

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ : ΚΑΘΕΣΤΩΣ
ΕΥΘΥΝΗΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ»**

Χριστίνα Κωστορρίζου

A.M.: MN 17032

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

Πειραιάς, 10 Ιουλίου 2024

Copyright

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Δανιήλ, Επιβλέπων, Επίκουρος Καθηγητής.
- Διονύσιος Πολέμης, Επίκουρος Καθηγητής.
- Γεώργιος Σαμιώτης, τ. Καθηγητής.

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

*Στο σύζυγό μου και στον γιο μου
για την αμέριστη υποστήριξη και συμπαράσταση.*

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	11
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ	11
1. Ιστορική αναδρομή	11
2. Έννοια και σημασία θαλάσσια ασφάλισης	12
3. Ασφάλιση πλοίου και ασφάλιση φορτίου	15
3.1. Ασφάλιση πλοίου	15
3.2. Ασφάλιση φορτίου.....	16
3.2.1. Η ασφαλιστική κάλυψη στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου	17
3.2.2. Εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη.....	21
3.2.3. Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου.....	22
4. Ο ρόλος των <i>Protection and Indemnity (P&I) Clubs</i> στην ασφάλιση φορτίου	24
5. Γενική Αβαρία (<i>General Average</i>).....	26
6. Υποχρεώσεις Ασφαλιστή και Ασφαλιζόμενου	27
7. Βασικοί Ορισμοί.....	29
7.1. Ασφάλιστρο.....	29
7.2. Ασφαλίσιμο συμφέρον (<i>Insurable Interest</i>).....	30
7.3. Ασφαλιστικό ποσό και ασφαλιστική αξία	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	35
ΤΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ: ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΥΤΩΝ	35
2.1. Έννοια των επικίνδυνων φορτίων στη ναυτιλία	35
2.3. Ο προσδιορισμός των επικίνδυνων φορτίων στη φορτωτική (<i>bill of lading</i>) και στο ναυλοσύμφωνο (<i>charterparty</i>).....	38
2.4. Βασικές διακρίσεις των επικίνδυνων φορτίων	40
2.4.1. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (<i>International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG Code</i>).....	40
2.4.2. Ο Διεθνής Κώδικας σχετικά με τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που Μεταφέρουν Χύδην Επικίνδυνες Χημικές Ουσίες (<i>International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk - IBC Code</i>).....	53
2.4.3 Ο Διεθνής Κώδικας Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Χύδην Υγροποιημένα Αέρια (<i>International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC Code</i>).....	54
2.4.4. Ο Διεθνής Κώδικας για τη Θαλάσσια Μεταφορά Χύδην Στερεών Φορτίων (<i>International Maritime Solid Bulk Cargoes Code – IMSBC</i>).....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	57
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	57

3.1. Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων (<i>shipper and carrier</i>)	57
3.2. Τα είδη ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων.....	61
3.2.1 Η ασφάλιση <i>Protection and Indemnity (P&I)</i>	61
3.2.2 Η ασφάλιση <i>Hull and Machinery</i>	63
3.2.3 Η ασφάλιση φορτίου (<i>Cargo insurance</i>).....	63
3.2.4. Η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης του φορτωτή/ναυλωτή	65
3.3. Αρχές που διέπουν την ασφάλιση των επικίνδυνων φορτίων.....	66
3.4. Αναγκαιότητα της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων.....	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	69
ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	69
4.1. Διεθνής Νομοθεσία.....	69
4.1.1. Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS, 1974 (« <i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i> »)	69
4.1.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (<i>MARPOL 73/78</i>)	70
4.1.3. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (<i>International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG Code</i>).....	73
4.1.4. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (<i>International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention)</i>), 1996.....	74
4.2. Εθνική Νομοθεσία	78
4.2.1. Η αποδοχή του Κώδικα <i>IMDG</i>	78
4.2.2. Η αποδοχή των Κωδίκων <i>IBC</i> και <i>IGC</i>	78
4.2.3. Το ΠΔ 405/1996 σχετικά με τη Φόρτωση, Εκφόρτωση, Διακίνηση και Παραμονή των Επικίνδυνων Ειδών σε Λιμένες και Μεταφορά Διά Θαλάσσης	79
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται και αναπτύσσεται η ασφαλιστική κάλυψη των δια θαλάσσης μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων, αφού προηγουμένως αναλυθούν οι βασικοί πυλώνες της θαλάσσιας ασφάλισης, το νομοθετικό πλαίσιο που τα διέπει κατά το ελληνικό και διεθνές δίκαιο, το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Στα πλαίσια αυτά, γίνεται ειδική μνεία και ανάλυση των κατηγοριών των επικίνδυνων φορτίων ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητάς τους, όπως αυτός εξειδικεύεται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Φορτίων (IMDG), ο οποίος ρυθμίζει κατ' ουσία τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων, τους τρόπους στοιβασίας, φόρτωσης, σήμανσης, αποθήκευσης και εξασφαλίζει την ασφαλή μεταφορά των φορτίων, προστατεύοντας τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και τον ανθρώπινο παράγοντα.

Τα δεδομένα συγκεντρώθηκαν κυρίως από ξενόγλωσση βιβλιογραφία, από νομικά βιβλία ναυτικού δικαίου, από στοιχεία υποθέσεων Ευρωπαϊκής νομολογίας, από τις εκδόσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και σχετικές δημοσιεύσεις.

Λέξεις κλειδιά: Επικίνδυνα φορτία, Θαλάσσια Ασφάλιση, IMO, IMDG, ευθύνη πλοιοκτήτη και φορτωτή

ABSTRACT

In the present thesis, the insurance coverage for the transportation of hazardous goods by sea is examined and developed. This is preceded by an analysis of the fundamental pillars of maritime insurance, the legislative framework governing it under both Greek and international law, and the regime of liability and compensation in the event of a maritime accident. In this context, special attention is given to the categorization of hazardous goods based on their level of danger, as defined in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, which essentially regulates the transport of hazardous materials, including their stowage, loading, labeling, and storage procedures, ensuring their safe transport while protecting both the marine environment and human safety.

The data was primarily gathered from foreign-language literature, legal texts on maritime law, case law from European courts, publications from the International Maritime Organization, and relevant scholarly articles.

Keywords: Hazardous and Dangerous Goods, Maritime Insurance, IMO, IMDG, Liability of Shipowner and Shipper

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων με τη χρήση πλοίων είναι μια δραστηριότητα με ρίζες στο μακρινό παρελθόν. Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη της τεχνολογίας, ο βαθμός επικινδυνότητας των φορτίων αυτών έχει διαφοροποιηθεί σημαντικά. Στο παρελθόν, λόγω του μικρού μεγέθους των πλοίων που χρησιμοποιούντο για την εκτέλεση μιας θαλάσσιας μεταφοράς, τα εμπλεκόμενα μέρη επιστούσαν την προσοχή τους στην προστασία του πλοίου από τους θαλάσσιους κινδύνους, ώστε η επικινδυνότητα των μεταφερόμενων φορτίων αυτή καθαυτή να θεωρείται ήσσονος σημασίας. Σε πολλές περιπτώσεις, δε, ο διαχειριστής του πλοίου είτε αγνοούσε ότι μετέφερε επικίνδυνα φορτία είτε μετέφερε μόνο μία μικρή ποσότητα αυτών λαμβάνοντας ταυτόχρονα όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις ασφαλείας. Ως επικίνδυνα φορτία τότε θεωρούνταν κυρίως το ρούμι, το μπράντι (brandy) και η πυρίτιδα, όχι λόγω της σύστασης αυτών καθαυτών αλλά στην περίπτωση της συνδυασμένης μεταφοράς αυτών των φορτίων.

Σήμερα, ωστόσο, η θαλάσσια μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις καθώς και σημαντική ανάπτυξη η οποία οφείλεται αφενός στον ολοένα αυξανόμενο όγκο των μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων, για τα περισσότερα από τα οποία το πλοίο συνιστά το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς αυτών, αφετέρου στο γεγονός ότι σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων γίνεται με τη χρήση πλοίων. Περαιτέρω, θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτάται σε ένα μεγάλο ποσοστό από τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων. Εκτιμάται ότι περισσότερο από το 50% των μεταφερόμενων διά θαλάσσης εμπορευμάτων, είτε αυτά μεταφέρονται μοναδοποιημένα (packed) είτε χύδην (bulk), μπορούν να χαρακτηρισθούν ως επιβλαβή (hazardous), επικίνδυνα (dangerous) ή επιζήμια (harmful) για το περιβάλλον. Στα προαναφερθέντα εμπορεύματα συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων χημικά σε στερεή και υγρή μορφή, προϊόντα από και προς τις μονάδες διύλισης αργού πετρελαίου, καθώς και βιομηχανικά απόβλητα.

Η ταχεία ανάπτυξη στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων διά θαλάσσης αποδίδεται σε διάφορους παράγοντες. Πρώτον, το γεγονός ότι ορισμένες πρώτες ύλες πλέον διατίθενται σε περιορισμένες ποσότητες ιδίως λόγω κόστους, οδήγησε στην εν μέρει αντικατάστασή τους από συνθετικά υλικά και για την παραγωγή των οποίων συχνά απαιτείται η χρήση πρώτων υλών με επικίνδυνη χημική σύσταση. Αυτό κατ' επέκταση οδήγησε στην αυξημένη μεταφορά αυτών των υλικών με χύδην άλλα και με μοναδοποιημένη μορφή. Δεύτερον, η ραγδαία ανάπτυξη της επιστήμης και της χημικής

βιομηχανίας οδήγησε και σε αύξηση της παραγωγής και την ανάπτυξη νέων χημικών, τα οποία υπό ορισμένες συνθήκες είναι δυνητικά επικίνδυνα (π.χ. λιπάσματα). Για τα περισσότερα από τα χημικά αυτά, το πλοίο συνιστά το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς. Τέλος, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε και η αύξηση του μεγέθους των πλοίων και της μεταφορικής τους ικανότητας, ως απόρροια της αύξησης του μεταφορικού τους έργου, σε συνδυασμό με την τάση εξειδίκευσης των τύπων των πλοίων (specialisation) ανάλογα με το είδος και τα χαρακτηριστικά του μεταφερόμενου φορτίου¹. Ειδικότερα, όσον αφορά στα επικίνδυνα φορτία, τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αυτών ποικίλλουν σε μέγεθος και είδος ανάλογα με την μεταφερόμενη ποσότητα, τα δρομολόγια που εκτελούν και τη φύση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, είναι δε ειδικά διαμορφωμένα και εξειδικευμένα στη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών, πληρούντα όλες τις αυστηρές απαιτήσεις για την ασφάλεια του πληρώματος και των εργαζομένων καθώς και του περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι κανόνες δίκαιου που εφαρμόζονται στα επικίνδυνα φορτία είναι ειδικού χαρακτήρα και τυγχάνουν εφαρμογής είτε όταν οι γενικοί κανόνες που διέπουν την μεταφορά φορτίων περιέχουν διαφορετικές ρυθμίσεις είτε όταν οι ειδικοί αυτοί κανόνες αναφέρονται ρητώς στα φορτία ως επικίνδυνα. Τα τελευταία χρόνια, λόγω της έγερσης προβληματισμών σε παγκόσμιο επίπεδο για τους κινδύνους που προκύπτουν από την αυξημένη συχνότητα και τον αυξημένο όγκο των διά θαλάσσης μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων, παρατηρείται μια σταδιακή τυποποίηση και υιοθέτηση διεθνών τεχνικών προδιαγραφών για την προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας στον τομέα αυτό. Δεδομένου, μάλιστα, ότι η θαλάσσια μεταφορά συνιστά τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας, στην οποία ενδέχεται να συμπεριλαμβάνονται και άλλα μέσα μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος και τα οχηματαγωγά, πριν την μεταφόρτωση του εμπορεύματος σε πλοίο, είναι αναγκαία η δημιουργία και η εφαρμογή ενός ομοιόμορφου νομοθετικού πλαισίου που να διέπει τα επικίνδυνα φορτία από τη στιγμή της αρχικής φόρτωσής τους μέχρι την τελική παράδοσή τους.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν σημειωθεί συγκριτικά ελάχιστα αξιοσημείωτα ατυχήματα (accidents) κατά τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης, με εξαίρεση τα φορτηγά πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (oil tankers) και χύδην φορτίων (bulk

¹ Wayne K. Talley “*The Blackwell Companion to Maritime Economics*”, (2012), John Wiley and Sons Inc., pp 34-51

carriers). Στις περισσότερες περιπτώσεις ατυχημάτων με επικίνδυνα φορτία, οι επιπτώσεις αυτών είχαν περιορισμένη εμβέλεια υπό την έννοια ότι αυτές διαχειρίζονταν κυρίως από τα εμπλεκόμενα μέρη της θαλάσσιας μεταφοράς χωρίς ταυτόχρονα να έχουν, λόγω μεγέθους και σημασίας, και κοινωνικό αντίκτυπο. Καίτοι τα ατυχήματα αυτά ήταν περιορισμένα για τους παραπάνω αναφερόμενους λόγους, οι καταστροφικές τους συνέπειες ήταν ιδιαίτερα αισθητές και συγκαταλέγονται στις πιο μεγάλες καταστροφές στην ιστορία των θαλάσσιων μεταφορών². Το αν ορισμένα εμπορεύματα είναι πράγματι επιζήμια για το περιβάλλον και τον ανθρώπινο παράγοντα, ανέκαθεν καθίστατο γνωστό με βεβαιότητα μόνο αφότου είχε προηγουμένως λάβει χώρα κάποιο επιζήμιο γεγονός. Η ναυτιλία, ωστόσο, και η εμπορική δραστηριότητα εν γένει, έχει ανάγκη από ένα καθόλα δεσμευτικό κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης της μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων φορτίων,

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το νομοθετικό καθεστώς που διέπει την ασφάλιση των επικίνδυνων φορτίων και κατ' επέκταση το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου είναι ειδικό και εφαρμόζεται σε περίπτωση όπου υπάρχει ειδική νομοθετική πρόβλεψη και δεν ρυθμίζεται ειδικώς από το γενικό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλιση φορτίου.

Για όλους τους παραπάνω λόγους και σε συνδυασμό με το συνεχώς διευρυνόμενο πλήθος των επικίνδυνων φορτίων και την πολυπλοκότητα των επιπτώσεων που έπονται της απώλειας ή και της καταστροφής τους, η ανάγκη δημιουργίας ενός ενιαίου και ευρέως αποδεκτού νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα διέπει το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα

²Μεταξύ των πιο αξιοσημείωτων περιστατικών στα οποία εμπλέκονται επικίνδυνα φορτία μπορούν να αναφερθούν τα παρακάτω: Το 1917 κατά την κορύφωση του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, το γαλλικό πλοίο *Mont Blanc* το οποίο μετέφερε καθ' υπερφόρτωση πολεμοφόδια (εκρηκτικά) συγκρούστηκε με το νορβηγικό πλοίο *Imo* στο λιμάνι Χάλιφαξ του Καναδά, προκαλώντας την καταστροφική έκρηξη αυτού. Από την έκρηξη αυτή προκλήθηκαν 3.000 θάνατοι, 9.000 τραυματισμοί ενώ καταστράφηκαν ολοσχερώς 6.000 κατοικίες. Το 1944, το βρετανικό φορτηγό πλοίο *Fort Strikine*, το οποίο μετέφερε 1.400 τόνους εκρηκτικών και μεγάλη ποσότητα βαμβακιού εξερράγη, κατόπιν προηγούμενης προκληθείσας πυρκαγιάς, στη Βομβάη της Ινδίας, προκαλώντας 1.250 θανάτους και καταστρέφοντας 15 παραπήσια πλοία. Το 1947, το φορτηγό πλοίο *Grandcamp* το οποίο μετέφερε νιτρικό αμμώνιο, ένα συστατικό που χρησιμοποιείται ευρέως ως λίπασμα, εξερράγη στο λιμάνι του Τέξας, προκαλώντας το θάνατο σε 480 άτομα και καταστρέφοντας ολοσχερώς 2.000 κατοικίες, ενώ η αξία της προκληθείσας ζημίας εκτιμάται τώρα στα 700 εκ. USD. Το 1989 το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών *Masquasar*, το οποίο μετέφερε 257.700 τόνους χημικών φορτίων, συμπεριλαμβανομένων 7.000 τόνους του υψηλά τοξικού ακρυλονιτρίλιου και διάφορες ποσότητες καυστικής σόδας, στυρενίου και μεθανόλης, εξερράγη και φλεγόταν για περίπου πέντε ημέρες, προκαλώντας το θάνατο σε ολόκληρο το πλήρωμα 23 ατόμων. Μεταξύ του 1998 και του 2003 σημειώθηκαν εννέα σοβαρές πυρκαγιές σε καταστρώματα container ships, εκθέτοντας σε σημαντικό κίνδυνο το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα, και σε μία εξ αυτών των περιπτώσεων, του πλοίου *Hanjin Pennsylvania*, προέκυψε ασφαλιστική απαίτηση η οποία ξεπερνούσε τα 100 εκ. USD. (Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», International Max Planck Research School (IMPRS) for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer – Verlag Berlin Heidelberg (2008), p.5)

και του φορτωτή είναι επιτακτική. Όπως προαναφέρθηκε, παρακάτω εξετάζεται και αναπτύσσεται η ασφαλιστική κάλυψη των δια θαλάσσης μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων, αφού προηγουμένως αναλυθούν οι βασικοί πυλώνες της θαλάσσιας ασφάλισης, το νομοθετικό πλαίσιο που τα διέπει κατά τοελληνικό και διεθνές δίκαιο, το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

1. Ιστορική αναδρομή

Οι δραστηριότητες της εμπορικής ναυτιλίας ανέκαθεν εκτίθεντο σε πλείονες κινδύνους, καθιστώντας έτσι αναγκαία την ύπαρξη εχέγγυων σε περίπτωση επέλευσης κάποιου εκ των θαλάσσιων κινδύνων, προκειμένου να αποτραπεί τυχόν ανεπανόρθωτη ζημία στην εμπορική και οικονομική δραστηριότητα των εμπλεκομένων μερών. Ήδη από τα αρχαία χρόνια, ήτοι από το 4.000 π.Χ. στη Βαβυλώνα, συναντώνται για πρώτη φορά, μέσα από τον κώδικα του Χαμουραμί ζητήματα που προσομοιάζουν στη ναυτική ασφάλιση ενώ για πρώτη φορά γίνεται λόγος για τις έννοιες της αποζημίωσης και του κινδύνου. Ομοίως, παρατηρείται και στον Ελλαδικό χώρο, όπου η ναυτιλία υπήρξε το βασικό μέσο μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων τόσο λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας όσο και λόγω της πληθώρας των νησιών και των ακτών της. Για πρώτη φορά συναντώνται και άλλες ακολουθώσες στο χώρο της ναυτιλίας εμπορικές πρακτικές όπως το ναυτικό δάνειο (*foenus nauticum*), το οποίο παρουσιάζει κοινά στοιχεία με τη θαλάσσια ασφάλιση ενώ θεωρείται από πολλούς ως μια πρώτη μορφή αυτής, καθώς και ο θεσμός της γενικής αβαρίας³.

Στην Κίνα, περίπου το 3.000 π.Χ., οι έμποροι που ασκούσαν εμπορική δραστηριότητα στις εκβολές του ποταμού Γιανγκτσέ, για την προστασία των εμπορευμάτων τους ακολουθούσαν την πρακτική της κατανομής αυτών σε περισσότερα πλοία αντί της εναπόθεσής τους σε ένα, κατανέμοντας έτσι και τον κίνδυνο καταστροφής ή απώλειας κατά τη μεταφορά τους. Αναπτύχθηκαν έτσι οι πρώτοι μηχανισμοί αποζημιωτικού χαρακτήρα, ορισμένοι εκ των οποίων προσομοίαζαν με την ασφάλιση καθώς και οι πρώτες ενώσεις πολιτών, ναυτικών και ομοτράπεζων κύριος σκοπός των οποίων ήταν η αλληλοϋποστήριξη και η κατανομή της ζημίας σε περισσότερα πρόσωπα.

Ιστορικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ναυτική ασφάλιση καθιερώθηκε θεσμικά τον 14^ο αιώνα μ.Χ., με την πρώτη γνωστή νομοθετική πράξη που εκδόθηκε στη Γένοβα το 1347 μ.Χ. και έκτοτε οι ναυτασφαλιστικές πρακτικές διαδόθηκαν και σε άλλα ευρωπαϊκά

³ Μιχαήλ Παζαρζής, «Ναυτασφαλίσεις», εκδόσεις Davinci, 2015, σελ., 35-39

κράτη, συμπεριλαμβανομένων της Αγγλίας, του Βελγίου (Φλαμανδική Περιοχή), της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ολλανδίας και της Γερμανίας, μέχρι τα τέλη του 15^{ου} αιώνα μ.Χ.. Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα μ.Χ., ωστόσο, το Λονδίνο αποτέλεσε πόλο έλξης ενός σημαντικού αριθμού επιχειρηματιών από όλο τον κόσμο.

Στην Αγγλία, ήδη από το 1660 οι πρώτες επίσημα θεσμοθετημένες⁴ ναυτασφαλιστικές δραστηριότητες διεξάγονταν στο Royale Exchange του Λονδίνου, όπου όποιος ενδιαφερόταν να ασφαλίσει ένα πλοίο ή ένα μεταφερόμενο φορτίο έπρεπε να αναζητήσει έναν αριθμό ενδιαφερομένων ασφαλιστών, οι οποίοι ήταν ειδικοί μεσίτες ασφαλίσεων, και να τους καλέσει να υπογράψουν συμφωνητικό, στο οποίο ενσωματωνόταν η σχετική συνδιαλλαγή. Σε περίπτωση ατυχήματος, ο ασφαλισμένος υποχρεούτο να ειδοποιήσει όλους τους ασφαλιστές και έπειτα συγκέντρωνε την ασφαλιστική αποζημίωση, κατά το ποσοστό συμμετοχής στην κάλυψη καθενός από αυτούς. Για σχεδόν ένα αιώνα, το κέντρο συναντήσεως των ενδιαφερομένων μερών που επιθυμούσαν την σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης στα πλαίσια μίας ή περισσοτέρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ήταν το καφενείο του Lloyd's (Lloyd's Coffee House) το οποίο παρέμεινε ως τέτοιο μέχρι το 1771, οπότε οι ασφαλιστές δημιούργησαν μια επιτροπή για τη διαχείριση του Lloyd's ως μια εξειδικευμένη ασφαλιστική επιχείρηση. Τα πρώτα χρόνια, η παροχή ναυτασφαλιστικών υπηρεσιών γινόταν από μεμονωμένους ασφαλιστές ή ενώσεις ασφαλιστών ειδικά για την ανάληψη μεγάλων κινδύνων. Όμως, καθώς η ναυτασφαλιστική δραστηριότητα αποδεικνυόταν ως κερδοφόρα, άρχισε η δημιουργία των πρώτων ασφαλιστικών εταιρειών και μέχρι το 1824 πολλές εταιρείες άρχισαν να μπαίνουν στο παιχνίδι του εγχώριου ανταγωνισμού της Αγγλίας. Σήμερα, ο οργανισμός του Lloyd's παρέχει ορισμένες από τις πιο αναγνωρισμένες διεθνώς ασφαλιστικές υπηρεσίες⁵.

2. Έννοια και σημασία θαλάσσια ασφάλισης

Με τον όρο «ασφάλιση» νοείται η σύμβαση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, η οποία διέπεται από το ιδιωτικό δίκαιο και έχει αμφοτεροβαρή χαρακτήρα, με την έννοια ότι ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου και ο δεύτερος την υποχρέωση περιοδικής καταβολής

⁴ Βάσει της Elizabethan Act 1601

⁵ Kyriaki Noussia, «*The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts. A comparative Approach*», Springer Nature Switzerland AG, 2008, pp. 1-7

του ασφαλιστρού προκειμένου να νομιμοποιείται σε καταβολή αποζημίωσης για τυχόν ζημιές ή βλάβες που προκληθούν στα διά θαλάσσης μεταφερόμενα φορτία⁶. Η ασφάλιση διακρίνεται περαιτέρω στην ιδιωτική και κοινωνική ασφάλιση. Με την ιδιωτική ασφάλιση ο ενδιαφερόμενος αναζητά με δική του μέριμνα και ίδια κεφάλαια τρόπους για την προστασία της γενικότερης οικονομικής του κατάστασης από έξωθεν κινδύνους και συμβάλλεται με ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες έχουν τη νομική μορφή Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.). Η κοινωνική ασφάλιση, από την άλλη, αφορά σχέση ασφάλισης μεταξύ εργοδότη και εργαζομένου για την προστασία του μισθού του τελευταίου, ενώ τη συλλογή των ασφαλιστρού σε αυτή τη μορφή ασφάλισης αναλαμβάνει είτε η κεντρική κυβέρνηση είτε κάποιο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.).

Η ιδιωτική ασφάλιση εν γένει συνίσταται σε μια μορφή συνένωσης οικονομικών πόρων της ανθρώπινης εμπορικής δραστηριότητας, η οποία είναι ευάλωτη σε κινδύνους, εμφανίζει κοινά χαρακτηριστικά και αποσκοπεί στην κάλυψη των ζημιών που ενδέχεται να προέλθουν από συγκεκριμένους κινδύνους. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα και οι επιμέρους αυτής δραστηριότητες εκτίθενται εκ φύσεως σε πλείονες κινδύνους, ενώ το κόστος κάλυψης της ζημίας σε περίπτωση επέλευσης αυτών είναι δυσβάσταχτο με τους υπάρχοντες οικονομικούς πόρους της επιχείρησης. Επίσης, η αβεβαιότητα που προκαλείται από την προαναφερθείσα ενδεχομένη ζημία, συνιστά τροχοπέδη στην περαιτέρω ανάληψη επενδυτικών εγχειρημάτων⁷.

Έτσι, η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να αναπτυχθεί χωρίς τα εχέγγυα της θαλάσσιας ασφάλισης, ενώ ταυτόχρονα η ανάληψη ολοένα και μεγαλύτερων επιχειρηματικών εγχειρημάτων και η χρήση μεγαλύτερων λειτουργικών δομών αυξάνουν το ατυχηματικό κόστος και οδηγούν σε αναζήτηση κατάλληλης ασφαλιστικής κάλυψης. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η σημασία της ιδιωτικής ασφάλισης διαφαίνεται και σε ένα ευρύτερο οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Αν και η άμεση συνέπεια αυτής είναι η άμεση περιουσιακή αποκατάσταση του ζημιωθέντος, μέσω αυτής τίθεται σε επαναλειτουργία ο παραγωγικός ιστός της οικονομίας ο οποίος είχε προσωρινώς διαταραχθεί λόγω ζημίας στην οικονομική δραστηριότητα μίας ή περισσότερων επιχειρήσεων⁸.

Κατ' επέκταση, με τα εχέγγυα της ιδιωτικής ασφάλισης ευνοείται περισσότερο η ανάληψη πρωτοποριακών και άρα ριψοκίνδυνων πρωτοβουλιών από τον επιχειρηματικό

⁶ Section 1 of MIA 1906.

⁷ Μιχαήλ Παζαρζής, ό.π., σ.σ., 19-21

⁸ Μιχαήλ Παζαρζής, ό.π., σ.σ., 22-26

κλάδο, εφόσον δημιουργείται αίσθημα εμπιστοσύνης ότι η ασφαλιστική αγορά μπορεί να καλύψει τις δραστηριότητές του απέναντι στους εκάστοτε κινδύνους. Επιπλέον, η δημιουργία ενός τέτοιου κλίματος ασφάλειας στην επιχειρηματική δραστηριότητα έχει θετικές επιδράσεις και σε κοινωνικό επίπεδο καθώς αποτρέπεται η εμφάνιση δυσμενών κοινωνικών φαινομένων.

Με τη θαλάσσια ασφάλιση ασφαλίζεται ολόκληρη η ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αντικείμενο αυτής μπορούν να αποτελέσουν το πλοίο (hull and machinery), το φορτίο, επί του οποίου υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον τόσο από την πλευρά του πωλητή όσο και από την πλευρά του αγοραστή, ο καταβληθείς ή καταβλητέος ναύλος, το ναυπηγούμενο πλοίο για τους κινδύνους ναυπηγήσεως και οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη έναντι τρίτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος^{9,10}.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί το εξής. Με την πάροδο των ετών, η ναυτασφαλιστική αγορά εξελίχθηκε και αναπτύχθηκε, ωστόσο το μερίδιο συμμετοχής σε αυτή από όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας ποικίλλει. Όπως θα αναπτυχθεί σε επόμενα κεφάλαια, σε περίπτωση επέλευσης ενός γεγονότος που εγείρει απαιτήσεις (claims), τα εμπλεκόμενα μέρη δεν εξασφαλίζονται με τον ίδιο τρόπο απέναντι σε ενδεχόμενη απώλεια ή ευθύνη προς τρίτους (liability). Συγκεκριμένα, στην περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίου και σε περίπτωση ατυχήματος, τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και ο ιδιοκτήτης του φορτίου έχουν πλήρη ασφαλιστική κάλυψη ως προς την ευθύνη που ενδέχεται να γεννηθεί και την απώλεια του φορτίου αντίστοιχα. Όμως, στην περίπτωση ατυχήματος π.χ. κατά τη μεταφορά αργού πετρελαίου, οι εν δυνάμει παθόντες από ένα τέτοιο ατύχημα (πολίτες ή και κράτη) εξασφαλίζονται μέσα από ένα θεσπισμένο και αυστηρό σύστημα αποζημίωσης (compensation)¹¹, απέναντι στις δικές τους ενδεχόμενες απώλειες¹², όπως θα αναπτυχθεί ενδελεχώς παρακάτω.

⁹ Οι κίνδυνοι αυτοί είτε ενσωματώνονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο του πλοίου και καλύπτονται βάσει αυτού είτε καλύπτονται από Αλληλασφαλιστικούς Οργανισμούς στους οποίους έχουν αναφορά οι πλοιοκτήτες και αυτοί απολαμβάνουν αμοιβαίας προστασίας

¹⁰ Αναστασόπουλος Γεράσιμος, «*Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*», εκδ. του ιδίου, 2017, σ.σ. 287-295

¹¹ Το σύστημα αυτό έχει κυρίως αποτρεπτικό χαρακτήρα για τους πλοιοκτήτες (deterrent) ώστε αυτοί να λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για την αποτροπή επέλευσης ζημιόγону και ρυπογόνου ατυχήματος

¹² Muhammad Masum Billah, «*Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis*», Springer Nature Switzerland AG, 2014, pp. 1-3

3. Ασφάλιση πλοίου και ασφάλιση φορτίου

3.1. Ασφάλιση πλοίου

Η έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου εξαρτάται από το περιεχόμενο των διατυπώσεων ή των ρητρών που έχουν συμπεριληφθεί σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εάν πρόκειται να ασφαλιστεί ένας ολόκληρος στόλος μιας ναυτιλιακής εταιρείας, τότε απαιτείται κάθε πλοίο του να ασφαλιστεί ξεχωριστά. Η ασφάλιση του πλοίου καλύπτει το σκάφος αυτό καθαυτό (το «κουφάρι»/hull), τις μηχανές (machinery) και όλα τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό του πλοίου ήτοι τις λέμβους, σωσίβια, έπιπλα, δεξαμενές καυσίμων (bunkers), αποθήκες, προμήθειες, ανυψωτικά μηχανήματα, εξαρτήματα και ηλεκτρολογικό εξοπλισμό¹³. Εκτείνεται επίσης και στον μισθωμένο εξοπλισμό που είναι προορισμένος να χρησιμοποιηθεί στο συγκεκριμένο πλοίο. Ωστόσο, η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου δεν εκτείνεται στα containers μεταφοράς μοναδοποιημένου φορτίου, στις φορτηγίδες και στους προβόλους καθώς δεν θεωρούνται συστατικά μέρη του πλοίου και χρειάζονται ξεχωριστή ασφάλιση.

Η ασφάλιση πλοίου μπορεί να καλύπτει, εφόσον αυτό προβλέπεται ρητά, και το υπό ναυπήγηση ή υπό κατέλκυση πλοίο, για κινδύνους αντίστοιχους με αυτούς που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα. Επίσης, καλύπτει και τα μέρη του πλοίου (είτε αυτά είναι της ιδιοκτησίας του πλοιοκτήτη είτε μισθωμένα) που απομακρύνθηκαν προσωρινά από το πλοίο εφόσον η απομάκρυνση αυτή δεν διήρκεσε για εξήντα (60) συνεχόμενες ημέρες.

Η διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου της ασφάλισης πλοίου είναι για ορισμένη χρονική περίοδο, συνήθως ένα έτος, με δυνατότητα επέκτασης της ισχύος του υπό ορισμένες συνθήκες. Για παράδειγμα, εάν ένα πλοίο εκτεθεί σε κάποιο κίνδυνο λίγο πριν τη λήξη ισχύος της σύμβασης ασφάλισής του και η κατάσταση αυτή συνεχίζεται και μετά τη λήξη, ο ασφαλιστής μπορεί να καλύψει ολόκληρη τη ζημία μέχρι το πλοίο να αγκυροβολήσει ασφαλώς σε ένα λιμάνι καταφυγής, εφόσον ενημερωθεί προηγουμένως για το γεγονός αυτό και καταβληθεί σε αυτόν ένα επιπλέον ποσό ως ασφάλιστρο, το ύψος του οποίου υπολογίζεται *pro rata* (*pro rata premium*). Η ύπαρξη ρητρών στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που ρυθμίζουν τέτοιες περιπτώσεις είναι πολύ σημαντικές καθώς καλύπτουν

¹³ Susan Hodge “*Law of Marine Insurance*”, (1996), Cavendish Publishing Limited, Great Britain, pp. 190-212

τυχόν κενά που μπορεί να δημιουργηθούν ως προς την ασφαλιστική κάλυψη και διασφαλίζουν την απρόσκοπτη προστασία του ασφαλισμένου¹⁴.

Στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο της ασφάλισης πλοίου, ενσωματώνονται οι κίνδυνοι στους οποίους ενδέχεται να εκτεθεί το πλοίο κατά την προσφορά των θαλάσσιων υπηρεσιών και βάσει αυτών προσδιορίζεται τελικά η ασφαλιστική κάλυψη. Ο προσδιορισμός των ασφαλίσιμων κινδύνων εναπόκειται στην συμβατική ελευθερία των συμβαλλομένων μερών και αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης αυτών. Υπάρχουν δύο δυνατότητες: είτε οι κίνδυνοι αυτοί μπορεί να απαριθμούνται ονομαστικά και περιοριστικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο (*named perils*) είτε το συμβόλαιο αυτό να καλύπτει γενικά όλους τους κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκτέλεση μιας θαλάσσιας μεταφοράς, εκτός εάν προβλέπονται ρητά κάποιες εξαιρέσεις (*all-risks*). Ωστόσο, οι περισσότεροι ναυτασφαλιστικοί οργανισμοί (με εξαίρεση το Νορβηγικό «*Norwegian Plan*») αναλαμβάνουν την ασφαλιστική κάλυψη βάσει ασφαλιστηρίου συμβολαίου που ενσωματώνει περιοριστικά τους καλυπτόμενους κινδύνους, κυρίως λόγω της μετάθεσης του βάρους απόδειξης σε περίπτωση ζημίας στον ασφαλιζόμενο¹⁵.

3.2. Ασφάλιση φορτίου

Στην έννοια του ασφαλίσιμου φορτίου στη θαλάσσια ασφάλιση περιλαμβάνονται τα δια θαλάσσης μεταφερόμενα αγαθά, είτε αυτά μεταφέρονται χύδην είτε μοναδοποιημένα. Καθώς το μεταφερόμενο φορτίο δεν αποτελεί συστατικό μέρος του πλοίου, απαιτείται η σύναψη ξεχωριστού ασφαλιστηρίου συμβολαίου για αυτό. Ανάλογα με το είδος του φορτίου για το οποίο υπάρχει ασφαλισμένο συμφέρον προς ασφάλιση καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτού, διαμορφώνονται αντίστοιχα και οι όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Η ασφάλιση φορτίου παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με την ασφάλιση πλοίου. Ενώ με την τελευταία καταρτίζεται ένα ενιαίο ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο καλύπτει ολόκληρο το πλοίο, στην ασφάλιση του φορτίου εκδίδονται διαφορετικά ασφαλιστήρια συμβόλαια για καθένα από τα μεταφερόμενα επί του πλοίου φορτία, εφόσον με αυτό μεταφέρονται πολλά και διαφορετικών ειδών εμπορεύματα. Έτσι κατοχυρώνονται

¹⁴ Stanley Mutenga and Christopher Parsons, «*The Blackwell Companion to Maritime Economics*», edited by Wayne K. Talley, John Wiley & Sons Inc., 2012, pp. 452 - 459

¹⁵ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), pp. 460-462

πλήρως νομικά εκείνα τα πρόσωπα που εμφανίζουν ασφαλίσιμο συμφέρον επί των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (αγοραστής, πωλητής ή και ο μεταφορέας) σε περίπτωση επέλευσης του θαλάσσιου κινδύνου. Επιπλέον, τα μεταφερόμενα φορτία εκτίθενται σε ορισμένους διαφορετικούς κινδύνους από αυτούς που ενσωματώνονται στο συμβόλαιο ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου και για το λόγο αυτό χρήζουν ξεχωριστής αξιολόγησης και τιμολόγησης εκ μέρους του ασφαλιστή.

Βασικός σκοπός της ασφάλισης του μεταφερόμενου φορτίου είναι η αποτροπή ζημιών ή απώλειας αυτού ή και ο περιορισμός της έκτασης αυτών. Σε κάποια φορτία η ασφάλισή τους είναι υποχρεωτική (π.χ. στο χύδην αργό πετρέλαιο), ενώ σε κάποια άλλα είναι δυνητική και εξαρτάται από την πολιτική της εταιρείας, το ετήσιο στρατηγικό της πλάνο και τις διαδικασίες αξιολόγησης και διαχείρισης του κινδύνου (*risk assessment*). Σε κάθε περίπτωση, για τη μείωση του ατυχηματικού κόστους και την αποφυγή εγέρσεως απαιτήσεων σε περίπτωση ατυχήματος, πάντοτε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η αλληλεπίδραση του κλάδου των μεταφορών με το κοινωνικό σύνολο¹⁶.

3.2.1. Η ασφαλιστική κάλυψη στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

3.2.1.1. Καλυπτόμενοι κίνδυνοι (*Covered Perils*)

Το συμβόλαιο της ασφάλισης φορτίου καλύπτει συνήθως όλους τους κινδύνους που επιφέρουν απώλεια, ολική και μερική καταστροφή αυτού, από την παραλαβή μέχρι και την τελική διάθεση και πώλησή του, συμπεριλαμβανομένης και της ενδιάμεσης αποθήκευσής του. Η έκταση της κάλυψης και η τυχόν ευθύνη των μερών σε περίπτωση εγέρσεως απαιτήσεων, εξαρτάται από τους γενικούς και ειδικούς όρους καθώς και τις ρήτρες (*clauses*) του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Υπάρχουν τρία βασικά είδη ασφαλιστηρίων συμβολαίων στην ασφάλιση φορτίου¹⁷:

α) το Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Διαρκείας (*Open Cover Cargo Policy*), το οποίο καλύπτει πολλές και συχνές φορτώσεις για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (συνήθως ένα χρόνο),

¹⁶ Skorna A.C.H. and Fleisch E., «*Loss Prevention in Transportation to Ensure Product Quality: Insights from the Cargo Insurance Sector*». In: Frick J., Laugen B.T. (eds) «*Advances in Production Management Systems. Value Networks: Innovation, Technologies, and Management*», APMS 2011, IFIP Advances in Information and Communication Technology, Springer, Berlin, Heidelberg, vol. 384, 2012, pp. 148-154

¹⁷ Coates Rosemary, «*Cargo Insurance: Protecting Against Risk*», Logistics Management; Framington vol. 57, Iss. 8, August 2018, pp. 62-65

χωρίς περιορισμούς στο ασφαλιζόμενο κεφάλαιο αλλά με ανώτατο όριο ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρείας ανά φόρτωση και μεταφορικό μέσο

β) το Οριστικό Συμβόλαιο ή Συμβόλαιο Ταξιδιού (Specific Cargo Policy or Voyage Policy) το οποίο καλύπτει όλους τους ασφαλιζόμενους κινδύνους για ένα συγκεκριμένο ταξίδι, ανεξαρτήτως της διάρκειας αυτού, και εκδίδεται όταν οριστικοποιηθούν τα στοιχεία της φόρτωσης και

γ) το Προασφαλιστήριο συμβόλαιο (Contingency Insurance Policy), το οποίο χρησιμοποιείται σε περίπτωση που δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά ο ακριβής χρόνος φόρτωσης και το ασφαλιστέο φορτίο, παρέχει στον ασφαλιζόμενο κάλυψη για προγενέστερο των φορτώσεων χρόνο, όμως η ασφαλιστική αποζημίωση είναι μικρότερη από αυτήν της κύριας σύμβασης ασφάλισης.

Όπως προαναφέρθηκε, η ασφάλιση φορτίου καλύπτει όλες τους κινδύνους που επιφέρουν απώλεια ή καταστροφή αυτού από την φόρτωση μέχρι και την εκφόρτωση, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη στην ασφαλιστική σύμβαση. Επιπλέον, μπορεί να καλύψει τα ναυαγοσωστικά έξοδα, την περίπτωση της γενικής αβαρίας, δικαστικά έξοδα, έξοδα για την ικανοποίηση απαιτήσεων και έξοδα που σχετίζονται με την ασφάλεια του φορτίου. Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να αποζημιωθεί μόνο για απώλειες που έλαβαν χώρα κατά την περίοδο ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης.

Η ασφάλιση αρχίζει να ισχύει από την φόρτωση των εμπορευμάτων, ο τόπος της οποίας αναφέρεται στο συμβόλαιο, εκτείνεται στην προβλεπόμενη μεταφορά, η διάρκεια της οποίας επίσης αναφέρεται στο συμβόλαιο, και λήγει με την παράδοση ή εκφόρτωση των εμπορευμάτων¹⁸. Σε περίπτωση που η εκφόρτωση γίνει σε λιμάνι διαφορετικό από το συμφωνηθέν, για λόγους που δεν μπορούν να καταλογιστούν στον ασφαλισμένο, ή η μεταφορά τερματιστεί για οποιονδήποτε λόγο πριν την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, τότε επέρχεται λύση και της ασφαλιστικής σύμβασης, εκτός εάν ενημερωθεί έγκαιρα η ασφαλιστική εταιρεία και ζητηθεί η συνέχιση της κάλυψης και με την προϋπόθεση καταβολής πρόσθετου ασφαλιστρού. Στην περίπτωση αυτή, η ασφάλιση θα παραμείνει ισχυρή είτε μέχρι τα εμπορεύματα να εκφορτωθούν στον συμφωνηθέντα λιμένα είτε, ελλείψει διαφορετικής συμφωνίας, μέχρι να παρέλθουν εξήντα (60) ημέρες από την άφιξη των εμπορευμάτων στο λιμένα αυτό, όποιο πραγματοποιηθεί πρώτο¹⁹.

¹⁸ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), p. 463

¹⁹ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), p. 464

Η λήξη της ασφαλιστικής κάλυψης επέρχεται και με τη λήξη της σύμβασης μεταφοράς ή όταν το συμφωνηθέν στο ασφαλιστήριο ταξίδι αλλάξει²⁰. Εν κατακλείδι, οι ενσωματωμένοι στο ασφαλιστήριο όροι για την έναρξη και τον τερματισμό της ασφαλιστικής κάλυψης δύνανται να τροποποιηθούν με μεταγενέστερη συμφωνία των μερών, προς διαφύλαξη των εκατέρωθεν έννομων συμφερόντων τους.

3.2.1.2. Όροι της σύμβασης ασφάλισης φορτίου και διεθνώς χρησιμοποιούμενες ρήτρες (Clauses)

Οι όροι σε μια σύμβαση ασφάλισης εν γένει διακρίνονται στους Γενικούς Όρους και στους Ειδικούς. Οι Γενικοί Όροι, οι οποίοι επισυνάπτονται στη ασφαλιστική σύμβαση, δεν ρυθμίζουν ειδικά την ασφαλιστική κάλυψη για μια συγκεκριμένη περίπτωση αλλά τις εκατέρωθεν υποχρεώσεις και τα εκατέρωθεν δικαιώματα των μερών, με βάση το δίκαιο που τη διέπει, όπως ενδεικτικά τις προϋποθέσεις καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης, τις επιπτώσεις από δόλιες πράξεις του ασφαλισμένου και την παραβίαση της υποχρέωσης προηγούμενης ενημέρωσης του ασφαλιστή και τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση των διαφορών. Οι Ειδικοί Όροι αναφέρονται στις ειδικότερες λεπτομέρειες της ασφαλιστικής κάλυψης για μια συγκεκριμένη περίπτωση, προτείνονται από τον ασφαλιζόμενο και εφόσον γίνουν δεκτοί από τον ασφαλιστή επισυνάπτονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Στην πρακτική εΐθισται τα συμβαλλόμενα μέρη να χρησιμοποιούν ειδικές ρήτρες, για την πληρέστερη κάλυψη των έννομων συμφερόντων τους, με τις οποίες μπορεί να εξαιρούνται κάποιες ζημίες που ενδέχεται να συμβούν για παράδειγμα λόγω της ιδιαιτερότητας του φορτίου ή των επικρατουσών συνθηκών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ελλείψει Ελληνικού τύπου ασφαλιστηρίου συμβολαίου που να περιέχει αυτές τις ρήτρες, χρησιμοποιείται ο Αγγλικός τύπος στον οποίο εμπεριέχονται οι ρήτρες και οι όροι που παρέχονται από το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου (*Institute of London Underwriters*). Οι ρήτρες αυτές συνιστούν τυποποιημένους όρους, με διεθνή αναγνώριση και εφαρμογή, ακόμα και σε έννομες τάξεις που χρησιμοποιούν διαφορετικές ρήτρες, όπως

²⁰ Σύμφωνα με το άρθρο 44 ΜΙΑ 1906, η ασφαλιστική κάλυψη παύει να ισχύει όταν το πλοίο αλλάξει πορεία πλεύσης, διαφορετική από τη συμφωνηθείσα. Εξαιρέσεις από το άρθρο της ΜΙΑ 1906 με μεταγενέστερη συμφωνία των μερών είναι εφικτές, εφόσον ο ασφαλιστής ενημερωθεί εγκαίρως για την αλλαγή πλεύσης, συναινεί στους όρους που προτείνει ο ασφαλισμένος και βασίζονται στην αλλαγή αυτή και η συμφωνία αυτή γίνει πριν τον τερματισμό της ασφαλιστικής κάλυψης.

οι ΗΠΑ και η Γερμανία. Οι πιο γνωστές διεθνώς ρήτρες είναι η A, B, C οι οποίες παρέχονται από το Institute Cargo Clauses (ICC) και είναι σε ισχύ από 1.1.2009²¹:

– *Institute Cargo Clauses (A) 1.1.2009*: Παρέχει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη για ζημιές που προκαλούνται από οποιονδήποτε κίνδυνο («*All risks*»), εκτός εάν συντρέχει περίπτωση εξαιρούμενου βάσει της σύμβασης κινδύνου. Ο κίνδυνος αυτός θα πρέπει να αποδίδεται αποκλειστικά σε τυχαία ή και απρόβλεπτα περιστατικά. Η εφαρμογή της ρήτρας (A) προϋποθέτει τα φορτία να μην είναι ελεύθερα επί του καταστρώματος (*free on board*), να είναι συσκευασμένα και όχι μεταχειρισμένα²².

– *Institute Cargo Clauses (B) 1.1.2009, (C) 1.1.2009*: οι ρήτρες αυτές παρέχουν ένα πολύ περιορισμένο πεδίο ασφαλιστικής κάλυψης και βασίζονται σε συγκεκριμένους κινδύνους (*named perils*) για την κάλυψη συγκεκριμένων ζημιών. Για παράδειγμα, με τις ρήτρες αυτές καλύπτονται απώλειες και ζημιές στα ασφαλιζόμενα φορτία που οφείλονται σε προσάραξη, βύθιση ή σύγκρουση του πλοίου με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός του νερού, σε φωτιά ή έκρηξη, σε είσοδο νερού στο πλοίο ή στο χώρο αποθήκευσης του φορτίου καθώς και σε θυσία γενικής αβαρίας²³.

Συμπληρωματικά στις παραπάνω ρήτρες και με την προϋπόθεση ότι ισχύει μία εκ των ρητρών (B) και (C), είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν και άλλες ρήτρες οι οποίες καλύπτουν πρόσθετους κινδύνους, όπως η μη παράδοση και κλοπή των εμπορευμάτων, η θραύση, η διαρροή σε υγρά φορτία, απώλειες/ζημιές ή έξοδα που οφείλονται σε πόλεμο, τρομοκρατικές επιθέσεις ή απεργία²⁴ κ.α.. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να συνυπολογίζονται η φύση του φορτίου, το προγραμματισμένο ταξίδι και οι συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια αυτού, ο τόπος προέλευσης και προορισμού. Για κάποια

²¹ Kyriaki Noussia, «*The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach*», Springer Berlin Heidelberg, 2007, pp. 68-70

²² Η δυσκολία στα συμβόλαια που καλύπτουν όλους τους κινδύνους είναι, σε περίπτωση επέλευσης αυτών και απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου φορτίου, η κατανομή του βάρους απόδειξης μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου.

²³ Οι ρήτρες (B) και (C) αποκτούν μεγάλη πρακτική σημασία στην περίπτωση που τα εμπορεύματα είναι φορτωμένα «ελεύθερα» επί του πλοίου (Free On Board) και το πλοίο έχει υποστεί φθορές ή έχει δεχθεί επίθεση ή έχει εγκαταλειφθεί και η αρχική ασφαλιστική σύμβαση έχει καταγγελθεί. Για παράδειγμα, η ρήτρα (A) περιέχει εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη όταν το μέσο μεταφοράς απωλεσθεί, εξαφανισθεί ή εγκαταλειφθεί. Στην περίπτωση αυτή, οι ρήτρες (B) και (C), οι οποίες γενικά παρέχουν ένα πιο περιορισμένο και αυστηρό πεδίο κάλυψης, έρχονται να καλύψουν αυτό το κενό της ρήτρας (A), προσφέροντας ασφαλιστική κάλυψη όταν η κατάσταση του πλοίου αυξάνει τον κίνδυνο απώλειας ή ζημίας του ασφαλιζόμενου φορτίου.

²⁴ Θα πρέπει να σημειωθεί ότι καταρχήν η απώλεια, η ζημία ή τα έξοδα που προκαλούνται συνεπεία πολεμικών ενεργειών και απεργίας καλύπτονται μόνο μέσω ειδικών ρητρών (Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82., Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82.) όπως επίσης και οποιαδήποτε ακύρωση της κάλυψης των ρητρών αυτών (Institute War Cancellation Clause (Cargo), Institute Strikes Cancellation Clauses (Cargo)).

φορτία, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και φυσικοχημικών τους ιδιοτήτων, επειδή η κάλυψη που παρέχεται από τις παραπάνω ρήτρες δεν ανταποκρίνεται πλήρως στις ιδιαιτερότητες αυτές, δημιουργήθηκαν οι Trade Clauses για το σκοπό αυτό. Οι ρήτρες αυτές διαφέρουν ως τις βασικές (A), (B) και (C) ως προς την περίοδο και τον τρόπο κάλυψης²⁵.

3.2.2. Εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη

Οι ασφαλιστικές εταιρείες, προτού αναλάβουν την ασφάλιση του πλοίου και του μεταφερόμενου μέσω αυτού φορτίου, θέτουν ως βασικό προαπαιτούμενο το πλοίο να είναι αξιόπλοο (*seaworthy*²⁶), προς αποφυγή δόλιων ενεργειών εκ μέρους του ασφαλισμένου. Για το λόγο αυτό, ο ασφαλιζόμενος ναυλωτής θα πρέπει να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια κατά την επιλογή πλοίου για τη μεταφορά του ασφαλιζόμενου φορτίου.

Οι κυριότερες εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη στην σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου είναι η συνήθης διαρροή, φθορές, δόλιες ενέργειες του ασφαλισμένου, ενδογενή ελαττώματα του φορτίου, η πτώχευση του πλοιοκτήτη, των ναυλωτών ή των διαχειριστών, η ελλιπής ή ακατάλληλη στοιβασία των εμπορευμάτων, οι πολεμικές ενέργειες και η απεργία²⁷. Η ελλιπής προηγούμενη ενημέρωση του ασφαλιστή για κάθε στοιχείο που άπτεται του ασφαλιστέου αντικειμένου μπορεί να οδηγήσει σε πολύ υψηλά ασφάλιστρα, σε πολύ αυστηρούς και περιοριστικούς ασφαλιστικούς όρους στην σύμβαση καθώς και σε έκπτωση του ασφαλισμένου από τα δικαιώματά του²⁸. Αναλυτικά, στην περίπτωση που η διαρροή, η απώλεια βάρους του φορτίου και οι φθορές δεν οφείλονται αποκλειστικά σε τυχαία και απρόβλεπτα περιστατικά, οι ασφαλιστές εξαιρούν από την κάλυψη τους κινδύνους αυτούς.

Όσον αφορά στην υποχρέωση επαρκούς και κατάλληλης στοιβασίας, αυτή βαρύνει αποκλειστικά τον ασφαλισμένο και τους προστηθέντες του, οι οποίοι θα πρέπει να έχουν λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα και να δείξουν τη δέουσα επιμέλεια κατά την εκτέλεσή της και πριν την επέλευση του κινδύνου. Η αδυναμία συμμόρφωσης με την υποχρέωση

²⁵ Ενδεικτικά παρατίθενται οι εξής: Institute Bulk Oil Clauses 1.2.83. (για υγρά καύσιμα), Institute Coal Clauses 1.10.82. (για κάρβουνο).

²⁶ Σύμφωνα με το ICC η αξιοπλοΐα του πλοίου λειτουργεί ως εγγύηση (warranty).

²⁷ Ι. Ρόκας, Γ. Θεοχαρίδης, «Ναυτικό Δίκαιο», Γ' Έκδοση (2015), εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, σσ. 291-312

²⁸ Rick Bridges, «Cargo insurance & liability: How to ride the tightrope», Logistics Management (2002); Framington vol. 49, Iss. 9, Sep 2010, pp. 42-44.

κατάλληλης στοιβασίας επιφέρει έκπτωση του ασφαλισμένου από το δικαίωμα είσπραξης της ασφαλιστικής αποζημίωσης.

Οι δόλιες ενέργειες (*willful misconduct*) του ασφαλισμένου ως λόγος εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη, έχουν το νομιμοποιητικό τους έρεισμα στο άρθρο 55 της Marine Insurance Act 1906, αναφέρεται δε ως τέτοιος και στην ειδική ρήτρα (A)²⁹. Εάν ημία ή απώλεια στο φορτίο οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις τρίτων προσώπων, ο ασφαλιστής μπορεί να στραφεί κατά αυτών, προκειμένου να τον αποζημιώσουν, και εν συνεχεία αυτός να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο.

Οι πολεμικές ενέργειες, οι τρομοκρατικές επιθέσεις και η απεργία συνιστούν καταρχήν εξαιρέσεις από την ασφαλιστική κάλυψη εκτός εάν προβλέπονται μέσω ειδικών ρητρών στο συμβόλαιο, όπως προαναφέρθηκε. Πλέον, διάφορες ασφαλιστικές ενώσεις έχουν διευρύνει την έννοια των τρομοκρατικών επιθέσεων στις ρήτρες που χρησιμοποιούν, ώστε σε αυτές να συμπεριλαμβάνονται και πράξεις με ιδεολογικά ή θρησκευτικά κίνητρα³⁰. Ένας ακόμη κίνδυνος που αξίζει να σημειωθεί είναι ο κίνδυνος της πειρατείας. Ενώ στην ειδική ρήτρα (A) εξαιρούνται από την ασφαλιστική κάλυψη η αιχμαλωτίση, η κατάληψη και η κράτηση, η περίπτωση της πειρατείας θεωρείται καλυπτόμενος κίνδυνος³¹.

3.2.3. Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου

Βασική αρχή που διέπει τη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου είναι η Αρχή του Αποζημιωτικού Χαρακτήρα της ασφαλιστικής σύμβασης. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι σύμβαση αποζημιώσεως (*contract of indemnity*)³² και σκοπός αυτής είναι η αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας του ασφαλισμένου. Κατ' επέκταση, το ποσό της καταβαλλόμενης ασφαλιστικής αποζημίωσης δεν θα πρέπει να επιφέρει πλουτισμό του ασφαλισμένου ούτε να είναι τέτοιο ώστε ο ασφαλισμένος να βρίσκεται σε χειρότερη περιουσιακή κατάσταση

²⁹ Ως δόλιες ενέργειες ορίστηκαν στην υπόθεση *Thomas Cook Group Ltd v. Air Malta Ltd (1997)*, 2 *Lloyd's Rep.*39 εκείνες οι ενέργειες που δεν αποδίδονται σε βαριά αμέλεια. Έτσι, εάν μια ενέργεια του ασφαλισμένου μπορεί να αποδοθεί σε αμέλεια αυτή καλύπτεται, η κάλυψη όμως δεν ισχύει εάν αυτή η ενέργεια ήταν προμελετημένη.

³⁰ Susan Hodge "*Law of Marine Insurance*", (1996), pp 250-256

³¹ Στην περίπτωση αυτή, ακόμα και εάν προκλήθηκε ζημία λόγω φυσικής καταστροφής ή λόγω πληρωμής λύτρων ως μια μορφή γενικής αβαρίας, η ζημία καλύπτεται βάσει της ρήτρας (A) και όχι των (B) και (C).

³² s.1 of Marine Insurance Act 1906: «...a contract of marine insurance is as contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say the losses incident to marine adventure».

σε σχέση με αυτή που βρισκόταν πριν το ζημιογόνο γεγονός. Στην πράξη, η ασφαλιστική αποζημίωση είναι χρηματικής φύσης³³.

Η δεύτερη βασική αρχή είναι η Αρχή της Καλής Πίστης (*Utmost Good Faith*) βάσει της οποίας τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να απαντούν με ειλικρίνεια στα ερωτήματα που τίθενται από το άλλο μέρος και να μην διαστρεβλώνουν τα πραγματικά στοιχεία. Ο ασφαλιζόμενος, ο οποίος γνωρίζει κάθε ουσιώδες στοιχείο που άπτεται των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του φορτίου και τα οποία μπορούν να ασκήσουν ουσιώδη επιρροή στην απόφαση ενός μέσου και συνετού ασφαλιστή για ανάληψη του κινδύνου και στη διαμόρφωση του ύψους του ασφαλιστρού, οφείλει να τα γνωστοποιήσει στον ασφαλιστή. Βάσει αυτών, ο τελευταίος θα είναι σε θέση να καθορίσει το ύψος του ασφαλιστρού και της ασφαλιστικής αποζημίωσης, καθώς επίσης και για να κρίνει εάν τελικά θα αναλάβει την κάλυψη του κινδύνου. Σε διαφορετική περίπτωση, παρέχεται στον ασφαλιστή το δικαίωμα μονομερούς καταγγελίας της ασφαλιστικής σύμβασης³⁴. Η υποχρέωση ενημέρωσης του ασφαλιστή πηγάζει από το γενικότερο καθήκον αληθείας και καλής πίστης των μερών, το οποίο επιβάλλεται να υφίσταται τόσο κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων προ της σύναψής της σύμβασης όσο και κατά τη διάρκεια, την ερμηνεία και την εφαρμογή αυτής³⁵. Η αρχή αυτή έχει νομιμοποιητικό έρεισμα και στην Marine Insurance Act (MIA) 1906 (s.18(2)).

Μια ακόμη αρχή που ακολουθείται στην πράξη, συμπληρωματικά των συμφωνηθέντων ρητρών, είναι η παροχή εγγυήσεων (*warranties*) εκ μέρους του ασφαλισμένου στον ασφαλιστή. Με τις εγγυήσεις αυτές ο ασφαλιζόμενος δεσμεύεται, για παράδειγμα, ότι θα απέχει από πράξεις που αυξάνουν το ατυχηματικό ρίσκο ή ότι το πλοίο θα ακολουθήσει τη συγκεκριμένη συμφωνηθείσα πορεία ή ότι το πλοίο μεταφοράς του ασφαλιζόμενου φορτίου είναι αξιόπλοο. Η παραβίαση των εγγυήσεων μπορούν να οδηγήσουν σε καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης, ακόμη και εάν το ζημιογόνο γεγονός δεν αποδίδεται στην παραβίαση αυτή. Οι εγγυήσεις είναι ένας καθιερωμένος θεσμός του αγγλικού δικαίου, γίνεται λόγος για αυτές και στη MIA 1906 (s.33(1)) και εναπόκειται στη συμβατική ελευθερία των μερών η συμπερίληψή τους στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

³³ United Nations (1982) UN Conference on Trade & Development: Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract, UN, NY, pp. 1-2.

³⁴ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), pp. 454-456, 464-465.

³⁵ Μιχ. Παζαρχής, ό.π., σ.σ., 147-151

Τέλος, μια ακόμη βασική αρχή είναι η Αρχή της Εγγύτερης Αιτίας (*Proximate cause*) στην περίπτωση που ανακύψει διαφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχετικά με την πραγματική αιτία της ζημίας. Σύμφωνα με αυτή, για να θεμελιωθεί ευθύνη του ασφαλιστή, θα πρέπει να υπάρχει άμεση συνάφεια μεταξύ του ασφαλισμένου κινδύνου και της επελθούσας ζημίας. Ακόμη και εάν ένας κίνδυνος είναι ασφαλισμένος, θα πρέπει η προκληθείσα ζημία να είναι το αποτέλεσμα της πλησιέστερης σε αυτόν αιτίας³⁶. Για το λόγο αυτό, με τον όρο της εγγύτερης αιτίας δε νοείται η χρονικά εγγύτερη αιτία αλλά η κύρια αιτία που οδήγησε στη ζημία του ασφαλισμένου αντικειμένου. Το βάρος απόδειξης, σε περίπτωση που μία υπόθεση ασφαλιστικής κάλυψης λάβει τη δικαστική οδό, για το εάν η εγγύτερη αιτία αφορά καλυπτόμενο κίνδυνο, φέρει ο ασφαλισμένος. Έτσι, υπό την προϋπόθεση τήρησης των όρων του συμβολαίου και επίδειξης καλής πίστης από τον ασφαλισμένο, η ασφαλιστική υποχρεούται να αποζημιώσει τον ζημιούμενο εφόσον το πλοίο είναι ασφαλισμένο για εκείνο τον κίνδυνο που προκάλεσε τη ζημία. Θα πρέπει ωστόσο να υπογραμμισθεί ότι ο εντοπισμός της εγγύτερης αιτίας δεν είναι πάντα ευχερής και η κάθε περίπτωση θα πρέπει να αντιμετωπίζεται διαφορετικά, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες υπό τις οποίες επήλθε η ζημία και τους εκάστοτε καλυπτόμενους κινδύνους. Σε περίπτωση δε που όπου υπάρχουν ταυτόχρονα δύο ή περισσότερες εγγύτερες αιτίες, από τις οποίες κάποιες να αφορούν μη καλυπτόμενους κινδύνους, κατά κανόνα οι ζημιές που προκαλούνται εξαιρούνται της κάλυψης. Είναι ωστόσο δυνατό ένα δικαστήριο που θα κρίνει την υπόθεση αυτή, αφού λάβει υπόψη του και άλλους παράγοντες, να κρίνει ότι στην περίπτωση αυτή μπορούν να καλυφθούν οι ζημιές που επήλθαν.

4. Ο ρόλος των Protection and Indemnity (P&I) Clubs στην ασφάλιση φορτίου

Οι Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί (*P&I Clubs*) είναι αυτόνομες, μη κερδοσκοπικές ασφαλιστικές ενώσεις, οι οποίοι παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη για απώλειες, ζημιές και φθορές στα μέλη τους, τα οποία μπορεί να είναι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυλωτές, για κινδύνους οι οποίοι δεν καλύπτονται από την υπόλοιπη ναυτασφαλιστική αγορά ή καλύπτονται μόνο εν μέρει. Για παράδειγμα, μετά το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967, η κάλυψη της ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλες πηγές, αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες κατηγορίες καλύψεων που

³⁶ Kyriaki Noussia (2007), pp. 27-30, 70-73.

προσφέρουν τα Protection & Indemnity Clubs. Τα P&I Clubs για το ατύχημα αυτό, κλήθηκαν το 2008 να καταβάλλουν ποσό ύψους \$2,91 δισεκατομμυρίων το οποίο αντιστοιχούσε σε ποσοστό 13% της συνολικής ασφαλιστικής κάλυψης. Πλέον, δυνάμει των Διεθνών Συμβάσεων «Civil Liability Convention (CLC) 1969» και «Oil Pollution Act (OPA) 1999», η ασφάλιση της ευθύνης από τα P&I Clubs για ατυχήματα που προκαλούν ρύπανση από πετρελαιοκηλίδα, είναι υποχρεωτική.

Γενικά, ο ναυλωτής ενός πλοίου έχει τη δυνατότητα να γίνει μέλος είτε στο ίδιο P&I Club με τον πλοιοκτήτη, τόσο αυτοτελώς όσο και δυνάμει ειδικής συμφωνίας μεταξύ των δύο ως συνασφαλιζόμενα (co-assured) και συμμετέχοντα μέλη, είτε σε διαφορετικό από αυτό στο οποίο μετέχει ο πλοιοκτήτης. Στην περίπτωση αλληλασφάλισης του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου στο ίδιο P&I Club, τίθεται το ζήτημα περί σύγκρουσης συμφερόντων στην περίπτωση που ανακύψει απαίτηση μεταξύ των δύο μελών για απώλεια ή καταστροφή φορτίου. Για το λόγο αυτό, η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται στο ναυλωτή από τον οργανισμό τίθεται σε σημαντικούς περιορισμούς σε σχέση με αυτή που αιτείται ο πλοιοκτήτης³⁷.

Τα P&I Clubs υπάρχουν ως λέσχες με διαφορετικά γνωρίσματα σε όλο τον κόσμο και υπό την ομπρέλα του International Group of Protection and Indemnity Clubs, συνεργάζονται μεταξύ τους για την αμοιβαία προώθηση και διασφάλιση των συμφερόντων τους αλλά και με τον International Maritime Organization, για θέματα συμμόρφωσης με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία. Επιπλέον, παρέχουν σύγχρονες ασφαλιστικές υπηρεσίες στα μέλη τους οι οποίες καλύπτουν ενδεικτικά: ζημίες, απώλειες και φθορές των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους³⁸, πρόστιμα ως συνέπεια παραβίασης εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας, τραυματισμοί ή θάνατος πληρώματος, σύγκρουση πλοίων και καθέλκυση ναυαγίου.

Η διαχείριση απαιτήσεων που εγείρονται στα πλαίσια μιας θαλάσσιας μεταφοράς ενός φορτίου καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων που διαχειρίζονται στα P&I Clubs. Έτσι, μπορούν να καλύψουν την ευθύνη λόγω ζημίας, απώλειας ή φθοράς των εμπορευμάτων που οφείλεται σε ελλιπή στοιβασία, κακή φόρτωση και εκφόρτωση και ακατάλληλη ή ελλιπή αποθήκευση, μερική ή ολική καταστροφή του φορτίου κατά το

³⁷ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», International Max Planck Research School (IMPRS) for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer – Verlag Berlin Heidelberg (2008), p. 233

³⁸ Στην κάλυψη που προσφέρουν τα P&I Clubs δεν συμπεριλαμβάνονται η καθυστερημένη παραλαβή και άφιξη των εμπορευμάτων από τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης αντίστοιχα καθώς και η μεταφορά των εμπορευμάτων χωρίς τη συνοδεία των απαραίτητων αποδεικτικών εγγράφων.

χρόνο μεταφόρτωσής του σε άλλο μεταφορικό μέσο, στην περίπτωση που τα παραπάνω δεν καλύπτονται από την κύρια ασφαλιστική σύμβαση. Επιπρόσθετα, οι δραστηριότητες των P&I Clubs τοποθετούνται και σε επίπεδο διαχείρισης απαιτήσεων από τρίτους για την καταβολή αποζημιώσεων σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο ή από άλλα επικίνδυνα φορτία του πλοίου. Στην κάλυψη τέτοιων απαιτήσεων, τα P&I Clubs συνεργάζονται με το μη κερδοσκοπικό οργανισμό International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), για τον οποίο σκοπό έχει ιδρυθεί ειδικό ταμείο, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω (ITOPF Fund), προκειμένου να επιτευχθεί η άμεση και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση ατυχηματικών περιπτώσεων με καταστροφικό για το θαλάσσιο περιβάλλον αποτύπωμα³⁹.

5. Γενική Αβαρία (General Average)

Η αρχή της Γενικής Αβαρίας έχει τις ρίζες της στις αρχαίες, πρώιμες μορφές του ναυτικού δικαίου, ενώ ο ορισμός της διατυπώθηκε για πρώτη φορά το 1890 στους κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας και χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά από τους Αμερικάνους ασφαλιστές το 1949. Ως πράξη γενικής αβαρίας θεωρείται η πράξη που συνιστά αποκλειστικά έκτακτη θυσία ή δαπάνη, είναι σκόπιμη και λογική και γίνεται για την κοινή διάσωση πλοίου και φορτίου. Τα στοιχεία που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για να υφίσταται γενική αβαρία είναι να υπάρχει πραγματικός κίνδυνος, όχι απαραίτητα και άμεσος, η ενέργεια να αποσκοπεί στην κοινή διάσωση πλοίου και φορτίου και όχι ενός εξ αυτών, η θυσία ή τα έξοδα να είναι έκτακτα και η ενέργεια να είναι σκόπιμη και ηθελημένη και όχι αναπόφευκτη⁴⁰.

Τα έξοδα της θυσίας ή της δαπάνης βαρύνουν αναλογικά όλα τα πρόσωπα που έχουν συμφέροντα πάνω στο πλοίο και το φορτίο για το συγκεκριμένο ταξίδι και τα οποία συνεισφέρουν για την κάλυψή της. Προκειμένου να υπάρξει υποχρέωση συνεισφοράς, θα πρέπει να υπάρχει πραγματική διάσωση και το πλοίο και το φορτίο να μην έχουν χαθεί. Το ποσό που θα πρέπει να καταβληθεί αναλογικά από το κάθε μέρος λόγω περιστατικού γενικής αβαρίας προσδιορίζεται βάσει της φορτωτικής και κατ' επιλογή των ασφαλισμένων είτε θα εφαρμοσθούν οι κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας (2004) είτε τα μεταξύ τους συμφωνηθέντα. Οι κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας ορίζουν το ποσό συνεισφοράς του

³⁹ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), p.454.

⁴⁰ Muhammad Masum Billah, «Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis», 83-86

ασφαλισμένου σε σχέση με την αξία της συνεισφοράς. Έτσι, εάν η αξία συνεισφοράς του πλοίου είναι μεγαλύτερη από την ασφαλιστική αξία, τότε το ποσό συνεισφοράς περιορίζεται αναλογικά με την συνολική συνεισφορά του πλοίου⁴¹.

Τα αιτήματα συνεισφοράς στο πλαίσιο του δόγματος της γενικής αβαρίας δεν υπόκεινται σε έκπτωση, περιορισμούς ή μειώσεις τύπου «new for old» και δεν επηρεάζονται σε περίπτωση υπασφάλισης του πλοίου. Επιπρόσθετα, οι κανόνες για τη γενική αβαρία μπορούν να εφαρμοστούν και σε περίπτωση διάσωσης και στα έξοδα αυτής^{42,43}.

6. Υποχρεώσεις Ασφαλιστή και Ασφαλιζόμενου

Οι ρήτρες που περιέχονται στην ασφαλιστική σύμβαση και ρυθμίζουν τη συμπεριφορά του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου, είναι ζωτικής σημασίας για την αποτροπή κακόβουλων ενεργειών (*moral hazard*) και την διασφάλιση του καθήκοντος αληθείας και ενημέρωσης των μερών⁴⁴. Η πρωταρχική υποχρέωση του ασφαλιζόμενου είναι η καταβολή του συμφωνηθέντος ασφαλιστρού. Ο ασφαλιστής προαιρετικά μπορεί να υποδείξει στον ασφαλιζόμενο μια ενδεικτική χρονική περίοδο μέσα στην οποία αυτός θα πρέπει να καταβάλλει το ασφάλιστρο. Εάν η περίοδος αυτή περάσει άπρακτη, χωρίς να έχει γίνει καταβολή, τότε παρέχεται δικαίωμα στον ασφαλιστή να καταγγείλει μονομερώς, με απλή ειδοποίηση του ασφαλιζόμενου, την σύμβαση και εάν κατά το διάστημα αυτό ο τελευταίος εισέπραξε αποζημίωση οφείλει να την επιστρέψει. Εάν επήλθε ολική απώλεια του ασφαλισμένου αντικειμένου, ο ασφαλιζόμενος οφείλει να καταβάλλει αμέσως ολόκληρο το ετήσιο ασφάλιστρο στον ασφαλιστή.

Σε περίπτωση που η ασφαλιστική σύμβαση λήξει λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας, ο ασφαλιστής υποχρεούται να επιστρέψει το καταβληθέν ασφάλιστρο. Δεν υποχρεούται σε τέτοια επιστροφή όταν επέλθει ολική απώλεια του αντικειμένου, το πλοίο είναι ελλιμενισμένο σε λιμάνι για επισκευές που οφείλονται σε ζημιές ή φθορές από ασφαλισμένο κίνδυνο, ο ελλιμενισμός δεν γίνεται σε ασφαλή ύδατα και το πλοίο χρησιμοποιείται ως χώρος αποθήκευσης ή ως φωτεινό σημάδι.

⁴¹ Muhammad Masum Billah, «*Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis*», 90-98

⁴² Section 73 of Marine Insurance Act 1906.

⁴³ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), σελ. 465

⁴⁴ Kyriaki Noussia (2007), pp. 38-40

Επιπρόσθετα, το ασφαλιζόμενο πλοίο θα πρέπει να έχει επιθεωρηθεί και να έχει λάβει πιστοποιητικό κλάσης από τον συμφωνηθέντα νηογνώμονα και κατ' επέκταση ο ασφαλιζόμενος πλοιοκτήτης θα πρέπει να συμμορφώνεται ως προς τις υποδείξεις αυτού αναφορικά με την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου. Σε περίπτωση απώλειας της κλάσης ή μονομερούς αλλαγής νηογνώμονα από τον ασφαλιζόμενο, παρέχεται στον ασφαλιστή το δικαίωμα μονομερούς καταγγελίας της σύμβασης, εκτός εάν το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα ή η απώλεια της κλάσης είναι συνέπεια απώλειας ή ζημίας που καλύπτεται από τη σύμβαση⁴⁵. Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα μονομερούς καταγγελίας της σύμβασης και όταν γίνει αλλαγή της πλοιοκτησίας καθώς και όταν το πλοίο εκτελεί ταξίδι με σκοπό τη διάλυσή του σε scrap, εκτός εάν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη στη σύμβαση.

Όταν επέλθει κάποιος από τους ασφαλισίμους κινδύνους και γεννηθεί αξίωση για καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης, ο ασφαλιζόμενος οφείλει να ενημερώσει σε εύλογο χρόνο τον ασφαλιστή αναφορικά με το γεγονός αυτό. Οι περισσότερες ρήτρες προβλέπουν ένα χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο ο ασφαλιζόμενος πρέπει να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή, αλλά σε κάθε περίπτωση το ανώτατο χρονικό όριο ειδοποίησης είναι τα δέκα (10) χρόνια.

Τέλος, ο ασφαλιστής μπορεί να θέσει περιορισμούς στην πλοήγηση και στις περιοχές που θα διασχίσει το πλοίο και στις οποίες οι πιθανότητες επέλευσης ενός επιζήμιου γεγονότος είναι υψηλές. Ο ασφαλιζόμενος, εάν πρόκειται το πλοίο να εκτελέσει διαδρομή που δεν συνάδει με τους περιορισμούς αυτούς, θα πρέπει προηγουμένως να έχει τη σύμφωνη γνώμη του ασφαλιστή και να συμφωνήσει σε τυχόν τροποποιήσεις ως προς τους όρους της κάλυψης καθώς και σε καταβολή πρόσθετου ασφαλιστρού⁴⁶.

⁴⁵ Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σε περίπτωση που το πλοίο είναι ελλειμνισμένο για πάνω από 180 συνεχόμενες ημέρες, προτού αποπλεύσει από το αγκυροβόλιο (είτε αυτόνομα είτε με πλοηγό) θα πρέπει να εξετασθεί από επιθεωρητές του νηογνώμονα ή από εκείνους που θα υποδείξει ο ασφαλιστής και διαπιστωθεί ότι συμμορφώνεται με τα προαπαιτούμενα που αυτοί θέτουν.

⁴⁶ Stanley Mutenga and Christopher Parsons (2012), σελ. 466-467

7. Βασικοί Ορισμοί

7.1. Ασφάλιστρο

Στις ασφαλίσεις μεταφορών το ασφάλιστρο ορίζεται ως ποσοστό επί τοις εκατό του ασφαλιστικού ποσού και διαμορφώνεται μονομερώς από τον ασφαλιστή ύστερα από στάθμιση μιας σειράς παραγόντων. Η καταβολή του ασφαλίστρου προς τον ασφαλιστή/ασφαλιστική εταιρεία συνιστά την βασική υποχρέωση του ασφαλισμένου, αρχικά για τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης αλλά και για την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης σε περίπτωση επέλευσης του καλυπτόμενου κινδύνου και ζημίας στο ασφαλισμένο αντικείμενο. Επιπλέον, ο χρόνος καταβολής του ασφαλίστρου εναπόκειται στην ελευθερία των μερών και καθορίζεται από την ισχύουσα νομοθεσία και τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου⁴⁷.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τον προσδιορισμό του ύψους του ασφαλίστρου, ο ασφαλιστής λαμβάνει υπόψη του μια σειρά παραγόντων. Οι τελευταίοι αποκτούν σημασία σε σχέση κυρίως με τους καλυπτόμενους ή μη κινδύνους στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Η φύση του προς ασφάλιση πράγματος και συγκεκριμένα οι ιδιομορφίες του και η ζημιογόνος τάση του, είναι ένας από τους παράγοντες αυτούς. Αποφασιστικής σημασίας είναι και το μεταφορικό μέσο που θα χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, η καταλληλότητα του μέσου αυτού και ειδικότερα όταν αυτό συνίσταται σε πλοίο λαμβάνεται υπόψη και η ηλικία, το μέγεθος, η σημαία και η κλάση του. Επίσης, το προγραμματισμένο ταξίδι/τα ταξίδια του πλοίου λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από τον ασφαλιστή κατά τη διαμόρφωση του ύψους του ασφαλίστρου. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η απόσταση και η χρονική διάρκεια του ταξιδιού, οι κλιματολογικές ζώνες από τις οποίες θα διέλθει το πλοίο και άρα οι θερμοκρασιακές διακυμάνσεις στις οποίες θα εκτεθεί το εμπόρευμα και ενδέχεται να επηρεάσουν τόσο την ασφαλή διακίνηση του εμπορεύματος όσο και το ίδιο το πλοίο.

Τέλος, αξίζει να υπογραμμιστεί η σημασία της στοιβασίας και συσκευασίας των εμπορευμάτων καθώς και της διαδικασίας φόρτωσης και εκφόρτωσης στα σημεία παραλαβής και παράδοσης αυτών αντίστοιχα κατά τη διαδικασία διαμόρφωσης του ασφαλίστρου. Ειδικότερα για τα επικίνδυνα φορτία, οι διαδικασίες αυτές ενσωματώνονται στον IMDG Code και καθιερώνονται ως υποχρεωτικές, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω. Έτσι,

⁴⁷ Robert Grime “Shipping Law”, (1991), Second Edition, Sweet and Maxwell, pp 370-371

εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά ο ασφαλιστής μπορεί να θέσει ως όρο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο τον τρόπο με τον οποίο θεωρεί ότι πρέπει να γίνει η στοιβασία ή η συσκευασία του εμπορεύματος για τη συγκεκριμένη μεταφορά, ώστε να αποφευχθούν τυχόν φθορές και να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιδράσεις των κλιματολογικών και καιρικών συνθηκών.

Η διασφάλιση συνθηκών ασφάλειας και προστασίας στους τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης των προς ασφάλιση εμπορευμάτων έχει μεγάλη σημασία για τη διαμόρφωση του ύψους του ασφαλιστρού. Για την διασφάλιση αυτή, λαμβάνονται υπόψη ο τεχνικός εξοπλισμός στους τόπους αυτούς για την ασφαλή φόρτωση, εκφόρτωση και διακίνηση των εμπορευμάτων, η τεχνική κατάρτιση των χειριστών των φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων και η επάρκεια αποθηκευτικών χώρων. Τέλος, οι επικρατούσες κλιματολογικές συνθήκες στους τόπους αυτούς σε συνδυασμό με την κατάλληλη ή μη συσκευασία των εμπορευμάτων και τη φύση αυτών μπορούν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την ασφαλή φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση και διακίνησή τους, ειδικά των πιο ευπαθών εξ αυτών.

7.2. Ασφαλίσιμο συμφέρον (Insurable Interest)

Συστατικό στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης, ως σύμβασης αποζημιώσεως είναι το έννομο συμφέρον του ασφαλιζόμενου για τη σύναψή της, δηλαδή αυτός να ζημιώνεται οικονομικά από την απώλεια ή βλάβη του ασφαλιστέου αντικειμένου. Περαιτέρω, το ασφαλίσιμο συμφέρον στην ασφάλιση ενεργητικού συνδέεται με την οικονομική σχέση ενός προσώπου προς ορισμένο αγαθό, βάσει της οποίας τυχόν βλάβη ή απώλεια του αγαθού αυτή θα επιφέρει περιουσιακή ζημία στο πρόσωπο αυτό. Η ύπαρξη ασφαλίσιμου συμφέροντος είναι όρος της εγκυρότητας αυτής και προϋπόθεση για την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης, διαφορετικά, δε, θα εξαλειφόταν ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της ασφαλιστικής σύμβασης και προωθείτο ο κερδοσκοπικός. Ως κρίσιμος χρόνος ύπαρξης του συμφέροντος αυτού ορίζεται ο χρόνος επέλευσης της ζημίας⁴⁸, ενώ δεν απαιτείται να υπάρχει και κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης ή όταν αυτή τίθεται σε ισχύ. Αρκεί ο συμβαλλόμενος να έχει μια λογική προσδοκία να το

⁴⁸ Section 6 (1),(2) of Marine Insurance Act 1906

αποκτήσει και το οποίο θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να υπάρχει τη στιγμή της απώλειας ή της βλάβης του αντικειμένου ώστε να μπορεί να εγείρει αξιώσεις από τη σύμβαση⁴⁹.

Στην έννοια του ασφαλισιμου συμφέροντος υπάγεται και το προσδοκώμενο κέρδος το οποίο μπορεί να αποτελέσει κατά αυτό τον τρόπο αντικείμενο ασφαλίσεως. Όπως προβλέπεται ρητά στο νόμο και συγκεκριμένα στο άρθρο 259 ΚΙΝΔ, κάθε έννομο συμφέρον συμπεριλαμβανομένου και του προσδοκώμενου κέρδους που συνδέεται με το πλοίο ή και το μεταφερόμενο δια αυτού φορτίο και είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο θαλάσσιας ασφαλίσεως. Περαιτέρω, η ύπαρξη τέτοιου συμφέροντος είναι κατά το γράμμα του νόμου συστατική προϋπόθεση για την κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης και η ανυπαρξία τέτοιου συμφέροντος ή αντίθεσή του στο νόμο ή τα χρηστά ήθη επιφέρει ακυρότητα της ασφαλιστικής σύμβασης. Τέλος, η έκταση του ασφαλισιμου συμφέροντος περιορίζεται στο συγκεκριμένο εμπόρευμα για το οποίο συντρέχει ο κίνδυνος και σε συγκεκριμένη ποσότητα αυτού η οποία τελικά φορτώθηκε.

Περαιτέρω, ο ορισμός για το ασφαλιστικό συμφέρον ανευρίσκεται και στον κωδικοποιημένο για την θαλάσσια ασφάλιση αγγλικό νόμο, Marine Insurance Act (1906) και συγκεκριμένα στο άρθρο 5, όπου μεταξύ άλλων καθιερώνεται ως θεμελιώδης προϋπόθεση της εγκυρότητας της ασφαλιστικής σύμβασης. Ορίζεται ότι ασφαλισιμο συμφέρον έχει κάθε πρόσωπο που έχει οποιαδήποτε έννομη σχέση με ορισμένη ασφαλίσιμη περιουσία συνδεδεμένη με οποιοδήποτε ναυτιλιακό εγχείρημα και η οποία είναι εκτεθειμένη σε κινδύνους που σχετίζονται με αυτό, με συνέπεια να επωφελείται από την ασφάλεια της ασφαλίσιμης περιουσίας ή να βλάπτεται από την απώλεια ή καταστροφή ή κατάσχεση αυτής ή να είναι υπόχρεος προς αυτή. Επιπλέον, επισημαίνεται εμφανώς ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της ναυτασφάλισης καθώς και η αναγκαιότητα ύπαρξης οικονομικού συνδέσμου μεταξύ προσώπου και περιουσιακού αντικειμένου, ακόμα και αν αυτή η σχέση δεν αναγνωρίζεται ρητά από το δίκαιο, εφόσον όμως δεν αντιβαίνει στο δικαιοσύνη σύστημα και μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ότι υφίσταται. Τέλος, για την ύπαρξη του παραπάνω συνδέσμου αναγνωρίζεται και το δικαίωμα του προσώπου σε προσδοκώμενο κέρδος.

Σε περίπτωση που απουσιάζει αυτός ο οικονομικός σύνδεσμος ή ο ασφαλιζόμενος δεν έχει κάποια λογική προσδοκία από την ασφάλιση του περιουσιακού αντικειμένου, τότε

⁴⁹ Kyriaki Noussia (2007), σελ. 31-43.

σύμφωνα με το αρ. 4 η ασφαλιστική σύμβαση όχι μόνο είναι άκυρη, αλλά θεωρείται σύμβαση στοιχήματος ή παιγνίου και σύμφωνα με τη ΜΙΑ 1906 ποινικοποιείται η είσπραξη αποζημίωσης από ένα τέτοιο συμβόλαιο, εκτός εάν τα μέρη επικαλεστούν και αποδείξουν καλή πίστη αυτών. Στο αρ. 8 της ΜΙΑ 1906 ορίζεται ότι ασφαλισμο θεωρείται και το μερικό συμφέρον σε ποσοστό που εξαρτάται από την έκτασή του, ανεξαρτήτως της φύσεως αυτού και χωρίς να απαιτείται ο επακριβής προσδιορισμός του συμφέροντος αυτού για να αιτιολογηθεί η ασφάλεια⁵⁰.

Οι περιπτώσεις όπου ανευρίσκεται το ασφαλισμο συμφέρον μπορούν να υπαχθούν σε δύο κατηγορίες: πρώτον αυτή που αφορά στα συμφέροντα του φορτίου (cargo interest) και δεύτερον σε αυτή που αφορά σε συμφέροντα επί του πλοίου (hull and machinery). Προς αποφυγή δημιουργίας συγχύσεων λόγω της δυσχερούς κατηγοριοποίησης των ανωτέρω συμφερόντων, γίνεται συχνά λόγος στην επιστήμη για συμφέροντα του ιδιοκτήτη του φορτίου και για συμφέροντα του πλοιοκτήτη, χωρίς αυτά να είναι εννοιολογικά συνδεδεμένα με το φορτίο και το πλοίο αντίστοιχα. Έτσι η ύπαρξη ασφαλισμο συμφέροντος ή έστω η προσδοκία αυτού επί ενός ορισμένου αντικειμένου το οποίο είναι εκτεθειμένο στους θαλάσσιους κινδύνους αποτελεί συστατική προϋπόθεση για την ασφάλιση. Εάν το ασφαλισμο συμφέρον πάψει για οποιοδήποτε λόγο να υφίσταται ή χαθεί το αντικείμενο με το οποίο ο ασφαλισμένος συνδέεται οικονομικά, ώστε εάν το αντικείμενο αυτό απωλεσθεί ή καταστραφεί να έχει ως αποτέλεσμα την περιουσιακή του ζημία, τότε παύει να υφίσταται ο δικαιολογητικός σύνδεσμος για την ασφάλιση και άρα δεν υφίσταται και ασφάλιση.

Είναι πρόδηλο ότι τα πρόσωπα που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση κυριότητας με το προς ασφάλιση αντικείμενο είναι τα πρωταρχικά που εμφανίζουν σε σχέση με το αντικείμενο αυτό ασφαλιστικό συμφέρον. Στα πρόσωπα αυτά συγκαταλέγονται επομένως ο πλοιοκτήτης, ο οποίος έχει έννομο συμφέρον τόσο πάνω στο πλοίο, ακόμα και εάν αυτό είναι εκμισθωμένο σε τρίτο, όσο και στο ναύλο ως εκναυλωτής για την περίπτωση που η είσπραξη αυτού ματαιωθεί, ο ιδιοκτήτης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων για όσο διάστημα παραμένει κύριος αυτών και εφόσον ωφελείται από την ασφαλή μεταφορά και άφιξή τους, καθώς και οι πιστωτές του πλοιοκτήτη, ως ενυπόθηκοι

⁵⁰ Μερικό συμφέρον προς ασφάλιση έχουν για παράδειγμα ο συμπλοιοκτήτης πλοίου και ο μέτοχος ανώνυμης εταιρείας κατά την έκταση του μεριδίου και της συμμετοχής τους αντίστοιχα.

δανειστές, οι οποίοι εφόσον έχουν έννομο συμφέρον από τη διατήρηση του πράγματος μπορούν να ασφαλίσουν το πλοίο μέχρι του ποσού του δανείου τους⁵¹.

7.3. Ασφαλιστικό ποσό και ασφαλιστική αξία

Η βασική συμβατική υποχρέωση του ασφαλιστή στα πλαίσια της ασφαλιστικής σύμβασης είναι η καταβολή της αποζημίωσης σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου. Ευθύνεται ωστόσο μέχρι την κάλυψη ενός συγκεκριμένου ανώτατου ποσού, το οποίο αναφέρεται συνήθως στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και ανάλογα με το ύψος αυτού προσδιορίζεται αντίστοιχα χρηματικά το ασφαλιστικό συμφέρον του ασφαλιζόμενου. Σε περίπτωση που δεν αναφέρεται στο συμβόλαιο το ασφαλιστικό ποσό, ήτοι το ανώτατο συμφωνηθέν ποσό που πρέπει να αποδοθεί από τον ασφαλιστή, τότε αυτό αναπληρώνεται από την ασφαλιστική αξία του ασφαλισμένου πράγματος, και εάν ούτε αυτή έχει προσδιορισθεί ρητά τότε λαμβάνεται υπόψη η κατά προσέγγιση αξία του πράγματος η οποία μπορεί να αποδειχθεί από τον ασφαλισμένο⁵².

Παράλληλα με το ασφαλιστικό ποσό, για τον περιορισμό της έκτασης της παροχής του ασφαλιστή λαμβάνεται υπόψη και η ασφαλιστική αξία του αντικειμένου, η οποία συνίσταται στην τρέχουσα αντικειμενική αξία του ασφαλιζόμενου συμφέροντος που δηλώθηκε κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Ωστόσο, λόγω του ευρέως φάσματος διακυμάνσεων στο θαλάσσιο εμπόριο και προς αποφυγήν συγχύσεων στα συμβαλλόμενα μέρη, εΐθισται η ασφαλιστική αξία να δηλώνεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως συμβατική εκτίμηση. Εάν κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης δεν είναι δυνατόν να προσδιορισθεί η αξία, όπως συμβαίνει π.χ. στην ανοιχτή κάλυψη συμβολαίων, τότε για τον προσδιορισμό αυτό ορίζεται μια βάση αξίας⁵³.

Στο άρθρο 268 ΚΙΝΔ προβλέπεται ότι η αποζημίωση στη θαλάσσια ασφάλιση καθορίζεται από την αξία των ασφαλισθέντων στοιχείων κατά το χρόνο έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης και ειδικά για την ασφάλιση φορτίου συνυπολογίζονται τα έξοδα φορτοεκφορτώσεως και ο ναύλος. Ως αξία του ναύλου, ανεξαρτήτως του χρόνου καταβολής του, νοείται ο μικτός ναύλος, ο οποίος περιλαμβάνει τα έξοδα των

⁵¹ Μιχ. Παζαρζής, ό.π., σ.σ., 107-132.

⁵² Section 16 of Marine Insurance Act 1906.

⁵³ Muhammad Masum Billah, «Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis», pp. 13-14

ασφαλίσεων και ως αξία φορτίου λογίζεται καταρχήν η αρχική του αξία και επιπρόσθετα τα έξοδα μεταφοράς και τα σχετικά με την ασφάλιση του φορτίου έξοδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ: ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΥΤΩΝ

2.1. Έννοια των επικίνδυνων φορτίων στη ναυτιλία

Στα «επικίνδυνα φορτία» της ναυτιλίας περιλαμβάνονται συγκεκριμένες κατηγορίες φορτίων, τα οποία μπορούν να χαρακτηρισθούν ως επιβλαβή (hazardous), επικίνδυνα (dangerous) ή επιζήμια (harmful) για τον άνθρωπο, το πλοίο ή/και το φορτίο και το θαλάσσιο περιβάλλον. Τα φορτία αυτά μεταφέρονται μέσω ειδικά διαμορφωμένων πλοίων ενώ κατά τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, μεταφοράς και εκφόρτωσης αυτών λαμβάνονται υποχρεωτικά ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας. Ορισμένα από τα επικίνδυνα φορτία θεωρούνται λόγω της σύστασής τους επικίνδυνα ή επιβλαβή με γνώμονα τη διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και προστασίας του ανθρώπινου παράγοντα και επιπλέον θεωρούνται επιζήμια και για το θαλάσσιο περιβάλλον. Χαρακτηριστικά παραδείγματα επικίνδυνων φορτίων είναι τα εύφλεκτα αγαθά εν γένει, τα εκρηκτικά, τα προϊόντα - παραπροϊόντα πετρελαίου και οι χημικές ουσίες. Υπάρχουν βέβαια κατηγορίες φορτίων τα οποία λόγω της σύστασής τους δεν θεωρούνται κατ' αρχήν επικίνδυνα αλλά υπό συγκεκριμένες συνθήκες μπορούν να καταστούν⁵⁴, όπως ενδεικτικά όταν μεταφέρονται μόνο χύδην, όταν οι ουσίες αυτών είναι δυνητικά επικίνδυνες και επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον ή τον άνθρωπο ή όταν εκτίθενται σε ιδιαίτερες περιβαλλοντικές συνθήκες^{55,56}.

Η Διεθνής Σύμβαση για την «Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)» του 1974 δεν περιέχει συγκεκριμένο ορισμό για τα επικίνδυνα εμπορεύματα παρά μόνο αναφέρει στο Κεφάλαιο VII ότι ως τέτοια νοούνται οι ουσίες, τα υλικά και τα αντικείμενα που καλύπτονται από τον κώδικα IMDG. Αντίστοιχα, η MARPOL 73/78 στο παράρτημα

⁵⁴ Μία τέτοια περίπτωση είναι τα επικίνδυνα χύδην ξηρά φορτία, τα οποία απαιτείται να μεταφέρονται σε ειδικά εγκεκριμένα εμπορευματοκιβώτια. Αυτά μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες: α) τα ξηρά φορτία που ενέχουν τον κίνδυνο ρευστοποίησης κατά τη μεταφορά τους, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ευστάθεια του πλοίου και κατ' επέκταση την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου (π.χ. χαλκοπυρίτης) και β) τα ξηρά φορτία που θεωρούνται επικίνδυνα τόσο για τον άνθρωπο και το πλοίο όσο και για το θαλάσσιο περιβάλλον λόγω της χημικής τους σύστασης (φυτοφάρμακα, βαρέα μέταλλα, τοξικά κλπ.).

⁵⁵ Για παράδειγμα, υπάρχουν φορτία σιτηρών (αλεύρι, ρύζι κ.ά.) τα οποία, σε υψηλές συγκεντρώσεις υγρασίας λόγω της διαφοράς θερμοκρασίας μπορούν να καταστούν επικίνδυνα κυρίως λόγω των αλλοιώσεων που μπορούν να προκαλέσουν τόσο στο φορτίο καθαυτό όσο και στα τοιχώματα των αμπαριών.

⁵⁶ <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/CargoDamageBB0413.htm>

Π ορίζει ως «επιβλαβείς ουσίες» εκείνες τις ουσίες οι οποίες αν εισαχθούν στη θάλασσα ελλοχεύουν κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και τη θαλάσσια ζωή ή δύνανται να παρεμποδίσουν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας, και τις οποίες, στα πλαίσια εφαρμογής της, κατηγοριοποιεί σε τέσσερις κατηγορίες. Περαιτέρω δε, για τους σκοπούς εφαρμογής του παραρτήματος III, με τίτλο «Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες που Μεταφέρονται διά Θαλάσσης σε Μοναδοποιημένη Μορφή», ως επιβλαβείς ουσίες θεωρούνται εκείνες οι ουσίες που προσδιορίζονται ως θαλάσσιοι ρύποι στον κώδικα IMDG. Στη Διεθνή Σύμβαση για την «Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικινδύνων και Επιβλαβών Ουσιών (HNS Convention)» του 1996, δεν περιέχεται αυτοτελής ορισμός των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (Hazardous and Noxious Substances) και παραπέμπει στο άρθρο 5 αυτής στις κατηγοριοποιήσεις των επικίνδυνων ουσιών και αντικειμένων που ενσωματώνονται στους ειδικότερους Κανονισμούς και Πρότυπα για την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης (MARPOL 73/78, International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code, 1983), International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code, 1983)). Ομοίως, οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν εμπεριέχουν ορισμό των επικίνδυνων φορτίων διευκρινίζοντας ωστόσο στο άρθρο 5 παρ. 6 ότι ο φορτωτής(shipper) ευθύνεται για όλες τις ζημιές και τα έξοδα που προκύπτουν από τη μεταφορά «εύφλεκτων, εκρηκτικών ή επικίνδυνων» εμπορευμάτων εκτός αν ο μεταφορέας έχει συναινέσει στη μεταφορά τους εν γνώσει της φύσεως και των χαρακτηριστικών τους. Στο άρθρο 13 των Κανόνων του Αμβούργου γίνεται μνεία μόνο στην υποχρέωση του φορτωτή να χρησιμοποιήσει την κατάλληλη σήμανση και επισήμανση ως «επικίνδυνων» όταν φορτώνει επικίνδυνα φορτία καθώς και να ενημερώσει το μεταφορέα για τη φύση αυτών. Στο άρθρο 32 των Κανόνων του Ρότερνταμ ενσωματώνεται ένας περιγραφικός ορισμός των επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τον οποίο ως επικίνδυνα φορτία μπορούν να χαρακτηριστούν αυτά τα οποία λόγω τη φύση τους ή εξαιτίας της σύστασης τους ενδέχεται να προκαλέσουν κινδύνους σε πρόσωπα, περιουσία ή περιβάλλον. Ταυτόχρονα, θεμελιώνεται υποχρέωση του φορτωτή να ενημερώσει τον μεταφορέα εν ευθέτω χρόνο για την επικίνδυνη φύση ή τα χαρακτηριστικά τους πριν παραδοθούν σε αυτόν ή σε εκτελόν μέρος καθώς και να επιθέσει σημεία ή

ετικέτες στα επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους, κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις δημοσίων αρχών⁵⁷.

Σε μια σύμβαση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, είτε αυτή ενσωματώνεται σε φορτωτική (bill of lading) είτε σε μία από τις τυποποιημένες μορφές του ναυλοσυμφώνου (charterparty), τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθως προβαίνουν σε διαπραγμάτευση των όρων αυτής, τόσο σε εμπορική όσο και σε νομική βάση. Ο εκ των προτέρων καθορισμός της αντίστοιχης ευθύνης των μερών, όπως αυτή προσδιορίζεται στο σώμα της σύμβασης και στους διεθνείς κανονισμούς, για κινδύνους στους οποίους ενδέχεται να εκτεθεί το πλοίο και το φορτίο κατά τη διάρκεια του εκάστοτε περιγραφόμενου στη σύμβαση μεταφοράς ταξιδιού, είναι υψίστης σημασίας. Εάν τελικά επέλθουν οι κίνδυνοι αυτοί, οι απαιτήσεις (claims) που θα προκύψουν είναι εξαιρετικά δαπανηρές και η ικανοποίησή τους βαρύνει τα μέρη αυτά, τα οποία θα κληθούν να καταβάλουν το ποσό της ζημίας που τους αντιστοιχεί, μέσω της ασφαλιστικής τους κάλυψης. Ως εκ τούτου, η λεπτομερής περιγραφή του φορτίου το οποίο πρόκειται να φορτωθεί συνιστά από τα πιο κρίσιμα στοιχεία των διαπραγματεύσεων των μερών σε οποιαδήποτε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Η σημασία της προϋπόθεσης αυτής, δηλαδή της προηγούμενης περιγραφής του προς μεταφορά φορτίου, γίνεται ακόμα πιο αισθητή στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων, καθότι εκτιμάται ότι σήμερα, τα διά θαλάσσης μεταφερόμενα φορτία σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% είναι επικίνδυνα (dangerous), επιβλαβή (hazardous) ή/και επιζήμια (harmful) και χρήζουν ιδιαίτερου χειρισμού. Επομένως, ο μεταφορέας έχει περιορισμένη δυνατότητα ως προς το τι μπορεί να μεταφέρει δια θαλάσσης. Περιορισμοί στα εμπορεύματα τα οποία μπορεί να μεταφέρει ο ναυλωτής ή ο μεταφορέας επιβάλλονται από το νόμο, τους όρους της σύμβασης ή/και το καταστατικό της ναυτιλιακής εταιρείας που αναλαμβάνει μια συγκεκριμένη μεταφορά. Οι παραπάνω περιορισμοί συνήθως στηρίζονται σε μια γενικότερη αρχή, ήτοι ότι όταν κάποιος επιθυμεί να μεταφέρει εμπορεύματα δια θαλάσσης, τα εμπορεύματα αυτά δεν πρέπει καταρχήν να είναι, εν τοις πράγμασι ή εν δυνάμει, επικίνδυνα.

Τα πραγματικό ζήτημα, επομένως, είναι να προσδιορισθούν οι κίνδυνοι που προκύπτουν από τη μεταφορά των εν λόγω φορτίων, το πώς κατανέμονται αυτοί οι κίνδυνοι μεταξύ των μερών, οι υποχρεώσεις που γεννώνται για καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη καθώς και οι συνέπειες από την ανάληψη της μεταφοράς των

⁵⁷ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», (2008), pp. 50 – 52

επικίνδυνων φορτίων. Αν και δεν υπάρχουν πολλές ρήτρες φορτίων που αναφέρονται σε αυτά ως επικίνδυνα, επιβλαβή ή επιζήμια, ο εκ των προτέρων καθορισμός της έννοιας του «επικίνδυνου φορτίου» ή τουλάχιστον του «τι δεν συνιστά επικίνδυνο φορτίο» είναι χρήσιμος για τον προσδιορισμό της έκτασης, του περιεχομένου της ευθύνης των μερών και των εφαρμοστέων κανόνων ως προς την ευθύνη αυτή⁵⁸ καθώς και για την παροχή ή μη συναίνεσης του μεταφορέα ως προς τη μεταφορά τους.

2.3. Ο προσδιορισμός των επικίνδυνων φορτίων στη φορτωτική (*bill of lading*) και στο ναυλοσύμφωνο (*charterparty*)

Το είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί, από πλευράς επικινδυνότητας, θα πρέπει καταρχήν να προσδιορίζεται στο σώμα του ναυλοσυμφώνου και της φορτωτικής. Ο προσδιορισμός του φορτίου ως «επικίνδυνου» ή ως «μη επικίνδυνου» έχει πρακτική σημασία για την οριοθέτηση της ευθύνης των μερών σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

Αρχικά, στις διαφοροποιήσεις μεταξύ των κύριων τύπων ναύλωσης, ήτοι της ναύλωσης ανά ταξίδι (*voyage charter*) και της χρονοναύλωσης (*time charter*) συγκαταλέγεται και η υποχρέωση ή μη του ναυλωτή να δηλώσει στο μεταφορέα εάν επιθυμεί να μεταφέρει ένα επικίνδυνο φορτίο. Πιο συγκεκριμένα, στη ναύλωση ανά ταξίδι το είδος και τα χαρακτηριστικά του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί θα πρέπει να αναφέρονται ρητά και λεπτομερώς στο ναυλοσύμφωνο ενώ γενικά δεν περιέχει ρήτρες αποκλεισμού μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων. Στη χρονοναύλωση είθισται να εμπεριέχονται όροι στο ναυλοσύμφωνο που είτε απαγορεύουν τη φόρτωση και μεταφορά επικίνδυνων φορτίων είτε επιτρέπουν την υπό προϋποθέσεις φόρτωσή τους. Εάν στο ναυλοσύμφωνο προβλέπεται η μεταφορά ενός συγκεκριμένου είδους φορτίου ή συνδυασμού φορτίων, ο ναυλωτής θα πρέπει να συμμορφωθεί, αναφορικά με το φορτίο που επιθυμεί να μεταφέρει, προς τις διατάξεις της σύμβασης ναύλωσης οι οποίες σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά που απαιτείται να έχει το φορτίο αυτό και την κατάσταση στην οποία να βρίσκεται⁵⁹. Εάν, αντίθετα, ο ναυλωτής έχει τη διακριτική ευχέρεια ως προς τα φορτία που επιθυμεί να μεταφέρει, αυτά θα πρέπει να

⁵⁸ F.D. Rose, «*Cargo Risks: "Dangerous" Goods*», *The Cambridge Law Journal*, Volume 55 (1996), σελ. 601-602.

⁵⁹ Πουλιαντζάς Ν. (2005) «*Ναυτικό Δίκαιο*», 2005, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, σ.σ. 85-89

ανταποκρίνονται λογικά⁶⁰ στην ειδικότερη αναλυτική περιγραφή των χαρακτηριστικών τους στη σύμβαση ναύλωσης. Σε κάθε περίπτωση όμως, ο ναυλωτής δεν βαρύνεται με την υποχρέωση να επιλέξει εκείνο το φορτίο ή το συνδυασμό φορτίων που να είναι κατάλληλα προς μεταφορά από ένα συγκεκριμένο πλοίο⁶¹. Η προσφορά ενός αξιόπλοου πλοίου (seaworthy) είναι κατεξοχήν υποχρέωση του πλοιοκτήτη.

Στην φορτωτική αντίστοιχα, η φύση και η αξία των εμπορευμάτων θα πρέπει να δηλώνονται πριν από τη φόρτωση εκ μέρους του φορτωτή στο μεταφορέα και η δήλωση των εμπορευμάτων ως επικίνδυνων να ενσωματώνεται στη φορτωτική, στο σώμα της οποίας εμπεριέχονται αναλυτικά τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε μεταφερόμενου φορτίου. Οι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, αν και δεν περιέχουν ακριβή ορισμό των επικίνδυνων φορτίων, προβλέπουν ότι σε περίπτωση φόρτωσης εύφλεκτων, εκρηκτικών ή επικίνδυνων εμπορευμάτων για την οποία ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του μεταφορέα δεν έχουν συμφωνήσει αν και γνωρίζουν τη φύση των εμπορευμάτων αυτών, παρέχεται η δυνατότητα στο μεταφορέα να τα εκφορτώσει σε οποιαδήποτε περιοχή, να τα καταστρέψει ή να καταστήσει αβλαβή ανά πάσα στιγμή πριν από την παράδοσή τους, απαλλασσόμενος μάλιστα από την υποχρέωση αποζημίωσης του φορτωτή, ο οποίος τότε ευθύνεται για κάθε ζημία ή έξοδα που προκύπτουν άμεσα ή έμμεσα από την φόρτωσή τους⁶². Ο μεταφορέας επίσης δεν ευθύνεται προς αποζημίωση και στην περίπτωση που κάποιο από τα εμπορεύματα αυτά που φορτώθηκε εν γνώσει και με τη συναίνεσή του αποτελέσει κίνδυνο για το πλοίο ή το φορτίο, οπότε διατηρεί το παραπάνω δικαίωμα εκφόρτωσης, καταστροφής ή κατάστασής του αβλαβούς, με εξαίρεση την περίπτωση της γενικής αβαρίας.

Ωστόσο, τα μέρη μπορούν ελεύθερα να συνάψουν οποιαδήποτε συμφωνία με οποιουδήποτε όρους αναφορικά με τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τις τυχόν απαλλαγές τους από τη μεταφορά «συγκεκριμένων εμπορευμάτων», υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει εκδοθεί φορτωτική και οι όροι αυτοί συμπεριλαμβάνονται σε μια απόδειξη, η

⁶⁰ Δηλαδή, θα πρέπει να είναι σε τέτοια κατάσταση που πλοίαρχος να μην αρνηθεί να τα μεταφέρει ή και να έχουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία να ταυτίζονται κατ' ελάχιστο με αυτά που συμφωνήθηκαν στη σύμβαση

⁶¹ Σε γενικές γραμμές, θα πρέπει το φορτίο που προσφέρεται από το ναυλωτή να είναι συμβατό ως προς το είδος και την κατάσταση του τόσο με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (διαστάσεις και χωρητικότητα αμπαριών/σωλήνων, μηχανολογικά χαρακτηριστικά και άλλα χαρακτηριστικά) όπως αυτά του γνωστοποιήθηκαν από το μεταφορέα πριν την τελική συμφωνία όσο και με τα είδη των φορτίων που κατά κανόνα φορτώνονται στο συμφωνηθέν λιμάνι φόρτωσης.

⁶² Άρθρο 4 παρ. 6.

οποία θα συνίσταται σε ένα έγγραφο μη μεταβιβάσιμο και μη διαπραγματεύσιμο (non-negotiable receipt)⁶³. Επομένως, οι φορτωτικές είτε εμπεριέχουν ρήτρες μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων είτε ειδικές ρήτρες (paramount clause) με τις οποίες ενσωματώνονται οι ειδικές προβλέψεις των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ. Γενικά, τόσο τα ναυλοσύμφωνα όσο και οι φορτωτικές, κατά κανόνα δεν περιέχουν ειδικές προβλέψεις για το τι θεωρείται ως επικίνδυνο φορτίο αλλά ενσωματώνουν μόνο ειδικές ρήτρες όταν πρόκειται για μεταφορά τέτοιων φορτίων με τις οποίες είτε εξαιρείται ρητώς η μεταφορά αυτών είτε επιτρέπεται υπό περιορισμούς (κατόπιν προηγούμενης ενημέρωσης του μεταφορέα και εφόσον φέρουν ειδική σήμανση και έχουν συσκευαστεί σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς που διέπουν το πλοίο (flag state) ή/και τις προβλέψεις του IMDG Code ή/και άλλων σχετικών διεθνών κανονισμών).

2.4. Βασικές διακρίσεις των επικίνδυνων φορτίων

2.4.1. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG Code)

Οι κανονισμοί που διέπουν τα επικίνδυνα αγαθά ενσωματώνουν, κατά κύριο λόγο, κανόνες δημόσιας τάξης και εφαρμόζονται στις σχέσεις μεταξύ του κράτους και των εμπλεκόμενων προσώπων που πρέπει να συμμορφωθούν με αυτούς τους κανονισμούς. Με άλλα λόγια, το κεντρικό σημείο του πλαισίου ασφάλειας τους είναι η διασφάλιση της παροχής ασφαλών πλοίων και των ασφαλών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων προς όφελος όσων ενδέχεται να επηρεαστούν από τέτοιες δραστηριότητες. Ο ΙΜΟ αντιμετώπισε την έλλειψη διεθνούς ομοιομορφίας ως προς το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων με την εισαγωγή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών το 1965 (International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG Code), ο οποίος αποτελεί παγκόσμιο ναυτιλιακό πρότυπο της θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και η εφαρμογή του οποίου έχει πλέον καταστεί διεθνώς υποχρεωτική για όλα τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση SOLAS 1974 και μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα όπως αυτά ορίζονται στο κεφ. 7 παρ. 1 αυτής⁶⁴. Με αυτόν τον τρόπο, επιτεύχθηκε η συγκέντρωση των εκάστοτε

⁶³ Άρθρο 6.

⁶⁴ Douglas J. “An introduction to the IMDG Code”, (2006), UK: Exis Technologies

διαφορετικών εφαρμοστέων κανόνων και διαδικασιών που σχετίζονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και άλλων μέσων μεταφοράς αυτών και για πρώτη φορά αναπτύχθηκε ένα ενιαίο σύστημα επισήμανσης και παρουσίασης άλλων πληροφοριών σχετικά με τη φύση των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Δημιουργήθηκε επίσης ένας πλήρης και ενοποιημένος κατάλογος των επικίνδυνων, επιβλαβών και επιζήμιων ουσιών και αντικειμένων.

Ο Κώδικας IMDG κατατάσσει τα επικίνδυνα εμπορεύματα σε διάφορες κλάσεις, υποδιαιρεί καθεμία από αυτές τις κλάσεις σε υποκλάσεις, ορίζοντας και περιγράφοντας ταυτόχρονα τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των εμπορευμάτων που εμπίπτουν σε κάθε κλάση ή υποκλάση αυτής. Οι ορισμοί αυτοί έχουν διαμορφωθεί έτσι ώστε να παρέχουν ένα κοινό πρότυπο το οποίο να μπορεί να ακολουθηθεί σε διάφορους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς. Ορισμένες από τις επικίνδυνες ουσίες που εμπεριέχονται στις διάφορες κλάσεις χαρακτηρίστηκαν επίσης ως ουσίες επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον σύμφωνα με το παράρτημα III της Σύμβασης MARPOL 73/78⁶⁵. Οι κλάσεις στις οποίες κατηγοριοποιούνται τα επικίνδυνα αγαθά δεν είναι εξαντλητικές ενώ συνεχώς εμπλουτίζονται. Στα κατατασσόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα αποδίδονται συγκεκριμένοι αριθμοί UN και οικεία ονομασία αποστολής (*Proper Shipping Name*) βάσει της ταξινόμησης επικινδυνότητας και της σύνθεσής τους. Τα συνήθως μεταφερόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα εμπεριέχονται στη λίστα επικίνδυνων φορτίων του Κεφ. 3.2. του Κώδικα IMDG και τα οποία μπορούν να ταυτοποιηθούν κατά τη μεταφορά τους με βάση την οικεία ονομασία αποστολής που αυτά φέρουν. Η οικεία ονομασία αποστολής εκείνων των ουσιών ή αντικειμένων που δεν απαριθμούνται ρητώς και ονομαστικά στην εν λόγω λίστα επικίνδυνων εμπορευμάτων, ταξινομείται ως «μη προδιαγραφόμενα άλλως» (*«Not Otherwise Specified» - N.O.S.*). Κατ' αυτό τον τρόπο, καλύπτονται ουσίες και αντικείμενα ιδιαίτερης χημικής σύστασης ή τεχνικής φύσης ή ουσίες και αντικείμενα που πληρούν τα κριτήρια περισσότερων κλάσεων⁶⁶.

Ο κώδικας IMDG αποτελείται από 9 κλάσεις συσχετιζόμενες με το είδος του κινδύνου των μεταφερόμενων αγαθών, οι οποίες είναι:

⁶⁵ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», (2008), pp 16 – 20

⁶⁶ IMDG Code 2.0.3.3.

(1) Κλάση 1 : Εκρηκτικά (*Explosives*)

Η κλάση αυτή περιέχει τα πιο επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται δια θαλάσσης και ως εκ τούτου οι προφυλάξεις που περιγράφονται σε αυτήν είναι ιδιαίτερα αυστηρές. Η κλάση 1 υποδιαιρείται σε έξι (6) υποκλάσεις (“Divisions”) καθεμία από τις οποίες παρουσιάζει διαφορετικούς κινδύνους⁶⁷:

- 1.1: Ουσίες και αντικείμενα που ενέχουν κίνδυνο μαζικής έκρηξης. Μια μαζική έκρηξη είναι αυτή που επηρεάζει σχεδόν ολοσχερώς το φορτίο.
- 1.2: Ουσίες και αντικείμενα που παρουσιάζουν κίνδυνο ανατίναξης («projection hazard») αλλά όχι κίνδυνο μαζικής έκρηξης.
- 1.3: Ουσίες και αντικείμενα που παρουσιάζουν κίνδυνο πυρκαγιάς και είτε ήσσονος σημασίας κίνδυνος έκρηξης ή ήσσονος σημασίας κίνδυνο ανατίναξης ή και τα δύο, αλλά όχι μαζικής έκρηξης
- 1.4: ουσίες και αντικείμενα που δεν παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο. Στην υποκατηγορία αυτή περιλαμβάνονται ουσίες που παρουσιάζουν μικρό σχετικά κίνδυνο σε περίπτωση ανάφλεξης τους κατά τη μεταφορά. Οι επιπτώσεις από τη μεταφορά τέτοιων αντικειμένων περιορίζονται σε μεγάλο βαθμό στη συσκευασία αυτών χωρίς να αναμένεται και τυχόν πρόκληση κάποιας ανατίναξης σημαντικού μεγέθους ή εύρους.
- 1.5: μη ευαίσθητες ουσίες και αντικείμενα που ενέχουν κίνδυνο μαζικής έκρηξης. Η υποκλάση αυτή περιλαμβάνει ουσίες που ενέχουν κίνδυνο μαζικής έκρηξης σε περίπτωση καύσης, αλλά λόγω χαμηλής ευαισθησίας τους υπάρχει πολύ μικρή πιθανότητα πρόκλησης έκρηξης υπό κανονικές συνθήκες μεταφοράς.
- 1.6: εξαιρετικά μη ευαίσθητες ουσίες και αντικείμενα που δεν παρουσιάζουν κίνδυνο μαζικής έκρηξης.

⁶⁷ IMDG Code 2.1



Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι το κατάλληλο είδος και μέθοδος συσκευασίας των αγαθών που ταξινομούνται στην κλάση 1 μπορούν να επιδράσουν αποφασιστικά στην επίταση του κινδύνου και, ως εκ τούτου, στην ενδεχόμενη πρόκληση ατυχήματος. Για το λόγο αυτό, για την εξασφάλιση τη ασφαλούς μεταφοράς τους ενδείκνυται η χωριστή στοιβασία τους γεγονός το οποίο σπάνια μπορεί να γίνει στην πράξη.

(2) Κλάση 2 : Αέρια (*Gases*)

Τα αέρια που μεταφέρονται στα πλοία παρουσιάζουν διαφορετικές χημικές ιδιότητες και μπορεί να μεταφέρονται υπό ποικίλες συνθήκες, είτε ως συμπιεσμένα είτε ως υγροποιημένα υπό πίεση. Μπορεί, για παράδειγμα, να μην είναι εύφλεκτα, δηλητηριώδη και διαβρωτικά ή να είναι ένας συνδυασμός όλων ή μερικών από τα χαρακτηριστικά αυτά. Στα πλαίσια της στοιβασίας και του διαχωρισμού των φορτίων αυτών σε περίπτωση που μεταφέρονται μαζί με άλλα εμπορεύματα, η δεύτερη κλάση υποδιαιρείται σε 3 υποκλάσεις ανάλογα με τους κινδύνους που παρουσιάζουν τα αέρια κατά τη μεταφορά⁶⁸:

- 2.1: εύφλεκτα αέρια

⁶⁸ IMDG Code 2.2.

- 2.2: μη εύφλεκτα, μη δηλητηριώδη αέρια
- 2.3: δηλητηριώδη αέρια



(3) Κλάση 3 : Εύφλεκτα υγρά (*Flammable liquids*)

Στην κλάση αυτή εμπίπτουν υγρά φορτία τα οποία δύνανται, σε θερμοκρασία μικρότερη ή ίση με 61 °C να παράγουν εύφλεκτες αναθυμιάσεις ακόμα και σε περίπτωση που δεν έχουν έρθει σε επαφή με εξωτερικούς παράγοντες (αέρα) και μεταφέρονται σε κλειστό αμπάρι (closed cup)⁶⁹. Αυτό ονομάζεται σημείο ανάφλεξης («*flash-point*»)⁷⁰. Ορισμένα από αυτά τα εύφλεκτα υγρά συμπεριλαμβάνονται σε άλλες κλάσεις λόγω άλλων πιο κυρίαρχων δηλητηριωδών ή διαβρωτικών ιδιοτήτων τους. Η κλάση 3 υποδιαιρείται σε τρεις υποκλάσεις ανάλογα με τα σημεία ανάφλεξης των υγρών που περιλαμβάνει: Η υποκλάση 3.1 καλύπτει υγρά με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κάτω από -18°C), όπως η ακετόνη και η βενζίνη, η υποκλάση 3.2 καλύπτει υγρά με ενδιάμεσο σημείο ανάφλεξης (-18°C έως και 23°C), όπως το βενζόλιο και η κλάση 3.3 καλύπτει τα υγρά με υψηλό σημείο ανάφλεξης (23°C και άνω έως και 61°C), όπως η κηροζίνη, το μαζούτ (Fuel Oil) το diesel και ορισμένα αλκοολούχα ποτά⁷¹.

⁶⁹ IMDG Code 2.3

⁷⁰ Η χαμηλότερη θερμοκρασία ενός εύφλεκτου υγρού στην οποία οι ατμοί του σχηματίζουν ένα αναφλέξιμο μείγμα με τον αέρα. IMDG Code 2.3.3.

⁷¹ IMDG Code 2.3.2.6



(4) Κλάση 4 : Εύφλεκτα στερεά ή εύφλεκτες ουσίες (*Flammable solids or substances*)

Η τέταρτη κλάση υποδιαιρείται σε τρεις υποκλάσεις καθεμία από τις οποίες παρουσιάζει διαφορετικές ιδιότητες. Ορισμένα από τα προϊόντα που συμπεριλαμβάνονται σε αυτές μπορεί εκ πρώτης όψεως να θεωρηθούν αβλαβή, όμως μπορούν να καταστούν εξαιρετικά επικίνδυνα εάν συσκευαστούν και χειρισθούν πλημμελώς κατά τη μεταφορά τους.

Κλάση 4.1 - Εύφλεκτα στερεά

Οι ουσίες και τα αντικείμενα αυτής της κατηγορίας είναι στερεά που έχουν την δυνατότητα να αναφλέγονται εύκολα ερχόμενα σε επαφή με εξωτερικούς παράγοντες, όπως σπίθες ή και φλόγες, και να είναι ιδιαιτέρως εύφλεκτα ή ενδέχεται να προκαλέσουν πυρκαγιά ή να συμβάλουν στην εξάπλωση μίας πυρκαγιάς μέσω της τριβής. Η κατηγορία αυτή καλύπτει επίσης τις ουσίες που είναι αυτοαντιδρώσες (*self-reactive*), δηλαδή που μπορούν να υποστούν σε κανονικές ή υψηλές θερμοκρασίες ισχυρή εξώθερμη αποσύνθεση που οφείλεται σε υπερβολικά υψηλές θερμοκρασίες μεταφοράς ή σε μόλυνση, και ανενεργά εκρηκτικά, τα οποία μπορούν να εκραγούν αν δεν αραιωθούν (*diluted*) επαρκώς. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις και για ορισμένες ουσίες, για αυτού του είδους τα φορτία

απαιτείται να φέρουν συμπληρωματικώς σήμανση κινδύνου για έκρηξη. Η κλάση αυτή περιλαμβάνει:

- εύφλεκτα στερεά και στερεά που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά λόγω τριβής,
- αυτοαντιδρώντα(στερεά και υγρά) και συναφείς ουσίες, και
- ανενεργές εκρηκτικές ύλες

Ορισμένα γνωστά αγαθά που καλύπτονται από αυτήν την κατηγορία είναι το βαμβάκι, το λινάρι, η γιούτα, η κάνναβη, το καπόκ, ορισμένα μέταλλα σε σκόνη, η ναφθαλίνη, το σανό και το άχυρο, σπύρτα, θραύσματα και αντικείμενα από καουτσούκ⁷².

Κλάση 4.2 - Ουσίες που υπόκεινται σε αυτανάφλεξη

Οι ουσίες αυτής της κατηγορίας ενδέχεται μόλις θερμανθούν να αυτανάφλεχθούν. Μερικές ουσίες είναι πιθανότερο να το κάνουν όταν έρθουν σε επαφή με νερό ή υγρασία. Μερικά μπορεί επίσης να εκλύουν τοξικά αέρια αν εμπλακούν σε πυρκαγιά. Λόγω αυτών των ιδιοτήτων, οι απαιτήσεις συσκευασίας και αποθήκευσης είναι σημαντικές. Ορισμένα από γνωστά προϊόντα που περιλαμβάνονται σε αυτήν την κατηγορία είναι ο άνθρακας, η κοπριά, οι υγρές ή υγρές ή ελαιώδεις ίνες, ορισμένα πλαστικά με βάση τη νιτροκυτταρίνη, τα ιχθυάλευρα και διάφοροι σπόροι.

Κλάση 4.3 - Ουσίες οι οποίες όταν έρχονται σε επαφή με το νερό παράγουν εύφλεκτες αναθυμιάσεις

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν ουσίες οι οποίες παράγουν αναθυμιάσεις, ως επί το πλείστον τοξικές, οι οποίες ενίοτε ενδέχεται να αυτανάφλεχθούν σε επαφή με το νερό. Το γεγονός αυτό καθιστά την πυρόσβεση ιδιαίτερα δυσχερή καθώς η χρήση πυροσβεστήρων νερού, ατμού ή αφρού νερού μπορεί να σε ορισμένες περιπτώσεις να αντενδείκνυται, ενώ για μικρής εκτάσεως πυρκαγιές συστήνεται η χρήση εξουδετερωτικής σκόνης ή άμμου. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, το καρβίδιο του ασβεστίου, σκόνες

⁷² Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p 56

μετάλλων, σιδηροπυρίτης, το μαγνήσιο και προϊόντα με βάση αυτό, το κάλιο και προϊόντα με βάση αυτό και το νάτριο⁷³.



(5) Κλάση 5 – Οξειδωτικές ουσίες (*Oxidizing substances*)

Η κλάση αυτή χωρίζεται σε δύο υποκλάσεις. Η υποκλάση 5.1 περιλαμβάνει τις οξειδωτικές ουσίες οι οποίες, αν και δεν είναι κατ' ανάγκη εύφλεκτες αυτές καθαυτές, μπορούν να εντείνουν τον κίνδυνο πρόκλησης μιας πυρκαγιάς ή την ένταση αυτής με την έκλυση οξυγόνου. Η υποκλάση 5.2 περιλαμβάνει τα οργανικά υπεροξείδια, ταπερισσότερα από τα οποία είναι εύφλεκτα.

Κλάση 5.1 - Οξειδωτικοί παράγοντες (agents) (Oxidizing substances)

Το γεγονός ότι όλες οι ουσίες της κατηγορίας αυτής εκλύουν οξυγόνο όταν έρθουν σε επαφή με τη φωτιά δημιουργεί προφανείς δυσκολίες πυρόσβεσης, παρόλο που δεν είναι κατ' ανάγκη εύφλεκτες καθαυτές σε κανονικές συνθήκες. Ορισμένες από αυτές μπορεί επίσης να είναι ευαίσθητες στην πρόσκρουση, την τριβή ή την αύξηση της περιβαλλοντικής θερμοκρασίας ενώ άλλες μπορεί να αντιδράσουν ισχυρά σε περιβάλλον με υγρασία, αυξάνοντας έτσι τον κίνδυνο πυρκαγιάς. Επίσης, μείγματα αυτών των ουσιών

⁷³ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p 56

με οργανικά και εύφλεκτα υλικά μπορούν να αναφλεχθούν εύκολα και να προκαλέσουν ισχυρή έκρηξη και ενδεχομένως από την αντίδραση αυτή να προκληθούν πολύ τοξικά αέρια. Η κλάση αυτή περιλαμβάνει τα λιπάσματα νιτρικού αμμωνίου (*ammonium nitrate fertilizers*), τα χλωρικά άλατα (*chlorates*), καθώς και τα υπερμαγγανικά άλατα ασβεστίου και καλίου (*calcium and potassium permanganates*).

Κλάση 5.2 - Οργανικά υπεροξειδία (Organic peroxides)

Εκτός από την οξειδωτική φύση τους, οι περισσότερες ουσίες αυτής της κατηγορίας μπορούν να υποστούν βίαιη ή εκρηκτική διάσπαση με αποτέλεσμα την έκλυση ενέργειας και τη συνακόλουθη αύξηση της θερμοκρασίας. Οι περισσότεροι θα καούν γρήγορα και είναι ευαίσθητοι στη θερμότητα. Μερικές είναι επίσης ευαίσθητες στην πρόσκρουση ή την τριβή. Για να μειωθεί αυτή η ευαισθησία σε ένα ασφαλές επίπεδο, μεταφέρονται σε ένα διάλυμα, όπως μια πάστα, βρεγμένο με νερό ή με ένα αδρανές στερεό. Ακόμα και έτσι, κάποιος μπορεί να αντιδράσουν επικίνδυνα με άλλους ουσίες. Ορισμένα οργανικά υπεροξειδία μπορεί να είναι ιδιαίτερα επικίνδυνα για τα μάτια, ακόμη και μετά από στιγμιαία επαφή, και η άμεση έκπλυση των ματιών που διαρκεί τουλάχιστον 10 έως 15 λεπτά είναι απαραίτητη, ακολουθούμενη από ιατρική φροντίδα⁷⁴.

Ορισμένες ουσίες μπορεί να αρχίσουν να αποσυντίθενται όταν η θερμοκρασία ξεπεραστεί, και σε ορισμένες περιπτώσεις αυτό μπορεί να οδηγήσει σε έκρηξη. Για να αποφευχθεί αυτό, κάποια οργανικά υπεροξειδία πρέπει να μεταφέρονται σε ελεγχόμενη θερμοκρασία⁷⁵. Η φωτιά είναι ένα άλλο πρόβλημα και μπορεί να οδηγήσει σε έκρηξη. Οι συσκευασίες που περιέχουν οργανικά υπεροξειδία θα πρέπει να απομακρύνονται από τη θερμότητα οποιασδήποτε φωτιάς ή να απορρίπτονται⁷⁶. Τα οργανικά υπεροξειδία μεταφέρονται δια θαλάσσης μόνο επί του καταστρώματος ενώ απαγορεύεται η μεταφορά τους με τα περισσότερα επιβατηγά πλοία.

⁷⁴ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p 56

⁷⁵ IMDG Code 2.5.3.4 με τίτλο «*Temperature control provision*» όπου μεταξύ άλλων γίνεται ειδική μνεία της ενδεικνυόμενης θερμοκρασίας υπό την οποία πρέπει να μεταφέρονται κάποια από τα υπεροξειδία αυτά

⁷⁶ Εάν αυτό δεν είναι δυνατό και ακόμη και όταν η πυρκαγιά έχει σβήσει, οι συσκευασίες πρέπει να χειρίζονται με μεγάλη προσοχή, καθώς τα οργανικά υπεροξειδία που έχουν εκτεθεί σε υψηλές θερμοκρασίες μπορεί να ξεκινήσουν βίαιη αποσύνθεση ανά πάσα στιγμή.



(6) Κλάση 6 – Τοξικές και μολυσματικές ουσίες (*Toxic and infectious substances*)

Η έκτη κλάση υποδιαιρείται σε δύο υποκλάσεις⁷⁷:

Κλάση 6.1 - Τοξικές ουσίες

Οι ουσίες της υποκλάσης 6.1 μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή ακόμη και θάνατο σε περίπτωση κατάποσης ή εισπνοής ή απορρόφησής τους με την επαφή με το δέρμα και ταξινομούνται σε τρεις ομάδες συσκευασίας (I, II και III) κατά φθίνουσα σειρά κινδύνου. Τα πυροσβεστικά μέτρα που εφαρμόζονται σε περίπτωση συμβάντος πυρκαγιάς είναι κατά βάση τα ίδια με εκείνα που δίνονται για την κατηγορία 3 για τα εύφλεκτα υγρά, αλλά λόγω του υψηλού κινδύνου δηλητηρίασης από αναθυμιάσεις ο κώδικας IMDG προβλέπει ότι οι εργαζόμενοι στα πλοία που μεταφέρουν τοξικές ουσίες πρέπει πάντα να φέρουν προστατευτική ενδυμασία και αυτόνομη αναπνευστική συσκευή. Σε περίπτωση διαφυγής ή διαρροής τέτοιων τοξικών ουσιών, ο καθαρισμός της περιοχής θα πρέπει να πραγματοποιείται από εκπαιδευμένο προσωπικό που φέρει ειδική προστατευτική ενδυμασία και εξοπλισμό. Η κατηγορία αυτή καλύπτει κυρίως φυτοφάρμακα και εντομοκτόνα, αλλά και ουσίες όπως χλωροφόρμιο (*chloroform*), κυανίδια (*cyanides*) στρυχνίνη (*strychnine*) και δακρυγόνα αέρια (*tear gas*).

Κλάση 6.2 - Μολυσματικές ουσίες

Πρόκειται για ουσίες που περιέχουν μικροοργανισμούς, συμπεριλαμβανομένων βακτηρίων, ιών, παρασίτων, μυκήτων ή συνδυασμό αυτών, που είναι γνωστό ή ευλόγως πιστεύεται ότι προκαλούν ασθένειες σε ζώα ή ανθρώπους. Ωστόσο, οι διατάξεις της παρούσας κλάσης δεν τυγχάνουν εφαρμογής, αν η εξάπλωση της νόσου στους ανθρώπους

⁷⁷ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p 57

ή στα ζώα που εκτίθενται σε τέτοιες ουσίες θεωρείται απίθανη. Οι μολυσματικές ουσίες φέρουν ειδική ετικέτα. Πάντως, σε περίπτωση ζημίας ή διαρροής, οι αρχές δημόσιας υγείας πρέπει να ειδοποιούνται αμέσως.



(7) Κλάση 7 – Ραδιενεργά υλικά (*Radioactive materials*)

Οι διατάξεις της κατηγορίας αυτής βασίζονται στις αρχές των Κανονισμών της Διεθνούς Υπηρεσίας Ατομικής Ενέργειας του ΟΗΕ (*International Atomic Energy Agency – IAEA*) για την ασφαλή μεταφορά ραδιενεργών υλικών. Θέτουν τις κατευθυντήριες γραμμές σε όσους ασχολούνται με τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών με πλοία και τη διαχείριση τέτοιων υλικών σε λιμένες ενώ και στην εν λόγω κλάση του Κώδικα IMDG γίνονται παραπομπές στους Κανονισμούς της ΙΑΕΑ. Στον Κώδικα ορίζονται ποια υλικά θεωρούνται ραδιενεργά και ποια όχι για τους σκοπούς εφαρμογής του⁷⁸. Η κατάλληλη συσκευασία, επισήμανση και τοποθέτηση, αποθήκευση, ο σωστός διαχωρισμός και άλλα προαπαιτούμενα ποικίλλουν ανάλογα με το πόσο ραδιενεργό θεωρείται ένα υλικό. Τα ραδιενεργά υλικά διαιρούνται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με τα επίπεδα ακτινοβολίας, από τις οποίες η κατηγορία I είναι η λιγότερο επικίνδυνη⁷⁹.



⁷⁸ IMDG Code 2.7.1.

⁷⁹ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p 58



(8) Κλάση 8 – Διαβρωτικές ουσίες (*Corrosives*)

Οι ουσίες αυτής της κλάσης μπορεί να συναντώνται σε στερεά ή υγρά αντικείμενα και οι οποίες μπορούν να βλάψουν, σε ορισμένες περιπτώσεις πολύ σοβαρά, ιστούς, άλλα υλικά ακόμη και το μέσο μεταφοράς όταν έρθουν σε επαφή. Ορισμένες από αυτές έχουν την ικανότητα να παράγουν δηλητηριώδεις ή επιβλαβείς αναθυμιάσεις ενώ άλλες μπορεί να είναι εύφλεκτες ή να εκλύουν εύφλεκτες αναθυμιάσεις υπό ορισμένες συνθήκες. Οι ουσίες αυτής της κλάσης μπορεί να είναι διαβρωτικές για ορισμένα μέταλλα όπως αλουμίνιο, ψευδάργυρος και κασσίτερος (αλλά όχι για σίδηρο ή χάλυβα) ενώ άλλες να είναι διαβρωτικές για όλα τα μέταλλα. Ορισμένες από τις ουσίες αυτές μπορούν να προκαλέσουν διαβρώσεις ακόμη και σε γυαλί. Το νερό και η ατμοσφαιρική υγρασία μπορούν επίσης να επηρεάσουν ορισμένες από τις ουσίες αυτές καθιστώντας τις περισσότερο διαβρωτικές ή να συμβάλουν στην απελευθέρωση αναθυμιάσεων και σε μερικές περιπτώσεις να παράγουν θερμότητα.

Λόγω αυτών των διαφορετικών ιδιοτήτων που παρουσιάζουν οι διαβρωτικές ουσίες, η κατάλληλη συσκευασία, αποθήκευση και ο σωστός διαχωρισμός είναι εξαιρετικά σημαντικά. Οι ουσίες αυτές χωρίζονται επίσης σε τρεις ομάδες συσκευασίας (*packaging groups*) από τις οποίες η ομάδα αποθήκευσης 1 είναι η πιο επικίνδυνη⁸⁰. Η εισαγωγή στην κλάση 8 παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους τύπους συσκευασίας που πρέπει να χρησιμοποιούνται. Οι περισσότερες πυρκαγιές που περιλαμβάνουν διαβρωτικές ουσίες μπορούν να αντιμετωπιστούν με οποιοδήποτε κατασβεστικό μέσο, συμπεριλαμβανομένου του νερού, αν και εκείνες που είναι επίσης εύφλεκτες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι ουσίες της Κλάσης 3 του κώδικα IMDG. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται μέριμνα λόγω του υψηλού κινδύνου δηλητηρίασης από

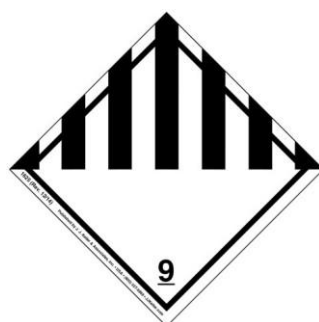
⁸⁰ IMDG Code 2.8.2

αναθυμιάσεις. Στην Κλάση αυτή περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα υγρά μπαταρίας (*battery acid*), το μυρμηκικό οξύ (*formic acid*)⁸¹, την καυστική σόδα (*caustic soda*) και το θειικό οξύ (*sulphuric acid*).



(9) Κλάση 9 - Άλλες επικίνδυνες ουσίες και αντικείμενα (*Miscellaneous*)

Η κλάση αυτή περιλαμβάνει ουσίες, υλικά και αντικείμενα τα οποία, για διάφορους λόγους, δεν υπάγονται σε καμία από τις άλλες κλάσεις. Λόγω των ποικίλων ιδιοτήτων και χαρακτηριστικών τους υπάρχουν ειδικές προβλέψεις σχετικά με την αποθήκευση, τον διαχωρισμό και τη συσκευασία τους⁸².



Επιπροσθέτως, στον Κώδικα IMDG γίνεται ειδική μνεία για τους θαλάσσιους ρύπους (*Marine Pollutants*) χωρίς ωστόσο αυτοί να συνιστούν ξεχωριστή κλάση. Λόγω της δυνατότητάς τους να συσσωρεύονται σε θαλασσινά είδη της τροφικής αλυσίδας του

⁸¹ Χρησιμοποιείται ευρέως στη γεωργία ως εντομοκτόνο, κλωστοϋφαντουργία και ως συντηρητικό τροφίμων λόγω της αντιβακτηριδιακής τους δράσης.

⁸² IMDG Code 2.9.1., 2.9.2.

ανθρώπου και λόγω της υψηλής τοξικότητάς τους για την εν γένει υδρόβια ζωή, υπόκεινται στις διατάξεις του παραρτήματος III της MARPOL 73/78⁸³. Πάντως, πολλές ουσίες που υπάγονται στις κλάσεις 1 έως 9 του Κώδικα συνιστούν επί της ουσίας θαλάσσιοι ρύποι.

Σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των επικίνδυνων φορτίων και σε άλλους διεθνώς καθιερωμένους Κώδικες πέραν του Κώδικα IMDG παρατηρείται ότι ομοίως με τον τελευταίο δεν δίνεται ακριβής ορισμός τους παρά μόνο γίνεται ομοίως κατηγοριοποίηση συγκεκριμένων ουσιών με βάση το βαθμό επικινδυνότητάς τους. Παρατίθεται κατωτέρω οι ειδικότερες προβλέψεις αναφορικά με τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων και τις υποχρεώσεις που γεννώνται στα πλαίσια της μεταφοράς αυτών για τη διασφάλιση ασφαλούς μεταφοράς τους και προστασίας του περιβάλλοντος στους Κώδικες αυτούς.

2.4.2. Ο Διεθνής Κώδικας σχετικά με τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που Μεταφέρουν Χύδην Επικίνδυνες Χημικές Ουσίες (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk - IBC Code)

Η μεταφορά χύδην επικίνδυνων χημικών προϊόντων καλύπτεται από τους κανονισμούς του κεφαλαίου VII της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS για τη «Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων» και του Παραρτήματος II της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL για τον έλεγχο της ρύπανσης από χύδην επιβλαβείς υγρές ουσίες. Και οι δύο προαναφερθείσες Συμβάσεις επιβάλλουν τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα και κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 1986 να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα IBC. Ο κώδικας IBC συνιστά ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά χύδην επικίνδυνων και επιβλαβών υγρών χημικών ουσιών. Στα πλαίσια της ελαχιστοποίησης των κινδύνων για τα πλοία, τα πληρώματά τους και το περιβάλλον, ο Κώδικας ορίζει τα πρότυπα σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων και τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη φύση των σχετικών προϊόντων που μεταφέρουν. Το Δεκέμβριο του 1985, με την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (*Marine Environment Protection Committee*) MEPC 19(22), επεκτάθηκε το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα για θέματα θαλάσσιας ρύπανσης και

⁸³ IMDG Code 2.10 επ.

εφαρμόζεται σε πλοία που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 1986. Τον Οκτώβριο του 2004, ο IMO υιοθέτησε τους αναθεωρημένους κανονισμούς που προβλέπονται στο παράρτημα II της MARPOL για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς χύδην υγρές ουσίες όπου ενσωματώνεται ένα σύστημα κατηγοριοποίησης τεσσάρων κατηγοριών για βλαβερές και υγρές ουσίες και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007. Επακόλουθες τροποποιήσεις του Διεθνούς Κώδικα IBC υιοθετήθηκαν επίσης τον Οκτώβριο του 2004, αντανακλώντας τις αλλαγές στο παράρτημα II της MARPOL. Βάσει αυτών, κατηγοριοποιούνται ορισμένα προϊόντα ως δυνητικοί θαλάσσιοι ρύποι λόγω των ιδιοτήτων τους, ενώ εισάγονται και τροποποιήσεις ως προς τις απαιτήσεις των τύπων των πλοίων που τα μεταφέρουν. Έτσι, τα πλοία που κατασκευάζονται μετά το 1986 και μεταφέρουν ουσίες που προσδιορίζονται στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας των πλοίων που περιλαμβάνονται στον εν λόγω Κώδικα. Τα προϊόντα που καλύπτονται από τον Κώδικα IBC εμφανίζουν σημαντικά πιο αυξημένο κίνδυνο πυρκαγιάς σε σχέση με αυτόν των προϊόντων πετρελαίου. Επιπλέον, αυτά τα προϊόντα μπορεί να εμφανίζουν κίνδυνο για την υγεία, κίνδυνο ρύπανσης των υδάτων, ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και κίνδυνο αντίδρασης με το νερό και άλλα προϊόντα⁸⁴. Το κεφάλαιο 17 του Κώδικα απαριθμεί περίπου 500 προϊόντα.

2.4.3 Ο Διεθνής Κώδικας Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων που Μεταφέρουν Χύδην Υγροποιημένα Αέρια (International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC Code)

Ο Διεθνής Κώδικας IGC εφαρμόζεται σε πλοία μεταφοράς χύδην υγροποιημένων αερίων και τα οποία έχουν κατασκευαστεί από την 1η Ιουλίου 1986 και έπειτα. Ομοίως με τον Κώδικα IBC, με την εισαγωγή του Κώδικα IGC επιδιώκεται η θέσπιση ενός ενοποιημένου, διεθνούς προτύπου για τη διασφάλιση ασφαλούς θαλάσσιας μεταφοράς χύδην υγροποιημένων αερίων και ορισμένων άλλων ουσιών, καθορίζοντας τα πρότυπα σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων που εκτελούν τις εν λόγω μεταφορές και τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν, ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος για το πλοίο, το

⁸⁴ IBC Code 1.2. επ.

πλήρωμά του και για το περιβάλλον, λαμβανομένης υπόψη της φύσης των σχετικών προϊόντων. Τα προϊόντα που περιλαμβάνει ο Κώδικας IGC μπορεί να έχουν μία ή περισσότερες επικίνδυνες ιδιότητες όπως ευφλεκτότητα, τοξικότητα, διαβρωτικότητα και αντιδραστικότητα. Ένας περαιτέρω πιθανός κίνδυνος μπορεί να προκύψει λόγω της μεταφοράς των προϊόντων υπό συνθήκες κρυογονικής πίεσης. Τα φορτία που εμπίπτουν στον Κώδικα παρατίθενται στο Κεφάλαιο 19, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η αμμωνία (*ammonia*), το βουτάνιο (*butane*), το χλώριο (*chlorine*), το αιθάνιο (*ethane*), μεθάνιο (*methane - LNG*), προπάνιο (*propane*), διοξείδιο του θείου (*sulphur dioxide*). Στον κατάλογο αυτό περιλαμβάνονται περίπου 30 προϊόντα. Οι κίνδυνοι που ενέχουν αυτά τα προϊόντα μπορούν να εντοπιστούν σε περιπτώσεις σοβαρών συγκρούσεων ή προσαράξεων όπου τότε θα μπορούσαν να προκαλέσουν βλάβες στη δεξαμενή του φορτίου ή και να οδηγήσουν σε ανεξέλεγκτη απελευθέρωση του προϊόντος. Μια τέτοια απελευθέρωση θα μπορούσε να οδηγήσει σε διασπορά του προϊόντος και, σε ορισμένες περιπτώσεις, θα μπορούσε να προκαλέσει ρήγμα στο κύτος του πλοίου⁸⁵.

2.4.4. Ο Διεθνής Κώδικας για τη Θαλάσσια Μεταφορά Χύδην Στερεών Φορτίων (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code – IMSBC)

Ένας από τους κύριους κινδύνους όσον αφορά στη θαλάσσια μεταφορά τα χύδην στερεά φορτία είναι η επίδρασή τους στη σταθερότητα του πλοίου καθώς τυχόν λανθασμένη ή ελλιπή στοιβασία τους μπορεί να οδηγήσει σε μετατόπισή τους και στη χειρότερη περίπτωση σε ανατροπή του πλοίου. Ο αναθεωρημένος κώδικας IMSBC ασχολείται με τρεις βασικούς τύπους φορτίων: τα υλικά που μπορούν να υγροποιηθούν, τα υλικά που έχουν χημικούς κινδύνους και τα υλικά που δεν εμπίπτουν σε καμία από αυτές τις κατηγορίες και μπορούν ωστόσο να προκαλέσουν άλλους κινδύνους (πηλός, τσιμέντο, σιδηρομεταλλεύματα, χυτοσίδηρος, άμμος, ζάχαρη).

Όλα τα χύδην φορτία τείνουν να σχηματίζουν ένα κωνικό σχήμα όταν φορτώνονται ενώ η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ της κλίσης του σχήματος αυτού και του πυθμένα του κύτους, η οποία ποικίλλει ανάλογα με το φορτίο, είναι γνωστή ως κλίση πρανούς (*angle of repose*). Τα φορτία με χαμηλή κλίση πρανούς είναι πολύ πιο επιρρεπή σε

⁸⁵ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/IBCCCode.aspx>

μετατόπιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και για το λόγο αυτό πρέπει να λαμβάνονται ειδικές προφυλάξεις ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν κινήσεις του φορτίου δεν θα επηρεάσουν τη σταθερότητα του πλοίου ενώ ορισμένα φορτία μπορούν να επηρεάσουν τη σταθερότητα του πλοίου εάν υγροποιηθούν. Στα φορτία που ενέχουν διάφορους χημικούς κινδύνους περιλαμβάνονται εύφλεκτα στερεά ή ουσίες που έχουν την ικανότητα να αυταναφλέγονται, φορτία μπορούν να υποστούν οξείδωση, η οποία μπορεί να οδηγήσει στη μείωση της παροχής οξυγόνου, την εκπομπή τοξικών αναθυμιάσεων και την υπερθέρμανση ενώ άλλα μπορεί να εκπέμπουν τοξικές αναθυμιάσεις χωρίς οξείδωση ή όταν έρθουν σε επαφή με νερό ή υγρασία, εύφλεκτα στερεά ή ουσίες οι οποίες, σε επαφή με το νερό μπορούν να εκπέμπουν εύφλεκτα αέρια, οξειδωτικές ουσίες, δηλητηριώδεις ουσίες, ραδιενεργές ουσίες ή διαβρωτικά^{86, 87}.

⁸⁶ Ενδεικτικά τέτοια φορτία είναι αυτά που περιέχουν χαλκό, σίδηρο, μεταλλεύματα μολύβδου, μαγγανίου, νικελίου και ψευδαργύρου, διάφοροι πυρίτες, λεπτόκοκκος άνθρακας καθώς και εμπορεύματα με υπολείμματα αλουμινίου και ψευδαργύρου. Ορισμένα από τα προϊόντα που απαριθμούνται στον Κώδικα IMSBC συγκαταλέγονται και στον κώδικα IMDG όταν μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, ενώ άλλα καθίστανται επικίνδυνα μόνο όταν μεταφέρονται χύμα για το λόγο ότι μπορεί να μειώσουν την περιεκτικότητα σε οξυγόνο του χώρου φορτίου ή είναι επιρρεπή σε αύξηση της θερμοκρασίας (θραύσματα ξύλου, ο άνθρακας και ο «σπογγώδης» σίδηρος (direct reduced iron – DRI)). Τέτοια υλικά θα πρέπει να διαχωρίζονται προσεκτικά από άλλα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται συσκευασμένα ή μοναδοποιημένα

⁸⁷ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), pp 45 – 60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

3.1. Υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων (*shipper and carrier*)

Προτού αναλυθούν οι ιδιαιτερότητες της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων, χρήσιμη είναι η αναφορά στις υποχρεώσεις του φορτωτή/αποστολέα (*shipper*) και μεταφορέα (*carrier*) κατά τη μεταφορά αυτών. Είναι σαφές ότι οι ανάγκες του φορτωτή δεν περιορίζονται στη μεταφορά μόνο εμπορευμάτων που δεν ενέχουν κανένα κίνδυνο, ενώ υπάρχουν περιπτώσεις, όπως αναλύθηκε ανωτέρω όπου φαινομενικά «ακίνδυνα» εμπορεύματα υπό συγκεκριμένες συνθήκες μπορούν να καταστούν επικίνδυνα για το πλοίο, το φορτίο καθαυτό και την ασφάλεια του ανθρώπινου παράγοντα και του περιβάλλοντος⁸⁸. Η ευθύνη για τους κινδύνους αυτούς ή για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους βαρύνει κατά κύριο λόγο τον φορτωτή, ο οποίος μπορεί να ευθύνεται για τις ζημίες που υπέστη ο μεταφορέας ή τρίτοι λόγω της μεταφοράς των εμπορευμάτων αυτών. Σε μία σύμβαση ναύλωσης, ανάλογα με το είδος αυτής, οι υποχρεώσεις του ναυλωτή ποικίλλουν αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να φροντίζει ώστε το φορτίο να είναι έτοιμο για φόρτωση, να ορίζει το λιμάνι φόρτωσης και να καταβάλει το ναύλο. Από την άλλη, ο μεταφορέας έχει καθήκον να παρέχει ένα πλοίο κατάλληλο για το φορτίο που καλύπτεται από τη σύμβαση μεταφοράς, να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για τη φροντίδα του φορτίου και να τηρεί τη συμφωνηθείσα πορεία μεταφοράς χωρίς σημαντικές αποκλίσεις. Επιπλέον, αποτελεί συνήθη πρακτική ο μεταφορέας να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή ζημιών που απορρέουν από κινδύνους τους οποίους γνωρίζει ή θα έπρεπε να γνωρίζει⁸⁹. Κατά τον τρόπο αυτό μπορεί να συναχθεί ότι ο μεταφορέας αναλαμβάνει το μεγαλύτερο βάρος κινδύνων για ατυχήματα που οφείλονται σε παράλειψη διασφάλισης της κατάλληλης μεταφοράς ενός φορτίου⁹⁰. Επιπλέον, εΐθισται να ενσωματώνονται ορισμένες ρήτρες στη σύμβαση ναύλωσης αναφορικά με τον επιμερισμό της ευθύνης των μερών όσον αφορά στην

⁸⁸ Rose, «Cargo Risks: “Dangerous” Goods», pp 601, 604.

⁸⁹ Ι. Ρόκας, Γ. Θεοχαρίδης, «Ναυτικό Δίκαιο», όπ.π., σσ. 338-340

⁹⁰ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p.89

εκτέλεση αυτής, η οποία απαιτεί κοινές ενέργειες τόσο από τον μεταφορέα όσο και από τον φορτωτή, όπως η φόρτωση, η στοιβασία και η παράδοση των εμπορευμάτων⁹¹.

Όσον αφορά στα κατ' ιδίαν καθήκοντα του φορτωτή στα πλαίσια της μεταφοράς των επικίνδυνων φορτίων και στο πώς αυτά καθορίζονται από τους Διεθνείς Κανονισμούς παρατηρούνται τα εξής. Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ενσωματώνουν έναν γενικό κανόνα ευθύνης του στο άρθρο 4 παρ. 3 σύμφωνα με τον οποίο ο φορτωτής ευθύνεται για απώλειες ή ζημιές που υφίσταται ο μεταφορέας ή το πλοίο εφόσον αυτές απορρέουν από πράξη ή παράλειψη του ιδίου, των πρακτόρων ή των προστηθέντων του. Ο κανόνας αυτός ενισχύεται από δύο ειδικότερες προβλέψεις των άρθρων 3 παρ. 5 και 4 παρ. 6 σύμφωνα με τα οποία ο φορτωτής οφείλει να ενημερώσει το μεταφορέα για τη φύση των προς φόρτωση εμπορευμάτων ως εύφλεκτων, εκρηκτικών ή επικίνδυνων και για τα οποία ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτοράς του έχουν ρητώς συναινέσει ενώ φέρει ευθύνη κατά το χρόνο της φόρτωσης για την ακρίβεια των διακριτικών σημείων, του αριθμού, της ποσότητας και του βάρους των εμπορευμάτων, όπως τα έχει δηλώσει στη φορτωτική. Οι Κανόνες του Αμβούργου στο άρθρο 13.1 ορίζουν ότι ο φορτωτής υποχρεούται να προβαίνει σε κατάλληλη σήμανση (mark) ή επισήμανση (label) των επικίνδυνων εμπορευμάτων ως τέτοιων και να ενημερώνει το μεταφορέα για τη φύση αυτών και εάν είναι απαραίτητο για τυχόν προφυλάξεις που πρέπει να λάβει. Σε διαφορετική περίπτωση και εφόσον ο μεταφορέας δεν έχει λάβει γνώση για τα επικίνδυνα χαρακτηριστικά του φορτίου, ο φορτωτής ευθύνεται απέναντι στο μεταφορέα για τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν εξαιτίας των παραλείψεων αυτών και παρέχεται δικαίωμα στο μεταφορέα κατά περίπτωση και αζημίως να εκφορτώσει, καταστρέψει ή με οποιοδήποτε τρόπο να καταστήσει αβλαβές το φορτίο αυτό⁹². Οι όροι της φορτωτικής συνήθως απαιτούν από τον φορτωτή να επισημαίνει και να περιγράφει επακριβώς το φορτίο, να εγγυάται την ακρίβεια της εν λόγω περιγραφής και να δεσμεύεται να αποζημιώνει τον μεταφορέα για ζημιές και την τυχόν αστική ευθύνη που γεννώνται από ανακριβείς περιγραφές και επισημάνσεις.

Η υποχρέωση του φορτωτή να επισημαίνει και να περιγράφει με ακρίβεια τα εμπορεύματα που επιθυμεί να μεταφέρει είναι ζωτικής σημασίας και ως προς τον

⁹¹ Wilson, John F. "Basic Carrier Liability and The Right of Limitation", in Mankabady, Samir *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea* (Leyden: Sijthoff, 1978), pp. 138-141

⁹² Άρθρο 4 περ. 6 Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ

προσδιορισμό τυχόν ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση ζημιογόνου περιστατικού^{93, 94}. Υπογραμμίζεται δε ότι ο φορτωτής ευθύνεται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας για τυχόν παροχή ανακριβών στοιχείων ως προς τη φύση, την επισήμανση, την ποσότητα και το βάρος ενός επικίνδυνου φορτίου. Πέραν της προστασίας των έννομων συμφερόντων του μεταφορέα, η κατάλληλη σήμανση και επισήμανση των επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι σημαντική σε περίπτωση ατυχήματος καθότι με τον άμεσο εντοπισμό τους και τον κατάλληλο χειρισμό τους μπορούν να ελαχιστοποιηθούν σημαντικά οι αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και την υγεία του πληρώματος.

Σε πλήρη συνάρτηση με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS (Κεφ.6 Τμήμα Α-4), ο κώδικας IMDG (Κεφ. 5.4.1.2.) προβλέπει ότι ο φορτωτής/αποστολέας που επιθυμεί να μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα θα πρέπει αυτά να συνοδεύονται από παραστατικό μεταφοράς, στο οποίο αυτά να περιγράφονται επακριβώς και να παρέχει πρόσθετες πληροφορίες και έγγραφα στον μεταφορέα, όπως αυτά εκάστοτε προσδιορίζονται στον Κώδικα. Το παραστατικό μεταφοράς πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

- τα στοιχεία του φορτωτή/αποστολέα, παραλήπτη και ημερομηνία
- την περιγραφή επικίνδυνων εμπορευμάτων, ήτοι:
 - α. τον αριθμό UN συνοδευόμενο από την ένδειξη «UN»
 - β. την οικεία ονομασία αποστολής (Proper Shipping Name)
 - γ. τη κλάση ή, σε περίπτωση υποδιαίρεσως αυτής, την υποκλάση στην οποία υπάγεται
 - δ. εφόσον προβλέπεται, η ομάδα συσκευασίας για την ουσία ή το αντικείμενο, η οποία συνοδεύεται από την ένδειξη «PG».
 - ε. τη συνολική ποσότητα επικινδύνων εμπορευμάτων

Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να συνοδεύουν τα επικίνδυνα φορτία καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού, να βρίσκονται μακριά από αυτά και να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή σε περίπτωση ατυχήματος ή άλλου περιστατικού⁹⁵.

⁹³ Wilson, John F. “*Basic Carrier Liability and The Right of Limitation*”, in Mankabady, Samir *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea* (Leyden: Sijthoff, 1978) pp 142-150

⁹⁴ Εισηγήσεις του 5ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «*Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων*», Πειραιάς, 29/09-2/10/2004, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, σ.σ. 13-51

⁹⁵ IMDG Code 5.4.3.2

Το παραστατικό μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων μπορεί να έχει οποιαδήποτε μορφή, ακόμα και ηλεκτρονική, υπό την προϋπόθεση ότι περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον κώδικα IMDG καθώς και επιπλέον πληροφορίες που μπορούν να ζητηθούν από την αρμόδια αρχή του κράτους προέλευσης ή και προορισμού⁹⁶. Επιπλέον, το παραστατικό μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να περιλαμβάνει μία πιστοποίηση ή δήλωση ότι η αποστολή είναι αποδεκτή για μεταφορά και ότι τα εμπορεύματα έχουν συσκευασθεί, σημανθεί και επισημανθεί κατάλληλα και βρίσκονται σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς⁹⁷. Οι πληροφορίες που παρέχονται με το εν λόγω παραστατικό είναι υποχρεωτικές ενώ η δήλωση του φορτωτή σχετικά με την τήρηση όλων των αναγκαίων προπαρασκευαστικών της φόρτωσης των φορτίων ενεργειών γεννά πολύ σημαντικές, αλλά αναγκαίες, ευθύνες. Έτσι, αν τα στοιχεία της δήλωσης δεν είναι ακριβή, ο φορτωτής σε περίπτωση που καταστεί διάδικος θα ευθύνεται για την προκληθείσα στο μεταφορέα ζημία. Η περιγραφή των χύδην επικίνδυνων φορτίων πρέπει να τηρείται σύμφωνα με τον ειδικό Κώδικα IBC.

Συνοψίζοντας, οι βασικές υποχρεώσεις του φορτωτή συνίστανται στην προηγούμενη και επαρκή ενημέρωση⁹⁸ του μεταφορέα, των πρακτόρων του και του πλοίαρχου ως προς την επικίνδυνη φύση των εμπορευμάτων που επιθυμεί να μεταφέρει, τη σωστή ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση και επισήμανση των επικίνδυνων εμπορευμάτων καθώς και στο σωστό χειρισμό σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα και Κανονισμούς⁹⁹.

⁹⁶ Κεφάλαιο 5.4. IMDG Code, Note 4

⁹⁷ Το περιεχόμενο της εν λόγω δήλωσης συνήθως είναι ως εξής: «**SHIPPER'S DECLARATION**
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.». Το έντυπο για τη «συνδυασμένη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (Multi-Modal Dangerous Goods Form)» που περιέχεται το μέρος 5 του κώδικα IMDG μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως δήλωση επικίνδυνων εμπορευμάτων, καθώς πληροί τις απαιτήσεις των προαναφερόμενων κανονισμών.

⁹⁸ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), pp.101 - 105

⁹⁹ Η ταξινόμηση πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τον Κώδικα IMDG ενώ όπου ορίζεται σε αυτόν η ταξινόμηση αυτή πραγματοποιείται από αρμόδια αρχή. Βέβαια, ακόμα και εάν μία ουσία ή ένα αντικείμενο δεν κατονομάζεται ειδικά στον κατάλογο επικίνδυνων εμπορευμάτων του Κώδικα, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να είναι εν δυνάμει επικίνδυνο. Ο φορτωτής πάντως φέρει το κύριο βάρος να καθορίσει σε ποια κατηγορία επικίνδυνων αντικειμένων/ουσιών υπάγεται το προς μεταφορά φορτίο, σύμφωνα με τα παρεχόμενα κριτήρια. Τα επικίνδυνα φορτία ως επί το πλείστον μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή για εύκολη ταυτοποίηση, ανθεκτικότητα και για τη διασφάλιση της αποκατάστασης ζημίας σε περίπτωση κάποιου περιστατικού. Η κατάλληλη συσκευασία έχει έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο όσον αφορά την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που συνδέονται φύσει με τα επικίνδυνα εμπορεύματα καθώς εξασφαλίζει την προστασία τους (protection) και το σωστό χειρισμό τους (handling). Θα πρέπει δε να είναι τέτοια ώστε να προστατεύει το περιεχόμενο κατά τρόπο ώστε ούτε η απόδοσή του ούτε η αξιοπιστία του να επηρεάζονται από εξωτερικές μηχανικές δυνάμεις (κρούσεις ή δονήσεις), περιβαλλοντικούς παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν αλλοιώσεις στο περιεχόμενο (νερό ή αέρας), κλιματικές συνθήκες (θερμότητα ή ψύχος) και θα

3.2. Τα είδη ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων

3.2.1 Η ασφάλιση *Protection and Indemnity (P&I)*

Οι κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν από τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων μπορούν να καλυφθούν μέσω σύναψης μιας σύμβασης ασφάλισης φορτίου (cargo), πλοίου (hull&machinery) ή ευθύνης (liability) καθώς και μέσω των συμβολαίων προστασίας και αποζημιώσεων για απαιτήσεις που εγείρονται στα πλαίσια της αστικής ευθύνης (Protection and Indemnity (P&I)).

Ουσιαστικά, η ασφάλιση P&I αποσκοπεί στην προστασία του ασφαλισμένου από κινδύνους αστικής ευθύνης που προκύπτουν από εγειρόμενες απαιτήσεις τρίτων (third-party) κατά το υπερβάλλον ποσό το οποίο καλύπτεται από τα κλασικά ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής ευθύνης. Τα εν λόγω ασφαλιστήρια συμβόλαια που παρέχονται κατά κύριο λόγο από τους Μη Κερδοσκοπικούς Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς Προστασίας και Αποζημιώσης (P&I Clubs), συνιστούν αυτοτελή συμβόλαια ενώ δεν καλύπτουν γενικώς όλους τους κινδύνους από απαιτήσεις αστικής ευθύνης αλλά αποκλειστικά εκείνους που ρητώς αναφέρονται στο εκάστοτε συμβόλαιο. Απαραίτητη προϋπόθεση για την απόκτηση ιδιότητας μέλους των Οργανισμών αυτών είναι η επίκληση και απόδειξη ασφαλισίμου συμφέροντος από το ενδιαφερόμενο ασφαλισμένο πρόσωπο, εν σχέσει με την κάλυψη εκείνων των κινδύνων που δυνητικά μπορούν να οδηγήσουν σε έγερση αξιώσεων αποζημιώσης από τρίτους. Για τους πλοιοκτήτες, η ασφάλιση P&I αποσκοπεί στην κάλυψη των ειδικότερων κινδύνων που προκύπτουν από τη λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Σε περίπτωση δε που ένας πλοιοκτήτης έχει συνάψει ταυτόχρονα ένα συμβόλαιο ασφάλισης hull and machinery και ένα συμβόλαιο P&I και επέλθει ο κίνδυνος, τότε η κάλυψη θα εξαιρείται από το P&I συμβόλαιο ή θα καλύπτεται η ζημία

πρέπει να διευκολύνει τη μεταφορά και αποθήκευση του προϊόντος, την αφαίρεση του περιεχομένου από τη συσκευασία, το πλήρες άδειασμα της συσκευασίας κ.α. Βέβαια, Κανόνες Χάγη/Χάγη-Βίσμπυ δεν περιέχουν διάταξη που να επιβάλλει στον φορτωτή την υποχρέωση να φροντίζει για την επαρκή συσκευασία των εμπορευμάτων του ενώ ρητώς απαλλάσσει τον μεταφορέα από την ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας που οφείλεται σε ανεπάρκεια συσκευασίας (αρ.4 παρ. 2 περ. ιδ´). Είναι ιστορικά ένα από τα πρώτα κλασικά μέσα άμυνας που διαθέτει ο μεταφορέας και εξακολουθεί να αποτελεί μία από τις σημαντικότερες απαλλακτικές εξαιρέσεις που προβλέπονται στους κανόνες της Χάγη/Χάγη-Βίσμπυ. Από το λεκτικό της εν λόγω διάταξης πάντως δε συνάγεται ρητώς η υποχρέωση του φορτωτή για τη διασφάλιση κατάλληλης συσκευασίας. Ωστόσο, το καθήκον του φορτωτή να μεριμνήσει για την ορθή και επαρκή συσκευασία των προϊόντων του είναι φυσικό επακόλουθο των εν γένει νόμιμων ή και συμβατικών υποχρεώσεών του. Υπάρχει πάντως η δυνατότητα να υπάρξει διαφορετική πρόβλεψη στη σύμβαση μεταφοράς.

από αυτό, εφόσον υπάρχει σχετική πρόβλεψη, μόνο κατά το υπερβάλλον ποσό. Εν σχέσει με την P&I κάλυψη των ναυλωτών, υπάρχουν Οργανισμοί αλληλασφάλισης που ανταποκρίνονται στις ειδικότερες ανάγκες των ναυλωτών, με πρόβλεψη ειδικών όρων και παρέχοντας κάλυψη αναφορικά με τα αναγκαία για τη δικαστική επιδίωξη ή απόκρουση απαιτήσεων έξοδα υπεράσπισης καθώς και κάλυψη P&I για τις περιπτώσεις ευθύνης αυτών έναντι τρίτων προσώπων, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται η επιδίωξη ασφαλιστικής κάλυψης από τα παραδοσιακά P&I Clubs των πλοιοκτητών.

Δεδομένου ότι η ασφάλιση και κάλυψη P&I βασίζεται στη σχέση αμοιβαιότητας των μερών, εύλογα προσδοκάται ότι κάθε μέλος του Οργανισμού θα πρέπει να πληροί ορισμένες βασικές προϋποθέσεις και να συμμορφώνεται κατ' ελάχιστον με ορισμένες αρχές. Τα στοιχεία αυτά βέβαια αποτελούν γενικά προαπαιτούμενα, που δεν συνδέονται άμεσα ή απαραίτητα με τους ιδιαίτερους κινδύνους των επικίνδυνων φορτίων. Μια βασική αρχή είναι ότι ένα μέλος δεν θα πρέπει να αναλαμβάνει εν γνώσει του έναν κίνδυνο ή δολίως να αγνοεί τις ιδιαιτερότητες ενός κινδύνου, αναφορικά με τον οποίο τα υπόλοιπα μέλη του Οργανισμού λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή του. Η αμοιβαία ασφάλιση βασίζεται στην αρχή ότι, ενώ καλύπτονται άδικες πράξεις, παραλείψεις καθώς και οι κίνδυνοι που μπορεί να προκύψουν από την αβεβαιότητα της ναυσιπλοΐας, δεν πρέπει να ασφαλιζονται δολίως οι κίνδυνοι που προέρχονται από άδικες πράξεις και παραλείψεις σχετιζόμενες με βασικά προληπτικά μέτρα που θα έπρεπε να είχαν ληφθεί. Σε ό,τι αφορά τα επικίνδυνα φορτία, ο ναυλωτής θα πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για τη στοιβασία και τον σωστό χειρισμό των εμπορευμάτων, ενώ δεν μπορεί εν γνώσει του ή και αμελώς να αγνοήσει τους κινδύνους που συνδέονται με τα φορτία αυτά και να απόσχει από τη λήψη των απαραίτητων προφυλάξεων.

Γίνεται επομένως αντιληπτό ότι καμία αξίωση δεν δύναται να καλυφθεί από έναν Οργανισμό εάν προκύπτει ή σχετίζεται με ζημία εμπορεύματος το οποίο μεταφέρεται από πλοίο στο οποίο έχουν επιβληθεί αποκλεισμοί ή κυρώσεις ή απασχολείται σε παράνομο εμπόριο στις χώρες αποστολής, προορισμού ή διέλευσης ή εκτέλεσης. Επιπλέον, εάν ένα μέλος παραβιάζει τη σύμβαση μεταφοράς και αυτή η παραβίαση της σύμβασης προκύπτει ή συνίσταται σε δόλια ή αμελή πράξη ή αθέτηση υποχρέωσης από πλευράς του Μέλους τυχόν αίτημα για κάλυψη ευθύνης και των εξόδων αυτού ως απόρροια της παραβίασης

αυτής θα υποπέσει σε εξαίρεση, εκτός και εάν παρόλο που κατέβαλλε τη δέουσα επιμέλεια για την αποτροπή της ζημίας αυτό δεν κατέστη εφικτό¹⁰⁰.

3.2.2 Η ασφάλιση *Hull and Machinery*

Τυχόν απαιτήσεις (claims) για κάλυψη υλικών ζημιών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης και της ολικής καταστροφής ή απώλειας καθώς και των μηχανών και τον μηχανολογικό εξοπλισμό του, που προκαλούνται από τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων κανονικά εξαιρούνται ρητώς από την κάλυψη P&I, δεδομένου ότι κανονικά καλύπτονται από την κλασική ασφαλιστική αγορά. Οι ασφαλιστές του πλοιοκτήτη που αναλαμβάνουν την κάλυψη απαιτήσεων Hull και Machinery διατηρούν κανονικά το δικαίωμα υποκατάστασης και μπορούν να υπεισέλθουν στα δικαιώματα του πλοιοκτήτη και να διεκδικήσουν αποζημίωση από οποιονδήποτε τρίτο που ενδέχεται να ευθύνεται στα πλαίσια της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Σε περίπτωση που οι ασφαλιστές αποφασίσουν να ασκήσουν αγωγή κατά τρίτων είτε στο όνομά τους είτε στο όνομα του πλοιοκτήτη, τα έξοδα στα οποία υποβάλλεται ο πλοιοκτήτης στα πλαίσια αυτής της δικαστικής διαμάχης κανονικά ανακτώνται (recovered) από τους ασφαλιστές και για τον λόγο αυτό, εξαιρούνται από την κάλυψη των εξόδων υπεράσπισης που μπορούν να παρέχουν οι Οργανισμοί P&I των πλοιοκτητών¹⁰¹.

3.2.3 Η ασφάλιση φορτίου (*Cargo insurance*)

Η ασφάλιση φορτίου είναι κυρίως ασφάλιση ιδιοκτησίας (property) και όχι ασφάλιση αστικής ευθύνης. Κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο για την ασφάλιση ενός φορτίου ενσωματώνει εκείνους τους κινδύνους για τους οποίους οι ασφαλιστές παρέχουν κάλυψη. Ενίοτε, η κάλυψη αυτή μπορεί να είναι ευρεία και να περιλαμβάνει τα περισσότερα είδη κινδύνων που μπορεί να επέλθουν κατά τη μεταφορά ενός φορτίου ενώ άλλες φορές η κάλυψη περιορίζεται σε ρητώς κατονομαζόμενους στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο κινδύνους. Ενδέχεται δε ένα ζημιογόνο γεγονός το οποίο προκαλεί ζημία στο πλοίο να προκαλέσει επίσης ζημία ή απώλεια των ίδιων των εμπορευμάτων Η τυχόν παροχή κάλυψης από τους ασφαλιστές σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του φορτίου

¹⁰⁰ Hazelwood, Steven J., “*P&I Clubs Law and Practice*” (London: LLP, 2000), p.141

¹⁰¹ Richard Williams, «*Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*», 2013, Gard AS, p. 204

καθώς και η έκταση αυτής γίνεται πάντα σε συνάρτηση με τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Είθιστα στην πράξη για λόγους ταχύτητας και ομοιομορφίας να ενσωματώνονται στα ασφαλιστήρια οι τυποποιημένοι όροι του ICC (Institute Cargo Clauses). Η ρήτρα (A) περιέχει την πιο ευρεία κάλυψη καθώς με την ενσωμάτωση αυτής «καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου με την εξαίρεση των ρητρών 4,5,6 και 7¹⁰²» υπό την προϋπόθεση ότι το ζημιόγONO γεγονός δεν μπορούσε ούτως ή άλλως να αποφευχθεί και ο ασφαλισμένος είχε καταβάλλει τη δέουσα επιμέλεια για να το αποτρέψει. Η ρήτρα αυτή δεν καλύπτει αμιγώς χρηματικές απώλειες ούτε παρεπόμενες της απώλειας/ζημίας απώλειες ενώ δεν απαιτείται ο ασφαλισμένος να αποδείξει το πώς επήλθε η απώλεια ή η ζημία – αρκεί να υποδείξει ότι αυτή οφείλεται σε τυχαίο, μη δυνάμενο να αποτραπεί γεγονός. Η ρήτρες του ICC B και C παρέχουν ασφάλιση στα ασφαλιζόμενα φορτία από φωτιά ή έκρηξη, βύθιση, προσάραξη ή ανατροπή του πλοίου, ανατροπή ή εκτροχιασμός του μεταφορικού μέσου (για οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, σύγκρουση ή επαφή του πλοίου με εξωτερικό αντικείμενο, εκφόρτωση του φορτίου σε λιμάνι καταφυγής, θυσία του φορτίου λόγω γενικής αβαρίας, απόρριψη στη θάλασσα. Η μόνη διαφορά είναι ότι με τη ρήτρα (B) παρέχεται επιπλέον κάλυψη για τους εξής κινδύνους: σεισμό, ηφαιστειακή έκρηξη ή κεραυνό, παράσυρση στη θάλασσα εισαγωγή θαλασσινού ή γλυκού νερού στους χώρους αποθήκευσης του φορτίου, εξαιρουμένου του νερού της βροχής, ολική απώλεια δέματος ή πτώση του κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης σε/από πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα. Ωστόσο, η κάλυψη αποκλείεται σε κάθε περίπτωση όταν η ζημία έχει προκληθεί από:

- την εκ προθέσεως επιζήμια πράξη ή παράλειψη του Ασφαλισμένου, ή
- την ανεπαρκή ή ακατάλληλη συσκευασία ή την ελλιπή προετοιμασία του ασφαλισμένου φορτίου από τον ασφαλισμένο ή τους προστηθέντες του προκειμένου να παραμείνει ανθεκτικό από τα συνήθη περιστατικά (βροχή, αέρας κλπ) της πορείας που έχει συμφωνηθεί
- τα εγγενή ελαττώματα ή τη φύση του ασφαλιζόμενου αντικείμενου, συμπεριλαμβανομένων κάποιων επικίνδυνων αγαθών.

Επίσης, τυγχάνει κάποιες εξαιρέσεις να εξαιρούνται σε κάποιες ρήτρες, όπως η πειρατεία η οποία εξαιρείται στις ρήτρες (B) (C) αλλά καλύπτονται από άλλες. Για το λόγο

¹⁰² General Exclusions, Unseaworthiness / Unfitness Exclusion, War Exclusion, Strikes Exclusion

αυτό, είθισται να γίνεται συνδυασμός ρητρών στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ώστε να καλύπτονται κατά περίπτωση κάποιοι κίνδυνοι και να εξαιρούνται άλλοι. Περαιτέρω, υπάρχουν άλλες ειδικές ρήτρες για την κάλυψη/εξαίρεση κινδύνων που προκύπτουν από τη μεταφορά αργού πετρελαίου και άλλων υγρών προϊόντων πετρελαίου (Institute Bulk Oil Clauses) οι οποίες βέβαια μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά περίπτωση και στη μεταφορά άλλων χύδην υγρών φορτίων, όπως φοινικέλαιου¹⁰³.

3.2.4. Η ασφάλιση Αστικής Ευθύνης του φορτωτή/ναυλωτή

Οι φορτωτές/ναυλωτές μπορούν να αναζητήσουν ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτων στην κλασική ασφαλιστική αγορά και υπό το σύνθημα λεκτικό (wording) οι οποίες μπορεί να προκύψουν από τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η κάλυψη μπορεί να παρασχεθεί είτε για την ευθύνη του φορτωτή/ναυλωτή έναντι του μεταφορέα/πλοιοκτήτη για ζημιές που προκλήθηκαν στο πλοίο ή το κύτος είτε για την ευθύνη του φορτωτή/ναυλωτή απέναντι σε τρίτους όπως οι ιδιοκτήτες άλλων φορτίων επί του πλοίου (κάλυψη P&I). Είναι δυνατόν να προβλεφθεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρήτρα εξαίρεσης από την κάλυψη επικίνδυνων φορτίων ή ακόμα εξαίρεση της κάλυψης P&I σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους Κανονισμούς και Πρότυπα που διέπουν την μεταφορά αυτών των φορτίων. Η εν λόγω κάλυψη παρέχεται από την κλασική ασφαλιστική αγορά έναντι ενός σταθερού ετήσιου ασφαλιστρού καθώς και από τους Αλληλασφαλιστικούς Οργανισμούς. Η καλυπτόμενη ευθύνη του φορτωτή/ναυλωτή μπορεί να απορρέει μεταξύ άλλων από ζημία ή απώλεια του πλοίου ή/και του φορτίου, έξοδα για τη διάσωση του πλοίου ή την απομάκρυνση του φορτίου ή του ναυαγίου, ρύπανση καθώς και απαιτήσεις των μεταφορέων/πλοιοκτητών για επακόλουθες ζημιές, όπως αποζημίωση, σταλίες, απώλεια μίσθωσης ή απώλεια χρήσης ή αποζημίωση για τυχόν ευθύνη των μεταφορέων/πλοιοκτητών προς τρίτους.

Παρόλο που η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του φορτωτή/ναυλωτή δεν είναι υποχρεωτική με εξαίρεση την Αμερικάνικη νομοθεσία¹⁰⁴, θεωρείται απαραίτητο για την πλειοψηφία των επιχειρήσεων που εμπλέκονται στη διαχείριση και φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων και υπάγονται σε αυστηρό καθεστώς ευθύνης, να αναζητήσουν προστασία

¹⁰³ Lloyd's Agency, "Cargo Claims and Recoveries", Module 3, 2021, p.p 7-13

¹⁰⁴ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «The Carriage of Dangerous Goods by Sea», (2008), p. 237

των εννόμων συμφερόντων τους από τους κινδύνους στους οποίους εκτίθενται λόγω της δραστηριότητάς τους αυτής μέσω της σύναψης αυτού του είδους της ασφάλισης. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης συναντάται περιορισμένα στη διεθνή ασφαλιστική αγορά ενώ συνιστά ένα από τα πιο ακριβά είδη ασφάλισης. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι οι φορτωτές και οι ναυλωτές δεν έχουν δικαίωμα περιορισμού ευθύνης έναντι του μεταφορέα ή του πλοιοκτήτη αντίστοιχα, έχουν αναδείξει διαφορετικές απόψεις σχετικά με την αναγκαιότητα ασφάλισης της ευθύνης του αποστολέα για επικίνδυνα εμπορεύματα. Από την κάλυψη εξαιρείται η πρόκληση ρύπανσης ως απόρροια επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου, για την οποία υπάρχουν ειδικά ασφαλιστήρια που την καλύπτουν (public liability insurance). Λόγω μεγάλης έκθεσης στην ανάληψη κινδύνων που αποδίδονται σε αστική ευθύνη του φορτωτή στα πλαίσια της μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων, ιδίως έναντι τρίτων, οι κίνδυνοι αυτοί στην πράξη δεν αναλαμβάνονται από έναν ασφαλιστή/ασφαλιστική εταιρεία της κλασικής ασφαλιστικής αγοράς αλλά είθισται να καλύπτονται στα πλαίσια μίας σύμβασης συνασφάλισης ή αντασφάλισης.

3.3. Αρχές που διέπουν την ασφάλιση των επικίνδυνων φορτίων

Όπως αναλύθηκε και ανωτέρω, μία από τις βασικές αρχές που διέπουν την ασφάλιση των επικίνδυνων φορτίων είναι η αρχή της καλής πίστης, όπως αυτή επισημαίνεται και στη ΜΙΑ 1906. Ειδικώς, ο ασφαλισμένος θα πρέπει να γνωστοποιεί στον ασφαλιστή στα πλαίσια της πρότασης ασφάλισης τα χαρακτηριστικά και το είδος του φορτίου ώστε να καθοριστούν το ύψος του ασφαλιστηρίου, το ύψος της απαλλαγής, επιμέρους όρια καλύψεων και άλλοι ειδικοί όροι καθώς και να συμμορφώνεται καθ' όλη τη διάρκεια της ασφάλισης με τους όρους του ναυλοσυμφώνου/σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, με τυχόν υποδείξεις του ασφαλιστή σχετικά με τον τρόπο καλής διαχείρισης του επικίνδυνου φορτίου καθώς και με τα Διεθνή Πρότυπα και Κανονισμούς. Διαφορετικά, παρέχεται δικαίωμα στον ασφαλιστή να καταγγείλει αζημίως την ασφαλιστική σύμβαση και να απαλλαγεί από την κάλυψη. Μία άλλη βασική αρχή στην οποία επίσης αναφέρεται η ΜΙΑ 1906 είναι η αρχή της αποζημίωσης σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο σε περίπτωση επέλευσης της ασφαλιστικής περίπτωσης, τηρουμένων και των λοιπών όρων του ασφαλιστηρίου και μη συντρέχουσας κάποιας εξαίρεσης. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του ασφαλιζόμενου

φορτίου η οποία αποδίδεται σε παράνομη πράξη ή παράλειψη τρίτου προσώπου, παρέχεται δικαίωμα υποκατάστασης του ασφαλισμένου από τον ασφαλιστή, όπου ο τελευταίος μπορεί να διεκδικήσει δικαστικώς αποζημίωση από το πρόσωπο αυτό και στη συνέχεια να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο. Εάν η απώλεια ή η ζημία αποδίδεται σε φυσικά αίτια, ο ασφαλιστής σε συμφωνία με τον ασφαλισμένο διακανονίζει το ποσό της αποζημίωσης που θα αποδοθεί στον ασφαλιζόμενο για την απώλεια ή τη ζημία αυτή. Τέλος, ο ασφαλισμένος που θέλει να ασφαλίσει ένα επικίνδυνο εμπόρευμα θα πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει ασφαλιστικό συμφέρον, όπως αναλύθηκε και ανωτέρω, τόσο κατά τη σύναψη της σύμβασης ασφάλισης όσο και κατά την επέλευση του κινδύνου, σύμφωνα με το οποίο θα καταστεί νομικά υπεύθυνος σε καταβολή αποζημίωσης για απώλειες ή ζημιές στο φορτίο του. Θεμελιώνει δε δικαίωμα να ζητήσει τέτοια ασφαλιστική αποζημίωση εφόσον και μόνο κατά τη στιγμή του κινδύνου υπάρχει το προρρηθέν ασφαλιστικό συμφέρον¹⁰⁵.

Πρωταρχικός σκοπός, της ανάγκης για ναυτική ασφάλιση έγκειται στο γεγονός της λήψης μέτρων για την προστασία από τυχαία συμβάντα ή απώλειες. Με την ασφάλιση αποφεύγονται οι δεσμεύσεις έναντι τρίτων που ίσως χρειαστεί να αποζημιωθούν για απρόβλεπτο κίνδυνο. Η ασφάλιση πλοίων και φορτίων για θαλάσσιους κινδύνους μπορεί να γίνει είτε απευθείας από τον ασφαλιζόμενο σε μια ασφαλιστική εταιρεία είτε μέσω κάποιου μεσίτη (broker) για λογαριασμό του.

3.4. Αναγκαιότητα της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων

Η ασφάλιση των επικίνδυνων φορτίων θεωρείται εξαιρετικά σημαντική για την προστασία των εννόμων συμφερόντων του φορτωτή λόγω των διάφορων κινδύνων που μπορεί να προκύψουν από τη μεταφορά τους και αποδίδονται σε αυτήν ακριβώς την επικίνδυνη φύση τους. Το γεγονός μάλιστα ότι η μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων είναι μία συνδυασμένη μεταφορά (multimodal) με την εμπλοκή περισσότερων προσώπων σε αυτή αναδεικνύει την έκθεση του φορτωτή σε διάφορους κινδύνους που μπορεί να ανακύψουν. Ανεξαρτήτως της δέουσας επιμέλειας που μπορεί να επιδεικνύει ένας φορτωτής για την ελαχιστοποίηση τυχόν κινδύνων που μπορεί να ανακύψουν κατά τη μεταφορά τους, ενδέχεται να υπάρξουν περιστατικά ακόμη και τυχαία όπου η έκθεση και

¹⁰⁵ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», (2008), pp. 98-102

η οικονομική ζημία του ασφαλισμένου να είναι εξαιρετικά μεγάλη. Περαιτέρω, ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να λειτουργήσει ως εγγύηση στα πλαίσια της τραπεζικής χρηματοδότησης ή ως αποδεικτικό έγγραφο από τους πλοιοκτήτες προκειμένου να αναλάβουν ή όχι τη μεταφορά ενός ή περισσότερων επικίνδυνων φορτίων. Όπως και στις λοιπές ασφαλίσσεις, σημαντική είναι η συμβολή των μεσιτών ασφαλίσεων και των ασφαλιστικών συμβούλων, οι οποίοι διαθέτουν την κατάλληλη εξειδίκευση και τεχνογνωσία ώστε να μεσολαβούν μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών και των ασφαλισμένων και να τους παρέχουν τις κατάλληλες κατευθύνσεις βάσει των πληροφοριών που τους έχουν γνωστοποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

4.1. Διεθνής Νομοθεσία

4.1.1. Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS, 1974 («*International Convention for the Safety of Life at Sea*»)

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS, με τις διαδοχικές της τροποποιήσεις θεωρείται ως η σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συνθήκες που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων¹⁰⁶. Η πρώτη έκδοση αυτής εγκρίθηκε το 1914, μετά τη βύθιση του βρετανικού επιβατηγού υπερωκεάνιου «Τιτανικού», η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960, ότε και τέθηκε σε ισχύ το 1965. Το τελευταίο αυτό γεγονός αυτό ήταν το σημαντικότερο επίτευγμα του IMO και αποτελούσε ένα σημαντικό βήμα προόδου στον εκσυγχρονισμό των κανονισμών και στην τήρηση των τεχνικών εξελίξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το 1974 υιοθετήθηκε μια πλήρως αναθεωρημένη και εκσυγχρονισμένη νέα σύμβαση SOLAS, η οποία μπορεί να αναθεωρείται και να εφαρμόζεται μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, καθώς οι προηγούμενες συμβάσεις αποδείχθηκαν πολύ αργές και τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Η σημερινή έκδοση της SOLAS είναι η έκδοση του 1974, γνωστή και ως SOLAS 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Από τον Νοέμβριο του 2018, η SOLAS 1974 είχε 164 συμβαλλόμενα κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 99% των εμπορικών πλοίων σε όλο τον κόσμο σε ολική χωρητικότητα.

Ο κύριος στόχος της Σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων σχετικά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση ότι τα πλοία υπό τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ενώ η Σύμβαση προβλέπει την έκδοση ορισμένων πιστοποιητικών ως απόδειξη της συμμόρφωσης αυτής. Οι διατάξεις αυτές επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν πλοία άλλων συμβαλλόμενων Κρατών εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της Σύμβασης (*port State control*). Η

¹⁰⁶ Wayne K. Talley “*The Blackwell Companion to Maritime Economics*”, pp 281-290

τρέχουσα Σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν τις γενικές υποχρεώσεις, τη διαδικασία τροποποίησης και άλλες διατάξεις, ακολουθούμενα από ένα παράρτημα χωρισμένο σε 14 κεφάλαια. Η Σύμβαση SOLAS 1974 απαιτεί πιστοποιητικό ή δήλωση, καθώς και πιστοποιητικό συσκευασίας σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα μαζί με τα φορτωτικά έγγραφα επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα, η Διεθνής Σύμβαση SOLAS 1974 έχει κυρωθεί με το Ν. 1045/1980 (ΦΕΚ 95/Α/25-4-1980) με τίτλο «Κύρωση Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», η οποία έχει τροποποιηθεί έκτοτε από μία σειρά Νόμων και Προεδρικών Διαταγμάτων, σε συμμόρφωση με τις αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)¹⁰⁷.

4.1.2. Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78)

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία, αποδιδόμενη σε λειτουργικά ή τυχαία περιστατικά¹⁰⁸. Η Σύμβαση MARPOL υιοθετήθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον IMO και το Πρωτόκολλο αυτής του 1978 εγκρίθηκε σε συνέχεια μιας σειράς ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων το 1976-1977. Η MARPOL 73 μετά του παραρτήματός της τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 και ισχύει ως ένα ενοποιημένο κείμενο (MARPOL 73/78). Το 1997 εγκρίθηκε ένα πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης και προστέθηκε ένα νέο παράρτημα VI το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005. Η MARPOL έχει ενημερωθεί με διάφορες τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια των ετών. Η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς που στοχεύουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από πλοία -τόσο της ρύπανσης από τυχαία/απρόβλεπτα περιστατικά όσο και της ρύπανσης που προκαλείται στα πλαίσια των συνήθων λειτουργιών - και περιλαμβάνει επί του παρόντος έξι παραρτήματα¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Η πιο πρόσφατη τροποποίηση έγινε με την ΥΑ 2222.1-1.2/86329/2022 (ΦΕΚ Β' 6226/07.12.2022) "Κύρωση τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του 1988 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 28η Απριλίου 2022 με την υπ' αρ. MSC.497(105) απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)" (ΒΑΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ «ΝΟΜΟΣ»)

¹⁰⁸ Wayne K. Talley "The Blackwell Companion to Maritime Economics", pp 295-301

¹⁰⁹ Birnie P, "Pollution and Fisheries in the North Sea", (1986), University of Tromso

Το Παράρτημα I με τίτλο «Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο» το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 περιλαμβάνει μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης η οποία μπορεί να οφείλεται σε λειτουργικά ή τυχαία περιστατικά. Οι τροποποιήσεις που επήλθαν το 1992 στο παράρτημα I κατέστησαν υποχρεωτικό για τα νέα πετρελαιοφόρα πλοία να φέρουν διπλό τοίχωμα στο κύτος τους και εισήγαγαν ένα πρόγραμμα σταδιακής εφαρμογής για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια.

Το Παράρτημα II με τίτλο «Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα» το οποίο επίσης τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983 περιλαμβάνει τα κριτήρια απόρριψης των υπολειμμάτων από τα πλοία και τα μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύμα (περίπου 250 ουσίες αξιολογήθηκαν και συμπεριλήφθηκαν στον κατάλογο που επισυνάπτεται στη Σύμβαση). Η απόρριψη των υπολειμμάτων τους επιτρέπεται μόνο σε εγκαταστάσεις υποδοχής υπό συγκεκριμένες συγκεντρώσεις και προϋποθέσεις οι οποίες ποικίλλουν ανάλογα με την κατηγορία των ουσιών. Σε κάθε περίπτωση, δεν επιτρέπεται η απόρριψη υπολειμμάτων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες σε απόσταση 12 μιλίων από το πλησιέστερο έδαφος.

Το Παράρτημα III με τίτλο «Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται από τη θάλασσα σε συσκευασμένη μορφή» το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1992, εγκαθιδρύει απαιτήσεις για την τήρηση συγκεκριμένων προτύπων σχετικά με τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση, τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα, τη στοιβασία, περιορισμούς ως προς την ποσότητα, τις εξαιρέσεις και την προηγούμενη ενημέρωση/ειδοποίηση. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως «επιβλαβείς ουσίες» νοούνται εκείνες οι ουσίες που προσδιορίζονται ως θαλάσσιοι ρύποι στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Κώδικας IMDG) ή που πληρούν τα κριτήρια του προσαρτήματος του παραρτήματος III της Σύμβασης ("*Guidelines for the identification of harmful substances in packaged form*"). Το Παράρτημα III της σύμβασης MARPOL περιέχει γενικές απαιτήσεις σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται στη θάλασσα σε συσκευασμένη μορφή ή σε εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή οδικά και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα βαγόνια. Στόχος των κανονισμών που περιέχονται στο παράρτημα III της σύμβασης MARPOL ήταν ο εντοπισμός και η ταυτοποίηση ουσιών που μπορούν να καταστούν θαλάσσιοι ρύποι ώστε να μπορούν να συσκευάζονται και να στοιβάζονται σε πλοία κατά τέτοιο ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα πρόκλησης ρύπανσης από τυχαία περιστατικά καθώς και

να υποβοηθείται η ανάκτηση τους με τη χρήση ειδικών σημάτων για τη διάκρισή τους από άλλα (λιγότερο επιβλαβή) φορτία. Ωστόσο, η εφαρμογή του παραρτήματος παρεμποδίστηκε αρχικά από την έλλειψη σαφούς ορισμού των επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασία. Αυτό διορθώθηκε με τροποποιήσεις στον κώδικα IMDG ώστε να συμπεριληφθούν και οι θαλάσσιοι ρύποι. Ταυτόχρονα, το παράρτημα III της MARPOL τροποποιήθηκε για να καταστεί σαφές ότι «επιβλαβείς ουσίες» είναι εκείνες οι ουσίες που προσδιορίζονται ως θαλάσσιοι ρύποι στον κώδικα IMDG¹¹⁰.

Το Παράρτημα IV με τίτλο «Πρόληψη της ρύπανσης από λύματα από πλοία» το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003, περιέχει απαιτήσεις για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από λύματα. Καταρχήν η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένη μονάδα επεξεργασίας λυμάτων ή όταν το πλοίο απορρίπτει διαλυμένα και απολυμασμένα λύματα χρησιμοποιώντας εγκεκριμένο σύστημα σε απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά. Τα λύματα που δεν διαλύονται ή απολυμαίνονται πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από το πλησιέστερο έδαφος.

Το Παράρτημα V με τίτλο «Πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα των πλοίων» το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988 ενσωματώνει ρυθμίσεις σχετικά διαφορετικούς τύπους απορριμμάτων και προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο αυτά μπορούν να απορριφθούν. Χαρακτηριστικά, το εν λόγω παράρτημα απαγορεύει πλήρως την απόρριψη στη θάλασσα κάθε μορφής πλαστικών.

Τέλος, το Παράρτημα VI με τίτλο «Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία» το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005, θέτει περιορισμούς ως προς τις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου τα οποία ανευρίσκονται στα καυσαέρια πλοίων και απαγορεύει τις εσκεμμένες εκπομπές καταστροφικών για το όζον ουσιών. Καθορίζονται συγκεκριμένες περιοχές ελέγχου εκπομπών και τίθενται πιο αυστηρά κριτήρια για τα SO_x, NO_x και τα αιωρούμενα σωματίδια. Το κεφάλαιο που εγκρίθηκε το 2011 προβλέπει υποχρεωτικά τεχνικά και λειτουργικά μέτρα ενεργειακής

¹¹⁰ Meltem Deniz Guner – Ozbek, «*The Carriage of Dangerous Goods by Sea*», (2008), p. 11

απόδοσης των πλοίων με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία¹¹¹.

4.1.3. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG Code)

Σε συνέχεια της ανάλυσης του κυριότερου διεθνώς προτύπου για τη θαλάσσια μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων, δυνάμει του οποίου καθορίζονται οι κλάσεις των επικίνδυνων εμπορευμάτων και ρυθμίζονται ζητήματα διακίνησης, στοιβασίας, συσκευασίας και διαχωρισμού αυτών, υπογραμμίζεται ότι οι διατάξεις του Κώδικα IMDG ισχύουν για όλα τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται η SOLAS 1974 και τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα όπως ορίζονται στο Κεφ. VII.1 της εν λόγω Σύμβασης. Αν και ο Κώδικας αυτός είχε σχεδιαστεί κυρίως για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, οι διατάξεις του επηρεάζουν έναν μεγάλο αριθμό βιομηχανιών καθώς και τις υπηρεσίες αποθήκευσης, χειρισμού και μεταφοράς από τους κατασκευαστές προς τους τελικούς καταναλωτές. Οι κατασκευαστικές εταιρείες χημικών και συσκευασιών, οι συσκευαστικές εταιρείες, οι φορτωτές, οι μεταφορείς, οι υπηρεσίες τροφοδοσίας (οδικά, λιμενικά και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας) και οι χειριστές τερματικών σταθμών καθοδηγούνται από τις διατάξεις του σχετικά με την ταξινόμηση, την ορολογία, την αναγνώριση, τη συσκευασία, την επισήμανση και την επισήμανση, τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα και τις διάφορες πτυχές της θαλάσσιας ρύπανσης. Επίσης, οι λιμενικές αρχές, καθώς και οι εταιρείες τερματικών σταθμών και αποθήκευσης, συμβουλεύονται τον κώδικα IMDG για τον διαχωρισμό επικίνδυνων φορτίων στους χώρους φόρτωσης, εκφόρτωσης και αποθήκευσης. Η τελευταία έκδοση του Κώδικα (2022) η οποία συμπεριλαμβάνει μία σειρά τροποποιήσεων και καταργεί αυτή του 2020, τίθεται σε υποχρεωτική ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2024 και μπορεί να εφαρμοστεί οικειοθελώς από την 1η Ιανουαρίου 2023.

¹¹¹ Gonigle – Zacher M. “Pollution, politics and international law. Tankers at sea”, (1981), California, University of California Press.

4.1.4. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention), 1996

Τα περιορισμένα κανονιστικά μέτρα σε σχέση με τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων είχαν ως κύριο στόχο να αποτρέψουν τον «κίνδυνο» από την πρόκληση απώλειας πλοίου, ζωής, αγαθών και ανθρωπίνων ατυχημάτων, ενώ δεν υπήρξε το ζήτημα αποτροπής του «κινδύνου» που θα έπληττε τρίτους. Τα τεχνικά ζητήματα που προέκυπταν από τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στη θάλασσα θεωρείται ότι έπρεπε να επαφίενται κυρίως σε φορτώνουν, μεταφέρουν και εκφορτώνουν τα εμπορεύματα αυτά. Για μεγάλο χρονικό διάστημα, το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα αυτού ρυθμιζόνταν ειδικώς στα πλαίσια της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL. Μόνο κατόπιν πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων (βλ. Torrey Canyon) με σημαντικό αντίκτυπο στο περιβάλλον ενεργοποιήθηκε ένας αυστηρός νομοθετικός μηχανισμός ο οποίος κατέστησε έτσι την ανάγκη αποτροπής του κινδύνου πετρελαϊκής ρύπανσης καταλυτικό παράγοντα για τη λήψη περισσότερων μέτρων προστασίας. Από νομική σκοπιά, ο ρυθμιστικός μηχανισμός καθίσταται υποχρεωτικός και αναγκαίος μόνο όταν τα βιομηχανικά πρότυπα δεν παρέχουν επαρκή προστασία σε τρίτους ή όταν ενδέχεται να προκληθεί βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον¹¹².

Το 1977, η Νομική Επιτροπή του IMO ξεκίνησε τις εργασίες για τη δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος ευθύνης και αποζημίωσης ως απάντηση στην αυξανόμενη ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρουν τα πλοία και στις ανησυχίες των παράκτιων κρατών σε όλο τον κόσμο. Το 1984, πραγματοποιήθηκε διπλωματική διάσκεψη για να εξεταστεί και να εγκριθεί μια συνθήκη σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που προκύπτουν από ατυχήματα που συμβαίνουν κατά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Μεταξύ των συνθηκών που εξετάστηκαν στη διάσκεψη ήταν μια προτεινόμενη Σύμβαση HNS. Ωστόσο, δεν μπόρεσε να επιτευχθεί συμφωνία καθώς το θέμα αποδείχθηκε πολύ περίπλοκο. Λόγω του μεγάλου φόρτου εργασίας της Νομικής Επιτροπής, μόλις το 1996 το θέμα μπορούσε να εξεταστεί ξανά, αλλά αυτή τη φορά η προσπάθεια ήταν επιτυχής. Η Διεθνής Σύμβαση για την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (HNS

¹¹² Edgar Gold, “*Legal Aspects of the Transportation of Dangerous Goods at Sea*” [1986] (10) Mar. Pol., Butterworth & Co (Publishers) Ltd, pp. 185, 188.

Convention) εγκρίθηκε στις 3 Μαΐου 1996 και δεν έχει τεθεί σε ισχύ λόγω μη συγκέντρωσης των αναγκαίων για αυτή υπογραφών¹¹³.

Η Σύμβαση HNS καθιερώνει ένα σύστημα αποζημίωσης δύο βαθμίδων (two-tier) σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα στο οποίο εμπλέκονται επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες οι οποίες μεταφέρονται τόσο σε συσκευασμένη όσο και σε χύδην μορφή, ανεξαρτήτως ποσότητας¹¹⁴. Η πρώτη βαθμίδα θα καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση του πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης θα μπορεί να περιορίσει την οικονομική του ευθύνη σε ποσό μεταξύ 10 και 100 εκατομμυρίων ΕΤΔ (Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (SDR) - είναι το νόμισμα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου), το οποίο κυμαίνεται περίπου μεταξύ 15 εκατομμυρίων και 150 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ. Το ποσό εξαρτάται από την ολική χωρητικότητα του πλοίου που εμπλέκεται στο περιστατικό. Αν προκληθεί ζημία από συσκευασμένο επικίνδυνο εμπόρευμα, η μέγιστη ευθύνη για τον πλοιοκτήτη είναι 115 εκατ. SDR, περίπου 175 εκατ. USD. Σε περίπτωση που η ασφάλιση είναι ανεπαρκής, θα καταβληθεί μια δεύτερη βαθμίδα αποζημίωσης από το ταμείο HNS (HNS Fund), όπως αυτό εγκαθιδρύεται με την εν λόγω Σύμβαση. Το δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης θα ανέλθει σε 250 εκατομμύρια SDR κατ' ανώτατο όριο το οποίο αντιστοιχεί σε περίπου 380 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Στο ποσό της αποζημίωσης θα περιλαμβάνεται κάθε ποσό που καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του. Οι εταιρείες που εισάγουν/μεταφέρουν επικίνδυνα και επιβλαβή εμπορεύματα και ουσίες σε κράτη μέλη της σύμβασης θα πρέπει να συμβάλουν στο ταμείο αυτό και οι συνεισφορές αυτές θα προσδιορίζονται βάσει του όγκου των ετησίως εισαγόμενων τέτοιων εμπορευμάτων και ουσιών. Στα είδη ζημιών που καλύπτονται περιλαμβάνονται η απώλεια ζωής ή τραυματισμός, η απώλεια ή φθορά περιουσιακών στοιχείων εκτός του πλοίου, η απώλεια ή ζημία που προκαλείται από μόλυνση του περιβάλλοντος, το κόστος των προληπτικών μέτρων¹¹⁵.

¹¹³ Schuda, Robert, "The International Maritime Organization and The Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity" (1992) 46 U. Miami L.Rev., pp. 1014-1020

¹¹⁴ Εξαιρούνται τα ραδιενεργά υλικά (για τα οποία θεωρήθηκε ότι το κύριο βάρος ευθύνης φέρει ο διαχειριστής της πυρηνικής εγκατάστασης) και το πετρέλαιο/προϊόντα πετρελαίου από τα οποία προκαλείται ρύπανση (λόγω ύπαρξης του IOPC Fund θα καταστεί ασύμφορη για αυτούς που συνεισφέρουν σε αυτό να συνεισφέρουν και στο HNS Fund, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992

¹¹⁵ Schuda, Robert, "The International Maritime Organization and The Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity" (1992) 46 U. Miami L.Rev. pp. 1026-1033

Στο πρώτο επίπεδο αποζημίωσης (first tier) εγκαθιδρύεται αυστηρή ευθύνη του πλοιοκτήτη. Σύμφωνα με τη σύμβαση HNS, ο πλοιοκτήτης είναι αυστηρά υπεύθυνος για την προκληθείσα ζημία, εκτός αν συντρέχει κάποια από τις προβλεπόμενες εξαιρέσεις. Αυτό σημαίνει ότι η ευθύνη του δεν εξαρτάται καταρχήν από την υπαιτιότητα του ιδιοκτήτη ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου ενώ το γεγονός ότι προκλήθηκαν ζημιές από επικίνδυνες ουσίες επί του πλοίου αρκεί για να αποδειχθεί η ευθύνη του πλοιοκτήτη. Η ευθύνη αφορά αποκλειστικά στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη και δεν συνδέεται με άλλα πρόσωπα που συνδέονται με τη λειτουργία του πλοίου, εκτός αν η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά τους¹¹⁶. Ο λόγος είναι η αποφυγή περιττών δικαστικών διαφορών. Ο πλοιοκτήτης δεν θα έχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, αν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από προσωπική πράξη ή παράλειψη του πλοιοκτήτη η οποία έγινε είτε από πρόθεση, είτε από αμέλεια, και είχε προβλέψει ότι η ζημία θα προέκυπτε πιθανώς ως αποτέλεσμα της πράξης ή παράλειψης αυτής. Αυτό ισχύει μόνο στην περίπτωση πράξης ή παράλειψης από τον πλοιοκτήτη, και όχι στην περίπτωση πράξης ή παράλειψης από τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα του πλοίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης, εγκαθιδρύεται υποχρεωτική ασφάλιση του πλοιοκτήτη (σε πλήρη σύμπνοια με το άρθρο 7 της CLC) σύμφωνα με το οποίο κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες θα πρέπει να είναι ασφαλισμένο ή να διατηρεί άλλη αποδεκτή οικονομική ασφάλεια(π.χ. τραπεζική εγγυητική επιστολή). Ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου, ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστής του πλοιοκτήτη θα είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν ποσό έως 10 έως 100 εκατ. SDR ανά περιστατικό. Η Σύμβαση HNS (άρθρο 12.1) απαιτεί από τον πλοιοκτήτη να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία για την ασφαλιστική κάλυψη κατά την είσοδο στον λιμένα οποιουδήποτε κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση με την προσκόμιση πιστοποιητικού. Αυτό είναι απαραίτητο ανεξάρτητα από το εάν το κράτος σημαίας του πλοίου είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης¹¹⁷.

Κάθε συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να διασφαλίζει βάσει της εθνικής του νομοθεσίας ότι κάθε πλοίο που εισέρχεται ή εξέρχεται από λιμένα εντός της επικράτειάς του διαθέτει την απαιτούμενη πιστοποιητική ασφάλιση ή άλλης οικονομικής ασφάλειας. Την ευθύνη για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλισης φέρει το κράτος νηολόγησης του

¹¹⁶ HNS Convention αρθ. 7.5.

¹¹⁷ Η κυρίαρχη μορφή ασφάλειας στο πλαίσιο της σύμβασης CLC είναι η αποκαλούμενη «μπλε κάρτα» που εκδίδεται από P&I Clubs, αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλα είδη ασφάλισης ή ασφάλειας.

πλοίου. Αρχικά, ωστόσο, πολλά πλοία θα μπορούν να είναι νηολογημένα σε κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης HNS και την ευθύνη για τη έκδοση των πιστοποιητικών θα φέρουν ορισμένα από τα κράτη μέλη¹¹⁸.

Ως προς το δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης, στο οποίο εγκαθιδρύεται το Ταμείο HNS, η Σύμβαση προβλέπει ότι το εν λόγω Ταμείο έχει ως στόχο την αποζημίωση για ζημίες που προκαλούνται σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, στο βαθμό που η προστασία που παρέχεται στο πρώτο επίπεδο είναι ανεπαρκής ή μη διαθέσιμη. Η αποζημίωση από το Ταμείο HNS θα εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν δεν υφίσταται ευθύνη για τη ζημία σύμφωνα με το κεφάλαιο II της Σύμβασης

β) όταν ο πλοιοκτήτης που ευθύνεται για τη ζημία σύμφωνα με το κεφάλαιο II δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να εκπληρώσει πλήρως τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την παρούσα σύμβαση και η εγγύηση που μπορεί να παρασχεθεί δυνάμει του κεφαλαίου II δεν καλύπτει ή δεν επαρκεί για την ικανοποίηση των αξιώσεων αποζημίωσης

γ) όταν ζημία υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους όρους του κεφαλαίου II.

¹¹⁸ Στο σημείο αυτό, η ασφάλιση δεν πρέπει να συγχέεται με την πιστοποίηση. Η ασφάλιση αναλαμβάνεται από τον ασφαλιστή, ενώ τα πιστοποιητικά εκδίδονται από τις αρμόδιες κρατικές αρχές ως απόδειξη της ασφάλισης. Έτσι, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, η αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικό για το πλοίο, σε συμμόρφωση πάντα με τους όρους για την έκδοσή του, με το οποίο να πιστοποιείται ότι η ασφάλιση ή χρηματοοικονομική ασφάλεια είναι ισχύουσα, έγκυρη και πληροί τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

4.2. Εθνική Νομοθεσία

4.2.1. Η αποδοχή του Κώδικα IMDG

Η σημασία, η χρηστικότητα και η εν πάση περιπτώσει δεσμευτικότητα του Κώδικα η οποία έχει ήδη αναλυθεί εκτενώς και ανωτέρω οδήγησαν την Ελλάδα, η οποία διατηρεί από τις πιο μεγάλες ναυτιλιακές δραστηριότητες παγκοσμίως να ενσωματώσει, σε πλήρη σύμπνοια με τις υπόλοιπες παράκτιες ευρωπαϊκές χώρες, τον Κώδικα αυτό στην εσωτερική έννομη τάξη με την ΥΑ 60307/1974 (ΦΕΚ 854/Β/1974), καθιστώντας τον ταυτόχρονα ένα σημαντικό εργαλείο για τους μεταφορείς, τους φορτωτές και τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής και αποθήκευσης επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η Ελλάδα παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες οι οποίες αναδεικνύουν τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν από τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων και αυτές σχετίζονται με το γεγονός ότι περιβάλλεται από μία ημίκλειστη θάλασσα, τη Μεσόγειο, τον σχετικά μεγάλο όγκο επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρονται διά θαλάσσης σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς και το γεγονός ότι τα εμπορικά λιμάνια βρίσκονται πολύ κοντά στον αστικό ιστό της περιοχής.

4.2.2. Η αποδοχή των Κωδίκων IBC και IGC

Με την Υ.Α. 1218.65/1/97, (101/Β/14.2.97) με τίτλο «Αποδοχή των κωδίκων για την κατασκευή και εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (BCH) και για την κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (EXISTING, GC, GC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» εισήχθησαν στην ελληνική έννομη τάξη οι διατάξεις των εν λόγω Κανονισμών. Εφαρμόζονται σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία ανεξαρτήτως χωρητικότητας και έχουν κατασκευασθεί για τη μεταφορά χύδην επικίνδυνων χημικών και υγροποιημένων αερίων καθώς και σε πλοία που προσδένουν σε ελληνικούς λιμένες ανεξαρτήτως χωρητικότητας τα οποία μπορούν να μεταφέρουν, να φορτώνουν, να εκφορτώνουν ή και να μεταφορτώνουν τέτοια φορτία.

4.2.3. Το ΠΔ 405/1996 σχετικά με τη Φόρτωση, Εκφόρτωση, Διακίνηση και Παραμονή των Επικίνδυνων Ειδών σε Λιμένες και Μεταφορά Διά Θαλάσσης

Το ΠΔ 405/1996 μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ως το βασικότερο νομοθέτημα που θέτει τους βασικούς κανόνες ασφαλείας για την εσωτερική μεταφορά, φόρτωση, εκφόρτωση, διακίνηση και παραμονή στους λιμένες υποδοχής των επικινδύνων φορτίων. Ρυθμίζει τόσο ζητήματα μεταφοράς των επικινδύνων εμπορευμάτων όσο και ζητήματα που άπτονται της λήψης των αναγκαίων μέτρων για την ασφαλή διαχείριση των εμπορευμάτων αυτών κατά την διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης. Ενσωματώνει μάλιστα μία από τις σημαντικότερες προβλέψεις σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται αυστηρά η μεταφορά επικινδύνων φορτίων με επιβατηγά πλοία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, ο πιο συνηθισμένος τύπος ζημιάς ή απώλειας είναι η απώλεια ή η ζημιά στο εμπόρευμα καθαυτό. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο μεταφορέας μπορεί να υποστεί σημαντικές απώλειες ή ζημίες ως αποτέλεσμα της φόρτωσης εμπορευμάτων των οποίων τα χαρακτηριστικά αγνοούσε. Από αυτή την άποψη, οι κανονισμοί σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα καταλαμβάνουν μια σημαντική, αν και συχνά παραβλεπόμενη πτυχή του ναυτικού δικαίου. Οι κανονισμοί για τα επικίνδυνα εμπορεύματα ποικίλλουν και διαφέρουν ως προς τις τεχνικές λεπτομέρειες. Ωστόσο, όλοι έχουν έναν κοινό στόχο ήτοι τον περιορισμό του κινδύνου και την πρόληψη ατυχημάτων. Πρώτον, καθιερώνεται ένα σύστημα έγγραφης τεκμηρίωσης που έχει σχεδιαστεί για να ενημερώνει τον μεταφορέα σχετικά με την ταξινόμηση και τα χαρακτηριστικά των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Δεύτερον, υπάρχουν διατάξεις για τη σωστή διαβίβαση και τη δέουσα εκτίμηση των πληροφοριών σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Τρίτον, περιέχουν διατάξεις που διασφαλίζουν τον σωστό χειρισμό, τη στοιβασία και τη μεταφορά τέτοιων εμπορευμάτων. Επιπλέον, όσον αφορά τα συσκευασμένα αγαθά, πρέπει να υπάρχει κατάλληλος περιορισμός της ουσίας σε συσκευασίες, δεξαμενές ή δοχεία που να αντέχουν στις συνήθεις συνθήκες μεταφοράς.

Επιπλέον, είναι σαφές από τη νομολογία ότι εγκαθιδρύεται η αντικειμενική ευθύνη του φορτωτή όταν προκαλείται ζημιά από επικίνδυνα φορτία ως προς τα οποία δεν είχε ενημερώσει τον μεταφορέα ή όταν αυτά δεν φέρουν κατάλληλη σήμανση και επισήμανση και υπάρχουν ελλείψεις για αυτά πληροφορίες κατά τη φόρτωση. Υπάρχουν ωστόσο και περιπτώσεις όπου παρά τη δέουσα επιμέλεια που έχει επιδείξει ο φορτωτής ως προς την τήρηση όλων των αναγκαίων προπαρασκευαστικών της φόρτωσης ενεργειών αυτό να μην είναι αρκετό για την αποτροπή ενός ατυχήματος. Όπως αναλύθηκε και ανωτέρω, η σωστή και έγκαιρη ενημέρωση του μεταφορέα, του πλοιάρχου και των πρακτόρων του ως προς τη φύση και τα χαρακτηριστικά των επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι ιδιαίτερα σημαντική για το σωστό χειρισμό τους, τοποθέτηση, διαχωρισμό τους από άλλα φορτία και στοιβασία τους καθώς και για τον άμεσο εντοπισμό τους σε περίπτωση ατυχήματος ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις αυτού. Στα πλαίσια αυτά, βασικό εργαλείο αποτελεί ο Κώδικας IMDG ως προς την κατανόηση του οποίου θα πρέπει να παρέχεται ειδική και διαρκής εκπαίδευση του πληρώματος και των διαχειριστών των

επικίνδυνων φορτίων. Μολονότι υπάρχουν επικίνδυνες ουσίες που αναφέρονται ρητώς σε αυτόν ως επικίνδυνες και κατατάσσονται σε κλάσεις, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται σε εκείνα τα φαινομενικά «ακίνδυνα» εμπορεύματα τα οποία περιέχουν συστατικά που υπό συγκεκριμένες συνθήκες μπορούν να καταστούν εξαιρετικά επικίνδυνα για το φορτίο, τον ανθρώπινο παράγοντα και το περιβάλλον. Θα πρέπει δε να τονισθεί ότι οι ουσίες και τα αντικείμενα που κατάσσονται στον Κώδικα ως επικίνδυνα είναι ενδεικτικά και σε κάθε περίπτωση που ο φορτωτής επιθυμεί να μεταφέρει ένα εμπόρευμα και αγνοεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του θα πρέπει να ανατρέχει στις κατευθυντήριες γραμμές του Κώδικα. Από την άλλη, ο μεταφορέας θα πρέπει να παρέχει ένα πλοίο αξιόπλοο, το οποίο να φέρει τα κατάλληλα πιστοποιητικά επιθεωρήσεως, να φροντίζει για τη σωστή τοποθέτηση/στοιβάσια/διαχωρισμό του εκάστοτε φορτίου να συμμορφώνεται ως προς τα Διεθνή Πρότυπα για την ασφάλεια του φορτίου, του πλοίου και του ανθρώπινου παράγοντα.

Η θαλάσσια μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων είναι μία εγγενής και επικίνδυνη δραστηριότητα, η οποία δεν θα είχε αναπτυχθεί χωρίς τα εχέγγυα της ναυτικής ασφάλισης. Σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να αναδειχθούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των φορτίων αυτών, κυρίως τα κεκρυμμένα πολλές φορές επικίνδυνα στοιχεία τους, οι εκ του νόμου υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη μεταφορά των φορτίων αυτών και οι ευθύνες που μπορεί να γεννηθούν σε περίπτωση μη τήρησής τους σε συνάρτηση με τις βασικές αρχές που διέπουν τη ναυτική ασφάλιση (αρχή της καλής πίστης, της αποζημίωσης και του ασφαλισμένου συμφέροντος). Μία ασφαλισμένη εταιρεία οφείλει να δηλώσει κατά την πρόταση ασφάλισης στο ερωτηματολόγιο που της παρέχεται από την ασφαλιστική εταιρεία όλες εκείνες τις πληροφορίες που σχετίζονται ενδεικτικά με τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας, τυχόν εκκρεμείς δικαστικές διαμάχες, τυχόν επιβληθείσες κυρώσεις, τις χώρες στις οποίες δραστηριοποιείται καθώς τα χαρακτηριστικά και τα είδη των φορτίων που κατά συνήθη δραστηριότητα μεταφέρει ώστε αφενός η ασφαλιστική εταιρεία να είναι σε θέση να αποφασίσει για την ανάληψη ή μη του κινδύνου αφετέρου να μπορεί να καθορίσει τους ιδιαίτερους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ελαχιστοποίηση της έκθεσής της και την προάσπιση των συμφερόντων της (ύψος ασφαλίστρου, απαλλαγές, όρια ευθύνης, γεωγραφικοί περιορισμοί, πρόβλεψη για επιμερισμό ευθύνης, ενδεχομένως πρόβλεψη για απαγόρευση μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων). Καθοριστική σημασία στον προσδιορισμό της επικινδυνότητας των ασφαλισίμων φορτίων και τα μέτρα πρόληψης που πρέπει να ληφθούν για την

ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων ζημίας ή και ατυχήματος μπορεί να έχει ο Κώδικας IMDG. Η ασφαλισμένη εταιρεία που διαχειρίζεται και φορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους ισχύοντες Κανονισμούς και Πρότυπα για αυτά καθώς και με τις υποδείξεις του ασφαλιστή σχετικά με τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λάβει. Πάντως, σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλισιμου κινδύνου, το ποσό της αποζημίωσης θα καθοριστεί με γνώμονα τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, συντρεχόντων και των λοιπών όρων αυτού. Στην πράξη βέβαια σχεδόν ποτέ δεν καλύπτεται ολόκληρο το αιτούμενο ποσό αποζημίωσης από τον ασφαλιστή. Ένας φορτωτής που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα για την κάλυψη των κινδύνων που ενέχει η θαλάσσια μεταφορά τους, μπορεί να επιλέξει την ασφάλιση φορτίου, η οποία είναι η πιο συνήθης μορφή ασφάλισης ή και την ασφάλιση αστικής ευθύνης. Η τελευταία ωστόσο είναι εξαιρετικά δυσεύρετη στη διεθνή και εγχώρια ασφαλιστική αγορά και για το λόγο αυτό εξαιρετικά δαπανηρή.

Σε περίπτωση που προκληθεί ζημία στο πλοίο ή το φορτίο από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, η ευθύνη προς αποκατάσταση της ζημίας αυτής, ο περιορισμός της καθώς και τυχόν επιμερισμός της θα κριθεί βάσει των υπαρχόντων Διεθνών Κανονισμών (SOLAS, MARPOL 73/78, Κανόνες Χάγη-Βίσμπυ, Κανόνες Αμβούργου). Επίσης, βάσει του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου, καθιερώνεται αντικειμενική ευθύνη του φορτωτή, χωρίς δικαίωμα περιορισμού της, για ζημία που προκλήθηκε επί του πλοίου από επικίνδυνο εμπόρευμα, ο οποίος θα πρέπει να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι παρόλα αυτά κατέβαλλε τη δέουσα επιμέλεια και συμμόρφωση.

Ερωτήματα ωστόσο ανακύπτουν σχετικά με τον προσδιορισμό της ευθύνης και το καθεστώς αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης και συγκεκριμένα μεγάλης κλίμακας από επικίνδυνα φορτία πέραν των πετρελαιοειδών, δεδομένου ότι αυτά καταλαμβάνουν ένα μεγάλο τμήμα του παγκοσμίου εμπορίου που διακινείται μέσω πλοίων (ένα ποσοστό άνω του 50% των συσκευασμένων και χύδην φορτίων περιλαμβάνει επικίνδυνα και εν δυνάμει επικίνδυνα εμπορεύματα). Για την αντιμετώπιση της ανάγκης δημιουργίας ενός ενοποιημένου, διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης και ευθύνης που θα διέπει τις ζημίες που υφίστανται τρίτοι και προκύπτουν από τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών και την επίλυση προβλημάτων αποζημίωσης που συνδέονται με τη μεταφορά αυτών, ο IMO τον Μάιο του 1996 προχώρησε στην υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ευθύνη και την Αποζημίωση για Ζημιές σε σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (η Σύμβαση HNS). Το

επιχείρημα πίσω από την υιοθέτηση αυτή ήταν ότι οι ισχύοντες κανόνες για την αποζημίωση δεν παρέχουν επαρκείς διασφαλίσεις για τα συμφέροντα των εναγόντων ενόψει της τεράστιας ζημίας που μπορεί να προκληθεί σε σχέση με τη μεταφορά επικίνδυνου φορτίου. Θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι τα περιστατικά που σχετίζονται με επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία ενέχουν σημαντικούς κινδύνους λόγω του τεράστιου και αυξανόμενου όγκου του διεθνούς εμπορίου αυτών και οι πιθανές ζημιές που μπορεί να προκύψουν από τη ρύπανση, τη φωτιά ή την έκρηξη μπορεί να είναι τεράστιες. Η Σύμβαση HNS βασίζεται στο σύστημα δύο επιπέδων αποζημίωσης με δυνατότητα αποζημίωσης έως και 250 εκατομμυρίων SDR σε πληγέντες από ρύπανση ή ατυχήματα προκληθέντα από επικίνδυνα/επιβλαβή φορτία, εγκαθιδρύεται ειδικό Ταμείο αποζημίωσης στο δεύτερο επίπεδο (HNS Fund) στο οποίο θα πρέπει να συνεισφέρουν υποχρεωτικά οι εταιρείες παραγωγής και φόρτωσης των επικίνδυνων εμπορευμάτων και καλύπτει όχι μόνο τις ζημιές από τη ρύπανση, αλλά και τους κινδύνους πυρκαγιάς και έκρηξης, συμπεριλαμβανομένης της απώλειας ζωής ή του τραυματισμού καθώς και της απώλειας ή της ζημιάς σε περιουσία. Με τη Σύμβαση HNS θα διασφαλιστεί τη διαθεσιμότητα επαρκούς, άμεσης και αποτελεσματικής αποζημίωσης για ζημιές που προκύπτουν από ναυτικά συμβάντα που αφορούν τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών δια θαλάσσης. Μία σημαντική πρόβλεψη της Σύμβασης HNS, είναι ότι η ευθύνη διοχετεύεται στον πλοιοκτήτη με περιορισμένη άμυνα. Αντιστρέφεται εν προκειμένω το βάρος απόδειξης στον πλοιοκτήτη, ο οποίος θα πρέπει να αποδείξει ότι ο φορτωτής γνώριζε και δολίως ή αμελώς απέκρυψε τα επικίνδυνα χαρακτηριστικά του φορτίου. Η Διεθνής Σύμβαση HNS δεν έχει τεθεί σε ισχύ λόγω μη συγκέντρωσης των απαραίτητων προς αυτών υπογραφών ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα είναι από τις ελάχιστες χώρες που έχουν υπογράψει το Πρωτόκολλο του 2010 της Σύμβασης. Ένα από τα βασικά επιχειρήματα περί μη επικύρωσης της εν λόγω σύμβασης είναι ότι στις ολόένα αυξανόμενες υποχρεώσεις των πλοιοκτητών προστίθενται επιπλέον με τη Σύμβαση υποχρεώσεις, ιδίως με την καθιέρωση αντικειμενικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, δεδομένου μάλιστα ότι μέχρι στιγμής δεν έχει επέλθει κάποιο μεγάλο ατύχημα το οποίο θα καθιστούσε την επικύρωσή της υποχρεωτική.

Συνοψίζοντας, είναι πολύ σημαντικό για όλους όσους συμμετέχουν σε ένα ταξίδι, και ειδικά για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, καθώς και για τους ασφαλιστές των φορτωτών επικίνδυνων εμπορευμάτων να γνωρίζουν πλήρως τη φύση και τις ιδιότητες των φορτίων που πρόκειται να μεταφέρουν και να ασφαλίσουν αντίστοιχα. Αυτό δεν σχετίζεται μόνο με την προστασία του φορτίου, αλλά και με την ασφάλεια ανθρώπινων ζωών και

περιουσιών. Πολλές φορές, λόγω της ανάγκης για γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση και για λόγους ασφαλείας, είναι σχεδόν αδύνατο ο μεταφορέας να είναι σε θέση να επιθεωρήσει το περιεχόμενο του συνόλου των /εμπορευματοκιβωτίων. Τόσο οι μεταφορείς και συνακόλουθα οι πράκτορες και οι προστιθέμενους τους όσο και οι ασφαλιστές P&I και σκάφους/κύτους, βασίζονται στις δηλώσεις των ναυλωτών/φορτωτών ως προς το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, εάν ένας φορτωτής δεν ενημερώνει επαρκώς και εγκαίρως για τα χαρακτηριστικά και το είδος του φορτίου, ο μεταφορέας δεν θα είναι σε θέση να λάβει τις κατάλληλες προφυλάξεις. Η κατευθυντήρια αρχή είναι ότι οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από τον φορτωτή ή τον ναυλωτή πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ένας κατά τα συνήθη δεδομένα έμπειρος και επιδέξιος μεταφορέας να είναι σε θέση να εκτιμήσει τη φύση των κινδύνων που ενέχει η μεταφορά και να τους προφυλάξει. Από την άλλη πλευρά, ο μεταφορέας, εφόσον πρόκειται για φορτία των οποίων τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είναι ευρέως γνωστά σε ένα μέσο και έμπειρο μεταφορέα, οφείλει να συμβουλευέται και ο ίδιος τα εκάστοτε εγχειρίδια διακίνησης φορτίου συμπεριλαμβανομένων και αυτών του IMO, καθώς και άλλες πηγές πληροφοριών σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά των επικίνδυνων φορτίων, χωρίς να βασίζεται μόνο στην προηγούμενη ενημέρωση του φορτωτή. Από την έρευνα που διενεργήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας μπορούν να συνοψισθούν ορισμένες προτάσεις εν σχέσει αφενός με την ασφαλή μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων αφετέρου την ασφάλιση των φορτίων αυτών:

1. Προσεκτική φόρτωση των χύδην ξηρών φορτίων ώστε να διασφαλισθεί ότι τυχόν μετατοπίσεις των φορτίων με χαμηλή κλίση πρανούς (*angle of repose*) τα οποία είναι πολύ πιο επιρρεπή σε μετατόπιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού δεν θα επηρεάσουν τη σταθερότητα του πλοίου
2. Πρόταση ανταποδοτικών προγραμμάτων (bonus) από τις ασφαλιστικές εταιρείες σε εκείνες τις ναυτιλιακές/φορτωτικές εταιρείες που ακολουθούν ένα μοντέλο συνεχών και επικαιροποιημένων ασκήσεων προσομοίωσης συμβάντος σε διάφορα πιθανά σενάρια, για την διασφάλιση της κατάρτισης των εργαζομένων και του πληρώματος ως προς τα αναγκαία μέτρα που θα πρέπει να λαμβάνονται από την πρώτη στιγμή που επισυμβεί ένα ατύχημα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της ασφάλειας του πλοίου και του φορτίου καθώς και ενέργειες για την ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος σε περίπτωση διαρροής μίας επικίνδυνης ουσίας στη θάλασσα.

3. Διαρκής εκπαίδευση των ασφαλιστών ως προς τις ιδιαιτερότητες της ασφάλισης των επικίνδυνων φορτίων (ενδεικτικά μέσω ορισμένων case studies) από εταιρείες πραγματογνωμόνων ή από μεγάλους ασφαλιστικούς Οργανισμούς (Lloyd's)
4. Δυνατότητα ασφαλιστών να θέτουν περιορισμούς ως προς το πλοίο που επιλέγεται από το φορτωτή για να μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (για παράδειγμα να μη φέρει σημαία ευκαιρίας)
5. Ανάπτυξη τόσο της εγχώριας όσο και της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς ώστε η αναζήτηση κάλυψης της αστικής ευθύνης του φορτωτή να μην είναι δυσχερής
6. Αυστηρότερο Νομοθετικό Πλαίσιο σε σχέση με την ευθύνη και αποζημίωση στα πλαίσια ατυχημάτων και ρύπανσης που αποδίδονται σε επικίνδυνα/επιβλαβή φορτία, με την υπογραφή και επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (HNS Convention)
7. Περιορισμός των δρομολογίων ή εισαγωγή ενός μηχανισμού καθορισμού διαδρόμων κυκλοφορίας των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και ελέγχου κυκλοφορίας (traffic control) σε ημίκλειστες θάλασσες όπως η Μεσόγειος για την ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων πρόκλησης ρύπανσης και θαλάσσιων ατυχημάτων, όπου η αποκατάσταση της ισορροπίας στο θαλάσσιο οικοσύστημα είναι πιο δυσχερής και χρονοβόρα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αναστασόπουλος Γεράσιμος (2005) «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Αναστασόπουλος Γεράσιμος (2019), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», 8η έκδοση, εκδ. του ιδίου,
- Εισηγήσεις του 5ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων», Πειραιάς, 29/09-2/10/2004, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη (2003), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κουρμπέλα Μαρίνα, (2013), «Προστασία κατά την μεταφορά ραδιενεργών αποβλήτων, Έκθεση για τις διασυνοριακές αποστολές ραδιενεργών αποβλήτων»
- Παζαρζής Μιχαήλ, (2012), Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ραδιενεργών υλικών και το ελλιπές νομικό καθεστώς ευθύνης, αποζημίωσης και ασφαλιστικής κάλυψης, Περιβάλλον και Δίκαιο, Οκτ.-Δεκ., τεύχος 62
- Παζαρζής Μιχαήλ, (2015) «Ναυτασφαλίσεις», εκδόσεις Davinci,
- Πουλαντζάς Νικόλαος (2005) «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Πούλιος Κωνσταντίνος, Τσιρώνης Ιωάννης, Χατζής Χρήστος (2007), «Μεταφορές επικίνδυνων φορτίων», εκδ. Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.)
- Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης Γ., «Ναυτικό Δίκαιο», Γ' Έκδοση (2015), εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Τζελέπης Νίκος, (1988), Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Ναυλοσύμφωνα, Φορτωτική, Κανόνες Χάγης. Εκδόσεις Ίων

ΕΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Anderson, B. Charles/De la Rue, Colin, “Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships”, (2001), 26 Tul. Mar. L.J 1 ff.
- Anderson, Philip, “ISM Code, A practical Guide to the Legal and Insurance Implications”, (1998), (London: LLP)
- Ashton, Ralph, “A Comparative Analysis of the Legal Regulation of Carriage of Goods by Sea Under Bills of Lading in Germany”, (1999), (14) MLAANZ <www.mlaanz.org/docs/99journal7a.html>
- Astle, William E., “Shipowner’s Cargo Liabilities and Immunities”, (1967), 3rd. ed, London: Witherby Ltd.
- Astle, William E., “The Hamburg Rules”, (1981), London: Fairplay Publications
- Baram Michael S., “Insurability of Hazardous Materials Activities”, (1988), (3) J. Statist. Sci. 339 ff.
- Baughen, Simon/Campbell, Natalie, “Apportionment of Risk and the Carriage of Dangerous Cargo”, (2001), (1) IntML 3 ff.
- Berlingieri, Francesco, “Basis of Liability and Exclusions of Liability”, (2002), LMCLQ 336 ff.
- Birnie P, “Pollution and Fisheries in the North Sea”, (1986), University of Tromso
- Boehmer – Christiansen S., “Marine pollution control. UNCLOS III as the partial codification of international practice. Environmental Law and Policy”, (1981)
- Bridges, Rick “Cargo insurance & liability: HOW TO RIDE THE TIGHTROPE, Logistics Management (2002), Framington Vol. 49, Iss. 9, (Sep 2010)
- Brubaker D., “Marine Pollution and international law”, (1993), Belhaven Press, London and Florida.
- Churchill R., Lowe A., “The Law of the Sea”, (1992), Manchester: Paperback.

- Coates Rosemary, “CARGO INSURANCE: PROTECTING AGAINST RISK”, (2002), Logistics Management; Framington Vol. 57, Iss. 8, (Aug 2018)
- Compton, Mike, “Dangerous Goods”, (2004), Cargo Systems 34 ff.
- Douglas J. “An introduction to the IMDG Code”, (2006), UK: Exis Technologies
- DuClos, Justin, “Liability for Losses Caused by Inherently Dangerous Goods Shipped by Sea and the Determinative Competing Degrees of Knowledge”, <www.duclosduclos.org/LiabilityforLossesCausedByInherently.pdf>
- Edgar Gold, “Legal Aspects of the Transportation of Dangerous Goods at Sea”, (1986), (10) Mar. Pol., Butterworth & Co (Publishers) Ltd
- Gaskell, Nicholas “Charterer’s Liability to Shipowner- Orders, Indemnities and Vessel Damage” in Schelin, Johan (ed.) Modern Law of Charterparties, (2003), Stockholm: Jure, 19 ff.
- Gaskell, Nicholas, “The Draft Convention on Liability and Compensation for Damage Resulting from The Carriage of Hazardous and Noxious Substances”, (1996) in Wetterstein, Peter, Essays in Honor of Hugo Tiberg (Stockholm: Juristfoerl., 225 ff.
- Gonigle – Zacher M. “Pollution, politics and international law. Tankers at sea”, (1981), California, University of California Press.
- Göransson, Magnus, “The HNS Convention”, (1997), Unif. L. Rev. (Rev. dr.Unif)
- Hazelwood, Steven J., P&I Clubs Law and Practice (London: LLP, 2000)
- Henry, Cleopatra Elmira, “The Carriage of Dangerous Goods by Sea, The Role of the International Maritime Organization in International Legislation”, (1985), New York: St. Martin’s Pr.
- Jackson D.C, “Dangerous Cargo – A Legal Overview”, (1981), in Maritime Movement of Dangerous Cargoes - Public Regulations Private Liability, Papers of One Day Seminar, Southampton University, Faculty of Law, A1 ff.

- Karan, Hakan, “The Carriers Liability under the International Maritime Conventions, The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules”, (2004) Lewiston: NY: Mellen Press
- Kyriaki Noussia, “The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach”, (2007), Springer Berlin Heidelberg
- Lloyd’s Agency, “Cargo Claims and Recoveries”, Module 3, 2021
- Meltem Deniz Guner – Ozbek, “The Carriage of Dangerous Goods by Sea”, (2008), International Max Planck Research School (IMPRS) for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer – Verlag Berlin Heidelberg
- Muhammad Masum Billah, “Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis”, (2014), Springer Nature Switzerland AG
- Palmer, Vernon, “A General Theory of the Inner Structure of Strict Liability: Common Law, Civil Law, and Comparative Law”, (1988), 62 Tul. L. Rev. 1303 ff.
- Pawlow, Jonathan R., “Liability for Shipments by Sea of Hazardous and Noxious Substances”, (1985), 17 Law & Pol’y Int’t Bus. 455 ff.
- Peermohamed, Faz, “Dangerous Cargo”, (2002), (16) P&I Int’l July 17 ff.
- Pejovic, Caslav “Documents of Title in Carriage of Goods by Sea: Present Status and Possible Future Directions”, (2001), J.B.L. 2001 461 ff.
- Robert Grime “Shipping Law”, (1991), Second Edition, Sweet and Maxwell
- Sasamura, Yoshio “Development of The HNS Convention” in 13th International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways, Seoul Korea, 26-28 October, 1998, 491 ff.
- Schoenbaum, Thomas, “Admiralty and Maritime Law”, (2004)4th ed., St. Paul, Minn.: West Publ. Co.
- Schuda, Robert, “The International Maritime Organization and The Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with The Carriage of Hazardous

and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity”, (1992) 46 U. Miami L.Rev.1009 ff.

- Schultsz, “Insurance aspects of shippers’ liability”, (1978) in Grönfors, Kurt (ed.) Damage from Goods (Gothenburg: Akad Foerl)

- Schuda, Robert, “The International Maritime Organization and The Draft Convention on Liability and Compensation in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: An Update on Recent Activity” (1992) 46 U. Miami L.Rev.1009 ff.

- Skorna A.C.H. and Fleisch E., “Loss Prevention in Transportation to Ensure Product Quality: Insights from the Cargo Insurance Sector». In: Frick J., Laugen B.T. (eds) «Advances in Production Management Systems. Value Networks: Innovation, Technologies, and Management», (2012), APMS 2011, IFIP Advances in Information and Communication Technology, Springer, Berlin, Heidelberg, vol 384

- Susan Hodge “Law of Marine Insurance”, (1996), Cavendish Publishing Limited, Great Britain

- United Nations (1982) UN Conference on Trade & Development: Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract, UN, NY

- Wayne K. Talley “The Blackwell Companion to Maritime Economics”, (2012), John Wiley and Sons Inc.

- Wilson, John F. “Basic Carrier Liability and The Right of Limitation”, in Mankabady, Samir *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea* (Leyden: Sijthoff, 1978)

- Zunarelli, Stefano “The Liability of the Shipper”, (2002), LMCLQ 350 ff.