

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**



**P&I CLUBS & CREW CLAIMS –
P&I CLUBS ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΖΗΜΙΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Φρανσουάζ Φωσκόλου

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

Πειραιάς
Οκτώβριος 2010

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου

Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Αναπληρωτής καθηγητής Μιχαλής Παζαρζής (Επιβλέπων)
- Λέκτορας Γεώργιος Σαμιώτης
- Λέκτορας Χ. Καραμπέτσου

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

Περίληψη

«Το **ναυτικό επάγγελμα**, που ασκείται από Έλληνες ναυτικούς με την ιδιότητα μέλους συγκροτημένου πληρώματος και με την ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος, μηχανής ή γενικών υπηρεσιών, χαρακτηρίζεται ως ιδιόμορφο, βαρύ και ανθυγιεινό», έτσι όπως ορίζεται από την ελληνική νομοθεσία και αιτιολογεί με τον πιο εύγλωττο ίσως τρόπο το λόγο για τον οποίο οι χρηματικές απαιτήσεις που εγείρονται ως αποτέλεσμα **εργατικού ατυχήματος, ασθένειας ή θανάτου εν πλω** κοστίζουν τόσο πολύ σε χρήμα στον πλοιοκτήτη και κατ' επέκταση και στο **P&I Club**. Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να παρουσιάσει την κάλυψη που προσφέρουν τα **P&I Clubs** απέναντι σε τέτοιου είδους κινδύνους, εστιάζοντας στην παράθεση τριών αληθινών υποθέσεων αντίστοιχων **claims** και στον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκαν τόσο από την **πλοιοκτήτρια εταιρία**, όσο και από το αντίστοιχο **P&I Club**. Μέσω της ανάλυσης των υποθέσεων αυτών, βασικό συμπέρασμα αποτελεί η ευαίσθητη φύση τέτοιου είδους περιστατικών, αφού έχουν να κάνουν με την ανθρώπινη ζωή και τον κίνδυνο απώλειας αυτής. Σε κάθε τέτοια περίπτωση οφείλουν να λαμβάνονται όλες οι αναγκαίες κινήσεις για τη **σωτηρία του ναυτικού**, είτε αυτός είναι ασθενής, είτε τραυματίας. Τέλος, εμφανής έγινε η ανάγκη λήψης **προληπτικών μέτρων** ούτως ώστε τέτοιου είδους περιστατικά να **προλαμβάνονται** κατά το δυνατόν.

Abstract

“Working as a **seafarer**, either as a wiper, ordinary seaman, able seaman, or an officer, can be described as a peculiar and **risky business**”, as stated in relevant Greek laws. Above statement demonstrates vividly the reason why **claims** that arise as a consequence of an **injury, illness or even death of a seaman onboard a vessel** could very possibly cost an enormous amount of money to both the **ship owning company** and the relevant **P&I Club**. The main purpose of this study is to present how the **P&I cover** works, especially focusing on **how personal injury, illness or death of a seaman is being covered by the P&I Clubs**. The analysis of such a cover is being demonstrated through three real cases of injury, illness and death of a seafarer respectively, revealing to the reader how these cases have been handled by both the ship owning company and the P&I Club. The basic conclusion of this analysis is the

delicate nature of cases like these ones, as they deal with the **human life** itself. That is one of the most important reasons why **prevention, quality** and the taking of **precautionary measures** are considered as extremely **vital factors** in the **shipping industry**.



Πίνακας Περιχομένων

Δήλωση Αυθεντικότητας	Σελ. 2
Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής	Σελ. 3
Περίληψη – Abstract	Σελ. 4
Πίνακας Περιεχομένων	Σελ. 6
Εισαγωγή	Σελ. 12

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Α΄

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1. The P&I Cover	Σελ. 17
1.1. Τι είναι το P&I Club;	Σελ. 17
1.1.1. Το ιστορικό υπόβαθρο των P&I Clubs – Οι πρόγονοί τους στις αρχαίες κοινωνίες	Σελ. 18
1.1.2.. Η καταγωγή της θαλάσσιας ασφάλισης	Σελ. 20
1.1.3. Η ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς των Lloyd’s	Σελ. 23
1.1.4. Οι ασφαλιστικές εταιρίες και τα “Hull Clubs”	Σελ. 25
1.1.5. Τα Hull Clubs	Σελ. 27
1.1.6. Η γέννηση των P&I Clubs	Σελ. 31
1.2. Η Νομική Υπόσταση και η φύση των P&I Clubs	Σελ. 36
1.2.1. Τα P&I Clubs ως Οργανισμοί	Σελ. 38
1.2.2. Η έννοια της αμοιβαιότητας των P&I Clubs	Σελ. 40
1.3. Το Σώμα των μελών των P&I Clubs	Σελ. 42
1.3.1. Η διαδικασία εισόδου σε ένα P&I Club	Σελ. 43
1.4. Η δομή των P&I Clubs	Σελ. 44
1.4.1. Τα Committees και τα Boards	Σελ. 45
1.4.2. Οι Διαχειριστές των P&I Clubs (Managers)	Σελ. 46
1.4.3. Οι Τοπικοί Αντιπρόσωποι των P&I Clubs (P&I Club’s Local correspondents)	Σελ. 48
1.5. Οι συνεισφορές – πληρωμές των μελών	Σελ. 50
1.5.1. Αποτίμηση αμοιβής, προκαταβολικές και συμπληρωματικές	

Αμοιβές (Advance & Supplementary Calls)	Σελ. 51
1.5.2. Αμοιβές λύσης συμβολαίου (Release Calls)	Σελ. 53

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

2. Η συνεργασία μεταξύ των P&I Clubs – The International Group	Σελ. 55
2.1. Επασφάλιση – Reinsurance	Σελ. 55
2.2. The International Group	Σελ. 56
2.2.1. Η οργάνωση του International Group (IG)	Σελ. 57
2.2.2. The International Group Agreement	Σελ. 58
2.3. The Pooling Agreement	Σελ. 59
2.4. Τα P&I Clubs – μέλη του International Group	Σελ. 62

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

3. Τα σύγχρονα P&I Clubs	Σελ. 64
3.1. The American Steamship Owners’ Mutual Protection and Indemnity Association	Σελ. 64
3.2. Assuranceforeningen Gard	Σελ. 65
3.3. Assuranceforeningen Skuld	Σελ. 66
3.4. The Britannia Steamship Insurance Association Limited	Σελ. 67
3.5. The Japan Ship Owners’ Mutual Protection & Indemnity Association	Σελ. 68
3.6. The London Steam Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited	Σελ. 68
3.7. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited	Σελ. 69
3.8. The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association	Σελ. 70
3.9. The Standard Steamship Owners’ Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited	Σελ. 70
3.10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited	Σελ. 71
3.11. The Swedish Club	Σελ. 72

3.12. United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited	Σελ. 72
3.13. The West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association	Σελ. 73

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

4. Οι Γενικές Καλύψεις των P&I Clubs	Σελ. 74
4.1. Απώλεια ζωής, τραυματισμός, ασθένεια	Σελ. 75
4.1.1. Ευθύνες πληρώματος που προκύπτουν μέσω συμβάσεων	Σελ. 79
4.1.2. Θεσμικές Υποχρεώσεις που προκύπτουν από τη Νομοθεσία του κράτους σημαίας	Σελ. 80
4.1.3. Ευθύνες που προκύπτουν από το Εθνικό Δίκαιο	Σελ. 81
4.2. Απώλεια ή ζημία προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος	Σελ. 81
4.3. Επιβάτες	Σελ. 82
4.4. Ευθύνες απέναντι σε τρίτα άτομα που βρίσκονται εντός του πλοίου	Σελ. 84
4.5. Ευθύνες απέναντι σε τρίτους που δε μεταφέρονται στο πλοίο	Σελ. 85
4.6. Έξοδα παρέκκλισης της πορείας	Σελ. 86
4.7. Λαθρεπιβάτες, πρόσφυγες και διασωθέντες στη θάλασσα	Σελ. 87
4.8. Διάσωση ζωής	Σελ. 88
4.9. Ευθύνες φορτίου	Σελ. 89
4.9.1. Τα ναυλοσύμφωνα	Σελ. 90
4.9.2. Τα Bills of Lading	Σελ. 91
4.9.3. Το Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο	Σελ. 93
4.9.3.1. The Hague Rules	Σελ. 93
4.9.3.2. Τα Hague – Visby Rules	Σελ. 95
4.9.3.3. Τα Hamburg Rules	Σελ. 96
4.9.4. Η κάλυψη του φορτίου μέσω των P&I Clubs	Σελ. 99
4.10. Πρόσκρουση με άλλο πλοίο	Σελ. 100
4.11. Ζημίες σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα (Fixed and Floating Objects, FFOs)	Σελ. 101
4.12. Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος	Σελ. 103

4.13. Απομάκρυνση ναυαγίου	Σελ. 105
4.14. Έξοδα Γενικής Αβαρίας	Σελ. 106
4.15. Πρόστιμα	Σελ. 107
4.16. Omnibus Rule	Σελ. 107

ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

5. Εξαιρέσεις και περιορισμοί κάλυψης	Σελ. 109
5.1. Τα Deductibles (Αφαιρέσεις)	Σελ. 109
5.2. Ηθελημένη Ανάρμοστη Συμπεριφορά	Σελ. 110
5.3. Καταστροφή πλοίου – μέλους	Σελ. 110
5.4. Εφόδια εντός του πλοίου	Σελ. 110
5.5. Επισταλίες ή καθυστερήσεις ενός πλοίου – μέλους	Σελ. 111
5.6. Ναύλα	Σελ. 111
5.7. Ακύρωση ναυλοσύμφωνου	Σελ. 111
5.8. Πολεμικοί Κίνδυνοι	Σελ. 112

ΕΚΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

6. Χειρισμός P&I Απαιτήσεων	Σελ. 113
6.1. Πληρωμή των απαιτήσεων	Σελ. 115
6.2. Πρόσληψη νομικών και εμπειρογνομόνων	Σελ. 116
6.3. Οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών – μελών και των P&I Clubs αναφορικά στη γνωστοποίηση των απαιτήσεων και άλλων ζητημάτων	Σελ. 116
6.4. Η υποχρέωση του μέλους να μην παραδεχτεί ευθύνη	Σελ. 117
6.5. Επιστολές ανάληψης ευθύνης εκ μέρους του P&I Club	Σελ. 117

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ Β΄

ΕΒΔΟΜΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

7. Η διαχείριση P&I Claims στην πράξη	Σελ. 121
7.1. P&I Crew Claims	Σελ. 121
7.2. Τραυματισμός μέλους πληρώματος	Σελ. 122
7.2.1. Το χρονικό του τραυματισμού	Σελ. 124
7.2.2. Η πληρωμή των ιατρικών εξόδων, μισθών ασθενείας και των σχετικών αποζημιώσεων	Σελ. 125
7.2.3. Η διαχείριση της υπόθεσης εκ μέρους του P&I Club	Σελ. 127
7.2.4. Υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη απέναντι σε τραυματισμό	Σελ. 129
7.3. Ασθένεια ναυτικού	Σελ. 131
7.3.1. Το χρονικό της υπόθεσης	Σελ. 131
7.3.2. Ο χειρισμός της υπόθεσης εκ μέρους της πλοιοκτήτριας εταιρίας και του P&I Club	Σελ. 133
7.4. Θάνατος ναυτικού	Σελ. 136
7.4.1. Το χρονικό της υπόθεσης	Σελ. 137
7.4.2. Ο χειρισμός της υπόθεσης	Σελ. 139

ΟΓΔΟΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

8. Πρόληψη αντίστοιχων περιστατικών	Σελ. 142
8.1. Πρόληψη ενάντια σε πιθανό claim ασθενείας, τραυματισμού ή θανάτου ναυτικού	Σελ. 142
8.1.1. Ιατρικές εξετάσεις πριν τη ναυτολόγηση (PEME)	Σελ. 143
8.1.2. Το συμβόλαιο ναυτολόγησης	Σελ. 143
8.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα	Σελ. 143
8.3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code)	Σελ. 144
8.4. Είσοδος σε κλειστές περιοχές	Σελ. 147
8.5. Προστατευτικός Εξοπλισμός και ενδυμασία	Σελ. 147
8.6. P&I Loss Prevention	Σελ. 148

Συμπεράσματα

Σελ. 150

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Σελ. 154

Ξενόγλωσση

Σελ. 155

Ιστότοποι – Websites

Σελ. 156

Παραρτήματα

Παράρτημα 1. ISM Code

Σελ. 159

Παράρτημα 2. SOLAS

Σελ. 172

Παράρτημα 3. Philippines' Oversean Employment

Agreement (POEA Contract)

Σελ. 222



Εισαγωγή

Από τις πρώιμες κιόλας εποχές του οργανωμένου εμπορίου, η ναυτιλία υπήρξε μία παγκόσμια δραστηριότητα. Αρκεί να αναλογισθεί κανείς ότι τις μέρες εκείνες το σύνολο του εμπορίου, λόγω έλλειψης ή ανεπάρκειας άλλων μέσων, πραγματοποιούνταν δια της θαλάσσης. Για να διευκολύνει τη μεταφορά των αγαθών από τη μία περιοχή στην άλλη, η ναυτιλιακή βιομηχανία δημιούργησε ειδικούς κώδικες εμπορίου, αλλά και συμβόλαια μεταξύ του ιδιοκτήτη του πλοίου και τους ναυλωτές, αλλά και τους ιδιοκτήτες και τους παραλήπτες του φορτίου. Στη συνέχεια, στους εμπλεκόμενους με τη ναυτική δραστηριότητα σε κάθε ταξίδι, ήρθαν να προστεθούν και οι ασφαλιστές τόσο του ίδιου του πλοίου, όσο και του φορτίου. Οι ασφαλιστές αυτοί όμως, μολονότι κάλυπταν το ίδιο το πλοίο και την κατασκευή αυτού, όσο και το φορτίο ως αγαθό, άφηναν ωστόσο χωρίς κάλυψη όλους τους υπόλοιπους κινδύνους που μπορούσαν να εμφανιστούν κατά τη διάρκεια μίας ναυτικής δραστηριότητας.

Η Protection and Indemnity (P&I Insurance) Ασφάλιση των πλοίων έχει αναπτυχθεί τους τελευταίους αιώνες ως απάντηση στις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες των πλοιοκτητών για κάλυψη κινδύνων οι οποίοι δεν καλύπτονται από τις άλλου είδους ασφάλειες των πλοίων. Το ασφαλιστικό αυτό «κενό» που είχε δημιουργηθεί έκανε την παρουσία του αισθητή, αποτελώντας έναν αξεπέραστο «βραχνά» για τους ιδιοκτήτες των πλοίων, οι οποίοι παρακολουθούσαν σημαντικά χρηματικά ποσά να δαπανώνται για ευθύνες οι οποίες παρέμεναν ακάλυπτες από την κλασσική ασφάλεια H&M των πλοίων τους.

Η λύση στο πρόβλημα αυτό δόθηκε μέσω των P&I Clubs, τα οποία, έχοντας αλληλασφαλιστικό χαρακτήρα, δημιουργήθηκαν για να συνενώσουν τους πλοιοκτήτες μεταξύ τους σε μία μορφή «συνεταιρισμού», αν θα μπορούσε να επιτραπεί ο όρος, που θα παρείχε κάλυψη για τις ευθύνες του πλοίου απέναντι σε τρίτους. Τυπικά, πρόκειται για οργανισμούς με συγκεκριμένη νομική υπόσταση, «ιδιοκτήτες» των οποίων αλλά και «πελάτες» ταυτόχρονα, είναι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, ασφαλιζοντας κατά κάποιο τρόπο ο ένας τον άλλον.

Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο οι όροι «ασφάλιση», «ασφαλιστές» και «ασφάλιστρα» δε νοούνται για τα P&I Clubs, αφού δεν πρόκειται για «εταιρίες» κερδοσκοπικού χαρακτήρα οι οποίοι λειτουργούν με βάση του κανόνες που θέτει η

ανταγωνιστική αγορά. Τουναντίον, οι κανόνες που τα διέπουν ορίζονται από τα ίδια τα μέλη του, τα χρηματικά ποσά που καταβάλουν ως αντάλλαγμα των καλύψεων που τους προσφέρονται νοούνται περισσότερο ως «συνεισφορά» και όχι σαν ασφάλιστρα, ενώ «ασφαλιστές» είναι οι ίδιοι οι «ασφαλισμένοι». Εύλογο είναι ότι τα P&I Clubs έχουν μία ιδιαίτερη δομή και λειτουργία που ουδεμία σχέση έχει με αυτή που απαντάται στους λοιπούς ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Η λίστα των κινδύνων και των ευθυνών που καλύπτονται μέσω των P&I Clubs σχετίζεται με την οικονομική δραστηριότητα και λειτουργία του πλοίου και περιλαμβάνει κατηγορίες όπως το φορτίο και τη μεταφορά του, το πλήρωμα και τους επιβάτες, τη μόλυνση του θαλασσιού περιβάλλοντος από πετρέλαιο, μέχρι και την απομάκρυνση του κουφαριού ενός πλοίου έπειτα από ενδεχόμενο ναυαγίο του.

Μία από τις βασικότερες και πιο δαπανηρές κατηγορίες ευθυνών που καλύπτουν τα P&I Clubs έχουν να κάνουν με το πλήρωμα του πλοίου και την όποια οικονομική έκθεση του πλοιοκτήτη απέναντι σε ασθένεια, τραυματισμό ή και θάνατο ενός εκ του πληρώματος.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση και ανάλυση της κάλυψης που παρέχουν τα P&I Clubs αναφορικά στα μέλη του πληρώματος, σχετικά με τον τραυματισμό, την ασθένεια και τον πιθανό θάνατο ενός εξ' αυτών, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση, φυσικά, στα πρακτικά ζητήματα που πηγάζουν από το Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο και οριοθετεί νομικά τις δια της θαλάσσης μεταφορές των αγαθών.

Πώς όμως φτάσαμε να μιλάμε για την P&I κάλυψη; Ποιες ήταν οι ιστορικές εκείνες συγκυρίες που οδήγησαν στην ανάπτυξη και την εξέλιξη των P&I Clubs έτσι όπως αυτά νοούνται στη σύγχρονη εποχή; Ποιες ήταν οι κινητήριες εκείνες δυνάμεις που έκαναν την κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs αναγκαία; Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα που θα επιχειρηθεί να βρουν απάντηση στο πρώτο μέρος της μελέτης. Επιχειρείται μία επιγραμματική παρουσίαση του ιστορικού υποβάθρου των P&I Clubs και της εξέλιξής τους μέσα στο χρόνο, φτάνοντας μέχρι και τη σύγχρονη μορφή τους.

Στη συνέχεια η μελέτη επικεντρώνεται στη λειτουργία των οργανισμών αυτών παρουσιάζοντας συνοπτικά τον τρόπο οργάνωσής τους, το πώς διοικούνται αλλά και τον τρόπο υπολογισμού των χρηματικών ποσών που το κάθε μέλος – πλοιοκτήτης καλείται να πληρώσει ως συνεισφορά ούτως ώστε το πλοίο του να θεωρείται καλυμμένο.

Η δομή των P&I Clubs κατά γενικό κανόνα παραμένει η ίδια σχεδόν σε όλα τα εν λειτουργία P&I Clubs. Πώς όμως δρουν και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους; Λειτουργούν κάτω από ανταγωνιστικές συνθήκες ή υπό το πρίσμα μίας αγαστούς συνεργασίας; Η απάντηση δίνεται μέσω της παρουσίασης και ανάλυσης του International Group, του «συλλόγου» εκείνου που συνενώνει τα μεγαλύτερα και πιο σημαντικά P&I Clubs που είναι ενεργά στις μέρες μας. Η μελέτη επικεντρώνεται στους όρους της εν λόγω συνένωσης, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία στις οικονομικές συνθήκες του μεταξύ τους «συνεταιρισμού», αλλά και στα χαρακτηριστικά που τα μέλη του Group διαθέτουν.

Ποιοι είναι όμως αναλυτικά οι κίνδυνοι και οι ευθύνες που μπορεί να αποδοθούν στους πλοιοκτήτες και καλύπτονται από τα P&I Clubs; Το ερώτημα αυτό αποτελεί το κύριο θέμα ενασχόλησης του επόμενου τμήματος της μελέτης, όπου και περιγράφονται διεξοδικά όλες οι καλύψεις, αλλά και οι εξαιρέσεις αυτών, που προσφέρονται στα ασφαλισμένα πλοία από τα P&I Clubs.

Επίκεντρο της μελέτης αποτελεί η κάλυψη των P&I Clubs που σχετίζεται με τα μέλη του πληρώματος. Επιχειρείται η διεξοδική περιγραφή και ανάλυση της σχετικής κάλυψης παρουσιάζοντας τις ευθύνες που αποδίδονται στον πλοιοκτήτη σχετικά με τους ναυτικούς που έχει προσλάβει στο πλοίο του, αλλά και τις όποιες εξαιρέσεις της κάλυψης αυτής.

Έχοντας επιχειρηθεί η θεωρητική παρουσίαση του ζητήματος, το δεύτερο μέρος της μελέτης, μέσω πραγματικών περιστατικών, καταπιάνεται με τον πρακτικό χειρισμό των απαιτήσεων που εγείρονται με αιτία τη βλάβη ή τη ζημία που προκλήθηκε σε ένα εκ των μελών του πληρώματος.

Παρουσιάζονται αναλυτικά τρεις υποθέσεις στις οποίες προέκυψε ευθύνη του πλοιοκτήτη. Στην πρώτη εξ' αυτών μελετάται ο τραυματισμός ενός ναυτικού, η δεύτερη καταπιάνεται με ασθένεια μέλους του πληρώματος, ενώ η τρίτη αναφέρεται στο δυσάρεστο περιστατικό θανάτου ναυτικού κατά την επιτέλεση των καθηκόντων του. Πώς προέκυψε και πώς απεδείχθη η ευθύνη του πλοιοκτήτη; Πώς χειρίστηκαν οι εν λόγω υποθέσεις; Ποιες ήταν οι κινήσεις του πλοιοκτήτη; Ποια η κάλυψη των P&I Clubs; Τα ερωτήματα αυτά θα βρουν απάντηση μέσω της περιγραφής των πραγματικών περιστατικών που ακολούθησαν τις υποθέσεις αυτές, παρουσιάζοντας εύγλωττα στον αναγνώστη την κάλυψη που προσφέρουν τα P&I Clubs σχετικά με τα μέλη του πληρώματος, τις κινήσεις των εκπροσώπων τους για να παράσχουν την

πρέπουσα νομική αλλά και πρακτική βοήθεια στους πλοιοκτήτες, αλλά και τις ίδιες τις «πλοιοκτητικές» πρακτικές σε αντίστοιχα περιστατικά.

Τα στοιχεία των υποθέσεων παραχωρήθηκαν από φιλοξενούσα ναυτιλιακή εταιρία ελληνικών συμφερόντων.

Τέλος, το τελευταίο κεφάλαιο της μελέτης επικεντρώνεται στον τρόπο με τον οποίο τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και τα ίδια τα P&I Clubs και οι λοιποί Παγκόσμιοι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί, όπως για παράδειγμα ο ΙΜΟ, επιχειρούν να προφυλαχτούν από μελλοντικά περιστατικά ασθενείας ή τραυματισμού ή θανάτου ενός εκ του πληρώματος, λαμβάνοντας ειδικά προληπτικά μέτρα και κάνοντας «μάθημα» τις δυσάρεστες συνέπειες παρελθόντων συμβάντων.

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ



1. The P&I Cover

1.1 Τι είναι το P&I Club;

Η ασφάλεια προστασίας και ανταμοιβής (Protection and Indemnity Insurance), όπως θα μπορούσαν να μεταφραστούν με λέξεις τα αρχικά P&I, έχει αναπτυχθεί τα τελευταία 150 χρόνια ως απάντηση στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των πλοιοκτητριών εταιριών για κάλυψη κινδύνων οι οποίοι δεν καλύπτονταν από τα συμβόλαια ασφαλειών H&M¹. Το ασφαλιστικό αυτό «κενό» που είχε δημιουργηθεί έκανε την παρουσία του αισθητή, αποτελώντας έναν αξεπέραστο «βραχά» για τους ιδιοκτήτες των πλοίων, οι οποίοι παρακολουθούσαν σημαντικά χρηματικά ποσά να δαπανώνται για ευθύνες οι οποίες παρέμεναν ακάλυπτες από την κλασική ασφάλεια H&M των πλοίων τους. Η απάντηση στο πρόβλημα αυτό δόθηκε μέσω των P&I Clubs, τα οποία, έχοντας αλληλασφαλιστικό χαρακτήρα, δημιουργήθηκαν για να συνενώσουν τους πλοιοκτήτες μεταξύ τους σε μία μορφή «συνεταιρισμού» που θα παρείχε κάλυψη για τις ευθύνες του πλοίου απέναντι σε τρίτους. Τυπικά, πρόκειται για οργανισμούς με συγκεκριμένη νομική υπόσταση, «ιδιοκτήτες» των οποίων αλλά και «ασφαλιζόμενοι» ταυτόχρονα, είναι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, ασφαλιζοντας κατά κάποιο τρόπο ο ένας τον άλλον.

Η κάλυψη P&I παραδοσιακά παρέχεται από τα Protection and Indemnity Clubs ή όπως είθισται να απαντώνται, τα λεγόμενα P&I Clubs. Τι είναι όμως τα P&I Clubs ως φορείς ασφάλισης; Τα P&I Clubs είναι ουσιαστικά συνενώσεις μεταξύ πλοιοκτητών οι οποίοι δέχονται να καλύψουν ο ένας τον άλλον, με άλλα λόγια να αλληλεπικαλυφθούν για ορισμένους κινδύνους οι οποίοι προκύπτουν μέσω της διαχείρισης και εμπορικής λειτουργίας ενός πλοίου. Ουσιαστικά, πρόκειται για αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς στους οποίους οι πάροχοι, αλλά και οι αποδέκτες της ασφάλειας ταυτίζονται. Φυσικά, οι κατηγορίες των καλυπτόμενων κινδύνων είναι αντικείμενο συνεχόμενων ανανεώσεων και αλλαγών, ούτως ώστε πάντα να ανταποκρίνονται στις εκάστοτε συνθήκες της ναυτιλίας και της διαχείρισης του πλοίου². Η λίστα των κινδύνων και των ευθυνών που καλύπτονται μέσω των P&I

¹ Η ασφάλεια H&M (Hull and Machinery Insurance) αφορά την κάλυψη του ίδιου του πλοίου ως σκαρί αλλά και των μηχανισμών αυτού. Η κάλυψη αφορά τους ιδιοκτήτες του πλοίου και τους προστατεύει από τυχόν καταστροφή του πλοίου ή κάποιου μηχανικού τμήματος αυτού.

² Simon Poland, Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD P&I Association, Arendal, 1996

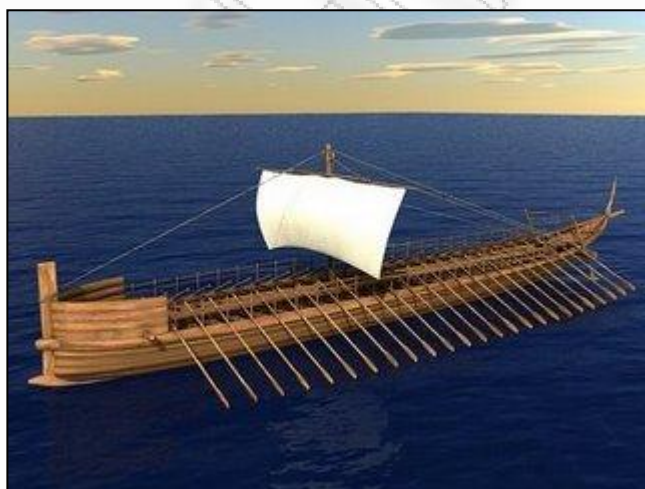
Clubs περιλαμβάνει κατηγορίες όπως το φορτίο και τη μεταφορά του, το πλήρωμα και τους επιβάτες, τη μόλυνση, μέχρι και την απομάκρυνση του κουφαριού ενός πλοίου έπειτα από ναυαγίο του.

Ειδική μνεία στους εν λόγω καλυπτόμενους κινδύνους θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο μέρος της παρούσας μελέτης. Ωστόσο, αυτό το οποίο οφείλει εξαρχής να καταστεί σαφές είναι ότι ένας πλοιοκτήτης ο οποίος καλύπτει το πλοίο του μέσω ενός συγκεκριμένου P&I Club έχει διττή ιδιότητα σε σχέση με αυτό. Από τη μία εμφανίζεται ως πάροχος ασφάλισης, αφού γινόμενος μέλος κάποιου εκ των P&I Clubs αποδέχεται να προσφέρει κάλυψη στους λοιπούς πλοιοκτήτες – μέλη του Club, ενώ από την άλλη αποτελεί αυτός ο ίδιος μέσω του πλοίου του τον αποδέκτη κάλυψης των κινδύνων που ασφαλίζονται μέσω των P&I Clubs.

1.1.1 Το ιστορικό υπόβαθρο των P&I Clubs – Οι πρόγονοί τους στις αρχαίες κοινωνίες

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το πώς προέκυψε ιστορικά η σύσταση του πρώτου P&I Club. Η αρχική σκέψη δημιουργίας ενός είδους οργανισμού ισοκατανομής του ρίσκου έναντι κινδύνων ως ένα αρχικό πείραμα πολύ πιθανόν να προέκυψε από το φυσικό ένστικτο των ανθρώπων οι οποίοι μπροστά σε κάποια ιστορική συγκυρία ανακάλυψαν τα πλεονεκτήματα που παρέχονται μέσω της «συντροφικότητας» ή με άλλα λόγια μέσω του συνεταιρισμού και της συνεργασίας με τους άλλους.

Πολυάριθμες είναι οι περιγραφές που παρέχει η ιστορία και αναφέρονται σε κοινούς και αμοιβαίους μηχανισμούς διαμοιρασμού ενός ρίσκου. Βασικό σχετικό παράδειγμα αποτελεί η τακτική των Κινέζων ποτάμιων εμπόρων οι οποίοι ισοστάθμιζαν κατά κάποιο τρόπο τις όποιες απώλειές τους μοιράζοντας ουσιαστικά τα φορτία τους σε έναν αριθμό πλοίων και φορτώνοντας το μισό του φορτίου ο καθένας στο πλοίο του άλλου, μοιράζοντας ουσιαστικά όχι μόνο τα



φορτία, αλλά και το ίδιο το ρίσκο της απώλειάς του. Υπήρχαν επίσης τα μέλη των συντεχνιών στις Ινδίες, τη Βαβυλώνα, την Αίγυπτο αλλά και τη Φοινίκη. Από αυτές τις πρώιμες ακόμα μορφές αναπτύχθηκε ένα πιο περίπλοκο σύστημα μέσα στο οποίο συστάθηκαν οι κοινωνίες, οι συντεχνίες, οι σύλλογοι και οι λέσχες, αλλά και οι συνεταιρισμοί από τους αρχαίους Έλληνες και τους Ρωμαίους. Μπορεί ίσως να φανεί κάπως παράδοξο, αλλά οι ίδιες οι ανθρώπινες πρώιμες κοινωνίες αποτέλεσαν τους πρώτους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Αρκεί να αναλογισθεί κανείς ότι οι κοινωνίες αυτές προσέφεραν ασφάλεια της ζωής, κάλυπταν τα έξοδα ταφής και πράγματι εξασφάλιζαν τα μέλη τους από διάφορους κινδύνους³.

Πολλοί είναι οι παραλληλισμοί που μπορεί να προκύψουν αν προσπαθήσει να συγκρίνει κανείς αυτούς τους αρχαίους συλλόγους με τα σύγχρονα P&I Clubs. Για παράδειγμα, η διαχείριση ήταν στα χέρια μίας επιτροπής ή οποία εκλέγονταν από τα μέλη του συλλόγου και χρηματοδοτούνταν από περιοδικές συνεισφορές και έκτακτες δωρεές, όποτε αυτό κρίνονταν αναγκαίο, σε περιπτώσεις απρόβλεπτων εξόδων. Αντίστοιχη είναι και η πρακτική που ακολουθείται και στα σύγχρονα P&I Clubs, όπως αυτό θα αποδειχθεί από τα παρακάτω. Υπάρχουν, επιπλέον, μαρτυρίες σύμφωνα με τις οποίες οι αρχαίοι αυτοί σύλλογοι εμφάνισαν τα πρώτα δείγματα reinsurance (επασφάλισης) μεταξύ των ρωμαϊκών ταφικών συλλόγων, μέσω ειδικής κοινοπραξίας και ειδικών σχετικών κανόνων. Πέραν όλων αυτών, η ιστορία αναφέρει ακόμη και περιστατικά στα οποία απορρίφτηκε η κάλυψη λόγω ανάρμοστης συμπεριφοράς του μέλους, γεγονός που αποδεικνύει τις ομοιότητες των αρχαίων αυτών συνεταιρισμών με τα σύγχρονα P&I Clubs, σαν να επρόκειτο για τους προγόνους τους⁴.

³ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, "Introduction to P&I", second edition, LLP, London, 1996 (σελ. 1)

⁴ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, "Introduction to P&I", second edition, LLP, London, 1996 (σελ. 1)

1.1.2. Η καταγωγή της θαλάσσιας ασφάλισης

Πώς όμως φτάσαμε να μιλάμε για τα P&I Clubs ως μέρος της θαλάσσιας ασφάλισης; Ενδιαφέρον παρουσιάζει στο σημείο αυτό μία μικρή ιστορική «βουτιά» στο παρελθόν της θαλάσσιας ασφάλισης. Η απαρχή της θαλάσσιας ασφάλισης φαίνεται να είναι «καλυμμένη από τους αιώνες που έχουν περάσει και χαμένη στο σκοτάδι»⁵. Φαίνεται ότι η αρχή των υποθηκευμένων πλοίων, μία προκαταβολή χρημάτων που αποδίδονταν για την ασφάλεια των πλοίων η οποία δεν επιστρέφονταν σε περίπτωση που το πλοίο χάνονταν προ της άφιξής του, ήταν μία συνήθης πρακτική για τους Φοίνικες. Ακόμα και πρωτότερες μορφές υποθηκών απαντώνται από τους Βαβυλώνιους. Ουσιαστικά, κατά την αρχαιότητα, η υποθήκη αποτελούσε μία μορφή θαλάσσιας ασφάλισης, αφού ο δανειστής των χρημάτων έδινε την προκαταβολή πριν την εκκίνηση της θαλάσσιας περιπέτειας και με αυτό τον τρόπο ουσιαστικά χρηματοδοτούσε το όλο ταξίδι.

Εντούτοις, ο βασικός σκοπός της θαλάσσιας ασφάλισης ως ένας είδος κάλυψης έναντι απώλειας από τους θαλάσσιους κινδύνους απαντάται για πρώτη φορά πίσω στο 215 π.Χ., όταν το Ρωμαϊκό κράτος υποχρεώνονταν από τους παρόχους στρατιωτικών εφοδίων να αποδεχθούν «κάθε ρίσκο απώλειας, που προέρχεται από επιθέσεις εχθρών ή από θύελλες στα εφόδια που μεταφέρονται με πλοία».

Αναφορές σχετικές με την περίοδο του 50 π.Χ. δείχνουν ότι από εκείνη κιόλας την περίοδο βασικά στοιχεία την μοντέρνας θαλάσσιας ασφάλισης ήταν ήδη σε ισχύ, όπως για παράδειγμα: i) το ασφαλιστικό συμφέρον, ii) η ανάληψη του ρίσκου από κάποιο μέρος εκτός του κατόχου του πλοίου και iii) η πληρωμή ασφαλιστρού σε αντάλλαγμα της προστασίας που προσφέρονταν.

Η περαιτέρω εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης είναι κάπως δυσνόητη μέχρι τον 13^ο αιώνα. Παρόλα αυτά, πιστεύεται ότι ο πρόγονος της θαλάσσιας ασφάλισης, τουλάχιστον έτσι όπως εξασκείται στη σύγχρονη εποχή, μπορεί να μελετηθεί στην Ιταλία εκείνης της εποχής. Συνδέεται με του εμπόρους των πόλεων της Λομβαρδίας, ειδικά της Φλωρεντίας, γύρω στα 1250. Το αρχαιότερο σωζόμενο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, που χρονολογείται στις 23 Οκτωβρίου του 1347, είχε υπογραφεί από τους εμπόρους της Λομβαρδίας και παρείχε ασφαλιστική κάλυψη στο

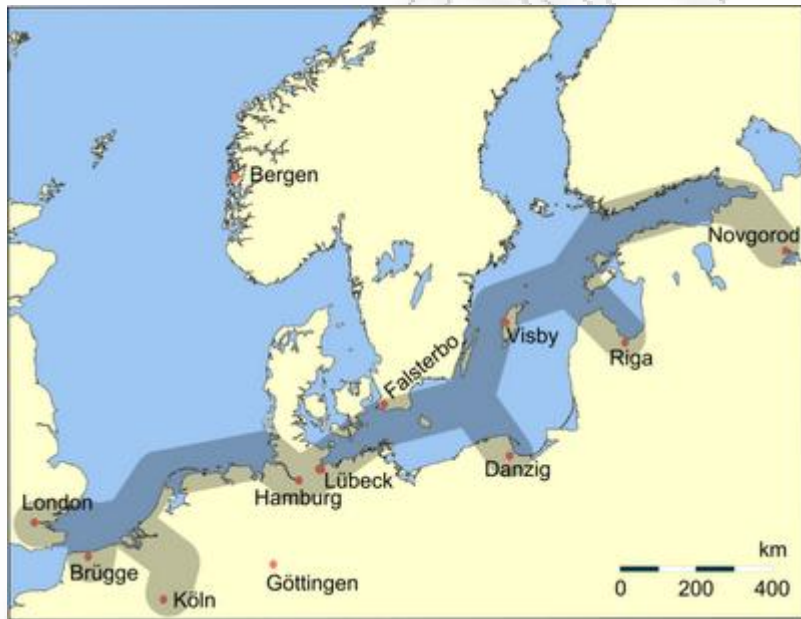
⁵ Edgar Gold, “Canadian Maritime Law” 9th rev. Ed. Halifax, Dalhousie University Press, 1996. page 161

πλοίο “Santa Clara” στο ταξίδι του από τη Γένοβα με προορισμό τη Μαγιόρκα⁶. Οι Λομβάρδιοι μετανάστευσαν σε άλλες χώρες, όπως η Αγγλία, η Γαλλία, το Βέλγιο και η Ολλανδία, και ήδη από το 14^ο αιώνα φαίνεται να ανέπτυξαν τη θαλάσσια ασφάλιση, δηλαδή τη μετατόπιση του θαλάσσιου ρίσκου σε έναν ανεξάρτητο συμμετόχο με αντάλλαγμα την πληρωμή ασφαλιστρού⁷.

Ταυτόχρονα με τους Λομβάρδιους, η θαλάσσια ασφάλιση αναπτύχθηκε και από τους εμπόρους των Χανσεατικών πόλεων της βόρειας Γερμανίας. Κατά το 13^ο αιώνα, οι πόλεις αυτές αποτελούσαν το Χανσεατικό Συνασπισμό⁸, ο οποίος σταδιακά

απέκτησε τον έλεγχο της ναυτιλίας στον τότε γνωστό κόσμο μέχρι και το 16^ο αιώνα.

Ένας σημαντικός αριθμός της Χάνσα μετοίκισε στην Αγγλία και τελικά μονοπώλησαν τα αγγλικά υπερπόντια εμπορικά ταξίδια, παρόλο που



οι Λομβάρδιοι συνέχισαν να εξασκούν έλεγχο στις τραπεζικές επιχειρήσεις. Παρόλα αυτά, και οι δύο ομάδες εξακολούθησαν να ασχολούνται με τη θαλάσσια ασφάλιση⁹.

Η αντιπάθεια των Άγγλων εμπόρων απέναντι στο Λομβάρδιο και Χανσεατικό μονοπώλιο οδήγησε στην έξωσή τους από την Αγγλία κατά το 1483 και το 1597 αντίστοιχα. Οι υποκινητές της έξωσης αυτής δεν επιθυμούσαν την αποικιοδότηση του εμπορίου, αλλά τη μετατόπιση του ελέγχου σε αγγλικά χέρια¹⁰. Παρόλο που οι

⁶ Humbert O. Nelli, “The Journal of Risk and Insurance”, American Risk and Insurance Association Vol. 39, No. 2, June 1972, pp 215 - 220

⁷ Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 60

⁸ Hanseatic League: Γνωστή επίσης και ως Hanse ή Hansa. Πρόκειται για μία συμμαχία μεταξύ εμπορικών πόλεων και των συντεχνιών τους οι οποίες εγκαθίδρυσαν και διατήρησαν ένα εμπορικό μονοπώλιο κατά μήκος των ακτών της Βόρειας Ευρώπης, από τη Βαλτική μέχρι τη Βόρεια Θάλασσα, μεταξύ του 13^{ου} και του 17^{ου} αιώνα. Οι Χανσεατικές πόλεις είχαν το δικό τους νομικό σύστημα και αμοιβαία προστασία αλλά και αλληλοβοήθεια (www.wikipedia.org)

⁹ Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 61

¹⁰ P.A.S. Mani, “Life Assurance in India”, p. 9

Άγγλοι έμποροι είχαν ενασχοληθεί με τη θαλάσσια ασφάλιση για κάποιο χρονικό διάστημα, οι Λομβάρδιοι και Χανσεατικοί ξένοι θεωρούνταν περισσότερο επιτυχημένοι στο ζήτημα αυτό. Ωστόσο, η αναχώρησή τους βεβαίωνε το αγγλικό μονοπώλιο και κυριαρχία στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης, η οποία, κατά κάποιο τρόπο εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και τις μέρες μας, όπως θα φανεί και από την παρακάτω ανάλυση. Η αγορά του Λονδίνου για τη θαλάσσια ασφάλιση μετατράπηκε στο «προαύλιο» του Royal Exchange¹¹, μια αγορά γενικών εμπορευμάτων, μέχρι και την ίδρυση του καφενείου του Lloyd's, κατά τον 17^ο αιώνα.

Ο πρώτος αγγλικός νόμος ο οποίος σχετίζεται με τη θαλάσσια ασφάλιση ήταν μία Συνθήκη η οποία αφορούσε τα συμβόλαια ασφάλισης που χρησιμοποιούνταν μεταξύ των εμπόρων και υπογράφηκε το 1601 από τον Sir Francis Bacon¹², παρόλο που χρησιμοποιούσε ακόμη το ίδιο κείμενο που χρησιμοποιούσε η Χανσεατική Συμμαχία. Το προοίμιο του νόμου του 1601 παρουσιάζει όχι μόνο τις βασικές αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης όπως εξασκείται ακόμη και μέχρι τη σύγχρονη εποχή, αλλά ακόμη και το πόσο επίσημα αυτές οι αρχές εγκαθιδρύθηκαν από τις αρχές του 17^{ου} αιώνα¹³.

Παρόλα αυτά, η επιρροή που εξασκούσαν οι εκπρόσωποι της Χανσεατικής Συμμαχίας εξαπλώθηκαν βορείως και προς τα ανατολικά και η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης εισήχθη για πρώτη φορά στις Σκανδιναβικές Χώρες. Η πρώτη Δανέζικη εταιρία¹⁴ θαλάσσιας ασφάλισης ιδρύθηκε το 1726. Αντίστοιχα, η πρώτη Νορβηγική εταιρεία¹⁵ παροχής συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης ιδρύθηκε κατά το 1809 στη νότια ακτή της Νορβηγίας¹⁶.

¹¹ Το Royal Exchange στην πόλη του Λονδίνου ιδρύθηκε το 1565 από τον Sir Thomas Gresham με σκοπό να λειτουργεί ως το κέντρο του εμπορίου μέσα στην πόλη (www.wikipedia.org)

¹² Ο Francis Bacon (22 Ιανουαρίου 1561 – 9 Απριλίου 1626) ήταν γιος του Nicholas Bacon και της δεύτερης συζύγου του Anne (Cooke) Bacon και ήταν ένας Άγγλος φιλόσοφος, επιστήμονας, δικηγόρος, νομικός και συγγραφέας. Υπηρέτησε ως Attorney General και Lord Chancellor της Αγγλίας.

¹³ Frederick Martin, "The history of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, Elibron Classics Series, 2005, pp 34 - 38

¹⁴ Det kgl. Octrojerede Soassurance Compagnie, www.gutowski.de

¹⁵ Oxeffjordens Inbyrdes Assuranceselskab

¹⁶ Edgar Gold, "GARD Handbook on P&I Insurance", 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 62

1.1.3 Η ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς των Lloyd's

Τα καφενεία του Λονδίνου εκείνης της εποχής δεν αποτελούσαν μόνο κέντρα συνάντησης, συζητήσεων και φιλολογικών αναζητήσεων, αλλά και του ίδιου του εμπορίου. Εξασκούσαν σημαντική πολιτική επιρροή σε σημείο μέχρι που ο βασιλιάς Charles II προσπάθησε ανεπιτυχώς να τα αποδυναμώσει αφού θεωρούνταν «φυτώρια ανταρσίας και επανάστασης¹⁷». Ανάμεσα σε αυτά τα Λονδρέζικα καφενεία του 17^{ου} αιώνα υπήρχε και εκείνο του οποίου ιδιοκτήτης ήταν ο Edward Lloyd, το οποίο βρίσκονταν στην Tower Street, πολύ κοντά στον Τάμεση¹⁸. Ειδικά το καφενείο αυτό προσέλκυε πελατεία που κατά κάποιο τρόπο συνδέονταν ή είχε κάποια σχέση με τη ναυτιλία και γενικά με τη θάλασσα¹⁹. Αποτελούσε ίσως το μοναδικό κατάλληλο και ιδανικό μέρος για τους εμπόρους των οποίων το ενδιαφέρον εστιάζονταν στο να συναντήσουν ο ένας τον άλλον και να πραγματοποιήσουν τις όποιες μεταξύ τους συναλλαγές και να κανονίσουν τα ζητήματα της θαλάσσιας ασφάλισης.

Εκείνη την εποχή δεν είχαν ακόμη κάνει την εμφάνισή τους οι ασφαλιστικές εταιρίες. Η θαλάσσια ασφάλιση εξασκούσαν

μόνο από μεμονωμένους ανθρώπους οι οποίοι έγιναν γνωστοί και έμειναν στην ιστορία ως underwriters (= ασφαλιστές) επειδή έγραφαν τα ονόματά τους και τις υπογραφές τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστικού



«συμβολαίου», ούτως ώστε να εξασφαλίσουν το εμπορικό εγχείρημα. Καθώς ο καιρός περνούσε, το καφενείο του Lloyd μετατράπηκε στο κέντρο όπου σύχναζαν όλοι όσοι επιθυμούσαν να συνάψουν συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης για να βρουν τους αντίστοιχους underwriters. Αυτό φυσικά απεδείχθη ως μία πολύ επικερδής

¹⁷ Edgar Gold, "Canadian Maritime Law" 9th rev. Ed. Halifax, Dalhousie University Press, 1996. page 162

¹⁸ Frederick Martin, "The history of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, Elibron Classics Series, 2005

¹⁹ www.lloyds.com

επιχείρηση για τον ιδιοκτήτη του καφενείου, Edward Lloyd ο οποίος φυσικά ενθάρρυνε αυτές τις συναλλαγές παρέχοντας στους πελάτες του χαρτί, στυλό και μελάνι, καθώς επίσης και ναυτιλιακές πληροφορίες και ειδήσεις τις οποίες μάθαινε από τους περαστικούς στην προκουμαία. Μάλιστα, κατά το 1696 ξεκίνησε να εκδίδει μία φυλλάδα με σχετικές ειδήσεις υπό την ονομασία “Lloyd’s News”, ωστόσο η έκδοσή της δεν συνεχίστηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα, αφού ο ίδιος αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες μετά από τη μη σωστή δημοσιοποίηση των πρακτικών συνεδριάσεων του House of Lords²⁰. Εντούτοις, η φυλλάδα αυτή αποτέλεσε τον προπομπό της “Lloyd’s List”, μίας από τις αρχαιότερες καθημερινές εφημερίδες η οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1734, 21 χρόνια μετά από το θάνατο του εμπνευστή της, του Edward Lloyd²¹.

Κατά το 1769, η φήμη του καφενείου του Lloyd ως ένα σημείο συνάντησης εμπόρων και παρόχων θαλάσσιας ασφάλισης απειλήθηκε από τα στοιχήματα μεταξύ των πελατών. Ως αποτέλεσμα αυτής της απειλής, οι πιο αφοσιωμένοι underwriters έστησαν ένα πιο οργανωμένο «ίδρυμα» το οποίο έφερε την επωνυμία “New Lloyd’s”. Ωστόσο, το νέο αυτό ίδρυμα παρουσίαζε κάποια προβλήματα χώρου τα οποία οδήγησαν στην ίδρυση του πρώτου Committee του Lloyd’s το 1771. Αυτή η επιτροπή εκλέγονταν από 79 εμπόρους, underwriters και μεσίτες στο καφενείο. Κάθε μέλος της επιτροπής υποχρεούνταν να καταβάλει το ποσό των GBP 100 στην Τράπεζα της Αγγλίας ούτως ώστε να εξοικονομηθεί ένα ποσό με σκοπό της αγορά μεγαλύτερου κτιρίου²².

Για τον επόμενο αιώνα, ο αυστηρός χαρακτήρας ιδιωτικού συλλόγου που είχε αρχικά προσδοθεί στο Lloyd’s, ενδυναμώθηκε περαιτέρω, περιορίζοντας τα μέλη του, εισάγοντας την πληρωμή συνδρομής και δίνοντας στην πρώτη επιτροπή περισσότερες εξουσίες. Το 1779, πραγματοποιήθηκε μία γενική συνάντηση των μελών του Lloyd’s²³ η οποία υιοθέτησε τη χρήση στάνταρντ μορφών ασφαλιστικών συμβολαίων. Τότε εισήχθη για πρώτη φορά η χρήση του λεγόμενου “S” συμβολαίου (από το αρχικό γράμμα της λέξης ship = πλοίο) για ασφάλεια πλοίου και το “G” συμβόλαιο για την ασφάλιση των αγαθών που διακινούνταν μέσω θαλάσσης. Ήδη, από το 1780 ένα κοινό είδος συμβολαίου έκανε την εμφάνισή του, το λεγόμενο

²⁰ Frederick Martin, “The history of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain, Elibron Classics Series, 2005

²¹ www.lloyds.com

²² www.lloyds.com

²³ Frederick Martin, “The history of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain, Elibron Classics Series, 2005

“S.G.” συμβόλαιο το οποίο χρησιμοποιούνταν για την ασφάλιση και του ίδιου του πλοίου, αλλά και των μεταφερόμενων με αυτό εμπορευμάτων. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι η μορφή του συμβολαίου αυτή χρησιμοποιείται, με μικρές διαφοροποιήσεις μέχρι και τις μέρες μας²⁴.

1.1.4. Οι ασφαλιστικές εταιρίες και τα “Hull Clubs”

Οι πρώτες πιο σημαντικές ασφαλιστικές εταιρίες έκαναν την εμφάνισή τους στις αρχές του 1700 ως απάντηση στο ξέσπασμα της κακόφημης “South Seas Bubble²⁵”, της φούσκας δηλαδή της Εταιρίας South Seas. Η εταιρία South Seas ενσωμάτωσε μία σύμβαση η οποία της παρείχε τη δυνατότητα μονοπωλίου για εμπόριο με τη Νότιο Αμερική. Όταν η εταιρία συνειδητοποίησε ότι οι εμπορικές της δυνατότητες ήταν αδύνατον να είναι και επικερδείς, άρχισε να αναπτύσσει ένα σχέδιο με βάση το οποίο ολόκληρο το εθνικό χρέος της Αγγλίας θα μετατρέπονταν σε μία μοναδική και εξαγοράσιμη υποχρέωση προς την εταιρία με αντάλλαγμα το μονοπώλιο του αγγλικού εμπορίου εκτός Ευρώπης. Η κυβέρνηση αποδέχτηκε το σχέδιο με μερικές διαφοροποιήσεις και η εμπορική αξία των μετοχών της εταιρίας πήραν την ανιούσα. Σε αυτό το στάδιο, η οικονομική φρενίτιδα των ατόμων που αγόραζαν τη μετοχή της εταιρίας άγγιξε τέτοια ύψη που η κυβέρνηση αναγκάστηκε να εξασκήσει νομοθετικό έλεγχο στις από κοινού χρηματιστηριακές εταιρίες. Ο έλεγχος αυτός έλαβε χώρα μέσω ενός ψηφίσματος που σκοπό είχε να «αναχαιτίσει την άμετρη και αδικαιολόγητη πρακτική συγκέντρωσης χρημάτων μέσω εθελοντικής συνεισφοράς προς όφελος επικίνδυνων πράξεων απέναντι στο εμπόριο του Βρετανικού Βασιλείου», που έμεινε γνωστό στην ιστορία ως “Bubble Act²⁶”. Σύμφωνα με το ψήφισμα αυτό, κάθε εταιρία που δε διέθετε δεδομένους κανονισμούς θα ήταν

²⁴ Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 63

²⁵ Πρόκειται για την κερδοσκοπική μανία που κατέστρεψε αρκετούς Βρετανούς επενδυτές κατά το 1720. Η φούσκα αφορούσε τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρίας South Sea, η οποία είχε ιδρυθεί το 1711 και που εμπορεύονταν (κυρίως σκλάβους) με τη Νότια Αμερική. Η φήμη στηρίχθηκε στην υπόθεση ότι ο πόλεμος της ισπανικής διαδοχής θα ολοκληρώνονταν με τη σύναψη μίας συνθήκης που θα επέτρεπε ενός τέτοιου είδους εμπόριο. Η μετοχή της εταιρίας πούλησε ικανοποιητικά, αλλά η σχετική συνθήκη ειρήνης, η συνθήκη του Utrecht που συνάφθηκε με την Ισπανία το 1713, ήταν λιγότερο ικανοποιητική από όσο αρχικά είχε θεωρηθεί, αφού τελικά επέβαλε έναν ετήσιο φόρο στους εισαγόμενους σκλάβους και επέτρεπε στην εταιρία να στέλνει μόνο ένα πλοίο ανά έτος για γενικό εμπόριο. (www.britannica.com)

²⁶ Bubble Act, που ψηφίστηκε το 1720

παράνομη. Έτσι, ουσιαστικά εξασφαλιζόνταν ότι μόνο οι θεσμοθετημένες εταιρίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν μονοπώλια²⁷.

Το εν λόγω ψήφισμα έκανε επίσης ειδική μνεία στις δύο υπάρχουσες εταιρίες παροχής θαλάσσιας ασφάλισης. Πρόκειται για τις Royal Exchange Assurance Co²⁸ και London Assurance Co²⁹. Και οι δύο προαναφερθείσες ασφαλιστικές εταιρίες όφειλαν να καταβάλουν το ποσό των GBP 30.000 στην κυβέρνηση ούτως ώστε να τους αποδοθούν ειδικοί κανονισμοί. Αρχικά οι εταιρίες αυτές υποτίθεται ότι θα εξασκούσαν το μονοπώλιο της θαλάσσιας ασφάλισης, ωστόσο, ασκήθηκε πίεση από τους ασφαλιστές του Lloyd's και έτσι το μονοπώλιο τελικά αφορούσε μόνο τις όποιες άλλες εταιρίες που παρείχαν προϊόντα θαλάσσιας ασφάλισης. Έτσι, με τον τρόπο αυτό, το δικαίωμα των ανεξάρτητων ατόμων να αναμειχθούν με τον τομέα της ναυτασφάλισης δεν επηρεάστηκε. Εντούτοις, παρόλο που φάνταζε λογικό ότι οι ιδιώτες πάροχοι ναυτασφάλισης δε θα είχαν τη δυνατότητα να συναγωνιστούν τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρίες, στην πραγματικότητα αυτό δε συνέβη. Κι αυτό λόγω του ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες παρείχαν μόνο πολύ περιορισμένη κάλυψη, ενώ δέχονταν να ασφαλίσουν μόνο τους πιο «ασφαλείς» κινδύνους. Κάτι τέτοιο φυσικά, ακύρωνε εξ' ορισμού ολόκληρη την ιδέα της ασφάλειας και του μονοπωλίου των εταιριών. Για παράδειγμα, κατά το 1809, μόνοι οι μισοί από τους θαλάσσιους κινδύνους που θα έπρεπε να έχουν ασφαλισθεί, ήταν πράγματι καλυμμένοι ασφαλιστικά. Επιπλέον, οι δύο υπάρχουσες ασφαλιστικές εταιρίες διαχειρίζονταν λιγότερο από το 5% των συνολικά ασφαλισμένων θαλάσσιων κινδύνων. Οι ιδιώτες – πάροχοι θαλάσσιας ασφάλισης κάλυπταν όλο το υπόλοιπο ποσοστό³⁰.

Βέβαια, εκτός των προαναφερθέντων, υπήρχε ένας αριθμός και άλλων προβλημάτων, όπως οι εξαιρετικά υψηλές μεσιτικές αμοιβές, η γενικότερη έλλειψη ανταγωνισμού, η απουσία πρόσβασης στους θαλάσσιους ασφαλιστές από τα τους εκπροσώπους του πλοίου και των φορτίων οι οποίοι βρίσκονταν εκτός Λονδίνου, αλλά και η ισχυρή πεποίθηση ότι αρκετοί ασφαλιστές θα ήταν αδύνατον να ικανοποιήσουν τις ίδιες τους τις υποχρεώσεις. Αυτά τα προβλήματα επιβεβαιώθηκαν στο σύνολό τους από τα συμπεράσματα μίας Επιλεγμένης Επιτροπής της Βρετανικής

²⁷ Edgar Gold, "GARD Handbook on P&I Insurance", 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 64

²⁸ Ιδρύθηκε το 1720 και πήρε το όνομά της από το χώρο όπου έδρευε, δηλαδή το Royal Exchange του Λονδίνου (www.wikipedia.org)

²⁹ Ιδρύθηκε το 1720.

³⁰ Edgar Gold, "Canadian Maritime Law" 9th rev. Ed. Halifax, Dalhousie University Press, 1996

Κυβέρνησης που συστάθηκε το 1810³¹. Επιπλέον, ένας αριθμός πλοιοκτητών που έδρευαν σε λιμάνια εκτός του Λονδίνου, συνενώθηκαν και ίδρυσαν τα αμοιβαία «hull clubs». Παρόλο που τεχνικά τα hull clubs ήταν παράνομα, παρείχαν ασφαλιστική κάλυψη για τα μέλη τους, με αμοιβαίο χαρακτήρα, δηλαδή το κάθε μέλος του club παρείχε κάλυψη για ένα μέρος του συνολικού κινδύνου που διέτρεχαν τα πλοία που ανήκαν στο δεδομένο club³².

1.1.5. Τα Hull Clubs

Τα Hull Clubs θα μπορούσαν κατά κάποιο τρόπο να θεωρηθούν ως οι αρχαίοι πρόγονοι των μετέπειτα εμφανισθέντων P&I Clubs. Όπως έγινε σαφές και από τα προηγούμενα, η μη ικανοποιητική κατάσταση που επικρατούσε στην ασφαλιστική αγορά οδήγησε τους πλοιοκτήτες που έδρευαν και δραστηριοποιούνταν εκτός της πόλης του Λονδίνου στη μεταξύ τους συνένωση, ούτως ώστε να ασφαλίσουν τα πλοία τους σε αμοιβαία μεταξύ τους βάση. Κατά το τέλος του 18^{ου} αιώνα είχε ήδη σχηματισθεί ένας αρκετά μεγάλος αριθμός τέτοιων «ασφαλιστικών συνεταιρισμών», αν θα μπορούσε να αποδοθεί καθ' αυτό τον τρόπο ο όρος, μεταξύ των πλοιοκτητών με σκοπό την αλληλασφάλιση των πλοίων τους, οι οποίοι ως επί τω πλείστων έδρευαν στα βορειοανατολικά της Αγγλίας. Το “North of England”³³, δεν αποτελούσε μονοπώλιο στα Hull Clubs, ωστόσο ελάχιστοι ήταν οι συνεταιρισμοί εκείνοι που προσέφεραν ασφαλιστικές υπηρεσίες στο Λονδίνο και τα λοιπά λιμάνια της χώρας. Φυσικά, περίπου κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, το σκηνικό αυτό φαίνεται να έχει αλλάξει, αφού σημειώνεται μία σημαντική αύξηση στα νέα Hull Clubs που έκαναν την εμφάνισή τους στο Λονδίνο, ενώ κάποια από αυτά αρχίζουν να παρέχουν εξειδικευμένες ασφαλιστικές υπηρεσίες σε ακτοπλοϊκά πλοία, πλοία μεταφοράς σιδήρου, πλοία υπερπόντιων διαδρομών κ.α³⁴.

Εκτός από τα Hull Clubs είχαν ήδη κάνει την εμφάνισή τους και κάποιες άλλες κατηγορίες αντίστοιχων συνεταιρισμών που προσέφεραν ασφαλιστική κάλυψη σε κινδύνους οι οποίοι είτε δεν καλύπτονταν από την παραδοσιακή ασφαλιστική αγορά

³¹ Eli F. Heckscher, “The Continental System: An Economic Interpretation”, Oxford Clarendon Press, 1922

³² Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002, σελ. 65

³³ Από τη μετάφραση του όρου «Βόρεια Αγγλία». Ένα μετέπειτα P&I Club

³⁴ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, “Introduction to P&I”, second edition, LLP, London, 1996, σελ. 3

ή καλύπτονταν αλλά με πολύ υψηλά ασφάλιστρα που φάνταζαν απαγορευτικά για τους εμπόρους της εποχής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτού του είδους των συνεταιρισμών αποτελούσαν τα λεγόμενα “cargo and freight clubs”, συνεταιρισμοί δηλαδή που είχαν ως σκοπό την παροχή ασφάλειας φορτίου και ναύλων. Τα “Freight Clubs”, ή αλλιώς “Freight and Outfit Clubs” ασφάλιζαν έναν πλοιοκτήτη ενόσω το πλοίο του βρίσκονταν εν πλω, είτε ταξίδευαν έμφορτα είτε με έρμα, με την αιτιολογία ότι ένα πλοίο, όταν βρίσκεται στη θάλασσα, ανεξάρτητα από την ύπαρξη φορτίου ή όχι, είχε ανάγκη από εφόδια, η αξία των οποίων θα έπρεπε να αφαιρεθεί από το ναύλο που κέρδιζε. Εκτός της προαναφερθείσας αυτής κατηγορίας, είχαν επίσης ιδρυθεί άλλου είδους συνεταιρισμοί που αποζημίωναν τα μέλη τους για απώλειες που προξενήθηκαν από συνήθεις παρακρατήσεις τρίτων στο κόστος αγοράς νέων υλικών ή επισκευής των πλοίων τους. Επιπλέον, κάλυπταν τα μέλη τους για ειδικές αβαρίες τις οποίες οι λοιποί ασφαλιστικοί οργανισμοί αρνούνταν να καλύψουν. Τα Clubs αυτά ήταν γνωστά ως “Small Damage Clubs”³⁵.

Τα Hull Clubs είχαν συνήθως ένα τοπικό και κατά κάποιο τρόπο «οικογενειακό» χαρακτήρα και διαχειρίζονταν μόνο από μία γραμματεία και τη διεύθυνση, ενώ σε περίπτωση που κάποιος συνεταιρισμός ήταν μεγαλύτερου βεληνεκούς τότε διέθετε και μία μικρή επιτροπή. Ο διευθυντής, ο οποίος συνήθως ήταν κάποιος συνταξιοδοτημένος καπετάνιος πλοίου, ή σε άλλες περιπτώσεις η επιτροπή αποφάσιζαν ποια πλοία θα επιτρέπονταν να καλυφθούν από το club, διοργανώνοντας σχετικούς ελέγχους για να εξακριβωθεί η κατάσταση του πλοίου. Αυτοί οι συνεταιρισμοί ήταν συνήθως τοπικού χαρακτήρα και γενικά ασφάλιζαν πλοία που ιδιοκτήτες τους ήταν από την ίδια την περιοχή, ούτως ώστε να υπάρχει ορατή επαφή με τα πλοία. Ήταν δηλαδή με άλλα λόγια αυτό που ονομάζονταν ως “Clubs της γειτονιάς”, αν θα μπορούσε να επιτραπεί ο όρος, ή συνεταιρισμοί τοπικού ενδιαφέροντος. Αυτοί οι συνεταιρισμοί «οικογενειακού» χαρακτήρα και επιπέδου δεν προσομοιάζαν τόσο πολύ σε ασφαλιστικές εταιρίες αλλά πολύ περισσότερο στη μορφή των σύγχρονων P&I Clubs, αφού αποτελούσαν την εστία στην οποία οι πλοιοκτήτες «κατέθεταν» τις δυσκολίες και τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν σε

³⁵Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, “Introduction to P&I”, second edition, LLP, London, 1996, σελ. 4

σχέση με τα πλοία τους και από όπου εισέπρατταν βοήθεια, οικονομικού κυρίως χαρακτήρα, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών³⁶.

Τα ίδια τα Hull Clubs σχημάτισαν ένα δικό τους τοπικό και οικείο τρόπο ασφάλισης πλοίων και πράγματι φαίνεται ότι αυτή η οικειότητα μεταξύ των μελών τους ήταν ένα πολύ βασικό πλεονέκτημα αυτού του τρόπου οργάνωσης. Σε γενικές γραμμές, τα μέλη των συνεταιρισμών αυτών είχαν γνώση των ειδικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή όπου έδρευαν και δραστηριοποιούνταν, στα τοπικά λιμάνια, τις καιρικές συνθήκες και με αυτό τον τρόπο είχαν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν την κάλυψη αλλά και τις σχετικές προϋποθέσεις της, μέσω του καθορισμού περιοχών όπου επιτρέπονταν το ταξίδι (από τους ασφαλιστές Trading areas) και τους εποχικούς περιορισμούς κατά τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να ταιριάζει με τις ακριβείς ανάγκες των πλοιοκτητών της περιοχής. Αναφορικά στον τρόπο πληρωμής, με τη σύμφωνη γνώμη όλων των μελών, ο κάθε πλοιοκτήτης πλήρωνε ένα αρχικό ποσό ενώ το υπόλοιπο δεν ήταν άμεσα πληρωτέο, αλλά καταβάλλονταν σε δόσεις. Αυτό το σύστημα σε καμία περίπτωση δεν προσιδιάζει με άμεση καταβολή των ασφαλιστρών που χρησιμοποιούσαν οι ασφαλιστικές εταιρίες της περιόδου. Εκτός των προαναφερθέντων, αξίζει να σημειωθεί ότι τα μικρά Hull Clubs ήταν τόσο απλά στη διαχείρισή τους που αποδεικνύονταν και άκρως οικονομικά. Εξάλλου, εφόσον λειτουργούσαν με μορφή αμοιβαιότητας, τα όποια κέρδη τους δεν αποτελούσαν μέρος των υπολογισμών τους για τη χρηματοδότησή τους. Παρόλα αυτά, υπήρχαν και κάποια μειονεκτήματα στον τρόπο λειτουργίας των Hull Clubs. Για παράδειγμα, η τοπική και στενή φύση των Clubs, ενώ αρχικά φάνταζε ως ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά τους, εν συνεχεία αποδείχθηκε να είναι το βασικότερο μειονέκτημά τους, αφού αποτελούσε εμπόδιο της μετέπειτα εξέλιξής τους και ανάπτυξης.

Δε θα πρέπει να λησμονιέται το γεγονός ότι τα Hull Clubs αρχικά είχαν σχηματισθεί με σκοπό να υπηρετήσουν τοπικά μικρές ομάδες πλοιοκτητών οι οποίοι γνωρίζονταν προσωπικά μεταξύ τους και των οποίων η δράση ήταν επικεντρωμένη χωροταξικά. Ωστόσο, στην πορεία κάποια φιλόδοξα μέλη ενθάρρυναν την ανάπτυξη των Clubs, με απώτερο σκοπό να μπορούν να περιαιτολογούν περί του μεγέθους τους και να μπορούν με αυτό τον τρόπο να προσελκύσουν περισσότερα μέλη. Η εξέλιξη

³⁶ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, "Introduction to P&I", second edition, LLP, London, 1996, σελ. 4

αυτή σύμφωνα με την οποία επέτρεπαν πλέον σε «ξένους» να γίνουν μέλη του club ουσιαστικά σήμαινε ότι ο τοπικός χαρακτήρας του Club χάθηκε δια παντός, αφού εξαφανίστηκε ο πρότερος έλεγχος που εξασκούσαν κατά την είσοδο ενός νέου μέλους στο Club, αλλά και η αμοιβαία γνωριμία μεταξύ των μελών σχετικά με τα πλοία του κάθε πλοιοκτήτη.

Καθώς τα Hull Clubs διευρύνονται, λοιπόν, κατά αυτό τον τρόπο, άρχισαν σταδιακά να αντιμετωπίζουν διάφορες δυσκολίες, κυρίως προερχόμενες από το γεγονός ότι ακόμα και κακοδιατηρημένα πλοία άρχισαν να ασφαλιζονται από αυτά και έτσι οι ιδιοκτήτες των καλοδιατηρημένων και νεότευκτων πλοίων εύρισκαν παράλογο το ότι έπρεπε να πληρώνουν για τις απώλειες κατώτερων πλοίων.

Επιπρόσθετα προβλήματα άρχισαν να διαφαίνονται από την αποτυχία κάποιων Clubs να ζητήσουν ικανοποιητικές προκαταβολικές πληρωμές (advance calls). Και αυτό γιατί η απαίτηση χαμηλών προκαταβολικών πληρωμών από ένα Club το έκανε να φαίνεται οικονομικό ως επιλογή ενός πλοιοκτήτη, ωστόσο οι χαμηλές αυτές πληρωμές μπορεί να αποτελούσαν πρόβλημα σε κάποιο μελλοντικό στάδιο. Γιατί βέβαια, για το Club ο διαχωρισμός του συνολικού ασφαλιστρού σε προκαταβολικές πληρωμές και έπειτα σε συμπληρωματικές αποτελούσε μία κερδοσκοπική πρακτική τόσο για τα ίδια τα Clubs, όσο και για τα μέλη τους. Εντούτοις, για τα μέλη οι συμπληρωματικές πληρωμές αποτελούσαν ένα απρόσμενο «σοκ», αφού έρχονταν σε αντίθεση με τον παραδοσιακό τρόπο πληρωμής εφάπαξ ολόκληρου του ασφαλιστρού. Εκτός αυτών, δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες μέλη με απαιτήσεις προς τα Hull Clubs δεν μπορούσαν να εισπράξουν το σύνολο των απαιτηθέντων χρημάτων λόγω ύπαρξης κακοπληρωτών ανάμεσα στα λοιπά μέλη³⁷.

Καθώς ο καιρός περνούσε, τα Hull Clubs άρχισαν να μπαίνουν σε μία περίοδο παρακμής, κυρίως από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα και έπειτα. Οι Lloyd's άρχισαν να ανταγωνίζονται μαζί τους και τελικά κατάφεραν να προσφέρουν πολύ πιο ανταγωνιστικά ασφάλιστρα. Έτσι, οι πλοιοκτήτες καλοδιατηρημένων πλοίων είχαν πλέον τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν καλύτερες και πιο αξιόπιστες ασφαλιστικές υπηρεσίες σε χαμηλότερες τιμές και εξαιτίας αυτού εγκατέλειψαν τα Hull Clubs, τα οποία έμειναν να παρέχουν ασφαλιστικές υπηρεσίες μόνο σε κακοδιατηρημένα πλοία τα οποία κανένας άλλος ασφαλιστής δε δέχονταν να καλύψει. Αυτή η διαδικασία αποτέλεσε την έναρξη αυτών που παρέμειναν στην ιστορία ως “Rust – Bucket

³⁷ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, “Introduction to P&I”, second edition, LLP, London, 1996, σελ. 5

Clubs³⁸», που ουσιαστικά ενθάρρυναν την ύπαρξη ενός φαύλου κύκλου «φτωχών» Hull Clubs που είχαν στο ενεργητικό τους ολοένα και αυξανόμενο αριθμό απαιτήσεων που φυσικά δεν είχαν τη δυνατότητα να καλύψουν. Αναπόφευκτα, λοιπόν, πολλά ήταν τα Hull Clubs που φαλίσσαν και οδηγήθηκαν στο λουκέτο περίπου στα μέσα του 19^{ου} αιώνα³⁹.

1.1.6. Η γέννηση των P&I Clubs

Πώς όμως, μέσα σε αυτό το περιβάλλον, γεννήθηκε η ιδέα της δημιουργίας αυτών των συνεταιρισμών που πήραν την ονομασία Protection and Indemnity Clubs; Φυσικά, όπως και με τους Lloyd's underwriters, τις λοιπές ασφαλιστικές εταιρίες και τα Hull Clubs, έτσι και με τα P&I Clubs, η Αγγλία ήταν η χώρα που έδωσε την



κινητήρια ώθηση του σχηματισμού τους. Έτσι, το 1865 ιδρύθηκε το πρώτο P&I Club με έδρα το Λονδίνο. Αυτό συνέβη σε μία περίοδο, που όπως έγινε σαφές και από τα παραπάνω, η Μεγάλη Βρετανία ήταν η κυρίαρχη

δύναμη τόσο στο χώρο της ναυτιλίας, όσο και σε αυτόν της ασφαλιστικής βιομηχανίας. Εκτός του ότι κατείχε έναν από τους μεγαλύτερους στόλους σε ολόκληρο τον κόσμο ήταν, και ακόμη είναι, η πατρίδα των μεγαλύτερων ασφαλιστικών οργανισμών.

Πριν από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, η ιδιοκτησία και διαχείριση πλοίων ήταν μία ασχολία η οποία σε καμία περίπτωση δεν επέσυρε αντίστοιχες ευθύνες τόσο σε μέγεθος, όσο και σε αριθμό με αυτές που ισχύουν σήμερα και θεωρούνται

³⁸ Από το rust = σκουριά και bucket = κάδος. Με την έννοια του κατεστραμμένου οικονομικά.

³⁹ Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, "Introduction to P&I", second edition, LLP, London, 1996, σελ. 5

κοινότητες. Αυτό το ήρεμο και ασφαλές περιβάλλον ήταν το αποτέλεσμα ενός συνδυασμού παραγόντων. Πρώτον, ένας μεγάλος αριθμός ευθυνών που σήμερα καλύπτονται από τα P&I Clubs, την εποχή εκείνη δεν είχαν καν ανακαλυφθεί ακόμη. Έπρεπε να περάσουν αιώνες ούτως ώστε να αναδυθούν μέσα από τα πολιτικά συστήματα που ίσχυαν. Δεύτερον, ο νόμος της εποχής εκείνης επέτρεπε στους πλοιοκτήτες να αποκλείουν εντελώς τη δική τους ευθύνη από τα Bills of Lading⁴⁰, τα charterparties⁴¹ και τα άλλα σχετικά συμβόλαια. Τρίτον, οι ασφαλιστές του φορτίου δε συνήθιζαν να ζητούν αποζημίωση από τους πλοιοκτήτες για ζημιές που υφίστατο το φορτίο. Και τέλος, παρόλο που η σχετική νομοθεσία θεωρούσε τους πλοιοκτήτες υπεύθυνους σε περιπτώσεις πρόσκρουσης, αυτή η συγκεκριμένη ευθύνη καλύπτονταν από τους ασφαλιστές του πλοίου χωρίς να είναι αναγκαία η περαιτέρω κάλυψη σχετικών ευθυνών για τους πλοιοκτήτες.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, το οποίο φυσικά φαντάζει ουτοπικό για τα σύγχρονα δεδομένα, οι πλοιοκτήτες δεν είχαν καθόλου ανάγκη για μία εξειδικευμένη κάλυψη ευθυνών τους απέναντι σε τρίτους. Εντούτοις, η κατάσταση αυτή έμελλε να αλλάξει ριζικά από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα και έπειτα⁴².

Το 1836 αποφασίσθηκε αναφορικά στην υπόθεση του Vaux vs Salvador⁴³ ότι η ζημία που προκαλείται σε άλλο πλοίο, σε περίπτωση μεταξύ τους σύγκρουσης, δε θα ήταν ανακτήσιμη χρηματικά μέσω των κλασικών συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης που χρησιμοποιούνταν ευρέως στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου⁴⁴. Η απόφαση αυτή των βρετανικών δικαστηρίων έμελλε να αλλάξει εντελώς τα δεδομένα της θαλάσσιας ασφάλισης. Παρόλο που η αρχική αντίδραση της ασφαλιστικής αγοράς ήταν να διευρύνει την κάλυψη που παρέχονταν έτσι ώστε να καλύπτει ζημιές που προκαλούνται από συγκρούσεις πλοίων, ωστόσο, η διεύρυνση αυτή εξακολούθησε να μη καλύπτει στο έπακρο τους πλοιοκτήτες, αφού η κάλυψη των ασφαλιστών

⁴⁰ Bill of Lading = συμβόλαιο φορτωτικής. Συνήθως αναφέρεται ως BOL ή B/L σε συντομογραφία. Πρόκειται για ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται από το μεταφορέα προς τον αποστολέα των αγαθών, το οποίο γνωστοποιεί ότι ορισμένα αγαθά έχουν παραληφθεί πάνω στο πλοίο τα οποία οφείλουν να παραδοθούν σε συγκεκριμένο λιμάνι και σε συγκεκριμένους αποδέκτες.

⁴¹ Charterparty = Συνήθως αναφέρεται ως C/P σε συντομογραφία. Πρόκειται για ένα συμβόλαιο μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή μέσω του οποίου ένα πλοίο ναυλώνεται για τη μεταφορά αγαθών σε ένα συγκεκριμένο ταξίδι (voyage charter) ή για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στο οποίο μπορούν να πραγματοποιηθούν πολλά ταξίδια (time charter).

⁴² Simon Poland and Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD, Arendal, 1996

⁴³ Υπόθεση σύγκρουσης ανάμεσα σε δύο πλοία, για την επίλυση της οποίας η απόφαση του Αγγλικού δικαστηρίου ανέφερε σχετικά: «an ordinary policy against perils of the sea does not cover damage done to another vessel by collision». Έτσι, οι πλοιοκτήτες που ήταν ασφαλισμένοι με γνώμονα τις μέχρι τότε ασφαλιστικές καλύψεις για το κήτος του πλοίου, παρέμεναν εκτεθειμένοι απέναντι σε μελλοντικές απαιτήσεις για τις οποίες τα πλοία τους παρέμεναν ανασφάλιστα.

⁴⁴ A.W.B. Simpson, "Legal history. Essays on the common law", Hambledon Press, London, 1987

έφτανε μόνο μέχρι τα τρία τέταρτα της ζημιάς, αφήνοντας τους ιδιοκτήτες των πλοίων εκτεθειμένους για το υπόλοιπο ένα τέταρτο της ζημιάς⁴⁵.

Ένα από τα σπουδαία σημασίας ιστορικά γεγονότα που έδωσε ώθηση προς την κατεύθυνση της δημιουργίας των Protection and Indemnity Clubs ήταν η ταχύτατη αύξηση του ρυθμού μετανάστευσης, κυρίως με προορισμό την Αμερική και την Αυστραλία, γεγονός το οποίο προκάλεσε αύξηση και των κινδύνων που διέτρεχαν πλέον οι πλοιοκτήτες λόγω της αθρόας μεταφοράς, όχι μόνο αγαθών, αλλά και προσώπων. Μάλιστα, το 1846, το Βρετανικό Κοινοβούλιο θέσπισε ένα ψήφισμα που αφορούσε τα θανατηφόρα ατυχήματα, υπό την ονομασία Fatal Accidents Act⁴⁶, το οποίο αποτελούσε σημαντικό κλειδί έναρξης νομικών διαδικασιών από συγγενείς θυμάτων. Όπως φαντάζει λογικό και αναμενόμενο, ο σχετικός κίνδυνος εμπλοκής των πλοιοκτητών των οποίων τα πλοία μετέφεραν εκατοντάδες μεταναστών άρχισε σταδιακά να τους θορυβεί.

Οκτώ χρόνια αργότερα, το 1854, ψηφίζεται το πρώτο Βρετανικό Ψήφισμα σε σχέση με την εμπορική ναυτιλία, υπό τον τίτλο British Merchant Shipping Act⁴⁷.

Ανάμεσα σε πολλά άλλα, η νομοθετική αυτή πράξη επέκτεινε το δικαίωμα του πλοιοκτητών να περιορίσουν την ευθύνη τους αναφορικά στην κάλυψη του θανάτου και του τραυματισμού, σε περιπτώσεις στις οποίες αποδεικνύονταν ότι τα περιστατικά αυτά δε συνέβησαν εξαιτίας πραγματικού λάθους ή παράλειψης του πλοιοκτήτη. Εντούτοις, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης δεν έλυσε όλα τα προβλήματα που είχε δημιουργήσει το Lord Campbell's Act. Το ποσό του περιορισμού



έτσι όπως θεσπίστηκε από το Merchant Shipping Act του 1854 υπολογίζονταν με

⁴⁵ Susan Hodges, "Cases and Materials on Marine Insurance Law", Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 1999

⁴⁶ Fatal Accidents Act (1846). Έχει μείνει επίσης γνωστό ως Lord Campbell's Act. Πρόκειται για ένα ψήφισμα του Κοινοβουλίου της Μεγάλης Βρετανίας μέσω του οποίου, για πρώτη φορά σε βρετανικό έδαφος δίνονταν το δικαίωμα σε συγγενείς ανθρώπων που πέθαναν σε ατυχήματα να απαιτήσουν χρηματικά ποσά από τους θύνοντες του ατυχήματος. (<http://hansard.millbanksystems.com/acts/fatal-accidents-act-1846>)

⁴⁷ The Merchant Shipping Act (1854). Πρόκειται για ένα ψήφισμα το οποίο βελτίωνε και ένωσε όλα τα προϋπάρχοντα ψηφίσματα σχετικά με την εμπορική ναυτιλία. Τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Μαΐου 1855. (<http://www.nationalarchives.gov.uk/catalogue/RdLeaflet.asp?sLeafletID=132&j=1>)

βάση την αξία του πλοίου και του ναύλου του. Έτσι, όποτε ένα σοβαρό περιστατικό συνέβαινε, ο πλοιοκτήτης συχνά εγκατέλειπε το πλοίο του στους διάφορους απαιτητές χρηματικών ποσών ως απάντηση στις σχετικές απαιτήσεις τους. Ωστόσο, ειδικά για την περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού, το Merchant Shipping Act προέβλεπε ότι η αξία του πλοίου θα έπρεπε να μην είναι μικρότερη από £ 15 ανά τόνο. Εκείνη την εποχή, αρκετά ήταν τα πλοία που είχαν χαμηλότερη αξία. Καθ' αυτό τον τρόπο, οι ιδιοκτήτες τέτοιων πλοίων ήταν εκτεθειμένοι σε πιθανή ευθύνη για την παραπάνω αξία του πλοίου τους, έτσι όπως όριζε το ψήφισμα. Ουσιαστικά, δηλαδή, δεν ήταν πλέον υπεύθυνοι για το ίδιο το πλοίο, αλλά για την επιπλέον αξία που του έδινε το Merchant Shipping Act⁴⁸.

Φυσικά, όλα τα παραπάνω γεγονότα προξένησαν ανησυχία στο σύνολο των πλοιοκτητών. Η ανησυχία αυτή με τη σειρά της αποτέλεσε την αφορμή της δημιουργίας του πρώτου Club αμοιβαίας προστασίας των πλοιοκτητών, το λεγόμενο “Mutual Protection Society” το οποίο λειτουργεί ακόμη και σήμερα υπό την ονομασία “The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited”⁴⁹.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί προηγουμένως, Club «αμοιβαιότητας» μεταξύ των πλοιοκτητών είχαν ήδη κάνει την εμφάνισή τους στη Βρετανία από τις αρχές κιόλας του 19^{ου} αιώνα. Όπως έχει γίνει σαφές, τα Clubs αυτά παρείχαν ασφάλιση του πλοίου ως κατασκευή, αποτελώντας τους κύριους ανταγωνιστές των ασφαλιστών του Lloyd's. Το “Mutual Protection Society” ήταν ουσιαστικά ο απόγονος εκείνων των πρώιμων Hull Clubs. Οι αρχές που το διείπαν παρείχαν απλώς κάλυψη για ευθύνες που πήγαζαν από θάνατο ή τραυματισμό και για το ένα τέταρτο της ευθύνης σε περίπτωση σύγκρουσης που έμενε ακάλυπτο από τα ασφαλιστικά συμβόλαια H&M.

Σε αρχική φάση, τα νεογέννητα P&I Clubs περιγράφονταν απλά ως «κοινότητες προστασίας», λόγω κυρίως του αμοιβαίου χαρακτήρα τους. Η κατηγορία των κινδύνων εκείνων στους οποίους αναφέρεται ο όρος που έμελλε μετέπειτα να καθιερωθεί ως μέρος της ονομασία τους, δηλαδή το Protection (προστασία) έπρεπε να γίνει αποδεκτός. Η αφορμή για την καθιέρωσή του στάθηκε η υπόθεση “Westonhope”⁵⁰, μία υπόθεση η οποία επρόκειτο να αποτελέσει ορόσημο στην ιστορία των P&I Clubs.

⁴⁸ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

⁴⁹ www.britanniapandi.com

⁵⁰ Insurance Institute of London, “The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs”

Το “Westonhope” κατευθύνονταν προς το Cape Town της Νοτίου Αφρικής για να ξεφορτώσει το φορτίο του. Ωστόσο, αντί να μεταβεί απευθείας στο Cape Town παρέκκλινε της πορείας τους με προορισμό το Port Elizabeth της Νοτίου Αφρικής για να φορτώσει επιπλέον φορτίο και να συνεχίσει μετά το ταξίδι του προς τον αρχικό προορισμό εκφόρτωσης, το Cape Town. Εντούτοις, κατά το ταξίδι του από το Port Elizabeth προς το Cape Town, το πλοίο χάθηκε. Μετά από το συμβάν, οι εκπρόσωποι των ιδιοκτητών του φορτίου μήνυσαν την πλοιοκτήτρια εταιρεία ούτως ώστε να ανακτήσουν ποσό ίσο με την αξία του απολεσθέντος φορτίου.

Σε περίπτωση που το “Westonhope” κατευθύνονταν απευθείας προς το Cape Town, που ήταν και ο αρχικός προορισμός τους, χωρίς να έχει παρεκκλίνει της πορείας του, οι ιδιοκτήτες του θα μπορούσαν να αποφύγουν κάθε ευθύνη απέναντι στο απολεσθέν φορτίο, με τη βοήθεια των πολυάριθμων εξαιρέσεων ευθύνης που παρέχονταν από το συμβόλαιο μεταφοράς. Ωστόσο, το δικαστήριο θεώρησε ότι η παρέκκλιση προς το Port Elizabeth αφαιρέσει από τους πλοιοκτήτες τη δυνατότητα άρνησης της δικής τους ευθύνης και επομένως τους έκρινε υπεύθυνους για την απώλεια του φορτίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το “Westonhope” ήταν καλυμμένο μέσω του “North of England Protection Club”, το οποίο και αρνήθηκε να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για την ευθύνη του αναφορικά στην απώλεια του φορτίου με βασική αιτιολογία ότι ο κίνδυνος αυτός καθ’ εαυτός δεν αναφέρονταν στους κανόνες του Club. Συνέπεια αυτής της άρνησης κάλυψης εκ μέρους του P&I Club ήταν ότι όλοι οι πλοιοκτήτες που είχαν καλύψει τα πλοία τους μέσω του “North of England” ενθάρρυναν τη δημιουργία ενός είδους κάλυψης μέσω της οποίας θα διασφαλιζόνταν ότι ο πλοιοκτήτης θα αποζημιώνονταν για τέτοιου είδους κινδύνους⁵¹.

Μέχρι εκείνη τη χρονική περίοδο, οι ευθύνες που σχετίζονταν με το φορτίο δεν καλύπτονταν από τις «κοινότητες προστασίας», αφού οι ιδιοκτήτες των πλοίων μπορούσαν να στηριχθούν στις εξαιρέσεις ευθύνης που τους παρείχαν τα συμβόλαια μεταφοράς της εποχής, μέσω των οποίων το φορτίο δεν αποτελούσε πηγή ευθύνης για τους ίδιους. Η υπόθεση του “Westonhope” ήταν η πρώτη απόδειξη ότι αυτός ο τρόπος αποφυγής της ευθύνης δεν ήταν πάντα ο σίγουρος τρόπος⁵².

Έτσι, με βάση τις νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν, το 1874 ιδρύθηκε το πρώτο Club αποζημίωσης (Indemnity Club) με σκοπό να παράσχει κάλυψη για

⁵¹ Steven Hazelwood, “P&I Clubs: Law and Practice, 3rd edition, Lloyd’s Press, London, 2000

⁵² Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

ευθύνη που προκύπτει από απώλεια ή καταστροφή του φορτίου, που μέχρι τότε ήταν οι μοναδικοί κίνδυνοι που κάλυπταν τα Indemnity Clubs.

Η ανάγκη ασφάλισης για ευθύνες που πηγάζουν από το φορτίο ενισχύθηκε ιδιαίτερος με την εφαρμογή, το 1893, ενός αμερικανικού ψηφίσματος, του United States Harter Act. Το Harter Act περιόριζε το δικαίωμα των πλοιοκτητών να στηρίζονται στις εξαιρέσεις ευθύνης που τους πρόσφεραν τα Bills of Lading και αξίωναν από εκείνους να ασκούν την πρέπουσα επιμέλεια ούτως ώστε να καταστούν τα πλοία τους αξιόπλοια⁵³.

1.2. Η Νομική Υπόσταση και η φύση των P&I Clubs

Τα πρώιμα P&I Clubs σχηματίστηκαν ως όμιλοι μη εταιρικής μορφής, χωρίς να διαθέτουν κάποια ιδιαίτερη νομική υπόσταση. Λόγω της αμοιβαίας μορφής τους, όπως έχει ήδη γίνει σαφές, τα μέλη των P&I Clubs ήταν ταυτόχρονα και «ασφαλιστές» αλλά και «ασφαλιζόμενοι». Αυτό ως γεγονός αποτέλεσε την αφορμή μιας σειράς προβλημάτων. Για παράδειγμα, θεωρώντας τα P&I Clubs ως χαλαρούς σχηματισμούς πλοιοκτητών, δημιουργείται πρόβλημα ως προς τη μέθοδο μέσω της οποίας το εκάστοτε P&I Club θα μπορούσε να κινηθεί νομικά ενάντια σε κάποιο από τα μέλη του το οποίο έχει αποδειχθεί φορτικό και οικονομικά δαπανηρό για το σύνολο. Κάθε νομική κίνηση ενάντια σε κάποιο μέλος όφειλε να φέρει τις υπογραφές και τα ονόματα όλων των λοιπών μελών του. Αντίστοιχα, το κάθε μέλος ξεχωριστά αντιμετώπιζε δυσκολίες στο να κινηθεί νομικά με σκοπό την ανάκτηση χρηματικών ποσών από απαιτήσεις του. Δηλαδή, όφειλε να μηνύσει το κάθε ένα από το σύνολο των μελών του P&I Club για το μέρος της χρηματικής συνεισφοράς που αναλογούσε στο κάθε ένα από τα λοιπά μέλη. Εκτός αυτού, σε περίπτωση που κάποιο μέλος του Club έγειρε απαίτηση για ανάκτηση χρημάτων από τους διαθέσιμους χρηματικούς πόρους, θα έπρεπε να αποδείξει το ποσοστό της ευθύνης που αναλογούσε σε κάθε ένα από τα λοιπά μέλη του P&I Club, αφού οι χρηματικοί πόροι θεωρούνταν ιδιοκτησία όλων των πλοιοκτητών – μελών. Με λίγα λόγια, δεν είχε ακόμη γίνει ξεκάθαρο ποιος θα μπορούσε να κάνει αγωγή και ποιος να μηνυθεί εντός του κόλπου των μελών ενός P&I Club⁵⁴.

⁵³ Gerald J. Mangone, “United States admiralty law”, Kluwer Law International, Hague, 1997

⁵⁴ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

Σε απάντηση αυτών των προβλημάτων τα περισσότερα P&I Clubs αποφάσισαν να αποκτήσουν συγκεκριμένη εταιρική μορφή αποκτώντας συγκεκριμένη νομική υπόσταση, ξεχωριστή από τη νομική υπόσταση των πλοιοκτητών που αποτελούσαν μέλη τους, και επομένως με αυτό τον τρόπο αποκτούσαν τη δυνατότητα να συνάψουν συμβόλαια κάλυψης μεταξύ τους⁵⁵.

Κάθε ασφαλιστική δραστηριότητα στο Ηνωμένο Βασίλειο ρυθμίζεται μέσω του “Insurance Companies Act, 1982”. Όπως προβλέπεται, οποιοσδήποτε επιθυμεί να εξασκήσει δραστηριότητα σχετική με την ασφαλιστική αγορά εντός του Ηνωμένου Βασιλείου οφείλει είτε να αποτελεί καταχωρημένη εταιρία, είτε διαφορετικά ανώνυμη εταιρία.

Όλα τα P&I Clubs, λοιπόν, είναι κατοχυρωμένες εταιρίες περιορισμένης ευθύνης χωρίς μερίδιο κεφαλαίου, εξαιτίας του μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα τους. Ο σκοπός της εγγύησης βασίζεται στο ανταποδοτικό σύστημα λειτουργίας των P&I Clubs, αφού το κάθε μέλος έχει την υποχρέωση να αποδώσει χρηματικά ποσά για ζημιές που υπέστη οποιοδήποτε άλλο μέλος, σε αμοιβαία βάση⁵⁶.

Το “Insurance Companies Act, 1982” εκτός των άλλων προβλέπει ότι αποτελεί καταπάτηση του νόμου να εκδίδονται ασφαλιστήρια συμβόλαια χωρίς προηγουμένως να μην έχει ζητηθεί και εγκριθεί η άδεια εξάσκησης ασφαλιστικών δραστηριοτήτων. Συνέπεια αυτού είναι ότι σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν έχει συμβεί, το μέρος που αποτελεί τον ασφαλιζόμενο μπορεί να διαθέτει ένα άκυρο ουσιαστικά ασφαλιστικό συμβόλαιο και ο παραβαίνων ασφαλιστής, επομένως, δεν επιτρέπεται να κρατήσει τα ασφάλιστρα που ενδεχομένως να έχει ήδη εισπράξει. Αναφορικά στο ποια είναι η ουσιαστική σημασία του όρου «εξάσκηση ασφαλιστικών δραστηριοτήτων», πρέπει να σημειωθεί ότι περιλαμβάνει όλες τις όψεις της διεξαγωγής των ασφαλιστικών δραστηριοτήτων οι οποίες περιλαμβάνουν ασφαλιστικές αποφάσεις, διατήρηση λογαριασμών, αποδείξεις πληρωμής ασφαλιστρών, κοινοποιήσεις απαιτήσεων και την αποπληρωμή αυτών⁵⁷.

Υπακούοντας τις δίκαιες αρχές που εφαρμόζονται στα αγγλικά δικαστήρια, ο εκάστοτε δικαστής έχει την ελευθερία να θεωρήσει έγκυρο ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο παρόλο που αυτό μπορεί τεχνικά να παραβιάζει τα όσα προστάζει το

⁵⁵ Παπαμανώλη Σμαρούλα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό Πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», 2007

⁵⁶ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

⁵⁷ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

“Insurance Company Act, 1982”. Αρκεί φυσικά, να έχουν δοθεί επαρκή και πειστικά επιχειρήματα εκ μέρους του ασφαλιστή ότι δε σκόπευε εξ’ αρχής να φανεί ανυπάκουος στα όσα προβλέπονταν από το ψήφισμα⁵⁸.

1.2.1. Τα P&I Clubs ως Οργανισμοί

Ως οργανισμοί, τα P&I Clubs διαθέτουν κάποια «συνταγματικά» έγγραφα δομικής σημασίας, τα rules τους, με άλλα λόγια τα θεσπίσματά τους και τους όρους λειτουργίας τους. Ως πάροχοι κάλυψης διαθέτουν γενικές ασφαλιστικές διατάξεις οι οποίες καταπιάνονται με τους καλυπτόμενους κινδύνους, τις διαδικασίες αποκατάστασης των όποιων απαιτήσεων που εγείρονται και την πληρωμή των ασφαλιστρών εκ μέρους των μελών. Τα P&I Clubs δεν εκδίδουν ασφαλιστικά συμβόλαια έτσι όπως πράττουν οι λοιποί πάροχοι ασφάλειας, με την κοινή έννοια του ασφαλιστικού συμβολαίου. Οι ασφαλιστικές του διατάξεις παραθέτονται ως Rules, αρχές λειτουργίας δηλαδή, ενώ οι ειδικοί όροι κάλυψης που προσφέρονται εξειδικευμένα για κάθε μέλος, κάνοντας ειδική αναφορά και στους καλυπτόμενους κινδύνους, αναφέρονται διεξοδικά στα Certificates of Entry, που δεν είναι τίποτε άλλο από κάποιο είδος «πιστοποιητικού κάλυψης» που εκδίδονται για κάθε πλοιοκτήτη, άμα της ανανέωσης της κάλυψης που λαμβάνει χώρα κάθε χρόνο στις 20 Φεβρουαρίου. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ασφαλιστική περίοδος έχει διάρκεια ενός έτους⁵⁹.

Ο τρόπος με τον οποίο τα P&I Clubs είναι οργανωμένα επίσης περιγράφεται στα άρθρα και τις διατάξεις που τα διέπουν. Σε αυτά γίνεται λόγος για τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να γίνει κάποιος μέλος τους, πώς ένα P&I Club έχει τη δυνατότητα να τερματίσει την κάλυψη που παρέχει απέναντι σε ένα μέλος, με ποια λογική υπολογίζονται οι χρηματικές συνεισφορές και τα λοιπά.

Ο απόλυτος έλεγχος των Clubs πραγματοποιείται από τα ίδια τα μέλη τους, τα οποία συνήθως λαμβάνουν μέρος στον έλεγχο αυτό μέσω της ψήφου τους στην ψηφοφορία που πραγματοποιείται ετησίως στη γενική συνέλευση του εκάστοτε P&I Club (General Meeting). Τα δικαιώματα ψηφοφορίας καθορίζονται από τις διατάξεις

⁵⁸ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

⁵⁹ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

λειτουργίας. Γενικά, πάντως, η δύναμη της ψήφου συνδέεται με το τονάζ πλοίου που ο κάθε πλοιοκτήτης έχει καλύψει μέσω του συγκεκριμένου P&I Club. Εξάλλου, όπως θα μελετηθεί και στα παρακάτω, το τονάζ αποτελεί τη μονάδα υπολογισμού και στα χρηματικά ποσά που ο κάθε πλοιοκτήτης καλείται να καταβάλει προς το P&I Club. Στα περισσότερα P&I Clubs, το δικαίωμα ψήφου επιδέχεται και επιπλέον διαβαθμίσεις με σκοπό να αποφευχθεί κάποια πιθανή αδικαιολόγητη επικράτηση μικρών ομάδων πλοιοκτητών οι οποίες όμως διαθέτουν μεγάλο τονάζ πλοίων. Μία μέθοδος σχετικής διαβάθμισης είναι η παροχή μίας ψήφου για κάθε μέλος που έχει καλύψει με το εν λόγω Club χωρητικότητα 20,000 GRT⁶⁰, δύο ψήφοι για τονάζ 20,000 μέχρι 50,000 GRT, τρεις ψήφοι για 50,000 έως και 100,000 GRT, τέσσερις για 100,000 μέχρι και 200,000 GRT και για κάθε επιπλέον 200,000 GRT δίνεται μία ακόμη ψήφος⁶¹.

Η μεγαλύτερη πλειοψηφία των P&I Clubs προβλέπουν μέσω των διατάξεών τους ότι πέραν του εκτενούς ετήσιου ελέγχου, πραγματοποιείται και καθημερινός έλεγχος από επαγγελματίες διαχειριστές οι οποίοι έχουν προσληφθεί από τα P&I Clubs για να διαχειρίζονται τις όποιες υποθέσεις τους. Ανάλυση των αρμοδιοτήτων τους επιχειρείται παρακάτω.

Σημείο κομβικής σημασίας της φύσης και της υπόστασης ενός P&I Club αποτελεί η έννοια της αμοιβαιότητας, γεγονός το οποίο προστάζει ότι τα διάφορα μέλη ενός Club διαθέτουν αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις και ότι μέσω των δραστηριοτήτων τους επηρεάζουν την επιτυχή διαχείριση αλλά και τη βιωσιμότητα του Club στο οποίο είναι μέλη. Αυτό πηγάζει από το γεγονός ότι τα μέλη είναι ταυτόχρονα και «ασφαλιστές» και «ασφαλισμένοι». Εκτενής περιγραφή της έννοιας της αμοιβαιότητας της P&I ασφάλισης επιχειρείται στα παρακάτω, ωστόσο αξιοσημείωτο είναι ότι στην πρώιμη μορφή των Clubs, τα μέλη του ήταν άμεσοι «ασφαλιστές», αλλά τώρα που τα Clubs έχουν αποκτήσει συγκριμένη εταιρική μορφή, τα μέλη τους είναι έμμεσοι «ασφαλιστές», μέσω της ιδιότητάς τους και της υποχρέωσής τους να καταβάλλουν επαρκείς χρηματικές συνεισφορές, ούτως ώστε να καταστούν το Club δυνατό οικονομικά για να καλύψει τις όποιες χρηματικές απαιτήσεις ενδέχεται να εγερθούν. Κάθε μέλος, αντίστοιχα, μοιράζεται τους

⁶⁰ Gross Registered Tonnage

⁶¹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

κινδύνους με τα υπόλοιπα μέλη και έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει ποιοι το αποτελούν και με ποιο τρόπο εξασκούν τις δραστηριότητές τους⁶².

Δομικό, επίσης, συστατικό της φύσης των P&I Clubs αποτελεί το γεγονός ότι δεν έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Λειτουργούν προς όφελος των μελών τους και τα έσοδά τους, τα οποία προέρχονται μόνο μέσω των μελών τους πρέπει να είναι επαρκή ούτως ώστε να καλύπτουν το Club απέναντι στις ευθύνες που έχει αναλάβει να καλύψει και τη δημιουργία ενός ικανοποιητικού αποθέματος, χωρίς να ενυπάρχει το στοιχείο του κέρδους. Για τα περισσότερα P&I Clubs η κάλυψη των κινδύνων είναι ένα εγχείρημα ετήσιας διάρκειας και η εξισορρόπηση και ο υπολογισμός των πόρων και των εξόδων πραγματοποιείται κάθε χρόνο⁶³.

1.2.2. Η έννοια της αμοιβαιότητας των P&I Clubs

Το “Marine Insurance Act” του 1906, στο εδάφιο 85 περιλαμβάνει τον ορισμό της αμοιβαίας ασφάλισης:

«Όταν δύο ή περισσότερα άτομα συμφωνούν αμοιβαία να παρέχουν ασφάλεια το ένα στο άλλο για ζημιές που προκλήθηκαν από θαλάσσιους κινδύνους τότε μιλάμε για αμοιβαία ασφάλιση⁶⁴».

Ωστόσο, ο παραπάνω ορισμός αναφέρεται στην έννοια της αμοιβαίας ασφάλισης πριν την εταιρική ενσωμάτωση των P&I Clubs. Η υπαιτιότητα, εκείνες τις μέρες, έπεφτε πράγματι εξολοκλήρου στα P&I Clubs και αυτή η νομική εξέλιξη ήταν πρωταγωνιστικής σημασίας στους κανόνες που το διείπαν.

Οπότε, με βάση τα παραπάνω, στο σύγχρονο σύστημα εταιρικής ενσωμάτωσης των P&I Clubs, όπου το κάθε μέλος συνάπτει συμβόλαιο ασφάλισης με τον εταιρικό ασφαλιστή και όχι με όλα τα υπόλοιπα μέλη του P&I Club ονομαστικά, θα ήταν δικαιολογημένος κάποιος να εξακολουθεί να χαρακτηρίζει τα P&I Clubs ως αμοιβαίους συνεταιρισμούς;

Η εξήγηση για τον όρο «αμοιβαίος» ο οποίος εξακολουθεί να χαρακτηρίζει τα P&I Clubs αφού αυτά απαντώνται ως «αμοιβαίοι ασφαλιστικοί οργανισμοί» είναι ότι ακόμη και στην εταιρική μορφή των Clubs, δύο ή περισσότερα άτομα γίνονται μέρη της ασφαλιστικής διαδικασίας, αφού δεσμεύονται να παρέχουν χρηματικούς πόρους

⁶² Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

⁶³ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

⁶⁴ “Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance”, Marine Insurance Act, 1906, section 85

για να πληρωθούν τα όποια claims για όποια ευθύνη βαραίνει τους ίδιους ή κάποιο από τα υπόλοιπα μέλη. Με λίγα λόγια, οι όποιες απαιτήσεις εγείρονται αντιμετωπίζονται από τα χρήματα του συνόλου αμοιβαία. Κέρδη δεν καταγράφονται και αυτό είναι ίσως το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό που διαχωρίζει τα P&I Clubs από τους λοιπούς ασφαλιστικούς φορείς της αγοράς. Με βάση όλα τα παραπάνω, νομιμοποιείται κανείς να αναφέρει ότι το μέλος ενός P&I Club δεν είναι μόνο αποδέκτης κάλυψης, αλλά ταυτοχρόνως και πάροχος ασφάλισης, με ένα αμοιβαίο χαρακτήρα.⁶⁵

Η αμοιβαιότητα μεταξύ των μελών γίνεται επίσης έκδηλη και από τον τρόπο με τον οποίο οι διαχειριστές⁶⁶ των P&I Clubs διαχειρίζονται τις όποιες υποθέσεις τους. Οι κανόνες που διέπουν το κάθε Club απονέμουν στους διαχειριστές ένα στοιχείο διακριτικής τους ευχέρειας. Για παράδειγμα, το Omnibus Rule, λεπτομερής ανάλυση του οποίου θα πραγματοποιηθεί παρακάτω, δίνει στους διαχειριστές τη δυνατότητα να αποδεχθούν ή να απορρίψουν μία απαίτηση αποζημίωσης για κάποιο κίνδυνο ο οποίος δεν καλύπτεται από τους όρους του P&I Club. Αυτό το στοιχείο της διακριτικής ευχέρειας αναγκάζει κατά κάποιο τρόπο τους διαχειριστές να λαμβάνουν υπόψη τους τα αμοιβαία ενδιαφέροντα των πλοιοκτητών – μελών ως σύνολο κατά τη διαδικασία διαχείρισης του Club από τους ίδιους⁶⁷.

Ένας αμοιβαίος κίνδυνος φυσιολογικά θεωρείται ο κίνδυνος που επιφέρεται στους πλοιοκτήτες κατά την επιτέλεση των δραστηριοτήτων τους. Εξάλλου, στην κάλυψη τέτοιου είδους κινδύνων οφείλουν το λόγο ύπαρξής τους τα P&I Clubs. Αυτό φυσικά αποτελεί πρωταρχική σκέψη για τους διαχειριστές κατά την επιτέλεση των καθηκόντων τους. Επομένως, προσανατολίζονται, σε γενικές γραμμές, στο να αποδέχονται τις απαιτήσεις που προέρχονται από αμοιβαίους κινδύνους, ενώ απορρίπτουν εκείνες που γεννώνται από κινδύνους που έχουν προκύψει από ρίσκα που δεν χαρακτηρίζονται ως κοινοί πλοιοκτητικοί κίνδυνοι.

⁶⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

⁶⁶ Ονομάζονται Managers ή Directors ανάλογα με το Club

⁶⁷ Arnould, “Law of Marine Insurance and Average”

1.3. Το σώμα των μελών των P&I Clubs

Η είσοδος ενός πλοίου στην «οικογένεια» ενός δεδομένου P&I Club ούτως ώστε να του παράσχει κάλυψη, αυτομάτως μετατρέπει και τον ιδιοκτήτη του πλοίου αυτού σε μέλος του εν λόγω Club. Σε περίπτωση που η καταχώρηση του πλοίου στο P&I Club πραγματοποιείται από περισσότερα από ένα μέρη που έχουν νόμιμη δικαιοδοσία επάνω σε αυτό, τότε τα μέρη αυτά κατοχυρώνονται ως συνδεδεμένα μεταξύ τους μέλη (joint members).

Ως πλοιοκτήτης λογίζεται το άτομο ή η εταιρία η οποία κατέχει το νόμιμο τίτλο του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να κατέχει το πλοίο εξημισίας με άλλο πρόσωπο.

Μέλη του P&I Club, πέραν από τους ιδιοκτήτες των πλοίων, μπορούν να είναι ακόμη και οι ναυλωτές, οι διαχειριστές, οι ενυπόθηκοι δανειστές κ.α. Οποιοδήποτε και αν είναι, ωστόσο, αυτό που προέχει είναι να έχουν ασφαλιστικό ενδιαφέρον πάνω στο πλοίο (insurable interest). Αυτό εξάλλου, είναι νομοθετημένη προϋπόθεση την οποία προστάζει το “Marine Insurance Act, 1906” στο εδάφιο 5:

«(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας νομοθετικής πράξης, ασφαλιστικό ενδιαφέρον έχει οποιοσδήποτε έχει ενδιαφέρον πάνω σε μία θαλάσσια περιπέτεια.

(2) Συγκεκριμένα, ένα άτομο έχει ενδιαφέρον για μία θαλάσσια περιπέτεια όταν έχει οποιαδήποτε νόμιμη ή δίκαια σχέση με την περιπέτεια αυτή ή με οποιαδήποτε ασφαλιζόμενη ιδιοκτησία η οποία υφίσταται κίνδυνο από αυτή και ως συνέπεια μπορεί να ευεργετηθεί από την ασφάλεια ή την πρέπουσα άφιξη της ασφαλιζόμενης ιδιοκτησίας ή σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να ζημιωθεί από την απώλειά της, ή από την καταστροφή της ή από την κράτησή της ή ακόμα μπορεί να προκύψει ευθύνη για αυτόν μέσω της θαλάσσιας περιπέτειας.»

Άξιο αναφοράς είναι ότι ο πλοιοκτήτης στην κατοχή του οποίου βρίσκονται πάνω από ένα πλοία, έχει την ευχέρεια να καλύψει το κάθε ένα από τα πλοία του σε διαφορετικό P&I Club, επομένως να είναι ταυτόχρονα μέλος σε περισσότερα από ένα P&I Clubs, χωρίς αυτό να επηρεάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχει σε κάθε ένα από αυτά.

Σε περίπτωση που ένας ιδιοκτήτης περισσότερων από ένα πλοίων καλύψει όλα τα πλοία του σε ένα συγκεκριμένο P&I Club, τότε θεωρείται μέλος του κατά την είσοδο ενός από τα πλοία του στο Club, ενώ παύει να αποτελεί ενεργό μέλος με τη

διακοπή κάλυψης και του τελευταίου πλοίου που ήταν καλυμμένο μέσω του εν λόγω P&I Club.

Όπως έχει αναφερθεί και στα προηγούμενα, ο πλοιοκτήτης – μέλος του P&I Club, το όνομα του πλοίου, οι πιθανοί joint entrants και όλες οι διατάξεις που διέπουν την κάθε μεμονωμένη και ξεχωριστή κάλυψη αναγράφονται στο Πιστοποιητικό Καταχώρησης του πλοίου (Certificate of Entry), το οποίο εκδίδεται ετησίως για κάθε ένα πλοίο ξεχωριστά άμα της ανανέωσης της κάλυψης στις 20 Φεβρουαρίου κάθε έτους⁶⁸.

1.3.1. Διαδικασία εισόδου σε ένα P&I Club



Η κατοχύρωση ενός πλοίου στην «οικογένεια» ενός συγκεκριμένου P&I Club πραγματοποιείται μέσω της συμπλήρωσης μίας αίτησης, οι λεπτομέρειες της οποίας θα αποτελέσουν τη βάση του συμβολαίου που θα συναφθεί μεταξύ του πλοιοκτήτη και του Club. Εκτός αυτού, γενικά τα P&I Clubs χρειάζεται να είναι ενήμερα σχετικά με τα εξής:

- α. Την κάλυψη H&M του πλοίου
- β. Την έκταση της P&I κάλυψης που είναι απαραίτητη
- γ. Τον τύπο, το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου
- δ. Το τύπο φορτίου που μεταφέρει το πλοίο
- ε. Τη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται συνήθως το πλοίο
- στ. Τον τρόπο διαχείρισης και λειτουργίας του πλοίου
- ζ. Την εθνικότητα του πληρώματος
- η. Τις προηγούμενες επιδόσεις του πλοίου αναφορικά σε ζημιές και απώλειες (loss ratio) και
- θ. Τη σημαία και την εθνικότητα του πλοίου

⁶⁸ Η 20^η Φεβρουαρίου έχει οριστεί ως ημερομηνία ανανέωσης του ασφαλιστικού έτους λόγω του ότι δίνει τη χρονική δυνατότητα αναθεώρησης του προηγούμενου οικονομικού έτους και υπολογισμού του οικονομικού προϋπολογισμού του επόμενου. Άλλοι πάλι θεωρούν ότι η ημερομηνία αυτή είναι ένα κατάλοιπο που έχει μείνει από τις απαρχές της ναυτιλίας όταν τέτοια εποχή ξανά επιτρέπονταν η ναυσιπλοΐα στο χώρο της Βαλτικής.

Η αίτηση επεξεργάζεται από τους διαχειριστές του P&I Club οι οποίοι, όπως θα γίνει σαφές και στα παρακάτω έχουν το δικαίωμα να αποδεχθούν την καταχώρηση του πλοίου στο Club ή να την αρνηθούν. Συνήθως δίνεται μία προσφορά χρηματικών καταβολών από τα P&I Clubs στα οποία έχει αιτηθεί ο πλοιοκτήτης και αφού κάνει τη σχετική σύγκριση τιμών αποφασίζει σε ποιο P&I Club τελικά θα καλύψει το πλοίο του. Σε περίπτωση που γίνει αποδεκτή η αίτηση εκδίδεται το Πιστοποιητικό Κατοχύρωσης (Certificate of Entry), το οποίο πρέπει να αναφερθεί ότι δεν αποτελεί συμβόλαιο ασφάλειας, απλώς αποδεικνύει την κάλυψη και κάνει αναφορά στους ειδικούς όρους αυτής. Ενσωματώνει, επίσης τους κανόνες που διέπουν το εν λόγω P&I Club κάνοντας απλή ονομαστική αναφορά σε αυτούς, ενώ σε περίπτωση που υπάρχει κάποια διαφοροποίηση ή επιπλέον κάλυψη εκδίδεται σχετική ξεχωριστή οπισθογράφιση (endorsement) που αναφέρει την ημερομηνία ισχύος και το τι προβλέπει αυτός ο ειδικός όρος.

Από τη στιγμή που το πλοίο γίνεται δεκτό στο P&I Club και ο πλοιοκτήτης μέλος του, αποκτά ταυτόχρονα ένα καθήκον και ένα όφελος. Το όφελος αφορά στην κάλυψη του πλοίου έτσι όπως αυτή περιγράφεται από τους κανόνες του P&I Club, ενώ το καθήκον αφορά στη χρηματική συνεισφορά που θα κληθεί να καταβάλει για να καλύψει τις τυχόν απώλειες των υπόλοιπων μελών του Club⁶⁹.

1.4. Η δομή των P&I Clubs

Όπως έχει ήδη καταστεί σαφές και στα παραπάνω ο απόλυτος έλεγχος του εκάστοτε P&I Club εξασκείται από τα ίδια του τα μέλη, μέσω της δύναμης της ψήφου τους για τα διάφορα ζητήματα που προκύπτουν την οποία καλούνται να δώσουν κατά τη διάρκεια των ετήσιων Γενικών Συμβουλίων (general meeting). Τα Γενικά Συμβούλια εξάλλου, αποτελούν ένα από τα βασικά στοιχεία της εταιρικής μορφής των P&I Clubs. Ωστόσο, πέραν αυτού του κυρίαρχου οργάνου, η δομή των P&I Clubs περιλαμβάνει και κάποια επιπλέον όργανα, κάθε ένα από τα οποία έχει καθορισμένες ευθύνες, δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις. Τα όργανα αυτά περιλαμβάνουν τις επιτροπές (Committees or Boards), τους Διαχειριστές (Managers), αλλά και τους τοπικούς τους ανταποκριτές (local correspondents).

⁶⁹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

1.4.1. Τα Committees και τα Boards

Οι καθημερινές δραστηριότητες των P&I Clubs, εκτός από αυτές που αφορούν στους διαχειριστές τους, εξασκούνται μέσω επιτροπών (committees) οι οποίες αποτελούνται από μέλη τους που έχουν εκλεγεί κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας που διοργανώνεται στα General Meetings. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένα P&I Clubs αναφέρονται σε αυτό το σώμα ως επιτροπή (committee), ενώ κάποια άλλα ως Ομάδα Διοικούντων (Board of Directors). Ωστόσο, αυτοί οι δύο όροι περιγράφουν ακριβώς το ίδιο σώμα⁷⁰. Βέβαια, άξιο λόγου είναι το γεγονός ότι ο όρος «Ομάδα Διοικούντων» είναι πιο σωστός από τεχνικής άποψης, απαντώντας επακριβώς στο νόημα που προσδίδει το “Companies Act, 1985”⁷¹.

Αναφορικά στη συχνότητα συνάντησης και σύσκεψης των μελών της επιτροπής, αυτή μπορεί να διαφέρει για το κάθε Club. Κάποια από αυτά προβλέπουν μηνιαία συνάντηση, ενώ κάποια άλλα δύο φορές το χρόνο. Άξιο λόγου είναι ότι όλα τα μέλη του Club δικαιούνται να εκλεγούν για να συμμετέχουν στο σώμα. Ποιες όμως είναι οι αρμοδιότητές τους; Παρακάτω παρατίθενται τα ζητήματα τα οποία συνήθως βρίσκονται στη σφαίρα επιρροής των επιτροπών:

α. Έγκριση των χρηματικών απαιτήσεων. Οι διαχειριστές των P&I Clubs (Managers) έχουν τη δικαιοδοσία να εγκρίνουν απαιτήσεις μικρής χρηματικής αξίας, αφού θα ήταν αδύνατον για την Επιτροπή να χρειάζεται να επιθεωρεί την κάθε απαίτηση που εγείρεται. Συνήθως τίθεται ένα ανώτατο χρηματικό όριο κάτω από το οποίο οι Διαχειριστές δύνανται να τακτοποιήσουν την απαίτηση από μόνοι τους, ενώ πάνω από το όριο αυτό αναγκαία θεωρείται η σχετική παρέμβαση της Επιτροπής.

β. Κάθε πιθανή φιλονικία που μπορεί να εγερθεί μεταξύ μελών και του ίδιου του P&I Club αποτελεί αντικείμενο μελέτης της Επιτροπής, προτού η διαφωνία αυτή τεθεί σε διαιτησία. Η διαδικασία αντιμετώπισης τέτοιων φιλονικιών μεταξύ των

⁷⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

⁷¹ “The Companies Act (1985). Νομοθετική πράξη του Κοινοβουλίου του Ηνωμένου Βασιλείου και της Βόρειας Ιρλανδίας η οποία τέθηκε σε εφαρμογή το 1985 και προέβλεπε ότι οι εταιρίες θα μπορούσαν να ιδρυθούν έπειτα από σχετική καταχώρισή τους. Επίσης, προέβλεπε ότι κάθε εταιρία όφειλε να διαθέτει συγκεκριμένες υποχρεώσεις, διευθυντές και γραμματείες. (<http://www.statutelaw.gov.uk/content.aspx?parentActiveTextDocId=2975166&ActiveTextDocId=2975600>)

μελών και του P&I Club περιγράφεται μέσω των κανόνων που διέπουν τον τρόπο λειτουργίας τους.

- γ. Συμφωνία και υπογραφές έκδοσης συμβολαίων επασφάλισης.
- δ. Συχνότητα και ύψος των χρηματικών κλήσεων προς τα μέλη του P&I Club.
- ε. Καθορισμός των συμπληρωματικών χρηματικών καταβολών.
- στ. Απόφαση για έναρξη και κλείσιμο των οικονομικών ετών.
- ζ. Αμοιβή των Διαχειριστών.
- η. Χρήση των αποθεματικών πόρων του P&I Club.
- θ. Η εφαρμογή του Omnibus Rule, όπως αυτός αναφέρθηκε στα παραπάνω.

1.4.2 Οι Διαχειριστές των P&I Clubs (Managers)

Η καθημερινή διαχείριση των P&I Clubs για τα ζητήματα της οργάνωσης και της λειτουργίας τους, πραγματοποιείται είτε από ανεξάρτητες εταιρίες επαγγελματιών διαχειριστών, είτε από υψηλόβαθμους διοικητικούς υπαλλήλους οι οποίοι προσλαμβάνονται απευθείας από το ίδιο το Club. Ποιες είναι όμως οι αρμοδιότητες των διαχειριστών ενός P&I Club;

Οι βασικές αρμοδιότητες των διαχειριστών συνοψίζονται ως εξής:

- α. Χειρισμός των απαιτήσεων.
- β. Ασφαλίσεις (underwriting).
- γ. Επενδύσεις.
- δ. Καταγραφή στατιστικών (record).
- ε. Αλληλογραφία με τα μέλη και τους λοιπούς τοπικούς αντιπροσώπους του Club (local correspondents).
- στ. Τροποποίηση και βελτίωση των κανόνων που διέπουν το Club.

Αναφορικά στο ζήτημα της μεταχείρισης των διαφόρων υποθέσεων απαιτήσεων υπάρχουν δύο διαδεδομένα είδη διαχωρισμού των υπαλλήλων. Ο πρώτος περιγράφεται ως μέθοδος τον συνδικάτων (syndicate method), σύμφωνα με την οποία το διοικητικό προσωπικό διαχείρισης των claims χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα, όπου το κάθε τμήμα αναλαμβάνει την ευθύνη διαχείρισης ενός μέρους των μελών του Club, ό,τι είδους claims και αν είναι αυτά. Συνήθως, τα κριτήρια διαχωρισμού των μελών είναι γεωγραφικά, για παράδειγμα το σύνολο των πλοιοκτητών – μελών που

εδρεύουν σε ελληνικό έδαφος. Το ολοφάνερο πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι ότι τα μέλη του συνδικάτου φτάνουν σε σημείο να γνωρίζουν τα μέλη των οποίων τα ζητήματα διαχειρίζονται σε προσωπικό επίπεδο, γεγονός που βελτιστοποιεί το επίπεδο επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ τους.

Η εναλλακτική μέθοδος διαχωρισμού των διοικητικών υπαλλήλων όσον αφορά στο ζήτημα της διαχείρισης των claims προστάζει το διαχωρισμό τους σε ομάδες εμπειρογνομόνων, ανάλογα με το πεδίο στο οποίο ειδικεύονται και το είδος του claim, για παράδειγμα, τμήμα φορτίου (cargo section), για απαιτήσεις που αφορούν το φορτίο, τμήμα τραυματισμών (Personal injury section), για τα claims που σχετίζονται με τους τραυματισμούς του πληρώματος ή των επιβατών, τμήμα με νομικούς ειδικευμένους για θέματα συγκρούσεων κοκ. Φυσικά, το βασικό πλεονέκτημα αυτού του τρόπου διαχωρισμού του προσωπικού οδηγεί στη μεγάλη εμπειρία των υπευθύνων σε μεμονωμένα ζητήματα, γεγονός που αποβαίνει θετικό προς όφελος των μελών του P&I Club⁷².

Μία από τις αρμοδιότητες των διαχειριστών με τη πιο δεσπόζουσα σημασία είναι η απόφαση αποδοχής εισόδου των πλοιοκτητών στο εκάστοτε P&I Club. Θα περίμενε κανείς ότι η διαδικασία επιλογής των μελλοντικών μελών του Club θα ήταν μία υποχρέωση που θα βάραινε την Επιτροπή με βάση το επιχείρημα ότι τα ίδια τα μέλη είναι υπεύθυνα να αποφασίσουν ποιοι θα αποτελέσουν τους μελλοντικούς «συντρόφους» τους. Ή ακόμη, μπορεί να αναρωτηθεί εύλογα κάποιος, μέσα σε μία ανταγωνιστική αγορά, με την ύπαρξη πολυάριθμων P&I Clubs, για ποιο λόγο να αρνηθεί κάποιος την είσοδο ενός πλοίου ή ενός πλοιοκτήτη σε κάποιο από αυτά, ενώ ο «ανταγωνιστής» του «παραμονεύει στη γωνία» για να τον προσελκύσει; Ωστόσο, μπροστά σε κάθε αντίστοιχη απορία θα πρέπει να αναλογισθεί κανείς ότι τα P&I Clubs δεν αποτελούν απλές εμπορικές ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν με τους όρους μίας ανταγωνιστικής αγοράς. Για έναν αλληλασφαλιστικό οργανισμό, όπως χαρακτηρίζονται τα P&I Clubs, η βασική αρχή της αμοιβαιότητας προστάζει ότι, εκτός από τις προκαταβολικές εισφορές που καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης – μέλος, υπάρχει πιθανότητα να χρειαστεί να καταβάλει και συμπληρωματικά ποσά, αν εξακριβωθεί ότι οι συγκεντρωμένοι πόροι δεν επαρκούν για να καλύψουν τις χρηματικές υποθέσεις που έχουν εγερθεί. Και φυσικά, η πιθανότητα ανάγκης για συμπληρωματικές πληρωμές έχει άμεση σχέση με την ποιότητα των μελών που

⁷² Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996

απαρτίζουν το Club, αλλά και τα standards του τρόπου διαχείρισης των πλοίων τους. Επομένως, εύλογο είναι πλοιοκτήτες με παλιά και κακοδιατηρημένα πλοία να αποκλείονται από μέλη, μιας και πιθανότατα θα προκαλέσουν υπερέκθεση του Club σε απαιτήσεις⁷³.

Αυτός είναι και ο λόγος, εξάλλου, που τα P&I Clubs σε τακτά χρονικά διαστήματα αιτούν την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων στα πλοία - μέλη τους από εμπειρογνώμονες, ούτως ώστε να γνωρίζουν την κατάσταση των πλοίων, τον τρόπο διαχείρισης και λειτουργίας τους, το επίπεδο των standards τους και των επιπέδων ασφαλείας, της τεχνογνωσίας του πληρώματος κτλ. Σε περίπτωση που το αποτέλεσμα ενός τέτοιου περιοδικού ελέγχου δεν καταλήξει σε «κολακευτικά» σχόλια για τον τρόπο λειτουργίας του αλλά και συντήρησής του, τότε γίνονται σχετικές συστάσεις προς τον πλοιοκτήτη, έτσι ώστε να συνετιστεί.

1.4.3. Οι Τοπικοί Αντιπρόσωποι των P&I Clubs (P&I Club's local correspondents)

Μία επιπλέον αρμοδιότητα των διαχειριστών των P&I Clubs είναι η επιλογή και η επιτήρηση του δικτύου των τοπικών αντιπροσώπων των P&I Clubs σε ολόκληρο τον κόσμο, ούτως ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο τηρείται η αποδοτικότητα και τα υψηλά στάνταρτ αυτής της υπηρεσίας. Δε θα πρέπει να λησμονείται το γεγονός ότι η ναυτιλία ως δραστηριότητα είναι διασυνοριακού χαρακτήρα, οπότε από πολύ νωρίς έγινε σαφές ότι ήταν αναγκαία η παρουσία τοπικών αντιπροσώπων οι οποίοι θα συνεπικουρούν στο έργο της κεντρικής διοίκησης των Clubs για διάφορα ζητήματα τοπικού ενδιαφέροντος.

Η παροχή υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την αποδοτική λειτουργία των P&I Clubs. Για αυτό το λόγο και το κάθε Club διατηρεί ένα οργανωμένο δίκτυο τοπικών αντιπροσώπων σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου που αποτελούνται από τεχνικούς συμβούλους, ναυτικούς δικηγόρους, ειδικούς τεχνικούς ερευνητές, εμπειρογνώμονες κ.α. Αυτό, αφενός εξασφαλίζει την παρουσία του P&I Club σε κάθε λιμάνι της υφηγίου και αφετέρου συμβάλει στη μείωση των λειτουργικών εξόδων του Club για την παροχή ασφάλειας στα μέλη του

⁷³ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996

σε κάθε λιμάνι. Διαθέτουν εκτεταμένη και εξειδικευμένη γνώση για ζητήματα τοπικού χαρακτήρα τα οποία αποβαίνουν προς όφελος των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις διαφωνιών. Οι βασικές τους αρμοδιότητες ορίζονται από τους κανόνες που διέπουν το κάθε P&I Club ξεχωριστά.

Το ποσό της εξουσίας που τα P&I Clubs θα παρέχουν στους τοπικούς αντιπροσώπους τους ούτως ώστε να δρουν εξ' ονόματός τους διαφέρει από το κάθε Club, αλλά σε γενικές γραμμές όλοι οι τοπικοί αντιπρόσωποι όλων των P&I Clubs έχουν την αρμοδιότητα να διαχειρίζονται και να οδηγούν σε διακανονισμό απαιτήσεις χαμηλών χρηματικών ποσών. Φυσικά, οι απαιτήσεις που ξεπερνούν χρηματικά το ανώτερο χρηματικό όριο που έχει δοθεί, οδηγούνται προς διακανονισμό στη κεντρική διοίκηση του P&I Club.

Οι καπετάνιοι των πλοίων οφείλουν να είναι ενημερωμένοι σχετικά με το ποιοί είναι οι τοπικοί αντιπρόσωποι του P&I Club σε κάθε λιμάνι στο οποίο κατευθύνεται το πλοίο τους. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω ενός σχετικού βιβλίου - καταλόγου που εκδίδεται κάθε χρόνο από το κάθε P&I Club υπό την ονομασία "P&I List of Correspondents"⁷⁴. Αυτή αποτελεί ίσως τη πιο βασική και σημαντική υπηρεσία που παρέχουν τα P&I Clubs στα μέλη τους, δίνοντας τη δυνατότητα στους καπετάνιους να καλέσουν τους τοπικούς τους αντιπροσώπους σε οποιοδήποτε λιμάνι παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα φύσης P&I και για το οποίο επιθυμούν κάποια νομική ή τεχνική συμβουλή ή κάποια σχετική βοήθεια.

Πολύ συχνά οι τοπικοί αντιπρόσωποι των P&I Clubs, πέραν του ότι διαχειρίζονται τα όποια claims εγερθούν σε τοπικό επίπεδο, χρησιμεύουν ως ενδιάμεσοι σε διάφορα προβλήματα που προκύπτουν μεταξύ των καπετάνιων των πλοίων και τους τοπικούς φορείς, όπως οι λιμενικές και αστυνομικές αρχές, το τελωνείο κ.α.⁷⁵.

⁷⁴ Σε κάποια συγκεκριμένα P&I Clubs στο ίδιο βιβλίο περιλαμβάνονται και τα Rules του Club, οπότε φέρουν τον τίτλο "P&I Club List of Correspondents/ Statutes and Rules". Ο τίτλος φυσικά μπορεί να διαφέρει σε κάθε Club.

⁷⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996

1.5. Οι συνεισφορές - πληρωμές των μελών

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά των P&I Clubs που τα ξεχωρίζει και από τους λοιπούς πάροχους ασφαλιστικών καλύψεων της αγοράς είναι το σύστημα πληρωμών από τα μέλη ως αντάλλαγμα της κάλυψης που παρέχεται. Για τα P&I Clubs οι πληρωμές των μελών δεν αναφέρονται ως «ασφάλιστρα» (premium), αλλά ως «εισπράξεις» (calls). Ειδικά για το ζήτημα αυτό, το Marine Insurance Act, 1906, στο εδάφιο 85(2) προβλέπει τα ακόλουθα:

«Οι διατάξεις της παρούσας νομοθετικής πράξης που σχετίζονται με τα ασφάλιστρα δεν εφαρμόζονται στην αλληλασφάλιση, αλλά αντί αυτού, ένα είδος εγγύησης ή άλλου είδους παρόμοιοι διακανονισμοί οφείλουν να συμφωνούνται ως αντικατάσταση του ασφαλιστρού».

Από τα παραπάνω, προφανές γίνεται ότι οι εισπράξεις των P&I Clubs είναι κάτι αντίστοιχο με τα ασφάλιστρα που εισπράττουν οι ασφαλιστικές εταιρίες. Εντούτοις, θα πρέπει να τονισθεί η σχετική τους διαφοροποίηση. Ενώ τα ασφάλιστρα αναφέρονται στην πληρωμή που πραγματοποιείται προς τον ασφαλιστή για να αναλάβει τις προς ασφάλιση ευθύνες, στην περίπτωση των P&I Clubs η αξία νοείται περισσότερο ως ένα είδος «ανταμοιβής» ή «χορηγίας» παρά ως πληρωμή, αφού μέσω αυτής, δεν είναι μόνο το P&I Club που αποδέχεται να αναλάβει ρίσκα, αλλά και ο ίδιος ο πλοιοκτήτης που συμφωνεί να αποκτήσει ευθύνη προς τις όποιες ζημίες των λοιπών πλοιοκτητών - μελών του Club.

Σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των P&I Clubs, τα μέλη οφείλουν να συνεισφέρουν μέσω των πληρωμών τους (calls), όλα τα χρηματικά ποσά εκείνα που είναι αναγκαία σύμφωνα με την Επιτροπή για να καλύψουν τα γενικά έξοδα του Club. Δηλαδή, για να καλυφθούν τα claims και οι δαπάνες οι οποίες είτε έχουν προκύψει ή αναμένεται να προκύψουν σε σχέση με το κάθε ένα ασφαλιστικό έτος⁷⁶.

⁷⁶ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 39

1.5.1. Αποτίμηση αμοιβής, προκαταβολικές και συμπληρωματικές πληρωμές (Advance & Supplementary Calls)

Στις πρώιμες εποχές των P&I Clubs, οι αμοιβές που καλούνταν να καταβάλει ο κάθε πλοιοκτήτης ήταν συνάρτηση των claims που είχαν εγερθεί. Ωστόσο, παρόλο που ένα τέτοιο σύστημα αποτίμησης φάνταζε λειτουργικό εκείνες τις εποχές που το κάθε Club δεν αριθμούσε πολλά μέλη και δεν είχε να αντιμετωπίσει υψηλά διοικητικά έξοδα, για τα σύγχρονα P&I Clubs μία τέτοια μέθοδος φαντάζει ως ένα ουτοπικό και εντελώς ασύμφορο σενάριο.

Πώς όμως υπολογίζεται το συνολικό ποσό που οφείλει να καταβάλει ο πλοιοκτήτης; Η βασική εξίσωση προστάζει ότι οι πληρωμές + εισοδήματα από επενδύσεις = αναγκαία ποσά για claims + έξοδα + ασφάλιστρα επασφάλισης. Όταν υπολογίζεται το ύψος της χρηματικής αμοιβής, τα P&I Clubs οφείλουν να λάβουν υπόψη τους ότι μέσω αυτού θα κληθούν να καλύψουν τα claims που έχουν εγερθεί ενάντια στα μέλη τους, να καλύψουν τα ασφάλιστρα προς τους παρόχους επασφάλισης reinsurance, όπως επίσης και τα έξοδα διαχείρισης του Club αλλά και τις επενδύσεις του.

Το χρηματικό ποσό που θα προκύψει από τη συγχώνευση των παραπάνω παραγόντων πολλαπλασιάζεται με την ολική χωρητικότητα των πλοίων, δηλαδή το τονάζ, για τη διάρκεια της κάλυψης και αυτό ισούται με την τελική αξία του estimated total call, του συνολικού, δηλαδή, ασφαλιστρού.

Το ασφαλιστικό έτος για τα P&I Clubs αρχίζει στις 20 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κατάλοιπο που έχει μείνει από τις απαρχές της ναυτιλίας όταν τέτοια εποχή ξανά επιτρέπονταν η ναυσιπλοΐα στο χώρο της Βαλτικής, αφού τα λιμάνια γίνονταν και πάλι προσβάσιμα έπειτα από το λιώσιμο των πάγων που εμπόδιζαν την πρόσβασή τους από τα πλοία. Φυσικά, ένας επιπλέον λόγος για τον οποίον η 20^η Φεβρουαρίου έχει οριστεί ως ημερομηνία ανανέωσης του ασφαλιστικού έτους είναι ότι δίνει τη χρονική δυνατότητα αναθεώρησης του προηγούμενου οικονομικού έτους και υπολογισμού του οικονομικού προϋπολογισμού του επόμενου. Πριν την έναρξη του κάθε ασφαλιστικού έτους, λοιπόν, οι διαχειριστές του Club θα πρέπει να αποτιμήσουν το αρχείο καταγραφής των απαιτήσεων του κάθε μέλους χωριστά, αυτό που στην ασφαλιστική ορολογία καλείται Loss Record και με βάση αυτό θα αποφασίσουν το ύψος εκ του συνολικού ποσού το οποίο θα καταβληθεί από τους πλοιοκτήτες ως estimated total call. Το Loss Record περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τις

οικονομικές απαιτήσεις και τα claims που έχει προκαλέσει το κάθε μέλος. Με άλλα λόγια, πρόκειται για ένα ιστορικό στοιχείο αναφοράς που περιλαμβάνει το πόσο ο κάθε πλοιοκτήτης έχει «στοιχίσει» σε χρήμα στο P&I Club.

Κατά τη διάρκεια της αποτίμησης του Loss Record πριν την έναρξη της κάθε ασφαλιστικής περιόδου, δεν αντλούνται τα οικονομικά στοιχεία μόνο του τρέχοντος έτους, αλλά πέντε ολόκληρων χρόνων πίσω. Θεωρητικά και όπως πολύ εύκολα μπορεί να γίνει σαφές, οι πλοιοκτήτες – μέλη τα οποία έχουν ένα βεβαρημένο ιστορικό claims προφανώς θα κληθούν να πληρώσουν μεγαλύτερο ασφάλιστρο από τους πλοιοκτήτες εκείνους που δεν «στοίχησαν» πολλά στο Club. Ωστόσο, ακόμη και ένα μέλος με καλό Claim Loss Record μπορεί να κληθεί να αποδεχθεί ένα αυξημένο ποσό ως ασφάλιστρο εξαιτίας του πληθωρισμού ή ίσως του αυξημένου κόστους του reinsurance⁷⁷.

Μέσω αυτής, λοιπόν, της διαδικασίας καθορίζεται το ύψος του συνολικού ασφαλίστρου που θα κληθεί να καταβάλει ο πλοιοκτήτης. Αυτό το ποσό συνήθως καταβάλλεται σε δύο ή ανάλογα με το P&I Club σε τρεις δόσεις οι οποίες αναλογούν σε όλο το ασφαλιστικό έτος. Οι δόσεις αυτές ορίζονται ως Advance Call. Πέραν, όμως αυτού και σύμφωνα με τους κανόνες των P&I Clubs, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να αποφασίσει κατά τη διάρκεια ενός ασφαλιστικού έτους ότι στο επόμενο έτος οι συνεισφορές θα αυξηθούν, σε περίπτωση που τα ποσά δεν επαρκούν.

Από όλες τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται από το τμήμα Underwriting των P&I Clubs για το κάθε μέλος ξεχωριστά, θα οριστεί η συνολική αμοιβή (total estimated call) που θα κληθεί να πληρώσει το κάθε ένα μέλος ξεχωριστά. Το ποσό του advance call ανά τόνο χωρητικότητας πλοίου υπολογίζεται έπειτα με βάση την αναλογία του συνολικού ποσού. Τα Clubs έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν το 100% του συνολικού ποσού προκαταβολικά ως advance call, ή μπορεί να ζητήσουν το 80% ως advance call και το εναπομείναν 20% ως πιθανό supplementary call στο μέλλον.

Όπως προβλέπεται μέσω των κανόνων, υπάρχει η δυνατότητα να απαιτηθούν συμπληρωματικά ποσά (supplementary or additional calls), ενώ συνήθως η Επιτροπή έχει εξαρχής δώσει έναν υπολογισμό του ποσού που ενδέχεται να ζητηθεί ως συμπληρωματικό. Φυσικά, όπως επίσης γίνεται ξεκάθαρο από τους κανόνες, η γνωστοποίηση του υπολογισμού των συμπληρωματικών ποσών που θα ζητηθούν γίνεται, χωρίς να προκαταλαμβάνεται το δικαίωμα της Επιτροπής να αποφασίσει στο

⁷⁷ Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996, σελ. 3

μεσοδιάστημα να απαιτήσει μεγαλύτερο ποσοστό συμπληρωματικής αμοιβής ή χαμηλότερης.

Αυτό που είναι σημαντικό είναι ότι κάθε φορά που κάποιος συγκρίνει τις αμοιβές μεταξύ των διαφόρων P&I Club, θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη του σημαντικούς παράγοντες, όπως η ακρίβεια του υπολογισμού των calls. Εκτός από την ωφέλεια ρευστότητας, κατά τα άλλα ένα μέλος δε θα επωφεληθεί καθόλου σε περίπτωση που ένα Club απαιτήσει το 10% του συνολικού ποσού προκαταβολικά ενώ κάποιο άλλο το 90%. Εξάλλου, είτε προκαταβολικά, είτε εκ των υστέρων, το συνολικό ποσό θα καταβληθεί. Αυτό που είναι ζωτικής σημασίας για τα μέλη του εκάστοτε P&I Club είναι κατά πόσο αυτό είναι ικανό να υπολογίσει με ευστοχία τις συνολικές αμοιβές, ούτως ώστε να καλύπτονται οι όποιες δαπάνες.

Η προκαταβολική αμοιβή μπορεί να φαίνεται φθηνή με βάση τους υπολογισμούς του P&I Club για τις συμπληρωματικές αμοιβές, αλλά στη συνέχεια υπάρχει το ενδεχόμενο να αποδειχθεί ακριβή σε σχέση με ό,τι είχε αρχικά πιστέψει ο πλοιοκτήτης. Κοινή πεποίθηση γενικά αποτελεί ότι οι υψηλές προκαταβολικές αμοιβές αφαιρούν χρήματα από τους πλοιοκτήτες τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν στις διάφορες δραστηριότητές τους μέχρι να τους ζητηθούν ως συμπληρωματικές αμοιβές. Ωστόσο, τα ποσά από υψηλές προκαταβολικές αμοιβές χρησιμοποιούνται από τα Clubs σε επενδύσεις, οι οποίες σε περίπτωση που αυξήσουν τα κέρδη και τα αποθέματα του Club θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μείωση των συμπληρωματικών αμοιβών που θα απαιτηθούν εν τέλει από το Club στο μέλλον⁷⁸.

1.5.2. Αμοιβές λύσης συμβολαίου (Release Calls)

Σε περίπτωση που ένα μέλος αποφασίζει να λήξει τη «συμμετοχή» του ή τη συνεργασία του με ένα P&I Club, το Club συνήθως καθορίζει μία επιπλέον αμοιβή η οποία υπολογίζεται με βάση της ετήσιες συνεισφορές του εν λόγω μέλους, χωρίς να χρειάζεται μέσω αυτής της πρακτικής να περιμένουν μέχρι το κλείσιμο του οικονομικού έτους. Η πληρωμή αυτού του ποσού δίνει τη δυνατότητα στο αποχωρών μέλος να αποδεσμευτεί από μελλοντικές οικονομικές υποχρεώσεις αναφορικά στην

⁷⁸ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 41

περίοδο στην οποία ήταν μέλος του P&I Club. Έτσι, με αυτά ως δεδομένο, οι πληρωμές αυτές ονομάζονται release calls, αμοιβές λύσης συμβολαίου δηλαδή.

Σε περίπτωση απουσίας αυτού του μηχανισμού, το κάθε P&I Club θα είχε την επιπλέον επιβάρυνση του να ανακαλύπτει κάθε φορά τα παρελθόντα μέλη του για να τους ζητήσει τις συνεισφορές τους για κλείσιμο οικονομικών ετών τα οποία μπορεί και να χρονολογούσαν και πέντε έτη πριν. Βέβαια, η πρακτική των release calls δεν απαλλάσσουν τα Clubs από αυτή τη διαδικασία ανέρευσης πρώην μελών τους, αλλά ακόμα και τα ίδια τα πρώην μέλη μέσω αυτού απαλλάσσονται από τις ευθύνες που θα τους αναλογούσαν σχετικά με την περίοδο «ασφάλισής» τους.

2. Η συνεργασία μεταξύ των P&I Clubs. The International Group

2.1. Επασφάλιση - Reinsurance

Μέσα στις σύγχρονες συνθήκες της ναυτιλίας, έτσι όπως έχουν αυτές διαμορφωθεί τις τελευταίες δεκαετίες μεταφέροντας στα P&I Clubs ένα μεγάλο μέρος από τις ευθύνες του πλοιοκτήτη, τα Clubs δε θα μπορούσαν να επιβιώσουν από μόνα τους, χωρίς να στηριχθούν στη «βοήθεια» της επασφάλισης. Δε θα πρέπει, εξάλλου, να λησμονείται το γεγονός ότι οι ευθύνες που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες και οι ενασχολούμενοι με τη ναυτιλία μπορούν να είναι καταστροφικές. Και μιας ευθύνες τέτοιου είδους τυγχάνουν κάλυψης από τα P&I Clubs, φαίνεται εύλογο το γεγονός ότι τα Clubs έχουν ανάγκη από Reinsurance, από επασφάλιση η οποία μεταφράζεται ως η εγγύηση των Clubs ότι θα παράσχουν απεριόριστη κάλυψη και ότι οποιοδήποτε claim, όσο υπέρογκο και αν είναι χρηματικά, θα λάβει άμεση εξόφληση, χωρίς κάτι τέτοιο να σημαίνει και την οικονομική κατάρρευση του εν λόγω P&I Club. Εξάλλου, αυτός είναι και ο λόγος που οι πλοιοκτήτες επιλέγουν να καλύψουν αυτές τις ευθύνες τους μέσω των P&I Clubs.

Όπως έχει ήδη γίνει σαφές και από τα προηγούμενα, σε περίπτωση που το εκάστοτε Club το κρίνει αναγκαίο, έχει το δικαίωμα, έτσι όπως αυτό προβλέπεται και μέσω των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία του, να ζητήσει συμπληρωματικές πληρωμές από τα μέλη του (supplementary calls). Θεωρητικά, το ύψος των συμπληρωματικών αυτών πληρωμών μπορεί να είναι απεριόριστο. Και πράγματι, αυτού του είδους η πρακτική χρησιμοποιούνταν για πολλές δεκαετίες, πριν ακόμα ανακαλυφθεί η επασφάλιση, έτσι όπως είναι γνωστή στις μέρες μας. Ωστόσο, σε περιπτώσεις μεγάλων καταστροφών, η λύση των supplementary calls αποδείχθηκε θανατηφόρα οικονομικά για κάποια καινούρια και αδύναμα μέλη, τα οποία κλήθηκαν να πληρώσουν υψηλά συμπληρωματικά ποσά, αλλά και για κάποια «νεογέννητα» P&I Clubs ακόμη. Η ανάγκη εξεύρεσης μιας πιο άμεσης και αποτελεσματικής λύσης φάνταζε επιβεβλημένη.

Με ποιο τρόπο, όμως, θα πραγματοποιηθεί επασφάλιση κρατώντας χαμηλά το κόστος πληρωμών από τα μέλη του Club; Η απάντηση είναι ότι κάτι τέτοιο φαντάζει εφικτό μόνο σε περίπτωση που η επασφάλιση γίνει αμοιβαία για όλα τα μέλη των P&I Clubs. Με λίγα λόγια, τα P&I Clubs, ή για λόγους ακρίβειας, η μεγαλύτερη

πλειοψηφία των P&I Clubs «συνεταιρίζονται» κατά κάποιο τρόπο μεταξύ τους με σκοπό να επασφαλίσουν το ένα το άλλο σε αμοιβαία βάση, για απαιτήσεις οι οποίες ξεπερνούν το ήδη εξασφαλισμένο ποσό των 7 εκατομμυρίων αμερικάνικων δολαρίων⁷⁹. Αυτή η αμοιβαία δέσμευση μεταξύ των P&I Clubs προς όφελος του κάθε ενός από αυτά και των μελών του, έχει μείνει γνωστό ως το λεγόμενο “Pooling Agreement”, ιδιαίτερη μνεία για το οποίο θα πραγματοποιηθεί στα παρακάτω.

2.2. The International Group

Προτού, όμως καταστεί σαφής η έννοια του Pooling Agreement, αναγκαία κρίνεται η ανάλυση του International Group, ενός συνεταιρισμού που συνενώνει τα περισσότερα και μεγαλύτερα P&I Clubs του κόσμου.



International Group of P&I Clubs

Η βασικότερη λειτουργία του International Group είναι φυσικά η παροχή υπηρεσιών επασφάλισης στα μέλη του, συντονίζοντας τη διαχείριση και τη ρύθμιση του Pooling Agreement. Το μεγαλύτερο μέρος της εργασίας που επιτελείται από το International Group αφορά στον προσδιορισμό των claims τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν ως “Pool Claims”, που μπορούν δηλαδή να λάχουν κάλυψης από τα ποσά του Pool, εξασφαλίζοντας σε κάθε περίπτωση ότι τηρούνται οι κανόνες λειτουργίας του εν λόγω συστήματος. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλη αυτή η πρακτική επασφάλισης ενισχύεται από ένα διεξοδικό πρόγραμμα επασφάλισης που παρέχεται από τη λοιπή ασφαλιστική αγορά, καθαρά για λόγους σιγουριάς. Η όλη αυτή διαδικασία εποπτεύεται από το International Group.

Πέραν των υπηρεσιών επασφάλισης, το International Group προσφέρει και υπηρεσίες εκπροσώπησης, μέσω ενός forum που παρέχει για όλα τα Clubs δίνοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης μίας κοινής πολιτικής μεταξύ τους, αλλά και προώθησης των συμφερόντων των πλοιοκτητών σε σχέση με τις ευθύνες που τυγχάνουν κάλυψης. Το International Group προσφέρει μία αποτελεσματική φωνή εκπροσωπώντας το κάθε ένα P&I Club ξεχωριστά σε διάφορα σημαντικά ζητήματα της αγοράς, όπως για παράδειγμα την υπογραφή των διεθνών συμβάσεων σε συνεργασία με

⁷⁹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 129

διακυβερνητικά σώματα όπως για παράδειγμα τον IMO⁸⁰, το UNCITRAL⁸¹ και το OECD⁸², τις εθνικές κυβερνήσεις και την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και άλλους σχετικούς οργανισμούς της αγοράς, όπως ο ICS⁸³, η INTERTANKO⁸⁴, η BIMCO⁸⁵ και άλλα.

Εκτός όλων των παραπάνω το International Group παρέχει το μέσο ανταλλαγής πληροφοριών για ζητήματα που αφορούν τις όποιες υποθέσεις μεταξύ των P&I Clubs και των μελών τους. Τα θέματα αυτά αφορούν σε γενικά ζητήματα όπως η θαλάσσια μόλυνση από πετρέλαιο, τα εργατικά ατυχήματα, αλλά και θέματα που βρίσκονται στο προσκήνιο, όπως λιμάνια καταφυγίου των πλοίων, μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων και πολλά άλλα η ανάλυση των οποίων ξεπερνάει τους στόχους της παρούσας μελέτης.

2.2.1. Η οργάνωση του International Group (IG)

Το International Group αποτελεί έναν μη εταιρικό σύλλογο και διοικείται από τα μέλη των Clubs – μελών στις συναντήσεις που διοργανώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Προεδρεύεται από έναν εκπρόσωπο των P&I Clubs, ενώ αξίζει να καταγραφεί ότι ο παρών πρόεδρος του είναι ο Peter Spendlove από το West of England Club.

Τα καθημερινά διοικητικά ζητήματα του group διεκπεραιώνονται από τη Γραμματεία που διοικείται από το Γενικό Γραμματέα και από διοικητικούς

⁸⁰ International Maritime Organization, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. (www.imo.org)

⁸¹ Βασικό αντικείμενο της United Nations Commission on International Trade Law είναι ο τομέας του Διεθνούς Δικαίου που αφορά στο παγκόσμιο εμπόριο. Πρόκειται για ένα νομικό σώμα με μέλη από όλο τον κόσμο που ειδικεύεται στην αναδιάρθρωση του παγκόσμιου εμπορικού δικαίου πάνω από 40 χρόνια. Βασική της επιδίωξη είναι ο εκσυγχρονισμός και η εναρμόνιση των νόμων και του δικαίου που αφορά στο παγκόσμιο εμπόριο (www.uncitral.org)

⁸² Organization for Economic Co – operation and development. Οργανισμός που συνενώνει τις κυβερνήσεις χωρών που προωθούν τη δημοκρατία και την παγκόσμια οικονομία σε όλο τον κόσμο. Προωθεί την οικονομική ανάπτυξη, δίνει ώθηση στην απασχόληση, ανεβάζει το παγκόσμιο βιωτικό επίπεδο, παρέχει βοήθεια στις αναπτυσσόμενες χώρες και συνεισφέρει στην άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου. (www.oecd.org)

⁸³ Institute of Chartered Shipbrokers. Ινστιτούτο Ναυλομεσιτών σκοπός του οποίου είναι να προωθήσει τη συνεργασία και το γενικό καλό μεταξύ των ναυλομεσιτών – μελών του. Προωθεί νομοθετικό έργο αναφορικά σε θέματα που άπτονται της δικαιοδοσίας ενός ναυλομεσίτη. (www.ics.org.uk)

⁸⁴ International Association of Independent Tanker Owners. Αποτελεί τη φωνή των ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων και εξασφαλίζει ότι το πετρέλαιο θα μεταφέρεται με ασφάλεια, υπευθυνότητα και με ανταγωνιστικούς όρους. (www.intertanko.com)

⁸⁵ Baltic and International Maritime Council. Πρόκειται για έναν ανεξάρτητο διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό που συνενώνει πλοιοκτήτες, διαχειριστές, πράκτορες και άλλους ενασχολούμενους με την παγκόσμια ναυτιλία. Είναι μη κυβερνητικός οργανισμός και προωθεί τα υψηλά στάνταρτς και την αρμονία σε θεσμικά ναυτιλιακά ζητήματα. (www.bimco.org)

υπαλλήλους. Τα κεντρικά γραφεία του International Group βρίσκονται στο City του Λονδίνου.

Οι δραστηριότητες και το έργο του International Group διεκπεραιώνονται στις συναντήσεις που διοργανώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα για το σκοπό αυτό μέσω υπό – επιτροπών σε κάθε μία από τις οποίες έχει αποδοθεί και μια συγκεκριμένη δραστηριότητα. Μερικές από τις βασικές υπο – επιτροπές του International Group αφορούν τις ακόλουθες δραστηριότητες: πάνελ εκπροσώπων του International Group, λογιστικά Standards, φιλικές λύσεις διαφωνιών, bills of lading, κεφαλαιακή επάρκεια, συνεργασία αναφορικά σε claims, υποχρεωτική ασφάλιση προς τρίτους, επιβεβαίωση μελών, ναυτιλιακή ασφάλεια, εργατικές ασθένειες, εργατικά ατυχήματα, πιλοτάρισμα πλοίου, μόλυνση, pooling agreement, ρυθμιστικά ζητήματα, reinsurance, εκπροσώπηση, ναυαγιαιρέσεις, στάνταρτ των πλοίων, P&I έναντι πολεμικών ευθυνών⁸⁶.

2.2.2. The International Group Agreement

Απαραίτητη για την απρόσκοπτη λειτουργία του International Group κρίνεται η συμπεριφορά όλων των P&I Clubs – μελών κατά τρόπο υπεύθυνο του ενός απέναντι στο άλλο, ούτως ώστε να προλαμβάνονται πιθανές συνθήκες ανταγωνισμού. Σε περίπτωση που ένα P&I Club, για παράδειγμα αποφασίσει να μειώσει το τιμολόγιό του για λόγους ανταγωνισμού, αυτό αυτομάτως θα φέρει επιπτώσεις και σε όλα τα υπόλοιπα μέλη του Group μειώνοντας τη σταθερότητα. Έτσι, με σκοπό τη μείωση του υπέρμετρου ανταγωνισμού μεταξύ των μελών του, το International Group υπέγραψε ένα Σύμφωνο, γνωστό και ως το Σύμφωνο του International Group (International Group Agreement – IGA).

Οι ακριβείς όροι που διέπουν το International Group Agreement είναι πολυάριθμοι και σύνθετοι, η ανάλυση των οποίων ξεπερνάει τους σκοπούς της παρούσας μελέτης. Ωστόσο, αξίζει η αναφορά των πιο χαρακτηριστικών εξ' αυτών.

Το εν λόγω Σύμφωνο λειτουργεί μόνο στην περίπτωση εισόδου νέων μελών και βασικός του σκοπός είναι να εξασφαλίσει ότι ένα πλοίο που είναι ήδη μέλος ενός P&I Club δε θα χρειαστεί να αλλάξει φορέα κάλυψης και να γίνει μέλος ενός άλλου Club επειδή το δεύτερο του προσφέρει χαμηλότερο τιμολόγιο. Επίσης, σε περίπτωση που

⁸⁶ www.igpandi.org

ένα νέο πλοίο αναμένεται να γίνει μέρος ενός στόλου ο οποίος είναι καλυμμένος μέσω ενός συγκεκριμένου P&I Club, τότε κάποιο άλλο P&I Club δεν έχει τη δυνατότητα να προσφέρει χαμηλότερες τιμές, ούτως ώστε να καλύψει το νέο αυτό πλοίο⁸⁷.

Σε γενικές γραμμές ρυθμίζει τον τρόπο σύμφωνα με τον οποίο τα P&I Clubs οφείλουν να αποδέχονται τους πλοιοκτήτες ως μέλη τους και καθορίζει επακριβώς τις πληροφορίες που οφείλουν να ανταλλάσσουν μεταξύ τους κάθε φορά που ένας πλοιοκτήτης ζητά από κάποιο από αυτά προσφορά κάλυψης. Φυσικά, σε περίπτωση που κάποιο Club αποτύχει να συμμορφωθεί με τους όρους του, το Σύμφωνο προβλέπει σχετικές κυρώσεις⁸⁸.

Το 1999 το Σύμφωνο έλαχε της πιο πρόσφατης αναθεώρησής του για να ταιριάζει με τα σύγχρονα δεδομένα.

2.3. The Pooling Agreement

Παρόλο που το κάθε ένα Club δρα και ενεργεί ξεχωριστά από το άλλο, είναι προς όφελος όλων των μελών του International Group να συνενώνονται και να αντιμετωπίζουν μαζικά τους μεγαλύτερους κινδύνους που έχουν θέσει προς κάλυψη.

Η συμφωνία συμμετοχής σε κοινοπραξία, έτσι όπως θα μπορούσε να περιγραφεί η έννοια του Pooling Agreement, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εμπιστοσύνη μεταξύ των P&I Clubs που μετέχουν σε αυτή. Έτσι, το κάθε P&I Club μέλος γνωρίζει ότι ποσά που θα απαιτηθούν πάνω από το όριο των 7 εκατ. Αμερικάνικών δολαρίων που έχει τεθεί, θα δοθούν από το «κοινό ταμείο» που έχει δημιουργηθεί μέσω του International Group, χωρίς να αισθάνονται την ανασφάλεια της προσωπικής τους οικονομικής κατάρρευσης.

Για τη συμμετοχή ενός μέλους στο Pooling Agreement δεν είναι αναγκαία η καταβολή έξτρα ασφαλίστρου εκ μέρους του P&I Club. Φυσικά, το ποσό που μπορεί σε κάθε περίπτωση να τραβηχτεί από το «κοινό ταμείο» του Pooling Agreement δεν είναι άπειρο. Έχει οριστεί ένα ποσό – «ταβάνι», των 30 εκατ. Αμερικάνικών δολαρίων το οποίο και αποτελεί το ανώτατο ποσό που μπορεί να αποδοθεί από το pool για κάποιο claim. Σε περίπτωση, βέβαια, που η χρηματική απαίτηση ξεπερνάει

⁸⁷ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 135

⁸⁸ www.igpandi.org

ακόμα και αυτό το ανώτατο όριο, το υπόλοιπο από τα 30 εκατ. Αμερικάνικα δολάρια καλύπτεται μέσω διαδικασίας επασφάλισης από την ελεύθερη ασφαλιστική αγορά. Όριο χρηματικής αποζημίωσης υπάρχει και στην περίπτωση της επασφάλισης αφού φθάνει μέχρι και το 1,5 δις. Αμερικάνικα δολάρια. Όπως γίνεται εμφανές και από τα παραπάνω, κατά ένα ειρωνικό τρόπο, τα P&I Clubs που επί δεκαετίες «διαφήμιζαν» τον εαυτό τους ως την καλύτερη εναλλακτική λύση ασφάλισης από τους λοιπούς ασφαλιστικούς παρόχους, αναγκάζονται να αναζητήσουν στην ελεύθερη ασφαλιστική αγορά μεγαλύτερα επίπεδα προγραμμάτων επασφάλισης⁸⁹.

Σε περίπτωση που μία χρηματική απαίτηση ξεπεράσει αυτό το υπέρογκο όριο του 1,5 δις. Αμερικάνικα δολάρια, το υπόλοιπο οφείλει να αποδοθεί από το «κοινό ταμείο» του pool και να μοιραστεί μεταξύ των P&I Clubs – μελών σε αντιστοιχία με το τονάζ που το κάθε ένα από αυτά εκπροσωπεί. Φυσικά, για μία τέτοια περίπτωση η οποία δε φαντάζει ουτοπική αρκεί να αναλογιστεί κανείς τα τεράστια ποσά που απαιτούνται έπειτα από μία βύθιση πλοίου και της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος που κάτι τέτοιο θα επιφέρει, κάποια P&I Clubs έχουν προβλέψει το σχηματισμό ενός χρηματικού αποθέματος ειδικό για καταστροφές (catastrophe fund), από το οποίο μπορούν να χρηματοδοτηθούν τέτοιου είδους χρηματικές απαιτήσεις.

Ουσιαστικά, μέσω αυτής της πρακτικής δεν εξασφαλίζεται μονάχα το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την υψηλότερη δυνατή κάλυψη, η οποία στην πραγματικότητα είναι απεριόριστη, αλλά επίσης εξασφαλίζει και σταθερότητα του κόστους σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Αν ο απόλυτος στόχος του P&I Club είναι να παρέχει στα μέλη του κάλυψη δίχως όρια, φαίνεται ότι αυτό το σύστημα του Pooling Agreement είναι προφανώς το πιο αποτελεσματικό μέσο επίτευξής του. Εξάλλου, οποιαδήποτε εναλλακτική κι αν επέλεγε ένα P&I Club, σίγουρα θα υπήρχε κάποιο ανώτατο όριο αποζημίωσης. Οπότε σίγουρα φαίνεται ότι η επασφάλιση μέσω του Pooling Agreement είναι η πιο αποτελεσματική μέθοδος και απεριόριστης κάλυψης και χαμηλού κόστους ταυτόχρονα.

Πέραν της παροχής απεριόριστης κάλυψης σε χαμηλό κόστος, η μέθοδος της επασφάλισης μέσω του Pooling Agreement έχει έναν επιπλέον αντικειμενικό σκοπό, την παροχή της μέγιστης δυνατότητας ασφάλειας σε κάθε έναν πλοιοκτήτη – μέλος του κάθε P&I Club – μέλους του International Group. Τι θα γινόταν, ωστόσο,

⁸⁹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 130

υποθετικά, σε περίπτωση που το σύστημα αυτό αποσαθρώνονταν; Μία άμεση αντίδραση θα ήταν ότι η υπάρχουσα απεριόριστη εμπιστοσύνη μεταξύ των P&I Clubs του Group θα εξαφανίζονταν αυτομάτως. Και αυτό πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό ζήτημα αρκεί κανείς να αναλογισθεί το γεγονός ότι μέσω της εμπιστοσύνης αυτής η αποζημίωση ήταν άμεση και χωρίς την προηγούμενη κάλυψη των ποσών από τους ασφαλιστές που είχαν αναλάβει την επασφάλιση. Αυτό αποτελεί και το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των P&I Clubs σε σχέση με τους ασφαλιστές της αγοράς. Πέραν αυτών, ακόμη μία αναπόφευκτη συνέπεια της κατάρρευσης αυτού του συστήματος θα ήταν η μεγάλη άνοδος του κόστους επασφάλισης, σε περίπτωση που το κάθε ένα P&I Club αποφάσιζε να επασφαλίσει ποσά σε ανεξάρτητους ασφαλιστές της αγοράς. Βέβαια, το πιο σημαντικό όλων, θα ήταν το γεγονός ότι η απεριόριστη και χωρίς όρια κάλυψη θα εξαφανίζονταν μια για πάντα⁹⁰.

Έχει γίνει σαφές ότι η πρακτική του Pooling Agreement παρουσιάζει πολύ σημαντικά πλεονεκτήματα. Το βασικότερο εξ' αυτών είναι η έλλειψη οποιουδήποτε στοιχείου κέρδους σε πρώτο επίπεδο και έτσι η επασφάλιση φαντάζει να προσφέρεται δωρεάν στους ασφαλισμένους. Επιπλέον, εξαιτίας του τεράστιου Tonnage που είναι καλυμμένο μέσω των P&I Clubs του Group και με μέλη που είναι διάσπαρτα σε όλα τα μέρη του κόσμου, το κόστος ενός claim διαμοιράζεται σε ένα μεγάλο αριθμό Clubs και έπειτα σε ένα μεγάλο αριθμό τονάζ, με αποτέλεσμα το τελικό κόστος να φαντάζει μικρό σε κάθε έναν από τους πλοιοκτήτες - μέλη.

Η διανομή των claims μεταξύ των βασικότερων P&I Clubs, πέραν των οικονομικών πλεονεκτημάτων, έχει οδηγήσει και στη δημιουργία ενός πλαισίου ανταλλαγής πληροφοριών πάνω σε συγκεκριμένα είδη claims δημιουργώντας ένα είδος εμπειρίας. Με βάση αυτό, μία από τις βασικές προϋποθέσεις είναι όλα τα P&I Clubs να έχουν παρόμοιους κανόνες ούτως ώστε να δρουν κατά τον ίδιο περίπου τρόπο. Και πράγματι, συχνές είναι οι συναντήσεις μεταξύ των Διαχειριστών των Clubs που μετέχουν στο Pooling Agreement αναφορικά σε νέους κινδύνους υπό ασφάλιση ή την τροποποίηση των ήδη καλυμμένων.

⁹⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 131

2.4 Τα P&I Clubs – μέλη του International Group

Ο αριθμός των P&I Clubs που αποτελούν μέλη του International Group επιδέχεται συνεχώς αυξομειώσεις. Αυτή την περίοδο, τα P&I Clubs που απαρτίζουν το International Group είναι 13 στον αριθμό, ενώ κάποια από αυτά διαθέτουν συνδεδεμένους και θυγατρικούς με αυτά οργανισμούς. Τα εν λόγω P&I Clubs παραθέτονται παρακάτω ονομαστικά, ανάλυση των οποίων θα πραγματοποιηθεί στο επόμενο κεφάλαιο της μελέτης.

1. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
2. Assuranceforeningen Gard
 - (a) (Gard P&I Bermuda)
3. Assuranceforeningen Skuld
 - (a) (Skuld Mutual Protection and Indemnity Association Bermuda Ltd.)
4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
5. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
6. The London Steam – Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
7. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
8. The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
9. The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited
 - (a) The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Europe) Limited
 - (b) The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (London) Limited
 - (c) The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Asia) Limited
10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
 - (a) The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
11. The Swedish Club

12. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
 - (a) United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Limited
13. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxemburg)

3. Τα σύγχρονα P&I Clubs

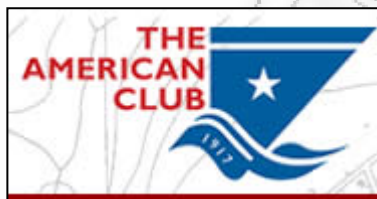
Από τα πρώτα Hull Clubs και την εμφάνιση του πρώτου P&I Club μέχρι και τη σύγχρονη εποχή, τα P&I Clubs ως οντότητες έχουν υποστεί σημαντικές «μεταλλάξεις» ούτως ώστε να ακολουθούν τις σύγχρονες ναυτιλιακές εξελίξεις. Εξάλλου, τα P&I Clubs ως οργανισμοί που παρέχουν κάλυψη σε μία ευρεία γκάμα κινδύνων που αφορούν στους πλοιοκτήτες, δε θα μπορούσαν να κωφεύουν μπροστά στη νέα δυναμική που παρουσιάζει η ναυτιλία στη σύγχρονη εποχή.

Από του κανόνες που τα διέπουν, τους κινδύνους που καλύπτουν, τις εξαιρέσεις κάλυψης, τη δομή, αλλά και τη λειτουργία τους, τα σύγχρονα P&I Clubs ελάχιστη σχέση έχουν με τους «προγόνους» τους.

Παρακάτω ακολουθεί σύντομη περιγραφή των 13 πιο βασικών P&I Clubs που λειτουργούν στις μέρες μας, τα οποία αποτελούν και τα μέλη του International Group.

3.1. The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association

Το The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association ιδρύθηκε το 1917 στη Νέα Υόρκη και έκτοτε αποτελεί το μοναδικό P&I Club που εδρεύει επί Αμερικανικού εδάφους.



Οι καλύψεις που παρέχει και οι όροι ασφάλισης περιέχονται στους Κανόνες που το διέπουν οι οποίοι χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, αυτούς που αφορούν το Protection & Indemnity, το Freight⁹¹, το Demurrage⁹² και το Defense⁹³ και τέλος την κάλυψη των κινδύνων των ναυλωτών. Τα όρια κάλυψης που παρέχει το American Club απεικονίζουν την πολιτική του International Group και των μελών του. Δηλαδή, η κάλυψη αγγίζει το 1 δις Αμερικάνικα δολάρια για claims που αφορούν μόλυνση θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ φτάνει τα 5 δις. δολάρια για τα claims που δεν αφορούν θαλάσσια μόλυνση. Αναφορικά στις καλύψεις και τις εξαιρέσεις κάλυψης

⁹¹ Ναύλος

⁹² Επισταλίες

⁹³ Νομική υπεράσπιση

ακολουθείται η πολιτική και των υπόλοιπων Clubs, αναφορά της οποίας λαμβάνει χώρα σε επόμενο κεφάλαιο της μελέτης.

Το American Club διέπεται από τη νομοθεσία που προβλέπεται μέσω του Insurance Department⁹⁴ της Πολιτείας της Νέας Υόρκης, το οποίο αναγνωρίζεται ευρέως ως μία από τις πιο απαιτητικές αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών, ίσως και ολόκληρου του κόσμου.

Το American Club έχει επιτυχώς συμβάλει στο χτίσιμο της αμερικανικής κληρονομιάς αναφορικά στη δημιουργία ενός διεθνούς ασφαλιστικού φορέα. Η καθημερινή του διαχείριση πραγματοποιείται από της εταιρία Shipowners Claims Bureau Inc. και διαθέτει γραφεία στη Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, τον Πειραιά και τη Σαγκάη. Φυσικά, διαθέτει και ένα ευρύ δίκτυο τοπικών αντιπροσώπων⁹⁵.

3.2. To Assuranceforeningen Gard



Το Assuranceforeningen Gard ιδρύθηκε το 1907 στην σκανδιναβική πόλη Arendal όταν οι ντόπιοι πλοιοκτήτες άρχισαν να νιώθουν την ανάγκη να μειώσουν το κόστος των ναυτικών κινδύνων που αντιμετώπιζαν. Έτσι, επέλεξαν έναν ομοιογενή στόλο που αποτελούνταν από παρόμοιου είδους πλοία, πλοιοκτήτες και εμπόρια και τους προσκάλεσαν να προσυπογράψουν την ίδρυση ενός οργανισμού αμοιβαίας ασφάλισης που θα αφορούσε μόνο ιστιοφόρα πλοία. Η ιδέα τελικά αποδείχθηκε καλή και έτσι το Club συνέχισε να εξασκεί αυτού του είδους τις υπηρεσίες μέχρι και το 1915, όταν απρόθυμα έγιναν δεκτά ως μέλη και οι πρώτοι ιδιοκτήτες ατμόπλοιων. Παρόλ' αυτά, βέβαια, η ιδέα του «έναν για όλους και όλοι για έναν» των ιδρυτικών μελών κατάφερε να επιβιώσει, ενώ τα μέλη δεν ήταν πια γεωγραφικά περιορισμένα όπως κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του Club.

Σταδιακά, το Club άρχισε να αναπτύσσεται και κυρίως ανάμεσα στους δύο παγκόσμιους πολέμους και στα τέλη της δεκαετίας του 1920. Σήμερα, το GARD αντιπροσωπεύει το δεύτερο μεγαλύτερο P&I Club στον κόσμο, αφού καλύπτει το μεγαλύτερο τονάζ και πλοιοκτητών και ναυλωτών και αποτελεί μία βασική δύναμη στη ναυτιλιακή ασφαλιστική βιομηχανία. Αναφορικά στα μέλη του, αυτά

⁹⁴ Το Insurance Department του New York State είναι υπεύθυνο για να εποπτεύει και να συντονίζει όλες τις ασφαλιστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της πολιτείας της Νέας Υόρκης. (www.ins.state.ny.us)

⁹⁵ www.american-club.com

προέρχονται από όλες τις ναυτικές δυνάμεις του κόσμου. Τα δύο τρίτα εξ' αυτών εδρεύουν σε ευρωπαϊκές και κυρίως σκανδιναβικές χώρες, ενώ το υπόλοιπο ένα τρίτο αφορά στα ναυτιλιακά ενδιαφέροντα των υπόλοιπων χωρών, όπως η Ασία και η Αμερική. Αναφορικά στο είδος των ασφαλιζόμενων πλοίων, ποικίλουν από φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, ακτοπλοϊκά, ταχύπλοα, LNG κτλ.

Το GARD έχει βαθμολογηθεί με A⁹⁶ από τους Standard & Poor's⁹⁷ που αποτελεί την καλύτερη βαθμολογία που έχει αποδοθεί ποτέ σε αλληλασφαλιστικό οργανισμό, διαθέτει αποθέματα για ώρα ανάγκης που αγγίζουν τα 430 εκατ. δολάρια, καθώς και κεφάλαια ικανά να καλύψουν claims μέχρι και 1,59 δις. Αμερικάνικα δολάρια.

Εκτός από την προσεκτική επιλογή των πλοιοκτητών και των πλοίων που ασφαλίζουν, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας του το Club καταφέρνει να απαντήσει στις διαφοροποιούμενες ανάγκες των πλοιοκτητών και τις νέες διαμορφούμενες ναυτιλιακές εξελίξεις⁹⁸.

3.3. Assuranceforeningen Skuld



Το Skuld αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους ασφαλιστικούς φορείς της υψηλίου με τεράστια οικονομική δύναμη. Βασικός στόχος του είναι η προσφορά καινοτόμων ασφαλιστικών προϊόντων, ανάμεσα στα οποία και η κλασική P&I κάλυψη. Οι καλύψεις αυτές βρίσκονται, εξάλλου, και στην πρώτη γραμμή των δραστηριοτήτων του Skuld.

Όπως και σε κάθε άλλο P&I Club έτσι και στο Skuld, η κάλυψη αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες κάθε πλοίου – πλοιοκτήτη μέλους. Η κάλυψη περιλαμβάνει κάθε είδους απώλειες αλλά και ευθύνες των μελών του Club απέναντι σε τρίτους. Αναλυτική καταγραφή των γενικών καλύψεων των P&I Clubs, εξάλλου, θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης.

⁹⁶ Σταθερότητα

⁹⁷ Οίκος Αξιολόγησης που παρέχει στους επενδυτές που επιθυμούν να είναι επαρκώς πληροφορημένοι ούτως ώστε να κάνουν σωστές επενδυτικές κινήσεις με βαθμολογίες του κύρους του εκάστοτε οργανισμού, με δείκτες και επενδυτικές έρευνες, αποτίμηση του ρίσκου κτλ.

(<http://www.standardandpoors.com/home/en/us>)

⁹⁸ www.gard.no

Οι καλύψεις του Skuld μπορούν να ληφθούν τόσο από πλοιοκτήτες, όσο και από ναυλωτές ή διαχειριστές πλοίων και σε κάθε περίπτωση κατά την οποία το ασφαλιζόμενο μέλος εμπλέκεται σε μία διαφωνία με τρίτο μέρος, το Skuld θα το προστατεύσει, προσπαθώντας να βρει την καταλληλότερη δυνατή λύση και θα καλύψει τις πιθανές απώλειες⁹⁹.

3.4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited



Το Britannia είναι ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο που διοικείται μέσω των κανόνων που διέπουν το UK Financial Services Authority¹⁰⁰.

Μία Επιτροπή, η οποία αποτελείται από 30 directors, 28 από τους οποίους εκλέγονται από τα μέλη του Club, αποτελεί το βασικό σώμα του Club που καθορίζει τα βασικά ζητήματα που αφορούν στη λειτουργία του. Η καθημερινή διαχείριση πραγματοποιείται μέσω ανεξάρτητης εταιρίας, τη Tindall Riley (Britannia) Limited.

Το Britannia Steam Ship Insurance Association ιδρύθηκε το 1871 ως ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός για ατμόπλοια που προσέφερε κάλυψη σε ρίσκα που αφορούσαν το πλοίο ως κατασκευή και μηχανήματα, αλλά και το ναύλο. Πέντε χρόνια αργότερα, ο Οργανισμός άρχισε να καλύπτει τους κινδύνους των πλοιοκτητών απέναντι σε τρίτους και έτσι το 1886, το Britannia μετατράπηκε σε ένα P&I Club. Το 1899, το Britannia συνενώθηκε με άλλα πέντε P&I Clubs σε ένα Pooling Agreement¹⁰¹ με σκοπό να μοιραστούν μεταξύ τους το κόστος των εξαιρετικά υψηλών σε χρηματικές αποζημιώσεις claims. Ακόμα και στις μέρες μας, τα εν λόγω P&I Clubs καλύπτουν το 90% του παγκόσμιου στόλου και αποτελούν την καρδιά του International Group.

Από το σχηματισμό του Οργανισμού μέχρι και σήμερα, οι καλύψεις που προσφέρει στα μέλη του συνεχώς αναπτύσσονται και αυξάνουν ούτως ώστε να

⁹⁹ www.skuld.com

¹⁰⁰ Αποτελεί έναν ανεξάρτητο μη κυβερνητικό σώμα στο οποίο έχει αποδοθεί θεσμική δύναμη από τη Financial Services and Markets Act 2000. Στρατηγικοί στόχοι του αποτελούν η προαγωγή αποδοτικών, τακτοποιημένων και δίκαιων αγορών, η παροχή βοήθειας στους καταναλωτές λιανικής ούτως ώστε να επιτυγχάνουν καθαρές αγοραπωλησίες αλλά και να βελτιώνει συνεχώς τις δυνατότητες της αγοράς. (www.fsa.gov.uk)

¹⁰¹ Βλέπε παραπάνω

ικανοποιήσει τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες που προκύπτουν από τα διαφορετικού είδους πλοία και τις διαφορετικές ναυτιλιακές δραστηριότητες¹⁰².

3.5. The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association



Το Japan P&I Club είναι ο μοναδικός οργανισμός που εκπροσωπεί την Ιαπωνία στο ασφαλιστικό γίγνεσθαι, τόσο για τα υπερπόντια πλοία, όσο και για τα ακτοπλοϊκά πλοία που εξυπηρετούν την Ιαπωνία. Ιδρύθηκε στις 2 Οκτωβρίου του 1950 σε συμφωνία με τη νομολογία που διέπει τους Οργανισμούς Αλληλασφάλισης και τα λοιπά P&I Clubs που ήδη δραστηριοποιούνταν στο χώρο. Το 1976, το Japan Club γίνεται μέλος του International Group, ενώ το 1989 συμμετέχει για πρώτη φορά και στο Pooling Agreement.

Αναφορικά στις καλύψεις που παρέχει στα μέλη του, αυτές δεν απέχουν από τις στάνταρ καλύψεις που προσφέρουν τα λοιπά P&I Clubs – μέλη του International Group. Εκτός αυτών, βέβαια, παρέχουν καλύψεις που απευθύνονται σε ναυλωτές αλλά και ειδική ασφάλιση για το ναύλο, τις επισταλίες, αλλά και την παροχή νομικής προστασίας στα μέλη του¹⁰³.

3.6. The London Steam – Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited



Το London Club είναι ένα από τα ηγετικά P&I Clubs της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αποτελεί βασικό ιδρυτικό μέλος του International Group και μάλιστα παίζει σημαντικό ρόλο στην προώθηση της συλλογικής δύναμης της ασφαλιστικής βιομηχανίας των P&I Clubs, εκ μέρους της παγκόσμιας ναυτικής κοινότητας.

Το London Club δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα και σε μία ελεγχόμενη ανάπτυξη του μεγέθους του, επιλέγοντας ως μέλη του πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν υιοθετήσει υψηλά στάνταρτ στις ναυτιλιακές δραστηριότητές τους.

¹⁰² www.britanniapandi.com

¹⁰³ www.piclub.or.jp

Η καθημερινή διαχείριση των υποθέσεων που αφορούν στο Club πραγματοποιούνται μέσω της διαχειρίστριας εταιρίας A Bilbrought & Co.Ltd. Διαθέτει γραφεία στο Λονδίνο, όπου είναι και η έδρα του Club, το Χονγκ Κονγκ και τον Πειραιά, τα οποία είναι επανδρωμένα με εξειδικευμένο προσωπικό. Αξίζει να σημειωθεί ότι το συνολικό τονάζ που καλύπτει το London Club ανέρχεται στα 40 εκατ. Gt, εκτός των 11,5 εκατ. Gt νεότευκτων πλοίων, τα οποία καλύπτονται σε αυτό για ναύλα, επισταλίες και νομική κάλυψη. Άξιο αναφοράς ακόμη είναι το γεγονός ότι το Club καλύπτει ένα νεαρό στόλο με το μέσο όρο ηλικίας των καλυμμένων πλοίων να ανέρχεται στα 10 έτη¹⁰⁴.

3.7. The North of England Protecting & Indemnity Association Limited



Το North of England P&I Club αποτελεί και αυτό με τη σειρά του ένα ηγετικό Club στο χώρο της ασφαλιστικής βιομηχανίας παρέχοντας τις υπηρεσίες του σε πλοιοκτήτες από όλο τον κόσμο. Εδρεύει στο Newcastle από το 1860 οπότε και ιδρύθηκε, ενώ διατηρεί γραφεία στο Hong Kong, τον Πειραιά και τη Σιγκαπούρη. Αποτελεί ένα από τα βασικά μέλη του International Group μέσω του οποίου βοηθά στην κατεύθυνση της προστασίας αλλά και της προώθησης της οικονομικής σταθερότητας, αλλά και της βελτιστοποίησης των ασφαλιστικών παροχών εκ μέρους του συνόλου των P&I Clubs – μελών.

Το North of England έχει αξιολογηθεί από το Standard & Poor's με A και οι καλύψεις που παρέχει στους ασφαλιζόμενούς του δε διαφέρουν από τις κλασικές καλύψεις των λοιπών P&I Clubs. Οι ασφαλιζόμενοι του αποτελούν μέλη της «ελίτ» των πλοιοκτητών, οι οποίοι έχουν θέσει υψηλά και ποιοτικά στάνταρ στις ναυτιλιακές δραστηριότητές τους.

Όπως όλα τα P&I Clubs, έτσι και το North of England διοικείται από την Επιτροπή, μέλη της οποίας είναι οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών – μελών. Η διαχείρισή του λαμβάνει χώρα μέσω της North Insurance Management Ltd, η οποία αποτελεί και τη διαχειρίστρια εταιρία, ενώ οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία του αναφέρονται μέσω του UK Financial Services Authority¹⁰⁵.

¹⁰⁴ www.lssso.com

¹⁰⁵ www.nepia.com

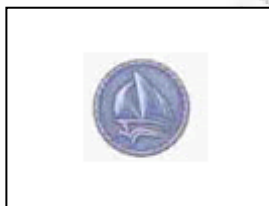
3.8. The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association



Το Shipowners' Mutual P&I Club διαθέτει εμπειρία αιώνων στην παροχή καλύψεων P&I, αφού είναι ένα από τα αρχαιότερα P&I Clubs τα οποία λειτουργούν στις μέρες μας. Η ανάπτυξη του P&I Club έγινε σταδιακά μέσα στα χρόνια παρέχοντας ασφαλιστικές υπηρεσίες σε εκατοντάδες πλοιοκτήτες από όλο τον κόσμο.

Οι ασφαλιστικές καλύψεις ταυτίζονται με ό,τι το σύνολο των P&I Clubs προσφέρουν στην αγορά, ενώ η διοίκησή του πραγματοποιείται μέσω των ιδίων των μελών του, όπως και σε κάθε άλλη περίπτωση P&I Clubs. Η διαχείρισή του πραγματοποιείται μέσω της διαχειρίστριας εταιρίας Shipowners Protection Ltd., η οποία, ωστόσο, σε αντιδιαστολή με όλα τα υπόλοιπα P&I Clubs, δεν είναι μια ανεξάρτητη εταιρία, αλλά ανήκει κατά αποκλειστικότητα στο ίδιο το P&I Club που την έχει ιδρύσει με μοναδικό σκοπό την προσωπική του διαχείριση. Η αποκλειστικότητα αυτή έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη μίας εκτεταμένης εξειδίκευσης και γνώσης των αναγκών των πλοιοκτητών¹⁰⁶.

3.9. The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited



Το Standard P&I Club είναι ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός ο οποίος, όπως και όλα τα P&I Clubs ανήκει στους πλοιοκτήτες – μέλη του και ελέγχεται από την Επιτροπή των μελών του. Το Club ασφαλίζει πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, αλλά και ναυλωτές, έναντι των ευθυνών τους απέναντι σε τρίτους, έτσι όπως αυτές προκύπτουν κατά την επιτέλεση των ναυτικών δραστηριοτήτων τους.

Το Standard P&I Club υπερηφανεύεται για την ποιότητα υπηρεσιών και δραστηριοτήτων των μελών του, αλλά και για τη δυνατότητα παροχής ασφαλιστικών προϊόντων υψηλών προδιαγραφών στα μέλη του, και κυρίως σε περιόδους κρίσης.

Η διαχείριση των καθημερινών υποθέσεων του Club πραγματοποιείται μέσω της εταιρίας Charles Taylor & Co (Bermuda), ενώ γραφεία της λειτουργούν επίσης

¹⁰⁶ www.shipownersclub.com

στο Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη, το Τόκιο, τον Πειραιά και τη Νέα Υόρκη. Το The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited ουσιαστικά αποτελεί τον επικεφαλής του λεγόμενου Standard Group, το οποίο αποτελείται από το Standard Europe, το οποίο έχει ως μέλη του τους πλοιοκτήτες ευρωπαϊκού εδάφους και το Standard Asia, με έδρα τη Σιγκαπούρη που καλύπτει μέλη με έδρα την Ασία και την Ωκεανία. Η οικογένεια του Standard επίσης περιλαμβάνει το Standard London, ένα ανεξάρτητο Club το οποίο ειδικεύεται στην παροχή καλύψεων σε μικρά πλοία που δραστηριοποιούνται σε εθνικά νερά του Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά και σε κοντινά ευρωπαϊκά λιμάνια. Τέλος, μέλος του Standard Group είναι και το Standard War Risks, το οποίο ασφαλίσει βρετανικά πλοία ως προς το κήτος τους, αλλά και για P&I εμπόλεμους κινδύνους.

Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι το Standard μέχρι και την περίοδο συγγραφής της παρούσας μελέτης ασφάλιζε τονάζ 86 εκατ. Gt, ενώ είχε αξιολογηθεί με A από το Standard & Poor's¹⁰⁷.

3.10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited



Το Steamship Mutual Underwriting Association London ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1909 και παρείχε καλύψεις P&I και σχετικά με το ναύλο, τις επισταλίες και τις νομικές καλύψεις μέχρι και το 1974. Από τις 20 Φεβρουαρίου του 1975, οπότε και άρχισε το νέο ασφαλιστικό έτος, η μεγαλύτερη πλειοψηφία των μελών του μεταφέρθηκαν στο Steamship Mutual Underwriting Association Bermuda, το οποίο ιδρύθηκε στη Βερμούδα το 1974 και αντικατέστησε τον προκάτοχό του. Το Steamship Mutual Underwriting Association London, έπειτα από μερικά χρόνια απραξίας, άρχισε να παρέχει και πάλι καλύψεις P&I από τις 20 Φεβρουαρίου του 2003. Τα μέλη του Steamship Mutual Underwriting Association London είναι ταυτόχρονα και μέλη του Steamship Mutual Underwriting Association Bermuda, οπότε επωφελούνται από το λεγόμενο “Steamship Mutual Trust”, ευρέως διαδεδομένο ως “The Trust”, ένα είδος μεταξύ τους κοινοπραξίας.

¹⁰⁷ www.standard-club.com

Κατά τα λοιπά, οι καλύψεις που παρέχει το Steamship Mutual Underwriting Association ακολουθούν την πρακτική όλων των λοιπών P&I Clubs, ενώ αποτελεί μέλος του International Group, συμμετέχοντας ακόμη και στο Pooling Agreement¹⁰⁸.

3.11. The Swedish Club



Το Swedish Club είναι ένα από τα κορυφαία P&I Clubs, με έδρα το Gothenburg της Σουηδίας και με επί μέρους γραφεία σε μερικά από τα στρατηγικά ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Ιδρύθηκε το 1872 και διοικείται κάτω από τον άμεσο έλεγχο των μελών του σε μη κερδοσκοπική βάση, έτσι όπως και όλα τα υπόλοιπα Clubs. Κάθε μέλος του οφείλει να συμμορφώνεται στα υψηλά στάνταρτ που έχει θέσει ως προϋπόθεση κάλυψης.

Οι καλύψεις ταυτίζονται με ό,τι η αγορά των P&I Clubs προσφέρει συνολικά, ενώ ένας από τους βασικούς πρωταρχικούς στόχους που το Board of Directors έχει θέσει, πέραν της παροχής P&I κάλυψης είναι η δημιουργία μίας κοινότητας – δικτύου πληροφόρησης, μέσα στην οποία θα ανταλλάσσονται απόψεις και εμπειρίες αναφορικά στο ναυτικό γίγνεσθαι.

Κατά το παρόν ασφαλιστικό έτος, το Swedish Club καλύπτει 1.206 πλοία, ο μέσος όρος της ηλικίας των οποίων ανέρχεται στα 10,5 έτη. Το συνολικό τονάζ που καλύπτεται ανέρχεται σε 38,9 εκατ. Gt¹⁰⁹.

3.12. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited



Το United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, πιο γνωστό ως UK P&I Club, είναι ένα από τα αρχαιότερα P&I Clubs που βρίσκονται ακόμη σε λειτουργία. Θεωρείται επίσης ο μεγαλύτερος οργανισμός παροχής P&I καλύψεων στον κόσμο. Το UK P&I Club καλύπτει πάνω από 150 εκατ. τόνους πλοίων, αριθμός που μεταφράζεται στο ένα πέμπτο του παγκόσμιου στόλου. Οικονομικά το Club είναι υγιές, έχει βαθμολογηθεί με A από το Standard & Poor's, ενώ τα πλοία – μέλη του

¹⁰⁸ www.simsl.com

¹⁰⁹ www.swedishclub.com

προέρχονται από περισσότερες από 50 χώρες, γεγονός που ενισχύει τον παγκόσμιο χαρακτήρα του.

Ως ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός, το UK Club δεν έχει εξωτερικούς μετόχους ούτε και οικονομικούς δεσμούς με άλλους οργανισμούς. Είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και υπάρχει μόνο προς όφελος των ίδιων των μελών του. Έχοντας, λοιπόν, το χαρακτήρα αυτό ακολουθώντας το μοντέλο λειτουργίας όλων των P&I Clubs, και το UK διοικείται από τα ίδια τα μέλη του μέσω του Board of Directors, ενώ η καθημερινή διαχείρισή του πραγματοποιείται μέσω των Thomas Miller (Bermuda) Ltd., οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των κανόνων που διέπουν το Club. Το UK διατηρεί γραφεία, πέραν την έδρας του στο Λονδίνο, στον Πειραιά, το New Jersey, το San Francisco, το Hong Kong, τη Σιγκαπούρη και την Taiwan¹¹⁰.

3.13. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association



Το West of England Ship Owners Mutual Insurance Association κατέχει ηγετική θέση στο σύνολο των P&I Clubs παρέχοντας τις κλασικές καλύψεις του είδους. Το West of England P&I Club ιδρύθηκε από Βρετανούς πλοιοκτήτες το 1870 και σταδιακά έφτασε να αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα και μεγαλύτερα P&I Clubs.

Καλύπτοντας πάνω από 70 εκατ. τονάζ και εκπροσωπώντας τόσο πλοιοκτήτες, όσο και ναυλωτές, αλλά και διαχειριστές πλοίων, το West of England έχει συνδέσμους με όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ποικιλότητα αυτή των μελών του διαφαίνεται φυσικά και στο Board of Directors, μέλη του οποίου είναι φυσικά εκπρόσωποι από όλες τις προαναφερθείσες κατηγορίες.

Η καθημερινή διαχείριση του Club πραγματοποιείται από τη διαχειρίστρια εταιρία West of England Insurance Services (Luxembourg) SA και διαθέτει γραφεία στο Λονδίνο, το Hong Kong, τον Πειραιά και το Λουξεμβούργο.

¹¹⁰ www.ukpandi.com

4. Οι Γενικές καλύψεις των P&I Clubs

Παρόλο που τα P&I Clubs είναι πολυάριθμα, τόσο τα μέλη του International Group όσο και εκείνα που δεν αποτελούν μέλη του, όπως έγινε σαφές και στα παραπάνω, οι καλύψεις που προσφέρουν προς τα μέλη τους, αλλά ακόμη και οι εξαιρέσεις κάλυψης, παρουσιάζουν μια γενική ομοιομορφία. Μπορεί τα statutes and rules, έτσι όπως ονομάζονται οι κανόνες που διέπουν το κάθε Club, να μην είναι αυτολεξεί τα ίδια σε κάθε ένα P&I Club ξεχωριστά, αφού το κάθε ένα από αυτά ακολουθεί τη δική του πολιτική, ωστόσο η γενική έννοια των καλύψεων παραμένει η ίδια σε όλα τα P&I Clubs.

Οι καλύψεις που παρέχουν στα μέλη τους τα P&I Clubs κάθε άλλο παρά ανέπαφες παρέμειναν στο πέρασμα του χρόνου. Αν συνέβαινε κάτι τέτοιο, τα P&I Clubs θα έχαναν την εξέλιξη της ναυτιλίας αλλά και τις νέες καινοτομίες που συνεχώς προστίθενται ανά τους αιώνες στη «ναυτική περιπέτεια». Θα μπορούσε, ίσως να ισχυριστεί κανείς ότι τα P&I Clubs καλύπτουν οτιδήποτε αφήνει ακάλυπτο κάθε άλλο ασφαλιστικό συμβόλαιο, ή ότι τα P&I Clubs υποδέχονται τα ρίσκα που οι άλλου είδους ασφάλειες αρνούνται να καλύψουν, αλλά ενδεχομένως κάτι τέτοιο να φάνταζε υπερβολικό και ουτοπικό. Ωστόσο, όσο απλουστευμένο και αν ακούγεται κάπως έτσι έχει η πραγματικότητα.

Για την ακρίβεια, μια περιεκτική αλλά και σύντομη περιγραφή της εν λόγω «ασφάλειας» είναι ότι καλύπτει τους πλοιοκτήτες για τις νομικές ευθύνες τους έναντι σε τρίτους, ό,τι και αν αυτό συνεπάγεται. Φυσικά, η ουσιαστική αυτή κάλυψη μεταφράζεται σε πολλούς ξεχωριστούς κανόνες κάλυψης αλλά και εξαιρέσεις αυτής, οι οποίοι και περιγράφουν την πολιτική του εκάστοτε P&I Club. Ωστόσο, ένα βασικό στοιχείο που απαντάται στα απανταχού P&I Clubs, προς όφελος τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ίδιων των P&I Clubs, είναι η «ευκαμψία» που παρουσιάζουν ανά περίπτωση οι αρχές τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της «ευκαμψίας» αυτής είναι το λεγόμενο “Omnibus Rule”, μία διάταξη η οποία εμφανίζεται στη βάση της λίστας των καλυπτόμενων κινδύνων όλων των P&I Clubs, η οποία ουσιαστικά δίνει το δικαίωμα σε κάθε μέλος να υποβάλει απαίτηση προς το Club για κίνδυνο που δεν εκπίπτει μέσω κάποιας δεδομένης αρχής του Club¹¹¹.

¹¹¹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 61

Πέραν όλων αυτών, βέβαια, άξιες αναφοράς είναι οι γενικές καλύψεις που παρέχουν τα P&I Clubs, αλλά και οι εξαιρέσεις αυτών.

4.1. Απώλεια ζωής, τραυματισμός, ασθένεια



Πρόκειται για έναν κίνδυνο στον οποίο ο πλοιοκτήτης εκτίθεται σε καθημερινή βάση μέσω της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου του. Η απώλεια ζωής, ο τραυματισμός ή η ασθένεια μπορεί να αφορά ένα μέλος του πληρώματος ή κάποιον τρίτο, επιβάτη, εάν πρόκειται για πλοίο της επιβατηγού ναυτιλίας, λιμενεργάτη ή κάποιο άλλο

πρόσωπο το οποίο εμπλέκεται με κάποιο τρόπο με το εκάστοτε πλοίο.

Τα P&I Clubs διαφοροποιούν την κάλυψη που προσφέρουν ανάλογα με το υποκείμενο της ασθένειας, του τραυματισμού ή του θανάτου. Τα μέλη του πληρώματος αποζημιώνονται για ζημιές για τις οποίες ο πλοιοκτήτης έχει ευθύνη να επιβαρυνθεί οικονομικά ως αποτέλεσμα τραυματισμού, ασθένειας ή θανάτου ναυτικού που συνέβη κατά τη διάρκεια της εργασίας του εντός του πλοίου ή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους προς και από το πλοίο, κατά την έναρξη ή πέραν της λήξης του συμβολαίου του.

Τα P&I Clubs σε κάθε τέτοια περίπτωση θα καλύψουν τα έξοδα του πλοιοκτήτη για νοσηλεία του ναυτικού σε νοσοκομείο, όλα τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα, τα έξοδα επαναπατρισμού, τους μισθούς ασθενείας αλλά και τα έξοδα κήδευσης σε περίπτωση θανάτου. Επίσης, σε τέτοιες περιπτώσεις καταβάλλονται αποζημιώσεις σε συγγενείς πρώτου βαθμού, ενώ σε περιπτώσεις μερικής ή ολικής αναπηρίας καταβάλλονται αποζημιώσεις στον ίδιο το ναυτικό. Σε γενικές γραμμές, πάντως, τα χρηματικά ποσά που δίνονται από τα P&I Clubs για ανάλογα περιστατικά εξαρτώνται από τα συμβόλαια εργασίας και τις συλλογικές συμβάσεις (ανάλογα με την εθνικότητά τους) που έχουν υπογραφεί μεταξύ των ναυτικών και του πλοιοκτήτη, αφού προηγουμένως έχουν λάβει την έγκριση του P&I Club. Οι διατάξεις των συμβάσεων αυτών ορίζουν τα νόμιμα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται ανά περίπτωση και τα οποία υποχρεούται να καλύψει, εξ' ονόματος της πλοιοκτήτριας εταιρίας, το εκάστοτε P&I Club.

Στις Η.Π.Α., το λεγόμενο Jones Act που τέθηκε σε ισχύ το 1921 ως νομοθετική πράξη, έδωσε το δικαίωμα σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία αμερικανικής σημαίας να μηνύσουν τους εργοδότες τους για τους τραυματισμούς και τις ασθένειες που τυχόν υπέστησαν κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους εντός πλοίου. Η βασική αρχή της ευθύνης σύμφωνα με το Jones Act είναι η έννοια της αμέλειας εκ μέρους του πλοιοκτήτη και σε οποιαδήποτε περίπτωση, ακόμη και η παραμικρή υπόνοια αμέλειας εκ μέρους του, είναι αρκετή για να πείσει ένα αμερικάνικό δικαστήριο ότι υπάρχει ευθύνη του πλοιοκτήτη και ότι οφείλουν να αποδοθούν αποζημιώσεις. Το Jones Act επίσης καθορίζει ότι ο κάθε ναυτικός δικαιούται να έχει εκδίκηση της υπόθεσής του ενώπιον σώματος ενόρκων, γεγονός που αποδεικνύει εύγλωττα ότι οι αποφάσεις, ως επί τον πλείστον, θα είναι υπέρ των ναυτικών. Δεν είναι άλλωστε άγνωστο το γεγονός ότι τα δικαστήρια παγκοσμίως είναι φιλεργατικά. Σταδιακά, η προστασία που παρείχε το Jones Act στους Αμερικανούς ναυτικούς επεκτάθηκε και σε ναυτικούς άλλης εθνικότητας¹¹².

Ωστόσο, η αναγνώριση τέτοιου είδους ευθυνών των πλοιοκτητών έχει οδηγήσει τα P&I Clubs σε μία υπερέκθεση σε απαιτήσεις τέτοιου είδους, αφού φαίνεται ότι αποτελεί κοινή πρακτική η υποβολή απαιτήσεων και η προσφυγή στα εργατικά δικαστήρια με βάση την υπαιτιότητα ή την παράληψη τους, την οποία οι κατηγορούμενοι καλούνται να αποδείξουν. Μάλιστα, άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι αυτού του είδους οι απαιτήσεις, οι οποίες ολοένα και αυξάνονται σε αριθμό, έχουν αποδειχθεί στο πέρασμα του χρόνου να είναι οι πιο κοστοβόρες για τα P&I Clubs. Τα φιλεργατικά δικαστήρια ανά τον κόσμο έχουν ανεβάσει ψηλά τον πήχη των εν λόγω αποζημιώσεων¹¹³.

Χαρακτηριστικό των υψηλών ποσών που συνήθως επιδικάζονται για τέτοιου είδους υποθέσεις αποτελεί το παρακάτω περιστατικό που παρατίθεται ως παράδειγμα.

Πρόκειται για μία υπόθεση που δικάστηκε στα δικαστήρια της δυτικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών. Σύμφωνα με τα γνωστά στοιχεία, ο ανθυποπλοίαρχος ενός πλοίου που έφερε την αμερικανική σημαία αποφάσισε για τους δικούς του λόγους ότι καταδυναστεύονταν από το λοιπό πλήρωμα και έτσι πήρε μία από τις σωστικές λέμβους του πλοίου και κατά τις πρώτες πρωινές ώρες, ενόσω το πλοίο έπλεε χίλια ναυτικά μίλια από τις ακτές των Bahamas, έπεσε στη θάλασσα. Ένα μέλος του

¹¹² Clinton H. Whitehurst, "American domestic shipping in American ships: Jones Act costs, benefits and options", American Enterprise Institute for Public Policy Research, Michigan, 1985, σελ. 17 – 30.

¹¹³ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 66

πληρώματος που είχε βάρδια εκείνη την ώρα κατέθεσε ότι άκουσε τον παφλασμό της θάλασσας κατά την πτώση του, αλλά δεν έδωσε περαιτέρω σημασία. Το επόμενο πρωινό, όταν αποκαλύφθηκε ότι ο ανθυποπλοίαρχος λείπει, ο πλοίαρχος άλλαξε πορεία και προσπάθησε να βρει στη θάλασσα το ναυτικό που έλειπε, ωστόσο χωρίς καμία επιτυχία, οπότε συνέχισε κανονικά το ταξίδι του. Ο ανθυποπλοίαρχος βρέθηκε έπειτα από δύο ημέρες από άλλο διερχόμενο πλοίο και μεταφέρθηκε στο Cardiff του Ηνωμένου Βασιλείου όπου και εξετάστηκε από γιατρό ο οποίος πιστοποίησε ότι ο ναυτικός ήταν σε καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση. Έπειτα, ο ανθυποπλοίαρχος επαναπατρίστηκε ασυνόδευτος στην πατρίδα του την Καλιφόρνια, όπου αμέσως μετά κινήθηκε νομικά ενάντια στην πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου όπου υπηρετούσε για ζημίες του, αναφέροντας ότι υπέστη νευρικό κλονισμό και πνευματική οδύνη από την υποτιθέμενη συμπεριφορά που υπέστη από το λοιπό πλήρωμα πάνω στο πλοίο που εργάζονταν.

Ο πλοιοκτήτης μέσω του P&I Club προσέλαβε δικηγόρους για να ερευνήσουν την υπόθεση. Τα μέλη του πληρώματος αλλά και ο πλοίαρχος κατέθεσαν σχετικά με τα περιστατικά, οι οποίοι παραδέχθηκαν ότι ο ανθυποπλοίαρχος δεν ήταν σε καλή ψυχολογική κατάσταση και είχε αποφασίσει να μην τον τοποθετεί σε χρονικά μεγάλες βάρδιες, ενώ του παρείχε και ηρεμιστικά από το κουτί πρώτων βοηθειών του πλοίου. Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος είχαν διαταχθεί να του συμπεριφέρονται με ευγένεια και συμπάθεια, ενώ γίνονταν όλες οι δυνατές προσπάθειες για να είναι η διαμονή του εντός του πλοίου όσο το δυνατόν πιο ανεκτή. Ο δικηγόρος του ανθυποπλοίαρχου από την άλλη δήλωσε ότι ο πελάτης του ήταν ανίκανος να βρει εργασία πλέον και ότι ο «εφιάλτης» των δύο ημερών στη θάλασσα εντός μίας σωσίβιας λέμβου, χωρίς να είναι σίγουρος ότι θα βρεθεί κάποιο διερχόμενο πλοίο για να τον περισώσει του προκάλεσε ανεπανόρθωτη νοητική και ψυχολογική βλάβη. Η μόνη του δυνατότητα εργασίας πλέον θα ήταν το λούνα παρκ που διατηρούσε ένας θείος του. Με λίγα λόγια θα ήταν ένας ανήμπορος, ενώ ακόμα βρίσκονταν στα νιάτα του, με όλη του τη ζωή μπροστά του, όπως δηλώθηκε από τη γραμμή υπεράσπισής του.

Παρόλα τα «λυπηρά» αυτά γεγονότα η Επιτροπή του P&I Club στην οποία υποβλήθηκε η εν λόγω υπόθεση, δεν φάνηκε να βλέπει με πολύ θετική ματιά την

αξίωση των US\$ 700,000¹¹⁴ τα οποία η πλευρά του αντιπλοίαρχου ζητούσε για το κλείσιμο της υπόθεσης, οπότε προετοίμασε την υπερασπιστική της γραμμή για το δικαστήριο. Ο ναυτικός κλήθηκε να εξετασθεί από ψυχολόγο εντεταλμένο από την πλοιοκτήτρια εταιρία και το P&I Club το οποίο εκπροσωπούσε. Η υπόθεση έλαχε επταήμερης εκδίκασης κατά την οποία δεσπόζουσα σημασία είχαν οι ιατρικές μαρτυρίες. Δύο ψυχίατροι διορισμένοι από τους αντίδικους είχαν δύο διαφορετικές και εντελώς αντικρουόμενες απόψεις σχετικά με το πού και πώς ο άντρας αυτός ξεκίνησε να έχει αυτή την αποκαλούμενη «μανία καταδίωξης». Ο δικός του ψυχίατρος αξίωνε ότι πριν να προσληφθεί στο εν λόγω πλοίο ήταν ένας φυσιολογικός νέος άντρας με μία τελείως φυσιολογική συμπεριφορά και επομένως η συμπεριφορά του πλοίαρχου και του λοιπού πληρώματος ήταν αυτή που τον οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση. Ο ψυχίατρος που είχε οριστεί από την πλευρά του πλοιοκτήτη, από την άλλη, υποστήριξε ότι η διανοητική του κατάσταση προϋπήρχε της εργασίας του στο πλοίο και έχει τις ρίζες της στην παιδική του ηλικία.

Ωστόσο, έπειτα από δίκη επτά ημερών, το σώμα των ενόρκων απένειμε στο ναυτικό αποζημίωση ύψους US\$ 1,650,000, η οποία ακόμη και στις μέρες μας θεωρείται ένα εξαιρετικά υψηλό ποσό αποζημίωσης¹¹⁵. Το παραπάνω περιστατικό είναι χαρακτηριστικό της έκθεσης τόσο του πλοιοκτήτη όσο και του P&I Club σε υπέρογκα ποσά που επιδικάζονται από τα κατά τόπους δικαστήρια, τα οποία με τον καιρό αποδεικνύονται ολοένα και πιο φιλεργατικά.

Πέραν των όσων περιγράφηκαν παραπάνω, άλλα προνόμια που το κάθε μέλος επωφελείται από το P&I Club στο οποίο είναι μέλος για τα ζητήματα πληρώματος και τρίτων είναι η αποζημίωση που ενδεχομένως να χρειαστεί να πληρώσει ένας πλοιοκτήτης στο πλήρωμά του έπειτα από την απώλεια εργασίας από την ολική καταστροφή ενός πλοίου¹¹⁶, οι μισθοί ασθενείας που καταβάλλονται στο ναυτικό κατά τη διάρκεια της νοσηλείας του, η αποζημίωση των εξόδων επαναπατρισμού αλλά και τα έξοδα ταξιδιού του αντικαταστάτη του προς το πλοίο.

¹¹⁴ Αξίζει να σημειωθεί ότι τα περιστατικά αυτά έλαβαν χώρα στη δεκαετία του '70. Ο αναγνώστης μπορεί να μεταφράσει το ποσό της απαίτησης στα σημερινά οικονομικά του ισοδύναμο και να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα.

¹¹⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 65-67

¹¹⁶ Shipwreck unemployment indemnity

4.1.1. Ευθύνες πληρώματος που προκύπτουν μέσω συμβάσεων

Οι πλοιοκτήτες συνήθως υπογράφουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας με ανεξάρτητους ναυτικούς ή με τις σχετικές ενώσεις τους. Αυτού του είδους οι διακανονισμοί συνήθως έχουν τη μορφή συμβολαίων και αναφέρονται όχι μόνο στους όρους πρόσληψης και εργασίας του ναυτικού, όπως οι μισθοί και τα επιδόματα, αλλά και στις αποζημιώσεις που τυχόν οφείλουν να αποδοθούν σε περιπτώσεις ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου.

Οι ευθύνες των πλοιοκτητών που προκύπτουν μέσω τέτοιου είδους συμβάσεων δεν μεταβιβάζονται στα P&I Clubs εκτός και αν οι όροι τους έχουν προηγουμένως λάβει έγκρισή τους. Υπάρχουν τρία είδη τέτοιων συμβολαίων, τα ανεξάρτητα συμβόλαια, τα καταστατικά ναυτικών και οι συλλογικές συμβάσεις.

Τα ανεξάρτητα συμβόλαια υπογράφονται απευθείας από τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή του πλοίου και το ναυτικό, αν και σύνηθες είναι πλέον μέρος του συμβολαίου να αποτελούν και τα γραφεία ευρέσεως εργασίας ναυτικών. Το συμβόλαιο είναι ένα ιδιωτικό έγγραφο με όρους τους οποίους έχουν προηγουμένως συμφωνήσει τα εμπλεκόμενα μέρη. Μπορεί να αφορά ένα μόνο ταξίδι ή μπορεί να αφορά μεγαλύτερη χρονικό περίοδο υπηρεσίας.

Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτείται από τον ισχύοντα νόμο στο κράτος σημαίας να υπογράψει ειδική συμφωνία ή καταστατικό με τους ναυτικούς που προσλαμβάνει, η οποία φέρει ειδική μορφή¹¹⁷.

Πέραν αυτών, κοινή είναι η χρήση των συλλογικών συμβάσεων οι οποίες διαπραγματεύονται μέσω των πλοιοκτητών ή των ενώσεών τους και τις αντίστοιχες εθνικές ενώσεις των ναυτικών¹¹⁸, μερικές εκ των οποίων είναι μέλη της International Transport Workers' Federation¹¹⁹. Το ITF διαθέτει τις δικές του συλλογικές συμβάσεις. Γενικά, οι συλλογικές συμβάσεις παρέχουν λεπτομερείς όρους και προϋποθέσεις απασχόλησης των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων και των αποζημιώσεων μισθών ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου.

¹¹⁷ Όπως είναι για παράδειγμα το Philippines Overseas Employment Contract (POEA) που απαιτείται να υπογράφεται για όλους τους Φιλιππινέζους ναυτικούς. Ανάλογα συμβόλαια απαιτείται να υπογράφονται και για τους ναυτικούς άλλους εθνικοτήτων. (<http://www.poea.gov.ph/>)

¹¹⁸ Όπως για παράδειγμα η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία που δρα εκ μέρους των Ελλήνων Ναυτικών (ΠΝΟ) (www.pno.gr)

¹¹⁹ ITF: Πρόκειται για μία διεθνή ομοσπονδία που συνενώνει επί μέρους εργατικές ενώσεις που δραστηριοποιούνται στη βιομηχανία των μεταφορών. Εκπροσωπεί 751 ενώσεις, περισσότερους από 4,600,000 εργαζόμενους σε 154 χώρες. (www.itfglobal.org)

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέσω των συμβολαίων αυτών ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει ασφάλεια για να καλύψει τις ευθύνες του περί αποζημίωσης των ναυτικών. Στις περισσότερες περιπτώσεις η κάλυψη που παρέχεται μέσω των P&I Clubs είναι αρκετή. Ωστόσο, υπάρχουν συμβάσεις που υποχρεώνουν την αγορά επιπλέον της P&I ασφαλιστικής κάλυψης για τις ευθύνες που προκύπτουν μέσω του πληρώματος¹²⁰.

4.1.2. Θεσμικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από τη Νομοθεσία του κράτους σημαίας

Σε πολλά κράτη σημαίας κυριαρχεί ένα θεσμικό πλαίσιο που προστάζει τα δικαιώματα και τα οφέλη των ναυτικών, με μορφή νομοθετικών πράξεων που αφορούν στην υγεία και την ασφάλεια, τη νομοθεσία περί αποζημιώσεων και την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση που οφείλει να παρέχεται. Σε κάποια κράτη, εντούτοις, όπως για παράδειγμα η Λιβερία και ο Παναμάς, αυτό το θεσμικό πλαίσιο είναι ατροφικό ή εκλείπει εξολοκλήρου¹²¹.

Αυτού του είδους τα θεσμικά πλαίσια γενικά υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες – εργοδότες να παρέχουν ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, να περιορίζουν όσο το δυνατόν τις ώρες εργασίας και να εξασφαλίζουν επαρκείς αποζημιώσεις σε περιπτώσεις ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου¹²².

Τα σχέδια κοινωνικής ασφάλισης, με τη σειρά τους, υποχρεώνουν τους εργοδότες να παρέχουν υποχρεωτική ασφάλιση για την κάλυψη της ασθένειας, του εργατικού ατυχήματος ή του ενδεχόμενου θανάτου του εργαζόμενου τους. Σε πολλές μάλιστα χώρες, η κάλυψη των P&I Clubs θεωρείται επαρκής για το σκοπό αυτό.

Οι θεσμικές διατάξεις ενός συγκεκριμένου κράτους μπορεί να ισχύουν για τον εκάστοτε πλοιοκτήτη σε συνδυασμό με τα μεμονωμένα συμβόλαια που τυχόν έχει υπογράψει μια πλοιοκτητική εταιρία με τους ναυτικούς ή της ενώσεις αυτών. Ο πλοιοκτήτης μπορεί, για παράδειγμα, να επηρεάζεται από τη σχετική νομοθεσία πολλών κρατών, συμπεριλαμβανομένων και των κρατών της σημαίας και του πλοίου, της εθνικότητας των μελών του πληρώματος, της έδρας της εταιρίας, του τόπου όπου κάποιο περιστατικό ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου συνέβη, αλλά και του τόπου

¹²⁰ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996, σελ. 199

¹²¹ Ένας από τους λόγους για τους οποίους οι Χώρες αυτές χαρακτηρίζονται ως Σημαίες Ευκαιρίας στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

¹²² Μπεντενιώτης Μανώλης, «Η Κοινωνική σφάλιση των ναυτικών: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, η ιστορική διαδρομή, η κρίση, η προοπτική», Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2001

όπου υπογράφηκε το συμβόλαιο εργασίας του εν λόγω ναυτικού. Για παράδειγμα, ένας τραυματίας ναυτικός μπορεί να εγείρει νομικές διαδικασίες στις Η.Π.Α. όπου μέσω της Jones Act¹²³ δικαιούται να λάβει μεγαλύτερο χρηματικό ποσό ως αποζημίωση από αυτό που θα του αποδίδονταν ίσως μέσω του συμβολαίου εργασίας του ή από άλλες νομοθεσίες, όπως του κράτους από το οποίο κατάγεται¹²⁴.

4.1.3. Ευθύνες που προκύπτουν από το Εθιμικό Δίκαιο

Σε ορισμένες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Η.Π.Α. και η Κορέα, το σύστημα του Εθιμικού Δικαίου βρίσκεται σε ισχύ ταυτόχρονα με τις νομοθετικές υποχρεώσεις.

Σε μία τέτοια περίπτωση, το Εθιμικό Δίκαιο μπορεί να ξεπεράσει τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη που πηγάζουν μέσω ενός ιδιωτικού συμβολαίου ή μίας συλλογικής σύμβασης. Έτσι, ακόμη και αν ο πλοιοκτήτης έχει πληρώσει τις αποζημιώσεις που ορίζονται μέσω της σύμβασής του, μπορεί να βρεθεί υποχρεωμένος να καταβάλει επιπλέον αποζημίωση, έτσι όπως αυτή ορίζεται από το Εθιμικό Δίκαιο¹²⁵.

4.2. Απώλεια ή ζημία προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος

Το P&I Club θα αποζημιώσει κάθε μέλος του για απαίτηση του πληρώματος από απώλεια ή ζημία που υπέστη προσωπικό του αντικείμενο, ως απόρροια ενός συμβάντος, όπως για παράδειγμα μίας πρόσκρουσης. Ωστόσο, δεν καλύπτεται καμία ευθύνη που τυχόν έχει ο πλοιοκτήτης για απώλεια μετρητών, διαπραγματεύσιμων αξιών, πολύτιμων λίθων και αντικειμένων σπάνιας και βαρύτιμης αξίας, εκτός και αν είχε γίνει προηγουμένως σχετική συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και του P&I Club¹²⁶.

¹²³ Βλέπε σημείωση 110.

¹²⁴ Simon Poland and Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD, Arendal, 1996, σελ. 200

¹²⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 65-67

¹²⁶ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 69

4.3. Επιβάτες

Τα P&I Clubs παρέχουν κάλυψη στα μέλη τους για ρίσκα ή ευθύνες που προκύπτουν από θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια επιβατών που ταξιδεύουν μέσω ειδικού συμβολαίου μεταφοράς, αφού έχει προηγουμένως λάβει σχετικής έγκρισης από το ίδιο το Club που καλύπτει το πλοίο. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα P&I Clubs, όπως ακριβώς και με τα μέλη του



πληρώματος, καλύπτουν τα ιατρικά και φαρμακευτικά έξοδα, τις αποζημιώσεις αλλά και τα έξοδα κηδείας σε περίπτωση θανάτου. Κάλυψη, επίσης, προσφέρεται και για απώλεια ή καταστροφή προσωπικών αντικειμένων, για κόστος επαναπατρισμού σε περίπτωση περιστατικού, αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης δρομολογίου ή αλλαγής λιμένα προσέγγισης του πλοίου.

Σε παρελθόντες εποχές υπήρχε ένας όρος σε κάθε συμβόλαιο μεταφοράς επιβατών και έδινε τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να αποφύγει την ευθύνη σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου ενός επιβάτη. Ο όρος αυτός υπήρχε σε κάθε συμβόλαιο μεταφοράς, που δεν είναι άλλα από τα εισιτήρια, ωστόσο νομικά έχασαν την αξία τους όταν τα αγγλικά δικαστήρια το απέρριψαν ως παράνομο το 1978 με την εισαγωγή του Unfair Contract Terms Act (section 2) η οποία αναθεωρήθηκε το 2003 και σύμφωνα με την οποία προβλέπεται ότι ένα πρόσωπο δε δύναται στηριζόμενο σε οποιονδήποτε όρο συμβολαίου να αποφύγει την ευθύνη που φέρει αναφορικά στο θάνατο ή τον τραυματισμό ανθρώπου η οποία προξενήθηκε από αμέλεια του προσώπου αυτού¹²⁷. Έτσι, με βάση τα παραπάνω, ο ισχυρισμός της αμέλειας είναι το βασικό επιχείρημα για την επιδίκαση οποιασδήποτε υπόθεσης θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη.

¹²⁷ www.johnantell.co.uk/UCTA1977.htm

Εφόσον, λοιπόν, είναι δύσκολο ο πλοιοκτήτης να αποφύγει την ευθύνη, τότε ποιο είναι το όριο της αποζημίωσης που θα κληθεί να καταβάλει στον τραυματία επιβάτη ή στους συγγενείς του θανόντα; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό βρίσκεται στο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει σε αντίστοιχες περιπτώσεις και αναπτύχθηκε τη δεκαετία του '80 για να καλύψει το μέχρι τότε νομοθετικό κενό που υπήρχε. Έτσι, το 1974 τίθεται σε ισχύ η Σύμβαση της Αθήνας (Athens Convention) που αναθεωρήθηκε το 2002 μέσω της οποίας εγκαθιδρύθηκε ένα συγκεκριμένο καθεστώς αναφορικά σε ατύχημα, τραυματισμό ή θάνατο επιβατών, υποχρεώνοντας τους μεταφορείς να θέτουν σε ισχύ σχετικά ασφαλιστικά συμβόλαια και επιτρέποντας στους επιβάτες να απαιτήσουν αποζημιώσεις έπειτα από περιστατικά ατυχημάτων. Το 2002 υπογράφηκε το πρωτόκολλο που αναθεωρεί τη Σύμβαση του 1974 και το οποίο αυξάνει το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου σε SDR¹²⁸ 250,000 ανά επιβάτη. Αξίζει να σημειωθεί ότι το όριο που επέβαλε η αρχική συνθήκη του 1974 ήταν μόλις SDR 46,666. Μάλιστα, γίνεται ιδιαίτερη μνεία σε περιστατικά των οποίων η ευθύνη ξεπερνάει τα SDR 250,000, οπότε και ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος μέχρι ένα ανώτερο όριο ευθύνης που ανέρχεται στα SDR 400,000 ανά επιβάτη. Αντίστοιχα, σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής αποσκευών καμπίνας το όριο ευθύνης ανέρχεται σε SDR 2,250 ανά επιβάτη, στα SDR 12,700 ανά όχημα σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής οχήματος και των αποσκευών που βρίσκονταν εντός αυτού και SDR 3,375 ανά επιβάτη για απώλεια ή καταστροφή άλλου είδους αποσκευών. Έτσι, με βάση τα παραπάνω, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει την ανάλογη ασφάλεια που θα τον καλύπτει μέχρι το προαναφερθέντα όρια¹²⁹.

¹²⁸ Special Drawing Rights (SDR) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Το SDR είναι η αποτίμηση τεσσάρων νομισμάτων, των EUR, JPY, GBP και USD, κατά μία συγκεκριμένη αναλογία. Ο συνδυασμός αυτών των νομισμάτων εξαρτάται από τη διακύμανσή τους. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο εκδίδει σε καθημερινή βάση την αξία του SDR σε πολλά νομίσματα και έτσι δίδεται ένα βοηθητικό εργαλείο για τον υπολογισμό της εκάστοτε αποζημίωσης

¹²⁹ www.maritimelaw.ru

4.4. Ευθύνες απέναντι σε τρίτα άτομα που βρίσκονται εντός του πλοίου

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού εντός του πλοίου βρίσκονται τρίτα άτομα, πέραν του πληρώματος. Μάλιστα, ιδιαίτερα μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έγινε συνήθης πρακτική των πλοιοκτητικών εταιριών να επιτρέπουν στους καπετάνιους και τους αξιωματικούς του πλοίου να παίρνουν μαζί τους τις συζύγους και τα παιδιά τους, κυρίως σε μεγάλα και πολύμηνα ταξίδια. Αρχικά, οι πλοιοκτήτες σε κάθε τέτοια περίπτωση υποχρέωναν τις συζύγους και τα παιδιά να υπογράφουν συμφωνητικά με τα οποία δήλωναν ότι η εταιρία του πλοίου ουδεμία ευθύνη θα έφερε σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου αυτών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή τους υποχρέωνε να κάνουν ασφάλειες ζωής. Με το πέρασμα του χρόνου όμως και καθώς έγινε συνήθης πρακτική οι σύζυγοι των αξιωματικών να τους ακολουθούν στα μεγάλα ταξίδια, τα P&I Clubs άρχισαν να προσφέρουν κάλυψη σε αυτά, όπως ακριβώς και στα μέλη του πληρώματος¹³⁰.

Έτσι, τα P&I Clubs καλύπτουν οποιαδήποτε ευθύνη του πλοιοκτήτη προκύπτει από τραυματισμό, ασθένεια ή θάνατο, αλλά ακόμη και απώλεια ή καταστροφή προσωπικού αντικειμένου τρίτου προσώπου πέραν του πληρώματος που βρίσκεται εντός του πλοίου. Βασική προϋπόθεση για να ισχύσουν τα παραπάνω είναι το τρίτο πρόσωπο να είναι στενός συγγενής του πληρώματος και το P&I Club να γνωρίζει εκ των προτέρων την ύπαρξή του εντός του πλοίου.

Πέραν από τα συγγενικά πρόσωπα των μελών του πληρώματος, τα τρίτα άτομα που βρίσκονται εντός του πλοίου κατά τη διάρκεια ταξιδιού μπορεί να είναι προσωπικό της πλοιοκτήτριας εταιρίας, πιλότοι, λιμενικοί, εκπρόσωποι των ναυλωτών ή των ιδιοκτητών του φορτίου, λαθρεπιβάτες, εκπρόσωποι αγοραστών κ.α.¹³¹

¹³⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 70

¹³¹ Simon Poland and Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD, Arendal, 1996, σελ. 239 - 241

4.5. Ευθύνες απέναντι σε τρίτους που δε μεταφέρονται με το πλοίο

Πέραν όσων αναλύθηκαν παραπάνω, οι πλοιοκτήτες βρίσκονται υπεύθυνοι απέναντι σε τυχόν τραυματισμό, ασθένεια ή θάνατο και για τρίτα άτομα τα οποία δεν αποτελούν μέρος των «ταξιδιωτών» του πλοίου, αλλά ευρίσκονται εντός αυτού κατά τη διάρκεια της παραμονής του στα διάφορα λιμάνια. Επομένως, τα P&I Clubs καλύπτουν τις ευθύνες των πλοιοκτητών για αποζημιώσεις και ιατρικά έξοδα που προκύπτουν από τέτοια περιστατικά, αρκεί η ευθύνη αυτή των πλοιοκτητών να πηγάζει από ισχύοντα συμβόλαια εργασίας μεταξύ των μερών.

Πρόκειται για έναν ξεχωριστό κανόνα που διέπει τη λειτουργία των P&I Clubs, ο οποίος αναφέρεται στα άτομα εκείνα τα οποία έχουν προσληφθεί για τη διαχείριση του πλοίου και του φορτίου και τους αναγνωρίζει ότι δικαιούνται αποζημίωσης σε περίπτωση τραυματισμού τους σε περίπτωση που αποδειχθεί η σχετική ευθύνη του πλοίου και της πλοιοκτήτριας εταιρίας λόγω πράξης, παράληψης ή ελαττώματος του πλοίου ή του διαχειριζόμενου φορτίου.



Τα άτομα που περιλαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία αφορούν λιμενεργάτες, εκφορτωτές, επισκέπτες του πλοίου, ατζέντηδες, επιθεωρητές κτλ.

Οι νομικές διαδικασίες που μπορεί να ξεκινήσουν με αφορμή τέτοια περιστατικά συνήθως πηγάζουν από την ισχύουσα νομοθεσία που περιγράφεται στα συμβόλαια εργασίας που υπάρχουν μεταξύ των μερών. Και φυσικά, δεν υπάρχουν συμβόλαια μεταξύ των πλοιοκτητών και του κάθε ενός από τους λιμενεργάτες για παράδειγμα, αλλά υπογράφονται συνήθως μεταξύ πλοιοκτητών και της εργοδοτικής εταιρίας που έχει στη δούλεψή της ομάδα εργατών.

Σε ορισμένα κράτη, όπως για παράδειγμα στις Η.Π.Α., η νομοθεσία που σχετίζεται με τις απαιτήσεις τραυματισμού και θανάτου εκφορτωτών και λιμενεργατών είναι πολύ ανεπτυγμένη. Στις περισσότερες περιπτώσεις, για να εγερθεί απαίτηση που θα ευσταθεί στο δικαστήριο θεωρείται αναγκαία η δυνατότητα ισχυρισμού αμέλειας εκ μέρους του πλοιοκτήτη, του πλοίου ή του πληρώματός του. Στις Η.Π.Α., επίσης, υπάρχει σε ισχύ η Harbor Workers' Compensation Act (LHWCA) η οποία πέραν των άλλων παρέχει μία κάποια νομική αποκατάσταση

στους εργάτες ενάντια στους πλοιοκτήτες των οποίων η αμέλεια οδηγεί σε τραυματισμούς ή ακόμη και σε θανάτους. Μάλιστα, το Ανώτατο Δικαστήριο των Η.Π.Α. έχει περιγράψει την υποχρέωση των πλοιοκτητών απέναντι στους εργάτες, υπό την ασπίδα της LHWCA ως μία «λογική φροντίδα», υποχρεώνοντας τους πρώτους να φροντίζουν ούτως ώστε το πλοίο και ο εξοπλισμός του να είναι σε καλή κατάσταση, να προειδοποιούν τους εργάτες για πιθανούς κινδύνους και να παίρνουν κάθε δυνατό προληπτικό μέτρο, ούτως ώστε να αποφεύγονται τα ατυχή περιστατικά κλπ.¹³²

4.6. Έξοδα παρέκκλισης πορείας

Η παρέκκλιση πορείας, εννοώντας τη γεωγραφική αλλαγή πορείας του πλοίου από αυτή που αρχικά είχε οριστεί, δικαιολογείται μόνο για την περίπτωση σωτηρίας ζωής στη θάλασσα, για άλλους ανθρωπιστικούς λόγους ή για τη σωτηρία ασθενούς ή τραυματισμένου που βρίσκεται εντός του πλοίου και πρέπει επειγόντως να παρακολουθηθεί από γιατρό στη στεριά.

Με βάση τα παραπάνω, γίνεται σαφές ότι τα P&I Clubs καλύπτουν όλα τα επιπλέον κόστη, όπως πετρέλαια, ασφάλεια, μισθούς, προμήθειες, λιμενικά έξοδα κτλ που θα προκύψουν από μία παρέκκλιση πορείας η οποία συνέβη εξαιτίας της ύπαρξης αρρώστου ή τραυματία εντός του πλοίου, ή εξαιτίας προσπάθειας ανεύρεσης στη θάλασσα ενός ναυτικού που έχει εξαφανισθεί, για προσέγγιση λιμένα όπου θα ανέβει στο πλοίο ο αντικαταστάτης τραυματία ή αρρώστου ναυτικού¹³³.

¹³² Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996, σελ. 242 – 247

¹³³ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996, σελ. 248 - 249

4.7. Λαθρεπιβάτες, πρόσφυγες και διασωθέντες στη θάλασσα



Οι συνθήκες ζωής αλλά και οι πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες ωθούν τους κατοίκους ορισμένων τριτοκοσμικών χωρών να ζητούν την ευκαιρία μίας καλύτερης ζωής σε ανεπτυγμένες χώρες. Έτσι, σε ορισμένα κράτη, δεν αποτελεί σπάνιο γεγονός η είσοδος λαθρεπιβατών στο πλοίο, εν αγνοία

φυσικά του πληρώματος.

Τα P&I Clubs οφείλουν να καλύψουν όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από την ύπαρξη λαθρεπιβατών, προσφύγων ή διασωθέντων εντός του πλοίου, αλλά μέχρι το ποσό εκείνο για το οποίο είναι νομικά υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης. Τα έξοδα αυτά περιλαμβάνουν τη διατήρηση των ατόμων αυτών πάνω στο πλοίο μέχρι το επόμενο λιμάνι στο οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί ο επαναπατρισμός τους, τα έξοδα του επαναπατρισμού τους, τα έξοδα φύλαξης τους πάνω στο πλοίο, αλλά και τα έξοδα διαμονής τους στο λιμάνι, τα διοικητικά έξοδα για την έκδοση των σχετικών ταξιδιωτικών εγγράφων κτλ.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι ως λαθρεπιβάτης νοείται το άτομο εκείνο που κρυφά μπαίνει στο πλοίο με σκοπό να τον μεταφέρει στο επόμενο λιμάνι. Πρόσφυγας θεωρείται εκείνος που λόγω φόβου ότι θα διωχθεί εξαιτίας της φυλής, της εθνικότητας ή των πολιτικών και θρησκευτικών του πεποιθήσεων δεν επιθυμεί να μείνει στη χώρα του και αποφασίζει να μεταναστεύσει σε άλλη. Τέλος, διασωθείς είναι εκείνος ο οποίος σώθηκε στη θάλασσα από το εν λόγω πλοίο και παραμένει σε αυτό μέχρι τον επαναπατρισμό του¹³⁴.

¹³⁴ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996, σελ. 250 - 253

4.8. Διάσωση ζωής

Σε περίπτωση διάσωσης μέλους του πληρώματος από άλλο διερχόμενο πλοίο το P&I Club υποχρεούται να καλύψει τα ποσά που νομίμως δικαιούνται να καταβληθούν στους διασώστες, αρκεί τα ποσά αυτά να μην επιστρέφονται από τους H&M ασφαλιστές του πλοίου, ή τους ασφαλιστές του φορτίου.

Ο γενικός κανόνας που ισχύει σχετικά με τη διάσωση ζωής στη θάλασσα υπαγορεύει ότι σε περίπτωση που ένα άτομο εθελοντικά¹³⁵ σώσει περιουσία ή ζωή από κίνδυνο στη θάλασσα, νομικά δικαιούται να λάβει αμοιβή, ανάλογη της επιτυχίας της προσπάθειάς του. Αυτό ορίζεται τόσο από το Εθιμικό Δίκαιο, όσο και από λοιπές νομοθετικές πράξεις¹³⁶.

Ο διασώστης μπορεί να επιβάλει τα δικαιώματά του σε πιθανή διασωθείσα περιουσία γιατί γενικά τα άτομα τα οποία διασώθηκαν δεν είναι προσωπικά υπεύθυνα για την καταβολή αμοιβής διάσωσης. Μέσω της σχετικής Σύμβασης των Βρυξελών (1910), ο διασώστης ανθρώπινης ζωής δικαιούται ένα σημαντικό μέρος της αποζημίωσης που θα καταβάλλονταν στο διασώστη της περιουσίας¹³⁷.

Συνήθως, ταυτόχρονα με τη διάσωση ανθρώπινων ζωών πραγματοποιείται και διάσωση περιουσίας, δηλαδή του πλοίου ή/ και του φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση, οι ιδιοκτήτες της διασωθείσας περιουσίας πληρώνουν την αμοιβή διάσωσης και των ανθρώπινων ζωών.

Συνήθως σε περιστατικά έκτακτης ανάγκης υπογράφεται συμβόλαιο μεταξύ του ιδιοκτήτη του πλοίου που είναι σε κίνδυνο και των διασωστών. Ωστόσο, σε περιστατικά που δεν έχει υπογραφεί σχετική συμφωνία τίθεται σε ισχύ ή η νομοθεσία του κράτους σημαίας ή της χώρας στα χωρικά ύδατα της οποίας έλαβε χώρα το περιστατικό. Για παράδειγμα, το δίκαιο της Αγγλίας προβλέπει ότι σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί διάσωση ζωής από πλοίο αγγλικής σημαίας, είτε σε πλοία που πλέουν σε βρετανικά χωρικά ύδατα, οι διασώστες ζωής δικαιούνται αμοιβής από τους

¹³⁵ Σύμφωνα με τη Brussels Salvage Convention 1910 (article 11) και του International Convention on Salvage, London, 1989 (article 10), ο πλοίαρχος κάθε πλοίου έχει ρητή υποχρέωση να παράσχει βοήθεια σε οποιονδήποτε βρίσκεται σε κίνδυνο ή έχει χαθεί στη θάλασσα. Παρόλα αυτά, η ύπαρξη αυτού του καθήκοντος δεν εμποδίζει τον οποιονδήποτε να ισχυριστεί ότι η διάσωση έγινε εθελοντικά ούτως ώστε να δικαιούται να καταβληθεί σχετική αμοιβή.

(<http://www.admiraltylawguide.com/interconv.html>),

(<http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1989.html>)

¹³⁶ Kennedy, W., "Law of Salvage", σελ. 223 - 260

¹³⁷ The Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea που υπογράφηκε στις Βρυξέλες στις 23 Σεπτεμβρίου 1910 και έχει μείνει γνωστή ως The Brussels Salvage Convention. 1910.

ιδιοκτήτες του πλοίου στο οποίο συνέβη το ατυχές περιστατικό και του φορτίου. Αυτό ισχύει ακόμα και σε περίπτωση που η περιουσία δεν κατάφερε να σωθεί καθόλου.

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει τεθεί σε ισχύ κάποιο σχετικό συμβόλαιο, το δίκαιο που διέπει το συμβόλαιο αυτό καθορίζει τον τρόπο καταβολής των εν λόγω αμοιβών. Η πιο γνωστή μορφή τέτοιου είδους συμφωνία είναι το Lloyd's Standard Form of Agreement, που είναι γνωστή ως LOF 90 (Lloyd's Open Form) και μέσω αυτού παρέχεται το καθεστώς που καθορίζει το ποσό της αποζημίωσης που θα καταβληθεί στους διασώστες. Η πρώτη του εμφάνιση απαντάται το 1800 και είναι πιθανώς η πιο διαδεδομένη σχετική συμφωνία σε ολόκληρο τον κόσμο της ναυτιλίας. Διοικείται από το Lloyd's Salvage Arbitration Branch του οποίου αποκλειστικός ρόλος είναι να παράσχει ένα έγκριτο και ασφαλές νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο το LOF θα μπορεί να λειτουργήσει κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο. Το LOF συνοδεύεται από τα Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (LSSA)¹³⁸.

Πέραν των προαναφερθέντων, τα P&I Clubs παρέχουν κάλυψη όχι μόνο σε περίπτωση διάσωσης, αλλά και προσπάθειας διάσωσης, ακόμη και αν δεν στέφθηκε με επιτυχία, για τη διάσωση των μελών του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων πιλότων, επιβατών και λοιπών που πιθανώς βρίσκονταν εντός του πλοίου¹³⁹.

4.9. Ευθύνες φορτίου

Εφόσον η βασική λειτουργία ενός πλοίου κατά τη διάρκεια της οικονομικής του ζωής είναι η μεταφορά φορτίου από τα λιμάνια προέλευσης προς τους τόπους προορισμού, δε θα μπορούσε να προκαλέσει έκπληξη το γεγονός ότι η καταστροφή και η απώλεια του φορτίου είναι οι μεγαλύτερες κατηγορίες απαιτήσεων που χειρίζονται τα P&I Clubs.



¹³⁸ www.lloyds.com

¹³⁹ Simon Poland and Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD, Arendal, 1996, σελ. 254 - 256

Εντούτοις, τα νομικά καθεστώτα που ισχύουν αναφορικά στο φορτίο απέχουν πολύ από την ομοιομορφία, δημιουργώντας έτσι πολυπλοκότητα στο χειρισμό τους.

Όπως γίνεται σαφές, η λεπτομερής ανάλυση των νομικών ζητημάτων που άπτονται των απαιτήσεων που σχετίζονται με το φορτίο ξεπερνά τους στόχους της παρούσας μελέτης. Ωστόσο, παρακάτω επιχειρείται μία περιληπτική σύνοψη του ζητήματος.

Στις απαιτήσεις που εγείρονται με αντικείμενο το φορτίο, ιδιαίζουσας σημασίας είναι οι βασικές αρχές που διέπουν τη δια της θαλάσσης μεταφορά των αγαθών. Επομένως, αναγκαία θεωρείται η παράθεση και η επεξήγηση κάποιων χρήσιμων όρων, οι οποίοι παίζουν σημαντικό ρόλο στο χειρισμό αντίστοιχων Claims.

4.9.1. Τα ναυλοσύμφωνα

Τα ναυλοσύμφωνα, όπως είναι γνωστό, αποτελούν ένα είδος «συμβολαίου» μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη, τα οποία ορίζουν το πλοίο, το ταξίδι, το φορτίο και την ποσότητά του, τη χρονική περίοδο της ναύλωσης, το ναύλο που θα πληρωθεί για τη μεταφορά και άλλες πτυχές του ταξιδιού.

Τρία είναι τα βασικά είδη ναυλοσυμφώνων τα οποία έχουν ευρεία χρήση στις δια της θαλάσσης μεταφορές:

- Voyage Charter
- Time Charter
- Bareboat Charter

Φυσικά, υπάρχουν και διάφορες παραλλαγές των παραπάνω μορφών ναυλοσυμφώνων. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή εξαρτώνται από τους ακριβείς όρους που περιλαμβάνονται εντός αυτών. Όσο μεγαλύτερος είναι ο έλεγχος που ασκεί ο ναυλωτής στη λειτουργία του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η ευθύνη του σε περίπτωση που προκύψει κάποιο πρόβλημα. Σε γενικές γραμμές, το συμβαλλόμενο μέρος που έχει αναλάβει μέσω συγκεκριμένου όρου του ναυλοσύμφωνου ένα ορισμένο καθήκον, το μέρος αυτό θα φέρει και την αποκλειστική ευθύνη του καθήκοντος αυτού.

Φυσικά, το είδος του ναυλοσύμφωνου και οι ειδικοί όροι που το διέπουν παίζουν αποφασιστικό ρόλο στο χειρισμό των P&I Claims που σχετίζονται με το φορτίο και για αυτό το λόγο μεγάλη σημασία δίνεται σε αυτό κάθε φορά που ανακύπτει μία απαίτηση εξαιτίας shortage, damage ή loss φορτίου.

4.9.2. *Ta Bills of Lading*

Τα Bills of Lading (Bs/L) αντικατοπτρίζουν εννοιολογικά τη φορτωτική, αφού θεωρούνται αποδείξεις ενός συμβολαίου και του γεγονότος ότι το φορτίο φορτώθηκε στο πλοίο από το λιμάνι φόρτωσης, αναγράφοντας το λιμάνι προορισμού αλλά και τον παραλήπτη του.

Οι νομικές πτυχές των φορτωτικών είναι αρκετά πολύπλοκες, καθώς επίσης και συγχέουσες και ως αυτού οδηγούν συνήθως σε αντιδικίες. Η αιτία αυτής της πολυπλοκότητας έγκειται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει μία κοινή διεθνής νομοθεσία που να διέπει το δίκαιο των φορτωτικών. Παρ' όλη τη σχετική προσπάθεια που έχει γίνει προς αυτή την κατεύθυνση, η κίνηση «ενοποίησης» του δικαίου των φορτωτικών σε παγκόσμιο επίπεδο δεν έχει μέχρι σήμερα αποδώσει μία θετική και αποτελεσματική έκβαση. Όπως θα συζητηθεί διεξοδικότερα και παρακάτω, στις μέρες μας ισχύουν τρία νομικά συστήματα. Εντούτοις, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός κρατών τα οποία έχουν αναπτύξει κάποιες εναλλακτικές αυτών των συστημάτων, όπως επίσης και κάποια άλλα κράτη τα οποία έχουν το δικό τους σχετικό σύστημα το οποίο μπορεί να διαφέρει αρκετά από τα υπόλοιπα εν ισχύ. Φυσικά, υπάρχει πάντα η περίπτωση κάποιο κράτος να έχει κυρώσει και θέσει σε ισχύ κάποιο από τα τρία αυτά νομικά συστήματα, αλλά η διερμηνεύσή του να είναι εντελώς διαφορετική από αυτή κάποιου άλλου.

Στη σύγχρονη του μορφή το Bill of Lading επιτελεί τρεις βασικές λειτουργίες, οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά:

- Το B/L είναι ο τίτλος κυριότητας των αγαθών που περιγράφει. Αυτή η λειτουργία δίνει το δικαίωμα στον παραλήπτη να παραλάβει τα αγαθά. Με άλλα λόγια, το B/L είναι ένα διαπραγματεύσιμο εργαλείο που συμπεριλαμβάνει το δικαίωμα της κυριότητας των αγαθών.
- Το B/L αποτελεί μαρτυρία και απόδειξη των όρων και των συνθηκών του συμβολαίου μεταφοράς μεταξύ του μεταφορέα και του ναυλωτή ή του κατόχου του B/L.

- Το B/L επίσης αποτελεί απόδειξη για το ναυλωτή, υπογεγραμμένη από το μεταφορέα, που επιβεβαιώνει ότι τα αγαθά παρελήφθησαν προς μεταφορά από ένα συγκεκριμένο πλοίο και προς ένα δεδομένο προορισμό. Επίσης, γενικά περιέχει πληροφορίες αναφορικά στην ποσότητα, την ποιότητα και την κατάσταση των αγαθών όταν φορτώθηκαν στο πλοίο. Σε περίπτωση που υπάρχουν κάποιες εμφανείς ατέλειες στα αγαθά, θα πρέπει να καταγραφεί στο B/L με συγκεκριμένες και σχετικές παρατηρήσεις. Τότε, το B/L χαρακτηρίζεται “qualified” ή “unclean”. Στην αντίθετη περίπτωση, αν δηλαδή δεν εισαχθεί καμία παρατήρηση, τότε το B/L χαρακτηρίζεται ως “clean”. Εκδίδοντας ένα “clean” B/L, ο μεταφορέας εκφράζει ότι το φορτίο ήταν σε φανερή καλή κατάσταση εξωτερικά όταν παραλήφθηκε από τον πωλητή¹⁴⁰.

Στα Bs/L περιέχονται αλλά και υπονοούνται μια σειρά από δεσμεύσεις, όπως:

- Ένας γενικός και κυρίαρχος όρος, ενσωματώνοντας τα Hague ή Hague and Visby Rules
- Μία λίστα των εξαιρούμενων κινδύνων για τους οποίους ο μεταφορέας δε θα θεωρείται υπεύθυνος
- Ένας όρος ελευθερίας σύμφωνα με τον οποίο ο μεταφορέας δύναται να αποκλίνει της αρχικής πορείας σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις
- Το ποσό κράτησης του μεταφορέα επί της αξίας του φορτίου, για περιπτώσεις γενικής αβαρίας.
- Έναν όρο που ενσωματώνει τα York – Antwerp Rules¹⁴¹
- Το Δίκαιο που διέπει τη φορτωτική κ.α¹⁴².

¹⁴⁰ Stephen Mills, “Bills Of Lading. A guide to Good Practice”, North of England P&I Association, Newcastle, 2005, σελ. 13 - 25

¹⁴¹ Οι York-Antwerp Rules για πρώτη φορά δημοσιοποιήθηκαν το 1890 και έκτοτε τροποποιήθηκαν πολλές φορές, με πιο πρόσφατη το 1994. Αποτελούν το καλύτερο παράδειγμα εφαρμογής των συμφωνιών που επιτυγχάνονται μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς θέτουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους στις περιπτώσεις αβαρίας. Πολλές φορές, προκειμένου να σωθεί το πλοίο και μαζί και οι ναυτικοί από κάποιο σημαντικό κίνδυνο, κρίνεται απαραίτητη η θυσία μέρους ή ολόκληρου του φορτίου που μεταφέρεται από το συγκεκριμένο πλοίο. Το κόστος της ζημιάς μοιράζεται ανάλογα, μεταξύ των μερών, για την αποζημίωση του ιδιοκτήτη του φορτίου. Αυτός ο κανόνας της γενικής αβαρίας, όπως και οι διάφοροι τρόποι εφαρμογής του, περιγράφονται από τους York-Antwerp Rules, οι οποίοι κανόνες διασφαλίζουν την ομοιομορφία και καθορίζουν τα πλαίσια των ευθυνών και των δικαιωμάτων των συσχετιζόμενων μερών.

Οι York-Antwerp Rules αναφέρονται σχεδόν σε όλα τα είδη φορτωτικών, συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς (contracts of Affreightment) και ναυτιλιακά ασφαλιστικά συμβόλαια. Οι συγκεκριμένοι κανόνες προσπαθούν να καλύψουν πολλές κατηγορίες δαπανών που σχετίζονται με το πλήρωμα, τις φόρτο εκφορτωτικές διαδικασίες, απαραίτητες για την ασφαλή συνέχιση και ολοκλήρωση του ταξιδιού. (<http://www.jus.uio.no/lm/cmi.york.antwerp.rules.1994/doc.html>)

¹⁴² Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

4.9.3. Το Διεθνές Νομοθετικό Πλαίσιο

4.9.3.1. The Hague Rules

Όπως έγινε σαφές και στα παραπάνω, το δίκαιο που διέπει τις δια της θαλάσσης μεταφορές δε τύγχανε ενιαίας αποδοχής από το παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι, γεγονός που είχε οδηγήσει σε βασικά προβλήματα ερμηνείας του νόμου. Σε μια προσπάθεια επίτευξης ενός ποσοστού ομοιομορφίας αναφορικά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μεταφορέων αλλά και των άλλων με τη ναυτιλία εμπλεκόμενων μερών, το International Law Association¹⁴³ προχώρησε σε μία σειρά από σχετικές συναντήσεις οι οποίες έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920. Αυτές οι συναντήσεις οδήγησαν στη διάσκεψη της Χάγης που έλαβε χώρα το 1924, από την οποία υιοθετήθηκε η Διεθνής Συνθήκη για την Ενοποίηση ορισμένων κανόνων που σχετίζονται με τα Bills of Lading, που είναι κοινώς γνωστά ως Hague Rules.

Οι κανόνες αυτοί, που δεν εφαρμόζονται στα ναυλοσύμφωνα, εκτός κι αν ειδικός όρος αυτών προβλέπει κάτι τέτοιο, έτυχαν ευρείας αποδοχής. Εντούτοις, ορισμένα κράτη, προχώρησαν σε μία σειρά από προσαρμογές όταν τα ενσωμάτωσαν στη δική τους εθνική νομοθεσία.

Ο βασικός σκοπός θέσπισης των Hague Rules ήταν η τυποποίηση, εντός συγκεκριμένων ορίων βέβαια, των δικαιωμάτων αυτών που κατείχαν στα χέρια τους τα Bills of Lading σε σχέση με τα δικαιώματα των πλοιοκτητών. Αυτή η προσπάθεια οδήγησε σε μία τάση που ακολουθήθηκε από τα δικαστήρια, στις περισσότερες δικαιοδοσίες, προσπαθώντας να ερμηνεύουν τα Rules αυτά όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφα. Ωστόσο, τα Hague Rules δεν είχαν εξ αρχής σχεδιασθεί για να αποτελέσουν ένα περιεκτικό και επαρκή Κώδικα που σκοπό θα είχε να ρυθμίζει όλες τις πτυχές της μεταφοράς των αγαθών μέσω της θαλάσσης. Τουναντίον, αναπτύχθηκαν απλώς για να θέσουν κάποιον έλεγχο σε ορισμένες πτυχές που μέχρι

¹⁴³ Το International Law Association (ILA) ιδρύθηκε στις Βρυξέλλες κατά το 1873. Βασικός σκοπός της ίδρυσης του σύμφωνα με το καταστατικό λειτουργίας του είναι «η μελέτη, η αποσαφήνιση και η ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου, τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημοσίου, αλλά και η περαιτέρω ανάπτυξη της παγκόσμιας κατανόησης και σεβασμού απέναντι στο διεθνές δίκαιο. Το ILA έχει συμβουλευτικό ρόλο, ως ένας διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός, με έναν αριθμό εξειδικευμένων γραφείων των Ηνωμένων Εθνών. Οι δραστηριότητες του ILA οργανώνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο που υποβοηθείται από την αρχηγική γραμματεία, με έδρα το Λονδίνο. Αριθμεί περίπου 3,700 μέλη τα οποία προέρχονται από όλα τα μέρη του πλανήτη και ποικίλουν από απλούς δικηγόρους, ακαδημαϊκούς, κυβερνητικά συστήματα απονομής δικαιοσύνης, νομικούς, ειδικούς από διάφορες οικονομικές σφαίρες, αλλά και εκπροσώπους από διάφορους οικονομικούς ή μη κλάδους, όπως η ναυτιλία. (www.ila-hq.org)

πρότινος τα εμπλεκόμενα μέρη ετύγχαναν πλήρους ελευθερίας. Με άλλα λόγια, η πλέον σημαντική επίδραση της θέσπισης των Hague Rules ήταν η «απαγόρευση» του μεταφορέα να αθετήσει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του. Αντίστοιχα, ο μεταφορέας απέκτησε δεδομένα δικαιώματα, περιορισμούς, αλλά και χρηματικές επανορθώσεις.

Τα Hague Rules σχεδιάστηκαν έτσι ώστε να επιβάλλουν στο μεταφορέα την υποχρέωση να μεταφέρει το φορτίο με προσοχή, ασκώντας την πρέπουσα επιμέλεια έτσι ώστε να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο, κατά την έναρξη του ταξιδιού. Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι έχουν παρθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε το πλοίο να είναι αξιόπλοο, ακόμη και αν κάποια κατάσταση αναξιοπλοοίας κατάστρεψε το φορτίο μετά την έναρξη του ταξιδιού, ο μεταφορέας θα αθωωθεί¹⁴⁴. Η ευθύνη καταστροφής ή απώλειας του φορτίου μπορεί επίσης να αποφευχθεί αν αποδειχθεί εκ μέρους του μεταφορέα ότι ίσχυε μία από τις παρακάτω εξαιρέσεις που θέτουν τα Hague Rules:

- Φωτιά, εκτός και αν προκλήθηκε εκούσια για το συμφέρον του πλοιοκτήτη
- Κίνδυνοι της θαλάσσης
- Act of God (υπονοώντας θεομηνίες)
- Πράξεις πολέμου
- Πράξεις δημοσίων κινδύνων
- Σύλληψη, περιορισμό ή δήμευση του πλοίου μέσω νομικών διαδικασιών
- Περιορισμοί καραντίνας
- Πράξεις ή παραλήψεις των φορτωτών, των ιδιοκτητών του φορτίου, ή των εκπροσώπων τους
- Απεργίες, ανταπεργίες, διακοπές, ή περιορισμοί εργασίας, οποιαδήποτε κι αν είναι η αιτία που τις προκαλεί
- Διατάραξη της τάξης ή κοινωνικές ταραχές
- Διάσωση ή προσπάθεια διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
- Απώλεια ή καταστροφή που προκαλείται από ενυπάρχουσα βλάβη ή από ατέλεια στην ποιότητα των αγαθών
- Μη ικανοποιητική συσκευασία

¹⁴⁴ Stephen Mills, "Bills Of Lading. A guide to Good Practice", North of England P&I Association, Newcastle, 2005, σελ. 13 - 25

- Άδηλο ελάττωμα του φορτίου το οποίο δεν ανακαλύφθηκε λόγω πρέπουσας επιμέλειας
- Οποιαδήποτε άλλη αιτία η οποία δεν οφείλεται σε λάθος του μεταφορέα, ή των εκπροσώπων του, αλλά το βάρος της απόδειξης βαραίνει το πρόσωπο που έχει εγείρει απαίτηση¹⁴⁵.

Η δικαιοδοσία αλλά και η συζήτηση της σημασίας και του σκοπού των παραπάνω εξαιρέσεων είναι ένα ζήτημα με τεράστιες προεκτάσεις, των οποίων η ανάλυση ξεπερνά τους σκοπούς της παρούσας μελέτης.

4.9.3.2. Τα Hague – Visby Rules

Κατά το 1963, πραγματοποιήθηκε μία ακόμη Διάσκεψη κατά την οποία η Comite Maritime International (CMI)¹⁴⁶ διατύπωσε έναν αριθμό από προτεινόμενες τροποποιήσεις στα Hague Rules. Οι προτεινόμενες αυτές αλλαγές ενεκρίθησαν από τη CMI σε μία συνάντηση που έλαβε χώρα στο Visby της Σουηδίας, εξ' ου και έλαβαν την ονομασία Visby Amendments. Οι τροποποιήσεις έγιναν αντικείμενο περαιτέρω ανάλυσης σε μία διπλωματική σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες κατά το 1968, οπότε και υιοθετήθηκαν ως πρωτόκολλο των Hague Rules. Το Πρωτόκολλο τροποποίησης της Διεθνούς Συνθήκης για την Ενοποίηση συγκεκριμένων κανόνων του Δικαίου που διέπει τα Bills of Lading (Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading), γνωστό και ως Hague – Visby Rules, υπογράφηκε το 1968 αλλά τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιούνιο του 1977. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι έλαβε ευρείας, αν και όχι παγκόσμιας, αποδοχής.

Οι τροποποιήσεις ακολουθούν τη μορφή των Hague Rules με κάποιες ωστόσο διαφοροποιήσεις¹⁴⁷. Μία από τις βασικότερες αλλαγές που έφεραν τα Hague – Visby Rules ήταν η αύξηση του ορίου ευθύνης με ανώτατο ύψος αποζημίωσης κατά

¹⁴⁵ Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD, Arendal, 2002

¹⁴⁶ Η Comite Maritime International είναι ένας μη κυβερνητικός διεθνής οργανισμός, αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι να συνεισφέρει μέσω των δραστηριοτήτων του στην ενοποίηση του ναυτικού δικαίου σε όλες του τις πτυχές. Η CMI ιδρύθηκε επισήμως κατά το 1897 και θεωρείται ο αρχαιότερος διεθνής οργανισμός στο ναυτιλιακό χώρο. Παρόλο που η ίδρυσή του ακολούθησε αυτή του ILA, εξακολουθεί να θεωρείται πρωτεργάτης στον τομέα του, μιας και ήταν ο πρώτος ο οποίος καταπιάστηκε αποκλειστικά με ναυτιλιακά νομικά ζητήματα. (www.comitemaritime.org)

¹⁴⁷ Stephen Mills, “Bills Of Lading. A guide to Good Practice”, North of England P&I Association, Newcastle, 2005, σελ. 13 - 25

συσκευασία ή ανά μονάδα προϊόντος σε 10,000 Poincare Francs¹⁴⁸ ανά μονάδα ή σε 30 Francs ανά κιλό, όριο το οποίο είναι κυρίως ευνοϊκό για τους φορτωτές. Κατά το 1979, ένα επιπλέον πρωτόκολλο υιοθετήθηκε στα Hague – Visby Rules αναφορικά στη φόρμουλα των αποζημιώσεων. Μέσω αυτού, ένας νέος τρόπος υπολογισμού τέθηκε σε ισχύ, ο οποίος χρησιμοποιεί τα Special Drawing Rights (SDR) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και έτσι έληξε πλέον η προβληματική χρήση των Poincare Francs. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο εκδίδει σε καθημερινή βάση την αξία του SDR σε πολλά νομίσματα και έτσι δίδεται ένα βοηθητικό εργαλείο για τον υπολογισμό της εκάστοτε αποζημίωσης¹⁴⁹.

4.9.3.3. Τα Hamburg Rules

Το σύστημα των Hague και Hague – Visby Rules έγινε αντικείμενο επισταμένης μελέτης από το United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)¹⁵⁰ κατά τα τέλη της δεκαετίας του '60.

Αιτία της περαιτέρω μελέτης των Rules ήταν ο μεγάλος αριθμός ερωτημάτων που είχαν εγερθεί αναφορικά στην εφαρμογή και την ερμηνεία τους. Αρχικά, κάποια κράτη εξέφρασαν την άποψη ότι οι τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ με τα Hague – Visby Rules δεν βοήθησαν επαρκώς στο να αναγάγουν το δίκαιο που αφορά τις δια της θαλάσσης μεταφορές σε ένα σύγχρονο επίπεδο. Επιπλέον, ένας μεγάλος αριθμός κρατών, κυρίως στον αναπτυσσόμενο κόσμο, έκριναν ότι η λίστα των εξαιρέσεων ευθύνης δε ήταν αποδεκτή για εκείνες. Τα κράτη αυτά πίστευαν και εξέφραζαν την άποψη ότι κάποιες από τις εξαιρέσεις ήταν είτε περιττές, αφού αφορούσαν περιστατικά τα οποία δεν ήταν αποδόσιμα προς το σφάλμα του μεταφορέα, είτε αδικαίωτα, αφού έθεταν εκτός ευθύνης το μεταφορέα για πράξεις ή παραλήψεις οι

¹⁴⁸ Νομισματικός τύπος που συνδέεται με το χρυσό. Ωστόσο, η χρήση του έχει εγείρει ερωτήματα αναφορικά στο κατά πόσο θα έπρεπε να είχε χρησιμοποιηθεί η επίσημη αξία ή η τιμή της αγοράς.

¹⁴⁹ www.imf.org/external/np/tre/sdr/drates/0701.htm

¹⁵⁰ (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Ιδρύθηκε το 1964 ως μόνιμο ενδοκυβερνητικό σώμα και αποτελεί ένα βασικό όργανο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, απασχολούμενο με θέματα που αφορούν το εμπόριο, τις επενδύσεις και την ανάπτυξη. Βασικό σκοπός της ύπαρξής του είναι η βελτιστοποίηση των συνθηκών διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου και της ανάπτυξης αντίστοιχων ευκαιριών για τις αναπτυσσόμενες χώρες, βοηθώντας τις προσπάθειές τους να εισαχθούν με ίσους όρους στην παγκόσμια οικονομία. Η δημιουργία του βασίστηκε στο ενδιαφέρον των αναπτυσσόμενων χωρών να εισαχθούν στον κόσμο του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και στις τεράστιες διαφορές που χωρίζουν τα ανεπτυγμένα από τα αναπτυσσόμενα έθνη. Εδρεύει στη Γενεύη της Ελβετίας και αριθμεί 191 κράτη – μέλη. (<http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068>)

οποίες όφειλαν να είναι ζητήματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του ίδιου του μεταφορέα. Με άλλα λόγια, αυτό που τα κράτη αυτά εξέφρασαν ήταν ότι ορισμένες διατάξεις των κανόνων αυτών ήταν άδικες εις βάρος των φορτωτών, δικαιώνοντας τους μεταφορείς.

Προτάθηκε ακόμη ότι το αντικείμενο του σύγχρονου ορίου ευθύνης του μεταφορέα θα έπρεπε να διευρυνθεί πέραν της παραδοσιακής «tackle – to – tackle» περιόδου, που περιλάμβανε το χρόνο από τη φόρτωση και ολοκληρώνονταν με το τέλος της εκφόρτωσης, ούτως ώστε να περιλαμβάνει και τη στιγμή που ο μεταφορέας ή ο εκπρόσωπός του αναλαμβάνουν τον έλεγχο του φορτίου, μέχρι και την οριστική παράδοσή του στον παραλήπτη, στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Δε θα πρέπει να παραληφθεί ότι βασική πρόταση εκ μέρους των κρατών ήταν ότι δε θα έπρεπε πλέον να επιτρέπεται στους μεταφορείς να εισάγουν δικαιοδοτικές παρατηρήσεις στα Bills of Lading, με βασικό επιχείρημα ότι τέτοιου είδους παρατηρήσεις εμποδίζουν τους παραλήπτες ή τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να εγείρουν απαιτήσεις. Με βάση όλες τις παραπάνω ανησυχίες που εκφράστηκαν, λοιπόν, η UNCTAD αιτήθηκε από τη United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)¹⁵¹ να λάβει υπόψη της αυτά τα δεδομένα και να σχεδιάσει ένα προσχέδιο μίας ανανεωμένης συνθήκης.

Το προσχέδιο που ετοιμάστηκε από τη UNCITRAL ήταν το αντικείμενο ενός συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο έλαβε χώρα στο Αμβούργο το 1978. Αποτέλεσμα του συμβουλίου αυτού ήταν η υπογραφή της Συνθήκης σχετικά με τις δια της θαλάσσης μεταφορές (1978), γνωστό και ως Hamburg Rules. Με δεδομένο ότι αυτή η νέα συνθήκη έφερε σημαντικές αλλαγές στο ήδη καθιερωμένο νομικό σύστημα, η ανάπτυξή της και φυσικά και η εφαρμογή της υπήρξε κατά πολύ αμφισβητήσιμη και αντιφατική. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να τεθεί σε εφαρμογή το Νοέμβριο του 1992, οπότε και 20 μόνο κράτη την κύρωσαν, 14 χρόνια έπειτα από την αρχική υπογραφή της. Επιπλέον, μέχρι και σήμερα δε τυγχάνει ευρείας αποδοχής.

Σύμφωνα με τα Hamburg Rules:

¹⁵¹ Βασικό αντικείμενο της United Nations Commission on International Trade Law είναι ο τομέας του Διεθνούς Δικαίου που αφορά στο παγκόσμιο εμπόριο. Πρόκειται για ένα νομικό σώμα με μέλη από όλο τον κόσμο που ειδικεύεται στην αναδιάρθρωση του παγκόσμιου εμπορικού δικαίου πάνω από 40 χρόνια. Βασική της επιδίωξη είναι ο εκσυγχρονισμός και η εναρμόνιση των νόμων και του δικαίου που αφορά στο παγκόσμιο εμπόριο (www.uncitral.org)

- Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα επεκτείνεται και καλύπτει τη χρονική στιγμή κατά την οποία ο μεταφορέας αποκτά τον έλεγχο του φορτίου μέχρι και τη χρονική στιγμή κατά την οποία το φορτίο παραδίδεται στο λιμάνι εκφόρτωσης
- Ισχύουν μόνο στα συμβόλαια μεταφοράς και τα Bills of Lading. Τα charterparties εξαιρούνται
- Ο μακρύς κατάλογος των εξαιρέσεων για ευθύνη απώλειας και καταστροφής του φορτίου, έτσι όπως προβλέπονταν από τα προηγούμενα Rules, περιορίστηκε κατά πολύ. Σύμφωνα με τα Hamburg Rules, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή καταστροφή του φορτίου, ακόμα και για καθυστέρηση παράδοσης αυτού, εάν το περιστατικό που οδήγησε στην απώλεια, καταστροφή ή καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου έλαβε χώρα, ενόσω το φορτίο βρισκόταν στα χέρια του μεταφορέα. Ο μεταφορέας μπορεί να αποφύγει την ευθύνη μόνο αν καταφέρει να αποδείξει ότι εκείνος και οι εκπρόσωποί του έλαβαν κάθε δυνατό μέτρο αποφυγής του εκάστοτε περιστατικού και των συνεπειών του. Ο όρος αυτός, ωστόσο, αφήνει πολλά περιθώρια ερμηνείας, δημιουργώντας νομικά προβλήματα σε αντίστοιχες υποθέσεις.
- Ο μεταφορέας είναι επίσης υπεύθυνος για απώλεια ή καταστροφή φορτίου το οποίο δε μεταφέρθηκε σύμφωνα με την αρχική συμφωνία με το φορτωτή¹⁵².

Αξίζει να σημειωθεί ότι και τα τρία παραπάνω Rules βρίσκονται σε ισχύ. Αναφορικά στο ποιο από τα τρία θα χρησιμοποιηθεί ανά περίπτωση, εξαρτάται από το ποιο έχει κυρώσει η κάθε χώρα.

¹⁵² Arthur Sparks, "Steel preshipment surveys, a guide to good practice", Loss Prevention Guides, North Of England P&I Club

4.9.4. Η κάλυψη του φορτίου μέσω των P&I Clubs

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και στα παραπάνω, οι απαιτήσεις που εγείρονται αναφορικά στα μεταφερόμενα φορτία αναπαριστούν τη μεγαλύτερη κατηγορία claims που διαχειρίζονται από τα P&I Clubs, τόσο σε όγκο όσο και σε κόστος.

Τι είδους προστασία προσφέρουν όμως τα P&I Clubs αναφορικά στη μεταφορά του φορτίου; Δύο είναι τα βασικά σημεία της εν λόγω κάλυψης:

1. Τα P&I Clubs καλύπτουν ευθύνη για απώλεια, έλλειμμα, καταστροφή ή άλλη ευθύνη η οποία προκύπτει από μη σωστό τρόπο εκ μέρους του πλοιοκτήτη φόρτωσης, διαχείρισης, στοιβασίας, μεταφοράς, διατήρησης, εκφόρτωσης, διανομής του φορτίου.
2. Τα Clubs επίσης καλύπτουν ευθύνη για απώλεια, έλλειμμα, καταστροφή ή άλλη ευθύνη αναφορικά στο φορτίο που μεταφέρεται με άλλο μέσο εκτός του πλοίου, μόνο σε περίπτωση που η ευθύνη του πλοιοκτήτη αναγνωρίζεται μέσω μίας σχετικής φορτωτικής¹⁵³.

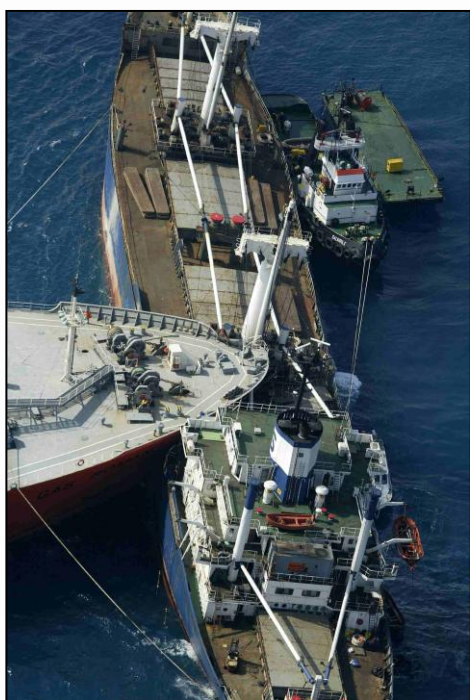
Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι τα P&I Clubs καλύπτουν τα μέλη τους με δεδομένο ότι η διαχείριση του πλοίου και των δραστηριοτήτων του κατά τη φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση πραγματοποιείται με συνετό και υπεύθυνο τρόπο. Με βάση αυτό, οποιαδήποτε απόδειξη μη συνετού ή παράλογου τρόπου διαχείρισης του πλοίου οδηγούν σε απώλεια της εν λόγω κάλυψης. Επιπλέον, τα P&I Clubs προσφέρουν κάλυψη όχι μόνο σχετικά με απώλεια, έλλειμμα ή καταστροφή του φορτίου, αλλά επίσης και για άλλες ευθύνες του πλοιοκτήτη, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν ακόμη και οικονομική καταστροφή ενός άλλου ατόμου.

Σαφές επίσης οφείλει να γίνει ότι τα Clubs καλύπτουν ευθύνες οι οποίες προκύπτουν από παραβίαση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη σχετικά με το φορτίο. Οι ευθύνες αυτές συνήθως αναφέρονται σε συμβόλαια όπως τα Charterparties, τα Bills of Lading κτλ. Ωστόσο, όπως ξεκαθαρίζεται και μέσω των Rules που διέπουν τα P&I Clubs, η κάλυψη προσφέρεται μόνο για ευθύνες φορτίου που προκύπτουν από διεθνώς αναγνωρισμένους νόμους που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η ευθύνη αυτή περιορίζεται, προς το παρόν, στα

¹⁵³ Simon Poland and Tony Rooth, "GARD Handbook on P&I Insurance", GARD, Arendal, 1996

νομικά standards που έχουν τεθεί από τα Hague, τα Hague – Visby και τα Hamburg Rules, τα οποία οφείλουν να ενσωματωθούν στα συμβόλαια μεταφοράς. Επιπλέον ευθύνες δεν καλύπτονται, εκτός και αν κάποιο P&I Club μεμονωμένα έχει αποφασίσει να προσφέρει αντίστοιχη επιπλέον κάλυψη¹⁵⁴.

4.10. Πρόσκρουση με άλλο πλοίο



Τα P&I Clubs εκτός όλων των προαναφερθέντων παρέχουν κάλυψη στα μέλη τους για ζημιές που προκλήθηκαν ως αποτέλεσμα πρόσκρουσης με άλλο, ή άλλα πλοία. Ωστόσο, βασική προϋπόθεση είναι οι ευθύνες αυτές να μην καλύπτονται από τα συμβόλαια H&M ασφάλισης. Συνήθης πρακτική αποτελεί, πάντως, τα τρία τέταρτα της ευθύνης από πρόσκρουση να καλύπτονται από το συμβόλαιο H&M του πλοίου ενώ το υπόλοιπο ένα τέταρτο καλύπτεται από το P&I Club. Υπάρχουν, φυσικά, και περιπτώσεις, έπειτα από σχετική συνεννόηση των μερών, κατά τις οποίες το P&I Club αναλαμβάνει το

σύνολο της ευθύνης (4/4) από τέτοια περιστατικά.

Η κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs για περιστατικά πρόσκρουσης αφορά και ποσά τα οποία ξεπερνούν τις συμφωνηθείσες αποζημιώσεις που καταβάλλονται από τα συμβόλαια H&M ασφάλισης, πέραν όμως του deductible που ορίζεται από τα συμβόλαια αυτά.

Σε περίπτωση που η ευθύνη για μία πρόσκρουση αφορά το ένα μόνο πλοίο, τότε ο ιδιοκτήτης του πλοίου αυτού είναι υπεύθυνος να καλύψει τις όποιες απαιτήσεις εγερθούν από το περιστατικό αυτό. Τι γίνεται, όμως, όταν η ευθύνη βαραίνει κατά ένα ποσοστό όλα τα πλοία τα οποία ενεπλάκησαν σε μία πρόσκρουση; Ο κανόνας που γενικά ισχύει κατά τους διακανονισμούς απαιτήσεων που προκλήθηκαν από περιστατικά πρόσκρουσης αφορά τη λεγόμενη “cross liability”, που θα μπορούσε

¹⁵⁴ Simon Poland and Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD, Arendal, 1996

ίσως να αποδοθεί με ελληνικούς όρους ως «διασταυρούμενη ευθύνη». Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, όταν δύο πλοία προσκρούονται μεταξύ τους και φέρουν και τα δύο από ένα ποσοστό ευθύνης, με την έννοια δηλαδή ότι η ευθύνη δεν βαραίνει αποκλειστικά και μόνο το ένα από τα δύο πλοία, τότε το κάθε πλοίο είναι υπεύθυνο να καταβάλει στο άλλο πλοίο αποζημίωση που μεταφράζεται σε ποσό ίσο με το ποσοστό ευθύνης του. Ωστόσο, θεωρώντας ότι οι απαιτήσεις που εγείρονται και από τα δύο πλοία αναμετρώνται κάτω από την ίδια δικαιοδοσία, η «μικρότερη» ευθύνη αφαιρείται από τη «μεγαλύτερη» ευθύνη έτσι ώστε να παραχθεί μία μονή ευθύνη, σα να προέρχεται από συνολική ευθύνη ενός μόνο πλοίου, η οποία θα είναι πληρωτέα από τον πλοιοκτήτη του οποίου το πλοίο έφερε το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης¹⁵⁵.

4.11. Ζημίες σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα (Fixed and Floating Objects FFOs)

Δεν είναι λίγα ούτε σε αριθμό ούτε μικρά σε ποσά αποζημιώσεων τα περιστατικά εκείνα που σχετίζονται με πρόσκρουση πλοίου με σταθερά και πλωτά αντικείμενα. Σε τέτοιες περιπτώσεις το P&I Club καλύπτει τις ευθύνες του πλοιοκτήτη για οποιαδήποτε ζημία προκλήθηκε σε τέτοιου είδους αντικείμενο, αρκεί αυτού του είδους η ευθύνη να μην καλύπτεται μέσω των H&M συμβολαίων ασφάλισης. Πέραν αυτού του γενικού κανόνα, τα P&I Clubs δύνανται να καλύψουν ποσά που απαιτούνται και τα οποία υπερβαίνουν τα ασφαλιστέα ποσά των H&M ασφαλιστικών συμβολαίων.



Ως σταθερά και πλωτά αντικείμενα τα P&I Clubs αναγνωρίζουν τα εξής:

1. Λιμάνια, προκυμαίες, αποβάθρες, υδατοφράκτες, προβλήτες, μόλους, γέφυρες, γερανούς του λιμανιού, σημαδούρες και φορτηγίδες
2. Υποβρύχια καλώδια και σωληνώσεις

¹⁵⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 77-83

3. Γεωτρύπανα τα οποία θεωρούνται ως σταθερά αντικείμενα αφού είναι τοποθετημένα στο βυθό
4. Δίκτυα ψαρέματος ή ξυλεία υπό ρυμούλκηση

Σε γενικές γραμμές τα P&I Clubs θα πληρώσουν για τις ζημιές για τις οποίες το μέλος είναι νομικά υπεύθυνο ως αποτέλεσμα πρόσκρουσης με ένα σταθερό και πλωτό αντικείμενο. Ο κάθε πλοιοκτήτης, μέσω του πληρώματός του και των εκπροσώπων του έχει την υποχρέωση να λάβει κάθε αναγκαίο μέτρο ούτως ώστε να διασφαλίσει ότι δεν προκαλεί ζημία σε τρίτους. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης ή οι εκπρόσωποί του αποτύχουν να εξασφαλίσουν κάτι τέτοιο προκαλώντας ζημιά σε σταθερό και πλωτό αντικείμενο, τότε μπορεί να βρεθεί υπόλογος απέναντι σε νομικές διαδικασίες και χρηματικές απαιτήσεις.

Όταν το πλοίο είναι σε κίνηση και το εν λόγω αντικείμενο είναι σταθερό, υπάρχει πάντα η υπόθεση σύμφωνα με τις νομοθεσίες πολλών κρατών ότι το πλοίο προφανώς προκάλεσε την πρόσκρουση. Κι αυτό συμβαίνει γιατί η προφανής αιτία του περιστατικού είναι η αμέλεια του πλοίου. Όταν για παράδειγμα ένα πλοίο προσκρούει σε μία πλατφόρμα πετρελαίου, τότε το πλοίο θα είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί στην πλατφόρμα, εκτός και αν δοθεί μία λογική εξήγηση η οποία να αποδεικνύει ότι η πρόσκρουση δεν οφείλονταν στο πλοίο.

Ο πλοιοκτήτης σε κάθε τέτοια περίπτωση μπορεί να υποχρεωθεί να αποδείξει την απουσία αμέλειας εκ μέρους του πλοίου και του πληρώματος. Επομένως, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αποδείξει ότι έπραξε κάθε δυνατή επιμέλεια ούτως ώστε να καταστήσει το πλοίο του αξιόπλοο. Αν για παράδειγμα προκληθεί κάποια πρόσκρουση εξαιτίας βλάβης του πηδαλίου, ο πλοιοκτήτης οφείλει να αποδείξει ότι η βλάβη αυτή δεν προκλήθηκε από έλλειψη, ή απουσία συντήρησης του πλοίου. Οφείλει να κάνει σαφές ότι το πλοίο του ήταν καλοδιατηρημένο μέχρι τη στιγμή της πρόσκρουσης.

Ο πλοιοκτήτης επίσης έχει χρέος να αποδείξει ότι η πρόσκρουση δεν προκλήθηκε από αμέλεια πλεύσης του πληρώματος κατά τον πλου. Για παράδειγμα, αυτό θα μπορούσε να αποδειχθεί παρουσιάζοντας επαρκή στοιχεία που δείχνουν ότι επικρατούσαν κακές καιρικές συνθήκες που δε θα μπορούσαν να αποτρέψουν την πρόσκρουση.

Γενικά, πάντως, σε κάθε περίπτωση πρόσκρουσης και καταστροφής ενός σταθερού και πλωτού αντικειμένου ο πλοιοκτήτης οφείλει να καλύψει, μέσω των P&I

Clubs τα λογικά έξοδα που θα προκύψουν από τις επισκευές που θα πραγματοποιηθούν στα αντικείμενα αυτά, όπως επίσης και την αποζημίωση που τυχόν θα ζητηθεί από τις τοπικές αρχές¹⁵⁶.

4.12. Ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος

Πρόκειται για τον τελευταίο χρονολογικά κίνδυνο στον οποίο παρείχαν κάλυψη τα P&I Clubs, ωστόσο δεν παύει να αποτελεί μία από τις βασικότερες καλύψεις με δεδομένο ότι η μόλυνση αυτή καθεαυτή αποτελεί μία από τις βασικότερες απειλές που ενέχει η παγκόσμια ναυτιλία. Η σχετική κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs αφορά στις ευθύνες, τις απώλειες, τις ζημίες και τα έξοδα τα οποία απορρέουν από τη διαφυγή ή διαρροή πετρελαίου ή άλλου επικίνδυνου υποκατάστατου από το πλοίο ή ακόμα και την απειλή διαρροής αυτών. Η κάλυψη περιλαμβάνει και το ΙΤΟΡΦ, σύντμηση για το International Tanker Owners Pollution Federation Limited που αποτελεί έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό που έχει ιδρυθεί από ενώσεις πλοιοκτητών με σκοπό την άμεση, καίρια και αποτελεσματική ανταπόκριση σε περιπτώσεις ατυχηματικής μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος¹⁵⁷. Η κάλυψη επιπλέον καλύπτει το κόστος των αναγκαίων μέτρων ούτως ώστε να αποφευχθεί πιθανή διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα.



Παρόλο που η ανάλυση της σχετικής με την ατυχηματική ρύπανση νομοθεσίας όπως και η εις βάθος ανάλυση του εν λόγω κινδύνου ξεπερνά τους σκοπούς της εν λόγω μελέτης, ενδιαφέρον παρουσιάζει μία

επιγραμματική παρουσίαση του ζητήματος ούτως ώστε να κατανοηθεί ο τρόπος κάλυψης που παρέχεται από τα P&I Clubs.

¹⁵⁶ “GARD Handbook on P&I Insurance”, Simon Poland and Tony Rooth, GARD, Arendal, 1996, σελ. 356 - 363

¹⁵⁷ www.itopf.com

Η τεράστια οικολογική καταστροφή αλλά και η αρνητική δημοσιότητα που ακολούθησε το ατύχημα του “Torrey Canyon” το 1967 στις νοτιοδυτικές ακτές του Ηνωμένου Βασιλείου με την απώλεια όλου του φορτίου του που αποτελούνταν από 119 χιλιάδες τόνους αργού πετρελαίου παρακίνησαν τους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων μέσω των P&I Clubs τους να αναλάβουν ενεργό δράση με σκοπό να μετριάσουν τις επιπτώσεις από πετρελαϊκή ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και να εξασφαλίσουν ότι σε κάθε τέτοια περίπτωση θα αποδίδονται άμεσα οι χρηματικές αποζημιώσεις σε όσους θίγονται εξαιτίας της ρύπανσης. Ήταν το πρώτο χρονικά σοβαρό περιστατικό πετρελαϊκής ρύπανσης και ουσιαστικά έπιασε το ναυτιλιακό κόσμο εντελώς απροετοίμαστο σχετικά με την πηγή αποζημίωσης προς τα θύματα της ρύπανσης. Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν είχε τίποτε πέραν του Εθνικού Δικαίου ώστε να παράσχει το νομικό σύστημα κάτω από το οποίο θα κρίνονταν οι ευθύνες και οι ζημιές.

Η απάντηση σε αυτό το μέχρι τότε νομοθετικό κενό ήρθε από το σχέδιο αποζημίωσης που σκιαγραφούσε το λεγόμενο TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution) που αποτελεί τον πρόγονο του ΙΤΟΡΕ. Συστάθηκε το 1968, ενώ παράλληλα αναπτύχθηκε και ένα αδελφό εθελοντικό πρόγραμμα που παρείχε σχέδιο αποζημίωσης σε περιπτώσεις ατυχηματικής ρύπανσης πετρελαίου υπό την ονομασία CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution) που αφορούσε τους ιδιοκτήτες φορτίου. Και οι δύο αυτές συμφωνίες σχεδιάστηκαν για να αποτελέσουν ενδιάμεσες ρυθμίσεις μέχρι και την τελική υιοθέτηση των δύο συμβάσεων οι οποίες υπογράφηκαν υπό την κηδεμονία του ΙΜΟ. Πρόκειται για τις Civil Liability Convention (CLC) και Funds Convention¹⁵⁸.

Η Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για ζημιά από Ατυχηματική Ρύπανση Πετρελαίου (CLC) προετοιμάστηκε το 1969 αλλά είχε σχεδιασθεί να τεθεί σε παγκόσμια ισχύ το 1975, επιβάλλοντας ένα αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο αποδίδοντας ευθύνες σε δεξαμενόπλοια που προκαλούσαν ρύπανση στα χωρικά ύδατα κρατών που είχαν υπογράψει τη Σύμβαση. Το CLC ισχύει μόνο για περιστατικά κατά τα οποία έμπορτα δεξαμενόπλοια προκάλεσαν ρύπανση θαλασσίου περιβάλλοντος από ατυχηματική ρίψη όλου ή μέρους του φορτίου τους.

¹⁵⁸ www.imo.org

Ωστόσο τι γίνεται στα περιστατικά εκείνα κατά τα οποία η ρύπανση προκαλείται από διαρροή πετρελαίου κίνησης;

Το τελευταίο σημαντικό νομοθετικό κενό αφορούσε την αποζημίωση θυμάτων από θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε από διαρροή πετρελαίου κίνησης. Πρόκειται για το CLC Bunkers (International Convention on Civil Liability for Bunker oil Pollution Damage, 2001), τη Σύμβαση περί αστικής ευθύνης για ζημιά από ατυχηματική ρύπανση πετρελαίου κίνησης που υπογράφηκε το 2001 και αφορά όλων των ειδών πλοία εκτός από δεξαμενόπλοια, για τα οποία ήταν ήδη σε ισχύ το CLC¹⁵⁹.

Τα P&I Clubs αποτέλεσαν τους «υποστηρικτές» των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις ευθυνών που σχετίζονται με την ατυχηματική ρύπανση του περιβάλλοντος. Αυτό φυσικά, δε σημαίνει μόνο το κόστος των αποζημιώσεων έπειτα από τη ρύπανση, αλλά ακόμη και το κόστος αποφυγής αυτής. Εκτός, βέβαια, αυτών, τα P&I Clubs παρέχουν και τις απαραίτητες εγγυήσεις και αποδεικτικά που είναι απαραίτητα για την πιστοποίηση ύπαρξης ασφάλειας και έκδοσης των πιστοποιητικών CLC και CLC Bunkers¹⁶⁰.

4.13. Απομάκρυνση ναυαγίου

Σε περίπτωση ναυαγίου, πέραν όλων των απαιτήσεων που συνήθως εγείρονται, μία βασική και άμεση ανάγκη είναι η απομάκρυνση του κουφαριού του πλοίου και των μερών αυτού, ούτως ώστε να μην προκαλούν ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά ούτε και εμπόδιο στη ναυσιπλοΐα των λοιπών πλοίων. Ακόμη, αναγκαίος μπορεί να θεωρείται ο σωστός φωτισμός της περιοχής ή το μαρκάρισμά της με σημαδούρες.

Ένα τέτοιο ατύχημα που θα οδηγήσει στην ανάγκη μεταφοράς του συντριμμιού μπορεί να είναι η προσάραξη του πλοίου, η πρόσκρουσή του με άλλο πλοίο ή σταθερό και πλωτό αντικείμενο ή ένα άλλου είδους ατυχές περιστατικό που έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή της κατασκευής του πλοίου.



¹⁵⁹ www.imo.org

¹⁶⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 71 - 77

Οποιοδήποτε είδος, ωστόσο και αν είναι το περιστατικό, τα P&I Clubs οφείλουν να παρέχουν κάλυψη όλων των εξόδων που απορρέουν από την αναστήλωση, απομάκρυνση, καταστροφή, φωτισμό ή μαρκάρισμα του πλοίου και των μερών αυτού ως αποτέλεσμα ατυχήματος, αρκεί αυτές οι ενέργειες να θεωρούνται υποχρεωτικές από τη σχετική νομοθεσία. Τα P&I Clubs επίσης καλύπτουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το κουφάρι του πλοίου αποτελεί εμπόδιο στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα της περιοχής. Χρησιμοποιώντας την παραπάνω κάλυψη, η αξία του κουφαριού του πλοίου επέρχεται στην κυριότητα του εκάστοτε P&I Club, το οποίο με τη σειρά του μπορεί να το πουλήσει αυτούσιο ή ως scrap, ούτως ώστε να επωφεληθεί και να μειώσει τα σχετικά του έξοδα¹⁶¹.

4.14. Έξοδα Γενικής Αβαρίας

Η βασική αρχή της γενικής αβαρίας αντικατοπτρίζει την αμοιβαιότητα η οποία αποτελεί το βασικό χαρακτηριστικό της P&I κάλυψης. Όλα τα έξοδα που έγιναν κατά τη διάρκεια ενός περιστατικού ούτως ώστε να σωθεί το πλοίο και το φορτίο από τον υπάρχοντα κίνδυνο διαμοιράζονται μεταξύ των ιδιοκτητών του πλοίου, του φορτίου και των λοιπών συμφερόντων, σύμφωνα με τις σχετικές αξίες τους. Τα έξοδα αυτά οφείλουν να είναι ασυνήθιστα, έκτακτα, και να έχουν γίνει ειδικά για τη διάσωση του πλοίου. Διαφορετικά, όλα τα συνήθη έξοδα καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από τον πλοιοκτήτη¹⁶².

Τα P&I Clubs οφείλουν να καλύψουν την αναλογία της γενικής αβαρίας, ειδικές χρεώσεις ή τη διάσωση που δικαιούται ο πλοιοκτήτης να απαιτήσει από τους ιδιοκτήτες του φορτίου ή από κάποιο άλλο μέρος που εμπλέκεται με το εν λόγω ταξίδι και το οποίο χρηματικό ποσό νομικά δεν μπορεί να ανακτηθεί κυρίως εξαιτίας παραβίασης του συμβολαίου μεταφοράς. Επίσης, τα P&I Clubs καλύπτουν την αναλογία της γενικής αβαρίας, τις ειδικές χρεώσεις και τα σώστρα που αντιστοιχούν στον ιδιοκτήτη του πλοίου και δεν καταβάλλονται από τα συμβόλαια ασφάλισης H&M¹⁶³.

¹⁶¹ "GARD Handbook on P&I Insurance", Simon Poland and Tony Rooth, GARD, Arendal, 1996, σελ. 402 - 405

¹⁶² www.marlegal.com

¹⁶³ "GARD Handbook on P&I Insurance", Simon Poland and Tony Rooth, GARD, Arendal, 1996, σελ. 406 - 417

4.15. Πρόστιμα

Το πλοίο κατά τη διάρκεια της εμπορικής λειτουργίας του και όχι μόνο ενδέχεται να προβεί σε ορισμένα «παραπτώματα» ή να αποδειχθεί ότι δε συμμορφώνεται με τις εκάστοτε προϋποθέσεις που έχουν τεθεί από τη νομοθεσία. Σε κάθε τέτοια περίπτωση αποδίδονται πρόστιμα από τα δικαστήρια ή τις αρμόδιες τοπικές αρχές, ανάλογα με το ζήτημα. Τα πρόστιμα καθιστούν ποινικές τιμωρίες, ανεξάρτητα από τη φραστική διατύπωση που χρησιμοποιείται ανάλογα με την περίπτωση.

Τα P&I Clubs καλούνται να καλύψουν τέτοιου είδους πρόστιμα που επιβάλλονται σε κάθε μέλος τους, το ίδιο το πλοίο, το πλήρωμα και τους πράκτορες αυτού¹⁶⁴.

4.16. Omnibus Rule

Αυτή η διάταξη που διέπει τους κανόνες των P&I Clubs συμβολίζει ουσιαστικά τη μοναδικότητα της κάλυψης που παρέχουν και κυρίως την ουσία της αμοιβαιότητας που διέπουν τη λειτουργία τους, μιας και όπως έχει ήδη καταστεί σαφές και από τα προηγούμενα, στην περίπτωση της P&I κάλυψης, «ασφαλιστής» και «ασφαλιζόμενος» ανήκουν στην ίδια ομάδα και δεν αποτελούν διαφορετικά μέρη ενός συμβολαίου. Με βάση το Omnibus Rule μπορεί να ικανοποιηθεί μία απαίτηση ενός πλοιοκτήτη – μέλους ακόμη και σε περίπτωση κατά την οποία η απαίτηση αυτή δεν αφορά κάποιον από τους κινδύνους που καλύπτουν τα P&I Clubs.

Η νοοτροπία αυτή σαφώς και έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη λογική της ασφαλιστικής αγοράς λοιπών συμβολαίων, όπου σε περίπτωση που μία απαίτηση δεν αναφέρεται ρητά στους καλυπτόμενους κινδύνους και τους όρους ασφάλισης τότε αυστηρώς δεν ικανοποιείται σε καμία περίπτωση.

Η εφαρμογή του Omnibus Rule βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής των P&I Clubs και όχι των διαχειριστών αυτών, δίνοντας έμφαση στο γεγονός ότι το rule αυτό οφείλει να μη διανέμεται ισόποσα σε όλα τα μέλη, αλλά μόνο σε εκείνα τα οποία, μη υποκρινόμενα, το αξίζουν.

¹⁶⁴ “GARD Handbook on P&I Insurance”, Simon Poland and Tony Rooth, GARD, Arendal, 1996, σελ. 442 - 448

Μία ακόμη ιδιαιτερότητα του Omnibus είναι ότι κάθε φορά που μία απαίτηση υποβάλλεται προς θεώρηση, η απαίτηση αυτή εξετάζεται αυστηρώς αξιολογικά και όχι κάνοντας μνεία σε σειρά συνθηκών οι οποίες ίσως και να είχαν παρουσιαστεί προς εξέταση της Επιτροπής σε νωρίτερη περίπτωση. Οι απαιτήσεις, επίσης, οφείλουν να έχουν προκύψει κατά τη διάρκεια διαχείρισης και λειτουργίας κάποιου πλοίου του πλοιοκτήτη – μέλους ή με κάποιο τρόπο να σχετίζεται με την επιχείρηση ιδιοκτησίας, διαχείρισης ή λειτουργίας πλοίων.

Ένα από τα βασικότερα πλεονεκτήματα του Omnibus Rule είναι ότι καταμαρτυρά τη φύση των ναυτικών κινδύνων που συνεχώς αλλάζει, και μεταφράζει τις αλλαγές αυτές σε τυχόν μελλοντικές καλύψεις από τα P&I Clubs. Κάπως έτσι μέσα στη δεκαετία του 1870, ένα μέλος απαίτησε αποζημίωση για ευθύνες φορτίου που προέκυψαν λόγω απόκλισης πορείας και κάπως έτσι στο πέρασμα του χρόνου γεννήθηκε η κάλυψη αναφορικά με το φορτίο που σήμερα προσφέρεται ευρέως μέσω των P&I Clubs. Εκείνες τις μέρες, ωστόσο, η απαίτηση αυτή, ικανοποιήθηκε μέσω του Omnibus Rule¹⁶⁵.

¹⁶⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 97 - 98

5. Εξαιρέσεις και περιορισμοί της κάλυψης

Οι καλύψεις που παρέχουν τα P&I Clubs του International Group, έτσι όπως περιγράφηκαν παραπάνω, είναι απεριόριστες εκτός φυσικά από κάποιες γενικότερες εξαιρέσεις, απαγορεύσεις και περιορισμούς των καλύψεων. Αναλυτικά, οι γενικές εξαιρέσεις και περιορισμοί έχουν ως εξής.

5.1. Τα Deductibles (Αφαιρέσεις)

Ίσως ο πρώτος και πιο εύλογος περιορισμός στην κάλυψη των P&I Clubs είναι η πρακτική επιβολής deductibles (αφαιρέσεων - κατακρατήσεων) τα οποία δεν είναι τίποτε άλλο παρά συμφωνημένα εκ των προτέρων χρηματικά ποσά τα οποία σε κάθε περίπτωση απαίτησης θα αποτελούν τη συνεισφορά του ίδιου του μέλους για λογαριασμό του σε περίπτωση μίας χρηματικής απαίτησης εκ μέρους του προς το Club.

Υπάρχουν διάφορα επιχειρήματα σχετικά με τη χρησιμότητα και τα πλεονεκτήματα του συστήματος του deductible. Υπάρχουν ορισμένοι οι οποίοι υποστηρίζουν ότι με την ύπαρξη του deductible, παρόλο που μπορεί εκ πρώτης να φαντάζει ως ένα αδικαιολόγητο εμπόδιο μπροστά σε μία κατά τα άλλα ευρέως ελκυστική ασφαλιστική κάλυψη, ωστόσο στην πραγματικότητα αποτελεί ένα πλεονέκτημα που κάνει εμφανή την ευεργετική δράση του στο μακροπρόθεσμο μέλλον, αφού ουσιαστικά «επιβάλλουν» στους πλοιοκτήτες την ανάγκη να είναι πιο προσεκτικοί κατά τη διαδικασία της εμπορικής λειτουργίας των πλοίων τους. Και βέβαια, αυτό ως επιχείρημα δε φαντάζει εξολοκλήρου παράλογο. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης είχε τη σιγουριά ότι θα μπορεί να πάρει πίσω όλα όσα χρήματα κληθεί να καταβάλει εξαιτίας ενός περιστατικού, τότε ίσως να μην έδινε και την πρέπουσα επιμέλεια κατά την εμπορική λειτουργία του πλοίου. Από την άλλη, ένα επιπλέον επιχειρήμα είναι ότι το deductible εγκαθιδρύει με ακόμα πιο σαφή τρόπο την έννοια της αμοιβαιότητας της κάλυψης. Το deductible αποτελεί τη χρηματική συνεισφορά του ίδιου του πλοιοκτήτη ο οποίος έχει εγείρει την απαίτηση¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Richard Williams, "GARD Guidance to the Statutes and Rules", GARD AS, Arendal, 2008, p. 473, 474.

5.2. Ηθελημένη ανάρμοστη συμπεριφορά

Τα P&I Clubs δε διαχωρίζουν τη γενική αμέλεια και την ηθελημένη ανάρμοστη συμπεριφορά και αντιμετωπίζουν και αποκλείουν και τις δύο αυτές περιπτώσεις από την κάλυψη που προσφέρουν προς τα μέλη τους. Για την ακρίβεια, όλα τα P&I Clubs ρητά αρνούνται να αναλάβουν την ευθύνη σε περίπτωση μίας πράξης ηθελημένου παραπτώματος εκ μέρους ενός μέλους τους. Ένα σύνηθες ηθελημένο παράπτωμα σχετίζεται άμεσα με την ανάληψη ενός εμπορικού ρίσκου, για παράδειγμα. Εάν ένας πλοιοκτήτης έχει τρεις ή τέσσερις διαφορετικές επιλογές στα χέρια του και τελικά επιλέγει εκείνη η οποία εν τέλει αποδεικνύεται ότι είναι η σωστή και η επιτυχής τότε φυσικά δεν παρουσιάζεται κανένα πρόβλημα. Ωστόσο, σε περίπτωση που επιλέξει εκείνη η οποία αποδεικνύεται η λανθασμένη και ότι έχει αναλάβει ένα λανθασμένο εμπορικό ρίσκο, τότε δεν δύναται να προσμένει από τα P&I Clubs να λάβει κάποιου είδους σχετική αποζημίωση¹⁶⁷.

5.3. Καταστροφή του πλοίου – μέλους



ενός H&M συμβολαίου¹⁶⁸.

Η ασφάλιση P&I δεν αποτελεί ασφάλεια περιουσίας. Για την ακρίβεια, σε περίπτωση που τα P&I Clubs παρείχαν κάλυψη για φυσική απώλεια ή καταστροφή του πλοίου τότε θα επρόκειτο για διπλή ασφάλιση (double insurance) αφού θα αντιγράφονταν η κάλυψη

5.4. Εφόδια εντός του πλοίου

Τα P&I Clubs δεν καλύπτουν ούτε την καταστροφή, ούτε φυσικά και την απώλεια των εφοδίων του πλοίου, των προμηθειών του, των πετρελαίων και των λιπαντικών του, μιας και αυτά θα καλύπτονταν από μία ασφάλεια περιουσίας.

¹⁶⁷ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 99 - 103

¹⁶⁸ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 103

5.5. Επισταλίες ή καθυστερήσεις ενός πλοίου – μέλους

Πρόκειται για μία «περιοχή» στην οποία ο πλοιοκτήτης, όσο και ο ναυλωτής βρίσκεται μόνος του, χωρίς να υπάρχει κάποιου είδους κάλυψη. Οι επισταλίες είναι ένας διακανονισμός που επεξεργάζεται, υπολογίζεται και εισάγεται ως όρος στα ναυλοσύμφωνα προτού αρχίσει ένα ταξίδι. Επομένως, πρόκειται για μία σταθερή και συμφωνημένη «ποινή» πληρωμής για να καλυφθεί η κατάσταση των καθυστερήσεων. Η θεώρηση αυτή είναι εκ διαμέτρου αντίθετη με τη λογική της ασφάλισης του ρίσκου απώλειας ή καταστροφής που προκαλείται από ένα γεγονός απρόβλεπτο χωρίς να ενυπάρχει λάθος. Οι επισταλίες αποτελούν τη χρηματική εκκαθάριση απωλειών και όχι απώλειες που αποτιμούνται έπειτα από το γεγονός που τις προκάλεσε και αφού ένας αντίστοιχος κίνδυνος έχει ασφαλιστεί. Με άλλα λόγια, οι επισταλίες αφορούν έναν εμπορικό κίνδυνο και όχι ένα ασφαλίσιμο γεγονός¹⁶⁹.

5.6. Ναύλα

Τα ναύλα δεν είναι ανακτήσιμα μέσω της κάλυψης των P&I Clubs. Υπάρχουν φυσικά στην ασφαλιστική αγορά ασφαλιστικά προϊόντα τα οποία δύνανται να καλύψουν την απώλεια των ναύλων έναντι κάποιων κινδύνων. Τα συμβόλαια αυτά, όμως, ουδεμία σχέση έχουν με την κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs¹⁷⁰.

5.7. Ακύρωση ναυλοσυμφώνου

Οι απώλειες που απορρέουν από ακύρωση ενός ναυλοσυμφώνου ανήκουν στην προαναφερθείσα κατηγορία του εμπορικού ρίσκου. Μία από τις αιτίες ακύρωσης ενός ναυλοσυμφώνου είναι, για παράδειγμα, η πτώχευση ενός εκ των δύο μερών, πλοιοκτητών ή ναυλωτών που εν καιρώ οικονομικής κρίσης δεν αποτέλεσε σπάνιο περιστατικό. Η χρεοκοπία, φυσικά, δεν αποτελεί ένα παραδοσιακό κίνδυνο που καλύπτεται από τα P&I Clubs, ούτε φυσικά και μία λογική κάλυψη εκ μέρους των

¹⁶⁹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 103 - 104

¹⁷⁰ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 103 - 104

Clubs. Η οικονομική συντριβή αποτελεί ένα επιχειρηματικό γεγονός που δε σχετίζεται άμεσα με τη διαχείριση και λειτουργία ενός πλοίου¹⁷¹.

5.8. Πολεμικοί Κίνδυνοι

Τα P&I Clubs δεν καλύπτουν ευθύνες, απώλειες, έξοδα όταν η απώλεια, η καταστροφή, ο τραυματισμός, η ασθένεια, ο θάνατος ή οποιοδήποτε άλλο περιστατικό έχει προκληθεί από:

- Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, εξέγερση, ανταρσία, βίαιους αγώνες ή κάθε εχθρική πράξη που προκαλείται από ή ενάντια σε κάποια εμπόλεμη δύναμη.
- Σύλληψη, κατάσχεση, κράτηση, περιορισμό ή νομική κατακράτηση (εκτός της περίπτωσης πειρατείας)
- Νάρκες, τορπίλες, βόμβες, ρουκέτες, βλήματα, εκρηκτικά ή άλλα παρόμοια όπλα πολέμου¹⁷².



¹⁷¹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 103

¹⁷² Richard Williams, “GARD Guidance to the Statutes and Rules”, GARD AS, Arendal, 2008, p. 330-337

6. Χειρισμός P&I απαιτήσεων

Ο ρόλος των P&I Clubs σε σχέση με τις απαιτήσεις που εγείρονται ενάντια στους πλοιοκτήτες – μέλη τους είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας και φυσικά έχει αυξηθεί σημαντικά κατά το πέρασμα των χρόνων. Μόλις συμβεί κάποιο περιστατικό το οποίο πιθανώς οδηγήσει σε μία ασφαλιστική υπόθεση, η υπηρεσία ή το τμήμα διαχείρισης ασφαλιστικών απαιτήσεων (claims handling service) θα ενημερωθεί σχετικώς και θα λάβει την ανάλογη δράση.

Μία από τις βασικές υπηρεσίες που παρέχουν τα P&I Clubs προς τα μέλη τους σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος είναι η παροχή συμβουλευτικής συμπαράστασης, η πρόσληψη εξειδικευμένων δικηγόρων και επιθεωρητών, αλλά και ο ορισμός κατάλληλων εγγυήσεων για την αποδέσμευση του πλοίου το οποίο μπορεί να κατακρατείται ή να απειλείται με κράτηση λόγω κάποιου συμβάντος.

Οφείλει φυσικά να διευκρινιστεί ότι ο όρος της παροχής εγγυήσεων, παρόλο που αποτελεί ένα δομικό και φυσικά ευπρόσδεκτο για την πλευρά των πλοιοκτητών μέρος του χειρισμού μίας απαίτησης, δεν αποτελεί ωστόσο πάντα υποχρέωση εκ μέρους του P&I Club. Βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια των διαχειριστών του εκάστοτε P&I Club κατά πόσο θα παράσχουν τις απαραίτητες εγγυητικές επιστολές και η διαδικασία αυτή εξετάζεται ανά περίπτωση¹⁷³.

Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα που ο κάθε πλοιοκτήτης κερδίζει από το να είναι μέλος ενός P&I Club είναι φυσικά οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από τους διαχειριστές του Club κάθε φορά που μία απαίτηση θα εγείρεται ενάντια στο μέλος αυτό. Παρόλο που, υπό αυστηρούς όρους, είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη – μέλους να χειριστεί την όποια απαίτηση έχει εγερθεί εναντίον του, ωστόσο συνήθως, και κυρίως σε πολύ «μεγάλα» και σοβαρά claims η αντίστοιχη ομάδα διαχείρισης του κάθε Club αναλαμβάνει την υπόθεση αναφορικά στην υπεράσπιση, τις διαπραγματεύσεις και τον τελικό διακανονισμό.

Ανάλογα με το μέγεθος του κάθε P&I Club, η πλειοψηφία του προσωπικού του απασχολείται στη διαχείριση των απαιτήσεων. Αυτό, βέβαια, δεν προκαλεί ουδεμία έκπληξη, αρκεί να αναλογιστεί κανείς το μέγεθος και τη χρηματική έκθεση των περισσότερων απαιτήσεων που εγείρονται στις μέρες μας. Προς βοήθεια του σχετικού

¹⁷³ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 103 - 104

προσωπικού, τα P&I Clubs χρησιμοποιούν και ένα παγκόσμιο δίκτυο αντιπροσώπων και ανταποκριτών που παρέχουν βοήθεια προς τα μέλη των Clubs ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα λιμάνια.

Κάθε πλοιοκτήτης – μέλος που αντιμετωπίζει κάποια πιθανή απαίτηση οφείλει να συμβουλευτεί το P&I Club του, γεγονός που υποχρεούνται να πράξει και μέσω των κανόνων λειτουργίας των Clubs, ενημερώνοντας σχετικά με το οποιοδήποτε περιστατικό που μπορεί να οδηγήσει σε claim. Τα P&I Clubs δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στα «συγκεντρωμένα» claims και μέσω αυτής της πρακτικής τούς δίνεται η δυνατότητα να διακρίνουν άμεσα τις νέες τάσεις στο πρότυπο των απαιτήσεων και έτσι να διασφαλίζουν ότι πάντα τα συμφέροντα των μελών τους προστατεύονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, παίρνοντας τα κατάλληλα μέτρα προστασίας το συντομότερο δυνατό¹⁷⁴.

Από τη στιγμή που γίνεται αναγγελία ενός περιστατικού, το P&I Club οφείλει να παραμένει ενήμερο για τη διενέργεια των όποιων διαδικασιών που οφείλουν να πραγματοποιηθούν ανάλογα με το συμβάν και είτε γίνεται διακανονισμός, είτε η υπόθεση οδηγείται στις αίθουσες του δικαστηρίου. Σε κάθε περίπτωση, υπάρχει πολύ στενή συνεργασία μεταξύ του προσωπικού του Club που έχει αναλάβει την υπόθεση και της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Όταν ένα σοβαρό περιστατικό συμβεί, συνήθως αποστέλλεται ένας εκπρόσωπος στο τόπο όπου συνέβη, ούτως ώστε να λαμβάνονται άμεσα οι επείγουσες αποφάσεις χωρίς χρονοτριβές που μπορεί να στοιχίσουν σε χρήμα, αλλά ακόμη μπορεί και να προκαλέσουν πλήγμα στο γόητρο και την εικόνα τόσο της πλοιοκτήτρια εταιρίας, όσο και του ίδιου του P&I Club φυσικά.

Οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των περισσότερων P&I Clubs ορίζουν ότι οι διαχειριστές τους διαθέτουν εκτεταμένη προαιρετική δύναμη σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται κατά το χειρισμό ενός claim. Αυτή η προαιρετική δύναμή τους περιλαμβάνει το δικαίωμα, εάν αποφασίσουν ότι είναι αναγκαίο να:

- Ελέγχουν ή να κατευθύνουν μία απαίτηση ή τις όποιες σχετικές νομικές διαδικασίες που σχετίζονται με ευθύνη του πλοιοκτήτη
- Ζητούν από τον πλοιοκτήτη – μέλος να πάρει οποιοδήποτε μέτρο θεωρούν ότι είναι αναγκαίο κατά τη διάρκεια του χειρισμού της υπόθεσης

¹⁷⁴ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 113 - 114

- Ζητούν από το μέλος να προβεί σε διακανονισμό ή συμβιβασμό της υπόθεσης¹⁷⁵.

Η δύναμη που διαθέτουν τα P&I Clubs στο να παρεμβαίνουν είναι ιδιαίτερος εκτεταμένη, με βάση τη λογική ότι η εξάσκηση αυτής της δύναμης αποτελεί μία παραδοχή της μεταφοράς της ευθύνης του πλοιοκτήτη προς τα Clubs. Επιπλέον, υπάρχει ένας κανόνας ο οποίος προστάζει ότι σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης – μέλος δεν προβεί σε διακανονισμό, συμβιβασμό ή δεν κάνει τα απαραίτητα βήματα σχετικά με το χειρισμό της σχετικής υπόθεσης, η ενδεχόμενη ανάκτηση χρημάτων από το Club θα περιορίζεται στο ποσό που θα είχε πάρει αν είχε φερθεί κατά τον τρόπο που ορίζονταν από το Club. Οι κανόνες ορισμένων P&I Clubs, επίσης, ορίζουν σχετικά ότι μπορούν να αναλάβουν τα ίδια τα Clubs το χειρισμό της υπόθεσης μόνο έπειτα από σχετική έγκριση του ίδιου του μέλους.

6.1. Πληρωμή των απαιτήσεων

Οι όροι και οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των P&I Clubs παρέχουν το σχετικό μηχανισμό μέσω του οποίου πραγματοποιείται η πληρωμή των απαιτήσεων προς του πλοιοκτήτες – μέλη τους. Συνήθως, όταν επιτυγχάνεται διακανονισμός μεταξύ του αιτούντα και του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να πληρώσει απευθείας το αιτηθέν χρηματικό ποσό και έπειτα να ζητήσει σχετική αποζημίωση από το P&I Club. Έπειτα, αφού εγκριθεί η αποζημίωση, υπογράφεται επιταγή από ένα εκ των μελών της Επιτροπής και από τους διαχειριστές, κυρίως σε κοστοβόρα claims. Για χαμηλότερα χρηματικά ποσά, έχει δοθεί η άδεια στους διαχειριστές να υπογράψουν άμεσα τις σχετικές χρηματικές επιταγές¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 109 - 112

¹⁷⁶ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 112

6.2. Πρόσληψη νομικών και εμπειρογνομόνων



Ένας σημαντικός ρόλος των υπηρεσιών διαχείρισης απαιτήσεων των P&I Clubs αποτελεί το γεγονός ότι τα Clubs συνηθίζουν να προσλαμβάνουν δικηγόρους, ειδικούς, νομικούς, εμπειρογνώμονες, επιθεωρητές και άλλα άτομα τα οποία θεωρούνται αναγκαία για να διεκπεραιώσουν οποιοδήποτε σχετικό με την εκάστοτε υπόθεση ζήτημα. Σύμφωνα με τους όρους που διέπουν τη λειτουργία των P&I Clubs και τους όρους πρόσληψης των εν λόγω ατόμων, παρόλο που προσλαμβάνονται εκ μέρους των μελών του Club, σε κάθε περίπτωση οφείλουν να αναφέρονται και να γνωστοποιούν οποιαδήποτε σχετική πληροφορία τόσο στο Club, όσο και στην πλοιοκτητική εταιρία, σχετικά με την υπόθεση που έχουν αναλάβει.

6.3. Οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών – μελών και των P&I Clubs αναφορικά στη γνωστοποίηση των απαιτήσεων και άλλων ζητημάτων

Όπως έχει γίνει σαφές και από τα παραπάνω, κάθε φορά που συμβαίνει κάτι το απρόοπτο που μπορεί να οδηγήσει σε αντιδικίες και σε χρηματικές απαιτήσεις, ο πλοιοκτήτης – μέλος οφείλει να ενημερώσει σχετικά το P&I Club για το συμβάν.

Γενικά, σύμφωνα με τους όρους και τους κανόνες λειτουργίας των P&I Clubs, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν ενημερώσει άμεσα σχετικά με ένα συμβάν, τότε βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής ή του Συμβουλίου για το κατά πόσο θα καλυφθεί από το Club η χρηματική απαίτηση στην οποία θα οδηγήσει το περιστατικό. Ο λόγος της ύπαρξης αυτού του όρου είναι ότι σε κάθε περίπτωση, η καθυστέρηση ενημέρωσης μπορεί να μειώσει τη δυνατότητα του Club να ερευνήσει την υπόθεση και να μελετήσει τα επιχειρήματα σχετικά με την υπερασπιστική γραμμή του πλοιοκτήτη – μέλους. Φυσικά, επιπλέον αιτία είναι η δυνατότητα διατήρησης στατιστικών εκ μέρους των P&I Clubs σχετικά με τα διάφορα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα σε σχεδόν καθημερινή βάση. Τα σχετικά τμήματα των P&I Clubs οφείλουν να λάβουν αποφάσεις αναφορικά στη ζήτηση επιπλέον χρηματικών συνεισφορών, αν κάτι τέτοιο θεωρηθεί αναγκαίο, και για να αποφασισθεί κάτι τέτοιο θα πρέπει να υπάρχει ενημέρωση σχετικά με τα claims που αναμένεται να

υπόδεχθούν τα P&I Clubs. Και φυσικά δε θα πρέπει να παραληφθεί το γεγονός ότι τα οικονομικά τμήματα των Clubs θα πρέπει να γνωρίζουν πού θα πρέπει να τοποθετηθούν τα χρηματικά τους αποθέματα. Επομένως, η γνώση των όποιων περιστατικών έχουν συμβεί και μπορεί να οδηγήσουν σε χρηματικές απαιτήσεις θεωρείται παραπάνω από επιβεβλημένη¹⁷⁷.

6.4. Η υποχρέωση του μέλους να μην παραδεχτεί ευθύνη

Υπάρχει μία βασική συνθήκη σύμφωνα με την οποία καμία απαίτηση δε θα εξοφλείται και καμία ευθύνη δε θα παραδέχεται εκ μέρους του πλοιοκτήτη χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του P&I Club. Γενικώς, τα περισσότερα P&I Clubs αναφέρουν στους κανόνες τους ότι η έγκριση μίας απαίτησης από το Club εξαρτάται από τη διαπίστωση της ευθύνης του πλοιοκτήτη από σχετική απόφαση δικαστηρίου ή από ένα εξωδικαστικό διακανονισμό ο οποίος έχει προηγουμένως λάβει την έγκριση του ίδιου του P&I Club.

Αυτοί οι κανόνες ξεκάθαρα καθιστούν σαφές ότι δεν εξαρτάται από τον πλοιοκτήτη η παραδοχή της ευθύνης του, αλλά από το P&I Club. Η αιτία αυτών των κανόνων που προστάζουν κάτι τέτοιο είναι το γεγονός ότι ένας πλοιοκτήτης μπορεί να εξαναγκασθεί πολλές φορές να παραδεχθεί ευθύνη ξεκάθαρα για επιχειρηματικούς λόγους. Και φυσικά τέτοιου είδους πρακτικές οφείλουν να αποφεύγονται¹⁷⁸.

6.5. Επιστολές ανάληψης ευθύνης εκ μέρους του P&I Club

Μία από τις βασικότερες ευχέρειες που παρέχουν τα P&I Clubs είναι η παροχή όλων των απαραίτητων εγγυήσεων ούτως ώστε να απελευθερώνονται τα πλοία τα οποία έχουν κατακρατηθεί εξαιτίας κάποιας απαίτησης που έχει εγερθεί εναντίον της εν λόγω πλοιοκτήτριας εταιρίας. Παρόλο που συνήθως δε γίνεται ειδική μνεία αυτής της διευκόλυνσης στους κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των P&I Clubs, ωστόσο αυτά πράγματι παρέχουν τέτοιου είδους εγγυήσεις (Guarantee) ή επιστολές ανάληψης της ευθύνης (Letter of Undertaking), ούτως ώστε το πλοίο να αφεθεί ελεύθερο ή να

¹⁷⁷ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 117 - 118

¹⁷⁸ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, "Practical Guides. Introduction to P&I", 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 65-67

γλυτώσει από την απειλή παρακράτησής του. Ουσιαστικά, τα έγγραφα αυτά δεν αποτελούν τίποτε άλλο παρά παραδοχές του εκάστοτε P&I Club ότι οποιαδήποτε σχετική χρηματική αξίωση θα καλυφθεί εκ μέρους του.

Οι επιστολές ανάληψης ευθύνης των Clubs σταδιακά κέρδισαν το σεβασμό και την αποδοχή σε περιοχές του κόσμου στις οποίες όχι πολύ παλιότερα γίνονταν δεκτές μόνο τραπεζικές εγγυήσεις (Bank Guarantees). Οι περισσότεροι οι οποίοι εγείρουν απαιτήσεις είναι προετοιμασμένοι να αποδεχθούν τις εν λόγω επιστολές ανάληψης της ευθύνης, οι οποίες φυσικά αποτελούν βασικό πλεονέκτημα, αφού βοηθούν πολύ στο να αποφευχθούν και να μειωθούν οι όποιες καθυστερήσεις στο πρόγραμμα και το δρομολόγιο του πλοίου.

Φυσικά, υπάρχουν και περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επιστολές ανάληψης της ευθύνης δεν γίνονται αποδεκτές. Είναι δύσκολο, βέβαια, να δικαιολογηθεί επαρκώς για ποιο λόγο μία επιστολή ανάληψης της ευθύνης εκ μέρους του P&I Club δε γίνεται αποδεκτή ως επαρκής εγγύηση, εκτός και αν η οικονομική κατάσταση του εν λόγω P&I Club είναι τέτοια που εκ των πραγμάτων αφήνει ακάλυπτη την απαίτηση.

Το ποσό της εγγύησης αναγράφεται στην επιστολή ανάληψης της ευθύνης και είναι το ποσό που έχει απαιτηθεί ή το ποσό που εκδικάζεται σε περίπτωση που η υπόθεση καταλήγει στις αίθουσες του δικαστηρίου. Ανεξάρτητα από το ποσό, κατά τα λοιπά, τα P&I Clubs έχουν μία στάνταρ μορφή επιστολής και του κειμένου αυτής την οποία και χρησιμοποιούν σε κάθε περίπτωση. Στην επιστολή αυτή αναφέρεται ότι από την ευθύνη απαλλάσσεται το δεδομένο πλοίο, τα υπόλοιπα πλοία της ίδιας πλοιοκτήτριας εταιρίας και ότι το δεδομένο ποσό θα δοθεί από το P&I Club σε περίπτωση που η υπόθεση εκδικαστεί και αποφασισθεί ότι το πλοίο είναι όντως υπεύθυνο για αυτό το οποίο κατηγορείται.

Φυσικά, παρόλο που η βοήθεια που παρέχεται στους πλοιοκτήτες από τις επιστολές αυτές είναι πολύτιμη, οι επιστολές παρέχονται έπειτα από σχετική αίτηση του πλοιοκτήτη – μέλους. Επειδή η χρήση τους δε θα μπορούσε να είναι αλόγιστη, τα P&I Clubs έχουν υιοθετήσει μία σειρά από κανόνες, ούτως ώστε να προστατευτούν από την πιθανή κατάχρηση αυτής της υπηρεσίας. Για την ακρίβεια, τα Clubs έχουν καταστήσει σαφές ότι οι επιστολές ανάληψης της ευθύνης παρέχονται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις, όπως έγινε σαφές και προηγουμένως.

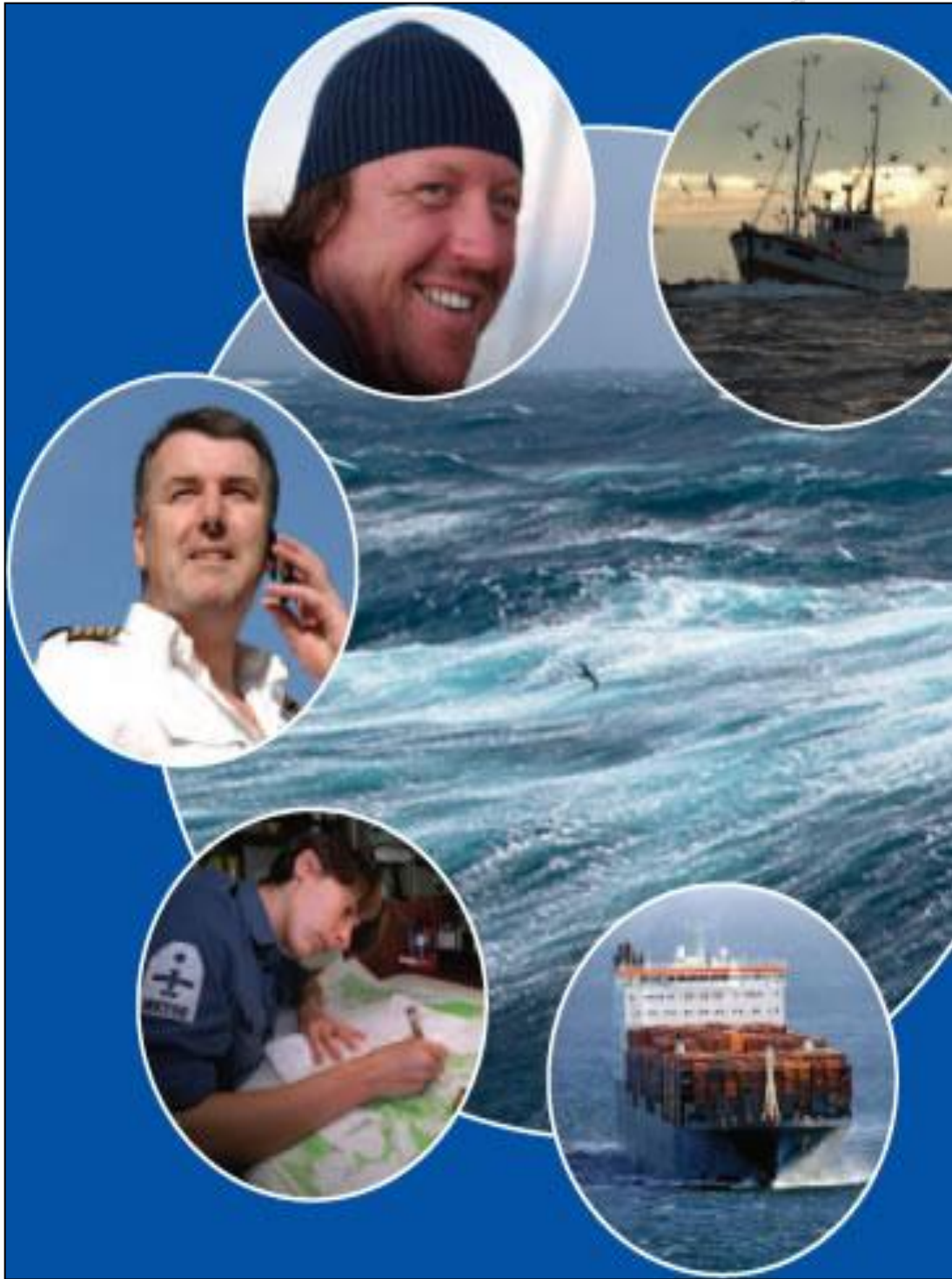
Η προσφορά εγγυήσεων τέτοιου είδους είναι ένα ζήτημα που ξεκάθαρα εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των P&I Clubs και έχει περιγραφεί απλώς ως μία «κίνηση καλής θέλησης» εκ μέρους των Clubs, ως ένδειξη «φιλικής

συμπάρστασης» από την πλευρά τους. Εξάλλου, τα Clubs ποτέ δεν αποδέχθηκαν στις διατάξεις τους μόνιμο όρο σχετικά με την παροχή εγγυήσεων ως βασική τους υποχρέωση μέσω της κάλυψης του παρέχουν στα μέλη τους.

Ένα εξίσου σημαντικό στοιχείο που αφορά στην παροχή τέτοιου είδους επιστολών είναι το κατά πόσο ο κίνδυνος που οδήγησε στην απαίτηση καλύπτεται όντως από τα P&I Clubs. Για παράδειγμα, εάν η απαίτηση είναι χρηματικά κατώτερη από το ισχύον deductible ή εάν ο κίνδυνος που την προκάλεσε δεν καλύπτεται από τα Clubs, τότε η επιστολή ανάληψης ευθύνης μπορεί να μην είναι διαθέσιμη από το Club¹⁷⁹.

¹⁷⁹ Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996, σελ. 119 - 121

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ



7. Η διαχείριση P&I Claims στην πράξη

Πώς όμως γίνεται η διαχείριση υποθέσεων P&I απαιτήσεων στην πράξη, στην καθημερινότητα μίας ναυτιλιακής εταιρίας;

Για την απάντηση του παραπάνω προβληματισμού παρακάτω παρατίθεται η περιγραφή τριών πραγματικών περιστατικών – υποθέσεων που αφορούν απαιτήσεις που έχουν εγερθεί έπειτα από ασθένεια, τραυματισμό και θάνατο μέλους του πληρώματος. Η παρουσίαση P&I claims άλλης φύσης ξεπερνούν τους στόχους της παρούσας μελέτης.

Οι υποθέσεις έχουν παραχωρηθεί από φιλοξενούσα ναυτιλιακή εταιρία ελληνικών συμφερόντων.

7.1. P&I Crew Claims

Τα P&I Claims που αφορούν ζημιές που υπέστησαν μέλη του πληρώματος είναι από τα πλέον πολυάριθμα και υψηλά, φυσικά, σε κόστος claims τα οποία καθημερινά καλούνται να διαχειριστούν τόσο τα Clubs, όσο και οι ναυτιλιακές εταιρίες. Όπως καταγράφηκε και παραπάνω, ο κίνδυνος τραυματισμού, ασθένειας και θανάτου των μελών του πληρώματος αποτελεί μία από τις βασικές καλύψεις που προσφέρουν τα P&I Clubs.



Πρόκειται για ιδιόμορφες υποθέσεις ως προς τη διαχείρισή τους, αφού πέραν των κανόνων λειτουργίας των P&I Clubs, ρόλο παίζει και η ισχύουσα νομοθεσία, η εθνικότητα του μέλους του πληρώματος που έχει υποστεί ζημία και η

εθνική νομοθεσία του κράτους από το οποίο προέρχεται, τα εθνικά χωρικά ύδατα ή το λιμάνι στο οποία έγινε το συμβάν και η νομοθεσία αυτού, το κράτος σημαίας του

πλοίου, η συλλογική σύμβαση εργασίας που έχει υπογραφεί, ο ασφαλιστικός φορέας των πληρωμάτων και ούτω καθεξής. Πάνω από όλα, όμως, αυτό που παίζει καθοριστικό ρόλο και που σε κάθε περίπτωση πρέπει να προσμετράται ως προς την ιδιομορφία των υποθέσεων αυτών είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. Τέτοιου είδους υποθέσεις αφορούν δυσάρεστα περιστατικά αναφορικά στη υγεία μελών του πληρώματος. Από αυτό και μόνο σαφές γίνεται ότι σε κάθε τέτοια περίπτωση θα πρέπει όλες οι κινήσεις να γίνονται όχι μόνο με βάση τα διαδικαστικά της κάθε εταιρίας ή των P&I Clubs, αλλά και με τη δέουσα ευαισθησία και προστασία απέναντι στην ανθρώπινη ζωή.

Παρακάτω παρατίθενται τρεις πραγματικές υποθέσεις απαιτήσεων αποκατάστασης ζημιών πληρώματος μέσω των οποίων θα επιχειρηθεί να αναλυθούν εύγλωττα τα επιμέρους στοιχεία των περιστατικών που αφορούν την P&I κάλυψη, αλλά και τον τρόπο χειρισμού στην πράξη της κάθε μίας υπόθεσης, τόσο από τα P&I Clubs, όσο και από το αρμόδιο τμήμα της ναυτιλιακής εταιρίας.

Χρησιμοποιούνται στοιχεία πραγματικών περιστατικών που παραχωρήθηκαν από ναυτιλιακή εταιρία, ενώ αναλύονται τρία χαρακτηριστικά περιστατικά ασθένειας, τραυματισμού και θανάτου.

7.2. Τραυματισμός μέλους του πληρώματος

Οι τραυματισμοί των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελούν, δυστυχώς, ένα συχνό φαινόμενο, κυρίως λόγω της φύσης της εργασίας τους. Η ναυτιλιακή εταιρία έρχεται καθημερινά αντιμέτωπη με τέτοιου είδους περιστατικά, τα οποία, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι σοβαρά και άρα δεν εκθέτουν την εταιρία σε ποσά μεγαλύτερα από τα deductible που εφαρμόζουν τα P&I Clubs. Σαφώς, παρόλο που τα ποσά που είναι λιγότερα από το deductible τα P&I Clubs δεν τα καλύπτουν, η πλοιοκτήτρια εταιρία είναι υποχρεωμένη να καλύψει τα ιατρικά αυτά έξοδα για κάθε τραυματία ναυτικό της. Σοβαρότερα περιστατικά, εντούτοις, κοστίζουν αρκετά σε χρήμα τόσο στην εταιρία, όσο και στα P&I Clubs. Μερικές φορές, πάλι, τα φαινόμενα μπορεί να απατήσουν και ένα περιστατικό που αρχικά φάνηκε να μην είναι τόσο σοβαρό, στη συνέχεια εξελίχθηκε σε μία σοβαρή υπόθεση στην οποία ο ναυτικός κατέληξε να θεωρηθεί

ανίκανος για περαιτέρω ναυτική εργασία. Παρακάτω, παρατίθεται ένα περιστατικό τέτοιου είδους.

Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση ατυχήματος και τέτοιου είδους περιστατικών, ο πλοίαρχος του πλοίου οφείλει άμεσα να ερευνήσει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες προκλήθηκε το ατύχημα και να αναφέρει τα γεγονότα στην πλοιοκτήτρια εταιρία χωρίς καμία καθυστέρηση. Ανάλογα με τη βαρύτητα του περιστατικού, περαιτέρω διερεύνηση των συνθηκών οφείλει να πραγματοποιηθεί από ειδικούς εμπειρογνώμονες ή από τους τοπικούς αντιπροσώπους του P&I Club.

Σε περίπτωση που η κατάσταση του ναυτικού είναι σοβαρή και η μεταφορά του σε νοσοκομείο ή σε τοπικούς γιατρούς θεωρείται επιβεβλημένη, οι τοπικοί αντιπρόσωποι του P&I Club οφείλουν να είναι ενήμεροι της κατάστασης ούτως ώστε, μέσω της γνωριμίας τους με το εκάστοτε τοπικό ιατρικό σύστημα, να μπορούν να διασφαλίσουν ότι ο τραυματίας θα έχει την καλύτερη δυνατή ιατρική περίθαλψη, στο χαμηλότερο δυνατό κόστος και χωρίς χρονοτριβές.

Η περίθαλψη του κάθε ναυτικού – τραυματία οφείλει πάντοτε να είναι η ενδεδειγμένη. Διαφορετικά, ο πλοιοκτήτης κινδυνεύει να μηνυθεί από τον τραυματία – ναυτικό ή την οικογένειά του, για τη μη παροχή των σωστών ιατρικών υπηρεσιών στον υπάλληλό του. Επομένως, κάθε φορά που ένα ατυχές περιστατικό τραυματισμού συμβαίνει σε κάποιο λιμάνι, ο πλοιοκτήτης έχει τη ρητή υποχρέωση να τον φροντίσει, να λάβει την ενδεδειγμένη ιατρική θεραπεία και να μεταφερθεί πίσω στην πατρίδα του, το συντομότερο δυνατό. Σε πολλά λιμάνια αρκετών χωρών, πολλοί είναι οι δικηγόροι που περνούν σημαντικό μέρος της ημέρας τους σε νοσοκομεία, ψάχνοντας για επίδοξους «πελάτες» που νιώθουν ότι έχουν εγκαταλειφθεί σε ένα νοσοκομείο, χωρίς να λαμβάνουν την πρέπουσα ιατρική φροντίδα από τους εργοδότες τους¹⁸⁰.

Ο προσεκτικός έλεγχος των νοσοκομειακών εξόδων από τους τοπικούς αντιπροσώπους του P&I Club μπορεί να εξοικονομήσει τεράστια ποσά στους πλοιοκτήτες. Σε πολλές περιπτώσεις, κάποια νοσοκομεία κρατούσαν τραυματίες ναυτικούς για πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το αναγκαίο, ή είχαν χρησιμοποιήσει ακριβά ιατροφαρμακευτικά υλικά, χωρίς αυτό να δικαιολογείται από τη βαρύτητα του περιστατικού. Αυτός είναι ένας ακόμη επιπλέον λόγος για τον οποίο η μεσολάβηση των τοπικών αντιπροσώπων του P&I Club κρίνεται πολύτιμη.

¹⁸⁰ Christof Luddeke, “Practical Guides, Marine Claims. A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996

7.2.1. Το χρονικό του τραυματισμού



Τον Οκτώβριο του 2005, ο Β' Μηχανικός φορτηγού πλοίου σημαίας Μάλτας και μέλους του THE STANDARD P&I Club, Φιλιππινέζικης καταγωγής και ηλικίας 50 ετών, καθώς επιτελούσε τα καθήκοντά του στο μηχανοστάσιο, γλίστρησε σε προφανώς υγρό έδαφος, γεγονός που προκάλεσε την πτώση του και τον μετέπειτα

τραυματισμό του. Ο ναυτικός αμέσως μετά την πτώση του ένιωσε πόνο στη μέση του, πόνος που συνεχίστηκε για πολλές ημέρες. Έτσι, μόλις το πλοίο αγκυροβόλησε στο επόμενο λιμάνι προορισμού του, το Paradip της Ινδίας, ο ναυτικός εστάλη σε ειδικό γιατρό για να υποβληθεί σε σχετικές εξετάσεις.

Στο διαγνωστικό κέντρο στο οποίο παραπέμφθηκε, υποβλήθηκε σε σχετικές εξετάσεις και ακτινογραφίες και λόγω της βαρύτητας της κατάστασης αποφασίστηκε ότι ο ασθενής έχριζε ειδικής θεραπείας. Επομένως, ο ναυτικός έπρεπε να επαναπατριστεί στη Μανίλα, πόλη καταγωγής του, όπου θα ελάμβανε τη σχετική θεραπεία. Ο επαναπατρισμός του πραγματοποιήθηκε από το επόμενο λιμάνι προορισμού του πλοίου, τη Sriracha της Ταϊλάνδης.

Αμέσως μετά την άφιξή του στη Μανίλα, ο ασθενής ναυτικός παραπέμφθηκε σε μία εξειδικευμένη ιατρική κλινική με την οποία συνεργάζεται σε μόνιμη βάση η πλοιοκτήτρια εταιρία, αλλά και η εταιρία εξεύρεσης πληρωμάτων. Αφού υποβλήθηκε σε λεπτομερείς και εξειδικευμένες ιατρικές εξετάσεις, τελικά διαγνώστηκε ότι η πτώση του εν πλω τού είχε προκαλέσει κήλη των δίσκων L2L3, L3L4, L4L5, L5S1, αλλά και σπονδυλική στένωση, μία κατάσταση που κρίθηκε ιδιαίτερος σοβαρή.

Σε περιστατικά τέτοιου είδους στα οποία διαφαίνεται ότι ο ναυτικός πάσχει από κάποια σοβαρή ασθένεια ή ότι έχει υποστεί σοβαρό τραυματισμό, όπως ακριβώς και στην εν λόγω περίπτωση, επιθυμητό είναι να υπάρχει πάντοτε μία δεύτερη ιατρική γνώματευση. Στην περίπτωση αυτή, η δεύτερη ιατρική γνώμη δόθηκε από διαγνωστικό κέντρο διαπιστευμένο από το P&I Club. Από εκεί συστήθηκε ότι ο ασθενής έπρεπε να υποβληθεί σε σχετική επέμβαση στη σπονδυλική του στήλη ή εναλλακτικά σε εντατικές φυσικοθεραπείες για έξι με οκτώ εβδομάδες. Τελικά, ο

ναυτικός επέλεξε την πιο «συντηρητική» θεραπεία των φυσικοθεραπειών, αφού αρνήθηκε να υποβληθεί σε επέμβαση.

Το Δεκέμβριο του 2005 ο ναυτικός τελικά ολοκλήρωσε τον αριθμό των φυσικοθεραπειών που του είχαν συσταθεί να πραγματοποιήσει και παραπέμφθηκε εκ νέου στο θεράποντα ιατρό του για αποτίμηση της κατάστασής του. Ο γιατρός τον συμβούλευσε να συνεχίσει με ακόμη δέκα φυσικοθεραπείες, όπως και έγινε. Μετά το πέρας αυτών, ο ασθενής επισκέφθηκε για ακόμη μία φορά για ιατρό του ο οποίος παρατήρησε ότι υπήρχε μία σημαντική βελτίωση των συμπτωμάτων, ωστόσο, εξαιτίας της σοβαρότητας του αρχικού τραυματισμού έκρινε αναγκαία τη συνέχιση με επιπλέον φυσικοθεραπείες.

Το Μάρτιο του 2006, η καθιερωμένη επίσκεψη του ναυτικού στο γιατρό του πραγματοποιήθηκε και πάλι, ο οποίος τον συμβούλευσε να συνεχίσει τις θεραπείες, αφού εξακολουθούσε να παραπονιέται για πόνους στη μέση. Επίσης, τον παρότρυνε να υποβληθεί σε σχετική χειρουργική επέμβαση, η οποία ενδεχομένως θα έλυνε το πρόβλημα. Ο ναυτικός, εντούτοις, αρνήθηκε αυτή τη λύση και πάλι και με τη λογική ότι δε θα μπορούσε προφανώς να ξαναεργαστεί ως ναυτικός, ζήτησε να αποτιμηθεί η κατάστασή του και να του δοθεί η σχετική αποζημίωση τραυματισμού που του αναλογούσε από το νόμο.

7.2.2. Η πληρωμή των ιατρικών εξόδων, μισθών ασθενείας και των σχετικών αποζημιώσεων

Σε κάθε τέτοιο αντίστοιχο περιστατικό, η πλοιοκτήτρια εταιρία, μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας και των συλλογικών συμβάσεων εργασίας που έχουν υπογραφεί με τα συνδικάτα των ναυτικών, υποχρεούται να καλύψει οποιοδήποτε ιατρικό έξοδο προκύψει σε υποθέσεις εργατικού ατυχήματος. Έτσι και σε αυτή την περίπτωση, όλα τα έξοδα ιατρών, φαρμάκων αλλά και των θεραπειών καλύφθηκαν απευθείας από την πλοιοκτήτρια εταιρία, μέσω των Manning Agents που τους εκπροσωπούν στη Μανίλα. Φυσικά, ο πλοιοκτήτης καλύπτει και τα ιατρικά έξοδα της αρχικής του διάγνωσης στο λιμάνι Paradip της Ινδίας, αλλά και τα έξοδα επαναπαρισμού του, όπως επίσης και τα έξοδα του ταξιδιού του αντικαταστάτη του προς το πλοίο.

Πέραν των παραπάνω, η νομοθεσία¹⁸¹ σε κάθε τέτοια περίπτωση προβλέπει την καταβολή μισθών ασθενείας για ένα χρονικό διάστημα μέχρι την τελική ίαση του ασθενούς. Το ύψος του ποσού που καταβάλλεται μηνιαίως ως μισθός ασθενείας εξαρτάται από τη θέση του ναυτικού στο πλοίο, αλλά και από το είδος του τραυματισμού, ή της ασθένειας που υπέστη¹⁸².

Σε περίπτωση που ο τραυματισμός ή η ασθένεια προκαλέσει μόνιμη ή μερική ανικανότητα στο ναυτικό, γεγονός που δε θα του επιτρέψει πέραν των άλλων να εργάζεται, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να του καταβάλει χρηματική αποζημίωση το ύψος της οποίας εξαρτάται από το μέγεθος της ανικανότητας. Μάλιστα, στις συλλογικές συμβάσεις γίνεται ρητή αναφορά του χρηματικού ποσού που δικαιούται ο ναυτικός, ανάλογα με τον τραυματισμό ή την ασθένεια που υπέστη και του προκάλεσαν την ανικανότητα. Συνήθως, στις συμβάσεις αυτές αναφορά γίνεται και στις ιατρικές κλινικές οι οποίες είναι αναγνωρισμένες στο να διαπιστώνουν το βαθμό ανικανότητας κατά περίπτωση¹⁸³.

Όλα τα έξοδα αυτά, σε αρχική φάση καλύπτονται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Μία πολύ βασική και σημαντική ιδιαιτερότητα των P&I Clubs είναι ότι με βάση τους κανόνες που διέπουν τη λειτουργία τους, οι πλοιοκτήτες – μέλη για να έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν χρηματικά ποσά για κάποιο περιστατικό, οφείλουν προηγουμένως να έχουν πληρώσει οι ίδιοι το έξοδο αυτό και να μπορούν να το αποδείξουν με βάση σχετικά αποδεικτικά πληρωμής ή τιμολόγια. Πρόκειται για το λεγόμενο “Pay to be paid” μέσω του οποίου τα P&I Clubs προστατεύονται από αφερέγγυα μέλη τα οποία, επειδή δεν έχουν καλύψει τις χρηματικές τους υποχρεώσεις απέναντι στο P&I Club ουσιαστικά έχουν πάψει να αποτελούν μέλη του. Ωστόσο, κάποια claims τους προς τρίτους μπορεί να παραμένουν ανεξόφλητα, και κάτω από άλλες συνθήκες, το βάρος αποπληρωμής τους θα επέρχονταν στο P&I Club. Μέσω της προστατευτικής δικλείδας που το “Pay to be paid” προσφέρει, τα P&I Clubs ουδεμία υποχρέωση πληρωμής έχουν εάν ο πλοιοκτήτης μέλος δεν μπορέσει να αποδείξει ότι έχει ο ίδιος καλύψει το δεδομένο ποσό¹⁸⁴.

Αντίστοιχα, λοιπόν, και στην εν λόγω υπόθεση, ο ναυτικός παραπέμφθηκε σε αναγνωρισμένη κλινική για εξακρίβωση του βαθμού της αποζημίωσης που

¹⁸¹ Βλέπε Παράρτημα 3

¹⁸² Βλέπε Παράρτημα 3

¹⁸³ Βλέπε Παράρτημα 3

¹⁸⁴ Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996, σελ. 4 - 5

δικαιούνταν να πάρει. Ο γιατρός του απέδωσε Grade 11, ενώ ο ναυτικός εστάλη και σε κλινική αναγνωρισμένη από το Club για δεύτερη γνωμάτευση. Εκεί εξακριβώθηκε ότι ο ναυτικός θα ήταν πλέον ανίκανος για ναυτική εργασία και διαπίστωσαν ότι δικαιούται ως αποζημίωση US\$ 16,795, ως Grade 8. Ο ναυτικός, εντούτοις, με επιχείρημα ότι θα του ήταν δύσκολο να εργαστεί γενικά για το υπόλοιπο της ζωής του σε οποιαδήποτε εργασία ζήτησε να του δοθεί το μεγαλύτερο ποσό που δίνεται ως αποζημίωση, για ολική ανικανότητα, ποσό που ανέρχεται σε US\$ 60,000. Φυσικά, η πλοιοκτήτρια εταιρία αρνήθηκε να δώσει ένα ποσό που δε δικαιούται να λάβει ο ναυτικός, ωστόσο αποδέχθηκε να του καταβάλει μεγαλύτερο ποσό από αυτό που ο νόμος όριζε, το οποίο έπειτα από διαπραγματεύσεις ανήλθε σε US\$ 30,000, με την αιτιολογία ότι σε περίπτωση που αρνιόταν να δώσει αυτό το ποσό στο ναυτικό, ενδεχομένως εκείνος να ζητούσε νομική συμβουλή και να έθετε την υπόθεση εντός των δικαστικών αιθουσών, γεγονός που σίγουρα θα στοίχιζε πολύ περισσότερα τόσο στην εταιρία όσο και στο εν λόγω P&I Club. Με τη σύμφωνη, λοιπόν, γνώμη του P&I Club, το ποσό παραδόθηκε στο ναυτικό, ως οποίος υπέγραψε σχετικό έγγραφο στο οποίο καθιστά σαφές ότι έλαβε το εν λόγω ποσό, ότι η εταιρία κάλυψε μέχρι τέλους όλα τα ιατρικά και φαρμακευτικά του έξοδα και ότι αποποιείται έτσι οποιασδήποτε πρόσθετης σχετικής απαίτησης από την εταιρία.

7.2.3. Η διαχείριση της υπόθεσης εκ μέρους του P&I Club

Πώς όμως διαχειρίστηκε η εν λόγω υπόθεση από την πλευρά του P&I Club;

Από την πρώτη στιγμή που ο καπετάνιος του πλοίου ενημέρωσε την πλοιοκτήτρια εταιρία για το συμβάν του τραυματισμού του ναυτικού, το αρμόδιο τμήμα της εταιρίας ήρθε σε επαφή με το P&I Club του πλοίου και γνωστοποίησε την κατάσταση. Μη έγκαιρη πληροφόρηση του συμβάντος θα μπορούσε ίσως να σημάνει και τη μη κάλυψη των εν λόγω εξόδων εκ μέρους του Club. Ταυτόχρονα, τόσο η πλοιοκτήτρια εταιρία όσο και το P&I Club άνοιξαν ένα σχετικό φάκελο για να κρατούνται οι λεπτομέρειες και οι περιγραφές της υπόθεσης κατά χρονολογική σειρά.

Καθ' όλη την εξέλιξη του περιστατικού, η πλοιοκτήτρια εταιρία ενημέρωνε άμεσα το P&I Club για τις γνωματεύσεις των ιατρών, το ύψος των μέχρι εκείνης της στιγμής εξόδων, ενώ ελάμβανε και τη γνώμη ειδικών από το Club για τις περαιτέρω κινήσεις. Ειδικά, μετά τον επαναπατρισμό του ναυτικού στη Μανίλα, άμεσα έλαβε γνώση της υπόθεσης το γραφείο τοπικών αντιπροσώπων του P&I Club εκεί, ούτως

ώστε να είναι παρόντες κατά τις ιατρικές εξετάσεις και να μπορούν να παράσχουν τη δέουσα βοήθεια στον ασθενή ναυτικό. Οι αντιπρόσωποι του P&I Club ήταν παρόντες και κατά την υπογραφή της αποποίησης δικαιώματος απαίτησης από το ναυτικό, αφού προηγουμένως είχαν εγκρίνει το κείμενό του.

Όπως έγινε σαφές και από τα παραπάνω, τα ποσά δόθηκαν απευθείας από την πλοιοκτήτρια εταιρία, με τη σύμφωνη γνώμη του P&I Club. Μετά την ολοκλήρωση όλων των σχετικών διαδικασιών, η πλοιοκτήτρια εταιρία οφείλει να συγκεντρώσει όλες τις αποδείξεις και τα δικαιολογητικά των εξόδων που πραγματοποίησε για τον ασθενή.

Αφού συγκέντρωσε τα έξοδα εκείνα τα οποία καλύπτονται από το P&I Club και εφόσον αυτά ξεπέρασαν το deductible, απέστειλε τα παραστατικά στο P&I Club, αιτώντας αποζημίωση για τα έξοδα που είχε πραγματοποιήσει.

Ο πίνακας εξόδων της συγκεκριμένης υπόθεσης είχε ως εξής:

No.	Περιγραφή	Κόστος σε τοπικό νόμισμα	US\$
1	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στο Paradip, Ινδία		
α	Διάφορα ιατρικά έξοδα	Rs 5,095.00 @ 44.9825	113.27
2	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στη Sriracha, Ταϊλάνδη		
α	Έξοδα αποβίβασης ναυτικού	BHT 5,500 @ 41.14	133.69
β	Έξοδα επιβίβασης ναυτικών	BHT 5,000 @ 41.14	121.54
γ	Μετακινήσεις	BHT 2,000 @ 41.14	48.62
δ	Χρέωση τοπικού πράκτορα για την αποβίβαση και την επιβίβαση των ναυτικών	BHT 4,800 @ 41.14	116.67
-	Σύνολο		420.52
3	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στη Μανίλα, Φιλιππίνες		
α	Ιατρικά Έξοδα	PHP 13,632.50	265.36

β	Μισθοί ασθενείας	PHP 342,400.10	6,680.00
γ	Αποζημίωση ανικανότητας	PHP 1,569,300.00	30,000.00
-	Σύνολο		36,945.36
4	Μεταφορές		
α	Αεροπορικό εισιτήριο του τραυματία ναυτικού	EUR. 591.00 @ 1.1770, 25.11.2005	695.61
β	Αεροπορικό εισιτήριο του αντικαταστάτη	EUR. 586.00 @ 1.1770, 25.11.2005	689.72
-	Σύνολο		1,385.33
	Γενικό Σύνολο		38,864.48
	Deductible		18,000.00
	Ποσό αποζημίωσης προς τον πλοιοκτήτη		20,864.48

Το παραπάνω ποσό αποδόθηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρία και η υπόθεση έκλεισε.

7.2.4. Υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη απέναντι στον τραυματισμό

Σύμφωνα με τη νομοθεσία, ο εργοδότης κρίνεται υπεύθυνος σε περίπτωση που η αμέλειά του οδηγήσει σε τραυματισμό εργαζομένου του και επομένως ο εργοδότης είναι επίσης υπεύθυνος για τις αμελείς συμπεριφορές ή τις παραλήψεις άλλων εργαζομένων του που προκαλούν τραυματισμού εν ώρα εργασίας. Σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου εργασίας, είτε αυτό αναφέρεται είτε υπονοείται, αποτελεί υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει ένα ασφαλές πλοίο, αλλά και τον εξοπλισμό αυτού και να διασφαλίζει ότι το πλήρωμα είναι ικανό να πραγματοποιήσει την αποστολή για την οποία έχει προσληφθεί. Μάλιστα, στα φιλεργατικά ανά τον κόσμο δικαστήρια, ένας πλοιοκτήτης μπορεί πολύ εύκολα να αποδειχθεί ότι υπέπεσε σε παράπτωμα. Άξιο αναφοράς είναι ένα χαρακτηριστικό περιστατικό που αντικατοπτρίζει το πώς έχουν τα πράγματα σε σχετικές περιπτώσεις:

Στην υπόθεση *Foulder v Canadian Pacific Steamship Co*, ο *Foulder*, ένας καμαρότος, απαίτησε χρηματική αποζημίωση από τους εργοδότες του εξαιτίας εγκαυμάτων που υπέστη έπειτα από ένα καυτό ντους που έκανε στο πλοίο στο οποίο εργάζονταν, το “*Empress of England*”. Έθεσε ως επιχείρημα ότι ο πλοιοκτήτης υπέπεσε σε παράπτωμα της υποχρέωσής του που πρόσταζαν τα *Merchant Shipping Regulations* του 1953 (*crew accommodation*) να παρέχει ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας. Ο πλοιοκτήτης με τη σειρά του αμύνθηκε δηλώνοντας ότι τη στιγμή που ο *Foulder* βρισκονταν κάτω από το ντους, βρισκονταν υπό την επίρροια αλκοόλ και επομένως έχει προσωπική ευθύνη για το ατυχές περιστατικό που του συνέβη, αφού εάν ήταν νηφάλιος θα μπορούσε να είχε τεστάρει τη θερμοκρασία του νερού προτού μπει κάτω από το ντους. Το δικαστήριο, εντούτοις, απεφάνθη ότι το νερό ήταν επικίνδυνα καυτό και ότι εάν είχαν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα προστασίας από το ναύτη που ήταν υπεύθυνος για τον εξοπλισμό παροχής ζεστού νερού, αυτή η επικίνδυνη κατάσταση δε θα είχε δημιουργηθεί. Ο εργοδότης βρέθηκε να είναι ασεβής των υποχρεώσεών του. Δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι ο *Foulder* βρισκονταν υπό την επίρροια αλκοόλ και επομένως δεν έχει το δικαίωμα να ασκεί κριτική σε κάποιον ο οποίος δεν τσέκαρε τη θερμοκρασία του νερού προτού μπει κάτω από το ντους, θεωρώντας ότι θα είναι φυσιολογική, ως όφειλε. Το δικαστήριο εκδίκασε αποζημίωση προς το *Foulder* ύψους £ 8,400¹⁸⁵.

Στην προκειμένη περίπτωση ο πλοιοκτήτης δε θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει ως επιχείρημα για την υπεράσπισή του ότι ο ίδιος προσωπικά δεν ήταν υπαίτιος και δεν συνέβαλε στο να του προκληθούν τα εγκαύματα. Σε περίπτωση που κάποιος ναυτικός έσφαλε και το γεγονός αυτό οδήγησε στον τραυματισμό του συναδέλφου του, τότε αυτό θα προσμετρηθεί κατά τη διαδικασία ορισμού της αποζημίωσης που θα του οριστεί. Γενικά, η υποχρέωση που βαραίνει τον πλοιοκτήτη μέσω των σχετικών νομοθετικών διατάξεων να παράσχουν ένα ασφαλές εργατικό περιβάλλον κάνουν εξαιρετικά δύσκολη την υπεράσπισή του σε τέτοια περιστατικά¹⁸⁶.

¹⁸⁵ *Foulder v Canadian Pacific Steamship Co*. {1986} 2 *Lloyd's Rep.* 366

¹⁸⁶ Christopher Hill, “*Maritime Law*”, LLP, London, 1998, σελ. 465 - 466

7.3. Ασθένεια ναυτικού

Αντίστοιχη είναι και η διαχείριση υποθέσεων που έχουν να κάνουν με ασθένεια του ναυτικού. Ωστόσο, αυτό που πρέπει να καταστεί σαφές σε κάθε τέτοια περίπτωση είναι ότι σε συμβάντα ασθενείας ναυτικού, οφείλει κάθε φορά να αποδειχθεί ότι η αιτία της ασθενείας αυτής είναι η εργασία εν πλω, και όχι προϋπάρχουσες της ναυτικής εργασίας αιτίες.

Αυτός είναι και ο λόγος που έχει αναγκάσει τα P&I Clubs να παρέχουν μία επιπλέον υπηρεσία προς τα μέλη τους, το πρόγραμμα ιατρικών εξετάσεων πριν τη ναυτολόγηση¹⁸⁷. Η υπηρεσία αυτή παρέχεται με έξτρα πληρωμή στα μέλη του εκάστοτε Club. Τα P&I Clubs συνεργάζονται με ένα δίκτυο αναγνωρισμένων ιατρικών κλινικών σε κάθε λιμάνι από όπου παρατηρείται μεγάλη δραστηριότητα ναυτολόγησης, όπως π.χ. ο Πειραιάς, η Μανίλα, κ.α.. Η πλοιοκτήτρια εταιρία στέλνει τους επίδοξους ναυτικούς της για ιατρικές εξετάσεις προτού αυτοί ναυτολογηθούν. Έτσι, μέσω του προγράμματος αυτού διαπιστώνεται κατά πόσο ο κάθε ναυτικός πάσχει από κάποια ασθένεια, ή έχει την προδιάθεση να νοσήσει. Αν διαπιστωθεί ότι κάποιος ναυτικός νοσεί, δεν εγκρίνεται η ναυτική του εργασία για ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, μέχρι να διαπιστωθεί ότι πλέον ο ναυτικός μπορεί να εργαστεί εν πλω, χωρίς τον κίνδυνο να νοσήσει.

Η διαδικασία αυτή, όπως μπορεί πολύ εύκολα να γίνει σαφές μπορεί να σώσει τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και τα P&I Clubs από τα κοστοβόρα crew claims¹⁸⁸. Βέβαια, υπάρχουν ασθένειες οι οποίες δεν μπορούν πάντα να προληφθούν. Ένα τέτοιο περιστατικό πραγματεύεται η παρακάτω υπόθεση.

7.3.1. Το χρονικό της υπόθεσης

Τον Απρίλιο του 2006 και ενώ το δεξαμενόπλοιο στο οποίο εργάζονταν ο ναυτικός της υπό μελέτη υπόθεσης βρίσκονταν στο λιμάνι Milford Haven της Βρετανίας, ο ναύτης, Φιλιππινέζος σε καταγωγή και ηλικίας 40 ετών βρέθηκε από συναδέλφους του να κείτεται αναισθητός στο πάτωμα της καμπίνας του.

Άμεσα ο ναύτης μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο του πλοίου, ενώ ταυτόχρονα ο πλοίαρχος κάλεσε για βοήθεια από τη στεριά. Σύμφωνα με το γιατρό που τον εξέτασε

¹⁸⁷ PEME Program, i.e. Pre – Employment Medical Examination Program

¹⁸⁸ www.ukpandi.com

σε αρχική φάση ο ναυτικός έπασχε από αυξημένη πίεση και μεταφέρθηκε επείγοντως σε τοπικό νοσοκομείο, αφού υποπτεύθηκε πιθανό εγκεφαλικό επεισόδιο. Ο ναύτης εισήχθη στη μονάδα εντατικής θεραπείας του νοσοκομείου, όντας σε καταστολή.

Έπειτα από λεπτομερείς ιατρικές εξετάσεις διαγνώσθηκε ότι ο ναυτικός έπασχε από εγκεφαλική αιμορραγία. Μάλιστα, εξαιτίας της κρισιμότητας της κατάστασής του, οι θεράποντες ιατροί έκριναν αναγκαίο η σύζυγος του ασθενούς να βρίσκεται στο πλευρό του και το P&I Club, το STANDARD P&I Club αποδέχθηκε να καλύψει τα έξοδα ταξιδιού της συζύγου από τη Μανίλα, αλλά και τα έξοδα της διαμονής της στην Αγγλία¹⁸⁹.

Στο μεσοδιάστημα, η κατάσταση του ναύτη σταδιακά άρχισε να βελτιώνεται, αρχίζοντας να επανέρχεται από το κώμα, οπότε μεταφέρθηκε στην πτέρυγα της νευρολογικής κλινικής του νοσοκομείου όπου νοσηλευόταν. Μάλιστα, η βελτίωσή του ήταν τόσο θεαματική που έπειτα από δύο ημέρες μεταφέρθηκε στη γενική πτέρυγα του νοσοκομείου. Ωστόσο, το εγκεφαλικό επεισόδιο που υπέστη, του προκάλεσε αδυναμία κίνησης σε όλη τη δεξιά πλευρά του σώματός του, ενώ επίσης επηρέασε τη μνήμη του, την ομιλία, αλλά και την κίνησή του γενικότερα. Βέβαια, επειδή η κατάστασή του δεν ήταν πλέον κρίσιμη, οι γιατροί άρχισαν να εξετάζουν το ενδεχόμενο του επαναπατρισμού του και της συνέχισης της θεραπείας του σε τοπικό νοσοκομείο, ούτως ώστε να βρίσκεται στην πατρίδα του και κοντά στην οικογένειά του, γεγονός που ψυχολογικά θα τον βοηθούσε.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι ο ασθενής αντιμετώπιζε πλέον κινητικά προβλήματα, αποφασίσθηκε να προσληφθεί εξειδικευμένη εταιρία συνοδείας ασθενών η οποία θα φρόντιζε για την ασφαλή μεταφορά του ναυτικού αεροπορικώς πίσω στη Μανίλα. Η μεταφορά πραγματοποιήθηκε στις 16 Μαΐου 2006, συνοδεία της συζύγου του.

Άμα τη άφιξή του στη Μανίλα, ο ναύτης μεταφέρθηκε αμέσως σε τοπικό νοσοκομείο, το οποίο ήταν φυσικά ενήμερο από προηγουμένως σχετικά με την άφιξή του και τα προβλήματα υγείας που αντιμετώπιζε. Αφού υποβλήθηκε σε ιατρικές εξετάσεις διαπιστώθηκε ότι θα έπρεπε άμεσα να υποβληθεί σε φυσικοθεραπείες για την αντιμετώπιση των κινητικών προβλημάτων που του είχε προκαλέσει το εγκεφαλικό επεισόδιο.

¹⁸⁹ Τα P&I Clubs σε εξαιρετικές περιπτώσεις αποδέχονται να καλύψουν έξοδα συγγενών πρώτου βαθμού, όταν αυτοί κρίνεται αναγκαίο να παραβρίσκονται στο πλάι των συγγενών τους.

Στα τέλη Μαΐου οι θεράποντες ιατροί έκριναν ότι ο ασθενής θα μπορούσε να πάρει εξιτήριο από το νοσοκομείο και να συνεχίσει τις φυσικοθεραπείες του στα εξωτερικά ιατρεία, ενώ σε τακτά χρονικά διαστήματα θα όφειλε να υποβάλλεται σε ιατρικές εξετάσεις από τον καρδιολόγο του.

Σταδιακά ο ναύτης άρχισε να είναι ικανός να περπατήσει ξανά χωρίς υποστηρικτική βοήθεια, ενώ κάποιους μήνες αργότερα τα αποτελέσματα των ιατρικών του εξετάσεων έδειξαν ότι κάθε πιθανός κίνδυνος είχε πλέον ξεπεραστεί.

Φυσικά, ο ναυτικός δε θα μπορούσε πλέον να εργαστεί ξανά σε πλοίο. Οπότε τέθηκε σε διαδικασία προσδιορισμού του ποσού αποζημίωσης που δικαιούνταν. Έτσι, αφού εξετάστηκε από γιατρούς του P&I Club διαπιστώθηκε ότι θα έπρεπε να του καταβληθεί το ποσό που αντιστοιχούσε στην αποζημίωση πλήρους ανικανότητας, δηλαδή US\$ 60,000.

Το ποσό καταβλήθηκε στο ναυτικό, ο οποίος υπέγραψε τα σχετικά έγγραφα αποποίησης οποιασδήποτε περαιτέρω απαίτησης από την εταιρία, λήγοντας την εν λόγω υπόθεση.

7.3.2. Ο χειρισμός της υπόθεσης εκ μέρους της πλοιοκτήτριας εταιρίας και του P&I Club

Και σε αυτή την περίπτωση, αμέσως μόλις πληροφορήθηκαν οι υπεύθυνοι την ύπαρξη περιστατικού ασθeneίας, άμεσα ειδοποίησαν το P&I Club. Το πλοίο ήταν μέλος του THE STANDARD P&I Club. Μάλιστα, ειδικά λόγω της σοβαρότητας αλλά και της κρισιμότητας του περιστατικού, οι αποφάσεις και οι κινήσεις σε αυτή την περίπτωση όφειλαν να είναι άμεσες και αποτελεσματικές. Από λεπτό σε λεπτό ο ναύτης θα μπορούσε να είχε χάσει τη ζωή του, επομένως έπρεπε να εξασφαλιστεί ένα σωστό δίκτυο πληροφόρησης μεταξύ εταιρίας, P&I Club, τοπικών πρακτόρων του πλοίου στο λιμάνι, αλλά και των τοπικών αντιπροσώπων του P&I Club στο Milford Haven, οι οποίοι κλήθηκαν για να συντονίσουν τις ενέργειες.

Οποιοδήποτε νεότερο υπήρχε για την εξέλιξη της κατάστασης του ασθενούς μεταφέρονταν στα εμπλεκόμενα μέρη, ενώ υπάλληλος της εταιρίας είχε αναλάβει να μεταφέρει όλες τις σχετικές πληροφορίες στη σύζυγο και την οικογένεια του ασθενούς στις Φιλιππίνες. Φυσικά, όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα, η κρισιμότητα της κατάστασης επέβαλε το ταξίδι της συζύγου στη Βρετανία για να

σταθεί στο πλάι του συζύγου της. Αντίστοιχη αντιμετώπιση υπήρχε και μετά την επιστροφή του ασθενούς στη Μανίλα.

Και σε αυτή την υπόθεση, όλα τα έξοδα, οι μισθοί ασθενοείας και η τελική αποζημίωση καλύφθηκαν απευθείας από την πλοιοκτήτρια εταιρία, η οποία μετά τη λήξη της υπόθεσης, απαίτησε αποζημίωση από το P&I Club.

Ο πίνακας των σχετικών εξόδων είχε ως εξής:

No.	Περιγραφή	Κόστος σε τοπικό νόμισμα	US\$
1	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στο Milford Haven, Ηνωμένο Βασίλειο		
α	Ενοικίαση ταξί του ναυτικού που οδήγησε τον ασθενή στο νοσοκομείο	UK£ 27.00	
β	Ενοικίαση ταξί της συζύγου προς το νοσοκομείο	UK£ 97.00	
γ	Ενοικίαση ταξί της συζύγου από το γραφείο των τοπικών πρακτόρων προς το νοσοκομείο	UK£ 75.00	
δ	Διαμονή συζύγου σε τοπικό ξενοδοχείο	UK£ 128.47	
ε	Πληρωμή τοπικού πράκτορα για τις υπηρεσίες του στην εν λόγω υπόθεση	UK£ 2,900.00	
στ	Ενοικίαση ταξί της συζύγου από το ξενοδοχείο προς το νοσοκομείο	UK£ 15.50	
-	Σύνολο	UK£ 3,242.97	5,681.45
2	Ιατρικά έξοδα στο Milford Haven, Ηνωμένο Βασίλειο	UK£ 20,287.00	37,936.69
3	Χρεώσεις εξειδικευμένης ιατρικής εταιρίας για τη συνοδεία του ασθενούς στη Μανίλα		
α	Άνοιγμα της υπόθεσης	UK£ 225.00	

β	Πληρωμή ιατρού για 4 ημέρες	UK£ 1,980.00	
γ	Μεταφορές	UK£ 5.28	
δ	Εισιτήρια τρένου	UK£ 54.00	
ε	Ενοικιάσεις ταξί	UK£ 31.00	
στ	Φαγητά/ ποτά	UK£ 16.25	
ζ	Διαμονή	UK£ 56.00	
η	Μεταφορά με ασθενοφόρο	UK£ 500.00	
θ	Φόροι αεροδρομίου στη Μανίλα	UK£ 5.60	
ι	Πατερίτσες	UK£ 35.00	
ιι	Διοικητικά έξοδα	UK£ 35.00	
ιιι	Ενοικιάσεις ταξί	UK£ 55.00	
ιiv	Επικοινωνίες	UK£ 40.00	
-	Σύνολο	UK£ 3,038.13	US\$ 5,596.23
4	Χρεώσεις αεροπορικών εισιτηρίων από την εξειδικευμένη ιατρική εταιρία για τη συνοδεία του ασθενούς στη Μανίλα		
α	Αεροπορικά εισιτήρια από Ηνωμένο Βασίλειο προς Φιλιππίνες	UK£ 11,409.35	US\$ 21,016.02
5	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στη Μανίλα, Φιλιππίνες		
α	Ιατρικά έξοδα	PHP 155,290.33	US\$ 2,978.20
β	Μισθοί ασθενείας	PHP 112,314.60	US\$ 2,160.00
γ	Αποζημίωση ανικανότητας	PHP 3,065,400.00	US\$ 60,000.00
-	Σύνολο	PHP 3,333,004.93	US\$ 65,138.20
6	Διάφορα άλλα έξοδα		
α	Αεροπορικό εισιτήριο της συζύγου MNL - CWL	EUR 1,957.00	US\$ 2,429.61
β	Αεροπορικό εισιτήριο αντικαταστάτη MNL- SFO- DFW- HOU	EUR 1,474.00	US\$ 1,857.24
γ	Βίζα της συζύγου	PHP 4,500.00	US\$ 86.87

δ	Δωρεά που πραγματοποιήθηκε προς το νοσοκομείο όπου νοσηλεύονταν ο ναυτικός στο Ηνωμένο Βασίλειο για την εξυπηρέτηση της συζύγου	UKP 500.00	US\$ 945.00
-	Σύνολο		US\$ 5,318.72
	Γενικό Σύνολο		US\$ 140,687.31
	Deductible		US\$ 18,000.00
	Ποσό αποζημίωσης προς τον πλοιοκτήτη		US\$ 122,687.31

Το παραπάνω ποσό αποδόθηκε στην εταιρία και η υπόθεση έκλεισε.

7.4. Θάνατος ναυτικού

Οι υποθέσεις θανάτων ναυτικών είναι, πέραν από λυπηρές, περίπλοκες και χρονοβόρες. Φυσικά, πέραν των άλλων, όπως πολύ εύκολα θα μπορούσε να υποπτευθεί κανείς, έχουν αποδειχθεί ότι εκθέτουν τόσο την πλοιοκτήτρια εταιρία, όσο και το P&I Club σε μεγάλο όγκο εξόδων και σχετικών αποζημιώσεων, αλλά περιλαμβάνουν και κόστος τόσο στο γόητρο, όσο και στην εικόνα της εταιρίας, αν δε λάχουν των κατάλληλων χειρισμών. Για αυτό και σε κάθε τέτοιο περιστατικό οι κινήσεις οφείλουν να είναι προσεκτικές και να γίνονται με τη δέουσα ευαισθησία που προστάζει η ίδια η απώλεια μίας ανθρώπινης ζωής. Σε κάθε τέτοια περίπτωση η εταιρία φέρει την ευθύνη, αλλά και την υποχρέωση ταυτόχρονα να διατάξει έλεγχο των συνθηκών που οδήγησαν στο συμβάν, να διατάξει πραγματογνωμοσύνη, αλλά και να αναλάβει τη μεταφορά του πτώματος και των προσωπικών του αντικειμένων πίσω στην πατρίδα του, ούτως ώστε να ταφεί από τα συγγενικά του πρόσωπα.

Φυσικά, ανάλογα και με την χώρα που συνέβη το δυστυχές γεγονός, η πλοιοκτήτρια εταιρία έχει να αντιμετωπίσει και την εθνική νομοθεσία σχετικά με ελέγχους, εξετάσεις αλλά και ακροάσεις σε δικαστικές αίθουσες και τοπικές αρχές,

ούτως ώστε να διαλευκανθούν τα αίτια του θανάτου. Βέβαια, όλα τα παραπάνω είναι συνάρτηση και της φύσης της ίδιας της υπόθεσης, αλλά και των συνθηκών κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα ο θάνατος.

Άξιο αναφοράς είναι ότι σε κάθε τέτοιο περιστατικό η πλοιοκτήτρια εταιρία οφείλει αποζημιώσεις προς τη σύζυγο και προς κάθε ανήλικο τέκνο, εφόσον υπάρχουν, του εκλιπόντος, ανάλογα βέβαια και με τη συλλογική σύμβαση ναυτικών που έχει υπογραφεί από τη χώρα¹⁹⁰ καταγωγής του.

Όλα τα παραπάνω φαίνονται παραστατικά μέσω της υπόθεσης που παρατίθεται.

7.4.1. Το χρονικό της υπόθεσης

Στις 14.08.2006, και ενώ το εν λόγω φορτηγό πλοίο, σημαίας Μάλτας και μέλος του U.K. P&I Club βρίσκονταν στο λιμάνι Santos της Βραζιλίας, ένας εκ των ναυτών, Φιλιπινέζικης καταγωγής και ηλικίας 36 ετών, έχασε τη ζωή του κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων εκφόρτωσης του πλοίου.

Άμεσα ενημερώθηκαν οι τοπικές αρχές, το P&I Club, αλλά και οι τοπικοί εκπρόσωποί τους στη Βραζιλία, ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί σχετική έρευνα πάνω στο πλοίο σχετικά με τα αίτια του ατυχήματος και να παράσχουν βοήθεια στον πλοίαρχο με τις σχετικές διαδικασίες.

Σύμφωνα με τη σχετική αναφορά που συνέταξε ο πλοίαρχος σχετικά με τα γεγονότα που οδήγησαν στο λυπηρό συμβάν, ο υποπλοίαρχος είχε διατάξει επιθεώρηση του αμπαριού Νο. 3 του πλοίου. Ένα μέλος του πληρώματος που είχε τον έλεγχο του στέγαστρου του αμπαριού σκόπευε να αφήσει το



αμπάρι μισό - ανοιχτό, για λόγους ασφαλείας, ωστόσο, από αμέλεια δεν πρόσεξε ότι ένα άλλο μέλος του πληρώματος βρίσκονταν ήδη κάτω από το στέγαστρο εκείνη τη στιγμή. Παρόλο που ρώτησε εάν κάποιος βρισκόταν εκεί γύρω, ο ναύτης που δυστυχώς βρισκόταν από κάτω από το στέγαστρο προφανώς δεν άκουσε και δεν

¹⁹⁰ Βλέπε παράρτημα 3

αποκρίθηκε, επομένως προχώρησε στο κλείσιμο του αμπαριού. Η κίνηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα το θανάσιμο τραυματισμό του ναύτη.

Ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος που βρίσκονταν στο γέφυρα υπήρξαν αυτόπτες μάρτυρες του συμβάντος και άμεσα ζήτησαν από το άλλο μέλος του πληρώματος να ανοίξει το στέγαστρο του αμπαριού. Ο συναγερμός τέθηκε σε λειτουργία και όλο το πλήρωμα συγκεντρώθηκε στο σημείο, προσπαθώντας να μεταφέρουν το σώμα του άτυχου ναύτη στο κατάστρωμα, ούτως ώστε να διαπιστωθεί σε τι κατάσταση βρίσκονταν και να του παρασχεθούν οι πρώτες βοήθειες. Δυστυχώς, ωστόσο, μόλις τον μετέφεραν διαπιστώθηκε ότι ήταν νεκρός.

Στις 15.08.2006 το άψυχο σώμα του ναύτη μεταφέρθηκε στη στεριά, στο νεκροτομείο του Ιατροδικαστικού Τμήματος της Αστυνομίας για ιατροδικαστική εξέταση. Επίσης, ο πλοίαρχος, ο υποπλοίαρχος και ο ναύτης που ήταν υπεύθυνος για την πώση του στεγάστρου του αμπαριού, συνοδευόμενοι από τους αντιπροσώπους του P&I Club, οδηγήθηκαν στο Αστυνομικό Τμήμα της περιοχής όπου έδωσαν καταθέσεις σχετικά με τις συνθήκες και τα γεγονότα που οδήγησαν στο ατύχημα. Αντίστοιχες καταθέσεις κλήθηκαν να δώσουν και στο Λιμενάρχη του Santos, αλλά και στο σχετικό τμήμα Μετανάστευσης (Immigration), έτσι όπως ορίζει η τοπική νομοθεσία. Επιπλέον, σύμφωνα με τις πρακτικές που ακολουθεί η πλοιοκτήτρια εταιρία, απεστάλη στο λιμάνι ένας Port Captain της εταιρίας, ούτως ώστε να πραγματοποιήσει λεπτομερή έρευνα του συμβάντος και των αιτιών που το προκάλεσαν και να καταρτίσει ειδικό σχέδιο πρόληψης, αλλά και αντιμετώπισης αντίστοιχων περιστατικών στο μέλλον.

Μέχρι τις 29 Αυγούστου είχαν τελικά ολοκληρωθεί όλες οι αναγκαίες τυπικές διαδικασίες που ορίζει ο τοπικός νόμος και έτσι το πτώμα του εκλιπόντος, αφού προηγουμένως είχαν λάβει χώρα διαδικασίες ταρίχευσής του, μαζί με τα προσωπικά του αντικείμενα μεταφέρθηκαν αεροπορικώς στη Μανίλα, όπου και πραγματοποιήθηκε ο ενταφιασμός του.

Μετά το πέρας όλων των σχετικών διαδικασιών, εκπρόσωποι της εταιρίας ήταν σε επαφή με τη σύζυγο του εκλιπόντος σχετικά με την αποζημίωση θανάτου που ο νόμος ορίζει ότι δικαιούται, καθώς επίσης και την αποζημίωση που οφείλονταν να της καταβληθεί για κάθε ένα από τα ανήλικα παιδιά τους. Φυσικά, η εταιρία ανέλαβε να καλύψει και όλα τα έξοδα κηδείας και ενταφιασμού του νεκρού.

Αφού, λοιπόν, καταβλήθηκαν τα παραπάνω ποσά και υπογράφηκαν τα έγγραφα αποποίησης περαιτέρω αξίωσης από την εταιρία, η υπόθεση έκλεισε.

7.4.2. Ο χειρισμός της υπόθεσης

Και αυτή η υπόθεση, λόγω της φύσης της, απαιτεί άμεσους, καίριους και αποτελεσματικούς χειρισμούς. Η αιτία που προκάλεσε το θανάσιμο τραυματισμό του ναυτικού οφείλει να διαλευκανθεί το συντομότερο δυνατό, ούτως ώστε να ληφθούν προληπτικά μέτρα και να αποφευχθεί παρόμοιος χειρισμός στο μέλλον. Επίσης, σχετικές εξηγήσεις οφείλουν να δοθούν στις τοπικές αρχές, στην πλοιοκτήτρια εταιρία, αλλά κυρίως στην οικογένεια του εκλιπόντος που σαφώς απαιτεί εξηγήσεις για το χαμό του συγγενή τους.

Για αυτό το λόγο εκπρόσωποι της ίδιας της εταιρίας, αλλά και του P&I Club βρέθηκαν το συντομότερο δυνατό στον τόπο του συμβάντος με σκοπό να διαλευκάνουν την υπόθεση και να δώσουν τις σχετικές εξηγήσεις, τόσο στους εμπλεκόμενους φορείς που η τοπική νομοθεσία ορίζει, αλλά και στην οικογένεια που στην άλλη άκρη της γης αγωνιά και ζητά απαντήσεις.

Οι χειρισμοί των εμπλεκόμενων σε μία τέτοια περίπτωση δεν έχει να κάνει με την άμεση παροχή ιατρικής βοήθειας στο ναυτικό, αλλά με την άμεση και όσο το δυνατόν συντομότερη μεταφορά του πτώματος στην πατρίδα του, ούτως ώστε να τιμηθεί η σωρός του, σύμφωνα με τα έθιμα του τόπου καταγωγής του. Η οικογένεια σε κάθε αντίστοιχη τέτοια υπόθεση, πέραν των απαντήσεων, θα ζητά απεγνωσμένα να βρεθεί κοντά στη σωρό του αγαπημένου τους, ούτως ώστε να του αποδώσουν τις τιμές που επιθυμούν.

Οι χειρισμοί γενικότερα οφείλουν να είναι καίριοι, μιας και αντίστοιχες υποθέσεις μπορεί να οδηγήσουν και στις δικαστικές αίθουσες της χώρας που πραγματοποιήθηκε το συμβάν, ανάλογα πάντα με την εθνική νομοθεσία και με το τι αυτή προβλέπει. Φυσικά, επειδή συνήθως αντίστοιχες υποθέσεις στην πλειοψηφία τους τραβούν την προσοχή του τύπου, οι χειρισμοί οφείλουν να είναι ακόμα πιο προσεκτικοί, ούτως ώστε το περιστατικό να μην προκαλέσει ζημία και στην εικόνα και το γόητρο της εταιρία παγκοσμίως. Αυτός είναι και ο λόγος που ίσως θα πρόσταζε και την ανάγκη πρόσληψης ενός εκπρόσωπου τύπου που θα έδινε απαντήσεις στους δημοσιογράφους που τυχόν θα ασχολούνταν με το θέμα.

Αναφορικά στο θέμα της πληρωμής των εξόδων και των αποζημιώσεων, αποδόθηκαν όλα όσα η Φιλιππινέζικη συλλογική σύμβαση εργασίας προστάζει¹⁹¹

¹⁹¹ Βλέπε παράρτημα 3

απευθείας από την εταιρία και έπειτα το σύνολο των εξόδων καλύφθηκαν από το P&I Club.

Αναλυτικά, τα σχετικά έξοδα είχαν ως εξής:

No.	Περιγραφή	Κόστος σε τοπικό νόμισμα	US\$
1	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στο Santos, Βραζιλία		
α	Μετάφραση εγγράφων του πλοίου	R\$ 932.82	436.51
β	Έξοδα διαχείρισης της υπόθεσης	R\$ 5,352.50	2,500.00
γ	Μετακινήσεις	R\$ 892.80	417.78
δ	Ενοικίαση λάντζας	R\$ 2,547.86	1,192.26
ε	Εκκαθάριση	R\$ 1,100.00	514.74
	Σύνολο		5,061.29
2	Συμπληρωματικά έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στο Santos, Βραζιλία		
α	Ταρίχευση του σώματος		1,428.58
β	Εργολάβος κηδειών (zincd urn, transport box, airport transfer, sealing of coffin)		981.69
γ	Αεροπορική μεταφορά του πτώματος και των προσωπικών αντικειμένων του		2,969.15
δ	Ρούχα για το νεκρό		32.67
ε	Μεταφράσεις		1,059.04
στ	Συμβολαιογραφείο		13.36
ζ	Αμοιβή προξενείου Φιλιππινών		53.57
η	Μεταφορά προς και από το Sao Paulo International Airport		240.00
θ	Αμοιβή των P&I local correspondents		2,000.00
ι	CPMF Tax (0.38%)		33.35
κ	Bank Charges		50.00
	Σύνολο		8,861.41
3	Έξοδα που πραγματοποιήθηκαν στη Μανίλα, Φιλιππίνες		

1	Έξοδα κηδείας	PHP 51,330.00	1,000.00
2	Αεροπορικό εισιτήριο μεταφοράς της σωρού από τη Μανίλα στην πόλη καταγωγής του και ταφής του	PHP 5,431.70	108.80
3	Αποζημίωση θανάτου	PHP 2,496,000.00	50,000.00
4	Αποζημίωση θανάτου στα 3 ανήλικα παιδιά	PHP 1,048,320.00	21,000.00
5	Άδεια αποδέσμευσης πτώματος	PHP 2,067.37	40.74
	Σύνολο		72,149.54
4	Λοιπά έξοδα		
α	Αεροπορικό εισιτήριο του αντικαταστάτη του	EUR 1,841.00 (r.o.e. 1,28 @25.09.2006)	2,356.00
	Γενικό Σύνολο		88,428.24
	Deductible		(18,000.00)
	Ποσό αποζημίωσης προς τον πλοιοκτήτη		70,428.24

8. Πρόληψη αντίστοιχων περιστατικών

8.1. Πρόληψη ενάντια σε πιθανό Claim ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου ναυτικού

Τα τρία περιστατικά που αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο είναι αντιπροσωπευτικά των οικονομικών μεγεθών στα οποία εκτίθενται πλοιοκτήτες και P&I Clubs κατ' επέκταση, σε κάθε τέτοια περίπτωση. Φυσικά, οι υποθέσεις που αναλύθηκαν δεν εισήχθησαν σε δικαστικές αίθουσες, ούτε ενεπλάκησαν δικηγόροι, γεγονός που θα είχε εκτοξεύσει τα έξοδα στα ύψη. Εντούτοις, σαφές γίνεται ότι τα ποσά συνήθως δε θεωρούνται μικρά, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς τη συχνότητα κατά την οποία κάνουν την εμφάνισή τους, δυστυχώς, Claims που αφορούν σε εργατικό ατύχημα, ασθένεια ή θάνατο εν πλω.

Αυτός είναι και ο λόγος που έχει υποχρεώσει τόσο τους πλοιοκτήτες, όσο και τα P&I Clubs, να προβαίνουν σε διάφορες κινήσεις οι οποίες μακροπρόθεσμα θα τους εξοικονομήσουν σε χρήμα, προλαμβάνοντας τέτοιου είδους περιστατικά.

Στην κορυφή των μέτρων πρόληψης βρίσκεται, φυσικά, η προσεκτική επιλογή των μελών του πληρώματος. Τόσο οι ικανότητές τους, τα πιστοποιητικά εξειδίκευσης που φέρουν, η θαλάσσια εμπειρία τους και τα στοιχεία του χαρακτήρα τους είναι στοιχεία που πάντα συνυπολογίζονται στην απόφαση του πλοιοκτήτη σχετικά με τη ναυτολόγηση ατόμων. Επίσης, η συμβατότητα μεταξύ των εθνικοτήτων των μελών ενός πληρώματος είναι ένα βασικό στοιχείο που πρέπει κάθε φορά να λαμβάνεται υπόψη.

Παρακάτω παρατίθενται κάποια βασικά βήματα που ακολουθούνται προς την αποφυγή ατυχών περιστατικών. Φυσικά, αξίζει να σημειωθεί ότι η κάθε εταιρία έχει εκπονήσει ένα δικό της σχέδιο πρόληψης αντίστοιχων περιστατικών.

8.1.1 Ιατρικές Εξετάσεις πριν τη ναυτολόγηση (PEME)

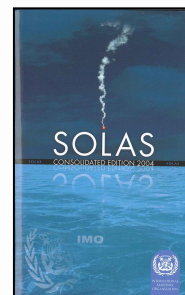
Όπως αναλύθηκε και στα προηγούμενα¹⁹², η πλειοψηφία των πλοιοκτητών και των P&I Clubs τους κατά καιρούς έχουν αντιμετωπίσει μία μεγάλη αύξηση στον αριθμό των ναυτικών οι οποίοι επαναπατρίστηκαν μέσα στους πρώτους κιόλας μήνες της ναυτολόγησής τους. Το γεγονός αυτό έδωσε αφορμή στην ανάπτυξη ενός δικτύου κλινικών σε κάθε περιοχή που αποτελεί κέντρο ναυτολόγησης όπου μέσω του P&I Club παρέχονται ιατρικές εξετάσεις στους υπό ναυτολόγηση ναυτικούς. Τέτοιου είδους εξετάσεις περιλαμβάνουν ακτινογραφίες της μέσης και του θώρακα, ηπατίτιδα B, AIDS, διαβήτη, εξετάσεις της καρδιάς, της πίεσης κ.α.¹⁹³

8.1.2. Το συμβόλαιο ναυτολόγησης

Ίσως να προκαλούσε απορία το γεγονός ότι το συμβόλαιο ναυτολόγησης βρίσκεται στη λίστα των μέτρων πρόληψης απέναντι στα κοστοβόρα crew claims. Κι όμως, σίγουρα ένα συμβόλαιο ναυτολόγησης ανήκει σε μία τέτοια λίστα. Κάθε συμβόλαιο οφείλει να προβλέπει τις αποζημιώσεις που ο ναυτικός δικαιούται και να καθιστά σαφές ότι πέραν αυτών ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ουδεμία περαιτέρω ευθύνη απέναντι στο ναυτικό και την οικογένειά του. Ένα σωστό συμβόλαιο εργασίας που παρέχει όλα τα σχετικά άρθρα και διατάξεις μπορεί να σώσει και πλοιοκτήτη και τα P&I Clubs από υπέρογκες χρηματικά απαιτήσεις.

8.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS)

Η σύμβαση SOLAS και οι διάδοχες μορφές που πήρε στο πέρασμα των χρόνων γενικά θεωρείται ως η πιο σημαντική από όλες τις συνθήκες που έχουν υπογραφεί από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα αναφορικά στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοσή της υιοθετήθηκε το 1914, ως απάντηση της



¹⁹² Βλέπε υποσημείωση 161 και 162

¹⁹³ Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996, σελ. 174

καταστροφής του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη και πιο πρόσφατη το 1960. Η σύμβαση, λοιπόν, του 1960 τέθηκε σε ισχύ στις 26 Μαΐου του 1965 και υπήρξε το πρώτο σοβαρό έργο του IMO από την ημέρα της σύστασής του, αποτελώντας ένα σημαντικό βήμα εκμοντερνισμού των διατάξεων που ίσχυαν ούτως ώστε να συμβαδίζουν με τις νέες τεχνολογίες και τις εξελίξεις που συνέβαιναν στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η σύμβαση, λόγω της φύσης της, οφείλει να παραμένει πάντα επίκαιρη και ενήμερη, για αυτό σε τακτά χρονικά διαστήματα υιοθετούνται αναθεωρήσεις και τροπολογίες.

Η ανάλυση των άρθρων και των διατάξεων που τη διέπουν ξεπερνά τους στόχους της παρούσας μελέτης¹⁹⁴. Ωστόσο, οφείλει να αναφερθεί ότι μεγάλο μέρος της πραγματεύεται ζητήματα ασφάλειας και πρόληψης πιθανών περιστατικών που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα. Έτσι, αναφέρεται στην κατασκευή του ίδιου του πλοίου, την ευστάθεια, τα μηχανήματα και τις εγκαταστάσεις του, την πυρασφάλεια, τις ραδιοεπικοινωνίες, τις συσκευές διάσωσης, αλλά και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Η σύμβαση κάνει λόγο για τη μεταφορά των φορτίων, τη μεταφορά επικίνδυνων αγαθών, για τα πυρηνικά φορτία, την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται για να εμπλουτίζεται η ασφάλεια, αλλά και συμπληρωματικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ανάλογα με το είδος του πλοίου¹⁹⁵.

8.3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code)



Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) παρέχει ένα διεθνές στάνταρτ για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, αλλά και για την πρόληψη της ατυχηματικής θαλάσσιας μόλυνσης. Υιοθετήθηκε από τον IMO το 2002 και σκοπός του είναι η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, η πρόληψη τραυματισμών ή του θανάτου των ναυτικών, αλλά και η αποφυγή της περιβαλλοντολογικής καταστροφής από το πλοίο. Η

¹⁹⁴ Βλέπε παράρτημα 2

¹⁹⁵ http://www.imo.org/conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647

συνέλευση του IMO αναγνώρισε την ανάγκη για σχετική οργάνωση σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια εν πλω και έτσι έλαβε μία σειρά από μέτρα τα οποία προσκάλεσε να υιοθετήσουν τα κράτη σημαίας.

Το κάθε πλοίο για να υπακούει στους κανόνες που προστάζει ο ISM Code οφείλει να έχει καταρτίσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, Safety Management System (SMS). Κάθε πλοίο που συμμορφώνεται με τον ISM Code επιθεωρείται σε τακτά χρονικά διαστήματα από την κλάση για να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητα του SMS τους. Έτσι καθορίζεται ότι τα πλοία ακολουθούν πιστά τους κανόνες ασφάλειας.

Μέσω αυτού επιχειρείται όλα τα πλοία που υπακούν στους κανόνες αυτούς να αποτελέσουν ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας, αναγνωρίζοντας τις δράσεις και τα μέτρα πρόληψης απέναντι στους κινδύνους και προσπαθώντας συνεχώς να βελτιώσουν τις επιδεξιότητες των μελών του πληρώματος αναφορικά σε επικίνδυνες συνθήκες. Μέσω του SMS διασφαλίζεται ότι το κάθε πλοίο, όχι μόνο υπακούει στους κανόνες που θέτει ο ISM, αλλά και το κράτος σημαίας, η κλάση, οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί, οι ασφαλιστές, τα P&I Clubs κ.α.

Βασική αξίωση που προβλέπεται μέσω του SMS είναι η κατάρτιση μίας πολιτικής ασφαλείας και προστασίας από την κάθε πλοιοκτήτρια εταιρίας για το κάθε πλοίο της που θα περιλαμβάνει οδηγίες και διαδικασίες που εξασφαλίζουν την ασφαλή διαχείριση του πλοίου. Στην πολιτική αυτή θα πρέπει να γίνεται σαφής περιγραφή των επιπέδων δικαιοδοσίας τόσο του πληρώματος, όσο και του προσωπικού της εταιρίας στη στεριά, αλλά και η μεταξύ τους επικοινωνία και συνεργασία σε περιπτώσεις κρίσης. Αναγκαία θεωρείται και η κατάρτιση διαδικασιών αναφοράς των ατυχημάτων, αλλά και των διαδικασιών που αναφέρονται στην ανταπόκριση του πληρώματος σε περιστατικά κρίσης¹⁹⁶.

Έτσι όπως προστάζει ο ISM Code, οι πλοιοκτήτριες εταιρίες έχουν προβεί στην πρόσληψη ενός αξιωματικού του οποίου καθήκον αποτελεί η προάσπιση της ασφάλειας εν πλω. Αντίστοιχα, στη στεριά έχουν οριστεί οι λεγόμενοι Designated Persons Ashore (DPA), οι οποίοι αποτελούν το σύνδεσμο μεταξύ του πληρώματος και των υπαλλήλων της εταιρίας στη στεριά. Ο ναυτικός που έχει τη θέση αυτή οφείλει να:

¹⁹⁶ www.imo.org

α. Επιθεωρεί σε τακτά χρονικά διαστήματα τα καταστρώματα, τους διαδρόμους, τις σκάλες και τα άλλα μέρη του πλοίου ούτως ώστε να εξασφαλίζει ότι οι όποιες ανασφαλείς συνθήκες θα επισκευάζονται και θα διορθώνονται άμεσα για να μην αποτελούν απειλή τραυματισμού.

β. Επιθεωρεί, σε συνεργασία με τους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανοστασίου, τον εξοπλισμό του πλοίου για να διαπιστώνει ότι πραγματοποιείται επιμελής και ικανοποιητική συντήρησή του

γ. Φροντίζει για την εφαρμογή των πρακτικών ασφαλούς εργασίας που έχουν υιοθετηθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρία

δ. Να επιτηρεί άμεσα σε περίπτωση ατυχήματος με σκοπό να επιθεωρεί τις συνθήκες και τον εξοπλισμό που οδήγησαν σε αυτό, να αποκτά συνολική πληροφόρηση για την προετοιμασία της αναφοράς του καπετάνιου, να λαμβάνει κατάθεση ακόμη και από τον ίδιο τον ναυτικό τραυματία, αλλά και να προσδιορίζει τις συνθήκες του ατυχήματος ούτως ώστε να διασφαλίζει ότι θα ληφθούν τα αναγκαία μέτρα πρόληψης και αποφυγής αντίστοιχου συμβάντος στο μέλλον.

ε. Να φροντίζει για τη μεταφορά του ναυτικού σε νοσοκομείο, εφόσον κάτι τέτοιο θεωρηθεί αναγκαίο και να προσπαθεί να κρατηθούν τα σχετικά έξοδα σε όσο το δυνατόν πιο χαμηλά πλαίσια¹⁹⁷.

Αντίστοιχα, η κάθε εταιρία οφείλει να παρέχει εγγράφως τις αρμοδιότητες που έχουν οι καπετάνιοι των πλοίων τους σε περιπτώσεις κρίσεων. Φυσικά, ανάλογα θα πρέπει να γνωστοποιούνται και τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του λοιπού πληρώματος. Το πλήρωμα, για την ακρίβεια, οφείλει να έχει τα αναγκαία προσόντα για την αντιμετώπιση ατυχών περιστατικών, αλλά και να γνωρίζει τα βήματα που πρέπει να ακολουθούνται σε κάθε τέτοια περίπτωση σύμφωνα με την πολιτική της εταιρίας¹⁹⁸.

¹⁹⁷ Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996, σελ. 174

¹⁹⁸ Βλέπε παράρτημα 1 και 2

8.4. Είσοδος σε κλειστές περιοχές

Ο IMO¹⁹⁹ έχει εκδώσει ένα έγγραφο ναυτικής ασφάλειας σε μορφή λίστας ελέγχου ειδικά για την περίπτωση εισόδου ενός ναυτικού σε κάποιο κλειστό χώρο του πλοίου, όπως για παράδειγμα τα αμπάρια, οι δεξαμενές, οι δεξαμενές πετρελαίου, οι δεξαμενές έρματος κ.α.



Ως γενική πρόληψη προτείνεται ότι θα πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος σε κάθε ναυτικό εάν προηγουμένως δεν έχει δοθεί ειδική άδεια από τον καπετάνιο ή από αρμόδιο αξιωματικό. Η ατμόσφαιρα σε ένα τέτοιο κλειστό χώρο μπορεί να μην είναι κατάλληλη για τον άνθρωπο. Μπορεί να υπάρχει έλλειψη επαρκούς οξυγόνου ή να περιέχει τοξικά ή εύφλεκτα αέρια που θα μπορούσαν να προκαλέσουν άμεσα το θάνατο.

Ο καπετάνιος ή ο υπεύθυνος αξιωματικός οφείλει να εξασφαλίζει ότι είναι ασφαλής η είσοδος σε μία κλειστή περιοχή εξασφαλίζοντας ότι έχει προηγουμένως αεριστεί κατάλληλα με φυσικούς ή τεχνητούς τρόπους, αλλά και να έχει τεστάρει την ατμόσφαιρα του χώρου²⁰⁰.

8.5. Προστατευτικός εξοπλισμός και ενδυμασία

Λόγω της φύσης της ναυτικής εργασίας, η πλοιοκτήτρια εταιρία οφείλει να έχει προμηθεύσει το πλοίο με έναν επαρκή αριθμό ειδικών στολών εργασίας, ανάλογα και με τη θέση και το πόστο του κάθε ναυτικού, με ειδικά παπούτσια, μάσκες, κασκέτα και κράνη.

Η ειδική αυτή ενδυμασία θεωρείται άκρως απαραίτητη κατά την επιτέλεση των καθηκόντων των ναυτικών και έχει αποδειχτεί ότι η χρήση τους έχει σώσει από δυσάρεστα περιστατικά. Οι ναυτικοί οφείλουν να χρησιμοποιούν αυτό τον εξοπλισμό όχι μόνο κατά την επιτέλεση επικίνδυνων εργασιών ή μόνο κατά την είσοδο σε επικίνδυνες ζώνες του πλοίου, αλλά καθ' όλη τη διάρκεια της ναυτικής εργασίας τους. Όλα αυτά προβλέπονται και από τις αντίστοιχες διατάξεις του ISM Code και σε

¹⁹⁹ Βλέπε υποσημείωση 80

²⁰⁰ Christof Luddeke, "Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims", LLP, London, 1996, σελ. 175

κάθε περίπτωση ο καπετάνιος οφείλει να εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα ακολουθεί πιστά τις εν λόγω οδηγίες²⁰¹.

8.6. P&I Loss Prevention

Η μεγαλύτερη πλειοψηφία των οργανωμένων P&I Clubs, βλέποντας τον αριθμό των claims που γενικά εγείρονταν να τείνει συνεχώς να αυξάνεται, εκθέτοντας συνεχώς τους πλοιοκτήτες και κατ' επέκταση και τα ίδια σε ολοένα και μεγαλύτερα ποσά, άρχισαν να προσανατολίζονται προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης ειδικών τμημάτων, έργο των οποίων θα ήταν η παροχή βοήθειας προς τους πλοιοκτήτες αναφορικά στην πρόληψη περιστατικών που θα οδηγούσαν πιθανόν σε claims.

Πρόκειται για τα λεγόμενα Loss Prevention τμήματα τα οποία, μελετώντας στατιστικά τα διάφορα περιστατικά που συμβαίνουν στους πλοιοκτήτες – μέλη τους, εκδίδουν ειδικά άρθρα μέσω των οποίων περιγράφουν το περιστατικό και προβαίνουν στην παροχή συμβουλών στα λοιπά μέλη, ούτως ώστε να αποφεύγονται αντίστοιχα περιστατικά στο μέλλον. Μάλιστα, για τη μεγαλύτερη πληροφόρησή τους, τα αρμόδια τμήματα του Club έρχονται σε επαφή με τους τοπικούς αντιπροσώπους τους στα διάφορα λιμάνια του κόσμου, οι οποίοι τους παρέχουν πληροφόρηση αναφορικά σε διάφορα ζητήματα τοπικού ενδιαφέροντος, όπως για παράδειγμα οι καιρικές συνθήκες που μπορεί να επικρατούν σε κάποια περιοχή και ενδεχομένως να δυσχεράνουν τη διέλευση ενός πλοίου. Η πληροφόρηση μπορεί να αφορά περιστατικά που σχετίζονται με claims, με αποφάσεις και εξελίξεις που μπορεί ενδεχομένως να επηρεάσουν άλλα πλοία, ταξίδια ή ακόμη και επιχειρηματικά σχέδια.

Αντίστοιχα, τα περισσότερα P&I Clubs σε τακτά χρονικά διαστήματα εκδίδουν και αφίσες οι οποίες έχουν σχεδιασθεί για να αναρτώνται σε διάφορα μέρη του πλοίου. Τα πόστερς αυτά αναγράφουν μηνύματα και συμβουλές προς τα μέλη του πληρώματος, ούτως ώστε να τα συνεντίσουν και να τους προτείνουν να είναι προσεκτικά κατά την επιτέλεση των καθηκόντων τους. Ένας άλλος τρόπος επικοινωνίας των συμβουλών αυτών είναι η δημιουργία σχετικών Video που αποστέλλονται στα πλοία, αλλά και η διοργάνωση σεμιναρίων με ενδιαφέροντα και

²⁰¹ Βλέπε Παράρτημα 1

χρήσιμα θέματα στα οποία προσκεκλημένα είναι τόσο υπάλληλοι ναυτιλιακών, όσο και μέλη του πληρώματος που τυγχάνει να βρίσκονται στη στεριά²⁰².

UK P&I CLUB

Good practice Engine room emergency exits

GOOD PRACTICE

- ✓ All emergency exits assessed for visibility and effectiveness
- ✓ Appropriate reflective signage
- ✓ All doors functioning correctly and tested routinely as per maintenance schedule

Emergency exits should be highly visible and give you a clear route



BAD PRACTICE

- ✗ No handle on door in this example
- ✗ Exit not visible in reduced visibility
- ✗ Difficult escape for unfamiliar personnel




It's your ship and equipment – look after them and they will look after you

UK P&I CLUB
 15, MONAGHAN ST, BUCKINGHAM
 MK1 1JH

For further information please contact:
 Loss Prevention Department, Thomas Mott TSB Ltd, Tel: +44 (0) 1994 2007
 Fax: +44 (0) 1994 2017. Email: enquiries.ukpandi@thomasmott.com

²⁰² http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/Homepage_LP

Συμπεράσματα

«Το ναυτικό επάγγελμα, που ασκείται από Έλληνες ναυτικούς με την ιδιότητα μέλους συγκροτημένου πληρώματος και με την ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος, μηχανής ή γενικών υπηρεσιών, χαρακτηρίζεται ως ιδιόμορφο, βαρύ και ανθυγιεινό», έτσι όπως ορίζει ο σχετικός νόμος. Και φυσικά κάτι τέτοιο δεν είναι απορίας άξιο, αρκεί να αναλογισθεί κανείς τους κινδύνους με τους οποίους καθημερινά έρχεται αντιμέτωπος ο κάθε ναυτικός κατά την επιτέλεση των καθηκόντων του.

Από τα παραπάνω, εύκολα θα μπορούσε να δικαιολογήσει κανείς την αιτία για την οποία τα Claims που προέρχονται από ασθένεια, τραυματισμό ή θάνατο ναυτικών εν πλω κοστίζουν τόσο πολύ σε χρήμα στον πλοιοκτήτη και κατ' επέκταση και στο P&I Club. Όπως έγινε σαφές και από την παραπάνω ανάλυση, αρχικά είναι η φύση του ίδιου του επαγγέλματος, με τους θαλάσσιους κινδύνους που παραμονεύουν, τους ίδιους τους κινδύνους που ενυπάρχουν εκ των πραγμάτων στην εμπορική λειτουργία ενός πλοίου, τους κινδύνους που μπορεί να κρύβει το φορτίο, η ανθρώπινη αμέλεια και ο ανθρώπινος παράγοντας γενικά, αλλά και τόσα άλλα. Η λίστα των ρίσκων που έχει να αντιμετωπίσει ένας ναυτικός θα μπορούσε να είναι ανεξάντλητη. Αυτός φυσικά είναι και ένας λόγος για τον οποίο τα claims αυτού του είδους είναι τόσο συχνά και πολυάριθμα.

Ένα claim που έχει να κάνει με ασθένεια, τραυματισμό ή θάνατο ναυτικού, σε περίπτωση που λήξει συμβιβαστικά και δεν εισέλθει στις δικαστικές αίθουσες, δεν θα κοστίσει τόσο πολύ σε χρήμα, όσο ίσως θα κόστιζε ένα claim που έχει να κάνει με ατυχηματική ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με απομάκρυνση του κουφαριού ενός πλοίου ή με κάτι σχετικό. Τα crew claims συγκριτικά με τους άλλους κινδύνους που καλύπτει ένα P&I Club δεν είναι τόσο κοστοβόρα. Ωστόσο, μακροπρόθεσμα και συνολικά προκαλούν ένα μεγάλο κόστος στους πλοιοκτήτες και τα P&I Clubs, κόστος που ίσως και να ξεπεράσει και τα ποσά ενός claim ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Κι αυτό οφείλεται φυσικά στη συχνότητα εμφάνισης τέτοιου είδους περιστατικών.

Για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης που κατέχει και διαχειρίζεται ένα μεγάλο αριθμό πλοίων, μπορεί να έρχεται αντιμέτωπος με περιστατικά ασθενείας και τραυματισμού ναυτικών του σχεδόν σε καθημερινή βάση. Κι αυτό γιατί ο ανθρώπινος

παράγοντας είναι δύσκολο να ελεγχθεί. Συνολικά όλα αυτά τα claims μπορεί να του στοιχίσουν όσο θα του στοιχίζε ένα claim ατυχηματικής μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, τα οποία αν και εξαιρετικά κοστοβόρα δεν έχουν τόσο συχνή εμφάνιση όσο τα crew claims.

Οι παραπάνω λόγοι είναι αυτοί που προστάζουν την ιδιαίτερη προσοχή των ναυτικών κατά την επιτέλεση των καθηκόντων τους. Αλλά και οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, υπακούοντας στη σχετική νομοθεσία, τους διεθνείς οργανισμούς, τους ασφαλιστικούς φορείς, τα P&I Clubs και τα στάνταρτ που έχει θέσει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, οφείλει να δίνει την πρέπουσα επιμέλεια και προσοχή αναφορικά στην επιλογή των ναυτικών τους, να τους παρέχουν ένα υγιές, ασφαλές και ικανοποιητικό εργασιακό περιβάλλον και να λαμβάνουν όλα τα προληπτικά μέτρα ούτως ώστε να αποφεύγονται δυσάρεστες καταστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε τραυματισμούς, ασθένειες ή θανάτους.

Μέσω της παραπάνω μελέτης επιχειρήθηκε να αναλυθεί η κοινότητα των P&I Clubs γενικά. Μέσω της ανάλυσης των ιστορικών συγκυριών που στάθηκαν οι πρωτεργάτες των πρώιμων P&I Clubs έγινε σαφής ο τρόπος και η διαδικασία μέσω των οποίων τα Clubs κατέληξαν να είναι οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί του σήμερα και να αποτελούν ένα αναπόσπαστο κομμάτι του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι. Και φυσικά κάθε άλλο παρά συγκυριακό είναι το γεγονός αυτό. Αρκεί να αναλογισθεί κανείς το πλήθος των κινδύνων που το κάθε ένα P&I Club καλύπτει, κίνδυνοι που κάτω από άλλες συνθήκες θα παρέμεναν ακάλυπτοι, αποτελώντας ουσιαστικό «οικονομικό» βραχνά για τους πλοιοκτήτες. Άξιο λόγου και χαρακτηριστικό της σημαντικότητας του ρόλου που επιτελούν τα P&I Clubs είναι το γεγονός ότι παρόλο που η P&I κάλυψη δεν είναι υποχρεωτική από κάποιο νόμο, οι συνθήκες έχουν εξελιχθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης αφήσει ακάλυπτο κάποιο πλοίο του για P&I, τότε η ίδια η ναυτιλιακή κοινότητα θα τον «ξεβράσει». Κανένα κράτος σημαίας, καμία κλάση, κανένας διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, κανένας ναυλωτής δε θα υποδεχθούν ποτέ στους κόλπους τους ένα ανασφάλιστο πλοίο.

Η μελέτη αυτή εστίασε στον τρόπο δομής και λειτουργίας ενός P&I Club επιχειρώντας μία ανάλυση τόσο των οργάνων του, αλλά και των βασικών λειτουργιών του, όπως είναι η αμοιβαιότητα, αλλά και ο τρόπος πληρωμής των ασφαλιστρών. Μέσω αυτών κατέστη σαφές ότι τα P&I Clubs κάθε άλλο παρά ασφαλιστικές εταιρίες μπορούν να θεωρηθούν. Τουναντίον, περισσότερο

προσιδιάζουν σε «οικογένειες», «λίγκες», ή ακόμα καλύτερα συνεταιρισμούς πλοιοκτητών, που συνενώνονται για να αλληλασφαλίσουν τους κινδύνους που συνολικά τους «απειλούν».

Ποιοι είναι όμως οι κίνδυνοι που ένα P&I καλύπτει; Σε αυτό το ερώτημα απάντηση επιχειρήθηκε να δοθεί μέσω της παρούσας μελέτης, παρουσιάζοντας διεξοδικά όλα εκείνα που περιλαμβάνει η P&I κάλυψη και όλα εκείνα που εξαιρεί.

Στη λίστα των κινδύνων που καλύπτει το εκάστοτε P&I Club θέση έχουν και τα ρίσκα εκείνα που σχετίζονται με τους ναυτικούς και την πιθανή ασθένεια, τον τραυματισμό ή ακόμα και το θάνατό τους εν πλω. Για την πιο εύγλωττη κατανόηση της κάλυψης αυτής παρατέθηκαν τρεις αληθινές υποθέσεις Crew Claims με σκοπό την παρουσίαση του τρόπου με τον οποίο η πλοιοκτήτρια εταιρία, αλλά και το P&I Club χειρίζονται τέτοιου είδους υποθέσεις και περιστατικά.

Μέσω της ανάλυσης των υποθέσεων αυτών, βασικό συμπέρασμα αποτελεί η ευαίσθητη φύση τέτοιου είδους περιστατικών, αφού έχουν να κάνουν με την ανθρώπινη ζωή και τον κίνδυνο απώλειας αυτής. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, όπως έγινε σαφές και από τα παραπάνω, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες εκείνες οι κινήσεις που θεωρούνται αναγκαίες προς την κατεύθυνση της σωτηρίας του ναυτικού, είτε αυτός είναι ασθενής, είτε τραυματίας. Σε τέτοιες υποθέσεις, ακόμα και το κάθε λεπτό μπορεί να στοιχίσει μία ζωή. Και φυσικά η ζωή δεν μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήμα. Για αυτό, μπροστά σε τέτοιες υποθέσεις, κανένας πλοιοκτήτης δε θα σκεφθεί την πιο οικονομική λύση, αλλά εκείνη που θα σώσει την ανθρώπινη ζωή.

Τέλος, μέσω της ανάλυσης και της παρουσίασης των αληθινών αυτών υποθέσεων και περιστατικών, εμφανής έγινε η ανάγκη λήψης προληπτικών μέτρων ούτως ώστε τέτοιου είδους περιστατικά να προλαμβάνονται κατά το δυνατόν. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο όλες οι οργανωμένες εταιρίες, υπακούοντας διεθνείς κώδικες και νομοθεσίες, λαμβάνουν τόσο μέτρα πρόληψης, αλλά και έπειτα από κάθε περιστατικό συντάσσουν τα μέτρα εκείνα τα οποία πρέπει να λάβουν, ούτως ώστε παρόμοια υπόθεση να μην ξανασυμβεί. Θεωρητικά, μέσω της λήψης προληπτικών μέτρων τέτοιου είδους, πρακτική που ολόκληρη η ναυτιλιακή κοινότητα προωθεί, ο αριθμός των ατυχημάτων μειώνεται σημαντικά, σώζοντας ζωές αλλά και εξοικονομώντας χρήμα τόσο του πλοιοκτήτη, όσο και του P&I Club κατ' επέκταση. Έτσι, εύκολα μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι μακροπρόθεσμα, το κόστος λήψης των μέτρων αυτών εξισώνεται από τη μείωση του κόστους που ο πλοιοκτήτης θα διέτρεχε

από περιστατικά ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου ναυτικών του. Και σαφώς τα έξοδά του, με κάθε εμφάνιση ενός και μόνο απλού περιστατικού, θα ήταν κατά πολύ περισσότερα από το κόστος των μέτρων πρόληψης. Αρκεί απλά να αναλογισθεί κανείς το κόστος του επαναπατρισμού, ή των ιατρικών εξόδων σε χώρες όπως η Αμερική, κόστος που αποτελεί έναν πραγματικό «εφιάλτη» για τον εκάστοτε πλοιοκτήτη. Και φυσικά, από τη μακροπρόθεσμη «εξοικονόμηση» που τα προληπτικά μέτρα προσφέρουν στον πλοιοκτήτη, δε θα πρέπει να παραληφθεί η βελτίωση του Loss Record των πλοίων από τα κιτάπια των P&I Clubs, γεγονός που βοηθά του πλοιοκτήτες στην κατεύθυνση της μείωσης ή και της σταθερότητας των premiums που καλούνται να πληρώσουν ετησίως.

Ελληνόγλωσση

1. Μπεντενιώτης Μανώλης, «Η Κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, η ιστορική διαδρομή, η κρίση, η προοπτική», Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2001
2. Παπαμανώλη Σμαρούλα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό Πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», 2007
3. Παζαρζής Μιχάλης, «Ναυτασφαλίσεις», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς 2006
4. Βλάχος Γ.Π., Φουρναράκης Νικ.: «Η προβληματική της Βελτίωσης των Επιπέδων Ασφαλείας στις Θαλάσσιες Μεταφορές, υπό το πρίσμα των Νέων Δυνατοτήτων που παρέχουν η Τηλεματική και η Αποτελεσματική Διαχείριση των Έμψυχων Πόρων», Δημοσιευμένο στα Πρακτικά του 1^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφαλείας Θαλασσίων Μεταφορών – “Safety of Marine Transport”, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1998
5. Δουμάνης Δ, «Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα [SOLAS 1974, πρωτόκολλο 1978 και τροποποιήσεις 1981/ 1983]», Εκδόσεις Σταυριδάκη, Πειραιάς 1987
6. Κρεμάλη Δ/ Κωνσταντίνου, «Δίκαιο Κοινωνικών Ασφαλίσεων», Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα, 1985
7. Αγγελάκης π. Γιάννης, «Το εγχειρίδιο της θαλάσσιας ασφάλισης», Ρουχώτας, 2007
8. Θεοδωρόπουλος Σ., «Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», Εισήγηση στο 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφαλείας Θαλασσίων Μεταφορών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1998
9. Μητρόπουλος Ευθ., «Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας», Σταυριδάκη, Πειραιάς, 1980
10. Παναγιωτακόπουλος Βασίλης, Ναυλοσύμφωνα, ναυτασφάλιση», Έλλην, Αθήνα, 1994

11. Ράικος Δημήτριος, «Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια ναυσιπλοίας στην εμπορική ναυτιλία», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2005
12. Χατζάκης Νίκος, «Ασφάλεια Ναυσιπλοίας, ναυτασφάλιση, ναύλωση – φορτωτική», Εκδόσεις Καλέντη, 1998

Ξενόγλωσση

1. Simon Poland, Tony Rooth, “GARD Handbook on P&I Insurance”, GARD P&I Association, Arendal, 1996
2. Christopher Hill, Bill Robertson and Steven Hazelwood, “Introduction to P&I”, second edition, LLP, London, 1996
3. Edgar Gold, “Canadian Maritime Law” 9th rev. Ed. Halifax, Dalhousie University Press, 1996
4. Humbert O. Nelli, “The Journal of Risk and Insurance”, American Risk and Insurance Association Vol. 39, No. 2, June 1972
5. Edgar Gold, “GARD Handbook on P&I Insurance”, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal, 2002
6. P.A.S. Mani, “Life Assurance in India”
7. Frederick Martin, “The history of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain, Elibron Classics Series, 2005
8. Eli F. Heckscher, “The Continental System: An Economic Interpretation”, Oxford Clarendon Press, 1922
9. A.W.B. Simpson, “Legal history. Essays on the common law”, Hambledon Press, London, 1987
10. Susan Hodges, “Cases and Materials on Marine Insurance Law”, Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 1999
11. Insurance Institute of London, “The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs”
12. Steven Hazelwood, “P&I Clubs: Law and Practice, 3rd edition, Lloyd’s Press, London, 2000

13. Gerald J. Mangone, “United States admiralty law”, Kluwer Law International, Hague, 1997
14. Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood, “Practical Guides. Introduction to P&I”, 2nd Edition. LLP, London, 1996
15. Arnould, “Law of Marine Insurance and Average”
16. Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996
17. Clinton H. Whitehurst, “American domestic shipping in American ships: Jones Act costs, benefits and options”, American Enterprise I
18. Kennedy, W., “Law of Salvage”
19. “Bills Of Lading. A guide to Good Practice”, Stephen Mills, North of England P&I Association, Newcastle, 2005
20. “Steel preshipment surveys, a guide to good practice”, Arthur Sparks, Loss Prevention Guides, North Of England P&I Club
21. Christof Luddeke, “Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996
22. Christopher Hill, “Maritime Law”, LLP, London, 1998
23. Richard Williams, “GARD Guidance to the Statutes and Rules”, GARD AS, Arendal, 2008, p. 473, 474.

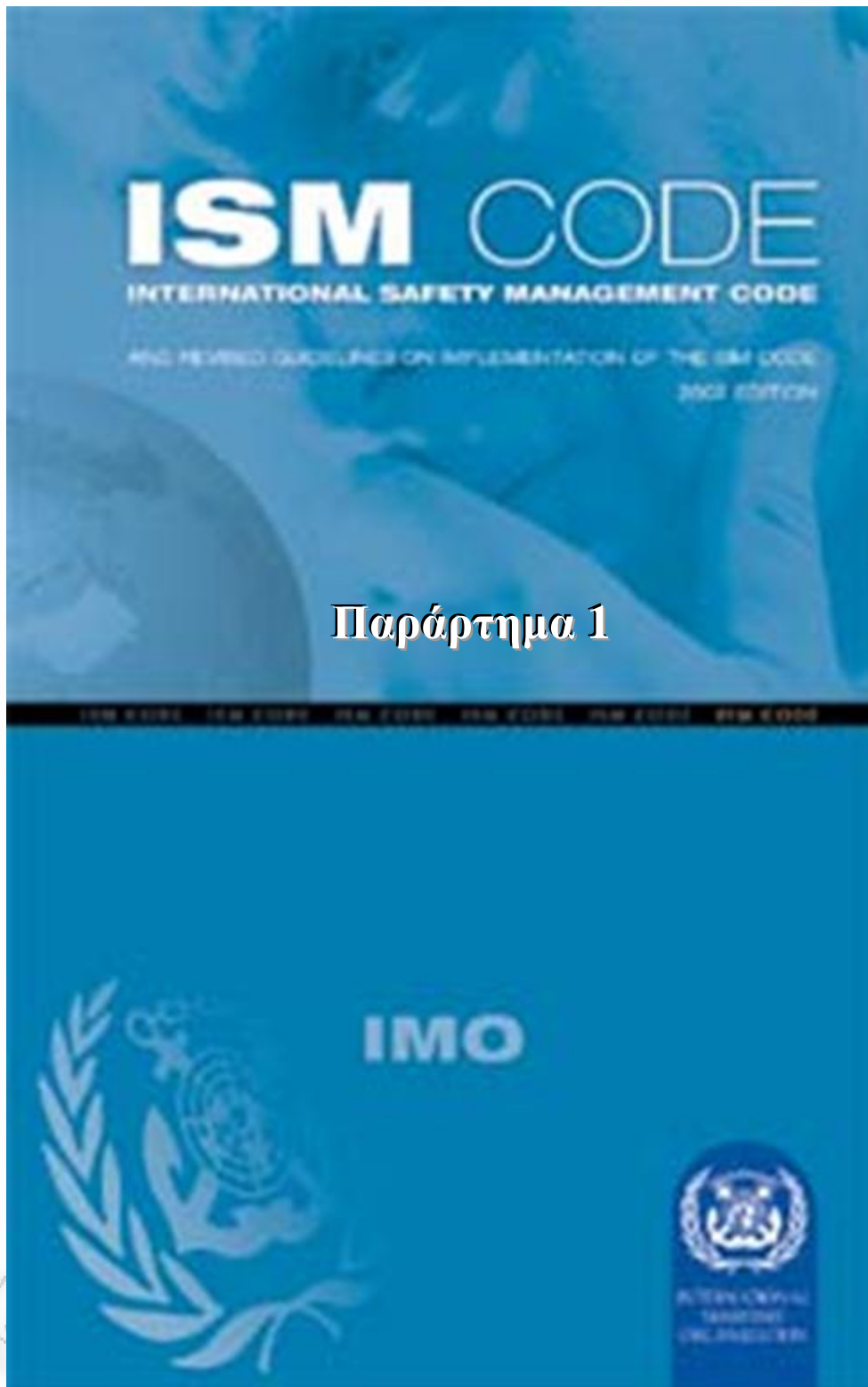
Ιστότοποι – Websites

1. www.wikipedia.org
2. www.gutowski.de
3. www.lloyds.com
4. www.britannica.com
5. <http://hansard.millbanksystems.com/acts/fatal-accidents-act-1846>
6. <http://www.nationalarchives.gov.uk/catalogue/RdLeaflet.asp?sLeafletID=132&j=1>
7. www.britanniapandi.com
8. <http://www.statutelaw.gov.uk/content.aspx?&parentActiveTextDocId=2975166&ActiveTextDocId=2975600>

9. www.imo.org
10. www.uncitral.org
11. www.oecd.org
12. www.ics.org.uk
13. www.intertanko.com
14. www.bimco.org
15. www.igpandi.org
16. www.ins.state.ny.us
17. www.american-club.com
18. <http://www.standardandpoors.com/home/en/us>
19. www.gard.no
20. www.skuld.com
21. www.fsa.gov.uk
22. www.piclub.or.jp
23. www.lssso.com
24. www.nepia.com
25. www.shipownersclub.com
26. www.standard-club.com
27. www.simsl.com
28. www.swedishclub.com
29. www.ukpandi.com
30. <http://www.poea.gov.ph/>
31. www.pno.gr
32. www.itfglobal.org
33. www.johnantell.co.uk/UCTA1977.htm
34. www.maritimelaw.ru
35. <http://www.admiraltylawguide.com/interconv.html>
36. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1989.html>
37. <http://www.jus.uio.no/lm/cmi.york.antwerp.rules.1994/doc.html>
38. www.ila-hq.org
39. www.comitemaritime.org
40. www.imf.or/external/np/tre/sdr/drates/0701.htm
41. <http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068>
42. www.uncitral.org

43. www.itopf.com
44. www.marlegal.com
45. http://www.imo.org/conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647
46. http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/Homepage_LP
47. http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=287
48. http://www.imo.org/conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647

ПАМЯТКА ІМО ПЕРША



International Safety Management (ISM) Code 2002

Preamble

1 The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

2 The Assembly adopted resolution A.443(XI), by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.

3 The Assembly also adopted resolution A.680(17), by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.

4 Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.

5 The Code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.

6 The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

PART A - IMPLEMENTATION

1 GENERAL

1.1 Definitions

The following definitions apply to parts A and B of this Code.

1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.

1.1.2 "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibility imposed by the Code.

1.1.3 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

1.1.4 "Safety management system" means a structured and documented system enabling Company personnel to implement effectively the Company safety and environmental protection policy.

1.1.5 "Document of Compliance" means a document issued to a Company which complies with the requirements of this Code.

1.1.6 "Safety Management Certificate" means a document issued to a ship which signifies that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

1.1.7 "Objective evidence" means quantitative or qualitative information, records or statements of fact pertaining to safety or to the existence and implementation of a safety management system element, which is based on observation, measurement or test and which can be verified.

1.1.8 "Observation" means a statement of fact made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.

1.1.9 "Non-conformity" means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfilment of a specified requirement.

1.1.10 "Major non-conformity" means an identifiable deviation that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action and includes the lack of effective and systematic implementation of a requirement of this Code.

1.1.11 "Anniversary date" means the day and month of each year that corresponds to the date of expiry of the relevant document or certificate.

1.1.12 "Convention" means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 establish safeguards against all identified risks; and
- .3 continuously improves safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a safety management system
Every Company should develop, implement and maintain a safety management system which includes the following functional requirements:

- .1 a safety and environmental-protection policy;
- .2 instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
- .3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4 procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6 procedures for internal audits and management reviews.

2 SAFETY AND ENVIRONMENTAL-PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental-protection policy which describes how the objectives given in paragraph 1.2 will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization, both ship-based and shore-based.

3 COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY

3.1 If the entity that is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore-based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

4 DESIGNATED PERSON(S)

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, every Company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution-prevention aspects of the operation of each ship and ensuring that adequate resources and shore-based support are applied, as required.

5 MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- .1 implementing the safety and environmental-protection policy of the Company;
- .2 motivating the crew in the observation of that policy;
- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;
- .4 verifying that specified requirements are observed; and

.5 reviewing the safety management system and reporting its deficiencies to the shore-based management.

5.2 The Company should ensure that the safety management system operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company should establish in the safety management system that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

6 RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's safety management system; and
- .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's safety management system have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the safety management system and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the safety management system in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the safety management system.

7 DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions, including checklists as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified personnel.

8 EMERGENCY PREPAREDNESS

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The safety management system should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

9 REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES

9.1 The safety management system should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

10 MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and

with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1 inspections are held at appropriate intervals;
- .2 any non-conformity is reported, with its possible cause, if known;
- .3 appropriate corrective action is taken; and
- .4 records of these activities are maintained.

10.3 The Company should establish procedures in its safety management system to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The safety management system should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to in 10.3 should be integrated into the ship's operational maintenance routine.

11 DOCUMENTATION

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the safety management system.

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;
 - .2 changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel;
- and
- .3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the safety management system may be referred to as the Safety Management Manual. Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

12 COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution-prevention activities comply with the safety management system.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency of and, when needed, review the safety management system in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

PART B - CERTIFICATION AND VERIFICATION

13 CERTIFICATION AND PERIODICAL VERIFICATION

13.1 The ship should be operated by a Company which has been issued with a Document of Compliance or with an Interim Document of Compliance in accordance with paragraph 14.1, relevant to that ship.

13.2 The Document of Compliance should be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government to the Convention to any Company complying with the requirements of this Code for a period specified by the Administration which should not exceed five years. Such a document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of this Code.

13.3 The Document of Compliance is only valid for the ship types explicitly indicated in the document. Such indication should be based on the types of ships on which the initial verification was based. Other ship types should only be added after verification of the Company's capability to comply with the requirements of this Code

applicable to such ship types. In this context, ship types are those referred to in regulation IX/1 of the Convention.

13.4 The validity of a Document of Compliance should be subject to annual verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government within three months before or after the anniversary date.

13.5 The Document of Compliance should be withdrawn by the Administration or, at its request, by the Contracting Government which issued the Document when the annual verification required in paragraph 13.4 is not requested or if there is evidence of major non-conformities with this Code.

13.5.1 All associated Safety Management Certificates and/or Interim Safety Management Certificates should also be withdrawn if the Document of Compliance is withdrawn.

13.6 A copy of the Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.

13.7 The Safety Management Certificate should be issued to a ship for a period which should not exceed five years by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. The Safety Management Certificate should be issued after verifying that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system. Such a Certificate should be accepted as evidence that the ship is complying with the requirements of this Code.

13.8 The validity of the Safety Management Certificate should be subject to at least one intermediate verification by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. If only one intermediate verification is to be carried out and the period of validity of the Safety Management Certificate is five years, it should take place between the second and third anniversary dates of the Safety Management Certificate.

13.9 In addition to the requirements of paragraph 13.5.1, the Safety Management Certificate should be withdrawn by the Administration or, at the request

of the Administration, by the Contracting Government which has issued it when the intermediate verification required in paragraph 13.8 is not requested or if there is evidence of major non-conformity with this Code.

13.10 ,Notwithstanding the requirements of paragraphs 13.2 and 13.7, when the renewal verification is completed within three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate.

13.11 ,When the renewal verification is completed more than three months before the expiry date of the existing Document of Compliance or Safety Management Certificate, the new Document of Compliance or the new Safety Management Certificate should be valid from the date of completion of the renewal verification for a period not exceeding five years from the date of completion of the renewal verification."

14 INTERIM CERTIFICATION

14.1 An Interim Document of Compliance may be issued to facilitate initial implementation of this Code when:

- .1 a Company is newly established; or
- .2 new ship types are to be added to an existing Document of Compliance, following verification that the Company has a safety management system that meets the objectives of paragraph 1.2.3 of this Code, provided the Company demonstrates plans to implement a safety management system meeting the full requirements of this Code within the period of validity of the Interim Document of Compliance. Such an Interim Document of Compliance should be issued for a period not exceeding 12 months by the Administration or by an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government. A copy of the Interim Document of Compliance should be placed on board in order that the master of the ship, if so requested, may produce it for verification by the Administration or by an organization recognized by the Administration or for the

purposes of the control referred to in regulation IX/6.2 of the Convention. The copy of the Document is not required to be authenticated or certified.

14.2 An Interim Safety Management Certificate may be issued:

- 1 to new ships on delivery;
- .2 when a Company takes on responsibility for the operation of a ship which is new to the Company; or
- .3 when a ship changes flag.

Such an Interim Safety Management Certificate should be issued for a period not exceeding 6 months by the Administration or an organization recognized by the Administration or, at the request of the Administration, by another Contracting Government.

14.3 An Administration or, at the request of the Administration, another Contracting Government may, in special cases, extend the validity of an Interim Safety Management Certificate for a further period which should not exceed 6 months from the date of expiry.

14.4 An Interim Safety Management Certificate may be issued following verification that:

- .1 the Document of Compliance, or the Interim Document of Compliance, is relevant to the ship concerned;
- .2 the safety management system provided by the Company for the ship concerned includes key elements of this Code and has been assessed during the audit for issuance of the Document of Compliance or demonstrated for issuance of the Interim Document of Compliance;
- .3 the Company has planned the audit of the ship within three months;
- .4 the master and officers are familiar with the safety management system and the planned arrangements for its implementation;
- .5 instructions, which have been identified as being essential, are provided prior to sailing; and
- .6 relevant information on the safety management system has been given in a working language or languages understood by the ship's personnel.

15 VERIFICATION

15.1 All verifications required by the provisions of this Code should be carried out in accordance with procedures acceptable to the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.

16 FORMS OF CERTIFICATES

16.1 The Document of Compliance, the Safety Management Certificate, the Interim Document of Compliance and the Interim Safety Management Certificate should be drawn up in a form corresponding to the models given in the appendix to this Code. If the language used is neither English nor French, the text should include a translation into one of these languages.

16.2 In addition to the requirements of paragraph 13.3, the ship types indicated on the Document of Compliance and the Interim Document of Compliance may be endorsed to reflect any limitations in the operations of the ships described in the safety management system.

Παράρτημα 2

SOLAS

SOLAS

CONSOLIDATED EDITION 2004

SOLAS

IMO



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

Adoption: 1 November 1974

Entry into force: 25 May 1980

Introduction and history

The SOLAS Convention in its successive forms is generally regarded as the most important of all international treaties concerning the safety of merchant ships. The first version was adopted in 1914, in response to the **Titanic** disaster, the second in 1929, the third in 1948, and the fourth in 1960.

The **1960** Convention - which was adopted on 17 June 1960 and entered into force on 26 May 1965 - was the first major task for IMO after the Organization's creation and it represented a considerable step forward in modernizing regulations and in keeping pace with technical developments in the shipping industry. The intention was to keep the Convention up to date by periodic amendments but in practice the amendments procedure proved to be very slow. It became clear that it would be impossible to secure the entry into force of amendments within a reasonable period of time.

As a result, a completely new Convention was adopted in 1974 which included not only the amendments agreed up until that date but a new amendment procedure - the tacit acceptance procedure - designed to ensure that changes could be made within a specified (and acceptably short) period of time.

Instead of requiring that an amendment shall enter into force after being accepted by, for example, two thirds of the Parties, the tacit acceptance procedure provides that an amendment shall enter into force on a specified date unless, before that date, objections to the amendment are received from an agreed number of Parties.

As a result the 1974 Convention has been updated and amended on numerous occasions. The Convention in force today is sometimes referred to as SOLAS, 1974, as amended.

Amendment procedure

Article VIII of the SOLAS 1974 Convention states that amendments can be made either:

After consideration within IMO

Amendments proposed by a Contracting Government are circulated at least six months before consideration by the Maritime Safety Committee (MSC) - which may

refer discussions to one or more IMO Sub-Committees - and amendments are adopted by a two-thirds majority of Contracting Governments present and voting in the MSC. Contracting Governments of SOLAS, whether or not Members of IMO are entitled to participate in the consideration of amendments in the so-called "expanded MSC".

Amendments by a Conference

A Conference of Contracting Governments is called when a Contracting Government requests the holding of a Conference and at least one-third of Contracting Governments agree to hold the Conference. Amendments are adopted by a two-thirds majority of Contracting Governments present and voting.

In the case of both a Conference and the expanded MSC, amendments (other than to Chapter I) are deemed to have been accepted at the end of a set period of time following communication of the adopted amendments to Contracting Governments, unless a specified number of Contracting Governments object. The length of time from communication of amendments to deemed acceptance is set at two years unless another period of time - which must not be less than one year - is determined by two-thirds of Contracting Governments at the time of adoption. Amendments to Chapter I are deemed accepted after positive acceptance by two-thirds of Contracting Governments.

Amendments enter into force six months after their deemed acceptance. The minimum length of time from circulation of proposed amendments through entry into force is 24 months - circulation: six months, adoption to deemed acceptance date: 12 months minimum; deemed acceptance to entry into force: six months.

However, a resolution adopted in 1994 makes provision for an accelerated amendment procedure to be used in exceptional circumstances - allowing for the length of time from communication of amendments to deemed acceptance to be cut to six months in exceptional circumstances and when this is decided by a Conference. In practice to date, the expanded MSC has adopted most amendments to SOLAS, while Conferences have been held on several occasions - notably to adopt whole new Chapters to SOLAS or to adopt amendments proposed in response to a specific incident.

Technical provisions

The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety. Flag States are responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements, and a number of certificates are prescribed in the Convention as proof that this has been done. Control provisions also allow Contracting Governments to inspect ships of other Contracting States if there are clear grounds for believing that the ship and its equipment do not substantially comply with the requirements of the Convention - this procedure is known as port State control. The current SOLAS Convention includes Articles setting out general obligations, amendment procedure and so on, followed by an Annex divided into 12 Chapters.

Chapter I - General Provisions

Includes regulations concerning the survey of the various types of ships and the issuing of documents signifying that the ship meets the requirements of the Convention. The Chapter also includes provisions for the control of ships in ports of other Contracting Governments.

Chapter II-1 - Construction - Subdivision and stability, machinery and electrical installations

The subdivision of passenger ships into watertight compartments must be such that after assumed damage to the ship's hull the vessel will remain afloat and stable. Requirements for watertight integrity and bilge pumping arrangements for passenger ships are also laid down as well as stability requirements for both passenger and cargo ships.

The degree of subdivision - measured by the maximum permissible distance between two adjacent bulkheads - varies with ship's length and the service in which it is engaged. The highest degree of subdivision applies to passenger ships.

Requirements covering machinery and electrical installations are designed to ensure that services which are essential for the safety of the ship, passengers and crew

are maintained under various emergency conditions. The steering gear requirements of this Chapter are particularly important.

Chapter II-2 - Fire protection, fire detection and fire extinction

Includes detailed fire safety provisions for all ships and specific measures for passenger ships, cargo ships and tankers.

They include the following principles: division of the ship into main and vertical zones by thermal and structural boundaries; separation of accommodation spaces from the remainder of the ship by thermal and structural boundaries; restricted use of combustible materials; detection of any fire in the zone of origin; containment and extinction of any fire in the space of origin; protection of the means of escape or of access for fire-fighting purposes; ready availability of fire-extinguishing appliances; minimization of the possibility of ignition of flammable cargo vapour.

Chapter III - Life-saving appliances and arrangements

The Chapter includes requirements for life-saving appliances and arrangements, including requirements for life boats, rescue boats and life jackets according to type of ship.

The International Life-Saving Appliance (LSA) Code gives specific technical requirements for LSAs and is mandatory under Regulation 34, which states that all life-saving appliances and arrangements shall comply with the applicable requirements of the LSA Code.

Chapter IV – Radiocommunications

The Chapter incorporates the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). All passenger ships and all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards on international voyages are required to carry equipment designed to improve the chances of rescue following an accident, including satellite emergency position indicating radio beacons (EPIRBs) and search and rescue transponders (SARTs) for the location of the ship or survival craft.

Regulations in Chapter IV cover undertakings by contracting governments to provide radiocommunication services as well as ship requirements for carriage of radiocommunications equipment. The Chapter is closely linked to the Radio Regulations of the International Telecommunication Union.

Chapter V - Safety of navigation

Chapter V identifies certain navigation safety services which should be provided by Contracting Governments and sets forth provisions of an operational nature applicable in general to all ships on all voyages. This is in contrast to the Convention as a whole, which only applies to certain classes of ship engaged on international voyages.

The subjects covered include the maintenance of meteorological services for ships; the ice patrol service; routing of ships; and the maintenance of search and rescue services.

This Chapter also includes a general obligation for masters to proceed to the assistance of those in distress and for Contracting Governments to ensure that all ships shall be sufficiently and efficiently manned from a safety point of view.

The chapter makes mandatory the carriage of voyage data recorders (VDRs) and automatic ship identification systems (AIS) for certain ships.

Chapter VI - Carriage of Cargoes

The Chapter covers all types of cargo (except liquids and gases in bulk) "which, owing to their particular hazards to ships or persons on board, may require special precautions".

The regulations include requirements for stowage and securing of cargo or cargo units (such as containers).

The Chapter requires cargo ships carrying grain to comply with the International Grain Code.

Chapter VII - Carriage of dangerous goods

The regulations are contained in three parts:

Part A - Carriage of dangerous goods in packaged form - includes provisions for the classification, packing, marking, labelling and placarding, documentation and stowage of dangerous goods. Contracting Governments are required to issue instructions at the national level and the Chapter makes mandatory the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, developed by IMO, which is constantly updated to accommodate new dangerous goods and to supplement or revise existing provisions.

Part A-1 - Carriage of dangerous goods in solid form in bulk - covers the documentation, stowage and segregation requirements for these goods and requires reporting of incidents involving such goods.

Part B covers Construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk and requires chemical tankers built after 1 July 1986 to comply with the International Bulk Chemical Code (IBC Code).

Part C covers Construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk and gas carriers constructed after 1 July 1986 to comply with the requirements of the International Gas Carrier Code (IGC Code).

Part D includes special requirements for the carriage of packaged irradiated nuclear fuel, plutonium and high-level radioactive wastes on board ships and requires ships carrying such products to comply with the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code).

The chapter requires carriage of dangerous goods to be in compliance with the relevant provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code). The IMDG Code was first adopted by IMO in 1965 and has been kept up to date by regular amendments, including those needed to keep it in line with United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods which sets the basic requirements for all the transport modes

Chapter VIII - Nuclear ships

Gives basic requirements for nuclear-powered ships and is particularly concerned with radiation hazards. It refers to detailed and comprehensive Code of Safety for Nuclear Merchant Ships which was adopted by the IMO Assembly in 1981

Chapter IX - Management for the Safe Operation of Ships

The Chapter makes mandatory the International Safety Management (ISM) Code, which requires a safety management system to be established by the shipowner or any person who has assumed responsibility for the ship (the "Company»)

Chapter X - Safety measures for high-speed craft

The Chapter makes mandatory the International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code).

Chapter XI-1 - Special measures to enhance maritime safety

The Chapter clarifies requirements relating to authorization of recognized organizations (responsible for carrying out surveys and inspections on Administrations' behalves); enhanced surveys; ship identification number scheme; and port State control on operational requirements.

Chapter XI-2 - Special measures to enhance maritime security

The Chapter was adopted in December 2002 and entered into force on 1 July 2004. Regulation XI-2/3 of the new chapter enshrines the International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code). Part A of the Code is mandatory and part B contains guidance as to how best to comply with the mandatory requirements. The regulation requires Administrations to set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. Prior to entering a port, or whilst in a port, within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if

that security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

Regulation XI-2/8 confirms the role of the Master in exercising his professional judgement over decisions necessary to maintain the security of the ship. It says he shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person in this respect.

Regulation XI-2/5 requires all ships to be provided with a ship security alert system, according to a strict timetable that will see most vessels fitted by 2004 and the remainder by 2006. When activated the ship security alert system shall initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised. The system will not raise any alarm on-board the ship. The ship security alert system shall be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location.

Regulation XI-2/6 covers requirements for port facilities, providing among other things for Contracting Governments to ensure that port facility security assessments are carried out and that port facility security plans are developed, implemented and reviewed in accordance with the ISPS Code.

Other regulations in this chapter cover the provision of information to IMO, the control of ships in port, (including measures such as the delay, detention, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of a ship from port), and the specific responsibility of Companies.

Chapter XII - Additional safety measures for bulk carriers

The Chapter includes structural requirements for bulk carriers over 150 metres in length.

Amendments year by year

The Protocol of 1978

Adoption: 17 February 1978

Entry into force: 1 May 1981

The 1978 Protocol was adopted at the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, which was convened in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977.

The conference adopted measures affecting tanker design and operation, which were incorporated into both the SOLAS Protocol of 1978 as well as the Protocol of 1978 relating to the 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1978 MARPOL Protocol).

The 1978 SOLAS Protocol made a number of important changes to Chapter I, including the introduction of unscheduled inspections and/or mandatory annual surveys and the strengthening of port State control requirements. Chapter II-1, Chapter II-2 and Chapter V were also improved. The main amendments included the following:

New crude oil carriers and product carriers of 20,000 dwt and above were required to be fitted with an inert gas system.

An inert gas system became mandatory for existing crude oil carriers of 70,000 dwt and above by 1 May 1983, and by 1 May 1985 for ships of 20,000-70,000 dwt.

In the case of crude oil carriers of 20-40,000 dwt there was provision for exemption by flag States where it was considered unreasonable or impracticable to fit an inert gas system and high-capacity fixed washing machines are not used. But an inert gas system is always required when crude oil washing is operated.

An inert gas system was required on existing product carriers from 1 May 1983 and by 1 May 1985 for ships of 40-70,000 dwt and down to 20,000 dwt which were fitted with high capacity washing machines.

In addition to requiring that all ships of 1,600 grt and above be fitted with radar, the Protocol required that all ships of 10,000 grt and above have two radars, each capable of being operated independently.

All tankers of 10,000 grt and above to have two remote steering gear control systems, each operable separately from the navigating bridge.

The main steering gear of new tankers of 10,000 grt and above to comprise two or more identical power units, and be capable of operating the rudder with one or more power units.

The 1981 amendments

Adoption: 20 November 1981

Entry into force: 1 September 1984

Chapters II-1 and II-2 were re-written and updated.

In Chapter II-1, the provisions of resolution A.325(IX) Recommendation concerning regulations for machinery and electrical installations in passenger and cargo ships (adopted in November 1975) were incorporated and made mandatory. Changes to regulations 29 and 30 on steering gear introduced the concept of duplication of steering gear control systems in tankers. These measures were agreed taking into account concerns following the 1978 Amoco Cadiz disaster and relevant provisions in the 1978 SOLAS Protocol.

Chapter II-2 was re-arranged to take into account strengthened fire safety requirements for cargo ships and passenger ships.

The revised Chapter II-2 incorporated the requirements of resolution A.327(IX) *Recommendation concerning fire safety requirements for cargo ships*, which included 21 regulations based on the principles of: separation of accommodation spaces from the remainder of the ship by thermal and structural boundaries; protection of means of escape; early detection, containment or extinction of any fire; and restricted use of combustible materials. Other amendments to Chapter II-2 related to provisions for halogenated hydrocarbon extinguishing systems, special requirements for ships carrying dangerous goods, and a new regulation 62 on inert gas systems.

Some important changes were also made to Chapter V, including the addition of new requirements concerning the carriage of shipborne navigational equipment, covering such matters as gyro and magnetic compasses; the mandatory carriage of two radars and of automatic radar plotting aids in ships of 10,000 grt and above; echo-sounders; devices to indicate speed and distance; rudder angle indicators; propeller revolution indicators; rate of turn indicators; radio-direction finding apparatus; and equipment for homing on the radiotelephone distress frequency.

In addition, a few minor changes were made to Chapter III; seven regulations in Chapter IV were replaced, amended or added and a number of small changes were made to Chapter VII.

The 1983 amendment.

Adoption: 17 June 1983

Entry into force: 1 July 1986

The most extensive changes involved Chapter III, which was completely rewritten. The Chapter in the 1974 Convention differed little from the texts which appeared in the 1960 and 1948 SOLAS Conventions and the amendments were designed not only to take into account the many technical advances which had taken place since then but also to expedite the evaluation and introduction of further improvements.

There were also a few minor changes to Chapter II-1 and some further changes to Chapter II-2 (including improvements to the 1981 amendments) designed particularly to increase the safety of bulk carriers and passenger ships. Some small changes were made to Chapter IV.

Amendments to Chapter VII extended its application to chemical tankers and liquefied gas carriers by making reference to two new Codes, the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code). Both apply to ships built on or after 1 July 1986.

The 1988 (April) amendments

Adoption: 21 April 1988

Entry into force: 22 October 1989

In March 1987 the car ferry **Herald of Free Enterprise** capsized shortly after leaving Zeebrugge in Belgium and sank with the loss of 193 lives. The United Kingdom proposed a series of measures designed to prevent a recurrence, the first package of which was adopted in April 1988.

They included new regulations 23-2 and 42-1 of Chapter II-1 intended to improve monitoring of doors and cargo areas and to improve emergency lighting.

The 1988 (October) amendments

Adoption: 28 October 1988

Entry into force: 29 April 1990

Some of these amendments also resulted from the **Herald of Free Enterprise** disaster and included details of how stability of passenger ships in a damaged

condition should be determined and a requirement for all cargo loading doors to be locked before a ship leaves the berth.

The amendments also made it compulsory for passenger ships to have a lightweight survey at least every five years to ensure their stability has not been adversely affected by the accumulation of extra weight or any alterations to the superstructure.

Other amendments concerning the stability of passenger ships in the damaged condition were also adopted. These regulations had been in preparation before the **Herald of Free Enterprise** incident and their adoption was brought forward.

The 1988 Protocol (HSSC)

Adoption: 11 November 1988

Entry into force: 3 February 2000

The Protocol introduced a new harmonized system of surveys and certification (HSSC) to harmonize with two other Conventions, Load Lines and MARPOL 73/78. The aim is to alleviate problems caused by the fact that as requirements in the three instruments vary, ships may be obliged to go into dry-dock for a survey required by one convention shortly after being surveyed in connection with another.

By enabling the required surveys to be carried out at the same time, the system is intended to reduce costs for shipowners and administrations alike.

The 1988 (GMDSS) amendments

Adoption: 11 November 1988

Entry into force: 1 February 1992

IMO had begun work on the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) in the 1970s and its introduction marked the biggest change to maritime communications since the invention of radio.

The amendments which replaced the existing Chapter IV phased in the introduction of the GMDSS in stages between 1993 and 1 February 1999. The basic concept of the system is that search and rescue authorities ashore, as well as ships in the vicinity, will be rapidly alerted in the event of an emergency.

The GMDSS makes great use of the satellite communications provided by Inmarsat but also uses terrestrial radio.

The equipment required by ships varies according to the sea area in which they operate - ships travelling to the high seas must carry more communications equipment than those which remain within reach of specified shore-based radio facilities. In addition to distress communications, the GMDSS also provides for the dissemination of general maritime safety information (such as navigational and meteorological warnings and urgent information to ships).

The 1989 amendments

Adoption: 11 April 1989

Entry into force: 1 February 1992

The main changes concern Chapter II-1 and II-2 of the Convention and deal with ships' construction and with fire protection, detection and extinction.

In Chapter II-1, one of the most important amendments is designed to reduce the number and size of openings in watertight bulkheads in passenger ships and to ensure that they are closed in the event of an emergency.

In Chapter II-2, improvements were made to regulations concerning fixed gas fire-extinguishing systems, smoke detection systems, arrangements for fuel and other oils, the location and separation of spaces and several other regulations.

The International Gas Carrier Code - which is mandatory under SOLAS - was also amended.

The 1990 amendments

Adoption: May 1990

Entry into force: 1 February 1992

Important changes were made to the way in which the subdivision and stability of dry cargo ships is determined. They apply to ships of 100 metres or more in length built on or after 1 February 1992.

The amendments introduced a new part B-1 of Chapter II-1 containing subdivision and damage stability requirements for cargo ships based upon the so-called "probabilistic" concept of survival, which was originally developed through study of data relating to collisions collected by IMO.

This showed a pattern in accidents which could be used in improving the design of ships: most damage, for example, is sustained in the forward part of ships and it seemed logical, therefore, to improve the standard of subdivision there rather than

towards the stern. Because it is based on statistical evidence as to what actually happens when ships collide, the probabilistic concept provides a far more realistic scenario than the earlier "deterministic" method, whose principles regarding the subdivision of passenger ships are theoretical rather than practical in concept.

Amendments were also made to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code).

The 1991 amendments

Adoption: 24 May 1991

Entry into force: 1 January 1994

Chapter VI (Carriage of grain) was completely revised to extend it to include other cargoes and it was retitled Carriage of cargoes. The text is shorter, but the Chapter is backed up by two new Codes. The International Grain Code is mandatory while the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing is recommended.

The Chapter also refers to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes and the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes. In Chapter II-2, fire safety requirements for passenger ships were improved and other changes were made to Chapter III and Chapter V.

The April 1992 amendments

Adoption: 10 April 1992

Entry into force: 1 October 1994

New standards concerning the stability of existing ro-ro passenger ships after damage were included in amendments to Chapter II-1. They were based on measures to improve the damage stability of new ro-ro passenger ships which came into force on 29 April 1990 but were slightly modified. The measures were phased in over an 11-year period beginning 1 October 1994.

A number of other amendments to SOLAS were adopted, including improved fire safety measures for existing passenger ships carrying more than 36 passengers, including mandatory requirements for smoke detection and alarm and sprinkler systems in accommodation and service spaces, stairway enclosures and corridors.

Other improvements involved the provision of emergency lighting, general emergency alarm systems and other means of communication.

Some of these measures became applicable for existing ships on 1 October 1994. Those dealing with smoke detection and alarm systems and sprinklers applied from 1 October 1997. Requirements concerning stairways of steel-frame construction, for fire-extinguishing systems in machinery spaces and for fire doors were mandatory from 1 October 2000.

The April 1992 amendments were particularly important because they applied to existing ships. In the past, major changes to SOLAS had been restricted to new ships by so-called "grandfather clauses". The reason for this is that major changes involve expensive modifications to most ships, and there had previously been a reluctance to make such measures retroactive.

The December 1992 amendments

Adoption: 11 December 1992

Entry into force: 1 October 1994

The most important amendments were concerned with the fire safety of new passenger ships. They made it mandatory for new ships (i.e. those built after 1 October 1994) carrying more than 36 passengers to be fitted with automatic sprinklers and a fire detection and alarm system centralized in a continuously-manned remote control station. Controls for the remote closing of fire doors and shutting down of ventilation fans must be located at the same place.

New standards for the fire integrity of bulkheads and decks were introduced and improvements made to standards for corridors and stairways used as a means of escape in case of fire. Emergency lighting which can be used by passengers to identify escape routes is required.

Other amendments affected the fire safety of ships carrying 36 passengers or less and also oil tanker fire safety.

Three Codes were also amended. Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) entered into force on 1 July 1994 and affect ships built after that date.

Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code) entered into force on 1 July 1994. The Code is voluntary and applies to existing ships.

The May 1994 amendments (Conference)

Adoption: 24 May 1994

Entry into force: 1 January 1996 (Chapters X, XI) 1 July 1998 (Chapter IX)

The Conference adopted three new SOLAS Chapters as well as a resolution on an accelerated amendment procedure.

Accelerated amendment procedure

The Conference adopted a resolution on an accelerated amendment procedure to be used in exceptional circumstances. It states that a Conference of Contracting Governments can reduce the period after which an amendment to the technical Chapters of the Convention (which excludes the articles and Chapter I) is deemed to have been accepted from 12 months to six months, in exceptional circumstances.

Article VIII of SOLAS deals with the procedures for amending the Convention. The existing text says that proposed amendments have to be circulated to Governments at least six months prior to adoption and cannot enter into force until at least 18 months after adoption. This makes a total of 24 months, from circulation (six months), through adoption, to deemed acceptance date (12 months after adoption), to entry into force (six months after deemed acceptance date).

The resolution adopted by the conference states that the circulation period will remain at six months as will the period between the date on which the amendment is deemed to have been accepted and the date of entry into force. But the period between adoption and deemed acceptance date can be reduced to six months from 12. The total period between circulation of an amendment and its entry into force could thus be reduced from 24 months to 18 - in exceptional circumstances.

Chapter IX: Management for the Safe Operation of Ships

This new Chapter to the Convention was designed to make mandatory the International Safety Management Code, which was adopted by IMO in November 1993 (Assembly resolution A.741(18)).

The amendments introducing the new Chapter IX entered into force on 1 July 1998. The Chapter applies to passenger ships and tankers from that date and to cargo ships and mobile drilling units of 500 gross tonnage and above from 1 July 2002.

The Code establishes safety management objectives which are:

- to provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- to establish safeguards against all identified risks;
- to continuously improve safety management skills of personnel, including preparing for emergencies.

The Code requires a safety management system (SMS) to be established by "the Company", which is defined as the shipowner or any person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed responsibility for operating the ship.

The company is then required to establish and implement a policy for achieving these objectives. This includes providing the necessary resources and shore-based support. Every company is expected "to designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management".

The procedures required by the ISM Code should be documented and compiled in a Safety Management Manual, a copy of which should be kept on board.

Chapter X: Safety Measures for High Speed Craft

The new Chapter made mandatory the International Code of Safety for High-Speed Craft.

Chapter XI: Special Measures to Enhance Safety:

The new Chapter entered into force on 1 January 1996.

Regulation 1 states that organizations entrusted by an Administration with the responsibility for carrying out surveys and inspections shall comply with the

guidelines adopted by IMO in resolution A.739(18) in November 1993.

Regulation 2 extends to bulk carriers aged five years and above, the enhanced programme of surveys applicable to tankers under MARPOL 73/78. The enhanced surveys should be carried out during the periodical, annual and intermediate surveys prescribed by the MARPOL and SOLAS Conventions. The related guidelines on enhanced surveys pay special attention to corrosion. Coatings and tank corrosion prevention systems must be thoroughly checked and measurements must also be carried out to check the thickness of plates.

Regulation 3 provides that all passenger ships of 100 gross tonnage and above and all cargo ships of 300 gross tonnage and above shall be provided with an identification number conforming to the IMO ship identification number scheme, as adopted by resolution A.600(15) in 1987.

Regulation 4 makes it possible for port State control officers inspecting foreign ships to check operational requirements "when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships"

Reference is made to resolution A.742(18), adopted in November 1993. The resolution acknowledges the need for port States to be able to monitor not only the way in which foreign ships comply with IMO standards but also to be able to assess "the ability of ships' crews in respect of operational requirements relevant to their duties, especially with regard to passenger ships and ships which may present a special hazard"

The "clear grounds" referred to are defined in the annex to the resolution. They include such factors as operational shortcomings, cargo operations not being conducted properly, the involvement of the ship in incidents caused by operational mistakes, absence of an up-to-date muster list and indications that crew members may not be able to communicate with each other.

Port State control inspections are normally limited to checking certificates and documents. But if certificates are not valid or if there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment, or its crew, does not substantially

meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection may be carried out.

The operations and procedures selected for special attention include ascertaining that crew members are aware of their duties as indicated in the muster list; communications; fire and abandon ship drills; familiarity with the ship's damage control and fire control plans; bridge, cargo and machinery operations; and ability to understand manuals and other instructions.

The May 1994 amendments

Adoption: 25 May 1994

Entry into force: 1 January 1996

Three new regulations were added to Chapter V:

Regulation 15.1 required all tankers of 20,000 dwt and above built after 1 January 1996 to be fitted with an emergency towing arrangement to be fitted at both ends of the ship. Tankers built before that date had to be fitted with a similar arrangement not later than 1 January 1999.

Regulation 22 was aimed at improving navigation bridge visibility.

Regulation 8.1 made mandatory the use of ship reporting systems approved by IMO. General principles for ship reporting systems were previously adopted by IMO in 1989 as a recommendation. The systems are used to provide, gather or exchange information through radio reports.

The regulation made it mandatory for ships entering areas covered by ship reporting systems to report in to the coastal authorities giving details of sailing plans.

In Chapter II-2 improvements were made to regulation 15, which deals with fire protection arrangements for fuel oil, lubrication oil and other flammable oils.

Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) and the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases (Gas Carrier Code) relate to the filling limits for cargo tanks.

The December 1994 amendments

Adoption: 9 December 1994

Entry into force: 1 July 1996

In Chapter VI (Carriage of Cargoes), the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing was made mandatory. The Code was adopted as a recommendation in 1991. The amendments made it mandatory to provide the cargo information required by the Code and for cargo units, including containers, to be loaded, stowed and secured in accordance with a manual that must be at least equivalent to the Code.

The Code was also made mandatory under Chapter VII (Carriage of dangerous goods).

The May 1995 amendments

Adoption: 16 May 1995

Entry into force: 1 January 1997

Regulation 8 of Chapter V was amended to make ships' routing systems compulsory. Governments are responsible for submitting proposals for ships' routing systems to IMO in accordance with amendments to the General Provisions on Ships' Routing, which were adopted at the same time.

The November 1995 amendments (Conference)

Adopted: 29 November 1995

Entry into force: 1 July 1997

The conference adopted a series of amendments to SOLAS, based on proposals put forward by the Panel of Experts on the safety of roll on-roll off passenger ships which was established in December 1994 following the sinking of the ferry **Estonia**.

The most important changes relate to the stability of ro-ro passenger ships in Chapter II-1.

The SOLAS 90 damage stability standard, which had applied to all ro-ro passenger ships built since 1990, was extended to existing ships in accordance with an agreed phase-in programme. Ships that only meet 85% of the standard had to comply fully by 1 October 1998 and those meeting 97.5% or above, by 1 October 2005. (The SOLAS 90 standard refers to the damage stability standard in the 1988 (October)

amendments to SOLAS adopted 28 October 1988 and entering into force on 29 April 1990.)

The conference also adopted a new regulation 8-2, containing special requirements for ro-ro passenger ships carrying 400 passengers or more. This is intended to phase out ships built to a one-compartment standard and ensure that they can survive without capsizing with two main compartments flooded following damage.

Amendments to other Chapters in the SOLAS Convention included changes to Chapter III, which deals with life saving appliances and arrangements, including the addition of a section requiring ro-ro passenger ships to be fitted with public address systems, a regulation providing improved requirements for life-saving appliances and arrangements and a requirement for all passenger ships to have full information on the details of passengers on board and requirements for the provision of a helicopter pick-up or landing area.

Other amendments were made to Chapter IV (radiocommunications); Chapter V (safety of navigation) - including a requirement that all ro-ro passenger ships should have an established working language - and Chapter VI (carriage of cargoes).

The conference also adopted a resolution which permits regional arrangements to be made on special safety requirements for ro-ro passenger ships.

The June 1996 amendments

Adoption: 4 June 1996

Entry into force: 1 July 1998

A completely revised Chapter III on life-saving appliances and arrangements was adopted. The amendments take into account changes in technology since the Chapter had been last re-written in 1983.

Many of the technical requirements were transferred to a new International Life-Saving Appliance (LSA) Code, applicable to all ships built on or after 1 July 1998. Some of the amendments apply to existing ships as well as new ones.

Other SOLAS Chapters were also amended.

In Chapter II-1, a new part A-1 dealing with the structure of ships was added. Regulation 3-1 requires ships to be designed, constructed and maintained in compliance with structural requirements of a recognized classification society or with applicable requirements by the Administration. Regulation 3-2 deals with corrosion

prevention of seawater ballast tanks and other amendments to Chapter II-1 concern the stability of passenger and cargo ships in the damaged condition.

In Chapter VI, Regulation 7 was replaced by a new text dealing with the loading, unloading and stowage of bulk cargoes. It is intended to ensure that no excessive stress is placed on the ship's structure during such operations. The ship must be provided with a booklet giving advice on cargo handling operations and the master and terminal representative must agree on a plan to ensure that loading and unloading is carried out safely.

In Chapter XI, an amendment was made regarding authorization of recognized organizations.

The International Bulk Chemicals (IBC) and Bulk Chemicals (BCH) Codes were also amended. The IBC Code is mandatory under SOLAS and applies to ships carrying dangerous chemicals in bulk that were built after 1 July 1986. The BCH is recommended and applies to ships built before that date.

The December 1996 amendments

Adoption: 6 December 1996

Entry into force: 1 July 1998

Chapter II-2 was considerably modified, with changes to the general introduction, Part B (fire safety measures for passenger ships), Part C (fire safety measures for cargo ships) and Part D (fire safety measures for tankers). The changes made mandatory a new International Code for Application of Fire Test Procedures intended to be used by Administrations when approving products for installation in ships flying their flag.

Amendments to Chapter II-1 included a requirement for ships to be fitted with a system to ensure that the equipment necessary for propulsion and steering are maintained or immediately restored in the case of loss of any one of the generators in service.

An amendment to Chapter V aims to ensure that the crew can gain safe access to the ship's bow, even in severe weather conditions. Amendments were also made to two regulations in Chapter VII relating to carriage of dangerous goods and the IBC Code was also amended.

The June 1997 amendments

Adoption: 4 June 1997

Entry into force: 1 July 1999

The amendments included a new Regulation 8.2 on Vessel Traffic Services (VTS) in Chapter V. VTS are traffic management systems, for example those used in busy straits. This Regulation sets out when VTS can be implemented. It says Vessel Traffic Services should be designed to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and the protection of the marine environment, adjacent shore areas, worksites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

Governments may establish VTS when, in their opinion, the volume of traffic or the degree of risk justifies such services. But no VTS should prejudice the "rights and duties of governments under international law" and a VTS may only be made mandatory in sea areas within a State's territorial waters.

In Chapter II-1, a new regulation 8.3 on "Special requirements for passenger ships, other than ro-ro passenger ships, carrying 400 persons or more" effectively makes these ships comply with the special requirements for ro-ro passenger ships in Regulation 8.2 which were adopted in November 1995. The special requirements are aimed at ensuring the ships can survive without capsizing with two main compartments flooded following damage.

The November 1997 amendments (Conference)

Adoption: 27 November 1997

Entry into force: 1 July 1999

The Conference adopted a Protocol adding a new Chapter XII to the Convention entitled Additional Safety Measures for Bulk Carriers.

The regulations state that all new bulk carriers 150 metres or more in length (built after 1 July 1999) carrying cargoes with a density of 1,000 kg/m³ and above should have sufficient strength to withstand flooding of any one cargo hold, taking into account dynamic effects resulting from presence of water in the hold and taking into account the recommendations adopted by IMO.

For existing ships (built before 1 July 1999) carrying bulk cargoes with a density of 1,780 kg/m³ and above, the transverse watertight bulkhead between the two foremost cargo holds and the double bottom of the foremost cargo hold should have

sufficient strength to withstand flooding and the related dynamic effects in the foremost cargo hold.

Cargoes with a density of 1,780 kg/m³ and above (heavy cargoes) include iron ore, pig iron, steel, bauxite and cement. Lighter cargoes, but with a density of more than 1,000 kg/m³, include grains such as wheat and rice, and timber.

The amendments take into account a study into bulk carrier survivability carried out by the International Association of Classification Societies (IACS) at the request of IMO. IACS found that if a ship is flooded in the forward hold, the bulkhead between the two foremost holds may not be able to withstand the pressure that results from the sloshing mixture of cargo and water, especially if the ship is loaded in alternate holds with high density cargoes (such as iron ore). If the bulkhead between one hold and the next collapses, progressive flooding could rapidly occur throughout the length of the ship and the vessel would sink in a matter of minutes.

IACS concluded that the most vulnerable areas are the bulkhead between numbers one and two holds at the forward end of the vessel and the double bottom of the ship at this location. During special surveys of ships, particular attention should be paid to these areas and, where necessary, reinforcements should be carried out.

The criteria and formulae used to assess whether a ship currently meets the new requirements, for example in terms of the thickness of the steel used for bulkhead structures, or whether reinforcement is necessary, are laid out in IMO standards adopted by the 1997 Conference.

Under Chapter XII, surveyors can take into account restrictions on the cargo carried in considering the need for, and the extent of, strengthening of the transverse watertight bulkhead or double bottom. When restrictions on cargoes are imposed, the bulk carrier should be permanently marked with a solid triangle on its side shell. The date of application of the new Chapter to existing bulk carriers depends on their age.

Bulk carriers which are 20 years old and over on 1 July 1999 have to comply by the date of the first intermediate or periodic survey after that date, whichever is sooner. Bulk carriers aged 15-20 years must comply by the first periodical survey after 1 July 1999, but not later than 1 July 2002. Bulk carriers less than 15 years old must comply by the date of the first periodical survey after the ship reaches 15 years of age, but not later than the date on which the ship reaches 17 years of age.

The May 1998 amendments

Adoption: 18 May 1998

Entry into force: 1 July 2002

Amendments were made to regulation 14 on Construction and initial testing of watertight bulkheads, etc., in passenger ships and cargo ships in Chapter II-1. Paragraph 3 is replaced to allow visual examination of welded connections, where filling with water or a hose test are not practicable.

In Chapter IV, the amendments included:

a new regulation 5-1 requiring Contracting Governments to ensure suitable arrangements are in place for registering Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) identities (including ship's call sign, Inmarsat identities) and making the information available 24 hours a day to Rescue Co-ordination Centres;

a new paragraph 9 to regulation 15 Maintenance requirements covering testing intervals for satellite emergency position indicating radio beacons (EPIRBs);

a new regulation 18 on Position updating requiring automatic provision of information regarding the ship's position where two-way communication equipment is capable of providing automatically the ship's position in the distress alert.

Amendments in Chapter VI to paragraph 6 of regulation 5 *Stowage and securing* make it clear that "all cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes" should be loaded, stowed and secured in accordance with the Cargo Securing Manual. A similar amendment was adopted for Regulation 6 of Chapter VII, also covering Stowage and securing.

The May 1999 amendments

Adoption: 27 May 1999

Entry into force: 1 January 2001

Amendments to Chapter VII make the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) mandatory.

The INF Code sets out how the material covered by the Code should be carried, including specifications for ships. The material covered by the code includes:

Irradiated nuclear fuel - material containing uranium, thorium and/or plutonium isotopes which has been used to maintain a self-sustaining nuclear chain reaction.

Plutonium - the resultant mixture of isotopes of that material extracted from irradiated nuclear fuel from reprocessing

High-level radioactive wastes - liquid wastes resulting from the operation of the first stage extraction system or the concentrated wastes from subsequent extraction stages, in a facility for reprocessing irradiated fuel, or solids into which such liquid wastes have been converted.

The INF Code applies to all ships regardless of the date of construction and size, including cargo ships of less than 500 gross tonnage, engaged in the carriage of INF cargo. The INF Code does not apply to warships, naval auxiliary or other ships used only on government non-commercial service, although Administrations are expected to ensure such ships are in compliance with the Code.

Specific regulations in the Code cover a number of issues, including: damage stability, fire protection, temperature control of cargo spaces, structural consideration, cargo securing arrangements, electrical supplies, radiological protection equipment and management, training and shipboard emergency plans.

Ships carrying INF cargo are assigned to one of three classes, depending on the total radioactivity of INF cargo which is carried on board, and regulations vary slightly according to the Class:

Class INF 1 ship - Ships which are certified to carry INF cargo with an aggregate activity less than 4,000 TBq (TeraBecquerel - measurement of radioactivity).

Class INF 2 ship - Ships which are certified to carry irradiated nuclear fuel or high-level radioactive wastes with an aggregate activity less than 2×10^6 TBq and ships which are certified to carry plutonium with an aggregate activity less than 2×10^5 TBq.

Class INF 3 ship - Ships which are certified to carry irradiated nuclear fuel or high-level radioactive wastes and ships which are certified to carry plutonium with no restriction of the maximum aggregate activity of the materials.

The INF Code was first adopted as a recommendatory Code by the eighteenth session of the Assembly on 4 November 1993 (resolution A.748(18)). The twentieth session of the Assembly adopted amendments to the INF Code to include specific requirements for shipboard emergency plans and notification in the event of an incident (resolution A.853(20), adopted on 27 November 1997).

The Maritime Safety Committee also adopted a redrafted text of the INF Code incorporating amendments reflecting its mandatory nature.

The May 2000 amendment

Adoption: 26 May 2000

Entry into force: 1 January 2002

SOLAS Chapter III, regulation 28.2 for helicopter landing areas is amended to require a helicopter landing area **only for ro-ro passenger ships**. Regulation 28.1 of SOLAS Chapter III requires all ro-ro passenger ships to be provided with a helicopter pick-up area and existing ro-ro passenger ships were required to comply with this regulation not later than the first periodical survey after 1 July 1997.

The requirement for a helicopter landing area for all passenger ships of 130 metres in length and upwards was deferred to 1 July 1999 but it was decided to amend the regulation to make this requirement applicable to ro-ro passenger ships only.

The December 2000 amendments

Adoption: 6 December 2000

Entry into force: 1 July 2002

A number of amendments were adopted.

A revised SOLAS **chapter V (Safety of Navigation)** brings in a new mandatory requirement for voyage data recorders (VDRs) to assist in accident investigations. Regulation 20 requires the following ships to fit VDRs:

- passenger ships constructed on or after 1 July 2002;

- ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than the first survey on or after 1 July 2002;

- passenger ships other than ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than 1 January 2004; and

- ships, other than passenger ships, of 3,000 gross tonnage and

upwards constructed on or after 1 July 2002.

The new chapter also requires automatic identification systems (AIS), capable of providing information about the ship to other ships and to coastal authorities automatically, to be fitted aboard all ships of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages, cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged on international voyages and passenger ships irrespective of size built on or after 1 July 2002.

It also applies to ships engaged on international voyages constructed before 1 July 2002, according to the following timetable:

passenger ships, not later than 1 July 2003;

tankers, not later than the first survey for safety equipment on or after 1 July 2003;

ships, other than passenger ships and tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2004;

ships, other than passenger ships and tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than 1 July 2005;

ships, other than passenger ships and tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage, not later than 1 July 2006;
and

ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 3,000 gross tonnage, not later than 1 July 2007.

Amendments to SOLAS chapter X (Safety measures for high-speed craft) make mandatory for new ships the High-Speed Craft Code 2000. The 2000 HSC Code updates the mandatory High-Speed Craft Code adopted in 1994. The 2000 HSC will apply to all HSC built after the date of entry into force, 1 July 2002. The original HSC Code was adopted by IMO in May 1994, but the rapid pace of development in this sector of shipping has meant an early revision of the Code. The original Code will continue to apply to existing high-speed craft. The changes incorporated in the new Code are intended to bring it into line with amendments to SOLAS and new recommendations that have been adopted in the past four years - for example, requirements covering public address systems and helicopter pick-up areas.

A revised **SOLAS chapter II-2 (Construction, - Fire protection, fire detection and fire extinction)** as well as a new **International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)** were adopted. The revised chapter is intended to be clear, concise and user-friendly, incorporating the substantial changes introduced in recent years following a number of serious fire casualties. The revised chapter includes seven parts, each including requirements applicable to all or specified ship types, while the Fire Safety Systems (FSS) Code, which is made mandatory under the new chapter, includes detailed specifications for fire safety systems in 15 Chapters.

A new regulation in SOLAS Chapter II-1 (Construction - Structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations) **prohibits the new installation of materials which contain asbestos on all ships.** The new regulation 3-5 is included in SOLAS Chapter II-1 (Construction - Structure, Subdivision and stability, machinery and electrical installations).

Amendments to the **1988 SOLAS Protocol** include amendments to reflect the changes to SOLAS chapter V, such as the details of navigational systems and equipment referred to in the records of equipment attached to certificates.

Amendments to the **International Code for the Application of Fire Test Procedures (FTP Code)** add new parts 10 and 11 to annex 1 on Test for fire-restricting material for high-speed craft and test for fire-resisting divisions of high-speed craft.

Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (**IBC Code**) and the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (**BCH Code**) relate to cargo hose requirements, protection of personnel and carriage of carbon disulphide. Entry into force 1 July 2002.

Amendments to the International Safety Management Code (**ISM Code**) include the replacement of Chapter 13 Certification, verification and control with chapters 13 Certification; and adding of chapters 14 Interim Certification; 15 Forms of Certificate; and 16 Verification; as well as a new appendix giving forms of documents and certificates.

Amendments to the Code for the Construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (**BCH Code**) relate to ship's cargo hoses, tank vent systems, safety equipment, operational requirements; and amendments to the Code for

the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (**GC Code**) relate to ship's cargo hoses, personnel protection and operating requirements.

The June 2001 Amendments

Adoption: June 2001

Entry into force: 1 January 2003

Amendments to Chapter VII - Carriage of Dangerous Goods - and to the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) to align them with Amendment 30 to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.

Also amendments to the International Code of Safety for High-Speed Craft (1994 HSC Code) to bring the provisions for navigational equipment of the 1994 HSC Code in line with the relevant provisions of the 2000 HSC Code (which enters into force on 1 July 2002 for ships built after that date). In particular the amendments relate to carriage of voyage data recorders and carriage of automatic identification systems (AIS).

The May 2002 amendments

Adoption: 24 May 2002

Entry into force: 1 January 2004

The amendments to chapter SOLAS VII (Carriage of Dangerous Goods) make the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) mandatory and separated requirements for packaged goods and goods in solid form in bulk into two Parts A and A-1. The IMDG Code was adopted in a mandatory form.

However, the provisions of the following parts of the Code will remain recommendatory:

chapter 1.3 (Training);

chapter 2.1 (Explosives, Introductory Notes 1 to 4 only);

chapter 2.3, section 2.3.3 (Determination of flashpoint only);

chapter 3.2 (columns 15 and 17 of the Dangerous Goods List only);

chapter 3.5 (Transport schedule for Class 7 radioactive material only);
chapter 5.4, section 5.4.5 (Multimodal dangerous goods form), insofar
as layout of the form is concerned; and
chapter 7.3 (Special requirements in the event of an incident and fire
precautions involving dangerous goods only).

In practice, this means that from the legal point of view, the whole of the IMDG Code is made mandatory, but provisions of recommendatory nature are editorially expressed in the Code (e.g. using the word "should" instead of "shall") to clarify their status.

The mandatory IMDG Code incorporates certain changes relating to specific products, as well as relevant elements of the amendments to the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations adopted by the UN Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods at its twenty-first session in Geneva from 4 to 13 December 2000.

Also, amendments to the 1978 SOLAS Protocol, make changes to the Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P); Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R); and Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C).

The December 2002 amendments (Conference) - Measures to enhance maritime security

Adoption: 13 December 2002

Entry into force: 1 July 2004

The amendments to the 1974 SOLAS Convention were adopted by a [Diplomatic Conference on Maritime Security](#) and are aimed at enhancing maritime security on board ships and at ship/port interface areas. Among other things, these amendments create a new SOLAS chapter dealing specifically with maritime security, which in turn contains the mandatory requirement for ships to comply with the new International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). The Code contains detailed security-related requirements for Governments, port authorities and shipping companies in a mandatory section (Part A), together with a series of guidelines about how to meet these requirements in a second, non-mandatory section (Part B). The Conference also adopted a series of resolutions designed to add weight to the

amendments, encourage the application of the measures to ships and port facilities not covered by the Code and pave the way for future work on the subject.

Modifications to Chapter V (Safety of Navigation) contain a new timetable for the fitting of Automatic Information Systems (AIS). Ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, will be required to fit AIS not later than the first safety equipment survey after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier. Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information."

The existing SOLAS Chapter XI (Special measures to enhance maritime safety) has been re-numbered as Chapter XI-1. Regulation XI-1/3 is modified to require ships' identification numbers to be permanently marked in a visible place either on the ship's hull or superstructure. Passenger ships should carry the marking on a horizontal surface visible from the air. Ships should also be marked with their ID numbers internally.

And a new regulation XI-1/5 requires ships to be issued with a Continuous Synopsis Record (CSR) which is intended to provide an on-board record of the history of the ship. The CSR shall be issued by the Administration and shall contain information such as the name of the ship and of the State whose flag the ship is entitled to fly, the date on which the ship was registered with that State, the ship's identification number, the port at which the ship is registered and the name of the registered owner(s) and their registered address. Any changes shall be recorded in the CSR so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

New Chapter XI-2 (Special measures to enhance maritime security)
A brand-new Chapter XI-2 (Special measures to enhance maritime security) is added after the renumbered Chapter XI-1.

This chapter applies to passenger ships and cargo ships of 500 gross tonnage and upwards, including high speed craft, mobile offshore drilling units and port facilities serving such ships engaged on international voyages.

Regulation XI-2/2 of the new chapter enshrines the International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code). Part A of this Code is mandatory and part B contains guidance as to how best to comply with the mandatory requirements.

The regulation requires Administrations to set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. Prior to entering a port, or whilst in a port, within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if that security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

Regulation XI-2/8 confirms the role of the Master in exercising his professional judgement over decisions necessary to maintain the security of the ship. It says he shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person in this respect.

Regulation XI-2/6 requires all ships to be provided with a ship security alert system, according to a strict timetable that will see most vessels fitted by 2004 and the remainder by 2006. When activated the ship security alert system shall initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised. The system will not raise any alarm on-board the ship. The ship security alert system shall be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location.

Regulation XI-2/10 covers requirements for port facilities, providing among other things for Contracting Governments to ensure that port facility security assessments are carried out and that port facility security plans are developed, implemented and reviewed in accordance with the ISPS Code.

Other regulations in this chapter cover the provision of information to IMO, the control of ships in port, (including measures such as the delay, detention, restriction of operations including movement within the port, or expulsion of a ship from port), and the specific responsibility of Companies.

The December 2002 amendments (by the expanded MSC)

Adoption: 12 December 2002

Entry into force: 1 July 2004

Chapter XII (Additional Safety Measures for Bulk Carriers)

New regulation XII/12 on Hold, ballast and dry space water level detectors require the fitting of high level alarms and level monitoring

systems on all bulk carriers, in order to detect water ingress. The regulation requires the fitting of such alarms on all bulk carriers regardless of their date of construction.

New regulation XII/13 on Availability of pumping systems would require the means for draining and pumping dry space bilges and ballast tanks any part of which is located forward of the collision bulkhead to be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space.

SOLAS chapter II-1 (Construction - structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations)

In Part B (Subdivision and stability), new regulation II-1/3-6 Access to spaces in cargo areas of oil tankers and bulk carriers is intended to ensure that vessels can be properly inspected throughout their lifespan, by designing and building the ship to provide suitable means for access. Associated Technical provisions for means of access for inspections are mandatory under the regulation. Without adequate access, the structural condition of the vessel can deteriorate undetected and major structural failure can arise. The regulation requires each space within the cargo area to be provided with an appropriate means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the Company, and the ship's personnel and others as necessary.

In Part C (Machinery Installation), new paragraph added to regulation 31 - Machinery control, to require automation systems to be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency.

Chapter II-2 (Fire protection, fire detection and fire extinction)

The amendments concern references to the IMDG Code and reflect amendments to SOLAS chapter VII (Carriage of Dangerous

Goods) adopted in May 2002 which make the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) mandatory.

Chapter III - Life-saving appliances and arrangements

The amendments to Regulation 26 - Additional requirements for ro-ro passenger ships, requires liferafts carried on ro-ro passenger ships to be fitted with a radar transponder in the ratio of one transponder for every four liferafts. The regulation is made applicable to existing ships as well as new ships.

Also adopted, amendments to the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships (**INF Code**) - The amendments in the sections on definitions and application reflect amendments to SOLAS chapter VII (Carriage of Dangerous Goods) adopted in May 2002 which make the IMDG Code mandatory.

The June 2003 amendments

Adoption: June 2003

Entry into force: 1 July 2006

Chapter V - Safety of Navigation

Amendments to SOLAS regulations V/2 Definitions and V/22 Navigation Bridge Visibility add the definition of "length" to regulation V/2 and a consequential editorial change is made to regulation V/22. The definition states that "length of a ship means its length overall".

Amendments to SOLAS regulation V/28 on Records of navigational activities add a new paragraph on daily reporting. The amendment will require all ships of 500 gross tonnage and above, engaged on international voyages exceeding 48 hours, to submit a daily report to their company, to include ship's position; ship's course and speed; and details of any external or internal conditions that are affecting the ship's voyage or the normal safe operation of the ship. The aim of the amendments is to address the responsibilities of ship operators to provide information of benefit to those responsible for mounting rescue operations.

The May 2004 amendments

Adoption: May 2004

Entry into force: 1 January 2006

Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers - Amendments to regulation II-1/3-6 mainly to allow the provision of non-permanent means of access onboard ships (the requirements for provision of permanent means of access were introduced in the December 2002 amendments).

Entry into force: 1 July 2006

Persons in distress at sea

Amendments to chapter V (*Safety of Navigation*) - to add a definition of search and rescue services; to set an obligation to provide assistance, regardless of nationality or status of persons in distress, and mandate co-ordination and co-operation between States to assist the ship's master in delivering persons rescued at sea to a place of safety; and to add a new regulation on master's discretion.

Accidents with lifeboats

Amendments to SOLAS chapter III (*Life-saving appliances and arrangements*) which are intended to help prevent accidents with lifeboats during drills. The amendments, which are expected to enter into force on 1 July 2006, stem from work by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) intended to address the unacceptably high number of accidents with lifeboats that have been occurring over recent years. Crew have been injured, sometimes fatally, while participating in lifeboat drills and/or inspections.

The amendments to Regulation 19 (*Emergency training and drills*) and Regulation 20 (*Operational readiness, maintenance and inspections*) concern the conditions in which lifeboat emergency training and drills should be conducted and introduce changes to the operational tests to be conducted during the weekly and monthly inspections, so as not to require the assigned crew to be on board in all cases.

Carriage of immersion suits

Amendments to SOLAS chapter III Regulation 32 - *Personal life-saving appliances* to make changes to the number of immersion suits to be carried on all cargo ships. The amendments introduce carriage requirements for one immersion suit per person on board all cargo ships, including bulk carriers. At present, the regulation requires carriage of at least three immersion suits for each lifeboat on a cargo ship, as well as thermal protective aids for persons not provided with immersion suits.

With the adoption of the amendments, immersion suits become, as lifejackets, a personal life-saving appliance for each person on board thus offering better thermal protection and improved chance of survival and rescue. The MSC also adopted consequential amendments to the 1988 SOLAS Protocol relating to the records of equipment.

IMDG Code amendments

Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code update several sections of the Code relating to the carriage of dangerous goods and also include a new chapter 1.4 on Security Provisions intended to address the security of dangerous goods being transported by sea. The amendments are expected to enter into force on **1 January 2006**, but may be applied on a voluntary basis from 1 January 2005.

December 2004 amendments

Adoption: December 2004

Entry into force: 1 July 2006

Bulk carrier safety

A new text for SOLAS chapter XII (*Additional safety measures for bulk carriers*) incorporates revisions to some regulations and new requirements relating to double-side skin bulk carriers.

The amendments include the addition of a new regulation 14 on restrictions from sailing with any hold empty and requirements for double-side skin construction as an optional alternative to single-side skin construction. The option of double-side skin construction will apply to new bulk carriers of 150m in length and over, carrying solid bulk cargoes having a density of 1,000 kg/m³ and above.

Free-fall lifeboats on bulk carriers

an amendment to regulation 31 in SOLAS chapter III (*Life-saving appliances and arrangements*) makes mandatory the carriage of free-fall lifeboats on bulk carriers.

Simplified Voyage Data Recorders

Amendments to regulation 20 of SOLAS chapter V (*Safety of Navigation*) give a phased-in carriage requirement for a shipborne simplified voyage data recorder (S-VDR).

The regulation requires a VDR, which may be an S-VDR, to be fitted on existing cargo ships of 3,000 gross tonnage and upwards, phasing in the requirement for cargo ships of 20,000 gross tonnage and upwards first, to be followed by cargo ships of 3,000 gross tonnage and upwards.

The S-VDR is not required to store the same level of detailed data as a standard VDR, but nonetheless should maintain a store, in a secure and retrievable form, of information concerning the position, movement, physical status, command and control of a vessel over the period leading up to and following an incident.

May 2005 amendments

Adoption: May 2005

Entry into force: 1 January 2007/1 January 2009

A revised SOLAS chapter II-1 was adopted with entry into force set for 1 January 2009. The revision of SOLAS chapter II-1 is intended to harmonize the provisions on subdivision and damage stability for passenger and cargo ships. The revised provisions in parts A, B and B-1 will be applicable to new ships built after the expected entry into force date of 1 January 2009.

The amendments, which have been intensively developed over the past decade, are based on the "probabilistic" method of determining damage stability, which is itself based on the detailed study of data collected by IMO relating to collisions. Because it is based on statistical evidence concerning what actually happens when ships collide, the probabilistic concept is believed to be far more realistic than the previously-used "deterministic" method.

The revision has taken into account the results of the HARDER (Harmonisation of Rules and Design Rational) research project: a project undertaken by a consortium of European industrial, research and academic institutions to study the probabilistic approach for assessing a ship's damage stability and to develop new criteria and indexes for subdivision based on probability of survival, taking into account effects from waves, heeling moments, cargo shift, transient effects and equalization arrangements.

Other amendments to SOLAS, with an expected entry into force date of 1 January 2007, including:

New SOLAS regulation II-1/3-7 to require ship construction

drawings to be maintained on board and ashore.

New SOLAS regulation II-1/3-8 concerning towing and mooring equipment. The regulation will require all ships to be provided with arrangements, equipment and fittings of sufficient safe working load to enable the safe conduct of all towing and mooring operations associated with the normal operation of the ship.

New SOLAS regulation II-1/23-3 concerning water level detectors in the cargo hold(s) on new single hold cargo ships other than bulk carriers.

Amendment to SOLAS regulation II-1/31 Machinery control to restrict the application of propulsion control automation systems to new ships only.

Also, with expected entry into force of 1 January 2009, new SOLAS regulations XI-1/3-1 and amendments to regulation XI-1/5 on the mandatory company and registered owner identification number.

May 2006 amendments LRIT

Adoption: May 2006

Entry into force: 1 January 2008

The new regulation on LRIT is included in SOLAS chapter V on Safety of Navigation, through which LRIT will be introduced as a mandatory requirement for the following ships on international voyages: passenger ships, including high-speed craft; cargo ships, including high-speed craft, of 300 gross tonnage and upwards; and mobile offshore drilling units.

The SOLAS regulation on LRIT establishes a multilateral agreement for sharing LRIT information for security and search and rescue purposes, amongst SOLAS Contracting Governments, in order to meet the maritime security needs and other concerns of such Governments. It maintains the right of flag States to protect information about the ships entitled to fly their flag, where appropriate, while allowing coastal States access to information about ships navigating off their coasts. The SOLAS regulation on LRIT does not create or affirm any new rights of States over ships beyond those existing in international law, particularly, the United Nations

Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), nor does it alter or affect the rights, jurisdiction, duties and obligations of States in connection with UNCLOS.

The LRIT information ships will be required to transmit include the ship's identity, location and date and time of the position. There will be no interface between LRIT and AIS. One of the more important distinctions between LRIT and AIS, apart from the obvious one of range, is that, whereas AIS is a broadcast system, data derived through LRIT will be available only to the recipients who are entitled to receive such information and safeguards concerning the confidentiality of those data have been built into the regulatory provisions. SOLAS Contracting Governments will be entitled to receive information about ships navigating within a distance not exceeding 1000 nautical miles off their coast.

The regulation foresees a phased-in implementation schedule for ships constructed before its expected entry into force date of 1 January 2008 and an exemption for ships operating exclusively in sea area A1 from the requirement to transmit LRIT information, since such ships are already fitted with AIS. It also identifies which authorities may have access to LRIT information.

Also adopted were *performance standards and functional requirements for LRIT* and an MSC resolution on *Arrangements for the timely establishment of the long range identification and tracking system*.

May 2006 amendments

Adoption: May 2006

Entry into force: 1 July 2010

Amendments to SOLAS Chapter II-2 - Fire protection

These include amendments relating to Regulation 9 - Containment of fire, so as to include a requirement for water-mist nozzles which should be tested and approved in accordance with the guidelines approved by the Organization; and in Regulation 15 - Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils, new text relating to the application of the regulation to ships constructed on or after 1 February 1992 and on or after 1 July 1998.

Amendments to SOLAS Chapter III - Life-saving appliances and arrangements

In Regulation 7 - Personal life-saving appliances, the amendments add a new requirement for infant lifejackets. For passenger ships on voyages of less than 24

hours, a number of infant lifejackets equal to at least 2.5% of the number of passengers on board is to be provided; and for passenger ships on voyages of 24 hours or greater, infant lifejackets are to be provided for each infant on board. A further amendment relates to the provision of lifejackets for larger passengers and states that, if the adult lifejackets provided are not designed to fit persons with a chest girth of up to 1,750 mm, a sufficient number of suitable accessories are to be available on board to allow them to be secured to such persons.

Amendments to SOLAS Chapter IV - Radiocommunications

The amendments relate to the provision of radio equipment, in Regulation 7, to require ships to carry an EPIRB capable of transmitting a distress alert through the polar orbiting satellite service (COSPAS-SARSAT) operating in the 406 MHz band; and, in Regulations 9 and 10, to clarify that the means of initiating ship-to-shore distress alerts may be through the Inmarsat geostationary satellite service by a ship earth station.

Amendments to SOLAS Chapter V - Safety of navigation

The amendment adds a new paragraph to Regulation 22 - *Navigation bridge visibility* to allow ballast water exchange at sea, provided that the master has determined that it is safe to do so and takes into consideration any increased blind sectors or reduced horizontal fields of vision resulting from the operation to ensure that a proper lookout is maintained at all times. The operation should be conducted in accordance with the ship's ballast water management plan, taking into account the recommendations on ballast water exchange. The commencement and termination of the operation should be recorded in the ship's record of navigational activities.

Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code)

The amendments replace the text of Chapter 5 Fixed gas fire-extinguishing systems with a revised text.

Amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)

The amendments include the requirement that all life saving appliances should withstand in stowage an air temperature range of 30°C to +65°C and personal life-saving appliances should remain operational throughout an air temperature range of -15°C to +40°C. The colour of life-saving appliances is now specified to be "of international or vivid reddish orange, or a comparably highly visible colour on all parts where this will assist detection at sea". The existing section 2.2 on General

requirements for lifejackets is revised and replaced. Further amendments relate to specifications for immersion suits and anti-exposure suits.

Amendments to Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration (Resolution A.739(18))

The amendments to the guidelines, which are mandatory under SOLAS chapter XI-1, add a new paragraph 2-1 to require the use of only exclusive surveyors and auditors for surveys and certification, although radio surveys may be subcontracted to non-exclusive surveyors.

December 2006 amendments

Adoption: December 2006

Entry into force: 1 July 2008/1 July 2010

Revised passenger ship safety standards

The package of amendments to SOLAS were the result of a comprehensive review of passenger ship safety initiated in 2000 with the aim of assessing whether the current regulations were adequate, in particular for the large passenger ships now being built.

The work in developing the new and amended regulations has based its guiding philosophy on the dual premise that the regulatory framework should place more emphasis on the prevention of a casualty from occurring in the first place and that future passenger ships should be designed for improved survivability so that, in the event of a casualty, persons can stay safely on board as the ship proceeds to port.

The amendments include new concepts such as the incorporation of criteria for the casualty threshold (the amount of damage a ship is able to withstand, according to the design basis, and still safely return to port) into SOLAS chapters II-1 and II-2. The amendments also provide regulatory flexibility so that ship designers can meet any safety challenges the future may bring. The amendments include:

- alternative designs and arrangements;

- safe areas and the essential systems to be maintained while a ship proceeds to port after a casualty, which will require redundancy of propulsion and other essential systems;

- on-board safety centres, from where safety systems can be controlled, operated and monitored;

fixed fire detection and alarm systems, including requirements for fire detectors and manually operated call points to be capable of being remotely and individually identified;

fire prevention, including amendments aimed at enhancing the fire safety of atriums, the means of escape in case of fire and ventilation systems; and

time for orderly evacuation and abandonment, including requirements for the essential systems that must remain operational in case any one main vertical zone is unserviceable due to fire.

The amendments are expected to enter into force on **1 July 2010**.

Fire regulations on balconies

Amendments to SOLAS chapter II-2 and to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code) to strengthen the fire protection arrangements in relation to cabin balconies on passenger vessels were developed in response to the fire aboard the cruise ship **Star Princess**, while on passage between Grand Cayman and Montego Bay, Jamaica, in March 2006. The fire began on an external balcony and spread over several decks.

The amendments to SOLAS chapter II-2 are aimed at ensuring that existing regulations 4.4 (Primary deck coverings), 5.3.1.2 (Ceilings and linings), 5.3.2 (Use of combustible materials) and 6 (Smoke generation potential and toxicity) are also applied to cabin balconies on new passenger ships.

For existing passenger ships, relevant provisions require that furniture on cabin balconies be of restricted fire risk unless fixed water spraying systems, fixed fire detection and fire alarm systems are fitted and that partitions separating balconies be constructed of non combustible materials, similar to the provisions for new passenger ships.

The amendments are expected to enter into force on **1 July 2008**.

Prevention of accidents involving lifeboats

An amendment to SOLAS regulation III/19.3.3.4 concerns provisions for the launch of free-fall lifeboats during abandon-ship drills. The amendment will allow, during the abandon-ship drill, for the lifeboat to either be free-fall launched with only the required operating crew on board, or lowered into the water by means of the secondary means of launching without the operating crew on board, and then manoeuvred in the water by the operating crew. The aim is to prevent accidents with

lifeboats occurring during abandon-ship drills. The amendment is expected to enter into force on **1 July 2008**.

Protective coatings

Amendments to SOLAS regulations II-1/3-2 make mandatory *Performance standard for protective coatings of dedicated seawater ballast tanks on all new ships and of double-side skin spaces of bulk carriers*.

The SOLAS amendments are expected to enter into force on 1 July 2008 and the performance standard will apply to ships for which the building contract is placed on or after **1 July 2008**; or, in the absence of a building contract, the keels of which are laid on or after 1 January 2009, or the delivery of which is on or after 1 July 2012.

Other amendments

amendments to the FSS Code relating to fire extinguishers, specifically portable foam applicators; fixed foam fire-extinguishing systems; fixed-pressure water-spraying and water-mist fire-extinguishing systems, fixed fire detection and fire alarm systems for cabin balconies. Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the International Life-Saving Appliance Code (LSA Code), including those related to life rafts, life boats and rescue boats, particularly in relation to stowage and release mechanisms. Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), relating to fire protection and fire extinction, and the revised chapters 17 (Summary of minimum requirements), 18 (List of products to which the code does not apply) and 19 (Index of Products Carried in Bulk). Entry into force on 1 January 2009.

amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code), to update the references to SOLAS regulations and to add two more chemicals to the list of products in chapter 19 (Summary of minimum requirements). Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the International Codes of Safety for High-Speed Craft (1994 HSC Code and the 2000 HSC Code), to update them in line with relevant SOLAS amendments and, in the case of the 2000 HSC Code, to revise requirements relating to testing and calculations for buoyancy, stability and subdivision. Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the Protocol of 1988, relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, to include in the Record of equipment for the relevant safety certificate an entry regarding the long-range identification and tracking system. Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, including amendments of a reference in regulation 22 (Scuppers, inlets and discharges) and an amendment in regulation 39 (Minimum bow height and reserve buoyancy). Entry into force on 1 July 2008.

amendments to the Dynamically Supported Craft (DSC) Code to update it in line with relevant amendments to SOLAS. Will become effective on 1 July 2008.

amendments to the Gas Carrier (GC) Code, to update it in line with certain fire safety requirements in SOLAS. Will become effective on 1 July 2008.

amendments to the Revised recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70)), including revisions to prototype tests for lifebuoys, lifejackets, immersion suits, anti-exposure suits and thermal protective aids, liferafts, lifeboats, rescue boats and fast rescue boats, launching and embarkation appliances, position-indicating lights for life-saving appliances and hydrostatic release units; and revisions to production and installation tests for survival craft, launching and stowage arrangements. The amendments will become effective on 1 July 2008.

October 2007 amendments

Entry into force: 1 July 2009

Amendment to SOLAS chapter IV, to add a new regulation 4-1 on GMDSS satellite providers. The new regulation provides for the MSC to determine the criteria, procedures and arrangements for the evaluation, recognition, review and oversight of the provision of mobile satellite communication services in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

Amendment to SOLAS chapter VI, to add a new regulation 5-1 on material safety data sheets (MSDS), to require ships carrying MARPOL Annex I cargoes (oil) and marine fuel oils to be provided with a material safety data sheet prior to loading such cargoes. The regulation refers to the Recommendation for material safety data

sheets (MSDS) for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils, adopted by the Organization through resolution MSC.150(77).

Amendments to forms contained in the appendix to the Annex to the 1988 SOLAS Protocol to add a section to cover alternative design and arrangements (Passenger Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Construction Certificate and Cargo Ship Safety Equipment Certificate). Also, similar amendments to the forms for the Nuclear Passenger Safety Certificate and the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate contained in the appendix to the Annex to the 1974 SOLAS Convention.

May 2008 amendments

Entry into force: 1 January 2010

Amendments to SOLAS chapter II-2, regarding drainage of special category and ro-ro spaces to prevent accumulation of water on the vehicle deck of ro-ro ships;

Amendments to SOLAS Chapter XI 1 to add a new Regulation 6 (Additional requirements for the investigation of marine casualties and incidents) to make mandatory parts I and II of the new Casualty Investigation Code;

A new SOLAS regulation II-1/3-9 (Means of embarkation on and disembarkation from ships), to require ships built after its adoption and entry into force to be provided with means of embarkation and disembarkation, such as gangways and accommodation ladders;

A new SOLAS regulation and amendments to SOLAS regulation II-1/3-4 (Emergency towing arrangements on tankers), to extend the regulation to ships other than tankers. The MSC also approved Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures; and

Amendments to regulations III/6, III/26 and IV/7 to replace requirements for "radar transponders" with a requirement for a "search and rescue locating device".

Amendments to 1988 SOLAS Protocol

Amendments to the 1988 SOLAS Protocol, to replace the reference to "radar transponders" with a reference to "search and rescue locating devices", in the form of safety certificate for passenger ships and forms of safety certificate for cargo ships.

December 2008 amendments

Entry into force: 1 July 2010

Amendments to the SOLAS Convention and to the 1988 Load Lines Protocol to make mandatory the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code).

The 2008 IS Code provides, in a single document, both mandatory requirements and recommended provisions relating to intact stability, taking into account technical developments, in particular regarding the dynamic stability phenomena in waves, based on state-of-the-art concepts. The Code's mandatory status, under both the SOLAS Convention and the 1988 Load Lines Protocol, will significantly influence the design and the overall safety of ships.

December 2008 amendments

Entry into force: 1 January 2011

Amendments to SOLAS chapter VI to make mandatory the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) The IMSBC Code will replace the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code), which was first adopted as a recommendatory code in 1965 and has been updated at regular intervals since then.

The aim of the mandatory IMSBC Code is to facilitate the safe stowage and shipment of solid bulk cargoes by providing information on the dangers associated with the shipment of certain types of cargo and instructions on the appropriate procedures to be adopted.

June 2009 amendment

Entry into force: 1 January 2011

ECDIS and BNWAS to be made mandatory under SOLAS
Amendments to SOLAS regulation V/19, to make mandatory the carriage of Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) and Bridge Navigational Watch Alarm Systems (BNWAS), under SOLAS chapter V, *Safety of Navigation*. The requirements will be mandatory for new ships and phased-in for existing ships.

Other SOLAS amendments

an amendment to SOLAS regulation II-1/3-5.2, to prohibit all new installations of asbestos on board ships, without exceptions; and

amendments to the title of Chapter VI to read, *Carriage of Cargoes "and Oil Fuels"* and to Regulation VI/5-1 on *Material safety data sheets*

(MSDS) to require MSDS to be provided for ships carrying oil or oil fuel, prior to the loading of such oil as cargo in bulk or bunkering of oil fuel. The MSC also approved *Recommendations for material safety data sheets (MSDS) for MARPOL Annex I type cargoes and oil fuels*.

May 2010 amendment

Entry into force: 1 January 2012

"Goal-based standards" (GBS) for oil tankers and bulk carriers

International Goal based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers, along with amendments to Chapter II-1. The new SOLAS regulation II-1/3-10 will apply to oil tankers and bulk carriers of 150m in length and above. It will require new ships to be designed and constructed for a specified design life and to be safe and environmentally friendly, in intact and specified damage conditions, throughout their life. Under the regulation, ships should have adequate strength, integrity and stability to minimize the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, resulting in flooding or loss of watertight integrity.

Other SOLAS amendments:

Corrosion protection of cargo oil tanks

A new SOLAS regulation II-1/3-11 on Corrosion protection of cargo oil tanks of crude oil tankers, to require all such tanks to be protected against corrosion, with related performance standards also adopted;

Fire protection

Amendments to SOLAS regulation II-2/4.5.7 on Gas measurement and detection and to SOLAS regulation II-2/7.4.1 relating to fixed fire detection and fire alarm systems. Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code) were also adopted.

FEPA/A

Empowering THE GLOBAL FILIPINO

Παράρτημα 3



Philippine
Overseas
Employment
Administration

**STANDARD TERMS AND CONDITIONS
GOVERNING THE EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON
BOARD OCEAN GOING VESSELS**

Definition of Terms:

For purposes of this contract, the following terms are defined as follows:

1. Point of Hire – refers to the place indicated in the contract of employment which shall be the basis for determining commencement and termination of contract.
2. Convenient Port – any port where it is practicable, economical, safe and convenient to repatriate the seafarer.
3. Philippine Port – refers to any Philippine airport or seaport.
4. Basic Wage – refers to the salary of the seafarer exclusive of overtime, leave pay and other bonuses.
5. Departure – refers to actual departure from the point of hire of the seafarer through air, sea or land travel transport to join his vessel to a Philippine or foreign port.
6. Regular Working Hours – refers to the seafarer's eight (8) hour working hours within the period of 24 hours.
7. Dental treatment – covers tooth extraction or dental surgery, if necessary, due to accident.
8. Shipwreck – refers to the damage or destruction of a vessel at sea caused by collision, storm, grounding or any other marine peril at sea or in port rendering the vessel absolutely unnavigable or unable to pursue her voyage.
9. Compassionate Ground – refers to incidence of death of an immediate member of the seafarer's family which includes his parents, spouse and children if the seafarer is married or his parents if the seafarer is single.
10. Principal – any person, partnership or corporation hiring Filipino seafarers to work onboard ocean-going vessels.

11. Work-Related Injury – injury(ies) resulting in disability or death arising out of and in the course of employment.

12. Work – Related Illness – any sickness resulting to disability or death as a result of an occupational disease listed under Section 32-A of this contract with the conditions set therein satisfied.

SECTION 1. DUTIES

A. Duties of the Employer/Agency/Master

1. To faithfully comply with the stipulated terms and conditions of this contract, particularly the prompt payment of wages, remittance of allotment and the expeditious settlement of valid claims of the seafarer.

2. To make operational on board the vessel the grievance machinery provided in this contract and ensure its free access at all times by the seafarer.

3. To provide a seaworthy vessel for the seafarer and take all reasonable precautions to prevent accident and injury to the crew including provision of safety equipment fire prevention, safe and proper navigation of the vessel and such other precautions necessary to avoid accident, injury or sickness to the seafarer.

4. To observe the Code of Ethics for Seafarer's and conduct himself in the traditional decorum of a master.

B. Duties of the Seafarer:

1. to faithfully comply with and observe the terms and conditions of this contract. Violation of which shall be subject to disciplinary action pursuant to Section 33 of this contract;

2. to abide by the Code of Discipline as provided in the POEA rules and regulations governing overseas contract workers and the Code of ethics for Seafarers;

3. to be obedient to the lawful commands of the Master or any person who shall lawfully succeed him and to comply with company policy including safety policy and procedures and any instructions given in connection therewith.

4. to be diligent in his duties relating to vessel, its stores and cargo, whether on board, in boats or ashore; and

5. to conduct himself in any orderly and respectful manner towards passengers and shippers stevedores, port authorities and other persons on official business with the ship.

SECTION 2. COMMENCEMENT/ DURATION OF CONTRACT

A. The Employment contract between the employer and the seafarer shall commence upon actual departure of the seafarer from the airport or seaport in the point of hire and with a POEA approved contract. It shall be effective until the seafarer's date of arrival at the point of hire upon termination of his employment pursuant to Section 18 of this Contract.

B. The period of employment shall be for a period mutually agreed upon by the seafarer and the employer but not to exceed 12 months. Any extension of the contract shall be subject to the mutual consent of both parties.

SECTION 3. FREE PASSAGE FROM THE POINT OF HIRE TO THE PORT OF EMBARKATION

The seafarer shall join the vessel or be available for duty at the date and time specified by the employer. The seafarer shall travel by air or as otherwise directed at the expense of the employer.

SECTION 4. BAGGAGE ALLOWANCE

The seafarer travelling by air to join a vessel or on repatriation shall be entitled to the normal free baggage allowance offered by the airlines. The cost of the excess baggage shall be for the account of the seafarer.

SECTION 5. HYGIENE AND VACCINATION

A. The seafarer shall keep his quarters and other living spaces –such as mess rooms, toilets, bathrooms, alleyways and recreation rooms in clean and tidy condition to the satisfaction of the master. The work is to be performed outside the seafarer's regular working hours and for which no overtime pay shall be claimed.

B. The seafarer shall submit to the order of the master or to the laws of any country within the territorial jurisdiction of which the vessel may enter to have such vaccination or inoculation or to undertake measures safeguarding his health and of the whole crew.

SECTION 6. WAGES

The seafarer shall be paid his monthly wages not later than 15 days of the succeeding month from the date commencement of the contract until the date of arrival at point of hire upon termination of his employment pursuant to Section 18 of this Contract.

SECTION 7. PAYMENT ON BOARD

Payment of shipboard pay in foreign ports shall be subject to the currency control regulations at the port abroad and to the official rate of exchange prevailing at the time of payment. Advances shall be at the master's/employer's discretion and in accordance with the foregoing conditions.

SECTION 8. ALLOTMENTS AND REMITTANCES

A. The seafarer is required to make an allotment which shall be payable once a month to his designated allottee in the Philippines through any authorized Philippine bank. The master/employer/ agency shall provide the seafarer with facilities to do so at no expense to the seafarer. The allotment shall be at least eighty percent (80%) of the seafarer's monthly basic salary including back wages, if any.

B. The master/employer/agency may also provide facilities for the seafarer to remit any amount earned in excess of his allotment to his designated allottee in the Philippines through any authorized Philippine bank without any charge to him.

C. The allotments shall be paid to the designated allottee in Philippine currency at the rate of exchange indicated in the credit advice of the local authorized Philippine bank.

SECTION 9. ACCOUNT OF WAGES & CERTIFICATE OF EMPLOYMENT

The seafarer, upon his discharge, shall be given a written account of his wages reflecting all deductions therefrom. Where a seafarer is landed in an emergency, the written account of his wages shall be given to him as soon as practicable thereafter. Upon the seafarer's request, he shall also be provided by his employer/agency his certificate of employment or service record without any charge.

SECTION 10. HOURS OF WORK

A. The seafarer shall perform not more than forty-eight (48) hours of regular work a week. The hours of work shall be determined and prescribed by the master provided that it conforms to customary international practices and standards and as prescribed in paragraph B below.

B. Regular working hours for the seafarer shall be eight (8) hours in every 24 hours, midnight to midnight, Monday to Sunday. The normal practice is as follows:

1. the day worker shall observe the eight (8) regular working hours during the period from 0600 hours to 1800 hours.
2. the steward personnel shall observe the eight (8) regular working hours during the period from 0500 hours to 2000 hours.
3. the Radio Operator shall observe the eight (8) regular working hours in every twenty-four (24) hours, midnight to midnight, from Monday to Sunday as established by International Telecommunication Conventions and as prescribed by the master.
4. for those who are on sea watch, their working hours shall be eight (8) hours per day. Staggering of working hours will be at the master's discretion

C. The seafarer shall be allowed reasonable rest period in accordance with international standards.

SECTION 11. OVERTIME & HOLIDAYS

A. The seafarer shall be compensated for all work performed in excess of the regular eight (8) hours as prescribed above. Overtime pay may be classified as open, fixed or guaranteed. In computing overtime, a fraction of the first hour worked shall be considered as one full hour. After the first hour overtime any worked performed which is less than thirty (30) minutes shall be considered as half an hour and more than thirty (30) minutes shall be considered one full hour.

B. Overtime work may be compensated at the following rates:

1. Open overtime – not less than 125 percent (125%) of the basic hourly rate computed based on two hundred eight (208) regular working hours per month.

2. Guaranteed or fixed overtime – not less than thirty percent (30%) of the basic monthly salary of the seafarer. This fixed rate overtime shall include overtime work performed on Sundays and holidays but shall not exceed one hundred five (105) hours a month.

3. Overtime work for officers shall be computed based on the fixed overtime rate.

4. For ratings, overtime work shall be based on guaranteed or open overtime rate, as mutually agreed upon by the contracting parties. Overtime work in excess of 105 hours a month for ratings shall be further compensated on the open overtime rate.

C. Any hours of work or duty including hours of watch keeping performed by the seafarer on designated rest days and holidays shall be paid rest day or holiday pay. The following shall be considered as holidays at sea and in port.

New Year's Day - January 1

Maundy Thursday - movable date

Good Friday - movable date

Araw ng Kagitingan (Bataan & - April 9

Corregidor Day)

Labor Day - May 1

Independence Day - June 12

National Heroes Day - Last Sunday of August

All Saints Day - November 1

Bonifacio Day - November 30

Christmas Day - December 25

Rizal Day - December 30

D. Emergency Duty – No overtime work shall be considered for any work performed in case of emergency affecting the safety of the vessel, passenger, crew or cargo, of which the master shall be the sole judge, or for fire boat, or emergency drill or work required to give assistance to other vessels or persons in immediate peril.

SECTION 12. LEAVE PAY

The seafarer's leave pay shall be in accordance with the number of days leave per month as agreed upon. Days leave shall not be less than two and a half (2-1/2) days for each month of service and pro-rated. Leave pay shall be settled onboard or settled within two weeks after the arrival of the seafarer at the point of hire.

SECTION 13. SHORE LEAVE

The seafarer shall be allowed shore leave when practicable, upon the consent of the master or his deputy, taking into consideration the operations and safety of the vessel.

SECTION 14. VICTUALLING, VESSEL STORES AND PROVISIONS

A. The seafarer shall be provided by the master/employer with subsistence consistent with good maritime standards and practices while on board the vessel.

B. All stores and provisions issued to the seafarer are only for use and consumption on board the vessel and any unused or unconsumed stores or provisions shall remain the property of the employer. The seafarer shall not take ashore, sell, destroy or give away such stores and provisions.

SECTION 15. TRANSFER CLAUSE

The seafarer agrees to be transferred at any port to any vessel owned or operated, manned or managed by the same employer, provided it is accredited to the same manning agent and provided further that the position of the seafarer and the rate of his wages and terms of service are in no way inferior and the total period of employment shall not exceed that originally agreed upon. Any form of transfer shall be documented and made available when necessary.

SECTION 16. GRIEVANCE MACHINERY

A. If the seafarer considers himself aggrieved, he shall make his complaint in accordance with the following procedures:

1. The seafarer shall first approach the head of the Department in which he is assigned to explain his grievance.

a. In the Deck, Radio and Catering Department, the head is the Chief mate.

b. In the Engine Department, the head is the Chief Engineer.

c. In the Catering and/or Hotel Department in a passenger ship, the head is the Chief Steward and /or Purser.

2. The seafarer shall make his grievance in writing and in an orderly manner and shall choose a time when his complaint or grievance can be properly heard.
 3. The Department head shall deal with the complaint or grievance and where solution is not possible at his level, refer the complaint or grievance to the Master who shall handle the case personally.
 4. If no satisfactory result is achieved, the seafarer concerned may appeal to the management of the company or with the Philippine Overseas Labour Office or consular officer overseas. The master shall afford such facilities necessary to enable the seafarer to transmit his appeal.
 5. If after observing the grievance procedure the master finds that the seafarer violated the terms of his Contract or has committed breach of discipline, the master shall discipline the seafarer or, if warranted, terminate his employment.
 6. The seafarer may also seek the assistance of the highest ranking Filipino seafarer on board.
- B. When availed of by the seafarer, the grievance procedure and all actions or decisions agreed upon shall be properly documented for the protection and interest of both parties.
- C. The foregoing procedure shall be without prejudice to other modes of voluntary settlement of disputes and to the jurisdiction of the Philippine Overseas Employment Administration (POEA) or the National Labour Relations Commission (NLRC) over any unresolved complaints arising out of shipboard employment that shall be brought before it by the seafarer.

SECTION 17. DISCIPLINARY PROCEDURES

The Master shall comply with the following disciplinary procedures against an erring seafarer:

- A. The Master shall furnish the seafarer with a written notice containing the following:
1. Grounds for the charges as listed in Section 33 of this Contract or analogous act constituting the same.
 2. Date, time and place for a formal investigation of the charges against the seafarer concerned.

B. The Master or his authorized representative shall conduct the investigation or hearing, giving the seafarer the opportunity to explain or defend himself against the charges. These procedures must be duly documented and entered into the ship's logbook.

C. If after the investigation or hearing, the Master is convinced that imposition of a penalty is justified, the Master shall issue a written notice of penalty and the reasons for it to the seafarer, with copies furnished to the Philippines agent.

D. Dismissal for just cause may be affected by the Master without furnishing the seafarer with a notice of dismissal if there is a clear and existing danger to the safety of the crew or the vessel. The Master shall send a complete report to the manning agency substantiated by witnesses, testimonies and any other documents in support thereof.

SECTION 18. TERMINATION OF EMPLOYMENT

A. The employment of the seafarer shall cease when the seafarer completes his period of contractual service aboard the vessel, signs-off from the vessel and arrives at the point of hire.

B. The employment of the seafarer is also terminated when the seafarer arrives at the point of hire for any of the following reasons:

1. when the seafarer signs-off and is disembarked for medical reasons pursuant to Section 20 (B)[5] of this Contract.
2. when the seafarer signs-off due to shipwreck, ship's sale, lay-up of vessel, discontinuance of voyage or change of vessel principal in accordance with Sections 22, 23 and 26 of this Contract.
3. when the seafarer, in writing, voluntarily resigns and signs off prior to expiration of contract pursuant to Section 19 (G) of this Contract.
4. when the seafarer is discharged for just cause as provided for in Section 33 of this Contract.

SECTION 19. REPATRIATION

A. If the vessel is outside the Philippines upon the expiration of the contract, the seafarer shall continue his service on board until the vessel's arrival at a convenient

port and/or after arrival of the replacement crew provided that, in any case, the continuance of such service shall not exceed three months. The seafarer shall be entitled to earned wages and benefits as provided in his contract.

B. If the vessel arrives at a convenient port before the expiration of the contract, the master/employer may repatriate the seafarer from such port, provided the unserved portion of his contract is not more than (1) month. The seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay and to his basic wages corresponding to the unserved portion of the contract, unless within 60 days from disembarkation, the seafarer is rehired at the same rate and position, in which case the seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay.

C. If the vessel arrives at a convenient port within a period of three (3) months before the expiration of his contract, the master/employer may repatriate the seafarer from such port provided that the seafarer shall be paid all his earned wages. In addition, the seafarer shall also be paid his leave pay for the entire contract period plus a termination pay equivalent to one (1) month of his basic pay, provided however, that this mode of termination may only be exercised by the master/employer if the original contract period of the seafarer is at least ten (10) months; provided, further, that the conditions for this mode of termination shall not apply to dismissal for cause.

D. The seafarer shall, if discharged at a port abroad for any reason other than for discipline, be accommodated ashore and in cases where it is not intended that he rejoin the vessel, shall be repatriated to the Philippines via sea or air as may otherwise be directed by the employer/master/agency.

E. When the seafarer is discharged for any just cause, the employer shall have the right to recover the costs of his replacement and repatriation from the seafarer's wages and other earnings.

F. The seafarer, when discharged and repatriated as directed by the employer/master/agency shall be entitled to basic wages from date of signing off until arrival at the point of hire except when the discharge is in accordance with the above or for disciplinary reasons. If the seafarer delays or desires a detour and/or another destination other than the most direct to the point of hire, all additional expenses shall be to the seafarer's account. The seafarer's basic wage shall be to the seafarer's replacement.

G. A seafarer who requests for early termination of his contract shall be liable for his repatriation cost as well as the transportation cost of his replacement. The employer

may, in case of compassionate grounds, assume the transportation cost of the seafarer's replacement.

SECTION 20. COMPENSATION AND BENEFITS

A. COMPENSATION AND BENEFITS FOR DEATH

1. In case of work-related death of the seafarer, during the term of his contract the employer shall pay his beneficiaries the Philippine Currency equivalent to the amount of Fifty Thousand US dollars (US\$50,000) and an additional amount of Seven Thousand US dollars (US\$7,000) to each child under the age of twenty-one (21) but not exceeding four (4) children, at the exchange rate prevailing during the time of payment.

2. Where death is caused by warlike activity while sailing within a declared war zone or war risk area, the compensation payable shall be doubled. The employer shall undertake appropriate war zone insurance coverage for this purpose.

3. It is understood and agreed that the benefits mentioned above shall be separate and distinct from, and will be in addition to whatever benefits which the seafarer is entitled to under Philippine laws from the Social Security System, Overseas Workers Welfare Administration, Employees' Compensation Commission, Philippine Health Insurance Corporation and Pagibig, if applicable.

4. The other liabilities of the employer when the seafarer dies as a result of work-related injury or illness during the term of employment are as follows:

a. The employer shall pay the deceased's beneficiary all outstanding obligations due the seafarer under this Contract.

b. The employer shall transport the remains and personal effects of the seafarer to the Philippines at employer's expense except if the death occurred in a port where local government laws or regulations do not permit the transport of such remains. In case death occurs at sea, the disposition of the remains shall be handled or dealt with in accordance with the master's best judgment. In all cases, the employer/master shall communicate with the manning agency to advice for disposition of seafarer's remains.

c. The employer shall pay the beneficiaries of the seafarer the Philippines currency equivalent to the amount of One Thousand US dollars (US\$1,000) for burial expenses at the exchange rate prevailing during the time of payment.

B. COMPENSATION AND BENEFITS FOR INJURY OR ILLNESS

The liabilities of the employer when the seafarer suffers work-related injury or illness during the term of his contract are as follows:

1. The employer shall continue to pay the seafarer his wages during the time he is on board the vessel;
2. If the injury or illness requires medical and/or dental treatment in a foreign port, the employer shall be liable for the full cost of such medical, serious dental, surgical and hospital treatment as well as board and lodging until the seafarer is declared fit to work or to repatriated. However, if after repatriation, the seafarer still requires medical attention arising from said injury or illness, he shall be so provided at cost to the employer until such time he is declared fit or the degree of his disability has been established by the company-designated physician.
3. Upon sign-off from the vessel for medical treatment, the seafarer is entitled to sickness allowance equivalent to his basic wage until he is declared fit to work or the degree of permanent disability has been assessed by the company-designated physician but in no case shall this period exceed one hundred twenty (120) days. For this purpose, the seafarer shall submit himself to a postemployment medical examination by a company-designated physician within three working days upon his return except when he is physically incapacitated to do so, in which case, a written notice to the agency within the same period is deemed as compliance. Failure of the seafarer to comply with the mandatory reporting requirement shall result in his forfeiture of the right to claim the above benefits. If a doctor appointed by the seafarer disagrees with the assessment, a third doctor may be agreed jointly between the Employer and the seafarer. The third doctor's decision shall be final and binding on both parties.
4. Those illnesses not listed in Section 32 of this Contract are disputably presumed as work related.
5. Upon sign-off of the seafarer from the vessel for medical treatment, the employer shall bear the full cost of repatriation in the event the seafarer is declared (1) fit for repatriation; or (2) fit to work but the employer is unable to find employment for the seafarer on board his former vessel or another vessel of the employer despite earnest efforts.
6. In case of permanent total or partial disability of the seafarer caused by either injury or illness the seafarer shall be compensated in accordance with the schedule of

benefits arising from an illness or disease shall be governed by the rates and the rules of compensation applicable at the time the illness or disease was contracted.

C. It is understood that computation of the total permanent or partial disability of the seafarer caused by the injury sustained resulting from warlike activities within the war zone area shall be based on the compensation rate payable within the war zone area as prescribed in this Contract.

D. No compensation and benefits shall be payable in respect of any injury, incapacity, disability or death of the seafarer resulting from his wilful or criminal act or intentional breach of his duties, provided however, that the employer can prove that such injury, incapacity, disability or death is directly attributable to the seafarer.

E. A seafarer who knowingly conceals and does not disclose past medical condition, disability and history in the pre-employment medical examination constitutes fraudulent misrepresentation and shall disqualify him from any compensation and benefits. This may also be a valid ground for termination of employment and imposition of the appropriate administrative and legal sanctions.

F. When requested, the principal shall furnish the seafarer a copy of all pertinent medical reports or any records at no cost to the seafarer.

G. The seafarer or his successor in interest acknowledges that payment for injury, illness, incapacity, disability or death of the seafarer under this contract shall cover all claims arising from or in the course of the seafarer's employment, including but not limited to damages arising from the contract, tort, fault or negligence under the laws of the Philippines or any other country.

SECTION 21. WAR AND WARLIKE OPERATIONS ALLOWANCE

A. If a war or warlike operation should arise during the term of this Contract in any country within the vessel's trading area, the seafarer may sail the vessel within and out of the trading area if required by the Master.

B. If at the time of the signing of the contract, an area is declared a war or war-risk trading area and the seafarer binds himself in writing to sail into that area, the agreement shall be properly appended to the Contract for verification and approval by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). The seafarer shall comply with the agreement or shall bear his cost of repatriation when he opts not to sail into a war or war-risk trading area.

C. The seafarer when sailing within a war-risk trading area shall be entitled to such premium pay as the POEA may determine through appropriate periodic issuances.

D. The POEA shall be the sole authority to determine whether the vessel is within a war risk trading area. It shall also determine the amount of premium pay to which the seafarer shall be entitled to when sailing in that war-risk trading area.

SECTION 22. TERMINATION DUE TO SHIPWRECK

Where the vessel is wrecked necessitating the termination of employment before the date indicated in the contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, medical examination at employer's expense to determine his fitness to work, repatriation at employer's cost and one month basic wage as termination pay.

SECTION 23. TERMINATION DUE TO VESSEL SALE, LAY-UP OR DISCONTINUANCE OF VOYAGE

Where the vessel is sold, laid up, or the voyage is discontinued necessitating the termination of employment before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at employer's cost and one (1) month basic wage as termination pay, unless arrangements have been made for the seafarer to join another vessel belonging to the same principal to complete his contract which case the seafarer shall be entitled to basic wages until the date of joining the other vessel.

SECTION 24. TERMINATION DUE TO UNSEAWORTHINESS

A. If the vessel is declared unseaworthy by a classification society, port state or flag state, the seafarer shall not be forced to sail with the vessel.

B. If the vessel's unseaworthiness necessitates the termination of employment before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at cost to the employer and termination pay equivalent to one (1) month basic wage.

SECTION 25. TERMINATION DUE TO REGULATION ¼, CONTROL PROCEDURES OF THE 1978 STCW CONVENTION, AS AMENDED

If the seafarer is terminated and repatriated as a result of port state control procedures/action in compliance with Regulation 1/4, of the 1978 STCW Convention, as amended, his termination shall be considered valid. However, he shall be entitled to repatriation, earned wages and other benefits.

SECTION 26. CHANGE OF PRINCIPAL

A. Where there is change of principal of the vessel necessitating the termination of employment of the seafarer before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at employer's expense and one month basic pay as termination pay.

B. If by mutual agreement, the seafarer continues his service on board the same vessel, such service shall be treated as a new contract. The seafarer shall be entitled to earned wages only.

C. in case arrangements has been made for the seafarer to join another vessel to complete his contract, the seafarer shall be entitled to basic wage until the date joining the other vessel.

SECTION 27. LOSS OF OR DAMAGE TO CREW'S EFFECTS BY MARINE PERIL

A. The seafarer shall be reimbursed by the employer the full amount of loss or damage to his personal effects but in no case shall the amount exceed the Philippine currency equivalent to the amount of Two Thousand US dollars (US\$ 2,000) if his personal effects are lost or damaged as a result of the wreck or loss or stranding or abandonment of the vessel or as a result of fire, flooding, collision or piracy.

B. In case of partial loss, the amount shall be determined by mutual agreement of both parties but in no case to exceed the Philippine currency equivalent to the amount of Two Thousand US dollars (US\$2,000).

C. Reimbursement for loss or damage to the seafarer's personal effects shall not apply if such loss or damage is due to (a) the seafarer's own fault; (b) larceny or theft or (c) robbery.

D. Payment of any reimbursement shall be computed at the rate of exchange prevailing at the time of payment.

SECTION 28. GENERAL SAFETY

A. The seafarer shall observe and follow any regulation or restriction that the master may impose concerning safety, drug and alcohol and environmental protection.

B. the seafarer shall make use of all appropriate safety equipment provided him and must ensure that he is suitably dressed from the safety point of view for the job at hand.

SECTION 29. DISPUTE SETTLEMENT PROCEDURES

In cases of claims and disputes arising from this employment, the parties covered by a collective bargaining agreement shall submit the claim or dispute to the original and exclusive jurisdiction of the voluntary arbitrator or panel of arbitrators. If the parties are not covered by a collective bargaining agreement, the parties may at their option submit the claim or dispute to either the original and exclusive jurisdiction of the National Labour Relations Commission (NLRC), pursuant to Republic Act of 1995 or to the original and exclusive jurisdiction of the voluntary arbitrator or panel or arbitrators. If there is no provision as to the voluntary arbitrators to be appointed by the parties, the same shall be appointed from the accredited voluntary arbitrators of the National Conciliation and Mediation Board of the Department of Labour and Employment. The Philippine Overseas Employment Administration (POEA) shall exercise original and exclusive jurisdiction to hear and decide disciplinary action on cases, which are administrative in character, involving or arising out of violations of recruitment laws, rules and regulations involving employers, principals, contracting partners and Filipino seafarers.

SECTION 30. PRESCRIPTION OF ACTION

All claims arising from this Contract shall be made within three (3) years from the date cause of action arises, otherwise the same shall be barred.

SECTION 31. APPLICABLE LAW

Any unresolved dispute, claim or grievance arising out of or in connection with this Contract, including the annexes thereof, shall be governed by the laws of the Republic of the Philippines, international conventions, treaties and covenants where the Philippines is a signatory.

SECTION 32. SCHEDULE OF DISABILITY OR IMPEDIMENT FOR INJURIES SUFFERED AND DISEASES INCLUDING OCCUPATIONAL DISEASES OR ILLNESS CONTRACTED.

HEAD

Traumatic head injuries that result to:

1. Aperture unfilled with bone not over three (3) inches without brain injury- Gr.9
2. Aperture unfilled with bone over three (3) inches without brain injury- Gr.3
3. Severe paralysis of both upper and lower extremities or one upper and one lower extremity -Gr.1
4. Moderate paralysis of two (2) extremities producing moderate difficulty in movements with self-care activities - Gr.6
5. Slight paralysis affecting one extremity producing slight difficulty with self-care activities -.Gr.10
6. Severe mental disorder or Severe Complex Cerebral function disturbance or post-traumatic psychoneurosis which require aid and attendance as to render worker permanently unable to perform any work- Gr.1
7. Moderate mental disorder or moderate brain functional disturbance which limits worker to the activities of daily living with some directed care or attendance- Gr.6
8. Slight mental disorder or disturbance that requires little attendance or aid and which interferes to a slight degree with the working capacity of the claimant -.Gr.10
9. Incurable imbecility - Gr.1

FACE

1. Severe disfigurement of the face or head as to make the worker so repulsive as to greatly handicap him in securing or retaining employment, thereby being no permanent functional disorder -Gr.2
2. Moderate facial disfigurement involving partial ablation of the nose with big scars

on face or head-.Gr.5

3. Partial ablation of the nose or partial avulsion of the scalp- Gr.9
4. Complete loss of the power of mastication and speech function- Gr.1
5. Moderate constriction of the jaw resulting in moderate degree of difficulty in chewing and moderate loss of the power or the expression of speech- Gr.6
6. Slight disorder of mastication and speech function due to traumatic injuries to jaw Or cheek bone- Gr.12

EYES

1. Blindness or total and permanent loss of vision of both eyes - Gr.1
- 2.Total blindness of one (1) eye and fifty percent (50%) loss of vision of the other eye - Gr.5
3. Loss of one eye or total blindness of one eye - Gr.7
4. Fifty percent (50%) loss of vision of one eye - Gr.10
5. Lagophthalmos, one eye - Gr.12
6. Ectropion, one eye - Gr.12
7. Ephemora, one eye - Gr.12
8. Ptosis, one eye - Gr.12

NOTE: (Smeller's Chart –used to grade for near and distant vision)

NOSE AND MOUTH

1. Considerable stricture of the nose (both sides) hindering breathing- Gr. 11
2. Loss of the sense of hearing in one ear- Gr. 11
3. Injuries to the tongue (partial amputation or adhesion) or palate-causing defective Speech- Gr. 10
4. Loss of three (3) teeth restored by prosthesis- Gr. 14

EARS

1. For the complete loss of the sense of hearing on both ears- Gr. 3
2. Loss of two (2) external ears- Gr. 8
3. Complete loss of the sense of hearing in one ear- Gr. 11
4. Loss of one external ear- Gr. 12
5. Loss of one half (1/2) of an external ear- Gr. 14

NECK

1. Such injury to the throat as necessitates the wearing of a tracheal tube-Gr. 6
2. Loss of speech due to injury to the vocal cord- Gr. 9
3. Total stiffness of neck due to fracture or dislocation of the cervical pines- Gr. 8
4. Moderate stiffness or two thirds (2/3) loss of motion of the neck- Gr. 10
5. Slight stiffness of neck or one third (1/3) loss of motion- Gr. 12

CHEST-TRUNK-SPINE

1. Fracture of four (4) or more ribs resulting to severe limitation of chest Expansion- Gr. 6
2. Fracture of four (4) or more ribs with intercostal neuralgia resulting in moderate limitation of chest Expansion- Gr. 9
3. Slight limitation of chest expansion due to simple rib functional without myositis or intercostal Neuralgia- Gr.12
4. Fracture of the dorsal or lumbar spines resulting to severe or total rigidity of the trunk or total loss of lifting power of heavy objects- Gr. 6
5. Moderate rigidity or two thirds (2/3) loss of motion or lifting power of the trunk- Gr. 8
6. Slight rigidity or one third (1/3) loss of motion or lifting power of the trunk- Gr. 11
7. Injury to the spinal cord as to make walking impossible without the aid of a pair of Crutches- Gr. 4
8. Injury to the spinal cord as to make walking impossible even with the aid of a pair of Crutches- Gr. 1
9. Injury to the spinal cord resulting to incontinence of urine and feces- Gr. 1

ABDOMEN

1. Loss of the spleen - Gr. 8
2. Loss of one kidney- Gr. 7
3. Severe residuals of impairment of intra-abdominal organs which requires regular aid and attendance that will unable worker to seek any gainful employment- Gr. 1
4. Moderate residuals of disorder of the intra-abdominal organs secondary to trauma resulting to impairment of nutrition, moderate tenderness, nausea, vomiting, constipation or diarrhea - Gr. 7

5. Slight residuals or disorder of the intra-abdominal organs resulting in impairment of nutrition, slight tenderness and/or constipation or diarrhea - Gr. 12
6. Inguinal hernia secondary to trauma or strain - Gr. 12

PELVIS

1. Fracture of the pelvic rings as to totally incapacitate worker to work- Gr. 1
2. Fracture of the pelvic ring resulting to deformity and lameness- Gr. 6

URINARY AND GENERATIVE ORGANS

1. Total loss of penis- Gr. 7
2. Total loss of both testicles- Gr. 7
3. Total loss of one testicle- Gr. 11
4. Scars on the penis or destruction of the parts of the cavernous body or urethra interfering with erection or markedly affecting coitus- Gr. 9
5. Loss of one breast-Gr. 11
6. Prolapse of the uterus- Gr. 6
7. Great difficulty in urinating- Gr. 13
8. Incontinence of urine- Gr. 10

THUMBS AND FINGERS

1. Total loss of one thumb including metacarpal bone - Gr. 9
2. Total loss of one thumb- Gr. 10
3. Total loss on one index finger including metacarpal bone- Gr. 10
4. Total loss of one index finger- Gr. 11
5. Total loss of one middle finger including metacarpal bone- Gr. 11
6. Total loss of one middle finger- Gr. 12
7. Total loss of one ring finger including metacarpal bone- Gr. 12
8. Total loss of one ring finger- Gr. 13
9. Total loss of one small finger including metacarpal bone- Gr. 13
10. Total loss of one small finger- Gr. 14
11. Loss of two (2) or more fingers: Compensation for the loss or loss of use of two (2) or more fingers or one (1) or more phalanges of two or more digits of a hand must be proportioned to the loss of the hand occasioned thereby but shall not exceed the compensation for the loss of a hand:

- a. Loss of five (5) fingers of one hand- Gr. 6
- b. Loss of thumb, index fingers and any of 2 or more fingers of the same hand- Gr. 6
- c. Loss of the thumb, index finger and any one of the remaining fingers of the same hand- Gr. 7
- d. Loss of thumb and index finger- Gr. 8
- e. Loss of three (3) fingers of one hand not including thumb and index finger- Gr. 9
- f. Loss of the index finger and any one of the other fingers of the same hand excluding thumb- Gr. 9
- g. Loss of two (2) digits of one hand not including thumb and index finger. - Gr. 10
- 12. Loss of ten (10) fingers of both hand- Gr. 3

HANDS

- 1. Total loss of use of both hands or amputation of both hands at wrist joints or Above- Gr. 1
- 2. Amputation of a hand at carpo-metacarpal joints- Gr. 5
- 3. Amputation between wrist and elbow joints- Gr. 5
- 4. Loss of grasping power for small objects between the fold of the finger of one Hand- Gr. 10
- 5. Loss of grasping power for large objects between fingers and palm of one Hand- Gr. 10
- 6. Loss of opposition between the thumb and tips of the fingers of one hand- Gr. 9
- 7. Ankylosed wrist in normal position- Gr. 10
- 8. Ankylosed wrist in position one third (1/3) flexed or half extended and/or severe limited action of a wrist- Gr. 11

SHOULDER AND ARM

- 1. Inability to turn forearm (forearm in normal position-supination)- Gr. 11
- 2. Inability to turn forearm (forearm in abnormal position-pronation)- Gr. 10
- 3. Disturbance of the normal carrying angle or weakness of an arm or a forearm due to deformity of moderate atrophy of muscles- Gr. 11
- 4. Stiff elbow at full flexion or extension (one side)- Gr. 7
- 5. Stiff elbow at right angle flexion- Gr. 8
- 6. Flail elbow joint- Gr. 9

7. Pseudoarthrosis of the humerus with musculospiral or radial paralysis- Gr. 6
8. Ankylosis of one (1) shoulder, the shoulder blade remaining mobile- Gr. 9
9. Ankylosis of one shoulder, the shoulder blade remaining rigid- Gr. 8
10. Unreduced dislocation of one (1) shoulder- Gr. 8
11. Ruptured biceps or pseudoarthrosis of the humerus, close (one side)- Gr. 11
12. Inability to raise arm more than halfway from horizontal to perpendicular- Gr. 11
13. Ankylosis of the shoulder joint not permitting arm to be raised above a level with a shoulder and/or irreducible fracture or faulty union collar bone- Gr. 10
14. Total paralysis of both upper extremities- Gr. 1
15. Total paralysis of one upper extremity- Gr. 3
16. Amputation of one (1) upper extremity at or above the elbow- Gr. 4
17. Scar the size of the palm in one extremity- Gr. 14

LOWER EXTREMITIES

1. Loss of a big toe- Gr. 12
2. Loss of a toe other than the big one- Gr. 14
3. Loss of ten (10) digits of both feet- Gr. 5
4. Loss of a great toe of one foot + one toe- Gr. 10
5. Loss of two toes not including great toe or toe next to it- Gr. 12
6. Loss of three (3) toes excluding great toe of a foot- Gr. 10
7. Loss of four (4) excluding great toe of a foot- Gr. 9
8. Loss of great toe and two (2) other toes of the same foot- Gr. 9
9. Loss of five digits of a foot- Gr. 8
10. Loss of both feet at ankle joint or above- Gr. 1
11. Loss of one foot at ankle joint or above- Gr. 6
12. Depression of the arch of a foot resulting in weak foot- Gr. 12
13. Loss of one half (1/2) metatarsus of one (1) foot- Gr. 8
14. Loss of whole metatarsus or forepart of foot- Gr. 7
15. Tearing of achilles tendon resulting in the impairment of active flexion and extension of a foot- Gr. 12
16. Malleolar fracture with displacement of the foot inward or outward- Gr. 10
17. Complete immobility of an ankle joint in abnormal position- Gr. 10
18. Complete immobility of an ankle joint in normal position- Gr. 11
19. Total loss of a leg or amputation at or above the knee- Gr. 3

20. Stretching leg of the ligaments of a knee resulting in instability of the joint- Gr. 10
 21. Ankylosis of a knee in genuvalgum or varum- Gr. 10
 22. Pseudoarthrosis of a knee cap- Gr. 10
 23. Complete immobility of a knee joint in full extension- Gr. 10
 24. Complete immobility of a knee joint in strong flexion- Gr. 7
 25. Complete immobility of a hip joint in flexion of the thigh- Gr. 5
 26. Complete immobility of a hip joint in full extension of the thigh- Gr. 9
 27. Slight atrophy of calf of leg muscles without apparent shortening or joint lesion or disturbance of weight-bearing line - Gr. 13
 28. Shortening of a lower extremity from one to three centimetres with either joint lesion or disturbance of weight-bearing joint- Gr. 13
 29. Shortening of 3 to 6 cm. With slight atrophy of calf or thigh muscles- Gr. 12
 30. Shortening of 3 to 6 cm. With either joint lesion or disturbance of weight-bearing Joint- Gr. 11
 31. Irregular union of fracture with joint stiffness and with shortening of 6 to 9 cm. Producing permanent lameness- Gr. 9
 32. Irregular union of fracture in a thigh or leg with shortening of 6 to 9 cms- Gr. 10
 33. Failure of fracture of both hips to unite- Gr. 1
 34. Failure of fracture of a hip to unite- Gr. 3
 35. Paralysis of both lower extremities- Gr. 1
 36. Paralysis of one lower extremity- Gr. 3
 37. Scar the size of a palm or larger left on an extremity- Gr. 14
- NOTE: Any item in the schedule classified under Grade 1 shall be considered or shall constitute total and permanent disability.

SCHEDULE OF DISABILITY ALLOWANCES

Impediment Grade	Impediment	Impediment	
1	US\$50,000	x	120.00%
2	"	x	88.81%
3	"	x	78.36%
4	"	x	68.66%
5	"	x	58.96%
6	"	x	50.00%

7	"	x	41.80%
8	"	x	33.59%
9	"	x	26.12%
10	"	x	20.15%
11	"	x	14.93%
12	"	x	10.45%
13	"	x	6.72%
14	"	x	3.74%

To be paid in Philippine currency equivalent at the exchange rate prevailing during the time of payment.

SECTION 32-A OCCUPATIONAL DISEASES

For an occupational disease and the resulting disability or death to be compensable, all of the following conditions must be satisfied:

1. The seafarer's work must involve the risks describe herein;
2. The disease was contracted as a result of the seafarer's exposure to the describe risks;
3. The disease was contracted within a period of exposure and under such other factors necessary to contract it;
4. There was no notorious negligence on the part of the seafarer.

The following diseases are considered as occupational when contracted

OCCUPATIONAL DISEASES

1. Cancer of the epithelial lining of the bladder. (Papilloma of the bladder)
2. Cancer, epithellomatous or ulceration of the skin or of the corneal surface of the eye due to tar, pitch, bitumen, mineral oil or paraffin, or compound product.
3. Deafness
4. Decompression sickness
 - (a) Caissons disease
 - (b) Aeroembolism
5. Dermatitis due to irritants and sensitizers
6. Infection (Brucellosis)

7. Ionizing radiation disease, inflammation, ulceration or malignant disease of skin or subcutaneous tissues of the bones or leukaemia, or anaemia of the aplastic type due to X-rays, ionizing particle, radium or radioactive substances.

NATURE OF EMPLOYMENT

Work involving exposure to alphanaphthylamine, beta-naphthylamin or benzidine or any part of the salts; and auramine or magenta. The use or handling of, exposure to tar, pitch, bitumen, mineral oil (including paraffin) soot or any compound product or residue of any of these substances. Any industrial operation having excessive noise particularly in the higher frequencies. Any process carried on in compressed or rarefied air. Any process carried on in rarefied air. The use or handling of chemical agents which are skin irritants and sensitizers. Any occupation involving the handling of contaminated food and drink particularly milk, butter and cheese of infected goats and cows. Exposure to X-rays, ionizing particles of radium or other radioactive substance or other forms of radiant energy. Under working conditions involving the risks described herein:

8. Poisoning and its sequelae caused by;

- (a) Ammonia
- (b) Arsenic or its toxic compound
- (c) Benzene or its toxic homologues; nitro and aminotoxic derivatives of benzene or its homologue
- (d) Beryllium or its toxic compounds
- (e) Brass, zinc or nickel
- (f) Carbon Dioxide
- (g) Carbon bisulphide
- (h) Carbon monoxide
- (i) Chlorine
- (j) Chrome of its toxic compounds
- (k) Dinitrophenol or its homologue
- (l) Halogen derivatives of hydrocarbon of the aliphatic series

All work involving exposure to the risk concerned.

- (m) Lead or its toxic compounds
- (n) Manganese or its toxic compounds
- (o) Mercury or its toxic compounds
- (p) Nitrous fumes

- (q) Phosgene
- (r) Phosphorous or its toxic Compounds
- (s) Sulphur dioxide

9. Diseases caused by abnormalities in temperature and humidity.

- (a) Heat stroke/cramps/exhaustion
- (b) Chilblain/frostbite/freezing
- (c) Immersion foot/general hypothermia

10. Vascular disturbance in the upper extremities due to continuous vibration from pneumatic tools or power drills, riveting machines or hammers.

Any occupation causing repeated motions, vibrations and pressure of upper extremities.

11. Cardio-Vascular Diseases. Any of following conditions must be met:

- (a) If the heart disease was known to have been present during employment, there must be proof that an acute exacerbation was clearly precipitated by the unusual strain by reasons of the nature of his work.
- (b) The strain of work that brings about an acute attack must be sufficient severity and must be followed within 24 hours by the clinical signs of a cardiac insult to constitute casual relationship.
- (c) If a person who was apparently asymptomatic before being subjected to strain at work showed signs and symptoms of cardiac injury during the performance of his work and such symptoms and signs persisted, it is reasonable to claim a casual relationship.

12. Cerebro-Vascular Accidents. All of the following conditions must be met:

- (a) There must be a history, which should be proved, of trauma at work (to the head specially) due to unusual and extraordinary physical or mental strain or event, or undue exposure to noxious gases in industry.
- (b) There must be a direct connection between the trauma or exertion in the course of employment and the worker's collapse.
- (c) If the trauma or exertion then and there caused a brain haemorrhage, the injury may be considered as arising from work.

13. Pneumonia. All of the following conditions must be met:

- a. There must be an honest and definite history of wetting and chilling during the course of employment and also, of injury to the chest wall with or without rib fracture, or inhalation of noxious gases, fumes and other deleterious substances in the

place of work.

b. There must be direct connection between the offending agent or event and the seafarer's illness.

c. The signs of consolidation should appear soon (within a few hours) and the symptoms of initial chilling and fever should at least be 24 hours after the injury or exposure.

d. The patient must manifest any of the following symptoms within a few days of the accident: (1) severe chill and fever; (2) headache and pain, agonizing in character, in the side of the body; (3) short, dry, painful cough with blood-tinged expectoration; and (4) physical signs of consolidation, with fine rales.

14. Hernia. All of the following conditions must be met:

a. The hernia should be of recent origin.

b. Its appearance was accompanied by pain, discoloration and evidence of a tearing of the tissues.

c. The disease was immediately preceded by undue or severe strain arising out of and in the course of employment.

d. A protrusion of mass should appear in the area immediately following the alleged strain.

15. Bronchial Asthma. All of the following conditions must be met.

a. There is no evidence of history of asthma before employment.

b. The allergen is present in the working conditions.

c. Sensitivity test to allergens in the working environment should yield positive results;

d. A provocative test should show positive results.

16. Osteoarthritis

Any occupation involving: a) joint strain from carrying heavy loads, or unduly heavy physical labour, as among labourers and mechanics; b) minor or major injuries to the joint; c) excessive use or constant strenuous usage of a particular joint, as among sportsmen, particularly those who have engaged in the more active sports activities; d) extreme temperature changes (humidity, heat and cold exposures); and e) faulty work posture or use of vibratory tools.

17. Peptic Ulcer.

Any occupation involving prolonged emotional or physical stress, as among professional people, transport workers and the like.

18. Pulmonary Tuberculosis.

In addition to working conditions already listed under Philippine Decree No. 626, as amended, any occupation involving constant exposure to harmful substances in the working environment, in the form of gases, fumes, vapours and dust, as in chemical and textile factories; overwork or fatigue; and exposure to rapid variations in temperature, high degree of humidity, and bad weather conditions.

19. Viral Hepatitis.

In addition to working conditions already listed under Philippine Decree No. 626, as amended, any occupation involving exposure to a source of infection through ingestion of water, milk, or other foods contaminated with hepatitis virus; Provided that the physician determining the causal relationship between the employment and the illness should be able to indicate whether the disease of the afflicted worker manifested itself while he was so employed, knowing the incubation period thereof.

20. Essential Hypertension.

Hypertension classified as primary or essential is considered compensable if it causes impairment of function of body organs like kidneys, heart, eyes and brain, resulting in permanent disability; Provided, that the following documents substantiate it: (a) chest x-ray report, (b) ECG report (c) blood chemistry report, (d) funduscopy report, and (e) C-T scan.

21. Asbestosis. All of the following conditions must be met: a. The seafarer must have been exposed to Asbestos dust in the work place, as duly certified to by the employer, or by a medical institution, or competent medical practitioner acceptable to or accredited by the System;

b. The chest X-ray report of the employee must show findings of asbestos or asbestos-related disease, e.g. pleural plaques, pleural thickening, effusion, neoplasm and interstitial fibrosis; and

c. In case of ailment is discovered after the seafarer's retirement/separation from the company, the claim must be filled with the System within three (3) years from discovery.

SECTION 33. TABLE OF OFFENSES AND CORRESPONDING ADMINISTRATIVE PENALTIES

OFFENSES	ADMINISTRATIVE PENALTIES	
	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
<p>1. Smuggling or violation of any rules and regulations of the Philippines and of foreign Ports.</p> <p>a. smuggling any taxable item</p> <p>b. possession or use of prohibited drug, narcotics and other contraband</p> <p>c. gun-running or possession of explosives and the like</p> <p>d. abetting or conniving with others to commit smuggling</p> <p>e. misdeclaration of or failing to declare articles leading to their seizure and fine to vessel</p> <p>f. misdeclaration of or failing to declare articles leading to their seizure but vessel not implicated</p>	<p>Dismissal and to pay cost</p> <p>Dismissal</p> <p>Dismissal</p> <p>Dismissal</p> <p>Dismissal</p> <p>1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal Dismissal</p>	<p>1st Offense: Minimum – one (1) year suspension from POEA Registry Maximum – two (2) years Suspension 2nd Offense: Minimum – two (2) years and One (1) day suspension Maximum – delisting from POEA Registry</p> <p>Delisting from POEA registry</p> <p>Delisting from POEA registry</p> <p>Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension</p> <p>1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry</p> <p>2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – 2 years suspension 3rd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from</p>

<p>g. possession of pornographic materials leading to its</p> <p>h. any other violation which will not implicate vessel</p> <p>i. any other violation which will the vessel</p>	<p>1st Offense: Reprimand and warning</p> <p>2nd Offense: Dismissal</p> <p>Dismissal</p>	<p>POEA registry</p> <p>Same as 1 (e)</p> <p>Same as 1 (f)</p> <p>Minimum – 3 years suspension Maximum – delisting from POEA registry</p>
<p>2. Desertion</p> <p>a. deserting or attempting to desert</p> <p>b. advising, assisting or persuading another to desert</p>	<p>Dismissal and to pay cost</p> <p>Dismissal and to pay cost</p>	<p>Permanent Delisting from POEA registry</p> <p>Minimum – 5 years suspension Maximum – Delisting from POEA registry</p>
<p>3. Absence without leave</p> <p>a. abandoning post or duty without being properly relieved</p> <p>b. leaving the vessel without permission from responsible officers during working hours</p> <p>c. entrusting to others assigned duties without authority of department head</p> <p>d. leaving the vessel without permission</p>	<p>Dismissal and to pay cost</p> <p>Dismissal and to pay cost</p> <p>At the discretion of Master</p> <p>At the discretion of Master</p>	<p>1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension</p> <p>2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry</p> <p>Same as 3(a)</p> <p>1st Offense: Minimum – 6 months suspension Maximum – 1 year suspension</p> <p>2nd Offense: Minimum – 1 year and 1 day suspension Maximum – 2 years suspension</p> <p>3rd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension</p>

		Maximum – delisting from POEA registry Same as 3(c)
4. Sleeping on post while on duty	Dismissal and to pay cost	Same as 3(a)

OFFENSES	ADMINISTRATIVE PENALTIES	
	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
5. Insubordination a. any act of disobedience to lawful orders of a superior officer b. attempting to assault a superior officer	Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost	Same as 3(a) Same as 3(c)

c. assaulting a superior officer/ other persons on business with the ship without the use of deadly weapon	Dismissal and to pay cost	Same as 3(a)
d. assaulting a superior officer/ other persons on business with the ship without the use of deadly weapon e. behaving with disrespect towards a superior officer f. insulting a superior officer by words or deed g. inciting another to commit insubordination	Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost	Delisting from POEA registry 1st Offense: Minimum – 6 months suspension Maximum – 1 year suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – 3 years suspension 3rd Offense: Minimum – 3 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry Same as 5(e)
6. Drunkenness		

a. drunk while on duty	Dismissal and to pay cost	1st Offense: Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension 2nd Offense: Minimum – 3 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry
------------------------	---------------------------	--

	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
b. creating trouble on board due to intoxication	1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal	Same as 5(e)
c. failure to perform assigned job due to intoxication	1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal	Same as 5(e)
7. Creating trouble outside the vessel's premises	Same as 6(c)	Same as 6(c)
8. Gambling a. which results in fighting or any incidents as to upset the harmonious relationship on board the vessel b. any other form of gambling which is not purely recreational	Dismissal and to pay cost At Master's discretion	1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry Same as 5(e)
1. Violation of company policies and regulations a. pilferage or theft of ship's store or cargo b. embezzlement of company funds c. unauthorized disposal of	Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost	1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry Same as 9(a)

company vessel's properties for personal gain	Dismissal and to pay cost	Same as 9(a)
d. any act of dishonesty with intention to defraud the company		Same as 9(a)

OFFENSES	ADMINISTRATIVE PENALTIES	
	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
e. for gross negligence and failure to observe proper storage and cargo handling procedures resulting in delay of vessels and/or damage to cargoes f. failure to observe and comply with regulation and non – baggage shipment and acceptance of parcels on board g. for failure to observe regulations on expiration of shore liberty h. for being left behind by vessel in foreign port without justifiable reason i. for disorderly conduct and/or disrespect towards passengers	Dismissal and to pay cost At Master’s discretion 1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost	Same as 9(a) 1st Offense: Minimum – 6 months suspension Maximum – 1 year suspension 2nd Offense: Minimum – 1 year and 1 day suspension Maximum – 2 years suspension 3rd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry Same as 9(f) 1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1

j. for immorality so as to cast aspersion on the good name of the vessel and company	Dismissal and to pay cost	day Suspension Maximum – delisting from POEA registry
k. for inflicting harm or injury to others		Same as 9(i) Same as 9(i)

OFFENSES	ADMINISTRATIVE PENALTIES	
	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
10. Incompetence and inefficiency	Dismissal and to pay cost	1st Offense: Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension 2nd Offense: Minimum – 3 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry
11. For inciting mutiny, malicious destruction of ship's property at any activity which hamper the efficient operation of the vessel	Dismissal and to pay cost	1st Offense: Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension 2nd Offense: Minimum – 3 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry
12. Concerted action to breach approved contracts	Dismissal	1st Offense: Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension

		2nd Offense: Disqualification from overseas employment
13. Any activity which tends to destroy harmonious of the company	Dismissal and to pay cost	Same as 9(i)
14. Grave abuse of authority a. grave abuse of authority (with the use of deadly weapon) resulting in harm or injury to subordinate b. grave abuse of authority (without the use of deadly weapon) resulting in harm or injury to subordinate c. any other case of abuse authority	Dismissal and to pay cost Dismissal and to pay cost At Master's discretion	Delisting from POEA registry 1st Offense: Minimum – 2 years suspension Maximum – 3 years suspension 2nd Offense: Minimum – 3 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry 1st Offense: Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension

OFFENSES	ADMINISTRATIVE PENALTIES	
	SHALL be imposed by the Master	SHALL be imposed by POEA after due investigation
		2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – 3 years suspension
15. For gross misbehavior prejudicial to good order and	1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense:	1st Offense: Minimum – 1 year suspension
discipline	Dismissal	Maximum – 2 years suspension 2nd Offense: Minimum – 2 years and 1 day suspension Maximum – delisting from POEA registry
16. Causing through neglect, damage loss, spoilage or deterioration of vessel's stock's and property	At Master's direction	Same as 15(c)
17. Connivance with or cuddling of stowaway	Dismissal and to pay cost	Same as 16
18. For willfully making false statement, reports, certification or spurious seafarer's documents for personal gain or with intent to mislead or defraud the company	Dismissal and to pay cost	Same as 16
19. Any other case as to cast aspersion on the good name of the company and vessel	At Master's direction	Same as 15(c)
20. Violation of safety and environmental rules/ regulations	At Master's direction	Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension
21. Failure to observe the drug and alcohol policy of the company	Dismissal	Minimum – 1 year suspension Maximum – 2 years suspension