

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ

«Η διαμόρφωση του διαχειριστικού κόστους των claims υπό το πρίσμα των πρόσφατων θεσμικών εξελίξεων»

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΥΠΡΗ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών

Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για

την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Νοέμβριος 2018

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα 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 στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών MSc in “Maritime Studies” του Πανεπιστημίου Πειραιώς, υπό την επίβλεψη του Καθηγητή κ. Γεώργιου Βλάχου. Θα ήθελα αρχικά να απευθύνω ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Βλάχο για την συμβολή του στην επιλογή του θέματος, καθώς με ενέπνευσε να προχωρήσω την μελέτη μου με την πολύτιμη και ουσιώδη καθοδήγησή του.

Εν συνεχεία ευχαριστώ θερμά και τον κ. Μιχάλη Μποβιάτση για την άμεση, ενεργή υποστήριξη και ενθαρρυνσή μου καθόλη την διάρκεια της παρούσας συγγραφής.

Ολοκληρώνοντας, δεν θα μπορούσα να μην αναφέρω την οικογένεια μου στην οποία οφείλω την συνολική μου πορεία και κατάρτιση.

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	1
Abstract.....	2
Εισαγωγή	1
1. Ναυτιλία.....	1
1.1. Οι αγορές στη ναυτιλιακή βιομηχανία.....	2
1.2. Αγορά των ναύλων	9
1.2.1. Συμμετέχοντες	9
1.2.2. Κύριες μορφές ναύλωσης.....	10
1.2.3. Καταμερισμός κινδύνου και κόστους με βάση τον τύπο ναύλωσης	12
2. Θεσμικό πλαίσιο.....	13
2.1. Νηογνώμονες & IACS	17
2.2. Κόστος συμμόρφωσης ναυτιλιακών εταιριών	20
3. Θαλάσσια Ασφάλιση	23
3.1. Ασφαλιστική νομοθεσία	23
3.2. Ασφάλιση κατά κινδύνων	24
3.3. Ασφάλιση και αδυναμία συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο	27
4. Αξιώσεις (Claims)	30
4.1. Κατηγορίες αξιώσεων (claims).	31
4.1.1. Αξιώσεις από Κατασκευή, Πώληση και Αγορά πλοίων (Building and Sale and Purchase Claims).....	31
4.1.2. Αξιώσεις από καύσιμα (Bunkers Claims)	32
4.1.3. Αξιώσεις από φορτίο (Cargo Claims)	41
4.1.4. Αξιώσεις από ναυλοσύμφωνο (Charterparty Claims).....	51
4.1.5. Αξιώσεις από απώλεια ή ζημία του πλοίου (Claims for the Loss of, or for Damage to the Ship)	57
4.1.6. Αξιώσεις από σύγκρουση (Collision Claims)	59
4.1.7. Αξιώσεις από επικίνδυνα φορτία (Dangerous Goods Claims)	61
4.1.8. Αξιώσεις από πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις (Fines and Criminal Sanctions Claims)	64
4.1.9. Αξιώσεις από σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα (Fixed or Floating Objects (FFO) Claims).....	68

4.1.10. Αξιώσεις από έκτακτες δαπάνες (General Average Claims).....	70
4.1.11. Αξιώσεις από ανθρώπους (People Claims)	71
4.1.12. Αξιώσεις από ρύπανση (Pollution Claims)	73
4.1.13. Αξιώσεις από ασφαλή λιμένα (Safe Ports Claims)	78
4.1.14. Αξιώσεις από διάσωση (Salvage Claims)	79
4.1.15. Αξιώσεις από ρυμούλκηση (Towage Claims)	82
4.1.16. Αξιώσεις από απομάκρυνση ναυαγίου (Wreck Removal Claims)	85
4.1.17. Αξιώσεις από αναίτια και από τις δύο πλευρές διακοπή σύμβασης (Frustration).....	88
4.2. Συστήματα επίλυσης αξιώσεων (Claims Resolution Systems).....	90
4.3. Διαχείριση Αξιώσεων (Claims Management) – Μελέτη περίπτωσης.....	99
Συμπεράσματα	105
Βιβλιογραφία	112

Περιεχόμενα Σχημάτων

Σχήμα 1: Οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές	3
Σχήμα 2. Απεικόνιση των επιτρεπτών ορίων εκπομπών θείου(IMO 2020).....	15
Σχήμα 3. Σχηματικό παράδειγμα τύπου συμφωνιών σε μια θαλάσσια μεταφορά CIF53	
Σχήμα 4. Συνολικές απώλειες πλοίων 2007-2016 & 2016.....	58
Σχήμα 5. Ετήσιες ολικές απώλειες πλοίων 2008-2017	58
Σχήμα 6. Έσοδα από LOF, απομάκρυνση ναυαγίων και άλλων υπηρεσιών διάσωσης (2007-2017).....	82
Σχήμα 7. Όρια Περιορισμού Ευθύνης σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις	88

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1. Βασικοί τύποι πλοίων	7
Πίνακας 2:Κατηγοριοποίηση σκαφών με βάση το μέγεθος.....	8
Πίνακας 3: Ο χρονικός κίνδυνος ανάλογα με το τύπο της ναύλωσης.....	12

Πίνακας 4:Στοιχεία κόστους ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης.....	13
Πίνακας 5. Ευθύνες που καλύπτονται από τις πολιτικές ασφάλισης «κύτους» σε περίπτωση σύγκρουσης	60
Πίνακας 6. Περιορισμός ύψους ευθύνης ανά περιστατικό.....	73
Πίνακας 7. Πρόστιμα για παραβίαση της συνθήκης IMO 2020 ανά χώρα.....	101

Περίληψη

Είναι γεγονός ότι οι πρόσφατες θεσμικές εξελίξεις επηρέασαν σημαντικά το κόστος διαχείρισης των απαιτήσεων που μπορούν να προκύψουν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στην αγορά της ναυτιλίας. Η διαχείριση των απαιτήσεων απαιτεί εξειδίκευση και τεχνογνωσία προκειμένου να διαμορφωθεί μια λογική και ορθολογική στρατηγική που να εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα της επιχείρησης. Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στην ανάδειξη του πως διαμορφώνεται το κόστος διαχείρισης των αξιώσεων μετά από τις πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο που αφορά τα καύσιμα των πλοίων και τον περιορισμό των εκπομπών θείου. Συγκεκριμένα, αρχικά γίνεται μία αναφορά στην αγορά των ναύλων, το θεσμικό πλαίσιο, την θαλάσσια ασφάλιση και τις κατηγορίες αξιώσεων, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζονται τα συστήματα επίλυσης των αξιώσεων. Ακολουθεί μελέτη περίπτωσης όπου αναλύεται ο τρόπος και το κόστος διαχείρισης αξιώσεων υπό το πρίσμα των νέων θεσμικών εξελίξεων που αφορούν τα καύσιμα και τις εκπομπές θείου. Τέλος διαπιστώνεται ότι εκτός από το γεγονός ότι σύμφωνα με το νέο κανονισμό θα αυξηθεί ο αριθμός των αξιώσεων, περιπλέκεται σημαντικά η διαχείρισή τους και αυξάνεται το κόστος διαχείρισής τους.

Abstract

It is a fact that recent institutional developments have significantly influenced the cost of managing the claims that may arise from all parties involved in the shipping market. Claim management requires expertise and know how to create a rational strategy that best fits the business interests. This diploma thesis aims to highlight how the costs of managing claims are shaped by recent changes in the legal framework for ship fuels and the reduction of sulfur emissions. In particular, initially a reference is made to the fares market, the institutional framework, maritime insurance and claims categories, and the claims settlement systems are then presented. This is followed by a case study analyzing the way and costs of claim management in the light of new institutional developments concerning fuels and sulfur emissions. Finally, apart from the fact that the new regulation will increase the number of claims, their management is significantly complicated and the cost of managing them is increased.

Εισαγωγή

Οι αξιώσεις (claims) αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό επί του συνολικού τζίρου της ναυτιλίας και μπορούν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο ακόμη και για την ύπαρξη μιας ναυτιλιακής εταιρίας. Η διαχείριση τους, απαιτεί εξειδίκευση και τεχνογνωσία και το κόστος διαχείρισης των απαιτήσεων μαζί με τις ασφαλιστικές και νομικές καλύψεις φτάνουν στο 8-10% του συνόλου των εξόδων μιας ναυτιλιακής εταιρίας.

Αξιώσεις μπορούν να εγερθούν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στην αγορά της ναυτιλίας και να οδηγήσουν σε δικαστικές διαμάχες που συχνά φτάνουν να επιλυθούν σε ανώτατα ειδικά δικαστήρια. Η διαχείριση τους και η διευθέτησή τους απαιτεί συχνά την βοήθεια πεπειραμένων επαγγελματιών, όπως επιθεωρητές, δικηγόροι, ασφαλιστικοί σύμβουλοι, διαμεσολαβητές κ.λπ. Τα αρμόδια στελέχη συγκεντρώνουν τις συμβουλές και τις απόψεις από αυτούς τους επαγγελματίες και διαμορφώνουν μια λογική και ορθολογική στρατηγική που εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα της επιχείρησης που αντιπροσωπεύουν.

Οι πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο που αφορά τα καύσιμα των πλοίων, με στόχο τον περιορισμό των εκπομπών του θείου, δεν επιφέρουν μόνο σημαντικό κόστος άνω των 240 δις δολαρίων στην ναυτιλία (Goldman Sachs, 2018), αλλά διαμορφώνουν ένα εντελώς διαφορετικό πεδίο στα θέματα διαχείρισης αξιώσεων αφού βάλει στη λυδία λίθο, της ασφάλισης και της κατάταξης των πλοίων, που είναι το «αξιόπλοο» των πλοίων.

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην κατάταξη των αξιώσεων σε κατηγορίες ανάλογα με την φύση τους και στην προσπάθεια να αναδείξει την πολυπλοκότητα και το κόστος που επιφέρουν οι νέες θεσμικές εξελίξεις, και συγκεκριμένα ο κανονισμός IMO2020 για την μείωση των εκπομπών του θείου, εστιάζοντας σε αυτές που επηρεάζονται περισσότερο .

1. Ναυτιλία

Με την οικονομική έννοια η ναυτιλία, αποτελεί ένα σύνολο δραστηριοτήτων, οι οποίες μέσω των θαλάσσιων μεταφορών αγαθών και ανθρώπων με κατάλληλα διαμορφωμένα πλοία διαφόρων τύπων και μεγεθών, στηρίζουν τις παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές.

Η διεθνής ναυτιλία σύμφωνα με τον Adam Smith (1776), στο βιβλίο του *Wealth of Nations*, αποτελεί παράδειγμα κλάδου που χαρακτηρίζεται από τις αρχές της ελεύθερης αγοράς, μέσω της λειτουργίας των οποίων οι χώρες ευημερούν και θεωρείται καταλύτης της παγκόσμιας οικονομίας. Χαρακτηριστικά αναφέρει: «στην ακτή της θάλασσας ξεκινάει η βελτίωση της βιομηχανίας κάθε είδους» (Smith, 2016).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω της πολυπλοκότητας και της διαφοροποίησης μεγάλου αριθμού τομέων που την απαρτίζουν αποτελεί ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Παρόλα αυτά η σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση των τομέων και των αγορών μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη. Ο διεθνής της χαρακτήρας την υποχρεώνει να λειτουργεί μέσα σε ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο που διέπεται από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας με πολλά εμπλεκόμενα μέρη (ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, ασφαλιστές, κ.λπ.) (Γκιζιάκης et al., 2002)

Η ναυτιλία όντας από τους σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας επηρεάζει και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Η δραστηριότητα της ναυτιλίας έχει επηρεαστεί με την πάροδο του χρόνου από:

- γεωπολιτικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για μεταφορά,
- την ανάπτυξη της ναυτικής τεχνολογίας,
- την ανάπτυξη τύπων πλοίων για τη μεταφορά ορισμένων φορτίων, π.χ. φορτία χύδην όπως πετρέλαιο, μεταλλεύματα και σπόροι,
- τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών και των πολυτροπικών μεταφορών (π.χ. από χερσαίες διαδρομές προς και από λιμάνια με σιδηρόδρομους και φορτηγά).

Χωρίς ναυτιλία, η ανάπτυξη του σύγχρονου βιομηχανικού κόσμου θα ήταν αδύνατη (Talley, 2012).

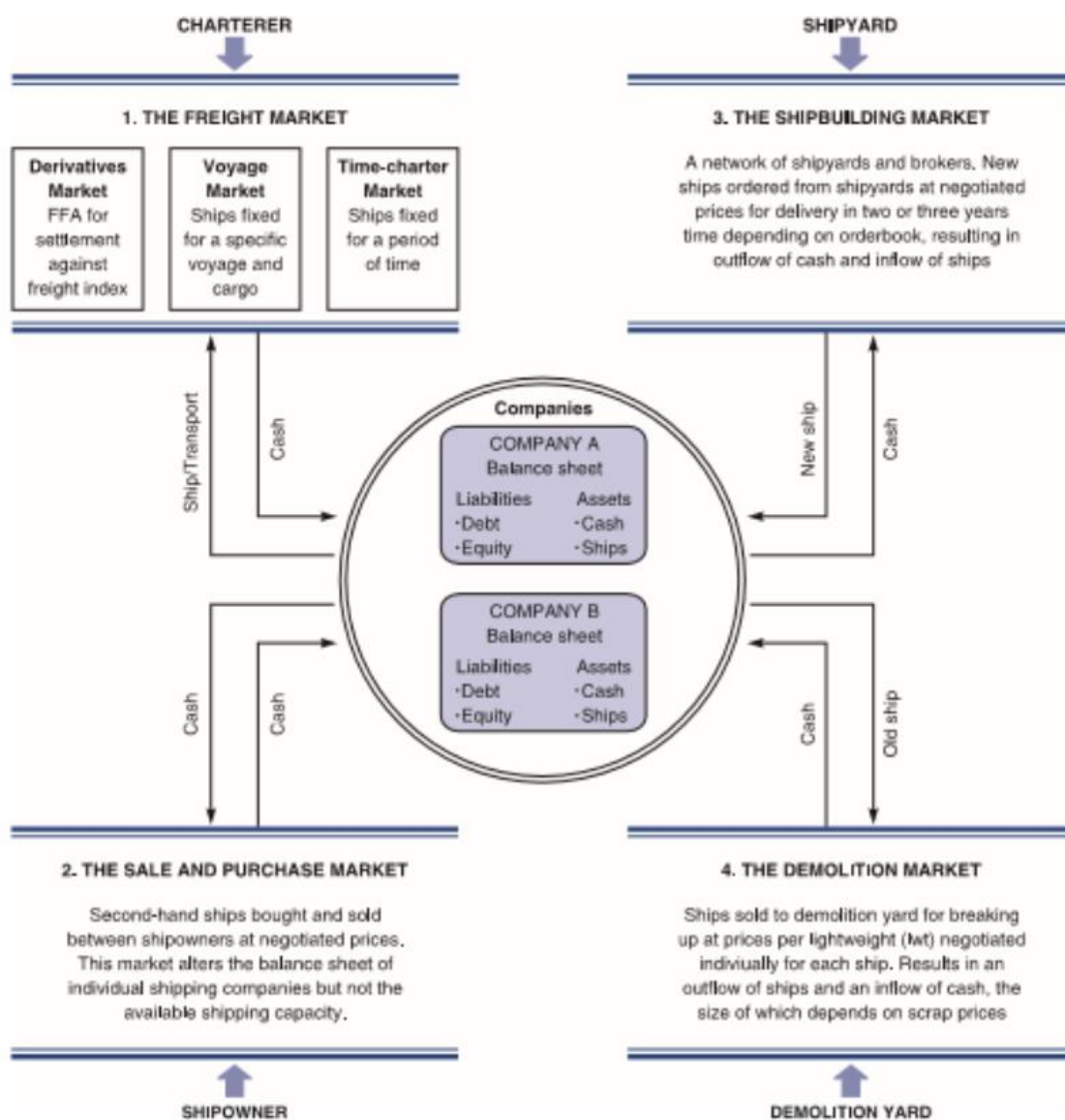
1.1. Οι αγορές στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ανεξάρτητα από τα μεταφερόμενα αγαθά, διακρίνεται σε τέσσερις βασικές αγορές:

- Της κατασκευής και ναυπήγησης νεόδμητων πλοίων
- Της επιχειρηματικής εκμετάλλευσης του πλοίου (αγορά των ναύλων)

- Των αγοραπωλησιών πλοίων
- Της διάλυσης πλοίων

Σχήμα 1: Οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές



Πηγή: Stopford, (2009), *Maritime Economics*

Οι αγορές αυτές αλληλοσυνδέονται και αλληλεξαρτώνται, επηρεάζοντας θετικά ή αρνητικά μία ή περισσότερες από τις υπόλοιπες, για παράδειγμα ενδεχόμενη αύξηση στις τιμές των ναύλων, ενδέχεται να δημιουργήσει θετικές προσδοκίες για την αύξηση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου, γεγονός που θα επηρεάσει

θετικά την αγορά αγοραπωλησιών και την αγορά των ναυπηγήσεων (Kavussanos, Alizadeh, 2002).

Η ναυτιλία είναι μια πολύπλοκη βιομηχανία και οι συνθήκες που διέπουν τις δραστηριότητές της σε έναν τομέα δεν ισχύουν αναγκαστικά για κάποιον άλλον. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί και ως ομάδα συναφών βιομηχανιών. Τα κύρια στοιχεία της, δηλαδή τα ίδια τα πλοία, ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας όλο το φάσμα των υπηρεσιών για μια ποικιλία αγαθών, σε βραχύτερες ή σε μεγαλύτερες αποστάσεις (Stopford, 2009).

Ως εκ τούτου η εμπορική ναυτιλία δεν αποτελεί ενιαίο σύνολο, αλλά αποτελείται από ένα σύνολο αγορών / τομέων. Τα κριτήρια για τη διάκριση των μεμονωμένων αγορών είναι πολλαπλά. Ωστόσο, μια πρώτη γενική διάκριση των αγορών μπορεί να βασιστεί στον τύπο του σκάφους και στα φορτία που μπορεί να μεταφέρει. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των χαρακτηριστικών, μπορούν να διακριθούν οι ακόλουθες αγορές / τομείς (Theotokas, 2018) :

✓ **Μεταφορά χύδην φορτίου (Bulk Shipping)**

Τα πλοία μεταφέρουν χύδην υγρό και ξηρό φορτίο. Πρόκειται για φορτία που μπορούν να φορτωθούν σε μεγάλες ποσότητες, ο όγκος των οποίων, κατά κανόνα, καλύπτει στο σύνολο την φέρουσα ικανότητα του πλοίου. Η συνολική φέρουσα ικανότητα του σκάφους μετρείται σε dwt χωροχρονικά στο σημείο φόρτωσης. Η φέρουσα ικανότητα διαφοροποιείται ανάλογα με τη ζώνη και την εποχή κατά την οποία ταξιδεύει. Τα φυσικά χαρακτηριστικά κάθε φορτίου προσδιορίζουν τον τύπο του σκάφους που θα χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά του, τον εξοπλισμό που απαιτείται για το χειρισμό του και τη συνολική δομή του συστήματος μεταφοράς. Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τη φόρτωση, τα χύδην φορτία μπορούν να χωριστούν σε τρεις βασικές κατηγορίες (Stopford, 2009):

- Υγρά φορτία χύδην, από τα οποία κυριότερα είναι οι υγρές χημικές ουσίες, το πετρέλαιο, τα πετρελαϊκά προϊόντα και τα φυτικά έλαια.
- Τα πέντε βασικά χύδην ξηρά φορτία, δηλαδή το σιδηρομετάλλευμα, ο άνθρακας, τα σιτηρά, τα φωσφορικά άλατα και ο βωξίτης-αλουμίνα, που αποτελούν βασικές πρώτες ύλες, αποτελούν τη μεγαλύτερη ομάδα χύδην ξηρών φορτίων.

- Μικρά χύδην ξηρά φορτία, δηλαδή πρώτες ύλες και ημι-επεξεργασμένα προϊόντα, όπως προϊόντα χάλυβα, δασικά προϊόντα, αλεύρι σόγιας, τσιμέντο, αλάτι, ζάχαρη, θείο και χημικά.

✓ **Μεταφορά τακτικών γραμμών (Liner Shipping).**

Η ναυτιλία με τακτικές γραμμές περιλαμβάνει πλοία που μεταφέρουν ένα μεγάλο αριθμό φορτίων από γενικά ή μικτά φορτία όπως π.χ. τελικά προϊόντα, προϊόντα μεταποίησης, η ζήτηση των οποίων εξελίσσεται ομαλά για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ένα πλοίο τακτικών γραμμών μεταφέρει ταυτόχρονα φορτία διαφόρων ειδών. Ως επί τω πλείστον, η ποσότητα του κάθε φορτίου δεν καταλαμβάνει το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας. Μεταξύ των γενικών φορτίων περιλαμβάνονται και αγαθά με ιδιαίτερα μεγάλη αξία ή/και ευαίσθητα που απαιτούν ειδική μεταχείριση μεταφοράς για την οποία ο ιδιοκτήτης τους προτιμά να πληρώσει προκαθορισμένο ναύλο αντί για ναύλο που ισχύει στην ελεύθερη αγορά.

Τα πλοία τακτικών γραμμών μεταφέρουν γενικά φορτία σε συγκεκριμένες ώρες αναχώρησης και προβλεπόμενης άφιξης, σε προκαθορισμένες θαλάσσιες γραμμές (γραμμές) με τιμές ναύλου εκ των προτέρων γνωστές.

Λόγω του όγκου και της ποικιλομορφίας τους η διάκριση των φορτίων, κατηγοριοποιείται ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο φορτώνονται και τον χειρισμό που απαιτούν. Οι σημαντικότεροι τρόποι φόρτωσης και χειρισμού των φορτίων είναι οι εξής (Storford, 2009):

- Χαλαρό φορτίο (Loose cargo): Στο παρελθόν, όλα τα γενικά φορτία ανήκαν σε αυτή την κατηγορία και περιλαμβάνει μεμονωμένα αντικείμενα, κιβώτια, κλπ., Κάθε ένα από τα οποία πρέπει να φορτωθεί και να στοιβάζεται χωριστά.
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια (Containerised cargo): Πρόκειται για τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια (Containers) με φέρουσα ικανότητα των είκοσι ποδιών ή και σαράντα ποδιών (teu) τα οποία αποτελούν και τον βασικότερο τύπο μεταφοράς γενικών φορτίων.

- Παλετοποιημένο φορτίο (Palletised cargo): Στην κατηγορία αυτή, το φορτίο είναι συσκευασμένο σε παλέτες, έτσι ώστε να διευκολύνεται ο χειρισμός και η στοιβασία του.
- Προ-διαμορφωμένο φορτίο (Pre-slung cargo): Αυτό αποτελείται από μικρά κομμάτια, όπως ξύλινες σανίδες, τα οποία είναι δεμένα μεταξύ τους για να σχηματίσουν πακέτα ίδιου μεγέθους.
- Υγρό φορτίο (Liquid cargo): Ένα φορτίο σε υγρή μορφή, μεταφερόμενο σε μεγάλες δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή τύμπανα.
- Φορτίο Ψυγείου (Refrigerated cargo): Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ευαίσθητα φορτία φορτωμένα σε κατάσταση ψύξης είτε σε χωριστές αποθήκες σε πλοία γενικού φορτίου είτε σε ψυκτικούς περιέκτες.
- Βαρύ και δύσκολο στο χειρισμό φορτίο (Heavy and awkward cargo): Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μεγάλες ποσότητες φορτίων που παρουσιάζουν δυσκολίες στο στοίβασμα τους, όπως κινητήρες, γιοτ κ.λπ.

✓ *Εξειδικευμένες μεταφορές (Specialised shipping)*

Η εξειδικευμένη αποστολή περιλαμβάνει φορτία, για τη μεταφορά των οποίων απαιτούνται ειδικές συνθήκες, καθώς παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση. Για το λόγο αυτό, χρησιμοποιούνται ειδικοί τύποι πλοίων για τη μεταφορά κάθε φορτίου.

Τα κύρια ειδικά φορτία είναι τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα δασικά προϊόντα, τα ψυγεία, τα αέρια και τα χημικά αγροτεμάχια, τα προϊόντα χάλυβα, τα προκατασκευασμένα σπίτια κλπ. Η εξειδικευμένη ναυτιλία έχει χαρακτηριστικά χύδην και τακτικών γραμμών (Stopford, 2009).

Πολλά από τα φορτία αυτής της κατηγορίας δεν φορτώνονται χύμα, αλλά σε μονάδες. Ωστόσο, φορτώνονται σε μεγάλες ποσότητες και κατά κανόνα, ισχύει για αυτό το είδος η αρχή «ένα πλοίο - ένα φορτίο».

✓ *Επιβατική ναυτιλία (Passengers Shipping)*

Η οργάνωση της μεταφοράς επιβατών διαφέρει από εκείνη της ναυτιλίας. Εντούτοις, στις μεταφορές επιβατών, όπως στη ναυτιλία, η αγορά δεν είναι ομοιόμορφη, δεδομένου ότι οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά. Απόρροια ζήτησης: ζήτηση για υπηρεσία ή προϊόν που εξαρτάται από την ύπαρξη ζήτησης για άλλη υπηρεσία ή άλλο προϊόν. Ένα πρώτο κριτήριο που διακρίνει τους επιμέρους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών είναι η φύση της ζήτησης ή, με άλλα λόγια, ο σκοπός του ταξιδιού. Στις επιβατικές μεταφορές, η ζήτηση εμφανίζεται ως προερχόμενη και άμεση. Η διαφοροποίηση του σκοπού της ζήτησης και η διάκριση των επιμέρους τομέων των επιβατικών μεταφορών που εξαρτώνται από αυτήν οδηγούν επίσης στη διαφοροποίηση των τύπων σκαφών που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση.

Οι βασικοί τύποι των πλοίων, σύμφωνα με τον Stopford (2005), που αφορούν την μεταφορά φορτίων είναι:

Πίνακας 1. Βασικοί τύποι πλοίων

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| • Oil Tanker | • Other dry bulk |
| • Dry bulk carrier | • Self-discharge bulk |
| • General cargo | • Refrigerated cargo |
| • Containership | • Passenger ro-ro |
| • Combined carrier | • Other dry cargo |
| • Chemical tanker | • Passenger |
| • Liquid gas | • Other liquids |
| • Ro-Ro cargo | • Passenger/Gen cargo |

Πηγή: Stopford, (2005), Maritime Economics

Εκτός από τον τρόπο μεταφοράς και το είδος των αγαθών τα πλοία κατηγοριοποιούνται και ανάλογα με το μέγεθός τους με την παρακάτω ναυτιλιακή ορολογία:

Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση σκαφών με βάση το μέγεθος

Crude Oil Tankers	
<i>Ultra large crude carriers (ULCCs)</i>	Τα μεγαλύτερα πλοία στον παγκόσμιο στόλο, με χωρητικότητα μεταφοράς πάνω από 300.000 dwt, μερικά από αυτά μπορεί να υπερβούν τους 560.000 dwt
<i>Very large crude carriers (VLCCs)</i>	Ικανότητα μεταφοράς 200.000-300.000 dwt.
<i>Suezmax</i>	Χωρητικότητα 120.000-200.000 dwt, η οποία τους επιτρέπει να περάσουν από τη διώρυγα του Σουέζ
<i>Aframax</i>	Χωρητικότητα μεταφοράς 70.000-120.000 dwt
<i>Panamax</i>	Χωρητικότητα φορτίου 50.000-70.000 dwt
<i>Handysize</i>	Χωρητικότητα μεταφοράς 18.000-50.000 dwt, που χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά πετρελαιοειδών
<i>Μικρά δεξαμενόπλοια</i>	Χωρητικότητας μέχρι 10.000 dwt.
Dry bulk and ore carriers	
<i>Valemax</i>	Χωρητικότητα μεταφοράς 400.000 dwt, τα οποία μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα
<i>Viloc (very large ore carriers)</i>	Χωρητικότητα μεταφοράς 365.000 dwt, τα οποία μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα
<i>Capesize</i>	Χωρητικότητα άνω των 200.000 dwt, μεγέθους που δεν τους επιτρέπει να διέρχονται από το κανάλι του Παναμά και από τους μεγαλύτερους από αυτούς μέσω της διώρυγας του Σουέζ
<i>Panamax</i>	Φορτηγά φορτίου χύδην φορτίου 60.000-80.000 dwt
<i>Supramax</i>	Φέρουσας ικανότητας 50.000-60.000 dwt
<i>Handymax</i>	Χωρητικότητας 30.000-50.000 dwt
<i>Handysize</i>	Ικανότητα μεταφοράς 18.000-30.000 dwt, η οποία μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί στις λίμνες της Βόρειας Αμερικής.
<i>Mini bulkers</i>	Χωρητικότητα κάτω των 10.000 dwt
Container ships	
<i>Neo-Panamax</i>	Πλοία ικανά να διέλθουν από τις διευρυμένες θέσεις του καναλιού του Παναμά, με μέγιστη ακτίνα 49 m και συνολικό μήκος 366 m
<i>Panamax</i>	Πλοία άνω των 3.000 ισοδύναμων μονάδων των 20 ποδιών με δέσμη κάτω από 33,2 m, δηλ. Το μεγαλύτερο μέγεθος πλοίου ικανό να διέλθει από τις προϋπάρχουσες θέσεις του Καναδά και του Παναμά

Πηγή: Theotokas, (2018), *Management of Shipping Companies* σε συνδυασμό με *Clarksons Shipping Intelligence Net*

Η Clarksons (2017), στις έρευνες της και στα παρεχόμενα στατιστικά και ιστορικά στοιχεία κατηγοριοποιεί τα πλοία με βάση τους τέσσερις βασικούς κλάδους μεταφοράς σε:

- ✓ Χύδην φορτίου εκτός των πέντε κύριων φορτίων (Other dry cargo)
- ✓ Των πέντε κύριων φορτίων (άνθρακα, σιδηρομέταλλευμα, σιτάρι, αλουμίνα και φωσφορικά πετρώματα) (Five major bulks)
- ✓ Εμπορευματοκιβωτίων (Containers)
- ✓ Πετρελαίου και αερίου (Oil and gas)

Ενώ ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών στις ετήσιες εκθέσεις του κατηγοριοποιεί τα πλοία σε (UNCTAD, 2017):

- ✓ Ferries and passenger ships
- ✓ Offshore
- ✓ Oil Tankers
- ✓ Bulk carriers
- ✓ Others
- ✓ General cargo ships
- ✓ Container ship
- ✓ Gas carriers
- ✓ Chemical tankers

1.2. Αγορά των ναύλων

1.2.1. Συμμετέχοντες

Οι συμμετέχοντες στην διαδικασία είναι (Stopford, 2009):

Οι ναυλωτές οι οποίοι επιθυμούν την οικονομικότερη μεταφορά και επενδύουν σε αυτό τον τομέα με τμήματα που ασχολούνται με την ελαχιστοποίηση των μεταφορικών εξόδων. Στις δραστηριότητες τους εμπεριέχονται και η κατασκευή ειδικών αποβάθρων και η χρήση ναυτικών στόλων, είτε υπό την διαχείριση τους, είτε υπό την ιδιοκτησία τους.

Οι πλοιοκτήτες επικεντρώνονται στο να προβούν στη σωστή επένδυση και την ελαχιστοποίηση του απαιτούμενου κεφάλαιο και των λειτουργικών εξόδων.

Οι έμποροι αγοράζουν και πουλούν τα προϊόντα τους σε διαφορετικές τοποθεσίες ως εκ τούτου η δυνατότητα και το κόστος των μεταφορικών αποτελούν σημαντικό

κριτήριο στις αποφάσεις τους. Σε πολλές περιπτώσεις η μεταφορά μπορεί να αποτελέσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αλυσίδα αξίας τους.

Οι διαχειριστές (operators) που βρίσκονται ανάμεσα στον ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη, είναι εταιρίες που δεν έχουν στην κατοχή τους πλοία ή φορτία, αλλά μεσολαβούν ικανοποιώντας την αγορά και την ζήτηση μέσω συμβολαίων φορτίων και ναύλωσης πλοίων.

1.2.2. Κύριες μορφές ναύλωσης

Η ναύλωση (charter) είναι η συμφωνία για την εμπορική απασχόληση ενός πλοίου. Συμβαίνει μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών, του "πλοιοκτήτη" και του "ναυλωτή", ο πρώτος εκπροσωπεί τα συμφέροντα του πλοίου και ο τελευταίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του πλοίου είτε για ένα συγκεκριμένο ταξίδι φορτίου είτε για ένα χρονικό διάστημα. Σε αντάλλαγμα αυτού, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει χρηματική αποζημίωση που ονομάζεται "ναύλος" ή "μίσθωση" σύμφωνα με τον επιλεγμένο τύπο ναύλωσης, όπως περιγράφεται κατωτέρω. Η συμφωνία ναύλωσης επιβεβαιώνεται από τη σύμβαση ναύλωσης που ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (charterparty) (Plomaritou, Papadopoulos, 2017).

Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter): Προτιμάται κυρίως από ναυλωτές που δεν έχουν σκοπό να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίων. Πρόκειται για την μορφή ναύλωσης, σύμφωνα με την οποία, το πλοίο απασχολείται στη μεταφορά ορισμένου φορτίου από προκαθορισμένο σημείο σε συγκεκριμένο προορισμό. Η ναύλωση αυτή είναι βραχυχρόνια. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο της πραγματικής διάρκειας του ταξιδιού και αμείβεται με χρηματική αμοιβή (ναύλο-freight), είτε κατ' αποκοπή (lump-sum), είτε συναρτάται με την πραγματική ποσότητα του φορτίου που είναι να μεταφερθεί (π.χ. δολάρια ανά τόνο φορτίου) (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Χρονοναύλωση (Time Charter): Η ναύλωση αυτή αποτελεί ενοικίαση από κάποιο πλοιοκτήτη για μικρό ή μεγάλο χρονικό διάστημα. Καλύπτει ανάγκες των ναυλωτών για επιπρόσθετη χωρητικότητα πέραν αυτής που τους παρέχεται από τα πλοία ιδιοκτησίας τους. Ο πλοιοκτήτης έχει την διαχείριση του πλοίου και των πάγιων εξόδων του και εισπράττει προκαταβολικά, σε τακτά χρονικά διαστήματα (15ήμερο, μηνιαία), προκαθορισμένο ενοίκιο με βάση τις ημέρες που το πλοίο είναι ναυλωμένο. Ο

ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου όπως και για τα λειτουργικά του έξοδα (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ναύλωση πλοίου γυμνού (*Bareboat ή Charter by Demise*): Τύπος ναύλωσης που λειτουργεί περισσότερο ως χρηματοοικονομικό εργαλείο. Επιτρέπει σε επενδυτές να αγοράζουν πλοία τα οποία αναθέτουν τη διαχείριση και τη διοίκηση σε έμπειρους ναυλωτές ή operators έναντι συμφωνημένου ενοικίου. Ο ναυλωτής γίνεται πλέον ο προσωρινός διαχειριστής (εφοπλιστής, bare boat owner), αναλαμβάνοντας όλη την μέριμνα και τα κόστη της διαχείρισης του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ασχολείται μόνο με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών: Είναι η ναύλωση ενός πλοίου για μια σειρά από ίδια ή παρόμοια ταξίδια, στον ίδιο ναυλωτή, που παρά του ότι θεωρούνται ανεξάρτητα διέπονται από το ίδιο ναυλοσύμφωνο, εξασφαλίζοντας στους ναυλωτές σταθερό κόστος εκ των προτέρων για την μεταφορά των φορτίων τους. Ο υπολογισμός του ναύλου γίνεται ξεχωριστά για κάθε ταξίδι (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ναύλωση εργολαβικής εκμίσθωσης (*Contract of Affreightment /COA*): Τα COA αφορούν συνήθως συγκεκριμένες ποσότητες φορτίου, οι οποίες ο Πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από συγκεκριμένο λιμάνι σε κάποιο άλλο, με συγκεκριμένους όρους ναύλωσης, πραγματοποιώντας πολλαπλές φορτώσεις αμειβόμενος σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει. Τα COA παρέχουν την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να χρησιμοποιήσει όποια από τα πλοία του κρίνει ότι είναι πιο προσοδοφόρο για αυτόν ή να ναυλώσει ακόμη και πλοίο τρίτου εάν εκτιμά ότι αυτό τον συμφέρει περισσότερο (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Ναύλωση ταξιδιού χρονοδιάρκειας (*Time Charter trip*): Η ναύλωση αυτή έχει στοιχεία τόσο από την ναύλωση κατά ταξίδι όσο και από και από την χρονοναύλωση. Θεωρείται απλοποιημένα κάτι συντομότερο από την χρονοναύλωση για το λόγο αυτό το ύψος του μισθώματος δεν ακολουθεί αυτά των χαμηλότερων επιπέδων των χρονοναυλώσεων αλλά της spot αγοράς. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτό της χρονοναύλωσης και ανάλογα με dwt της θερινής περιόδου (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

1.2.3. Καταμερισμός κινδύνου και κόστους με βάση τον τύπο ναύλωσης

Ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης διαμοιράζονται οι κίνδυνοι και τα κόστη μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Στον πίνακα 2 παρουσιάζεται μια γενική προσέγγιση του καταμερισμού του κινδύνου του στοιχείου του χρόνου, μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή.

Πίνακας 3: Ο χρονικός κίνδυνος ανάλογα με το τύπο της ναύλωσης

Time Risk	Voyage Chartering	Time Charter Period	Bare Boat Charter
At Ports (loading / discharging time)	Shared between Owners and Charterers		C H A R T E R E R S
Steaming		Charterers	
Repairs / Maintenance	Owners	Owners	

Πηγή: Pagonis, (2009), *Chartering Practice Handbook*

Αντίστοιχα στον πίνακα 3 παρουσιάζεται μια γενική κατανομή από τα κόστη, που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή, ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης.

Πίνακας 4: Στοιχεία κόστους ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης

		Voyage Charter	Time Charter	Bare Boat		
Variable Costs (Cost which may vary from voyage to voyage)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Demurrage / Despatch ➤ Liner in / Liner Out ➤ Stevedoring / Trimming / Stowing / Lashing etc. ➤ Disbursement ➤ Accounts / Fees / Dues / Taxes / Extra Insurance / Canal Dues etc. 	Shared Cost (cost which may be shared - according to the agreement - between Owners and Charterers.)	C H A R T E R E R S	C H A R T E R E R S		
	➤ Bunkers				O W N E R S	O W N E R S
	➤ Lubricants					
Operating Costs (Cost calculated over a period of time)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Manning cost (crew) ➤ Stores / provisions etc. ➤ Insurance (hull, war, p&I etc.) ➤ Repairs ➤ Maintenance ➤ Surveys ➤ Managerial Expenses 	R U N N I N G E X P E N S E S	O W N E R S	O W N E R S		
					<ul style="list-style-type: none"> ➤ Capital Interest - Depreciation - Banking etc 	O W N E R S

Πηγή: Pagonis, (2009), *Chartering Practice Handbook*

2. Θεσμικό πλαίσιο

Η εμπορική ναυτιλία είναι μία από τις βιομηχανίες με ευρύ θεσμικό πλαίσιο και ήταν μεταξύ των πρώτων που υιοθέτησαν ευρέως εφαρμοσμένα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

Οι κανονισμοί που αφορούν τη ναυτιλία αναπτύσσονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Επειδή η ναυτιλία είναι εγγενώς διεθνής, είναι ζωτικής σημασίας να υπόκειται σε

ομοιόμορφους κανονισμούς σε θέματα όπως τα πρότυπα κατασκευής, οι κανόνες ναυσιπλοΐας και τα πρότυπα ικανότητας του πληρώματος. Η εναλλακτική λύση θα ήταν μια πληθώρα αντιφατικών εθνικών κανονισμών που θα οδηγούσαν σε εμπορική στρέβλωση και διοικητική σύγχυση που θα έθετε σε κίνδυνο την αποτελεσματικότητα του παγκόσμιου εμπορίου.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ρυθμίζεται κυρίως από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) είναι επίσης υπεύθυνη για την ανάπτυξη προτύπων εργασίας που ισχύουν για τους ναυτικούς παγκοσμίως.

Ο ΙΜΟ έχει εγκρίνει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο λεπτομερών τεχνικών κανονισμών, υπό τη μορφή διεθνών συμβάσεων που διέπουν την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι εθνικές κυβερνήσεις, οι οποίες αποτελούν μέλη του ΙΜΟ, καλούνται να εφαρμόσουν αυτούς τους διεθνείς κανόνες και να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που είναι νηολογημένα υπό εθνικές σημαίες συμμορφώνονται.

Το επίπεδο επικύρωσης και επιβολής των συμβάσεων του ΙΜΟ είναι γενικά πολύ υψηλό σε σύγκριση με τους διεθνείς κανόνες που έχουν θεσπιστεί για τις βιομηχανίες που βασίζονται στην ξηρά.

Η κύρια ευθύνη για την επιβολή των κανονισμών του ΙΜΟ σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος εναπόκειται στα κράτη σημαίας (δηλαδή στις χώρες στις οποίες είναι νηολογημένα τα εμπορικά πλοία - τα οποία μπορεί να διαφέρουν από τη χώρα στην οποία ανήκουν).

Τα κράτη σημαίας επιβάλλουν τις απαιτήσεις του ΙΜΟ μέσω επιθεωρήσεων πλοίων που διενεργούνται από δίκτυο διεθνών επιθεωρητών. Μεγάλο μέρος αυτού του έργου μεταβιβάζεται σε φορείς που ονομάζονται νηογνώμονες. Ωστόσο, η επιβολή του κράτους σημαίας συμπληρώνεται από το λεγόμενο έλεγχο του κράτους λιμένα, σύμφωνα με το οποίο οι υπάλληλοι οποιασδήποτε χώρας που μπορεί να επισκεφθεί ένα πλοίο μπορούν να επιθεωρήσουν πλοία αλλοδαπής σημαίας για να εξασφαλίσουν ότι συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις. Οι αξιωματικοί του κράτους του λιμένα έχουν την εξουσία να δεσμεύουν ξένα πλοία στο λιμάνι εάν δεν συμμορφώνονται με

τα διεθνή πρότυπα. Ως εκ τούτου, οι περισσότεροι κανονισμοί του IMO επιβάλλονται ως επί το πλείστον σε παγκόσμια βάση.

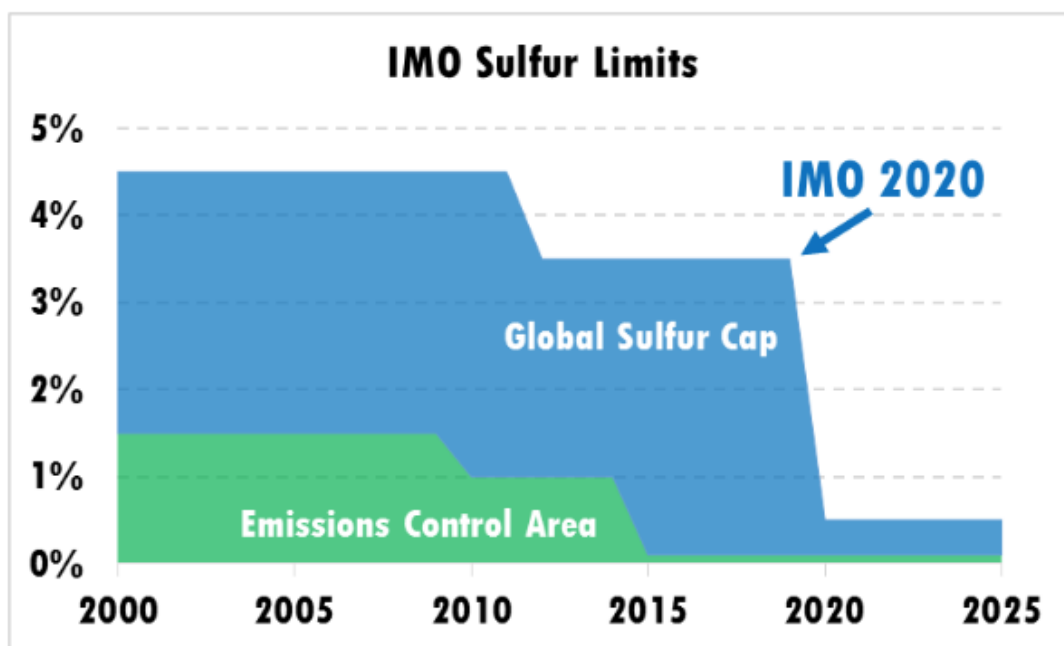
Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει υποστεί σταδιακές διαρθρωτικές αλλαγές όσον αφορά το νομικό περιβάλλον, τους μηχανισμούς ασφαλείας και την οργάνωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Στο παρελθόν, οι ναυτιλιακές εταιρείες ως επί το πλείστον δεν είχαν μεγάλα μεγέθη και συμμετείχαν συνήθως σε όλες τις εργασίες που αφορούσαν ένα σκάφος (ιδιοκτησία, επάνδρωση, τεχνική λειτουργία και εμπορική λειτουργία). Πριν από την εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων στη δεκαετία του 1960 και την άφιξη της πολυμορφικής μεταφοράς, οι δραστηριότητες μιας ναυτιλιακής εταιρείας ήταν αρκετά διαφορετικές από σήμερα.

Αρκετοί παράγοντες συνέβαλαν σε αυτές τις αλλαγές. Ένας εξ αυτών είναι ο διαχωρισμός των διαφόρων λειτουργιών μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε α) τη λειτουργία ιδιοκτήτη (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης), β) τη λειτουργία διαχείρισης (επάνδρωση, τεχνική επίβλεψη, ανταλλακτικά, δεξαμενές κ.λπ.) μερικές φορές γ), την επιχειρησιακή λειτουργία (καθημερινές ρουτίνες σχετικά με το σκάφος) και δ) την εμπορική λειτουργία (κυρίως η εμπορία του σκάφους).

Το σύνηθες πλέον είναι οι παραπάνω λειτουργίες να κατανέμονται μεταξύ διαφορετικών εταιρειών, συχνά σε διαφορετικές χώρες και μπορεί να υπάρξει σύσταση διαφόρων συμφωνιών / εγγράφων που σχετίζονται με τις διάφορες λειτουργίες, όπως συμφωνίες διαχείρισης, συμφωνίες λειτουργίας και συμφωνίες ναύλωσης. Ένας διεθνής ναυτιλιακός όμιλος μπορεί να δημιουργηθεί με πολλούς τρόπους και η πλοιοκτήτρια εταιρεία βρίσκεται συχνά σε μια χώρα με ανοικτό μητρώο, που μερικές φορές αναφέρεται και ως χώρα "σημαίας ευκαιρίας" (Hillenius, Sandevärn, 2018).

Δύο σημαντικές διεθνείς συμβάσεις που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία άρχισαν να ισχύουν το 2017. Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση των Υδάτων Έρματος Πλοίων και Ιζημάτων, 2004, τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου και η Σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για την Εργασία στην Αλιεία, 2007 (αριθ. 188), στις 16 Νοεμβρίου.

Σχήμα 2. Απεικόνιση των επιτρεπτών ορίων εκπομπών θείου με βάση τον IMO 2020



Source: International Maritime Organization

Σημαντική επίδραση στο χώρο της ναυτιλίας έφερε η απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) να εφαρμόσει παγκόσμιο ανώτατο όριο 0,5% επί της περιεκτικότητας σε θείο του μαζούτ που χρησιμοποιείται για την κίνηση στα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Η απόφαση αποτελεί σημαντική εξέλιξη στην προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος και η ενσωμάτωση της στο δίκαιο της θάλασσας του 1982, σχετικά με τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλομορφίας περιοχών πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας, επιφέρει αλλαγές σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας αλλά και στους λιμένες (π.χ. cold ironing, smart harbors, κλπ.).

Οι νέες τεχνολογίες μετασχηματίζουν τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών και παρέχουν ευκαιρίες βελτίωσης των συστημάτων και λειτουργιών διαχείρισης της εφοδιαστικής συνδεσιμότητας, συμπεριλαμβανομένης και της ψηφιακής. Ταυτόχρονα, τέτοιες τεχνολογίες εγείρουν νέες ανησυχίες, όπως οι αυξημένες απειλές στον κυβερνοχώρο και οι κίνδυνοι.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής πλοήγηση των πλοίων και η ασφάλεια των σημαντικών υπερπόντιων και υπεράκτιων πληροφοριών, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς πρέπει να συνεργαστούν για την καλύτερη κατανόηση, εκτίμηση, διαχείριση

και εφαρμογή σχετικών αναδυόμενων τεχνολογιών. Συνεπώς, θα πρέπει να παρακολουθούνται οι εξελίξεις σχετικά με αυτή την τεχνολογία, καθώς και οι συναφείς νομικές, οικονομικές, υποδομές και άλλες επιπτώσεις.

Οι ανησυχίες για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται στα ρυθμιστικά πλαίσια που διέπουν τον ναυτιλιακό τομέα και να ενθαρρυνθεί-να υποστηριχθεί η κανονιστική συμμόρφωση. Η επιβολή των υφιστάμενων κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο είναι σημαντική, όπως και η ανάπτυξη πρόσθετων προτύπων / πολιτικών. Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστούν οι βέλτιστες πρακτικές, οι κατευθύνσεις και τα πρότυπα που έχουν υιοθετηθεί μέχρι σήμερα, καθώς και τα πρώτα λειτουργικά στοιχεία που περιέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO (2017), για τη διαχείριση του κινδύνου στον κυβερνοχώρο της ναυσιπλοΐας.

Ο εκσυγχρονισμός των τελωνείων και άλλων συνοριακών οργανισμών είναι αναγκαίος για την διευκόλυνση της εμπορικής ναυτιλίας. Η αυτοματοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών μέσω του Αυτοματοποιημένου Συστήματος Τελωνειακών Δεδομένων δείχνει ότι αυτές οι προσπάθειες μπορούν να μειώσουν το κόστος συναλλαγών, να μειώσουν το χρόνο παραμονής του φορτίου και να αυξήσουν τη διαφάνεια - και συνεπώς τη λογοδοσία όλων των ενδιαφερομένων. Οι συντονισμένες προσπάθειες διεθνών οργανισμών για την δημιουργία ενιαίων πλατφορμών συνεργασίας που θα υπερβαίνουν τα ζητήματα συμμόρφωσης και θα επιδιώκουν την πραγματοποίηση όλων των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων για τη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου και κατ' επέκταση της ναυτιλίας δημιουργούν νέες προοπτικές και ευκαιρίες στο χώρο (IMO, 2017).

2.1. Νηογνώμονες & IACS

Η ταξινόμηση και η πιστοποίηση των πλοίων συμβάλλουν στην ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνικών προτύπων για την προστασία της ζωής, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος (Bureau Veritas. 2018).

Κάθε πλοίο πρέπει να σχεδιάζεται, να κατασκευάζεται και να συντηρείται σύμφωνα με τους κανόνες του νηογνώμονα, οι οποίοι χρησιμοποιούνται από το κράτος σημαίας του πλοίου. Όταν το πλοίο συμμορφώνεται με τους κανόνες του νηογνώμονα που έχει

επιλέξει ο πλοιοκτήτης, ο νηογνώμονας θα εκδώσει το αντίστοιχο "πιστοποιητικό κλάσης".

Το πιστοποιητικό κλάσης επηρεάζει άμεσα, το επίπεδο εμπιστοσύνης που έχει ο πλοιοκτήτης, το επίπεδο εμπιστοσύνης που έχει η ασφαλιστική εταιρεία για το πλοίο, την τιμή αγοράς ή το ενοίκιο του πλοίου κατά τη στιγμή της συναλλαγής ή της ναύλωσης. Σε σύγκριση με μη ταξινομημένα πλοία, ένα ταξινομημένο πλοίο έχει σημαντικά πλεονεκτήματα στις αγοραπωλησίες πλοίων, στις ναυλώσεις και στο κόστος ασφάλισης (CCS,2018).

Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα για τους εφοπλιστές: διασφάλιση της συμμόρφωσης των σκαφών, εξασφάλιση άδειας λειτουργίας και αυξημένη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας μέσω ταυτόχρονων ερευνών τόσο για τις απαιτήσεις της κλάσης όσο και για τις απαιτήσεις του θεσμικού πλαισίου (Bureau Veritas. 2018).

Η ταξινόμηση των πλοίων αποτελεί σημείο αναφοράς για την ασφάλεια και την αξιοπιστία των πλοίων. Εκπροσωπείται από μια κλάση, καταχωρημένη σε πιστοποιητικά ταξινόμησης, η οποία καταγράφεται στο μητρώο πλοίων που δημοσιεύεται κατά περιόδους από τον νηογνώμονα.

Ο νηογνώμονας θεσπίζει κανόνες σχετικά με το σχεδιασμό και την κατασκευή ενός πλοίου και αξιολογεί τη δομική του αντοχή καθώς και την αξιοπιστία του εξοπλισμού του επί του σκάφους καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του. Η υπηρεσία αυτή περιλαμβάνει την έγκριση των σχεδίων, την επιθεώρηση υλικών και εξοπλισμού και τις έρευνες κατά την κατασκευή του πλοίου.

Καθώς τα πλοία γίνονται όλο και πιο περίπλοκα και το θεσμικό πλαίσιο μεταβάλλεται, μόνο διεθνείς νηογνώμονες που διαθέτουν τις απαραίτητες τεχνικές ικανότητες, για τις απαραίτητες έρευνες και επιθεωρήσεις, με παγκόσμιο δίκτυο συνεργατών, θα μπορούν να παρέχουν αξιόπιστα πιστοποιητικά (Bureau Veritas. 2018).

Η εξασφάλιση αξιόπιστου πιστοποιητικού κλάσης, είναι τόσο σημαντική, που μπορεί να αναγκάσει ναυτιλιακές εταιρίες να επιδιώξουν την ταξινόμηση των πλοίων τους σε περισσότερους από δύο νηογνώμονες, όπως συνέβαινε με τα πλοία υπό σημαία Ινδίας που υποχρεωνόντουσαν να έχουν την (Indian Registrar of shipping – IRS), πριν αυτή

γίνει μέλος του IACS (International Association of Classification Societies) το 2010 και ταυτόχρονα ενός νηογνώμονα μέλους του IACS (Jassal, 2018).

Ο IACS παρέχει καθοδήγηση και τεχνική υποστήριξη, αναπτύσσει ενιαίες ερμηνείες των διεθνών κανονιστικών ρυθμίσεων που έχουν εκπονηθεί από τα κράτη μέλη του IMO.

Μόλις εγκριθούν, οι ερμηνείες αυτές εφαρμόζονται από κάθε μέλος του IACS, όταν πιστοποιούν τη συμμόρφωση με τους εκ του νόμου κανονισμούς εξ ονόματος της εξουσιοδότησης των κρατών σημαίας (Maritime Connector, 2018).

Ο IACS έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα με τον IMO και παραμένει ο μόνος μη κυβερνητικός οργανισμός με καθεστώς παρατηρητή ο οποίος αναπτύσσει και εφαρμόζει τεχνικούς κανόνες που αντικατοπτρίζουν τους στόχους που περιλαμβάνονται στις διακηρύξεις του IMO.

Η σύνδεση μεταξύ των διεθνών θαλάσσιων κανονισμών, που έχουν αναπτυχθεί από τον IMO και των απαιτήσεων των νηογνώμωνων τη δομή σκάφους και τα βασικά συστήματα μηχανικής, κωδικοποιείται στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) (Maritime Connector, 2018).

Ο IACS είναι δεσμευμένος να υποστηρίζει το έργο του IMO αφιερωμένος στην επίτευξη ασφαλών πλοίων και καθαρής θάλασσας, συμβάλλοντας μοναδικά στη θαλάσσια ασφάλεια και την τήρηση του ρυθμιστικού πλαισίου, μέσω της τεχνικής υποστήριξης, της έρευνας και ανάπτυξης, της επαλήθευσης και της συμμόρφωσης.

Περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας φορτίου καλύπτεται από τους κανόνες ταξινόμησης, κατασκευής και διαρκούς συμμόρφωσης που καθορίζονται από τα δώδεκα μέλη του IACS. Κατά συνέπεια η εφαρμογή των διατάξεων του IMO, αποτελούν το ρυθμιστικό πλαίσιο για την ταξινόμηση και την πιστοποίηση ενός πλοίου ως αξιόπλοου από τα μέλη του διεθνή συνδέσμου νηογνώμωνων (IACS) (IACS, 2018).

Μη συμμόρφωση των πλοίων με το υφιστάμενο και το επερχόμενο θεσμικό πλαίσιο, θα επηρέαζε το πιστοποιητικό κλάσης με αρνητικές συνέπειες στην αξία τους, στις ναυλώσεις τους, στην ασφάλισή τους, στις αξιώσεις τους (claims) και εν γένει στην διαχείρισή τους.

2.2. Κόστος συμμόρφωσης ναυτιλιακών εταιριών

Το κόστος συμμόρφωσης με τους θαλάσσιους κανονισμούς δεν ήταν ποτέ υψηλότερο και το τίμημα πρόκειται να κλιμακωθεί ακόμη περισσότερο. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι νέοι κανονισμοί φέρνουν ιδιαίτερα μεγάλη ανησυχία στους εφοπλιστές.

Η Σύμβαση Διαχείρισης Υδάτινου Έρματος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) μετατοπίστηκε στη λειτουργία επιβολής της νομοθεσίας στα τέλη του 2017 και οι φορείς εκμετάλλευσης θα επικεντρωθούν στη συμμόρφωση με αυτήν την εντολή καθώς και στις προετοιμασίες για την έναρξη εφαρμογής του ανώτατου ορίου 0,5% του καυσίμου θείου που θα τεθεί σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2020.

Το κόστος της συμμόρφωσης όσον αφορά τα καύσιμα αναμένεται να είναι υψηλό. Σύμφωνα με τον Bryan Wood-Thomas, αντιπρόεδρο περιβαλλοντικής πολιτικής στο Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας, για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το κόστος θα μπορούσε να ανέλθει συνολικά σε 400 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως. "Για μεγαλύτερους στόλους", ανέφερε, "το κόστος για μια επιχείρηση μπορεί κυριολεκτικά να μετρηθεί σε δισεκατομμύρια, και σε ολόκληρο τον κλάδο, μιλάμε για δεκάδες δισεκατομμύρια ετησίως σε πρόσθετα λειτουργικά έξοδα".

"Είναι αναμφισβήτητα μια από τις πιο ακριβές κανονιστικές απαιτήσεις που έχουμε βιώσει εδώ και δεκαετίες."

Ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης δαπάνησαν εκατομμύρια για την εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού (πλυντρίδες αερίων) για την εξάλειψη του θείου από τα καυσαέρια που παράγονται από καύσιμο υψηλής περιεκτικότητας σε θείο - προκειμένου να επιτευχθεί ακόμη χαμηλότερο όριο θείου 0,1% στις περιοχές ελέγχου εκπομπών στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη που τέθηκε σε ισχύ το 2015. Άλλοι, όπως ο χειριστής εμπορευματοκιβωτίων CMA CGM, ανακοίνωσαν σχέδια για την απόκτηση νεόδμητων πλοίων με υγροποιημένο φυσικό αέριο.

Όμως, η μεγάλη πλειοψηφία των πλοιοκτητών παρακρατούν τις επενδύσεις και, αντίθετα, θα στραφούν σε καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο όταν τεθεί σε ισχύ. Το κόστος αυτής της επιλογής θα εξαρτηθεί από το πόσο καύσιμο χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο είναι πραγματικά διαθέσιμο από τα διωλιστήρια.

Ο αναλυτής της Deutsche Bank, Amit Mehrotra, παρέθεσε το ζήτημα των πλυντρίδων σε έκθεση έρευνας του Νοεμβρίου 2017, υπογραμμίζοντας την ανοδική πορεία των ιδιοκτητών που επενδύουν τώρα - πριν είναι πολύ αργά. Εκτίμησε ότι μόνο περίπου 500 πλοία παγκοσμίως είχαν ήδη εγκατεστημένους πλυντρίδες και τα περισσότερα από αυτά ήταν επιβατηγά πλοία. Από τα χιλιάδες εμπορικά πλοία στο νερό, εκτιμά ότι μόνο 50 πετρελαιοφόρα και 35 φορτηγά είχαν ήδη πλυντρίδες αερίων. Ο Mehrotra πιστεύει ότι υπάρχουν περίπου 25 εταιρείες παγκοσμίως που μπορούν να παράγουν πλυντρίδες, που ισοδυναμούν με συνολική παραγωγική δυνατότητα μόνο 1.200-1.300 μονάδων ετησίως. Δεδομένου αυτού του περιορισμού, το γεγονός ότι οι χρόνοι παράδοσης είναι "έξι μήνες επί του παρόντος, αλλά είναι πιθανόν να φτάσουν πολύ περισσότερο μέχρι το 2020", και λόγω της "εφησυχαστικής ευρείας κλίμακας", πρόβλεψε ότι η "μεγάλη πλειοψηφία" θα σπεύσουν για πλυντρίδες αφού τεθεί σε ισχύ ο περιορισμός.

"Βλέπουμε μια σημαντική ανοδική πορεία για τις εταιρείες που σπεύδουν να επενδύσουν νωρίς στην τεχνολογία καθαρισμού", δήλωσε ο Mehrotra, προσθέτοντας ότι οι ιδιοκτήτες οι οποίοι "δεν επενδύουν νωρίς είναι πιθανό να βρεθούν σε στρατηγικό μειονέκτημα".

Εν τω μεταξύ, όσον αφορά τους κανονισμούς για το έρμα, η σύμβαση τέθηκε επίσημα σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου 2017, αλλά παραχωρήθηκαν επεκτάσεις για τα πλοία που βρίσκονται στο νερό (σε αντίθεση με τα νέα πλοία).

Για ορισμένα σκάφη, αυτό σημαίνει ότι η πραγματική εγκατάσταση εξοπλισμού έρματος-νερού θα μπορούσε να φτάσει μέχρι και το 2024.

Ακόμη ένας άλλος τομέας κανονιστικής εστίασης αφορά τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Οι εφοπλιστές θα αρχίσουν να υποβάλλουν στοιχεία για φορτία, καύσιμα και λιμενικές κλήσεις προς τους ρυθμιστικούς φορείς, στο πλαίσιο της ρύθμισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (MRV).

Από τη θέσπιση των κανόνων MRV της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2015, οι φορείς εκμετάλλευσης σκαφών ανησυχούσαν ότι ορισμένες από τις απαιτούμενες πληροφορίες είναι ιδιωτικές και η δημοσιοποίηση τους θα μπορούσε να επηρεάσει τον

ανταγωνισμό. Φέτος, καθώς οι απαιτούμενες πληροφορίες αρχίζουν να γίνονται δημόσιες, θα γίνει σαφέστερο εάν αυτός ο φόβος είναι δικαιολογημένος.

Οι ρυθμιστικές αρχές επικεντρώνονται επίσης περισσότερο στην ασφάλεια στον κυβερνοχώρο μετά την μεγάλη επίθεση στον κυβερνοχώρο κατά της Maersk πέρυσι. Το Κογκρέσο των ΗΠΑ εισήγαγε νομοθεσία, η οποία, εάν εγκριθεί, θα απαιτούσε από το Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των ΗΠΑ να δημιουργήσει ένα μοντέλο για την αξιολόγηση των κινδύνων στον κυβερνοχώρο στον ναυτιλιακό τομέα, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των λιμένων και της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Η νομοθεσία θα απαιτούσε επίσης από την USCG να ενσωματώσει την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο στις αξιολογήσεις ασφαλείας της ναυτιλίας (Gallagher, 2018) .

Αν και οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί είναι ο αρχικός στόχος των νέων κατευθυντήριων γραμμών και κανονισμών, η USCG έχει καταστήσει σαφές ότι θα στοχεύει τα πλοία στη συνέχεια, πιθανώς από το 2018.

Ως αποτέλεσμα, οι πλοιοκτήτες είναι πιθανόν να χρειαστούν περισσότερα χρήματα για να βεβαιωθούν ότι τα συστήματα πλοήγησής τους είναι καλύτερα προετοιμασμένα κατά των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο και της εκπαίδευσης, ώστε τα μέλη του πληρώματος να κατανοήσουν περισσότερο τον κυβερνοχώρο.

Οι κανονισμοί για τη βιολογική ρύπανση βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη. Η βιοσυσσώρευση, η οποία μολύνει τα κύττα των πλοίων και ορισμένες μελέτες έχουν αποδειχθεί ότι αποτελούν μεγαλύτερη πηγή χωροκατακτητικών ειδών από το νερό έρματος, υπόκειται σε στενό έλεγχο από τον IMO. Επίσης ένας κανονισμός που απαιτεί από τα πλοία που φθάνουν στους λιμένες της Καλιφόρνιας να διαχειριστούν τη βιολογική ρύπανση του πλοίου τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 2017 και οι περιβαλλοντικές ρυθμιστικές αρχές του κράτους θα δώσουν μεγαλύτερη προσοχή φέτος στις προσπάθειες συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις. Οι κυρώσεις για μη συμμόρφωση είναι USD 5,000 - USD 27,500 ανά παραβίαση, ανάλογα με τη σοβαρότητα του αδικήματος.

Ένα άλλο θέμα σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο είναι ο εμπορικός υποβρύχιος θόρυβος των ωκεανών που αποσκοπεί στην προστασία των μεταναστευτικών

συνθηθειών των θαλάσσιων ζώων και θα επηρεάσουν τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων. Άλλοι κανονισμοί που παρακολουθούνται από ομάδες εφοπλιστών φέτος περιλαμβάνουν εκείνους που επηρεάζουν την πρόσβαση των ναυτικών σε περιοχές τερματικών σταθμών, τον νόμο για την παράκαμψη του σκάφους, τον πολιτικό κώδικα και τη συνεχιζόμενη εφαρμογή των κανόνων ρυμούλκησης σύμφωνα με το υποκεφάλαιο M (Gallagher, 2018).

Από μόνη της η συνεπής και ενδεδειγμένη παρακολούθηση όλων αυτών των κανονιστικών εξελίξεων, αποτελεί από μόνη της έναν παράγοντα κόστους αφού καθίσταται αναγκαία η απασχόληση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο θα είναι επιφορτισμένο να ενημερώνει και να εναρμονίζει την πολιτική που διέπει τα σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού κάθε ναυτιλιακής εταιρίας με τις θεσμικές εξελίξεις και το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Η συμμόρφωση της εταιρείας με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, αποτελεί παράγοντα που επηρεάζει σημαντικά τα κεφάλαια που πρέπει να επενδυθούν και το λειτουργικό της κόστος το οποίο διαχέεται σχεδόν σε όλα τα τμήματα της εταιρίας, από το κόστος του εξοπλισμού και του καυσίμου, το κόστος συντήρησης, το διοικητικό κόστος, το κόστος ελέγχων για την κατάταξη του πλοίου και την η απαραίτητη ανανέωση των κλάσεων από τους διεθνείς νηογνώμονες και των εγγράφων για την εξασφάλιση τους, το κόστος ασφάλισης, το κόστος διαχείρισης των αξιώσεων κ.λπ..

3. Θαλάσσια Ασφάλιση

3.1. Ασφαλιστική νομοθεσία

Εφαρμοστέο δίκαιο στις θαλάσσιες μεταφορές είναι το Αγγλικό Δίκαιο και συγκεκριμένα το νομοθετικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες ασφαλίσσεις του 1906 (Marine Insurance Act, M.I.A. 1906). Με αυτή την νομοθετική πράξη κωδικοποιήθηκαν όλες οι μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμοι, γεγονός που την κατέστησε την βάση όλων των ασφαλίσεων που αφορούν θαλάσσια γεγονότα (Παζαρζής, 2015).

Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης ορίζεται από τον νόμο περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών (Marine Insurance Act 1963) ως "συμφωνία με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, κατά τον τρόπο και

στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί, για τις απώλειες που σχετίζονται με θαλάσσια περιστατικά, με κάλυψη ζημιών σε πλοία, φορτία ή ναύλο".

Το τμήμα 2 (C & F) του νόμου, ορίζει τη θαλάσσια ασφάλιση και περιλαμβάνει τα κινητά αντικείμενα που εκτίθενται σε θαλάσσια ατυχήματα. Μεταξύ των κινητών αξιών νοούνται τα κινητά ενσώματα αγαθά, τα οποία περιλαμβάνουν χρήματα, πολύτιμα χρεόγραφα και έγγραφα κλπ.

Ως ασφαλισμένη περιουσία νοείται κάθε πλοίο, εμπορεύματα ή άλλα κινητά αντικείμενα που εκτίθενται σε κινδύνους από τη θάλασσα. Η ασφαλισμένη περιουσία ονομάζεται επίσης το θέμα της ασφάλισης. Η ασφαλισμένη περιουσία πρέπει να αναφέρεται στην σύμβαση με εύλογη σαφήνεια (Gulati, 2009).

3.2. Ασφάλιση κατά κινδύνων

Ένα πλοίο είναι ένα περιουσιακό στοιχείο μεγάλης αξίας, που εκτίθεται στα φυσικά στοιχεία και η τύχη του εξαρτάται από την ποιότητα κατασκευής του, την αξιοπιστία του, την κατάλληλη συντήρησή του καθώς και από την διοίκηση και την απόδοση των ανθρώπινων πόρων που ασχολούνται με αυτό. Κατά τη λειτουργία του, το σκάφος είναι πιθανό να αντιμετωπίσει μια σειρά από απρόβλεπτες καταστάσεις που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο τόσο τη ζωή των ατόμων που εργάζονται σε αυτό όσο και το ίδιο το πλοίο ως παραγωγική μονάδα.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτοί οι κίνδυνοι, οι ναυτιλιακές εταιρείες ζητούν ασφαλιστική κάλυψη, δηλαδή προστασία από οικονομικούς κινδύνους που προκύπτουν από απροσδόκητες και ανεξέλεγκτες καταστάσεις.

Η ασφάλεια των πλοίων εν γένει εμπίπτει σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Την ασφαλιστική κάλυψη έναντι ζημιών στο ίδιο το πλοίο που ονομάζεται "ασφάλιση κύτους και μηχανοστασίου - Hull & Machinery (H & M)" και η ασφάλιση για αξιώσεις που έχουν υποβληθεί εναντίον του πλοίου από άλλα πρόσωπα ή εταιρείες (τρίτοι), η οποία είναι ευρέως γνωστή ως "Protection and Indemnity (P&I) Club insurance".

Αυτά τα δύο στοιχεία αντιπροσωπεύουν κατά κανόνα περίπου το 90% των ασφαλιστικών δαπανών, ενώ τα υπόλοιπα έξοδα αφορούν τον κίνδυνο πολέμου, την αποτροπή των εμπορευματικών μεταφορών και την άμυνα (FD & D) κλπ. Τα έξοδα

ασφάλισης αντιπροσωπεύουν συνήθως το 8-10% των βοηθητικών υπηρεσιών στα οποία προστίθενται επιπρόσθετες υπηρεσίες όπως ο χειρισμός αξιώσεων (claims), ο έλεγχος των οικονομικών λογαριασμών κ.λ.π.. (Plomaritou, Papadopoulos, 2017).

Οι υπηρεσίες ασφάλισης αναλαμβάνονται από το τμήμα που είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση της ασφαλιστικής κάλυψης της ναυτιλιακής εταιρείας. Ο χειρισμός της ασφαλιστικής κάλυψης της ναυτιλιακής εταιρείας αναλαμβάνεται από την ειδική υπηρεσία ασφάλισης, η οποία είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της προστασίας του εφοπλιστή (ενός ατόμου ή μιας επιχείρησης) από οικονομικούς κινδύνους μέσω της ασφάλισης του πλοίου.

Το σκάφος ως παραγωγική μονάδα και περιουσιακό στοιχείο είναι ασφαλισμένο έναντι της συνολικής απώλειας (π.χ. με βύθιση ή καταστροφή) ή μερικής απώλειας (π.χ. καταστροφή κινητήρα). Αυτή η ασφάλιση είναι γνωστή ως κύτος και μηχανοστάσιο. Επιπλέον, ασφαρίζεται έναντι της ευθύνης για ζημίες που προκλήθηκαν σε τρίτους (π.χ. ατύχημα ή θάνατο του πληρώματος, καταστροφή φορτίου, ρύπανση κ.λπ.). Αυτή η ασφάλιση ονομάζεται προστασία και αποζημίωση και παρέχεται από τα κέντρα προστασίας και αποζημίωσης. Επιπλέον, ο ιδιοκτήτης μπορεί να επιλέξει να ασφαλίσει το σκάφος του έναντι άλλων κινδύνων που οδηγούν σε απώλεια εισοδήματος, όπως ασφάλιση απώλεια μίσθωσης, ασφάλιση καθυστέρησης, ασφάλιση κινδύνου πολέμου ή απώλεια πειρατικών μισθώσεων και απαγωγών.

Η διαπραγμάτευση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, η ετήσια ανανέωσή τους, καθώς και ο καθορισμός των ασφαλιστρών που είναι αναγκαίες διαδικασίες για την εταιρεία και αποτελούν ευθύνη του ασφαλιστικού τμήματος. Το ποσό της πριμοδότησης μπορεί να διαφέρει από πλοίο σε πλοίο και από εταιρεία σε εταιρεία, καθώς η χρέωση γίνεται με βάση το ασφαλιστικό ιστορικό κάθε ναυτιλιακής εταιρείας. Εξάλλου, το ποσό αυτό είναι συνάρτηση του φορτίου που φέρει το σκάφος, των θαλάσσιων περιφερειών στις οποίες δραστηριοποιείται, της σημαίας, της ηλικίας του και της γενικής του κατάστασης.

Ταυτόχρονα, η παρακολούθηση και η διεκπεραίωση των αξιώσεων που ενδέχεται να προκύψουν για την εταιρεία, καθώς και η συνεργασία και η παροχή εξειδικευμένων εντολών στις αρμόδιες υπηρεσίες και στους πλοίαρχους των πλοίων της εταιρείας είναι

καθήκοντα του ασφαλιστικού τμήματος. Σε σχέση με τις αξιώσεις (claims), είναι ζωτικής σημασίας να ενημερωθούν αμέσως οι ασφαλιστές ή/και ο σύλλογος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity club - P & I club) αμέσως μόλις τεθεί η αξίωση και να συγκεντρωθούν έγκαιρα τα απαραίτητα δεδομένα και λεπτομέρειες. Η επιλογή της ναυτιλιακής εταιρείας να ασφαλίζει έναντι κινδύνων πέραν των συνήθων, δηλαδή του κύτους και των μηχανημάτων και των κινδύνων τρίτων, μπορεί να αποδειχθεί απαραίτητη στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον των ναυτιλιακών αγορών (Theotokas 2018).

Συνεπώς εκτός της περιουσίας προς ασφάλιση (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα), που είναι εκτεθειμένη σε «θαλάσσια περιπέτεια» (Πουλαντζάς, 2005), στην ασφάλιση μπορεί να συμπεριληφθεί ο ναύλος, η προμήθεια, το κέρδος, τα έξοδα ταξιδιού, ή άλλο χρηματικό όφελος, όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε θαλάσσιους κινδύνους καθώς και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσία (Ravichandran, 2001).

Ενδεικτικό παράδειγμα, της σημασίας της ασφαλιστικής κάλυψης έναντι κινδύνων, όπως η απώλεια ενόψει της αφερεγγυότητας του ναυλωτή, αποτελεί το διαφορετικό αποτέλεσμα που είχαν τα οικονομικά προβλήματα της Korea Line το 2011, σε δύο ναυτιλιακές εταιρείες λόγω των διαφορετικών επιλογών τους στον τομέα της ασφάλισης.

Στις αρχές του 2011, η ναυτιλιακή εταιρεία Korea Line ανακοίνωσε ότι θα επιδιώξει την προστασία της πτώχευσης, καθώς τα μειωμένα φορτία στις αγορές χύδην εμπορευματικών μεταφορών είχαν ως αποτέλεσμα απώλειες λειτουργίας της εταιρείας και είχαν ως αποτέλεσμα να αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα δάνειά της.

Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες είχαν ναυλώσει τα πλοία τους στην Korea Line και μεταξύ των ναυλωτών της εταιρείας ήταν η Navios και η Eagle Bulk. Στην περίπτωση της Navios Maritime Partners, των οποίων τα έσοδα από τη ναύλωση των πλοίων στην Korea Line αντιπροσώπευαν το 15% των συνολικών εσόδων τους κατά τη δεδομένη περίοδο, υπήρξε κάλυψη έναντι πιθανών ζημιών λόγω την πολιτική της εταιρείας να ασφαλίζει τα φορτία της.

Αντίθετα η Eagle Bulk, η οποία είχε ναυλώσει στην κορεατική εταιρεία 13 από τα 39 πλοία που διαχειριζόταν τότε, σύμφωνα με δημοσιεύματα της περιόδου, είχε παρόμοια ασφαλιστική κάλυψη έναντι ζημιών που προέκυψαν από την αφερεγγυότητα του πιστωτή, αλλά αποφάσισε να μην το ανανεώσει το 2010, με κατάληξη η Eagle Bulk να υποστεί μεγάλες απώλειες (Theotokas 2018).

3.3. Ασφάλιση και αδυναμία συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο

Η αδυναμία συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο, επηρεάζει το αξιόπλοο των πλοίων με σοβαρές συνέπειες, για την ασφάλιση τους και την διεκδίκηση αξιώσεων (claims), επισημαίνουν στελέχη της ναυτασφαλιστικής αγοράς (Pittalis et al, 2018).

Η έννοια της αξιοπλοΐας έχει συζητηθεί και επεκταθεί από τον κλάδο της ναυτικής ασφάλισης για αρκετές εκατοντάδες χρόνια και συνδέει τα πολλά διαφορετικά μέρη που συμμετέχουν σε κάθε ταξίδι. Οι εφοπλιστές εγγυώνται στους ναυλωτές ότι το σκάφος που είναι ναυλωμένο είναι αξιόπλοο και ο ασφαλισμένος πρέπει επίσης να εγγυηθεί στον ασφαλιστή ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο.

Ο Edmund Hughes, επικεφαλής της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ενεργειακής απόδοσης του IMO, έθεσε το Νοέμβριο το θέμα ότι η μη συμμόρφωση με το ανώτατο όριο θείου θα μπορούσε να επιτρέψει ένα πλοίο να κηρυχθεί «μη αξιόπλοο», απαλλάσσοντας τον ασφαλιστή από την ευθύνη για οποιαδήποτε απαίτηση μπορεί να θέλει ο ιδιοκτήτης.

Επιπρόσθετα , σε έκθεσή της η ασφαλιστική εταιρία Marsh τόνισε ότι, η μη συμμόρφωση με το νέο παγκόσμιο ανώτατο όριο θείου για ναυτιλία το 2020, θα μπορούσε να απειλήσει την ασφάλιση του σκάφους, υπογραμμίζοντας ότι είναι ευθύνη του κράτους σημαίας, ως εκ τούτου το σκάφος θα μπορούσε να διακινδυνεύσει να χάσει την κατάταξή του σχετικά με τη μη συμμόρφωση αναφέροντας ότι "Εάν ένα σκάφος δεν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της Σύμβασης MARPOL τότε παραβιάζει πραγματικά το εθνικό δίκαιο του κράτους σημαίας και το πιστοποιητικό MARPOL του σκάφους μπορεί να ανακληθεί ή τουλάχιστον να ανασταλεί από το κράτος σημαίας", προσθέτοντας ότι "Οι ασφαλιστές μπορούν να ισχυριστούν ότι η παραβίαση των διεθνών συμβάσεων και η απώλεια του καθεστώτος πιστοποίησης της σύμβασης κράτους σημαίας (και ενδεχομένως απομάκρυνσης ή αναστολής) είναι τόσο

θεμελιώδους σημασίας για τον κίνδυνο ώστε μια τέτοια παραβίαση θα αλλοιώσει την κατανόηση του «κινδύνου στο σύνολό του» (Marsh, 2018).

Όλα τα 10 κορυφαία κράτη σημαίας κατά τονάζ – ο Παναμάς, η Λιβερία, οι νήσοι Μάρσαλ, το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη, η Μάλτα, οι Μπαχάμες, η Ελλάδα, η Κίνα και η Κύπρος - έχουν επικυρώσει το παράρτημα VI της MARPOL σχετικά με τα επίπεδα εκπομπών κατά συνέπεια η ισχύς των κυρώσεων που επιβάλλονται στους ιδιοκτήτες για μη συμμόρφωση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη στάση των κρατών σημαίας (Pittalis et al, 2018).

Παρά του ότι κάποιες εταιρίες φαίνεται να περιμένουν από ορισμένα από αυτά τα κράτη σημαίας να υιοθετήσουν μια χαλαρή προσέγγιση για την επιβολή του παγκόσμιου ορίου πετρελαίου κατά 0,5%, καθώς θα είναι εξαιρετικά ακριβά για τους εφοπλιστές ή ότι ορισμένα κράτη σημαίας θα στερούνται απλώς ικανότητας για την αποτελεσματική επιβολή της, οι ασφαλιστές δεν προβλέπουν αλλαγή ή παρέκκλιση από τις διατυπώσεις πολιτικής.

"Οι ασφαλιστές θα προσεγγίζουν τον ασφαλιζόμενο με αναλυτικές ερωτήσεις πριν από την σύναψη ή ανανέωση" δηλώνει ο Steve Harris, ανώτερος αντιπρόεδρος της Marsh, η οποία κατατάσσεται στους μεγαλύτερους ασφαλιστικούς μεσίτες στον κόσμο. Οι ασφαλιστές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την υποχρέωση γνωστοποίησης, αναμένοντας την πλήρη διαφάνεια μεταξύ του ασφαλισμένου και της συμμόρφωσης με τα καύσιμα (Pittalis et al, 2018).

"Οι πλοιοκτήτες καλούνται να μην υποθέσουν ότι η ασφαλιστική κάλυψη θα παραμείνει σε ισχύ υπό οποιεσδήποτε συνθήκες μετά από παραβίαση του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL μετά την 1η Ιανουαρίου 2020" και οι νηογνώμονες αναμένεται να επιβλέπουν τη συμμόρφωση των εφοπλιστών έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η κατάταξη της κλάσης των πλοίων τους στο μητρώο τους (Marsh, 2018).

Τα πλοία που δεν έχουν συμμορφωθεί με το παράρτημα MARPOL VI, από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ, μπορούν να κρατούνται από επιθεωρητές ελέγχου, του κράτους του λιμένα.

Επίσης, οι κυρώσεις για παραβιάσεις και τα ανάλογα πρόστιμα, μπορούν να καθορίζονται τόσο από τον τοπικό νόμο όπου συμβαίνει η παραβίαση όσο και από το δίκαιο του κράτους σημαίας. Τα πιθανά πρόστιμα που θα εισπραχθούν λόγω μη συμμόρφωσης με το παράρτημα VI δεν θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κάλυψης P & I, δεδομένου ότι αφορούν τις λειτουργικές εκπομπές σε αντίθεση με τις τυχαίες εκλύσεις ρύπων. Παρ' όλα αυτά, τυχόν περιστατικά που δύνανται να εξαιρεθούν θα εξετάζονται κατά περίπτωση.

Υπό το πρίσμα των επιπτώσεων που έχει το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με την απαιτούμενη ποιότητα πετρελαίου σε συγκεκριμένες περιοχές, συνιστάται στους ιδιοκτήτες να εξετάζουν τους σχετικούς όρους του ναύλου προκειμένου να προστατεύσουν τη θέση τους σε σχέση με τα πιθανά πρόστιμα ή / και τις διαφορές με τα ναυλοσύμφωνα (TOPCO, 2015).

Η BIMCO δηλώνει ότι έχει συστήσει μια υποεπιτροπή για την ανάπτυξη ρήτρας για τα ναυλοσύμφωνα, η οποία θα εξετάζει ζητήματα που σχετίζονται με την επερχόμενη "παγκόσμια κλίμακα 0.50% του θείου" για τα καύσιμα πλοίων που θα τεθεί σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2020. "Σε αυτό το έργο θα δοθεί υψηλή προτεραιότητα εξαιτίας του αυξανόμενου ενδιαφέροντος της βιομηχανίας για την αντιμετώπιση των συμβατικών ζητημάτων που ενδέχεται να προκύψουν στα πλαίσια των ναυλοσυμφώνων. Σκοπός είναι να είναι έτοιμη η πρώτη πρόταση ρήτρας το φθινόπωρο", λέει ο Grand Hunter, υπεύθυνος συμβάσεων και ρητρών της BIMCO (Ship & Bunker, 2018).

Μεταξύ των θεμάτων που θα συζητήσει η υποεπιτροπή είναι:

- κατανομή του κόστους για την απομάκρυνση των μη συμμορφούμενων καυσίμων
- υποχρέωση των ναυλωτών χρονοναύλωσης να παράσχουν καύσιμα με τις σωστές προδιαγραφές κατά την επιστροφή και παράδοση.
- η ανάληψη των αποθεμάτων με την παράδοση ενός πλοίου στο τέλος της χρονοναύλωσης
- η κατανομή του κόστους και χρόνου επιβολής κυρώσεων και καθυστερήσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης

- κατανομή κόστους και χρόνου για την εγκατάσταση πλυντρίδων αερίου.

"Τα συμβόλαια θα απαιτούν σαφή διατύπωση που θα κατανέμει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις για την παροχή των κατάλληλων καυσίμων και την ενδεχόμενη μη συμμόρφωση. Τα πλοία που έχουν τοποθετηθεί πλυντρίδες μπορούν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη στους ναυλωτές με μακροχρόνια συμβόλαια, αλλά με υψηλό κόστος κεφαλαίου στους ιδιοκτήτες. *«Μήπως σε αυτές τις περιπτώσεις τα κέρδη και τα κόστη θα πρέπει να μοιραστούν με κάποιο τρόπο; Πολλά θέματα είναι που πρέπει να εξεταστούν»*, επισημαίνει ο ο Grand Hunter, υπεύθυνος συμβάσεων και ρητρών της BIMCO (Ship & Bunker, 2018).

4. Αξιώσεις (Claims)

Τα θαλάσσια περιστατικά τείνουν να είναι σύνθετα, περίπλοκα και χρονοβόρα και συνήθως συμβαίνουν χωρίς κάποια προειδοποίηση και απαιτούν τη λήψη γρήγορων αποφάσεων, που μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στο μελλοντικό χειρισμό του συμβάντος και των επακόλουθων αξιώσεων και υποχρεώσεων.

Στα αρχικά στάδια του συμβάντος, το προσωπικό που είναι πιθανό να εμπλακεί άμεσα είναι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου καθώς και το προσωπικό στην ξηρά που έχει την αρμοδιότητα για την αντιμετώπιση της εκάστοτε έκτακτης ανάγκης. Ο βαθμός εμπειρίας που διαθέτει το προσωπικό αυτό ποικίλλει, αλλά όλοι πρέπει να πάρουν άμεσο έλεγχο της κατάστασης. Ομοίως, όσοι εν συνεχεία συμμετέχουν στη διεκπεραίωση αξιώσεων που προκύπτουν από ένα τέτοιο περιστατικό θα πρέπει να έχουν μια σταθερή αίσθηση προοπτικής σχετικά με τον έλεγχο της αξίωσης. Με την βοήθεια πεπειραμένων επαγγελματιών, όπως οι επιθεωρητές, δικηγόροι, ασφαλιστικοί σύμβουλοι και άλλοι, τα στελέχη αυτά είναι υπεύθυνα για τη συγκέντρωση των μεμονωμένων συμβουλών από αυτούς τους επαγγελματίες και για τη διαμόρφωσή τους σε μια λογική και ορθολογική στρατηγική που θα εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα της επιχείρησης που αντιπροσωπεύουν.

4.1. Κατηγορίες αξιώσεων (claims).

4.1.1. Αξιώσεις από Κατασκευή, Πώληση και Αγορά πλοίων (Building and Sale and Purchase Claims).

Οι συμβάσεις ναυπηγικής, πώλησης και αγοράς σκαφών (Sales and Purchase - S & P) είναι πασίγνωστες για τις διαφορές που προκύπτουν και τις νομικές αντιπαραθέσεις. Κατά μία έννοια, οι συμβάσεις αυτές είναι απλώς μία μορφή πώλησης αγαθών και ως εκ τούτου, υπόκεινται στη νομοθεσία περί πώλησης αγαθών, την οποία οι περισσότερες χώρες έχουν με τη μία ή την άλλη μορφή προστασίας των καταναλωτών. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα πλοία αποτελούν ιδιαιτερότητα, οι συμβάσεις της ναυπήγησης και της αγοραπωλησίας υπόκεινται κανονικά σε λεπτομερείς όρους που αποτελούν αντικείμενο ειδικής διαπραγμάτευσης και βασίζονται σε περιορισμένο αριθμό τυποποιημένων εντύπων σύμβασης (BIMCO, Saleform 2012).

Πρέπει να υπογραμμιστεί ευθύς εξαρχής ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων στις συμβάσεις αυτές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το νόμο και τη δικαιοδοσία που μπορεί να συμφωνηθεί στη συγκεκριμένη σύμβαση κατά συνέπεια μπορεί να διαφέρουν στην εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων αυτού του νόμου και δικαιοδοσίας.

Οι περιπτώσεις ναυπηγικής βιομηχανίας και S & P απαιτούν σημαντική τεχνογνωσία και νομική εμπειρογνωμοσύνη και δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ελαφρώς. Και στις δύο περιπτώσεις, οι τεχνικοί εμπειρογνώμονες θα απαιτηθούν όχι μόνο για την επιθεώρηση και την παρακολούθηση της φυσικής κατάστασης του πλοίου, αλλά και για την εξειδικευμένη γνώση των όρων και προϋποθέσεων και των απαιτήσεων των νηογνομόνων και άλλων ρυθμιστικών φορέων. Στην περίπτωση συμβάσεων ναυπήγησης θα είναι επίσης απαραίτητο ένα έμπειρο τεχνικό πρόσωπο να παρακολουθεί τη διαδικασία κατασκευής στο ναυπηγείο των κατασκευαστών καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι δυσκολίες και οι διαφορές επιλύονται γρήγορα. Τέλος, εάν ο πωλητής ή ο αγοραστής επιθυμεί να εξασφαλίσει υποστήριξη FD & D για τις δαπάνες που ενδέχεται να προκύψουν για την επίλυση οποιωνδήποτε διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν από αυτές τις συμβάσεις, οι ασφαλιστές πρέπει να ενημερώνονται σε πρώιμο στάδιο ώστε να μπορούν να συμβουλευθούν σχετικά με τις αναμενόμενες περιοχές δυσκολίας. Μπορεί επίσης να

είναι απαραίτητο να δοθούν οδηγίες σε έμπειρους δικηγόρους που μπορούν να συμβουλευθούν σχετικά με τα έγγραφα και άλλες αξιώσεις της σύμβασης και που γνωρίζουν τις διατυπώσεις που συνήθως απαιτούνται από τις αρχές του κράτους σημαίας, τις υποθήκες, τους ασφαλιστές κλπ. σε διάφορες χώρες. Στη συνέχεια, οι φορείς νομικής άμυνας FD & D θα πρέπει να ενημερώνονται στενά για όλες τις εξελίξεις και οποιαδήποτε παράλειψη μπορεί να οδηγήσει σε παρακράτηση της κάλυψης.

4.1.2. Αξιώσεις από καύσιμα (Bunkers Claims)

Η αύξηση της τιμής των πετρελαιοειδών οδήγησε σε απότομη αύξηση του αριθμού των αξιώσεων που έχουν γίνει σε σχέση με τα καύσιμα. Τα πιο συνηθισμένα ζητήματα που προκύπτουν είναι τα εξής:

- Βλάβες στα μηχανήματα του πλοίου,
- Ζημιά στο περιβάλλον,
- Πρόστιμα για παραβιάσεις σε σχέση με τα καύσιμα.

Τα ζητήματα αυτά είναι σημαντικά είτε το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο είτε όχι. Υπό κανονικές συνθήκες, ο πλοιοκτήτης του οποίου το πλοίο εκτελεί ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter) ή μεταφορά τακτικών γραμμών (Liner Shipping) έχει την ευθύνη να παράσχει στο πλοίο τα καύσιμα που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία του σκάφους και οι διαφορές που προκύπτουν είναι συνήθως μεταξύ του εφοπλιστή και του προμηθευτή των καυσίμων.

Αντίθετα, εάν το πλοίο είναι σε χρονοναύλωση (Time Charter) ή ναύλωση του είναι πλοίου γυμνού (Bareboat ή Charter by Demise), οι ναυλωτές έχουν την υποχρέωση να αναλάβουν να πληρώσουν για τις ποσότητες των καυσίμων που βρίσκονται ήδη στο πλοίο όταν τους παραδοθεί και να αγοράσουν περαιτέρω ποσότητες που ενδεχομένως χρειάζονται κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης. Στη συνέχεια, όταν το σκάφος μεταβιβάζεται στους πλοιοκτήτες στο τέλος της περιόδου ναύλωσης, οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να αποζημιωθούν για την αξία των καυσίμων που παραμένουν επί του σκάφους εκείνη τη στιγμή. Κατά συνέπεια, όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο ή η ναύλωση αφορά γυμνό πλοίο, τα αιτήματα για τα καύσιμα μπορεί να περιλαμβάνουν και τους ναυλωτές.

4.1.2.1. Βλάβη στα μηχανήματα του πλοίου

Οι πετρελαιοκινητήρες θαλάσσης μπορούν να σχεδιαστούν για χρήση με διαφορετικούς τύπους καυσίμων όπως το MGO (θαλάσσιο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης), το MDO (πετρέλαιο εσωτερικής καύσης), το IFO (ενδιάμεσο μαζούτ) ή το HFO (βαρύ μαζούτ). Η τιμή αυτών των προϊόντων είναι αυτή η οποία συνήθως αναφέρεται στις συμβάσεις πώλησης καυσίμων σύμφωνα με το μέγιστο ιξώδες τους και σύμφωνα με ένα συμφωνημένο πρότυπο ποιότητας.

Ιστορικά, η έλλειψη τυποποίησης ποιότητας σήμαινε ότι πολλές κατηγορίες καυσίμων μεταβλητής ποιότητας προσφέρθηκαν προς πώληση σε διάφορες τοποθεσίες σε όλο τον κόσμο. Ωστόσο, το πρόβλημα αυτό έχει ελαχιστοποιηθεί τα τελευταία χρόνια λόγω της εμφάνισης του διεθνώς αναγνωρισμένου προτύπου ποιότητας. Ως εκ τούτου, τα καύσιμα πωλούνται κανονικά με την επιφύλαξη των παραμέτρων που καθορίζονται στο πρότυπο ISO 8217 (ISO 8217:2017).

Παρ' όλα αυτά, μπορεί να προκληθεί ζημιά στο μηχανοστάσιο ενός πλοίου είτε από παροχή ακατάλληλων καυσίμων είτε επειδή τα καύσιμα που παρασχέθηκαν ήταν εκτός προδιαγραφών φαινόμενο που συχνά αποδίδεται στην παρουσία κάποιας μολυσματικής ουσίας, όπως είναι τα Catfines.

Οι αξιώσεις που προκύπτουν ως αποτέλεσμα τέτοιων συμβάντων μπορεί να είναι πολύ μεγάλες αφού μπορεί να συνεπάγονται την πιθανή διάσωση του πλοίου και του φορτίου σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα, την ευθύνη έναντι των ιδιοκτητών του φορτίου, την επισκευή του μηχανήματος και την απώλεια εισοδήματος κατά τη διάρκεια της περιόδου επισκευής. Οι στατιστικές δείχνουν ότι μεγάλο μέρος όλων των βλαβών των μηχανημάτων οφείλεται είτε σε προβλήματα καυσίμων είτε σε λιπαντικά.

4.1.2.2. Βλάβη στο περιβάλλον

Η ευθύνη για τη ρύπανση από πλοία που δεν εκτελούν πλόες ρυθμίζεται από το καθεστώς CLC / Fund, το οποίο προβλέπει ότι η ευθύνη βαρύνει μόνο τον εφοπλιστή, ενώ η ευθύνη για τη ρύπανση από εμπορικά πλοία που εκτελούν πλόες, διέπεται από τη σύμβαση καυσίμων και βαρύνει όχι μόνο τον εφοπλιστή αλλά και τους «ναυλωτές, διαχειριστές και χειριστές του πλοίου», οι οποίοι ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον στο πλαίσιο της σύμβασης.

Τα πλοία πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς 14 και 18 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL4, τις σχετικές οδηγίες της ΕΕ και τους κανονισμούς του Οργανισμού Προστασίας του Περιβάλλοντος των ΗΠΑ που θεσπίζουν διάφορες περιοχές ελέγχου των εκπομπών και τη χρήση θαλάσσιων καυσίμων στις περιοχές αυτές με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο (TOPCO, 2015).

Η μη συμμόρφωση, μπορεί να περιορίσει την ικανότητα του σκάφους να εμπορεύεται εντός των ζωνών ελέγχου των εκπομπών (ECA) που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τους παρόντες κανονισμούς και μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά πρόστιμα αν ανακαλυφθούν παραβιάσεις των Κανονισμών.

Από την 1η Ιανουαρίου 2015, τα μέγιστα επιτρεπτά επίπεδα θείου στα καύσιμα των πλοίων που πλέουν σε καθορισμένους ECA πρέπει να είναι 0,1% σε περιεκτικότητα θείου κατά βάρος. Η συμμόρφωση με αυτούς τους κανονισμούς, επιβάλλει είτε:

- τη χρήση καυσίμου LNG
- τη χρήση πετρελαίου εσωτερικής καύσης χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο ή
- τη χρήση μαζούτ υπό τον όρο ότι το πλοίο έχει εφοδιασθεί με πλυντρίδα αερίων

4.1.2.3. Αξιώσεις κατά του Προμηθευτή Καυσίμων

Σε γενικές γραμμές, τα καύσιμα που παρέχονται πρέπει να είναι κατάλληλα για το σκοπό, υπό την έννοια ότι μπορούν να καούν στα μηχανήματα του πλοίου προκειμένου να παράσχουν τον κανονικά απαιτούμενο βαθμό προωθήσεως χωρίς να προκαλέσουν βλάβη σε αυτό το μηχανήμα. Ωστόσο, πρέπει να εκτιμηθεί ότι τα μηχανήματα των πλοίων μπορούν να είναι πολύ διαφορετικά και ότι το πρότυπο ISO δεν παρέχει πρότυπο για όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά των καυσίμων και τους ρύπους. Το τμήμα των γενικών απαιτήσεων των προδιαγραφών ISO 8217 περιορίζεται να δηλώσει γενικά ότι τα καύσιμα δεν πρέπει να περιλαμβάνουν πρόσθετες ουσίες ή χημικά που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων ή επηρεάζουν δυσμενώς την απόδοση των μηχανημάτων ή είναι επιβλαβή για το προσωπικό ή συνεισφέρουν συνολικά σε πρόσθετη ατμοσφαιρική ρύπανση. Ως εκ τούτου, ο αγοραστής έχει καθήκον να εξασφαλίσει ότι ο συγκεκριμένος βαθμός καυσίμου που παραγγέλλεται είναι κατάλληλος για χρήση από το σκάφος.

Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν τα μηχανήματα του πλοίου έχουν κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά διότι τυχόν παραλείψη κατά την παραγγελία, θα μπορεί να απαλλάξει τους προμηθευτές καυσίμων από την ευθύνη για τυχόν ζημιές που μπορεί να προκληθούν από την καύση τους στις μηχανές του πλοίου. Επιπλέον, μολονότι οι κανονισμοί 14 και 18 του παραρτήματος VI της MARPOL και οι σχετικοί κανονισμοί της ΕΕ και των ΗΠΑ ορίζουν ότι τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις διάφορες περιοχές ελέγχου εκπομπών δεν πρέπει να υπερβαίνουν μια καθορισμένη μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι όλοι οι προμηθευτές καυσίμων σε όλο τον κόσμο θα είναι σε θέση να παρέχουν καύσιμα που ικανοποιούν αυτές τις νέες απαιτήσεις (Gard Bunkers and Bunkering, 2014) .

Κατά συνέπεια, θα πρέπει να δοθεί ακόμη μεγαλύτερη προσοχή κατά την παραγγελία των καυσίμων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εντολή παροχής προσδιορίζει επακριβώς τα καύσιμα που πληρούν αυτές τις ενισχυμένες απαιτήσεις και ότι διατίθενται από προμηθευτές που είναι σε θέση να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις αυτές. Εάν ο εφοπλιστής έχει συμβατική σχέση με τον προμηθευτή τότε η ευθύνη του προμηθευτή θα ανακύψει σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Ωστόσο, ακόμη και αν δεν υπάρχει συμβατική σχέση μεταξύ του προμηθευτή και του εφοπλιστή, ο προμηθευτής είναι υπόλογος έναντι των εφοπλιστών με αδικοπραξία για τυχόν ζημιές που μπορεί να προκαλέσουν τα καύσιμα στα μηχανήματα του πλοίου ως αποτέλεσμα της αμέλειας του.

Εάν τα καύσιμα έχουν παραγγελθεί είτε από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες είτε από έναν μεσίτη ανεφοδιασμού για λογαριασμό τους, η ευθύνη θα είναι συμβατική. Ωστόσο, αν τα καύσιμα παραγγέλθηκαν από τους ναυλωτές χρονοναύλωσης ή από έναν μεσίτη ανεφοδιασμού για λογαριασμό τους, η ευθύνη των προμηθευτών για τους ναυλωτές θα είναι σύμφωνη με τους όρους αυτής της σύμβασης, αλλά ο προμηθευτής μπορεί επίσης να έχει ευθύνη αδικοπραξίας στον πλοιοκτήτη, παρά του ότι δεν υπάρχει καμία συμβατική σχέση μεταξύ τους (Gard Bunkers and Bunkering, 2014).

Απαιτήσεις κατά τη σύμβαση

Τα καύσιμα διατίθενται σε πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο, αλλά δεν υπάρχουν διεθνείς συμβάσεις που να ρυθμίζουν τους όρους των συμβάσεων προμήθειας

καυσίμων. Κατά συνέπεια, ένας αγοραστής μπορεί να βρεθεί στην ανάγκη να αποδεχθεί την προμήθεια καυσίμων από έναν τοπικό προμηθευτή σύμφωνα με τους όρους λειτουργίας του εν λόγω προμηθευτή. Συνεπώς, οι απαιτήσεις κατά του προμηθευτή περιπλέκονται συχνά από τις ακόλουθες δυσκολίες (Bracken et al, 2009):

- Η σχετική δικαιοδοσία και νομοθεσία.
- Το καθεστώς του προμηθευτή ως εντολέα ή πράκτορα. και
- Οι όροι παροχής υπηρεσιών του προμηθευτή.

Οι συμβατικοί όροι πολλών προμηθευτών καυσίμων προβλέπουν ότι οι αξιώσεις και οι διαφορές πρέπει να επιλύονται από τα δικαστήρια της χώρας στην οποία οι προμηθευτές ασκούν συνήθως επιχειρηματική δραστηριότητα και σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας αυτής. Οι όροι άλλων προμηθευτών μπορούν να προβλέπουν πιο ουδέτερα μέτρα επίλυσης διαφορών (όπως η διαιτησία του Λονδίνου σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο), αλλά μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν ότι η δικαιοδοσία αυτή δεν είναι αποκλειστική, υπό την έννοια ότι ο προμηθευτής καυσίμων έχει το δικαίωμα να επιλέξει κάποια άλλη δικαιοδοσία της επιλογής του, για την εκχώρηση ή διεκδίκηση αξιώσεων. Σε πολλές περιπτώσεις, το δίκαιο της χώρας όπου ο προμηθευτής ασκεί τις δραστηριότητές του μπορεί να παράσχει στον προμηθευτή ουσιαστική προστασία έναντι αξιώσεων.

Πρακτικά όλοι οι προμηθευτές καυσίμων έχουν όρους που περιέχουν πολύ περιορισμένες συμβατικές υποχρεώσεις και οι οποίοι αποκλείουν την εφαρμογή τυχόν σιωπηρών όρων. Οι όροι αυτοί είτε αποκλείουν την ευθύνη συνολικά ή την περιορίζουν στην αξία των παρεχόμενων καυσίμων και στις περισσότερες περιπτώσεις ορίζουν πολύ σύντομο χρονικό διάστημα στο οποίο απεκδύονται της ευθύνης (Gard Bunkers and Bunkering, 2014) .

Στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι πολύ δύσκολο για τον αγοραστή να συμμορφωθεί με τις τιθέμενες προθεσμίες, δεδομένου ότι το πλοίο θα αρχίσει να χρησιμοποιεί τα καύσιμα πολύ αργότερα, ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν σε κάθε περίπτωση να αποκτήσει αποτελέσματα δοκιμών σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα.

Επιπλέον, πολλές συμβάσεις εφοδιασμού με καύσιμα προβλέπουν ότι τα δείγματα θα αναλύονται τοπικά στο λιμένα παράδοσης και ότι τα αποτελέσματα μιας τέτοιας ανάλυσης θα είναι καθοριστικά και δεσμευτικά μεταξύ των μερών.

Συχνά οι συμβατικοί όροι του προμηθευτή προβλέπουν επίσης ότι η ποσότητα των καυσίμων πρέπει να μετράται είτε στη δεξαμενή ξηράς είτε στην φορτηγίδα προμήθειας και ότι η μέτρηση αυτή πρέπει να είναι καθοριστική και δεσμευτική και για τα δύο μέρη.

Η BIMCO στο Bunker Terms 2018, στο κεφάλαιο 9 – Αξιώσεις, στο αντίστοιχο εδάφιο (β) (i), προτείνει να παρέχονται στους αγοραστές 30 ημέρες από την ημερομηνία παράδοσης για να ειδοποιήσουν τους πωλητές σχετικά με την ποιότητα ή τις προδιαγραφές των καυσίμων. Η μεγαλύτερη χρονική περίοδος για αυτούς τους τύπους αξιώσεων οφείλεται στο γεγονός ότι τα δείγματα θα πρέπει να δοκιμαστούν από τα εργαστήρια, πράγμα που μπορεί να είναι μια χρονοβόρα διαδικασία που περιλαμβάνει την αποστολή δειγμάτων σε μια απομακρυσμένη τοποθεσία. Τα μέρη ενδέχεται να προτιμούν να διαπραγματεύονται τον αριθμό των ημερών κατά περίπτωση. Μπορούν να το κάνουν και να δηλώνουν τη διαφορετική χρονική γραμμή στο φύλλο επιλογής. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον προτιμώμενο αριθμό ημερών των προμηθευτών μπορούν να είναι, για παράδειγμα, εάν ενεργούν ως έμποροι ή φυσικοί προμηθευτές (BIMCO, 2018).

Οι αγοραστές έχουν την επιλογή να ζητήσουν πλήρη ανάλυση που να δείχνει όλες τις παραμέτρους του φυσικού αποτυπώματος. Η συλλογιστική πίσω από την επιλογή των αγοραστών να ζητήσουν πλήρη ανάλυση είναι ότι είναι γενικά φθηνότερο να ζητάτε πλήρη ανάλυση παρά να περιορίζεται μόνο τις παραμέτρους που φέρονται να είναι εκτός προδιαγραφών. Εάν ασκηθεί τέτοια επιλογή, η ανάλυση θα πρέπει πάντα να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που περιέχονται στο Σημείωμα Επιβεβαίωσης (Confirmation Note) και στο ISO 4259. Εάν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δύο, θα υπερισχύει το Σημείωμα Επιβεβαίωσης.

Μια πλήρης ανάλυση μπορεί να μην είναι δυνατή σε όλα τα μέρη του κόσμου, οπότε τα μέρη είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν την έκταση της ανάλυσης. Ο διάδικος του οποίου η αξίωση ή η αγωγή είναι αβάσιμη θα πρέπει να πληρώσει για την ανάλυση.

Αν ένας διάδικος υποστεί ζημιά λόγω καθυστέρησης, μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση από τον αντισυμβαλλόμενο για τις απώλειες αυτές. Από την πλευρά των αγοραστών, η καθυστέρηση ενδέχεται να οφείλεται στην αδυναμία τήρησης των απαιτήσεων των σημειώσεων (Notices Requirements), αδυναμία να είναι έτοιμοι να παραλάβουν καύσιμα στη συμφωνηθείσα θέση εντός του παραθύρου παράδοσης ή αποτυχία λήψης των καυσίμων με τον συμφωνηθέντα και υποδεικνυόμενο ρυθμό άντλησης και πίεσης. Οι πωλητές, από την άλλη πλευρά, μπορεί να προκαλέσουν καθυστέρηση παραλείποντας να ξεκινήσουν την παράδοση των καυσίμων όπως συμφωνήθηκε ή την ανικανότητά τους να παραδώσουν τα καύσιμα με τον συμφωνημένο ελάχιστο ρυθμό άντλησης και πίεσης (BIMCO, 2018).

Το δίκαιο των περισσότερων χωρών επιβάλλει την υποχρέωση φροντίδας στους προμηθευτές αγαθών, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα προϊόντα που προμηθεύουν δεν προκαλούν ζημιά ή απώλεια εάν αυτά τα προϊόντα παρέχονται με σύμβαση ή όχι. Συνεπώς, εάν τα μηχανήματα του πλοίου έχουν υποστεί βλάβη από τα καύσιμα που έχουν παραδοθεί, ο προμηθευτής μπορεί να έχει ευθύνη έναντι του εφοπλιστή με αδικοπραξία. Ωστόσο, ο αιτών πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ζημιά προέκυψε εξαιτίας της αμέλειας του προμηθευτή και από την άποψη αυτή, ο προμηθευτής αναμένεται να έχει μόνο αυτού του είδους τις γνώσεις που ένας λογικά συνετός και έμπειρος προμηθευτής κανονικά θα είχε για την καταλληλότητα των καυσίμων για χρήση στα μηχανήματα του συγκεκριμένου πλοίου.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι αξιώσεις για αδικοπραξία μπορούν κανονικά να ασκηθούν κατά του προμηθευτή μόνο στη χώρα όπου ο προμηθευτής ασκεί τις δραστηριότητές του και, ως εκ τούτου, το βάσιμο της αξίωσης εξαρτάται από την ετοιμότητα των τοπικών δικαστηρίων και του δικαστικού συστήματος να παράσχουν ένδικο μέσα υπό τέτοιες συνθήκες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο νόμος άλλης χώρας μπορεί να επιτρέψει τη διεκδίκηση αξίωσης ενώπιον των δικαστηρίων της χώρας αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι η ζημιά επήλθε στη χώρα αυτή (όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Ωστόσο, αυτή η εναλλακτική λύση δεν είναι συχνά πολύ πρακτικό πλεονέκτημα σε περίπτωση ζημιών που προκλήθηκαν από τη χρήση καυσίμων, δεδομένου ότι η ζημιά μπορεί να είναι προοδευτική καθώς το πλοίο μετακινείται από χώρα σε χώρα.

Τέλος, εξακολουθεί να ισχύει ο νόμος στο Ηνωμένο Βασίλειο και σε ορισμένες άλλες χώρες του κοινού δικαίου ότι για μία αξίωση μπορεί να ασκηθεί αδικοπραξία μόνο όταν έχει προκληθεί φυσική ζημία. Ως εκ τούτου, ένας εφοπλιστής ενδέχεται να μην μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση έναντι του προμηθευτή με αδικοπραξία για οποιαδήποτε καθυστέρηση στο πλοίο που μπορεί να είναι αναγκαία λόγω της ανάγκης διεξαγωγής ερευνών ως προς την καταλληλότητα των καυσίμων, πριν από τη χρησιμοποίησή τους στα μηχανήματα του πλοίου, παρά του ότι η φυσική ζημία θα είχε προκληθεί σε τέτοιες περιπτώσεις. Ομοίως, δεν μπορεί να υπάρξει ευθύνη σε αδικοπραξία εάν δεν υπάρχει υλική ζημία στο πλοίο αλλά η εμπορική του ικανότητα έχει περιοριστεί λόγω του γεγονότος ότι τα καύσιμα δεν πληρούν τις ενισχυμένες απαιτήσεις των κανονισμών 14 και 18 του παραρτήματος VI της MARPOL (Jones, 2017).

4.1.2.4. Θέματα ασφάλισης σε σχέση με τα καύσιμα.

Κύτος και μηχανήματα

Η βλάβη που προκαλείται από την τροφοδοσία ελαττωματικών καυσίμων μπορεί να είναι άμεση, π.χ. ζημιά στον κινητήρα του πλοίου ή έμμεση, π.χ. δυσλειτουργία του κινητήρα η οποία οδηγεί σε απώλεια ισχύος, προκαλώντας το σκάφος να καταρρεύσει και να βλάψει το κύτος. Τέτοιες ζημίες καλύπτονται κανονικά από τους ασφαλιστές του κύτους και των μηχανημάτων, εάν το ασφαλιστήριο περιλαμβάνει τους αντίστοιχους όρους. Ωστόσο, οι ασφαλιστές συνήθως απαιτούν από τον ασφαλισμένο να έχει ενεργήσει με σύνεση σαν να ήταν ανασφάλιστος και να έχει λάβει όλα τα μέτρα αποφυγής και προστασίας που εύλογα θα μπορούσε να αναμένει, όπως για παράδειγμα λήψη αντιπροσωπευτικών δειγμάτων καυσίμου για ανάλυση και διασφάλιση ότι το καύσιμο είναι σωστά αποθηκευμένο επί του σκάφους.

Επιπλέον, οι ασφαλιστές κύτους και μηχανημάτων δεν καλύπτουν απαιτήσεις απλής καθυστέρησης (Gard Guidance to the Rules, 2018).

P&I

Η ευθύνη του εφοπλιστή για απώλεια ή ζημία από καύσιμα που ανήκουν σε τρίτους καλύπτεται από τη λέσχη P & I του πλοίου σύμφωνα με τη γενική διάταξη περί κάλυψης της ευθύνης για απώλεια ή βλάβη περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν σε τρίτους, ενώ η ευθύνη των ναυλωτών για ζημιά στο πλοίο τα μηχανήματα ή / και το

κύτος του πλοίου που προκαλούνται από ελαττωματικά καύσιμα που ανήκουν ή / και παρέχονται από ή για λογαριασμό των ναυλωτών καλύπτονται από τους ασφαλιστές ασφαλίσεων P & I των ναυλωτών.

Η ευθύνη του εφοπλιστή για τη ρύπανση που προκαλείται από την απόρριψη ή τη διαφυγή των αποθεμάτων καλύπτεται κανονικά από τη λέσχη P & I του εφοπλιστή (Gard Guidance to the Rules, 2018).

Αμυντική κάλυψη

Δεδομένου ότι οι εφοπλιστές δεν δικαιούνται κανονικά να ανακτήσουν τα έξοδα που πραγματοποίησαν σε σχέση με την καθυστέρηση, την κράτηση ή την παρέκκλιση από την ασφάλεια του κύτους και των μηχανημάτων ή τους ασφαλιστές P & I, οι ιδιοκτήτες κανονικά θα πρέπει να διεκδικήσουν τέτοιες δαπάνες απευθείας από τον προμηθευτή ή τους ναυλωτές. Εντούτοις, τα νομικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν για να το πράξουν μπορεί να είναι ανακτήσιμα στο πλαίσιο της αμυντικής κάλυψης, σύμφωνα με τη διακριτική ευχέρεια της διοίκησης του Defence club στο οποίο ανήκουν (Gard Guidance to the Rules, 2018).

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης ναυλωτών

Η ευθύνη των ναυλωτών για ζημιές που μπορούν να προκληθούν σε μηχανήματα από την προμήθεια καυσίμων μπορεί επίσης να καλυφθεί από τους ασφαλιστές αστικής ευθύνης των ναυλωτών ανάλογα με την έκταση της κάλυψης που έχει ληφθεί. Οι ασφαλιστές των ναυλωτών θα καλύπτουν επίσης κανονικά την ευθύνη του ασφαλισμένου για τυχόν καθυστέρηση που ενδέχεται να προκληθεί στο πλοίο ως αποτέλεσμα της προμήθειας ελαττωματικών καυσίμων.

Ωστόσο, εάν ο ναύλος προβλέπει ότι το πλοίο πρέπει να παραμείνει μισθωμένο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η ασφάλιση αστικής ευθύνης του ναυλωτή δεν παρέχει κάλυψη και η αποζημίωση του εφοπλιστή είναι να απαιτήσει τη μίσθωση από τους ναυλωτές και να διεκδικήσει τα νομικά και άλλα έξοδα μέσω της αμυντικής κάλυψης.

Η ευθύνη των ναυλωτών για τη ρύπανση που προκαλείται από την απόρριψη ή την διαφυγή των καυσίμων, σύμφωνα με το Bunker Convention κανονικά καλύπτεται από τους P & I ασφαλιστές των ναυλωτών.

Ωστόσο, εάν οι ναυλωτές ευθύνονται για τη ρύπανση από πλοία μεταφοράς καυσίμων σύμφωνα με νόμους διαφορετικούς από τη Bunker Convention υπό την ιδιότητά τους ως ιδιοκτήτες της ρυπογόνου ουσίας (και όχι ως ναυλωτής), ενδέχεται να μην καλύπτονται από κάποιο τυποποιημένο ασφαλιστήριο P & I εάν δεν έχουν λάβει εκτεταμένη κάλυψη (Gard Guidance to the Rules, 2018).

4.1.3. Αξιώσεις από φορτίο (Cargo Claims)

Είναι αναπόφευκτο τα πλοία να αντιμετωπίζουν αξιώσεις όσον αφορά το φορτίο σε κάποια χρονική στιγμή. Οι πιο συνηθισμένοι τύποι αξιώσεων είναι συνήθως οι ακόλουθοι:

- Ζημιά στο φορτίο.
- Η απώλεια μέρους ή όλου του φορτίου.
- Η παράδοση του φορτίου στον λάθος παραλήπτη.
- Καθυστέρηση στο φορτίο.
- Το επιπλέον κόστος για την εκφόρτωση ή / και την αποθήκευση κατεστραμμένου φορτίου.
- Το κόστος της διάθεσης, της αποστολής ή της μεταφόρτωσης φορτίου.
- Ποσοστό διάσωσης του φορτίου ή γενικός μέσος όρος.

Οι αξιώσεις όσον αφορά το φορτίο μπορούν επίσης να υποβληθούν ακόμη και όταν το φορτίο στην πραγματικότητα δεν έχει χαθεί ή καταστραφεί ή καθυστερήσει. Αυτό συμβαίνει συνήθως όταν τα έγγραφα που αποδεικνύουν την αποστολή του φορτίου παραλείπουν να αναφέρουν κάποια πτυχή του φορτίου (π.χ. ποσότητα, βάρος ή φαινομενική σειρά και κατάσταση του φορτίου) και το παραλαμβανόμενο φορτίο διαφέρει από την περιγραφή αυτή.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, η εσφαλμένη περιγραφή μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί ψευδή δήλωση από τον μεταφορέα και ο ισχυρισμός αφορά την οικονομική ζημία που υπέστη ο παραλήπτης του φορτίου ως αποτέλεσμα (π.χ. όταν ο παραλήπτης ως αγοραστής βασίστηκε στην ακρίβεια της περιγραφής του φορτίου από τον μεταφορέα και έχει πληρώσει τον πωλητή για περισσότερο φορτίο από αυτό που πράγματι έχει αποσταλεί). Αυτό είναι ένα γνωστό κοινό πρόβλημα στην περίπτωση των φορτίων χύδην δεδομένου ότι κάποιος βαθμός διαφοράς μέτρησης είναι συχνά αναπόφευκτος

και πολλές αξιώσεις γίνονται βάσει του ισχυρισμού ότι η απόκλιση είναι μεγαλύτερη από αυτή που θεωρείται κανονική και συνήθης στο εμπόριο (Brækhus, Rein, 2002).

Τέλος, ορισμένες φορές οι ισχυρισμοί παρουσιάζονται εσφαλμένα όταν η ποσότητα του φορτίου που παραδίδεται από το πλοίο είναι μικρότερη από την ποσότητα που μεταφέρθηκε, αλλά η προφανής «απώλεια» δεν οφείλεται σε σφάλμα ή αμέλεια εκ μέρους του μεταφορέα, αλλά λόγω της φύσης του φορτίου. Ορισμένες απώλειες φορτίου συμβαίνουν αναπόφευκτα κατά τη μεταφορά ορισμένων φορτίων, όπως η απώλεια εξάτμισης από κάποια φορτία πετρελαιοειδών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται και η υπεράσπιση του καλύπτεται σύμφωνα με το κοινό δίκαιο ή τους κανόνες της Χάγης, Χάγης-Βίσμπι ή του Αμβούργου, ανάλογα με το τι είναι ορθότερα εφαρμόσιμο για τη συγκεκριμένη μεταφορά.

Επιπλέον, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν καλύπτονται συνήθως από τις συνήθειες ασφαλιστικές συμβάσεις φορτίου, εφόσον οι ζημιές είναι αναπόφευκτες και δεν προκαλούνται από τυχαίο κίνδυνο. Οι αξιώσεις συνήθως γίνονται μόνο κατά του πλοίου το οποίο έχει μεταφέρει το σχετικό φορτίο, αλλά μπορούν επίσης να γίνουν έναντι άλλου πλοίου εάν η ζημία μπορεί να αποδοθεί στην αμέλεια του άλλου πλοίου (π.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης, όταν η το φορτίο στο πλοίο Α έχει υποστεί ζημιά από την αμέλεια του πλοίου Β). Σε περίπτωση που οι αξιώσεις γίνονται κατά του μεταφορικού σκάφους, η απαίτηση κανονικά συνάπτεται με σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων.

Ωστόσο, εάν ο πλοιοκτήτης δεν είναι και ο μεταφορέας βάσει της εν λόγω σύμβασης μεταφοράς (για παράδειγμα, όταν ο συμβατικός μεταφορέας είναι ο ναυλωτής ή κάποιος άλλος που δεν κατέχει πλοία (NVOG)), μπορεί να ασκηθεί αγωγή κατά του οποιουδήποτε μεταφορέα αφορά η σύμβαση μεταφοράς ή / και κατά του πλοιοκτήτη σε αδικοπραξία (δηλαδή αμέλεια). Συνήθως είναι πολύ σημαντικό να εξακριβωθεί κατά πόσον η απαίτηση υποβάλλεται σε σύμβαση ή σε αδικοπραξία, δεδομένου ότι μια συμβατική απαίτηση μπορεί να υπόκειται σε ορισμένες συμβατικές ή / και νομικές διαδικασίες που ισχύουν για τη σύμβαση (π.χ. αποκλεισμός, ρήτρες, χρονοδιαγράμματα ή όρια περιοχών ευθύνης).

Σε περίπτωση αγωγής με αδικοπραξία, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επωφεληθεί από οποιαδήποτε συμβατική άμυνα εκτός εάν ο μεταφορέας είναι σε θέση να επικαλεστεί την προστασία που παρέχεται με ειδικές ρήτρες όπως η ρήτρα Himalaya ή η ρήτρα κυκλικής αποζημίωσης ή το δόγμα της δέσμευσης με όρους.

Οι αξιώσεις φορτίου μπορούν να προκύψουν με πολλές μορφές συμβάσεων που χρησιμοποιούνται τακτικά στη ναυτιλία. Ωστόσο, συμβατική ευθύνη μπορεί να προκύψει είτε απευθείας μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή (για παράδειγμα, μεταξύ μεταφορέα και παραλήπτη φορτίου με φορτωτική) είτε ως αποζημίωση μεταξύ μεταφορέα που έχει διακανονίσει μια τέτοια απαίτηση και άλλου συμβαλλόμενου μέρους βάσει άλλης σύμβασης (για παράδειγμα, μεταξύ του μεταφορέα και άλλου συμβαλλόμενου μέρους σε οποιαδήποτε σύμβαση μπορεί να υπάρχει μεταξύ τους) (Aikens et al., 2016).

Η συνάφεια των υποχρεωτικών διεθνών συμβάσεων

Υπάρχουν τρεις διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν επί του παρόντος και οι οποίες καθορίζουν τον ελάχιστο βαθμό ευθύνης που πρέπει να φέρουν οι μεταφορείς. Ωστόσο, οι συμβάσεις αυτές προορίζονται να ισχύσουν μόνο για συμβατικές απαιτήσεις και όχι για αξιώσεις αδικοπραξίας (Cook et al, 2014). Παρόλο που το άρθρο 4α 1 του Κανόνες της Χάγης-Βίσμπι προβλέπει ότι «τα μέσα άμυνας και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται σε κάθε αγωγή κατά του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς, είτε αυτή θεμελιώνεται από σύμβαση ή αδικοπραξία », το αγγλικό Εφετείο έκρινε στην περίπτωση του *The Captain Gregos* (1990) ότι ο κανόνας μπορεί να εφαρμοστεί μόνο όταν υπάρχει σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του αιτούντος και του μεταφορέα, πράγμα που σημαίνει στην πραγματικότητα ότι εάν υπάρχει σύμβαση μεταξύ του αιτούντος φορτίου και του μεταφορέα, πρέπει να ασκηθεί συμβατική απαίτηση έναντι του μεταφορέα και ότι η αναφορά σε αξιώσεις αδικοπραξίας ελάχιστα μπορεί να σχετίζεται. Οι συμβάσεις προβλέπουν ότι, εάν ένας μεταφορέας προσπαθεί να εξασφαλίσει μεγαλύτερη προστασία από εκείνη που επιτρέπεται από τις συμβάσεις, τότε οποιαδήποτε ρήτρα της σύμβασης μεταφοράς η οποία θεωρείται ότι έχει ως αποτέλεσμα θα είναι «άκυρη και μηδενική».

Οι ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις είναι οι εξής:

- Οι κανόνες της Χάγης
- Οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι
- Οι κανόνες του Αμβούργου

Οι κανόνες αυτοί δεν εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλες τις χώρες. Ορισμένες χώρες είναι συμβαλλόμενα μέρη των κανόνων της Χάγης, μερικών από τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και ενός μικρού αριθμού από τους κανόνες του Αμβούργου, ενώ ορισμένες χώρες δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε καμία από τις συμβάσεις αυτές. Επιπλέον, ακόμα και όταν οι χώρες έχουν υιοθετήσει μια συγκεκριμένη σύμβαση, μπορεί να το έκαναν αποσπασματικά και ανομοιόμορφα. Ως εκ τούτου, ο βαθμός προστασίας που είναι διαθέσιμος σε έναν μεταφορέα ποικίλλει και είναι πάντοτε αναγκαίο να εξεταστεί ποιοι τυχόν κανόνες ισχύουν και με ποιο τρόπο.

Σε γενικές γραμμές, η ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπι διαφέρει από την ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου ως εξής:

- Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπι, ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη εκτός εάν ο αιτών φορτίου αποδείξει ότι ο μεταφορέας παραβαίνει συγκεκριμένα καθήκοντα, οπότε ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί συγκεκριμένα δικαιώματα προστασίας.
- Σύμφωνα με τους Κανόνες του Αμβούργου, ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για την απώλεια / βλάβη του φορτίου που συμβαίνει ενώ τα εμπορεύματα είναι υπό την ευθύνη του, εκτός εάν αποδείξει ότι έχει λάβει "όλα τα μέτρα που εύλογα θα μπορούσαν να απαιτηθούν" για να τα φροντίσει.

Η έκταση των κανονισμών όμως και η εφαρμογή τους εξαρτάται από το εάν θα υποβληθεί αίτηση. Σε περίπτωση μη υποβολής η σχέση μεταξύ του μεταφορέα και του φορτίου υπόκειται στις αρχές της ελευθερίας των συμβάσεων. Συμβάσεων που ορισμένες εκ των διατάξεων τους, σύμφωνα με τους κανόνες θεωρούνται άκυρες, όπως για παράδειγμα, το άρθρο III, κανόνας 8, των κανόνων της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπι και παρόμοια διάταξη στο άρθρο 23 των κανόνων του Αμβούργου όπου προβλέπονται τα εξής:

"Κάθε ρήτρα, σύμβαση ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς που απαλλάσσει τον μεταφορέα ή το πλοίο από την ευθύνη για απώλεια ή ζημία στα ή σε σχέση με τα εμπορεύματα που προκύπτει από αμέλεια, πταίσμα ή παράλειψη των καθηκόντων και υποχρεώσεων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο ή μείωση της ευθύνης αυτής, διαφορετικά από εκείνη που προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό, είναι παράτυπη, άκυρη και δεν έχει καμία ισχύ. "

Το υφιστάμενο σύστημα ρύθμισης για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων πάσχει, με σοβαρότερες τις ακόλουθες ελλείψεις:

- Δεν υπάρχει συνοχή υπό τη μορφή ρυθμίσεων που εφαρμόζονται από διάφορες χώρες για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, δεδομένου ότι διαφορετικές χώρες εφαρμόζουν τρεις διαφορετικές συμβάσεις με ασυνεπή τρόπο.
- Τα διαφορετικά σκέλη των πολυτροπικών μεταφορών ρυθμίζονται είτε με χωριστές συμβάσεις χωρίς όρους είτε χωρίς συμβάσεις, με αποτέλεσμα η ευθύνη να διαφέρει ανάλογα με το αν η απώλεια ή η βλάβη συνέβη κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας, ξηράς, σιδηροδρομικής ή αεροπορικής μεταφοράς.

Η προσπάθεια αντικατάστασης των υφιστάμενων κανόνων από ένα παγκόσμιο, ενιαίο θεσμικό πλαίσιο, όπως αυτό των κανόνων του Ρότερνταμ, που θα μπορούσε να δώσει με συνέπεια, σημαντικές λύσεις και διέξοδο στα υπάρχοντα προβλήματα και ιδιαίτερα στις πολυτροπικές μεταφορές (Rhidian, 2010) δυστυχώς καρκινοβατεί από το 2009 και είναι ιδιαίτερα αμφίβολο εάν μετά από 9 χρόνια, θα μπορέσει να υιοθετηθεί στην πλήρη του μορφή (Fuglevåg, 2018).

Ευθύνη από Αδικοπραξία

Το γεγονός ότι δεν υπάρχει συμβατική σχέση μεταξύ του ιδιοκτήτη του φορτίου και του προσώπου που προκαλεί ζημία ή απώλεια δεν σημαίνει ότι το πρόσωπο που προκαλεί ζημία ή απώλεια δεν φέρει καμία ευθύνη για την απώλεια ή τη ζημία. Είναι θεμελιώδης αρχή του νομικού συστήματος των περισσότερων χωρών ότι κάθε πρόσωπο έχει καθήκον να φροντίζει ώστε να μην προκαλεί ζημιά ή απώλεια στην ιδιοκτησία άλλου προσώπου. Συνεπώς, αν ο ιδιοκτήτης του φορτίου μπορεί να αποδείξει ότι η ζημία ή η απώλεια προκλήθηκε από την αμέλεια ενός ατόμου που δεν είναι ο συμβαλλόμενος μεταφορέας τότε μπορεί να έχει δικαίωμα να ασκήσει αγωγή

κατά του εν λόγω συμβαλλομένου μέρους με αδικοπραξία. Εξάλλου, δεδομένου ότι ο εν λόγω διάδικος δεν είναι συμβαλλόμενος στη σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων και του μεταφορέα, ο διάδικος αυτός δεν μπορεί να έχει την δυνατότητα να επικαλεστεί καμία ρήτρα εξαιρέσεως στην εν λόγω σύμβαση, έστω και αν η ρήτρα αυτή προοριζόταν να του ωφελήσει.

Η ευθύνη σε αδικοπραξία γενικά προκύπτει σε δύο περιπτώσεις:

- Όταν ο συμβατικός μεταφορέας δεν είναι ο εφοπλιστής (π.χ. ναυλωτής ή μεταφορέας) και η μεταφορά μεταβιβάζεται σε πλοιοκτήτη ο οποίος προκαλεί απώλεια ή ζημία στο φορτίο κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. ή
- Σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου από έναν υπεργολάβο του μεταφορέα (π.χ. λιμενεργάτης)

Οι αξιώσεις σε αδικοπραξίες μπορεί να αποδειχθούν ελκυστική επιλογή για αυτούς που υποβάλλουν αξίωση για το φορτίο, όταν ο μεταφορέας υπό τη φορτωτική είναι ο ναυλωτής ή NVOC και αποδεικνύεται ότι η ζημία προκλήθηκε από τον εφοπλιστή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο υποβάλλον αξίωση μπορεί να προτιμά να μην ασκήσει αγωγή κατά του μεταφορέα, αλλά να μηνύσει τον πλοιοκτήτη και να συλλάβει το πλοίο ως εξασφάλιση για την απαίτηση. Μια τέτοια στρατηγική μπορεί να αποδειχθεί ακόμη πιο ελκυστική εάν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με την οικονομική κατάσταση του συμβατικού μεταφορέα. Εντούτοις, αξίωση για αδικοπραξία μπορεί να ασκηθεί μόνο από τον διάδικο που είχε δικαίωμα να κατέχει το φορτίο τη στιγμή που συνέβη η αμέλεια. Συνεπώς, ο ισχυρισμός περί αδικοπραξίας μπορεί να μην είναι δυνατός σε όλες τις περιπτώσεις.

Η προστασία των τρίτων

Η παραδοσιακή μορφή αποστολής από λιμάνι σε λιμάνι περιλάμβανε μόνο δύο μέρη - τον μεταφορέα και τον ιδιοκτήτη του φορτίου - και ολόκληρη η μεταφορά πραγματοποιείται από έναν μεταφορέα.

Ωστόσο, τα σύγχρονα συστήματα είναι πολύ πιο περίπλοκα και συνεπάγονται σημαντικό βαθμό δευτερεύουσας ανάθεσης όπως για παράδειγμα, η συμμετοχή ειδικευμένων φορτωτών για να φορτώσουν ή να εκφορτώνουν το φορτίο. Επιπλέον,

αποτελεί θεμελιώδες χαρακτηριστικό των πολυτροπικών μεταφορών ότι, ενώ ο μεταφορέας αναλαμβάνει συμβατική ευθύνη για τη μεταφορά του φορτίου από μια χερσαία τοποθεσία σε μια άλλη χερσαία, θαλάσσια ή εναέρια τοποθεσία, η ευθύνη για διάφορους τομείς της συνολικής μεταφοράς θα μεταβιβαστεί σε άλλα μέρη.

Ως εκ τούτου, σε περίπτωση που το φορτίο χαθεί ή υποστεί ζημία ενώ βρίσκεται υπό την επιμέλεια του υπεργολάβου και ο εν λόγω υπεργολάβος μπορεί να είναι ευάλωτος σε αξίωση αδικοπραξίας από τον ιδιοκτήτη του φορτίου.

Υπάρχει γενική αναγνώριση στον κλάδο ότι αυτά τα τρίτα μέρη χρειάζονται προστασία. Ωστόσο, καμία διεθνής σύμβαση που ισχύει σήμερα δεν παρέχει τέτοια προστασία εκτός από το εσωτερικό δίκαιο ορισμένων χωρών (π.χ. το νόμο περί συμβάσεων (δικαιώματα τρίτων μερών) του 1999 του Ηνωμένου Βασιλείου). Ωστόσο, οι νόμοι αυτοί είναι σημαντικοί μόνον εφόσον η διαφορά υπόκειται στη νομοθεσία της χώρας αυτής. Ως εκ τούτου, ο κλάδος έχει αναπτύξει τη δική του μορφή προστασίας με την ανάπτυξη τυποποιημένων ρητρών για να συμπεριληφθούν σε φορτωτικές. Οι κλασικές ρήτρες είναι οι εξής:

Η ρήτρα Himalaya, σύμφωνα με την οποία ο συμβατικός μεταφορέας εισέρχεται στη φορτωτική όχι μόνο για ίδιο λογαριασμό αλλά και ως αντιπρόσωπος υπεργολάβων, δημιουργώντας έτσι συμβατική σχέση μεταξύ του ιδιοκτήτη του φορτίου και του υπεργολάβου και επιτρέποντας στον υπεργολάβο να αμυνθεί στηριζόμενος στη φορτωτική (Isacson, 2010)

Η ρήτρα κυκλικής αποζημίωσης με την οποία ο ιδιοκτήτης φορτίου δεσμεύεται να μην ασκήσει απαίτηση έναντι οποιουδήποτε άλλου από τον συμβατικό μεταφορέα και να αποζημιώσει τον μεταφορέα εάν η εν λόγω υπόσχεση παραβιαστεί (The Elbe Maru, 1978).

Τέλος, τα τελευταία χρόνια υπήρξε μια εξέλιξη με την οποία ένας τρίτος έχει τη δυνατότητα να μπορεί να βασίζεται είτε στους όρους των συμβάσεων μεταξύ του συμβαλλόμενου μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του φορτίου είτε στους δικούς του συνήθεις επιχειρηματικούς όρους για προστασία σύμφωνα με το δόγμα της εγγύησης εμπορευμάτων (doctrine of bailment) (Aikens et al., 2016).

Ως εκ τούτου, δημιουργείται δέσμευση όταν τα αγαθά γίνονται δεκτά οικειοθελώς από έναν υπεργολάβο, βάσει σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη των αγαθών. Ωστόσο, εάν η σύμβαση μεταξύ του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων γνωστοποιεί ότι τα εμπορεύματα μπορούν στην πραγματικότητα να μεταφερθούν από τρίτο με διαφορετικούς όρους, ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει αποδεχθεί τους εν λόγω όρους εάν στη συνέχεια επιτρέπει τη μεταφορά του αγαθού του σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αυτές. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο ιδιοκτήτης του φορτίου θα έχει ειδοποιηθεί ότι ένας τρίτος που θα ασχοληθεί με τη μεταφορά θα βασίζεται σε τέτοιους όρους προστασίας και έχει αποδεχθεί το ενδεχόμενο αυτό (The KH Enterprise, 1994).

Εάν η αξίωση για φορτίο προκύψει λόγω του μη αξιόπλου του πλοίου που μεταφέρει τα αγαθά τότε στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο πλοιοκτήτης, εάν είναι και ο μεταφορέας βάσει της φορτωτικής, χάνει κάθε δικαίωμα να προβάλλει αξίωση αποζημίωσης από τους ναυλωτές ενώ οι ναυλωτές εάν είναι ο μεταφορέας σύμφωνα με την φορτωτική έχουν δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη (Coghlin et al. 2008).

Σύμφωνα με το σύστημα, της συμφωνίας ανταλλαγής προϊόντων Inter-Club New York (ICA), αναλύεται λεπτομερώς και παρέχεται με ξεκάθαρο με τρόπο ότι, εκτός αν υπάρχουν «ουσιαστικές τροποποιήσεις» στις τυπωμένες διατάξεις του ναυλοσυμφώνου, οι αξιώσεις όσον αφορά το φορτίο κατανέμονται ως εξής:

«Οι αξιώσεις που προκαλούνται από το μη αξιόπλοο του σκάφους ή / και από λάθος ή πταίσμα στη ναυσιπλοΐα ή τη διαχείριση του σκάφους επιβαρύνουν στο 100 τοις εκατό τους πλοιοκτήτες, εκτός εάν οι εφοπλιστές αποδείξουν ότι η μη αξιοπιστία οφείλεται στη φόρτωση, στοιβασία, πρόσδεση, ή άλλο χειρισμό του φορτίου, οπότε η αξίωση θα κατανεμηθεί σύμφωνα με την υπο-ρήτρα» (Coghlin et al. 2008).

Οι τροποποιήσεις του ICA 1996 του Σεπτεμβρίου του 2011 εισήγαγαν επίσης μια νέα διάταξη που επιτρέπει σε ένα μέρος που υποχρεώθηκε να παράσχει εγγύηση, για μια αξίωση φορτίου που έχει προσφύγει τρίτος αιτών, να ζητήσει ασφάλεια σε αποδεκτή μορφή από τον συμβαλλόμενο, υπό την προϋπόθεση ότι το αιτούν μέρος είναι

διατεθειμένο να ανταποδώσει με την παροχή ασφάλειας σε αποδεκτή μορφή και για ισοδύναμο ποσό με το άλλο μέρος (Isacson, 2011).

Η σημασία των αποδείξεων

Η διεκδίκηση μιας αξίωσης χωρίς αποδεικτικά στοιχεία είναι ιδιαίτερα δύσκολη, αφού χωρίς αποδεικτικά στοιχεία δεν μπορεί να αποδειχθεί η αιτία της ζημίας. Το γεγονός και μόνο ότι το φορτίο έχει χαθεί ή καταστραφεί κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης δεν σημαίνει αυτόματα ότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου έχει το δικαίωμα να προβεί σε ανάκτηση της ζημίας από κάποιον άλλο.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, η απώλεια μπορεί να οφείλεται σε λόγους που να χρειάζεται να την επωμιστεί ο υποβάλλον την αξίωση. Συνεπώς, αν επιθυμεί να αποδείξει την ευθύνη άλλου συμβαλλομένου μέρους, πρέπει πρώτα να διαπιστωθεί η αιτία της ζημίας και, δεύτερον, να αποδειχθεί ότι δικαιούται να αποζημιωθεί από κάποιον άλλον για την απώλεια ή τη ζημία που προκλήθηκε.

Ο ενάγων συνήθως επιθυμεί να αποδείξει την αιτία της ζημίας βασιζόμενος στους σκοπούς των ακόλουθων συμβάσεων:

- Η σύμβαση πώλησης.
- Η σύμβαση μεταφοράς.
- Η σύμβαση ασφάλισης.

Αποδεικτικά στοιχεία του πλοίου

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, η διερεύνηση της αιτίας της ζημίας, μαζί με τα αποδεικτικά στοιχεία που αφορούν την προέλευση, την ποσότητα, την ποιότητα, την κατάσταση του φορτίου, την φορτωτική κ.λ.π., θα περιλαμβάνει έρευνα σχετικά με τη φυσική κατάσταση του πλοίου ή του άλλου οχήματος στο οποίο μεταφέρονται τα εμπορεύματα και τη συμπεριφορά του πληρώματος ή του λοιπού προσωπικού του μεταφορέα. Μια τέτοια έρευνα θα απαιτήσει την επιθεώρηση των αρχείων που τηρεί ο μεταφορέας.

Σε πολλές περιπτώσεις, ο μεταφορέας υποχρεούται να διαπιστώσει την αιτία που προκάλεσε τη ζημία και να αποδείξει ότι έχει δικαίωμα σε υπεράσπιση υπό τέτοιες συνθήκες. Κατά συνέπεια, τα στοιχεία σχετικά με το πλοίο και τη συμπεριφορά του πληρώματος αποκτούν ζωτική σημασία.

Βάσει διεθνών κανόνων και συμβάσεων τα έγγραφα τα οποία πρέπει να διατηρούνται επί των πλοίων είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Ημερολόγια καταστώματος και μηχανών.
- ✓ Βιβλία καυσίμων.
- ✓ Βιβλίο ημερολογίου αντλιών.
- ✓ Βιβλίο καταγραφής καθαρισμού δεξαμενών.
- ✓ Σχέδια φόρτωσης.
- ✓ Υπολογισμοί σταθερότητας.
- ✓ Εγγραφές πυροσβεστικού εξοπλισμού.
- ✓ Λίστες ελέγχου SMS.

Ειδικότερα, ο Κώδικας ISM απαιτεί την εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) και την τήρηση αρχείων εγγράφων σε πλοίο και στην ξηρά, προκειμένου να ελέγχεται και να ελέγχεται η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Κώδικα, καθώς και για το διορισμό ενός "ορισμένου προσώπου" που έχει πρόσβαση στην ανώτατη διεύθυνση της εταιρείας και έχει την εξουσία να διορθώνει τυχόν ελλείψεις. Για παράδειγμα, τα άρθρα 9 και 10 του κώδικα ISM προβλέπουν ότι:

- όλες οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης πρέπει να αναφέρονται στο καθορισμένο πρόσωπο
- να τηρούνται τα αρχεία αυτών των μη συμμορφώσεων και όλων των διορθωτικών μέτρων
- να ελέγχονται αυτά τα αρχεία και οι διαδικασίες.

Εάν δεν τηρούνται τέτοιες εγγραφές, αυτό καθαυτό το γεγονός είναι πιθανό να θεωρηθεί ότι αποτελεί απόδειξη της αδυναμίας της εταιρείας να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια (Guard, 2006).

Ειδικότερα η απαίτηση του σημείου 1.2.3 του κώδικα ISM αναφέρει:

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πρέπει να εξασφαλίζει:

- συμμόρφωση με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς και
- ότι λαμβάνονται υπόψη οι ισχύοντες κώδικες, κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα που συνιστώνται από τον Οργανισμό, τις διοικήσεις, τους νηογνώμονες και τις οργανώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

4.1.4. Αξιώσεις από ναυλοσύμφωνο (Charterparty Claims)

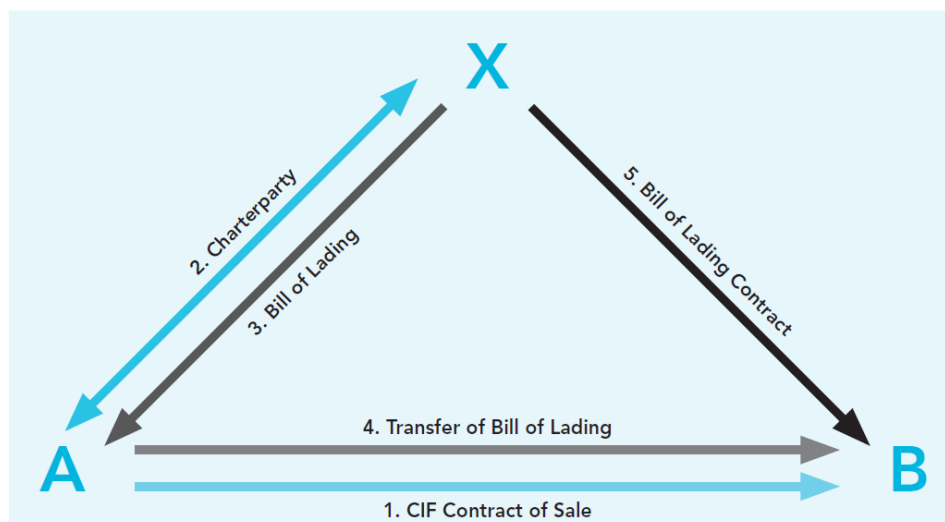
Τα πλοία χρησιμοποιούνται ως επί το πλείστον από άλλα μέρη εκτός από τους εφοπλιστές για να εκτελέσουν εμπορικές συμβάσεις που συνάπτουν με τρίτους. Συνήθως, ένας πωλητής ή αγοραστής αγαθών μπορεί να χρειαστεί να χρησιμοποιήσει ένα σκάφος για να ικανοποιήσει τους όρους της διεθνούς σύμβασης πώλησης. Τέτοιες συμβάσεις θα γίνουν υποχρεωτικά αντικείμενο διαπραγμάτευσης πριν από την πραγματική φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο και ενδεχομένως να συμπληρωθούν εν ευθέτω χρόνο από άλλα έγγραφα που καταγράφουν το γεγονός ότι τα εμπορεύματα μεταφέρθηκαν στη συνέχεια. Συνεπώς, κατά κύριο λόγο υπάρχουν δύο διαφορετικοί τύποι σχετικών συμβάσεων:

- συμβάσεις για τη χρήση του συνόλου (ή τουλάχιστον ενός σημαντικού τμήματος) του πλοίου, π.χ. ναυλοσύμφωνο
- συμβάσεις που αποδεικνύουν την αποστολή φορτίου και καταγράφουν τους όρους υπό τους οποίους πρόκειται να μεταφερθεί το φορτίο, δηλαδή φορτωτικές (bill of lading) ή (sea waybills) θαλάσσιες φορτωτικές.

Στην περίπτωση φορτίων χύδην, συνήθως υπάρχουν και οι δύο τύποι συμβάσεων, καθώς το μέγεθος του φορτίου απαιτεί τη χρήση του συνόλου ή τουλάχιστον ενός σημαντικού τμήματος του πλοίου. Ωστόσο, δεδομένου ότι το ναυλοσύμφωνο δεν αποδεικνύει την πραγματική αποστολή του φορτίου, θα είναι επίσης αναγκαίο να εκδοθεί φορτωτική ή θαλάσσια φορτωτική όταν το φορτίο μεταφέρεται στη συνέχεια. Από την άλλη πλευρά, αν το φορτίο είναι μια μικρή αποστολή, τότε ίσως δεν υπάρχει ανάγκη για ναυλοσύμφωνο και τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν απλώς κάτω από φορτωτική ή θαλάσσια φορτωτική. Μια θεμελιώδης διαφορά μεταξύ των δύο τύπων σύμβασης είναι ότι ένα ναυλοσύμφωνο δεν είναι συνήθως μεταβιβάσιμο ενώ η πιο συνηθισμένη μορφή σύμβασης που αποδεικνύει τη μεταφορά του φορτίου (π.χ.

φορτωτική) είναι μεταβιβάσιμη. Ως εκ τούτου, το ναυλοσύμφωνο δεν διαδραματίζει κατά κανόνα σημαντικό ρόλο σε σχέση με την εμπορία του φορτίου, ενώ μια φορτωτική έχει σημαντικό ρόλο να διαδραματίσει συναφώς, δεδομένου ότι μεταβιβάζοντας τη σύμβαση από τον πωλητή στον αγοραστή, το φορτίο από το πλοίο μεταφέρεται έτσι από τον πωλητή στον αγοραστή. Η φορτωτική αποτελεί το έγγραφο που αποδεικνύει τη φόρτωση του φορτίου πάνω στο πλοίο και αποτελεί τίτλο κυριότητας που μπορεί να μεταφερθεί πολλές φορές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ανάλογα με το πόσο συχνά πωλείται το φορτίο. Ωστόσο, το ναυλοσύμφωνο θα είναι ισχυρό και θα εξακολουθήσει να διέπει τη σχέση μεταξύ των συμβαλλομένων, παρά τη μεταφορά της φορτωτικής (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Σχήμα 3. Σχηματικό παράδειγμα τύπου συμφωνιών σε μια θαλάσσια μεταφορά CIF



Πηγή: Williams, (2014), *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*

Μια άλλη σημαντική διαφορά μεταξύ των ναυλοσυμφώνων και των φορτωτικών, είναι ότι, ενώ οι όροι φορτωτικής ρυθμίζονται σε μεγάλο βαθμό από διεθνείς συμβάσεις όπως οι κανόνες Χάγης, Χάγη-Βίσμπι ή Αμβούργου, τα ναυλοσύμφωνα δεν υπόκεινται τέτοιες ρυθμίσεις. Με άλλα λόγια, στην περίπτωση των ναυλοσυμφώνων, εφαρμόζεται η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων.

Όταν προκύπτουν ζητήματα σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων, ιδίως όταν τα εμπορεύματα χάνονται ή είναι κατεστραμμένα, συνήθως τα δικαιώματα των μερών εξετάζονται τόσο από το ναυλοσύμφωνο όσο και από τη φορτωτική ή από άλλη σύμβαση μεταφοράς, καθώς οι συμβάσεις είναι στενά αλληλοσυνδεδεμένες.

Τα ναυλοσύμφωνα διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης (bare boat, time charter, voyage charter κ.λ.π.) και ανάλογα με το φορτίο. Υπάρχουν τυποποιημένα και αναγνωρισμένα ναυλοσύμφωνα από διεθνείς οργανισμούς όπως η BIMCO, η FONASBA κ.α. με τις περισσότερες έντυπες εκδόσεις τους να αφορούν τις ναυλώσεις κατά ταξίδι, αρκετά λιγότερα να αφορούν τις χρονοναυλώσεις ενώ για τις ναυλώσεις για πλοίο γυμνό υπάρχει μόνο μία. Όλα όμως, ανεξαιρέτως τα ναυλοσύμφωνα αποτελούν απλώς τη βάση πάνω στην οποία στηρίζεται η ναύλωση, με τους όρους και τις συνθήκες να προσαρμόζονται κάθε φορά ανάλογα (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Οι αξιώσεις από ναυλοσύμφωνα αποτελούν μακράν το μεγαλύτερο ποσοστό από όλους τους άλλους τύπους αξιώσεων που απασχολούν την διαιτησία και τα δικαστήρια όντας συνήθως δαπανηρές και χρονοβόρες. Ως εκ τούτου, η εξοικείωση των συμβαλλομένων μερών με τις διάφορες μορφές ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται συνήθως είναι σημαντική, έτσι ώστε να είναι κατανοητά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που συνοδεύουν κάθε φόρμα.

Σε περίπτωση διαφωνίας, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να συμβουλευούνται τους ασφαλιστές της άμυνας σε πρώιμο στάδιο, δεδομένου ότι οι δικηγόροι που απασχολούνται από αυτούς τους ασφαλιστές μπορούν να δώσουν πολύτιμη καθοδήγηση που μπορεί να διασφαλίσει ότι τα δικαιώματα των μελών διατηρούνται και ότι ακολουθείται η σωστή στρατηγική επίλυσης διαφορών.

Ανάληψη ευθύνης καυσίμων ανάλογα με την ναύλωση

Σύμφωνα με τον πίνακα 3, η ευθύνη για την προμήθεια καυσίμων διαφοροποιείται ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης έτσι (Βλάχος, Ψύχου, 2011):

- Στη ναύλωση κατά ταξίδι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας, των τρεχόντων εξόδων του πλοίου καθώς και όλα τα έξοδα που αφορούν το συγκεκριμένο ταξίδι συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων.
- Στην χρονοναύλωση οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να προμηθεύσουν το πλοίο με όλα τα αναγκαία καύσιμα (εκτός από εκείνα που έχουν εξαιρεθεί και αφορούν δραστηριότητες του πληρώματος, όπως π.χ. μαγείρεμα)
- Στην ναύλωση γυμνού πλοίου την ευθύνη της προμήθειας καυσίμων την φέρει ο ναυλωτής καθώς και την συντήρηση και τη διατήρηση του πλοίου σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Το καθήκον του εφοπλιστή να παράσχει ένα πλοίο αξιόπλοο

Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα με παρόμοιες λέξεις το πλοίο περιγράφεται ως αξιόπλοο και έτοιμο να αναλάβει το ταξίδι. Τέτοιες λέξεις αποτελούν μια ρητή υπόσχεση για την ικανότητα ναυσιπλοΐας του σκάφους. Ωστόσο, ακόμη και αν το ναυλοσύμφωνο δεν

περιλαμβάνει τέτοιες λέξεις, σε κάθε περίπτωση αποτελεί σιωπηρό όρο ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για την προβλεπόμενη εργασία (Cook et al, 2014).

Ως «αξιόπλοο» νοείται ότι το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του πρέπει να είναι ικανά να αντέξουν τους κινδύνους που μπορεί να συναντήσουν στο προβλεπόμενο ταξίδι. Η κλασική δοκιμή είναι η εξής:

"Το πλοίο πρέπει να έχει αυτό το βαθμό καταλληλότητας που ένας συνηθισμένος προσεκτικός ιδιοκτήτης θα απαιτούσε από το πλοίο του να έχει στην αρχή του ταξιδιού του έχοντας υπόψη όλες τις πιθανές συνθήκες. Στην περίπτωση που ένας συνετός ιδιοκτήτης θα απαιτούσε την αποκατάσταση (το ελάττωμα) πριν από την αποστολή του πλοίου στη θάλασσα, τότε το σκάφος δεν είναι αξιόπλοο" (Mc Fadden v Blue Star Line, [1905] 1 KB 697 σελίδα 706).

Συνεπώς, το αξιόπλοο είναι μεταβλητό ανάλογα με τη φύση του ταξιδιού, τον τύπο του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί και τους πιθανούς κινδύνους που πρέπει να αντιμετωπίσει καθοδόν. Παρά τις ρητές αναφορές στα ναυλοσύμφωνα και τις ρήτρες απαλλαγής ευθύνης, των πλοιοκτητών, για τυχόν ζημίες του φορτίου, τα δικαστήρια έχουν την τάση να αντιμετωπίζουν τις ρήτρες αυτές με τον ίδιο τρόπο όπως όλες τις άλλες εξαιρέσεις και να τους εφαρμόζουν περιοριστική ερμηνεία. Παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Nelson Line κατά Nelsons, όπου το δικαστήριο έκρινε ότι η ρήτρα απαλλαγής του εφοπλιστή από την ευθύνη για τυχόν ζημιά των αγαθών «ικανή να καλυφθεί από ασφάλιση» δεν απέδιδε την αποτελεσματική εξαίρεση από την ευθύνη για ζημίες στο φορτίο που προκλήθηκαν από την έλλειψη του αξιόπλοου (1908 AC 16).

Ένα σπάνιο παράδειγμα αποτελεί το *Irbenskiy Profit*, όπου μια φορτωτική περιείχε διάταξη που απέκλειε την ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά που προέκυψε από το μη αξιόπλοο (ανεξάρτητα από το αν ο μεταφορέας, οι υπάλληλοί του ή οι πράκτορες του ή άλλοι έχουν ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια για τον έλεγχο του αξιόπλοου του σκάφους). Ο δικαστής, θεωρώντας ότι η ρήτρα είναι επαρκώς ευρέως διατυπωμένη ώστε να αποκλείει κάθε ευθύνη για το αξιόπλοο ή όχι του πλοίου, απέρριψε το επιχειρήμα του ενάγοντος ως απαράδεκτο μειώνοντας την σύμβαση σε απλή δήλωση προθέσεων. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι η συγκεκριμένη φορτωτική

δεν υπόκειται στους κανόνες της Χάγης, Χάγης-Βίσμπι ή του Αμβούργου (Wilson , 2008).

Το απαιτούμενο επίπεδο του αξιόπλοου του πλοίου εξαρτάται από τη φύση και την ηλικία του, το προβλεπόμενο ταξίδι, τη φύση του φορτίου και πλήθος άλλων παραγόντων. Οι πιο προφανείς περιπτώσεις μη αξιοπιστίας είναι εκεί όπου το σκάφος παρουσιάζει κάποιο φυσικό ελάττωμα ή ακατάλληλο ή ανεπαρκή εξοπλισμό. Ωστόσο, η τήρηση των διεθνών κανόνων, από το πλοίο, αποτελεί σαφώς παράμετρο που κρίνει το αξιόπλοο του πλοίου.

Ενώ το ζήτημα της αξιοπλοΐας είναι γενικά σημαντικό για τον προσδιορισμό της αιτίας ενός συγκεκριμένου περιστατικού και κατ' επέκταση της απόδοσης ευθυνών, το ζήτημα μπορεί επίσης να προκύψει σε ένα δευτερεύον πλαίσιο όπου το πλοίο κρίνεται αναξιόπλοο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

Το ζήτημα που τίθεται στη συνέχεια είναι το κατά πόσον ο εφοπλιστής έχει συνεχή υποχρέωση να επισκευάσει το σκάφος προκειμένου να εκτελέσει το ναυλοσύμφωνο. Εάν πρόκειται για την παροχή πλοίου το οποίο είναι αξιόπλοο κατά την ημερομηνία της ναύλωσης ή κατά την έναρξη της φόρτωσης, τότε αυτό κανονικά δεν επιβάλλει επιπλέον δέσμευση στον εφοπλιστή να επισκευάσει το πλοίο εάν στη συνέχεια καταστεί μη αξιόπλοο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ωστόσο, εάν ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση από το ναυλοσύμφωνο να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο για όλο το χρονικό διάστημα της ναύλωσης, τότε ο εφοπλιστής έχει καθήκον να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την επισκευή του πλοίου μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερα ναυλοσύμφωνα περιέχουν εγγύηση ότι το σκάφος θα συνεχίσει να διατηρείται στην ίδια κατάσταση όπως κατά την παράδοση και θα παραμείνει πλήρως ικανό και σε θέση να μεταφέρει όλα τα επιτρεπόμενα φορτία.

Σε περιπτώσεις προβολής αξιώσεων από τον πλοιοκτήτη προς τους ναυλωτές, ακόμη και εάν αυτές αφορούν αυτήν καθαυτή την αμοιβή του, τα δικαστήρια συνήθως απαιτούν απόδειξη ότι ο πλοιοκτήτης έχει συμμορφωθεί αυστηρά με όλες τις αναγκαίες διατυπώσεις. Η παράλειψη του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί με τις διατυπώσεις αυτές μπορεί να σημαίνει ότι κινδυνεύει να ακυρωθεί η ναύλωση και να αναλάβει σημαντική ευθύνη έναντι των ναυλωτών (Williams, 2014).

Νόμος και δικαιοδοσία.

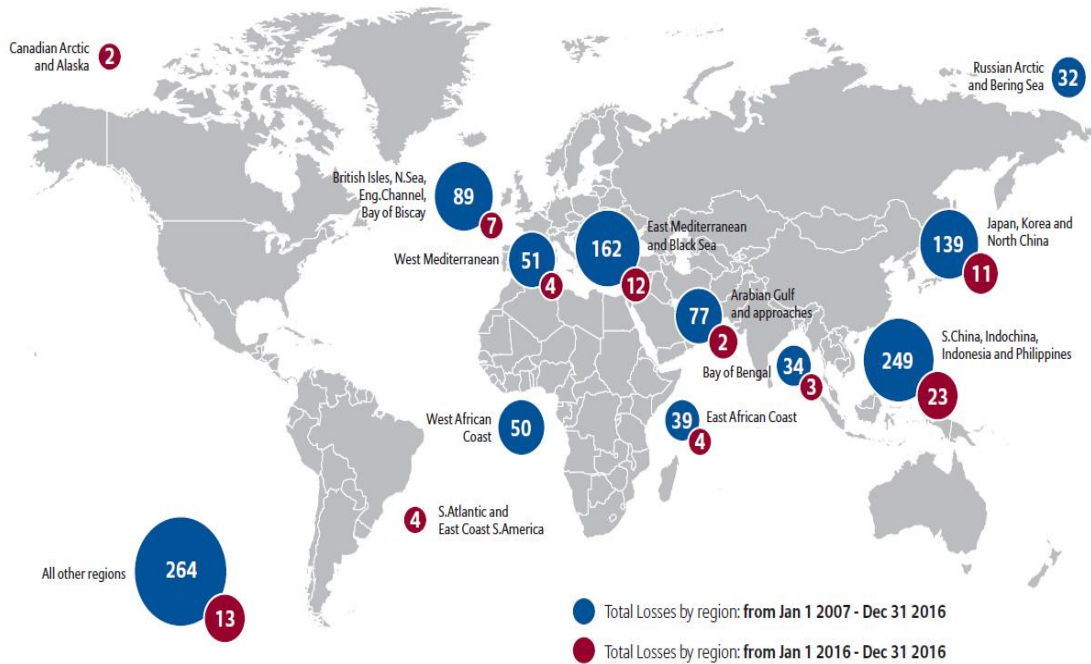
Τα συμβαλλόμενα μέρη του ναυλοσυμφώνου περιλαμβάνουν ρήτρα, η οποία καθορίζει το συμφωνηθέν σύστημα δικαίου που θα εφαρμοστεί για την επίλυση διαφορών και τη χώρα ή / και την πόλη στην οποία πρόκειται να διεκδικηθούν αξιώσεις. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, οι ρήτρες αυτές προβλέπουν διαιτησία σε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα διαιτησίας ανά τον κόσμο. Η επιλογή του νόμου και της δικαιοδοσίας έχει συχνά σημαντικές επιπτώσεις στο βάσιμο της αξίωσης ή της υπεράσπισης και στην ικανότητα εκτέλεσης απόφασης ή απόφασης σε άλλη χώρα. Επομένως, αποτελεί μια σημαντική επιλογή. Παραδοσιακά, τα μέρη έχουν την τάση να επιλέγουν το αγγλικό δίκαιο ως εφαρμοστέο δίκαιο, αφού το αγγλικό δίκαιο έχει αναπτύξει εδώ και αιώνες καθιερωμένους και ισορροπημένους κανόνες για τη ρύθμιση των διαφορών από ναυλοσύμφωνα.

4.1.5. Αξιώσεις από απώλεια ή ζημία του πλοίου (Claims for the Loss of, or for Damage to the Ship)

Τα πλοία σχεδιάζονται, στο μέτρο του δυνατού, για να αντέχουν τις δυνάμεις της φύσης. Επιπλέον, τα μηχανήματα, η πρόωση και ο εξοπλισμός του πλοίου είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μπορούν να κινούνται με ασφάλεια με την κατάλληλη ταχύτητα μεταξύ των λιμένων ώστε να επιτυγχάνουν τον εμπορικό τους σκοπό. Ως εκ τούτου, τα περισσότερα πλοία είναι σε θέση να διακινούν φορτία σε όλη τη διάρκεια της επαγγελματικής τους ζωής, χωρίς να υφίστανται σημαντικές ζημίες. Ωστόσο, μερικά πλοία χάνονται κάθε χρόνο με τραγικές συνέπειες που συνεπάγονται απώλεια ζωής, βλάβη στο περιβάλλον ή / και απώλεια αξίας ιδιοκτησίας.

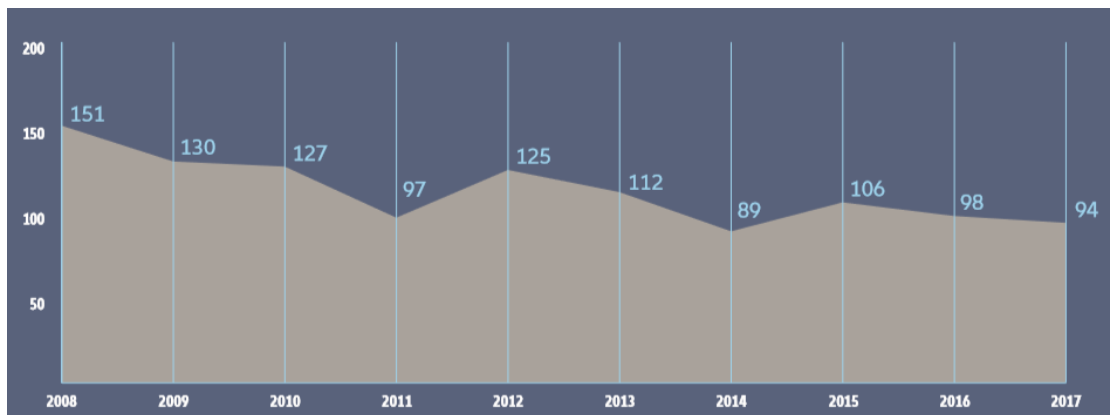
Η ασφάλιση δεν μπορεί να παράσχει μια πλήρη εξασφάλιση σε τέτοιες περιπτώσεις, αλλά παρέχει οικονομική υποστήριξη στον ασφαλισμένο για τις δικές του απώλειες και για τις υποχρεώσεις που έχει σε άλλα μέρη. Μπορεί επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να παρέχει στα θύματα άμεση έννομη προστασία.

Σχήμα 4. Συνολικές απώλειες πλοίων 2007-2016 & 2016



Πηγή : Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2017

Σχήμα 5. Ετήσιες ολικές απώλειες πλοίων 2008-2017



Πηγή: Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2018

Οι ισχυρισμοί για την απώλεια ενός πλοίου συνήθως δεν περιπλέκονται, εφόσον είναι σαφές ότι έχει σημειωθεί συνολική απώλεια. Εντούτοις, μπορεί να μην είναι πάντοτε εύκολο να εκτιμηθεί εάν ένα πλοίο είναι στην πραγματικότητα μια συνολική απώλεια ή αν είναι ακόμη οικονομικά εφικτό να το διασώσουμε και να το επισκευάσουμε.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα πλοία υφίστανται υλικές ζημιές που δεν επαρκούν για να προκαλέσουν συνολική απώλεια, αλλά οι οποίες απαιτούν επισκευές που θα επιτρέψουν στο πλοίο να επανέλθει σε κανονικές εμπορικές δραστηριότητες. Η σοβαρότητα, η πολυπλοκότητα και οι συνέπειες μιας τέτοιας ζημίας μπορεί να διαφέρουν σημαντικά από περίπτωση σε περίπτωση. Σε πολλές περιπτώσεις, το περιστατικό έχει απλώς ως αποτέλεσμα ελαφρές ζημιές που δεν απαιτούν καμία ασφαλιστική αξίωση. Ωστόσο, στο άλλο άκρο της κλίμακας, μπορεί να υπάρξει ένα σοβαρό περιστατικό με αποτέλεσμα μια σημαντική αξίωση από τις ασφαλιστικές εταιρίες για διάσωση, ρυμούλκηση, επισκευή, υποχρεώσεις τρίτων και απώλεια εισοδήματος.

4.1.6. Αξιώσεις από σύγκρουση (Collision Claims)

Μια σύγκρουση ορίζεται ως "η βίαιη συνάντηση ενός κινούμενου σώματος με ένα άλλο" (Oxford dictionary). Ωστόσο, για τους σκοπούς του ναυτικού δικαίου, υπάρχει σύγκρουση όταν υπάρχει επαφή μεταξύ δύο πλοίων ανεξάρτητα από το εάν κινούνται ή είναι αγκυροβολημένα.

Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να γίνεται διάκριση μεταξύ επαφών μεταξύ ενός πλοίου και ενός άλλου πλοίου, είτε μετακινείται είτε είναι ακινητοποιημένο και των επαφών μεταξύ ενός πλοίου και ενός πλωτού αντικειμένου που δεν είναι πλοίο (όπως πλωτή εξέδρα πετρελαίου, δεξαμενή φόρτωσης / εκφόρτωσης ή σημαδούρα πρόσδεσης) ή μεταξύ πλοίου και αντικειμένου (όπως γέφυρα, προβλήτα, γερανός ή δομή που βρίσκεται στο θαλάσσιο βυθό).

Μια σύγκρουση μεταξύ των πλοίων διέπεται συνήθως από διαφορετικούς κανόνες δικαίου από εκείνους που ρυθμίζουν την επαφή μεταξύ ενός πλοίου και ενός «σταθερού ή πλωτού αντικειμένου» που δεν είναι πλοίο (Fixed or Floating Object). Ομοίως, γίνεται διάκριση στη θαλάσσια ασφάλιση μεταξύ σύγκρουσης μεταξύ «πλοίων» (είτε κινούνται είτε είναι ακίνητα) και μια επαφή μεταξύ ενός πλοίου και ενός «σταθερού ή πλωτού αντικειμένου» (FFO). Συνεπώς, η ευθύνη που προκύπτει ως αποτέλεσμα σύγκρουσης μεταξύ πλοίων και ως αποτέλεσμα επαφής μεταξύ πλοίου και FFO μπορεί να είναι (αλλά δεν χρειάζεται να είναι ασφαλισμένη) με διαφορετικούς ασφαλιστές. Δεν είναι απαραίτητο για τους σκοπούς μιας σύγκρουσης να υπάρχει επαφή με το κύτος ενός άλλου σκάφους εφόσον υπάρχει επαφή με κάποιο μέρος άλλου σκάφους.

Συνεπώς, μπορεί να υπάρξει σύγκρουση εάν το πλοίο Α έρθει σε επαφή με την αλυσίδα άγκυρας του πλοίου Β ή με το αλιευτικό δίχτυ ενός άλλου σκάφους. Αγγλικό δικαστήριο έκρινε ότι μια σύγκρουση μπορεί να συμβεί ακόμη και χωρίς πραγματική επαφή, εάν υπάρχει επαρκής εγγύτητα μεταξύ των σκαφών ώστε να προκληθεί βλάβη σε ένα ή και στα δύο σκάφη, όπως μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα, εάν τα απόνερα και ο κυματισμός, που δημιουργεί κάποιο πλοίο που ταξιδεύει με υπερβολική ταχύτητα, προκαλέσουν μεγάλη βλάβη ή βυθίσουν άλλο πλοίο.

Τα περιστατικά μεγάλων συγκρούσεων συγκαταλέγονται στα πιο σύνθετα για την διαχείριση αξιώσεων, διότι μπορεί να περιλαμβάνουν πολλά διαφορετικά μέρη και ενδιαφερόμενους καθώς και ένα πλήθος επιχειρησιακών, νομικών και ασφαλιστικών θεμάτων. Ωστόσο, δεν είναι όλες οι συγκρούσεις περίπλοκες. Στο άλλο άκρο της κλίμακας είναι τα μικρά, κάτω από την ασφάλιση, εκπεστέα «χτυπήματα και θραύσματα» που προκύπτουν στην καθημερινότητα και τα οποία συνήθως διευθετούνται απευθείας μεταξύ των μερών χωρίς την ανάγκη μεγάλης συμμετοχής εκ μέρους των ασφαλιστών τους ή άλλων (Gurses, 2016).

Πίνακας 5. Ευθύνες που καλύπτονται από τις πολιτικές ασφάλισης «κύτους» σε περίπτωση σύγκρουσης

	English conditions (Institute Time Clauses-Hulls 1983, 3/4ths cover)	Nordic conditions (The Nordic Marine Insurance Plan 2013)	United States conditions (American Institute Hull Clauses)	German conditions (DTV Hull Clauses)
Damage to other vessel and cargo on board the other vessel	✓	✓	✓	✓
Loss or damage resulting from entanglement of anchors (no contact between the hulls of the two vessels)	✓		✓	✓
Loss or damage to property (other than cargo) on board other vessel	✓	✓	✓	✓
Delay or loss of use of other vessel	✓	✓	✓	✓
Collision with another vessel which causes collision between that vessel and another ship	✓	✓	✓	✓
Damage to third-party property (other than a vessel)		✓		✓
Removal of wreck of other vessel or property on same (as consequence of collision)		✓		✓

Πηγή: Williams, (2014), *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*

Η σύγκρουση μπορεί να έχει προκαλέσει απώλεια ή ζημία σε τρίτους, όπως οι ιδιοκτήτες φορτίων ή θανάτου ή τραυματισμών προσωπικού στο πλοίο ή στην ξηρά. Ως εκ τούτου, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη συγκέντρωση όλων των σχετικών συμβάσεων και άλλων εγγράφων που μπορεί να έχουν σημασία κατά πρώτον για την αξιολόγηση της αξίας οποιωνδήποτε αξιώσεων τρίτων και κατά δεύτερον για την υπεράσπιση έναντι αυτών των απαιτήσεων εν ευθέτω χρόνο.

Συνεπώς, είναι πιθανόν να χρειαστεί αρκετός χρόνος για να συγκεντρωθούν όλες οι πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να σχηματιστεί μια προκαταρκτική εικόνα των σχετικών γεγονότων και της σχετικής φερεγγυότητας των πλοίων που συμμετείχαν στη σύγκρουση. Εν τω μεταξύ, είναι σημαντικό για τους ιδιοκτήτες και τους ασφαλιστές τους να λάβουν αποφάσεις διαχείρισης των αξιώσεων, που μερικές φορές βασίζονται σε περιορισμένες πληροφορίες, σε θέματα όπως η επιλογή της δικαιοδοσίας, ο νόμος και η ανταλλαγή ασφάλειας για αξιώσεις. Τέλος, η εποικοδομητική συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές είναι καθοριστική (Williams, 2014).

4.1.7. Αξιώσεις από επικίνδυνα φορτία (Dangerous Goods Claims)

Αναφέρεται συχνά ότι τα πλοία δεν υποχρεούνται να μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Ωστόσο, ο άνθρακας, τα χημικά, τα αέρια κ.λπ. είναι επικίνδυνα. Επιπρόσθετα ακόμη και τα φαινομενικά αβλαβή προϊόντα, όπως τα σιτηρά, μπορεί να γίνουν επικίνδυνα υπό ορισμένες συνθήκες. Παρόλα αυτά, τα πλοία μεταφέρουν αυτά τα εμπορεύματα σε καθημερινή βάση καλύπτοντας τις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου. Ως εκ τούτου, το κύριο μέλημα των διεθνών ρυθμίσεων δεν είναι να εμποδίζουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, αλλά να διασφαλίζουν ότι τα εμπορεύματα αυτά μεταφέρονται με ασφάλεια και ότι οι μεταφορείς διαθέτουν επαρκείς πληροφορίες ώστε να μπορούν να αποφασίσουν εάν θα μεταφέρουν τέτοιου είδους φορτία ή όχι και προκειμένου να μπορέσουν να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Παρόλο που οι φορτωτές έχουν θεσμοθετημένη υποχρέωση να συμμορφώνονται και να παρέχουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον κώδικα IMDG (International Marine Dangerous Goods Code), στην πραγματικότητα αυτός που θα υποστεί τις συνέπειες, αν δεν τηρηθούν οι υποχρεώσεις αυτές, είναι ο μεταφορέας. Σε περίπτωση τραυματισμού του προσωπικού ή απώλειας ή βλάβης του πλοίου ή άλλης περιουσίας ως αποτέλεσμα της μεταφοράς αδήλωτων επικίνδυνων φορτίων, ο

εφοπλιστής ή ο ναυλωτής πρέπει να απαντήσουν, τουλάχιστον σε πρώτο στάδιο (Cooke et al., 2014).

Επιπλέον, παρόλο που συνήθως υπάρχει δικαίωμα αποζημίωσης από τον αποστολέα, αυτό το δικαίωμα μπορεί να είναι αίολο εάν ο αποστολέας είναι μια μικρή αμφίβολη οικονομική οντότητα. Κατά συνέπεια, είναι πολύ σημαντικό τόσο το φορτίο όσο και οι υποχρεωτικές δηλώσεις που απαιτούνται από τους φορτωτές βάσει του IMDG και άλλων κωδίκων (π.χ. The International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMBC) Code, The International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code), The International Bulk Chemical Code (IBC Code), The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)) να ελέγχονται αυστηρά κατά το δυνατόν πριν από την αποστολή και σε περίπτωση αμφιβολίας, το φορτίο να απορρίπτεται, εκτός εάν οι φορτωτές μπορούν να δώσουν ικανοποιητικές εξηγήσεις.

Ενώ συνεχίζονται οι συζητήσεις για τη συνάφεια του κώδικα IMDG με τη σύμβαση μεταφοράς, τα επικίνδυνα φορτία πρέπει να μεταφέρονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα και των εθνικών διατάξεών του. Οι ρήτρες επικίνδυνων φορτίων σε φορτωτικές απαιτούν από τον φορτωτή να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους νόμους, τους κανονισμούς ή τις απαιτήσεις. Ο κώδικας IMDG ορίζει την απαραίτητη μέθοδο χειρισμού αγαθών που απαιτούν ιδιαίτερη φροντίδα. Ο συγκεκριμένος προβλέπει συγκεκριμένες ενέργειες σε ορισμένα μέρη, αλλά η ευθύνη για τη διεξαγωγή της δράσης δεν ανατίθεται ειδικά σε κανένα συγκεκριμένο άτομο. Η ευθύνη αυτή μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τους νόμους των διαφόρων χωρών και τις διεθνείς συμβάσεις στις οποίες έχουν ενταχθεί οι χώρες αυτές. Για τους σκοπούς του κώδικα, δεν είναι απαραίτητο να γίνει μια τέτοια ανάθεση, αλλά μόνο να προσδιοριστεί η ίδια η δράση. Η βλάβη ενός συγκεκριμένου μέρους αξιολογείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα IMDG (Güner-Özbek, 2007).

Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση των containers, δεδομένου ότι αυτά φτάνουν συνήθως σφραγισμένα στο πλοίο με αποτέλεσμα να μην μπορεί να ελεγχθεί το περιεχόμενό τους. Ο IMO αναγνώρισε επίσης ότι οι φορτωτές πρέπει να μεριμνούν ώστε να επαληθεύουν το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων αφού σε περίπτωση λάθους, μπορεί να παραβιαστούν τα όρια στοιβασίας και οι ρυθμίσεις πρόσδεσης ενδέχεται να

διακυβευτούν, γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα σε ένα σκάφος, ειδικά σε δύσκολες καιρικές συνθήκες. Εάν ο πλοίαρχος έχει βάσιμους λόγους να αμφιβάλλει για το βάρος που παρέχεται από τον φορτωτή, οι αρμόδιες αρχές του λιμένα ή της ακτοφυλακής θα πρέπει να υποστηρίξουν το δικαίωμα του μεταφορέα να ζυγίζει τα containers προτού συμφωνήσει να τα φορτώσει (Williams, 2014).

Ο μεταφορέας πρέπει επίσης να εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα διαθέτει ενημερωμένα αντίγραφα του κώδικα IMDG και των διαφόρων κωδικών ασφαλούς πρακτικής και καθοδήγησης που εκδίδονται περιοδικά από τον IMO και τη λέσχη P & I του πλοίου και ότι το πλήρωμα συμβουλευτεί το υλικό αυτό όταν είναι απαραίτητο. Τέλος, ο μεταφορέας πρέπει να συμπεριλαμβάνει στις συμβάσεις μεταφοράς του τυχόν προστατευτικές ρήτρες που ενδέχεται να συστήνονται περιοδικά από τους ασφαλιστές ή από φορείς του κλάδου. Οποιαδήποτε παράλειψη του μεταφορέα να προβεί σε τέτοια δέουσα επιμέλεια μπορεί όχι μόνο να ακυρώσει τα δικαιώματά του για αποζημίωση από τους φορτωτές αλλά και τα δικαιώματά του για αξίωση από τους ασφαλιστές του (Güner-Özbek, 2007).

Οι νόμοι ορισμένων χωρών, όπως π.χ., το Ηνωμένο Βασίλειο, προβλέπουν ότι όταν μια φορτωτική μεταφέρεται από έναν νόμιμο κάτοχο σε άλλο (συνήθως βάσει σύμβασης πώλησης του φορτίου) ο τελικός κάτοχος (συνήθως ο παραλήπτης των εμπορευμάτων), κατά την παραλαβή του φορτίου από το πλοίο ή κατά την υποβολή αίτησης για την παράδοση αυτή, αναλαμβάνουν τις ίδιες υποχρεώσεις σύμφωνα με τη φορτωτική όπως αυτές που αναλαμβάνει ο φορτωτής. Ως εκ τούτου, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο μεταφορέας μπορεί να έχει το δικαίωμα να ασκήσει αξιώσεις για απώλεια ή ζημία που υπέστη λόγω της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων έναντι του αποστολέα, του ναυλωτή ή του παραλήπτη. Ο εφοπλιστής είναι πιθανό να ασκήσει αξίωση έναντι του ποιος είναι εκείνος που είναι πιο πιθανό να ικανοποιήσει την απαίτηση και ότι ο συμβαλλόμενος (αν όχι ο αποστολέας) μπορεί με τη σειρά του να ζητήσει αποζημίωση από τον αποστολέα εάν ο επικίνδυνος χαρακτήρας του φορτίου δεν έχει δηλωθεί δέοντως από τον φορτωτή, ακόμη και αν ο αποστολέας δεν είναι στην πραγματικότητα ο κατασκευαστής του προϊόντος (Aikens et al., 2016).

4.1.8. Αξιώσεις από πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις (Fines and Criminal Sanctions Claims)

Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας και του γεγονότος ότι οι σχετικοί νόμοι και κανονισμοί διαφέρουν από χώρα σε χώρα, είναι αναπόφευκτο γεγονός ότι κάποια στιγμή τα πλοία και οι πλοιοκτήτες τους θα διαπιστώσουν ότι έχουν παραβιάσει ή φέρεται να έχουν παραβιάσει τους ποινικούς ή διοικητικούς κανονισμούς μιας συγκεκριμένης χώρας και κατά συνέπεια μπορεί να τους επιβληθεί πρόστιμο ή ποινική κύρωση. Δεν πρέπει επίσης να λησμονούμε ότι η επιβολή προστίμου μπορεί να θεωρηθεί σε ορισμένες χώρες ως χρήσιμη μέθοδος αύξησης των εσόδων. Τα περισσότερα πρόστιμα είναι «διοικητικά», δηλαδή αστικά, και δεν δημιουργούν πιθανή ποινική ευθύνη. Ωστόσο, σε πιο σοβαρές περιπτώσεις, οι οποίες συχνά περιλαμβάνουν υποτιθέμενη ρύπανση, μπορεί να επιβληθούν πρόστιμα αστικού και κυρώσεις ποινικού χαρακτήρα.

Το γεγονός ότι η συγκεκριμένη παράβαση μπορεί να έχει διαπραχθεί από μέλος του πληρώματος ή κάποιον άλλο υπάλληλο χωρίς τη γνώση του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου δεν είναι κανονικά χρήσιμο εάν η παράβαση έχει διαπραχθεί κατά τη διάρκεια της απασχόλησής του. Οι νόμοι πολλών χωρών καθιστούν τον εργοδότη υπεύθυνο σε τέτοιες περιπτώσεις και σε ορισμένες χώρες μπορεί να ασκηθεί δίωξη κατά του πλοίου ή του πλοιοκτήτη, ακόμη και αν μπορεί να αποδειχθεί ότι η παραβίαση δεν διαπράχθηκε από το μέλος του πληρώματος ή από άλλο υπάλληλο κατά τη διάρκεια της απασχόλησης.

Τα πρόστιμα επιβάλλονται συνήθως μετά από ατύχημα ή επειδή δεν αναφέρθηκε ένα περιστατικό στην αρμόδια τοπική αρχή (π.χ. όταν σταματά να εκτελεί εργασίες στον κύριο κινητήρα). Ωστόσο, συχνά επιβάλλονται σε ένα ευρύ φάσμα περιστάσεων, ακόμη και αν δεν υπήρξε ατύχημα. Πολλά πρόστιμα αποτελούν ρουτίνα όπως η διαφορά δηλωμένης με πραγματικής ποσότητας φορτίου και άλλα επιβάλλονται για παράνομη αλιεία από τα μέλη του πληρώματος ή για την αποτυχία του σκάφους να παραδώσει εγκαίρως ένα έγγραφο που απαιτείται στον συγκεκριμένο λιμένα ή τόπο.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τέτοιες κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν για παραβιάσεις γνωστών, διεθνώς αποδεκτών προτύπων όπως (Özçayır , 2008):

- τη σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)
- τη σύμβαση MARPOL
- το Μνημόνιο Κατανόησης του κράτους λιμένα

Έχει επίσης γίνει κοινή η θέσπιση κανόνων από περιφερειακές αρχές όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση ή οι Ηνωμένες Πολιτείες οι οποίες δεν είναι διεθνείς συμβάσεις υπό την ανωτέρω έννοια, διότι οι άλλες χώρες δεν θεωρούν ότι δεσμεύονται από αυτές αλλά έχουν, ωστόσο, εδαφικές επιπτώσεις.

Κλασικά παραδείγματα είναι οι κανονισμοί που έχουν επιβληθεί από την ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη (EU Council Regulation No. 267/2012) που απαγορεύει την αγορά, εισαγωγή ή μεταφορά ιρανικού πετρελαίου ή πετρελαιοειδών και την παροχή ασφάλισης που σχετίζεται με αυτά και της παρόμοιας των ΗΠΑ του 2012. Παρόμοιες ρυθμίσεις έχουν επίσης εκδοθεί από καιρό σε καιρό σε σχέση με το εμπόριο με άλλες χώρες όπως η Ακτή του Ελεφαντοστού, η Λιβύη και η Συρία.

Εκτός από τέτοιες διεθνείς συμβάσεις ή περιφερειακούς κανονισμούς, ουσιαστικά όλες οι χώρες έχουν θεσπίσει νομοθεσία που επιτρέπει την επιβολή προστίμων και την ποινική δίωξη του εφοπλιστή ή / και των υπεύθυνων μελών του πληρώματος, όταν διαπιστώνεται ότι το πλοίο ασχολείται με δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο όπλων ή ναρκωτικών ή άλλων παράνομων ουσιών. Σε αυτές τις περιπτώσεις η νομοθεσία μπορεί να επιτρέπει ακόμη και τη δήμευση του πλοίου.

Σε άλλες περιπτώσεις, οι πλοιοκτήτες ή το πλήρωμα μπορούν να διαπιστώσουν ότι, παρά τις καλύτερες προσπάθειές τους, βρίσκονται να έχουν παραβιάσει τοπικούς ποινικούς ή διοικητικούς κανονισμούς οι οποίοι ήταν άγνωστοι σε αυτούς. Για παράδειγμα, οι τελωνειακοί νόμοι και κανονισμοί πολλών χωρών εξουσιοδοτούν τις τοπικές τελωνειακές αρχές να επιβάλλουν πρόστιμο ή κάποια άλλη ποινή σε μεταφορέα φορτίου σε περίπτωση που υπάρχει διαφορά μεταξύ, αφενός, των σημάτων, του αριθμού, της ποσότητας ή το βάρος του φορτίου που περιγράφεται στη φορτωτική, τη φορτωτική, τη δήλωση κλπ. και, αφετέρου, τα πραγματικά σήματα, τον αριθμό, την ποσότητα ή το βάρος του φορτίου που διαπιστώνουν οι εν λόγω αρχές μετά την αποστολή του φορτίου από το πλοίο. Αυτό μπορεί να συμβεί ακόμα και όταν η αναντιστοιχία είναι αναπόφευκτη λόγω της φύσης του φορτίου, π.χ. όπου ένα φορτίο

ξηρού χύδην χάνει βάρος κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης ως αποτέλεσμα της αναπόφευκτης εξάτμισης της περιεκτικότητας σε υγρασία του φορτίου. Ομοίως, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να διαπιστώσει ότι έχει παραβιάσει εν αγνοία τους τους κανόνες μετανάστευσης μιας χώρας όταν διοργανώνει αλλαγή πληρώματος στη χώρα αυτή σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τέλος, μπορεί να προκύψουν ιδιαίτερες δυσκολίες όταν η παράβαση δεν είναι αποτέλεσμα παραβατικής συμπεριφοράς των ίδιων των εφοπλιστών, αλλά είναι αποτέλεσμα λάθους των ναυλωτών ή φορτωτών.

Για παράδειγμα, έχουν υπάρξει αρκετές περιπτώσεις κατά τις οποίες έχουν βρεθεί φάρμακα ή λαθρεπιβάτες είτε στη θύρα φόρτωσης είτε στη θύρα εκφόρτωσης κρυμμένοι μέσα σε σφραγισμένα containers. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, αυτό συνέβη χωρίς τη γνώση των πλοιοκτητών. Εντούτοις, έχουν επιβληθεί μεγάλα πρόστιμα ή άλλες κυρώσεις στους εφοπλιστές με βάση το γεγονός ότι η ιδιοκτησία τους (δηλαδή το πλοίο) είναι ευάλωτη στη σύλληψη και οι τοπικές αρχές θεωρούν ότι οι εφοπλιστές θα έπρεπε να ήταν πιο προσεκτικοί ή ότι μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να λάβουν αποζημίωση από τους ναυλωτές ή τους φορτωτές, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις, δεν ευσταθεί. Ομοίως, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να υπόκειται σε τέτοιου είδους πρόστιμα ή ποινές εάν ένα μέλος του πληρώματος ή ένας λαθρεπιβάτης διαφεύγει από το πλοίο χωρίς να το γνωρίζει ο εφοπλιστής και στη συνέχεια συλλαμβάνεται από τις τοπικές αρχές.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, υπάρχει μια σειρά κυρώσεων που μπορούν να επιβληθούν είτε απευθείας από τις τοπικές εκτελεστικές αρχές είτε από τις αρχές ακτοφυλακής ή από το τοπικό δικαστήριο. Τέτοιες κυρώσεις περιλαμβάνουν:

- Πρόστιμα ή παρόμοιες οικονομικές κυρώσεις που επιβάλλονται στο πλοίο ή / και στους χειριστές του
- Δήμευση του πλοίου
- Ποινική δίωξη των μελών του πληρώματος.

Η ποινική δίωξη των μελών του πληρώματος

Ιστορικά, οι ναυτικοί που προκάλεσαν σοβαρά ναυτικά επεισόδια έπρεπε να λογοδοτήσουν για τις ενέργειές τους ή τις παραλείψεις τους ενώπιον εξεταστικού δικαστηρίου και στην περίπτωση που κρίνονταν ένοχοι, έχαναν τις άδειες τους, με

αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις το γεγονός αυτό να σημαίνει και την απώλεια των μέσων διαβίωσής τους. Τέτοιες ενέργειες λάμβαναν χώρα μόνο όταν αποδεικνυόταν ότι ο ναυτικός είχε ενεργήσει με πρόθεση, ή απερίσκεπτα, ή με βαριά αμέλεια. Σοβαρές ποινικές κατηγορίες ασκούνταν μόνο εάν υπήρχαν αποδείξεις ότι ο ναυτικός είχε ενεργήσει με εγκληματική πρόθεση.

Τα τελευταία χρόνια όμως, πολλά νομικά συστήματα σε όλο τον κόσμο έχουν αρχίσει να αντιμετωπίζουν τακτικά τα θαλάσσια ατυχήματα ως εγκλήματα, ιδίως όταν έχουν λάβει χώρα περιβαλλοντικές ζημιές όπως για παράδειγμα, οι αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών, που υπό τέτοιες συνθήκες ασκούν, στις περισσότερες περιπτώσεις, διώξεις κατά του πληρώματος και της σχετικής εταιρείας (Gard Handbook on Protection of the Marine Environment, 2006).

Ασφάλιση

Σε γενικές γραμμές, το δίκαιο των περισσότερων χωρών απαγορεύει στους ασφαλιστές να παρέχουν κάλυψη για εγκληματικές πράξεις. Παρόλα αυτά υπάρχουν περιορισμένες εξαιρέσεις σε αυτόν τον κανόνα που οι λέσχες P & I έχουν καλύψει την ευθύνη των μελών τους για πολλά χρόνια.

Πρόστιμα ή παρόμοιες χρηματικές ποινές

Οι κανόνες των περισσότερων λεσχών P & I δίνουν στη λέσχη το δικαίωμα να θέτει περιορισμούς στην κάλυψη που παρέχεται αν έχει προκύψει σημαντική αύξηση του κινδύνου λόγω νέας διεθνούς ή εθνικής νομοθεσίας ή οποιασδήποτε άλλης περίπτωσης που πιστεύει η λέσχη ότι μπορεί να βλάψει το σύνολο των μελών. Η πρόσφατη επέκταση των διεθνών, περιφερειακών και εθνικών κυρώσεων που σχετίζονται με εμπορικές δραστηριότητες που αφορούν χώρες όπως το Ιράν και η παροχή ασφάλισης σχετικής με τέτοιες δραστηριότητες θεωρείται από τους διεθνείς ομίλους P & I ότι προκαλούν τέτοιο αυξημένο κίνδυνο. Συνεπώς, οι κανόνες πολλών λεσχών διατηρούν το δικαίωμα να τερματίσει την σχέση ή να αρνηθεί την είσοδο οποιουδήποτε από τα μέλη της που είτε παραβιάζει τις σχετικές κυρώσεις είτε συμμετέχει σε δραστηριότητες που διατρέχουν κίνδυνο παραβίασης και παρέχει επίσης δικαίωμα στην λέσχη να αρνηθεί να αποζημιώσει το μέλος έναντι οποιονδήποτε προστίμων ή οι υποχρεώσεων

που βαρύνουν το μέλος ως αποτέλεσμα της ανάληψης τέτοιων δραστηριοτήτων (Gard Guidance to the Rules, 2018).

Η κάλυψη που παρέχεται από τις λέσχες P & I βασίζεται σε ένα συμφωνηθέν «πρότυπο κανόνα» που αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ, αφενός, παραβιάσεων από ατύχημα ή μη σκόπιμης παραβίασης της νομοθεσίας, οι οποίες θεωρούνται δύσκολο να αποφευχθούν, στο περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν κανονικά τα πλοία και αφετέρου τις παραβάσεις τις οποίες ένα μέλος θα έπρεπε και θα μπορούσε να λάβει μέτρα για να αποφύγει.

Η πρώτη κατηγορία παραβίασης θεωρείται αμοιβαίος κίνδυνος ο οποίος πρέπει να κατανεμηθεί από τα μέλη και επομένως καλύπτεται από τη λέσχη, ενώ η δεύτερη κατηγορία παράβασης δεν θεωρείται αμοιβαίος κίνδυνος, αλλά κίνδυνος του ίδιου του μέλους.

Οι παραβάσεις που εμπίπτουν στην πρώτη κατηγορία είναι οι ακόλουθες:

- Η βραχεία ή υπερβολική παράδοση του φορτίου ή η μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς που αφορούν την τεκμηρίωση ή τη δήλωση φορτίου.
- Παραβιάσεις νόμων ή κανονισμών περί μεταναστεύσεως.
- Η τυχαία διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας ή η απειλή αυτής.
- Λαθρεμπόριο ή οποιαδήποτε παράβαση οποιουδήποτε ειδικού νόμου ή ρύθμισης, εκτός από το φορτίο που μεταφέρεται στο πλοίο.

Οι λέσχες έχουν τη διακριτική ευχέρεια βάσει του κανόνα Omnibus να παρέχουν κάλυψη για άλλα πρόστιμα ή ποινές, υπό την προϋπόθεση ότι το μέλος είναι σε θέση να αποδείξει στη λέσχη ότι είχε λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί το γεγονός με βάση το οποίο του επιβλήθηκε πρόστιμο ή ποινή (Brækhus, Rein, 2002).

4.1.9. Αξιώσεις από σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα (Fixed or Floating Objects (FFO) Claims)

Κατά τη διάρκεια των εμπορικών δραστηριοτήτων τους, τα πλοία έρχονται μερικές φορές σε επαφή όχι μόνο με άλλα πλοία αλλά με άλλα σταθερά ή πλωτά αντικείμενα (FFO) και μπορούν να αντιμετωπίσουν αξιώσεις από τους ιδιοκτήτες ή τους χειριστές τέτοιων αντικειμένων, εάν υποστούν βλάβη. Μια τέτοια επαφή μερικές φορές

αναφέρεται ως ζημιά στο FFO. Ένα «σταθερό αντικείμενο» είναι είτε μια κατασκευασμένη δομή που δεν επιπλέει (π.χ. λιμένα, προβλήτα, γερανός ή γέφυρα) και συνεπώς δεν έχει σχεδιαστεί για να μετακινείται ή μια δομή που μετακινείται πάνω στο νερό (π.χ. επιπλέουσα πλατφόρμα, καλώδια ρεύματος ή επικοινωνίας), ή πόρος φυσικών οικοτόπων με άμεση ή έμμεση οικονομική αξία που μπορεί να υποστεί βλάβη λόγω φυσικής επαφής με πλοία όπως για παράδειγμα κοραλλιογενείς υφάλους, οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε αξίωση για κόστος αποκατάστασης και ζημιές σε φυσικούς πόρους.

Ένα «πλωτό αντικείμενο» κανονικά ορίζεται ως μια τεχνητή κατασκευή διαφορετική από ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί για να έχει πλευστότητα, π.χ. ένας σημαντήρας ή ένα ημιβυθισμένο σύστημα γεώτρησης και αυτό μπορεί να σχεδιαστεί για να κινείται πάνω στο νερό. Σε ορισμένες περιπτώσεις η απόφαση εάν το συγκεκριμένο πλωτό αντικείμενο είναι ένα πλοίο ή όχι μπορεί να είναι αρκετά δύσκολη δεδομένου ότι ορισμένα πλωτά αντικείμενα είναι πολλαπλών χρήσεων.

Η διάκριση μεταξύ συγκρούσεων πλοίων σε αντίθεση με ζημιές στην FFO έχει νομική σημασία. Εάν το κατεστραμμένο αντικείμενο θεωρηθεί ως πλοίο, τότε η ευθύνη καθορίζεται κανονικά σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις όπως ο Διεθνής Κανονισμός για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα του 1972 (COLREGS) και η διεθνής σύμβαση για συγκρούσεις του 1910 όπου έγινε η ενοποίηση ορισμένων κανόνων δικαίου για το συγκεκριμένο θέμα. Από την άλλη πλευρά, δεν υπάρχει διεθνής σύμβαση που να ρυθμίζει την ευθύνη για ζημιές σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα. Επομένως, μια αξίωση σχετικά με τη ζημιά σε FFO είναι πιθανόν να προσδιοριστεί στα δικαστήρια της χώρας όπου η ζημιά έγινε σύμφωνα με τον τοπικό νόμο. Αυτή η ευθύνη μπορεί να προκύψει από:

- αδικοπραξία (δηλαδή εξωσυμβατική ευθύνη λόγω αμέλειας)
- συμβόλαιο
- ή σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ή άλλους κανονισμούς.

Όταν τα πλοία έρχονται σε επαφή με σταθερά και πλωτά αντικείμενα, μπορεί να προκληθεί ζημιά:

- Από το πλοίο στο FFO ή / και

- Από το FFO στο πλοίο.

Κατά συνέπεια, προκύπτουν κατά κανόνα οι ακόλουθες αξιώσεις:

- Αξιώσεις ιδιοκτησίας.
- Αξιώσεις ευθύνης.
- Αξιώσεις για καθυστέρηση.
- Αξιώσεις για απώλεια εισοδήματος.

Συνεπώς, οι απαιτήσεις που απορρέουν από ζημιές FFO μπορούν να περιλαμβάνουν πολλούς διαφορετικούς τύπους ασφαλιστικής κάλυψης, όπως η Hull and Machinery (H & M), η Hull Interest / Increased Value (IV), που μπορεί να του καλύψει 25% επιπρόσθετη αξία ζημιάς στο σκάφος ή στο FFO που προκλήθηκε ή πρόσκρουση, η P & I, η Άμυνας και η Loss of Hire Insurance για απώλεια μίσθωσης. Ανάλογα με το που λαμβάνει χώρα το περιστατικό και τη φύση της ζημιάς, η ασφάλιση φορτίου μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση. Είναι σημαντική η γνώση των αξιώσεων που καλύπτονται από την ασφάλιση, ιδίως επειδή ο ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να ειδοποιεί έγκαιρα τον ασφαλιστή για οποιαδήποτε αξίωση, γεγονός που μπορεί να βλάψει τα δικαιώματα είσπραξης, υπό τους όρους ασφάλισης, αν δεν το κάνει. Ορισμένες αξιώσεις μπορεί να είναι πολύ σημαντικές λόγω πρόκλησης σημαντικών ζημιών σε FFO υψηλής αξίας με αποτέλεσμα την διακοπή λειτουργίας της. Σε τέτοιες περιπτώσεις η εμπειρία των ασφαλιστών της P & I ή της H & M αμέσως μόλις συμβεί κάτι τέτοιο και η άμεση συμμετοχή έμπειρου επιθεωρητή ή ναυπηγού και έμπειρου τοπικού δικηγόρου μπορεί να αποτρέψει την κλιμάκωση του κόστους και την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της κράτησης του πλοίου.

Στις περιπτώσεις που ο ασφαλισμένος αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή, ο ασφαλιστής δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματά του ως «υποκατάστατο» και να αναλάβει όλα τα δικαιώματα που μπορεί να απαιτήσει ο ασφαλισμένος έναντι τρίτου που έχει προκαλέσει τη ζημία (Brækhus, Rein, 2002).

4.1.10. Αξιώσεις από έκτακτες δαπάνες (General Average Claims)

Ο κανόνας «μέσου όρου», αφορά αξιώσεις για έκτακτες δαπάνες και είναι ένας από τους παλαιότερους κανόνες του ναυτικού δικαίου και της εφαρμογής του. Αποτελεί κανόνα που αποσκοπεί να μοιράσει δίκαια τις έκτακτες θυσίες και δαπάνες που

υπεβλήθη η πλοιοκτησία προκειμένου να αποτραπεί ο κίνδυνος ή να απαλλαγεί από υφιστάμενο κίνδυνο που απειλεί ολόκληρο το ταξίδι.

Ο κανόνας ισχύει ανεξάρτητα από τη σύμβαση. Παρόλα αυτά τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα ενσωματώνουν τους κανόνες της Υόρκης-Αμβέρσας οι οποίοι καθορίζουν αρχές και κανόνες για τους υπολογισμούς του κανόνα «μέσου όρου».

Η περιγραφή του κανόνα «μέσου όρου» γίνεται από τον κανόνα A.1 των κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας και είναι η εξής:

"Υπάρχει εφαρμογή του κανόνα «μέσου όρου» τότε και μόνον τότε, όταν μία έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται σκοπίμως και λογικά ή πραγματοποιείται για την κοινή ασφάλεια, με σκοπό τη διαφύλαξη από κινδύνους των περιουσιακών στοιχείων που εμπλέκονται στην κοινή θαλάσσια περιπέτεια".

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος που θυσιάζει ή επιβαρύνεται με τέτοιες δαπάνες θεωρείται ότι έχει αποφέρει κοινό όφελος σε όλα τα μέρη της θαλάσσιας περιπέτειας και δικαιούται να λάβει συνεισφορά από τα άλλα μέρη. Η συνεισφορά βασίζεται σε εκείνο το ποσοστό της αξίας της περιουσίας (όπως αυτή προσδιορίζεται χωροχρονικά), που εξοικονομήθηκε από την έκτακτη θυσία ή δαπάνη, στον τόπο όπου τελειώνει η κοινή θαλάσσια περιπέτεια ή το ταξίδι.

Στην πράξη, οι βασικές αρχές του «μέσου όρου» ορίζονται στους κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας που εισήχθησαν για πρώτη φορά το 1864 και οι οποίοι ενημερώνονται τακτικά από τότε. Αυτοί οι κανόνες έχουν νόμιμη ισχύ μόνο σε ορισμένες χώρες. Εντούτοις, ενσωματώνονται με συμφωνία σε όλες σχεδόν τις συμβάσεις μεταφοράς και ναύλων. Επί του παρόντος υπάρχουν τρεις εκδοχές των ισχυόντων Κανόνων - YAR 1974, YAR 1994 και YAR 2004.

4.1.11. Αξιώσεις από ανθρώπους (People Claims)

Οι αξιώσεις από ανθρώπους είναι ένας από τους πιο συνηθισμένους τύπους θαλάσσιων αξιώσεων και η ευθύνη μπορεί να προκύψει σε σχέση με τις ακόλουθες διαφορετικές κατηγορίες ανθρώπων, οι οποίοι έχουν διαφορετικούς ρόλους ως προς το πλοίο:

- Μέλη πληρώματος;
- Επιβάτες.

- Άτομα εκτός του πληρώματος ή των επιβατών που μεταφέρονται επί του σκάφους, όπως πιλότοι, ομάδες επισκευών, υπεράριθμοι και λαθρεπιβάτες
- Άλλα πρόσωπα που δεν μεταφέρονται επί του σκάφους, όπως λιμενεργάτες, λιμενικοί υπάλληλοι και ακόμη και κάτοικοι της περιοχής.

Οι αξιώσεις μπορούν επίσης να προκύψουν με πολλές μορφές, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι οι ακόλουθες:

- Προσωπική βλάβη και θάνατος.
- Όροι απασχόλησης
- Παραβίασης ελεύθερου χρόνου
- Πρόστιμα και ποινική ευθύνη

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC), αποτελεί διεθνή σύμβαση η οποία περιλαμβάνει διατάξεις που διέπουν την ευθύνη για την ασθένεια, τραυματισμό ή το θάνατο των μελών του πληρώματος.

Η MLC ενοποιεί και ενημερώνει περισσότερα από 68 διεθνή πρότυπα εργασίας που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό τομέα τα οποία έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία 80 χρόνια και έχει ως στόχο την εφαρμογή σε παγκόσμιο επίπεδο, να κατανοείται εύκολα και να εφαρμόζεται με συνέπεια. Η σύμβαση παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες και τους ομίλους P & I, καθόσον επιβάλλει ελάχιστα πρότυπα για:

- Ιατρική περίθαλψη στο πλοίο και στην ξηρά.
- Ευθύνη των πλοιοκτητών όσον αφορά τις οικονομικές συνέπειες της ασθένειας και του τραυματισμού
- Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων.
- Πρόσβαση στις δραστηριότητες ξεκούρασης που βασίζονται στην ξηρά.
- Κοινωνική ασφάλιση.

Τα ελάχιστα πρότυπα που επιβάλλει η σύμβαση σημαίνουν ότι οι συμβάσεις εργασίας του πληρώματος ή οι συμφωνίες συλλογικών διαπραγματεύσεων που δεν πληρούν αυτές τις προδιαγραφές δεν μπορούν να εφαρμοστούν σε χώρες που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση και την ενσωμάτωσαν στο εθνικό τους δίκαιο. Ωστόσο, εάν τα σχετικά άρθρα ή οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας ικανοποιούν τα ελάχιστα πρότυπα που επιβάλλει η σύμβαση, τότε εξακολουθούν να διέπουν την ευθύνη του εργοδότη (ILO,

2006). Σε ορισμένες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες, τα μέλη του πληρώματος μπορεί να δικαιούνται να ζητήσουν αποζημίωση εξ αδικοπραξίας, πέραν των συμβατικών τους δικαιωμάτων, εάν αποδειχθεί ότι η ασθένεια, ο τραυματισμός ή ο θάνατος οφείλεται στην αμέλεια του εργοδότη.

Όσον αφορά τους επιβάτες η ευθύνη της πλοιοκτησίας περιορίζεται μέσω του πρωτοκόλλου 2002 της σύμβασης των Αθηνών το 1974 ως εξής:

Πίνακας 6. Περιορισμός ύψους ευθύνης ανά περιστατικό

Claim	Liability Limit
Death or personal injury	SDR 46,666 per passenger
Cabin luggage	SDR 833 per passenger
Vehicles	SDR 3,333 per passenger
Other luggage	SDR 1,200 per passenger

Πηγή: Επεξεργασία από Athens Convention, (2002)

Ωστόσο, ο μεταφορέας δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σε συγκεκριμένο ποσό βάσει και άλλων διεθνών συμβάσεων όπως η σύμβαση του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης των ναυτικών αξιώσεων ή το πρωτόκολλο του 1996 ή η σύμβαση περιορισμού του 1957, για ειδικές αξιώσεις διαφόρων τύπων (συμπεριλαμβανομένων αιτήσεων για θάνατο ή σωματικές βλάβες) που προκύπτουν σε κάθε ξεχωριστή περίπτωση (Protocol of 1996).

4.1.12. Αξιώσεις από ρύπανση (Pollution Claims)

Η ρύπανση αποτελεί βασικό λόγο ανησυχίας και το καθεστώς της διεθνούς και εθνικής νομοθεσίας που τη ρυθμίζουν αντικατοπτρίζουν αυτή την ανησυχία. Ιστορικά, η νομοθεσία για την καταπολέμηση της ρύπανσης κατευθυνόταν κυρίως στην ρύπανση που προκλήθηκε από τη διαρροή του πετρελαίου που μεταφερόταν ως φορτίο. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια δόθηκε προσοχή και σε άλλες μορφές ρύπανσης. Ως εκ τούτου, υπάρχουν διεθνείς συμβάσεις και τοπικοί νόμοι που ρυθμίζουν τη ρύπανση από τις δεξαμενές πλοίων και άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (όπως χημικά, αέρια και άλλα πτητικά προϊόντα), απορρίμματα και άλλα απόβλητα ακόμη και τα πλοία που οδηγούνται για ανακύκλωση.

Η ρύπανση μπορεί να προκαλέσει τόσο σημαντικές αστικές ευθύνες όσο και σοβαρές ποινικές κυρώσεις. Το νομοθετικό καθεστώς που διέπει τη ρύπανση διακρίνεται σε δύο κατηγορίες (Gold, 2006):

- την πρόληψη της ρύπανσης
- την ευθύνη για τη ρύπανση.

Πρόληψη της ρύπανσης

Υπάρχει ένα σύνολο διεθνών συμβάσεων που έχουν σχεδιαστεί για την παρακολούθηση των δομών πλοίων και των συστημάτων ελέγχου ποιότητας, στόχος των οποίων είναι κατά ένα μεγάλο μέρος η ελαχιστοποίηση του κινδύνου ρύπανσης. Υπάρχουν επίσης παρόμοια μέτρα αποφυγής ρύπανσης που ρυθμίζουν τη λειτουργία των πλοίων και υπάρχει ένα σύνολο διεθνών συμβάσεων που έχουν σχεδιαστεί για την παρακολούθηση της εκπαίδευσης του προσωπικού επί του πλοίου, της επάρκειας επί του σκάφους και των συστημάτων διαχείρισης που συνδέουν το σκάφος με την ξηρά (Gard Guidance to the Rules, 2018).

Η τήρηση των εν λόγω κανονισμών επιβάλλεται από ένα παγκόσμιο σύστημα ελέγχου βάσει του οποίου τα πλοία υποχρεούνται να παρέχουν πιστοποιητικά συμμόρφωσης, τα οποία ελέγχονται τακτικά από τις λιμενικές αρχές στα λιμάνια στα οποία επισκέπτονται. Οι αρχές αυτές έχουν επίσης το δικαίωμα να επιθεωρήσουν το πλοίο, να κρατήσουν το πλοίο αν χρειάζεται και επίσης να απαιτήσουν επισκευές πριν από την αποχώρηση του πλοίου. Η διαπίστωση της μη συμμόρφωσης μπορεί να οδηγήσει σε ποινικές κυρώσεις όπως η επιβολή σημαντικών προστίμων και ενδεχομένως περιορισμούς στην ικανότητα του πλοίου να ταξιδεύει ελεύθερα. Ως εκ τούτου, η μη συμμόρφωση μπορεί επίσης να έχει εμπορικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης απώλειας της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου. Τέλος, ένα παράκτιο κράτος δικαιούται να αναλάβει μονομερή δράση για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση μιας απειλής ρύπανσης. Μια τέτοια ενέργεια είναι πιθανό να προκύψει εάν το κράτος πιστεύει ότι το προσωπικό του πλοίου είτε δεν λαμβάνει μέτρα για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση του κινδύνου είτε δεν το κάνει με επαρκή ταχύτητα.

Αντιμετώπιση της ρύπανσης

Σε γενικές γραμμές, υπάρχουν δύο διαφορετικοί τύποι καθεστώτων αντιμετώπισης της ρύπανσης. Το πρώτο είναι το γεγονός ότι το θιγόμενο κράτος αναλαμβάνει την ευθύνη για την οργάνωση και την αρχική πληρωμή της αντιμετώπισης, αν και το κράτος σχεδόν σίγουρα θα επιδιώξει να ανακτήσει τις δαπάνες του από τον υπεύθυνο εφοπλιστή στη συνέχεια. Το δεύτερο είναι όπου το κράτος απαιτεί από τον εφοπλιστή να οργανώσει και να πληρώσει για την αντιμετώπιση. Αυτό γίνεται συνήθως μέσω νομοθεσίας που ορίζει ότι, ως προϋπόθεση εισόδου του πλοίου στα χωρικά ύδατα, ο εφοπλιστής πρέπει να έχει ήδη συμφωνία με μια εταιρεία που διαθέτει τον αναγκαίο εξοπλισμό και την ικανότητα για να αντιμετωπίσει μια πετρελαιοκηλίδα και η εταιρία αυτή να έχει κριθεί κατάλληλη από το κράτος.

Δεν υπάρχει ιδανικό σύστημα αντιμετώπισης της ρύπανσης. Η μόνη πραγματικά αποτελεσματική μέθοδος είναι να διατηρηθεί ο ρύπος στο πλοίο. Οποιοδήποτε καθεστώς υιοθετείται, υπάρχει ένα θεμελιώδες τεκμήριο ότι το κράτος έχει την τελική απόφαση σχετικά με το μέγεθος και το είδος των πόρων που χρησιμοποιήθηκαν, τον τόπο και την έκταση στην οποία πραγματοποιήθηκε αυτή η επιχείρηση και συνάμα ότι ο εφοπλιστής (στην περίπτωση συμβαλλόμενων κρατών της CLC) και το «υπεύθυνο μέρος» (στις ΗΠΑ) θα καταβάλει το κόστος της αντιμετώπισης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Ως εκ τούτου, είναι εξαιρετικά σημαντικό, σε περίπτωση ρύπανσης, να υπάρχει έγκαιρη και στενή συνεργασία μεταξύ του ιδιοκτήτη και των ασφαλιστών του, αφενός, και των αρμόδιων αρχών, αφετέρου. Ο αριθμός των αρχών με τους οποίους ο ιδιοκτήτης έχει να αντιμετωπίσει διαφέρει από κράτος σε κράτος (Gold, 2006).

Αξιώσεις

Ο υπεύθυνος βαρύνεται με :

- Όλα τα έξοδα απομάκρυνσης, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων πρόληψης ή ελαχιστοποίησης τέτοιου περιστατικού.
- Όλες τις ζημίες στους φυσικούς πόρους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους αποκατάστασης των ζημιωθέντων πόρων, της απώλειας αξίας αυτών των πόρων, εν αναμονή της αποκατάστασης, καθώς και του εύλογου κόστους της αξιολόγησης των ζημιών.

- Όλες τις ζημιές σε πραγματική ή προσωπική ιδιοκτησία, συμπεριλαμβανομένων οικονομικών ζημιών.
- Όλες τις απώλειες αυτών που επιβίωναν από τους φυσικούς πόρους χρησιμοποιώντας τους για τρόφιμα, καταφύγια και για την κάλυψη άλλων ζωτικών αναγκών. Η απώλεια αυτή μπορεί να αξιωθεί από οποιονδήποτε χρήστη τέτοιων πόρων, ανεξαρτήτως κυριότητας.
- Απώλεια εσόδων, συμπεριλαμβανομένων των φόρων.
- Απώλεια κέρδους και κερδοφορίας. Ο αιτών δεν χρειάζεται να είναι ο ιδιοκτήτης της κατεστραμμένης περιουσίας ή των πόρων για να προβεί σε αξίωση.
- Το πρόσθετο κόστος παροχής δημόσιων υπηρεσιών κατά τη διάρκεια ή μετά τις δραστηριότητες απορρύπανσης.

Η εκτίμηση της ζημίας αποτελεί συχνά πηγή πολλών συζητήσεων και αντιπαραθέσεων. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση της εκτίμησης και ποσοτικοποίησης των ζημιών στους φυσικούς πόρους, όπου οι ΗΠΑ έχουν πρωτοπορήσει στη χρήση υποδειγμάτων με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών για να εκτιμήσουν τις επιπτώσεις που έχουν οι ενδεχόμενες ρυπάνσεις στους φυσικούς πόρους σε ευρεία κλίμακα. Οι αξιώσεις που μπορούν να ανακτηθούν από το «υπεύθυνο μέρος» περιλαμβάνουν τέτοια προβλέψιμα στοιχεία όπως η απώλεια της χλωρίδας και της πανίδας και της αποκατάστασης των ενδιαιτημάτων αλλά και στοιχεία όπως οι χαμένες ψυχαγωγικές ευκαιρίες για τον τοπικό πληθυσμό και τους μετακινούμενους τουρίστες, μοντέλα που υποστηρίζονται από δημοσκοπήσεις και κοινωνιολογικές έννοιες. Σε μεγάλους χώρους αναψυχής αυτό μπορεί να οδηγήσει στην επιδίκαση μεγάλων ποσών που συλλέγονται από κυβερνητικούς οργανισμούς.

Ο αντίκτυπος στην τοπική άγρια φύση μπορεί να υπολογιστεί όχι μόνο καταγράφοντας τον βαθμό θνησιμότητας που παρατηρείται στην πραγματικότητα, αλλά και προσθέτοντας έναν «συντελεστή πολλαπλασιασμού», με βάση το ότι τα άγρια ζώα που επλήγησαν από την ρύπανση όταν απομακρυνθούν από τη σκηνή πεθαίνουν σε κρυφές ή απομακρυσμένες τοποθεσίες. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αξιώσεις που εκτιμώνται σε σχέση με τον αριθμό των υπαρχόντων νεκρών ζώων και μπορεί να οδηγήσει σε πολύ

υψηλότερες εκτιμήσεις των ζημιών στην πανίδα ως αποτέλεσμα μιας ρύπανσης (Gold, 2006).

Οι Διεθνείς Συμβάσεις που καλύπτουν τα θέματα ρύπανσης κατηγοριοποιούνται ως εξής (Williams, 2014):

➤ *Παραβιάσεις*

Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL) απαγορεύει τη σκόπιμη ελευθέρωση ελαιωδών αποβλήτων εκτός από συγκεκριμένες περιστάσεις όπου επιτρέπει στα πλοία να αποβάλλουν τα ελαιώδη απόβλητα εάν δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις υποδοχής στους λιμένες που επισκέπτονται και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται ορισμένοι αυστηροί όροι. Σε περίπτωση παραβίασης αυτών των περιορισμών, τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να επιβάλλουν κυρώσεις αρκετά αυστηρές ώστε να αποτρέπουν τέτοιες ενέργειες. Ωστόσο, εάν η απόρριψη οφείλεται σε βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του μετά από σύγκρουση, προσάραξη κ.λπ., υπάρχει παραβίαση της MARPOL μόνο εάν έχει αποτύχει να δράσει λογικά για να ελαχιστοποιήσει τις ζημιές μετά την ανακάλυψη της απόρριψης ή αν ο ιδιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησαν είτε με πρόθεση να προκαλέσουν ζημία είτε από αμέλεια και με γνώση ότι πιθανώς θα προκληθεί ζημία.

➤ *Επιβολή*

Τα παράκτια κράτη έχουν εξουσίες βάσει των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) να αναλάβουν δράση για την επιβολή πραγματικών και εικαζόμενων παραβιάσεων της MARPOL. Η δράση που μπορεί να αναληφθεί ποικίλλει ανάλογα με την τοποθεσία (είτε στα χωρικά ύδατα, στην ΑΟΖ είτε όχι) της παραβίασης και του πλοίου κατά τη λήψη μέτρων επιβολής. Εντούτοις, υπό τις κατάλληλες συνθήκες, το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα να προβεί σε καταδίωξη στην ανοικτή θάλασσα και πέρα από την ΑΟΖ του.

➤ *Ποινικές ρήτρες*

Η UNCLOS αφήνει το θέμα της κατάλληλης ποινής στο φόρουμ περιορίζοντας την ικανότητα των κρατών να επιβάλλουν ποινές σε πλοία με δική τους σημαία. Παρ' όλα αυτά, ορισμένα κράτη έχουν προχωρήσει, στη βάση ότι η σύμβαση

έχει ευρύτερη εφαρμογή, επιβάλλοντας ποινές κράτησης σε προσωπικό και πλοία με σημαία άλλων κρατών.

4.1.13. Αξιώσεις από ασφαλή λιμένα (Safe Ports Claims)

Η έννοια του "ασφαλούς"

Το Αγγλικό Ανώτατο Δικαστήριο έδωσε τον ακόλουθο κλασικό ορισμό του τι είναι ή δεν είναι ασφαλές λιμάνι στην υπόθεση *The Eastern City*:

"Ένας λιμένας δεν είναι ασφαλής εκτός εάν, στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, το συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να τον προσεγγίσει, να τον χρησιμοποιήσει και να επιστρέψει από αυτό χωρίς την εμφάνιση κάποιου ασυνήθιστου περιστατικού, που θα το εξέθετε σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με καλή πλοήγηση και ναυτική διαχείριση " ([1958] 2 Lloyd's Rep. 127).

Κατά τη διάρκεια της ζωής τους, τα πλοία επισκέπτονται διάφορα λιμάνια, αγκυροβόλια, λιμένες κ.λπ. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η χρήση και η επίσκεψη σε τέτοιους τόπους είναι ακίνδυνη. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει πάντα και τα πλοία μπορούν να υποστούν ζημιές που μπορούν να κυμαίνονται από πολύ μικρές όπως το ξύσιμο βαφής μέχρι την ολική απώλεια λόγω (συνήθως λανθάνων ή απροσδόκητων) επικίνδυνων χαρακτηριστικών του τόπου που επισκέφθηκε. Σε άλλες περιπτώσεις παρά την έλλειψη κινδύνου, μπορεί να υποστούν σημαντικές καθυστερήσεις. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι πλοιοκτήτες μπορούν να εγείρουν αξιώσεις κατά της λιμενικής αρχής ή κατά του οποιουδήποτε συμβαλλομένου μέρους στο πλαίσιο του σχετικού ναυλοσύμφωνου ή της σύμβασης μεταφοράς. Παρόλο που είναι πιθανό να υπάρξει αξίωση έναντι της λιμενικής αρχής, οι ισχυρισμοί αυτοί είναι δύσκολο να τεκμηριωθούν. Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες είναι πιο πιθανό να υποβάλουν αξίωση σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Κατά συνέπεια, οι περισσότερες συμβάσεις μεταφοράς (ναυλοσύμφωνο, φορτωτικές, κ.λπ.) έχουν διατάξεις που ρυθμίζουν τον τόπο όπου επιτρέπεται να χρησιμοποιείται το σκάφος.

Ανεξάρτητα από το αν οι εφοπλιστές ή οι ναυλωτές έχουν συμβατική ευθύνη να παράσχουν ασφαλές λιμάνι, στην πραγματικότητα ο πλοιοκτήτης είναι αυτός ο οποίος

θα υποστεί ζημιά από την μη τήρηση αυτής της υποχρέωσης. Ωστόσο, οι εφοπλιστές έχουν το δικαίωμα να αποζημιωθούν από τους ναυλωτές, οι οποίοι δεν έχουν το πλεονέκτημα του περιορισμού της ευθύνης τους στην όποια ενδεχόμενη ζημιά στο πλοίο. Κατά συνέπεια, είναι πολύ σημαντικό οι εφοπλιστές και οι ναυλωτές να φροντίζουν να ελέγχουν εκ των προτέρων την καταλληλότητα οποιουδήποτε λιμένα ή θέσης που μπορεί να περιλαμβάνεται στην μεταξύ τους σύμβαση. Μπορεί να υπάρξει σημαντική βοήθεια από τις τοπικές υπηρεσίες του συγκεκριμένου λιμένα (π.χ. τοπικός αντιπρόσωπος του σκάφους, ανταποκριτές P & I, αντιπρόσωποι της Lloyds κ.λπ.) και από τις λεπτομερείς οδηγίες σε βιβλία αναφοράς όπως το Pilot Book, Ports of the World, The Guide to Port Entry κ.λπ. Επιπρόσθετα, παράλειψη του πλοιοκτήτη να ασκήσει τέτοια μέριμνα μπορεί να βλάψει τα δικαιώματά του σε αποζημίωση από τους ναυλωτές αλλά και τα δικαιώματά του με βάση τα σχετικά ασφαλιστήρια (Brækhus, Rein, 2002) .

Εάν το πλοίο εισέλθει σε ένα μη ασφαλές λιμάνι με αποτέλεσμα να καταστραφεί ή να καθυστερήσει, ή εάν ο πλοίαρχος αρνείται να εισέλθει σε λιμένα ή θέση που θεωρεί μη ασφαλής ή λαμβάνει μέτρα για την αποφυγή κινδύνου κατά τη διαδρομή, είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει λεπτομερές αρχείο τήρησης των σχετικών συνθηκών και των μέτρων που έλαβε το πλοίο. Πρέπει επίσης το προσωπικό του πλοίου να προβεί άμεσα στις απαραίτητες ενέργειες για την έγκαιρη και λεπτομερή πληροφόρηση καθώς και την πλήρη αναφορά προβλημάτων, στα αρμόδια στελέχη διοίκησης στην ξηρά.

4.1.14. Αξιώσεις από διάσωση (Salvage Claims)

Όταν τα πλοία αντιμετωπίζουν δυσκολίες, συχνά απαιτείται επείγοντως ειδική βοήθεια για να αποφευχθεί η ζημιά ή η απώλεια του πλοίου και του φορτίου. Η πολιτική των περισσότερων ναυτικών κρατών για αιώνες είναι να ενθαρρύνουν τους ναυτικούς να προστρέξουν σε βοήθεια άλλων που μπορεί να βρίσκονται σε κίνδυνο. Η πολιτική αυτή έχει πλέον κατοχυρωθεί στο κεφάλαιο V, κανονισμός 33.1 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974 (SOLAS '74) που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α' 95) και στις τροποποιήσεις της οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο αντίστοιχα το 2004 και 2016.

«Ο πλοίαρχος, πλοίου στη θάλασσα, που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια, λαμβάνοντας πληροφόρηση από οποιαδήποτε πηγή ότι άτομα βρίσκονται σε κίνδυνο στη

θάλασσα, είναι υποχρεωμένος να προστρέξει με πλήρη ταχύτητα, αν αυτό είναι δυνατό, για να τους βοηθήσει, ενημερώνοντάς αυτούς ή την υπηρεσία αναζήτησης και διάσωσης για αυτή του την ενέργεια»

Οι υπηρεσίες διάσωσης μπορούν να παρασχεθούν από απλά εμπορικά πλοία αλλά στην πλειονότητα των περιπτώσεων οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από επαγγελματίες διασώστες οι οποίοι έχουν επενδύσει σε εξειδικευμένα πλοία και εξοπλισμό και παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε επαγγελματική βάση. Αυτή η μορφή βοήθειας (διάσωσης) πρέπει να διακρίνεται από τη συνήθη καθημερινή βοήθεια ρυμούλκησης που ενδέχεται να απαιτούν τα πλοία, π.χ. κατά την είσοδο ή την έξοδο από λιμένα ή τη θέση αγκυροβολίας. Η βοήθεια αυτή προγραμματίζεται εκ των προτέρων και δεν απαιτείται από τυχόν απροσδόκητο κίνδυνο, ενώ οι υπηρεσίες διάσωσης απαιτούνται συνήθως μόνο αφού το πλοίο έχει δυσκολίες και χρειάζεται βοήθεια. Ως εκ τούτου, η φύση των υπηρεσιών είναι πολύ διαφορετική. Στην πρώτη περίπτωση, τα συμβαλλόμενα μέρη θα διαπραγματεύονται κανονικά μια σύμβαση ρυμούλκησης, συνήθως με τυποποιημένους όρους, εκ των προτέρων στην οποία θα συμφωνηθεί η φύση των υπηρεσιών και η αμοιβή. Μπορεί επίσης να είναι δυνατή η διαπραγμάτευση όρων μετά την επέλευση ενός περιστατικού και την ανάγκη συνδρομής, αλλά αυτό θα γίνει μόνο εάν το πλοίο ή / και το φορτίο δεν βρίσκονται σε άμεσο κίνδυνο, π.χ. όταν υπάρχει διάσπαση του κινητήρα στην ανοικτή θάλασσα υπό καλές καιρικές συνθήκες πολύ μακριά από οποιαδήποτε πηγή κινδύνου (Reeder, 2012).

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις διάσωσης διέπονται πλέον κυρίως από τη Διεθνή Σύμβαση για την Διάσωση του 1989, η οποία εφαρμόζεται σε "κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αναλαμβάνεται για την παροχή βοήθειας σε πλοίο ή σε οποιαδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο που κινδυνεύει σε πλωτά ύδατα ή σε άλλα ύδατα." Εντούτοις εάν το πλοίο ή / και το φορτίο βρίσκονται σε άμεσο κίνδυνο, συχνά δεν υπάρχει χρόνος για διαπραγμάτευση των όρων και το πλοίο μπορεί να υποχρεωθεί να προσλάβει τις υπηρεσίες ενός επαγγελματία διασώστη με μια τυποποιημένη σύμβαση διάσωσης, η οποία είναι συνήθως το ανοικτό Έντυπο Lloyd's Salvage (LOF) το οποίο παρακολουθείται από το Lloyd's Salvage Arbitration Branch, του οποίου ο ρόλος είναι να παρέχει ένα αξιόπιστο και ασφαλές πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να λειτουργήσει η διαδικασία διαιτησίας LOF. Το Έντυπο συνοδεύεται από τις ρήτρες του

Lloyd's Standard Salvage and Arbitration (LSSA) και τους διαδικαστικούς κανόνες . Το έντυπο LOF έχει αναθεωρηθεί περιοδικά με την πάροδο των ετών, με τις πιο πρόσφατες να είναι το 2000 και το 2011, αλλά όλες οι μορφές προβλέπουν ότι ο διασώστης πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να σώσει τα περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται σε κίνδυνο και να τα μεταφέρει σε ασφαλή τόπο όπως συμφωνήθηκε. Η αμοιβή βάσει του LOF και των παρόμοιων συμβάσεων βασίζεται στην αρχή «καμία θεραπεία - καμία αμοιβή», που σημαίνει ότι ο διασώστης ανταμείβεται μόνο εάν καταφέρει να σωθεί το πλοίο ή / και το φορτίο και δεν λαμβάνει ανταμοιβή εάν αποτύχει (Lloyd's Open Form (LOF)).

Παρόλα αυτά η πολιτική των περισσότερων ναυτικών κρατών στόχο έχει την ενθάρρυνση των διασωστών και ως εκ τούτου, το ποσό της ανταμοιβής καθορίζεται από ένα εξειδικευμένο σύστημα διαιτησίας και καθορίζεται από την αξιολόγηση των ακόλουθων παραγόντων:

- Ο βαθμός κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή και για την διασωθείσα ιδιοκτησία.
- Η αξία της ζωής ή της περιουσίας που σώζεται.
- Ο βαθμός δεξιοτήτων που επιδεικνύει ο διασώστης.
- Ο βαθμός στον οποίο οι διασώστες έχουν επενδύσει στον εξοπλισμό, το προσωπικό και την κατάρτιση.
- Οι κίνδυνοι που αντιμετώπισε ο διασώστης.
- Το κόστος του διασώστη για την εκτέλεση των υπηρεσιών διάσωσης.

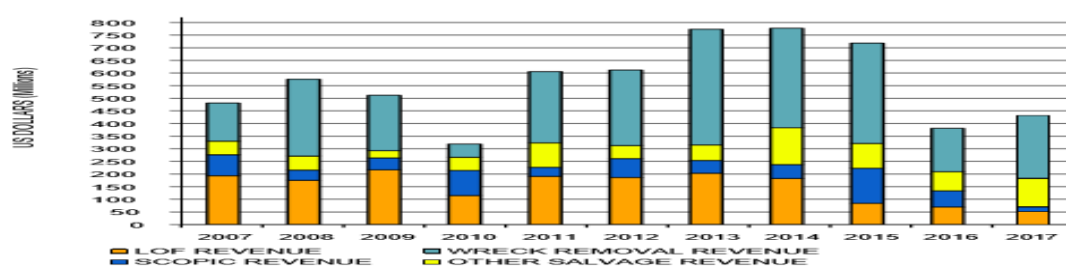
Το άρθρο 8 της Διεθνούς Σύμβασης για την Αποκατάσταση του 1989 υποχρεώνει τους διασώστες κατά την εκτέλεση των υπηρεσιών διάσωσης να *«επιδεικνύουν την απαιτούμενη μέριμνα για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των ζημιών στο περιβάλλον»*. Ο διασώστης στο πλαίσιο αυτό μπορεί να αναλάβει σημαντικές δαπάνες και να διακινδυνεύσει την επιτυχία των προσπαθειών διάσωσης, με αποτέλεσμα να χάσει την αποζημίωση του για τις δαπάνες αυτές. Προκειμένου να προστατευθεί ο διασώστης υπό τέτοιες συνθήκες, το άρθρο 14 της Διεθνούς Σύμβασης για την Διάσωση 1989 προβλέπει ότι μπορεί να καταβληθεί ειδική αποζημίωση σε έναν διασώστη που έχει αποτρέψει ή ελαχιστοποιήσει τις ζημιές στο περιβάλλον.

Λόγω των διαφόρων τεχνικών δυσκολιών που ενυπάρχουν στην εκτίμηση των αμοιβών με βάση το άρθρο 14 της σύμβασης, η πιο συνήθης αξιολόγηση των αξιώσεων γίνεται σύμφωνα με τη ρήτρα περί ειδικών αποζημιώσεων (Special Compensation P&I Clause, SCOPIIC) η οποία περιλαμβάνεται ως επιλογή στις συμβάσεις διάσωσης LOF.

Συνήθως οι διασώστες επιθυμούν να διεκδικήσουν την παραδοσιακή αποζημίωση διάσωσης με βάση την αρχή «χωρίς θεραπεία – δεν έχει πληρωμή», αλλά τους δίνεται η δυνατότητα να επικαλεστούν τη ρήτρα SCOPIIC εάν θεωρήσουν ότι τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την προστασία του περιβάλλοντος δεν θα τύχουν επαρκούς αμοιβής στο πλαίσιο αυτό (ISU, 2017).

Οι διασώστες αναμένεται να εκτελέσουν τις υπηρεσίες τους με λογικές δεξιότητες και φροντίδα ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της υπόθεσης. Σε περίπτωση αμέλειας εκ μέρους τους κατά την εκτέλεση υπηρεσιών διάσωσης, η αποζημίωση διάσωσης ή η ειδική αποζημίωση μπορεί να μειωθεί για να αντικατοπτρίζει το βαθμό ζημίας που προκλήθηκε από την αμέλεια αυτή και αν ο βαθμός ζημίας υπερβαίνει το ποσό που διαφορετικά θα καταβαλλόταν στον διασώστη, ο διασώστης θα ευθύνεται έναντι του εφοπλιστή για τη διαφορά (ISU, 2017).

Σχήμα 6. Έσοδα από LOF, απομάκρυνση ναυαγίων και άλλων υπηρεσιών διάσωσης (2007-2017)



Πηγή: International Salvage Union Annual Review 2017

4.1.15. Αξιώσεις από ρυμούλκηση (Towage Claims)

Τα πλοία μπορεί να χρειάζονται βοήθεια ρυμούλκησης σε διάφορες περιστάσεις, εκ των οποίων οι συνηθέστερες είναι οι εξής:

- *Ωκεάνια Ρυμουλκά:* Τα πλοία για την επισκευή τους σε ναυπηγεία καθώς και μεγάλες κατασκευές όπως πλωτές αποβάθρες, σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και πετρελαιοπηγές, ρυμουλκούνται συχνά σε μεγάλες αποστάσεις

από το ένα μέρος του κόσμου στο άλλο. Τέτοιες υπηρεσίες παρέχονται από μεγάλα ωκεάνια ρυμουλκά που είναι ικανά να περνούν μεγάλες περιόδους στη θάλασσα, με σημαντικό εύρος καυσίμων και πολύ μεγάλη δύναμη ρυμούλκησης. Αυτά τα σκάφη χρησιμοποιούνται επίσης μερικές φορές για την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και συχνά σταθμεύουν κοντά σε κεντρικούς θαλάσσιους δρόμους . Ορισμένα από αυτά τα σκάφη παρέχουν υπηρεσίες πολλαπλών χρήσεων, όπως ρυμούλκηση, διάσωση, ανεφοδιασμό πετρελαίου κ.λπ.

- Τα ρυμουλκά που εμπλέκονται σε αυτή τη δραστηριότητα είναι γενικά μικρότερες εκδοχές των ωκεάνιων ρυμουλκών και χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο για τη ρυμούλκηση ή την προώθηση φορτηγίδων φορτωμένων με φορτίο και άλλα υλικά κατά μήκος ακτών, μεγάλων πλωτών ποταμών και σε στενές διόδους των ωκεανών. Τέτοια ρυμουλκά χρησιμοποιούνται επίσης περιστασιακά για την παροχή υπηρεσιών διάσωσης.
- *Ρυμούλκηση στο λιμένα:* Τα πλοία χρειάζονται συχνά βοήθεια ρυμουλκών για την είσοδο, πρόσδεση και αποβίβαση στο λιμένα. Σε πολλές περιπτώσεις, η συνδρομή αυτή είναι υποχρεωτική ως προϋπόθεση για την είσοδο στο λιμάνι. Τα ρυμουλκά που εμπλέκονται σε αυτή τη μορφή δραστηριότητας είναι εφοδιασμένα, με πολύ εξελιγμένα συστήματα διεύθυνσης και / ή προώθησης.

Η ρυμούλκηση παρέχεται συνήθως από εξειδικευμένες εταιρείες σύμφωνα με επίσημη σύμβαση ρυμούλκησης, τους όρους της οποίας έχουν διαπραγματευτεί οι εφοπλιστές με τις εταιρίες ρυμούλκησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις (ιδίως στην περίπτωση της παράκτιας, ποτάμιου ή λιμενικής ρυμούλκησης), οι συμβάσεις αυτές είναι συμβάσεις που καλύπτουν χρονικές περιόδους και αφορούν την παροχή ρυμούλκησης, όταν απαιτηθεί από συγκεκριμένες θέσεις εντός συγκεκριμένων χρονικών πλαισίων. Ωστόσο, ακόμη και αν δεν έχει συναφθεί, ολοκληρωθεί ή υπογραφεί καμία επίσημη συμφωνία, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει σύμβαση ρυμούλκησης έμμεσα, ιδίως όταν ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος δέχτηκε επανειλημμένα τις υπηρεσίες αυτές με ίδιους όρους σε προηγούμενες και παρόμοιες περιπτώσεις. Επιπλέον, εάν η ανάγκη για ρυμούλκηση προκύψει σε άυλο χρόνο, ο πλοίαρχος ενός σκάφους έχει την εξουσιοδότηση να λάβει υπηρεσίες ρυμούλκησης που είναι λογικά απαραίτητες για την ασφαλή και σωστή εκτέλεση του ταξιδιού.

Η ρυμούλκηση δεν πρέπει να συγχέεται με την διάσωση παρά το γεγονός ότι εάν ανακύψει κίνδυνος μπορεί πραγματικά να χρειαστεί να προσφέρει και τέτοιας μορφής υπηρεσίες.

Εάν είναι γνωστό ότι το πλοίο θα χρειαστεί βοήθεια ρυμούλκησης για να πραγματοποιήσει ένα ταξίδι και οι πλοιοκτήτες συνάψουν σύμβαση εκ των προτέρων για το σκοπό αυτό, συνήθως θα προβλέψουν ότι η ρυμούλκηση μπορεί να αντιμετωπίσει κάποιες δυσκολίες καθ' οδόν και να συνάψει όρους που θα διέπουν τη σχέση τους με ευλόγως προβλέψιμες και αναμενόμενες περιστάσεις. Συγκεκριμένα, το ρυμουλκό είναι κατά κανόνα υποχρεωμένο να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να προστατεύσει τη ρυμούλκα σε τέτοιες περιπτώσεις. Επομένως, αν ένα συμβάν που αναμενόταν κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης υποχρεώσει το ρυμουλκό να λάβει πρόσθετα μέτρα για τη διαφύλαξη της ασφάλειας της ρυμούλκας, αυτές οι υπηρεσίες θεωρούνται κανονικά ως αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης ρυμούλκησης και το ρυμουλκό δεν δικαιούται πρόσθετη αμοιβή. Ωστόσο, εάν η ασφάλεια του ρυμουλκού τεθεί σε κίνδυνο από ένα γεγονός που δεν εμπίπτει στα πλαίσια της συμφωνίας των μερών, οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να θεωρηθούν ως υπηρεσίες διάσωσης, παρά την ύπαρξη της σύμβασης ρυμούλκησης και το ρυμουλκό μπορεί να έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει πρόσθετη αποζημίωση διάσωσης εάν επιτύχει την διάσωση του ρυμουλκούμενου πλοίου.

Το άρθρο 17 της Σύμβασης Διάσωσης αναφέρει ότι μια αμοιβή διάσωσης καταβάλλεται μόνο όταν *"... οι παρεχόμενες υπηρεσίες υπερβαίνουν αυτό που λογικά μπορεί να θεωρηθεί ως η δέουσα εκτέλεση μιας σύμβασης που συνήφθη πριν από την εμφάνιση του κινδύνου"*. Ως εκ τούτου για την μετατροπή της σύμβασης ρυμούλκησης σε διάσωση έχει κριθεί από τα δικαστήρια ότι το ρυμουλκό πρέπει να αποδείξει (The Homewood, [1928] 31 Lloyd's Rep. 336):

- ότι οι υπηρεσίες που πραγματοποίησε ήταν τόσο εξαιρετικές ώστε δεν μπορούσαν να ενταχθούν στο λογικό σκέλος των συμβαλλομένων στην αρχική σύμβαση ρυμούλκησης και ότι
- οι υπηρεσίες πράγματι, και οι πραγματικοί κίνδυνοι δεν θα μπορούσαν κανονικά να αμείβονταν από τη συμβατική αμοιβή που είχε συμφωνηθεί στη σύμβαση ρυμούλκησης.

Το ρυμουλκό είναι υποχρεωμένο να χρησιμοποιήσει εύλογη μέριμνα και ικανότητα κατά την παροχή των υπηρεσιών του και δεδομένου ότι ο έλεγχος της επιχείρησης τεκμαίρεται κανονικά ότι ανήκει στο ρυμουλκό, το καθιστά κυρίως υπεύθυνο σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος εκτός αν υπάρχουν στοιχεία ότι το ατύχημα προήλθε από ανεξάρτητους χειρισμούς του ρυμουλκούμενου. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, τα ρυμουλκά βαρύνονται με αμέλεια, με το σκεπτικό ότι (Williams, 2014):

- Το ρυμουλκό δεν ήταν αξιόπλοο ή ήταν ακατάλληλο για την εκτέλεση της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
- Η απόσταση από την ρυμούλκα δεν ήταν αυτή που έπρεπε
- Ο πλοίαρχος του ρυμουλκού δεν ήταν προετοιμασμένος ή αγνοούσε τις συνθήκες ρυμούλκησης.
- Ο πλοίαρχος δεν σχεδίασε ή εκτέλεσε την υπηρεσία με επαρκή μέριμνα.

Οι περιπτώσεις που το ρυμουλκό βαρύνεται με αμέλεια είναι όταν:

- Δεν είναι εξοπλισμένο με τις απαραίτητες άγκυρες, φώτα, γραμμές, εξοπλισμό διεύθυνσης κ.λπ.
- Δεν έχει την δομική ευστάθεια και αντοχή για να αντέξει την προβλεπόμενη ρυμούλκηση
- Το πλήρωμά του δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για τη σχεδιαζόμενη ρυμούλκηση.

4.1.16. Αξιώσεις από απομάκρυνση ναυαγίου (Wreck Removal Claims)

Το ναυάγιο ορίζεται συνήθως ως πλοίο που έχει βυθιστεί ή έχει προσαράξει ή έχει καθηλωθεί ή έχει υποστεί βλάβη από σύγκρουση, σφάλματος στην πλοήγηση, ανατροπής, πυρκαγιάς, έκρηξης ή σοβαρών καιρικών συνθηκών, υπό συνθήκες όπου το κόστος της απομάκρυνσης ή / και οι επισκευές θεωρούνται ότι υπερβαίνουν την αξία του πλοίου μετά την απομάκρυνση. Κατά συνέπεια, η διάσωση δεν θεωρείται βιώσιμη εμπορική πρόταση και δεν υπάρχει κανένας εμπορικός λόγος για τους ιδιοκτήτες του πλοίου να επιβαρυνθούν με το κόστος της απομάκρυνσης.

Τις τελευταίες δεκαετίες, το θέμα βρίσκεται στο επίκεντρο, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των τοπικών συμφερόντων και των θεμάτων ασφαλείας, με

αποτέλεσμα πολλά παράκτια κράτη να έχουν εφαρμόσει κανονισμούς για να μετριάσουν κατά το δυνατόν τους κινδύνους που προκύπτουν από τα ναυάγια ή / και τα φορτία των ναυαγίων ή / και άλλους ρύπους που ενδέχεται να βρίσκονται επί του σκάφους. Συνεπώς, είναι πλέον ο κανόνας και όχι η εξαίρεση η έκδοση εντολής απομάκρυνσης ναυαγίου όταν υπάρχει ναυάγιο στα χωρικά ύδατα ενός κράτους και ότι ο εφοπλιστής θα βρεθεί αντιμέτωπος με ευθύνες που ενδέχεται να προκύψουν ως αποτέλεσμα της παρουσίας του ναυαγίου.

Ανάλογα με το μέγεθος, τον τύπο, την κατάσταση και τη θέση του ναυαγίου, οι υποχρεώσεις και τα έξοδα που ενδέχεται να προκύψουν για την απομάκρυνσή του μπορεί να είναι πολύ σημαντικά. Οι επιχειρήσεις απομάκρυνσης ναυαγίων μπορεί να είναι τεχνικά πολύπλοκες, απαιτώντας προηγμένο εξοπλισμό, τεχνολογία και δεξιότητες που μπορεί να μην είναι ευρέως και άμεσα διαθέσιμες.

Επιπλέον, οι εφοπλιστές ενδέχεται να μην έχουν το δικαίωμα σύμφωνα με τον τοπικό νόμο να περιορίσουν την ευθύνη ή τα όρια ευθύνης τους να είναι ιδιαίτερα υψηλά. Είναι επομένως εξαιρετικά σημαντικό κάθε ατύχημα που μπορεί να καταστήσει τον πλοιοκτήτη υπεύθυνο για την απομάκρυνση ναυαγίου να γνωστοποιείται αμέσως στους σχετικούς ασφαλιστές και οι συμβουλές και οι συστάσεις που μπορούν να παρέχονται, από τους ασφαλιστές, τους ειδικούς δικηγόρους και ενδεχόμενα άλλους ειδικούς που μπορούν να διοριστούν, να τηρούνται (Brækhus, Rein, 2002).

Οι ιδιοκτήτες του ναυαγίου μπορούν επίσης να φέρουν ευθύνη έναντι τρίτων για απώλεια ή ζημία που υπέστησαν εξαιτίας της παρουσίας του ναυαγίου. Τα συνηθισμένα παραδείγματα περιλαμβάνουν αξιώσεις που υποβάλλονται από τους ιδιοκτήτες άλλου σκάφους που έχει υποστεί ζημιά λόγω επαφής με το ναυάγιο. Αξιώσεις μπορούν επίσης να ασκηθούν για οικονομικές ζημιές εξαιτίας του γεγονότος είτε για λόγους δημόσιου συμφέροντος (π.χ. το ναυάγιο να έχει προκαλέσει ζημία, σε υποθαλάσσιο αγωγό, ηλεκτρικό ή τηλεπικοινωνιακό καλώδιο) είτε από επαγγελματίες (π.χ. αλιείς, ιδιοκτήτες ξενοδοχείων ή ιδιοκτήτες τερματικών σταθμών, των οποίων η δραστηριότητα έχει διακοπεί από την παρουσία του ναυαγίου).

Σε περίπτωση που οι εφοπλιστές είναι υπεύθυνοι για τα έξοδα απομάκρυνσης ναυαγίων ή / και για αξιώσεις που έχουν υποβάλει τρίτοι, μπορεί να προσπαθήσουν να

ανακτήσουν τα έξοδα αυτά από άλλα μέρη που ενδέχεται να ευθύνονται για το συμβάν. Το βάσιμο μιας τέτοιας απαίτησης θα εξαρτηθεί είτε από τους όρους του σχετικού συμβαλλόμενου μέρους είτε από το ναυλοσύμφωνο (π.χ. εάν το πλοίο έχει καταστραφεί ως αποτέλεσμα της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων ή ο καθορισμός από τους ναυλωτές ενός «μη ασφαλούς λιμένα») ή την υπαιτιότητα οποιουδήποτε τρίτου, (π.χ. τους ιδιοκτήτες ενός σκάφους που συγκρούστηκε με το πλοίο τους).

Η σύμβαση του Ναϊρόμπι, η οποία εγκρίθηκε για πρώτη φορά από τον IMO το 2007, και τέθηκε σε ισχύ το 2015, παρέχει τη νομική βάση για τα κράτη μέλη να απομακρύνουν επικίνδυνα ναυάγια από την αποκλειστική οικονομική τους ζώνη (ΑΟΖ), η οποία εκτείνεται σε 200 ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή τους.

"Η Σύμβαση περί απομάκρυνσης ναυαγίου του Ναϊρόμπι προβλέπει την καθιέρωση ενιαίων διεθνών κανόνων και διαδικασιών για τη διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής αφαίρεσης των αποθεμάτων και την καταβολή αποζημίωσης για το σχετικό κόστος" (Baker, 2018).

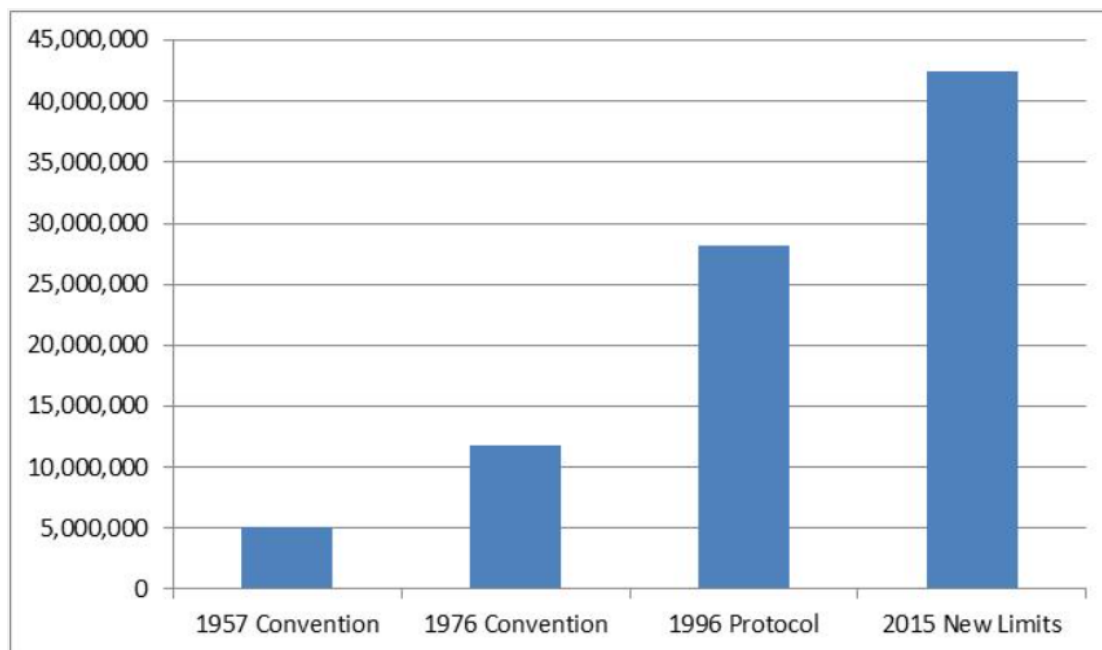
Το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της Σύμβασης περί Περιορισμού του 1976 επιτρέπει στους εφοπλιστές να περιορίζουν την ευθύνη τους για "αξιώσεις σχετικά με, την απομάκρυνση και την ανέλκυση του πλοίου που έχει βυθιστεί, καταστραφεί, ή εγκαταλειφθεί".

Αντίστοιχα δικαιώματα περιέχονται στο Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης του 1976 και στη Σύμβαση περί Περιορισμού του 1957. Ωστόσο, πολλές από τις χώρες που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση περί Περιορισμού του 1976 και το πρωτόκολλό της του 1996 έχουν ασκήσει το δικαίωμα που παρέχει η σύμβαση να αποκλείσουν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης για την απομάκρυνση των ναυαγίων. Για παράδειγμα, στο Ηνωμένο Βασίλειο η ευθύνη για τέτοιες αξιώσεις είναι απεριόριστη. Υπάρχει επίσης νομολογία στις Ηνωμένες Πολιτείες, η οποία υποδηλώνει ότι ο Νόμος περί Περιορισμού της Ευθύνης, 46 U.S.C. 30501, δεν ισχύει για αξιώσεις απομάκρυνσης ναυαγίων που πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με την ομοσπονδιακή νομοθεσία.

Άλλες χώρες έχουν συνδυάσει αυτό το δικαίωμα σε "opt-out" της σύμβασης με την εφαρμογή υψηλότερων ορίων ευθύνης για αποζημιώσεις απομάκρυνσης ναυαγίων και,

σε ορισμένες περιπτώσεις και άλλων σχετικών απαιτήσεων όπως τα έξοδα καθαρισμού της ρύπανσης.

Σχήμα 7. Όρια Περιορισμού Ευθύνης σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις



Πηγή: Safety4Sea, (2018)

4.1.17. Αξιώσεις από αναίτια και από τις δύο πλευρές διακοπή σύμβασης (Frustration)

Σε ορισμένες περιπτώσεις, μια σύμβαση μπορεί να τερματιστεί αυτόματα από το νόμο όταν συμβεί ένα απρόσμενο συμβάν χωρίς τυχόν αθέτηση εκ μέρους ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη. Μια τέτοια αρχή υπάρχει στα περισσότερα νομικά συστήματα υπό διαφορετικές ονομασίες, αλλά ο όρος που χρησιμοποιείται συχνότερα στην ναυτιλία είναι η frustration (απρόοπτη μεταβολή συνθηκών στη σύμβαση ναύλωσης). Ο κλασικός ορισμός της frustration δόθηκε από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας και της Ουαλίας στην περίπτωση των Davis Contractors κατά Fareham UDC το 1956:

"Η απρόοπτη μεταβολή συνθηκών στις συμβάσεις ναύλωσης συμβαίνει κάθε φορά που ο νόμος αναγνωρίζει ότι χωρίς την αθέτηση υποχρέωσης εκ μέρους ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, μια συμβατική υποχρέωση έχει καταστεί ανίκανη να εκτελεστεί διότι οι συνθήκες υπό τις οποίες ζητείται η εκτέλεση θα την καθιστούσαν κάτι ριζικά

διαφορετικό από εκείνο που έχει αναληφθεί από την σύμβαση. «*Non haec in foedera veni*. Δεν ήταν αυτό που υποσχέθηκα να κάνω»."

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, μια σύμβαση καθίσταται ανίκανη να εκτελεστεί επειδή ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη ισχυρίζεται ότι αυτό συμβαίνει και απευθύνεται στο δικαστήριο για να αποφασίσει για αυτό. Επομένως, εάν ένα δικαστήριο βεβαιωθεί ότι τα γεγονότα συνιστούν *frustration*, τότε η σύμβαση αντιμετωπίζεται ως καταγγελλόμενη, παρά του γεγονότος ότι κανένας από τους συμβαλλόμενους δεν την έχει καταγγείλει. Τα μέρη μπορούν, βεβαίως, να συνεχίσουν να συνεργάζονται μεταξύ τους, υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις, εφόσον το επιθυμούν, γεγονός που συμβαίνει συχνά στην πράξη. Από νομικής απόψεως, όμως, λειτουργούν βάσει νέας σύμβασης, η οποία περιλαμβάνει τους ίδιους όρους με εκείνους που είχε αυτή που κατέστη ανίκανη να εκτελεστεί (Cooke et al., 2014).

Η θέση της κάθε έννομης τάξης ως προς τη *frustration* αποτελεί ζήτημα στον καθορισμό του οποίου επιρροή ασκούν διάφοροι παράγοντες όπως ο διαφορετικός τρόπος ανάπτυξης του κάθε δικαϊκού συστήματος, οι διαφορετικές κοινωνικοοικονομικές επιρροές που ασκήθηκαν κατά την διαμόρφωσή του, αλλά και γενικότερα η διαφορετική συλλογιστική του. Έτσι παρατηρείται ότι η αγγλική έννομη τάξη έχει σαφώς αυστηρότερη στάση (*pacta sunt servanda*) έναντι της ελληνικής, η οποία πλαισιώνεται σε μεγάλο βαθμό από αντιλήψεις επιείκειας που στόχο έχουν την κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη, όπου διαγράφεται τάση διάσωσης της σύμβασης, αναγνωρίζοντας την δυνατότητα επέμβασης στο περιεχόμενο της (Γεωργιάδης, 2018).

Κατά κανόνα, μια σύμβαση μπορεί να διακοπεί αναίτια και από τις δύο πλευρές όταν συντρέχουν οι παρακάτω λόγοι:

- Είναι αδύνατο να εκτελεστεί
- Είναι παράνομη
- Έχει παρουσιαστεί σημαντική καθυστέρηση

Η *frustration* αποτελεί παραδοσιακά μια δύσκολη έννοια. Πολλά εξαρτώνται από τα γεγονότα και από την εκτίμηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει το συγκεκριμένο γεγονός στην εκτέλεση της σύμβασης. Είναι επίσης αξιοσημείωτα δύσκολο να γίνει

μια αντικειμενική αξιολόγηση των σχετικών ζητημάτων. Επομένως, ένας τέτοιος συνδυασμός δυσκολιών μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά επικίνδυνος, καθώς μια λανθασμένη απόφαση μπορεί να έχει δραματικές επιπτώσεις. Για παράδειγμα, αν ένα συμβαλλόμενο μέρος αποφασίσει ότι σε μια σύμβαση ναύλωσης υφίσταται απρόοπτη μεταβολή συνθηκών και κατά συνέπεια σταματήσει να την εξυπηρετεί περαιτέρω, διατρέχει τον κίνδυνο σε ενδεχόμενη διαφωνία του δικαστηρίου, εν ευθέτω χρόνω, να βρεθεί εκτεθειμένο σε αξιώσεις, έναντι του άλλου συμβαλλόμενου, για σημαντικές ζημίες ο οποίος αυτός υπέστη από την αθέτηση της σύμβασης, για τις οποίες επιπρόσθετα δεν θα υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη. Ως εκ τούτου, είναι πολύ σημαντικό να λαμβάνονται νομικές συμβουλές προτού γίνει επίκληση της frustration σε μία σύμβαση και να διεξάγεται πλήρης έρευνα σε πρώιμο στάδιο σχετικά με τον αντίκτυπο που ενδέχεται να έχει το συγκεκριμένο γεγονός στη συνεχιζόμενη βιωσιμότητα της σύμβασης (Williams, 2014).

4.2. Συστήματα επίλυσης αξιώσεων (Claims Resolution Systems)

Είναι γενικά προτιμότερο από άποψη κόστους, χρόνου και πελατειακών σχέσεων, όποτε είναι δυνατόν, οι αξιώσεις να διευθετούνται. Ωστόσο, για διάφορους λόγους, αυτό δεν είναι εφικτό σε όλες τις περιστάσεις και συνεπώς τα μέρη παραπέμπουν τη διαφορά σε ένα ανεξάρτητο και ουδέτερο τρίτο μέρος για επίλυση. Το πλέον συχνό τρίτο μέρος είναι κάποιος δικαστής.

Η παραπομπή στα δικαστήρια γίνεται όλο και πιο περίπλοκη με το πέρασμα του χρόνου και πολλές χώρες διαθέτουν πλέον εξειδικευμένα δικαστήρια για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις χώρες με έντονη δραστηριότητα στην ναυτιλία, πολλές από τις οποίες έχουν ναυτικά δικαστήρια ή εξειδικευμένα αστικά δικαστήρια, τα οποία έχουν αναπτύξει ιδιαίτερη εμπειρογνωμοσύνη για την επίλυση των αξιώσεων και των διαφορών που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ωστόσο πολλές φορές τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν η επίλυση των διαφορών τους να γίνει εξωδικαστικά, στρεφόμενοι σε άλλα συστήματα επίλυσης απαιτήσεων, όπως η διαιτησία, η διαμεσολάβηση κλπ. Στην πραγματικότητα διαφορετικά είδη αξιώσεων και διαφορών απαιτούν διαφορετικούς τύπους συστημάτων επίλυσης αξιώσεων ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να πούμε δογματικά ότι οποιοδήποτε σύστημα είναι εγγενώς καλύτερο από οποιοδήποτε άλλο (Aikens et al., 2016).

Δικαστικές διαδικασίες

Η διαδικασία ενώπιον δικαστηρίου έχει συνήθως τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Ο δικαστής έχει ευρείες εξουσίες για να διασφαλίσει ότι διατίθενται όλα τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία και οι μάρτυρες. Η αποτυχία κάθε συμβαλλόμενου μέρους να συμμορφωθεί με δικαστική απόφαση μπορεί να αποτελεί περιφρόνηση δικαστηρίου και μπορεί να προσελκύσει σημαντικές κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων και ακόμη και φυλάκιση σε ακραίες περιπτώσεις.
- Οι διαδικασίες του δικαστηρίου ακολουθούν τους καθιερωμένους κανόνες και τα χρονοδιαγράμματα που εξασφαλίζουν ότι η δίκη βαίνει κατά τρόπο ομαλό χωρίς υπερβολική καθυστέρηση.
- Το δικαστήριο μπορεί να απαιτήσει την λήψη ασφαλιστικών μέτρων και μπορεί να τα επιβάλει με κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων, σύλληψη πλοίου κ.λπ.
- Ο δικαστής μπορεί να ερμηνεύσει με ακρίβεια τον νόμο σε πρώτο βαθμό και ενδεχόμενη προσφυγή κατά της αποφάσεως του μπορεί να εξεταστεί και να αναιρεθεί σε δεύτερο βαθμό από ανώτερο εφετείο.
- Η απόφαση του δικαστηρίου (ή του εφετείου αν υπάρχει προσφυγή) είναι οριστική και η απόφαση μπορεί να εκτελεστεί από την εξουσία του κράτους.
- Η απόφαση μπορεί να δημιουργήσει ένα προηγούμενο που θα είναι δεσμευτικό σε μεταγενέστερες υποθέσεις ενώπιον του ίδιου δικαστηρίου σε σχέση με το επίμαχο θέμα και συνεπώς μπορεί να αποφευχθούν μελλοντικές διαφορές.

Αντίθετα τα μειονεκτήματα είναι:

Οι διαδικασίες μπορεί να είναι περίπλοκες και δαπανηρές.

- Μπορεί να υπάρξουν μεγάλες καθυστερήσεις εάν μια υπόθεση είναι περίπλοκη και το δικαστήριο έχει μεγάλο φόρτο υποθέσεων.
- Η διαδικασία μπορεί να είναι πολύ τυπική και άκαμπτη. Ενώ οι δικαστές είναι γενικά διατεθειμένοι να είναι ευέλικτοι, οι προσπάθειές τους μπορεί να περιορίζονται από αυστηρούς δικαστικούς κανόνες.
- Η διαδικασία είναι δημόσια. Οι δικαστικές διαδικασίες είναι συνήθως ανοικτές στο κοινό και η απόφαση του δικαστηρίου είναι δημόσιο έγγραφο το οποίο

μπορεί να επιθεωρηθεί από οποιονδήποτε με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να διατηρηθεί η ιδιωτικότητα των πληροφοριών.

- Ο δικαστής δεν μπορεί να έχει ιδιαίτερη γνώση του συγκεκριμένου εμπορίου ή βιομηχανίας. Οι δικαστές είναι εμπειρογνώμονες στη διαδικασία επίλυσης διαφορών αλλά ενδέχεται να μην έχουν έμπειρη γνώση του αντικειμένου μιας διαφοράς.
- Σε ορισμένες χώρες μπορεί να προκύψουν ερωτήματα σχετικά με το αν ο αλλοδαπός διάδικος απολαύει δίκαιης διαδικασίας όταν ο αντίδικος είναι ντόπιος.

Διαιτησία

Η πολιτική πολλών χωρών τα τελευταία χρόνια υποστηρίζει τη διαιτησία, αν αυτό είναι το μέσο με το οποίο τα μέρη επιθυμούν να επιλύσουν τις διαφορές τους. Αυτή η πολιτική συνοψίζεται στο τμήμα 1 (β) του νόμου περί διαιτησίας του Ηνωμένου Βασιλείου του 1996, το οποίο προβλέπει ότι:

"Τα μέρη πρέπει να είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν με τον τρόπο με τον οποίο επιλύονται οι διαφορές τους μόνο υπό τις εγγυήσεις που είναι αναγκαίες για το δημόσιο συμφέρον".

Στην πολιτική αυτή δίδεται περαιτέρω ώθηση στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης για την αναγνώριση και εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων του 1958, η οποία υποχρεώνει τα δικαστήρια, των συμβαλλομένων στη σύμβαση χωρών, να αναστείλουν οποιαδήποτε διαδικασία έχει κινηθεί ενώπιον των δικαστηρίων τους, εφόσον τα μέρη έχουν συμφωνήσει εγγράφως ότι η σχετική διαφορά θα επιλυθεί με διαιτησία και ένα από τα μέρη αυτά έχει υποβάλλει αίτηση αναστολής. Η σύμβαση της Νέας Υόρκης προβλέπει επίσης ότι τα δικαστήρια των συμβαλλομένων σε αυτήν χωρών πρέπει να επιβάλλουν οποιαδήποτε απόφαση διαιτησίας που έχει εκδοθεί σε οποιαδήποτε άλλη συμβαλλόμενη χώρα, εκτός εάν η εκτέλεση αυτή αντίκειται στη δημόσια τάξη της χώρας αυτής. Η σύμβαση αυτή έχει επικυρωθεί από ένα σημαντικό αριθμό χωρών και κατά συνέπεια η διαιτησία έχει παραδοσιακά διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε σχέση με την επίλυση των ναυτικών αξιώσεων. Πολλά ναυλοσύμφωνα, περιλαμβάνουν

ρήτρες που προβλέπουν ότι οι διαφορές πρέπει να επιλυθούν με διαιτησία σε κάποιο από τα αναγνωρισμένα κέντρα διαιτησίας στον κόσμο.

Ένας από τους κύριους λόγους που η διαιτησία είναι δημοφιλής είναι το γεγονός ότι, ενώ οι δικαστικές διαδικασίες είναι συνήθως ανοιχτές στο κοινό, σύμφωνα με το σύνταγμα των περισσότερων χωρών, η διαιτησία είναι ιδιωτική. Ως εκ τούτου, ενώ μια δικαστική απόφαση είναι δημόσιο έγγραφο το οποίο μπορεί να αποκαλυφθεί σε οποιονδήποτε, μια διαιτητική απόφαση συνήθως δεν γνωστοποιείται παρά μόνο στους συμβαλλομένους στη διαιτησία, εκτός και αν και τα δύο μέρη συμφωνούν με τη δημοσιοποίηση. Επιπλέον, πολλές διαφορές απαιτούν ειδικές γνώσεις, για την ναυτιλία, οι οποίες είναι πιο πιθανό να εξασφαλίζονται από τους διαιτητές παρά από τους δικαστές. Κάθε αναγνωρισμένο κέντρο διαιτησίας ανά τον κόσμο τείνει να έχει τους δικούς του κανόνες διαιτησίας και είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες οποιουδήποτε συγκεκριμένου κέντρου διαιτησίας γίνονται σαφώς κατανοητοί από τους αντίδικους πριν συμφωνήσουν να διαιτητεύσουν εκεί. Για παράδειγμα, ενώ οι διαιτητές του Λονδίνου είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίσουν ότι οι αποφάσεις τους ακολουθούν τη νομολογία, οι διαιτητές της Νέας Υόρκης έχουν περισσότερη ελευθερία να αγνοήσουν το νομικό προηγούμενο αν πιστεύουν ότι αυτό εξυπηρετεί καλύτερα την δικαιοσύνη στη συγκεκριμένη περίπτωση (Coghlin et al. 2008).

Οι διαδικασίες διαιτησίας έχουν τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Η σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου ή επιτροπής διαιτησίας μπορεί να αποφασιστεί από τα ίδια τα μέρη και η σύνθεσή του να αποτελείται από περιττό αριθμό μελών (π.χ. 1,3,5 κ.λπ.)
- Οι διαιτητές μπορούν να επιλεγούν είτε από τα μέρη ή από επαγγελματικές οργανώσεις, όπως μεταξύ άλλων την London Maritime Arbitrators Association (LMAA), την New York Society of Maritime Arbitrators (SMA), το Hamburg Chamber of Commerce ή το Singapore Chamber of Maritime Arbitrators (SCMA).
- Τα μέρη μπορούν να επιλέξουν τη μορφή της διαιτησίας. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι πολύ ανεπίσημη και να προχωρήσει με ανταλλαγή γραπτών παρατηρήσεων ή επίσημων υπομνημάτων και ακρόασης. Τα περισσότερα κέντρα διαιτησίας παρέχουν τώρα ένα απλοποιημένο σύστημα διαιτησίας το

οποίο βασίζεται αποκλειστικά σε έγγραφα και περιορίζει την έκθεση του ηττημένου μέρους σε ένα εύλογο όριο κόστους.

- Οι διαιτητές μπορούν να διατάξουν την προσκόμιση εγγράφων ή δειγμάτων ή άλλων υλικών αποδεικτικών στοιχείων και μπορούν να απαιτήσουν τη συμμετοχή μαρτύρων με την δυνατότητα, στις περισσότερες χώρες, να λάβουν δικαστικές αποφάσεις για το σκοπό αυτό, εάν χρειαστεί.
- Η Σύμβαση της Νέας Υόρκης σχετικά με την αναγνώριση και εκτέλεση των διαιτητικών αποφάσεων του 1958 προβλέπει ότι τα δικαστήρια των συμβαλλομένων μερών πρέπει να επιβάλλουν οποιαδήποτε διαιτητική απόφαση που έχει εκδοθεί σε οποιαδήποτε άλλη συμβαλλόμενη χώρα, εκτός αν η εν λόγω εκτέλεση είναι αντίθετη με τους νόμους της χώρας. Η σύμβαση αυτή έχει επικυρωθεί από έναν σημαντικά μεγάλο αριθμό χωρών ανά τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων χωρών που δεν έχουν επικυρώσει άλλες διεθνείς ή διμερείς συμβάσεις που προβλέπουν την εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων. Ως εκ τούτου, οι διαιτητικές αποφάσεις συχνά εκτελούνται σε χώρες που δεν είναι υποχρεωμένες να επιβάλλουν άλλες δικαστικές αποφάσεις που εκδίδονται στη χώρα διαιτησίας.

Στον αντίποδα, οι διαδικασίες διαιτησίας ενδέχεται επίσης να έχουν τα ακόλουθα μειονεκτήματα:

- Η αβεβαιότητα του αποτελέσματος. Οι διαιτητές δεν είναι κατ' ανάγκη νόμιμα εκπαιδευμένοι και ενδέχεται να μην καταλήγουν πάντα σε συμπεράσματα που μπορούν να υποστηριχθούν από τη νομική αρχή. Σε ορισμένες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, οι διάδικοι δικαιούνται να προσφύγουν στα δικαστήρια για νομικά ζητήματα (όχι όμως για διαπιστώσεις πραγματικών περιστατικών), αν πιστεύουν ότι η διαιτησία υπέπεσε σε νομική πλάνη, με το δικαίωμα προσφυγής να περιορίζεται στο ότι το σφάλμα, στο κείμενο της απόφασης της διαιτησίας, είναι προφανές είτε ότι αυτό έχει κάποια γενική σημασία για το κοινό και όχι μόνο για τα μέρη της διαφοράς. Οι αποφάσεις αυτές είναι δύσκολο να προβλεφθούν και να ανατραπούν, δεδομένου ότι βασίζονται στην υποκειμενική εκτίμηση της διαιτησίας για το τι είναι δίκαιο στη συγκεκριμένη περίπτωση.

- Οι διαιτητές δεν είναι σε θέση να παράσχουν διορθωτικά μέτρα, που απαιτούν την εξουσία του κράτους, όπως οι δικαστικές εντολές.
- Ενώ οι διαιτητές έχουν κανονικά το δικαίωμα να διατάξουν την προσκόμιση εγγράφων, μαρτύρων, δειγμάτων κ.λπ. και να αντλήσουν αρνητικά συμπεράσματα εάν δεν προσκομιστούν τέτοια αποδεικτικά στοιχεία, δεν μπορούν κανονικά να επιβάλουν την προσκόμιση αυτή χωρίς τη συνδρομή του δικαστηρίου.
- Η καθυστέρηση στην ακρόαση σε πολύπλοκες περιπτώσεις. Εάν η διαιτησία είναι πολύπλοκη και απαιτεί σύνθεση τριών ή περισσότερων διαιτητών, μπορεί να υπάρξει σημαντική καθυστέρηση, λόγω της δυσκολίας να εξευρεθούν ημερομηνίες που να μπορούν να εξασφαλίζουν την απαρτία των διαιτητών και των μερών που εμπλέκονται.
- Οι διαιτητικές αποφάσεις δεν είναι δεσμευτικές για κανένα άλλο μέρος εκτός των συμβαλλομένων στη διαιτησία, κατά συνέπεια δεν συνιστούν δεδικασμένο.

Συστήματα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ADR)

Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερο τα μέρη που εμπλέκονται επιθυμούν να επιλύσουν τις διαφορές με τη χρήση καινοτόμων συστημάτων ADR. Λόγω της αποφυγής του κόστους και των καθυστερήσεων τα εν λόγω συστήματα κερδίζουν συνεχώς έδαφος έναντι των παραδοσιακών συστημάτων επίλυσης διαφορών όπως η διαιτησία και τα δικαστήρια. Η επιλογή των ADR μπορεί να γίνει με στόχο την προστασία μιας εμπορική σχέσης, που σε άλλη περίπτωση (δικαστηρίου ή διαιτησίας) θα κινδύνευε με καταστροφή.

Η κύρια διαφορά μεταξύ της επίλυσης μέσω δικαστικής οδού ή διαιτησίας, σε σχέση με τα ADR, είναι ότι ενώ η εκδίκαση και η διαιτησία οδηγούν σε δεσμευτική απόφαση, τα ADR δεν το πράττουν, εκτός εάν τα μέρη το επιθυμούν. Συνεπώς ενώ ο διαμεσολαβητής μπορεί να προτείνει μια πιθανή λύση αφού οι διάδικοι έχουν προβάλει τις διαφορές τους ενώπιον του, τα μέρη δεν δεσμεύονται να το αποδεχθούν. Επιπλέον, ο διαμεσολαβητής δεν δίνει συνήθως τις απόψεις του επί της ουσίας της περίπτωσης, εκτός αν τα μέρη το επιθυμούν, διότι η λειτουργία του είναι απλώς να διευκολύνει στην εξεύρεση ενός κοινού τόπου μεταξύ των διαδίκων. Μπορεί να επιδιώξει να επιτύχει αυτό το αποτέλεσμα με οποιονδήποτε τρόπο απαιτούν τα μέρη και η συζήτηση μπορεί

να κυμανθεί σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από το αντικείμενο της αρχικής διαφοράς. Για παράδειγμα, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν τελικά να συμφωνήσουν σε συμβιβασμό που δεν βασίζεται σε συμβιβασμό της αρχικής διαφοράς, αλλά στη σύναψη νέας σύμβασης για μια εντελώς διαφορετική επιχείρηση.

Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν μετά τη διεξαγωγή της διαδικασίας, η συμφωνία καταγράφεται κανονικά σε συμφωνία διακανονισμού η οποία υπογράφεται από αμφότερα τα μέρη. Στη συνέχεια, εάν η συμφωνία δεν τηρηθεί από ένα από τα μέρη, ο άλλος διάδικος μπορεί να προσφύγει στο δικαστήριο για την επιβολή της συμφωνίας. Μια τέτοια διαδικασία είναι το ισοδύναμο μιας αίτησης για την εφαρμογή οποιουδήποτε άλλου είδους σύμβασης ή συμφωνίας και δεν απαιτεί εκ νέου άνοιγμα της υποκείμενης διαφοράς ή αξίωσης. Ωστόσο, αν η διαδικασία ADR δεν επιτύχει συμβιβασμό, τα μέρη ενδέχεται να προσφύγουν στα πιο παραδοσιακά συστήματα επίλυσης διαφορών, όπως δικαστήρια ή διαιτησίες. Στην περίπτωση αυτή, ο διαμεσολαβητής απαγορεύεται να συμμετάσχει στη δικαστική ή διαιτητική διαδικασία και κανένας από τους διαδίκους δεν δικαιούται να κάνει καμία αναφορά σε οτιδήποτε είχε ειπωθεί ή γίνει κατά την διαδικασία ADR.

Με ποσοστό επιτυχίας περίπου 80%, πολλές ναυτιλιακές οργανώσεις έχουν αναγνωρίσει τα οφέλη που μπορεί να προσφέρει η ADR υπό τις κατάλληλες συνθήκες. Πράγματι, οργανισμοί όπως η BIMCO και το London Maritime Solicitors Group έχουν παράσχει τυποποιημένες ρήτρες που επιτρέπουν στα μέρη είτε να διαιτητεύουν είτε να χρησιμοποιούν την ADR, ανάλογα με τις περιστάσεις, χωρίς να θίγονται τα ευρύτερα δικαιώματά τους. Επιπλέον, πολλά από τα κορυφαία κέντρα διαιτησίας σε ολόκληρο τον κόσμο παρέχουν υπηρεσίες ADR αντί για διαιτητικές υπηρεσίες, αν αυτό ζητηθεί από τα μέρη. Παρόλα αυτά το ADR δεν έχει πρακτικό όφελος εάν ένα ή περισσότερα από τα μέρη δεν έχουν συμφέρον για διευθέτηση και είναι αποφασισμένα να προσφύγουν στα δικαστήρια ή την διαιτησία με κάθε κόστος ή όταν ένα ή και τα δύο μέρη επιθυμούν να δημιουργήσουν δεσμευτικό προηγούμενο. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ανεύθυνα όταν ο υπαίτιος δεν έχει κανένα στοιχείο υπεράσπισης σε μια αξίωση, αλλά επιθυμεί απλώς να καθυστερήσει την επίλυση για όσο το δυνατόν περισσότερο.

Υπάρχουν διάφορα συστήματα ADR που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος, όπως (Williams, 2014):

- *Μεσολάβηση.* Μια μεσολάβηση είναι μια συνεδρίαση διαπραγμάτευσης και διακανονισμού που διεξάγεται μεταξύ δύο ή περισσότερων μερών σε μια διαμάχη με την παρουσία ειδικού διαμεσολαβητή, ο οποίος έχει ως καθήκον να προσπαθήσει να μεσολαβήσει για την επίλυση της διαφοράς.
- *Συμβιβασμός.* Η συνδιαλλαγή είναι παρόμοια με τη μεσολάβηση, εκτός από το γεγονός ότι ο διαμεσολαβητής τείνει να διαδραματίζει πιο ενεργό ρόλο και μπορεί να προσφέρει προτάσεις και απόψεις σε μια προσπάθεια να ενθαρρύνει τα μέρη να επιτύχουν μια διευθέτηση.
- *Πρόωρη ουδέτερη αξιολόγηση.* Σε αυτό το σημείο ζητείται μια ανεξάρτητη τρίτη οντότητα από τους διαδίκους έτσι ώστε να διατυπώσουν και να εξετάσουν τις απόψεις τους σχετικά με το πιθανό ύψος της αξίωσης ή για μία ή περισσότερες πτυχές της αξίωσης σε πρώιμο στάδιο πριν από τη διάθεση όλων των αποδεικτικών στοιχείων και την πλήρη διατύπωση των ισχυρισμών τους.
- *Med-Arb.* Αυτή είναι μια διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα μέρη συμφωνούν ότι εάν η διαμεσολάβηση δεν οδηγήσει σε διακανονισμό, ο διαμεσολαβητής μετατρέπεται σε διαιτητή του οποίου η απόφαση είναι δεσμευτική.

Τα τελευταία χρόνια τα δικαστήρια παροτρύνουν τους διαδίκους να χρησιμοποιούν τα συστήματα ADR και συχνά έχουν διατάξει να ανασταλούν οι δικαστικές διαδικασίες, έτσι ώστε τα μέρη να δοκιμάσουν λύσεις ADR.

Οι εν λόγω αποφάσεις έχουν ληφθεί είτε κατόπιν αιτήσεως ενός ή περισσότερων από τους διαδίκους είτε από το δικαστήριο με δική του βούληση. Εάν εκδοθεί τέτοια εντολή τότε οποιοσδήποτε συμβαλλόμενος που θεωρείται ότι δεν συνεργάζεται μπορεί να υποστεί κυρώσεις ακόμη και αν ο διάδικος αυτός κερδίσει την δίκη.

Έξοδα επίλυσης διαφορών

Όλα τα συστήματα επίλυσης αξιώσεων επιβαρύνουν τα μέρη με νομικά και άλλα έξοδα. Η απόφαση συμμετοχής σε τέτοιες διαδικασίες απαιτεί την εξέταση των ακόλουθων ζητημάτων:

- Πόσο κοστίζει η διαδικασία; και
- Εάν ο νικητής θα δικαιούται να ανακτήσει τα έξοδα αυτά από τον ηττημένο;

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να βοηθηθούν από αυτή την άποψη από τους ασφαλιστές της P & I λέσχης τους ή τους ασφαλιστές του τομέα της άμυνας, οι οποίοι έχουν έμπειρη γνώση σχετικά με τα θέματα αυτά. Το κατά πόσον τα έξοδα μπορούν να ανακτηθούν από τον ηττηθέντα διάδικο μπορεί να προκύψει μόνο μέσω της δικαστικής διαδικασίας ή της διαιτησίας. Αν τα μέρη επιλέξουν να διευθετήσουν τις διαφορές τους μέσω του ADR, τότε το κόστος κατανέμεται εξίσου και καμία πλευρά δεν δικαιούται να ανακτήσει οποιοδήποτε μέρος αυτών των εξόδων από την άλλη πλευρά, εκτός εάν κατά την διαδικασία ADR συμφωνηθεί διαφορετική αναλογία καταμερισμού του κόστους.

Το θέμα της ανάκτησης των εξόδων από διαδικασίες αντιπαραθέσεων εξαρτάται συνήθως από το κράτος στο οποίο λαμβάνει χώρα αυτή η διαδικασία. Για παράδειγμα, τα δικαστήρια των ΗΠΑ απαιτούν συχνά από τα μέρη να καλύπτουν τα νομικά τους έξοδα με ίδιους πόρους, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών των δικηγόρων. Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι αυτός ο γενικός κανόνας δεν μπορεί να εφαρμοστεί εάν υπάρχει συμβατική ή κανονιστική διάταξη αντίθετη ή όταν το δίκαιο που διέπει την επίμαχη διαφορά επιτρέπει ή απαιτεί την καταβολή δικαστικών εξόδων. Οι διαιτητές στις ΗΠΑ καταμερίζουν τα δικαστικά έξοδα αν το επιτρέπουν οι κανόνες διαιτησίας, με τη σύμφωνη γνώμη των συμβαλλομένων ή από το δίκαιο της ισχύουσας σύμβασης (Williams, 2014).

Ασφαλιστικά θέματα

Όταν οι ασφαλιστές οποιουδήποτε τύπου εμπλακούν σε συγκεκριμένη αξίωση ή διαφορά, είναι σημαντικό να συμμετέχουν σε οποιοσδήποτε συζητήσεις σχετικά με τις κατάλληλες διαδικασίες επίλυσης των αξιώσεων. Ο ασφαλισμένος έχει το καθήκον να διασφαλίζει τα δικαιώματα στα οποία ο ασφαλιστής μπορεί να τον υποκαταστήσει. Το δικαίωμά του να αποζημιωθεί μπορεί να διακυβευτεί εάν ο ασφαλισμένος υιοθετήσει μια στρατηγική επίλυσης αξιώσεων που δεν έχει την έγκριση του ασφαλιστή.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της κάλυψης της Άμυνας (που κανονικά τοποθετείται ως ξεχωριστή κατηγορία κάλυψης από αυτήν της λέσχης P & I του ασφαλισμένου)

είναι ότι επιτρέπει στους υπαλλήλους της λέσχης να παρέχουν συμβουλευτική και οικονομική υποστήριξη σε ένα μέλος που μπορεί να συμμετέχει σε μια μεγάλη ή / και περίπλοκη περίπτωση, συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης υποχρέωσης του μέλους να πληρώσει για τα νομικά και άλλα έξοδα που ενδέχεται να προκύψουν σε περίπτωση που αυτό χάσει την υπόθεση. Η όποια οικονομική και άλλη υποστήριξη δεν είναι πανάκεια ή χωρίς περιορισμούς. Οι κανόνες που αφορούν την Άμυνα καλύπτουν το δικαίωμα των υπαλλήλων της λέσχης να ελέγχουν και να κατευθύνουν το χειρισμό οποιασδήποτε περίπτωσης και να αποσύρουν την κάλυψη σε οποιοδήποτε στάδιο εάν πιστεύουν ότι ο τρόπος με τον οποίο το μέλος επιδιώκει ή υπερασπίζεται την αξίωση θεωρείται αντίθετο με τα συμφέροντα της λέσχης. Συνεπώς, η αναζήτηση της άποψης των υπαλλήλων της Άμυνας είναι πολύ σημαντική πριν ξεκινήσει οποιαδήποτε συγκεκριμένη στρατηγική επίλυσης των αξιώσεων (Brækhus, Rein, 2002).

4.3. Διαχείριση Αξιώσεων (Claims Management) – Μελέτη περίπτωσης

Είναι γεγονός ότι δεν είναι εύκολο να πούμε ότι κάθε μικρή αξίωση είναι απλή ή ότι κάθε μεγάλη αξίωση είναι περίπλοκη, αλλά εκείνο που σίγουρα μπορούμε να πούμε είναι ότι οι περισσότερες μεγάλες αξιώσεις είναι πολύπλοκες. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για «απώλειες» που έχουν να κάνουν με βύθιση, σύγκρουση, πρόσκρουση ή κάποιο άλλο σοβαρό πρόβλημα όπως μία φωτιά που επηρεάζει το σκάφος, το φορτίο και ενδεχομένως το πλήρωμα. Οι περισσότερες απώλειες αφορούν κάποιους ή/και όλους τους παρακάτω παράγοντες:

- Άμεση ανησυχία για τους ανθρώπους, το περιβάλλον και την ιδιοκτησία (ΑΠΙ)
- Πολλούς διαφορετικούς τομείς δυνητικής ευθύνης με εμπορικές, οικονομικές και άλλες συνέπειες
- Πολλά, ανταγωνιστικά νομικά συστήματα και δικαιοδοσίες
- Πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές καλύψεις
- Τη συμμετοχή των τοπικών και εθνικών αρχών
- Τη συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης και του κοινού

Οι πιο περίπλοκες περιπτώσεις αφορούν όλους αυτούς τους παράγοντες και κατά συνέπεια, παρά του γεγονότος ότι σχετικά λίγοι εφοπλιστές βιώνουν πραγματικά ένα τέτοιο γεγονός, όλοι οι πλοιοκτήτες και οι εμπλεκόμενοι στην θαλάσσια μεταφορά

σχεδιάζουν και προετοιμάζονται για την αντιμετώπιση του. Αν και υπάρχουν αρκετές ομοιότητες στις απώλειες, ωστόσο δύο απώλειες δεν μπορεί να είναι ακριβώς ίδιες και ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, οι εφοπλιστές που έχουν να αντιμετωπίσουν μία τέτοια απώλεια είναι πολύ πιθανό να μην έχουν προηγούμενη εμπειρία για να τους καθοδηγήσει. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η αντιμετώπιση ενός τέτοιου περιστατικού είναι σαν την συναρμολόγηση κομματιών ενός παζλ, αλλά χωρίς το πλεονέκτημα της τελικής εικόνας και με την πιθανότητα μερικές φορές τα κομμάτια να αλλάζουν σχήμα και μέγεθος καθώς τα γεγονότα εξελίσσονται. Μία σημαντική πηγή υποστήριξης και συνδρομής για τους εφοπλιστές σε τέτοιες περιπτώσεις είναι οι ασφαλιστές τους και ιδιαίτερα η P & I λέσχη τους. Υπό κανονικές συνθήκες, η κάλυψη P & I αφορά κατά κύριο λόγο όλες τις υποχρεώσεις που ενδέχεται να αντιμετωπίσει ένας πλοιοκτήτης. Οι λέσχες έχουν μεγάλη εμπειρία στη συνεργασία με τους εφοπλιστές και την αντιμετώπιση αντίστοιχων περιπτώσεων, όποτε και όπου αυτές συμβούν έχουν αμοιβαίο συμφέρον να συνεργαστούν στενά (Williams, 2014).

Το παράδειγμα της μελέτης περίπτωσης στόχο έχει να επισημάνει την επιβάρυνση στην διαχείριση αξιώσεων που μπορεί να επιφέρει ο νέος κανονισμός IMO 2020 καθώς και τα προβλήματα που μπορούν να ανακύψουν από την εφαρμογή του.

Μελέτη Περίπτωσης

Ένα νεόδμητο Aframax Oil Tanker 104,592 dwt, κατασκευασμένο στη Κίνα, με Λιβεριανή σημαία, πλέει από την Μέση Ανατολή προς Αμβέρσα με πλήρες φορτίο 113,658 Cbm αργού πετρελαίου κάνοντας το παρθενικό του ταξίδι. Νηογνώμονας του πλοίου είναι η Bureau Veritas. Το πλοίο, για να πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται από τον IMO 2020 για την εκπομπή αερίων θείου, είναι εφοδιασμένο με scrubbers.

Το πλοίο εισερχόμενο στα όρια του λιμανιού στις 15/6/2020 στις 11 π.μ. στέλνει ειδοποίηση ετοιμότητας (Notice of Readiness) και κατευθύνεται στην καθορισμένη θέση στην προκυμαία για εκφόρτωση. Το πλοίο είναι ναυλωμένο για ταξίδι με ναυλοσύμφωνο BPVOY4 και laytime 72 ωρών, από τις οποίες έχει δαπανήσει 32 στο λιμάνι φόρτωσης και οι εναπομένουσες 40 ώρες θεωρούνται υπεραρκετές λόγω της δυνατότητας του τερματικού σταθμού και της ύπαρξης κενής θέσης που μπορεί να πλευρίσει χωρίς καθυστέρηση. Όλα δείχνουν ευοίωνα για ένα απολύτως επιτυχημένο

ταξίδι μέχρι την παρέμβαση της ακτοφυλακής για έλεγχο εκπομπής αερίων, όπου διαπιστώνεται μη συμμόρφωση σύμφωνα με τον IMO 2020.

Το πλοίο κρατείται από την ακτοφυλακή η οποία επιβάλλει υψηλό πρόστιμο για την παραβίαση (βλ. πίνακας 7). Προϋπόθεση για να αφηθεί το πλοίο ελεύθερο εκτός από την καταβολή του προστίμου είναι και η συμμόρφωση του με τον κανονισμό.

Ο πλοίαρχος δηλώνει ότι από τον πρόσφατο έλεγχο του νηογνώμονα δεν είχε διαπιστωθεί κάποιο πρόβλημα και στο μεσοδιάστημα δεν είχε υποπέσει στην αντίληψη του κάποια δυσλειτουργία του scrubber.

Η πλοιοκτήτρια εταιρία ενημερώνει την Bureau Veritas να προβεί σε επανέλεγχο του scrubber και την κατασκευάστρια εταιρία για να επιληφθεί την ταχύτερη κατά το δυνατόν επίλυση του προβλήματος. Ταυτόχρονα ενημερώνει τους ασφαλιστές της P&I λέσχης της καθώς και τους ασφαλιστές H&M και άμυνας FD&D.

Πίνακας 7. Πρόστιμα για παραβίαση της συνθήκης IMO 2020 ανά χώρα

Country	Maximum Penalty	Penalty as % of yearly fuel bill
Belgium	EUR 6 mn	238%
Canada	CAD 50K	1%
Denmark	No Maximum	Varies
Finland	EUR 800K	32%
France	EUR 200K	8%
Germany	EUR 22K	1%
Latvia	EUR 2900	0%
Lithuania	EUR 14,481	1%
Netherlands	EUR 81K+gains	Varies
Norway	No maximum	Varies
Sweden	SEK 10 mn	33%
UK	GBP 3 mn	135%
USA	USD 25K/day	304%

Πηγή: Goldman Sachs, (2018), *The IMO 2020: Global Shipping 's Blue Sky Moment*

Μετά από την πάροδο 48 ωρών, την προμήθεια ανταλλακτικών και τις οδηγίες από την κατασκευάστρια εταιρία οι μηχανικοί του σκάφους δεν καταφέρνουν να επιλύσουν το πρόβλημα. Ο επανέλεγχος από τον νηογνώμονα του σκάφους επαληθεύει την μη συμμόρφωση των εκπομπών από κακή λειτουργία του scrubber η οποία εμφανίζεται περιοδικά (δηλαδή οι scrubbers για κάποιο χρονικό διάστημα λειτουργούν κανονικά και για κάποιο άλλο όχι). Οι ναυλωτές μπροστά στο κίνδυνο για αθέτηση της σύμβασης

πώλησης από τους αγοραστές τους ζητούν την αντικατάσταση μέρους των καυσίμων με καύσιμα που να πληρούν το πρότυπο χαμηλής εκπομπής.

Ο πλοίαρχος προβαίνει στην αντικατάσταση των καυσίμων και μετά από 120 ώρες καθυστέρησης πλευρίζει την αποβάθρα για να εκφορτώσει. Η εκφόρτωση ολοκληρώνεται σε 36 ώρες αλλά οι μηχανές του πλοίου υφίστανται ζημιά η οποία τεκμαίρεται ότι προήλθε από τα νέα καύσιμα. Το πλοίο τελικά ρυμουλκείται σε ναυπηγείο για τις απαραίτητες επισκευές.

Τα παραπάνω περιστατικά εμπλέκουν τον πλοιοκτήτη, τον ναυλωτή, την κατασκευάστρια εταιρία, τις ασφαλιστικές εταιρίες, τον προμηθευτή καυσίμων ακόμη και τον νηογνώμονα σε μία αλυσίδα αξιώσεων με ιδιαίτερα ψηλά ποσά.

Το πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί σε μια τέτοια περίπτωση σύμφωνα με τον πίνακα 7. μπορεί να φτάσει το ύψος των € 6.000.000. Ο πλοιοκτήτης θα προσπαθήσει να το ανακτήσει από την P&I λέσχη του όμως μπορεί να προσκρούσει στο «αξióπλοο» του πλοίου με κίνδυνο να μην αποζημιωθεί. Για τον ίδιο λόγο μπορεί να μην αποζημιωθεί από καμία κάλυψη H&M, IV, LOH ή P&I για το demurrage που προκλήθηκε λόγω της κράτησης του πλοίου από την ακτοφυλακή καθώς και την απώλεια ναύλου και επόμενης ναύλωσης. Επίσης είναι πολύ πιθανό να μην αποζημιωθεί για τις αξιώσεις που θα προβάλλει ο ναυλωτής, στη βάση το «μη αξióπλοο» σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, τις οποίες θα χρειαστεί να καταβάλλει. Επιπρόσθετα ο υπολογισμός των σταλιών και επισταλιών θα αποτελέσει από μόνος του ένα σημαντικό πονοκέφαλο και σημείο τριβής.

Η αξιώσεις προς την ασφαλιστική εταιρία H&M για την επισκευή των μηχανών καθώς και η αξίωση για το κόστος ρυμούλκησης βρίσκονται επίσης σε κίνδυνο, τόσο λόγω του αξióπλοου όσο και από τις προδιαγραφές των καυσίμων που χρησιμοποιήθηκαν και τα οποία προκάλεσαν την ζημιά στις μηχανές. Μπορεί να προκύψουν αξιώσεις έναντι του κατασκευαστή λόγω αδυναμίας λειτουργίας των μηχανών με τα εν λόγω καύσιμα ή ακόμη και του προμηθευτή καυσίμων εάν τα καύσιμα δεν ανταποκρίνονταν στις δοθείσες προδιαγραφές.

Ο πλοιοκτήτης ή ο «υποκατάστατος» του, σε περίπτωση που αποζημιωθεί από την ασφαλιστική, μπορεί να εγείρει αξιώσεις έναντι της κατασκευάστριας εταιρίας για την

δυσλειτουργία του scrubber και πιθανώς των μηχανών. Μπορεί ακόμη να εγερθούν αξιώσεις έναντι του νηογνώμονα για πλημμελή έλεγχο.

Επίσης μπορούν να εγερθούν αξιώσεις από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή για το κόστος της αντικατάστασης των καυσίμων που δεν θα καλύπτονται από καμία κάλυψη H&M, IV, LOH ή P&I.

Είναι βέβαιο ότι σε μια τέτοια περίπτωση η διευθέτηση με διαμεσολάβηση ή ADR είναι δύσκολο να επιλυθεί και το πιο πιθανό είναι να επιλυθεί μέσω της δικαστικής οδού, με πολλά από τα παραπάνω θέματα να εισάγονται για πρώτη φορά χωρίς να υπάρχει αντίστοιχη νομολογία. Η ασφάλιση FD&D θα φανεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τον πλοιοκτήτη.

Είναι επίσης βέβαιο ότι οι προαναφερόμενες αξιώσεις αποτελούν μέρος αυτών που πραγματικά θα μπορούν να εγερθούν σε μια τέτοια μελλοντική περίπτωση (όπως για παράδειγμα η έγερση αξιώσεως μέσου όρου όσον αφορά την αντικατάσταση των καυσίμων). Η διαχείριση τέτοιων περιστατικών, ειδικά την αρχική περίοδο επιβολής του κανονισμού, θα είναι ιδιαίτερα δύσκολη λόγω της έλλειψης εμπειρίας, των αδυναμιών του θεσμικού πλαισίου, της μη κάλυψης από ειδικούς όρους των ναυλοσυμφώνων και της έλλειψης εμπειρίας και κατανόησης σε βάθος της λειτουργίας των scrubbers.

Δράση – Απόκριση πλοιοκτήτη

Όπως διαφαίνεται το βάρος που θα προκύψει σε ένα τέτοιο μελλοντικό υποθετικό περιστατικό θα αντιμετωπιστεί στο μεγαλύτερο μέρος εάν όχι στο σύνολό του από τον πλοιοκτήτη. Για το λόγο αυτό είναι σημαντικό να γίνει μια λεπτομερής ανάλυση των συνθηκών του περιστατικού το συντομότερο δυνατό, βάση των οποίων γίνονται οι διάφορες αξιώσεις και η πιθανότητα της επιτυχούς άμυνας αυτών των αξιώσεων ή του περιορισμού της ευθύνης σε αυτές τις αξιώσεις, ώστε να μπορεί να γίνει μια στρατηγική αξιολόγηση της έκθεσης του πλοιοκτήτη και να ληφθεί μια συλλογική απόφαση ως προς τη γενική προσέγγιση που πρέπει να υιοθετηθεί έναντι των αιτούντων. Μια τέτοια ανάλυση θα συμπεριλάβει όχι μόνο τα γεγονότα επί του σκάφους στην ώρα και την ημέρα που οδήγησαν στην δυσλειτουργία των scrubber και των μηχανών, αλλά και ευρύτερα ζητήματα σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια του πλοιοκτήτη σε σχέση με την

αξιοπλοΐα του πλοίου και την πρόσληψη, εκπαίδευση και εποπτεία των αξιωματικών του πλοίου στα συγκεκριμένα θέματα. Όλα τα σχετικά αρχεία θα πρέπει να εξεταστούν με λεπτομέρεια από δικηγόρους και εμπειρογνώμονες, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης να πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες και η απαραίτητη τεκμηρίωση σχετικά με αυτά τα ζητήματα είναι διαθέσιμες έγκαιρα για την δοκιμασία αυτή.

Ακόμη και αν η ανάλυση καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο πλοιοκτήτης έχει ουσιαστική έκθεση στις αξιώσεις, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να διερευνήσει και να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που υπάρχουν ώστε να διευθετήσει αυτές τις αξιώσεις με τους καλύτερους δυνατούς όρους. Θα πρέπει επίσης να παρθούν τα προληπτικά μέτρα προκειμένου να βελτιωθεί η συνολική θέση του πλοιοκτήτη. Όλες οι αξιώσεις θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να καθοριστούν σύμφωνα με τον ίδιο νόμο και στην ίδια δικαιοδοσία:

- Όλες οι αξιώσεις θα πρέπει να επιλυθούν βάσει νομικής ευθύνης.
- Οι πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιδιώξει να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με οποιαδήποτε ισχύουσα διεθνή σύμβαση ή το εθνικό δίκαιο και
- Αξιώσεις για τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι έχουν αξία και οι οποίες υποστηρίζονται σωστά με αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να επιλυθούν το συντομότερο δυνατό.

Ωστόσο, η επιτυχής υλοποίηση αυτών των στόχων απαιτεί ο πλοιοκτήτης και οι σύμβουλοί του να εξετάσουν τα ακόλουθα ερωτήματα:

- Ποιο δίκαιο και δικαιοδοσία διέπει την εν λόγω αξίωση;
- Ποιες (αν υπάρχουν) πιθανές αμυντικές ενέργειες μπορεί να κάνουν οι πλοιοκτήτες στις διάφορες αξιώσεις σε αυτή τη δικαιοδοσία;
- Ποιες αξιώσεις υπόκεινται σε περιορισμό στη δικαιοδοσία αυτή;
- Είναι ο νόμος και η δικαιοδοσία που προσδιορίζονται στο πρώτο ερώτημα (ο πλέον) ευνοϊκός νόμος και δικαιοδοσία για τους πλοιοκτήτες;

Πολύ συχνά, αυτό το τελευταίο ερώτημα μπορεί να έχει αρνητική απάντηση, οπότε σε αυτή την περίπτωση πρέπει να εξεταστεί εάν υπάρχει κάτι που μπορεί να κάνει ο πλοιοκτήτης για να διασφαλίσει ότι οι αξιώσεις θα επιλυθούν, σύμφωνα με το δίκαιο

της χώρα που θεωρείται από αυτούς και οι σύμβουλοί τους ότι είναι (οι πλέον) ευνοϊκή για τους πλοιοκτήτες.

Συμπεράσματα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω της πολυπλοκότητας και της διαφοροποίησης μεγάλου αριθμού τομέων που την απαρτίζουν αποτελεί ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Οι αγορές αυτές αλληλοσυνδέονται και αλληλεξαρτώνται, επηρεάζοντας θετικά ή αρνητικά μία ή περισσότερες από τις υπόλοιπες. Κατά συνέπεια η αγορά των ναύλων επηρεάζει, τις τιμές αλλά και τον αριθμό των αγοραπωλησιών πλοίων καθώς και τις παραγγελίες των νεόδμητων ή τις διαλύσεις πλοίων. Από την πλευρά τους τα νεόδμητα πλοία που εισέρχονται στην αγορά επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων κ.ο.κ.. Τα κριτήρια για τη διάκριση των μεμονωμένων αγορών είναι πολλαπλά αλλά μια πρώτη γενική διάκριση των αγορών μπορεί να βασιστεί στον τύπο του σκάφους και στα φορτία που μπορεί να μεταφέρει διακρίνοντας τις στους τομείς α) μεταφοράς χύδην φορτίου (Bulk Shipping), β) μεταφοράς τακτικών γραμμών (Liner Shipping), γ) εξειδικευμένες μεταφορές (Specialised shipping) και δ) επιβατική ναυτιλία (Passengers Shipping).

Ο διεθνής της χαρακτήρας την υποχρεώνει να λειτουργεί μέσα σε ένα σύνθετο παγκόσμιο πλαίσιο που διέπεται από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας με πολλά εμπλεκόμενα μέρη. Οι αξιώσεις μπορούν να προκύψουν σε όλες τις πτυχές των τομέων της ναυτιλίας εμπλέκοντας πλοιοκτήτες, ναυλωτές, εμπόρους, κρατικές αρχές, επιβάτες, ασφαλιστικές εταιρίες, πλοιάρχους και πληρώματα, προσωπικό λιμένων και τερματικών σταθμών κ.λ.π.. Ένα μεγάλο μέρος των αξιώσεων αφορά τις μισθώσεις πλοίων και αποτελεί καθημερινή ενασχόληση συγκεκριμένων τμημάτων και στελεχών των ναυτιλιακών αλλά και των ασφαλιστικών εταιριών.

Η μίσθωση πλοίου για τη μεταφορά φορτίου είναι μία από τις σημαντικότερες και ταυτόχρονα πιο απαιτητικές λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ναύλωση (charter) είναι η συμφωνία για την μίσθωση ενός πλοίου. Ως επί το πλείστον τα μέρη αυτών των διαπραγματεύσεων είναι τρία: οι πλοιοκτήτες που αντιπροσωπεύουν την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, οι φορτωτές που έχουν το φορτίο και χρειάζονται ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά τους και οι ναυλωτές ή μεσίτες που είναι

ενδιάμεσοι και όσοι διευκολύνουν τη διαπραγμάτευση συνδυάζοντας τη ζήτηση με την προσφορά. Η συμφωνία ναύλωσης επιβεβαιώνεται από τη σύμβαση ναύλωσης που ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (Βλάχος, Ψύχου, 2011).

Κύριες μορφές ναύλωσης είναι η ναύλωση πλοίου γυμνού, η κατά ταξίδι, η συνεχόμενων ταξιδιών, η χρονοναύλωση, της εργολαβικής εκμίσθωσης και του ταξιδιού χρονοδιάρκειας. Ανάλογα με τον τύπο της ναύλωσης διαμοιράζονται οι κίνδυνοι και τα κόστη μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

Η ναυτιλία είναι εγγενώς διεθνής κατά συνέπεια είναι ζωτικής σημασίας να υπόκειται σε ομοιόμορφους κανονισμούς σε θέματα όπως τα πρότυπα κατασκευής, οι κανόνες ναυσιπλοΐας και τα πρότυπα ικανότητας του πληρώματος. Η εμπορική ναυτιλία είναι μία από τις βιομηχανίες με ευρύ θεσμικό πλαίσιο και ήταν μεταξύ των πρώτων που υιοθέτησαν ευρέως εφαρμοσμένα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Οι κανονισμοί που αφορούν τη ναυτιλία αναπτύσσονται σε παγκόσμιο επίπεδο και ρυθμίζονται κυρίως από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) που είναι επίσης υπεύθυνη για την ανάπτυξη προτύπων εργασίας που ισχύουν για τους ναυτικούς παγκοσμίως (Βλάχος, 2015). Σχετικές έρευνες έχουν καταδείξει ότι οι διαρκείς αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας και σειρά διεθνών κανονισμών, όπως π.χ. τα πρότυπα διαχείρισης ποιότητας, δεν προσέφεραν τίποτα παραπάνω από περισσότερα έγγραφα και υποχρεώσεις γραφειοκρατικής φύσης (Βλάχος, 2011).

Η συνεπής και ενδεδειγμένη παρακολούθηση όλων αυτών των κανονιστικών εξελίξεων, αποτελεί από μόνη της έναν παράγοντα κόστους αφού καθίσταται αναγκαία η απασχόληση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο θα είναι επιφορτισμένο να ενημερώνει και να εναρμονίζει την πολιτική που διέπει τα σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού κάθε ναυτιλιακής εταιρίας με τις θεσμικές εξελίξεις και το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Η συμμόρφωση της εταιρίας με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, αποτελεί παράγοντα που επηρεάζει σημαντικά τα κεφάλαια που πρέπει να επενδυθούν και το λειτουργικό της κόστος το οποίο διαχέεται σχεδόν σε όλα τα τμήματα της εταιρίας, από το κόστος του εξοπλισμού και του καυσίμου, το κόστος συντήρησης, το διοικητικό κόστος, το κόστος ελέγχων για την κατάταξη του πλοίου και την η

απαραίτητη ανανέωση των κλάσεων από τους διεθνείς νηογνώμονες και των εγγράφων για την εξασφάλιση τους, το κόστος ασφάλισης κ.λπ. Σημαντική επίσης καθίσταται η πολυπλοκότητα η οποία προστίθεται και το κόστος στη διαχείριση των αξιώσεων.

Σημαντική επίδραση στο χώρο της ναυτιλίας έφερε η απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) να εφαρμόσει παγκόσμιο ανώτατο όριο 0,5% επί της περιεκτικότητας σε θείο του μαζούτ που χρησιμοποιείται για την κίνηση στα πλοία από την 1η Ιανουαρίου 2020, επιφέροντας σημαντικές αλλαγές σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας αλλά και στους λιμένες. Η επιβολή του νέου κανονισμού του ΙΜΟ, θα γίνεται από τα κράτη σημαίας μέσω επιθεωρητών, από τα στελέχη των νηογνομώνων και από τις αρχές του κράτους λιμένα.

Το κόστος συμμόρφωσης για τους πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα υψηλό αφού μπορεί να ανέλθει συνολικά έως και \$ 400 εκατομμύρια ετησίως, για ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μελέτη της Goldman Sachs (2018), υπολογίζει ότι η επιβάρυνση στη ναυτιλία μόνο από την αλλαγή καυσίμου θα φτάσει τα \$ 240 εκατομμύρια το 2020. Η χρήση scrubbers αποτελεί επίσης μια υψηλού κόστους επένδυση από πλευράς πλοιοκτητών με αμφίβολα περιβαλλοντικά αποτελέσματα. Επιπρόσθετα δεν υπάρχει επαρκής έμπειρη γνώση από την εφαρμογή και την λειτουργία τους, γεγονός που μπορεί να αναδείξει σημαντικά μελλοντικά προβλήματα σε θέματα που αφορούν τις ναυλώσεις, τις κυρώσεις, τον καταμερισμό ευθύνης, ασφαλιστικές εμπλοκές κ.α.

Οι ρήτρες που εκτιμάται ότι θα πρέπει να συμπεριληφθούν στα ναυλοσύμφωνα, για να καλύπτονται τα ζητήματα που πιθανώς να ανακύψουν από τον νέο κανονισμό, βρίσκονται στη φάση της ανάπτυξης και δεν αναμένεται να καλύψουν το εύρος των θεμάτων που θα δημιουργηθούν.

Ο νέος κανονισμός επηρεάζει σημαντικά και τις υπηρεσίες ασφάλισης πλοίων αφού η αδυναμία συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο, επηρεάζει το αξιόπλοο των πλοίων με σοβαρές συνέπειες, για την ασφάλιση τους και την διεκδίκηση αξιώσεων. Περιπλέκει επίσης ζητήματα που αφορούν το τομέα ασφάλισης που εμπίπτουν ενδεχομένως οι μελλοντικές αξιώσεις δημιουργώντας γκρίζες ζώνες μεταξύ της ασφάλισης κύτους και μηχανοστασίου με αυτές των λεσχών P&I των ναυλωτών.

Επιπρόσθετα δεν είναι ακόμη ξεκάθαρες οι επιπτώσεις από την χρήση των νέων καυσίμων σε άμεσες βλάβες, π.χ. ζημιά στον κινητήρα του πλοίου ή έμμεσες, π.χ. δυσλειτουργία του κινητήρα η οποία οδηγεί σε απώλεια ισχύος, προκαλώντας το σκάφος να καταρρεύσει και να βλάψει το κύτος και κατά πόσο η χρήση τους σε κάποιες περιπτώσεις δεν συνιστά παραβίαση άλλων διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος (π.χ. SOLAS). Ιδιαίτερα όταν οι στατιστικές δείχνουν ότι στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι βλαβες των μηχανημάτων οφείλονται είτε σε προβλήματα καυσίμων είτε σε λιπαντικά.

Από την καταγραφή και κατηγοριοποίηση σε 17 είδη των αξιώσεων, εξαιρουμένων των αξιώσεων κατά του λιμένα (τερματικού σταθμού, κ.λ.π.) και των λιμενικών αρχών, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν ξεχωριστά είδη αξίωσης:

- Αξιώσεις από Κατασκευή, Πώληση και Αγορά πλοίων (Building and Sale and Purchase Claims).
- Αξιώσεις από καύσιμα (Bunkers Claims)
- Αξιώσεις από φορτίο (Cargo Claims)
- Αξιώσεις από ναυλοσύμφωνο (Charterparty Claims)
- Αξιώσεις από απώλεια ή ζημιά του πλοίου (Claims for the Loss or for Damage to the Ship)
- Αξιώσεις από σύγκρουση (Collision Claims)
- Αξιώσεις από επικίνδυνα φορτία (Dangerous Goods Claims)
- Αξιώσεις από πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις (Fines and Criminal Sanctions Claims)
- Αξιώσεις από σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα (Fixed or Floating Objects (FFO) Claims)
- Αξιώσεις από έκτακτες δαπάνες (General Average Claims)
- Αξιώσεις από ανθρώπους (People Claims)
- Αξιώσεις από ρύπανση (Pollution Claims)
- Αξιώσεις από ασφαλή λιμένα (Safe Ports Claims)
- Αξιώσεις από διάσωση (Salvage Claims)
- Αξιώσεις από ρυμούλκηση (Towage Claims)
- Αξιώσεις από απομάκρυνση ναυαγίου (Wreck Removal Claims)

- Αξιώσεις από αναίτια και από τις δύο πλευρές διακοπή σύμβασης (Frustration)

διαπιστώνουμε ότι νέος κανονισμός επηρεάζει άμεσα μεγάλο μέρος από αυτές (όπως κατασκευή και αγοραπωλησία πλοίων, αξιώσεις από καύσιμα, αξιώσεις από ναυλοσύμφωνο, αξιώσεις από ποινικές κυρώσεις και πρόστιμα κ.λ.π.) αλλά λόγω του αξιόπλου του πλοίου μπορεί να επηρεάσει έμμεσα και φαινομενικά άσχετες με αυτόν όπως π.χ. η αξίωση από σύγκρουση. Σε μια τέτοια περίπτωση σύγκρουσης, λόγω του μη αξιόπλου και παρά του γεγονότος ότι το πλοίο, που δεν συμμορφώνεται με τον νέο κανονισμό, δεν θα φέρει την ευθύνη για την σύγκρουση, μπορεί να κριθεί υπαίτιο. Σε κάθε περίπτωση αντιλαμβάνεται κανείς την περιπλοκή που επιφέρει ο κανονισμός στα θέματα ασφάλισης.

Η παραπομπή της επίλυσης των αξιώσεων στα δικαστήρια γίνονται όλο και πιο περίπλοκες με το πέρασμα του χρόνου και πολλές χώρες διαθέτουν πλέον εξειδικευμένα δικαστήρια για την επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών. Σε χώρες δε με έντονη δραστηριότητα στην ναυτιλία, υπάρχουν ναυτικά δικαστήρια ή εξειδικευμένα αστικά δικαστήρια, τα οποία έχουν αναπτύξει ιδιαίτερη εμπειρογνομosύνη για την επίλυση των αξιώσεων και των διαφορών που προκύπτουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Σε πολλές περιπτώσεις, με στόχο την διαφύλαξη της εμπορικής σχέσης, τα συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν η επίλυση των διαφορών τους να γίνει εξωδικαστικά, στρεφόμενοι σε άλλα συστήματα επίλυσης απαιτήσεων, όπως η διαιτησία, η διαμεσολάβηση κλπ. Στην πραγματικότητα διαφορετικά είδη αξιώσεων και διαφορών απαιτούν διαφορετικούς τύπους συστημάτων επίλυσης αξιώσεων ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να πούμε δογματικά ότι οποιοδήποτε σύστημα είναι εγγενώς καλύτερο από οποιοδήποτε άλλο.

Με την εφαρμογή του νέου κανονισμού και την ανυπαρξία σχετικών αποφάσεων και νομολογίας, η προσφυγή σε ένδικα μέσα για την διευθέτηση των αξιώσεων που θα προκύψουν από την εφαρμογή του νέου κανονισμού αναμένεται να υπερισχύσει έναντι της διαιτησίας ή της μεσολάβησης. Λόγω της ανυπαρξίας προηγούμενης εμπειρίας στο συγκεκριμένο θέμα και αντίστοιχης νομολογίας, που θα μπορούσε να διευκολύνει το έργο των διαιτητών και διαμεσολαβητών, θα απαιτηθεί σημαντικός χρόνος και κόστος για τους εμπλεκόμενους μέχρι να διαλευκανθούν οι ιδιαίτερες πτυχές των αλλαγών που

θα επιφέρει ο νέος κανονισμός και να δημιουργηθεί η νομική βάση που θα αξιοποιηθεί και από άλλα συστήματα επίλυσης των αξιώσεων.

Όπως διαπιστώθηκε οι αξιώσεις αποτελούν ένα πολυσύνθετο τμήμα της ναυτιλίας με πολλές κατηγορίες και ανάλογες μεθόδους και τρόπους διαχείρισης και αντιμετώπισης. Εκτός των σημαντικών θαλάσσιων γεγονότων όπως ατυχήματα, απώλειες ζωής, μόλυνσης κ.λπ., σε πολλές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα οι αξιώσεις που αφορούν το φορτίο, τις επισταλίες, το χαμένο ναύλο κ.λπ., συνιστούν καθημερινή απασχόληση των πλοιοκτητών, ναυλωτών και εμπόρων.

Ο νέος κανονισμός του IMO 2020 που τίθεται σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου του 2020, με στόχο την μείωση των εκπομπών θείου από τα πλοία, αποτελεί σημαντική εξέλιξη στην προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος καθώς και η ενσωμάτωση του στο δίκαιο της θάλασσας του 1982, σχετικά με τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλομορφίας περιοχών πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας αλλά δημιουργεί ταυτόχρονα σοβαρές ανησυχίες για την αντιμετώπιση θεμάτων ασφάλειας και λειτουργίας των πλοίων. Η αβεβαιότητα που διαφαίνεται για την προμήθεια κατάλληλων και ασφαλών καυσίμων, η της χρήσης της τεχνολογίας scrubbers με συνεχιζόμενη χρήση καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας σε θείο καθώς και η έλλειψη πρότερης εμπειρίας δημιουργεί σοβαρές ανησυχίες στους πλοιοκτήτες.

Μία σημαντική παράμετρος του νέου κανονισμού είναι ότι καταργεί το αξιόπλοο του πλοίου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Το γεγονός αυτό επισύρει σημαντικές αλλαγές στην διαχείριση των αξιώσεων και την ασφάλιση της ναυτιλίας αφού προσβάλλει την βάση πάνω στην οποία στηρίζονται. Είναι βέβαιο ότι εκτός από τον αριθμό των αξιώσεων που εύλογα θα αυξηθεί με την εφαρμογή του νέου κανονισμού, περιπλέκει επίσης σημαντικά την διαχείριση τους και αυξάνει το κόστος της αφού την οδηγεί σε αχαρτογράφητα νερά.

Οι πλοιοκτήτες σε τέτοια θέματα, ειδικά στο πρώτο χρονικό διάστημα της εφαρμογής του κανονισμού IMO2020, θα πρέπει να "αναμένουν το αναπάντεχο" και πρέπει, έχοντας παράλληλα στο πίσω μέρος του μυαλού τους τους στρατηγικούς τους στόχους, να έχουν την ευελιξία που είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων και ασυνήθιστων ζητημάτων ή εξελίξεων.

Τέτοια περιστατικά μπορεί να δοκιμάσουν τους περισσότερους εφοπλιστές στο έπακρο. Δεν διακυβεύονται μόνο χρηματικά ποσά, αλλά και η φήμη τους. Ως εκ τούτου, οι εμπορικοί παράγοντες αναπόφευκτα θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στους χειρισμούς τους, ενώ θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα θέματα αυτά θα αντιμετωπιστούν κατά τρόπο συμβατό με τις νομικές υποχρεώσεις τους.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να σχεδιάζουν, να προετοιμάζουν και να κάνουν εσωτερική εξάσκηση για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών, και να θυμούνται ότι συνήθως πρέπει να δίνεται προσοχή και στα μικρά πράγματα, που μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει επίσης να έχουν διασφαλίσει ότι γνωρίζουν τις διάφορες εξωτερικές πηγές βοήθειας και υποστήριξης που μπορούν να έχουν στη διάθεσή τους. Πρέπει να γνωρίζουν, την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης, της βοήθειας και την υποστήριξη που μπορούν να αναμένουν από τους ασφαλιστές τους. Ο επιτυχημένος έλεγχος και η αντιμετώπιση πολύπλοκων περιστατικών εξαρτάται πολύ από την ταχεία σύσταση ικανών εσωτερικών και εξωτερικών ομάδων και τον αποτελεσματικό τρόπο με τον οποίο αυτές οι ομάδες μπορούν να εργαστούν ομαλά μαζί και με άλλα μέρη που μπορεί να θεωρηθούν ως «Αντίπαλοι». Στις περισσότερες περιπτώσεις, η άμεση επαφή, με όσους θα παίξουν κάποιο ρόλο στην αντιμετώπιση του περιστατικού είναι υψίστης σημασίας.

Ενώ οι πλοιοκτήτες που μπορούν να εμπλακούν σε τέτοια περιστατικά είναι ευνόητο ότι θα θέλουν να επικεντρωθούν κατά τα πρώτα στάδια σε άμεσα θέματα, είναι σημαντικό να εστιάσουν επίσης, ακόμη και σε αυτό το πρώιμο στάδιο, στην ευρύτερη προοπτική. Οι γρήγορες αποφάσεις θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε επόμενα θέματα και είναι σημαντικό να το γνωρίζουν όταν αντιμετωπίζουν τα άμεσα ζητήματα. Οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται με στρατηγικό τρόπο, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης να βρίσκεται στη θέση του οδηγού και όχι στο πίσω κάθισμα!

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

1. Βλάχος Γεώργιος, (2015), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθ. Σταμούλη
2. Βλάχος Γεώργιος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Αθ. Σταμούλη
3. Βλάχος Γεώργιος, Ξένη-Ευτυχία Ψύχου, (2011), *Ναυλώσεις*, Αθ. Σταμούλη
4. Γεωργιάδης Λ. Ιωάννης, (2018), *Frustration & Απρόοπτη μεταβολή συνθήκων στις συμβάσεις ναύλωσης*, Νομική Βιβλιοθήκη
5. Γιαννάκης Ν. Αθανάσιος, (2009), *Εννοιολογικό Λεξικό Ναυτιλιακών Όρων, Όροι ναυλοσυμφώνου, φορτωτικής, Shipping*, Αμφιτρίτη
6. Γκιζιάκης Β. Κωνσταντίνος, Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος, Εύη Η. Πλωμαρίτου, (2002), *Εισαγωγή στις ναυλώσεις*, Αθ. Σταμούλη
7. Παζαρτζής Ι. Μιχάλης, (2015), *Ναυτασφαλίσεις*, Da Vinci
8. Πουλαντζάς Νικόλαος, (2005), *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθ. Σταμούλη

Ξενόγλωσση

1. Aikens Richard, Lord Richard, Michael Bools, (2016), *Bills of Lading*, 2nd Edition, Informa Law for Routledge
2. Bracken Richard, Chris Fisher, Mike Salthouse, (2009), *Bunker Claims Prevention: A Guide to Good Practice*, North England P&I Association
3. Brækhus Sjur, Alex Rein, (2002), *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th Edition, GARD
4. Reeder John, (2012), *Brice: The Maritime Law of Salvage*, 5th edition, Sweet & Maxwell
5. Coghlin Terrence, Andrew Baker, Julian Kenny, John Kimball, (2008), *Time Charters*, 6th Edition, Informa Law for Routledge
6. Cooke Julian, Tim Young, Michael Ashcroft, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski, LeRoy Lambert, Michael Sturley, (2014), *Voyage Charters*, Informa Law for Routledge

7. Djadjev Ilian, (2017) *The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo: The Hague-Visby Rules*, Springer
8. Gold Edgar, (2006), *Gard Handbook on Protection of the Marine Environment*, 3rd Edition Gard AS,
9. [Goldman Sachs, \(2018\), *The IMO 2020: Global Shipping's Blue Sky Moment*](#)
[πρόσβαση 20/10/2018]
10. Greiner Richard, (2017), *Ship operating costs: Current and future trends*, Moore Stephens
11. Gulati C. Neelam, (2009), *Principles Of Insurance Management: A Special Focus On Developments In Indian Insurance Sector Pre And Post Liberalization*, Excel Books India
12. Güner-Özbek Meltem Deniz, (2007), *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer Science & Business Media
13. Gurses Ozlem, (2016), *Marine Insurance Law*, Taylor & Francis
14. Hillenius Patrick, Arne Sandevärn, (2018), *Shipbroking and Chartering Practice*, Taylor & Francis
15. [Isacson Claes, \(2010\), *Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and other Contra, GARD*](#) [πρόσβαση 29/9/2018]
16. [Isacson Claes, \(2011\), *Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 \(As Amended September 2011\)*](#), GARD [πρόσβαση 30/9/2018]
17. Jones Michael, (2017), *Clerk & Lindsell on Torts*, 22nd Edition, Sweet & Maxwell
18. [Kavussanos G. Manolis, Amir H. Alizadeh, \(2002\), *Efficient pricing of ships in the dry bulk sector of the shipping industry*](#), *Maritime Policy and Management*, 29 (3), p.303-330 [πρόσβαση 2/9/2018]
19. *The Eastern City*, [1958] 2 Lloyd's Rep. 127
20. *The Elbe Maru*, [1978], 1 Lloyd's Rep. 206
21. *The Captain Gregos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 310
22. *The KH Enterprise*, [1994] Lloyd's Rep. 603
23. Lüddecke F. Christof, (1993), *Marine Claims: A Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*, LLP
24. [Marsh, \(2018\), *Emissions Regulations: Concerns for the Marine Industry*](#)
[πρόσβαση 9/9/2018]

25. [Özçayır Z. Oya, \(2008\), *The Use of Port State Control in Maritime Industry and the Application of The Paris MOU*, Ocean and Coastal Law Journal, Volume 14, No 2, Article 4](#) [πρόσβαση 9/10/2018]
26. Pagonis Thomas, (2009), *Chartering Practice Handbook*, 5th Revised Edition, Dimelis Publications
27. Plomaritou Evi, Anthony Papadopoulos, (2017), *Shipbroking and Chartering Practice*, Taylor & Francis
28. Ravichandran Ramasamy, (2001), *Emerging trends in marine insurance: is there a trend towards demutualization of mutual clubs?*, World Maritime University Dissertations
29. Rhidian D. Thomas, (2010), *The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List
30. Seidl Siegmund Leonard, (2012), *Bunker Quality Claims*, Diplomica Verlag
31. Smith Adam, (2016), *The Wealth of Nations*, Aegitas
32. Stopford Martin, (2005), *Maritime Economics 2nd Edition*, Routledge
33. Stopford Martin, (2009), *Maritime Economics, 3rd Edition*, Routledge
34. Talley K. Wayne, (2012), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, John Wiley & Sons, Ltd.
35. Theotokas Ioannis, (2018), *Management of Shipping Companies*, Routledge
36. TOPCO, (2015), *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Practical Guide*
37. Williams Richard, (2014), *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, GARD
38. Wilson F. John, (2008), *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Education

Άρθρα

1. [Baker Joe, \(2018\), *The Nairobi Convention: navigating obstacles to shipwreck removal*, Ship Technology](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
2. [Fuglevåg Ingar, \(2018\), *The Rotterdam Rules – yet another failed attempt of replacing the Hague-Visby Rules?*, Simonsen Vogt Wiig](#) [πρόσβαση 29/9/2018]

3. [Gallagher John, \(2018\), Outlook 2018: Owners calculate future regulatory costs, Fairplay](#) [πρόσβαση 9/9/2018]
4. [Jassal Rajeev, How many class certificates are issued by classification society ?, MySeaTime](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
5. [Pittalis Eleni, Tamara Sleiman, Thomas Washington, \(2018\), Feature: No exceptions from insurers in 2020 for IMO non-compliance, S&P Global](#) [πρόσβαση 9/9/2018]
6. [Safety4Sea, \(2018\), A look into the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
7. [Ship & Bunker, \(2018\), BIMCO Working on IMO 2020 Charter Party Clause](#) [πρόσβαση 15/9/2018]

Πηγές

1. [Διεθνή Σύμβαση «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974, \(ΠΑΑΖΕΘ- SOLAS' 74\),» που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 \(Α' 95\)](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
2. [Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2017](#) [πρόσβαση 2/10/2018]
3. [Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2018](#) [πρόσβαση 2/10/2018]
4. [Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, \(2002\),](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
5. [Arbitration Act 1996 of the United Kingdom,](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
6. [BIMCO, Saleform 2012](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
7. [BIMCO Bunker Terms 2018,](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
8. [Bureau Veritas, Ship classification & certification,](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
9. [China Classification Society, Ship Classification](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
10. [Clarksons, Shipping Intelligence Network - Markets](#) [πρόσβαση 2/9/2018]
11. [Guard, Guidance to Masters,\(2006\)](#) [πρόσβαση 2/10/2018]
12. [Gard, Bunkers and Bunkering, \(2014\)](#) [πρόσβαση 16/9/2018]
13. [Gard, Guidance to the Rules, 2018](#) [πρόσβαση 16/9/2018]

14. [IACS, *Safer and Cleaner Shipping*](#), [πρόσβαση 15/9/2018]
15. [International Convention on Salvage with Final Act, \(1989\)](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
16. [International Labour Conference \(ILO\), \(2006\), Maritime Labour Convention](#) [πρόσβαση 11/10/2018]
17. [IMO, \(2017\), Convention on Facilitation of International Maritime Traffic \(FAL\)](#) [πρόσβαση 2/9/2018]
18. [INCE & CO, \(2018\), A quick guide to key shipping regulations – 2017 and onwards](#) [πρόσβαση 2/9/2018]
19. [International Salvage Union Annual Review2017](#) [πρόσβαση 13/10/2018]
20. [ISO 8217:2017, Petroleum products, Fuels \(class F\), Specifications of marine fuels](#) [πρόσβαση 15/9/2018]
21. [Lloyd's Open Form \(LOF\)](#) [πρόσβαση 11/10/2018]
22. [Maritime Connector, Classification society & IACS](#), [πρόσβαση 15/9/2018]
23. [Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, \(2007\)](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
24. [Oxford dictionary](#) [πρόσβαση 2/10/2018]
25. [Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, London, 2 May 1996](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
26. [United Nations, \(1958\), Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, New York](#) [πρόσβαση 12/10/2018]
27. [United Nations Conference on Trade and Development \(UNCTAD\), \(2017\), Review of Maritime Transport, United Nations Publication](#) [πρόσβαση 2/9/2018]