαλλομένων μερών (δηλαδή των *owners* και των *contractors*) για τις ανάγκες της συγκεκριμένης ρήτρας. Έτσι, η λεγόμενη *owners' group* καλύπτει όχι μόνο τον πλοιοκτήτη ή τον εγγεγραμμένο κύριο του πλοίου, αλλά και όλα τους θυγατρικά ή και συνεργαζόμενα πρόσωπα, εργαζόμενους, διευθυντές και διευθύνοντες συμβούλους, πράκτορες και ασφαλιστές, πλήρωμα, και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο με την άδεια του πλοιάρχου βρίσκεται επάνω στο πλοίο (εκτός από το προσωπικό ασφαλείας). *Mutatis mutandis* είναι και ο ορισμός των *contractors' group* με παρατήρηση ότι σε αυτούς ανήκει **χωρίς περιορισμό** και το προσωπικό ασφαλείας ανεξαρτήτως τρόπου εργοδότησής του. Αυτό σημαίνει ότι η ρήτρα απαλλαγής καλύπτει και την συμπεριφορά αλλά και τις ζημίες και του προσωπικού ασφαλείας, των ενόπλων φρουρών δηλαδή.

Η σύμβαση *Guardcon* τείνει να ακολουθεί την γνήσια μορφή της συμφωνίας *knock-for-knock*, αφού προβλέπει ότι (i) η απαλλαγή θα ισχύει για τον πλοιοκτήτη (βλ. *owners' group*) ακόμη και αν η περιουσιακή ζημία, σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής ολικώς ή μερικώς θα προκληθούν 1) από την πράξη, αμέλεια ή αθέτηση του πλοιοκτήτη, και/ή 2) από την αναξιοπλοΐα το πλοίου⁹². (ii) η απαλλαγή θα ισχύει για την ανάδοχο (βλ. *contractors' group*) ακόμη και αν η περιουσιακή ζημία, σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής ολικώς ή μερικώς θα προκληθούν από την πράξη, αμέλεια ή αθέτηση της αναδόχου⁹³. Εξαιρέση εισάγεται μόνο ως προς τις ζημίες φορτίου εφόσον αυτό δεν ανήκει στον πλοιοκτήτη (βλ. *owners' group*)⁹⁴.

⁹¹ Περισσότερα για το δίλλημα αυτό βλ. Bublick E., *Avoiding Liability but Not Tort*, *Jotwell: The Journal of Things We Like (Lots)*, (2013), σελ. 41-42

⁹² "... even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by (i) the act, neglect or default of the Owners' Group and/or (ii) the unseaworthiness of the Vessel".

⁹³ "... even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect or default of the Contractors' Group".

⁹⁴ "The Owners expressly agree and undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Contractors' Group from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of any kind or character, made by or available to any person or party, for injury to, illness

Χαρακτηριστικό είναι ότι και οι Επεξηγητικές Παρατηρήσεις για την σύμβαση Guardcon υπογραμμίζουν πως δεν πρόκειται για αποκλεισμό της ευθύνης των μερών, αλλά για την συμβατική αλληλοαπαλλαγή (μέχρι ένα συμβατικό όριο⁹⁵). Η συνομολόγηση και η εφαρμογή της συγκεκριμένης ρήτρας δεν έχει ως συνέπεια τον αποκλεισμό της ευθύνης σε περίπτωση τραυματισμού ή απώλειας ζωής (π.χ. ενός ψαρά που σκοτώθηκε από έναν ένοπλο φρουρό): ο ζημιωθείς εξακολουθεί να έχει τις αξιώσεις κατά συμβαλλομένου μέρους που είναι υπεύθυνο για το συμβάν (το οποίο όμως ύστερα μπορεί να επωφεληθεί αυτή την ρήτρα και αναγωγικά να ζητήσει αποζημίωση)⁹⁶.

Στο πνεύμα της απαλλακτικής ρήτρας κινείται και η παράγραφος (c) που ρυθμίζει την απαλλαγή των μερών για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, εκτός και αν οι αξιώσεις των εκάστοτε τρίτων ζημιωθέντων προέρχονται από το προσωπικό πταίσμα του πλοιοκτήτη ή της αναδόχου αντίστοιχα⁹⁷. Είναι σημαντικό να διακρίνουμε τις προϋποθέσεις εφαρμογής των παραγράφων (c)(i) και (ii) από της παραγράφου (c)(iii). Ενώ στο πεδίο εφαρμογής των παραγράφων (i) και (ii) εμπίπτουν οι περιπτώσεις πρόκλησης σωματικής βλάβης ή απώλειας ζωής εκ μέρους των ένοπλων φρουρών σε τρίτους συνέπεια παράνομης πράξης⁹⁸ (π.χ. υπέρβαση αυτοάμυνας, παραβίαση των κανόνων χρήσης βίας κ. ο. κ.), η παράγραφος (iii) καλύπτει περιπτώσεις όπου η πρόκληση ζημίας προέρχεται από ατύχημα ή αμέλεια κατά την χρήση όπλων⁹⁹ (π.χ. κατά την μεταφορά ο ένοπλος φρουρός σκόνταψε και πυροβόλησε χωρίς να έχει τέτοια πρόθεση).

Σύμφωνα με την παράγραφο (c)(iv) τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να αναλάβουν τον χειρισμό (συμπεριλαμβανομένων υπεράσπισης και συμβιβασμού) συγκεκριμένων

or death of any of the Owners' Group, or for damage to or loss of property (except cargo, unless owned by Owners' Group) owned by or in the possession of, the Owners' Group".

⁹⁵ Βλ. την παρ. (d) της ρήτρας 15

⁹⁶ Βλ. ό. π. υποσημ. 65, σελ. 12

⁹⁷ Βλ. παρ. (c) (i) και (c) (ii) αντίστοιχως: *"save to the extent of the Owners' own negligence", "save to the extent of the Contractors' own negligence"*.

⁹⁸ *"arising out of any unlawful and/or negligent act and/or omission"*

⁹⁹ *"whatsoever and howsoever arising out of or in connection with the accidental and/ or negligent discharge of any Firearms by the Security Personnel"*.

αξιώσεων για τις οποίες διαφορετικά θα έπρεπε να αποζημιώσει το αντισυμβαλλόμενο μέρος¹⁰⁰.

Η παράγραφος (d) της ρήτρας θέτει ένα συμβατικό όριο περιορισμού της ευθύνης που απορρέει από τη σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και της αναδόχου, το οποίο ελλείπει αντίθετης συμφωνίας ανέρχεται σε 5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Αναγνωρίζεται ταυτόχρονα ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να έχουν δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και το εθνικό δίκαιο, ενώ οι ανάδοχες εταιρείες όχι¹⁰¹.

Τέλος, η παράγραφος (e)¹⁰² ρυθμίζει τις συνέπειες και εν τοις πράγμασι την απαλλαγή αμφοτέρων των μερών από την ευθύνη για αποθετική ζημία¹⁰³. Ο συγκεκριμένος όρος προέρχεται από το κείμενο της τυποποιημένης σύμβασης της BIMCO για την ρυμούλκηση (εφεξής TOWCON 2008).

1.8. Τι ισχύει για την ρήτρα “Himalaya”;

Η **ρήτρα 16** ουσιαστικά αποτελεί μία ρήτρα “Himalaya” προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητες του προσωπικού ασφαλείας, με σκοπό να επεκτείνει τις συμβατικές προστασίες που διαθέτει η ανάδοχος εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και στους εργαζόμενούς της. Για να αποφασίσουμε εάν και σε τι βαθμό αυτή η ρήτρα επηρεάζει τις έννομες συνέπειες για τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο πρέπει πρώτα, έστω και συνοπτικά, να αναφερθούμε στα βασικά χαρακτηριστικά της και να περιγράψουμε το καθεστώς ευθύνης που δημιουργείται από την εφαρμογή της.

¹⁰⁰ “The party from whom the indemnity is being sought ... shall have the right, subject to other party’s agreement, to take over the claim including defending and settling, as appropriate, any liability for which the indemnifying party would be liable to indemnify the other party”.

¹⁰¹ “Unless otherwise agreed, the liability of each party to the other for any loss, damage, liability or indemnity under this Contract shall be limited to United State Dollars five million (US 5,000,000) or as stated in Box 12, whichever is the higher amount, without prejudice to the right of the Owner’s Group to limit their liability under any applicable national law or international convention”.

¹⁰² “Neither the Owners nor the Contractors shall be liable to the other party for: (i) any loss of profit, loss of use or loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from the performance or non-performance of this Contract, and whether or not the same is due to negligence or any other fault on the part of either party, their servants or agents, or (ii) any consequential loss or damages for any other reason whatsoever, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants or agents”.

¹⁰³ Περισσότερα για την αποθετική ζημία (ή διαφυγόν κέρδος) στο ελληνικό δίκαιο βλ. Γεωργιάδης Α. Σ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό μέρος, 2η εκδ., Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, (2015), σελ. 156-158, στο αγγλικό του Peel E., Treitel G., The law of contract, 14th ed., London: Sweet & Maxwell/Thomson Reuters, (2015), σελ. 943-944

Η ρήτρα “*Himalaya*” προέκυψε ως αποτέλεσμα της δικαστικής απόφασης αγγλικού Εφετείου στην υπόθεση *Adler v. Dickson (The Himalaya)*¹⁰⁴, όπου το δικαστήριο ενώ έκρινε ότι ο νόμος επιτρέπει στον μεταφορέα να συμφωνεί ρήτρες όχι μόνο υπέρ του εαυτού του, αλλά και υπέρ εκείνων τους οποίους προσλαμβάνει για την εκπλήρωση της σύμβασης, τελικά δεν δέχθηκε την προβολή σχετικής ένστασης από τον εναγόμενο-πλοίαρχο, αφού επισήμανε ότι η ρήτρα αυτή πρέπει να συνάγεται είτε ρητά, είτε σιωπηρά, προϋπόθεση η οποία εν προκειμένω δεν επληρούτο¹⁰⁵. Ύστερα από αυτή την δυσάρεστη εξέλιξη η ρήτρα “*Himalaya*” άρχισε να προβλέπεται ρητά στις φορτωτικές.

Πιο συγκεκριμένα, αυτή η ρήτρα παρέχει στους τρίτους (μη συμβαλλόμενους στην φορτωτική ή άλλη σύμβαση) τη δυνατότητα να επωφεληθούν τον περιορισμό ευθύνης που είναι εφικτός για τον μεταφορέα ή τον εκάστοτε συμβαλλόμενο. Ο καθηγητής Tetley σημειώνει ότι η αποδοχή της ρήτρας “*Himalaya*” είναι δογματικά πιο εύκολη στις ηπειρωτικές έννομες τάξεις εκ του λόγου ότι αυτές διαθέτουν την λεγόμενη «σύμβαση υπέρ τρίτου»¹⁰⁶, παρά το γεγονός ότι συχνά αυτή δεν πληροί όλες τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί ως σύμβαση υπέρ τρίτου¹⁰⁷. Εις ό,τι αφορά τις χώρες κοινού δικαίου, που ακολουθούν το αγγλοσαξονικό σύστημα, τελευταίες δεκαετίες υπήρξαν πολλές διαφωνίες και απόψεις τόσο υπέρ της αποδοχής της όσο και κατά, ανάμεσα στις λύσεις ένταξής της στο σύστημα κοινού δικαίου ακούστηκαν προτάσεις όπως τροποποίηση ισχύουσας νομοθεσίας (κυρίως των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ), τροποποίηση της αρχής σχετικότητας των ενοχών, ακόμη και επέκταση των συμβαλλομένων μερών στις φορτωτικές έτσι ώστε να συμπεριληφθούν ανάμεσά τους και τους τρίτους συμβαλλόμενους (*independent contractors*)¹⁰⁸.

Παρά τη δυσκολία να βρεθεί η νομική βάση για την αποδοχή της ρήτρας “*Himalaya*”, η ισχύς της αναγνωρίζεται πλέον στις περισσότερες δικαιοδοσίες του κόσμου, το δη ισχυρότερο επιχείρημα υπέρ της χρήσης της βρίσκεται στο συλλογισμό ότι, ο ζημιωθείς

¹⁰⁴ [1954] 2 Lloyd’s Rep. 267, [1955] 1 Q.B. 158 (C.A.).

¹⁰⁵ Tetley W., *The Himalaya clause – Revisited*, (2003) 9 JIML 40-64, σελ. 5, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_28222.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁰⁶ *principle of “stipulation for another”*, βλ. ό. π. Tetley, (2003), σελ. 3

¹⁰⁷ Βλ. ανάλυση του Tetley ό. π. Tetley, (2003), σελ. 29-33, για την σύμβαση υπέρ τρίτου στο ελληνικό δίκαιο βλ. ό. π. Γεωργιάδης, (2015), σελ. 372-393

¹⁰⁸ Περισσότερα για την αξιολόγηση της ρήτρας “*Himalaya*” στις χώρες αγγλοσαξονικού δικαίου βλ. ό. π. Tetley, (2003), σελ. 6-28

εξακολουθεί να έχει οφειλέτη από τον οποίο μπορεί να αξιώσει την αποζημίωση ακόμη και αν δεν είναι το ίδιο το πρόσωπο που προκάλεσε τη ζημία.

2. Συμπεράσματα

Από τα προεκτεθέντα μπορούμε με ασφάλεια να συμπεράνουμε ότι η σύμβαση Guardcon σε μέγιστο δυνατό βαθμό προσπαθεί να απαλλάσσει τα μέρη από την ευθύνη για τις πράξεις τους στο πλαίσιο της συγκεκριμένης σύμβασης. Είναι σημαντικό να υπογραμμίσουμε ότι – εφόσον το ίδιο το κείμενο αναφέρεται μόνο στο φορτίο – η Guardcon αφορά μόνο τις θαλάσσιες μεταφορών πραγμάτων και σε καμία περίπτωση την μεταφορά επιβατών. Ως προς το ανεύθυνο των συμβαλλομένων μερών για τις ζημίες και απώλειες του ετέρου μέρους συνέπεια της συμβατικής τους σχέσης η σύμβαση προβλέπει μόλις δύο εξαιρέσεις: α) η ρήτρα *knock-for-knock* δεν καλύπτει την απαλλαγή της αναδόχου εταιρείας για ζημίες ή απώλειες του φορτίου, εκτός και αν αυτό ανήκει στον πλοιοκτήτη, β) η αλληλοαπαλλαγή των μερών από την αστική ευθύνη έναντι τρίτων ισχύει σε βαθμό που δεν συντρέχει για αυτούς προσωπικό πταίσμα.

Συνεπώς, στην περίπτωση αξιώσεων του φορτωτή κατά του μεταφορέα (πλοιοκτήτη-συμβαλλομένου στην Guardcon) η απαλλακτική ρήτρα καθίσταται άνευ εφαρμογής με συνέπεια ο πλοιοκτήτης να μπορεί να αποζημιωθεί αναγωγικά από την ανάδοχο εταιρεία. Λαμβανομένου υπόψη το υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής της σύμβασης και το γεγονός ότι σε αυτή ως *owner* μπορεί να συμβληθεί και ο κύριος του πλοίου (ιδιοκτήτης/ *disponent owner*), δεν φαίνεται να προκύπτει πρόβλημα αποζημίωσης και του κυρίου, ανεξαρτήτως της παραδοχής στο ελληνικό δίκαιο¹⁰⁹ ότι ο κύριος δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο. Από τη στιγμή που οι αξιώσεις απορρέουσες από τον εφοπλισμό ασκούνται και κατά του πλοίου, η σύμβαση παρέχει στον κύριο δικλείδα ασφαλείας για τις ιδιάζουσες περιπτώσεις εκμίσθωσης γυμνού πλοίου με όρους όμως του *demise charter*¹¹⁰. Το πρόβλημα όμως φαίνεται να προκύψει όταν υπάρξει σύγκρουση μεταξύ παραγράφου 15 (e)(ii) και 15 (b)(ii), δηλαδή μεταξύ απαλλαγής του αναδόχου από την ευθύνη για αποθετική ζημία και της εξαίρεσης για απαλλαγή από την ευθύνη για φορτίο. Η θεωρία διατηρεί απαισιόδοξη στάση επ' αυτού: αφού και να

¹⁰⁹ Περισσότερα για το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο βλ. πιο κάτω Κεφάλαιο 4^ο: Προσέγγιση της Ελληνικής Έννομης Τάξης»

¹¹⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος Δεύτερος, Στ' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2007), σελ. 20, υποσημ. 2

μπορέσει ο πλοιοκτήτης να θεμελιώσει τη θετική του ζημία σχετικά με το φορτίο, είναι πολύ πιθανό να εμπίπτει πλέον στις προϋποθέσεις της παραγράφου 15 (e)(i)¹¹¹.

Στην περίπτωση πρόκλησης ζημίας σε τρίτους από προσωπικό πταίσμα του ετέρου μέρους, ο συμβαλλόμενος που επιθυμεί να άρει την εφαρμογή της απαλλακτικής ρήτρας, κατά την άποψη στην θεωρία¹¹², οφείλει να αποδείξει ότι συντρέχει αυτή η προϋπόθεση, με αυτό τον τρόπο άλλωστε καλύπτεται και η δυσχέρεια προσδιορισμού του υπεύθυνου μέρους. Φαίνεται άλλωστε ότι η σύμβαση Guardcon ακολουθεί το καθεστώς απαλλαγής και περιορισμού ευθύνης που έχουν υιοθετήσει οι σημαντικότερες διεθνείς συμβάσεις, όπου για έκπτωση από το δικαίωμα απαιτείται προσωπικό πταίσμα του δικαιούχου¹¹³.

Όπως έχει ήδη τονιστεί πιο πάνω¹¹⁴ σύγκρουση υποχρεώσεων αναπόφευκτα θα προκύψει στην περίπτωση παρέκκλισης από το προγραμματισμένο πλου με σκοπό την διακομιδή ασθενούς ή τραυματισμένου ένοπλου φρουρού σε πλησιέστερο λιμένα. Υπάρχουν δύο σενάρια για το πως μπορούν να εξελιχθούν τα πράγματα:

1) ο πλοιοκτήτης παραβιάζει την συμβατική του υποχρέωση αυτή και συνέπεια προσωπικού όπως φαίνεται πταίσματος να απωλέσει το δικαίωμά του στην απαλλαγή για ζημίες του αναδόχου και της ομάδας του (Contractors' Group), συνεπώς, ο πλοιοκτήτης θα ενέχεται αδικοπρακτικώς (μια και δεν έχει συμβατική σχέση με τους ένοπλους φρουρούς) για τυχόν ζημίες του προκληθούν,

2) με σκοπό να μην αθετήσει την υποχρέωσή του που πηγάζει από την σύμβαση Guardcon, ο πλοιοκτήτης επιτρέπει την παρέκκλιση και τότε ευθύνεται έναντι άλλου αντισυμβαλλομένου του, του φορτωτή, για τυχόν καθυστέρηση που προκλήθηκε λόγω παρέκκλισης από το πλου. Πλέον οι έννομες συνέπειες για τον πλοιοκτήτη θα καθορίζονται από τις διατάξεις των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ (εφεξής ΚΧΒ), που αποτελούν αναγκαστικό δίκαιο. Μένει να κριθεί εάν η συγκεκριμένη «διάσωση» του ένοπλου φρουρού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 4 άρθρου 4 των ΚΧΒ η οποία επί λέξει ορίζει:

¹¹¹ Ο. π. Mudric, (Part II), (2015), σελ. 125

¹¹² Βλ. Egbochue Chidi, Reviewing “knock for knock” indemnities following the Macondo Well Blowout (January 2013) Vol. 7 Construction Law International, Issue 4, σελ. 10

¹¹³ Βλ. σχετικές διατάξεις των ΚΧΒ, LLMC, CLC

¹¹⁴ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 2^ο, Υποενότητα 1.4. Τραυματισμός ή ασθένεια ένοπλων φρουρών.

«Καμία παρέκκλιση από την πορεία για διάσωση ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα και καμία άλλη δικαιολογημένη παρέκκλιση από την πορεία δεν θεωρείται παραβίαση αυτής ή της σύμβασης μεταφοράς και ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για καμία απώλεια ή ζημία που προκύπτει από αυτή».

Άλλα δύο σημεία αποτελούν αιχμή στη σύμβαση *Guardcon* και είναι α) η δυνατότητα περιορισμού ευθύνης ακόμη και για σωματική βλάβη ή απώλεια ζωής, β) η τάση που δημιουργεί η ρήτρα *knock-for-knock* να απαλλάσσει τα μέρη από την ευθύνη ακόμη και στην περίπτωση δόλιας μη εκπλήρωσης της παροχής τους.

Ως προς το πρώτο ζήτημα, αν κάποιος προσφύγει στην γραμματική ερμηνεία της παραγράφου 15 (d) εύκολα θα συμπεράνει ότι οι συγκεκριμένες περιπτώσεις εκπίπτουν από το πεδίο εφαρμογής της. Άλλωστε, στην υπόθεση *BP/Transocean*¹⁵, ο δικαστής *Barbier* είπε ότι οι απαλλακτικές ρήτρες *knock-for-knock* δεν λειτουργούν ως εξαιρέσεις ή περιορισμοί από την ευθύνη για θάνατο και τραυματισμό, «απλώς μεταφέρουν την πηγή αποζημίωσης χωρίς να περιορίζουν το δικαίωμα του ζημιωθέντος για αποκατάσταση»¹⁶. Είναι όμως οι δικαιοδοσίες αλλά και οι απόψεις στη θεωρία που τείνουν να απαγορεύουν την εφαρμογή της απαλλακτικής ρήτρας στις περιπτώσεις σωματικής βλάβης ή απώλειας ζωής¹⁷.

Τέλος, η δυνατότητα απαλλαγής του αναδόχου ακόμη και στην περίπτωση δόλιας μη εκπλήρωσης της παροχής του, ενώ θα έπρεπε να είναι εύκολο προς επίλυση πρόβλημα και αυτομάτως να οδηγεί στην έκπτωση από το δικαίωμα απαλλαγής, φαίνεται όμως να προκαλεί δίλλημα και η λύση του να εξαρτάται από την εκάστοτε ερμηνεία της διάταξης και του όρου “*default*”¹⁸.

¹⁵ Case 2:10-md-02179CJB-SS Document 5446 Filed 01/26/12 (BP/ Transocean)

¹⁶ Ο. π. Egbochue Chidi, (2013), σελ. 10

¹⁷ *Ibid.*, σελ. 10-11 και ό. π. Mudric, (Part II), (2015), σελ. 132

¹⁸ Ο. π. Mudric, (Part II), (2015), σελ. 117. Για αντίθετες απόψεις στο θέμα βλ. R W Williams ‘Knock-for-knock clauses in offshore contracts: the fundamental principles’ in B Soyer, A Tettenborn (eds) *Offshore Contracts and Liabilities* (Informa Law London 2015), σελ. 63-64 και S Rainey ‘The construction of mutual indemnities and knock-for-knock clauses’ in B Soyer, A Tettenborn (eds) *Offshore Contracts and Liabilities* (Informa Law London 2015), σελ. 85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΗΣ ΤΑΞΗΣ

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης μας ενδιαφέρει ποιο είναι το καθεστώς ευθύνης του εκμεταλλευόμενου το πλοίο εκ της χρήσης των ένοπλων ιδιωτών φρουρών σε αυτό. Πρώτα όμως πρέπει να διευκρινίσουμε ποιος είναι ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον ΚΙΝΔ η εκμετάλλευση του πλοίου στην Ελλάδα μπορεί να λάβει ακόλουθες μορφές: α) πλοιοκτησία, β) κυριότητα του πλοίου, και γ) εφοπλισμός¹¹⁹. Κρίσιμα κριτήρια για να ενταχθεί ο εκάστοτε εκμεταλλευόμενος το πλοίο στη μία ή την άλλη κατηγορία είναι η κυριότητα του πλοίου, χρησιμοποίησή του για διενέργεια ναυτιλιακών εργασιών κερδοσκοπικού χαρακτήρα καθώς και η εκμετάλλευση να γίνεται στο όνομα και για τον λογαριασμό του εκάστοτε εκμεταλλευόμενου¹²⁰. Έτσι, ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος που ενώ έχει στην κυριότητά του το πλοίο, το εκμεταλλεύεται στο όνομα και για τον λογαριασμό του. Ο κύριος είναι αυτός που διατηρεί μόνο την κυριότητα του πλοίου, ενώ την εκμετάλλευσή του βάση κάποιας έννομης σχέσης έχει παραχωρήσει σε άλλο. Αυτός ο άλλος και μπορεί να χαρακτηριστεί εφοπλιστής εφόσον εκμεταλλεύεται με κερδοσκοπικό χαρακτήρα ξένο, μη ανήκον στον ίδιο, πλοίο στο όνομα και για τον λογαριασμό του. Σημαντικό ρόλο παίζει και το στοιχείο της τεχνικής/ ναυτικής διαχείρισης¹²¹ του πλοίου το οποίο αποτελεί την ειδοποιός διαφορά στον νομικό χαρακτηρισμό του εκμεταλλευόμενου το πλοίο.

Ταυτόχρονα, μαζί με την μορφή εκμετάλλευσης του πλοίου πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη και τους τρόπους με τους οποίους αυτή η εκμετάλλευση μπορεί να εκδηλωθεί. Παραδοσιακά οι τρόποι αυτοί ήταν τρεις: i) ναύλωση, ii) μεταφορά πραγμάτων, και iii) μεταφορά επιβατών. Τις τελευταίες δεκαετίες με την ραγδαία ανάπτυξη πολιτικής αεροπορίας και την πτώση κόστους μεταφοράς από αέρος ο τελευταίος κλάδος φθίνει περιορίζοντας στις κρουαζιέρες και ακτοπλοϊκά δρομολόγια.

¹¹⁹ Ρόκας Ι. Κ., Θεοχαρίδης Γ.Δ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2015, σελ. 67

¹²⁰ *Ibid.*, αριθ. περιθ. 131

¹²¹ Ο. π. Κιάντου-Παμπούκη, (2005), σελ. 135-137, βλ. επίσης ό. π. Ρόκας, Θεοχαρίδης, (2015), σελ. 68

Το παρόν κεφάλαιο θα ασχοληθεί με την ανάλυση της ελληνικής νομοθεσίας που ρυθμίζει την χρήση ένοπλων φρουρών τόσο σε πλοία ελληνικής σημαίας όσο και ξένα που διέρχονται από τα ελληνικά χωρικά ύδατα.

1. Προβλέψεις του Νόμου 4058/2012

Στην Ελληνική έννομη τάξη η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς ρυθμίστηκε το 2012 με το Νόμο 4058 (ΦΕΚ Α' 63/ 22-03-2012) (εφεξής Νόμος 4058/2012). Ο νόμος αυτός προδιαγράφει τόσο το θεσμικό πλαίσιο για την αδειοδότηση και δράση ένοπλων ιδιωτών φρουρών σε εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία, όσο και τις προϋποθέσεις παραμονής ή διάπλους εμπορικών πλοίων υπό ξένη σημαία που επιτρέπουν την επιβίβαση σε αυτά ένοπλων φρουρών από τα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδος. Την αφορμή για νομοθετική αυτή πρωτοβουλία αποτέλεσε «η κλιμακούμενη – εκείνη την περίοδο¹²² – αύξηση, σε ένταση και αριθμό, των πειρατικών επιθέσεων κυρίως στη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν». Ισχυρός ήταν και ο οικονομικός παράγων αφού το ελληνικό νηολόγιο κινδύνευε με διαρροές πλοίων από αυτό λόγω έλλειψης σχετικής ελληνικής νομοθεσίας¹²³.

Παρακάτω θα αναλύσουμε τις βασικές διατάξεις που σχετίζονται με το θέμα της παρούσας ενώ θα παρατηρήσουμε και τις ομοιότητες και διαφορές με το συμβατικό πλαίσιο της Guardcon¹²⁴.

1.1. Ένοπλοι φρουροί – ναυτικοί ή όχι;

Η παρ. 1 του άρθρου 2 του Νόμου ορίζει επί λέξει τα εξής:

«Οι ένοπλοι φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου...»

Η διάταξη αυτή είναι απολύτως σύμφωνη και με την αντίστοιχη ρήτρα της Guardcon¹²⁵, όπου ένοπλοι φρουροί εξαιρούνται από τα μέλη του πληρώματος και χαρακτηρίζονται

¹²² Βλ. στατιστικά στοιχεία στο Παράρτημα 1.

¹²³ Βλ. την Αιτιολογική Έκθεση στο Σχέδιο Νόμου «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε εμπορικά πλοία», σελ. 3, διαθέσιμη στην επίσημη ιστοσελίδα της Βουλής των Ελλήνων στο σύνδεσμο: https://www.hellenicparliament.gr/Nomothetiko-Ergo/Anazitisi-Nomothetikou-Ergou?law_id=e70e53fd-b089-4c28-a30f-9ee1c61d8798

¹²⁴ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 2^ο: Προσέγγιση της BIMCO – Σύμβαση Guardcon

¹²⁵ Βλ. Ρήτρα 7 (j) “... ensuring that the Security Personnel are entered onto the Vessel’s crew list as supernumeraries upon embarkation...”

ως *supernumeraries*. Η εξαίρεση, ωστόσο, του ένοπλου προσωπικού ασφαλείας επί πλοίου από το πλήρωμα γεννά ερωτήματα και προστριβές για τα εργασιακά τους δικαιώματα οποία αναπτύχθηκαν νωρίτερα¹²⁶. Ο νομικός χαρακτηρισμός των ένοπλων φρουρών θα αποτελέσει αντικείμενο λεπτομερούς ανάλυσης πιο κάτω¹²⁷.

1.2. Σύμβαση παροχής υπηρεσιών: ποιος συμβάλλεται;

Η παρ. 2 του άρθρου 2 προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η συνδρομή κάθε όρου και προϋπόθεσης που αφορά τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς βεβαιώνεται από την εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και εξασφαλίζεται στο πλαίσιο της σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου».

Από την διατύπωση της διάταξης προκύπτει ότι, για να μπορέσουν να αδειοδοτηθούν και να παρασχεθούν οι υπηρεσίες ασφάλειας από ένοπλους φρουρούς προβλέπεται η σύναψη σύμβασης μεταξύ πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου και της εταιρείας η οποία¹²⁸, όντας νόμιμα εγκαταστημένη και λειτουργούσα σε κράτος διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO¹²⁹) για παροχή τέτοιων υπηρεσιών, εργοδοτεί τους ιδιώτες που πληρούν τα κριτήρια της παρ. 1 του άρθρου 2 του Νόμου ως ένοπλους φρουρούς.

Η παρ. 3 του άρθρου 2 ορίζει ότι:

«Για την έκδοση της άδειας του άρθρου 1 απαιτείται η υποβολή φακέλου στον οποίο περιλαμβάνονται αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου...»

Αυτό σημαίνει ότι στο ελληνικό δίκαιο ο πλοιοκτήτης (ή ο διαχειριστής του πλοίου) επιφορτίζεται με την υποχρέωση έκδοσης της σχετικής άδειας για επιβίβαση των ένοπλων φρουρών στο πλοίο του. Απολύτως λογική φαίνεται η ρύθμιση αφού ο

¹²⁶ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 1^ο: Υποενότητα 2. Προσέγγιση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας

¹²⁷ Βλ. *infra* Κεφάλαιο 3^ο: Υποενότητα 2. Ερμηνευτικές προσεγγίσεις νομικού χαρακτηρισμού των ενόπλων φρουρών

¹²⁸ Βλ. παρ. 1 (γ) του άρθρου 2 του Νόμου: «αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο Μέρος Α' του παρόντος νόμου».

¹²⁹ Βλ. *supra* Υποενότητα «Οργάνωση της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας», σελ. 10

πλοιοκτήτης είναι αυτός που ενδιαφέρεται να λάβει τις υπηρεσίες ασφαλείας και αυτός που γνωρίζει τις λεπτομέρειες τόσο του πλοίου όσο και του πλου που πρόκειται αυτό να εκτελέσει. Περίπου την ίδια διατύπωση έχει και η **ρήτρα 10 (a)** στη σύμβαση Guardcon.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι ο ελληνικός νόμος σε αντιδιαστολή με τις προβλέψεις της Guardcon¹³⁰ φαίνεται να επιτρέπει τη σύναψη σχετικής σύμβασης μόνο στον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου. Για ποιο λόγο, τόσο ο Έλληνας νομοθέτης, όσο και τα μέλη της αρμόδιας Επιτροπής της BIMCO απέκλεισαν τον εφοπλιστή από την δυνατότητα σύναψης σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας σε πλοίο;

Για να οριοθετήσουμε τον όρο «εκμεταλλεούμενος το πλοίο» για τις ανάγκες της παρούσας θα χρειαστεί να ερμηνεύσουμε την διάταξη. Εκτός από (i) την αυθεντική ερμηνεία η οποία γίνεται από τον ίδιο τον νομοθέτη, υπάρχουν και κανόνες επιστημονικής ερμηνείας τους οποίους χρησιμοποιεί ο εφαρμοστής του δικαίου και οι οποίοι περιλαμβάνουν (ii) τη γραμματική, (iii) τη συστηματική, (iv) την τελολογική και (v) την ιστορική¹³¹ μεθόδους.

Εν απουσία σχετικής αναφοράς στα προπαρασκευαστικά κείμενα του Νόμου 4058/2012, αδυνατούμε να μάθουμε την αυθεντική ερμηνεία της διάταξης. Η γραμματική ερμηνεία δεν μας ωφελεί επειδή το ερώτημά μας είναι εάν ο νομοθέτης εκ παραδρομής εξείρεσε τον εφοπλιστή από την λεκτική διατύπωση του επίμαχου άρθρου. Μετά από ανασκόπηση σχετικής νομοθεσίας ούτε η συστηματική ερμηνεία φαίνεται να είναι χρήσιμη αφού δεν προκύπτει ότι οι ρυθμίσεις του συγκεκριμένου νόμου να ανήκουν στο γενικότερο σύστημα ώστε να παρουσιάζουν αλληλουχία και συνοχή με άλλες διατάξεις (στοιχεία του συστήματος)¹³².

Κατόπιν ανωτέρω καταλήγουμε στο ότι το πιο πρόσφορο στην προκειμένη περίπτωση ερμηνευτικό εργαλείο αποτελεί η τελολογική ερμηνεία. Η μελέτη της θεωρίας αποδεικνύει ότι η απάντηση στο ερώτημά μας βρίσκεται στην πολυπλοκότητα των

¹³⁰ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 2^ο. Υποενότητα 1.1. Ποιος είναι owner;

¹³¹ Γεωργιάδης Α. Σ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 4η εκδ., Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, (2012), σελ. 64-69

¹³² *Ibid.*, σελ. 67

μορφών¹³³ που μπορεί να λάβει ο εφοπλισμός με συνέπεια να μην είναι ξεκάθαρο σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ποιος έχει την τεχνική/ ναυτική διαχείριση του πλοίου στην οποία προφανώς να εμπίπτει και η επάνδρωσή του με ένοπλους φρουρούς. Στην περίπτωση του πλοιοδιαχειριστή¹³⁴, από την άλλη, η νομική του θέση ως άμεσου αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη βασισμένη στην ενοχική σχέση μίσθωσης ανεξαρτήτων υπηρεσιών σε συνδυασμό με την σύμβαση εντολής εξασφαλίζει μεγαλύτερη ασφάλεια τόσο στους συμβαλλομένους του όσο και στους τρίτους στο όνομα και για λογαριασμού ποικιλοτρόπου πράττει.

1.3. Δικαιώματα ναυτικού

Από τις σημαντικότερες για την παρούσα μελέτη διατάξεις θεωρώ πως είναι και το άρθρο 5 που προβλέπει ότι:

«Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνει άμεσα και εγγράφως δια του πλοιάρχου του πλοίου τα μέλη του πληρώματος περί της έκδοσης της άδειας. Ναυτικός, μέλος πληρώματος του πλοίου που μετά την έκδοση της άδειας παροχής υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δεν επιθυμεί να παρέχει εργασία επί του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση εργασίας λύεται ανυπαίτιως για τα μέρη και ο ναυτικός δικαιούται σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου».

Θα μπορούσε κανείς να πει ότι είναι ίσως η μοναδική συνέπεια από την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοίο, την οποία ο νόμος επιφυλάσσει ρητά για τον πλοιοκτήτη.

1.4. Αρμοδιότητες και εξουσίες του πλοιάρχου

Εξίσου κρίσιμες για την διαμόρφωση της ευθύνης του πλοιοκτήτη είναι και οι διατάξεις των άρθρων 6 και 7. Έτσι, η παρ. 2 του άρθρου 6 ορίζει ότι:

«Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με το Μέρος Α' του παρόντος νόμου, τελούν υπό την εξουσία του πλοιάρχου ή του νόμιμου αναπληρωτή του. Χρήση όπλων, στο

¹³³ Για διάφορες εκδοχές που μπορεί να έχει η εκμετάλλευση του πλοίου βλ. ό. π. Ρόκας, Θεοχαρίδης, (2015), σελ. 68-70 και ό. π. Αντάπασης, (2016), σελ. 447

¹³⁴ Βλ. ό. π. Αντάπασης, (2016), σελ. 431-435

πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, είναι δυνατή εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, κατόπιν εντολής του πλοιάρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου».

Ενώ η αμέσως επόμενη παρ. 3 του άρθρου 6 προβλέπει ότι:

«Κατά το διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών μπορεί να απαγορευθεί αν, από διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή».

Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι, 1) αυτές διατυπώθηκαν σύμφωνα με τις προβλέψεις της SOLAS εις ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες και τις εξουσίες του πλοιάρχου, 2) σε σχέση με τα προβλεπόμενα στην Guardcon¹³⁵ οι ρυθμίσεις του ελληνικού νόμου φαίνεται να επιφορτίζουν τον Πλοίαρχο με περισσότερες ευθύνες. Σε αντιδιαστολή με τη συμβατική ρύθμιση της Guardcon όπου την απόφαση για την επίκληση των Κανόνων για την Χρήση Βίας και την ίδια την χρήση όπλων την λαμβάνει ο Αρχηγός της ομάδας ασφαλείας (*Team Leader*), στο ελληνικό δίκαιο βάρος αυτής της απόφασης φαίνεται να επωμίζεται ο Πλοίαρχος ο οποίος θα πρέπει να αξιολογήσει την κατάσταση ad hoc βάσει των κριτηρίων που θέτει ο νόμος: α) να συντρέχει κίνδυνος που να απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, β) η χρήση βίας να πληροί τις αρχές αναλογικότητα και αναγκαιότητας. Ως εκ τούτου η συζήτηση για το εάν οι συγκεκριμένες πράξεις του Πλοιάρχου θα μπορούσαν – ο μη γένοιτο – να κριθούν ναυτικό ατύχημα δεν είναι καθόλου αβάσιμη. Ταυτόχρονα όμως, όπως προκύπτει και από την κατάθεση του Πλοιάρχου του MAERSK ALABAMA το οποίο έγινε θύμα πειρατικής επίθεσης ανοιχτά της Σομαλίας στις 8 Απριλίου 2009,

¹³⁵ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 2^ο: Προσέγγιση της BIMCO – Σύμβασης Guardcon. Υποενότητα 1.5. Ευθύνη από πράξεις του πλοιάρχου

Richard Phillips, οι πλοίαρχοι δεν είναι έτοιμοι να παραδώσουν μέρος των εξουσιών τους σε άλλους¹³⁶.

1.5. Υποχρεώσεις του πλοιάρχου

Το άρθρο 7 καθορίζει την υποχρέωση του πλοιάρχου υπό ελληνική σημαία πλοίου για την ενημέρωση των αρμοδίων υπηρεσιών τρίτου κράτους σε περίπτωση διέλευσης από τα χωρικά του ύδατα:

«Ο πλοίαρχος του πλοίου, το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια του άρθρου 1 και διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, υποχρεούται, αν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, να τις ενημερώνει περί της ύπαρξης στο πλοίο όπλων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, του αριθμού, του είδους και της ποσότητας αυτών καθώς και του χώρου φύλαξής τους, επιδεικνύοντας την άδεια. Η ίδια υποχρέωση του πλοιάρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα».

Αντίστοιχη υποχρέωση επιβάλλει το άρθρο 8 του Νόμου και στους πλοίαρχους πλοίων υπό ξένη σημαία τα οποία ενώ διαθέτουν ένοπλο προσωπικό ασφαλείας επάνω διέρχονται από τα ελληνικά χωρικά ύδατα.

1.6. Ποινικές κυρώσεις

Τέλος, η παρ. 1 (β) του άρθρου 10 προβλέπει και την επιβολή ποινής στους νόμιμους εκπροσώπους του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή ή/και τον πλοίαρχο στην περίπτωση ορισμένων παραβάσεων:

«Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή: ... β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στα άρθρα 1 έως 13, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε

¹³⁶ Βλ. Κατάθεση του Πλοιάρχου Richard Phillips ενώπιον της Επιτροπής Κογκρέσου για Διεθνείς Σχέσεις, την 30^η Απριλίου 2009, σελ. 4, το κείμενο στην αγγλική γλώσσα διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.foreign.senate.gov/imo/media/doc/PhillipsTestimony090430r1.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια, γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας, δ) ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία, ο οποίος παραβιάζει τις διατάξεις του άρθρου 8».

2. Νομικός χαρακτηρισμός των ένοπλων φρουρών

Για να εντοπίσουμε τις ένομες συνέπειες που μπορεί να προκύψουν για τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο από την χρήση των ένοπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει πρώτα να διευκρινίσουμε τις συμβατικές σχέσεις που προκύπτουν από την χρήση των ένοπλων ιδιωτών φρουρών σε πλοία. Όπως έχει ήδη λεχθεί ο πλοιοκτήτης δεν προσλαμβάνει τους φρουρούς αυτούς απευθείας, δηλαδή δεν συνάπτει μαζί τους σύμβαση εργασίας (έργου ή παροχής υπηρεσιών ασφαλείας). Αντιθέτως, ο πλοιοκτήτης συμβάλλεται με την εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας η οποία με τη σειρά της εργοδοτεί αυτούς τους ιδιώτες φρουρούς. Συνεπώς, η σχέση που διαμορφώνεται μεταξύ αυτών των προσώπων προσομοιάζει πάρα πολύ σε εκείνη του outsourcing.

Ελλείψει ρητής αναφοράς στο καθεστώς των ένοπλων φρουρών στο Νόμο 4058/2012, θα επιχειρήσουμε να προσδιορίσουμε τη νομική τους θέση μέσα από τις διατάξεις του γενικού δικαίου, και δη αστικού και ενοχικού. Λαμβανομένου υπόψη ότι οι ίδιοι δεν διατηρούν συμβατική ένομη σχέση με τον πλοιοκτήτη, παρά ταύτα όμως τον βοηθούν στην εκπλήρωση της παροχής του η οποία συνίσταται στην προσφορά στον αντισυμβαλλόμενο του,

- 1) είτε είναι ναυλωτής: **«πλοίον κατάλληλον προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει εις την αντίστοιχον προς τον σκοπόν της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν και επάνδρωσιν (καταλληλότης προς πλουν)»¹³⁷,**
- 2) είτε φορτωτής «... (α) το πλοίο **κατάλληλο για θαλασσοπλοΐα**, (β) να εξοπλίσει, **να επανδρώσει και εφοδιάσει το πλοίο κατάλληλα**, και (γ) να έχει **κάθε άλλο**

¹³⁷ Βλ. άρθρο 111 ΚΙΝΔ

χώρο του πλοίου όπου φορτώνονται τα πράγματα κατάλληλους και ασφαλείς..»¹³⁸.

Συνεπώς, παρακάτω θα ερευνήσουμε κατά πόσο ανάλογα με τις συγκεκριμένες συνθήκες οι ένοπλοι φρουροί μπορούν να χαρακτηριστούν βοηθοί εκπλήρωσεως ή προστιθέντες του πλοιοκτήτη.

Κατ' αρχάς, προς αποφυγή κάθε συγχύσεως θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε την ορολογία που χρησιμοποιεί ο Αστικός Κώδικας. Έτσι, το ενδιαμέσο πρόσωπο που συμμετέχει στην εκπλήρωση μίας ενοχής με τις προβλέψεις του άρθρου 922 ΑΚ ονομάζεται **προστηθείς**, ενώ στο άρθρο 334 ΑΚ ο αντίστοιχος όρος που χρησιμοποιείται είναι **βοηθός εκπλήρωσης**. Πρόκειται όμως για ειδικότερη έννοια του ευρύτερου όρου προστηθείς, δηλαδή ο βοηθός εκπλήρωσης είναι ο προστηθείς που βοηθάει στην εκπλήρωση προϋπάρχουσας ενοχικής υποχρέωσης του συμβατικού οφειλέτη. Συνεπώς η ειδοποιός διαφορά των δύο διατάξεων είναι η ύπαρξη προϋφιστάμενης ενοχικής σχέσης μεταξύ του, υπό ευρεία έννοια, προστήσαντα και του ζημιωθέντος.

2.1. Ένοπλοι φρουροί ως βοηθοί εκπλήρωσης

Το άρθρο 334 του ΑΚ ορίζει τα ακόλουθα:

«Ο οφειλέτης ευθύνεται για το πταίσμα των προσώπων που χρησιμοποιεί για να εκπληρώσει την παροχή, όπως για δικό του πταίσμα.

Η ευθύνη αυτή μπορεί εκ των προτέρων να περιοριστεί ή να αποκλειστεί, εκτός αν συντρέχει κάποια από τις περιπτώσεις του άρθρου 332».

Συνεπώς, για να μπορεί να χαρακτηριστεί ο ένοπλος φρουρός βοηθός εκπλήρωσης του πλοιοκτήτη και οι πράξεις του να καταλογιστούν στον πλοιοκτήτη πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 334 ΑΚ:

¹³⁸ Βλ. παρ. 1 του άρθρου 3 ΚΧΒ σε συνδυασμό με την αρνητική προϋπόθεση της παρ. 1 του άρθρου 4 ΚΧΒ «Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημίες που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρήσει το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοΐας, ή να εξασφαλίζει στο πλοίο το κατάλληλο πλήρωμα, εξαρτισμό και εφοδιασμό...όπου φορτώνονται εμπορεύματα ώστε να είναι κατάλληλα για την ... μεταφορά και συντήρησή τους..»

α) να προϋπάρχει συμβατική σχέση μεταξύ οφειλέτη (πλοιοκτήτη εν προκειμένω) και δανειστή (ο εκάστοτε δανειστής που επιχειρεί να αξιώσει από τον πλοιοκτήτη αποζημίωση για τις πράξεις του ένοπλου φρουρού πρέπει να αξιολογείται ad hoc).

β) ο οφειλέτης να χρησιμοποιεί άλλο πρόσωπο για την εκπλήρωση της παροχής του με την βούλησή του, δηλαδή αυθαίρετη εκπλήρωση εκ μέρους του βοηθού εκπληρώσεως δεν μπορεί να καταλογιστεί στον οφειλέτη. Η θεωρία ωστόσο δεν απαιτεί να υπάρχει έγκυρη ή προϋφιστάμενη συμβατική σχέση μεταξύ του βοηθού εκπλήρωσης και του οφειλέτη¹³⁹. Αρκεί η δραστηριότητα του βοηθού εκπλήρωσης να εντάσσεται στην σφαίρα δράσης και κινδύνου του οφειλέτη, με συνέπεια ο τελευταίος να αντλεί οικονομικό όφελος από αυτήν.

γ) να υπάρχει αθέτηση ενοχικής υποχρέωσης, οφειλούμενη σε υπαιτιότητα (πταίσμα) του βοηθού εκπληρώσεως, το οποίο το πταίσμα καθορίζεται από την συμβατική σχέση οφειλέτη – δανειστή¹⁴⁰.

δ) Αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της υπαίτιας ζημιογόνος συμπεριφοράς του βοηθού και της υπηρεσίας που αυτός έχει αναλάβει προς εκπλήρωση. Με άλλα λόγια ο βοηθός εκπλήρωσης πρέπει να υπόκειται στον έλεγχο ή έστω στις γενικές οδηγίες του οφειλέτη (εν προκειμένω του πλοιοκτήτη) και η ζημιογόνος πράξη του να λαμβάνει χώρα κατά την εκπλήρωση και όχι *επ' ευκαιρία* ή *εξ' αφορμής*¹⁴¹.

Σχετικά με την τελευταία προϋπόθεση δημιουργείται ο προβληματισμός εκ του λόγου ότι οι ένοπλοι φρουροί σύμφωνα τόσο με το ελληνικό δίκαιο¹⁴², όσο και με τις συμβατικές προβλέψεις της *Guardcon*¹⁴³ υπόκεινται περισσότερο (ολικώς ή μερικώς) στις εντολές του πλοιάρχου παρά του πλοιοκτήτη. Η λύση στο πρόβλημα μπορεί ενδεχομένως να δώσει η συλλογιστική ότι ο πλοίαρχος όταν βρίσκεται επάνω σε πλοίο

¹³⁹ Βλ. Καρακώστας Ι. Κ., Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία, Ενοχικό Δίκαιο (άρθρα 287-495), Τόμος Τρίτος, Νομική Βιβλιοθήκη, (2006), σελ. 191 και Γεωργιάδης Α. Σ., Σταθόπουλος Μ. Π., Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ' άρθρο – Νομολογία – Βιβλιογραφία, Τόμος Δεύτερος: Γενικό Ενοχικό, Εκδ. Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα, (1979), σελ. 197

¹⁴⁰ Βλ. ΕφΑθ354/1954, ΝοΒ 2, 1197

¹⁴¹ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, Σταθόπουλος (1979), σελ. 200

¹⁴² Βλ. *supra* Κεφάλαιο 3^ο: Υποενότητα 1.4. Αρμοδιότητες και εξουσίες του πλοιάρχου

¹⁴³ Βλ. *supra* Κεφάλαιο 2^ο: Υποενότητα 1.5. Ευθύνη από πράξεις του πλοιάρχου

(όπως άλλωστε έχει ήδη αναφερθεί νωρίτερα¹⁴⁴) δρα ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη με συνέπεια οι οδηγίες του να ωφελούν τον τελευταίο, άρα εύλογο είναι να συμπεράνουμε ότι υφίσταται η αναγκαία εξάρτηση του βοηθού εκπλήρωσης από τον οφειλέτη.

Δίστανται οι απόψεις ως προς την ευθύνη του οφειλέτη για τις πράξεις του βοηθού εκπλήρωση στην περίπτωση υπέρβασης ή καταχρήσεως των ανατεθειμένων σε αυτών εξουσιών και αρμοδιοτήτων¹⁴⁵.

Το άρθρο 332 προβλέπει ότι

«[Α]κυρη είναι κάθε εκ των προτέρων συμφωνία με την οποία αποκλείεται ή περιορίζεται η ευθύνη από δόλο ή βαριά αμέλεια. Άκυρη είναι επίσης η εκ των προτέρων συμφωνία ότι δεν θα ευθύνεται ο οφειλέτης και για ελαφριά ακόμη αμέλεια, αν ο δανειστής βρίσκεται στην υπηρεσία του οφειλέτη ή η ευθύνη προέρχεται από την άσκηση επιχείρησης για την οποία προηγήθηκε παραχώρηση της αρχής. Το ίδιο ισχύει και αν η απαλλακτική ρήτρα περιέχεται σε όρο της σύμβασης που δεν αποτέλεσε αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης ή αν με τη ρήτρα απαλλάσσεται ο οφειλέτης από την ευθύνη για προσβολή αγαθών που απορρέουν από την προσωπικότητα και ιδίως της ζωής, της υγείας, της ελευθερίας ή της τιμής».

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση¹⁴⁶ του Νόμου 4058/2012 η σύναψη σύμβασης μεταξύ πλοιοκτήτη (ή διαχειριστή πλοίου) με εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας παραπέμπει στην δυνατότητα μέσα από την σύμβασης να καθορισθούν θέματα αστικής ευθύνης των μερών. Λαμβανομένου υπόψη και τις απαλλακτικές ρήτρες που περιέχει η τυποποιημένη σύμβαση Guardcon, γεννάται το ερώτημα σε ποιο βαθμό αυτές οι ρήτρες μπορούν να κριθούν καταχρηστικές από Έλληνα δικαστή.

Ενώ κατ' αρχήν η συμφωνία απαλλαγής από την ευθύνη του οφειλέτη για αλλότριο πταίσμα του βοηθού εκπληρώσεως (ακόμη σε περίπτωση δόλου ή βαριάς αμέλειας) γίνεται γενικά δεκτή, για λόγους δικαιοπολιτικής ορθότητας οι ρήτρες αυτές ελέγχονται

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, Σταθόπουλος (1979), σελ. 200

¹⁴⁶ Ο. π. Αιτιολογική Έκθεση, σελ. 5

ad hoc με στόχο να μην εμπίπτουν σε κάποια από τις περιπτώσεις του άρθρου 332 ΑΚ και αποδειχθούν καταχρηστικές¹⁴⁷.

2.2. Ένοπλοι φρουροί ως προστηθέντες

Σε περίπτωση που ο προστηθείς ζημιώσει δανειστή με τον οποίο ο οφειλέτης (προστήσας) δεν συνδέεται συμβατικά, τότε η ευθύνη του τελευταίου για τις πράξεις του προστηθέντος καθορίζεται από τις διατάξεις 922 ΑΚ και επόμενα.

Το άρθρο 922 ορίζει επί λέξει τα εξής:

«Ο κύριος ή ο προστήσας κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία ευθύνεται για τη ζημία που ο υπηρέτης ή ο προστηθείς προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του».

Συνεπώς, για να τύχει εφαρμογής η ανωτέρω διάταξη πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να υπάρχει σχέση πρόσκτησης μεταξύ του οφειλέτη και του προστηθέντος. Δηλαδή να χρησιμοποιείται άλλο πρόσωπο από αυτό του οφειλέτη για την εκπλήρωση της ανειλημμένης από τον τελευταίο ενοχής. Όπως και στην περίπτωση του άρθρου 334 ΑΚ κάποια έγκυρη ή προϋφιστάμενη δικαιοπρακτική σχέση δεν απαιτείται.

β) να υπάρχει εξάρτηση, η προϋπόθεση που αποτελεί τη βασική διαφορά μεταξύ των άρθρων 334 και 922 ΑΚ. Σύμφωνα με την κρατούσα πλέον άποψη¹⁴⁸ «αν ο προστηθείς τεθεί προσωρινά κάτω από τις διαταγές άλλου προσώπου, αυτός, ο τελευταίος (ευκαιριακός προστήσας) φέρει την ευθύνη και όχι ο αρχικός προστήσας»¹⁴⁹. Από την άλλη όμως η αναγκαιότητα της εξάρτησης έχει βάσιμα αμφισβητηθεί επειδή οδηγεί πολλές φορές σε ανικανοποιητικά αποτελέσματα, αποκλείοντας από την ευθύνη εκείνους

¹⁴⁷ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, Σταθόπουλος (1979), σελ. 207. Περισσότερα για απαλλακτικές ρήτρες βλ. ο. π. Γεωργιάδης, (2015), σελ. 272-275

¹⁴⁸ ΑΠ 80/1972 ΝοΒ 20, 632 και ΑΠ 600/1973, ΝοΒ 32, 71

¹⁴⁹ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, (2015), σελ. 694

που χρησιμοποιούν προστηθέντες με εξειδικευμένες επιστημονικές γνώσεις¹⁵⁰.

γ) αδικοπραξία του προστηθέντος. Με άλλα λόγια οι προϋποθέσεις της αδικοπρακτικής ευθύνης πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο του προστηθέντος.

δ) συνάφεια με την υπηρεσία. Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη αυτή η προϋπόθεση πληρούται όταν η ζημιογόνος πράξη ή παράλειψη βρίσκεται σε εσωτερική αιτιώδη συνάφεια με την εκτέλεση της ανατεθειμένης υπηρεσίας και δεν είναι άσχετη με αυτή, δηλαδή όταν η αδικοπραξία δεν θα ήταν δυνατόν να υπάρξει χωρίς την πρόστηση¹⁵¹.

Σημειωτέον ότι οι απαλλακτικές ρήτρες επί της ευθύνης βάσει των άρθρων 914, 922 ΑΚ ισχύουν κατ' αρχήν οι ίδιες προϋποθέσεις όπως και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 334 ΑΚ¹⁵².

Από τα αναπτυχθέντα παραπάνω εκ πρώτης όψεως δεν φαίνεται να υπάρχει δυσκολία στην θεμελίωση της ευθύνης του πλοιοκτήτη από τις πράξεις των ένοπλων φρουρών είτε πρόκειται για ζημία που προκλήθηκε σε έναν ενδοσυμβατικό δανειστή του πλοιοκτήτη, είτε σε εξωσυμβατικό, δηλαδή τρίτο.

3. Έννομες συνέπειες ως προς τις συμβάσεις εκμετάλλευσης του πλοίου

Όπως προκύπτει και από την ανάλυση των προηγούμενων ενοτήτων, οι έννομες συνέπειες θα διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: αυτές που προκύπτουν από τις συμβατικές ρήτρες με την επιφύλαξη τυχόν καταχρηστικότητάς τους και εκείνες που επέρχονται από την εφαρμογή των διατάξεων γενικού δικαίου, δηλαδή του ΚΙΝΔ, των διεθνών συμβάσεων που αποτελούν κανόνες αναγκαστικού δικαίου και συμπληρωματικά του ΑΚ, τουλάχιστον στις περιπτώσεις όπου εφαρμοστέο θα είναι το ελληνικό δίκαιο.

¹⁵⁰ Βλ. Καρακώστας Ι. Κ., Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία, Ειδικό Ενοχικό (άρθρα 741-946), Τόμος Έκτος, Νομική Βιβλιοθήκη, (2009), σελ. 1048

¹⁵¹ *Ibid.*, σελ. 1051

¹⁵² Βλ. ό. π. Γεωργιάδης Α. Σ., Σταθόπουλος Μ. Π., Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ' άρθρο – Νομολογία – Βιβλιογραφία, Τόμος Τεταρτος: Ειδικό Ενοχικό (Συνέχεια), Εκδ. Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα, (1982), σελ. 755

3.1. Πλοιοκτητής ως Εκναυλωτής

Ο πλοιοκτητής εάν χαρακτηριστεί εκναυλωτής στην έννομη σχέση που τον συνδέει με τον συμβατικό του δανειστή, θα ευθύνεται κατ' αρχήν βάσει του ναυλοσυμφώνου που έχουν συμφωνήσει, υπογραμμίζεται ότι η σχέση εκναυλωτή – ναυλωτή διέπεται από ενδοτικό δίκαιο, αφού θεωρούνται και οι δύο ισοδύναμα από την άποψη διαπραγμάτευσης μέρη¹⁵³.

Συμπληρωματικά όμως και στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο δεν προβλέπει κάτι ρητά, γεγονός σπάνιο, αλλά χάρη έρευνας και για σκοπούς της παρούσας εργασίας, ως το δεχθούμε ως δεδομένο, η σχέση εκναυλωτή – ναυλωτή θα ρυθμίζεται και από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ σε συνδυασμό με τον ΑΚ.

Έτσι, το άρθρο 138 ΚΙΝΔ ορίζει επί λέξει:

«Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου. Εάν η ζημία προήλθεν εκ πυρκαϊάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα».

Συνεπώς, για να απαντήσουμε ποια θα είναι η έννομη συνέπεια της πταισματικής συμπεριφοράς ενός ένοπλου φρουρού για τον εκναυλωτή/πλοιοκτήτη, θα πρέπει πρώτα να αποφασίσουμε εάν η συμπεριφορά αυτή του προστηθέντος (λαμβάνουμε υπόψη ότι θεμελιώσαμε τη σχέση πρόσθησης μεταξύ τους) είχε ως κίνητρο το συμφέρον του φορτίου ή του πλοίου. Και εδώ, τουλάχιστον εκ των όσων αναπτύχθηκαν σχετικά με την σύμβαση Guardcon αλλά και των διατάξεων του ελληνικού νόμου 4058/2012, προκύπτει δίλλημα, αφού και τα δύο κείμενα σε ανύποπτα άρθρα, ωστόσο όμως, αναφέρονται σε τρία κριτήρια για την επίκληση της χρήσης βίας, και είναι η άμεση απειλή των επιβαινόντων σε πλοίο, του πλοίου ή του φορτίου. Σύμφωνα με την θεωρία, στις περιπτώσεις όπου δεν μπορεί να εξακριβωθεί ο κύριος σκοπός για τον οποίον έγινε η συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη, εύλογο να θεωρείται το πταίσμα ναυτικό επειδή αυτό

¹⁵³ Βλ. ό. π. Κιάντου-Παμπούκη, (2007), σελ. 3-4

είναι που θα οδηγήσει στην απαλλαγή του εκναυλωτή¹⁵⁴. Η νομολογία¹⁵⁵ όμως δεν το κρίνει πρόσφορο, αφού από την μία υπάρχει ρητά καθιερωμένη υποχρέωση του εκναυλωτή για επιμέλεια, και από την άλλη η αδυναμία επακριβούς διαπίστωσης της αναλογίας της ζημίας θα έπρεπε να οδηγούν στην λύση του κανόνα, δηλαδή την ευθύνη του εκναυλωτή.

Εν προκειμένω, στην περίπτωση των ένοπλων φρουρών, η συγγραφέως, τείνει να θεωρήσει την πταισματική συμπεριφορά των ίδιων των φρουρών ως εμπορικό, επειδή σύμφωνα με την γαλλική θεωρία: εάν δεν υπήρχε φορτίο, δεν θα υπήρχαν και οι φρουροί και συνεπώς θα είχε αποφευχθεί η ζημιογόνος πράξη ή παράλειψη¹⁵⁶. Ωστόσο, εάν θεωρήσουμε ότι ως πταίσμα εξετάζουμε την συμπεριφορά του πλοιάρχου να δώσει τις κατάλληλες εντολές και οδηγίες στους ένοπλους φρουρούς (έστω υπό το πρίσμα της ελληνικής νομοθεσίας), τότε πιστεύω θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι η συμπεριφορά του πλοιάρχου εκ της θέσεως του (όπως αναπτύχθηκε επανειλημμένως νωρίτερα) δεν αποβλέπει μόνο στην διάσωση του φορτίου αλλά και του ιδίου του πλοίου και πολλώ δε μάλλον του πληρώματος.

3.2. Πλοιοκτήτης ως Μεταφορέας

Στην περίπτωση που το πρόσωπο του πλοιοκτήτη και του μεταφορέα ταυτίζονται, τότε για τον καθορισμό της ευθύνης του τελευταίου θα πρέπει να προσφύγουμε στις πλέον αναγκαστικές διατάξεις των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ 1924/1968/1979, που μεταφέρθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον Νόμο 2107/1992 (ΦΕΚ Α' 203/29-12-1992).

Η παρ. 2 του άρθρου 4 ΚΧΒ προβλέπει ότι:

«Ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από: (α) πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από μεταφορέα σχετικά με την διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου..».

¹⁵⁴ *Ibid.*, σελ. 167

¹⁵⁵ Βλ. ΕφΑθ 9051/1978 ΕΕΔ 1979, 419

¹⁵⁶ Βλ. ό. π. Κιάντου-Παμπούκη, (2007), σελ. 528

Λαμβανομένου υπόψη ότι η συζήτηση στη θεωρία αλλά και στην αλλοδαπή νομολογία περί του ποιο είναι το πιο ασφαλές και αποτελεσματικό κριτήριο για την αξιολόγηση μιας συμπεριφοράς ως ναυτικού ή εμπορικού πταισματος ποικίλει¹⁵⁷ χωρίς να δίνει ιδιαίτερα διαφορετική λύση εκ του λόγου ότι πρόκειται για διατάξεις αναγκαστικού δικαίου η συγγραφέως εμμένει στις απόψεις της όπως και πιο πάνω στην περίπτωση σχέσης ναύλωσης.

Για την πληρότητα της εικόνας σημειώνεται ότι, εφόσον (και στις δύο περιπτώσεις) ο πλοιοκτήτης κριθεί να ευθύνεται και ικανοποιήσει τον δανειστή του, μπορεί κατ' αρχήν να στραφεί κατά του βοηθού εκπληρώσεως αναγωγικά¹⁵⁸ για παραβίαση συμβατικής τους σχέσης, εκτός και αν υπάρχει μεταξύ τους έγκυρη συμφωνία απαλλαγής του τελευταίου¹⁵⁹. Εν προκειμένω, το γεγονός ότι ο αντισυμβαλλόμενος του πλοιοκτήτη δεν είναι ο ένοπλος φρουρός αλλά εργοδότης εταιρεία του δεν πρέπει να αποτελεί εμπόδιο για τα αναγωγικά δικαιώματα του πλοιοκτήτη.

3.3. Πλοιοκτήτης ως Εργοδότης

Δεν είναι καθόλου απίθανο σενάριο από αμέλεια ο ένοπλος φρουρός να τραυματίσει (βαριά ή και θανάσιμα) κάποιο μέλος του πληρώματος του πλοίου.

Δεν αποκλείεται το συγκεκριμένο συμβάν να πληροί τις προϋποθέσεις του εργατικού ατυχήματος¹⁶⁰ και να θεμελιώνεται η αντικειμενική ευθύνη του εργοδότη με συνέπεια την υποχρέωση προς αποζημίωση του παθόντος βάσει εργατικής νομοθεσίας και συγκεκριμένα του Νόμου 551/1915. Σημειώνεται ότι η νομολογία τείνει να κρίνει με ελαστικότητα τις απαιτούμενες για το εργατικό ατύχημα προϋποθέσεις στο ναυτικό κλάδο¹⁶¹.

Από την στιγμή που στο πρόσωπο του προστηθέντος, ένοπλου φρουρού εν προκειμένω, συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις του άρθρου 914 ΑΚ, ευθύνεται όχι μόνο ο ίδιος αλλά και ο προστήσας αυτόν. Ο πλοιοκτήτης σε αυτή την περίπτωση θα ευθύνεται σε

¹⁵⁷ Αναλυτικότερα για όλες πιθανές απόψεις επί του θέματος βλ. ό. π. Κιάντου-Παμπούκη, (2007), σελ. 527-531

¹⁵⁸ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, Σταθόπουλος (1979), σελ. 206

¹⁵⁹ Πρβλ. στην περίπτωση εφαρμογής της σύμβασης *Guardcon*

¹⁶⁰ Βλ. Ζερδελής Δ., Εργατικό Δίκαιο, Ατομικές Εργασιακές Σχέσεις, Γ' εκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2015), σελ. 754-758

¹⁶¹ *Ibid.*, σελ. 768

αποζημίωση καθώς και σε αποκατάσταση της ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης κατά τα προβλεπόμενα στα άρθρα 932 ΑΚ¹⁶².

4. Έννομες συνέπειες ως προς τους τρίτους ζημιωθέντες

Όπως έχει ήδη λεχθεί η ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το πλοίο (εν προκειμένω πλοιοκτήτη) για τις πράξεις ένοπλων φρουρών έναντι τρίτων ζημιωθέντων θα θεμελιώνεται στην ευθύνη από πρόστηση του άρθρου 922 ΑΚ. Παρακάτω θα αναφερθούμε στις περιπτώσεις των πιο πιθανών «τρίτων» ώστε να διερευνήσουμε ποιες έννομες συνέπειες μπορεί να επισύρει η τυχόν πρόκληση ζημίας σε αυτούς από ένοπλους φρουρούς.

Ως προς τους τρίτους συμπεριλαμβανομένων και τυχόν τραυματισμένων (βαριά ή και θανάσιμα) πειρατών θα εφαρμόζονται οι ως άνω διατάξεις περί ευθύνης του προστήσαντος. Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε δεν φαίνεται να προκύπτουν άλλες έννομες συνέπειες.

Σημειώνεται ότι η δυνατότητα αναγωγής του προστήσαντος κατά προστηθέντος θα ρυθμίζεται κατ' αρχήν από την υποκείμενη σχέση. Σε περίπτωση όμως που είτε δεν υφίσταται τέτοια σχέση, είτε δεν προβλέπει κάτι σχετικό, ο προστήσας μπορεί ενδεχομένως να στηρίξει το αναγωγικό του δικαίωμα στο άρθρο 927 ΑΚ¹⁶³.

¹⁶² Βλ. ό. π. Καρακώστας, (2009), σελ. 1054

¹⁶³ Βλ. ό. π. Γεωργιάδης, Σταθόπουλος, (1982), σελ. 755

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΑΛΛΟΔΑΠΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σε αυτό το σημείο και αφού έχουμε ήδη αναφερθεί στις συμβατικές ρυθμίσεις της BIMCO και το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την χρήση των ένοπλων φρουρών σε πλοία, αξίζει να κάνουμε σύντομη επισκόπηση πρακτικών που ακολουθούν άλλα κράτη ως προς το ζήτημα αυτό. Τα παραδείγματα είναι ενδεικτικά και σε καμία περίπτωση δεν διεκδικούν να αποτελέσουν την εξαντλητική λίστα με πιθανές εθνικές ρυθμίσεις ανά το κόσμο.

1. Γερμανία¹⁶⁴

Σχετικά πρόσφατα, το 2013, στην Γερμανία ψηφίστηκε καινούργιος νόμος που ρυθμίζει την χρήση ενόπλων φρουρών. Κρίσιμη προϋπόθεση που θέτει η καινούργια γερμανική νομοθεσία αφορά την υποχρέωση διαπίστευσης για τις ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας εάν αυτές επιθυμούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε πλοία υπό γερμανική σημαία. Σύμφωνα με το προηγούμενο καθεστώς οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας δεν χρειάζονταν κάποια ειδική άδεια για την άσκηση της δραστηριότητάς τους. Η άδεια οπλοφορίας και άδεια φρουρού ήταν αρκετές ώστε να οι ιδιώτες ένοπλοι φρουροί μπορούσαν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Ωστόσο, οι προϋποθέσεις αυτές κρίθηκαν χαμηλού επιπέδου και οδήγησαν στην αναδιαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου. Πλέον η σχετική νομοθεσία στην Γερμανία εν μέρει βασίζεται στις Εγκυκλίους του IMO (ιδίως MCS.1/Circ. 1443 και MCS.1/Circ. 1405/ Rev.2) καθώς και στους συμβατικούς όρους της σύμβασης Guardcon. Ουσιαστικά το νέο καθεστώς προβλέπει την διετή αδειοδότηση των εταιρειών με σκοπό – προφανώς – τον πιο συστηματικό έλεγχο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και των πρακτικών και προτύπων που αυτές ακολουθούν. Σημείο τριβής αποτελούσε πάντως η πρόθεση της γερμανικής κυβέρνησης να θέσει την ασφαλιστική κάλυψη ύψους 5 εκατομμυρίων ευρώ ως υποχρεωτικό όρο αδειοδότησης.

2. Ηνωμένο Βασίλειο

Όντας μία μεγάλη ναυτική δύναμη παγκοσμίως και ταυτόχρονα να αποτελεί έδρα για σεβαστό αριθμό των PSCs, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν μπορούσε να παρακολουθεί το

¹⁶⁴ Βασίστηκε στο άρθρο του Karschau M., Germany to tighten rules on security firms, Maritime Risk International, March 6, 2013

πρόβλημα της σύγχρονης πειρατείας άπρακτο. Έτσι, ήδη από τον Οκτώβριο του 2011 μέσω Υπουργική Απόφασης¹⁶⁵ επετράπη στους πλοιοκτήτες να προσφεύγουν στο εξαιρετο μέτρο απασχόλησης ένοπλων φρουρών σε πλοία. Η Απόφαση αυτή έθετε αυστηρές προϋποθέσεις για την χρήση ένοπλων φρουρών και συγκεκριμένα:

1) όταν ένα πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα και κινείται σε περιοχή υψηλού κινδύνου για πειρατικές επιθέσεις (όπως περιοχή μεταξύ του Σουέζ και των στενών του Χορμούζ),

2) όταν, κατά την κρίση της ναυτιλιακής εταιρείας και του πλοίαρχου, η πλήρης συμμόρφωση με τις BMP4 δεν θεωρείται επαρκής για προστασία του πλοίου,

3) όταν εκτιμάται πως η χρήση των ενόπλων φρουρών θα μειώσει τους κινδύνους για τη ζωή επιβαινόντων σε εμπορικά πλοία.

Ταυτόχρονα η Διεύθυνση Συγκοινωνιών κυκλοφόρησε και Κατευθυντήριες γραμμές για τα πλοία υπό βρετανική σημαία σχετικά με την χρήση ένοπλων φρουρών για υπεράσπιση από την απειλή της πειρατείας σε εξαιρετικές περιπτώσεις¹⁶⁶. Το συμβουλευτικού χαρακτήρα έγγραφο αυτό παρέχει στους εκμεταλλευόμενους το πλοίο οδηγίες και συστάσεις ως προς τα κριτήρια επιλογής τόσο της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας όσο και των ιδιωτών ενόπλων φρουρών¹⁶⁷

Χαρακτηριστικό είναι ότι οι Κατευθυντήριες γραμμές δεν καθορίζουν μόνο σε συμφωνία με τις διεθνείς ρυθμίσεις την απόλυτη εξουσία του πλοίαρχου επί το πλοίου αλλά θέτουν κριτήρια και μέτρο σε περίπτωση χρήσης βίας και ορίζουν ότι αυτή πρέπει να είναι «ανάλογη και εύλογη υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις», ενώ να χρησιμοποιείται μόνο

¹⁶⁵ Βλ. Written Ministerial Statements to the Parliament, 6th, December 2011, Defending Against Piracy (UK Ships), The Parliamentary Under-Secretary of State for Transport (Mike Penning), η δήλωση διαθέσιμη στον ακόλουθο σύνδεσμο:

<https://publications.parliament.uk/pa/cm201011/cmhansrd/cm111206/wmstext/111206m0001.htm>

[τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁶⁶ Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, Version 1.3., December 2015, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/480863/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁶⁷ Βλ. *Ibid.*, σελ. 18 επ.

για «αυτοάμυνα, την προστασία των άλλων, την πρόληψη του εγκλήματος ή τη προστασία της ιδιοκτησίας»¹⁶⁸.

3. Νορβηγία

Παρά το γεγονός ότι η Νορβηγία δεν διαθέτει ειδική νομοθεσία που να ρυθμίζει την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοία της σημαίας της, ήδη από το 2007 παρέχεται στον πλοίαρχο ενός νορβηγικού πλοίου εξουσιοδότηση να λάβει μέτρα για την υπεράσπιση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ιδιωτών ένοπλων φρουρών επί αυτού¹⁶⁹.

Ο δε Κανονισμός για την ασφάλεια, αντιτρομοκρατικά, αντιπειρατικά μέτρα και την χρήση βίας σε πλοία και κινητές μονάδες υπεράκτιας γεώτρησης¹⁷⁰ που πρώτη φορά θεσμοθετήθηκε τον Ιούνιο 2004, έχει τροποποιηθεί από τότε ήδη έντεκα φορές ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πραγματικότητας. Προς κατανόηση της νέας νομοθεσίας η αρμόδια Διεύθυνση Ναυτιλίας εκδίδει κατά καιρούς Επεξηγηματικές Παρατηρήσεις¹⁷¹, στις οποίες τονίζει ότι οι νέοι Κανονισμοί δεν ενθαρρύνουν τη χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών σε πλοία αλλά αποσκοπούν στην ρύθμιση της επιλογής και της χρήσης αυτών έτσι ώστε να τηρούνται τα υψηλότερα δυνατά επαγγελματικά και δεοντολογικά πρότυπα όταν οι υπηρεσίες τους χρησιμοποιούνται σε πλοία υπό νορβηγική σημαία.

Περαιτέρω, το άρθρο 4ο, εδ. (α) του Νόμου για την ασφάλεια των πλοίων¹⁷² προβλέπει ότι η χρήση βίας επιτρέπεται μόνο όταν είναι «απαραίτητη» για την πρόληψη ή την προστασία από μια πειρατική επίθεση, ενώ τα προπαρασκευαστικά κείμενα του νόμου διευρύνουν αυτή την ρύθμιση, δηλώνοντας ότι η χρήση βίας πρέπει να περιορίζεται σε

¹⁶⁸ Βλ. *Ibid.*, σελ. 29

¹⁶⁹ Dutton Y. M., *Gunslingers on the High Seas: A call for Regulation*, *Duke Journal of Comparative and International Law*, Vol 24, (2013), σελ. 137, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1397&context=djcil> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁷⁰ Regulations of 22 June 2004 No. 972 on security, anti-terrorism and anti-piracy measures and the use of force on board ships and mobile offshore drilling units (Security Regulations) (20 December 2017 No. 2379), διαθέσιμος στο σύνδεσμο: <https://www.sdir.no/contentassets/14dfb569bb1e420ea8528babe4cf7428/22-june-2004-no.-972-security-regulations.pdf?t=1569823092118> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

¹⁷¹ Βλ. ό. π. Dutton, (2013), σελ. 137

¹⁷² Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act) (19 June 2015 No. 65), διαθέσιμος στο σύνδεσμο: <https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf?t=1569824851514> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

περιπτώσεις όταν είναι «αναγκαία, δικαιολογημένη και αναλογική» χωρίς να είναι απαραίτητο να πληρούνται οι αυστηρές προϋποθέσεις για την αυτοάμυνα που λαμβάνουν υπόψη και τα συμφέροντα του επιτιθέμενου¹⁷³.

Η σύντομη αυτή επισκόπηση αποδεικνύει ότι αν και τα ναυτικά κράτη με σκεπτικισμό αντιμετωπίζουν τη λύση ιδιωτικοποίησης της παροχής ενόπλων υπηρεσιών ασφαλείας σε εμπορικά πλοία, όλο και περισσότερα όμως τείνουν να υιοθετήσουν νομοθεσίες που να ρυθμίζουν την λειτουργία εταιρειών παροχής ένοπλης ασφάλειας καθώς και να επιτρέψουν στα πλοία της σημαίας τους την επιβίβαση τέτοιου προσωπικού επάνω.

¹⁷³ Βλ. Provisional guidelines – use of armed guards on board Norwegian ships, σελ. 11, διαθέσιμα στο σύνδεσμο: <https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/fartoy-og-sjofolk---dokumenter/ulykker-og-sikkerhet/pirater---isps-security/retningslinjer-og-dokumenter/provisional-guidelines--use-of-armed-guards-on-board-norwegian-ships.pdf> [τελευταία επίσκεψη:27-09-2019]

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ: ΥΠΟΘΕΣΗ *ENRICA LEXIE*¹⁷⁴

Όπως έχει ήδη λεχθεί, η σχετική νομολογία στον καινούργιο αυτόν κλάδο δεν υπάρχει ακόμη. Αυτό που καλούμαστε συχνά να κάνουμε είναι να αναζητήσουμε υποθέσεις όπου κρίθηκαν παρόμοιες με αυτήν που αντιμετωπίζουμε αξιώσεις και να προσπαθήσουμε να αντλήσουμε επιχειρήματα από την κρίση του εκάστοτε δικαστή. Έλαβε χώρα πρόσφατα όμως ένα περιστατικό του οποίου η τύχη δεν έχει κριθεί ακόμη, αλλά αξίζει εν τάχει και αντί επιλόγου να αναφέρουμε τα κρίσιμα για το θέμα της παρούσας ζητήματα.

Η υπόθεση αφορά το δεξαμενόπλοιο *Enrica Lexie* ιταλικής σημαίας, το οποίο εκτελούσε πλου από Σιγκαπούρη προς Αίγυπτο μέσω Ινδικού ωκεανού με ταχύτητα 13 κόμβων. Εκτός από το πλήρωμα στο πλοίο επέβαιναν και 6 ένοπλοι πεζοναύτες Ιταλικής καταγωγής. Περίπου 20 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Κεράλα στη νότια Ινδία, κοντά στην αλιευτική περιοχή στη θάλασσα *Laccadive* το δεξαμενόπλοιο προσεγγίστηκε από τη δεξιά πλευρά από μικρό πλοιάριο το οποίο κινούταν με επιθετικό προφίλ (σε ευθεία πορεία σύγκρουσης και με σταθερή ταχύτητα). Οι Ιταλοί πεζοναύτες ισχυρίζονται ότι έκαναν οπτικά σήματα προς το πλεύμενο για να απομακρυνθεί. Όταν όμως αυτό δεν ανταποκρίθηκε και πλησίασε το πλοίο σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων (σύμφωνα με τις καταθέσεις περίπου 40-50 μέτρων), οι ένοπλοι φρουροί πραγματοποίησαν προειδοποιητικές βολές στο νερό. Το πλοιάριο έμεινε πίσω, ενώ το *Enrica Lexie* συνέχισε την πορεία του για περίπου 35 ναυτικά μίλια, χωρίς να αναφέρει το περιστατικό. Ύστερα το πλοίο προσεγγίστηκε από το σκάφος ινδικής ακτοφυλακής και υποχρεώθηκε να διακόψει την πορεία του με στόχο να κατευθυνθεί στο λιμένα Kochi, ότι και έπραξε, καταπλέοντας στο λιμένα και αγκυροβολώντας. Σημειώνεται ότι οι ινδικές αρχές ανέβηκαν στο πλοίο 8ο ώρες μετά το αρχικό συμβάν. Οι δύο Ιταλοί πεζοναύτες συνελήφθησαν και οδηγήθηκαν σε ανακριτή με κατηγορία ανθρωποκτονίας. Όπως αποδείχθηκε αργότερα η εκτροπή του *Enrica Lexie* διατάχθηκε επειδή το σκάφος στο οποίο έριξαν τις προειδοποιητικές βολές οι Ιταλοί ένοπλοι φρουροί δεν ήταν

¹⁷⁴ Βλ. σειρά άρθρων Πλωτάρχη Ε. Νικολόπουλου ΠΝ στο ηλεκτρονικό περιοδικό Security Manager, Περιστατικό στο τάνκερ ENRICA LEXIE: Ένα Case study για την πειρατεία, Τεύχος 50, διαθέσιμο στο <https://www.securitymanager.gr/peristatiko-sto-tanker-enrica-lexie-ena-case-study-gia-tin-piratia/>, Περιστατικό στο τάνκερ ENRICA LEXIE. Αναλύσεις και συμπεράσματα – Β' Μέρος, διαθέσιμο στο <https://www.securitymanager.gr/peristatiko-sto-tanker-enrica-lexie-analysis-ke-syberasmata-v%CE%84-meros/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

πειρατικό πλοιάριο αλλά αλιευτικό σκάφος *St. Antony*. Από τα 11 μέλη του πληρώματός του 2 ψαράδες σκοτώθηκαν. Δεν γνωρίζουμε εάν το τάνκερ *Enrica Lexie* έφερε επάνω του φορτίο.

Αν αγνοήσουμε την διπλωματική διάσταση που δόθηκε στο θέμα και το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας¹⁷⁵ η οποία έντονα αμφισβητείται και από τα δύο κράτη, αξίζει να τονίσουμε μερικά σημεία που έχουν άμεση σχέση με το αντικείμενο της παρούσας.

Έτσι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπάρχουν στο διαδίκτυο, προβλήθηκαν οι ακόλουθες αξιώσεις:

α) Ο ιδιοκτήτης του *St. Antony* έχει ζητήσει από την Ιταλική κυβέρνηση \$145.000 για τις ζημιές στο σκάφος του και τα διαφυγόντα κέρδη επειδή το σκάφος εξακολουθεί να είναι κατασχεμένο σαν αποδεικτικό στοιχείο.

β) Η Ινδική κυβέρνηση έχει ζητήσει από την Ιταλική κυβέρνηση \$7.500 για κάθε μια από τις δύο οικογένειες των θυμάτων σαν ηθική αποζημίωση.

γ) Η οικογένεια του ενός θύματος ζήτησε από την πλοιοκτήτρια εταιρία αποζημίωση \$200.000, ενώ η άλλη οικογένεια - \$400.00.

δ) Η Ιταλική κυβέρνηση έχει δώσει ήδη (από τον Απρίλιο του 2012) από \$150.000 σε κάθε οικογένεια προκειμένου να αποσύρουν τις κατηγορίες για ανθρωποκτονία. Το Ινδικό δικαστήριο δεν μπορούσε να επέμβει σε αυτή τη συμφωνία καθώς ήταν διμερής, όμως ανακοίνωσε πως η απόσυρση των κατηγοριών δεν άλλαξε τίποτα στην υπόθεση καθώς η δίωξη είναι αυτεπάγγελτη.

ε) Το *Enrica Lexie* έχει πληρώσει ήδη \$50.000 στην Ινδική κυβέρνηση (τον Μάρτιο 2012) για να του επιτραπεί να αποπλεύσει από την Ινδία.

Χωρίς να γνωρίζουμε τις λεπτομέρειες της συμφωνίας των μερών ως προς την απασχόληση των ένοπλων φρουρών επί πλοίου, είναι αδύνατον να δώσουμε κάποιες συγκεκριμένες απαντήσεις. Ωστόσο, μπορούμε να εξετάσουμε δύο πιθανά σενάρια: α) η απασχόλησή τους να διέπεται από τους προκαθορισμένους όρους της σύμβασης

¹⁷⁵ Η υπόθεση διεθνούς δικαιοδοσίας εκκρεμεί ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας. Για περισσότερα βλ. <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-24/> [τελευταία επίσκεψη:27-09-2019]

Guardcon, β) η σύμβαση απασχόλησης να μην περιέχει ρυθμίσεις για την ευθύνη με συνέπεια αυτή να διέπεται από τις διατάξεις του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου.

Δεδομένου το ιστορικό που αναπτύχθηκε νωρίτερα, μπορούμε με ασφάλεια να συμπεράνουμε ότι πρόκειται για αξιώσεις από αδικοπραξία την οποία διέπραξαν οι ένοπλοι φρουροί. Συνεπώς, θα αξιολογήσουμε πως αυτή η παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά τους επηρεάζει την ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας (σύμφωνα πάντα με τα δημοσιεύματα του τύπου).

Η υπόθεση αυτή από μόνη της θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ξεχωριστής έρευνας και μελέτης, ωστόσο ήδη μια γρήγορη ματιά αποδεικνύει πόσα γκρίζα σημεία προκύπτουν από την χρήση ένοπλων φρουρών σε πλοία και ταυτόχρονα επιβεβαιώνει κίνδυνο σε μια τέτοια περίπτωση, πρόκλησης απώλειας ζωής, τα συμφέροντα των ενόπλων φρουρών να βρεθούν αντίθετα με εκείνα του πλοιάρχου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1¹⁷⁶



¹⁷⁶ Το διάγραμμα δημιουργήθηκε βάσει των στοιχείων δημοσιευμένων στην επίσημη ιστοσελίδα του ΙΜΟ, διαθέσιμων στον ακόλουθο σύνδεσμο:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

[τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]. Οι αριθμοί περιλαμβάνουν συνολικά τόσο τις ετήσιες επιθέσεις όσο και τις ετήσιες απόπειρες κατάληψης πλοίων παγκοσμίως.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πρωτογενείς πηγές

Ελληνικές

Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, 10 Δεκεμβρίου 1982, Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ, αγγλικό κείμενο διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Νόμος 3816/1958, (ΦΕΚ Α' 32/28-02-1958), *Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Νόμος 314/ 1976 (ΦΕΚ Α' 106/5-5-1976), *Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Συμβάσεως "περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Νόμος 2107/1992, (ΦΕΚ Α' 203/29-12-1992), *Κύρωση "Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και του Πρωτοκόλλου υπογραφής αυτής "Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924" και "Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25ης Αυγούστου 1924 όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968"*, (λεγόμενοι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ), Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Νόμος 3743/2009, (ΦΕΚ Α' 24/13-2-2009), *Κύρωση του Πρωτοκόλλου 1996 σχετικά με την τροποποίηση της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976, όπως τροποποιήθηκε με τη διαδικασία «σιωπηρής αποδοχής» από το Ψήφισμα RESOLUTION LEG.5(99) ADOPTION OF AMENDMENTS OF THE LIMITATION AMOUNTS IN THE PROTOCOL OF 1996 TO THE CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976, και τέθηκε σε ισχύ την 8^η Ιουνίου 2015*, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Νόμος 4058/2012, (ΦΕΚ Α' 63/22-03-2012), *Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις*, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Οδηγός του Σαν Ρέμο για Διεθνές δίκαιο εφαρμοστέο στις ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα του, 12 June 1994, διαθέσιμος στο σύνδεσμο: <https://www.legal-tools.org/doc/118957/pdf/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Προεδρικό Διάταγμα 197/1995 (ΦΕΚ Α' 106) *Κύρωση του πρωτοκόλλου του έτους 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 "περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων"*, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Προπαρασκευαστικά έγγραφα του Ν. 4058/2012, διαθέσιμα στην επίσημη ιστοσελίδα της Βουλής των Ελλήνων: https://www.hellenicparliament.gr/Nomothetiko-Ergo/Anazitisi-Nomothetikou-Ergou?law_id=e70e53fd-b089-4c28-a30f-9ee1c61d8798 [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Τυποποιημένη Σύμβασης Guardcon της BIMCO και Οδηγός επεξήγησης διαθέσιμα στην επίσημη ιστοσελίδα του οργανισμού: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/guardcon> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019] (σημ.: για την πρόσβαση όμως απαιτείται δημιουργία προσωπικού λογαριασμού και εγγραφή)

Ξενόγλωσσες

Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act) (19 June 2015 No. 65), διαθέσιμος στο σύνδεσμο: <https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf?t=1569824851514> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, Version 1.3., December 2015, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/480863/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Regulations of 22 June 2004 No. 972 on security, anti-terrorism and anti-piracy measures and the use of force on board ships and mobile offshore drilling units (Security Regulations) (20 December 2017 No. 2379), διαθέσιμος στο σύνδεσμο: <https://www.sdir.no/contentassets/14dfb569bb1e420ea8528babe4cf7428/22-june-2004-no.-972-security-regulations.pdf?t=1569823092118> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Written Ministerial Statements to the Parliament, 6th, December 2011, Defending Against Piracy (UK Ships), The Parliamentary Under-Secretary of State for Transport (Mike Penning), η δήλωση διαθέσιμη στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://publications.parliament.uk/pa/cm201011/cmhansrd/cm11206/wmstext/11206m0001.htm>

Δευτερογενείς πηγές

Ελληνικές

I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά έργα

Αθανασίου Λ. Ι., Η Διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, (2015)

Αντάπασης Α. Μ., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Πανεπιστημιακές παραδόσεις, 2η εκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, (2016)

Βρανίκου Μ. Μ., Δεμεστίχας Ε. Π., Ναυτιλιακό Δίκαιο, Β' έκδ., Εκπαιδευτικό κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου, (2017), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.eef.edu.gr/media/2560/nautiliako_dikaio_pdf_site.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Γεωργιάδης Α. Σ., Σταθόπουλος Μ. Π., Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ' άρθρο – Νομολογία – Βιβλιογραφία, Τόμος Δεύτερος: Γενικό Ενοχικό, Εκδ. Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα, (1979)

Γεωργιάδης Α. Σ., Σταθόπουλος Μ. Π., Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ' άρθρο – Νομολογία – Βιβλιογραφία, Τόμος Τεταρτος: Ειδικό Ενοχικό (Συνέχεια), Εκδ. Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα, (1982)

Γεωργιάδης Α. Σ., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 4η εκδ., Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, (2012)

Γεωργιάδης Α. Σ., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό μέρος, 2η εκδ., Δίκαιο και Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, (2015)

Γραμματικάκη-Αλεξίου Α., Παπασιώπη-Πασιά Ζ., Βασιλακάκης Ε., Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 6η εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2017)

Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, 9ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια ασφάλεια, Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα, (2017)

Ζερδελής Δ., Εργατικό Δίκαιο, Ατομικές Εργασιακές Σχέσεις, Γ' εκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2015)

Καρακώστας Ι. Κ., Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία, Ενοχικό Δίκαιο (άρθρα 287-495), Τόμος Τρίτος, Νομική Βιβλιοθήκη, (2006)

Καρακώστας Ι. Κ., Αστικός Κώδικας, Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία, Ειδικό Ενοχικό (άρθρα 741-946), Τόμος Έκτος, Νομική Βιβλιοθήκη, (2009)

Κιάντου -Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Πρώτος, Ε' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2005)

Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Δεύτερος, Στ' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2007)

Ρόκας Ι. Κ., Θεοχαρίδης Γ.Δ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' εκδ., Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, (2015)

Ρούκουνας Ε., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, (2010)

II. Αρθρογραφία

Αθανασίου Λ. Ι., Η επίδραση της ναυτικής βίας στις έννομες σχέσεις του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου: το παράδειγμα της πειρατείας, ΕΕμπΔ (2011), σελ. 273

Νικολόπουλος Ε., ΠΝ, Περιστατικό στο τάνκερ ENRICA LEXIE: Ένα Case study για την πειρατεία, ηλεκτρονικό περιοδικό Security Manager, Τεύχος 50, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.securitymanager.gr/peristatiko-sto-tanker-enrica-lexie-ena-case-study-gia-tin-piratia/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Νικολόπουλος Ε., ΠΝ, Περιστατικό στο τάνκερ ENRICA LEXIE. Αναλύσεις και συμπεράσματα – Β' Μέρος, ηλεκτρονικό περιοδικό Security Manager, Τεύχος 50, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.securitymanager.gr/peristatiko-sto-tanker-enrica-lexie-analysis-ke-syberasmata-v%CE%84-meros/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Τέρνερ Β., Οι Έλληνες που να τα Βάζουν με τους Πειρατές στη Σομαλία, ηλεκτρονικό περιοδικό VICE, 24 Ιουνίου 2014, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.vice.com/gr/article/53mrv8/ellines-commados-peirates> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Ξενόγλωσσες

I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά έργα

Bar von C., Non-contractual Liability Arising Out of Damage Caused to Another, Oxford University Press, Principles of European Law, Study Group on a European Civil Code, 15(2), (2009), διαθέσιμο στο σύνδεσμο:

https://www.academia.edu/1131070/Principles_of_European_Law_Non-Contractual_Liability_Arising_out_of_Damage_Caused_to_Another_PEL_Liab._Dam._?auto=download [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Bradford A. S., Flying the black flag: A brief history of Piracy, Greenwood Publishing Group, (2007)

Cartner J. A. C., Fiske R. P., Leiter T. L., The International Law of the Shipmaster (Maritime and Transport Law Library), Informa Law from Routledge; 1st Edition (2013)

Hallwood C. P., Miceli T. J., Maritime Piracy and Its Control: An Economic Analysis, Palgrave Macmillan, (2015)

Peel E., Treitel G., The law of contract, 14th ed., London: Sweet & Maxwell/Thomson Reuters, (2015)

Marley D. F., Modern Piracy, A Reference Handbook, ABC-CLIO, (2011)

Soyer B., Tettenborn A., (ed.), Offshore contracts and liabilities, Informa Law from Routledge, (2015)

II. Αρθρογραφία/ Μελέτες/ Έρευνες

Alessi D., The Distinction between Obligations de Résultat and Obligations de Moyens and the Enforceability of Promises (2005) 13 European Review of Private Law, Issue 5, σελ. 657–692

Birnie P. W., Piracy: past, present and future, Marine Policy, (1987), διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X87900546> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Publick E., Avoiding Liability but Not Tort, Jotwell: The Journal of Things We Like (Lots), (2013), σελ. 41-42, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική βάση HeinOnline

Caldwell G., Due diligence and privately contracted armed security personnel, Lloyd's Shipping & Trade Law, (2012) 12 STL σελ. 51 επ.

Cavaleri S., The Validity of Knock-for-Knock Clauses in Comparative Perspective, European Review of Private Law, Vol. 25, (2017), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://ssrn.com/abstract=3063280> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Chalk P., Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions, RAND, Testimony, CT-317, February 2009, διαθέσιμο στο σύνδεσμο <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT317/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Chapsos, I., The Privatisation of Maritime Security in Greece. Maritime Security Review, (2013), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.academia.edu/2614208/The_Privatisation_of_Maritime_Security_in_Greece [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Chapsos, I., The privatisation of international security: The regulatory framework for Private Maritime Security Companies, using operations off Somalia, 2005-13, as a case study. Unpublished PhD Thesis. Coventry: Coventry University, (2014), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://pdfs.semanticscholar.org/315c/b527d2bac915a4fab51fc49c9f47518ff90.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Cockayne, J., Regulating Private Military and Security Companies: The Content, Negotiation, Weaknesses and Promise of the Montreux Document, Journal of Conflict & Security Law, vol. 13, no. 3, (2008), pp. 401-428, JSTOR, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: www.jstor.org/stable/26294643 [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Cusumano E., Ruzza S., Security privatization at sea: Piracy and the commercialisation of vessel protection, International Relations, (2018), Vol. 32(1) σελ. 80 επ., διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0047117817731804> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Dagne T., Somalia: Current Conditions and Prospects for a Lasting Peace, Congressional Research Service, 7-5700, RL33911, August 31, 2011, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33911.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Deheza E., The Danger of Piracy in Somalia, „BIULETYN OPINIE”, Amicus Europae Foundation, No. 24/2009, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://fae.pl/biuletynopiniethedangerofsomalipiracy.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Dubner B. H., Pastorius C., On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia - Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications, 39 N.C. J. Int'l L. & Com. Reg. 1029 (2013), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <http://scholarship.law.unc.edu/ncilj/vol39/iss4/1> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Dutton Y. M., Gunslingers on the High Seas: A call for Regulation”, Duke Journal of Comparative and International Law, Vol 24, (2013), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1397&context=djcil> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Egbochue Chidi, Reviewing “knock for knock” indemnities following the Macondo Well Blowout (January 2013) Vol. 7 Construction Law International, Issue 4, σελ. 7-14

Herrmann, W. A., Maritime Piracy and Anti-piracy Measures: Part I: Piracy--Increasing Challenge with New Dimensions, Naval Forces, 25 (February 2004), σελ. 18-25.

Karschau M., Germany to tighten rules on security firms, Maritime Risk International, March 6, 2013

Korotkiy T., Associate Professor of International Law and International Relations at the National University “Law Academy of Odessa”, Pirates against the freedom of navigation, Maritime news of Russia, No. 10 (2014), διαθέσιμο στην ρωσική γλώσσα στο σύνδεσμο: www.morvesti.ru/tems/details.php?ID=53299 [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Lushpai D. B., The Worlds’ Community Fight Against Modern Piracy in South-East Asia, Chelyabinsk State University Review, 2011, No. 14 (229), Political Sciences, Ed. 10, σελ. 11-16, διαθέσιμο στην ρωσική γλώσσα στο σύνδεσμο: <https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mirovogo-soobschestva-s-sovremennym-morskim-piratstvom-v-yugo-vostochnoy-azii> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

McCurdy C. A., The Arming of Merchantmen, Law Magazine and Review: A Quarterly Review of Jurisprudence 40, no. 1 (November 1914), σελ. 46-51

Mudric M., Armed Guards On Vessels: Insurance and Liability, Comparative Maritime Law, Vol. 50, No. 165, (2011), σελ. 217 επ.

Mudric M., The Guardcon contract, knock-for-knock clauses, DCFR and unfair terms (Part I), 21 JIML, (2015), σελ. 51 επ.

Mudric M., The Guardcon contract, knock-for-knock clauses, DCFR and unfair terms (Part II), 21 JIML, (2015), σελ. 115 επ.

Parisis I., The Maritime Dimensions of European Security, Working paper, 1/2015, (February 2015), διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://sites.tufts.edu/karamanlischair/files/2018/12/KARAMANLIS-Working-Papers-2015-No-1.pdf> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Parsons D. M., Protecting the Booty: Creating a Regulatory Framework to Govern Increased Use of Private Security Companies in the Fight against Pirates, 35 Tul. Mar. L.J. (2010), σελ. 153 επ.

Rodden G., Walsh III J., The Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships, The Federal Lawyer, (May 2011), σελ. 30 επ., διαθέσιμο στο σύνδεσμο http://www.fedbar.org/Resources_1/Federal-Lawyer-Magazine/2011/May/Features/The-Legal-Issues-of-Private-Armed-Security-on-Commercial-Ships.aspx?FT=.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Roussanoglou N., Ships with armed guards have never been hijacked by pirates claims LSS – SAPU, Hellenic Shipping News Worldwide, Interviews, 6/11/2012, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://www.hellenicshippingnews.com/2515bef5-30b8-49f7-9be8-2d9bd7553b64/> [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Tetley W., The Himalaya clause – Revisited, (2003) 9 JIML 40-64, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_28222.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Tougas M.-L., Commentary on Part I of the Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies During Armed Conflict, International Review of the Red Cross 96 (893), (2014), pp. 305–358, Scope of the law in armed conflict, διαθέσιμο στο σύνδεσμο: https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/CF6FC16097A35484C040E9166DEA4A6C/S1816383115000144a.pdf/commentary_on_part_i_of_the_montreux_document_on_pertinent_international_legal_obligations_and_good_practices_for_states_related_to_operations_of_private_military_and_security_companies_during_armed_conflict.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

UNCTAD, Maritime Piracy, PART I AN OVERVIEW OF TRENDS, COSTS AND TRADE-RELATED IMPLICATIONS, Studies in Transport Law and Policy – 2014 No.1, New York and Geneva, (2014)

UNCTAD, Maritime Piracy, PART II AN OVERVIEW OF THE INTERNATIONAL LEGAL FRAMEWORK AND OF MULTILATERAL COOPERATION TO COMBAT PIRACY, Studies in Transport Law and Policy – 2014 No.2, New York and Geneva, (2014)

UNCTAD, Review of Maritime Transport, (2017), διαθέσιμο στο σύνδεσμο https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf [τελευταία επίσκεψη: 27-09-2019]

Vasili M., PRIVATE ARMED GUARDS AS SEAFARERS UNDER THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, 23 JIML, (2017), σελ. 37 επ.