ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Δημοτάτσης Παναγιώτης (MN10022)

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
Νοέμβριος 2014

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

«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), τη φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του ύπο copyright κειμένου».

ΔΗΜΟΤΑΤΣΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν: Χλωμούδης Κωνσταντίνος – Καθηγητής
Τζαννάτος Ερνεστοσπυρίδων – Καθηγητής
Παζαρζής Μιχαηλ – Αναπληρωτής Καθηγητής

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή μου κο Χλωμούδη Κωνσταντίνο που χωρίς την πολύτιμη συμβολή, καθοδήγηση και συμπαράσταση δε θα είχα καταφέρει να ολοκληρώσω αυτή την επιστημονική μελέτη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Copyright i
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή ii
Πρόλογος/ Ευχαριστίες iii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ iv
ΠΕΡΙΛΗΨΗ…….. vi
SUMMURY …… vii
1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ……..... 1
2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ …… 5
2.1 Περιεχόμενο και ρόλος..... 5
2.2 Ιστορική Αναδρομή..... 8
2.3 Ναυτική Ασφάλιση..... 11
3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ… 15
3.1 Λιμενική Βιομηχανία 16
3.2 Ασφαλιστικές Καλύψεις – Κίνδυνοι..... 19
3.3 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο..... 23
4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ..... 27
4.1 Ασφάλεια Λιμανιού..... 27
4.1.1 Υπόθεση λιμάνι Beira (πλοίο “The Counts”)…… 27
4.1.2 Υπόθεση λιμάνι Geraldton (πλοίο “The Houston city”)……. 29
4.1.3 Υπόθεση λιμάνι Destrehon (πλοίο “The Hermine”)..... 30
4.2 Περιπτώσεις ατυχημάτων και διαδικασίες της ασφαλιστικής εταιρείας..... 31
4.2.1 Υπόθεση λιμάνι Milford Haven (πλοίο “Sea Empress”)..... 31
4.2.2 Υπόθεση λιμάνι Cabo Fisterra (πλοίο “Prestige”)..... 33
4.2.3 Υπόθεση λιμάνι Καράτσι (πλοίο “Tasman Spirit”)..... 35
4.2.4 Υπόθεση λιμάνι Θήρας (πλοίο “Sea Diamond”)..... 36
5ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΦΟΡΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ …….. 40
5.1 Lloyd’s of London..... 40
5.2 Ασφαλιστικές Εταιρείες……..... 44
5.3 Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου……..……..... 45
5.4 Protection and Indemnity clubs (P & I clubs)..... 47

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ..... 51

6.1 Παράγοντες ανάπτυξης λιμένων..... 51

6.2 Το εξωτερικό κόστος στη λιμενική βιομηχανία..... 55

6.3 Ασφάλεια και ασφάλιση..... 59

6.4 Εκτίμηση του κινδύνου 64

7ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ- ΛΥΣΕΙΣ..... 68

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... 71

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού, με κύριο στοιχείο αυτό της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Για την οικονομική ανάπτυξη του λιμένα ο παράγοντας «ασφάλεια» έχει πρωταρχική σημασία. Η ασφάλεια όμως αποκτά διττή σημασία. Από τη μια πλευρά αναφέρεται στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) στο χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας (security) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση της ασφάλισης στον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών με προσαρμογή στα λιμάνια και στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία. Συγκεκριμένα θα αναφερθεί διεξοδικά η πορεία της ασφάλισης στην λιμενική βιομηχανία, θα αναλυθεί η ανάληψη κινδύνου στα λιμάνια και το εξωτερικό κόστος σε αυτά και πως επιδρά και επηρεάζει τον τομέα των μεταφορών. Μέσα από την εργασία θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τον λόγο ύπαρξης, την χρησιμότητα αλλά και τη σημασία της ασφάλισης στις σύγχρονες ανταγωνιστικές τάσεις και συνθήκες που επικρατούν στα λιμάνια.

Λέξεις κλειδιά: Λιμενική Βιομηχανία, Ασφάλιση, Ασφάλεια.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

SUMMARY

In the recent year, the economic and technological developments have contributed to the intensification of competition between ports and the development of new elements. The main element as a result of this competition is the quality of service. The port function is currently carried out in a completely new and diverse environment. New infrastructures and new services have transformed the ports from handling passengers and goods into complex enterprises with high technocratic procedures and methods of operation, which must also respond to the new requirements and obligations towards the environment and the wider community.

For the economic development of the port, the factor "safety" is a necessity. Port safety has double meaning. On one hand, it refers to the safe conduction (safety) in the port area that includes the proper working and natural environment conditions and on the other hand, it refers to the safe environment (security) in relation to the unlawful acts that endanger human life and property.

The purpose of this study is to analyze the security in transport services, adjusted to the ports and the modern port industry. The development of security in the port industry, will be reported in detail, analyzing the risks and the external costs related to the port industry. Also, it will be stated how these two elements affect and influence the port industry. In this work we will try to highlight the importance, the usefulness of the insurance in relation to modern trends and competitive conditions in the ports.

Key Words: Port Industry, Insurance, Safety.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά κοινή αναγνώριση, η εμπορική ναυτιλία ήταν, είναι και θα είναι πάντα, πηγή και φορέας ανάπτυξης, ευημερίας, απασχόλησης, κοινωνικής συνοχής και κύρους. Με αυτά τα χαρακτηριστικά, η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ζήτημα με μεγάλο ενδιαφέρον σε παγκόσμια κλίμακα. Οι τρεις βασικοί άξονες της, τα πλοία, οι ναυτικοί και οι λιμένες, απαιτούν εξειδικευ-μένη, ιδιαίτερη αλλά και συνδυασμένη προσέγγιση, με γνώση των συνθηκών που επικρατούν, με ρεαλισμό, με ετοιμότητα προσαρμογής σε νέα δεδομένα, με διαφάνεια, με στόχους και ένα σκοπό, την ανάπτυξη.

Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί οτι παρά την μεγάλη ανάπτυξη της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, προκαλούνται αρνητικές εξωτερικές ενέργειες κυρίως και βασικά σε σχέση με την ρύπανση του περιβάλλοντος και σε σχέση με τον τομέα της ασφάλειας, οι οποίες αποτελούν απειλή και για την υγεία και για την ζωή των ναυτών και των λιμενεργατών. Βασικό κομμάτι του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν τα λιμάνια τα οποία είναι και βασικό μέσο ικανοποίησης της βιώσιμης θαλάσσιας κινητικότητας.

Η χρηματοοικονομική κρίση του 2008, η ραγδαία επιδείνωση των συνθηκών πραγματοποίησης του διεθνούς εμπορίου, η κρίση που αντιμετώπισε η ναυτιλία, προβηματίζουν τη λιμενική βιομηχανία. Το δεδομένο ενδιαφέρον εταιριών υπηρεσιών χερσαίων μεταφορών, αλλά και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, για συμμετοχή στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τη διοίκηση των λιμένων, μετατρέπει το λιμενικό συγκρότημα σε μια πολύπλοκη οντότητα με σημαντικό, πληθυντικό, αριθμό δρώντων παραγόντων. Η απαραίτητη χωρική και λειτουργική επέκταση του λιμένα και η ανάγκη ενοποίησης με σύνθετες αλυσίδες μεταφοράς, δημιουργούν νέα ερωτήματα, εισάγοντας έννοιες όπως η "ποιότητα" στη λιμενική καθημερινότητα (Χλωμούδης, 2011).

Στο ιδιαίτερα απαιτητικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον της λιμενικής βιομηχανίας σε διεθνές επίπεδο, επιβάλλεται η δημιουργία σύγχρονων λιμενικών υποδομών καθώς επίσης η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, που θα αποβλέπουν στο τρίπτυχο «ασφάλεια – ταχεία εξυπηρέτηση – χαμηλό κόστος» και θα συμβάλλουν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και γενικότερα στην ανάπτυξη της οικονομίας. Η λιμενική βιομηχανία αναζητά τις απαραίτητες προσαρμογές, υιοθετώντας νέα, αποκεντρωμένα μοντέλα οργάνωσης, διοίκησης και διακυβέρνησης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Λιμένας είναι η πύλη από την οποία τα φορτία και οι επιβάτες μεταφέρονται από / στα πλοία στην / από την ξηρά (Goss, 1990). Όμως, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών μετέβαλε τον ρόλο του λιμανιού από απλά χώρο φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και επιβίβασης / αποβίβασης επιβατών. «Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα στο νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικες υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή» (Ευρωπαικη Επιτροπή, 1997). Η ανάγκη διερεύνησης της λειτουργίας των λιμένων ως κρίκων πλέον στη μεταφορική αλυσίδα άρχισε να γίνεται περισσότερο ξεκάθαρη με την ανάπτυξη των λειτουργιών hub/feedering στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Η σημασία αυτής της λειτουργίας των λιμένων αναγνωρίζεται από την UNCTAD, που αναφέρει τους λιμένες ως χώρους διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους (Πάλλης και Χλωμούδης, 2007). Ο ορισμός αυτός της UNCTAD αναφέρεται στη πραγματικότητα στα μεγάλα σύγχρονα λιμάνια, χωρίς να περιλαμβάνει μικρότερους λιμένες, οπου καλούνται να ικανοποιήσουν ειδικές ανάγκες και στους οποίους δεν επιβάλλεται η υιοθέτηση σύνθετων μεθόδων παραγωγής.

Οι λειτουργίες ενός λιμένα είναι πολλαπλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν τον λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμένα είναι η παροχή υπηρεσιών για τη διακίνηση των φορτίων και των επιβατών. Ο λιμένας είναι απαραίτητο να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες. Βέβαια τα έργα υποδομής και ανωδομής που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι τα ίδια για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Σε γενικές γραμμές όμως υπάρχουν κάποια βασικά έργα και μηχανικός εξοπλισμός που είναι αναγκαία σε κάθε λιμένα.

Σημαντικό ρόλο όμως σε όλα τα παραπάνω, κατέχει και η διαδικασία και εφαρμογή της ασφάλισης των πλοίων και των φορτίων που μεταφέρονται και η οποία

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

διαδικασία εμπίπτει σε ειδικά θεσμοθετημένες διατάξεις βάσει του Αγγλοσαξονικού Δικαίου ή διαφορετικά γνωστού ως Marine Insurance Act 1906. Στο συγκεκριμένο Δίκαιο, αναφέρονται όλες οι σχετικές διατάξεις και θεσμοθετήσεις σχετικά με την θαλάσσια ασφάλιση παρέχοντας λύσεις σε προβλήματα ασφάλισης και καταστροφών πλοίων ή φορτίων που συμβαίνουν κατά καιρούς.

Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν ουσιαστικές πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας των λιμένων. Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν ένα τυποποιημένο διεθνές πλαίσιο για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας, ενώ μεταξύ των άλλων ρυθμίζουν και τις επί μέρους υποχρεώσεις των φορέων και αρμοδίων αρχών που εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά και την εξυπηρέτηση του πλοίου στο λιμένα, λαμβάνοντας προληπτικά μέτρα για να μειωθεί ο κίνδυνος ενεργειών προσβολής της ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

Η ασφάλιση στη λιμενική βιομηχανία είναι ένα αντικείμενο που πριν από μερικά χρόνια ελάχιστους απασχολούσε και ελάχιστοι ασχολούνταν με την ανάλυση ή την καταγραφή του, ενώ υπήρχαν ακόμα και αυτοί που το αμφισβητούσαν έντονα. Με την πάροδο του χρόνου όμως, με την εξέλιξη της επιστήμης και των μεθόδων της, άλλα κυρίως με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οποίων οι συνέπειες ήταν πλέον εμφανείς, το εξωτερικό κόστος γενικότερα αλλά και του μεταφορικού τομέα ειδικότερα, έγινε ένα από τα σημαντικότερα αντικείμενα μελέτης, με αποτέλεσμα οι περισσότεροι φορείς και επιχειρήσεις να το θέτουν ως προτεραιότητα.

Είναι σημαντικό να γίνει προσδιορισμός και ανάλυση της ασφαλιστικής επιστήμης και θα τεθεί το ερώτημα της χρησιμότητας αυτής στη ναυτιλία και ειδικότερα στη λιμενική βιομηχανία. Σκοπός είναι να ερευνηθεί και να αναλυθεί όχι μόνο πως το εξωτερικό κόστος συνδέεται με την ασφάλιση στον τομέα των μεταφορών, αλλά και να προσδιοριστούν και οι μηχανισμοί αντιμετώπισης του κόστους αυτού μέσω της ασφάλισης και η επίδραση συνολικά στη λειτουργία των λιμένων.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Σημαντικά ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν για την ολοκληρωμένη μελέτη του θέματος είναι αν ο τρόπος που η ασφάλιση εφαρμόζεται στη σημερινή λιμενική βιομηχανία λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τυχόν απώλειες και με ποιον τρόπο η ίδια αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τους φορείς της ναυτιλίας, τους ιδιοκτήτες φορτίων αλλά και τους ασφαλιστές. Για την ασφαλή εξαγωγή συμπερασμάτων, εκτός από την θεωρητική προσέγγιση θα αναλυθούν τόσο περιπτώσεις σε σχέση με την ασφάλεια στα λιμάνια όσο και περιπτώσεις ατυχημάτων και ποια ήταν η στάση των ασφαλιστικών εταιρειών στον χειρισμό αυτών των γεγονότων αλλά και στον τρόπο αποζημιώσης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Για την ορθή αντιμετώπιση των κινδύνων που απειλούν τους τομείς της ανθρώπινης ζωής, η ασφάλιση εμφανίζεται ως ο μόνος τρόπος προστασίας. Η ασφάλιση και η κάλυψη που αυτή παρέχει, αναπτύσσεται και εμφανίζεται με διαφορετικές μορφές, παράλληλα με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των λαών. Μία από τις πολλές διακρίσεις της ασφάλισης είναι σε ιδιωτική και κοινωνική ασφάλιση. Σε αντίθεση με τη κοινωνική ασφάλιση, όπου το κράτος είναι αυτό που λαμβάνει μέτρα προστασίας των πολιτών, στην ιδιωτική ασφάλιση, μια ασφαλιστική ιδιωτική επιχείρηση, έναντι κάποιου αντίτιμου έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση που επέλθει κάποιος κίνδυνος.

Ασφάλιση είναι η ορθή οργάνωση ενός αποτελεσματικού τρόπου αντιμετώπισης αβέβαιης μελλοντικής οικονομικής ανάγκης. Είναι η μεταφορά συγκεντρωμένων, τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων σε ασφαλιστικές εταιρείες έναντι ασφαλίστρων, που συμφωνούν να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τυχαίες ζημιές. Την έννοια της ασφάλισης την βρίσκουμε με σαφήνεια διατυπωμένη στα πιο αρχαία κείμενα.

Η ιδιωτική ασφάλιση σε όλες τις χώρες έχει ενσωματώσει θεσμικό ρόλο που επιτρέπει στους πολίτες (φυσικά πρόσωπα και επιχειρήσεις) αφενός να περιορίζουν τις οικονομικές συνέπειες από την επέλευση κινδύνων στην περιουσία τους ή στην υγεία τους και αφετέρου να προγραμματίζουν τη μακροχρόνια και συστηματική αποταμίευσή τους με σκοπό να δημιουργούν κεφάλαια για την αντιμετώπιση μελλοντικών αναγκών (σπουδές, αγορά περιουσιακών στοιχείων, συνταξιοδότηση).

2.1 <u>Περιεχόμενο και ρόλος</u>

Ο ασφαλιστικός χώρος είναι τομέας της οικονομίας με μεγάλη σημασία. Το έργο των φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ασφάλισης συνίσταται στη συστηματική παροχή προστασίας έναντι των συνεπειών που προκαλούνται από την επέλευση κινδύνων. Ως μέθοδος αντιμετώπισης των κινδύνων, η ασφάλιση υλοποιείται μέσω της μετάθεσης (μετακύλησης) των κινδύνων και των οικονομικής φύσης επιπτώσεων τους από μεμονωμένα πρόσωπα σε μια μεγάλη κοινωνία προσώπων που κινδυνεύουν από ίδιους ή παρεμφερείς κινδύνους και συγκροτούν τη λεγόμενη «κοινωνία κινδύνων». Στη σχέση αυτή, ο φορέας της ασφάλισης λειτουργεί ως βασικός

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

διαχειριστής της κοινωνίας των κινδύνων, οι οποίοι του εκχωρούνται έναντι κάποιου αντιτίμου.

Οι κίνδυνοι που απειλούν τα άτομα και τις περιουσίες τους, είτε μικροί είτε μεγάλοι, δε θα ήταν δυνατόν ούτε να αποφευχθούν ούτε και να απορροφηθούν αποτελεσματικά από το κοινωνικό σύνολο ή από μεμονωμένα πρόσωπα, χωρίς τη συνδρομή της ασφάλισης. Συνεπώς, η δραστηριότητα της ασφάλισης, εκτός από μια γνήσια οικονομική συναλλαγή, εκπληρώνει μια σημαντική κοινωνική αποστολή που συνδέεται με την ανάγκη τόνωσης του αισθήματος ασφάλειας των ατόμων. Κύρια λειτουργία της είναι να υποκαταστήσει την αβεβαιότητα με τη βεβαιότητα αποκατάστασης ή μείωσης του οικονομικού κόστους που συνεπάγεται η τυχαία επέλευση ζημιογόνων γεγονότων. Το αντίτιμο δε που καταβάλλεται για την παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης είναι πολύ χαμηλότερο συγκριτικά με το οικονομικό βάρος που ενδέχεται να επιφέρει ο κίνδυνος.

Άρα ασφάλιση είναι η συγκέντρωση τυχαίων κινδύνων με τη μεταφορά τους σε ασφαλιστές που συμφωνούν να αποζημιώνουν τους ασφαλισμένους για τις τυχαίες απώλειες ή να παρέχουν άλλες χρηματικές παροχές ή υπηρεσίες που συνδέονται με τον κίνδυνο (Επιτροπή Ασφαλιστικής Ορολογίας της Αμερικανικής Ένωσης Κινδύνου και Ασφάλισης).

Ο νόμος 2496/97 περί ασφαλιστικής σύμβασης (άρθρο 1) δίνει μια περιγραφή της έννοιας της ασφάλισης, εστιάζοντας στο τι είναι ασφαλιστική σύμβαση. Ωστόσο, ασφάλιση και ασφαλιστική σύμβαση δεν είναι έννοιες ταυτόσημες. Με την έννοια της ασφαλιστικής σύμβασης αποδίδεται η ύπαρξη συμφωνίας, δηλαδή, της σύμβασης επί της οποίας λαμβάνει νομικά μορφή και παρέχεται το αγαθό της ασφάλισης. Πιο συγκεκριμένα:

«Με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει έναντι ασφαλίστρου στον συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή τρίτο, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση)».

Η ασφαλιστική σύμβαση γενικά είναι μία αμφοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου η οποία πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών. Ως παροχές εννοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο

ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης και η υποχρέωση αυτού που κάνει την ασφάλιση να καταβάλει το προσυμφωνηθέν ασφάλιστρο (Εμπορικός Νόμος, άρθρο 189).

Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης καθορίζεται και το είδος της παροχής. Οι πιο συνήθεις περιπτώσεις ασφαλιστικής σύμβασης (με βάση τον τύπο της παροχής του ασφαλιστή) είναι:

- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε παροχή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό της εν λόγω παροχής,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιουσιακή παροχή, κινητή ή ακίνητη,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε χρηματική παροχή,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε ανάληψη κινδύνου από μια επιχείρηση, και
- όπου μία επιχείρηση που έχει συσταθεί για αυτόν το σκοπό αναλαμβάνει τους κινδύνους άλλων επί της βάσης ενός ασφαλίστρου.

Η σύμβαση ασφάλισης δεν αποβλέπει στον πλουτισμό του ασφαλισμένου, αλλά μόνο στην αποκατάσταση της ζημιάς που αυτός υπέστει. Αυτό προκύπτει από το άρθρο 201 του Εμπορικού Νόμου το οποίο ορίζει μεταξύ άλλων ότι σύμβαση ασφάλισης για ποσό μεγαλύτερο από την αξία των ασφαλισμένων πραγμάτων είναι άκυρη, αν ο ασφαλισμένος ενήργησε δόλια ή απατηλά. Ως αμφοτεροβαρής σύμβαση δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη ευθύς εξ' αρχής, παρόλο που κατά την κατάρτιση της δεν είναι βέβαιο αν ο ασφαλιστής θα καταβάλει αποζημίωση ή αν το ασφάλιστρο θα καταβληθεί εξ' ολοκλήρου αμέσως με την κατάρτιση της σύμβασης, διότι ο ασφαλιζόμενος αναλαμβάνει απέναντι στον ασφαλιστή και άλλες υποχρεώσεις, τις οποίες εκπληρώνει αργότερα.

Στο συμβόλαιο αποζημιώσεως αναφέρεται σε ένα ορισμένο αντικείμενο, για οποιονδήποτε έχει νόμιμο ενδιαφέρον, και έναντι ενδεχομένων κινδύνων οι οποίοι καθορίζονται σαφώς και στους οποίους το αντικείμενο είναι πράγματι εκτεθειμένο, με αντάλλαγμα ένα σταθερό και καθοριζόμενο τίμημα (Πουλαντζάς, 2005).

Η ιδιωτική ασφάλιση είναι ένα κοινωνικό αγαθό, είναι αγαθό ζωής και αποτελεί παράγοντα απορρόφησης της ανασφάλειας των καταναλωτών, προστασίας και υποστήριξής τους. Ο ρόλος της γίνεται ολοένα και πιο σημαντικός όσο το οικονομικό περιβάλλον παραμένει δύσκολο και τα οικογενειακά εισοδήματα βάλλονται. Η ανάγκη

των ανθρώπων για ασφάλεια αυξάνεται, και πρέπει να ικανοποιηθεί. Και για να γίνει σωστά, η ασφαλιστική αγορά οφείλει να ανταποκριθεί γρήγορα, αποτελεσματικά, με βεβαιότητα διαφάνεια και επαγγελματισμό.

Την ιδιωτική ασφάλιση την κάνει το φυσικό ή νομικό πρόσωπο για διάφορους τομείς και κινδύνους από τους οποίους θέλει να προστατευθεί. Ανάλογα με είδος των ασφαλιζομένων προσώπων ή πραγμάτων τις ασφαλίσεις τις κατατάσσουμε σε τρεις κατηγορίες: ασφαλίσεις προσώπων, ασφαλίσεις πραγμάτων και ασφαλίσεις ευθυνών.

1) Οι Ασφαλίσεις προσώπων είναι εκείνες οι οποίες καλύπτουν φυσικά πρόσωπα μεμονωμένα ή και ομαδικά και είναι οι:

α) Ασφαλίσεις ζωής.

β) Ασφαλίσεις θανάτου,

γ) Ασφαλίσεις γήρατος,

δ) Ασφαλίσεις ατυχημάτων,

ε) Ασφαλίσεις ασθενείας,

στ) Μικτές ασφαλίσεις.

2) Ασφαλίσεις πραγμάτων (εμπράγματες ασφαλίσεις) δηλαδή εκείνες που καλύπτουν πράγματα ή ζώα και ειδικότερα:

α) Εμπορεύματα.

β) Πλοία και αεροσκάφη.

γ) Περιουσία.

δ) Προϊόντα.

ε) Ζώα

3) και τέλος, έχουμε τις ασφαλίσεις ευθύνης που καλύπτουν τις αστικές ευθύνες ότι αφορά:

α) Επιχειρήσεις,

β) Αυτοκίνητα,

γ) Ιδιοκτήτες ακινήτων.

2.2 Ιστορική Αναδρομή

Η ιδέα της ιδιωτικής ασφάλισης δεν είναι νέα. Ανάγεται στους αρχαίους χρόνους, με ισχυρές ενδείξεις ότι τα πρώτα ψήγματα ασφάλισης εμφανίστηκαν στη Μεσοποταμία. Στο πλαίσιο ανάπτυξης των χερσαίων μεταφορών, έμποροι

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

συμφωνούσαν την από κοινού αντιμετώπιση ενδεχόμενων απωλειών ή βλάβης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων που θα υφίσταντο ορισμένοι από αυτούς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η πρακτική αυτή αποτέλεσε, μάλιστα, ρυθμιστικό περιεχόμενο του Κώδικα του Βασιλιά της Βαβυλώνας Χαμουραμπί τον 17° αιώνα π.Χ..

Η ασφάλιση στα πρώτα της στάδια, εμφανίστηκε με την μορφή «αλληλοβοήθειας», μεταξύ ατόμων που εκτελούσαν ένα παρεμφερές είδος εργασίας. Στην αρχαία Αίγυπτο, πολλά «εργατικά» ατυχήματα και πολλές ασθένειες ταλαιπωρούσαν τους εργάτες, οπότε δημιουργήθηκε το πρώτο «ταμείο αλληλοβοήθειας». Στην αρχαία Ελλάδα, ήταν διαδεδομένη η ασφαλιστική κάλυψη με νόμο του Σόλωνα, τον 6ο π.Χ. αιώνα, ο πρώτος ασφαλιστικός νόμος που καθόριζε την λειτουργία εταιριών που είχαν σαν αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων. Στην Κύπρο τον 5ο π.Χ. αιώνα, εμφανίσθηκε το πρώτο νοσοκομειακό πρόγραμμα της ιστορίας. Τον 4ο π.Χ. αιώνα, συναντάμε αναφορά στον θεσμό της ασφάλισης, σε λόγους του Δημοσθένη, «Περί θαλασσίων πιστώσεων».

Αργότερα, στην ρωμαϊκή εποχή συναντώνται εξελιγμένες μορφές ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών μέσω συμβολαίων. Ιδιαίτερη άνθιση εμφανίζουν οι ασφαλίσεις αυτές στην Ισπανία κατά τα τέλη του Μεσαίωνα, όπου και δημιουργείται το 1453 το πρώτο ολοκληρωμένο δίκαιο που θα ρυθμίζει τις θαλάσσιες ασφαλίσεις επί σειρά ετών. Εκτεταμένα χρησιμοποιούνται οι θαλάσσιες ασφαλίσεις και σε άλλες χώρες με ανάλογη ναυτική ισχύ και αποικιοκρατική παρουσία, όπως Ιταλία, Πορτογαλία, Ολλανδία και Γαλλία, ενώ το 1629 συστήνεται η πρώτη ασφαλιστική εταιρία στην Ολλανδία με αντικείμενο την ασφάλιση θαλάσσιων μεταφορών.

Μετά τη μεγάλη πυρκαγιά στο Λονδίνο το 1666 δημιουργούνται και οι πρώτες οργανωμένες ασφαλιστικές εταιρίες για ασφαλίσεις κατά της πυρκαγιάς. Κατά την ίδια χρονική περίοδο παρατηρείται σε διάφορες χώρες της Ευρώπης αντίστοιχη δραστηριοποίηση.

Ανάλογη διαπιστώνεται η εξέλιξη για την αντιμετώπιση κινδύνων σε πρόσωπα, η οποία ξεκίνησε από την αρχαία Αίγυπτο και συνεχίστηκε από τους Έλληνες, σαν θρησκευτική κοινωνική συνεισφορά για την κάλυψη εξόδων κηδείας και μετέπειτα από τους Ρωμαίους.

Ομάδες προσώπων συμφωνούσαν να αντιμετωπίσουν από κοινού τις οικονομικές συνέπειες από τυχαία γεγονότα που θα έβλαπταν τη ζωή τους, είτε εισφέροντας σε

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

κάποιο ταμείο είτε δίνοντας υπόσχεση για εκ των υστέρων παροχή βοήθειας στα μέλη που θα αρρωστήσουν, τραυματισθούν ή ακόμη και στη χήρα και στα ορφανά σε περίπτωση θανάτου μέλους, συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων κηδείας. Οι πρώιμες δηλαδή ασφαλιστικές οργανώσεις ζωής βασίζονταν στην αμοιβαία βοήθεια μεταξύ των μελών που συμμετείχαν σε αυτές. Η πρώτη ασφαλιστική εταιρία ζωής εμφανίζεται στην Αγγλία το 1698 και το παράδειγμά της ακολουθούν και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη.

Στην Ελλάδα και προτού αυτή καταστεί ανεξάρτητο κράτος, η ασφαλιστική δραστηριότητα αρχικά αναπτύσσεται με ασφαλιστικές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων που είχαν έδρα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Το 1789 ιδρύεται στην Τεργέστη από Έλληνες η εταιρία « Societa Greca d' Assicurazioni », ενώ παρόμοιες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες πραγματοποιούνται στην Οδησσό και στην Κωνσταντινούπολη. Αξιοσημείωτη είναι η ιδιαίτερα σημαντική κοινωφελή δράση των ελληνικών ασφαλιστικών εταιριών της Οδησσού και κυρίως ο πρωταγωνιστικός τους ρόλος στην ετοιμασία της επανάστασης του 1821 και η συμμετοχή τους στους επικεφαλής των ηγετών της Φιλικής Εταιρείας.

Τέλος, όσον αφόρα την σύγχρονη Ελλάδα μετά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο, η συσσώρευση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα οδήγησε στην συσσώρευση μεγάλων περιουσιών σε μικρή γεωγραφική έκταση. Έτσι, η ασφάλιση πυρός σημείωσε μεγάλη άνοδο. Παράλληλα, η ασφάλιση ζωής άρχισε να αναπτύσσεται ταχύτατα.Τα δάνεια δεν θα μπορούσαν να βοηθήσουν την ανάκαμψη της πληγωμένης από τους πολέμους Ελλάδας, αν δεν υπήρχε η ασφάλιση ώστε να εξασφαλισθεί η αποπληρωμή σε περιπτώσεις ζημιών. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στα φοιτητικά του χρόνια, άσκησε το επάγγελμα του ασφαλιστή και οι γνωριμίες που έκανε τον βοήθησαν πολύ στην πολιτική του καριέρα.

Το 1970 ψηφίσθηκε ο σύγχρονος ασφαλιστικός νόμος της Ελλάδος και αργότερα, με την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκσυγχρονίσθηκε και εναρμονίσθηκε με τους ασφαλιστικούς νόμους των υπολοίπων χωρών.Οι εξελίξεις στην τεχνολογία ήταν ταχύτατες και δημιούργησαν νέα δεδομένα. Οι πωλήσεις των αυτοκίνητων σημείωσαν μεγάλη άνοδο και δυστυχώς τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα πολλαπλασιάσθηκαν. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία των

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

αυτοκινήτων έγινε υποχρεωτική στην Ελλάδα το 1978 και έδωσε μεγάλη οικονομική ανακούφιση στους παθόντες.

Το τρομοκρατικό κτύπημα στους δίδυμους πύργους, οι μεγάλες πλημμύρες στην Ευρώπη αλλά και άλλες μεγάλες φυσικές καταστροφές δημιούργησαν μεγάλες οικονομικές υποχρεώσεις στις ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρίες, αλλά κατάφεραν να ανταποκριθούν. Γεγονός που αποδεικνύει ότι η σύγχρονη οργάνωσή τους είναι επαρκής και μπορεί να αντέξει μεγάλης οικονομικής έκτασης ζημιές (http://asfalistis.tripod.com/istoria.htm).

2.3 Ναυτική Ασφάλιση

Ο ρόλος της ασφάλισης υπήρξε σημαντικότατος στην άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος και στην ανάπτυξη της σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης, στην οποία και κυριαρχεί. Η ασφάλιση στον τομέα της ναυτιλίας εμφανίζει, στις περισσότερες χώρες, νομοθετική αυτοτέλεια σε σχέση με την χερσαία ασφάλιση. Σε πολλές χώρες, μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, η Ιταλία, το Βέλγιο κ.ά., αυτή ρυθμίζεται με συνδυασμό γενικών διατάξεων, που αφορούν όλο το φάσμα της ασφάλισης αλλά και ειδικών που αφορούν τη ναυτασφάλιση.

Οι αρχές της ναυτασφάλισης φαίνεται πως υπήρχαν ήδη από τα χρόνια της αρχαιότητας. Σύμφωνα με το Ροδιακό Ναυτικό Κώδικα, η αποζημίωση του κατόχου σε περίπτωση απώλειας του φορτίου ή μέρους του ήταν απαραίτητος όρος κατά τη θαλάσσια μετακίνηση εμπορευμάτων. Το ίδιο ισχύει και για τη Βενετία του 14^{ου} αιώνα, όταν ήταν η κυρίαρχος της Μεσογείου. Το πρώτο ασφαλιστικό γραφείο, το γνωστό LLOYD, δημιουργείται στο Λονδίνο στα τέλη του 17ου αιώνα, για να εξελιχθεί έναν αιώνα μετά στο New Lloyd’s, σωματείο αναγνωρισμένο από την Αγγλική Βουλή. Στην Ελλάδα ιδρύεται ο Ασφαλιστικός Συνεταιρισμός Πλοιοκτητών Πειραιώς και Νήσων, μόλις το 1938 (Αναστασόπουλος, 2005).

Αντικείμενο της ναυτικής ασφάλισης είναι ο όρος «θαλάσσια περιπέτεια» με τον οποίο εκφράζεται η έκθεση περιουσιακών στοιχείων σε θαλάσσιους κινδύνους. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται στον όρο τα περιουσιακά στοιχεία όπως το πλοίο, το φορτίο που μεταφέρεται από το πλοίο και τα έξοδα ταξιδίου, ο ναύλος, η προμήθεια και οποιοδήποτε άλλο κέρδος εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο. Αυτή η περιουσία (πλοίο,

φορτίο, κινητά αντικείμενα), ονομάζεται περιουσία προς ασφάλιση (Πουλαντζάς, 2005). Στην περίπτωση που υπάρχουν απώλειες – ζημίες, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να καλύψει το ύψος της ζημίας και να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με βάση τους όρους που αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εκτός από τα έξοδα και τα κέρδη που θα είχε από το ταξίδι ο ασφαλισμένος, ασφαλίζεται και η αστική ευθύνη προς τρίτους. Μαζί με τα παραπάνω, ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσίας.

Το αγγλικό δίκαιο έχει επικρατήσει να εφαρμόζεται στις ναυτασφαλίσεις, αφού στην Αγγλία ήταν και οι πρώτοι ασφαλιστές και οι πιο σημαντικοί. Ο νόμος που εφαρμόζεται κυρίως είναι ο «Νόμος για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1906» ή πιο γνωστός ως «Marine Insurance Act του 1906». Ο συγκεκριμένος νόμος αποτέλεσε τροχοπέδη των δικαστικών αποφάσεων κατά τις δικαστικές διαμάχες της εποχής εκείνης και μετέπειτα. Τέλος, χαρακτηριστικό είναι ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε μια διαιτητική ή δικαστική διαμάχη, εκτός του ότι βασίζονται πάνω στον Νόμο για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1906 βασίζονται και σε παλαιότερες αποφάσεις δικαστηρίων ίδιων περιπτώσεων αλλά και με βάση τα ήθη και τα έθιμα των εμπορικών δραστηριοτήτων, αναπτύσσοντας έτσι την περίφημη «νομολογία».

Συνεπώς, για περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από κάποιον συγκεκριμένο νόμο, επικαλούνται παλαιότερες δικαστικές αποφάσεις σε ίδιες περιπτώσεις. Το αγγλικό δίκαιο βασίζεται κυρίως σε τέτοιου είδους αποφάσεις, με αποτέλεσμα να ταυτίζονται αυτές με νόμο. Συνηθίζεται να ακολουθούνται οι νόμοι και οι αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων σε οποιουδήποτε είδους διαμάχη που έχει να κάνει με μια θαλάσσια περιπέτεια. Ποιοι είναι όμως εκείνοι οι οποίοι έχουν ασφαλιστικό συμφέρον; Γενικά, ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια, όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία.

Ασφαλιστικό συμφέρον έχει και όποιος είναι δυνατόν να ευρεθεί Αστικά υπεύθυνος έναντι τρίτων. Συγκεκριμένα, στην ασφάλιση πλοίου το πρόσωπο αυτό είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής (Κιάντος, 2007). Η αίτηση για θαλάσσια ασφάλιση, ασφάλιση πλοίου για θαλάσσιους κινδύνους, βάσει του Marine Insurance Act 1906, μπορεί να γίνει απευθείας από τον ενδιαφερόμενο προς την ασφαλιστική εταιρεία, είτε από κάποιον μεσάζοντα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Στην πρώτη περίπτωση, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει την αίτηση του, η ασφαλιστική εταιρεία του κάνει μια προσφορά αναφέροντας το ασφάλιστρο και τους όρους της ασφάλισης και από τη στιγμή που θα συμφωνήσει ο ενδιαφερόμενος, η ασφαλιστική εταιρεία αναλαμβάνει την κάλυψη για τους κινδύνους που παρέχει και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Στην δεύτερη περίπτωση, ο μεσίτης ενεργεί διαφορετικά. Σε ένα έντυπο, το οποίο είναι γνωστό και ως slip, αποτυπώνει τους όρους με τους οποίους θέλει να προβεί σε ασφάλιση ο «πελάτης» του και στη συνέχεια αναλαμβάνει να βρει ασφαλιστή ή ασφαλιστές που θα καλύψουν την ασφάλιση στο 100%.

Συνεπώς, ενδέχεται να μην αναλάβει μόνο ένας ασφαλιστής την κάλυψη, αλλά πολλοί ασφαλιστές να καλύπτουν κάποιο μέρος και εν τέλει να καλύψουν το σύνολο της ασφάλισης σε μερίδια, τα λεγόμενα shares. Ο κάθε ασφαλιστής υπογράφει το slip και δεσμεύεται με αυτόν τον τρόπο για την εν λόγω ασφάλιση στο ποσοστό που του αντιστοιχεί. Ο μεσίτης αναλαμβάνει να μαζέψει όλα τα slip που έχουν υπογραφεί από τους ασφαλιστές και εκδίδει το σημείωμα ασφάλισης (cover note), στο οποίο αναγράφονται οι όροι με τους οποίους πραγματοποιήθηκε η ασφάλιση και το ύψος του ασφαλίστρου που θα πρέπει να καταβληθεί για να ισχύσει η ασφάλιση.

Επίσης, με αυτό το έγγραφο γνωστοποιούνται στον ασφαλισμένο και οι ασφαλιστές του καθώς και το ποσοστό κατά το οποίο έχουν αναλάβει να καλύψουν ο κάθε ένας ξεχωριστά. Ωστόσο, κάποιοι ασφαλιστές εκδίδουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κάποιοι άλλοι όχι. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας της νομικής φύσης που φέρουν οι ασφαλιστές, χωρίς βέβαια να επηρεάζει το γεγονός αυτό την ασφάλιση (Αναστασόπουλος, 2005).

Οι βασικότερες μορφές ασφάλισης στη ναυτιλία εστιάζουν στα ακόλουθα (Παναγιωτακόπουλος, 1994):

1) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο ταξιδιού. Σ’ ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο η σύνδεση του κινδύνου εξαρτάται από το ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, απαραιτήτως θα περιγράφεται ως «from» ή «at and from». Μάλλον ο κίνδυνος της ασφάλισης δε θα συνδεθεί με το πλοίο, αν αυτό δεν αποπλεύσει από το λιμάνι όπως ορίζεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το πλοίο. Περιλαμβάνει ασφαλιστικές καλύψεις ολόκληρου ή τμημάτων του πλοίου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τα φορτία. Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να περιέχει τον όρο του Craft. Εάν περιέχεται, τότε ο ασφαλισμένος έχει νομική κάλυψη για απώλεια ή και ζημιά στο φορτίο του πριν ακόμη αυτό φορτωθεί επί του πλοίου μερικώς ή και όλο το φορτίο. Ο κίνδυνος της σύνδεσης των φορτίων με το συμβόλαιο πριν αυτά φορτωθούν αναφέρεται στον όρο των υπό διαμετακόμιση φορτίων.

4) Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τον ναύλο. Δεν περιλαμβάνει μόνο τον όρο του ναύλου σύμφωνα με τη φορτωτική αλλά και το ναύλο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο και την προμήθεια που παίρνει ο πλοιοκτήτης από τη μεταφορά των αγαθών.

Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλειας εξαρτάται απο το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τις τυχόν απώλειες. Έτσι βοηθά όλους όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο να χρησιμοποιούν τη ναυτική ασφάλιση σαν διέξοδο προς όφελος τους. Έτσι αποφεύγουν να δεσμεύονται αυτοί έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο. (Κιάντου – Παμπούκη, 2003).

Μια άλλη άποψη αναφέρει ότι η αναγκη για ναυτική ασφάλιση έγγυται στο γεγονός της λήψης μέτρων για την προστασία απο τυχαία συμβάντα και τυχόν απώλειες. Με τη χρήση της ασφάλισης αποφεύγονται οι δεσμεύσεις έναντι τρίτων που ίσως χρειαστεί να αποζημειωθούν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο (Hogdes, 1996). Οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου αλλα και οι τράπεζες ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για φορτίο και πλοίο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση των αγορών επέφερε σημαντικές αλλαγές στις χερσαίες, εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές. Λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης των Ευρωπαικών αγορών και της δυναμικής παρουσίας των ανατολικών αγορών όπως Κίνα και Ινδία, ιδιαίτερη ανάπτυξη γνωρίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Βασικό κομμάτι του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν τα λιμάνια τα οποία είναι και "βασικό μέσο ικανοποίησης της βιώσιμης θαλάσσιας κινητικότητας" (Notteboom and Winkelmans, 2001).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ορισμοί που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς αντανακλούν τις συνθήκες λειτουργίας των λιμένων σε συγκεκριμένες περιόδους. Η πραγματικότητα αυτή αναγνωρίστηκε από τον Robinson, ο οποίος μέσα από συστηματική μελέτη ταξινόμησε τους ορισμούς των λιμένων που έχουν δοθεί από το 1970 μέχρι και το 2002 σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες, και παράλληλα πρότεινε ένα νέο πλαίσιο ερμηνείας των νέων συνθηκών που επικρατούν στους λιμένες.

Οι κατηγορίες αυτές αναφέρονται σε τέσσερα διαφορετικά πλαίσια:

α) Στο μορφολογικό πλαίσιο, το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως τόπους εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων,

β) Στο πλαίσιο της λειτουργικής αποτελεσματικότητας το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως λειτουργικά συστήματα,

γ) Στο πλαίσιο των οικονομικών αρχών, που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως οικονομικές οντότητες και

δ) Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης και άσκησης λιμενικής πολιτικής που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως διαχειριστικές μονάδες.

Ο Robinson (2002) καταγράφοντας αυτές τις κατηγορίες προτείνει ένα πέμπτο ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο «οι σύγχρονοι λιμένες αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή». Στο ίδιο πνεύμα, αλλά με πιο ολοκληρωμένο τρόπο, αναφέρεται ότι οι λιμένες ορίζονται ως οι περιοχές που διαθέτουν υποδομές και ανωδομές ικανές να υποδεχθούν πλοία καθώς και άλλα μεταφορικά μέσα, να διαχειριστούν τα φορτία τους

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

από και προς την ακτή και να παρέχουν υπηρεσίες logistics που θα προσθέτουν αξία στο προϊόν (Chlomoudis and Pallis, 2004).

3.1 Λιμενική Βιομηχανία

Οι λιμένες σήμερα λειτουργούν τόσο ως βιομηχανικές επιχειρήσεις όσο και ως πάροχοι υπηρεσιών (Suykens, 1996). Οι σύγχρονες ανάγκες των μεταφορών επέβαλαν ταχεία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αλλά και των logistics, οι οποίες με την σειρά τους επέφεραν αλλαγές στη δομή και στη λειτουργία των λιμανιών. Τα λιμάνια σήμερα αποτελούν κατά κύριο λόγο σημεία συγκέντρωσης δραστηριοτήτων logistics με αποτέλεσμα οι ανάγκες για αποτελεσματική αντιμετώπιση των φορτίων αυτών έχουν οδηγήσει σε αλλαγή των παραδοσιακών προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και σε αλλαγή του παραδοσιακού χαρακτήρα των λιμανιών ”(Notteboom and Winkelmans, 2001). Ένας μοντέρνος λιμένας παρέχει τόσο γενικές υπηρεσίες καθορισμένες εξαρχής από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, ή εξατομικευμένες υπηρεσίες προς κάλυψη ιδιαιτέρων αναγκών – απαιτήσεων των χρηστών / πελατών (Pallis and Vaggelas, 2005).

Η αυξημένη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, όπως επίσης και η ανάγκη για πιο αποτελεσματικό χειρισμό των φορτίων, έχει οδηγήσει σε ιδιωτικοποιήσεις τερματικών σταθμών και λιμανιών, αφού επιδιώκεται η αύξηση της αποτελεσματικότητας τους. Επίσης οι μεταβολές που επήλθαν στην τεχνολογία αλλά και η αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, οδήγησε στην κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων, πιο εξειδικευμένων με αποτέλεσμα η ανάγκη για επενδύσεις και νέες υποδομές στα λιμάνια να είναι πιο επιτακτική. Οι νέες αυτές εξελίξεις δημιούργησαν και τις προϋποθέσεις ώστε η ιδιωτική πρωτοβουλία στα λιμάνια να διαδραματίζει πλέον τον πιο σημαντικό ρόλο (Benacchio et al, 2001).

Τα λιμάνια σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά αποτελούν ένα σύνθετο δίκτυο οργανισμών που προσφέρουν υπηρεσίες. Οι τύποι και τα επίπεδα υπηρεσιών που παρέχουν τα λιμάνια αποτελούν ένα μακρύ κατάλογο, ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνονται :

- οι ποσότητες και οι ποικιλίες των φορτίων που καθημερινά ένα λιμάνι διαχειρίζεται,

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

- οι τύποι των σκαφών που συντηρούνται,
- η σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές,
- οι τυχών αποθηκευτικές υπηρεσίες που χρειάζονται, αλλά και άλλες πρόσθετες υπηρεσίες.

Για να παράγουν βέβαια τα λιμάνια τις παραπάνω υπηρεσίες απαιτούνται υποδομές όχι μόνο σε εγκαταστάσεις αλλά και σε νέα πληροφοριακά συστήματα, τα οποία διευκολύνουν τις λιμενικές διαδικασίες (UNCTAD, 1992).

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές και ποικίλες προκλήσεις. Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την χρήση της μεταφόρτωσης, η αύξηση του μεγέθους των πλοίων και η σύνδεση των λιμένων με τις διατροπικές αλυσίδες μεταφοράς απαιτούν πρόσθετες λιμενικές εγκαταστάσεις (IMO, 2003). Επιδιώκοντας να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις οι Ευρωπαϊκοί λιμένες, είτε λιμενικές αρχές είτε πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, αναπτύσσουν και πραγματοποιούν μεγάλα επενδυτικά σχέδια με στόχο την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους. Ο στόχος τους είναι να διαχειριστούν ακόμα μεγαλύτερους όγκους φορτίων με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα σε μια συντονισμένη προσπάθεια να αντιμετωπιστεί και το πρόβλημα της συμφόρησης στους Λιμένες (Bichou and Gray, 2005).

Είναι λοιπόν φανερό ότι ένα λιμάνι είναι ένας ιδιαίτερα σύνθετος οργανισμός, στον οποίο αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες που αφορούν σε τέσσερεις κύριους άξονες: πλοία, φορτία, χερσαία μέσα μεταφοράς και επιβάτες.

Οι δραστηριότητες που αφορούν τα πλοία είναι η πλοήγηση, η ρυμούλκηση, η ασφαλής προσόρμιση στο λιμάνι, ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβόλησης και παραβολής του πλοίου, η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων, ο εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια, ο ανεφοδιασμός με καύσιμα, οι επισκευές των πλοίων και οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων (Ross, 1995).

Οι δραστηριότητες που αφορούν τα φορτία είναι η φόρτωση και η εκφόρτωση, η μεταφόρτωση, η διαχείρηση / αποθηκευση φύλαξη του φορτίου, η παράδοση και η παραλαβή του φορτίου από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς και η διαλογή,

συσκευασία και μεταποίηση των εμπορευμάτων κ.λ.π.(Institute of Shipping & Logistics, 2005).

Οι δραστηριότητες που αφορούν τα χερσαία μέσα μεταφοράς είναι η υποδοχή και η στάθμευση στους χώρους του λιμανιού και οι ασφαλείς και προσπελάσιμες συνδέσεις με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα. Τέλος οι δραστηριότητες που αφορούν τις υπηρεσίες προς τους επιβάτες εκτός από την αποβίβαση ή επιβίβαση τους από και προς τα πλοία και τη διακίνηση των αποσκευών τους είναι η προώθηση τους από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με την άνεση και την αναψυχή τους κατά την παραμονή τους στους χώρους του λιμανιού (De Langen, 2003).

Οι τάσεις 'μεγέθυνσης' των λιμένων συνοδεύονται από σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Γι' αυτό το λόγο είναι πλέον επιτακτική ανάγκη τα περιβαλλοντικά ζητήματα που προκύπτουν από τις λιμενικές διαδικασίες να διαχειρίζονται αποτελεσματικά και αυτό γίνεται από την πλειονότητα των λιμενικών αρχών μιας και σήμερα η αειφόρος ανάπτυξη όπως και η περιβαλλοντική επίδοση αποτελούν βασικά στοιχεία της Εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης (Ross, 1995). Το γεγονός αυτός έχει ως αποτέλεσμα να αναπτύσσονται σε παγκόσμιο επίπεδο ρυθμιστικές παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της περιβαλλοντικής διάστασης των λιμενικών πολιτικών. Η σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει τον αειφόρο χαρακτήρα των λιμένων και να εγγυηθεί την βιώσιμη ανάπτυξη τόσο στα λιμάνια όσο και στις γειτονικές παράκτιες περιοχές.

Κάθε σύγχρονο λιμάνι στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών καλείται να παίξει το ρόλο του συνδετικού κρίκου μεταξύ των θαλάσσιων και χερσαίων μέσων μεταφοράς αλλά και να συντονίσει τις εργασίες στο συγκεκριμένο χώρο, ώστε να είναι οργανωμένες με τέτοιο τρόπο και βαθμό που να αποσκοπούν όχι μόνο στο χαμηλό κόστος παροχής λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και στη μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς (Παρδάλη, 2001).

Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ Α΄ 261/1973), ένας λιμένας περιλαμβάνει δύο ζώνες (Αντάπασης, 2008): i) Τη θαλάσσια και ii) Τη χερσαία ζώνη λιμένος, που περιέχει τα λιμενικά έργα και τις εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για τη λιμενική λειτουργία όπως τις προβλήτες, τις αποβάθρες, τους χώρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και επιβατών. Σύμφωνα δε με το Καταστατικό του Διεθνούς Καθεστώτος Λιμένων (Νόμος 3904/1929, άρθρο 1), λιμάνι είναι ο τόπος ο

οποίος έχει διαμορφωθεί φυσικά ή τεχνητά για να επιτρέπει τη στάθμευση των πλοίων και να παρέχει ασφάλεια σε δραστηριότητες που αφορούν στην ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Επομένως η σύνδεση των (επιβατικών) λιμενικών σταθμών με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα αποτελούν μία νέα πραγματικότητα (Pallis and Vaggelas, 2006), ενώ διαπιστώνεται ότι η ποικιλία των ορισμών αποδεικνύει το πλήθος των διαφορετικών αναγκών που εξυπηρετούν οι σύγχρονοι λιμένες.

3.2 Ασφαλιστικές Καλύψεις - Κίνδυνοι

Το ναυπηγούμενο πλοίο, κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης δεν έχει τη νομική σημασία του πλοίου (όσον αφορά τουλάχιστον τις διατάξεις τις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση του) και δεν εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, συνεπώς δεν υπάγεται στη θαλάσσια ασφάλιση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά ασφαλίζεται σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις της χερσαίας ασφάλισης. Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας αρχίζουν μετά την καθέλκυση του πλοίου, οπότε και υπάγεται στη θαλάσσια ασφάλιση. Επίσης δεν εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους το πλοίο το οποίο βρίσκεται στη δεξαμενή, π.χ. προς διάλυση και του έχει αφαιρεθεί ο εξοπλισμός (Καμβύσης, 1982).

Ας σημειωθεί εδώ ότι η ναυσιπλοΐα δεν προϋποθέτει κατ’ ανάγκη κίνδυνο σε κινούμενο πλοίο, διότι αυτό μπορεί και να ναυλωθεί. Ως προς την ασφάλιση κατά κινδύνων της θαλασσοπλοΐας ο νόμος προβλέπει την εφαρμογή των διατάξεων περί ασφαλιστικής σύμβασης του Εμπορικού Νόμου.

Συγκεκριμένα υπάρχει θαλάσσια περιπέτεια όταν:

(α) Οποιοδήποτε πλοίο, αγαθά, ή άλλα κινητά, "ασφαλίσιμη περιουσία", εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους.

(β) Το κέρδος ή η απόκτηση οποιουδήποτε ναύλου, εισιτηρίων, προμήθειας, κέρδους, ή άλλου χρηματικού οφέλους, ή η ασφάλεια για οποιεσδήποτε προκαταβολές, δάνεια ή πληρωμές τίθεται σε κίνδυνο λόγω έκθεσης ασφαλίσιμης περιουσίας σε θαλάσσιους κινδύνους.

(γ) Οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτο μπορεί να προκληθεί από τον ιδιοκτήτη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή από άλλο πρόσωπο ενδιαφερόμενο ή υπεύθυνο για αυτήν, εξ αιτίας θαλάσσιων κινδύνων. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση

περιουσία, όπως έχει ήδη προαναφερθεί. Επομένως "θαλάσσιοι κίνδυνοι" είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν, ή που είναι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα, δηλαδή κίνδυνοι των θαλασσών, φωτιά, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, κλέφτες, συλλήψεις, κατασχέσεις, περιορισμοί και κρατήσεις από αρχές ή από λαούς, αβαρίες, ναυταπάτες και οποιοιδήποτε άλλοι κίνδυνοι, είτε παρόμοιοι ή τέτοιοι που να μπορούν να καθορισθούν στο ασφαλιστήριο (Αντάπαση, 1998).

Κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον πήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Κοινή αβαρία (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 219-234) αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Κοινή αβαρία υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου.

Κοινή αβαρία συνιστούν επίσης, α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από διαταγή της Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάσθηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεφμερούς αιτίας, β) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον αυτές αποτελούν κοινή αβαρία (Κιάντου, 1996).

Το μέγεθος της ζημίας μπορεί να φθάνει έως τη θυσία όλου του πλοίου για χάρη του φορτίου ή και αντίστροφα. Ο θεσμός αυτός δίνει αξίωση στον υφιστάμενο τη θυσία και υποχρέωση στον ωφεληθέντα από την αποτροπή του κινδύνου για επιμερισμό της ωφέλειας και της θυσίας. Οι αξιώσεις και υποχρεώσεις από κάθε συγκεκριμένο κίνδυνο εκκαθαρίζονται συνολικά και η εκκαθάριση αποτυπώνεται λογιστικά στον λογαριασμό διακανονισμού αβαρίας (Average Adjustment) (Δελούκας, 1993).

Ως σύγκρουση πλοίων μπορεί να θεωρηθεί η βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο, αποτέλεσμα είτε ανθρώπινου παράγοντα είτε τυχαίου γεγονότος. Στην πρώτη περίπτωση οι ζημίες βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Σε περίπτωση κοινής υπαιτιότητας κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με την μερίδιο ευθύνης του. Σε κάθε άλλη

(ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός, αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης) οι ζημίες βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Η ως άνω ευθύνη των πλοίων είναι όμως ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες.

Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούσθηκε οφείλει να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και να γνωστοποιήσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960) συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο.

Οι βασικές καλύψεις που χρησιμοποιούνται στη ναυτασφάλιση προβλέπονται από τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου και είναι διεθνώς αποδεκτές. Οι κυριότεροι κίνδυνοι που προβλέπονται από τις τυποποιημένες αυτές ρήτρες είναι:

• Γενική αβαρία
• Πυρκαγιά
• Πειρατεία
• Σύγκρουση (μεταξύ πλοίων)
• Επαφή (πλοίου με αντικείμενα)
• Έκρηξη
• Κλοπή
• Καλύπτεται αστική ευθύνη από σύγκρουση κατά 75%
• Έξοδα για ανέγερση ναυαγίων
• Ζημιές που προκύπτουν στο πλοίο κατά τη διάρκεια απορρύπανσης από τις αρχές σε ενδεχόμενη θαλάσσια ρύπανση
• Τρομοκρατικές ενέργειες
• Κίνδυνοι πολέμου
• Απώλεια μισθώματος που λάμβανε το πλοίο κατά τη χρήση του και δεν λαμβάνει τώρα λόγω ζημιάς που προέκυψε.

Οι Ασφαλιστικές καλύψεις (H&M, War, I.V., LOH κλπ.) που χρησιμοποιούνται στη ναυτασφάλιση αποτελούν τις διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ασφαλιστών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες, η μορφή των I.T.C. - HULLS, ως κάτωθι:

- I.T.C. Hulls Total Loss - General Average - 3/4 Collision liability (including Salvage Charges Sue and Labor): που περιλαμβάνει την ολική απώλεια, την Γενική Αβαρία, την αστική ευθύνη συνεπεία συγκρούσεως, τα έξοδα διασώσεως και βοηθείας και τα δικαστικά έξοδα.
- I.T.C. Hulls Total Loss Only (including Salvage Charges and Sue and Labor): που είναι πιο περιορισμένη της μορφή προηγούμενης και περιλαμβάνει ολική απώλεια, έξοδα διασώσεως και βοηθείας και τα δικαστικά έξοδα.

Συμπληρωματικές καλύψεις μπορούν να δοθούν με τις παρακάτω ρήτρες:

- Protection & Indemnity Hulls time: Αφορά στην κάλυψη του υπολοίπου ¼ της αστικής ευθύνης. Το 1/4 μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα "3/4" με "4/4".
- Institute Time Clauses-Freight: Για την κάλυψη του ναύλου.
- I.T.C. Hulls Disbursements and Increased value: Πρόκειται για προσαύξηση της ασφαλιζόμενης αξίας κατά 25% για κάλυψη μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας, Γενικής αβαρίας, δικαστικών εξόδων και Αστικής Ευθύνης. Δηλαδή για ολική ζημία προσαυξάνεται κατά 25% η κάλυψη ενώ αυτό δεν ισχύει για μερική ζημίας.
- I.T.C Hulls Excess Liability: Περιορισμένη έκδοση αυτής της ρήτρας υπάρχει με την μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαίρει την ολική απώλεια.
- Mortgages Interest – Hulls: Επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με την χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές.

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες είναι πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα 3/4. Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση είναι:

- Γενική αβαρία και ναυαγιαιρεσία.

- Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται:

- Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών.
- Increased Value. Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του ασφαλιστικού γεγονότος.
- Loss of Hire. Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος.

3.3 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο

Το ασφαλιστήριο είναι το κύριο έγγραφο με το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης και έχει αποδεικτική λειτουργία. Υπάρχουν, όμως, και άλλα έγγραφα που αποδεικνύουν την ασφαλιστική σύμβαση. Τέτοια είναι το έγγραφο που τροποποιεί το ασφαλιστήριο και καλείται επασφαλιστήριο, επιστολές, τηλεγραφήματα, οι αποδείξεις των ασφαλίστρων κ.ο.κ.

Ο ασφαλιστής είναι υποχρωμένος να παραδώσει το ασφαλιστήριο στον ασφαλισμένο. Αυτό ισχύει και όταν υπάρχει ασφάλιση για λογαριασμό άλλου. Σε περίπτωση συνασφάλισης, κάθενας από τους ασφαλιστές είναι υποχρεωμένος να εκδόσει ίδιο ασφαλιστήριο. Τα ασφαλιστήρια είναι αριθμημένα και έχουν τυπωμένο το όνομα του ασφαλιστή. Σε περίπτωση που η υποχρέωση του ασφαλιστή προς παράδοση του ασφαλιστηρίου καταστεί ληξιπρόθεσμη, ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ασκήσει το κατά το άρθρο 325 ΑΚ δικαίωμα επίσχεσης και να παρακρατήσει το ασφάλιστρο έως ότου ο ασφαλιστής επιδόσει σε αυτόν το ασφαλιστήριο. Το δικαίωμα όμως επίσχεσης μπορεί να ασκήσει και ο ασφαλιστής παρακρατώντας το ασφαλιστήριο μέχρις ότου καταβληθεί το ληξιπρόθεσμο ασφάλιστρο (Ιωάννου και Στρατής, 1998).

Στοιχεία ασφαλιστηρίου οριζόμενα από το νόμο είναι η χρονολογία, τα συμβαλλόμενα μέρη και η διαμονή τους, το αντικείμενο της ασφάλισης, οι παροχές των συμβαλλόμενων, καθώς και το όνομα, το είδος, η χωρητικότητα και η ιθαγένεια του πλοίου. Η χρονολογία του ασφαλιστηρίου έχει σημασία γιατί π.χ. στην κατά χρόνο

ασφάλιση αυτή αρχίζει από τη χρονολογία που καθορίζει το ασφαλιστήριο. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορετικών ημερομηνιών υπογραφής του ασφαλιστηρίου λαμβάνεται υπ' όψη η πιο πρόσφατη. Το άρθρο 192 ΕΝ απαιτεί ως στοιχείο του ασφαλιστηρίου και το αντικείμενο της ασφάλισης. Περαιτέρω, το άρθρο 192 ΕΝ ορίζει ότι στο ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχονται ενδείξεις
που προσδιορίζουν τις παροχές των συμβαλλόμενων.

Από την άποψη της παροχής του ασφαλιζόμενου πρέπει να προσδιορίζεται το ασφάλιστρο, ενώ από άποψη παροχής του ασφαλιστή πρέπει να προσδιορίζονται οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει ο τελευταίος, καθώς και ο χρόνος έναρξης και λήξης αυτών (Άρθρο 269, εδ. α ΚΙΝΔ). Κίνδυνοι που δεν περιλαμβάνονται στην ασφαλιστική προστασία μπορούν να καλυφθούν με ειδικές ρήτρες. Δεν έχει παρά να σκεφθεί κανείς τους πολεμικούς κινδύνους, οι οποίοι κατά το άρθρο 272 ΚΙΝΔ όχι μόνο δεν καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση αλλά η έκθεση του πλοίου σε αυτούς έχει ως αποτέλεσμα τη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης.

Τέλος, το άρθρο 258 ΚΙΝΔ επιτάσσει όπως 'το ασφαλιστήριο πλην των εν άρθρο 192 ΕΝ στοιχείων, αναγράφει το όνομα, το είδος, τη χωρητικότητα και την ιθαγένεια του πλοίου'. Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο δεν περιέχει τα στοιχεία που απαιτούν τα άρθρα 192 ΕΝ και 258 ΚΙΝΔ δε θίγεται η αποδεικτική αξία του εγγράφου αλλά περιορίζεται μόνο στα στοιχεία που περιέχει. Σε περίπτωση απώλειας του ασφαλιστηρίου, η ασφαλιστική σχέση είναι δυνατόν να αποδειχθεί με όρκο ή ομολογία (Ρόκας, 1997).

Από την άλλη οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν αμετάκλητα το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου, ενώ οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για το φορτίο και το πλοίο. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να καθορίζει το όνομα του ασφαλισμένου, ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού. Το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πρέπει να καθορίζεται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο με λογική βεβαιότητα. Η φύση και η έκταση του συμφέροντος του ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν χρειάζεται να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο. Το ασφαλιστήριο καθορίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο με γενικούς όρους, που αναφέρεται στο συμφέρον που ο ασφαλισμένος σκοπεύει να καλύψει. Στην εφαρμογή του άρθρου αυτού προσοχή δίδεται σε οποιαδήποτε συνήθεια ρυθμίζει τον καθορισμό

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι είτε εκτιμημένο ή ανεκτίμητο. Οι γενικοί όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη, αλλά ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μελών (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Ένα εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο που προσδιορίζει τη συμφωνημένη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου και ελλείψει δόλου η αξία που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο είναι, όσον αφορά τον ασφαλιστή και ασφαλισμένο, αδιαμφισβήτητη της ασφαλίσιμης αξίας του αντικειμένου που πρόκειται να ασφαλιστεί, ανεξάρτητα αν η απώλεια είναι ολική ή μερική. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, η αξία που καθορίσθηκε στο ασφαλιστήριο δεν είναι αδιαμφισβήτητη για τον καθορισμό της τεκμαρτής ολικής απώλειας (Σιαμπάνη, 1979).

Ένα ανεκτίμητο ασφαλιστήριο, ασφαλιστήριο το οποίο δεν καθορίζει την αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, αλλά αποτελεί υποκείμενο στο όριο του ασφαλιστικού ποσού, επιτρέπει στην ασφαλιστική αξία να εξακριβωθεί μετέπειτα με τρόπο που έχει προηγουμένως προσδιορισθεί στο ασφαλιστήριο.

Υπό την προϋπόθεση ότι όταν δεν υπάρχει δυνατότητα αρωγής, το ασφαλιστήριο μπορεί να συναφθεί χωρίς όφελος αρωγής προς τον ασφαλιστή, κάθε πρόσωπο το οποίο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλίσιμο συμφέρον. Συγκεκριμένα ένα πρόσωπο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια όταν βρίσκεται σε οποιαδήποτε νομική ή σύμφωνη με τις αρχές του δικαίου σχέση προς την περιπέτεια ή προς οποιαδήποτε ασφαλίσιμη περιουσία που κινδυνεύει λόγω της περιπέτειας αυτής και κατά συνέπεια μπορεί να ωφεληθεί από την ασφάλεια ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή μπορεί να σημειωθεί από την απώλεια της, ή από ζημιά σε αυτή, ή από κράτηση της, ή μπορεί να προκληθεί ευθύνη σε σχέση με αυτή (Ρόκας, 1997).

Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο τη στιγμή της απώλειας, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η ασφάλιση: Το ποσό το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει από το ασφαλιστήριο που τον καλύπτει εξ αιτίας κάποιας απώλειας, στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλίσιμης αξίας, ή στην

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

περίπτωση ακτιμημένου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της αξίας που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, καλείται μέτρο αποζημίωσης.

Όταν υπάρχει απώλεια καλυπτόμενη από το ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής ή ο κάθε ασφαλιστής εάν υπάρχουν περισσότεροι από ένας ασφαλιστές, είναι υπεύθυνος για αναλογία στο μέτρο αποζημίωσης ίση με την αναλογία του ποσού της συνεισφοράς του προς την αξία που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστήριου, ή προς την ασφαλίσιμη αξία στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν υπάρχει ολική απώλεια του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Εάν το ασφαλιστήριο είναι εκτιμημένο το μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που ορίζεται από το ασφαλιστήριο. Αντίθετα, εάν το ασφαλιστήριο είναι ανεκτίμητο, το μέτρο της αποζημίωσης είναι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Όταν το πλοίο υφίσταται ζημιά, αλλά δεν καταστρέφεται ολοσχερώς, το μέτρο της αποζημίωσης σύμφωνα και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, υπολογίζεται ως ακολούθως:

(α) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος των επισκευών, μείον τις συνηθισμένες κρατήσεις, αλλά το ασφαλιστικό ποσό σχετικά με οποιαδήποτε ζημιά δεν θα ξεπερασθεί.

(β) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί μόνο μερικώς, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος τέτοιων επισκευών, υπολογισμένο όπως παραπάνω και δικαιούται ακόμη να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας, αν υφίσταται, που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβεί το κόστος επισκευής ολόκληρης της ζημιάς, υπολογισμένο όπως παραπάνω.

(γ) Όταν το πλοίο δεν έχει επισκευασθεί και δεν έχει πουληθεί ανεπισκεύαστο κατά τη διάρκεια του κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, αλλά όχι υπεράνω του λογικού κόστους επισκευής της ζημιάς, υπολογισμένου όπως παραπάνω.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Έχοντας αναλύσει το θεωρητικό υπόβαθρο όσον αφορά την ασφάλιση, θα περιγραφούν στη συνέχεια περιπτώσεις και γεγονότα που αφορούν την ασφάλιση στη λιμενική βιομηχανία. Η μελέτη αυτών των περιπτώσεων θα αναδείξει τις πρακτικές, θα φανερώσει τις αδυναμίες και θα βοηθήσει στη εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων τόσο για την χρησιμότητα όσο και για τις βελτιώσεις που ενδεχομένως χρειάζεται να γίνουν.

Στο πρώτο μέρος θα αναλυθούν περιπτώσεις που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια στα λιμάνια, ενώ στο δεύτερο μέρος θα αναλυθούν κάποια από τα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα και πως αντιμετωπίστηκαν αυτά τα γεγονότα από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

4.1 Ασφάλεια λιμανιού

4.1.1 Υπόθεση λιμάνι Beira (πλοίο “The Counts”)

Το πλοίο “The Counts” είχε ναυλωθεί για μεταφορά πετρελαιοειδών στην Ανατολική Αφρική με λιμάνι προορισμού το λιμάνι Beira. Στις 29 Ιουνίου του 2004 το πλοίο φτάνει στο λιμάνι Beira και στέλνει επιστολή ετοιμότητας. Την ίδια μέρα, ένα άλλο πλοίο το “British Enterprise” προσαράζει στο κανάλι και την 1 Ιουλίου προσαράζει για δεύτερη φορά. Το “The Counts” πρόσδεσε στη προβλήτα εκφόρτωσης στις 4 Ιουλίου και ολοκλήρωσε την εκφόρτωση στις 9 Ιουλίου. Παρ’ όλα αυτά, το πλοίο δεν μπόρεσε να φύγει από το λιμάνι γιατί ένα δεύτερο πλοίο το “Pongola” είχε προσαράξει στο ίδιο σημείο του καναλιού που είχε προσαράξει και το “British Enterprise”, με αποτέλεσμα το “The Counts” να μην μπορεί να αποπλεύσει από το λιμάνι μέχρι τις 13 Ιουλίου. Σε αυτή την περίπτωση αναγνωρίζει κανείς το εξωτερικό κόστος της συμφόρησης που έχει ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις.

Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αποζημίωση για τις απώλειες που προέκυψαν από την καθυστέρηση βασιζόμενοι στο ότι οι ναυλωτές παραβίασαν την εγγύησή τους (warranty) για ασφαλή λιμένα. Οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι το λιμάνι αναμένονταν να είναι ανασφαλές από την στιγμή που επιλέχθηκε από τους ναυλωτές λόγω οτι το

κανάλι δεν είχε επαρκές σύστημα παρακολούθησης ούτε και τις κατάλληλες υποδομές. Οι πλοιοκτήτες βασίστηκαν στις προσαράξεις των δύο πλοίων και στα παραπάνω σημεία, έτσι ώστε να υποστηρίξουν την αγωγή τους για αποζημίωση (Claim).

Από την άλλη πλευρά, οι ναυλωτές βάσισαν την υπεράσπισή τους στην αποτυχία να αποδειχθεί αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ισχυριζόμενης ανασφάλειας του λιμανιού και της ζημιάς που υπέστη ο πλοιοκτήτης, οτι οι προσαράξεις θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτοσύνη και στην αποτυχία να αποδειχθεί η έκθεση του επικείμενου πλοίου σε κίνδυνο.

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ανασφάλειας του λιμανιού και της ζημιάς που υπέστη ο πλοιοκτήτης. Επίσης, υποστήριξε ότι η προσάραξη του πλοίου “Pongola” προκλήθηκε από την λάθος τοποθέτηση των σημαδούρων που οφείλεται στο φτωχό σύστημα παρακολούθησης που υπήρχε στο λιμάνι και όχι στην κακοκαιρία όπως ισχυρίστηκαν οι ναυλωτές. Κατά συνέπεια, το λιμάνι ήταν ανασφαλές το χρονικό διάστημα μεταξύ 29 Ιουνίου και 13 Ιουλίου, οπότε και υπήρξε η σωστή επανατοποθέτηση των σημαδούρων και το κανάλι ξανάνοιξε. Επιπλέον, το δικαστήριο αποφάσισε ότι κατά την στιγμή της ονομασίας του λιμανιού από τους ναυλωτές οι σημαδούρες ήταν απίθανο να έχουν τοποθετηθεί σωστά, οπότε και εκείνη τη χρονική στιγμή το λιμάνι ήταν ανασφαλές.

Στην συνέχεια, οι ναυλωτές βασιζόμενη στην απόφαση μιας προηγούμενης υπόθεσης, ισχυρίστηκαν ότι το πλοίο Pongola ήταν ένα προσωρινό εμπόδιο που δεν καθιστούσε το λιμάνι ανασφαλές, καθώς η καθυστέρηση που δημιουργήθηκε δεν ήταν αναίτια και δεν εμπόδιζε το σκοπό της ναύλωσης. Το δικαστήριο απέρριψε και αυτό το επιχείρημα υποστηρίζοντας ότι σε εκείνη την υπόθεση δεν υπήρχε στο λιμάνι ουσιαστικό χαρακτηριστικό που να το έκανε ανασφαλές όπως στη συγκεκριμένη υπόθεση. Συνεπώς, δεν χρειάζεται η καθυστέρηση που δημιουργήθηκε να είναι τόσο μεγάλης χρονικής διάρκειας, ώστε να ματαιώνεται ο σκοπός της ναύλωσης αλλά αρκεί αυτό να συμβεί και για λίγες ημέρες, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δέχτηκε την άποψη ότι η λάθος τοποθέτηση των σημαδούρων και το ανεπαρκές σύστημα παρακολούθησης του λιμανιού δεν είναι ένα προσωρινό εμπόδιο, αλλά ένας διαρκής κίνδυνος για όλα τα πλοία, που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή ναυσιπλοΐα και ναυτική πρακτική (Case Independent Petroleum v Seacarriers Count, 2007).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.1.2 Υπόθεση λιμάνι Geraldton (πλοίο “The Houston city”)

Στην υπόθεση “The Houston city”, το πλοίο είχε ναυλωθεί για ένα ταξίδι. Έλαβε εντολή να πλεύσει προς ένα ή δυο ασφαλή λιμάνια στην Ανατολική Αυστραλία και εκεί να φορτώσει σε μια ασφαλή προβλήτα. Η προβλήτα που υποδείχθηκε ήταν στο Geraldton, το οποίο ήταν εκτεθειμένο σε βόρειους ανέμους, αλλά συνήθως ήταν ασφαλές για πλοία στο μέγεθος του “The Houston city”. Για να μειωθεί ο κίνδυνος από τους βόρειους ανέμους υπήρχαν δύο σημαδούρες και λαστιχένιοι προφυλακτήρες (fenders) στην προβλήτα. Όμως, μία από τις σημαδούρες έλειπε καθώς ήταν για επισκευή ενώ ο καπετάνιος του πλοίου επέμενε για την άμεση επιστροφή της. Επίσης ένας τομέας (μήκους περίπου 50 ποδιών) του λαστιχένιου προφυλακτήρα της προβλήτας έλειπε. Το πλοίο υπέστη ζημιές από μία βόρεια ανεμοθύελλα ως επακόλουθο της απουσίας της σημαδούρας και του τομέα που έλειπαν.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το Geraldton ήταν ανασφαλές για το πλοίο λόγω αυτών των δυσλειτουργιών. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι, αν σε ένα ναυλοσύμφωνο υπάρχει ο όρος να ονομασθεί ένας ασφαλής λιμένας τότε υπονοείται ότι και η προβλήτα που θα υποδειχθεί μέσα στο λιμάνι θα είναι ασφαλής, το αντίθετο όμως δεν ισχύει. Δηλαδή, αν ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να υποδείξει μια προβλήτα σε ένα λιμάνι, δεν υπονοείται ότι και ο λιμένας ή τουλάχιστον η προσέγγιση σε αυτόν θα είναι ασφαλής. Η υποχρέωση του ναυλωτή να υποδείξει ασφαλή προβλήτα πρέπει να περιλαμβάνει και την ασφαλή προσέγγιση και αναχώρηση από αυτήν μέσα στο λιμάνι.

Η εγγύηση του ναυλωτή δεν σχετίζεται με εκείνους τους κινδύνους που επηρεάζουν όλο το λιμάνι ή κάθε προβλήτα μέσα στο λιμάνι, καθώς τα χαρακτηριστικά της προβλήτας είναι αυτά που επηρεάζουν την εγγύηση και όχι τα χαρακτηριστικά του λιμανιού. Αυτό σημαίνει ότι, ένας ναυλωτής που έχει υποχρέωση να ορίσει ασφαλή προβλήτα σε ένα λιμάνι του οποίου την ασφάλεια δεν έχει εγγυηθεί, δεν παραβιάζει το ναυλοσύμφωνο αν κατά την προσέγγιση της προβλήτας το πλοίο έρθει αντιμέτωπο με κινδύνους που επηρεάζουν ισόποσα όλο το λιμάνι και κάθε προβλήτα μέσα σε αυτό. Αντιθέτως, αν ο συγκεκριμένος κίνδυνος δεν έχει την ίδια επίδραση σε όλο το λιμάνι τότε ο ναυλωτής έχει παραβιάσει την υποχρέωση του για ασφαλή λιμένα.

Ένα πλοίο πρέπει να μπορεί να προσεγγίσει, να χρησιμοποιήσει και να αποπλεύσει από ένα λιμάνι με ασφάλεια. Η τυχόν εμφάνιση προσωρινών κινδύνων δεν το καθιστούν ανασφαλές εξαρχής. Αρκεί το γεγονός ότι, ο καπετάνιος του πλοίου

γνωρίζει ή όφειλε να γνωρίζει αυτούς τους κινδύνους αλλά και την προσωρινή τους φύση και ότι μπορεί να περιμένει μέχρι να πάψουν να υφίστανται. Το ερώτημα που προκύπτει είναι ποια πρέπει να είναι η διάρκεια του χρονικού διαστήματος όπου υφίστανται αυτοί οι κίνδυνοι έτσι ώστε το λιμάνι να καταστεί ανασφαλές. Η επικρατούσα άποψη είναι ότι αυτή η διάρκεια πρέπει να οδηγεί σε ματαίωση του σκοπού της ναύλωσης (Coghlin et al, 2008).

4.1.3 Υπόθεση λιμάνι Destrehon (πλοίο "The Hermine")

Στην υπόθεση "The Hermine" το πλοίο είχε εντολή να φορτώσει σιτηρά στο λιμάνι Destrehon, το οποίο βρίσκεται στον ποταμό Mississippi και απέχει 140 μίλια από την θάλασσα. Επίσης, το λιμάνι συνδέεται και με το κανάλι Southwest Pass το οποίο είναι βυθοκορισμένο. Μετά την φόρτωση, ο απόπλους του πλοίου καθυστέρησε καθώς είχε συμφωνηθεί για τις 27 Ιανουαρίου και τελικώς πραγματοποιήθηκε στις 5 Μαρτίου. Η πλειοψηφία αυτών των ημερών της καθυστέρησης οφείλονταν στην ανεπαρκές βυθοκόρηση του καναλιού που οδήγησε στην προσάραξη πλοίων στο κανάλι, καθώς το γεγονός αυτό ήταν η κύρια αιτία για την δημιουργία συμφόρησης στο λιμάνι. Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αποζημίωση με την αιτιολογία ότι το λιμάνι ήταν ανασφαλές. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι το λιμάνι ήταν ασφαλές καθώς η καθυστέρηση ήταν προσωρινή, γιατί το χρονικό διάστημα που καθυστέρησε το πλοίο δεν ήταν αρκετό έτσι ώστε να οδηγήσει σε ματαίωση της ναύλωσης.

Παρόμοια προσέγγιση πρέπει να υιοθετείται σε σχέση με τις παλίρροιες, εκτός και αν ο ναυλωτής εγγυάται ότι το λιμάνι θα είναι προσβάσιμο "at any time of tide" ή το ναυλοσύμφωνο περιέχει κάποιο παρόμοιο όρο. Ακόμα και τότε όμως, μια μικρή παλίρροια μπορεί να δημιουργήσει την υποχρέωση στους ναυλωτές να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη για τυχόν ζημιές. Επίσης δεν αναγκάζει τον πλοιοκτήτη να δώσει εντολή στο πλοίο του για να ξεφορτώσει αλλού. Με την απουσία τέτοιου όρου, το πλοίο πρέπει να περιμένει μέχρι η παλίρροια να φτάσει στο κατάλληλο ύψος, χωρίς καμιά υποχρέωση των ναυλωτών, εκτός και αν το χρονικό διάστημα που περιμένει το πλοίο είναι αρκετό ώστε να ματαιωθεί η ναύλωση. Το ερώτημα όμως που προκύπτει είναι ποιο χρονικό διάστημα είναι αρκετό έτσι ώστε να αναστείλει το σκοπό της ναύλωσης και να οδηγήσει στην ματαίωσή της. Η απόφαση για το συγκεκριμένο

χρονικό διάστημα είναι καθαρά υποκειμενική και επαφίεται στο εκάστοτε φορτίο και στους όρους του ναυλοσυμφώνου (Schofield, 2009).

4.2 Περιπτώσεις ατυχημάτων και διαδικασίες της ασφαλιστικής εταιρείας

4.2.1 Υπόθεση λιμάνι Milford Haven (πλοίο "Sea Empress")

Την 15η Φεβρουάριου 1996, το δεξαμενόπλοιο Sea Empress, ολικής χωρητικότητας 77,356 τόνων, φορτωμένο με 130,000 τόνους αργού πετρελαίου, προσάραξε στην είσοδο του Milford Haven, στην νοτιοδυτική Ουαλία. Πλέοντας σε αντίθετη φορά με την υπάρχουσα παλίρροια και με ήρεμες καιρικές συνθήκες, το πλοίο βγήκε εκτός της πορείας του και υπέστει χτύπημα πέφτοντας σε βράχους που υπήρχαν στη μέση του καναλιού, όπου και διέρρευσε μια ποσότητα περίπου 15,000 τόνων αργού πετρελαίου. Παρά το ότι ελευθερώθηκε γρήγορα, το δεξαμενόπλοιο κόλλησε ξανά αρκετές φορές λόγω του κακού καιρού. Την 21η Φεβρουάριου, το πλοίο τελικά ελευθερώθηκε τελείως και μεταφέρθηκε παράπλευρα της ξύλινης προβλήτας του λιμανιού καταφυγής, όπου διέφυγαν οι υπόλοιποι 58,000 τόνοι αργού πετρελαίου. Συνολικά, εκτιμήθηκε ότι περίπου 73,000 τόνοι αργού πετρελαίου και περίπου 360 τόνοι καυσίμου διέρρευσαν στη θάλασσα.

Οργανώθηκαν πολλές επιχειρήσεις καθαρισμού των ακτών στις πληγείσες περιοχές της νοτιοδυτικής Ουαλίας αλλά και στις ακτές της Ιρλανδίας. Οι απαιτήσεις που εγέρθηκαν εξ αιτίας του περιστατικού άγγιξαν το ποσόν των 49,3 εκατομμυρίων. Έχουν καταβληθεί ήδη 36,8 εκατομμύρια λίρες, από τις οποίες 7,4 εκατομμύρια λίρες καταβλήθηκαν από τους ασφαλιστές, τον Αλληλοασφαλιστικό Οργανισμό Assuranceforeningen Skuld και 29,4 εκατομμύρια λίρες από το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 (Parliamentary office of Science and Technology, 1996).

Τον Απρίλιο του 1999, το Ναυτοδικείο της Μ. Βρετανίας αναγνώρισε στους πλοιοκτήτες και στους ασφαλιστές τους το δικαίωμα να περιορίσουν το δικό τους ποσοστό ευθύνης για αποζημίωση στο ποσό των 7,4 εκατομμύρια λίρες ,εφαρμόζοντας τις σχετικές διατάξεις της Merchant Shipping Act 1995, η οποία έχει ενσωματώσει τις Συμβάσεις Ευθύνης 1969 και του Διεθνούς Κεφαλαίου 1971.

Το Φεβρουάριο του 2002, οι ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 άρχισαν δικαστικές διαδικασίες κατά της Λιμενικής Αρχής του Milford Haven (MHPA),

δυνάμει σχετικού αναγωγικού δικαιώματος τους βάσει των διατάξεων των Συμβάσεων Ευθύνης 1969 και του Διεθνούς Κεφαλαίου 1971, για περίπου ποσό 40 εκατομμυρίων λιρών.

Θεωρήθηκε ότι η Λιμενική Αρχή δεν πληρούσε τις απαραίτητες υποδομές ούτε ενήργησε σύμφωνα με την πρέπουσα επιμέλεια στο συγκεκριμένο περιστατικό, με αποτέλεσμα να προκληθεί ένα από τα σημαντικότερα και πιο ρυπογόνα ατυχήματα. Ταυτόχρονα, οι ασφαλιστές και το Διεθνές Κεφάλαιο έκαναν μεταξύ τους συμφωνία για την τυχόν επιδικασθείσα αποζημίωση. Βάσει αυτής της συμφωνίας το Διεθνές Κεφάλαιο θα αποζημιωνόταν έως το ποσόν που είχε ήδη καταβάλει σε άλλους αιτούντες και για έξοδα που έκανε κατά τη διάρκεια της διαχείρισης των υποθέσεων των αποζημιώσεων και της έναρξης της διαδικασίας κατά της ΜΗΡΑ. Το τυχόν υπόλοιπο θα εισέπραττε το Skuld. Επιπλέον, το Διεθνές Κεφάλαιο θα αποζημίωνε το Skuld για τα έξοδα του για τη συνέχιση της διαδικασίας κατά της ΜΗΡΑ .

Η απαίτηση κατά της ΜΗΡΑ βασιζόταν συνοπτικά στα εξής σημεία:

- Η ΜΗΡΑ δεν επέδειξε την πρέπουσα επιμέλεια προκειμένου να αποφευχθεί η προσάραξη ενός έμφορτου δεξαμενόπλοιου και η πρόκληση σοβαρής ρύπανσης.
- Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι απέτυχε να επιτηρήσει δεόντως την είσοδο του πλοίου και να έχει σε σωστή θέση και λειτουργία ένα αποτελεσματικό ραντάρ.
- Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι το σύστημα διορισμού και εκπαίδευσης των πλοηγών ήταν ελαττωματικό.
- Η ΜΗΡΑ ήταν αμελής διότι η αντίδραση της στην προσάραξη ήταν πρόχειρη.

Η ΜΗΡΑ αρνήθηκε όλα τα ανωτέρω και ισχυρίστηκε ότι δεν φέρει καμία ευθύνη για το ατύχημα. Η δικάσιμος ορίστηκε για τον Ιούνιο 2004. Ωστόσο, ήδη από τον Φεβρουάριο του 2003, το Διεθνές Κεφάλαιο 1971 και η ΜΗΡΑ συμφώνησαν με την πρόταση του δικαστηρίου να ερευνήσουν την πιθανότητα συμβιβασμού δια του θεσμού του διαμεσολάβηση. Η διαμεσολάβηση έλαβε χώρα τον Οκτώβριο 2003. Όλα τα μέρη συμφώνησαν ότι υπήρχε αμοιβαίο συμφέρον να βρεθεί μια κοινά αποδεκτά λύση προκειμένου να αποφευχθεί η περαιτέρω πολυδάπανη δικαστική διαδικασία. Η όποια ωστόσο κοινή απόφαση θα ετίθετο υπό την αίρεση της αποδοχής της από τα Δικαστήρια της Μ. Βρετανίας.

Η κοινή απόφαση που ελήφθη ήταν ότι η ΜΗΡΑ θα κατέβαλε στο Διεθνές Κεφάλαιο το ποσόν των 20 εκατομμυρίων λιρών σε πλήρη και ολοσχερή εξόφληση

όλων των απαιτήσεων που εκκρεμούσαν στο όνομα του Διεθνούς Κεφαλαίου, των ασφαλιστών και των υπόλοιπων αιτούντων. Οι ασφαλιστές δέχθηκαν τη συμφωνία αυτή αν και θα είχε σαν τελικό αποτέλεσμα την μη ικανοποίηση τους. Το ποσό αυτό θα καταβαλλόταν από την ΜΗΡΑ έως την 31η Δεκεμβρίου 2003. Η κοινή απόφαση εγκρίθηκε από τα αρμόδια Δικαστήρια της Μ. Βρετανίας τον Οκτώβριο του 2003 και το ποσόν των 20 εκατομμυρίων λιρών πράγματι καταβλήθηκε όπως είχε συμφωνηθεί και έκλεισε ο φάκελος της υπόθεσης (http://www.iopcfunds.org).

4.2.2 Υπόθεση λιμάνι Cabo Fisterra (πλοίο "Prestige")

Την 13η Νοεμβρίου 2002 το ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο Prestige ολικής χωρητικότητας 42.820 τόνων έπλεε στον Ατλαντικό έξω από τις ακτές της Ισπανίας σε ταξίδι με προορισμό τη Σιγκαπούρη. Το πλοίο μετέφερε περίπου 77.000 τόνους αργού πετρελαίου. Το απόγευμα της 13ης Νοεμβρίου, ενώ βρισκόταν περίπου 30 χιλιόμετρα από το Cabo Fisterra της Ισπανίας, εν μέσω κακοκαιρίας, σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου, ενώ ταυτόχρονα η κύρια μηχανή σταμάτησε. Το πλοίο έχασε την πορεία του και οδηγούνταν από τον καιρό προς τις Ισπανικές ακτές.

Ο καπετάνιος φοβούμενος οτι το πλοίο θα βυθιστεί κάλεσε βοήθεια από τις Ισπανικές αρχές για μεταφορά του πλοίου στο λιμάνι. Όμως, οι ισπανικές αρχές πίεσαν τον καπετάνιο να αλλάξει πορεία μακριά από την ακτή και να πλεύσει βορειοδυτικά. Μετά από πίεση της Γαλλικής κυβέρνησης, το πλόιο πάλι αναγκάστηκε να αλλάξει πορεία, μακρυά από τις Γαλλικές ακτές και να πλεύσει στα Πορτογαλικά νερά. Με τη σειρά της και η Πορτογαλία φοβούμενη για τις δικές της ακτές, διέταξε το πολεμικό ναυτικό να αναγκάσει το βυτιοφόρο να ακινητοποιηθεί και να μην πλησιάσει άλλο. Με τις κυβερνήσεις της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας να μην επιτρέπουν στο πλοίο να ελλιμενιστεί, χάθηκε ένα κομμάτι λαμαρίνας περίπου 12 μέτρων γύρω από τη δεξιά δεξαμενή πετρελαίου. Ο καπετάνιος ανέφερε ότι ξαφνικά αυξήθηκε σημαντικά η διαρροή πετρελαίου, γεγονός που κατεδείκνυε ότι υπήρχε ζημιά στα εσωτερικά διαφράγματα και ρωγμή στις δεξαμενές φορτίου.

Την 19η Νοεμβρίου το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε περίπου 260 χιλιόμετρα δυτικά του Vigo της Ισπανίας. Με το σπάσιμο και τη βύθιση του πλοίου χύθηκαν στη θάλασσα ακόμη περίπου 25.000 τόνοι πετρελαίου. Κατά τις επόμενες εβδομάδες η διαρροή συνεχίστηκε από το ναυάγιο. Η ρύπανση ήταν μεγάλη. Το είδος

του φορτίου, το γεγονός ότι το πλοίο βρισκόταν μακριά από τις ισπανικές αρχές κατά το μεγαλύτερο διάστημα της διαρροής και οι δυνατοί άνεμοι ευνόησαν την εξάπλωση της ρύπανσης που έπληξε τις ακτές τόσο της Ισπανίας όσο και της Γαλλίας αλλά ακόμη και της Μ. Βρετανίας. Παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν λόγω του πολύ κακού καιρού, οι επιχειρήσεις εκκαθάρισης τόσο στη θάλασσα όσο και στις ακτές άρχισαν αμέσως από τις ισπανικές αρχές αλλά και από τη Γαλλία, την Ολλανδία, την Μ. Βρετανία και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Από την ρύπανση επλήγησαν πλήθος ακτών. Περισσότερο από όλες, η ρύπανση έπληξε την ακτή Galicia, στην Ισπανία, έναν από τους μεγαλύτερους ψαρότοπους στην Ευρώπη. Επιβλήθηκαν ζώνες απαγόρευσης ψαρέματος στο 90% της ακτογραμμής, γεγονός που είχε πολύ μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις σε χιλιάδες ανθρώπους που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή. Παρατηρήθηκε επίσης μείωση του τουρισμού της Ισπανίας αλλά κυρίως της Γαλλίας, ειδικά στην περιοχή της Βρετάνης, ένα παραδοσιακό τουριστικό θέρετρο. Οι ζημίες στην Πορτογαλία και τη Μ. Βρετανία ήταν συγκριτικά αμελητέες. Οι εργασίες για την απομάκρυνση του υπολοίπου πετρελαίου που έχει παραμείνει εντός του ναυαγίου και που υπολογίζεται συνολικά σε περίπου 14.200 τόνους, είναι ιδιαίτερα πολύπλοκες, κυρίως βέβαια λόγω του βάθους που βρίσκεται το ναυάγιο. Το κόστος τους υπολογίστηκε σε 99,3 εκατομμύρια Ευρώ.

Οι ασφαλιστές του πλοίου, ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός London Steamship Owners Mutual Insurance Association και το Διεθνές Κεφάλαιο 1992, εγκατέστησαν γραφεία τόσο στην Ισπανία όσο και στη Γαλλία, προκειμένου να διευκολύνουν τη συγκέντρωση και προσδιορισμό των απαιτήσεων. Το ύψος των απαιτήσεων, κυρίως αυτών που προέρχονται από την Ισπανία, είναι εκτιμάται συνολικά γύρω στα 1.100 εκατομμύρια Ευρώ και ξεπερνά κατά πολύ το μέγιστο ποσό της αποζημίωσης τόσο του πλοιοκτήτη, που ορίστηκε σε περίπου 23 εκατ ευρώ βάσει των διατάξεων της Σύμβασης Ευθύνης 1992, όσο και αυτό που ορίζεται από τη Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, περίπου 172 εκατ. ευρώ.

Επίσης, η ισπανική κυβέρνηση ζήτησε επιπλέον 428 εκατ. Ευρώ για εργασίες καθαρισμού και αποζημιώσεις που είχε παράσχει σε ψαράδες και καλλιεργητές οστρακοειδών, για απαλλαγές φόρων στις επιχειρήσεις, διοικητικά έξοδα και έξοδα για εκστρατείες διαφήμισης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί οτι σύμφωνα με το άρθρο 9.3 της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1992, η ισπανική κυβέρνηση υποκαταστάθηκε

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

έναντι του Διεθνούς Κεφαλαίου στα δικαιώματα των πληγέντων που αποζημίωσε. Όσον αφορά την διαδικασία ικανοποίησης των απαιτήσεων αυτών, αντίθετα με όλες τις προηγούμενες περιπτώσεις, όπου οι ασφαλιστές κατέβαλαν πρώτοι αποζημιώσεις στους διάφορους αιτούντες έως το όριο της δικής τους αποζημίωσης και μετά λαμβανόταν το Διεθνές Κεφάλαιο ως προς το υπόλοιπο του ποσού αποζημίωσης , στην περίπτωση του Prestige οι ασφαλιστές δεν προέβησαν σε επιμέρους πληρωμές. Όπως συμβούλευσαν οι ισπανοί δικηγόροι των ασφαλιστών, υπήρχε κίνδυνος οι ασφαλιστές να υποχρεωθούν να πληρώσουν τελικά δύο φορές το ποσό της αποζημίωσης, διότι ήταν πιθανό οι επιμέρους πληρωμές τους να μην υπολογίζονται στο κεφάλαιο αποζημιώσεων που οριζόταν βάσει της Σύμβασης Ευθύνης 1992.

Με δεδομένο οτι δεν δόθηκε τελικά στο London Club εγγύηση ότι δεν θα υπήρχε απάιτηση να καταβάλλει το ποσό της αποζημίωσης εις διπλούν, δεν υπήρχε καμία εναλλακτική για τους ασφαλιστές παρά να καταθέσουν το ποσόν της αποζημίωσης σε αρμόδιο Δικαστήριο της Γαλλίας ή της Ισπανίας. Επιπλέον, το Διεθνές Κεφάλαιο, παρά την τακτική του να μην καταβάλει αποζημιώσεις παρά αφού καταβληθεί το κεφάλαιο αποζημίωσης από τους ασφαλιστές , προέβη πρώτο σε αποζημιώσεις. Επίσης, καταβλήθηκε από το Διεθνές Κεφάλαιο στην ισπανική κυβέρνηση το ποσό των 57,5 εκατομμυρίων Ευρώ, το οποίο αντιστοιχεί στο 15% των απαιτήσεων που έχουν υποβληθεί.. Ωστόσο, το ποσό αυτό κατεβλήθη έναντι εγγύησης μια πολύ αξιόπιστης ισπανικής τράπεζας, ότι θα επιστραφεί όποιο ποσό κριθεί από τα αρμόδια όργανα του Διεθνούς Κεφαλαίου (Lloydslist.com, 2012).

4.2.3 Υπόθεση λιμάνι Καράτσι (πλοίο "Tasman Spirit")

Την 27η Ιουλίου 2003, το υπό σημαία Μάλτας, ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο, Tasman Spirit ολικής χωρητικότητας 87.584 τόνων προσάραξε στην είσοδο του λιμένα στο Καράτσι του Πακιστάν, ενώ έφερε φορτίο 67.535. τόνων πετρελαίου. Παρά της προσπάθειες από τις αρχές του Πακιστάν και ειδικό συνεργείο διάσωσης από την Ελλάδα, το πλοίο τελικά έσπασε στα δύο την 14η Αυγούστου 2003. Υπολογίζεται συνολικά ότι η ρύπανση που προκλήθηκε από τη διαρροή πετρελαίου ανέρχεται περίπου σε 30.000 τόνους.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί οτι το Πακιστάν δεν έχει κυρώσει καμία από τις Συμβάσεις Ευθύνης και Διεθνούς Κεφαλαίου, γεγονός που σημαίνει ότι οι ασφαλιστές

είναι οι μόνοι αρμόδιοι για την κάλυψη του περιστατικού. Έτσι, εναντίον της Λιμενικής Αρχής δεν μπορεί να αξιωθεί καμιά ευθύνη ή αποζημίωση, ακόμα κι αν οι αιτίες οφείλονταν σε ελλειπείς υποδομές στο Λιμάνι ή ακόμα και σε λάθος χειρισμούς. Ο περιορισμός ευθύνης θα γίνει σύμφωνα με το δίκαιο του Πακιστάν αλλά και τους κανονισμούς τους. Η διοίκηση του Λιμένα του Καράτσι (KPT) άσκησε αγωγή για περίπου 1 δις δολάρια εναντίον της Pakistan National Shipping Corporation, ναυλώτριας εταιρείας του πλοίου Tasman Spirit, η οποία με την σειρά της στράφηκε κατά των πλοιοκτητών του πλοίου. Επίσης, απαιτήσεις αναμένονται να στραφούν κατά των ναυλωτών και του Λιμένα του Καράτσι και από άλλους φορείς, όπως αλιευτικές και τουριστικές εταιρείες.

Οι ασφαλιστές του φορτίου στράφηκαν ήδη κατά των πλοιοκτητών του πλοίου επικαλούμενοι αναξιοπλοΐα του Tasman Spirit. Οι διαχειριστές του πλοίου κατηγορούν τον πλοηγό που επέβαινε στο πλοίο για το περιστατικό και ερευνούν τις δυνατότητες κατάσχεσης στο εξωτερικό περιουσιακών στοιχείων του κράτους του Πακιστάν. Το American Club, διαθέτει στην κυβέρνηση του Πακιστάν το ποσόν των περίπου 28,6 εκατομμυρίων δολαρίων ως συνολική αποζημίωση για το περιστατικό και θα καταβάλει και όλα τα έξοδα για τον καθαρισμό. Στο μεταξύ η διεθνής κατακραυγή επέβαλε την απελευθέρωση του καπετάνιου, των μελών του πληρώματος και του υπεύθυνου τεχνικού της ελληνικής ομάδας διάσωσης, που ως τον Απρίλιο του 2004 κρατούνταν υπό περιοριστικούς όρους (https://docs.unocha.org/sites/dms/Documents/Pakistan.pdf).

4.2.4 Υπόθεση λιμάνι Θήρας (πλοίο "Sea Diamond")

Στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond» βρίσκεται στη μέση της διαδρομής που εκτελούσε τακτικά στα πλαίσια της επταήμερης κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, στις 12 το μεσημέρι της ίδιας μέρας το κρουαζιερόπλοιο αναχωρεί από το λιμάνι του Ηρακλείου με προορισμό τη Σαντορίνη, όπου ήταν προκαθορισμένο να παραμείνει 4-5 ώρες. Τα προβλήματα ξεκίνησαν μία ώρα μετά την αναχώρησή του από το λιμάνι, καθώς μια βλάβη στη μία από τις τέσσερις κύριες μηχανές του πλοίου σε αντλία πετρελαίου, οδήγησε τη μηχανή να βγει εκτός λειτουργίας. Με συνεχείς προσπάθειες επισκευής της βλάβης εν πλω και έπειτα από τρεις ώρες όπου το πλοίο κινούνταν με τρεις μηχανές, 15 λεπτά πριν την πρόσκρουση η τέταρτη μηχανή τίθεται σε λειτουργία. Η λειτουργία της επισκευασμένης μηχανής ξεκίνησε όταν το πλοίο είχε

ήδη μπει στον κόλπο της Σαντορίνης και παρέκκλινε συστηματικά από την πορεία της πρόσδεσης. Το κρουαζιερόπλοιο προσέκρουσε σε ύφαλο κοντά στην πλώρη του, με τη δεξιά του πλευρά, μισό μίλι έξω από τα Φηρά, ενώ επιχειρούσε χειρισμούς κατάπλου (YEN, 2007). Αμέσως παρουσίασε ρήγμα στα ύφαλα και εισροή υδάτων, παίρνοντας κλίση 12 μοιρών. Οι αντλίες δεν λειτούργησαν για να καταφέρουν να απαντλήσουν τα νερά, οι μηχανές συνέχισαν να δουλεύουν και αποκόλλησαν το πλοίο και το οδήγησαν μέσα στον όρμο των Φηρών, όπου και σταμάτησαν να λειτουργούν οι μηχανές και το πλοίο παρέμεινε ακυβέρνητο. Μετά την πρόσκρουση στον ύφαλο, ο πλοίαρχος διέταξε την εκκένωση του σκάφους και γι αυτό ρίχτηκαν στη θάλασσα τα σωστικά μέσα. Ξημερώματα Παρασκευής 7 Απριλίου 2007 και ώρα 03.25 βυθίζεται η πρύμνη του πλοίου και έως τις 06.56 ολοκληρώνεται η βύθιση του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» (Βαφειάδης, 2009).

Όπως αποδεικνύεται και από την αποκωδικοποίηση του «μαύρου κουτιού», το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και η μετέπειτα βύθισή του οφείλεται κατά βάση από ένα συγκερασμό λάθος χειρισμών και από την πλευρά του πλοιάρχου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς και της λάθος χαρτογράφησης της περιοχής. Η λάθος αυτή αντιμετώπιση μπορεί να μην κόστισε ανθρώπινες ζωές αλλά επιβάρυνε το θαλάσσιο περιβάλλον σε αρκετά υψηλό βαθμό. Όπως αναφέρθηκε το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου που κατέληξε σε ναυάγιο και το οποίο κείται μέχρι και σήμερα στον βυθό της θάλασσας προκάλεσε σημαντική ρύπανση όχι μόνο στην θαλάσσια περιοχή της οποίας προσέκρουσε το πλοίο αλλά και των παράκτιων περιοχών.

Στην περιοχή βύθισης του πλοίου παρατηρήθηκε αμέσως ρύπανση της θάλασσας από ελαφρά πετρελαιοειδή, σε ακτίνα περίπου 100 μέτρων γύρω από το ναυάγιο. Οι τοξικές ουσίες που υπάρχουν στο ναυαγισμένο πλοίο διασκορπίζονται και δεν παραμένουν μόνο στην περιοχή που βρίσκεται το ναυάγιο λόγω των θαλάσσιων ρευμάτων. Η κατάσταση αυτή δεν επιβαρύνει μόνο το νησί της Σαντορίνης αλλά την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου (Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, 2010).

Η ασφαλιστική κάλυψη του «Sea Diamond» που αφορούσε την κάλυψη σκάφους και μηχανής είχε γίνει από την Royal & Sun Alliance για $55 εκατ., ενώ το P&I Club που κάλυπτε το πλοίο ήταν το West Of England. Η Σύμβαση των Αθηνών του 1974, όσον αφορά τις απαιτήσεις των επιβατών, καθορίζει ότι η αλληλοασφαλιστική εταιρεία

τους αποζημιώνει ανεξάρτητα όμως για το ποιος φέρει την ευθύνη. Το ύψος της αποζημίωσης δεν αλλάζει για τους επιβάτες, εξαιτίας του γεγονότος ότι το πλοίο βυθίστηκε γιατί έτσι κι αλλιώς είχαν χάσει τα προσωπικά τους αντικείμενα και δεν πραγματοποίησαν την κρουαζιέρα για την οποία είχαν πληρώσει. Η μόνη περίπτωση που η αλληλοασφαλιστική εταιρεία μπορεί να εξαιρεθεί από το γεγονός της αποζημίωσης είναι μόνο εάν αποδειχθεί ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο πριν ξεκινήσει το ταξίδι του. Στην περίπτωση αυτή η αλληλοασφαλιστική εταιρεία καταβάλλει την αποζημίωση και έπειτα έχει το δικαίωμα να στραφεί στον υπεύθυνο του ατυχήματος και να διεκδικήσει τα χρήματά της. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει αποστείλει επιστολές σε επιβάτες, προσφέροντας στον καθένα ποσό αποζημίωσης της τάξεως των 1.000 ευρώ για τις αποσκευές τους και επιπλέον 400 ευρώ. Η κίνηση αυτή θεωρήθηκε από κάποιους μια μορφή «παγίδας» καθότι εάν οι επιβάτες δέχονταν αυτή την αποζημίωση ήταν σαν να αρνούνται την αξίωση οποιασδήποτε άλλης απαίτησης από την εταιρεία.

Όσον αφορά την ίδια την πλοιοκτήτρια εταιρεία, οχτώ μήνες μετά το ναυάγιο εισέπραξε από την ασφάλεια του Sea Diamond για την ολική απώλεια του πλοίου το ποσό των $55 εκατ., ενώ δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για να γίνει η ανέλκυση του ναυαγίου, εκτός απροόπτου φυσικά, ώστε να υπάρξει ανάληψη ευθυνών της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του αλληλασφαλιστικού οργανισμού. Το συνολικό κόστος κατασκευής του πλοίου ανέρχεται στα $30 – 35 εκατ., ενώ η πραγματική του αξία φτάνει τα $110 εκατ. Τα στοιχεία αυτά καταρρίπτουν τη θεωρία ότι το πλοίο βυθίστηκε ύστερα από σκόπιμες ενέργειες με γνώμονα το κέρδος. Το σύνολο των επιβληθέντων διοικητικών προστίμων και καταλογισμού δαπανών του Δημοσίου κατά των υπευθύνων ανέρχεται στα 8.208.794,44 Ευρώ. Εκτός από τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν, επιχειρήθηκε και η απάντληση πετρελαιοειδών από τον χώρο του ναυαγίου.

Τέλος, το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά δικαίωσε τη Λιμενική Αρχή της Θήρας και επιδίκασε αποζημίωση –μαμούθ 8 εκατ.ευρώ, χρήματα που πρέπει να του καταβάλλουν οι πλοιοκτήτριες εταιρίες του πλοίου «Sea Diamond». Κατά των εταιριών είχε στραφεί η Λιμενική Αρχή της Θήρας και το δικαστήριο – τμήμα ναυτικών διαφορών- την δικαίωσε με την υπ ΄αριθμόν 464/2014 απόφαση του με το σκεπτικό ότι επήλθε βλάβη στο δήμο απο την μόλυνση λόγω της βύθισης του κρουαζερόπλοιου. Το Πολυμελές Πρωτοδικείο μάλιστα διατάσσει να καταβληθούν άμεσα και τα 8 εκατ. ευρώ στη Λιμενική Αρχή θεωρώντας με την απόφαση του προσωρινά εκτελεστό και

εισπρακτέο όλο το ποσόν. Στην ίδια απόφαση του δικαστήριο κρίνει ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρίες πρέπει να προβούν άμεσα στην ανέλκυση του βυθισμένου κρουαζερόπλοιου αποκλειστικά με δικά τους έξοδα (http://www.econews.gr/2014/02/05/sea-diamond-anelkysi-111332).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

5ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΦΟΡΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η λιμενική ασφάλιση ειδικότερα και η θαλάσσια ασφάλιση ειδικότερα έχουν μεγάλη ιστορία στο χρόνο λόγω της άμεσης σχέσης τους με το θαλάσσιο εμπόριο. Με την πάροδο των αιώνων, διάφορες μορφές ασφάλισης αναπτύχθηκαν και έκαναν την εμφάνισή τους στην Ευρώπη. Η πρώτη μορφή θαλάσσιας ασφάλισης πραγματοποιήθηκε στην Αγγλία, τη χώρα γέννησης των πρώτων ασφαλιστικών εταιρειών και ενώσεων.

Το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύχθηκε νωρίτερα και υπό ευνοϊκότερες προϋποθέσεις στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Ευρώπης. Έτσι, από τον 13ο αιώνα, οι Λομβαρδοί έμποροι ξεκίνησαν την εγκατάστασή τους στην Αγγλία και ταυτόχρονα δημιούργησαν σε πολλές πόλεις της, μικρές δικές τους κοινότητες. Έχοντας αναλάβει τα ηνία στο εμπόριο, επέκτειναν τη δράση τους και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, Αξίζει να σημειωθεί ότι πήραν το όνομά τους από την οδό (Lombard street) όπου βρίσκονταν το κέντρο συναλλαγής τους και συνάμα διεκπεραίωσης των ασφαλίσεων. Οι βάσεις όμως για την ανάπτυξη της λιμενικής ασφάλισης είχαν ήδη καθιερωθεί και πάνω σε αυτές εξελίχθηκε περαιτέρω η συγκεκριμένη επιστήμη (Noussia, 2007).

5.1 Lloyd's of London

Ο 17ος αιώνας στην Αγγλία, σηματοδοτείται από δύο κυρίαρχα στοιχεία, το τέλος της εφαρμογής της λιμενικής ασφάλισης από ξένους και την έναρξη ανάληψης των ασφαλίσεων από τοπικούς φορείς και συνεταιρισμούς. Μέχρι και τότε, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν λειτουργούσαν με τη σημερινή τους μορφή. Την κάλυψη από τους κινδύνους αναλάμβαναν άτομα με ισχυρή οικονομική δύναμη (underwriters), οι οποίοι αναλάμβαναν να καλύψουν την τυχόν ζημιά ή απώλεια του αντικειμένου της ασφάλισης από τη διάθεση δικού τους ποσού. Συνήθως επρόκειτο για τραπεζίτες στο επάγγελμα ή και ιδιώτες που διέθεταν περιουσιακά στοιχεία.

Οι διάφοροι ασφαλιστές, όπως και άλλοι επιχειρηματίες, άρχισαν να συγκεντρώνονται σε διάφορα καφενεία της πόλης προκειμένου να συζητήσουν για δουλειές. Η καθιέρωση αυτών των καφενείων (coffee houses) στην πόλη του Λονδίνου,

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

εκτός από την πολιτική της σημασία, διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στη θαλάσσια ασφάλιση. Τα καφενεία αποτέλεσαν σημεία συνάντησης ατόμων που μοιράζονταν το ίδιο ενδιαφέρον. Επιπλέον, με την καθιέρωση αυτού του τρόπου συνάθροισης και συνάντησης, κερδιζόταν πολύτιμος χρόνος από όλους τους εμπλεκόμενους, καθώς αποφεύγονταν οι άσκοπες και πολλαπλές μετακινήσεις. Στα επόμενα χρόνια, τα καφενεία στο Λονδίνο πήραν χαρακτήρα κέντρων συζητήσεων και εργασιών. Φορτωτές και αντιπρόσωποι φορτίων, ασφαλιστές και όλοι όσοι ασχολούνταν με το θαλάσσιο εμπόριο, συγκεντρώνονταν στα καφενεία, προκειμένου να συζητήσουν και να «κλείσουν» συμφωνίες. Ορισμένα από τα πιο γνωστά καφενεία εκείνης της εποχής ήταν το Hains, Garraway και Thomas Good.

Ένας από τους πολλούς ανθρώπους που είχαν δημιουργήσει τέτοιου είδους καφενεία ήταν ο Edward Lloyd, ο οποίος δεν ήταν ούτε ασφαλιστής ούτε και μεσίτης, με σκοπό να συμμετέχει ενεργά στα δρώμενα της ασφάλισης. Στα τέλη του 17ου αιώνα δημιουργεί το καφενείο του κοντά στο κυρίως αγκυροβόλιο για τα πλοία στο Λονδίνο, οπότε εφοπλιστές, έμποροι, καπετάνιοι και ασφαλιστές, είχαν τη δυνατότητα να παίρνουν πληροφορίες για τις κινήσεις των πλοίων, τα φορτία και τις μεταφορές γενικότερα. Με το πέρασμα του χρόνου, ο δρόμος αυτός και γενικότερα η γύρω περιοχή, καθιερώνεται ως το παγκόσμιο ασφαλιστικό κέντρο (Martin, 2004). Το 1713, αφού είχε προηγηθεί ο θάνατος του Lloyd και οι ανεπιτυχείς προσπάθειες μέχρι τότε για συνέχιση του έργου και της προσφοράς του, οι σοβαροί ασφαλιστές προσέφεραν όλα τα απαραίτητα εφόδια στον Thomas Fielding, σερβιτόρο στο καφενείο του Lloyd, να ιδρύσει ένα ανταγωνιστικό καφενείο με την ονομασία “The New Lloyd’s”.

Η ωρίμανση αυτής της δραστηριότητας και οι συγκυρίες των συνθηκών της ναυτασφαλιστικής αγοράς της Αγγλίας, οδήγησαν το 1871 στην επίσημη αναγνώριση των Lloyd’s, με ειδικό νόμο του Κοινοβουλίου και αναγνωρίζεται ως Ένωση (σωματείο) ασφαλιστών του Λονδίνου, με την ίδια επωνυμία Lloyd. Το Lloyd δεν αποτελεί ασφαλιστική επιχείρηση, αλλά επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών και δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες. Ασφαλιστικές εργασίες ενεργούν τα μέλη του, συναλλασσόμενα επ’ ονόματί τους και για λογαριασμό τους (Martin, 2004).

Πατέρας και εμπνευστής των Lloyd’s θεωρείται ο Julius Angerstein, ο οποίος έφθασε μετανάστης στην Αγγλία το 1749 από το Leningrad, δραστηριοποιήθηκε στα

διάφορα ασφαλιστικά πράγματα και συναλλαγές και καθιέρωσε τους παγκόσμια γνωστούς ασφαλιστικούς όρους underwriter και underwriting. Από τότε λοιπόν και για τα επόμενα περίπου 150 χρόνια, ο κύριος όγκος των ασφαλιστικών εργασιών πραγματοποιούνταν μέσα στα πλαίσια αυτής της άτυπης αγοράς. Η σοβαρότητα του τρόπου εργασίας, η αξιοπιστία που χαρακτήριζε τους συναλλασσόμενους και ο τεράστιος και ποικίλος όγκος ασφαλιστικών εργασιών, προσέδωσαν στη δραστηριότητα αυτή μεγάλο κύρος και αξία.

Το Lloyd, ως πρότυπη επαγγελματική οργάνωση, ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλιζόμενων, τη διευκόλυνση (με τη συστηματική συγκέντρωση και ανακοίνωση των απαιτουμένων ναυτικών ειδήσεων και στοιχείων) και την εξύψωση του έργου και του γοήτρου των μελών και της οργάνωσης του. Για την είσοδο μέλους στο Lloyd οι κανονισμοί του απαιτούν την κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφαλείας, ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψήφιου. Επίσης επιβάλλεται σε κάθε μέλος ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφαλείας, το οποίο σχηματίζεται από μικρές ετήσιες κρατήσεις από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα. Η κυριότερη προστασία του ασφαλιζόμενου παρέχεται από την υποχρέωση των μελών να τηρούν και να υποβάλουν τον ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους, όπου όλα τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό ασφαλείας, από τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις μέχρις ότου εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχουν συναφθεί.

Η Επιτροπή Διοικήσεως του Lloyd διορίζει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τους πράκτορες του, με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του Lloyd, να αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και λοιπά στοιχεία της περιοχής τους και γενικά να ενεργούν οτιδήποτε είναι σχετικό με τις ασφαλίσεις και τον εντολέα τους. Έτσι, το Lloyd εξελίχθηκε σε ένα σύστημα λαμπρών πρακτόρων σε όλο τον κόσμο και σε μια μεγάλη πρότυπη οργάνωση συγκέντρωσης ναυτικών πληροφοριών και στοιχείων προστασίας και ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης, που παρέχει με το παγκόσμιο δίκτυο των συνεργατών του σοβαρή προστασία στα συμφέροντα όχι μόνο του διεθνούς ασφαλιστικού αλλά και γενικότερα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

Τα μέλη του Lloyd συνάπτουν τις ασφαλίσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις ατομικά και συνήθως σε ομάδες είτε απ’ ευθείας, είτε μέσω

αντιπροσώπου. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους είναι καθορισμένο και κανονικά πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο τα μέλη που κάλυψαν τον κίνδυνο και το ποσοστό του κάθε μέλους στο ασφαλιστικό ποσό. Ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας, απέναντι στην οποία δεν θεωρείται ότι νομιμοποιείται.

Η πρακτική ασφάλισης σε μέλη του Lloyd μέσω μεσίτη του Lloyd είναι η ακόλουθη: Αφού δωθεί στο μεσίτη από τον ασφαλιζόμενο η σχετική εντολή ασφάλισης, ο μεσίτης συντάσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (Slip) που αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία τα σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, πλου ή χρονική περίοδο ασφάλισης, εκτίμηση αξίας, ασφαλιστικό ποσό, τυποποιημένους όρους και οποιοδήποτε ειδικό όρο που τυχόν ζητηθεί). Στη συνέχεια την υποβάλλει στα μέλη του Lloyd για να πετύχει κάλυψη ανάλογα με την εντολή που έχει λάβει. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο Slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές-μέλη, μέχρι την πλήρη συμπλήρωση του.

Ο σημερινός αριθμός των μελών και των συνδικάτων ανέρχεται σε 7.000 και 250 αντιστοίχως, φανερά μειωμένος κατά πολύ σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Είτε οι ασφαλιστές – μέλη είτε οι αντιπρόσωποί τους, ευθύνονται απέναντι στους πελάτες τους προσωπικά και απεριόριστα, ενώ δεν υπάρχει αλληλέγγυος ευθύνη μεταξύ τους. Πρέπει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο ότι για να γίνει κάποιος μέλος, πρέπει να προταθεί από πέντε άλλα μέλη, να εγκριθεί η οικονομική του επιφάνεια και να καταθέσει εγγύηση ανάλογη του προβλεπόμενου κύκλου εργασιών (www.insurancedaily.gr).

Οι Lloyd’s διασφαλίζουν τη σωστή λειτουργία τους παράλληλα με την ασφάλεια των ασφαλιζόμενων πελατών τους, εγκρίνοντας όχι μόνο τον κάθε underwriter ξεχωριστά, αλλά ελέγχοντας σε ετήσια βάση τις σχέσεις και τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε συνδικάτο ξεχωριστά. Πολλές φορές κρίνεται απαραίτητη η αύξηση των χρηματικών διαθεσίμων από το μέρος των ασφαλιστών, προκειμένου να είναι σε θέση να καλύψουν μεγαλύτερους και σοβαρότερους κινδύνους. Επομένως οι ασφαλιστές μέλη των Lloyd’s αποτέλεσαν και συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικούς φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης.

Προς το τέλος του 19ου αιώνα, γίνονταν ολοένα και πιο δύσκολο για τους ασφαλιστές να ασχολούνται με θέματα κοινού ενδιαφέροντος, πέρα από τις

επαγγελματικές τους υποχρεώσεις, κυρίως λόγω φόρτου εργασίας. Αυτός ήταν και ο λόγος ίδρυσης της Ένωσης των Ασφαλιστών Lloyd's (Lloyd's Underwriters' Association), χωρίς να είναι υποχρεωτικό να γίνει κάποιος ενεργός ασφαλιστής μέλος της. Στην ουσία όμως, κάθε ένας ενεργός ασφαλιστής των Lloyd's που ασφάλιζε θαλάσσιους κινδύνους, ήταν μέλος αυτής της ένωσης. Τα τελευταία χρόνια, η ένωση ασφαλιστών προσφέρει δύο κατηγορίες μελών, τα πλήρες μέλη, που έχουν μέχρι και το δικαίωμα να εκλεγούν στην επιτροπή της ένωσης και τα συνεργαζόμενα μέλη, με σαφώς πιο περιορισμένα δικαιώματα.

Εκτός από τις ασφαλιστικές καλύψεις, οι Lloyd's έχουν αναλάβει και μια σειρά από άλλες δραστηριότητες, όπως είναι οι επιθεωρήσεις πλοίων, η έκδοση ημερήσιας εφημερίδας (Lloyd's List) και βιβλίων, οι χρηματοδότηση ερευνητικών προγραμμάτων, κ.α.

5.2. Ασφαλιστικές Εταιρείες.

Μέχρι και το 1720, παράλληλα με τους ασφαλιστές των Lloyd's και τα διάφορα συνδικάτα, είχαν δημιουργηθεί μικρές κυρίως ασφαλιστικές εταιρίες, που ασκούσαν θαλάσσια ασφάλιση. Αρχικά, μικρές ομάδες ανθρώπων συνενώνονταν και σχημάτιζαν οργανώσεις περισσότερο παρά εταιρίες, που ασχολούνταν με την κάλυψη θαλάσσιων ρίσκων και είχαν ζωή δύο έως τρία χρόνια. Έτσι ακριβώς ξεκίνησε η ύπαρξη των ασφαλιστικών εταιριών, όχι μόνο στην Αγγλία αλλά και σε άλλες χώρες. Αργότερα, αυτού του είδους οι οργανώσεις απέκτησαν νομική υπόσταση, μεγαλύτερη οικονομική δύναμη, κύρος και εξελίχθηκαν σε μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες.

Το 1720 το κοινοβούλιο της Αγγλίας, με μια νομοθετική του πράξη, το λεγόμενο "Bubble Act", απαγόρευσε όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες που δεν είχαν συσταθεί σύμφωνα με τους κανόνες του Royal Charter, που αποτελούσε τότε τρόπο ίδρυσης εταιριών. Έπειτα από αυτή την απόφαση, κυρίως μικρές αλλά και μεγαλύτερες εταιρίες έπαυσαν να λειτουργούν. Δύο εταιρίες όμως, που τηρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, αποτέλεσαν εξαίρεση. Η London Assurance και η Royal Exchange Assurance Corporation, συνέχισαν να λειτουργούν και να διατηρούν το μονοπώλιο στη αγορά της θαλάσσιας ασφάλισης για τα επόμενα 100 χρόνια περίπου, μέχρι δηλαδή το 1824, οπότε και ανακλήθηκε η νομοθετική πράξη. Μετά την ανάκληση, πολλές εταιρίες

δημιουργήθηκαν που, είτε διατηρήθηκαν στο προσκήνιο μέχρι και σήμερα, έχοντας συγχωνευτεί σε άλλες μεγαλύτερους οργανισμούς, είτε κυριολεκτικά απέτυχαν και αφανίστηκαν. Μία από τις εταιρίες που συνεχίζουν το έργο τους ήταν η The Indemnity Mutual Marine Insurance Company, γνωστή σήμερα με την ίδια επωνυμία.

Από το 1844 και έπειτα, με τη νομοθετική πράξη "The Joint Stock Act Companies", που επέτρεπε την ίδρυση ασφαλιστικών εταιριών στη χώρα, χωρίς την ύπαρξη περιορισμών, η συγκεκριμένη αγορά άρχισε να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται με σταθερό ρυθμό. Σύμφωνα με σχετικό νομοθέτημα του 1982, το "The Insurance Companies Act", επιβλήθηκαν ορισμένοι περιορισμοί στη δημιουργία των ασφαλιστικών εταιριών (Noussia, 2007).

Η δήλωση των χρηματικών διαθεσίμων και κεφαλαίων εντάχθηκε στις υποχρεώσεις της υποψήφιας εταιρίας, ενώ η άδεια λειτουργίας παρέχονταν μόνο σε περίπτωση που η ασφαλιστική εταιρία όχι μόνο δεχόταν να ελέγχεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από το Τμήμα Εμπορίου και Βιομηχανίας, αλλά επιπλέον η οικονομική της κατάσταση κρίνονταν ικανοποιητική και διαβεβαίωνε συνέχισή της. Ακόμα θα έπρεπε να εκδίδει ετήσιους προϋπολογισμούς και να υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο για τη διαπίστωση της φερεγγυότητας απέναντι στους ασφαλιζόμενους. Κάθε ασφαλιστική εταιρία διόριζε και έναν ασφαλιστή ως μάνατζερ, ο οποίος αποδεχόταν την κάλυψη κινδύνων, εκ μέρους της εταιρίας, χωρίς να φέρει καθόλου προσωπική ευθύνη σχετικά με τις καλύψεις αυτές

5.3. Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου

Οι ασφαλιστές του Λονδίνου, διακρίνονταν σε δύο βασικές κατηγορίες. Στους ασφαλιστές των Lloyd's και στις ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες που δημιουργήθηκαν έξω από τα πλαίσια αυτού του τεράστιου σε σημασία και έργο οργανισμού. Οι υπηρεσίες που παρέχουν οι ασφαλιστές των Lloyd's έχουν χαμηλότερο κόστος από τις αντίστοιχες των ασφαλιστικών εταιριών, εξαιτίας κυρίως του υψηλότερου κόστους λειτουργίας και διοίκησης των τελευταίων. Οι περισσότερες των εταιριών αυτών, σχετίζονται με μεγάλο αριθμό ασφαλιστών και πληρώνουν μεγάλα ποσά προκειμένου ο εκπρόσωπός τους να βρίσκεται στην αίθουσα διαπραγματεύσεων των Lloyd's και να

γίνονται αποδέκτες όλων των σημαντικών πληροφοριών και γεγονότων (www.restud.org.uk).

Δεδομένου και του εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των ασφαλιστικών εταιριών, κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, δημιουργήθηκε η ανάγκη για συνεργασία μεταξύ αυτών των εταιριών που λειτουργούσαν εκείνη την εποχή. Έτσι, ιδρύθηκε το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (Hazelwood, 1994), τον Ιούνιο του 1884, προκειμένου να προασπιστούν τα συμφέροντα αρχικά των εταιριών που είχαν τη βάση τους στο Λονδίνο. Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου είναι ο μεγαλύτερος παγκόσμιος οργανισμός για διεθνή και απεριόριστη ασφάλιση. Στόχος είναι η προστασία και η ενδυνάμωση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος για τα μέλη του που λειτουργούν στο Λονδίνο ή μέσω του Λονδίνου (Karter and Falush, 2009).

Τα περίπου 20 μέλη του, τη στιγμή της ίδρυσής του, αποτελούσαν είτε μεγάλες Αγγλικές εταιρίες είτε εταιρίες που ελέγχονταν και εκπροσωπούσαν Βρετανικά συμφέροντα. Δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες του Λονδίνου είναι μέλη του Ινστιτούτου αλλά και ότι οι εταιρίες μέλη του έχουν την έδρα τους εκεί. Από τη στιγμή μάλιστα που η Αγγλία έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πολλές ξένες εταιρίες έχουν αποτελέσει μέλη του οργανισμού. Στη σημερινή εποχή το Ινστιτούτο έχει ως κύριο μέλημα να συντονίζει και να οργανώνει τις ενέργειες και αποφάσεις των ασφαλιστών προκειμένου να προστατεύονται τα συμφέροντά τους.

Επίσης, η ενασχόλησή του με την έρευνα των διάφορων ασφαλιστικών θεμάτων που προκύπτουν συνέχεια, προσφέρει τεράστιες υπηρεσίες στην ασφαλιστική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο. Πολλές φορές έχει επιτύχει να υιοθετήσει σημαντικές συμφωνίες στα πλαίσια της αγοράς ασφάλισης διά θαλάσσης, ενώ η κυριότερη δραστηριότητά του σχετίζεται άμεσα με τη σύνταξη και αναθεώρηση διαφόρων όρων που χρησιμοποιούνται ευρέως στα ασφαλιστήρια συμβόλαια (Hewer, 1984).

Στο Ινστιτούτο άλλωστε χρεώνεται και η τυποποίηση των όρων που σήμερα είναι γνωστοί ως Institute Clauses. Αυτού του είδους οι ασφαλιστικές ρήτρες υπόκεινται σε τροποποίηση όποτε θεωρείται αναγκαίο και πλέον είναι διαδεδομένες και χρησιμοποιούνται ανά τον κόσμο. Προσπάθειες επίσης έγιναν και για την καθιέρωση βασικών τιμών ασφαλίστρων για την κάλυψη συγκεκριμένων κινδύνων. Τα μέλη του Ινστιτούτου απαρτίζουν διάφορες ομάδες και επιτροπές που αποφασίζουν για πολλά θέματα σχετιζόμενα με τη θαλάσσια ασφάλιση και την χάραξη κοινής οικονομικής

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

πολιτικής, που συζητούν για τα προβλήματα που προκύπτουν προκειμένου να βρίσκουν λύσεις, επηρεάζοντας έτσι θετικά την ασφαλιστική αγορά σε όλους της τους τομείς.

Οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Clauses) έχουν γίνει το σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων σε όλο τον κόσμο και μολονότι υπάρχουν και άλλοι τύποι ρητρών, οι ενδιαφερόμενοι (ιδιαίτερα για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου) προτιμούν τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου για να καλύψουν το αντικείμενο ασφάλισης κατά των θαλάσσιων κινδύνων. Οι ρήτρες αυτές, παρόλο που διατηρούν μια βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται κάθε χρόνο σε τροποποιήσεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της. Δεδομένου επίσης του μεγάλου πλήθους τους και κατά συνέπεια της τεράστιας ποικιλίας των καλύψεων που μπορούν να προσφέρουν δεν είναι δύσκολο να ερμηνευθεί η εξέχουσα θέση που κατέχουν στις προτιμήσεις των ασφαλιζόμενων (Hazelwood, 1994).

5.4. Protection and Indemnity clubs (P & I clubs)

Το μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που εισέρχονται για μια επένδυση στη ναυτιλία και οι μεγάλες ζημίες σε ενδεχόμενη αβαρία συνετέλεσαν τους καταλυτικούς παράγοντες για τον «αναγκαίο δρόμο» προς την θαλάσσια ασφάλιση και το περαιτέρω βήμα αυτής, τους αλληλασφαλιστικούς φορείς ή αλλιώς P&I Clubs (Protection and Indemnity).

Τα πρώτα όμως χειροπιαστά στοιχεία για την έναρξη αυτών των φορέων βρίσκονται στο 1846 και στο 1854, όπου θεσπίστηκαν οι Campell’s Act και Merchant Shipping Act αντιστοίχως. Η πρώτη είχε να κάνει με την ευθύνη για τον τραυματισμό κάποιου ανθρώπου και την απώλεια ζωής, ενώ η δεύτερη είχε να κάνει με τον περιορισμό της οικονομικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που οριζόταν ανά τόνο φορτίου. Με αυτούς τους δύο νέους νόμους, οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν σε μια ευάλωτη θέση, καθώς από το 1720 δύο μόνο εταιρείες είχαν την αποκλειστικότητα όσον αφορά την θαλάσσια ασφάλιση. Το πρώτο P&I Club ιδρύθηκε το 1855 και είχε τη μορφή ενός αλληλασφαλιστικού οργανισμού, όπως έχει και σήμερα που εξακολουθεί να δραστηριοποιείται. Το όνομα που είχε ήταν «Britannia Association».

Τα περισσότερα P&I Clubs εδρεύουν στην Μεγάλη Βρετανία και ακολουθούν τον νόμο «Companies Act» 1985. Για να ιδρυθεί ένα P&I Club πρέπει να πάρει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος από το αρμόδιο Υπουργείο, θα πρέπει να γίνει εγγραφή της εταιρείας στα μητρώα και θα πρέπει να έχει πάρει έγκριση η εταιρεία με Βασιλικό Διάταγμα ή νόμο από το Κοινοβούλιο έτσι ώστε να μπορεί να κάνει διάφορες ασφαλίσεις για θαλάσσιους κινδύνους. Τα μέλη των P&I Clubs δεν έχουν συμμετοχή στα κέρδη και απλά συνεισφέρουν κατά ποσοστό στις ζημιές που ενδεχομένως να προκύψουν στο οποιοδήποτε μέλος του club (Hazelwood, 1994).

Τα P&I Clubs είναι αλληλασφαλιστικοί φορείς και αναλαμβάνουν να καλύψουν ενδεχόμενες ζημιές που προκαλούν τα μέλη τους σε τρίτους. Συνήθως, τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη των ζημιών που δεν καλύπτονται από τις ρήτρες των ναυτασφαλίσεων. Τα περισσότερα P&I Clubs καλύπτουν όλους τους θαλάσσιους κινδύνους με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αισθάνονται μεγαλύτερη ασφάλεια για την επένδυση τους. Τα P&I Clubs στην αρχή κάλυπταν θαλάσσιους κινδύνους που είχαν να κάνουν μόνο με το πλοίο, όπως για παράδειγμα τα μέλη του πληρώματος (Protection Clubs) (Luddeke, 1996). Στη συνέχεια όμως και λόγω των αναγκών που προέκυπταν, τα P&I Clubs πήραν την σημερινή τους μορφή, καθώς εξελίχθηκαν και σε φορείς που κάλυπταν θαλάσσιους κινδύνους από την εμπορική δραστηριότητα των πλοίων (Indemnity Clubs).

Κατά τη σύσταση των P&I Clubs συντάσσεται το καταστατικό που προβλέπει τους όρους λειτουργίας του κάθε P&I Club. Όσον αφορά τη δομή των P&I Clubs, η γενική συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο και μέσα από τη γενική συνέλευση των μελών εκλέγεται το διοικητικό συμβούλιο. Αυτή είναι η συνηθέστερη δομή σε ένα P&I Club. Στο κάθε καταστατικό προβλέπονται ο αριθμός των γενικών συνελεύσεων και το πότε θα γίνονται αυτές, το ποιοι έχουν δικαίωμα να ψηφίσουν, το ποιος μπορεί να μπει στο club όπως και ποιος μπορεί να αποχωρήσει, καθώς και τις προϋποθέσεις και τις περιπτώσεις που μπορούν να γίνουν αυτά. Επίσης, στο καταστατικό προβλέπονται θέματα αποζημιώσεων.

Σε ενδεχόμενες αλλαγές στο καταστατικό του κάθε P&I club, οι πλοιοκτήτες – μέλη του δεσμεύονται για τις αλλαγές από τη στιγμή που τα πλοία τους θα τελειώσουν το ταξίδι που έχουν ήδη ξεκινήσει ή από τη στιγμή που θα λήξει η περίοδος της ήδη συμφωνημένης ναύλωσης, όπως αυτή αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο.

Για να μπει στο P&I Club ένα νέο μέλος, θα πρέπει ο πλοιοκτήτης – υποψήφιο νέο μέλος, να συμπληρώσει μια αίτηση εισόδου στο P&I Club και να δώσει όποιες πληροφορίες του ζητηθούν. Έτσι, το κάθε P&I Club μπορεί να ζητήσει πληροφορίες που αφορούν τη σημαία του πλοίου και την εθνικότητα του πληρώματος του, τις διαδρομές που ακολουθεί το πλοίο, τον τύπο, την ηλικία και το μέγεθος του πλοίου, το χρονικό διάστημα που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης να καλύπτεται το πλοίο του από το εν λόγω P&I Club και ενδεχόμενες ζημιές που έχει υποστεί ή προκαλέσει το πλοίο στο παρελθόν. Η αίτηση αυτή εξετάζεται από το διοικητικό συμβούλιο του P&I Club, το οποίο αποφασίζει αν θα γίνει δεκτή η αίτηση ή όχι.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι να συνεισφέρει στις ζημίες που προκαλούν τα υπόλοιπα μέλη και το όφελος του είναι η κάλυψη που παρέχεται στο πλοίο του από το P&I Club για διάφορους κινδύνους. Το P&I Club επωφελείται από τις εισφορές του νέου μέλους αλλά επιβαρύνεται με την ευθύνη της κάλυψης του πλοίου του νέου μέλους για διάφορους κινδύνους. Αυτή η ηθική υποχρέωση των δύο μερών «επικυρώνεται» τη στιγμή που γίνεται δεκτή η αίτηση του πλοιοκτήτη για είσοδο στο P&I Club με το πιστοποιητικό εισόδου. Το πιστοποιητικό εισόδου αναγράφει τους κανονισμούς του P&I Club και τους κινδύνους που αυτό καλύπτει. Βέβαια, το πιστοποιητικό εισόδου δεν είναι ασφαλιστήριο συμβόλαιο, απλά αποδεικνύει ότι ο πλοιοκτήτης είναι μέλος του P&I Club.

Χαρακτηριστικό είναι ότι ενώ στην αρχή τα μέλη των P&I Club ήταν μόνο πλοιοκτήτες, με το πέρασμα του χρόνου και οι εξελίξεις στη ναυτιλία «υποχρέωσαν» και άλλα εμπλεκόμενα μέρη να αναμειχθούν στα P&I Club, όπως για παράδειγμα ναυλωτές και διαχειριστές πλοίων. Τα πλοία που εισέρχονται σε ένα P&I Club ενδεχομένως να έχουν πολύπλοκη μορφή ως προς την ιδιοκτησία τους, καθώς μπορεί να είναι ιδιοκτησία πολλών εταιρειών διαφόρων ατόμων. Έτσι, και σύμφωνα με τον αγγλικό νόμο, αυτός που δεν είναι μέλος του P&I Club (και ας είναι από τους κύριους του πλοίου) δεν έχει καμία ευθύνη αλλά ούτε και απαίτηση από το P&I Club. Τα μέλη του P&I Club έχουν ευθύνες απέναντι στο P&I Club.

Αν κάποια στιγμή για κάποιο λόγο το μέλος χάσει το δικαίωμα της κάλυψης του πλοίου του για διάφορους κινδύνους από το P&I Club, συνεχίζει να καταβάλλει τις εισφορές του προς το P&I Club. Συνεπώς, όταν κάποιος έχει στην κατοχή του το πιστοποιητικό εισόδου και είναι επισήμως μέλος του εκάστοτε P&I Club, δεν τίθεται

θέμα για απαλοιφή του ως μέλος τους P&I Club, αλλά μόνο για τις ασφαλιστικές καλύψεις που του παρέχονται.

Οι λόγοι που μπορούν να οδηγήσουν σε αποχώρηση κάποιου μέλους από το P&I Club είναι η ολική απώλεια του πλοίου, η εξαφάνιση του πλοίου, η πτώχευση ή η ρευστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας του πλοίου που ανήκει στο P&I Club, η άρνηση του μέλους να πληρώνει τις εισφορές που αξιώνει το P&I Club, η απόφαση του μέλους να σταματήσει την προστασία του πλοίου από τους κινδύνους που καλύπτει το εν λόγω P&I Club και τέλος η απόφαση του μέλους να πουλήσει ή μεταβιβάσει το μερίδιο του ή το πλοίο. Στην περίπτωση που μεταβιβάζεται το μερίδιο του μέλους, το πλοίο δεν εξακολουθεί να καλύπτεται από το εν λόγω P&I Club. Θα πρέπει λοιπόν, να γίνει νέα αίτηση από τον νέο πλοιοκτήτη για είσοδο στο P&I Club, να εξεταστεί και να γίνει δεκτή ή να απορριφθεί.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τα λιμάνια και η Λιμενική Βιομηχανία γενικότερα, παρουσιάζουν σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια, που οφείλονται τόσο στην εξέλιξη της Μεταφορικής Βιομηχανίας και στην διαφοροποίηση και στα χαρακτηριστικά του σύγχρονου Διεθνούς Εμπορίου, όσο και στις τεχνολογικές εξελίξεις. Η σημαντικότητα των λιμένων ενισχύεται από το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν εναλλακτικό, περιβαλλοντικά φιλικό και ενεργειακά οικονομικό μέσο μεταφοράς (Χλωμούδης, 2005)

Οι τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία (γιγαντισμός στα πλοία, εξειδίκευση κλπ.) καθώς και η εκτίναξη του ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, έθεσαν έντονα το θέμα των νέων επενδύσεων στα λιμάνια, σε ιδιαίτερα δαπανηρά έργα υποδομής (μεγάλα βάθη, μεγάλα μήκη, εκτάσεις αποθήκευσης, συνδέσεις με τα χερσαία μέσα μεταφοράς) αλλά και σε σύγχρονο εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου στα πλαίσια του Διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που καλούνται να λειτουργήσουν.

6.1 Παράγοντες ανάπτυξης λιμένων

Τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας το λιμάνι έπαιξε το ρόλο του «μεταφορικού κέντρου» και στη συνέχεια έπαιξε το ρόλο του «κέντρου διανομής». Σήμερα το λιμάνι εξελίσσεται σε «κέντρο logistics», ενώ όλη η μεταφορική διαδικασία θεωρείται ενιαία. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας των λιμένων μετέβαλλαν τα χαρακτηριστικά της λιμενικής αγοράς. Στο σύγχρονο περιβάλλον, οι λιμένες μπορούν να απευθύνονται σε νέες αγορές, ενώ ταυτόχρονα δέχονται πιέσεις από τους νέους παραγωγούς των αγορών που παραδοσιακά εξυπηρετούσαν. Τα χαρακτηριστικά αυτά του ανταγωνισμού είναι περισσότερο έντονα στην εξυπηρέτηση των φορτίων που προορίζονται για μεταφόρτωση (transshipment). Η ανάγκη για αποτελεσματικότερο χειρισμό του φορτίου στα λιμάνια τα τελευταία χρόνια έγινε τόσο μεγάλη που η μονοπωλιακή ή η ολιγοπωλιακή δύναμη που κατείχαν στο παρελθόν έχει μειωθεί σημαντικά αφού επιδιώκεται αύξηση της αποτελεσματικότητας μέσα από το λιμενικό ανταγωνισμό και

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

τις ιδιωτικοποιήσεις των τερματικών σταθμών ακόμα και μέσα στο ίδιο λιμάνι. Η αύξηση της παραγωγικότητας, η μείωση του κόστους και η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (μείωση καθυστερήσεων περιορισμός των φθορών και των ζημιών κ.α.) προς τους χρήστες είναι το κύριο μέλημα των λιμένων (Παρδάλη,2001).

Η οργάνωση και διοίκηση ενός ανταγωνιστικού και αποδοτικού λιμανιού προϋποθέτει άριστη γνώση του υφιστάμενου κοινωνικού και οικονομικού περιβάλλοντος καθώς και των προοπτικών του. Η εμφάνιση των κύριων λιμανιών, τα οποία εξυπηρετούν όλο και περισσότερες περιοχές επεκτείνοντας τις λειτουργίες τους στις και σε τοπικές κλίμακες, απαιτούν συνεργασία μεταξύ του τοπικού και του παγκόσμιου επιπέδου.

Στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία, τα λιμάνια αποτελούν ένα σύνθετο δίκτυο οργανισμών που προσφέρουν υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες που παρέχουν τα λιμάνια αποτελούν ένα μακρύ κατάλογο, ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνονται οι ποσότητες και οι ποικιλίες των φορτίων που καθημερινά ένα λιμάνι διαχειρίζεται, οι τύποι των σκαφών που συντηρούνται, η σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές, οι τυχών αποθηκευτικές υπηρεσίες που χρειάζονται, αλλά και άλλες πρόσθετες υπηρεσίες (Roll et al, 1993) .

Βέβαια, η ανάπτυξη ενός λιμανιού απαιτεί υποδομές τόσο σε εγκαταστάσεις αλλά και σε νέα πληροφοριακά συστήματα, τα οποία διευκολύνουν τις λιμενικές διαδικασίες. (Roll et al, 1993). Ενώ παράγοντες που επηρεάζουν την αποδοτικότητα των λιμανιών, είναι το επίπεδο τεχνολογίας που διαθέτουν, ο βαθμός συνεργασίας τους με τις μεταφορικές επιχειρήσεις και η φύση διοίκησης των λιμανιών. Η πολυπλοκότητα των παραγόντων αυτών, που έχουν επιπτώσεις στην αποδοτικότητα των λιμανιών δημιουργεί και τις δυσκολίες τον ακριβή καθορισμό της, όπως επίσης και στον καθορισμό της επίτευξης των στόχων κάθε λιμένα (Roll et al, 1993)

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού είναι πολύ σημαντικοί και δημιουργούν το κατάλληλο πεδίο υπεροχής για κάποιο λιμάνι, όταν πληροί τους παραπάνω. Σημαντικός παράγοντας για ένα λιμάνι αποτελεί επίσης και οι παράγοντες που μπορούν να το κάνουν ανταγωνιστικό, με τον Tongzon (1994), να αναφέρει στην έρευνα που έκανε τους λόγους που ένα λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί παραγωγικό.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ένα από τα βασικά συστατικά που αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών και την αποδοτικότητά τους είναι η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Όπως αναφέρει και ο Χλωμούδης (2005) η βιβλιογραφία για τη διοίκηση των λιμένων συχνά κάνει αναφορές στην ανάγκη για ποιοτική διαχείριση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Παρόλα αυτά, ο όρος ποιότητα όσον αφορά τις λιμενικές υπηρεσίες είναι κάτι καινούργιο. Η κατάσταση στη σημερινή λιμενική βιομηχανία έχει δείξει ότι σε πολύ λίγα λιμάνια έχει γίνει αποτελεσματικός σχεδιασμός για τύπους ή συστήματα οργανωσιακά ενός λιμένα, που να αναφέρονται ως Συστήματα Διοίκησης Ποιότητας και δεν φαίνεται ακόμα και σήμερα να έχουν ηγεμονεύσει αντιλήψεις διοίκησης ποιότητας στην οργάνωση της παραγωγής των λιμενικών υπηρεσιών (Χλωμούδης, 2005).

Οι Tonzon and Heng (2005), αναφέρουν πως οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών ή διαφορετικά οι παράγοντες που κάνουν ένα λιμάνι ανταγωνιστικό είναι οι παρακάτω:

1) Η αποδοτικότητα του λιμανιού (terminal): η αποδοτικότητα ενός λιμανιού είναι σημαντικός παράγοντας που μπορεί να καθορίσει το πόσο ανταγωνιστικό θα είναι ένα λιμάνι. Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης είναι πολύ σημαντικός για ένα πλοίο η γρήγορη διαχείριση ενός φορτίου μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας ενός λιμανιού (Peters, 2001). Όσο πιο αποδοτικό είναι λοιπόν ένα λιμάνι στη διαχείριση του φορτίου έτσι ώστε το πλοίο να αναχωρήσει όσο πιο σύντομα γίνεται, τόσο περισσότερο θα αυξάνεται η ζήτηση για αυτό το λιμάνι από τους μεταφορείς.

2) Η χρέωση της φορτοεκφόρτωσης: Η τιμή των αγαθών ή των υπηρεσιών είναι πάντα ένας σοβαρός παράγοντας που θα εξετάζουν οι καταναλωτές κατά την επιλογή των προϊόντων που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά, με τα λιμάνια που μπορούν να προσφέρουν σχετικά χαμηλότερες χρεώσεις για τις υπηρεσίες τους να έχουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. (Trujillo et al, 1999).

3) Η αξιοπιστία: Η αξιοπιστία στις υπηρεσίες ενός λιμανιού επηρεάζει την απόδοση των λιμανιών (Tongjon, 1995) η οποία έχει επιπτώσεις στις επιλογές των εταιριών και των ναυλωτών. Η αξιοπιστία σημαίνει μια σταθερή και προβλέψιμη απόδοση που προσαρμόζεται στα προγράμματα ακτοπλοϊκών γραμμών. Εάν μια λιμενική αρχή ή ένας μεταφορέας έχει να κάνει με συνεχείς καθυστερήσεις λόγω των απεργιών, ζημιές

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

στον εξοπλισμό, καιρού, κ.λπ., οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι ναυλωτές θα υποστούν τις τεράστιες απώλειες λόγω αυτών των ειδών αναξιοπιστίας.

4) Η επιλογή λιμανιών από μεταφορείς ή πλοιοκτήτες: Οι μεταφορείς και οι ναυλωτές ολοένα και περισσότερο δείχνουν λιγότερη «πίστη» σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι. Τα λιμάνια λοιπόν αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο να χάσουν σημαντικούς πελάτες όχι μόνο λόγω των ανεπαρκειών στην υποδομή ή στις τελικές διαδικασίες, αλλά επειδή ο πελάτης έχει ρυθμίσει εκ νέου τα δίκτυα των υπηρεσιών του ή έχει συμμετάσχει σε νέες συνεργασίες με άλλους μεταφορείς (Notteboom et al, 2001).

5) Η προσαρμοστικότητα του λιμανιού στο συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον: Το περιβάλλον της αγοράς που λειτουργούν τα λιμάνια έχει αλλάξει σημαντικά και αυτή η συνεχής διαδικασία της αλλαγής δημιουργεί το ερώτημα για το ρόλο των λιμενικών αρχών, όπου απαιτούνται περισσότερα και πιο εξειδικευμένα στελέχη προκειμένου να επιτύχουν καλύτερο αποτέλεσμα, σε ένα διαρκώς εξελισσόμενο περιβάλλον (Notteboom et al, 2000).

6) Η διαφορετικότητα στην προσφορά υπηρεσιών: Η στρατηγική διαφοροποίησης στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στοχεύει στην παραγωγή υπηρεσιών που θα αναγνωρίζονται ευδιάκριτα από τους μεταφορείς και από του ναυλωτές και θα στοχεύουν στην παροχή συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών που δεν θα παρέχονται από άλλους και θα προσφέρουν μεγαλύτερη αξία στους χρήστες των υπηρεσιών αυτών, όπως η εγκατάσταση και χρήση νέων τεχνολογιών στο λιμάνι που θα το κάνει περισσότερο παραγωγικό έναντι των ανταγωνιστών του (Notteboom et al, 2000).

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες ανάπτυξης των λιμανιών συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την ασφάλιση. Η ασφάλιση στη λιμενική βιομηχανία αποτελεί προαπαιτούμενη συνθήκη για την σωστή εφαρμογή και ικανοποίηση όλων των παραπάνω στοιχείων. Η ασφάλιση είναι ικανή να διασφαλίσει τις κατάλληλες συνθήκες και όρους για να γίνει αποδοτικό ένα λιμάνι στη διαχείριση των φορτίων, αυξάνει την αξιοπιστία αλλά και την καλή φήμη ενός λιμανιού, έτσι ώστε να αυξάνεται η ζήτηση για τις προσφερόμενες υπηρεσίες του.

Άλλωστε οι συνεχείς μεταβαλλόμενες συνθήκες στην Λιμενική Βιομηχανία που μπορεί να δημιουργήσουν αβεβαιότητα και δυσκολίες μη εύκολα προβλέψιμες και διαχειρίσιμες, μόνο μέσω της ασφάλισης μπορούν να ξεπεραστούν, έτσι ώστε να αποτελέσει το λιμάνι πόλο έλξης για τους μεταφορείς και τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

θα μπορούν να αισθάνονται ασφαλείς και ήσυχοι οτι τίποτα δε θα πάει στραβά στην πολύπλοκη και δύσκολη εργασία τους.

Στρατηγική επιδίωξη της εθνικής πολιτικής μεταφορών αποτελεί η ανάπτυξη των μεταφορών κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και της ισόρροπης ανάπτυξης, της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των μεταφορών, που είναι σημαντικότατοι παράγοντες για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας μιας χώρας, δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν από μόνα τους αλλά μόνο σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των λιμένων. Σε αυτή τη διαδικασία η ασφάλιση λαμβάνει εξέχοντα ρόλο και σημασία, αφού αποτελεί αναγκαία συνθήκη, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί σχέση αμφίδρομη τόσο με τους λιμένες όσο και με την ιδιαιτερότητα των προσφερομενων υπηρεσιών από αυτούς.

6.2 Το εξωτερικό κόστος στη λιμενική βιομηχανία

Ο προσδιορισμός των διαφόρων παραγόντων του εξωτερικού κόστους γενικά στον τομέα των μεταφορών αλλά και ειδικά στη λιμενική βιομηχανία είναι πολύ σημαντικός, διότι μέσα από αυτή τη διαδικασία είναι δυνατό να αναδειχθεί η ανάληψη ρίσκου και κινδύνου από τα λιμάνια σε σχέση με τις σύγχρονες δραστηριότητες.

Συμφόρηση

Το κόστος της συμφόρησης εμφανίζεται με διαφορετικές μορφές στον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας. Ειδικότερα, στα λιμάνια έχουμε πολύ συχνά το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης για τα πλοία που τα προσεγγίζουν. Ιδιαίτερα σε περιόδους μεγάλης ζήτησης, σε λιμάνια χωρών που εισάγουν κυρίως τελικά προϊόντα σε εμπορευματοκιβώτια, όπως οι ΗΠΑ (LongBeach) , είναι πολύ συχνό το φαινόμενο η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες να υπερβαίνει της προσφοράς με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις πλοίων στα λιμάνια. Έτσι μεγάλος αριθμός πλοίων συσσωρεύεται σε ένα λιμάνι δημιουργώντας συμφόρηση, αναμένοντας να ξεφορτώσει. Σε λιμάνια της Αμερικής έχουν καταγραφεί και καθυστερήσεις μεγαλύτερες των επτά ημερών για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ανέμεναν δεμένα τη σειρά τους για εκφόρτωση.

Αποτέλεσμα του παραπάνω φαινομένου εκτός από τις καθυστερήσεις που αποτελούν κόστος για τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες κυρίως, είναι μία άλλη

μορφή συμφόρησης, που σχετίζεται με το αγκυροβόλιο και εμφανίζεται σε τέτοιες περιπτώσεις όπου ο αριθμός των δεμένων πλοίων που έχουν προσεγγίσει το λιμάνι και αναμένουν την εκφόρτωση είναι τόσο μεγάλος, ώστε να μην υπάρχει χώρος για αγκυροβόλιο για τα επιπλέον πλοία που έρχονται. Τέλος πολύ σημαντικό είναι το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης οχημάτων γύρω από το λιμάνι και κυρίως στις πύλες εισόδου και εξόδου του. Αυτό συμβαίνει για παράδειγμα σε επιβατικά λιμάνια με συμφόρηση αυτοκινήτων πριν την αναχώρηση και μετά την άφιξη ενός πλοίου, καθώς και σε λιμάνια υποδοχής και διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων με συμφόρηση τρένων και φορτηγών αυτοκινήτων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια (Talley, 2009).

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί ένα φαινόμενο που εμφανίζεται στα περισσότερα αν όχι σε όλα τα λιμάνια, με όλες τις μορφές του, ενώ η αντιμετώπισή του είναι βασική προτεραιότητα των διοικήσεων όλων των λιμενικών αρχών προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις συνέπειες τις οποίες δημιουργεί. Συγκεκριμένα η συμφόρηση των πλοίων, των εμπορευμάτων αλλά και των χερσαίων μέσων μεταφοράς οδηγεί σε απώλειες χρόνου όχι μόνο τους άμεσα εμπλεκόμενους με το λιμάνι αλλά και το υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο που χρησιμοποιεί τους οδικούς άξονες γύρω από αυτό. Επιπλέον δημιουργούνται προβλήματα στο ίδιο το λιμάνι καθώς μειώνεται η ανταγωνιστικότητά του λόγω της αύξησης του κόστους με τις καθυστερήσεις, στις ναυτιλιακές εταιρείες των οποίων τα πλοία μένουν ακινητοποιημένα μειώνοντας την παραγωγικότητά τους, καθώς και στους ναυλωτές με την ακινητοποίηση των φορτίων τους που έχει ως επακόλουθο τη δέσμευση κεφαλαίων (Παρδάλη, 2007).

Ατυχήματα

Τα ατυχήματα είναι ένας παράγοντας εξωτερικού κόστους των μεταφορών που αναφέρεται κυρίως σε άλλα τμήματα των μεταφορικών υπηρεσιών (οδικές κυρίως) και λιγότερο στα λιμάνια. Ωστόσο σίγουρα έχουν καταγραφεί εργατικά ατυχήματα στα λιμάνια κατά τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης ή κατά τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες κυρίως, άλλα αφορούν συνήθως μεμονωμένα περιστατικά, με αποτέλεσμα να μην αποτελούν σημαντικό παράγοντα εξωτερικού κόστους ειδικά για τη λιμενική βιομηχανία.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Ηχορρύπανση

Η ηχορρύπανση είναι άλλος ένας παράγοντας εξωτερικού κόστους ο οποίος εμφανίζεται και στα λιμάνια. Συγκεκριμένα ο θόρυβος από τις μηχανές των πλοίων που βρίσκονται στα λιμάνια είναι ένα σημαντικό είδος ρύπανσης που προκαλεί η λιμενική βιομηχανία και επηρεάζει το κοινωνικό σύνολο και κυρίως όσους ζουν και δραστηριοποιούνται κοντά στα λιμάνια. Επίσης ηχορύπανση προκαλείται και κατά τη διάρκεια άλλων διαδικασιών στο λιμάνι, όπως η φορτοεκφόρτωση με διάφορα μηχανήματα (γερανούς κ.α.) από τη λειτουργία των μηχανημάτων κυρίως,ενώ και ο συνωστισμός των αυτοκινήτων και των φορτηγών που μεταφέρουν γενικά φορτία στο λιμάνι, συντελεί στο φαινόμενο το οποίο εκτός από τους κατοίκους περιοχών γύρω από λιμάνια πλήττει και διαταράσσει και τη θαλάσσια ζωή.

Ατμοσφαιρική ρύπανση και κλιματική αλλαγή

Οι αέριοι ρύποι που δημιουργούνται από τη λιμενική βιομηχανία και επιβαρύνουν την ατμόσφαιρα, είναι άλλο ένα αρνητικό προϊόν της λιμενικής παραγωγής. Ρύπανση της ατμόσφαιρας προκαλείται καταρχήν από τις εκπομπές καυσαερίων των μηχανών των πλοίων που βρίσκονται στο λιμάνι, κατά τον ελλιμενισμό τους αλλά και κατά τον κατάπλου και απόπλου τους.

Επίσης κατά τη διαχείριση χύδην ξηρών φορτίων όπως σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά κ.α., τεράστιες ποσότητες σκόνης διοχετεύονται στην ατμόσφαιρα τόσο κατά την φορτοεκφόρτωση όσο και κατά την αποθήκευσή τους όταν αυτή γίνεται σε ανοιχτούς χώρους κάτι που αποτελεί σύνηθες φαινόμενο. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στην περίπτωση των χύδην ξηρών φορτίων υπάρχει μία γενική αρχή η οποία αναφέρει πως το 1% του φορτίου χάνεται κατά τη μεταφορά του από τον παραγωγό στον τελικό προορισμό (Παρδάλη, 2007).

Ο συνωστισμός αυτοκινήτων και φορτηγών στο λιμάνι και γύρω από αυτό εκτός από κυκλοφοριακά προβλήματα, είναι προφανές ότι επιβαρύνει και την ατμόσφαιρα με καυσαέρια. Αυτά σε συνδυασμό και με τα καυσαέρια των πλοίων συντελούν στην απελευθέρωση αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα, εντείνοντας το εν λόγω φαινόμενο και ως εκ τούτου την κλιματική αλλαγή.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από τη λιμενική βιομηχανία επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον γεγονός που έχει ευαισθητοποιήσει πλέον τους αρμόδιους

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

φορείς οι οποίοι προχωρούν σε θέσπιση μέτρων και δράσεων για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης τα οποία αφορούν εξίσου και τα λιμάνια. Βέβαια οι εκπομπές θείου από τα καυσαέρια των μηχανών του πλοίου θα πρέπει να περιοριστούν κάτι που αφορά έμμεσα το λιμάνι καθώς υπεύθυνοι για την αντιμετώπισή του κρίνονται οι πλοιοκτήτες. Το ίδιο ισχύει και με τα αυτοκίνητα και τις κατασκευάστριες εταιρείες οι οποίες πρέπει να φροντίσουν για τη μείωση των επιβλαβών για την ατμόσφαιρα καυσαερίων. Ωστόσο σε ότι έχει να κάνει με τη σκόνη που απελευθερώνεται στην ατμόσφαιρα κατά τη φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση προϊόντων στο λιμάνι τα μέτρα και οι απαιτήσεις πιστοποίησης κ.α. αφορούν άμεσα τα λιμάνια και τις λιμενικές αρχές που υποχρεούνται να φροντίσουν για την εξάλειψη τέτοιων φαινομένων.

Ρύπανση των υδάτων

Το φαινόμενο της ρύπανσης των υδάτων στα λιμάνια είναι ιδιαίτερα κρίσιμο και αποτελεί μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις της λιμενικής βιομηχανίας. Η ρύπανση των νερών των λιμανιών γίνεται καταρχήν με τα απόβλητα από τα πλοία, είτε αυτά προέρχονται από το έρμα τους, είτε από υπολείμματα των δεξαμενών φορτίων, είτε από σεντινόνερα και άλλα απόβλητα από το φιλτράρισμα του πετρελαίου κίνησης, είτε διάφορα άλλα φυσικά απόβλητα όπως αποχετεύσεις κτλ

Ωστόσο η ρύπανση των υδάτων στα λιμάνια δεν προκαλείται μόνο από τα απόβλητα που προέρχονται από τα πλοία. Εξίσου σημαντική είναι και η ρύπανση που δημιουργείται κατά τις διαδικασίες της συντήρησης και επισκευής του πλοίου όπου διάφορες επικίνδυνες ουσίες όπως υφαλοχρώματα, σκουριά και άλλα χημικά καταλήγουν στα νερά δημιουργώντας προβλήματα. Τέλος κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης κυρίως, συχνά υπάρχουν διαρροές φορτίων είτε ξηρών είτε συχνότερα υγρών (πετρελαιοειδή), τα οποία καταλήγουν στο νερό του λιμένα επιβαρύνοντάς το ακόμα περισσότερο.

Κόστος ανάπτυξης υποδομών και κατάχρηση γης και φυσικών τοπίων

Η λιμενική βιομηχανία και ιδιαίτερα η συνεχιζόμενη ανάπτυξή της, έχουν οδηγήσει στη συνεχή επέκταση των υποδομών κυρίως εδαφική. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο της κατάχρησης γης και εδαφικών εκτάσεων από τα λιμάνια δημιουργώντας προβλήματα αισθητικής όπως η οπτική παρενόχληση των κατοίκων της περιοχής κοντά

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

στο λιμένα και η καταπάτηση φυσικών εκτάσεων. Επιπλέον το φαινόμενο έχει και περιβαλλοντικές προεκτάσεις καθώς με τη συνεχιζόμενη επέκταση των υποδομών καταστρέφονται βιότοποι και φυσικά οικοσυστήματα, επηρεάζοντας την τοπική βιοποικιλότητα. Ωστόσο η εδαφική επέκταση των λιμανιών δεν είναι ο μοναδικός τρόπος διατάραξης της θαλάσσιας βιοποικιλότητας του λιμανιού. Εξίσου ζημιογόνες είναι και η εργασίες βυθοκόρησης και εκβάθυνσης του πυθμένα του λιμένα που συντελούν στην καταστροφή οικοτόπων.

Τα φαινόμενα αρνητικών εξωτερικοτήτων που εμφανίζονται συχνά στα λιμάνια είναι ο θόρυβος που δημιουργείται από τις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες καθώς και η εκτεταμένη ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών που οδηγεί σε κατάχρηση εκτάσεων γης και φυσικών τοπίων καθώς και σε καταστροφή φυσικών οικοτόπων. Οι δύο αυτοί παράγοντες εξωτερικού κόστους αναλύθηκαν παραπάνω και ενώ ο θόρυβος είναι ένα πρόβλημα που αφορά ολόκληρο τον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών, το θέμα των υποδομών είναι αυτό που αφορά κυρίως τα λιμάνια και απασχολεί όλους τους εμπλεκόμενους με αυτά φορείς (Peters, 2001).

Ωστόσο, οι τρόποι ρύπανσης των υδάτων στα λιμάνια αποτελεί το πιο διαδεδομένο εξωτερικό κόστος. Συγκεκριμένα σε σχέση με το έρμα, τα σεντινόνερα και άλλα πετρελαιοειδή απόβλητα που καταλήγουν από το πλοίο στα νερά των λιμανιών, το φαινόμενο παίρνει τεράστιες διαστάσεις με αποτέλεσμα την εφαρμογή της σύμβασης MARPOL η οποία υποχρεώνει τα πλοία που προσεγγίζουν ένα λιμάνι να αδειάζουν τα απόβλητά τους σε ένα ειδικά κατασκευασμένο χώρο (Βλάχος, 1995). Επιπλέον τα φαινόμενα ρύπανσης που αναφέρονται σε πλοία μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων όπως πετρελαιοειδή ελοχεύει ο κίνδυνος διαρροής είναι αρκετά συχνά κυρίως κατά την φορτοεκφόρτωση, ενώ πολύ επικίνδυνα είναι και άλλα ιδιαιτέρως τοξικά ή ραδιενεργά φορτία.

6.3 <u>Ασφάλεια και Ασφάλιση</u>

Όλα τα παραπάνω κόστη αποτελούν ταυτοχρονα και δυνητικούς κινδύνους στη Λιμενική Βιομηχανία, από τους οποίους οφείλει κανείς να προστατευτεί, για να μπορεί να υπάρξει αύξηση της παραγωγικότητας, μείωση του κόστους και βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, δηλαδή ανάπτυξη. Αυτό μπορεί να γίνει μεσω

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

της ασφάλισης, αφού τυχαία και ακούσια γεγονότα, είτε στη θάλασσα είτε στο λιμάνι, μπορεί να προκαλέσουν όχι μόνο περιβαλλοντικές και οικονομικές καταστροφές αλλά και ανθρώπινες απώλειες.

Σε κάθε λιμένα αναπτύσσονται εργασιακές πρακτικές που προστατεύουν την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις κάτω από τις οποίες παρέχεται η κάθε είδους λιμενική εργασία. Προς αυτή την κατεύθυνση, δηλ. της προστασίας του εργαζόμενου στο λιμένα, ο International Labor Organization (ILO), μέσω Διεθνών Συνθηκών και άλλων κειμένων καθόρισε Κώδικες Συμπεριφοράς (ILO, 2005).

Για την ασφάλεια εργασίας πρωταρχικό στοιχείο είναι η ενημέρωση στις εφαρμοζόμενες καινοτομίες. Πριν από την εφαρμογή οποιασδήποτε καινοτομίας κρίνεται απαραίτητη η πραγματοποίηση διαβουλεύσεων μεταξύ των εργοδοτών και των εργαζομένων, σχετικά με τις πτυχές της ασφάλειας και της υγείας καθώς και η επίτευξη συμφωνίας μεταξύ τους για την εισαγωγή των καινοτομιών. Επίσης απαραίτητη είναι η πρόβλεψη και η καθιέρωση μηχανισμών για τον έλεγχο της ασφαλούς χρήσης οποιασδήποτε τεχνολογίας. Σ΄ αυτό τον έλεγχο είναι επιβεβλημένη η συμμετοχή των εργοδοτών και των εργαζομένων. Η ασφάλεια στους λιμένες είναι ευθύνη του κάθε ατόμου που έχει άμεση ή έμμεση εργασιακή σχέση με τον χώρο του λιμένα. Πέραν όμως από την ατομική ευθύνη υπάρχει και συλλογική ευθύνη ως προς τη συνεργασία για την ανάπτυξη ασφαλών συστημάτων εργασίας και την εξασφάλιση εφαρμογής τους (ILO, 2005:12).

Στον τομέα της εργασίας η πρόληψη αναφέρεται στο διαχωρισμό των ανθρώπων από τα οχήματα και μηχανήματα, στην ανθεκτικότητα των επιφανειών των χώρων του λιμένα, στην ανύψωση των φορτίων, στην πυροπροστασία και στην πυρόσβεση, στις οδικές αρτηρίες, στις περιοχές διαχείρισης του φορτίου, στην πρόσβαση στις εγκαταστάσεις στις αποθήκες και στα υπόστεγα, στον εξοπλισμό ατομικής προστασίας και στην παραβολή των πλοίων. Στον τομέα της υγείας, η πρόληψη αναφέρεται στις επαγγελματικές ασθένειες, στην κόπωση, στο θόρυβο, στον καπνό, στις δονήσεις, στις επικίνδυνες ουσίες και στο αφύσικο περιβάλλον (θερμοκρασία, κλιματικές συνθήκες κ.α.).

Οι εργαζόμενοι στο λιμένα κυρίως αλλά και οι συναλλασσόμενοι με αυτόν, λόγω της φύσης της λιμενικής εργασίας, είναι ευάλωτοι αφενός σε τραυματισμούς και

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ασθένειες που προκαλούνται από ατυχήματα, από πτώση στη θάλασσα, πυρκαγιές και διαρροή υγρού φορτίου και αφετέρου σε φυσικές καταστροφές που προκαλούνται από θυελλώδεις ανέμους, τσουνάμι, τυφώνες, πλημμύρες, πάγους-χιόνια, σεισμούς, ηφαιστειακές εκρήξεις. Οι λιμένες μπορούν να πλήττονται από ποικίλα φυσικά φαινόμενα. Σε αυτά περιλαμβάνονται σύμφωνα με τον ILO (ILO, 2005:439):

— οι θυελλώδεις άνεμοι και οι μεγάλες θύελλες.

— οι πλημμύρες από παλίρροιες, από τα νερά ποταμών, από τα νερά εδάφους ή από ένα συνδυασμό και των δύο.

— τα χιόνια και οι πάγοι. Το χιόνι και ο πάγος είναι πιθανόν να δημιουργούν ολισθηρές επιφάνειες για ανθρώπους και μηχανές, και να δημιουργούν μια παγωμένη κάλυψη σε μερικά φορτία που τα καθιστούν βαριά, πολύ ολισθηρά στη μετακίνηση και δύσκολα στο χειρισμό.

— οι ακραίες θερμοκρασίες. Μερικοί λιμένες εκτίθενται συχνά σε θερμοκρασίες κάτω από -40°C και πάνω από + 40°C. Η έκθεση στην εξαιρετικά υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία είναι πιθανό να έχει επιπτώσεις στη δυνατότητα των εργαζομένων να συνεχίσουν να εργάζονται με ασφάλεια και χωρίς κίνδυνο της υγείας τους.

— οι σεισμοί.

— οι ηφαιστειακές εκρήξεις.

Μερικοί λιμένες μπορούν να εγκυμονούν υψηλούς κινδύνους λόγω της αποθήκευσης επικίνδυνων ουσιών ή της γειτνίασης με τέτοιες επικίνδυνες εγκαταστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές εφαρμόζεται ο κώδικας του ILO για την πρόληψη μεγάλων βιομηχανικών ατυχημάτων (ILO, 1991).

Η ασφάλεια σε έναν λιμένα αναφέρεται στην αποφυγή διάπραξης έκνομων ενεργειών στο χώρο του λιμένα είτε αυτές αφορούν τις εγκαταστάσεις είτε τα πρόσωπα, είτε τα πλοία που είναι παραβεβλημένα (ILO-IMO, 2004:1). Η αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σημαίνει μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν την τοποθέτηση βομβών, τη δολιοφθορά, τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση, το λαθρεμπόριο, την παραβίαση φορτίου και τους λαθρεπιβάτες.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Όσον αφορά τα ατυχήματα, σημαντικό ρόλο παίζει και η περιοχή όπου πλέουν τα πλοία. Για παράδειγμα, στη Μεσόγειο υπάρχουν κάποιες κρίσιμες περιοχές κινδύνου όσον αφορά στις συγκρούσεις, όπως είναι τα στενά των Δαρδανελίων, τα Τούρκικα στενά, το στενό της Messina μεταξύ της Σικελίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας και το στενό του Γιβραλτάρ. Μερικά απο τα μέτρα που λαμβάνονται για να μειώσουν τον κίνδυνο των συγκρούσεων εκεί, είναι η απαγόρευση της αλιείας, η απαγόρευση σε οποιοδήποτε σκάφος να αγκυροβολήσει, καθώς και η διέλευση των σκαφών από ειδικές ναυτικές γραμμές. Όμως, τα περισσότερα ατυχήματα έγιναν μεσά ή πολύ κοντά στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου, κυρίως στη νότια Ελλάδα, τη βόρεια Ιταλία και τη νότια Γαλλία.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η σπουδαιότητα της ασφάλισης στην λιμανική βιομηχανία είναι μεγάλη, καθώς και η ίδια αποτελεί ιδιαίτερο και σημαντικό παράγοντα της αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης ενός λιμανιού, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και αναγκαία συνθήκη για την ικανοποίηση και ύπαρξη όλων των άλλων παραγόντων ανάπτυξης .

Η ασφάλιση είναι ένα μέσο μείωσης των δαπανών «συναλλαγών». Ο κάθε ασφαλιστής πρέπει να κατέχει ακριβείς πληροφορίες για το τι πιθανότητες έχει να συμβεί ένα ατύχημα και για το πιθανό μέγεθος της ζημιάς, έτσι ώστε να μπορέσει να ορίσει το κατάλληλο ασφάλιστρο. Όταν συμβαίνουν τα παραπάνω θεωρείται ότι ο κίνδυνος είναι «ασφαλίσιμος», δηλαδή μπορεί να ασφαλιστεί. Τις πληροφορίες αυτές τις λαμβάνουν συνήθως από την στατιστική, όμως δεν είναι πάντα επαρκείς και αξιόπιστες. Στις περιπτώσεις που οι πληροφορίες που έχουν δεν είναι αξιόπιστες, δεν σημαίνει ότι δεν μπορούν να ασφαλίσουν τον κίνδυνο αλλά μπορούν να θέσουν ένα πρόσθετο ασφάλιστρο.

Όμως επειδή στην πράξη η πλειοψηφία των ασφαλιστών είναι παραδοσιακά συντηρητικοί και συνετοί, έχουν την τάση να είναι πολύ προσεκτικοί με το άν θα προσφέρουν κάλυψη όταν η αβεβαιότητα για τους κινδύνους είναι μεγάλη. Όπου η αποκατάσταση είναι απραγματοποίητη ή πάρα πολύ δαπανηρή, δίνεται μια ισοδύναμη αποζημίωση. Το γεγονός ότι η μόλυνση είναι αποτέλεσμα της παραβίασης των κανονισμών, δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να ασφαλιστεί. Αυτό θα ίσχυε αν αυτό γινόταν σκόπιμα. Οι περισσότεροι ασφαλιστικοί νόμοι δεν περιλαμβάνουν την σκόπιμη

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ζημία στην κάλυψη που δίνουν. Από χώρα σε χώρα τα ποσά των εγγυήσεων διαφέρουν, καθώς επίσης και ο τρόπος που ελέγχονται οι άδειες.

Για να αυξηθεί η δυνατότητα ασφάλισης και η δυνατότητα για αποζημιώσεις, θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών. Η συνεργασία μεταξύ ασφαλιστών είναι σημαντική: α) για να αποκτήσουν επαρκείς και αξιόπιστες στατιστικές όσον αφορά τους κινδύνους, β) για να αποκτήσουν μεγαλύτερη δύναμη. Όμως παρόλο που η ανταλλαγή πληροφοριών για ενδεχόμενους κινδύνους είναι θεμιτή και επιτρέπει την συνεργασία των ασφαλιστικών εταιρειών, το να διατυπώνουν συστάσεις για να αρνηθούν κάποια κάλυψη κινδύνου ή για να αυξήσουν τα ασφάλιστρα,δεν είναι αποδεκτό.

Το να ελέγχουν οι ασφαλιστές τους ασφαλιζόμενους μπορεί να γίνει για παράδειγμα μέσω του διαρκούς ελέγχου αν έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά και αν φροντίζουν να πληρούν τους διάφορους κανονισμούς που ορίζουν αυτά. Επίσης ένας άλλος τρόπος είναι να γίνονται συχνοί περιβαλλοντικοί λογιστικοί έλεγχοι. Οι ασφάλειες αποτελούν τυπική περίπτωση του παγκοσμιοποιημένου κλάδου δηλαδή πρόκειται για έναν κλάδο που είναι σε θέση να μεταφέρει ταχέως τις γνώσεις που αποκομίζει από τη μία αγορά στις υπόλοιπες.

Η πλειοψηφία των πολιτικών ασφάλισης που είναι διαθέσιμες στις ασφαλιστικές αγορές περιορίζονται στις ξαφνικές απώλειες και σ’αυτές που προκαλούνται από ατυχήματα. Δεν υπάρχει καμμία κοινή πρακτική στην εθνική νομοθεσία όσον αφορά το θέμα αν οι υποχρεωτικές οικονομικές εγγυήσεις πρέπει να καλύπτουν πλήρως την ευθύνη ή όχι. Ορισμένες χώρες δεν το δέχονται αυτό. Άλλες χώρες θεωρούν ότι το όριο για την ευθύνη και τις οικονομικές εγγυήσεις πρέπει να είναι το ίδιο. Σ’αυτήν την περίπτωση, η διαθεσιμότητα της ασφαλιστικής κάλυψης είναι σημαντικός παράγοντας στον καθορισμό των ορίων ευθύνης και ασφάλειας.

Όταν αυτά τα δύο ταυτιστούν, τότε οι απώλειες ώς αποτέλεσμα πιθανής ευθύνης μετατοπίζονται πλήρως στον ασφαλιστή. Οι ασφάλειες και οι οικονομικές αγορές είναι αυτές που θα αποφασίσουν στην πράξη αν θα καλύψουν κάποιον κίνδυνο. Ένας βασικός παράγοντας που καθορίζει αν θα καλύψουν τη ζημιά είναι αν το πεδίο ευθύνης καθορίζεται με βεβαιότητα για να καταστήσει τον κίνδυνο προβλέψιμο και συνεπώς «ασφαλίσιμο».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6.4 Εκτίμηση του κινδύνου

Η εκτίμηση του κινδύνου στις ασφαλίσεις μεταφερομένων αγαθών, από την πλευρά του βαθμού επικινδυνότητας, στην πράξη είναι ένα έργο δύσκολο, υπεύθυνο και με εξαιρετικά ευρύ φάσμα. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον δείκτη επικινδυνότητας κάθε ασφαλίσιμου κινδύνου είναι τόσοι πολλοί και ποικίλοι, ώστε να είναι εξαιρετικά δύσκολο μέχρι αδύνατο να προσδιοριστεί κατά περίπτωση και κάθε φορά ο πλέον σημαντικός μεταξύ των άλλων, καθώς κάθε παράγοντας επιδρά με διαφορετικό τρόπο σε κάθε μορφή κινδύνου, τη δεδομένη χρονική στιγμή. Το έργο γίνεται ακόμα πιο δύσκολο και πολύπλοκο, όταν λάβουμε υπ' όψιν μας ότι η ανάληψη κάθε ασφαλιστικής περίπτωσης συνήθως δεν αφορά έναν μεμονωμένο, αλλά μια ομάδα κινδύνων

Στις ασφαλίσεις φορτίων αλλά και πλοίων, κάθε ασφαλιστική περίπτωση είναι μοναδική. Η μοναδικότητα αυτή υποχρεώνει ανελαστικά τον ασφαλιστή να λάβει υπ' όψιν του όλα όσα αναφέρθηκαν στα κεφάλαια για τη διαμόρφωση του ασφαλίστρου, όπως τη φύση του προς ασφάλιση αντικειμένου, το ταξίδι, την εποχή, το μεταφορικό μέσο, τους τόπους, τις διευκολύνσεις και τις μεθόδους φορτοεκφόρτωσης, τη συσκευασία και ακόμη την πολιτική κατάσταση που επικρατεί στον τόπο προορισμού και τους ενδιάμεσους σταθμούς. Ακόμη έχει σημασία να σταθμίσει τις επιπτώσεις της στον τόπο προορισμού εφαρμοζόμενης νομοθεσίας και πρακτικής ή άλλης ενδιάμεσης χώρας, προκειμένου να είναι προετοιμασμένος για την περίπτωση της ζημίας.

Στη ναυτασφάλιση του πλοίου ο ασφαλιστής φέρει όλους εκείνους τους κινδύνους που είναι συνδεδεμένοι με το ναυτικό ταξίδι του εμπορικού πλοίου. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι γεγονότα που συμβαίνουν μόνο στη θάλασσα, όπως το ναυάγιο λόγω τρικυμίας ή η σύγκρουση του πλοίου. Από τη διαπίστωση ότι καλύπτονται οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας έπεται, ότι δεν καλύπτονται οι κίνδυνοι της πλεύσης στα εσωτερικά ύδατα και το από ξηράς ταξίδι (Αναστασιάδης, 1936). Η περαιτέρω αυτή διαπίστωση δε φαίνεται να παρουσιάζει πρακτική σημασία για την περίπτωση της κατά πλεύσης ασφάλισης. Βάση του άρθρου 264 εδ. α ΚΙΝΔ η ασφάλιση αρχίζει και λήγει με την έναρξη και λήξη της πλεύσης. Συνεπώς κατά την ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης, κατά την οποία είναι δυνατόν να γίνει λόγος για κάλυψη των ζημιών και απωλειών, θα συμβαίνουν μόνο γεγονότα, τα οποία συμβαίνουν κατά την πλεύση, δηλαδή υφίστανται μόνο οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας.

Αντίθετα, η παραπάνω διαπίστωση έχει μεγάλη πρακτική σημασία, όταν πρόκειται περί ασφάλισης κατά χρόνο. Στο άρθρο 269 εδ. α ΚΙΝΔ καλύπτεται και η κλοπή, η οποία δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως κίνδυνος. Άλλωστε, το άρθρο αυτό καλύπτει και κάθε γεγονός που συμβαίνει κατά την πλεύση από το οποίο προέρχεται ζημιά ή απώλεια. Αυτό σημαίνει, ότι καλύπτεται και η πυρκαγιά, η οποία αναμφίβολα δεν αποτελεί θαλάσσιο κίνδυνο.

Για όλους αυτούς τους λόγους που αναφέρθηκαν γίνεται φανερό ότι στις ασφαλίσεις μεταφερομένων πραγμάτων είναι αντικειμενικά αδύνατη, αλλά και ακατάλληλη η εφαρμογή συγκεκριμένου, υποχρεωτικού τιμολογίου. Κάθε κίνδυνος, ανεξάρτητα αν είναι μεμονωμένος ή περιλαμβάνεται σε ομάδα κινδύνων, και κάθε φορά που ζητείται η κάλυψή του, τιμολογείται, δηλ. ορίζονται οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις - όροι και ασφάλιστρο - κατά την κρίση αυτού που έχει την ευθύνη της τιμολόγησης underwriter, σύμφωνα πάντα με τα εξειδικευμένα κριτήρια και χαρακτηριστικά της περίπτωσης. Ο λόγος αυτός δικαιολογεί απολύτως τον αποκλεισμό του τυποποιημένου τιμολογίου καθώς και ύπαρξης διαφορετικών τιμολογίων για τον αυτό κίνδυνο.

Σε ορισμένες ασφαλιστικές αγορές έγιναν προσπάθειες καθιέρωσης υποχρεωτικού τιμολογίου διαφόρων τύπων. Κάποιες από τις προσπάθειες αυτές είχαν σαν κεντρική ιδέα τη σταθερή τιμολόγηση των βασικών κινδύνων κατά κατηγορία ταξιδιού και μέσου με τη δυνατότητα του underwriter να διαμορφώνει το ασφάλιστρο αναλόγως των προστιθέμενων κινδύνων και των όρων και προϋποθέσεων της ασφάλισης. Άλλες πάλι βασίστηκαν στη συμφωνία κυρίων μεταξύ των ασφαλιστών για τον καθορισμό και τη μη παραβίαση του ελάχιστου επιτρεπτού ασφαλίστρου κ.λπ. Οι εφαρμογές αυτές, μολονότι παρουσίασαν και σημαντικά προτερήματα, δεν έγινε δυνατόν να επικρατήσουν της ελεύθερης τιμολόγησης, η οποία λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο κύριος λόγος που οι ασφαλιστές κατέφυγαν οριστικά στην ελεύθερη τιμολόγηση είναι, όπως προαναφέρθηκε, η μοναδικότητα κάθε ασφαλιστικής περίπτωσης του Κλάδου Μεταφορών και ακόμα πιο συγκεκριμένα της Λιμενικής Βιομηχανίας.

Η διαχείριση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στους λιμένες και των προσώπων που επηρεάζονται από τις λιμενικές λειτουργίες πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ των κινδύνων λειτουργίας και του κόστους εξάλειψης ή περιορισμού των ατυχημάτων. Για την επίτευξη του στόχου αυτού

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

είναι απαραίτητη η αξιολόγηση του πραγματικού κόστους των τραυματισμών και της βλάβης της υγείας (ILO, 2005:20). Στις πραγματικές οικονομικές δαπάνες των ατυχημάτων και της ασθένειας περιλαμβάνεται το κόστος των αξιώσεων άμεσης ζημίας, του χαμένου χρόνου και των αποζημιώσεων για τραυματισμούς, καθώς επίσης και των επακόλουθων δαπανών όπως είναι ο χρόνος που δαπανά η διοίκηση για τη αντίκρουση των υποβληθεισών αξιώσεων και την αναπλήρωση των εργαζομένων. Επίσης δεν πρέπει να αγνοούνται οι δαπάνες των ατυχημάτων που δεν επιφέρουν τραυματισμό καθώς μπορούν να συνιστούν προειδοποίηση για ενδεχόμενα σοβαρότερα γεγονότα στο μέλλον.

Η έκβαση ενός γεγονότος μπορεί να κυμανθεί από τον μηδενικό τραυματισμό ως το θανάσιμο τραυματισμό. Μια προσέγγιση "συνολικής απώλειας" στην πρόληψη ατυχήματος αναγνωρίζει αυτό το γεγονός και συμπεριλαμβάνει την έρευνα για τα γεγονότα μη-τραυματισμών (ILO, 2005:21). Στη διαχείριση της ασφάλειας η αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα ουσιαστικό εργαλείο, διότι παρέχει μια υγιή βάση για τη βελτίωση της ασφάλειας. Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας βασισμένο στον κίνδυνο απαιτεί διοικητικό μηχανισμό για να προσδιορισθούν οι δραστηριότητες που πρέπει να αναληφθούν. Μια προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο, επιτρέπει τη συνεχή βελτίωση των προτύπων, σε αντίθεση με ένα σύστημα βασισμένο στην ποιότητα που απαιτεί μόνο την εμμονή σε σταθερά πρότυπα.

Τα συστήματα αξιολόγησης του κινδύνου μπορούν να είναι ποιοτικά ή ποσοτικά. Στην ποιοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με τις μεθόδους όπως η ανάλυση στόχου, ο προσδιορισμός των ανθρώπινων παραγόντων και η διαμόρφωση της απόδοσης. Στην ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με βάση την πιθανότητα και τη δριμύτητα της έκβασης ενός κινδύνου (ILO, 2005:22). Αυτή είναι η μέθοδος που χρησιμοποιείται συνηθέστερα για να αξιολογήσει την απειλή των κινδύνων στους λιμένες.

Σε απλούστερη μορφή, η ποσοτική εκτίμηση του κινδύνου είναι το προϊόν της πιθανότητας της εμφάνισης ενός κινδύνου και των πιθανών συνεπειών, συμπεριλαμβανομένης της δριμύτητάς τους. Αυτοί οι δύο παράγοντες πρέπει να καθοριστούν ανεξάρτητα. Αν και μια πιθανή συνέπεια μπορεί να είναι εξαιρετικά σοβαρή, η πιθανότητα της εμφάνισής της μπορεί να είναι πολύ μικρή. Τα πιο λεπτομερή συστήματα αξιολόγησης κινδύνου εξετάζουν επίσης τη συχνότητα της

παρουσίας του κινδύνου. Η ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα εργαλείο που βοηθά στη λήψη των αποφάσεων. Η αξιολόγηση του κινδύνου διενεργείται καλύτερα από μια ομάδα στην οποία συμμετέχουν (ILO, 2005:23) ο διευθυντής του λιμένα, ο εκπρόσωπος των εργαζομένων, ο επόπτης, ο σύμβουλος ασφάλειας και ο σύμβουλος υγείας.

Στη σωστή εκτίμηση του κινδύνου, βασική βοήθεια προσφέρει η στατιστική, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι είναι τα συμπεράσματά της βασισμένα στις ιδιαιτερότητες και πολυπλοκότητες του κλάδου. Η βοήθεια της στατιστικής με την επικράτηση της πληροφορικής έγινε εύχρηστη και άμεση για τον κάθε ασφαλιστή. Έγινε δε και πιο πλήρης αλλά και πιο εξειδικευμένη κατά ασφαλιστική περίπτωση, λόγω των τεράστιων δυνατοτήτων της πληροφορικής που ξεπερνούν ή έστω περιορίζουν τις δυσκολίες τήρησης λεπτομερών και αξιόλογων στατιστικών στοιχείων που απαιτεί μια ολοκληρωμένη και σωστή εκτίμηση και τιμολόγηση του κινδύνου. Η συμπλήρωση, ανανέωση και αναμόρφωση των στατιστικών στοιχείων πρέπει να είναι διαρκής, έτσι ώστε ο χρήστης ασφαλιστής να έχει πάντα την πιο επίκαιρη και ενήμερη πληροφόρηση. Η κατάρτιση ενός όσον το δυνατόν πληρέστερου στατιστικού μηχανογραφικού προγράμματος για τις ανάγκες της θαλασσοασφάλειας είναι η πιο περίπλοκη περίπτωση στο χώρο της ασφάλισης, γι’ αυτό είναι αναγκαία η συνεργασία ενός με όλη τη σημασία της λέξης Underwriter και ενός άριστου προγραμματιστή. Η εκτίμηση και τιμολόγηση ενός κινδύνου, που είναι η σημαντικότερη αλλά και εξίσου δύσκολη διεργασία για την ασφάλιση κινδύνου, ήταν φυσικό να προβληματίσει από το ξεκίνημα της συγκεκριμένης ασφαλιστικής αγοράς κάθε ενδιαφερόμενο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

7ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ - ΛΥΣΕΙΣ

Είναι γεγονός ότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις συνιστούν βασική υποδομή για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας. Επισημαίνεται ότι το κόστος των λιμενικών έργων είναι υψηλό και η περάτωση των έργων απαιτεί χρονική διάρκεια. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυπήγηση των πλοίων –εμπορικών, επιβατικών και αναψυχής– όπως και στις θαλάσσιες μεταφορές – εξέλιξη μηχανημάτων, ανυψωτικών κτλ- δεν ακολουθούνται από αντίστοιχες εξελίξεις των λιμενικών υποδομών. Τα σημερινά πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών είναι μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα, αναπτύσσουν μεγαλύτερη ταχύτητα, μεταφέρουν περισσότερο βάρος και όγκο και είναι αποτελεσματικά στην διαδικασία εκφόρτωσης κλπ.

Η αξιολόγηση της ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριωθεί και να διατηρηθεί από την εγκατάσταση. Η αξιολόγηση ασφάλειας της εγκατάστασης πρέπει να εκτελεσθεί περιοδικά, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες απειλές ή τις σημαντικές αλλαγές στην εγκατάσταση. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιούνται γυμνάσια και ασκήσεις ώστε να εξασφαλίζεται η επάρκεια σχεδίων ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Έτσι ο τομέας της ασφάλειας των λιμένων έχει τεθεί υπό τη σκέπη της διεθνούς κοινότητας καθώς το πλοίο, ως μεταφορικό μέσο, κινείται μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών και ηπείρων.

Παρατηρείται όμως ένα έλλειμμα σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την πρόληψη και μετριασμό των απειλών φυσικής προέλευσης. Βέβαια στη διεθνή νομοθεσία γίνεται αναφορά σε φυσικές απειλές με γενικό χαρακτήρα. Δεν υπάρχει όμως ειδική εστίαση στις φυσικές καταστροφές σε λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις. Απαιτείται λοιπόν η ενεργοποίηση των φορέων για την διερεύνηση της επίδρασης των φυσικών φαινομένων στη λειτουργία των λιμένων και μάλιστα εξειδικευμένα ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή και τη λειτουργικότητα του λιμένα.

Ο άνθρωπος εφόσον δεν μπορεί να καταφέρει μόνος του να αποφύγει τις καταστρεπτικές συνέπειες που προξενούν οι παντός είδους κίνδυνοι, απευθύνεται σε οργανωμένες επιχειρήσεις και ασφαλιστικούς οργανισμούς για να του παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη για να εξασφαλίσει τα αγαθά του και να αποκαταστήσει τις ζημιές που ίσως υποστεί. Η ναυτική ασφάλιση αναμφίβολα αποτελεί ένα από τα

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

σημαντικότερα κομμάτια της ναυτιλίας. Από τη στιγμή που ξεκίνησαν οι θαλάσσιες μεταφορές, πάντοτε υπήρχαν οι κίνδυνοι τόσο για τους διενεργούντες τη μεταφορά, τους τρίτους αλλά και για τα πλοία και τα φορτία τους.

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι ασφαλίσεις των εμπορικών πλοίων, των φορτίων αλλά και του ανθρώπινου παράγοντα αποτελούν την ικανή και αναγκαία συνθήκη για την εύρυθμη λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η αξιολόγηση του κινδύνου γίνεται από εξειδικευμένους ασφαλιστές. Ο καθορισμός του ασφαλίστρου, αλλά και οι προσφερόμενοι όροι (καλύψεις, απαλλαγές κ.λπ.) εξαρτώνται από ένα πλήθος παραγόντων που διαφοροποιούνται με τη φύση του κινδύνου.

Επίσης, είναι φανερό ότι η ασφάλιση στην λιμενική βιομηχανία είναι ένας τομέας που έχει αναπτυχθεί και οργανωθεί σε πολύ καλό επίπεδο. Η ύπαρξη οργανωμένης αγοράς και εταιρειών με μεγάλο κύρος και ανάπτυξη, όπως είναι η Lloyd, που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, αποτελεί διασφάλιση ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες και ολόκληρος ο κλάδος, λειτουργούν αποτελεσματικά. Η ναυτική ασφάλιση εφαρμόζεται ευρέως και από την παρούσα μελέτη αποδεικνύεται ότι αποτελεί μια αναγκαιότητα που όλοι τηρούν.

Δεν υπάρχει κάποιος νόμος που να κάνει την ασφάλιση κάποιου περιουσιακού στοιχείου σε μεταφορά υποχρεωτική, όμως όταν το περιουσιακό στοιχείο βρίσκεται σε μεταφορά βρίσκεται και σε κίνδυνο. Αν ο επιχειρηματίας δεν είχε την δυνατότητα να ασφαλίσει το περιουσιακό του στοιχείο για την συγκεκριμένη διαδρομή, τότε θα έπρεπε να φυλάξει ένα σημαντικό ποσό για έκτακτη ανάγκη σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς. Πράγματι, χωρίς ασφάλιση το εμπόριο και ακόμα πιο συγκεκριμένα οι θαλάσσιες μεταφορές θα έπρεπε να περιοριστούν σε μεγάλο βαθμό, αφού η αύξηση της χρηματοδότησης χωρίς ασφάλιση θα ήταν δύσκολη. Αυτή ακριβώς η διαπίστωση φανερώνει την αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλισης. Ανεξάρτητα από το μέγεθος ή τη φύση του θαλάσσιου κινδύνου, η θαλάσσια ασφάλιση θα πρέπει να διέπεται από την Marine Insurance Act 1906.

Οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν την ασφάλιση για τη διασφάλιση της περιουσίας τους αλλά και για την τήρηση των όρων του ναυλοσύμφωνου, οι ναυλωτές για την τήρηση τόσο των όρων του ναυλοσύμφωνου, όσο και για την απόδειξη της περάτωσης του έργου σύμφωνα με τους συγκεκριμένους όρους διεκπαιραίωσης αλλά και πληρωμής. Τέλος, οι φορείς, κρατικοί και τοπικοί, επιδιώκουν την ασφάλιση για την προστασία

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

τόσο της κρατικής περιουσίας – λιμάνια, προβλήτες κτλ.- όσο και του φυσικού χώρου και του περιβάλλοντος της χώρας τους αλλά και για την διασφαλίση όλου του ανθρώπινου παράγοντα και όλων των εμπλεκομένων – επιβάτες, ναυτικοί, λιμενεργάτες – στην λιμενική βιομηχανία.

Ο τρόπος που η ασφάλιση εφαρμόζεται στη σημερινή λιμενική βιομηχανία λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τυχόν απώλειες αλλά και για γεγονότα τα οποία μπορεί να εμπλέκουν και τον παράγοντα ανθρώπινο σφάλμα. Η πρακτική μελέτη και η ανάλυση των περιπτώσεων στην παρούσα μελέτη αποδεικνύουν οτι στις περισσότερες των περιπτώσεων και παρ' όλες τις δικαστικές διαφορές μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και ασφαλιστικών εταιρειών, οι αποζημιώσεις καταβάλλονταν βάσει των ασφαλιστηρίων συμβολαίων ενώ πολλές ήταν και οι περιπτώσεις που περάν των αποζημιώσεων των πλοίων ή των φορτίων, υπήρξαν και ενέργειες προστασίας του περιβάλλοντος. Ο βασικός στόχος του συστήματος αποζημιώσεων είναι ο καταμερισμός των ευθυνών σε περισσότερους φορείς με βασικότερο γνώμωνα την προστασία και την τήρηση της ασφάλειας για το λιμάνι, το πλοίο αλλά και και το φορτίο.

Αναφερόμενοι στους θαλάσσιους κινδύνους και τα μέρη τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση, θα πρέπει να σημειωθεί πως είναι δυνατόν το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, αναλόγως με τους όρους του να επεκταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προστατεύει τον ασφαλιζόμενο έναντι απωλειών σε εσωτερικά ύδατα (κλειστών θαλασσών) ή κάθε κινδύνου ξηράς, ο οποίος μπορεί να συμβεί σε μια θαλάσσια μεταφορά.

Τα συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρητούς όρους (ρήτρες) με τους οποίους να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας, ώστε να πάψουν να αποτελούν αντικείμενο διαμάχης και να προξενούν ανασφάλεια απέναντι στο νόμο. Ένα άλλο θέμα που πρέπει να αντιμετωπισθεί από το κράτος από κοινού με τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι και το πρόβλημα του μεγάλου αριθμού των γενικών όρων και ρητρών που περιέχονται στα ασφαλιστήρια, τη σημασία των οποίων συνήθως αγνοεί ο ασφαλισμένος, με αποτέλεσμα να συνάπτει ασφαλιστικές συμβάσεις κατά κανόνα με δυσμενείς για αυτόν όρους και σοβαρά πλεονεκτήματα υπέρ των ασφαλιστικών εταιρειών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αναστασιάδης, Η., (1936), 'Ελληνικόν εμπορικόν δίκαιον', Εν Αθήναις : Τυπ. Κ. Λ. Κυριακούλη.
2. Αναστασόπουλος Γ., (2005), 'Επιτομή Εμπορικού Δικαίου', Αθήνα: εκδ. του ιδίου.
3. Αντάπασης Α., (1998), 'Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και σχετικές κατ΄ άρθρο διατάξεις', Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα.
4. Αντάπασης Α., (2008), 'Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο', Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
5. Αργυριάδης, Α., (2007), 'Στοιχεία ασφαλιστικού δικαίου', Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
6. Βαφειάδης, Ν., (8 Νοε 2009), 'Φως στο ναυάγιο του «SEA DIAMOND», ο καπετάνιος δεν δήλωσε τη μηχανική βλάβη', περιοδικό «Κ» ("Καθημερινή"), τεύχος 336: σελ. 62-66 στο http://nikosvafiadis.files.wordpress.com/2010/03/t336-fws-sto-nayagio-toy-sea-diamond-o-kapetanios-den-dhilwse-thi-mhihanikhi-vlavhi.pdf τελευταία επίσκεψη: 05/08/2014.
7. Βλάχος, Γ., (1995), 'Η διακίνηση των αγαθών και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος', Αθήνα.
8. Γουλιέλμος, Α και Σαμπράκος, Ε., (2002), 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων', Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
9. Δελούκα Ν., (1993), 'Ναυτικό Δίκαιο', Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις. Αντ. Σάκκουλα.
10. Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών, (2010), 'Μελέτη των επιπτώσεων της ρύπανσης που προκλήθηκε από το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» Στον όρμο Αθηνιός της νήσου Θήρας'.
11. Εμπορικός Νόμος.
12. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1997), 'Πράσινη Βίβλος για τους θαλάσσιους Λιμένες και την Υποδομή τους', COM (97)678, τελικό, 10/12/1997, Βρυξέλλες Ευρωπαική Επιτροπή.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

13. Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ.Β., και Πάλλης Α.Α., (2006), 'Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία', Αθήνα: Εκδόσεις Τυπωθήτω.
14. Ιωάννου, Κ., & Στρατής, Α., (1998), 'Δίκαιο της Θάλασσας', Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις: Α. Σάκκουλα.
15. Καμβύσης Δ., (1982), 'Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον', Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις. Αντ. Σάκκουλα.
16. Κιάντος, Β., (2007), 'Εννοιολογικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφαλίσεως του ελπιζομένου κέρδους', Πειραιάς: 6ο Διεθνές ναυτικό συνέδριο Πειραιά.
17. Κιάντου Β., (1996), 'Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο', Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
18. Κιάντου - Παμπούκη, Α., (2003), 'Ναυτικό δίκαιο', Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας.
19. Μυλωνόπουλος Δ., (2000), 'Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο', Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
20. Μυλωνόπουλος, Δ., (2004), 'Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές', Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
21. Πάλλης Α., Χλωμούδης Κ., (2007), 'Ρύθμιση Λιμένων: Ο Ρόλος της «Έξυπνης» Λιμενικής Αρχής, Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής', Αθήνα: Guterberg.
22. Παναγιωτακόπουλος, Β., (1994), 'Ναυλοσύμφωνα, ναυτασφάλιση', Αθήνα: Εκδόσεις Έλλην.
23. Παντελόγλου, Γ., (2004), 'Η ενηλικίωση της επαγγελματικής κατάρτισης στη Γαλλία. Νέοι μηχανισμοί αναγνώρισης των γνώσεων των ικανοτήτων, των δεξιοτήτων και των κεκτημένων της πείρας', *Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων*, τεύχος 34, σελ. 37-59.
24. Παρδάλη Ι. Α., (2001), 'Η Λιμενική Βιομηχανία', Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
25. Παρδάλη Α., (2001), 'Η Λιμενική Βιομηχανία Στις Προκλήσεις της Παγκοσμιοποιημένης Οικονομίας και των Ολοκληρωμένων Μεταφορικών Συστημάτων', Αθήνα: Εκδ. Σταμούλης.
26. Παρδάλη, Α., (2007), 'Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων', Αθήνα.
27. Πουλαντζάς Ν., (2005), 'Ναυτικό Δίκαιο', Αθήνα; Εκδόσεις Σταμούλης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

28. Ράλλης Γ., (1851), ‘Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου’, Εν Αθήναις: Εκ της Τυπογραφίας Γ. Χαρτοφύλακος.
29. Ρόκας Ι., (1997), ‘Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο’, Αθήνα : Εκδόσεις Κ & Π. Σμπίλιας Α.Ε.Β.Ε., Αθήνα.
30. ‘Σαντορίνη: ανέλκυση του Sea Diamond και αποζημίωση €14 εκατ. αποφάσισε το δικαστήριο’ στο http://www.econews.gr/2014/02/05/sea-diamond-anelkysi-111332/ τελευταία επίσκεψη: 15/09/2014.
31. Σιαμπάνη Δ., (1979), ‘Παροχή και Ευθύνη του Χρονοεκναυλωτή’, Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα.
32. YEN, (2006), ‘Νομοθετήματα για την ασφάλεια και υγιεινή της εργασίας’, στο http://egov.yen.gr/media/28248/par_ygieinis.pdf τελευταία επίσκεψη: 25/06/2014
33. YEN, Γραφείο Τύπου, (2007), ‘Ενημερωτικό Σημείωμα 29.04.2007’ στο http://www.tidis.yen.gr/upload/ypen_docs_final/20070429/1177837222-30295.doc τελευταία επίσκεψη: 04/05/2014.
34. Χαρδαλιάς, Β., ‘Η Ιστορία των ασφαλειών’, στο http://www.insurancedaily.gr/blog/%CE%B3%CE%B9%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%8D%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%84%CF%89%CE%BD%CE%B1%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CF%83%CE%B1/ τελευταία επίσκεψη: 28/08/2014.
35. Χλωμούδης Κ., (2005), ‘Λιμενικός σχεδιασμός στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις ΤΖΕΙ& ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ.
36. Χλωμούδης Κ., (2011), ‘Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία’, Αθήνα , Εκδόσεις Παπαζήση.
37. Adams, M., Quinonez, P., Pallis, A.A. and Wakeman, T.H., (2009), ‘Environmental Issues in Port Competitiveness’, Atlantic Gateway Initiative Centre for International Trade and Transportation, Working paper 7.
38. Benacchio, M. Cariou, P. Haralambides, H., (2001),’Dedicated Containers Terminals: Costs and Benefits from a port perspective.’, 9th World Conference on Transport Research’, Seoul.
39. Bichou, K., and Gray, R., (2005), ‘A critical review of conventional terminology for classifying seaports’, Transportation Research part A, 39, 75-92.

40. Carter, R., and Falush P., (2009), 'The British Insurance Industry Since 1900', Basingstoke, England: Palgrave Macmillan.
41. 'Case Independent Petroleum v Seacarriers Count' στο http://archive.onlinedmc.co.uk/independent_petroleum_v_seacarriers_count.htm τελευταία επίσκεψη: 25/07/2014.
42. Chlomoudis, C.I., and Pallis A.A., (2004), 'Port Governance and the Smart Port Authority: Key issues for the Reinforcement of Quality Services in European Ports', Proceedings of the 9th World Conference on Transport Research, Instabul.
43. Coghlin, T., Baker, A., Kenny, J. and Kimball, J., (2008), "Time Charters", Informa Law of Routledge, 6th Edition.
44. De Langen, P.W., (2003), 'The port authority as cluster manager', Proceedings of the 2nd International Conference on Maritime Transport, pp.67–84.
45. Frederick M., (2004), 'The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain', The Lawbook exchange Ltd, New Jersey.
46. Goss R. O., (1990), 'Economic policies and seaports: Are port authorities necessary?', Maritime Policy & Management, 17 (4), p. 257-271.
47. Harby I., and Edward R., 'Marine Insurance Act 1906', Butterworths.
48. Hazelwood S., (1994), 'P&I Clubs, Law and Practice', LLP, London.
49. Hewer, C., (1984), 'A Problem Shared: A History of the Institute of London Underwriters, 1884-1984', Witherby.
50. Hodges S., (1996), 'Law of Marine Insurance', Cavendish Publications.
51. IMO, (2003), 'International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002', Edition: IMO Publications.
52. ILO, (1991), 'Prevention of major industrial accidents', ILO code of practice.
53. ILO, (2005), 'Safety and health in ports', ILO code of practice, International Labour Office/Geneva.
54. ILO-IMO, (2004), 'Security in ports', ILO and IMO code of practice, Geneva, International Labour Office/London.
55. ILO-OSH, (2001), 'Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems'.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

56. Institute of Shipping & Logistics, (2005), 'Public financing and charging practices of seaports in the EU', Interim report for the European Commission DG TREN, Institute of Shipping & Logistics, Bremen.
57. Luddeke C.F., (1996), ' Marine Claims, a guide for the handling and prevention of marine claims', LLP.
58. Marine Insurance Act, 1906.
59. Notteboom, T.E. and Winkelmans, W., (2001), 'Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?', Maritime Policy and Management, 28(1), 71-89.
60. Notteboom, T.E. and Winkelmans W., (2001), 'Reassessing public sector involvement in European Seaports', International Journal of Maritime Economics.
61. Notteboom, T., Coeck, C. and van den Broeck, J., (2000), 'Measuring and Explaining the Relative Efficiency of Container Terminals by Means of Bayesian Stochastic Frontier Models' , International Journal of Maritime Economics, 2: 83-106.
62. Noussia, K., (2007), 'The principle of indemnity in marine insurance contracts, a comparative approach', Springer.
63. Organisation for Economic Co-operation and Development, (2011), 'Environmental impacts of international shipping: the role of ports', edited by Nils Axel Braathen, Paris: OECD.
64. Pallis A.A. and Vaggelas G.K., (2005), 'Port Competitiveness and the EU 'Port Services' Directive: The Case of Greek Ports,, Maritime Economics and Logistics, 7(2), 116-140.
65. Pallis A.A.and Vaggelas K.G., (2006), 'Benefits from port services provision in passengers ports: a constructive categoratization', Proceedings of the 3rd Conference on Maritime Transport, Barcelona.
66. Parliamentary office of Science and Technology, (1996), 'The Sea Empress oil spill'.
67. Peters, H.J., (2001). 'Developments in global seatrade and container shipping markets: their Effects of the port industry and private sector involvement', International Journal of Maritime Economics 3, 3–26.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

68. Poland, S. and Rooth, T., (1996), "Gard Handbook on P & I Insurance", Arendal.
69. ‘Regulation - Spanish court to hear accusations over Prestige oil disaster - Lloyd’s List’ στο Lloydslist.com τελευταία επίσκεψη: 16/07/2014.
70. Robinson, R., (1998), ‘Asian Hub/feeder nets: the dynamics of restructuring’, Maritime Policy and Management 1998; 25/1 : pp. 21-40.
71. Robinson, R., (2002), ‘Ports as elements in value – driven chain systems: the new paradigm’, Maritime policy and management 2002; 29/3: 241-255.
72. Roll, Y. and Hayuth, Y., (1993), ‘Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis (DEA), Maritime Policy and Management, 20: 153-161.
73. Ross, H., (1995), ‘Ports and innovative shipowners: Encouraging enterprise’, Proceedings of the UK Port Privatisation Conference, Edinburgh, 21 September.
74. Schofield, J., (2009), “Delay and demurrage”, Informa Law of Routledge.
75. Suykens, F., (1996), ‘The future of European Ports’, in: L. Bekemans & S. Beckwith (Eds), Ports for Europe. Brussels: European Interuniversity Press.
76. Talley, W., (2009), ‘Port Economics’, Oxon.
77. ‘Tasman Spirit Oil Spil – Assessment report’ στο https://docs.unocha.org/sites/dms/Documents/Pakistan.pdf τελευταία επίσκεψη: 22/07/2014.
78. Tongzon, J.L., (1995), ‘Determinants of port performance and efficiency’, Transportation Research: Part A, 29, pp. 245 – 252.
79. Tongzon J and Heng W., (2005), ‘Port Privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals)’, Transport Research, A 39. pp. 405-424
80. Trujillo L. And Nombella G., (1999), ‘Privatization and regulation of the seaport industry’, Policy research working paper 2181, online www.worldbank.org
81. UNCTAD, (1992), ‘Port marketing and the third generation port’, TD/B C.4/AC. 7/14, UNCTAD, Geneva.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Internet sites

Ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας : www.yen.gr
Ηλεκτρονική διεύθυνση του IMO : www.imo.org
Ηλεκτρονική διεύθυνση του ILO : www.ilo.org
Ηλεκτρονική διεύθυνση του ICS : http://www.iopcfunds.org/
Ηλεκτρονική διεύθυνση: http://asfalistis.tripod.com/istoria.htm
Ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.simvoulos-asfalisis.gr/index.php/bio/orismos-asfalisis
Ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.restud.org.uk/insurance/insurance-institutions/insurance-companies/associations-of-insurers/institute-of-london.html

Πανεπιστήμιο Πειραιώς