

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ P&I CLUB
CURRENT CONDITIONS & PERSPECTIVES

ΛΙΓΝΟΣ Αλέξανδρος

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

Πειραιάς Μάρτιος 2011

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠ

«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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Μερίκας Ανδρέας (Επιβλέπων)
- Θαλασσινός Ελευθέριος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αυτή η εργασία αναδεικνύει σε όλο το εύρος της, τον θεσμό της συνεταιριστικής ασφάλισης, όπως αυτή διενεργείται από τους ομίλους προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Clubs).

Εξετάζει το ρόλο των συνεταιρισμών αυτορρύθμισης ή από κοινού διαχείρισης της ασφάλειας και περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα P&I Clubs, συνασπισμούς αμοιβαίας ασφάλισης στα οποία είναι ασφαλισμένα το 90% του παγκόσμιου ναυτικού στόλου.¹

Τα P&I Clubs είναι μη κερδοφόροι συνασπισμοί πλοιοκτητών, ναυλωτών και εφοπλιστών που προωθούν την αμοιβαία ασφάλιση των μελών τους.

Συγκεκριμένα, μέσα από μια αναλυτική παρουσίαση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των P&I Clubs, θα επιχειρηθεί η σκιαγράφηση της εξελικτικής πορείας του θεσμού με την πάροδο του χρόνου, τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας αυτών, αναδεικνύοντας το εύρος των ασφαλιστικών καλύψεων που παρέχουν, ενώ θα εξετασθεί και το ζήτημα της ίδρυσης και της λειτουργίας αλληλασφαλιστικών ενώσεων στην Ελλάδα, με αφορμή την πρόσφατη ψήφιση νομοθεσίας (N.3569-ΦΕΚ-A12/08.07) περί «Συνεταιρισμών Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης».

ABSTRACT

This work is to highlight the entire breadth of the institution of cooperative security, as practiced by protection and indemnity clubs (Protection and Indemnity Clubs).

This dissertation examines the role of co-operative self-regulation, or co-management, in safety and environmental regulation in the shipping industry. The focus is on Protection and Indemnity (P&I) Clubs in which third-party liabilities of 90% of the world's fleet (by tonnage) are insured.

The P & I Clubs are non-profitable coalitions of **ship owners, charterers and ship-owners** to promote mutual security for their members.

Specifically, through a detailed presentation of the characteristics of P & I Clubs, we will attempt to outline the evolution of the institution over the years, the organization and functioning of these, highlighting the extent of insurance coverage provided and will consider the issue the establishment and operation of mutual associations in Greece following the recent adoption of legislation (N.3569-FEK-A12/08.07) on "Cooperative Marine Mutual Insurance Scheme".

Keywords

¹ Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Paul Bennett, Marine Policy 25(2001) 13-21

Ασφαλιστική κάλυψη- P&I Clubs Insurance- Associations- Protection and Indemnity- Shipping- Insurance- Co –management –Clubs – Safety and Environmental regulation.

I don't care to belong to any club that will have me as a member.

Groucho Marx



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω :

Τον κ. Μερικά Ανδρέα, καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών για την ανάθεση και την επίβλεψη της συγκεκριμένης εργασίας καθώς και για το κλίμα συνεργασίας που είχαμε.

Τους κύριους Θαλασσινό Ελευθέριο και Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την παρουσία τους στην εξεταστική επιτροπή.

Τους κ Μάνο Τζιμπιμπάκη από την εταιρεία Go Shipping & Management INC, κ. Φράγκο Φίλιππο από την National Insurance Brokers SA και κ. Darren Watson από την Aries Marine Insurance Brokers Ltd για την βοήθειά τους.

Τον κύριο Γουνόπουλο Δημήτριο για τα εύστοχα σχόλιά του και τις παρατηρήσεις του.

Ιδιαίτερως την οικογένειά μου και την Εβίτα για την αμέριστη συμπαράσταση της όλα αυτά τα χρόνια των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	6
ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	9
Εισαγωγή.....	9
ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	13
Ιστορική αναδρομή.....	13
ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	15
Τα σημαντικότερα P&I CLUBS.....	15
ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	19
Συνοπτική περιγραφή των P&I clubs ως και σήμερα	19
ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	21
P&I CLUBS στην Ελλάδα ο θεσμός της αλληλασφάλισης.....	21
Η ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά	23
Η αλληλασφάλιση στην Ελλάδα.....	24
Η νέα νομοθεσία στην Ελλάδα για τα P&I Clubs.....	24
Το πρώτο ελληνικό P&I Club.....	25
ΕΚΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	27
Η διεθνής ομάδα των ομίλων P&I	27
Οι κίνδυνοι που καλύπτουν τα P&I Clubs	28
Το φάσμα της κάλυψης P&I.....	29
Αδελφά πλοία.....	29
Ζημιές από μη επαφή	30
Σύγκρουση μεταξύ πλοίων	30
Ευθύνες που αφορούν το φορτίο.....	30
Γενική Αβαρία.....	32
Δαπάνες που σχετίζονται με πρόσωπα.....	33
Εισφορές των Μελών	35
Γενικά	35
Η ιστορική προέλευση της αμοιβαιότητας στην καταβολή ασφαλίστρων.....	36

Κατηγορίες εισφορών	37
Επιστροφή των εισφορών.....	39
Επιστροφή ασφαλιστρων για τα laid ups πλοία ή για τα πλοία υπό επισκευή	39
Ασφάλιστρα και underwriters	40
ISM Code και P&I Clubs.....	42
Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τον κλάδο Ασφαλίσεων.....	43
Solvency	43
ΕΒΔΟΜΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	45
Εισαγωγή.....	45
Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίου.....	46
Συμπεράσματα	74
Περιορισμοί της μελέτης.....	76
Συστάσεις για περαιτέρω εργασία.....	77
ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ	78
ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ.....	79
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	79
■ Ερωτηματολόγιο Μελέτης.....	81
■ Δείγματα Αιτήσεων Εγγραφής σε P&I Club	85

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Εισαγωγή

Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης ο οποίος εκ της φύσης του αφορά την ασφάλιση ζημιών κατά ενεργητικού και παθητικού και οι οποίες έχουν αφορμή το θαλάσσιο ταξίδι², είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την διενέργεια ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφού από τα πρώτα στάδια της, λειτούργησε ως εκείνος ο αντισταθμιστικός παράγοντας της επίτευξης της οικονομικής ισορροπίας, σε περίπτωση απώλειας ή ατυχήματος.

Η ομαδική κάλυψη των κινδύνων για ένα μεγάλο αριθμό πλοίων, δημιουργεί ευνότητα πλεονεκτήματα για τον ασφαλιζόμενο³. Από την άποψη αυτή, πλεονεκτεί σημαντικά η σε μεγάλη κλίμακα ασκούμενη επιχείρηση. Αντίθετα, οι μικρές ναυτιλιακές μονάδες, που η κάθε μια ελέγχει ασήμαντο μέρος της συνολικής ζήτησης ασφαλιστικών υπηρεσιών, είναι σε αντικειμενική αδυναμία να επηρεάσουν ουσιωδώς τους όρους της ασφαλιστικής κάλυψης των κινδύνων τους και είναι υποχρεωμένες σε αποδοχή όρων που κάθε φορά αποφασίζουν οι ασφαλιστές.

Σαν μέσο βελτίωσης των ασφαλιζόμενων και αύξησης της διαπραγματευτικής τους δύναμης, υιοθετήθηκε με επιτυχία η ειδική συνεταιριστική οργάνωση των επιμέρους ναυτιλιακών μονάδων με την μορφή των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών, μέσω των οποίων γίνεται από ομαδική και ισχυρή θέση, διαπραγμάτευση των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων των επιχειρήσεων που μετέχουν στον ασφαλιστικό συνεταιρισμό.

Είναι ευνόητο ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των μεμονωμένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και όσο περισσότερο διαφοροποιημένη είναι η θέση της κάθε επιχείρησης τόσο δυσχερέστερη γίνεται η συμφωνία τους για πιθανή συνεταιριστική συνεργασία. Τις φυσικές άλλωστε αντιθέσεις μεταξύ τους υποθάλπουν και διευρύνουν οι ασφαλιστές με την εφαρμογή της πολιτικής διάκρισης στους όρους των συμβολαίων εκμεταλλεόμενοι την ολιγοπωλιακή οργάνωση της προσφοράς ασφαλιστικών υπηρεσιών και την δεσπόζουσα θέση της αγοράς του Λονδίνου στην παγκόσμια ασφαλιστική αγορά.

Οι μη ασφαλίσιμοι κίνδυνοι είναι πολλοί και σημαντικοί, δημιουργώντας ένα μεγάλο μέρος ευθύνης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν μπορεί να αναληφθεί από την κάθε μια χωριστά, χωρίς κάποια μορφή κάλυψης της. Η αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος επιτεύχθηκε μέσω των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών των πλοιοκτητών, με την συνένωση δηλαδή πολλών πλοιοκτητών που υπόκεινται σε όμοιους κινδύνους, με σκοπό την κατάτμηση κάθε επερχόμενης ζημιάς μεταξύ τους, κατά το μερίδιο της συμμετοχής κάθε επιχείρησης στην αλληλασφάλεια.

²«Ιδιωτική Ασφάλιση», Α.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ, ΑΘΗΝΑ, 2005

³ «Ναυτιλιακή Οικονομική», Ε. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003, J&J Hellas

Τα P&I Clubs είναι «προϊόν» οικονομικών, κοινωνικών και εμπορικών συσχετισμών και κυρίως αποτέλεσμα της ανάγκης να επιτευχθεί η μετακύληση των οικονομικών συνεπειών από την προβολή αξιώσεων της αποζημίωσης τρίτων λόγω διάγνωσης μιας ζημιολόγου συμπεριφοράς, ώστε να αποτελούν βασικό φορέα αποκατάστασης των ζημιών⁴.

Χαρακτηριστικό όλων των αλληλασφαλιστικών οργανισμών αποτελεί το στοιχείο της αμοιβαιότητας, εισάγοντας δομές και σχέσεις σε αντίθεση με αυτές των κεφαλαιουχικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Είναι γεγονός ότι το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας⁵ είναι ασφαλισμένο σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς καθώς εξασφαλίζεται υψηλός βαθμός ευελιξίας ως προς τον διακανονισμό των απαιτήσεων και πολλαπλή συνδρομή στην διευθέτηση ποικίλων ζητημάτων που προκύπτουν⁶.

Στην χώρα μας, με πρωτοβουλία του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κ. Κεφαλογιάννη⁷ καταρτίστηκε, συνυπογράφηκε από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών Γ. Αλογοσκούφη και ψηφίστηκε νομοθεσία περί «Συνεταιρισμών Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης» και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας – Ν.3569 (ΦΕΚ Α 12/08.06.2007)».

Με την εν λόγω νομοθεσία, καθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης και ικανοποιούνται πάγια αιτήματα των Ελλήνων ναυτικών και του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Αναμφισβήτητα, η θαλάσσια αλληλασφάλιση ως επιχειρηματική δραστηριότητα βρίσκεται στα χέρια αλλοδαπών αλληλασφαλιστικών ενώσεων και ένας βασικός λόγος αυτής της κατάστασης αποτελούσε η έλλειψη κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου. Ωστόσο, η μετεξέλιξη της χώρας μας σε ένα σύγχρονο και διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω κυρίως της αξιοποίησης της τεχνογνωσίας που ήδη υφίσταται στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά και η ενίσχυση παράπλευρων και υποστηρικτικών της ναυτιλίας τομέων, μεταξύ των οποίων και η θαλάσσια ασφάλιση, αποτελεί στρατηγικής σημασίας επιδίωξη της ελληνικής Πολιτείας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να μελετηθεί ο θεσμός της συνεταιριστικής ασφάλισης, όπως αυτή διενεργείται από τους ομίλους προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Clubs).

⁴ «The Nautical Institute Managing Risk in Shipping» – A PRACTICAL GUIDE, 1999

⁵ Η εναπομένουσα χωρητικότητα ασφαλιζεται από μικρούς συλλόγους P&I Clubs ή από εμπορικούς ναυτασφαλιστές ή δεν ασφαλιζονται καθόλου

⁶ Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance Paul Bennett Marine Policy 25 (2001) 13-21

⁷ www.greekshippingnews.gr – «ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΣΤΗΝ ΒΟΥΛΗ ΓΙΑ P&I CLUBS ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ Λ.Σ.»

Εξετάζεται ο ρόλος των συνεταιρισμών αυτορρύθμισης ή από κοινού διαχείρισης, της ασφάλειας και περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα P&I Clubs συνασπισμούς αμοιβαίας ασφάλισης στα οποία είναι ασφαλισμένα το 90% του παγκόσμιου ναυτικού στόλου. Η περίοδος που διανύεται είναι μια εξαιρετικά δυσμενής περίοδος καθώς η αρχική χρηματοπιστωτική κρίση ενίσχυσε την κρίση στην πραγματική οικονομία σε διεθνές επίπεδο .

Η κρίση αυτή έχει χαρακτηριστεί ως η χειρότερη από το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Μια από τις συνέπειες της κρίσης είναι η μείωση του επιπέδου απασχόλησης και προσφοράς σ' όλους τους κλάδους με συνέπεια οι επιχειρήσεις, ιδίως οι μικρές, να περιορίζουν τη δραστηριότητά τους, είτε γιατί δεν μπορούν να διαθέσουν τα προϊόντα τους, είτε γιατί δεν τους χορηγούνται οι απαραίτητες πιστώσεις από τον χρηματοπιστωτικό τομέα. Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν θα μπορούσε να αφήσει ανέπαφη και την ελληνική ναυτιλία καθώς έχει επιφέρει ανακατατάξεις και στον κλάδο αυτό.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι πολύ σημαντική καθώς έφτασε το 2008 στο 7% του ΑΕΠ της χώρας. Όσον αφορά στον τομέα της απασχόλησης στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.300 ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν σχέση με τη ναυτιλία και εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση είτε άμεσα είτε έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster), σε 200.000 άτομα, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων είναι Έλληνες. Παρόλα αυτά παρουσιάζονται σημαντικά προβλήματα στον τομέα αυτό.

Η Ελλάδα κατέχει το 25% του παγκόσμιου στόλου στις Ευρωπαϊκές σημαίες και το 40% στην ιδιοκτησία της. Οπότε θα πρέπει να ληφθούν σημαντικά μέτρα για να διατηρήσει αυτήν της την υπεροχή.

Στο πλαίσιο αυτό, μέσα από την παρούσα εργασία θα μελετηθεί αρχικά η συνεισφορά του τομέα της απασχόλησης της ναυτιλίας, στην ελληνική οικονομία, στη συνέχεια θα μελετηθεί η σύνθεση του εργατικού δυναμικού της ναυτιλίας, θα μελετηθούν τα προβλήματα της απασχόλησης στην ελληνική οικονομία και πιο συγκεκριμένα τα προβλήματα απασχόληση σε ξηρά και σε θάλασσα, τα προβλήματα που παρουσιάζονται με το πέρασμα του χρόνου στο ναυτικό επάγγελμα και επηρεάζουν την ισορροπία στην αγορά εργασίας, και τέλος θα αναφερθούμε σε πολιτικές προώθησης της απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία κυρίως στη θάλασσα ώστε να αυξηθεί η ζήτηση και η προσφορά ναυτικής εργασίας.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το κυρίως μέρος της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας αποτελείται συνολικά από επτά (7) κεφάλαια. Το περιεχόμενο των κεφαλαίων του κυρίου μέρους περιγράφεται συνοπτικά παρακάτω:

Στο 1^ο κεφάλαιο, παρατίθεται μια σύντομη εισαγωγή στο στόχο το σκοπό και τα κίνητρα για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας.

Στο 2^ο κεφάλαιο, γίνεται μια ιστορική αναδρομή όσον αφορά τα P&I Clubs.

Στη συνέχεια, στο 3^ο κεφάλαιο, αναφέρονται τα σημαντικότερα P&I Clubs στην Ναυτιλιακή Αγορά.

Στο 4^ο κεφάλαιο, γίνεται μια συνοπτική περιγραφή των P&I Clubs έως και σήμερα.

Στο 5^ο κεφάλαιο, μελετάται ο θεσμός της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα.

Στο 6^ο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η διεθνής ομάδα των ομίλων P&I Clubs, το φάσμα των ασφαλιστικών καλύψεων, οι κατηγορίες των εισφορών των μελών των Club, τα ασφάλιστρα και οι ασφαλιστές (underwriters) του κλάδου, η πολιτική του ISM Code σε σχέση με αυτή των P&I Club και η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τον κλάδο των Ασφαλίσεων.

Τέλος στο 7^ο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα από την συγκεκριμένη μελέτη, η διερεύνηση σχετικά με το Ελληνικό P&I Club και οι περιορισμοί στην μελέτη μου. Αναζητούνται οι τρόποι βελτίωσης του Ελληνικού P&I Club ώστε να αυξηθεί η προσφορά και η ζήτηση στη χώρα μας η οποία έχει μια σημαντική ναυτική παράδοση να καταφέρει να αναπτύξει την παράδοσή της.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Ιστορική αναδρομή

Η ναυτική ασφάλιση και γενικότερα η προστασία των περιουσιών στη θάλασσα, άρχισε να κάνει την εμφάνισή της από τα χρόνια του Πλάτωνα.

Ειδικότερα, καταγραφές έχουν γίνει και στα χρόνια των Φοινίκων εμπόρων, όπου οι ίδιοι χρησιμοποιούσαν μορφές ναυτικής ασφάλισης 1000 χρόνια πριν την Χριστιανική εποχή.

Παράλληλα, σημαντικές αναφορές έχουν γίνει και στους επικρατέστερους νόμους του Βυζαντινού κράτους, την « Ιουστινιανή Digesta», όπου στο νόμο των Ροδίων γίνεται αναφορά στην υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους.

Αναφέρεται συγκεκριμένα, ότι η αξία φορτίου που απορρίπτεται στην θάλασσα για την διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου, οφείλει να αποζημιωθεί κατ' αναλογία από τις διασωθείσες περιουσίες, δηλαδή το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο.

Αυτό αποτελεί συνοπτικά την στοιχειώδη αρχή της Γενικής Αβαρίας που είναι ο βασικός ασφαλιστικός κίνδυνος σήμερα και το σοβαρότερο σημείο απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων «average adjuster».

Ουσιαστικά λοιπόν το ποσοστό συνεισφοράς που πρέπει να καταβληθεί από τα διασωθέντα μέρη του πλοίου και το φορτίο, μετά από θυσία μέρους του ή μετά από εκταμίευση εξόδων για το κοινό καλό αποτελούν ιδιαίτερη ενδιαφέρουσα μορφή ασφάλισης και καλύπτονται από ασφαλιστές πλοίων και φορτίων χωριστά.

Με την πάροδο του χρόνου η ναυτική ασφάλιση άρχισε να ακμάζει και θεωρητικά εξελίχθηκε ιδιαίτερα τον δωδέκατο αιώνα από Λομβαρδούς εμπόρους που μετοίκισαν από τη Βόρειο Ιταλία στο Λονδίνο με έδρα την περιοχή του City και συγκεκριμένα την πασίγνωστη μέχρι σήμερα Lombard Street. Τον δέκατο πέμπτο αιώνα έκαναν την εμφάνισή τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι ονομαζόμενοι Lloyd's όπου από το 1688 άρχισαν να συνάπτουν τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Στο Λονδίνο το 1820 ιδρύεται λοιπόν η London Assurance Incorporation και η Royal Assurance Exchange Corporation όπου μονοπωλούν ασφαλιστικές καλύψεις ως το 1824. Ουσιαστικά λοιπόν η ασφάλιση βοήθησε ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του εμπορίου. Λίγο καιρό αργότερα οι πλοιοκτήτες δυσανεστήμενοι από τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλειας και τα υψηλά κόμιστρα που ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλουν, δημιούργησαν συνδέσμους αμοιβαίας ασφάλισης σκαφών με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση πολλαπλών μορφών πλούτου, αφού πλέον χρεώνονταν πολύ λιγότερα από ότι τους επέβαλλαν να καταβάλλουν οι ασφαλιστές των Lloyd's.

Οι όμιλοι αυτοί λοιπόν επηρέασαν σημαντικά και το σχηματισμό του συνδέσμου προστασίας και αποζημίωσης (P&I) και σχηματίστηκαν από πλοιοκτήτες για παροχή αμοιβαίας αλληλασφάλισης έτσι ώστε να προστατεύονται από ζημιές, απώλειες ζωής και τραυματισμούς και από κινδύνους σύγκρουσης των πλοίων τους με άλλα τα οποία δεν καλύπτονται από το κανονικό ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους.

Το πρώτο P&I Club ιδρύθηκε το 1855 ως κλάδος αλληλασφαλιστικού οργανισμού και υπάρχει μέχρι σήμερα με το όνομα «Britannia Association»⁸.

Τα καινούρια P&I Clubs ήταν εκείνοι οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί που κλήθηκαν να καλύψουν τις ανάγκες που δημιουργήθηκαν με την κατάργηση της Act του 1719. Έτσι λοιπόν άρχισαν τις δραστηριότητες τους ασφαρίζοντας το ¼ της ευθύνης από σύγκρουση πλοίων για απώλεια ζωής και τραυματισμό προσώπου.⁹ Αυτή η κάλυψη ονομάστηκε «Ασφάλεια Προστασίας (Protection Insurance)».

Οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους αναπτύχθηκαν οι όμιλοι ήταν η αύξηση στο υπερπόντιο εμπόριο και οι αλλαγές στο νόμο. Η εισαγωγή του ατμού στη Ναυτιλία αύξησε το υπερπόντιο εμπόριο και τους στόλους των πλοιοκτητών με αποτέλεσμα την επέκταση των ίδιων των ομίλων. Όσον αφορά την αλλαγή στους νόμους εφαρμόστηκε νέα νομοθεσία κατά την οποία αυξήθηκαν οι ευθύνες των πλοιοκτητών όπου αυτοί με τη σειρά τους ζήτησαν μεγαλύτερη κάλυψη από τους ομίλους. Ένας από τους σημαντικότερους νόμους ο οποίος είχε την μεγαλύτερη επίδραση στην ανάπτυξη των ομίλων ήταν ο νόμος «Μεταφοράς Αγαθών δια Θαλάσσης του 1924» όπου βασίστηκε στους κανόνες της Χάγης οι οποίοι αντιπροσωπεύουν ένα συμβιβασμό μεταξύ ασφαλιστών πλοιοκτητών και εμπόρων. Οι κανονισμοί αυτοί καθορίζουν ποιες απώλειες πρέπει να αναληφθούν από τον πλοιοκτήτη, ποιες από τον ιδιοκτήτη φορτίου και ποιες από τους ασφαλιστές του. Οι απαιτήσεις φορτίου είναι αυτές που παραμένουν η μεμονωμένη μεγαλύτερη περιοχή ευθυνών για τους ομίλους P&I.¹⁰

Ουσιαστικά λοιπόν οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί αποτέλεσαν προϊόν οικονομικών, κοινωνικών και εμπορικών συσχετισμών έτσι ώστε να επιτευχθεί η μετακύληση των οικονομικών συνεπειών από την προβολή αξιώσεων αποζημίωσης τρίτων λόγω διάγνωσης μιας ζημιογόνου συμπεριφοράς ώστε να αποτελούν βασικό φορέα αποκατάστασης των ζημιών.¹¹

⁸ Γ.Π.Βλάχος Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ 2007 σελ 206

⁹ D. MILLER – “PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATIONS”, LIBER AMICORUM, ALGOT BAGGE (Στοκχόλμη 1955)

¹⁰ Gard Handbook of P&I Insurance (1979 Edition), Gard Handbook of P&I Insurance (2008 Edition), IG P&I International Group of P&I Clubs

¹¹ The Nautical Institute Managing Risk in Shipping – A practical guide 1999

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Τα σημαντικότερα P&I CLUBS

Ακολουθεί αναφορά και περιγραφή της κατάστασής των σημαντικότερων Διεθνών Ενώσεων Αμοιβαίας Ασφάλισης¹²

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Το P&I Britannia ιδρύθηκε το 1855 και είναι από τα πιο παλιά και δημοφιλή clubs. Στο ενεργητικό του έχει περίπου 96 εκατομμύρια τόνους σε χωρητικότητα και είναι το τρίτο σε μέγεθος, παγκοσμίως, club. Τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο με την κύρια δύναμή του σε ΗΠΑ, Ανατολή, Ηνωμένο Βασίλειο και Ισπανία. Το Britannia είναι εκλεκτικό στις επιλογές πλοίων που εγγράφει. Η κύρια προτίμηση αφορά δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιρειών πετρελαίου όπως λ.χ. Exxon, BP, Chevron και Mobil. Χαρακτηριστικό της Britannia είναι η μη εγγραφή επιβατηγών πλοίων, θεωρώντας ότι το ασφάλιστρο που πρέπει να καταβληθεί από αυτά δεν είναι σύμφωνη με τα ποσά που θα ήθελαν να πληρώσουν οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών πλοίων.

NEWCASTLE PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION

Το συγκεκριμένο P&I Club, ιδρύθηκε από τοπικούς πλοιοκτήτες το 1886. Πρόκειται για ένα από τα μικρότερα clubs, καθώς όμως έχει αντιπροσώπευση στην Ελλάδα την Κύπρο καθώς και την Ευρώπη, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα περαιτέρω ανάπτυξης. Τα μέλη του είναι κυρίως ιδιοκτήτες μικρών ή μεσαίου μεγέθους πλοίων. Δέχεται ακόμη και πλοία μεγαλύτερης ηλικίας (άνω των 10 ετών) εφόσον αυτά καλύπτουν τους κανονισμούς και τις προϋποθέσεις που έχει θέσει το club.

ASSURANCEFOREMINGEN CARD

Το Card P&I Club είναι το δεύτερο σε μέγεθος club παγκοσμίως με 65 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας. Είναι ένα από τα σκανδιναβικά clubs με έδρα του την Νορβηγία. Παλαιότερα είχε ως μέλη μόνο πλοιοκτήτες από τις Σκανδιναβικές χώρες αλλά μετά την ύφεση που παρουσίασε ο στόλος των Σκανδιναβών, αναγκάστηκε να βρει μέλη έξω από την περιοχή δράσης του και έτσι έγινε ένα διεθνές club με ένα αρκετά μεγάλο αλλοδαπό στόλο. Το Card έχει μεγάλη προσαρμοστικότητα στις αλλαγές των πολιτικών των πλοιοκτητών και αυτό το κάνει ένα από τα δημοφιλέστερα clubs.

¹² Γ. Π. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη, Β' Έκδοση, Αθήνα 2007 και

Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J Hazelwood «Introduction to P&I» 2nd Edition LLP

LONDON STEAMSHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Το London P&I Club εδρεύει στο Λονδίνο και έχει την φήμη ότι παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και παρά τα όποια προβλήματα υπάρχουν σχετικά με το ασφάλιστρο, τα μέλη του παραμένουν δεμένα και συμπαγή. Η βασική πολιτική του club διαγράφεται κάτω από τρεις στόχους:

- Η δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων αποθεμάτων
- Εκλεκτική επιλογή των μελών με προσεκτική αξιολόγηση
- Βελτίωση του μέσου όρου της ηλικίας των πλοίων (περιορισμός εγγραφής στο club αν το πλοίο ξεπερνά τα δέκα χρόνια ζωής)

THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Το North of England P&I Club μέχρι πρόσφατα ήταν ένα από τα μικρότερα clubs που υπήρχαν διεθνώς. Σήμερα αριθμεί 2,850 πλοία και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη, την Κούβα και την Ανατολή. Χαρακτηριστικό του club είναι η επιλογή πλοιοκτητών με γνώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από τη Γιουγκοσλαβία και την Κροατία καθώς και από την Ευρώπη, την Ανατολή, την Ελλάδα και την Κούβα. Οι τύποι των πλοίων που συμμετέχουν στο τονάζ του North of England P&I Club είναι ως επί τον πλείστον τα χύδην φορτίου (B.C), τα δεξαμενόπλοια, και τα γενικού φορτίου (G.C).

ASSURANCEFORNINGEN SKULD (G JENSIDIG)

Το Assurance for Ningen Club έχει έδρα το Όσλο και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από Σκανδιναβικές χώρες. Το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που είναι γραμμένα στις λίστες του είναι κάτω από 500 κόρους και έχει μια μεγάλη αναλογία από πλοία που είναι χρονοναυλωμένα. Το Skuld Club έχει δημιουργήσει κοινοπραξία με το Gard Club ώστε να παρέχει καλύτερη κάλυψη των απαιτήσεων, κυρίως από πετρελαιοειδή.

STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το Standard P&I Club είναι από τα μεγαλύτερα clubs, έχει έδρα το Λονδίνο και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη. Ο εγγεγραμμένος στόλος είναι κυρίως πλοία γραμμών που ανήκουν σε βρετανούς και δυτικοευρωπαίους πλοιοκτήτες.

BRITISH MARINE LUXEMBOURG INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Πρόκειται για αρκετά παλαιό club, που συνήθιζε να ασφαρίζει ως επί το πλείστον πλοία μικρού τονάζ και κυρίως αλιευτικά. Ο αρχικός σκοπός ίδρυσης του ήταν η αμοιβαία ασφάλιση σκαφών και μηχανημάτων των ακτοπλοϊκών σκαφών της Βρετανίας. Σήμερα, αν και ο μεγαλύτερος όγκος των ασφαλισμένων συνεχίζουν να είναι πλοία μικρού τονάζ, δέχεται να ασφαλίσει και μεγαλύτερα σκάφη. Τα μέλη του προέρχονται από την Ευρώπη εν γένει - Μ.Β, Ολλανδία, Γερμανία, Ιταλία – καθώς και από την Ανατολή και την Καραϊβική.

THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το Steamship Mutual Club ιδρύθηκε από βρετανούς πλοιοκτήτες και έχει την έδρα του στο Λονδίνο και στο Χονγκ Κονγκ, τελευταία έχει γράψει στις λίστες του μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών οχηματαγωγών.

SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING (THE SWEDISH CLUB)

Ιδρύθηκε από Σουηδούς πλοιοκτήτες το 1872 και αυτή την στιγμή διατηρεί γραφεία στον Πειραιά και στο Χόνγκ Κόνγκ. Ο στόλος των εγγεγραμμένων πλοίων περιλαμβάνει όλους σχεδόν τους τύπους πλοίων, με τα φορτηγά να κυριαρχούν.

THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Πρόκειται για το μεγαλύτερο P&I Club στον κόσμο, με έδρα το Λονδίνο. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Αμερική, την Ελλάδα, την Εγγύς Ανατολή και την Ευρώπη. Το U.K. Club, είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει, συνεργάζεται με clubs όπως:

- Το The Hellenic Mutual War Risk Club που παρέχει κάλυψη για κινδύνους πολέμου για τα ελληνικά πλοία
- Το T.T. Club που παρέχει αμοιβαία ασφάλιση για τους λειτουργούς των πλοίων container και της μεταφορικής βιομηχανίας γενικότερα.

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

Ιδρύθηκε από πλοιοκτήτες της Δυτικής Βρετανίας και τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο. Συνεργάζεται και με το T.T. Club.

THE AMERICAN CLUB

Το American Club έγινε μέλος των διεθνών γκρουπ των P&I Clubs το 1998. Σήμερα δέχεται μέλη από όλο τον κόσμο ενώ παλαιότερα δικαίωμα συμμετοχής είχαν μόνο οι πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν Σημαία Αμερικής στα πλοία τους. Οι τύποι των πλοίων που ήταν στην λίστα του ήταν κυρίως bulkers και tankers αλλά μετά το 2001, κυρίαρχη θέση έχουν τα πλοία χύδην φορτίων.

OCEAN MARINE MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Πρόκειται για ένα από τα νεότερα club, και είναι το πρώτο που δέχτηκε να παράσχει την απαιτούμενη εγγύηση στην Αμερικάνικη ακτοφυλακή για την έκδοση του πιστοποιητικού οικονομικής ευθύνης σύμφωνα με την OPA '90. Δε δέχεται πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως τα μέλη του έχουν μικρούς στόλους μάλιστα συχνά μόνο ένα πλοίο. Τα μέλη του προέρχονται από την Μ.Β, Ελλάδα, Μέση Ανατολή, Ν.Α Ασία και Νότιο Αμερική.

THE JAPAN CLUB

Ιδρύθηκε το 1950 για να καλύψει τις συνεχώς απαιτήσεις του συνεχώς αυξανόμενου ιαπωνικού στόλου. Μέχρι και το τέλος του 2003 είχε αύξηση στο εγγεγραμμένο τονάζ το οποίο πλησιάζει τα 55 εκατ.

CHINA P&I CLUB

Το China Ship Owners Mutual Assurance Association είναι το club των κινέζων πλοιοκτητών που ιδρύθηκε μόλις το 1984. Ξεκίνησε με 3 μέλη και 50 πλοία συνολικού τονάζ 460.000 ολικών κόρων ενώ στα 1999, τα μέλη του ανέρχονταν ήδη στα 97 με συνολικό αριθμό πλοίων 610 και 7 εκατομ. κόρων συνολικού τονάζ.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Συνοπτική περιγραφή των P&I clubs ως και σήμερα

Τα P&I Clubs αποτελούν οργανώσεις αμοιβαίας ασφάλισης ή αλληλασφάλισης μεταξύ των πλοιοκτητών και καλύπτουν όλες τις ζημιές προς τρίτους και ιδίως αυτές που δεν καλύπτουν τα υπόλοιπα ήδη ναυτασφαλίσεων. Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά τους είναι η ευρύτητα και η προσαρμοστικότητα τους λόγω του περίφημου «Omniibus rule» μιας ρήτρας γενικής χρήσεως που αποδέχονται οι περισσότερες διεθνείς ενώσεις και η οποία καλύπτει όλους τους κινδύνους ακόμη και αυτούς που δεν αναφέρονται στους κανονισμούς τους. Ένα από τα βασικότερα κίνητρα για την σύσταση των P&I Clubs δεν ήταν απλώς να γίνουν νόμιμες οι αλληλασφαλιστικές αυτές ενώσεις αλλά σκοπός ήταν να αναλάβουν την κάλυψη διαφόρων κινδύνων ως νομικά πρόσωπα. Ουσιαστικά σκοπός τους ήταν να αποκτήσουν την ικανότητα να εμφανίζονται ως ενάγοντες και εναγόμενοι στα δικαστήρια αφού μέχρι τότε δεν μπορούσαν να κινηθούν εναντίον των μελών τους για οποιαδήποτε αγωγή αφορούσε απλήρωτες εισφορές.

Ουσιαστικά τα P&I Clubs εμφανίζονται να έχουν σήμερα εταιρική μορφή και παρά το γεγονός ότι παραμένουν αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί τα μέλη δεν ασκούν τα δικαιώματα τους μεταξύ τους αλλά μέσω νομικών προσώπων.

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί προστασίας και αποζημίωσης αποτελούν μια ιδιαίτερη μορφή νομικού προσώπου που ίδρυσαν οι μετέπειτα ασφαλισμένοι, με σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων τους σε αμοιβαία βάση και η οποία διαθέτει οργανωμένη δομή, απασχολεί προσωπικό, σχηματίζει αποθεματικά από τα πλεονάσματα των εισφορών και συγκροτεί μια κοινότητα συμφερόντων («benefit society»)

Αρχικά τα P&I Clubs υπήρξαν ως ενώσεις χωρίς καταστατικό αλλά αργότερα εξελίχθηκαν σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης χωρίς μετοχικό κεφάλαιο (unlimited companies) ή είναι registered limited by guarantee. Τα μέλη τους δεν είναι μέτοχοι και δεν έχουν ποσοστό στα κέρδη. Οι σχέσεις μεταξύ των μελών συνίστανται στην αμοιβαία υποχρέωση να συνεισφέρουν στις ζημιές όλων, αυτό ορίζεται στο καταστατικό και τον κανονισμό της ένωσης. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι τα μέλη του δε θα είναι υπεύθυνα σε συνεισφορές πάνω από ένα συγκεκριμένο ποσό, το οποίο ορίζεται από το καταστατικό. Οι πλοιοκτήτες εισχωρούν σε μια αμοιβαία αλληλασφαλιστική σχέση με τα υπόλοιπα μέλη του Club ώστε να είναι συγχρόνως ασφαλιστές αλλά και ασφαλισμένοι¹³.

¹³ Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Paul Bennett, Marine Policy 25(2001) 13-21

Η σύσταση των συνεταιρισμών ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης καλύπτει διάφορα είδη κινδύνων. Αρχικά, η ασφάλιση περιοριζόταν στους κινδύνους που δεν ασφαλιζόνταν από τα κοινά εμπορικά ασφαλιστήρια, αλλά στην συνέχεια η αύξηση των κινδύνων οδήγησε στην διεύρυνση και στην δημιουργία του κλάδου της αποζημίωσης.

Οι ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους και είναι υπόχρεοι να καλύπτουν το ανώτατο ποσό της ζημιάς που έχουν συμφωνήσει με τα μέλη τους. Η κάλυψη της αστικής ευθύνης είναι προκαθορισμένη, στις ασφαλιστικές καλύψεις των clubs όμως δεν υπάρχουν όρια εκτός από ορισμένες περιπτώσεις όπου μπορεί να υπάρξει αντίθετη συμφωνία.

Τα P&I Clubs έχουν συναποφασίσει ότι υπάρχει όριο κάλυψης των αποζημιώσεων, το οποίο έχει ορισθεί στο 1 δισ. US \$. Σε περιπτώσεις που έχουν προκύψει αξιώσεις για αποζημίωση που ξεπερνά το όριο του 1 δισ. US \$, τότε αναλαμβάνει την ευθύνη ο πλοιοκτήτης, ο καπετάνιος και οποιοσδήποτε άλλος έχει κριθεί υπαίτιος, και πρέπει να πληρώσει το υπόλοιπο ποσό της αποζημίωσης.

Η θαλάσσια ασφάλιση βασίζεται στην αρχή της αποζημίωσης, με την έννοια ότι ο ασφαλιζόμενος θα πάρει από τον ασφαλιστή το ποσό, το οποίο τον τοποθετεί στην ίδια οικονομική κατάσταση που ήταν πριν από το ατύχημα.¹⁴

Κάθε μέλος μπορεί να διαπραγματευθεί τους κινδύνους που επιθυμεί να καλύψει. Ένας τυπικός φορέας ασφάλισης προβλέπει ασφαλιστική κάλυψη σε σχέση με τις υποχρεώσεις του μέλους του που απορρέουν από τα ακόλουθα γεγονότα.

¹⁴ «Παζαρζής Μ., 2006, 'Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων' Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς, σελ. 121».

ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

P&I CLUBS στην Ελλάδα ο θεσμός της αλληλασφάλισης

Σήμερα η ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά είναι οργανωμένη με κυρίαρχο στοιχείο τις ασφαλιστικές εταιρείες ανωνύμου μορφής αλλά καμία αμιγώς ναυτασφαλιστική.

Ωστόσο, η απουσία συγκροτημένης εγχώριας ασφαλιστικής υποδομής είχε ως αποτέλεσμα την ασφάλιση της ελληνικής ναυτιλίας σε ξένες αγορές και την επακόλουθη εξάρτηση της από ξένους μεσίτες και ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Στην χώρα μας ουσιαστικά επικρατούν δύο κύριες μορφές ασφάλισης: οι ασφαλίστρους με ασφάλιστρο που δημιουργούνται από ειδικές ανώνυμες εταιρείες και ο θεσμός της συνεταιριστικής ασφάλισης που δεν έχει ευδοκιμήσει στην χώρα μας ακόμα.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η εξέλιξη της χώρας μας σε σύγχρονο και διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω της αξιοποίησης της τεχνογνωσίας που ήδη υφίσταται στην παροχή και διαχείριση ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Μέχρι και το 2007, δεν υπήρχε πρόσφορο έδαφος να ωριμάσει η ιδέα δημιουργίας ελληνικού P&I Club και αυτό γιατί οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες δεν ήταν διατεθειμένες να βοηθήσουν μια τέτοια πρωτοβουλία.

Έτσι το 2005 ξεκίνησε το lobbying των πολιτικών αρχών για την αλλαγή της νομοθεσίας περί αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και πλέον με τον Νόμο 3569 (ΦΕΚ Α12/08.06.07) είναι πλέον εφικτή και στην χώρα μας η δημιουργία P&I Club.

Η θεσμική εισαγωγή στη χώρα μας ενός αποτελεσματικού οργάνου προστασίας της Ελληνικής Ναυτιλίας, θα αναπτύξει τις δυνατότητες της ασφαλιστικής Αγοράς, θα προσφέρει εναλλακτική διέξοδο καλύψεως της ευθύνης των Ελλήνων εφοπλιστών, ιδιαίτερα εκείνων που δεν διαθέτουν τις προϋποθέσεις για να γίνουν μέλη των μεγάλων P&I Clubs, και, θα εξασφαλίζει απασχόληση ενώ θα παράγει τεχνογνωσία άγνωστη μέχρι σήμερα.

Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία και ειδικά αυτή του ξηρού φορτίου έχει το ελληνικό P&I Club το οποίο ονομάζεται «Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων»¹⁵.

Το P&I Club θα παρέχει υψηλού επιπέδου ασφαλιστικές υπηρεσίες, όπως τόνισε και ο πρωτεργάτης ίδρυσης του club και πρόεδρος του κ. Νίκος

¹⁵ www.theseanation.gr

Βελλιάδης. Η ίδρυση του σηματοδοτεί πλέον για τους Έλληνες διαχειριστές πλοίων μια αξιόπιστη εναλλακτική λύση επί ελληνικού εδάφους, γεγονός που θα συμβάλλει τόσο στην ενίσχυση του προφίλ της Ελλάδας ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όσο και στα οφέλη που θα προκύψουν συν το χρόνο για την εθνική οικονομία της χώρας.

Εντέλει, τόσο η ελληνική Πολιτεία, όσο και έλληνες εφοπλιστές και ασφαλιστές, οι οποίοι είχαν τη σχετική πρωτοβουλία για τον αλληλασφαλιστικό αυτόν Οργανισμό, H.E.M.P.I.R.A. έθεσαν τις βάσεις ενός δύσκολου εγχειρήματος, όπως είναι η δημιουργία αυτού του ελληνικού P&I Club. Πρέπει εξαρχής να τονισθεί ότι αυτό στα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας του (δηλαδή έως το έτος 2010) το ελληνικό P&I Club θα ασφαλίζει μόνο εμπορικά πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο και σκάφη επιβατικά που πλέουν τις ελληνικές θάλασσες¹⁶.

Οι ανάγκες των εφοπλιστών στον τομέα ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης είναι μεγάλες. Οι Έλληνες εφοπλιστές πληρώνουν στα Αγγλικά P&I Clubs περίπου 1 δισ. δολάρια ετησίως. Οι καλύψεις, τις οποίες θα προσφέρει το ελληνικό club είναι όλες αυτές που προσφέρονται και από τα ξένα P&I Clubs, με όλα τα διεθνώς απαιτούμενα, για να μπορεί ένας εφοπλιστής να ναυλώσει το πλοίο του απρόσκοπτα ανά την υφήλιο. Μερικές εκ των καλύψεων που προσφέρονται είναι η ασφάλιση του πληρώματος από τραυματισμό ή ασθένεια, η ρύπανση του περιβάλλοντος, και η σύγκρουση. Παράλληλα, οι συμμετέχοντες στον Αλληλασφαλιστικό Συνεταιρισμό θα είναι διάφοροι εφοπλιστές οι οποίοι θα έχουν έναν δικό τους οργανισμό στον Πειραιά και θα είναι δυνατό να είναι σε συνεχή επικοινωνία, όχι μόνο όταν έχουν πρόβλημα αλλά και σε τακτά χρονικά διαστήματα, για να παρακολουθούν την ανάπτυξη και την εξέλιξη οργανισμού.

Σήμερα η χώρα μας συγκαταλέγεται ανάμεσα στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις. Παρόλα αυτά λόγω της απουσίας της εγχώριας ασφαλιστικής υποδομής αναγκάζεται να απευθύνεται σε ξένες ασφαλιστικές υπηρεσίες αφού εξαρτάται κατά κύριο λόγο από ξένους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Είναι γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν υπήρχε νομοθετική πρόβλεψη η οποία να επιτρέπει την πρωτότυπη εγκατάσταση στην Ελλάδα ελληνικού συνεταιρισμού ασφαλίσεων. Αντίθετα ο μόνος τρόπος για να δραστηριοποιηθεί στην χώρα μας ένας αλλοδαπός αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός είναι η εγκατάσταση του μέσω υποκαταστήματος και πρακτορείου.

Είναι γεγονός ότι η εγκατάσταση των εταιρειών προωθείται προκειμένου οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδος να απολαύσουν τα προνόμια του νόμου και επιπλέον να συντονίζουν πιο αποτελεσματικά το έργο τους, ενώ για την ίδια τη χώρα εξασφαλίζεται η εισροή συναλλάγματος.

¹⁶ Περιοδικό TRANSPORT, Τεύχος Νο. 250 (Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2008)

Ως εκ τούτου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που εγκαθίστανται με παράγωγο τρόπο στον ελληνικό χώρο μέσω δηλαδή υποκαταστημάτων και πρακτορείων για λόγους εγγύησης και φερεγγυότητας εξομοιώνονται με της ελληνικής υπηκοότητας ασφαλιστικές εταιρείες και αντιμετωπίζεται σαν ξεχωριστό νομικό πρόσωπο για χάρη της προστασίας των ασφαλισμένων.

Η διαδικασία σύστασης και λειτουργίας ελληνικού αλληλασφαλιστικού οργανισμού προστασίας και αποζημίωσης κατά τα πρότυπα των αλλοδαπών P & I Clubs μπορεί να γίνει μόνο με βάση τη νομική κάλυψη των διατάξεων του ν.δ.400/1970 «Περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφάλισεως.» και του πδ 551/1970 «Περί ιδιωτικής ασφάλισεως πλοίων και αεροπλάνων», σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις του ν.1667/1986 « περί αστικών συνεταιρισμών» αφού η σύσταση και η λειτουργία τους μπορεί να γίνει μόνο με τη μορφή του συνεταιρισμού.

Ωστόσο κατά κοινή παραδοχή οι εν λόγω ρυθμίσεις θα αποδειχτούν ατελέσφορες καθώς στην ισχύουσα δομή τους δεν περιέχουν ειδική μνεία, η οποία να εξυπηρετεί τους συνεταιρισμούς θαλάσσιας ασφάλισης και συνακόλουθα να ανταποκρίνεται στο πνεύμα των σύγχρονων συναλλαγών, ενώ διέπεται περισσότερο από προσωποπαγή παρά με κεφαλαιουχικά στοιχεία.

Η ελληνική ναυασφαλιστική αγορά

Η ελληνική ναυασφαλιστική αγορά είναι οργανωμένη με κυρίαρχο στοιχείο τις ασφαλιστικές εταιρείες ανωνύμου μορφής αλλά καμία αμιγώς ναυασφαλιστική.

Ωστόσο, η απουσία συγκροτημένης εγχώριας ασφαλιστικής υποδομής είχε ως αποτέλεσμα την ασφάλιση της ελληνικής ναυτιλίας σε ξένες αγορές και την επακόλουθη εξάρτηση της από ξένους μεσίτες και ασφαλιστικούς οργανισμούς¹⁷.

Στην χώρα μας παραδοσιακά έχουν επικρατήσει δύο μορφές ασφάλισης· οι ασφάλισεις με ασφάλιστρο που δημιουργούνται από ειδικές ανώνυμες εταιρείες και ο θεσμός της συνεταιριστικής ασφάλισης που δεν έχει ευδοκιμήσει στην χώρα μας.

Είναι γεγονός πως αλλοδαπά P&I Clubs μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα μέσω υποκαταστημάτων και γραφείων.

¹⁷ Αχίς Χρήστος, «Η ασφάλιση της ελληνικής ναυτιλίας», Αθήνα 1965

Η αλληλασφάλιση στην Ελλάδα

Η μετεξέλιξη της χώρας σε σύγχρονο και διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέσω κυρίως της αξιοποίησης της τεχνογνωσίας που ήδη υφίσταται στην παροχή και διαχείριση ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά και η περαιτέρω ενίσχυση παράπλευρων και υποστηρικτικών της ναυτιλίας τομέων, μεταξύ των οποίων και η θαλάσσια ασφάλιση, αποτελεί στρατηγικής σημασίας επιδίωξη της ελληνικής Πολιτείας.

Η θαλάσσια αλληλασφάλιση ως επιχειρηματική δραστηριότητα βρίσκεται στα χέρια αλλοδαπών αλληλασφαλιστικών ενώσεων και ένας βασικός λόγος αυτής της κατάστασης αποτελεί η έλλειψη κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου. Κατά τη νομοθετική επιλογή του ν.δ. 400/1970, ίσχυε ότι η σύσταση και λειτουργία αλληλασφαλιστικής επιχείρησης στην χώρα μας μπορούσε να γίνει αποκλειστικά και μόνο με τη μορφή του συνεταιρισμού που ως φορέας διέπεται από το ν. 1667/1986 «περί αστικού συνεταιρισμού»¹⁸.

Οι ρυθμίσεις του ανωτέρω νόμου όμως δεν είχαν θεσπισθεί ειδικά για συνεταιρισμό που ασκεί θαλάσσια αλληλασφάλιση, αλλά αφορούσε τους αστικούς συνεταιρισμούς, οι οποίοι διέπονται περισσότερο από προσωποπαγή παρά από κεφαλαιουχικά στοιχεία, σε αντίθεση με άλλες κοινοτικές νομοθεσίες. Για το λόγο αυτό άλλωστε μέχρι και το 2007 δεν είχε αξιοποιηθεί το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο που δεν είναι κατάλληλο για την άσκηση αυτής της δραστηριότητας και δεν είχε ιδρυθεί στη χώρα μας ελληνικός φορέας θαλάσσιας αλληλασφάλισης, που να δραστηριοποιείται στις εργασίες που συνήθως ασκούν σε διεθνές επίπεδο οι αγγλοσαξωνικού κυρίως τύπου αλληλασφαλιστικές ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης (Protection & Indemnity) ή οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις σωμάτων πλοίων (Hull), πολεμικών κινδύνων κλπ., με έδρα σε χώρες όπως η Αγγλία, η Νορβηγία, η Σουηδία, οι ΗΠΑ, και σε άλλες χώρες όχι όμως και στην Ελλάδα με τη μεγάλη ναυτική παράδοση και την πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Η νέα νομοθεσία στην Ελλάδα για τα P&I Clubs

Όπως αναφέρθηκε, μέχρι και το 2007, δεν υπήρχε πρόσφορο έδαφος να ωριμάσει η ιδέα δημιουργίας ελληνικού P&I Club και αυτό γιατί οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες δεν ήταν διατεθειμένες να βοηθήσουν μια τέτοια πρωτοβουλία.

Έτσι το 2005 ξεκίνησε το lobbying των πολιτικών αρχών για την αλλαγή της νομοθεσίας περί αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και πλέον με τον Νόμο

¹⁸ www.greekshippingnews.gr

3569 (ΦΕΚ Α12/08.06.07) είναι πλέον εφικτή και στην χώρα μας η δημιουργία P&I Club.

Η θεσμική εισαγωγή στη χώρα μας ενός αποτελεσματικού οργάνου προστασίας της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, θα διευρύνει τις δυνατότητες της ασφαλιστικής Αγοράς, θα προσφέρει εναλλακτική διέξοδο καλύψεως της ευθύνης των Ελλήνων εφοπλιστών, ιδιαίτερα εκείνων που δεν διαθέτουν τις προϋποθέσεις για να γίνουν μέλη των μεγάλων P&I Clubs, θα συμβάλει στην αύξηση του εισρέοντος συναλλάγματος, θα εξασφαλίζει απασχόληση και θα παράγει τεχνογνωσία άγνωστη μέχρι σήμερα¹⁹.

Το πρώτο ελληνικό P&I Club

Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία και ειδικά αυτή του ξηρού φορτίου έχει το ελληνικό P&I Club το οποίο ονομάζεται «Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων»²⁰.

Το P&I Club θα παρέχει υψηλού επιπέδου ασφαλιστικές υπηρεσίες, όπως τόνισε και ο πρωτεργάτης ίδρυσης του club και πρόεδρος του κ. Νίκος Βελλιάδης.

Η ίδρυση του σηματοδοτεί πλέον για τους Έλληνες διαχειριστές πλοίων μια αξιόπιστη εναλλακτική λύση επί ελληνικού εδάφους, γεγονός που θα συμβάλει τόσο στην ενίσχυση του προφίλ της Ελλάδας ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όσο και στα οφέλη που θα προκύψουν συν το χρόνο για την εθνική οικονομία της χώρας.

Εντέλει, τόσο η ελληνική Πολιτεία, όσο και έλληνες εφοπλιστές και ασφαλιστές, οι οποίοι είχαν τη σχετική πρωτοβουλία για τον αλληλασφαλιστικό αυτόν Οργανισμό, Η.Ε.Μ.Ρ.Ι.Ρ.Α. έθεσαν τις βάσεις ενός δύσκολου εγχειρήματος, όπως είναι η δημιουργία αυτού του ελληνικού P&I Club. Πρέπει εξ αρχής να τονισθεί ότι αυτό στα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας του (δηλαδή έως το έτος 2010) το ελληνικό P&I Club θα ασφαλίσει μόνο εμπορικά πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο και σκάφη επιβατικά που πλέουν τις ελληνικές θάλασσες²¹.

Οι ανάγκες των εφοπλιστών στον τομέα ασφάλισης της αστικής ευθύνης είναι μεγάλες. Οι Έλληνες εφοπλιστές πληρώνουν στα Αγγλικά P&I Clubs περίπου 1 δισ. δολάρια ετησίως. Οι καλύψεις, τις οποίες θα προσφέρει το

¹⁹ AEGAION NEWS, Τεύχος 6, 2007

²⁰ www.theseanation.gr

²¹ Περιοδικό TRANSPORT, Τεύχος Νο. 250 (Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2008)

ελληνικό club είναι όλες αυτές που προσφέρονται και από τα ξένα P&I Clubs, με όλα τα διεθνώς απαιτούμενα, για να μπορεί ένας εφοπλιστής να ναυλώσει το πλοίο του απρόσκοπτα ανά την υφήλιο. Μερικές εκ των καλύψεων που προσφέρονται είναι η ασφάλιση του πληρώματος από τραυματισμό ή ασθένεια, η ρύπανση του περιβάλλοντος, και η σύγκρουση²². Παράλληλα, οι συμμετέχοντες στον Αλληλασφαλιστικό Συνεταιρισμό θα είναι διάφοροι εφοπλιστές οι οποίοι θα έχουν έναν δικό τους οργανισμό στον Πειραιά και θα είναι δυνατό να είναι σε συνεχή επικοινωνία, όχι μόνο όταν έχουν πρόβλημα αλλά και σε τακτά χρονικά διαστήματα, για να παρακολουθούν την ανάπτυξη και την εξέλιξη οργανισμού.

²² www.theseanation.gr

ΕΚΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η διεθνής ομάδα των ομίλων P&I

Οι περισσότεροι εκ των ομίλων P&I που υπάρχουν σήμερα έχουν έδρα την Αγγλία, αντανακλώντας έτσι την καταγωγή των ομίλων P&I.

Μολονότι δρουν ανεξάρτητα, οι Όμιλοι εργάστηκαν στενά μαζί για πολλά χρόνια. Το 1899, για παράδειγμα ιδρύθηκε η ομάδα του Λονδίνου από διάφορους Ομίλους P&I που ενώθηκαν μεταξύ τους για να μοιράσουν τους κινδύνους P&I που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο. Σήμερα την Ομάδα του Λονδίνου έχει διαδεχθεί η Διεθνής Ομάδα Ομίλων P&I.

Ο διακανονισμός της κοινοπραξίας που εμπεριέχει άμεσα ή έμμεσα όλους τους Ομίλους στην Διεθνή Ομάδα, επιβεβαιώνει ότι οι πλοιοκτήτες καλύπτονται προς ελάχιστο κόστος έναντι σε αιτήματα για καταστροφικά ποσά. Υπάρχουν 16 Όμιλοι προς το παρόν στην Διεθνή Ομάδα και παρέχουν μεταξύ τους κάλυψη P&I σε περισσότερα από το 95% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Υπάρχει ένας μικρός αριθμός Ομίλων εκτός της Διεθνούς Ομάδας.

Με την πάροδο των χρόνων η συνεργασία που καθιερώθηκε μεταξύ των Ομίλων επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές κοινού ενδιαφέροντος των Μελών όπως παρακολούθηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε όλο τον κόσμο, η τυποποίηση των διαδικασιών για απαιτήσεις που συμβαίνουν συχνά και η φροντίδα για συμβουλή και πληροφόρηση όσον αφορά μορφές ναυλοσύμφωνων, των φορτωτικών και άλλων ναυτιλιακών συμβολαίων.

Η διεθνής ομάδα δεν είχε αρχικά επίσημο καταστατικό. Ωστόσο, για να είναι ικανή να αντιπροσωπεύει κανονικά τα Μέλη της έναντι διαφόρων διεθνών συμβουλευτικών κυβερνητικών τμημάτων και αρχών και πιο συγκεκριμένα για να είναι ικανή να επιτυγχάνει συμβουλευτική κατάσταση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O), ήταν αναγκαίο να υιοθετήσει επίσημο καταστατικό πράγμα που έγινε στις 24 Μαΐου 1979.

Η διεθνής Ομάδα έχει πρόεδρο ένα διευθυντή Ομίλου που επιλέγεται από τους διευθυντές και του οποίου η θητεία είναι δύο χρόνια. Υπάρχει επίσης γραμματεία Ομάδας που παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και παρακολουθεί την καθημερινή λειτουργία της Ομάδας και διάφορα θέματα εξόδων της Ομάδας.

Γίνονται συνελεύσεις των διευθυντών των Ομίλων της Ομάδας τουλάχιστο τρεις φορές τον χρόνο, αλλά υπάρχουν επίσης διάφορες υποεπιτροπές που συναντούνται είτε σε συνεχή είτε σε ειδική βάση που συσκέπτονται στα θέματα ενδιαφέροντος των Μελών και τα αναφέρουν πίσω στις γενικές συνελεύσεις των διευθυντών των Ομάδων.

Οι μόνιμες επιτροπές, για παράδειγμα, ασχολούνται με πράγματα όπως φορτωτικές, ευθύνες επιβατών, η μόλυνση και η επανασφάλιση ενώ οι ειδικές επιτροπές ασχολούνται με θέματα όπως οι αμιαντώσεις, οι συμφωνίες

κοινοπραξίας, οι λειτουργία παραγωγής, η διάσωση και τα υποβαθμισμένα πλοία.

Τα ζητήματα με τα οποία ασχολούνται οι διευθυντές της Ομάδας ποικίλουν από καιρού εις καιρό ανάλογα με τα προβλήματα που ανακύπτουν. Τα θέματα με τα οποία ασχολήθηκαν την δεκαετία του 1990 ήταν ,η πετρελαϊκή μόλυνση στις ΗΠΑ κλπ.

Οι κίνδυνοι που καλύπτουν τα P&I Clubs

Ο ασφαλιστικός θεσμός της Προστασίας και Αποζημίωσης που παρέχουν τα P&I Clubs ασφαλίζει οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull & Machinery).

Ο όρος «Προστασία» αναφέρεται σε περιστατικά ατυχημάτων και υποχρεώσεων που προκύπτουν από την ιδιοκτησία ενός πλοίου ενώ ο όρος «Αποζημίωση» αναφέρεται στις υποχρεώσεις που προκύπτουν από την λειτουργία του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι η ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων που αφορούν τα φορτία και την εμπορική δραστηριότητα έχουν να κάνουν με την «Αποζημίωση» από τα clubs ενώ κίνδυνοι σχετικοί με την διαχείριση και την ναυσιπλοΐα με την αποζημίωση από την απλή ασφάλιση.

Είναι γεγονός πως τα μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να έχουν κάλυψη για όλους τους κινδύνους αλλά κάθε μέλος μπορεί να διαπραγματευτεί τους κινδύνους για τους οποίους επιθυμεί να έχει κάλυψη.

Ένα τυπικό P&I Club παρέχει κάλυψη από περιστατικά ως ακολούθως:

- Συγκρούσεις (η P&I Club ασφάλιση καλύπτει το 25% των ζημιών και το υπόλοιπο 75% οι Hull & Machinery ασφαλίσεις)
- Καταστροφές σε κινητά ή μη μέρη του πλοίου και ζημιές υπέρ τρίτων
- Απώλεια ή ζημιά στο φορτίο
- Μισθοί και έξοδα σε περίπτωση ναυαγίου
- Έξοδα επαναπατρισμού και αντικατάστασης πληρωμάτων
- Απώλεια ζωής, ασθένειες και τραυματισμοί των μελών των πληρωμάτων και των επιβαινόντων επί του πλοίου
- Έξοδα διάσωσης ανθρώπου, έξοδα λαθρεπιβατών και λιποτακτών
- Πρόστιμα
- Έξοδα συμμετοχής του πλοίου σε γενική αβαρία
- Έξοδα εγγυήσεων
- Θαλάσσια Ρύπανση
- Υποχρεώσεις που προκύπτουν από εισηγμένο πλοίο σε ναυάγιο
- Στοιβασία φορτίου στα αμπάρια του πλοίου
- Εγκληματικές διαδικασίες
- Συμβόλαια ρυμούλκησης
- Έξοδα παράκαμψης όταν αυτή θεωρείται δικαιολογημένη
- Ο κανόνας της συλλογικότητας (“Omnibus Rule”)
- Πραγματοποιηθέντα έξοδα με τις οδηγίες του club

Το φάσμα της κάλυψης P&I

Αναφορικά με τους καλυπτόμενους κινδύνους από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, είναι σαφές ότι η υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης σε μέλος υφίσταται όταν:

- Η ζημιά δεν προήλθε από παράνομο ή επικίνδυνο ταξίδι
- Το πλοίο διατηρούσε την κλάση του
- Η απαίτηση δεν έχει διαγραφεί (αυτό συμβαίνει συνήθως μετά την παρέλευση 12 μηνών)

Η P&I ασφάλιση καλύπτει υποχρεώσεις οι οποίες συνήθως δεν καλύπτονται από τις παραδοσιακές Hull & Machinery ασφαλίσεις:

- Ζημιές και έξοδα που προκύπτουν από ναυαγία, ζημιά στο φορτίο – αυτό περιλαμβάνει και την ναυαγία και του εγγεγραμμένου πλοίου αλλά και άλλου πλοίου
- Ζημιές σε περιουσία τρίτου
- Ρύπανση σε οποιαδήποτε πραγματική ή προσωπική ιδιοκτησία εκτός των άλλων πλοίων με τα οποία το εγγεγραμμένο πλοίο συγκρούστηκε (αυτός ο κίνδυνος καλύπτεται με άλλη ρήτρα σχετική με την περιβαλλοντική καταστροφή)
- Ζημιά ή ολική καταστροφή στο φορτίο που μεταφερόταν από το εγγεγραμμένο πλοίο και κάθε ειδικές χρεώσεις ή έξοδα ναυαγίας που κατέβαλλε ο ιδιοκτήτης του φορτίου
- Απώλεια ζωής, τραυματισμοί ή ασθένειες (αυτό το είδος κινδύνου καλύπτεται με ξεχωριστή ρήτρα σχετική με θάνατο και τραυματισμούς)

Η P&I κάλυψη αφορά και τις υποχρεώσεις των μελών που υπερβαίνουν το ασφαλιζόμενο ποσό από την hull ασφάλιση όταν η υποχρέωση ξεπερνά την ασφαλιζόμενη αξία του πλοίου.

Επιπρόσθετα, το ποσό της αποζημίωσης κυμαίνεται στο ύψος των δαπανών που θα απαιτηθούν προκειμένου το πλοίο να έρθει στην ίδια οικονομική κατάσταση που βρισκόταν πριν το συμβάν με βάση την εμπορική του αξία.

Αδελφά πλοία

Οι κανονισμοί των clubs συμπεριλαμβάνουν την ρήτρα των αδελφών πλοίων κατά την οποία εάν ένα εγγεγραμμένο πλοίο συγκρουσθεί με άλλο πλοίο που ανήκει στο club τότε και τα δύο μέλη θα έχουν τα ίδια δικαιώματα στην απαίτηση ποσών.

Ζημιές από μη επαφή

Παρέχεται κάλυψη ευθύνης προς τρίτους στο μέλος όταν προκαλείται βλάβη σε κάποιο πλοίο που οφείλεται σε οτιδήποτε άλλο εκτός από σύγκρουση. Ένα καλό παράδειγμα αυτού είναι όταν ο κυματισμός που προέρχεται από ένα πλοίο που κινείται με ταχύτητα σε δίαυλο προκαλεί θραύση των σχοινιών παραβεβλημένου πλοίου. Αυτό είναι βλάβη χωρίς επαφή.

Σύγκρουση μεταξύ πλοίων

Στις παραδοσιακές Η&Μ ασφαλίσεις, ναι μεν υπάρχει κάλυψη σε περίπτωση σύγκρουσης ασφαλισμένου πλοίου με άλλο πλοίο αλλά σε γενικές γραμμές η Ρ&Ι ασφάλιση καλύπτει την σύγκρουση πλοίου με οτιδήποτε άλλο.

Αρκετές αμφιβολίες έχουν δημιουργηθεί στις περιπτώσεις συγκρούσεων με ναυάγια, φάρους, προβλήτες, πλατφόρμες κ.α. Επισημαίνεται ότι η Ρ&Ι ασφάλιση καλύπτει και την σύγκρουση με κάθε πλωτό μέσο ή οτιδήποτε που δεν είναι πλοίο.

Ευθύνες που αφορούν το φορτίο

Όταν μεταφέρεται φορτίο με ένα πλοίο συντάσσεται ένα συμβόλαιο μεταφοράς μεταξύ του προσώπου που επιθυμεί την μεταφορά (φορτωτής) και του μεταφορέα (ιδιοκτήτης, διαχειριστής ή ναυλωτής του πλοίου). Από την στιγμή που το φορτίο θα τεθεί υπό την επιτήρηση του μεταφορέα, αυτός είναι υπεύθυνος να βεβαιώνεται ότι λαμβάνεται η κατάλληλη φροντίδα για το φορτίο προκειμένου να φτάσει ασφαλές στον προορισμό του. Αν το φορτίο δεν φτάσει στον προορισμό του στην ίδια κατάσταση κατά την οποία φορτώθηκε, ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή ο ασφαλιστής του φορτίου μπορεί να αποταθεί στον μεταφορέα για αποζημίωση της απώλειας ή της ζημιάς του φορτίου. Τα clubs παρέχουν κάλυψη στο μέλος για τέτοια αιτήματα με συγκεκριμένες εξαιρέσεις.

Τα αιτήματα για το φορτίο αντιπροσωπεύουν το 40% όλων των αιτημάτων που γίνονται στους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς και γι' αυτό αποτελεί συμφέρον του μέλους να προσπαθεί να μειώνει αυτά τα αιτήματα.

Αν συμβεί ζημιά στο φορτίο καθ' όσον βρίσκεται στην φροντίδα του μεταφορέα, μπορεί να προκύψει επιπρόσθετο κόστος για την εκφόρτωση ή για την απαλλαγή από το κατεστραμμένο ή άχρηστο φορτίο. Όταν είναι αναγκαία η εκφόρτωση ή απαλλαγή του φορτίου προκειμένου να συνεχιστεί ομαλά το ταξίδι, το μέλος καλύπτεται για τα έξοδα αυτά.

Όταν το φορτίο μεταφέρεται σύμφωνα με διάμεση φορτωτική, ή φορτωτική μεταφόρτωσης ή άλλη μορφή συμβολαίου και το φορτίο καταστραφεί ή χαθεί κατά την διάρκεια της περιόδου του συμβολαίου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος αν η ζημιά ή η απώλεια συνέβηκε κατά την διάρκεια:

- Της επί του πλοίου περιόδου - συμφωνία με τους κανόνες της Χάγης
- Της διά ξηράς μεταφοράς – σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή τους οδικούς νόμους ή τους σιδηροδρομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στην χώρα αυτή

Μπορεί να είναι δύσκολο στην πράξη να βεβαιωθεί ο χρόνος που συνέβη η απώλεια ή η ζημιά στο φορτίο και κατά συνέπεια είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι αυτό επήλθε όταν τα αγαθά ήταν εκτός της φροντίδας του θαλάσσιου μεταφορέα. Ο σχετικός με την Διάμεσο φορτωτική κανόνας των clubs παρέχει κάλυψη έναντι τέτοιας ευθύνης με την προϋπόθεση ότι το συμβόλαιο μεταφοράς έχει εγκριθεί από τους Διαχειριστές.

Επίσης επισημαίνεται στις κάτωθι περιπτώσεις²³:

- Παρέκκλιση

Η παρέκκλιση από την συντομότερη ή συνηθέστερη πορεία προς τον λιμένα προορισμού είναι γενικά παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς. Ωστόσο, αν ένα πλοίο πρέπει να αποκλίνει από την ενδεδειγμένη πορεία του για την ασφάλεια ζωής στην θάλασσα, ή για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος τότε δεν θεωρείται παραβίαση του συμβολαίου. Εκτός από τις περιπτώσεις αυτές, η κάλυψη από τα clubs τίθεται υπό αμφισβήτηση εκτός αν έχει δοθεί προηγούμενη ειδοποίηση στους Διαχειριστές (εκεί όπου το μέλος εξουσιοδοτεί μια παρέκκλιση) ή δοθεί άμεση ειδοποίηση στους Διαχειριστές αμέσως μόλις το μέλος μάθει για την παρέκκλιση (στην περίπτωση που η παρέκκλιση γίνεται χωρίς εξουσιοδότηση του μέλους).

Αν η παρέκκλιση αποτελεί καθαρή παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, οι Διαχειριστές δεν μπορούν να κάνουν διάκριση υπέρ του μέλους.

- **Φορτίο καταστρώματος:** Η μεταφορά φορτίου στο κατάστρωμα είναι ένα ιδιαίτερο είδος «απόκλισης» από την μεταφορά φορτίου σε κανονικό μέρος. Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης, το κατάστρωμα δεν θεωρείται κατάλληλο μέρος για την μεταφορά φορτίου, εκτός αν είναι έθιμο του εμπορίου και γι' αυτό, αν το φορτίο μεταφέρεται στο κατάστρωμα, οι Διαχειριστές μπορούν κατά την κρίση τους, να ελαττώσουν κάθε αίτημα στην έκταση εκείνη σαν να είχε γίνει παρατήρηση στην φορτωτική «επί του καταστρώματος».

- **Εκφόρτωση σε λάθος λιμάνι:**

Η εκφόρτωση σε λάθος λιμάνι είναι και αυτή τεχνική παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς και έτσι η κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs είναι πιθανότατα αμφισβητήσιμη όταν:

Απαιτείται η εκφόρτωση σε λιμάνι άλλο από το δηλωθέν στο συμβόλαιο μεταφοράς, οι αυθεντικές φορτωτικές 3/3 που θα έχουν διαχωριστεί θα

²³ Πετροπουλέας Α. Γεώργιος, «P&I Club Ασφάλιση – Ασφάλιση F.D. & D.», σελ 81, Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη 1997

χρειάζονται όλες αλλαγή, κάτι που ουσιαστικά κάνει απίθανη την διόρθωση όλων των αντιγράφων με το νέο λιμάνι εκφόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή προκειμένου να προστατεύσει τον εαυτό του ο πλοιοκτήτης, θα καταστεί αναγκαίο να αποκτήσει ένα γράμμα αποζημίωσης από τον ναυλωτή ή τον ιδιοκτήτη του φορτίου που θα αιτείται την αλλαγή κατεύθυνσης και το γράμμα αυτό θα πρέπει να συνυπογράφεται από τράπεζα πρώτης τάξης.

Η καθυστερημένη άφιξη στο λιμάνι φόρτωσης ή αποτυχία ικανοποίησης των χρονικών ορίων δεν καλύπτεται εκτός και αν οι Διαχειριστές κρίνουν κατ' εξαίρεση.

Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να εκδίδονται φορτωτικές προχρονολογημένες ή μεταχρονολογημένες. Η πράξη αυτή αποτελεί σοβαρή παραβίαση των κανόνων των clubs που αφήνει ακάλυπτο τον πλοιοκτήτη.

Αν τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν επί του πλοίου παρουσιάζουν ελαττώματα ή δεν είναι τα σωστά ο πλοίαρχος δεν θα πρέπει να υπογράψει καθαρή φορτωτική. Η υπογραφή καθαρών φορτωτικών με επίγνωση ότι τα εμπορεύματα ήταν ελαττωματικά ή ελλειμματικά είναι πράξη απάτης και η επιστολή αποζημίωσης (Letter Of Indemnity) που δίνεται από τους φορτωτές δεν καλύπτει τους πλοιοκτήτες όπου στην εν λόγω περίπτωση δεν καλύπτονται και αυτοί από τα clubs.

- **Κατεψυγμένα φορτία – Σπάνια και πολύτιμα φορτία:** Τα κατεψυγμένα φορτία, όπως και τα σπάνια και πολύτιμα φορτία, έχουν υψηλό κίνδυνο και γι' αυτό οι Διαχειριστές μπορούν να απαιτήσουν οποτεδήποτε διαβεβαίωση ότι οι χώροι, οι εγκαταστάσεις και οι συσκευές που χρησιμοποιούνται είναι ικανοποιητικές. Αν για οποιαδήποτε λόγο, οι Διαχειριστές δεν είναι ικανοποιημένοι από τις διευθετήσεις για την μεταφορά του φορτίου, τότε δεν μπορούν να αρνηθούν την έγκρισή τους και να ειδοποιήσουν το μέλος για την άρνησή τους αυτή.
- **Περιουσία του μέλους:** Όταν το μεταφερόμενο φορτίο ανήκει στο μέλος και χαθεί ή καταστραφεί, τα clubs παρέχουν κάλυψη στο μέλος σαν να ανήκε το φορτίο σε τρίτους.

Γενική Αβαρία

Η θυσία και τα έξοδα που συνεπάγεται η επιχείρηση γενικής αβαρίας²⁴ υπόκειται στην προσφερόμενη από τα clubs ασφαλιστική κάλυψη τόσο για το πλοίο όσο και για το φορτίο.

²⁴ Πράξη γενικής αβαρίας υφίσταται, όταν, και μόνο όταν, γίνει κάποια εξαιρετική θυσία ή δαπάνη με πρόθεση και λογική, για την κοινή ασφάλεια για τον λόγο διατήρησης εκτός κινδύνου την εμπλεκόμενη περιουσία σε μια κοινή περιπέτεια – Κανόνες York Antwerp. 1974)

Όταν γίνει θυσία γενικής αβαρίας για να σωθούν από τον κοινό κίνδυνο, όλες οι εμπλεκόμενες στην περιπέτεια πλευρές, θα συμβάλλουν για την απώλεια. Κάποιες από τις πλευρές που μπορεί να εμπλακούν είναι:

- Ο πλοιοκτήτης
- Ο ιδιοκτήτης του φορτίου
- Το άτομο που έχει απαίτηση στον ναύλο που δεν έχει εισπραχθεί
- Ο ιδιοκτήτης των καυσίμων του πλοίου

Οι σχετικοί κανόνες των P&I Clubs παρέχουν κάλυψη στο μέλος όταν η αναλογία του πλοίου στην γενική αβαρία δεν καλύπτεται ολόκληρη με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια του πλοίου γιατί η συνεισφορά του πλοίου στην γενική αβαρία υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία του πλοίου.

Ο όρος της «αρμόζουσας αξίας»

Σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες των P&I Clubs, παρέχεται κάλυψη για την συνεισφορά μέλους σε γενική αβαρία ή έξοδα διάσωσης που δεν είναι επανορθώσιμα αν το μέλος αυτό μπορεί να ισχυρισθεί επιτυχώς παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, για παράδειγμα, όταν η αιτία του περιστατικού που συνέβηκε και οδήγησε σε γενική αβαρία ή σε έξοδα διάσωσης, οφείλεται σε κάποια αποτυχία από την πλευρά του πλοιοκτήτη να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του ως προς την αξιοπλοΐα του πλοίου του.

Δαπάνες που σχετίζονται με πρόσωπα

Δαπάνες που αφορούν τους ναυτικούς

Σύμφωνα με τους κανόνες των ομίλων P&I, δεν ασφαρίζεται ο ναυτικός αλλά ο πλοιοκτήτης/μέλος των ομίλων που απασχολεί τον ναυτικό. Η ασφάλιση αυτή είναι μια μορφή ασφάλισης για βλάβες προς τρίτους ή αποζημίωση κατά την διάρκεια της υπηρεσίας του ναυτικού στο εισαχθέν πλοίο.

Τα clubs υπόκεινται στην πληρωμή των βασικών εξόδων για ιατρική περίθαλψη συμπεριλαμβανομένων νοσοκομειακών εξόδων, κηδείας και άλλων εξόδων που σχετίζονται με τον θάνατο του ναυτικού. Τα έξοδα τα οποία καλύπτονται θα πρέπει να είναι αποτέλεσμα προσωπικού τραυματισμού, αρρώστιας ή θανάτου του ναυτικού. Δεν καλύπτεται το κόστος προληπτικής θεραπείας ενώ παρέχεται αποζημίωση όταν το μέλος ενέχει ευθύνη όσον αφορά απώλεια ή ζημιά σε προσωπικά αντικείμενα του ναυτικού ενώ υπηρετεί στο εισαχθέν πλοίο. Επίσης παρέχεται κάλυψη στο μέλος ενώ ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος ή κατά την διάρκεια μετακίνησης του για να συναντήσει ή να αφήσει το πλοίο.

Υπεράριθμοι (επιπλέον άτομα)

Σύμφωνα με τους κανόνες των clubs οι ευθύνες του πλοιοκτήτη όσον αφορά τους υπεράριθμους είναι παρόμοιες με εκείνες που σχετίζονται με τους ναυτικούς. Δηλαδή οι υπεράριθμοι εισαχθέντος πλοίου θεωρούνται από τα clubs σαν να είναι μέλη του πληρώματος και οι ευθύνες του μέλους όσον αφορά αυτούς είναι σαν να είναι μέλη του πληρώματος.

Επιβάτες

Προκειμένου τα clubs να παρέχουν κάλυψη στο μέλος, είναι βασικό το συμβόλαιο επιβάτη (εισιτήριο) να έχει την προηγούμενη έγγραφη έγκριση των Διαχειριστών.

Οι νόμοι που σχετίζονται με την μεταφορά επιβατών διαφέρουν από χώρα σε χώρα αλλά ένας μεγάλος αριθμός χωρών έχει επικυρώσει την Συνθήκη των Αθηνών (1974)²⁵ που θέτει τις ευθύνες του μεταφορέα όσον αφορά τους επιβάτες.

Τα clubs παρέχουν κάλυψη για ευθύνες που προκύπτουν από θάνατο, προσωπικό τραυματισμό, ασθένεια άλλου προσώπου εκτός από ναυτικούς, υπεράριθμους ή επιβάτες (λ.χ. εργάτες του λιμανιού). Όταν συμβεί σύγκρουση η οποία έχει ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό πληρώματος άλλου πλοίου, τότε το μέλος καλύπτεται από τους κανονισμούς περί «Ευθυνών που προκύπτουν από μια σύγκρουση».

Λαθρεπιβάτες

Παρέχεται κάλυψη στο μέλος όταν προκύπτουν έξοδα εξαιτίας της ύπαρξης λαθρεπιβάτη επί του πλοίου. Τα συνήθη σχετικά έξοδα είναι αυτά του επαναπατρισμού και της συντήρησης. Επισημαίνεται όμως ότι το μέλος καλύπτεται από τα clubs μόνο όταν έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την φύλαξη του πλοίου από λαθρεπιβάτες.

Διάσωση ζωής

Ο κανόνας για την διάσωση ζωής παρέχει κάλυψη P&I για ανταμοιβή διάσωσης που οφείλεται σε τρίτο όταν σώζει την ζωή οποιουδήποτε ατόμου από εισαχθέν πλοίο, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει τέτοια κάλυψη και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο του σκάφους.

Αν το σκάφος και το φορτίο είναι ασφαλισμένα τότε οι ασφαλιστές αυτών μπορεί να είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή της ανταμοιβής της διάσωσης. Αν ισχύει αυτό τότε ο κανόνας αυτός δεν έχει εφαρμογή αλλά στην περίπτωση

²⁵ www.maritimelawyers.gr :Η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών για την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, που υπογράφηκε στις 13.12.1974 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1922/1991, εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή θαλάσσια μεταφορά, όπως η έννοιά της ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 9 και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1.

που στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν περιλαμβάνεται η διάσωση ζωής, τότε ισχύει η P&I κάλυψη για διάσωση ζωής.

Εισφορές των Μελών

Γενικά

Δεδομένης της αβεβαιότητας απαιτήσεων που μπορεί να προκύψουν σε μια ασφαλιστική περίοδο, η διαχείριση του club καλείται στην αρχή της χρονιάς να εκτιμήσει το εισόδημα από εισφορές που απαιτεί ο όμιλος ως σύνολο και από κάθε μέλος χωριστά²⁶.

Το club επιχειρεί να επιβεβαιώσει όσο το δυνατόν καλύτερα ότι ο σχεδιασμός του λαμβάνει πλήρως υπόψιν τις πιο πρόσφατες τάσεις απαιτήσεων, αλλά όπως και στις περισσότερες μορφές ασφαλιστικής κάλυψης, έτσι και στην P&I ασφάλιση, για κάποια αιτήματα χρειάζονται πολλά χρόνια για να επέλθει διακανονισμός. Εξαιτίας αυτών, το club εξετάζει τα γνωστά επίπεδα αιτημάτων που πληρώθηκαν ή οφείλονται τα τελευταία χρόνια και στην συνέχεια υπολογίζουν έναν παράγοντα, λαμβάνοντας υπόψιν πιθανές αυξήσεις απαιτήσεων. Ο παράγοντας αυτός είναι γνωστός και ως I.B.N.R. παράγων (Incurred but not reported), που σημαίνει υφιστάμενα αλλά όχι αναφερθέντα αιτήματα.

Για τον προσδιορισμό του συνολικού εισοδήματος από εισφορές, λαμβάνεται υπόψιν ότι οι πληρωμές των απαιτήσεων δεν είναι ταυτόχρονες, όπως επίσης υπολογίζονται και το κόστος διοίκησης αλλά και τα ασφάλιστρα επανασφάλισης. Το κόστος επανασφάλισης έχει αυξηθεί απότομα τα τελευταία χρόνια, εν μέρει ως αποτέλεσμα του ατυχήματος του «Eckon Valdez»²⁷.

Μετά τον συνυπολογισμό των προαναφερθέντων παραγόντων, οι Διαχειριστές μπορεί να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τα μεμονωμένα αποτελέσματα του καθενός.

²⁶ Πετροπουλέας Α. Γεώργιος, «P&I Club Ασφάλιση – Ασφάλιση F.D. & D.», Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη 1997

²⁷ Το πασίγνωστο ατύχημα του 'Eckon Valdez' (1989) στις ακτές τις Αλάσκας, όπου χύθηκαν 36.000 τόνοι πετρελαιοειδών, είχε ως αποτέλεσμα τη θέσπιση της διεθνούς Σύμβασης για θέματα Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης, Αντιμετώπισης και Συνεργασίας (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation -OPRC 90) το Νοέμβριο του 1990, ενώ οι Η.Π.Α. θέσπισαν ένα πρωτοποριακό νόμο (Oil Pollution Act -OPA 90) που απαγορεύει στα δεξαμενόπλοια που δεν φέρουν διπλό τοίχωμα (double Hull / double Bottom) να προσεγγίζουν βορειο-Αμερικάνικα λιμάνια και καθιερώνει την Απεριορίστη Ευθύνη και την οικονομική αποζημίωση των πληγέντων. Άλλες Συμβάσεις και εργαλεία του

Σε γενικές γραμμές, η φροντίδα για την συλλογή των εισφορών και η φρόνιση για την Συχνότητα Δείγματος και το μέγεθος των εισφορών εξαρτάται από την επιτροπή των directors του club²⁸.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί ότι ένας ναυλωτής δεν μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα μέτοχος στην ναυτιλιακή βιομηχανία και γι' αυτό δεν γίνεται κανονικό μέλος του club σε πλήρη αμοιβαία βάση²⁹. Ο ναυλωτής πληρώνει κανονικά ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο, συνήθως σε ένα ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο απ' ότι η ισοδύναμη εκτιμηθείσα ολική εισφορά και δεν καρπώνεται το προνόμιο της απεριόριστης κάλυψης. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις στις οποίες ναυλωτές μεγάλης φερεγγυότητας μπορούν να συμμετέχουν βάσει της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς αλλά και πάλι με περιορισμένη κάλυψη.

Η ιστορική προέλευση της αμοιβαιότητας στην καταβολή ασφαλίστων

Τα περισσότερα P&I Clubs σχηματίστηκαν σε μια περίοδο κατά την οποία τα μέλη τους δραστηριοποιούνταν σε εφάμιλλες αγορές, με παρεμφερή πλοία και ήταν εκτεθειμένοι σε κινδύνους που δεν κάλυπτε η παραδοσιακή ασφαλιστική αγορά. Ως αποτέλεσμα, καθώς όλα τα μέλη χρειάζονταν κάλυψη για κοινούς κινδύνους, κρίθηκε αναγκαίο όλα τα μέλη να καταβάλλουν εισφορές υπολογισμένες με το ίδιο ποσοστό και βάσει βέβαια της χωρητικότητας που διέθεταν για ασφάλιση. Έτσι λοιπόν, στα πλαίσια της κοινής αντιμετώπισης των κινδύνων, οι πλοιοκτήτες ένωσαν τις δυνάμεις τους με κοινό βασικό σκοπό την προστασία τους.

Ωστόσο, αυτό το σύστημα λειτουργούσε ανασταλτικά εις βάρος των πλοιοκτητών που διέθεταν αξιόπλοα πλοία έναντι εκείνων που ασφάλιζαν υποδιαίστερα σε ποιότητα πλοία. Με την πάροδο του χρόνου, ολοένα και περισσότεροι αλλοδαποί πλοιοκτήτες εισέρχονταν στα clubs με αποτέλεσμα να υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση στους ασφαλιζόμενους στόλους. Ως εκ τούτου, κρίθηκε σκόπιμη η αναθεώρηση στον υπολογισμό των ασφαλίστων για να εξασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή του ρίσκου μεταξύ των μελών. Το 1950 η εν λόγω μέθοδος άλλαξε και εφαρμόστηκε η επιβολή ποσοστού προσαύξησης ή έκπτωσης αντί της βάσης υπολογισμού της ολικής χωρητικότητας του πλοίου. Αυτό βέβαια στην συνέχεια επέφερε αποδοκίμασιες από την πλευρά των πλοιοκτητών καθώς ήταν δεδομένη η πολυπλοκότητα του συστήματός λόγω των διαφορετικών τύπων πλοίων που ασφάλιζαν οι πλοιοκτήτες.

Στην συνέχεια, το σύστημα που επικράτησε ήταν αυτό της «συμβάλλουσας χωρητικότητας» το οποίο και σταδιακά απορρίφθηκε με την εφαρμογή του συστήματος premium rating.

²⁸ Gray v. Pearson (1870), L.R. 5 C.P. 568

²⁹ Πετροπουλέας Α. Γεώργιος, «P&I Club Ασφάλιση – Ασφάλιση F.D. & D.», Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη 1997

Κατηγορίες εισφορών

Μόλις το αναγκαίο επίπεδο καθοριστεί, τα μέλη θα ειδοποιηθούν για το ποσό των εισφορών που πρέπει να καταβάλλουν. Αυτό είναι ένα επίπεδο κατά προσέγγιση και είναι γνωστό ως «εκτιμηθείσα ολική εισφορά» (Estimated Σύνολο Call).

Οι εισφορές που καταβάλλονται από τα μέλη διακρίνονται ως ακολούθως:

- Προκαταβολική ή πρωταρχική εισφορά (advance or initial call)

Οι περισσότεροι όμιλοι συλλέγουν το 70% της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς στην έναρξη της ασφαλιστικής περιόδου που τα μέλη συνήθως καταβάλλουν σε δόσεις κατά την διάρκεια των 12 μηνών του ασφαλιστικού έτους

- Επιπρόσθετη εισφορά ή εισφορά κλεισίματος (Supplementary call or closing call)

Ανάλογα με τα αποτελέσματα του Ομίλου, ενδέχεται να ζητηθεί επιπρόσθετη εισφορά από τα μέλη προκειμένου να καλυφθούν οι επιπλέον απαιτήσεις που δεν είχαν προβλεφθεί.

- Εισφορές ανανέωσης (renewal calls)

Πρόκειται για τις εισφορές που πρέπει να καταβάλλονται στο τέλος κάθε ασφαλιστικής χρονιάς για την ανανέωση της ασφαλιστικής σύμβασης. Το ύψος τους καθορίζεται με βάση το αρχικό ασφάλιστρο, τις λεγόμενες προβλέψεις και των στατιστικών μεγεθών του παρελθόντος.

- Εισφορές απαλλαγής

Πρόκειται για είδος επασφαλίστρου που επιβάλλει το club στα μέλη που αποχωρούν και διακόπτουν την ασφαλιστική σύμβαση

- Laid up εισφορές

Αφορά την εισφορά που επιστρέφεται σε αναλογική βάση στις περιπτώσεις που το πλοίο παροπλίζεται ή σταματά την εκτέλεση πλόων λόγω επισκευής σε ασφαλές λιμάνι.

Η μη καταβολή εισφορών

Η καταβολή εισφορών είναι καταλυτική για την βιωσιμότητα και την εκπλήρωση των σκοπών των P&I Clubs και γι' αυτό τον λόγο η μη καταβολή αυτών επιφέρει σημαντικές κυρώσεις για τα μέλη³⁰:

³⁰ Hazelwood J. Steven, "P&I CLUBS LAW AND PRACTICE", LLP, third edition, 2000, σελ 127

- *Άρση της ασφαλιστικής κάλυψης*

Η κύρωση αυτή είναι και η πλέον σημαντική για τα μέλη γιατί όχι μόνο παύει να υφίσταται η ασφαλιστική κάλυψη από το πέρασμα της σχετικής προθεσμίας καταβολής των οφειλών αλλά δεν υπάρχει κάλυψη και για απαιτήσεις που ενδέχεται να είχε εγείρει το μέλος προγενέστερα. Η καταβολή ασφαλιστρών συμπεριλαμβάνεται στους Κανονισμούς του club και επισημαίνεται ότι στην περίπτωση εισαχθέντος στόλου στο club, εάν διαπιστωθεί προβληματική είσπραξη εισφορών για ένα πλοίο, η παύση της κάλυψης αφορά ολόκληρο τον στόλο. Βέβαια η εν λόγω «όλα ή τίποτα» στάση από την πλευρά των clubs δεν εφαρμόζεται σε όλα τα clubs αλλά μπορεί και να μην ισχύει η άρση της κάλυψης για ολόκληρο τον στόλο.

- *Αναδρομική ακύρωση της ασφαλιστικής κάλυψης*

Σε αυτή την περίπτωση, η ακύρωση της ασφαλιστικής κάλυψης ενεργεί και για τις απαιτήσεις που εγέρθηκαν και σε χρόνο προγενέστερο της υπερημερίας του μέλους.

- *Υποχρέωση καταβολής τόκου*

Κάποια από τα παλιά hull clubs επέβαλλαν πρόστιμα σε μέλη που δεν τηρούσαν την υποχρέωση τους να καταβάλουν τις εισφορές τους³¹. Αν και τα μοντέρνα P&I Clubs δεν χρησιμοποιούν τέτοιες πρακτικές, ωστόσο, παρέχεται η εξουσία στην επιτροπή των directors να επιβάλλουν τόκους επί των ποσών των εισφορών που ισοδυναμούν συνήθως στο 20%.

- *Δυσκολίες στην μετεγγραφή μέλους σε άλλο P&I Club*

Είναι γεγονός πως ένα μέλος που παρουσιάζει προβλήματα καταβολής των εισφορών του δεν μπορεί εύκολα να έχει ασφαλιστική κάλυψη από άλλο club. Αν και δεν υπάρχει σχετική συνεννόηση μεταξύ των clubs, όταν ένα μέλος υποβάλλει αίτηση για εγγραφή σε άλλο club, θα του ζητηθεί το αρχείο των προγενέστερων απαιτήσεων καθώς και το αρχείο των εισφορών του στο προηγούμενο club. Είναι προφανές ότι εάν διαπιστωθεί αδυναμία καταβολής των εισφορών, το πιθανότερο είναι να απορριφθεί η αίτηση του.

- *Διαδικασία εναντίων του εισηγμένου πλοίου*

Σε πολλά συμβόλαια αμοιβαίας ασφάλισης παρατηρείται η σύνδεση δικαιώματος εμπράγματης ασφάλειας επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ως αποτέλεσμα η μη καταβολή ασφαλιστρών μπορεί να έχει ως επακόλουθο και την σύλληψη του πλοίου. Βέβαια στην Μεγ. Βρετανία, βάσει του αγγλικού νόμου, τα clubs δεν προχωρούν σε συλλήψεις πλοίων. Ναι μεν, ορίζουν ως εμπράγματη ασφάλεια το πλοίο αλλά αυτό δεν τους δίνει το δικαίωμα να στραφούν στην λύση της σύλληψης του πλοίου.

- *Συμψηφισμός οφειλών*

³¹ Bromley v. Williams (1863) 32 Beav. 177

Σύμφωνα με τους κανονισμούς των clubs δεν υπάρχει η δυνατότητα συμψηφισμού των ασφαλιστρων με άλλα ποσά. Αυτό ενδέχεται να γίνει υπό την διακριτική ευχέρεια του club, βάσει των κανονισμών του που δίνει την δυνατότητα στα clubs να προχωρούν σε συμψηφισμούς ποσών – απαιτήσεων και ασφαλιστρων. Αν για παράδειγμα ένας πλοιοκτήτης έχει ασφαλίσει δύο πλοία του στο club και αναφορικά με το ένα πλοίο έχει ασκήσει δικαίωμα απαίτησης ενώ για το άλλο οφείλει το ασφάλιστρο, είναι δυνατός ο συμψηφισμός των ποσών βάσει της διακριτικής ευχέρειας του club.

Επιστροφή των εισφορών

Στην ενότητα 84 της Marine Insurance Act 1906, αναφορικά με τα παραδοσιακά ασφαλιστικά συμβόλαια, όταν ο κίνδυνος δεν έχει επέλθει τότε είναι εφικτή η επιστροφή του ασφαλιστρου. Ωστόσο, στην P&I ασφάλιση υπάρχει η εξαίρεση του ανωτέρου κανόνα καθώς στα P&I Clubs υπάρχει η ιδιαιτερότητα του διπτού ρόλου των μελών – ασφαλιστές και ασφαλιζόμενοι ταυτόχρονα - . Περαιτέρω, τα πληρωτέα ασφάλιστρα εκφράζουν από την μία πλευρά την ασφαλιστική του κάλυψη και απο την άλλη πλευρά την συμμετοχή του ως ασφαλιστής.

Παρ' όλα αυτά μερικά clubs προβαίνουν σε επιστροφή ασφαλιστρων κατά την απομάκρυνση μέλους από το club. Αυτό συνίσταται από τους κανονισμούς του club και επιστρέφεται το ποσό στην περίπτωση πριν την λήξη της ασφαλιστικής περιόδου ή ακόμα σε περίπτωση ολικής απώλειας του πλοίου.

Επιστροφή ασφαλιστρων για τα laid ups πλοία ή για τα πλοία υπό επισκευή

Είναι σαφές ότι από την στιγμή που ένα πλοίο παροπλίζεται, δεν υπάρχει πλέον και κίνδυνος συνδεδεμένος με αυτό. Αυτό συμβαίνει επίσης και όταν το πλοίο βρίσκεται υπό επισκευή.

Τα περισσότερα clubs προβαίνουν στην επιστροφή των προκαταβολικών ασφαλιστρων όταν η παρόπλιση ή οι επισκευές έχουν μια συγκεκριμένη χρονική διάρκεια, συνήθως 30 ημέρες, υπό τον όρο όμως ότι δεν υπάρχει φορτίο στο πλοίο όσο αυτό είναι παροπλισμένο ή επισκευάζεται.

Υπάρχουν δύο περιπτώσεις παροπλισμού:

- Παροπλισμός για μικρό χρονικό διάστημα όπου υπάρχει φορτίο και πλήρωμα στο πλοίο
- Παροπλισμός για μεγάλο χρονικό διάστημα όπου δεν υπάρχει ούτε φορτίο ούτε πλήρωμα στο πλοίο

Στην πρώτη περίπτωση, υπάρχει δυνατότητα επιστροφής έως και 50% επί του ποσού ασφαλιστρων και στην δεύτερη η επιστροφή μπορεί να φτάσει και σε ποσοστό έως 95%.

Επισημαίνεται ότι βάσει των κανονισμών των clubs, η επιστροφή ασφαλιστρων για τις εν λόγω περιπτώσεις είναι εφικτή με την προϋπόθεση

όμως να έχει προηγηθεί η έγγραφη ενημέρωση του μέλους σε χρονικό διάστημα των 6 μηνών και αυτό γιατί το club οφείλει να προβεί σε επιθεώρηση του πλοίου πριν επιστρέψει τα ασφάλιστρα.

Ασφάλιστρα και underwriters

Σε γενικές γραμμές το ζήτημα του underwriting είναι σαφώς ένα ζήτημα πολυπλοκότητας και ειδικά στις περιπτώσεις των P&I ασφαλισμένων κινδύνων, το στοιχείο της πολυπλοκότητας γίνεται ολοένα και περισσότερο πολύπλοκο εν συγκρίσει με την ασφάλιση φορτίων και τις συνήθεις hull ασφαλίσσεις.

Παρ' όλα αυτά, οι P&I underwriters έχουν ειδικευτεί πλέον στην πρόβλεψη γεγονότων αλλά και στην αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων, γεγονός που φαίνεται ότι πολλά P&I Clubs καλύπτουν κινδύνους που προκύπτουν από λ.χ. απεργίες, κάλυψη ναύλου, υπερημεριών και υπεράσπισης (F.D. & D.) κτλ.

Οι συνεταιρισμοί έχουν περιοριστεί κυρίως στην κάλυψη των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών και η ασφάλιση διαρκεί ένα έτος, με έναρξη την 20^η Φεβρουαρίου.

Είναι γεγονός πως η παραδοσιακή ασφαλιστική αγορά λειτουργεί υπό καθεστώς καταβολής μιας και εξ' ολοκλήρου εισφοράς («once and for all premiums»), πράγμα που αντιτίθεται στην ιδεολογία των P&I Clubs³². Πρόσφατη δημοσιευμένη έρευνα δείχνει ότι η ιδεολογία αυτή είναι λάθος καθώς στην ναυτιλία οι εισφορές αυτές υπολειπούνται ακόμη και σε εξάμηνο εύρος ελέγχου εισροών. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι υπάρχει μια αρνητική διαφορά μεταξύ μακροπρόθεσμων IPO³³ επιστροφών και αρχικού εύρους τιμών. Μια πιθανή ερμηνεία αυτού του αποτελέσματος είναι ότι η τιμή προσφοράς καθορίζεται από τους εκδότες και τους ασφαλιστές και δεν είναι υποτιμημένη καθώς αντανακλά στην τιμή της υποκείμενης θεμελιώδης αξίας της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το φαινόμενο αυτό δημιουργεί αρκετές δυσκολίες ανάπτυξης κάποιου συμμετρικού συμπεράσματος καθώς η αύξηση στο ποσοστό ανασφάλισης για τον προϋπολογισμό του επόμενου έτους φαίνεται να διαχωρίζεται σε αρκετές κατηγορίες βάση της κυκλικής φύσης της ναυτιλιακής επιχείρησης.

³² C. Hill, B. Robertson, S. Hazelwood, “Introduction to P&I”, LLP, 1996, σελ. 30

³³ Global shipping IPOs performance, Andreas Merikas, Dimitrios Gounopoulos & Christos Nounis MARIT.POL.MGMT. DEC2009 vol36, NO6,481-505

HSBC Insurance Brokers P&I Report 2010

	American Club	Britannia	Gard	Japan Club	London Club	North of England	Shipowners' Club	Skuld	Standard (Earmark)	Steamship Mutual	Swedish	UK Club	West of England
1989	100	95	103	104.4	191.7	160	92	115	200	100	212	136.7	204
1990	122.2	100	170.8	100	165.4	140	100	191.7	200	187.5	272	178.6	182.6
1991	127.8	76.9	123.1	84.6	142.3	125.9	96	116.7	152	140	160	121.4	163.3
1992	100	64.3	88.5	7.4	100	100	90	100	100	100	100	89.5	100
1993	105.6	67.9	92.9	80.3	100	100	80	100	100	100	100	92.5	100
1994	100	67.9	96.4	80.3	92.9	100	80	100	100	100	100	100	100
1995	107.3	72	88.5	100	92.9	100	80	100	88	100	100	92.5	100
1996	107.2	74	76.9	91.7	100	100	80	100	80	100	100	89.5	100
1997	100	80	76.9	91.7	92.9	100	80	100	80	100	100	89.5	100
1998	100	88	76.9	80.3	85.7	100	80	108.2	80	100	30	32.9	100
1999	116	92	92	96.8	100	100	80	120.8	88	14.3	130	32.9	100
2000	112	100	103	100	100	100	80	117.5	160	110	130	130	100
2001	128	100	103	91.7	100	100	80	100	100	140	130	130	100
2002	121.4	100	103	100	100	100	80	100	100	100	130	130	100
2003	130	100	80	84.6	100	100	80	100	100	100	130	130	100
2004	100	92.9	103	100	100	100	80	100	100	100	130	130	112.5
2005	120	92.9	96	100	100	100	80	100	100	100	130	130	112.5
2006	135	100	96	123	135	100	100	100	100	100	135	130	129.2
2007	130	100	100	100	135	100	100	100	100	100	135	135	129.2
2008	125	100	100	100	125	100	100	100	100	100	100	130	137.6
2009	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
20 year average (1989-2008)	117.38	88.24	91.74	94.44	112.94	106.30	85.40	112.50	107.40	100.59	120.20	108.95	119.04
20 year marking (1989-2008)	11	2	4	3	10	5	1	9	6	8	13	7	2
10 year average (1999-2008)	127.74	97.78	96.40	99.51	109.50	100.00	95.00	105.53	98.80	108.43	107.00	105.39	112.09
10 year marking (1999-2008)	13	3	2	5	11	6	1	8	4	0	9	7	2

The table above shows the total cal charged each year by each club as a percentage of the original estimated total cal as at 23 September 2009. Shaded areas indicate closed years.

Ετήσιες Μεταβολές Ποσοστού Αντασφάλισης του International Group των P&I Club κατά κατηγορία πλοίου

US cents per GT	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10
Dirty tankers	48.59	67.23	63.99	63.85	67.99	67.97	73.00	80.79
Other tankers	23.64	33.24	31.28	30.41	32.01	31.87	34.98	36.67
Dry Cargo	19.84	28.57	27.52	26.77	28.51	28.37	31.96	36.95
Passenger	37.82	68.41	73.29	74.76	80.06	137.14	149.85	160.26

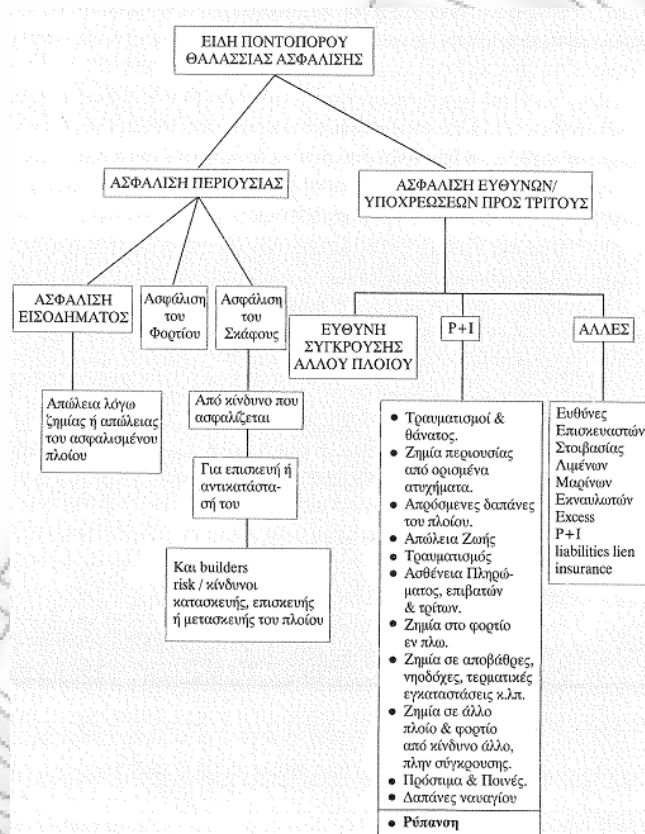
34

³⁴ Πηγή HSBC Leaflet Annual Report of P&I Clubs 2008& 2010

ISM Code και P&I Clubs

Είναι γεγονός πως ο ISM Code υιοθέτησε σχεδόν όμοια πολιτική με εκείνη των P&I Clubs, δηλαδή οι στόχοι τους συμπίπτουν σε ένα βαθμό. Αυτό ισχυροποιείται και από το γεγονός ότι για να γίνει ένας πλοιοκτήτης μέλος σε club απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μην εκτελεί ταξίδια αδικαιολόγητα, επικίνδυνα, ανασφαλής και απρονόητα.

Όπως αναφέρει και ο Λόρδος Donaldson³⁵, τα P&I Clubs έχουν την καλύτερη ευκαιρία να επηρεάζουν τα ναυτιλιακά πρότυπα. Είναι γεγονός πως τα clubs οριοθετούν την συμμόρφωση των μελών στον ISM Code και έτσι είναι προς το συμφέρον των μελών να εφαρμόζουν τον Κώδικα, αφενός για την μείωση των απαιτήσεων και αφετέρου για την μείωση των ασφαλιστρών που καταβάλλουν στα clubs.



36

Διάκριση Ασφαλιστέων Κινδύνων Ποντοπόρου Πλοίου

³⁵ Safer Seas, Cleaner Seas: Report of Lord Donaldson Inquiry into the prevention of pollution from Merchant Shipping

³⁶ Πηγή: Εμπνευσμένο από Flitner & Brunk, 1992

Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τον κλάδο Ασφαλίσεων

Solvency

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με το πρόγραμμα - πλαίσιο Solvency II προωθεί μια ριζική αναθεώρηση του καθεστώτος κεφαλαιακής επάρκειας για τον ευρωπαϊκό κλάδο των ασφαλίσεων. Στόχος της είναι να καθιερώσει ένα αναθεωρημένο σύνολο σε όλη την ΕΕ για τις κεφαλαιακές απαιτήσεις και τα πρότυπα διαχείρισης κινδύνου, που θα αντικαταστήσει τις σημερινές απαιτήσεις φερεγγυότητας.

Το Solvency II είναι το δεύτερο κατά σειρά πρόγραμμα της ΕΕ στον τομέα των ασφαλίσεων. Το πρόγραμμα Solvency I το οποίο αναπτύχθηκε περί το 1970 είχε ως στόχο την ανάπτυξη εξελιγμένων συστημάτων διαχείρισης κινδύνου.

Το Solvency II με τη σειρά του εισάγει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση του επιχειρηματικού κινδύνου για τον καθορισμό των απαιτούμενων επιπέδων κεφαλαίων εκτελώντας διαδικασίες αναγνώρισης, Μέτρηση Συχνότητας και διαχείρισης των επιπέδων του επιχειρηματικού κινδύνου.

Πρόκειται για μια ενημερωμένη δέσμη ρυθμιστικών απαιτήσεων για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι προγραμματισμένο να τεθεί σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του 2012.³⁷

Ο σκοπός της νομοθετικής αυτής ρύθμισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ασφάλισης είναι να διευκολυνθεί η ανάπτυξη μιας ενιαίας αγοράς ασφαλιστικών υπηρεσιών στην Ευρώπη, ενώ την ίδια στιγμή να εξασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο προστασίας των καταναλωτών.

Μια τρίτη γενιά ασφαλιστικών οδηγιών έρχεται να καθιερώσει ένα "Ευρωπαϊκό διαβατήριο" (ενιαία άδεια) για τους ασφαλιστές με βάση την έννοια της ελάχιστης εναρμόνισης και της αμοιβαίας αναγνώρισης. Πολλά κράτη μέλη κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι τρέχουσες ελάχιστες απαιτήσεις της ΕΕ δεν επαρκούν και έχουν εφαρμόσει τις δικές τους απαιτήσεις, οδηγώντας έτσι σε μια κατάσταση όπου υπάρχει ένα χάσμα ρυθμιστικών απαιτήσεων σε ολόκληρη την ΕΕ. Το γεγονός αυτό παρεμποδίζει τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Το Solvency II, εκτός από το ότι θα εισαγάγει μια ολιστική προσέγγιση στη διαχείριση των κινδύνων η οποία θα βασίζεται σε τρεις συμπληρωματικούς πυλώνες, θα ακολουθήσει επίσης βασικές αρχές οι οποίες θα συντελέσουν i) στην έγκαιρη αξιολόγηση των πραγματικών κινδύνων και στη δημιουργία προφίλ κινδύνου των εταιριών από τις εποπτικές αρχές, γεγονός που θα συντελέσει στη δημιουργία των σωστών κεφαλαιακών απαιτήσεων ii) στην έγκαιρη εποπτική παρέμβαση η οποία θα μπορεί να επέλθει πριν από μια κρίσιμη κατάσταση χάρη των αποτρεπτικών μηχανισμών.

³⁷ <http://www.fsa.gov.uk/pages/About/What/International/solvency/index.shtml>

Ενώ η οδηγία Solvency I είχε ως στόχο την αναθεώρηση και την επικαιροποίηση του ισχύοντος καθεστώτος της ΕΕ στον ασφαλιστικό κλάδο, το Solvency II έχει ένα πολύ ευρύτερο πεδίο εφαρμογής.

Ενώ το Solvency I βασίζεται κυρίως σε ποσοτικές απαιτήσεις κεφαλαίων, η νέα προσέγγιση της εποπτείας θα βασίζεται σε τρεις πυλώνες οι οποίοι θα αλληλεπιδρούν. Ο πυλώνας I, θα καθορίζει τους χρηματοοικονομικούς πόρους τους οποίους χρειάζεται η εταιρία προκειμένου να έχει τα επιθυμητά επίπεδα φερεγγυότητας. Ο πυλώνας II, θα καθορίζει τις ποιοτικές απαιτήσεις και θα παρέχει μεγαλύτερα προνόμια παρέμβασης στις εποπτικές αρχές. Τέλος, ο πυλώνας III, θα καθορίζει τις απαιτήσεις δημοσίευσης /διαφάνειας, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα ελέγχου στην εποπτεία αναφορικά με την ασφαλιστική αγορά αλλά και με την προστασία των καταναλωτών.

Η απαίτηση κεφαλαίου φερεγγυότητας μπορεί να έχει τους ακόλουθους σκοπούς:

- τη μείωση του κινδύνου ένας ότι ο ασφαλιστής να μην είναι σε θέση να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της αγοράς
- την μείωση των απωλειών που δύναται να έχουν συμβαλλόμενοι σε περίπτωση που μια επιχείρηση δεν είναι σε θέση να ικανοποιήσει όλες οι απαιτήσεις πλήρως
- να παρέχει έγκαιρα ειδοποίηση στις εποπτικές αρχές ώστε να μπορούν να παρέμβουν άμεσα εάν το κεφάλαιο μειωθεί κάτω από το απαιτούμενο επίπεδο και
- να ομαλοποιηθεί η εμπιστοσύνη και να είναι πιο βέβαια η οικονομική σταθερότητα του ασφαλιστικού κλάδου

Το προτεινόμενο πλαίσιο Solvency II έχει τρεις κύριους τομείς (άξονες):

- *Τομέας 1* αποτελείται από τις ποσοτικές απαιτήσεις (για παράδειγμα, το ποσό του κεφαλαίου που ένας ασφαλιστής θα πρέπει να κατέχει)
- *Τομέας 2* ορίζει τις απαιτήσεις για τη διακυβέρνηση και τη διαχείριση του κινδύνου των ασφαλιστών, καθώς επίσης και για την αποτελεσματική εποπτεία των ασφαλιστικών εταιρειών
- *Τομέας 3* επικεντρώνεται στη διαύγεια και τη διαφάνεια των απαιτήσεων

ΕΒΔΟΜΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Εισαγωγή

Το κεφάλαιο 7 αποτελεί την έναρξη του τρίτου καθώς και του τέταρτου και τελευταίου μέρους αυτής της έρευνας. Συγκεκριμένα το κεφάλαιο χωρίζεται σε 2 μέρη: την ανάλυση του ερωτηματολογίου και την πρόταση για ένα Διεθνές Ελληνικό Νηολόγιο.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται τα στοιχεία από την έρευνα πεδίου αναφορικά με την ίδρυση ενός Διεθνούς/Δεύτερου Ελληνικού Νηολογίου. Η ίδρυση ενός Διεθνούς Ελληνικού Νηολογίου αφορά αλλά και επηρεάζει άμεσα τους έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές. Για το λόγο αυτό έπρεπε να βρεθεί μία αποτελεσματική μέθοδος συλλογής των απόψεων των ελλήνων πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Για τις ανάγκες της εν λόγω έρευνας επιλέχθηκε η μέθοδος των γραπτών ερωτηματολογίων ανάμεσα από μία σειρά άλλων μεθόδων. Η μεθοδολογία των ερωτηματολογίων αντιμετωπίστηκε στην εν λόγω έρευνα ως μία πολύ-επίπεδη (multi-stage) διαδικασία, πέντε επιπέδων, η οποία σχεδιάστηκε προσεκτικά προκειμένου να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Τα βήματα που ακολουθήθηκαν είναι τα εξής:

1. Ορισμός του(ων) στόχου(ων) της έρευνας
2. Καθορισμός του δείγματος
3. Σχεδιασμός και γράψιμο του ερωτηματολογίου
4. Συλλογή των στοιχείων και απαντήσεων των ερωτηματολογίων και
5. Επεξεργασία των απαντήσεων και αποτελεσμάτων.

Βάσει των ανωτέρω, το σχετικό ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με στόχο την αποτύπωση και ανάλυση των απόψεων ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος ελλήνων πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Υπό αυτό το πρίσμα, το δείγμα καθορίστηκε ως οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγγεγραμμένες στο ελληνικό ή στο ξένο P&I Club. Το ερωτηματολόγιο, σχεδιάστηκε έτσι ώστε τα πεδία ερωτήσεων να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων σε ότι αφορά τους λόγους που επιλέγεται το ελληνικό ή το ξένο P&I Club και στην καταγραφή των τρεχουσών συνθηκών του ελληνικού P&I Club (σχέδιο των ερωτηματολογίων βρίσκεται στο παράρτημα). Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο σε ανώτερα στελέχη 70 ναυτιλιακών εταιρειών καθώς κρίθηκε ότι αυτοί γνωρίζουν και αντιπροσωπεύουν την άποψη των πλοιοκτητών/εφοπλιστών. Από αυτές τις εταιρείες απάντησαν οι 30.

Στη συνέχεια και από την επεξεργασία ερωτηματολογίων διατυπώνεται μία πρόταση στόχο για το Ελληνικό P&I Club με παράλληλη αναφορά των απαραίτητων προϋποθέσεων για την επιτυχή λειτουργία του.

Ανάλυση Απαντήσεων Ερωτηματολογίου

Τα ερωτηματολόγια αποτελούνται από 5 ενότητες:

- A) Στοιχεία της εταιρείας
- B) Περιοχή δραστηριότητας των πλοίων της εταιρείας
- Γ) Επιλεγμένο P&I Club για τα πλοία της εταιρείας
- Δ) Λόγοι επιλογής P&I Club
- Ε) Στοιχεία ερωτώμενου και εταιρείας που αντιπροσωπεύει

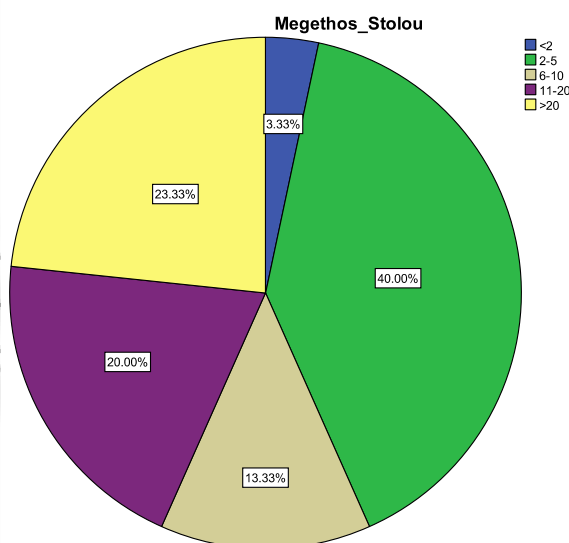
Ανάλυση 1^{ης} ενότητας ερωτηματολογίου

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, το δείγμα αποτελείται από 30 ναυτιλιακές εταιρείες εκ των οποίων:

- 1 έχουν στην κατοχή τους μέχρι 2 πλοία
- 12 έχουν στην κατοχή τους 2-5 πλοία
- 4 έχουν στην κατοχή τους 6-10 πλοία
- 6 έχουν στην κατοχή τους 11-20 πλοία
- Και 7 έχουν στην κατοχή τους περισσότερα από 20 πλοία.

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
<2	1	3.2
2-5	12	38.7
6-10	4	12.9
11-20	6	19.4
>20	7	22.6
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.1 : Κατανομή εταιρειών με βάση τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται

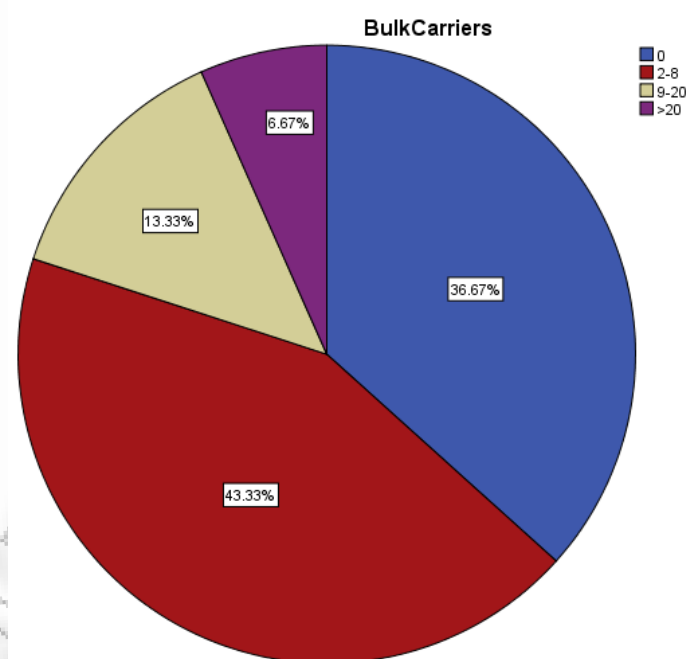


Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Από τις εταιρείες του δείγματος, μία έχει λιγότερο από 2 πλοία (ποσοστό 3,33%), 12 εταιρείες έχουν από 2-5 πλοία (ποσοστό 40,00%), 4 εταιρείες έχουν από 6-10 πλοία (ποσοστό 13,33%), 6 εταιρείες έχουν από 11-20 πλοία (ποσοστό 20,00 %) και 7 εταιρείες έχουν περισσότερα από 20 πλοία στην ιδιοκτησία τους (ποσοστό 23,33%). Από την ανάλυση του ερωτηματολογίου παρατηρήθηκε ότι 13 εταιρείες με μέγεθος στόλου 2-8 έχουν πλοία τύπου Bulk Carriers σε ποσοστό 43,33%, 4 εταιρείες με μέγεθος στόλου 9-20 και 2 εταιρείες με μέγεθος στόλου μεγαλύτερο των 20 πλοίων.

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
0	11	35.5
2-8	13	41.9
9-20	4	12.9
>20	2	6.5
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.2 : Κατανομή εταιρειών με βάση τον τύπο Bulk Carriers πλοίων που διαχειρίζονται

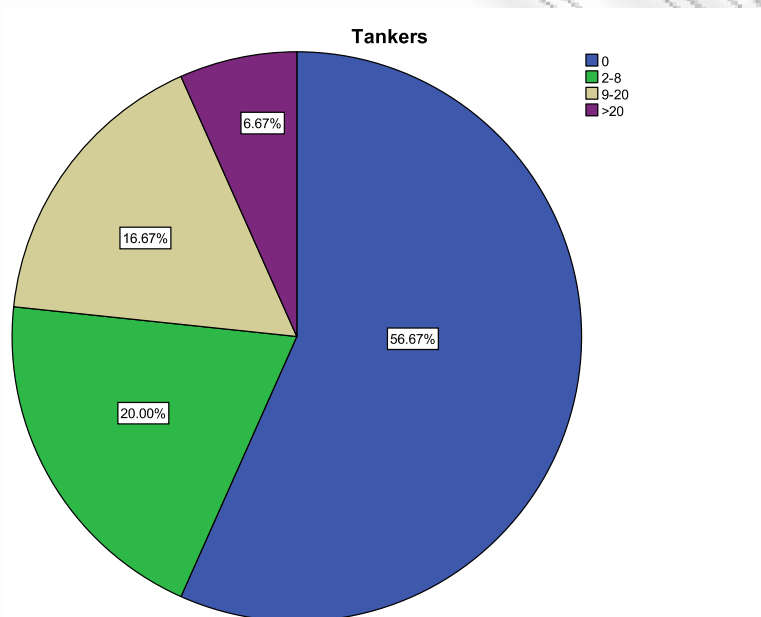


Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Όσον αφορά πλοία τύπου Tankers παρατηρήθηκε ότι 6 εταιρείες με μέγεθος στόλου 2-8 και 5 με μέγεθος στόλου 9-20 έχουν περίπου ίδιο ποσοστό εμφάνισης στο δείγμα ενώ μόλις 2 εταιρείες με μέγεθος στόλου μεγαλύτερο των 20 πλοίων έχουν πλοία τύπου tankers.

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
0	17	54.8
2-8	6	19.4
9-20	5	16.1
>20	2	6.5
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.3 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με το πόσα Tankers διαχειρίζονται

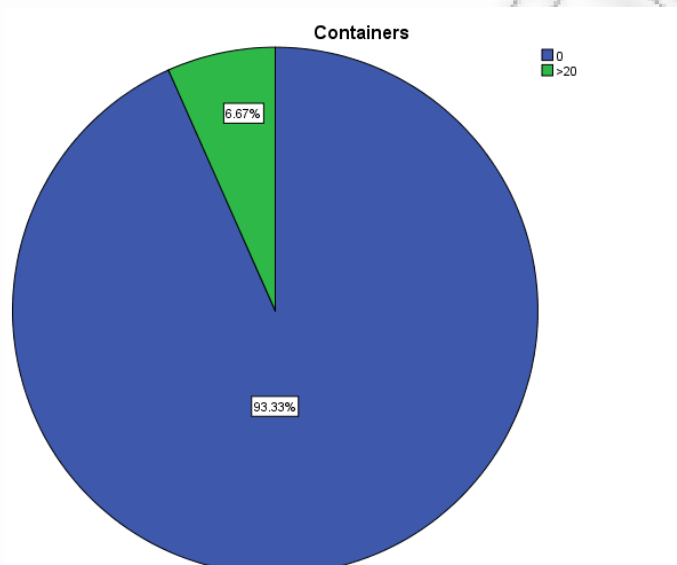


Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Από την ανάλυση των συχνοτήτων εμφάνισης του ερωτηματολογίου προκύπτει ότι 2 εταιρείες με μέγεθος στόλου μεγαλύτερο των 20 πλοίων έχουν πλοία τύπου Containers.

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
0	28	90.3
>20	2	6.5
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.4 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με το πόσα Containers διαχειρίζονται



Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Στα πλοία τύπου LPG_LNG και Product & Chemical Tankers δεν παρατηρήθηκε κάποιο αξιόλογο στατιστικό δεδομένο σύμφωνα με τους επόμενους στατιστικούς πίνακες.

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
0	27	87.1
2-8	1	3.2
9-20	1	3.2
>20	1	3.2
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - 7.5 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με το πόσα LPG_LNG 's διαχειρίζονται και Product_Chemical_Tankers 's

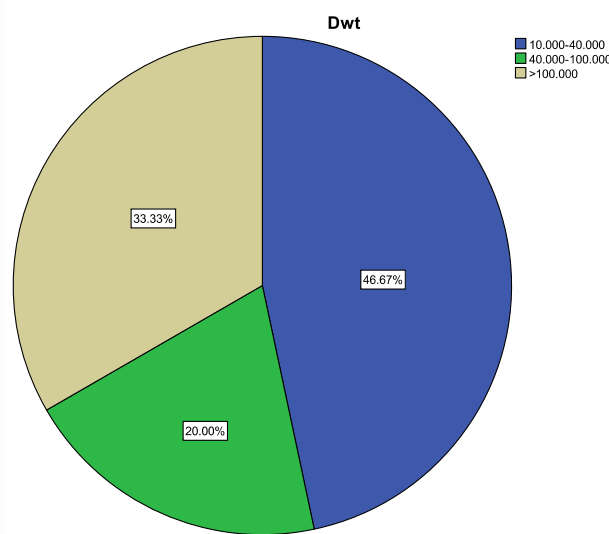
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
0	29	93.5
9-20	1	3.2
Σύνολο	30	100.0

Στην δεύτερη ενότητα ερωτήσεων του ερωτηματολογίου ζητήθηκε να επιλεγεί η μεταφορική ικανότητα της εταιρείας και το πλήθος των εργαζομένων.

Από την ανάλυση του δείγματος προκύπτει ότι 14 εταιρείες διαθέτουν στόλο μεταφορικής ικανότητας από 10.000-40.000dwt, 6 από 40.000-100.000dwt και 10 εταιρείες με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 100.000dwt.

Μεταφορική Ικανότητα σε DWT	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
10.000-40.000	14	45.2
40.000-100.000	6	19.4
>100.000	10	32.3
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.6 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους

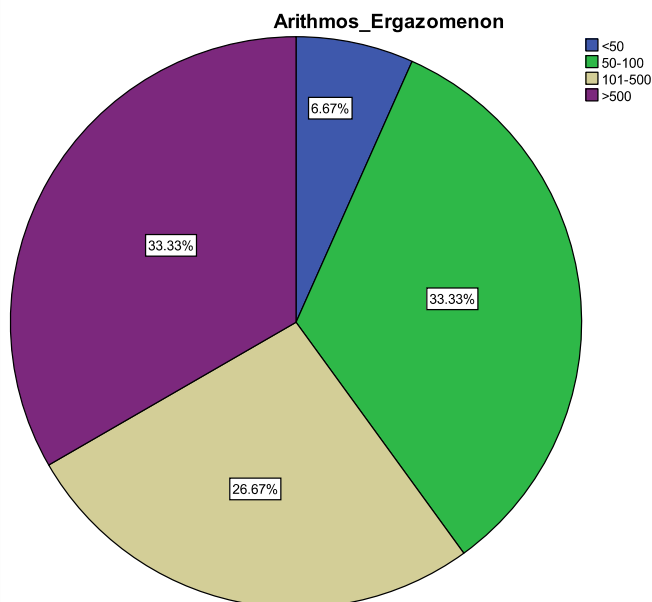


Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Όσον αφορά το μέγεθος του προσωπικού των εταιρειών 2 εταιρείες έχουν προσωπικό έως 50 άτομα και 8 μεταξύ 101-500 άτομα, το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος εμφανίζεται σε εταιρείες με προσωπικό από 50-100 άτομα και σε εταιρείες με προσωπικό περισσότερο από 500 άτομα όπου το εμφανίζεται ποσοστό 32,3%.

Μέγεθος Προσωπικού	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
<50	2	6.5
50-100	10	32.3
101-500	8	25.8
>500	10	32.3
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.7 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με το μέγεθος προσωπικού τους



Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

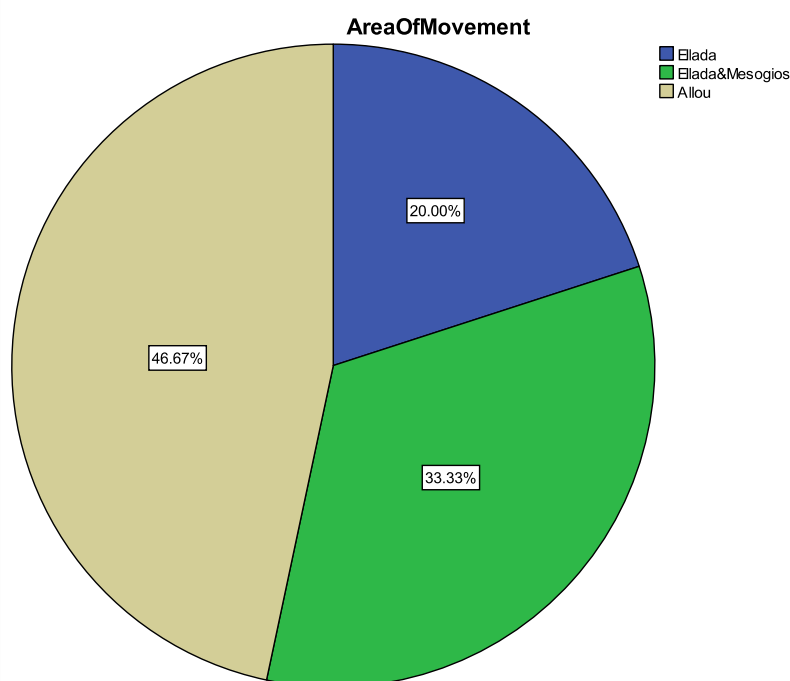
Ανάλυση 2^{ης} ενότητας ερωτηματολογίου

Στην συγκεκριμένη ενότητα μας απασχολεί η περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία των εταιρειών. Στόχος μας να συσχετίσουμε σε επόμενη ενότητα την περιοχή δραστηριότητας της εταιρείας σε σχέση με την ασφάλιση σε κάποιο από τα P&I Club.

Από το ερωτηματολόγιο προκύπτει ότι στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται μόλις 6 εταιρείες σε ποσοστό περίπου 20%, 10 εταιρείες δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ενώ 14 εταιρείες δραστηριοποιούνται σε άλλα μέρη (ποσοστό 46,67%).

Περιοχή Δραστηριότητας	Συχνότητα Δείγματος	Συχνότητα Δείγματος %
Ελλάδα	6	19.4
Ελλάδα & Μεσόγειος	10	32.3
Αλλού	14	45.2
Σύνολο	30	100.0

Διάγραμμα - Πίνακας 7.8 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας τους



Πηγή: Αλέξανδρος Λιγνός

Ακολουθώντας με τη βοήθεια του στατιστικού προγράμματος Spss 19 αναλύσαμε την περιοχή δραστηριότητας των εταιρειών σε σχέση με το P&I Club στο οποίο ασφαλίζονται.

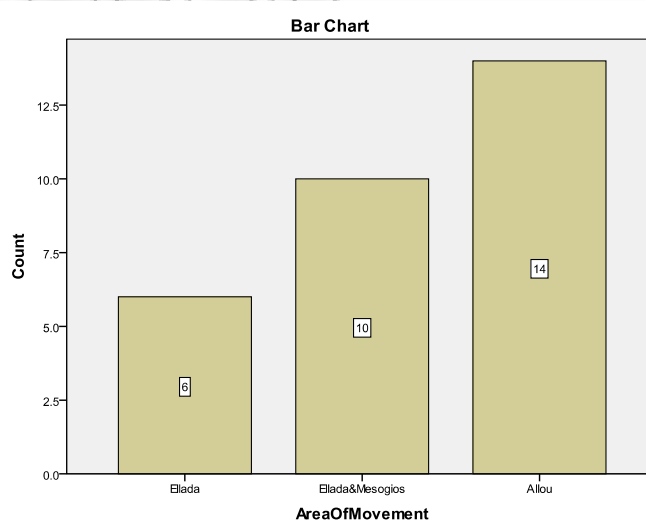
Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι:

❖ Στο Britannia P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I Britannia

			Britannia	Σύνολο	
			0		
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	6	6	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην Britannia	20.0%	20.0%	
			% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	10	10	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην Britannia	33.3%	33.3%	
			% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	14	14	
% στην Περιοχή Δραστηριότητας		100.0%	100.0%		
% στην Britannia		46.7%	46.7%		
		% Σύνολο	46.7%	46.7%	
Σύνολο	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	30	30		
	% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%		
	% στην Britannia	100.0%	100.0%		
		% Σύνολο	100.0%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.9 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.



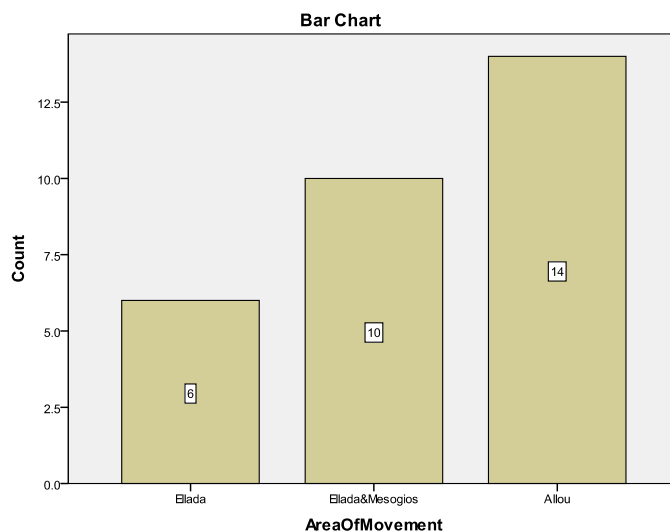
❖ Στο Japan P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή

δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I Japan_Club

			The_Japan_Club		
			0	Σύνολο	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	6	6	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην The_Japan_Club	20.0%	20.0%	
			% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	10	10	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην The_Japan_Club	33.3%	33.3%	
			% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	14	14	
% στην Περιοχή Δραστηριότητας		100.0%	100.0%		
% στην The_Japan_Club		46.7%	46.7%		
		% Σύνολο	46.7%	46.7%	
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	30	30	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην The_Japan_Club	100.0%	100.0%	
		% Σύνολο	100.0%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.10 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.



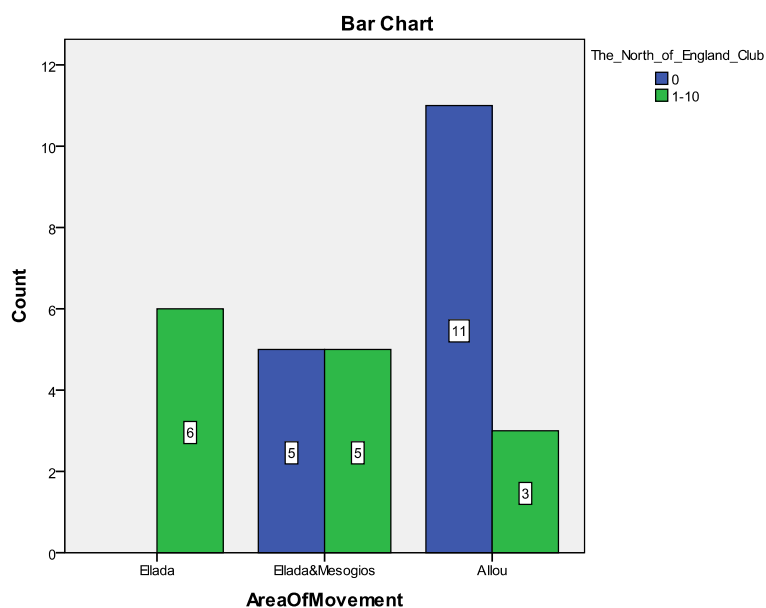
❖ Στο North of England P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και μέγεθος στόλου από 1-10 πλοία, σε ποσοστό 5% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και μέγεθος στόλου από 1-10 πλοία και σε ποσοστό 3% πλοία με

περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου και μέγεθος στόλου από 1-10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I The_North_of_England_Club

			The_North_of_England_Club		Σύνολο
			0	1-10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	0	6	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	.0%	100.0%	100.0%
		% στην The_North_of_England_Club	.0%	42.9%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	% Σύνολο	.0%	20.0%	20.0%
		Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	5	5	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	50.0%	50.0%	100.0%
Αλλού	% στην The_North_of_England_Club	31.3%	35.7%	33.3%	
	% Σύνολο	16.7%	16.7%	33.3%	
	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	11	3	14	
Σύνολο		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	78.6%	21.4%	100.0%
		% στην The_North_of_England_Club	68.8%	21.4%	46.7%
		% Σύνολο	36.7%	10.0%	46.7%
		Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	16	14	30
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	53.3%	46.7%	100.0%
		% στην The_North_of_England_Club	100.0%	100.0%	100.0%
		% Σύνολο	53.3%	46.7%	100.0%

Διάγραμμα - Πίνακας 7.11 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

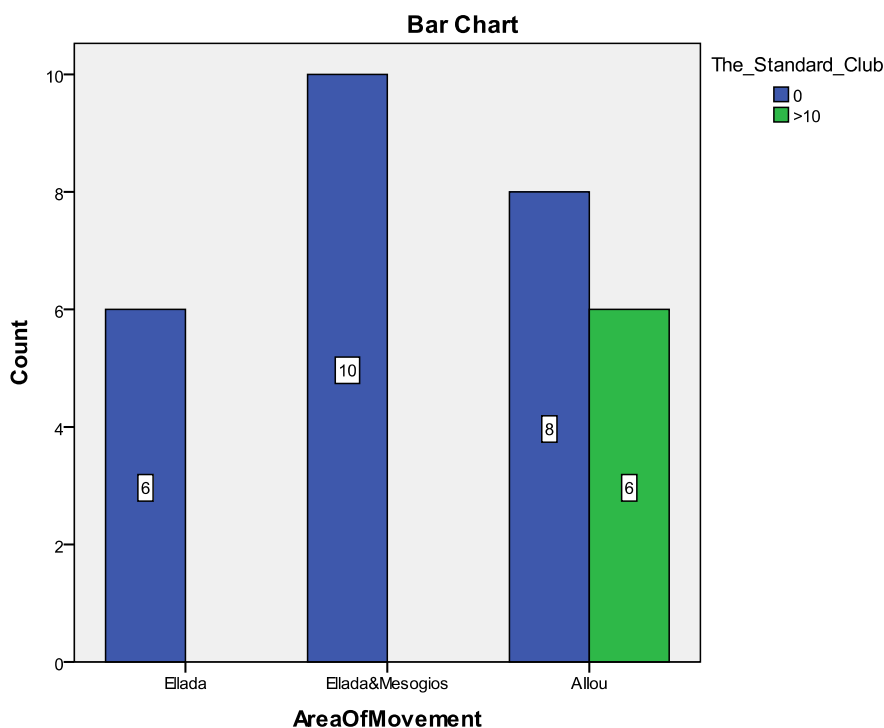


❖ Στο Standard P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου και μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I The Standard Club

			The Standard Club		Σύνολο
			0	>10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	6	0	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	100.0%
		% στην The Standard Club	25.0%	.0%	20.0%
		% Σύνολο	20.0%	.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	10	0	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	100.0%
		% στην The Standard Club	41.7%	.0%	33.3%
		% Σύνολο	33.3%	.0%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	8	6	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	57.1%	42.9%	100.0%
		% στην The Standard Club	33.3%	100.0%	46.7%
		% Σύνολο	26.7%	20.0%	46.7%
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας Συχνότητας	24	6	30
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	80.0%	20.0%	100.0%
		% στην The Standard Club	100.0%	100.0%	100.0%
		% Σύνολο	80.0%	20.0%	100.0%

Διάγραμμα - Πίνακας 7.12 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

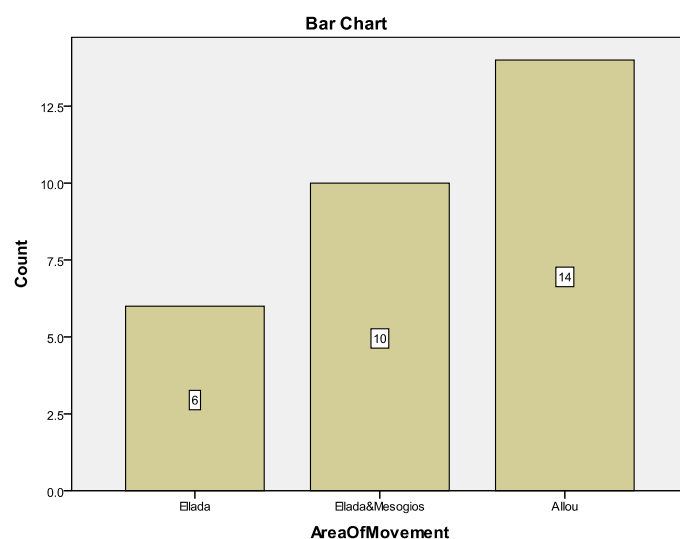


❖ Στο West of England P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I The West of England Club

			The_West_of_England_Club	
			0	Σύνολο
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_West_of_England_Club	20.0%	20.0%
		% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	10	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_West_of_England_Club	33.3%	33.3%
		% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	14	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_West_of_England_Club	46.7%	46.7%
		% Σύνολο	46.7%	46.7%
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας	30	30
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_West_of_England_Club	100.0%	100.0%
		% Σύνολο	100.0%	100.0%

Διάγραμμα - Πίνακας 7.13 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

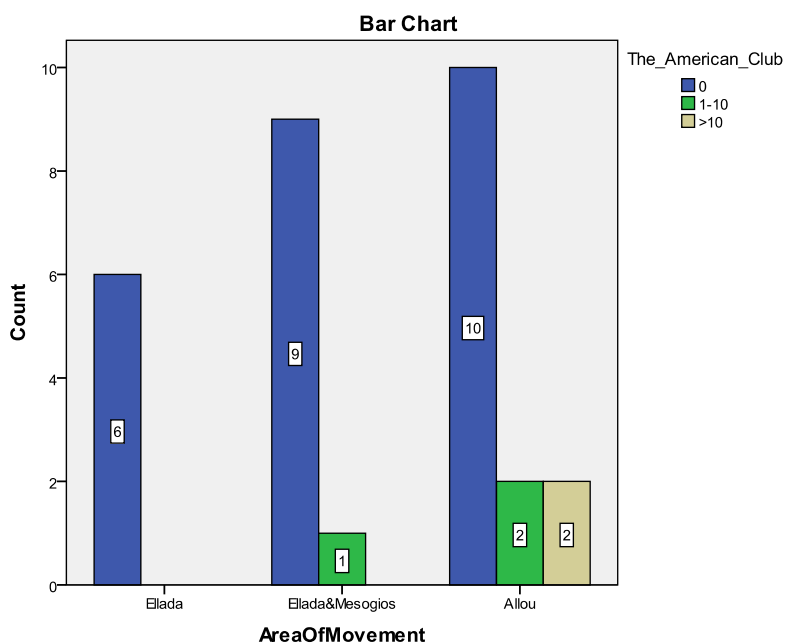


❖ Στο American P&I Club είναι ασφαλισμένα σε μικρό ποσοστό 1% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και μέγεθος στόλου 1-10 πλοία και σε ποσοστό 2% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσόγειο και μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I The American Club

			The American Club			Σύνολο
			0	1-10	>10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	0	0	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	.0%	100.0%
		% στην The_American_Club	24.0%	.0%	.0%	20.0%
		% Σύνολο	20.0%	.0%	.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	9	1	0	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	90.0%	10.0%	.0%	100.0%
		% στην The_American_Club	36.0%	33.3%	.0%	33.3%
		% Σύνολο	30.0%	3.3%	.0%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	10	2	2	14
% στην Περιοχή Δραστηριότητας		71.4%	14.3%	14.3%	100.0%	
% στην The_American_Club		40.0%	66.7%	100.0%	46.7%	
% Σύνολο		33.3%	6.7%	6.7%	46.7%	
Σύνολο	Μέτρηση Συχνότητας	25	3	2	30	
	% στην Περιοχή Δραστηριότητας	83.3%	10.0%	6.7%	100.0%	
	% στην The_American_Club	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% Σύνολο	83.3%	10.0%	6.7%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.14 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

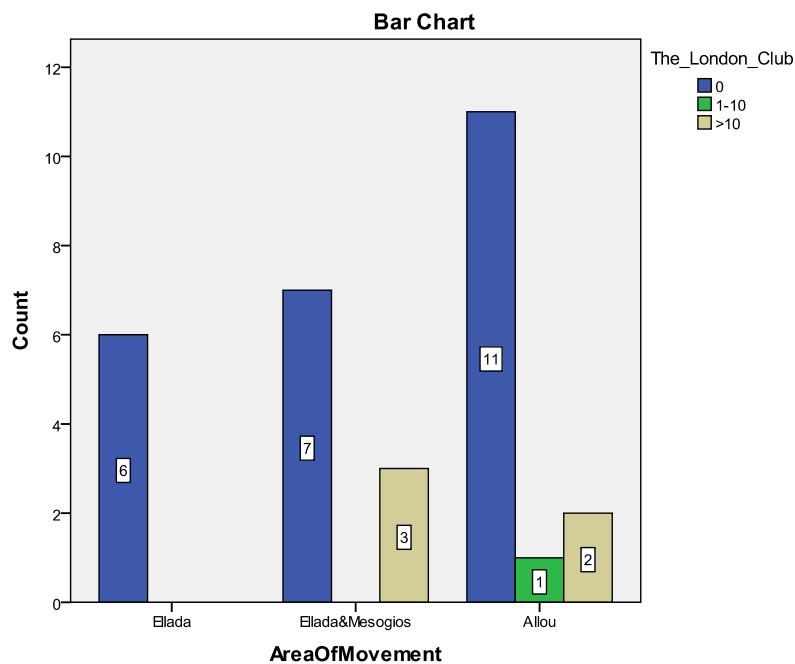


❖ Στο London P&I Club είναι ασφαλισμένα σε μικρό ποσοστό 3% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσόγειου και μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 10 πλοία, σε ποσοστό 1% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσόγειο και μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 1-10 πλοία και αντίστοιχα με ποσοστό 2% πλοία μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του P&I The London Club

			The London Club			Σύνολο
			0	1-10	>10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	0	0	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	.0%	100.0%
		% στην The_London_Club	25.0%	.0%	.0%	20.0%
		% Σύνολο	20.0%	.0%	.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	7	0	3	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	70.0%	.0%	30.0%	100.0%
		% στην The_London_Club	29.2%	.0%	60.0%	33.3%
		% Σύνολο	23.3%	.0%	10.0%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	11	1	2	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	78.6%	7.1%	14.3%	100.0%
		% στην The_London_Club	45.8%	100.0%	40.0%	46.7%
		% Σύνολο	36.7%	3.3%	6.7%	46.7%
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας	24	1	5	30
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	80.0%	3.3%	16.7%	100.0%
		% στην The_London_Club	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% Σύνολο	80.0%	3.3%	16.7%	100.0%

❖ **Διάγραμμα - Πίνακας 7.17 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.**

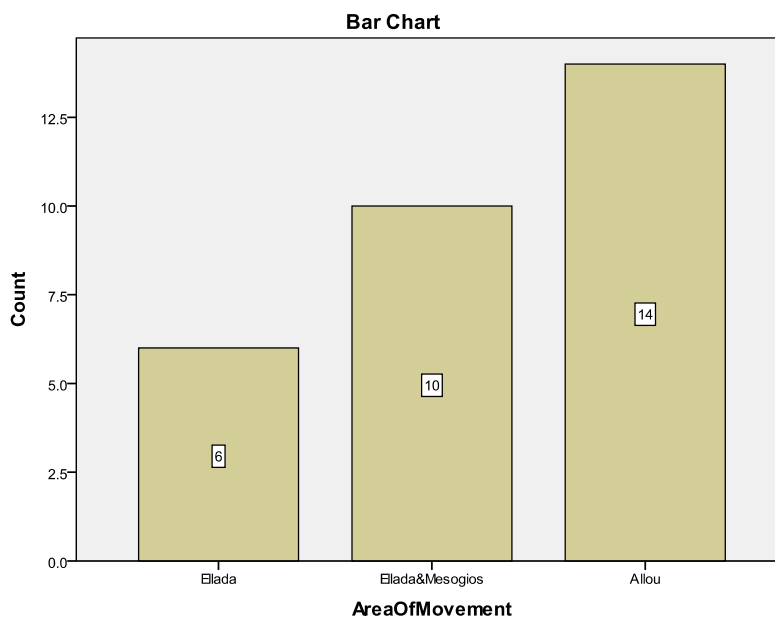


❖ Στο Shipowners P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του The Shipowners Club

			The_Shipowners_Club	
			0	Σύνολο
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_Shipowners_Club	20.0%	20.0%
		% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	10	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_Shipowners_Club	33.3%	33.3%
		% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	14	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_Shipowners_Club	46.7%	46.7%
		% Σύνολο	46.7%	46.7%
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας	30	30
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%
		% στην The_Shipowners_Club	100.0%	100.0%
		% Σύνολο	100.0%	100.0%

Διάγραμμα - Πίνακας 7.18 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

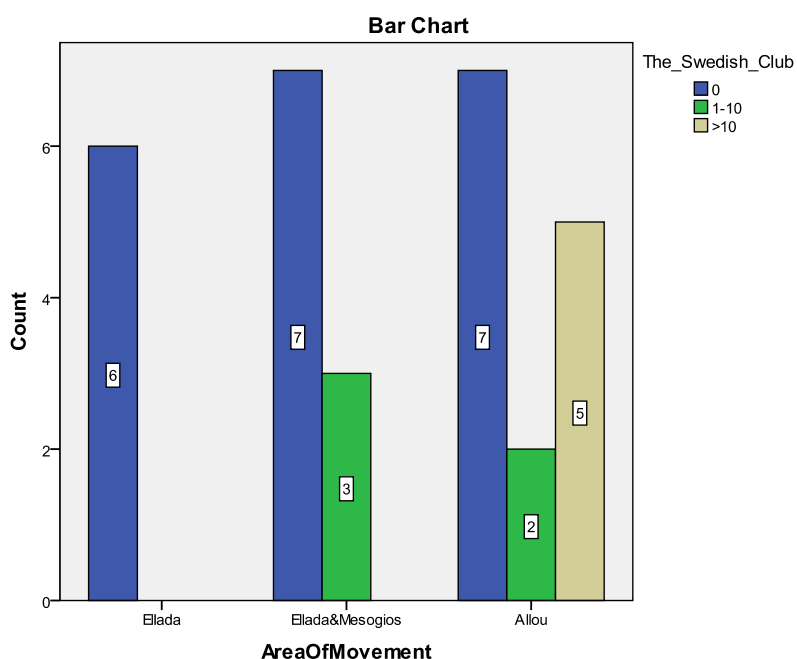


❖ Στο Swedish P&I Club είναι ασφαλισμένα σε μικρό ποσοστό 3% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εντός Ελλάδας και Μεσόγειου και μέγεθος στόλου από 1-10 πλοία, σε ποσοστό 2% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσόγειο και μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 1-10 πλοία και αντίστοιχα με ποσοστό 5% πλοία μέγεθος στόλου μεγαλύτερο από 10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του The Swedish Club

			The Swedish Club			Σύνολο
			0	1-10	>10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	0	0	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	.0%	100.0%
		% στην The_Swedish_Club	30.0%	.0%	.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	7	3	0	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	70.0%	30.0%	.0%	100.0%
		% στην The_Swedish_Club	35.0%	60.0%	.0%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	7	2	5	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	50.0%	14.3%	35.7%	100.0%
		% στην The_Swedish_Club	35.0%	40.0%	100.0%	46.7%
Σύνολο	Μέτρηση Συχνότητας	20	5	5	30	
	% στην Περιοχή Δραστηριότητας	66.7%	16.7%	16.7%	100.0%	
	% στην The_Swedish_Club	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% Σύνολο	66.7%	16.7%	16.7%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.20 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

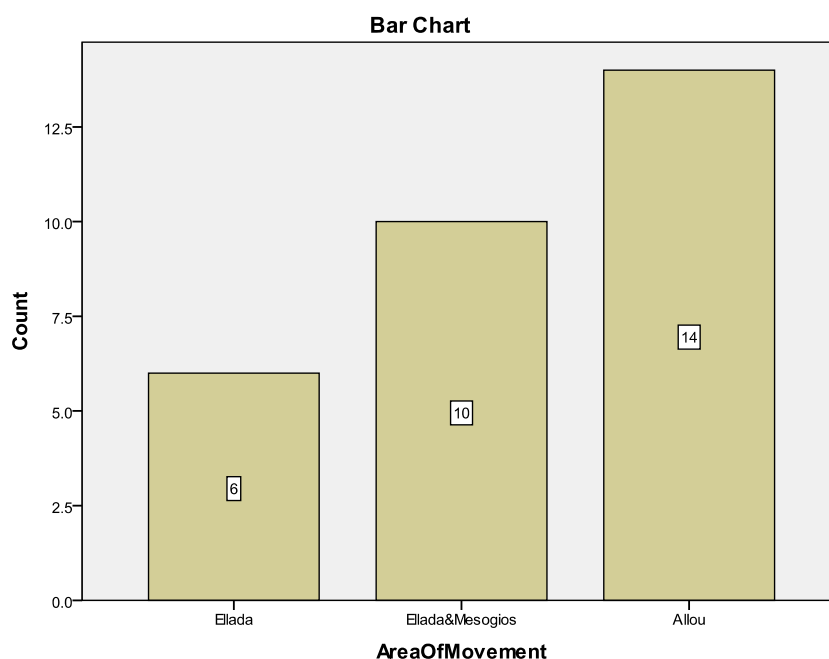


❖ Στο UK P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του The UK Club

			The UK Club	Σύνολο	
			0		
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	6	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην The_UK_Club	20.0%	20.0%	
			% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	10	10	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην The_UK_Club	33.3%	33.3%	
			% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	14	14	
% στην Περιοχή Δραστηριότητας		100.0%	100.0%		
% στην The_UK_Club		46.7%	46.7%		
		% Σύνολο	46.7%	46.7%	
Σύνολο	Μέτρηση Συχνότητας		30	30	
	% στην Περιοχή Δραστηριότητας		100.0%	100.0%	
	% στην The_UK_Club		100.0%	100.0%	
	% Σύνολο		100.0%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.21 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

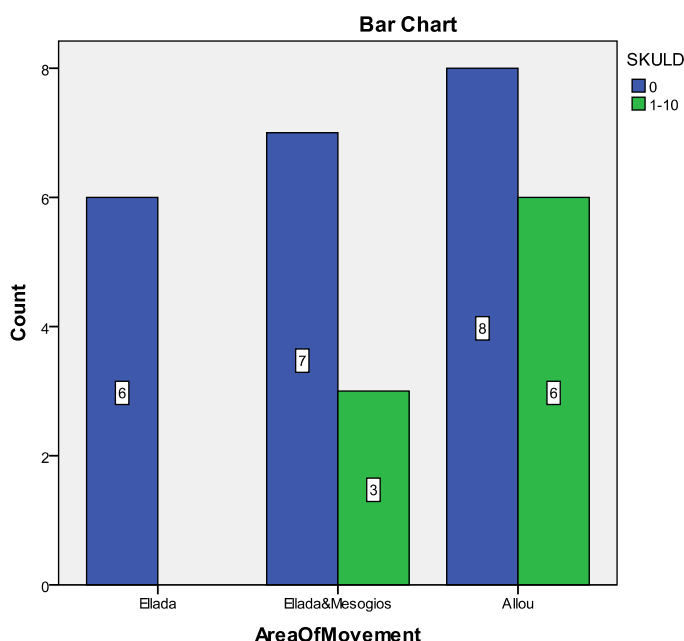


❖ Στο SKULD P&I Club είναι ασφαλισμένα με ποσοστό 3% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εντός Ελλάδας και Μεσόγειου και σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσόγειου με μέγεθος στόλου από 1-10 πλοία.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του SKULD

			SKULD		Σύνολο
			0	1-10	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	0	6
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	.0%	100.0%
		% στην SKULD	28.6%	.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	7	3	10
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	70.0%	30.0%	100.0%
		% στην SKULD	33.3%	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	8	6	14
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	57.1%	42.9%	100.0%
		% στην SKULD	38.1%	66.7%	46.7%
Σύνολο	Μέτρηση Συχνότητας	21	9	30	
	% στην Περιοχή Δραστηριότητας	70.0%	30.0%	100.0%	
	% στην SKULD	100.0%	100.0%	100.0%	
	% Σύνολο	70.0%	30.0%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.22 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.

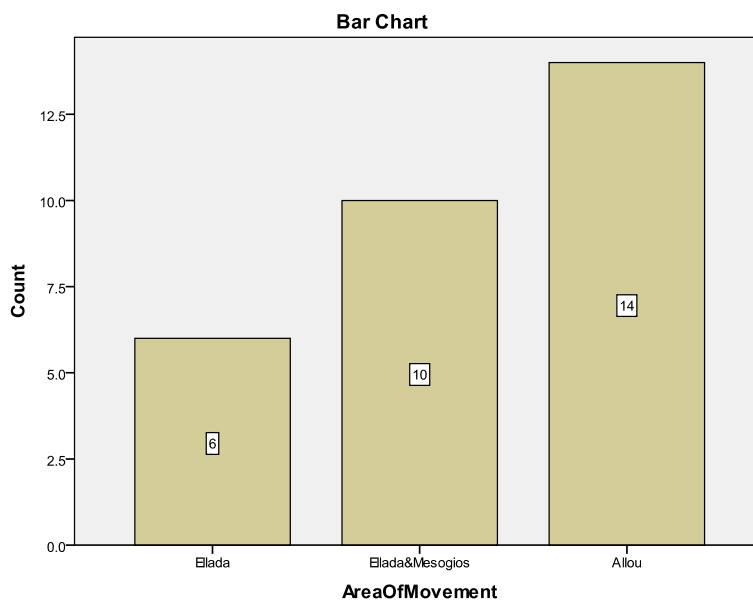


❖ Στο Streamship Mutual P&I Club είναι ασφαλισμένα σε ποσοστό 6% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα, σε ποσοστό 10% πλοία με περιοχή δραστηριότητας την Ελλάδα και τη Μεσόγειο και σε ποσοστό 14% πλοία με περιοχή δραστηριότητας εκτός Ελλάδας και Μεσογείου.

Περιοχή Δραστηριότητας σε σχέση με την επιλογή του Streamship_Mutual

			Streamship_Mutual		
			0	Σύνολο	
Περιοχή Δραστηριότητας	Ελλάδα	Μέτρηση Συχνότητας	6	6	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην Streamship_Mutual	20.0%	20.0%	
			% Σύνολο	20.0%	20.0%
	Ελλάδα&Μεσόγειος	Μέτρηση Συχνότητας	10	10	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην Streamship_Mutual	33.3%	33.3%	
			% Σύνολο	33.3%	33.3%
	Αλλού	Μέτρηση Συχνότητας	14	14	
% στην Περιοχή Δραστηριότητας		100.0%	100.0%		
% στην Streamship_Mutual		46.7%	46.7%		
		% Σύνολο	46.7%	46.7%	
Σύνολο		Μέτρηση Συχνότητας	30	30	
		% στην Περιοχή Δραστηριότητας	100.0%	100.0%	
		% στην Streamship_Mutual	100.0%	100.0%	
		% Σύνολο	100.0%	100.0%	

Διάγραμμα - Πίνακας 7.23 : Κατανομή εταιρειών σύμφωνα με τη περιοχή δραστηριότητας και το P&I Club στο οποίο είναι ασφαλισμένο.



Ανάλυση 3^{ης} ενότητας ερωτηματολογίου

Στην ενότητα αυτή βλέπουμε τη στατιστική προτίμηση σε μια λίστα με τα σημαντικότερα P&I Club σε σχέση με τρεις κατηγορίες μεγέθους στόλου. Τα πιο σημαντικά από αυτά είναι το Guard στο οποίο 2 εταιρείες ασφαλίζουν από 1-10 πλοία και μια περισσότερη από 10 πλοία, το North of England P&I Club στο οποίο 14 εταιρείες ασφαλίζουν από 1-10 πλοία, το Standard P&I Club στο οποίο 6 εταιρείες ασφαλίζουν περισσότερη από 10 πλοία, το American Club στο οποίο 3 εταιρείες ασφαλίζουν από 1-10 πλοία και 2 περισσότερη από 10, το London Club στο οποίο 1 εταιρία ασφαλίζει από 1-10 πλοία και 5 περισσότερη από 10 πλοία, το Swedish Club στο οποία 5 εταιρείες ασφαλίζουν από 1-10 πλοία και αντίστοιχα 5 περισσότερα από 10 πλοία τέλος στο Skuld P&I Club 9 εταιρείες ασφαλίζουν από 1-10 πλοία.

Guard			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	27	87.1	<p>Guard</p> <p>90.00% 6.67% 3.33%</p>
1-10	2	6.5	
>10	1	3.2	
Σύνολο	30	100.0	
The North of England Club			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	16	51.6	<p>The North of England Club</p> <p>53.33% 46.67%</p>
1-10	14	45.2	
Σύνολο	30	100.0	
The Standard Club			

Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	24	77.4	<p>The_Standard_Club</p>
>10	6	19.4	
Σύνολο	30	100.0	
The American Club			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	25	80.6	<p>The_American_Club</p>
1-10	3	9.7	
>10	2	6.5	
Σύνολο	30	100.0	
The London Club			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	24	77.4	<p>The_London_Club</p>
1-10	1	3.2	
>10	5	16.1	
Σύνολο	30	100.	

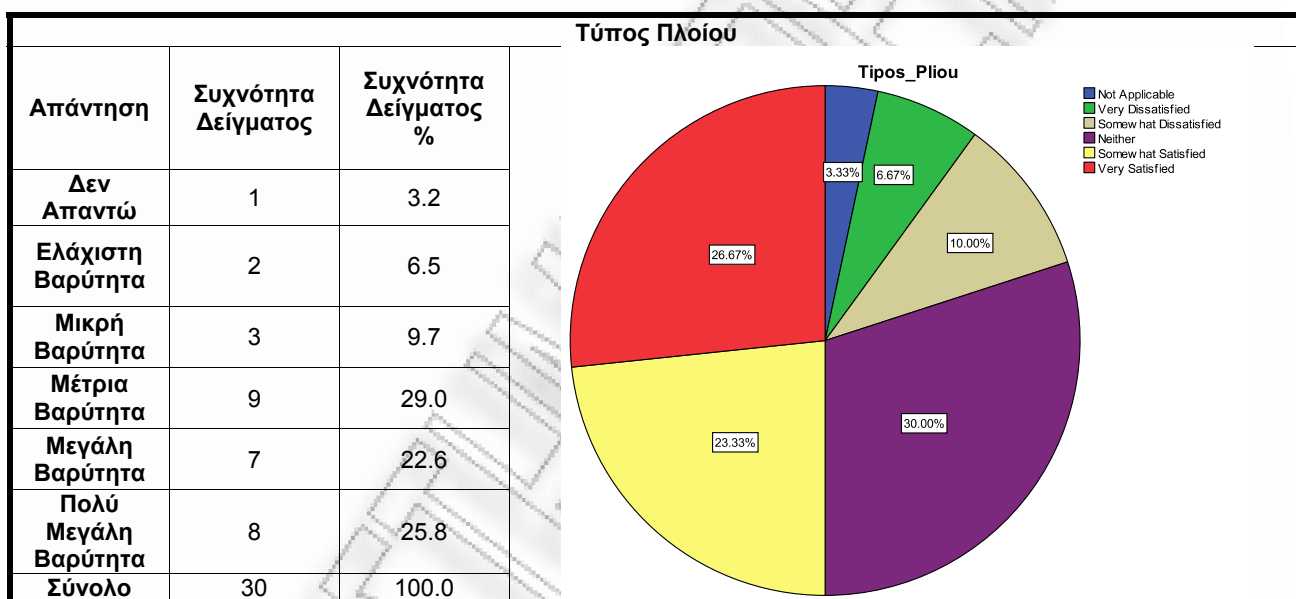
The_Swedish_Club			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	20	64.5	<p>The_Swedish_Club</p> <p>Legend: 0 (blue), 1-10 (green), >10 (yellow)</p>
1-10	5	16.1	
>10	5	16.1	
Σύνολο	30	100.0	

SKULD			
Αριθμός Πλοίων	Συχνότητα	Συχνότητα %	Διάγραμμα
0	21	67.7	<p>SKULD</p> <p>Legend: 0 (blue), 1-10 (green)</p>
1-10	9	29.0	
Σύνολο	30	100.0	

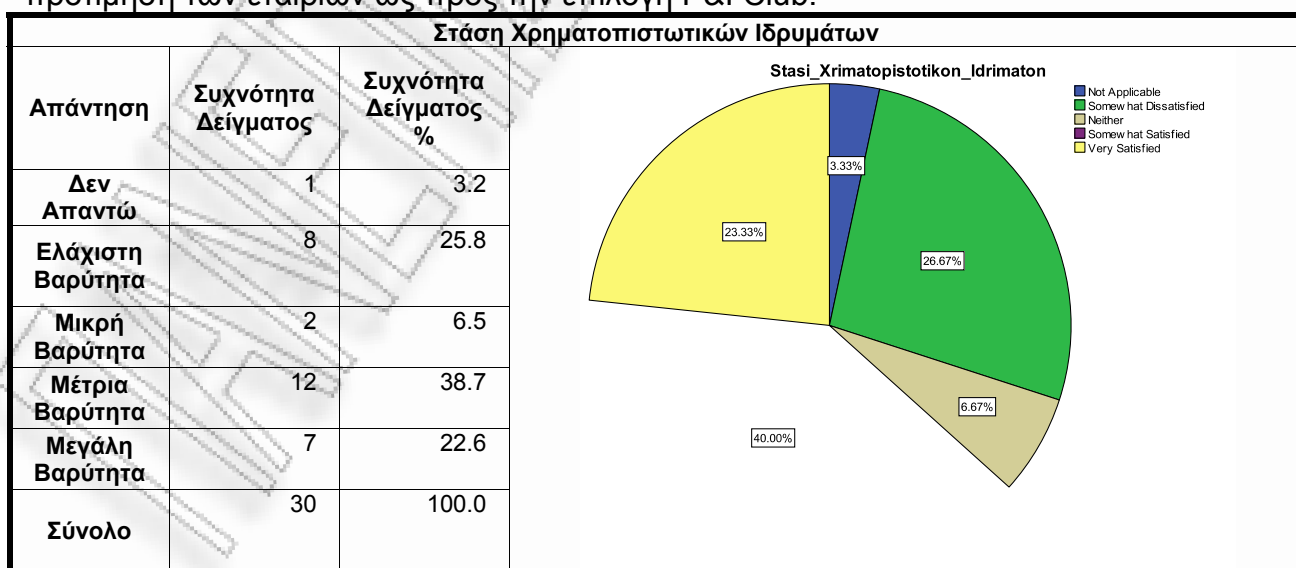
Ανάλυση 4^{ης} ενότητας ερωτηματολογίου

Στην ενότητα αυτή βλέπουμε πως επηρεάζεται η προτίμηση των εταιριών σε P&I Club σε σχέση με τον τύπο πλοίου που πρόκειται να ασφαλιστεί, την στάση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, την περιοχή δραστηριότητας των πλοίων της εταιρίας, την προτίμηση των Ναυλωτών, διάφοροι οικονομικοί λόγοι, το επίπεδο εξυπηρέτησης των πελατών από μέρος του P&I Club, η ευρύτητα καλυπτόμενων κινδύνων και οι ιστορικοί λόγοι (προτίμηση λόγω διάρκειας συνεργασίας).

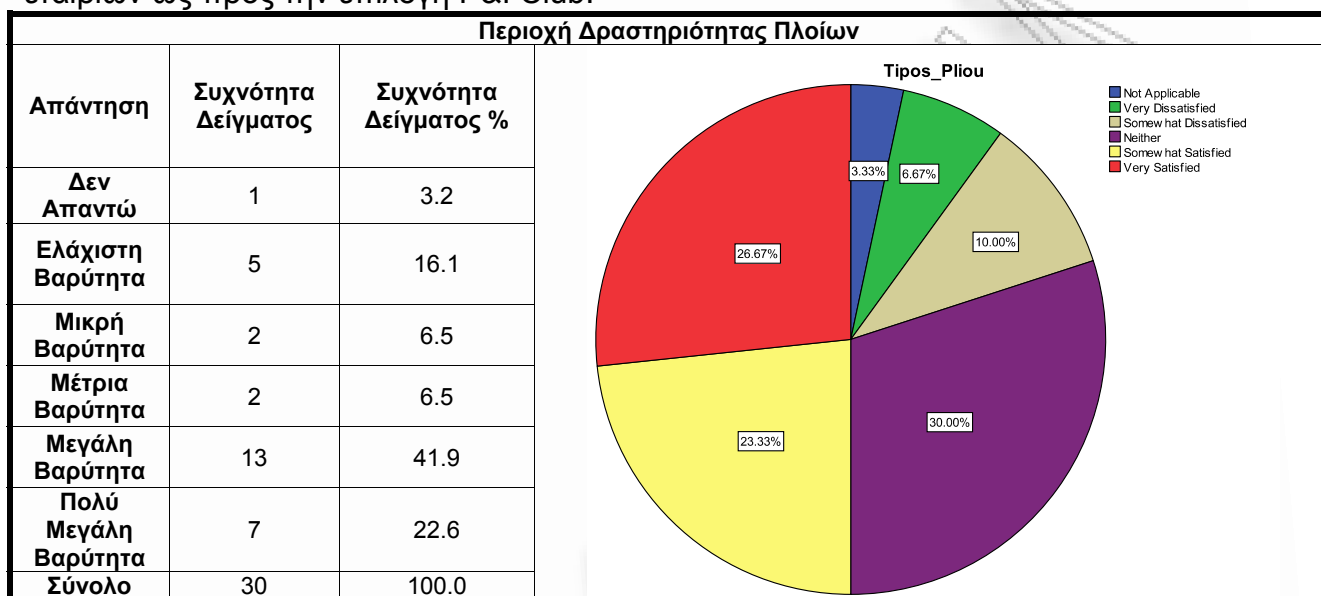
Από τα αποτελέσματα της έρευνας ο τύπος πλοίου σε σχέση με την επιλογή σε κάποιο P&I Club είναι μέτριας βαρύτητας ως προς την επιλογή του P&I Club από μέρος της κάθε εταιρίας σύμφωνα με τα ακόλουθα γραφήματα.



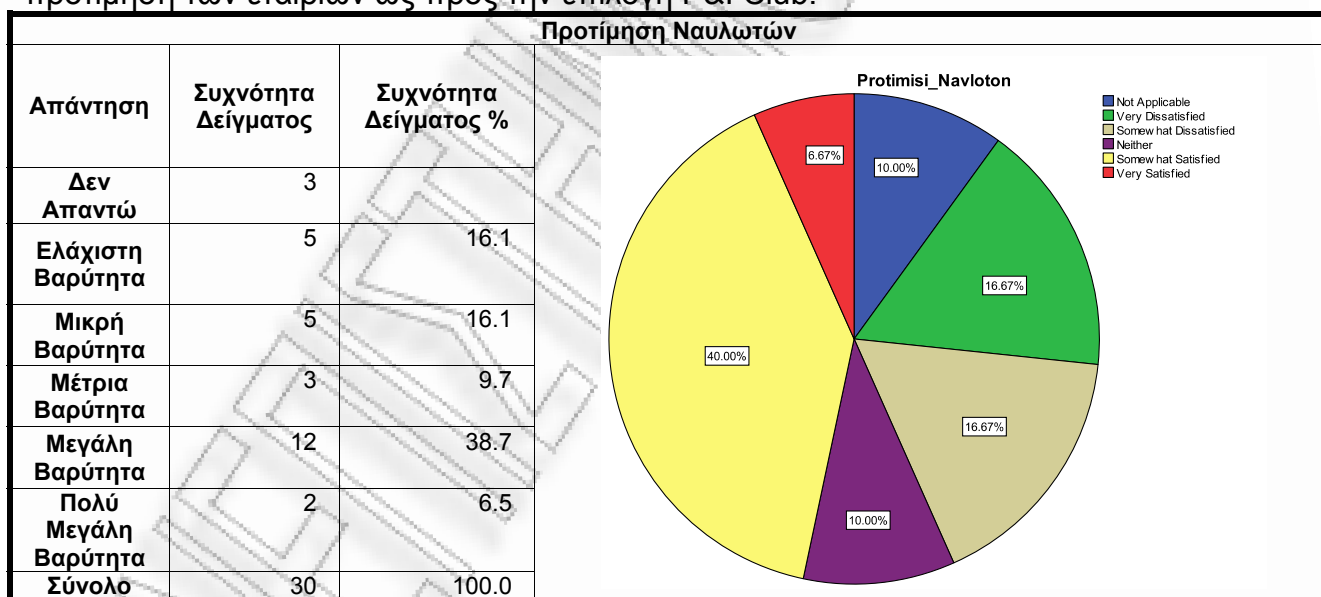
Η στάση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων έχει πολύ μεγάλη βαρύτητα στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club.



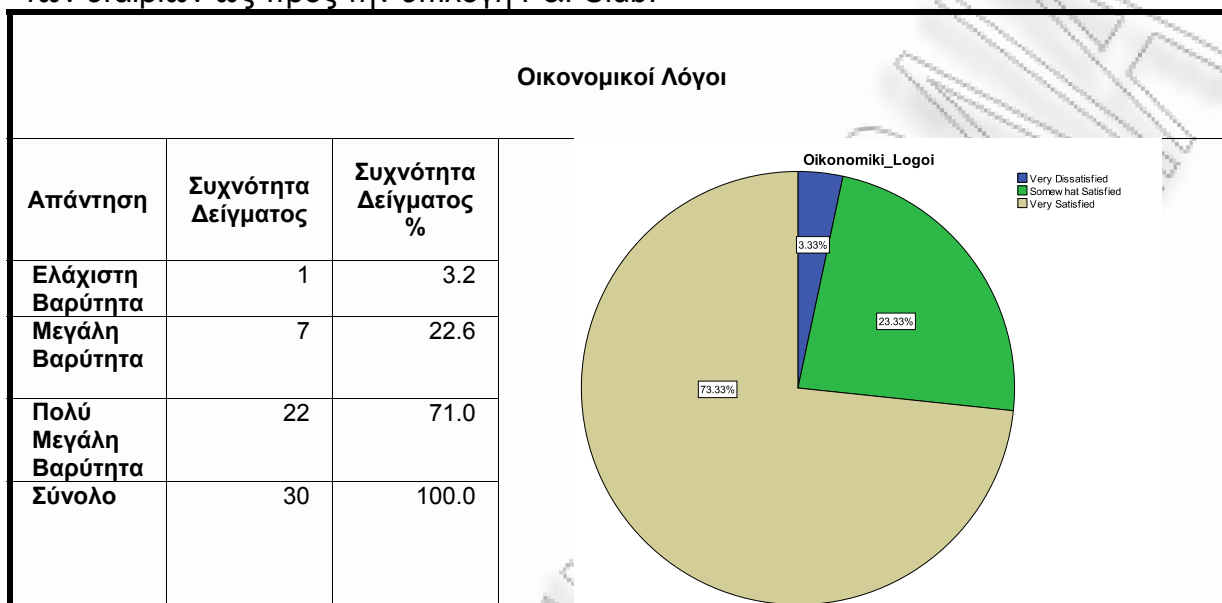
Η περιοχή δραστηριότητας πλοίου έχει μεγάλη βαρύτητα στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club.



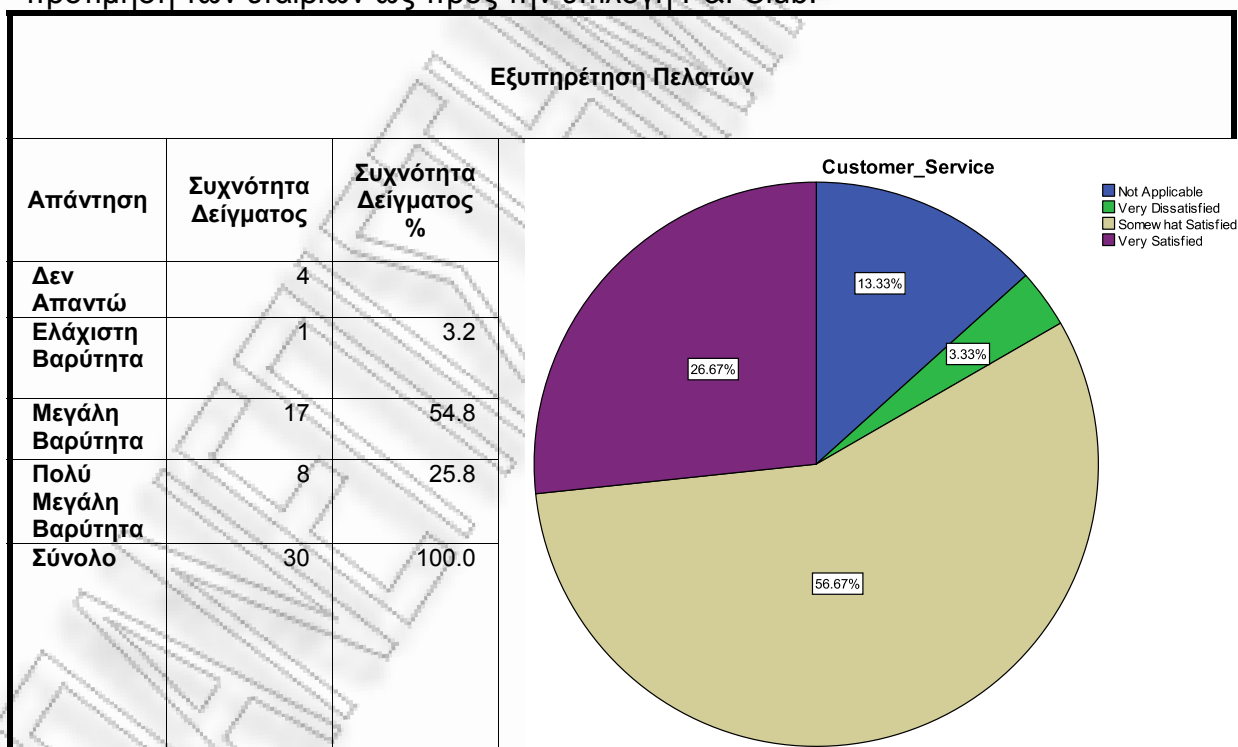
Η προτίμηση των ναυλωτών πλοίου έχει μικρή έως ελάχιστη βαρύτητα στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club.



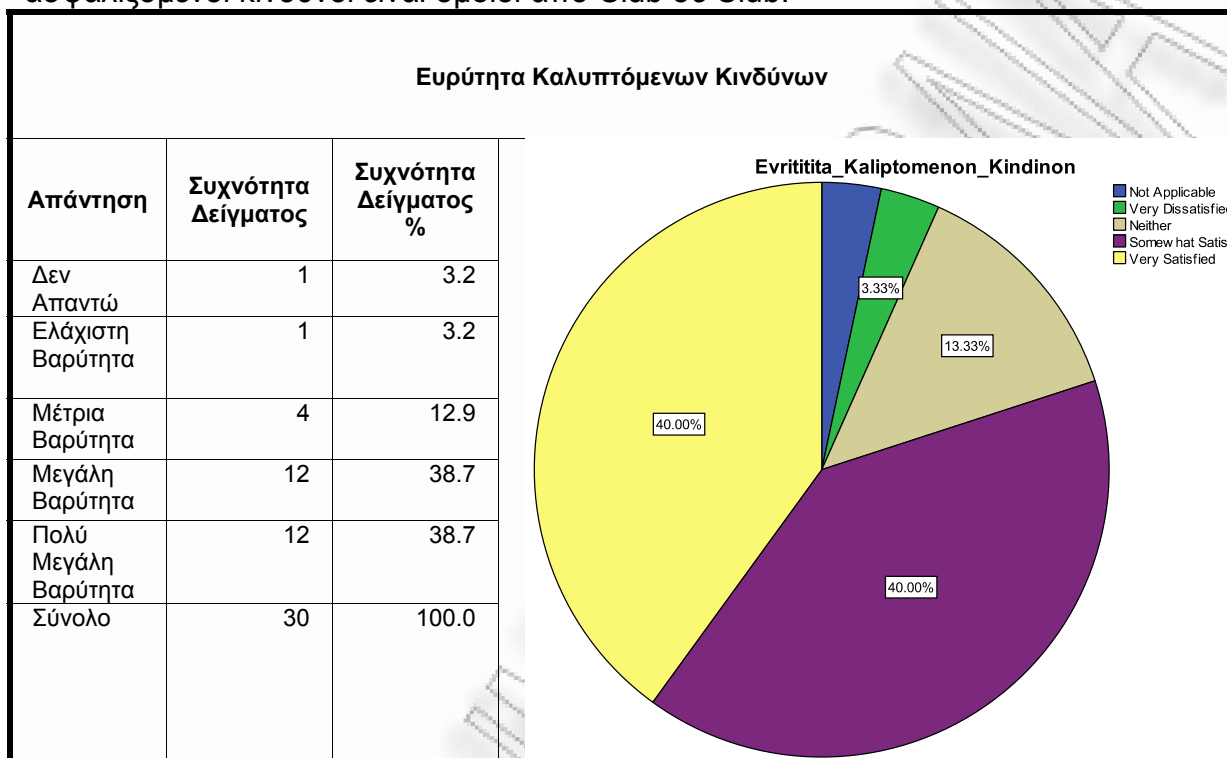
Οι οικονομικοί λόγοι πλοίου έχουν πολύ μεγάλη βαρύτητα στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club.



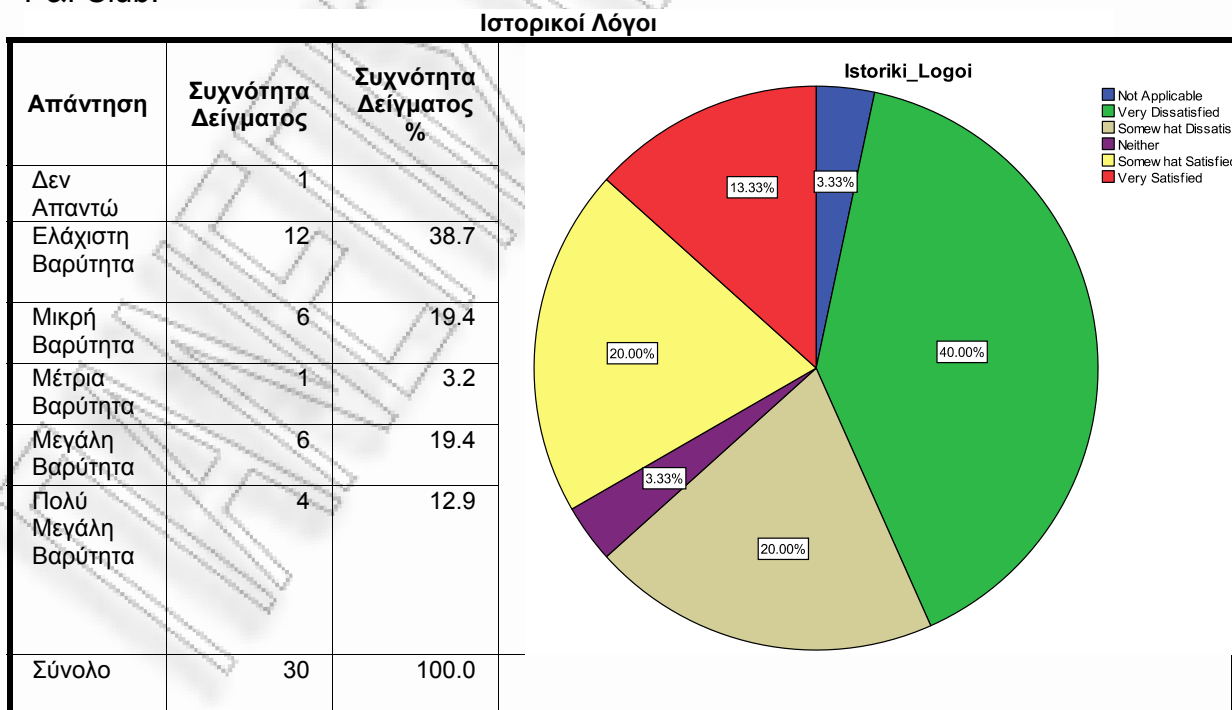
Η εξυπηρέτηση πελατών από μέρους P&I Club έχουν μεγάλη βαρύτητα στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club.



Η ευρύτητα καλυπτόμενων κινδύνων από τα P&I Club είναι μέτριας βαρύτητας στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club καθώς οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι είναι όμοιοι από Club σε Club.



Οι ιστορικοί λόγοι και γενικότερα η ιστορία των P&I Club είναι ελάχιστης βαρύτητας στην προτίμηση των εταιριών ως προς την επιλογή P&I Club το οποίο είναι και αναμενόμενο μιας και ο ανταγωνιστικός τομέας της ναυτιλίας απαιτεί ανταγωνιστικότητα ως προς τις εισφορές των εταιριών ως προς τα P&I Club.



Στον ακόλουθο πίνακα συμψηφίζονται οι επιλογές των ερωτώμενων στο δείγμα που προέκυψε. Οι στήλες υποδεικνύουν την μεγαλύτερη και μικρότερη τιμή καθώς και τον μέσο όρο και τη μέση απόκλιση των επιλογών.

Περιγραφική Στατιστική

	Πλήθος N	Μικρότερη Τιμή	Μεγαλύτερη Τιμή	Μέση Τιμή	Μέση Απόκλιση
Μέγεθος Στόλου	30	1	5	3.20	1.297
Bulk Carriers	30	1	4	1.90	.885
Tankers	30	1	4	1.73	.980
Containers	30	1	4	1.20	.761
LPG_LNG	30	1	4	1.20	.664
Product_Chemical_Tankers	30	1	3	1.07	.365
Dwt	30	2	4	2.87	.900
Αριθμός Εργαζομένων	30	1	4	2.87	.973
Περιοχή Δραστηριότητας	30	1	4	2.73	1.258
Τύπος Πλοίου	30	0	5	3.43	1.357
Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων	30	0	5	3.50	1.306
Περιοχή Δραστηριότητας Πλοίων	30	0	5	3.40	1.522
Προτίμηση Ναυλωτών	30	0	5	2.73	1.552
Οικονομικοί Λόγοι	30	1	5	4.63	.809
Εξυπηρέτηση Πελατών	30	0	5	3.63	1.629
Ευρύτητα Καλυπτόμενων Κινδύνων	30	0	5	4.03	1.189
Ιστορικοί Λόγοι	30	0	5	2.37	1.586
N (listwise)	30				

Correlations										
		Τύπος Πλοίου	Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων	Περιοχή Δραστηριότητας Πλοίων	Προτίμηση Ναυλωτών	Οικονομικοί Λόγοι	Εξυπηρέτηση Πελατών	Ευρύτητα Καλυπτόμενων Κινδύνων	Ιστορικοί Λόγοι	
Τύπος Πλοίου	Pearson Correlation	1	-.029	.781*	.319	.464**	-.378*	.140	.004	
	Sig. (2-tailed)		.878	.000	.086	.010	.039	.459	.984	
Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων	Pearson Correlation	-.029	1	-.052	.102		-.147	-.186	-.078	.291
	Sig. (2-tailed)	.878		.785	.592		.324	.683	.118	
Περιοχή Δραστηριότητας Πλοίων	Pearson Correlation	.781*	-.052	1	.645**	.375*		-.425*	.050	-.234
	Sig. (2-tailed)	.000	.785		.000	.041		.019	.795	.213
Προτίμηση Ναυλωτών	Pearson Correlation	.319	.102	.645**	1	.304		-.245	.267	-.267
	Sig. (2-tailed)	.086	.592	.000		.102		.193	.154	.154
Οικονομικοί Λόγοι	Pearson Correlation	.464**	-.147	.375*	.304	1		-.079	.587**	.350
	Sig. (2-tailed)	.010	.439	.041	.102			.677	.001	.058
Εξυπηρέτηση Πελατών	Pearson Correlation	-.378*	-.186	-.425*	-.245	-.079	1	.363*		-.200
	Sig. (2-tailed)	.039	.324	.019	.193	.677		.049		.290
Ευρύτητα Καλυπτόμενων Κινδύνων	Pearson Correlation	.140	-.078	.050	.267	.587**	.363*	1	.432*	
	Sig. (2-tailed)	.459	.683	.795	.154	.001	.049		.017	
Ιστορικοί Λόγοι	Pearson Correlation	.004	.291	-.234	-.267	.350	-.200	.432*	1	
	Sig. (2-tailed)	.984	.118	.213	.154	.058	.290	.017		

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία αναλύθηκε διεξοδικά η ίδρυση και η λειτουργία του θεσμού των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών, μιας μορφής ασφάλισης που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, με την πάροδο του χρόνου οι Όμιλοι σκαφών, αγωνιζόμενοι ενάντια στον ανταγωνισμό των Lloyds και άλλων ασφαλιστικών εταιρειών, αναγνώρισαν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζονταν προστασία έναντι σε ένα συνεχώς αυξανόμενο φάσμα ζημιών και ότι οι ανάγκες αυτές δεν καλύπτονταν από την ασφαλιστική αγορά. Ως αποτέλεσμα, ιδρύθηκαν οι Σύνδεσμοι Αμοιβαίας Ασφάλισης και αποζημίωσης (P&I Clubs).

Οι αλλαγές στο νομικό πλαίσιο είχαν μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν σε αυτό που είναι σήμερα. Η εφαρμογή της νέας νομοθεσίας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ευθυνών των πλοιοκτητών οι οποίοι με την σειρά τους, ζήτησαν ευρύτερη κάλυψη από τους Ομίλους.

Απαιτήσεις για απώλεια ζωής ή προσωπικά ατυχήματα είναι ανάμεσα στις βασικές ζημίες που καταλογίζονται στα clubs. Παράλληλα, ο νόμος «Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης (1924)» είχε μεγάλη επίδραση στον τρόπο ανάπτυξης των Ομίλων. Η εν λόγω νομοθεσία βασίστηκε στους κανονισμούς της Χάγης που αντιπροσωπεύουν ένα συμβιβασμό μεταξύ πλοιοκτητών, ασφαλιστών και εμπόρων. Έτσι οι απαιτήσεις φορτίου παραμένουν η μεμονωμένη μεγαλύτερη περιοχή κινδύνων για τους Ομίλους.

Παράλληλα, η ασφαλιστική κάλυψη P&I αναπτύσσεται συνεχώς προκειμένου να παρακολουθεί τους μεταβαλλόμενους νόμους σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάποιοι Όμιλοι επέκτειναν την κλάση των κινδύνων που καλύπτουν για μέλη τους όπως λ.χ. Κλάση Κινδύνων Πολέμου, Κλάση Απεργιών, F.D. & D κ.α.

Η προστασία που παρέχουν αυτοί οι Οργανισμοί είναι αρκετά ολοκληρωμένη και πλήρης αφού, όπως αναλύθηκε, περιλαμβάνει αποζημίωση σχεδόν για κάθε θετική και αποθετική ζημία, μέτρα πρόληψης και αποκατάστασης ζημιών. Επιπρόσθετα, ακόμα και ο τρόπος επιδίωξης και εξασφάλισης της αποζημίωσης εκ μέρους των μελών από τα clubs έχει αποδειχθεί ταχύτερος και αποτελεσματικότερος από την συνήθη προσφυγή στα κατά τόπους εθνικά δικαστήρια που συνεπάγεται μακροβιότερους και δαπανηρούς δικαστικούς αγώνες.

Μολονότι δρουν ανεξάρτητα, οι Όμιλοι συνεργάζονται μεταξύ τους για την διαμοίραση των κινδύνων και έτσι σήμερα υπάρχουν 16 Όμιλοι στην Διεθνή Ομάδα.

Στην χώρα μας, μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχε προσοδοφόρο έδαφος για την ανάπτυξη P&I ασφάλισης, ωστόσο, με την ψήφιση του Νόμου 3569 (ΦΕΚ Α12/08.06.07), καθορίζεται πλέον το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Η ίδρυση του πρώτου

ελληνικού P&I Club (Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων) είναι αποτέλεσμα της συλλογικής προσπάθειας της ελληνικής Πολιτείας, των εφοπλιστών και των ασφαλιστών οι οποίοι είχαν την σχετική πρωτοβουλία και έθεσαν τις βάσεις ενός δύσκολου εγχειρήματος.

Η επιτυχία του Club μελλοντικά θα απαιτήσει την ενοποίηση όλων των ελληνικών αντασφαλιστικών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία ώστε να μην υπάρχει σύγχυση με την ελληνική κοινότητα – νομοθεσία. Κύριο μέλημα για την επιτυχία του club είναι να γίνει στόχος των ελλήνων πλοιοκτητών.

Όπως είναι γνωστό, η πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών ασφαλίζει τα πλοία της στο Λονδίνο ενώ παράλληλα υπάρχουν πολλά και ισχυρά clubs στον κόσμο. Γι' αυτόν τον λόγο, η τολμηρή απόφαση για την δημιουργία του πρώτου ελληνικού club και η πορεία αυτού θα δείξει στο μέλλον κατά πόσο θα λάβει υποστήριξη από τους Έλληνες εφοπλιστές, πόσο θα ενισχύσει το προφίλ της χώρας μας ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και αν μπορεί να ανταγωνιστεί τα σύγχρονα διεθνή clubs.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του ελληνικού P&I Club είναι η αξία της ελληνικής ναυτιλιακής παράδοσης η οποία ενισχύεται μέσω μιας σειράς αξιών και διακρίσεων του ίδιου του ελληνικού P&I Club σε Ελληνικό, Ευρωπαϊκό και διεθνές χώρο που σαν κύριο σκοπό έχει την διεύρυνση του ως ναυτασφαλιστικό κλάδο.

Ο Ελληνικός Εφοπλισμός επιθυμεί την ανάγκη ομαδικής εργασίας (teamwork) σε κάθε επίπεδο επιχειρηματικής διαδικασίας και κοινής συναίνεσης όσον αφορά τον τομέα της αντασφάλισης καθώς πρότασή του είναι η συνεχής εκπαίδευση σε κάθε επίπεδο της. Είναι γεγονός ότι η δημιουργία του ελληνικού P&I Club θα βρει ολοένα και περισσότερους υποστηρικτές και δεδομένου της ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής και των νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν την αξιοπλοΐα θα ενισχυθεί πάραυτα. Είναι γεγονός ότι για να σημειωθεί πρόοδος πρέπει να εξυγιανθεί το όλο σύστημα. Αυτό θα γίνει μόνο αν:

- τα μαύρα – γκρι νηολόγια, οι χαμηλού επιπέδου νηογνώμονες και οι γρήγοροι και ευκαιριακού κέρδους πλοιοκτήτες εκδιωχθούν από τις θάλασσες
- οι καλοί νηογνώμονες γίνουν πιο αντιπροσωπευτικοί
- το επίπεδο επιθεωρήσεων των πλοίων γίνει πιο αποτελεσματικό
- αποφεύγονται συστηματικά οι ασφαλίσεις πλοίων που δεν ακολουθούν κανόνες αναγνωρισμένης κλάσης κατά IACS.³⁸

³⁸ Maritime insurance and economic welfare, Richard Goss, Maritime Policy & Management vol 30,no4, 357-362

Η γεωγραφική περιοχή στην οποία βρίσκεται η χώρα μας πιθανώς να ωφελήσει στην διεύρυνση του Club μιας και για κάποια μέλη οι τιμές αντασφάλισης των ισχυρών P&I Club πιθανώς να είναι ασύμφορες.

Η μελέτη διεύρυνσης του ελληνικού P&I Club με μέλη από την Ασιατική εφοπλιστική αγορά πιθανόν να οδηγήσει στην γρηγορότερη εγκαθίδρυση του ανάμεσα στα πιο ανταγωνιστικά P&I Club ³⁹ ανά τον κόσμο· είναι γεγονός ότι το 40% του παγκόσμιου στόλου είναι ιδιοκτησία ανθρώπων και εταιρειών που προέρχονται από την Ασία.

Πρέπει επίσης να επισημανθεί ένα θέμα το οποίο οφείλει να συρρικνωθεί ώστε να ολοκληρωθεί η όλη διαδικασία της αντασφάλισης. Δεν είναι άλλο από την ύπαρξη μεγάλης ποσότητας και ποικιλίας νομοθεσίας και νομολογίας σε διάφορες χώρες ανά τον κόσμο.⁴⁰

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έρχεται με μια σειρά από νέα πλαίσια να στηρίξει και να ελέγξει την ανταγωνιστικότητα στον συγκεκριμένο κλάδο. Με το πρόγραμμα Solvency I & II εγκαθιστά εργαλεία οικονομικών προσεγγίσεων για τον βέλτιστο έλεγχο της συγκεκριμένης αγοράς. Το Solvency II θα εισαγάγει ένα καινούριο νομικό πλαίσιο σε όλες τις Ευρωπαϊκές Ασφαλιστικές και Αντασφαλιστικές εταιρείες ανεξαρτήτως του μεγέθους τους ή της νομικής τους μορφής.

Περιορισμοί της μελέτης

Κατά την διάρκεια της μελέτης έγινε προσπάθεια ερμηνείας οικονομικών και αριθμητικών δεδομένων με κύριο στόχο την αποφυγή του σφάλματος ώστε να είναι πιο αξιόπιστο και έγκυρο το αποτέλεσμα της έρευνας.

Παρόλα αυτά, η περιορισμένη εμπειρία του ερευνητή καθώς και η μη δυνατότητα να δοθεί ερμηνεία σε οικονομικά έγγραφα με βάση την μελέτη περίπτωσης δεν έδωσε την προοπτική να διεξαχθεί μια οικονομικοτεχνική μελέτη περίπτωσης του Ελληνικού P&I Club.

Η διαθεσιμότητα των δεδομένων, λόγω του γεγονότος ότι η έρευνα έγινε σε μια χρονική περίοδο κρίσης για την οικονομία των κρατών και στόχο είχε έναν πολύ ευαίσθητο τομέα χρηματοδότησης της ναυτιλίας, είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο ο ερευνητής αντιμετώπισε αρκετές φορές το πρόβλημα της μη διαθεσιμότητας από τις πηγές του καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις συγκεκριμένα πρόσωπα χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να ληφθούν τα δεδομένα.

³⁹ Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Paul Bennett, Marine Policy 25(2001) 13-21

⁴⁰Work-Flow in the Procedure of Marine Insurance Claims, Michael I Pazarzis, European Research Studies Volume XII, Issue (3) 2009

Το κόστος της απόκτησης των κατάλληλων περιοδικών και αρθρογραφίας ήταν το κυριότερο από τα μειονεκτήματα σε αυτήν την έρευνα.

Όσον αφορά την μελέτη περιορισμό αποτέλεσε η καθυστέρηση απάντησης από μέρους των ερωτηθέντων (δείγματος) κατά την διεξαγωγή της έρευνας καθώς και η προσπάθεια να γίνει όσο το δυνατόν πιο απλή η σχεδίαση του ερωτηματολογίου.

Λόγω της χρήσης του στατιστικού προγράμματος ανάλυσης δεδομένων Spss 19 στο ερωτηματολόγιο απαιτήθηκε η ανάλογη χρήση ερωτήσεων και απαντήσεων ώστε να είναι πιο αποτελεσματική η έρευνα και πιο αξιόπιστο το αποτέλεσμα

Συστάσεις για περαιτέρω εργασία

Προκειμένου να βελτιωθεί η υπάρχουσα έρευνα, ο ερευνητής πρέπει να έχει ένα καλά δομημένο πλαίσιο στη χρηματοδότηση του πλοίου και να είναι εξοικειωμένος με όλους τους όρους της ναυτιλίας και τα οικονομικά των ασφαλιστικών καλύψεων. Επίσης η εύκολη πρόσβαση στις κατάλληλες πηγές διαδραματίζει καίριο ρόλο προκειμένου να ανακτήσει έγκυρα και αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με τον ασφαλιστικό κλάδο του πλοίου. Η πρόσβαση σε πληθώρα ηλεκτρονικών εφημερίδων και περιοδικών καθώς και σε αναφορές από το αρμόδιο τμήμα ελέγχου του Ευρωπαϊκού τμήματος ελέγχου ανταγωνιστικότητας εταιρειών ασφαλιστικού κλάδου είναι απαραίτητη.

Τέλος μία έρευνα από μια ομάδα ερευνητών σε ένα μεγαλύτερο δειγματοληπτικό σύνολο (πχ ευρωπαϊκό επίπεδο εταιριών) θα αναλύσει περαιτέρω τον στόχο της έρευνας μας.



ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Mutual Risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Paul Bennett, *Marine Policy* 25(2001) 13-21
- «The Nautical Institute Managing Risk in Shipping» – A PRACTICAL GUIDE, 1999
- D. MILLER – “PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATIONS”, LIBER AMICORUM, ALGOT BAGGE (Στοκχόλμη 1955)
- Gard Handbook of P&I Insurance (1979 Edition), Gard Handbook of P&I Insurance (2008 Edition), IG P&I International Group of P&I Clubs
- The Nautical Institute Managing Risk in Shipping – A practical guide 1999
- Περιοδικό TRANSPORT, Τεύχος No. 250 (Ιούλιος-Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2008)
- C. Hill, B. Robertson, S. Hazelwood, “Introduction to P&I”, LLP, 1996, σελ. 30
- Global shipping IPOs performance, Andreas Merikas, Dimitrios Gounopoulos & Christos Nounis *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 1464-5254,
- The growth of fleets registered in the newly-emerging maritime countries and maritime crises Helen A. Thanopoulou *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 1464-5254, Volume 22, Issue 1, 1995, Pages 51 – 62
- Comprehensive Review of the maritime Safety Regimes: Present Status and Recommendations for Improvements *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 1464-5327, Volume 30, Issue 2, First published 2010, Pages 241 – 270
- Modelling the investment decision of the entrepreneur in the tanker sector: choosing between a second-hand vessel and a newly built one *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 1464-5254, Volume 35, Issue 5, 2008, Pages 433 – 447
- The Evolution and Development of the Swedish Insurance Market *Magnus Lindmark; Lars-Fredrik Andersson; Mike Adams Accounting History Review*, 2155-286X, Volume 16, Issue 3, 2006, Pages 341 – 370
- Mutual Insurance as an elusive concept in traditional rural communities *Jean-Philippe Platteau Journal of Development Studies*, 1743-9140, Volume 33, Issue 6, 1997, Pages 764 – 796

- The Operating Potential of London Marine Insurance in the 1570's: Some evidence from 'A Booke of Orders of Assurances within the Royall Exchange' *J. S. Kepler Business History*, 1743-7938, Volume 17, Issue 1, 1975, Pages 44 – 55
- The impact of mutual recognition – inbuilt limits and domestic responses to the single market *Susanne K. Schmidt Journal of European Public Policy*, 1466-4429, Volume 9, Issue 6, 2002, Pages 935 – 953
- Protection against national emergency international public goods and insurance *Toshihiro Ithori Defence and Peace Economics*, 1476-8267, Volume 10, Issue 2, 1999, Pages 117 – 137

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

Νόμος 1923/1991, ΦΕΚ Α13, 14/02/1991, Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης “για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις” που υπογράφηκε στο Λονδίνο 19 Νοεμβρίου 1976.

ΟΔΗΓΙΑ 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

www.economist.gr

www.europa.eu

www.imo.org

www.itopf.com

www.intertanko.com

www.law.uoa.gr

www.martrans.org

www.igpandi.org/

www.ukpandi.com

www.un.org

www.yen.gr

<http://www.hellenicshippingnews.com>

www.wikipedia.org

www.maritimelawyers.gr

www.notoburgasalexandroupolispipe.blogspot.com

www.lectlaw.com

<http://www.hwiuk.com>

<http://www.hwint.com/index.html>

<http://www.skuld.com/templates/Page.aspx?id=1553>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

■ Ερωτηματολόγιο Μελέτης



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το παρόν ερωτηματολόγιο αποτελεί βασικό εργαλείο για την ακαδημαϊκή έρευνα με θέμα: ΕΛΛΗΝΙΚΟ P&I CLUB CURRENT CONDITIONS AND PERSPECTIVES, η οποία πραγματοποιείται από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Η έρευνα διεξάγεται υπό την επιστημονική εποπτεία του Καθηγητή Ανδρέα Γ. Μερικά και του Μεταπτυχιακού φοιτητή Αλέξανδρου Λιγνού.

Το ερωτηματολόγιο είναι επιθυμητό να συμπληρωθεί από τον Οικονομικό Διευθυντή της εταιρείας σας ή τον Operations Manager της εταιρείας σας. Ο εκτιμώμενος χρόνος για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είναι 15 λεπτά. Οι απαντήσεις είναι εμπιστευτικές. Παρακαλούμε να αποστείλετε τις απαντήσεις σας στο e-mail του φοιτητή alignos@gmail.com.

Section 1 - Παρακαλούμε σημειώστε στο αντίστοιχο κουτάκι ποια κατηγορία περιγράφει καλύτερα την εταιρεία σας; (όπου είναι δυνατό και με αριθμό)

1... Ποιο είναι το μέγεθος στόλου που διαθέτει η εταιρεία σας;	<input type="checkbox"/> <2 <input type="checkbox"/> 2 - 5 <input type="checkbox"/> 6 - 10 <input type="checkbox"/> 11-20 <input type="checkbox"/> >20
2... Ποιος είναι ο ακριβής αριθμός των πλοίων της εταιρείας σας;	

Section 1 - Παρακαλούμε σημειώστε στο αντίστοιχο κουτάκι τον αριθμό πλοίων ανά κατηγορία της εταιρείας σας;

3... Πόσα πλοία τύπου Bulk Carriers έχετε;	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 2 - 8 <input type="checkbox"/> 9 - 20 <input type="checkbox"/> >20
4... Πόσα πλοία τύπου πλοία τύπου Tankers έχετε;	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 2 - 8 <input type="checkbox"/> 9 - 20 <input type="checkbox"/> >20
5... Πόσα πλοία τύπου πλοία τύπου Containers έχετε;	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 2 - 8 <input type="checkbox"/> 9 - 20 <input type="checkbox"/> >20
6... Πόσα πλοία τύπου πλοία τύπου LPG/LNG έχετε;	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 2 - 8 <input type="checkbox"/> 9 - 20 <input type="checkbox"/> >20
7... Πόσα πλοία τύπου Product & Chemical Tankers έχετε;	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 2 - 8 <input type="checkbox"/> 9 - 20 <input type="checkbox"/> >20

Section 1 - Παρακαλούμε σημειώστε στο αντίστοιχο κουτάκι την μεταφορική ικανότητα των πλοίων της εταιρείας σας και τον συνολικό αριθμό εργαζομένων σε στεριά και θάλασσα;

8... Μεταφορική ικανότητα σε dwt	<input type="checkbox"/> <10.0000 <input type="checkbox"/> 10.0000 - 40.0000 <input type="checkbox"/> 40.0000 - 100.0000 <input type="checkbox"/> >100.0000
9... Ποιος είναι ο αριθμός εργαζομένων της εταιρείας σας;	<input type="checkbox"/> <50 <input type="checkbox"/> 50 - 100 <input type="checkbox"/> 101 - 500 <input type="checkbox"/> >500

Section 2 - Παρακαλούμε σημειώστε στο αντίστοιχο κουτάκι την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία της εταιρείας σας;

1... Περιοχή δραστηριότητας	<input type="checkbox"/> Ελλάδα <input type="checkbox"/> Ελλάδα & Μεσόγειος <input type="checkbox"/> Μεσόγειος <input type="checkbox"/> Αλλού
-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Section 3 - Παρακαλούμε σημειώστε στο αντίστοιχο κουτάκι πόσα πλοία έχετε ασφαλισμένα στο αντίστοιχο P&I Club;

1... Britannia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
2... Gard	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
3... The Japan Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
4... The North of England	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
5... The Standard Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
6... The West of England Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
7... British Marine Mutual	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
8... The American Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
9... The London Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
10... The Shipowners Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
11... The Swedish Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
12... The UK Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
13... SKULD	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
14... Steamship Mutual	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10
15... Ελληνικό P&I Club	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1-10 <input type="checkbox"/> >10

Section 4 – Δηλώστε το βαθμό προτίμησης της εταιρείας σας σε σχέση με τους αντίστοιχους λόγους επιλογής P&I Club;

1... Τύπος Πλοίου	5 4 3 2 1 NA
2... Στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων, Ασφαλιστών κλπ	5 4 3 2 1 NA
3... Περιοχή δραστηριότητας πλοίου	5 4 3 2 1 NA
4... Προτίμηση Ναυλωτών	5 4 3 2 1 NA
5... Οικονομικοί Λόγοι (Συνολική Ετήσια Εισφορά στο P&I Club)	5 4 3 2 1 NA
6... Round the Clock Customer Service	5 4 3 2 1 NA
7... Ευρύτητα Καλυπτόμενων Κινδύνων	5 4 3 2 1 NA
8... Ιστορικοί Λόγοι	5 4 3 2 1 NA

5 πολύ μεγάλη βαρύτητα, 4 μεγάλη βαρύτητα, 3 μέτρια βαρύτητα, 2 μικρή βαρύτητα, 1 ελάχιστη βαρύτητα, 0 δεν απαντώ

Section 5 – Δημογραφικά

Παρακαλώ επιστρέψτε το ερωτηματολόγιο αφού το συμπληρώσετε στο e-mail alignos@gmail.com. Εάν θέλετε να λάβετε τα αποτελέσματα της έρευνας όταν ολοκληρωθεί παρακαλούμε σημειώστε

ΝΑΙ ΟΧΙ

Επώνυμο

Όνομα

Επωνυμία Εταιρείας

Email

Αν ΝΑΙ Παρακαλώ σημειώστε τα στοιχεία επικοινωνίας σας

Σας ευχαριστούμε πολύ για τον χρόνο σας

Ο Επίσημος Υπεύθυνος

Ο Ερευνητής

Ανδρέας Γ. Μερίκας

Αλέξανδρος Ν. Λιγνός

☐ Δείγματα Αιτήσεων Εγγραφής σε P&I Club

Αίτηση εγγραφής για Πλοίο Ξηρού Φορτίου

Kindly register for P&I insurance according to the Statutes and Rules of Assuranceforeningen Gard - gjensidig - or as specially agreed:

Vessel:

GT:

IMO no:

Year built:

Classification:

Flag:

Port of registry:

Date and hour for attachment of risk:

Give a short description of the vessel; intended trading and cargoes to be carried:

Please state container capacity:

TEUs.

If vessel certified to carry passengers please state capacity:

Pass.

If vessel to be delivered on long term timecharter, please state name of charterer, form of charter party and period:

Named Assured(s) to be covered - and in what capacity:

Mortgagee(s):

Number of officers:

Nationality of officers:

Number of crew:

Nationality of crew:

Attach or e-mail copy(ies) of or identify the contract(s) of employment:

Collision liabilities to be covered under P&I:

0 RDC:

1/4 RDC:

4/4 RDC:

Incl. FFO:

Excl. FFO:

ISM certified - If yes, please state the certifying organisation:

VAT - Name and address of the operating company - VAT no - Μέτρηση Συχνότητας prefix:

Place and date

Signature

41

⁴¹ Gard-PI-FDD Form-DRY

Αίτηση εγγραφής για TANK / OBO / LPG / LNG VESSEL

Kindly register for P&I insurance according to the Statutes and Rules of Assuranceforeningen Gard - gjensidig - or as specially agreed:

Vessel:

GT:

IMO no:

Year built:

Classification:

Flag:

Port of registry:

Call sign:

Specification of tanker:

Parcel tanker:

SBT (Marpol Tanker):

Date and hour for attachment of risk:

Give a short description of the vessel, intended trading and cargoes to be carried:

Named Assured(s) to be covered - and in what capacity:

Mortgagee(s):

Number of officers:

Nationality of officers:

Number of crew:

Nationality of crew:

Attach or e-mail copy(ies) of or identify the contract(s) of employment:

Collision liabilities to be covered under P&I:

0 RDC:

1/4 RDC:

4/4 RDC:

Incl. FFO:

Excl. FFO:

US Oil Pollution Cover (Tankers/OBOs only):

Yes, we agree to declare US oil trade according to Rule 53.2:

No, we will not declare. (Consequently the exclusion set out in Rule 53.2 will apply):

ISM certified - If yes, please state the certifying organisation:

**VAT - Name and address of the operating company - VAT no - Μέτρηση Συχνότητας
prefix:**

.....
Place and date

Signature

42