

P/I CLUBS: Σκοπός, οργάνωση και λειτουργία. Κάλυψη λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ –ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
Α΄ ΜΕΡΟΣ:.....	7
1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I clubs	7
1.1. Νομική υπόσταση των P&I clubs	7
1.2. Εξέλιξη των P&I clubs.....	8
1.3. Σημερινή Κατάσταση.....	11
1.4. Σύσταση των clubs.....	12
1.5. Κίνδυνοι για τους οποίους παρέχουν προστασία τα P&I clubs	28
1.6. Ανταποκριτές (Correspondents)	29
1.7. Η Διακριτική ευχέρεια ως στοιχείο των αποφάσεων των P&I clubs	33
2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ P&I clubs	38
Β΄ ΜΕΡΟΣ.....	45
1. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS.....	45
1.1. Είδη ρύπανσης από πετρελαιοειδή	45
1.2. Διεθνής νομοθεσία και Συμβάσεις ευθύνης και αποζημίωσης που αφορούν στην ρύπανση του περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή	46
1.3. Ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση - Διεθνείς Συμβάσεις	53
2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ CLC 1969 - 1992	58
2.1. Αντικειμενική Ευθύνη.....	58
2.2. Περιορισμός της Ευθύνης	59
2.3. Υπεύθυνος προς αποζημίωση.....	60
2.4. Υποχρέωση Ασφάλισης	60
3. P&I clubs (κίνδυνοι και απαιτήσεις)	61
3.1. Το νόμιμο της απαίτησης και το βάσιμο της αγωγής	62
3.2. Ποιος μπορεί να είναι ενάγων. Ποιος Δικαιούται αποζημίωσης.....	64
3.3. Σε ποιον απευθύνεται η αγωγή.....	65
3.4. Τρόπος άσκησης της αγωγής.....	67
3.5. Περιεχόμενο αγωγής.....	67
3.6. Μέσα σε ποιο χρονικό διάστημα μπορεί να κατατεθεί η αγωγή.....	68
3.7. Εκτίμηση των απαιτήσεων και πληρωμή.....	69
3.8. Διάρκεια εκτίμησης και πληρωμής της απαίτησης.....	70
3.9. Διαφωνία ενάγοντος και P&I Club.....	71
4. ΕΙΔΗ ΖΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS.....	71
4.1. Έξοδα καθαρισμού και πρόληψης.....	71
4.2. Αποζημιώσεις για φθορές ιδιοκτησίας	76
4.3. Απαιτήσεις για φθορά στις ιχθυοκαλλιέργειες και στους τομείς επεξεργασίας των ιχθύων και αλιείας γενικότερα	77
4.4. Απαιτήσεις για οικονομική ζημιά στον τουριστικό τομέα	80
4.5. Απαιτήσεις από κόστη μέτρων για την πρόληψη της οικονομικής απώλειας.....	82
4.6. Περιβαλλοντική ζημιά και αποκατάσταση του θαλάσσιου τοπίου	83
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ- ΕΠΙΛΟΓΟΣ	86
ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ-ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ.....	90
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	106

1. ΑΓΓΛΙΚΗ	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	106
2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	109
3. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ	
ΠΗΓΕΣ.....	111
4. SITES.....	113
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	114
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	116

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

-**BUNKERS**: The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

-**HNS CONVENTION**: The International Convention on Liability and compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea

-**CLC 1969**: 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution damage.

-**CLC1992**: the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

-**CLM ITOPF**: the ITOPF Claims Manual

-**IOPC FUND 1971**: The 1971 International Oil Compensation Pollution Fund

-**FUND 1992**: The 1992 International Oil Compensation Pollution Fund

-**ITOPF**: The International Owners Pollution Federation Limited

-**IPIECA**: International Petroleum Industry Conversation Association

-**LLMC 1976**: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

-**STOPIA**: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

-**TOPIA**: Tanker Owner Indemnification Agreement

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το πλοίο αποτελεί χάρη σε όλα τα επιτεύγματα στον τομέα της ναυπηγικής αλλά και της τεχνολογίας (αν όχι το πλέον) ένα από τα πιο φθηνά ασφαλή και αξιόπιστα μεταφορικά μέσα.

Ωστόσο η θαλάσσια μεταφορά επισείει εξ'ορισμού περισσότερους κινδύνους με αποτέλεσμα η ανάγκη για μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη ασφάλιση να καθίσταται άμεση και επιτακτική.

Καθώς τα μεγέθη των πλοίων και των φορτίων αυξάνουν ακριβώς λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, μαζί με τα κέρδη, είναι λογικό ότι αυξάνονται και οι κίνδυνοι στην μεταφορά.

Επιπλέον οι ζημιές και οι απώλειες (περιβαλλοντικές και οικονομικές) από τα μεγάλα ατυχήματα της τελευταίας εικοσαετίας, μας απέδειξαν ότι δεν υπάρχει κανένα περιθώριο για ελλείψεις ή σφάλματα σε θέματα που άπτονται της ασφάλειας και συνάμα της ασφάλισης στη ναυτιλία.

Σήμερα, η σημασία της θαλάσσιας ασφάλισης αναγνωρίζεται παγκοσμίως. Για αυτόν ακριβώς το λόγο,εμπλέκονται πλέον σε αυτήν αφενός μεν ιδιωτικοί φορείς (πλοιοκτήτες, P&I Clubs – H&M Insurance Companies), αφετέρου Διεθνείς οργανισμοί (ΙΜΟ,Ε.Ε) οι οποίοι μεσολαβούν στο σχεδιασμό και την επιβολή νέων Διεθνών Συμβάσεων.

Αυτή η εργασία έχει ως σκοπό την ανάλυση ενός μόνο μέρους της θαλάσσιας ασφάλισης: την οργάνωση και λειτουργία των Ενώσεων Αμοιβαίας Ασφάλισης ή αλλιώς πιο γνωστών ως P&I Clubs, καθώς και μια εκτενή ανάλυση της ρήτηρας κάλυψης ατυχηματικής και λειτουργικής ρύπανσης από πετρελαιοειδή από αυτούς τους οργανισμούς.

Στο πρώτο μέρος αυτής της εργασίας θα δείξουμε τι είναι ακριβώς αυτές οι ενώσεις, ποιος είναι ο σκοπός τους, ο ρόλος τους και η σημασία τους, για τα μέλη τους αλλά και για την ναυτιλία γενικότερα, πώς ακριβώς είναι οργανωμένες αλλά και μέσω ποιών διεργασιών παίρνουν τις αποφάσεις τους.

Στο δεύτερο και πιο ειδικό μέρος, θα ασχοληθούμε με την κάλυψη εκ μέρους των Ασφαλιστικών αυτών Ενώσεων, της ρύπανσης από πετρελαιοειδή είτε πρόκειται για ατύχημα είτε πρόκειται για ρύπανση που προκλήθηκε υπό τις συνθήκες συνθήκες εργασίας των πλοίων.

Πιο συγκεκριμένα θα αναλύσουμε ποιος και με ποιο τρόπο μπορεί μετά από ένα ατύχημα ρύπανσης από οποιοδήποτε τύπου πλοίου να αποζημιωθεί για τις απώλειες και τη ζημία του, πού πρέπει να απευθυνθεί, τι θα πρέπει να αποδείξει στις αλληλασφαλιστικές ενώσεις και τι ακριβώς θα του αποδώσουν τα P&I Clubs.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα περιγράψουμε περιληπτικώς, για την πληρέστερη κατανόηση του θέματος, το διεθνές νομοθετικό πλέγμα ευθύνης και αποζημίωσης για την θαλάσσια ρύπανση από πετρελαιοειδή.

A΄ ΜΕΡΟΣ:

1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I CLUBS

1.1. Νομική υπόσταση των P&I CLUBS

ΤΑ P&I ή πιο ολοκληρωμένα, Protection and Indemnity Clubs, είναι οργανώσεις αμοιβαίας ασφάλισης ή αλληλασφάλισης μεταξύ πλοιοκτητών των οποίων οι ρίζες και η ιστορία φθάνουν κάποιους αιώνες πίσω. Τα P&I clubs καλύπτουν όλες τις ζημιές προς τρίτους και ιδίως αυτές τις ζημιές που δεν καλύπτουν τα υπόλοιπα είδη ναυτασφαλίσεων.

Τι σημαίνει όμως αλληλασφάλιση ή αμοιβαία ασφάλιση:

«Η αμοιβαία συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλομένων να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο από ναυτικές ζημιές, ονομάζεται αλληλασφάλιση»¹.

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των P&I Clubs, εξαιρετικά ευνοϊκό για τα μέλη – πλοιοκτήτες των Ενώσεων είναι η ευρύτητα και η προσαρμοστικότητα τους κυρίως λόγω του περίφημου «omnibus rule»², μιας ρήτρας γενικής χρήσεως που αποδέχονται οι περισσότερες (δυστυχώς όμως όχι και όλες) ενώσεις και η οποία καλύπτει όλους τους κινδύνους ακόμα και αυτούς που δεν αναφέρονται σαφώς στους κανονισμούς τους.

Οι ενώσεις αυτές, ξεκίνησαν ως Protection Clubs για να εξελιχθούν και σε Indemnity Clubs αργότερα. Η διαφορά συνίσταται στο γεγονός ότι τα protection risks αφορούν σε κινδύνους που απειλούν την ιδιοκτησία αυτή καθαυτή (π.χ αποζημιώσεις για το πλήρωμα) ενώ τα indemnity risks είναι κίνδυνοι που αφορούν στην εμπορική δραστηριότητα του σκάφους (π.χ. αγωγές για το φορτίο).

Protection & Indemnity Security ή Ασφάλεια για προστασία και αποζημίωση στα ελληνικά είναι το παραδοσιακό όνομα μιας αλληλασφάλισης για την ανάληψη ευθύνης κάποιων συγκεκριμένων ζημιών και απωλειών που συνδέονται με τη λειτουργία των πλοίων. Η προστασία αυτή δημιουργήθηκε για πρώτη φορά στην Μ.Βρετανία και σήμερα είναι γνωστή με το αγγλικό της όνομα σε όλες τις χώρες.

1.2. Εξέλιξη των P&I clubs

Οι ενώσεις αμοιβαίας ασφάλισης ως αυτούσιος ασφαλιστικός κλάδος δεν είναι πολύ παλαιός. Σύμφωνα με μια άποψη, τα πρώτα υποτυπώδη στοιχεία του θεσμού πρωτοεμφανίστηκαν τον 10^ο μ.Χ. αιώνα.

Μια άλλη γνώμη πάλι, υποστηρίζει ότι οι ενώσεις αυτές ήταν αποτέλεσμα της Campbell's Act του 1846 ενός νόμου που πραγματευόταν το θέμα της ευθύνης για την απώλεια της ζωής ή/και τον τραυματισμό προσώπου. Η εξέλιξη αυτού του θεσμού σχετίζεται επίσης με την MERCHANT SHIPPING ACT του 1854, η οποία για πρώτη φορά εισήγαγε τον περιορισμό της ευθύνης με ορισμένο ποσό ανά τόνο φορτίου.

Το πρώτο P&I Club, είναι το «Britannia Association». Ιδρύθηκε το 1855, ως κλάδος αλληλασφαλιστικού οργανισμού και εξακολουθεί να υπάρχει και να δραστηριοποιείται και στις ημέρες μας.

Με βάση την Bubble Act του 1720, δύο εταιρείες, η «Royal Exchange Association» και η «London Assurance Corporation», μονοπωλούσαν κυριολεκτικά την ασφαλιστική αγορά αφού ο συγκεκριμένος νόμος έδινε σε αυτές το αποκλειστικό δικαίωμα να διεξάγουν ναυτικές ασφαλίσεις ως εταιρίες. Ως εκ τούτου οι δυσαρεστημένοι πλοιοκτήτες του 19^{ου} αιώνα θέλοντας να αποδεσμευτούν από τις δύο αυτές εταιρίες και τους ασφαλιστές των Lloyd's, αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν αλληλασφαλιστικές ενώσεις, χωρίς εταιρική μορφή, χωρίς σταθερά

μέλη και με διάρκεια ζωής μόλις ενός έτους (επομένως έπρεπε να συστήνουν μια νέα ασφαλιστική ένωση κάθε χρόνο).

Για να είναι συμβατές οι ενώσεις αυτές με το μονοπωλιακό νόμο, ήταν απαραίτητο για την νομιμότητά τους, κάθε μέλος να έχει χωριστή – ατομική ευθύνη συμβολής στις απώλειες καθώς και να είναι υπεύθυνο μόνο μέχρι το ποσοστό συμμετοχής του. Κάθε μέλος ήταν παράλληλα και ασφαλιστής και ασφαλισμένος ως προς τα άλλα μέλη.

Ενώ το μονοπώλιο συνεχιζόταν, στις ενώσεις αυτές κάθε μέλος ασφάλιζε το άλλο χωριστά και όχι όλοι μαζί συνεταιρικά αφού σύμφωνα με την νομοθεσία της εποχής οποιοσδήποτε αριθμός πλοιοκτητών μπορούσε να προβεί σε αμοιβαία ασφάλιση, αρκεί ο καθένας να ήταν υπεύθυνος χωριστά ανάλογα με τη συνεισφορά του, όπως όριζαν οι όροι και οι κανονισμοί των ενώσεων αυτών³.

Η κατάσταση παρέμενε αμφίβολη στο ασφαλιστικό σύστημα μέχρι την ψήφιση της Companies Act το 1862, η οποία κατήργησε το μονοπώλιο στην ασφαλιστική αγορά της ναυτιλίας και επέτρεψε την δημιουργία mutual associations⁴ (αποταμιευτικοί οργανισμοί χωρίς μετοχές) ή joint stock companies⁵ (ενδιάμεσος τύπος Ανώνυμης και προσωπικής εταιρίας) για να διεξάγουν την ναυτική ασφάλιση. Βέβαια ακόμα και μετά από αυτήν την εξέλιξη πολλές ενώσεις παρέμειναν χωρίς εταιρική μορφή, ωστόσο εκείνη η εποχή σηματοδοτήθηκε από μια δραστική αλλαγή ως προς τη δημιουργία των Clubs.

Το κυρίαρχο κίνητρο πίσω από τη σύσταση και την καταχώρηση των P& I clubs δεν ήταν απλώς να γίνουν νόμιμες οι αλληλασφαλιστικές αυτές ενώσεις ούτε και η προφανής ικανότητα μιας εταιρίας περιορισμένης ευθύνης - έναντι μιας ιδιότυπης ασφαλιστικής ένωσης - να αναλαμβάνει την κάλυψη διάφορων κινδύνων ως νομικό πρόσωπο. Ο πιο σημαντικός λόγος για να πάρουν οι οργανισμοί αυτοί τη νέα μορφή

της νομικής προσωπικότητας ήταν ώστε να αποκτήσουν την ικανότητα να παρίστανται ως ενάγοντες και εναγόμενοι στα δικαστήρια αφού με τη μορφή που είχαν μέχρι τότε οι ενώσεις αυτές, δεν μπορούσαν να κινηθούν εναντίον οποιουδήποτε των μελών τους για απλήρωτες εισφορές επειδή η αγωγή έπρεπε να γίνει από κάθε μέλος χωριστά με αποτέλεσμα να χρειάζονται μακροχρόνιοι δικαστικοί αγώνες. Κατά τον ίδιο τρόπο τα μέλη συναντούσαν δυσκολίες στο να ασκήσουν αγωγές για να εσπράξουν αποζημιώσεις, αφού έπρεπε να κινηθούν κατά κάθε μέλους χωριστά για να πάρουν ολόκληρη την απαίτησή τους. Αντίστοιχα το κάθε μέλος για να αποζημιωθεί από το κοινό ταμείο του club, έπρεπε να αποδείξει την ευθύνη κάθε μέλους προσωπικά και χωριστά γιατί το ταμείο θεωρούνταν περιουσία όλων των μελών του club.

Τα προβλήματα αυτά πολλαπλασιάζονταν με την ανεξέλεγκτη είσοδο και την έξοδο μελών από το club, καθώς νέα μέλη προστίθενταν και παλιά μέλη αποχωρούσαν συνεχώς, ενώ τα νέα μέλη δεν είχαν ευθύνη για τις πράξεις του club, μέχρι το χρονικό σημείο της εισόδου τους.

Οι ριζοσπαστικές λοιπόν αλλαγές που ακολούθησαν, ήταν εν πολλοίς το αναγκαίο επακόλουθο αυτής της προβληματικής κατάστασης που κυριαρχούσε έως τότε. Ο σκοπός ήταν τα P&I Clubs να γίνουν ολοκληρωμένες νομικές προσωπικότητες με υποχρεώσεις και δικαιώματα ούτως ώστε να μπορούν να διεκδικήσουν τα δικαιώματά τους ως αυτούσια νομικά πρόσωπα και ώστε να μπορούν οι τρίτοι συμβαλλόμενοι να τα αναγκάσουν να είναι συνεπείς με τις υποχρεώσεις τους⁶.

1.3. Σημερινή Κατάσταση

Τα σημερινά P& I Clubs έχουν εταιρική μορφή και παρά το γεγονός ότι παραμένουν αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, κάθε μέλος συμβάλλεται με μια επιχείριση, και όχι με τα υπόλοιπα μέλη χωριστά. Τα μέλη δεν ασκούν τα δικαιώματά τους μεταξύ τους αλλά μέσω ενός νομικού προσώπου.

Ως αποτέλεσμα της Companies Act του 1862, οι ενώσεις αυτές πήραν τη μορφή είτε ανώνυμων εταιριών είτε εταιριών περιορισμένης ευθύνης, ενώ πλέον όλες οι ενώσεις αυτές με έδρα την Βρετανία είναι συστημμένες σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Companies Act του 1985.

Επομένως τα περισσότερα P&I Clubs λειτουργούν σήμερα σύμφωνα με την Companies Act του 1985 που ακολούθησε τους αντίστοιχους νόμους του 1948 και του 1862 και η οποία ορίζει σαφώς ότι οποιαδήποτε εταιρία, ένωση ή συνεταιρισμός που αποτελείται από περισσότερα από 20 άτομα και η οποία συστάθηκε με σκοπό κέρδους για την ίδια και τα μέλη της, είναι παράνομη εκτός αν είναι εγεγραμμένη στα οικεία μητρώα ως εταιρία⁷.

Η ασφάλιση στη Βρετανία διέπεται σήμερα από την Insurance Companies Act του 1982. Αυτός ο νόμος μεταξύ άλλων ορίζει πρώτον ότι ο αρμόδιος Υπουργός δεν θα παραχωρήσει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος σε αιτούντα με έδρα την μεγάλη Βρετανία αν δεν πρόκειται για εταιρία σύμφωνα με όσα ορίζει η companies act 1985, δεύτερον ότι η εταιρία θα πρέπει να εγγραφεί στα οικεία μητρώα και τρίτον η επιχείρηση να έχει εγκριθεί με Βασιλικό Διάταγμα ή Νόμο του Κοινοβουλίου με το οποίο να της δίνεται και η άδεια να προβαίνει σε ασφαλίσεις⁸.

Οι σύγχρονες ασφαλιστικές οργανώσεις είναι οι περισσότερες registered companies limited by guarantee⁹ χωρίς μετοχικό κεφάλαιο. Τα μέλη τους δεν είναι μέτοχοι και δεν έχουν εγγραφές επί του κεφαλαίου ούτε και συμμετέχουν στα κέρδη.

Η σχέση μεταξύ των μελών του club, συνίσταται στην αμοιβαία υποχρέωσή τους να συμμετέχουν με συνεισφορά στις ζημιές όλων, κάτι το οποίο ορίζεται στο καταστατικό και τον κανονισμό της ένωσης ούτως ώστε να διασφαλίζεται η πληρωμή των αξιώσεων των άλλων. Πρόκειται για ένα πλέγμα αμοιβαίων εγγυήσεων.

Αν και το καταστατικό ενός αλληλασφαλιστικού οργανισμού εγγραμμένου ως εταιρία περιορισμένης ευθύνης (company limited by guarantee), αναφέρει ότι τα μέλη του δε θα είναι υπεύθυνα σε συνεισφορές πάνω από ένα συγκεκριμένο ποσό, αυτό δεν ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις και δεν αποτελεί και αντιπροσωπευτικό δείγμα της πραγματικότητας. Το ποσό που ορίζεται στο καταστατικό είναι το ποσό που είναι απαραίτητο από κάθε μέλος - ασφαλισμένο. Όμως κάθε μέλος φυσικά είναι υποχρεωμένο να πληρώσει εισφορές και για τις ζημιές των άλλων ασφαλισμένων μελών, εφόσον προκύψουν τέτοιες, όπως ορίζεται στους κανονισμούς της ένωσης.

1.4.Σύσταση των CLUBS

1.4.1. Κανονισμοί και Καταστατικό (Memorandum and articles of association)

Οι σχέσεις μεταξύ των μελών και του club, καθορίζονται εν πρώτοις από το καταστατικό και τους κανονισμούς του club.

Συνήθως το καταστατικό ορίζει ότι το ανώτατο όργανο του club είναι η Γενική Συνέλευση και ότι οι Διευθυντές εκλέγονται από αυτή. Η επιτροπή των Διευθυντών είναι υποχρεωμένη να διεξάγει τις εργασίες της όπως ορίζεται στο καταστατικό.

Το καταστατικό του club καλύπτει θέματα όπως προσόντα των υποψηφίων μελών για την είσοδο – προσχώρηση σε αυτό, τους λόγους αποχώρησης από αυτό, δικαιώματα αποζημίωσης από ζημιές, ευθύνες στην περίπτωση της αποχώρησης,

συνεισφορές και θέματα διοίκησης. Επίσης το καταστατικό καλύπτει θέματα συχνότητας γενικών συνελεύσεων, ενημέρωσης και δικαιώματα ψήφων.

Τα μέλη δεσμεύονται από το καταστατικό που ήταν σε ισχύ όταν εισήλθαν στο club. Επειδή υπάρχει το δικαίωμα να γίνουν αλλαγές στο καταστατικό σύμφωνα με τους κανονισμούς, παρά το γεγονός ότι σε γενικές γραμμές οι αλλαγές αυτές είναι δεσμευτικές, για να αποφευχθούν ενδεχόμενες αδικίες, υπάρχει ο όρος σε ορισμένους οργανισμούς, κάθε νέα πρόβλεψη να μην επηρεάζει τα πλοία των μελών που έχουν ήδη αρχίσει ταξίδι ή που ήδη έχουν κλείσει ναυλωσύμφωνο όταν σημειώνεται η αλλαγή. Σε κάθε περίπτωση αυτά τα πλοία εξαιρούνται από κάθε αλλαγή μέχρι το τέλος του ταξιδιού ή τη λήξη του ναυλοσυμφώνου που τα δεσμεύει.

1.4.2.Γενική συνέλευση

Η Γενική συνέλευση είναι το ανώτερο όργανο του P&I Club. Οι εργασίες του οργανισμού διεξάγονται σύμφωνα με το καταστατικό από την επιτροπή των διοικητών οι οποίοι εκλέγονται από την γενική συνέλευση. Η γενική συνέλευση είναι επίσης υπεύθυνη για να θέτει τους κανόνες του club.

Οι αρμοδιότητες της γενικής συνέλευσης στα περισσότερα club είναι οι εξής:

- 1) Να αποφασίζει αν οι ετήσιες αναφορές και οι ισολογισμοί πρέπει να γίνουν δεκτοί και να υιοθετηθούν.
- 2) Να εκλέγει την επιτροπή των μελών - διοικητών.
- 3) Να εκλέγει ελεγκτές
- 4) Να ψηφίζει τις μετατροπές στους κανονισμούς του club.
- 5) Να παίρνει αποφάσεις για θέματα που τίθενται στην επιτροπή των διοικητών.
- 6) Να καθορίζει το καταστατικό

- 7) Να αποφασίζει επί των εισπράξεων, των εισφορών και διανομών οποιωνδήποτε αποθεματικών
- 8) Να αποφασίζει για την εκάστοτε αμοιβή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.
- 9) Να αποφασίζει για την διάλυση της ένωσης ή για την συγχώνευση με άλλες ενώσεις.

Οι αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης, καθώς και τα δικαιώματα ψήφων, συνήθως περιλαμβάνονται στο καταστατικό.

Στις αλληλασφαλιστικές εταιρίες επίσης εΐθισται το δικαΐωμα ψήφων να είναι ανάλογο με το ασφάλισμα. Αυτό δεν είναι δυνατόν με τα P& I διότι δεν μπορεί να προβλεφθεί εκ των προτέρων το ασφάλισμα και για αυτόν ακριβώς το λόγο αντί να συνδέονται τα δικαιώματα ψήφων με αυτό το ποσό, οι ψήφοι του κάθε μέλους γενικής συνέλευσης καθορίζονται ανάλογα με το gross tonnage που συνεισφέρει προς ασφάλιση κάθε ασφαλισμένος. Ως εκ τούτου το δικαΐωμα ψήφου στα P&I Clubs διαβαθμίζεται ώστε να προλαμβάνονται τυχόν συνεργασίες και κυριαρχίες μικρών ομάδων που διαχειρίζονται μεγάλα τονάζ. Παραδείγματος χάριν, για το κάθε μέλος που ασφαΐζει μέχρι και 20.000 grt παρέχεται μία ψήφος, δύο ψήφοι από 20.000 μέχρι 50.000 grt, τρεις ψήφοι από 50.000 grt έως 100.000 grt , τέσσερις ψήφοι από 100.000 έως 200.000 grt, και μία ακόμη ψήφος για κάθε επιπλέον 100.000 grt. Για τον ίδιο λόγο, οι κανονισμοΐ των περισσότερων club, καθορίζουν ότι μΐα μόνο εταιρία εφοπλιστών – πλοιοκτητών που καταλήγει σταδιακά να αντιπροσωπεύει αρκετά πλοΐα, δε θα πρέπει να έχει περισσότερες ψήφους από αυτούς που είχε πρΐν αποκτήσει αυτά τα σκάφη¹⁰.

Το δικαΐωμα ψήφου συνήθως διατηρείται μέχρι την επόμενη τακτική γενική συνέλευση ακόμη και αν το πλοΐο χάθηκε ή αγνοείται. Ωστόσο, εΐσοδος στο club για

χρονικό διάστημα λιγότερο του ενός έτους δεν παρέχει κανένα δικαίωμα ψήφου, όταν η περιορισμένη χρονικά είσοδος στο club έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων, όπως συμβαίνει παραδείγματος χάριν με τους ναυλωτές.

Όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω, τα μέλη των P&I clubs καθορίζουν τις αποφάσεις των γενικών συνελεύσεων με βάση τα δικαιώματα ψήφων που έχουν.

1.4.3.Η επιτροπή των Διοικητών

Στην πρόιμη μορφή τους τα P&I clubs είχαν ως διοίκηση την «Επιτροπή Ανδρών». Αν και η φράση επιζει μέχρι τις μέρες μας, η επιτροπή των clubs είναι κατά ακριβολογία το αντίστοιχο διοικητικό συμβούλιο των υπολοίπων εταιριών.

Οι διοικητές των P&I clubs, προέρχονται από τα μέλη και συνήθως εκλέγονται από την ετήσια γενική συνέλευση ή στην περίπτωση που τα μέλη είναι εταιρίες, προέρχονται από τα αρχαιότερα διοικητικά στελέχη αυτών των εταιριών. Ο αριθμός των μελών του Δ.Σ ποικίλλει αναλόγως του club, και στις μεγαλύτερες αλληλασφαλιστικές ενώσεις τα μέλη του Δ.Σ αντιπροσωπεύουν όλα τα είδη ναυτιλίας (tramp, liner, tankers κτλ.) καθώς επίσης και όλες τις εθνικότητες.

Όλα τα μέλη του club, μπορούν να γίνουν μέλη του Δ.Σ, αν και συνήθως κάθε υποψήφιος θα πρέπει να έχει συνεισφέρει για ασφάλιση τουλάχιστον 10.000 grt και να είναι ηλικίας κάτω των 70 ετών και κάθε μέλος μπορεί να επιλέξει Διευθυντή. Το δικαίωμα ψήφων στο Διοικητικό Συμβούλιο είναι ανάλογο του αριθμού των πλοίων του αντίστοιχου μέλους και όχι αναλόγο του τονάζ (π.χ ένα πλοίο = μία ψήφος). Υπάρχουν προβλέψεις συνήθως, ούτως ώστε μέχρι το ένα τρίτο των μελών του Δ.Σ να μπορεί να αποσύρεται με την σειρά καθώς και όλα τα μέλη να έχουν δικαίωμα επανεκλογής. Κάποια clubs, επίσης προβλέπουν την ευχέρεια, τα μέλη του Δ.Σ να

αναπληρώνουν τυχαίες κενές θέσεις, εκτός όμως από αυτή την μικρή ευκολία, η εκλογή των μελών του Δ.Σ παραμένει στα χέρια της Γ.Σ.

Στα περισσότερα clubs, το Δ.Σ συνεδριάζει μια φορά το μήνα ή μια φορά στους δύο μήνες για να αποφανθεί επί θεμάτων γενικών που αφορούν στην αλληλασφάλιση, και να αποφασίσει επί των αξιώσεων – αγωγών που χρειάζονται την έγκρισή τους. Τα μέλη του Δ.Σ έχουν την ευθύνη να χαράζουν τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διοίκηση του club, καθώς και την μακροπρόθεσμη πορεία του, πάντα σύμφωνα με τις οδηγίες και τις επιταγές των μελών όπως αυτές έχουν εκφραστεί στην Γενική Συνέλευση.

Τα κυρίως καθήκοντα των μελών του Δ.Σ είναι τα εξής¹¹:

- 1.έγκριση – αποδοχή των απαιτήσεων, για την ευώδοση των οποίων είναι απαραίτητη η έγκρισή τους σύμφωνα με τους κανονισμούς. Επειδή συνήθως οι αγωγές κατά του club είναι πολλές σε αριθμό, το Δ.Σ ασχολείται και αποφασίζει επί των πιο σημαντικών – μεγαλύτερων εξ αυτών των οποίων η έγκριση – αποδοχή υπόκειται στην διακριτική τους ευχέρεια σύμφωνα με τους κανονισμούς του P&I club.
2. Να επιλύουν διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ του club και των μελών. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα θέματα παρουσιάζονται πρώτα ενώπιον του Δ.Σ ούτως ώστε αυτό να αποφανθεί προτού προχωρήσουν σε διαιτησία τα αντίθετα μέρη αν τελικά χρειαστεί.
- 3.Να καθορίσουν τα ποσά και την συχνότητα καταβολής των εισφορών των μελών.
- 4.Να κανονίζουν ευκολίες αντασφάλισης
5. Να αποφασίζουν πώς θα διαμοιράζουν τα έσοδα του club.
- 6.Να προσλαμβάνουν και να απολύουν το διοικητικό προσωπικό.
- 7.Να τακτοποιούν οικονομικές οφειλές

8. Να παίρνουν αποφάσεις για το πότε θα ξεκινά και πότε θα τελειώνει η ασφαλιστική χρονιά.
9. Να παίρνουν αποφάσεις για την διαχείριση των αποθεμάτων
10. Να κάνουν προτάσεις για τροποποιήσεις των κανονισμών του club.
11. Να αποφαινούνται για την αμοιβή των διαχειριστών και του διοικητικού προσωπικού.
12. Να καθορίζουν τα ποσά των επιπρόσθετων εισφορών.
13. Να αποφασίζουν για το άνοιγμα και το κλείσιμο του οικονομικού έτους.
14. Να αποφαινούνται επί της εφαρμογής του omnibus rule, σε απαιτήσεις που εξαρτώνται από την διακριτική τους ευχέρεια.

Συνήθως οι κανονισμοί του club, παρέχουν την δυνατότητα στα μέλη του Δ.Σ να προσδίδουν παραπέρα εξουσίες, καθήκοντα ή δυνατότητες σε υπο-επιτροπές ή στους διοικητές του club.

Ο βασικός λόγος που διαφέρουν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις αυτές από τις υπόλοιπες κοινές ασφαλιστικές εταιρίες με σκοπό το κέρδος είναι κυρίως εξαιτίας της ύπαρξης των επιτροπών και της εξουσίας που αυτές έχουν στα P&I Clubs. Το club, ελέγχεται απευθείας από τα μέλη του. Πρόκειται ασφαλώς για παρεξήγηση ότι τα οφέλη και οι υποχρεώσεις ενός μέλους P&I CLUB οφείλονται και απορρέουν από το πλοίο που ονομάζεται “entered vessel”. Ασφαλώς και το πλοίο παίζει καθοριστικό ρόλο αφού εξαιτίας της δράσης και της λειτουργίας του υπάρχει και η ανάγκη ακολούθως για ασφάλιση. Όμως το πλοίο αποτελεί στην ουσία το μέσο για τον καθορισμό των κινδύνων που αναλαμβάνει να καλύψει το club¹² για λογαριασμό των μελών του.

1.4.4. Ζητήματα μελών: Ποιος έχει δικαίωμα να γίνει μέλος και τι συνεπάγεται αυτό

Συνήθως τα μέλη των P&I clubs, είναι οι πλοιοκτήτες οι οποίοι σαφώς και έχουν ασφαλιστικό συμφέρον. Με το πέρασμα των χρόνων όμως οι κατηγορίες των ενδιαφερομένων που μπορούν να υποβάλλουν αίτηση για να γίνουν μέλη και οι οποίοι γίνονται δεκτοί, έχουν αυξηθεί και έτσι πλέον μέλη γίνονται και οι ναυλωτές, οι διαχειριστές, ενυπόθηκοι δανειστές ακόμη και οι αδερφές - θυγατρικές εταιρίες των εταιριών - μελών. Όποιος όμως και να είναι ο ενδιαφερόμενος, κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι θα πρέπει να επιδείξουν όλοι ένα ασφαλιστικό συμφέρον, το οποίο και αποτελεί απαραίτητο κριτήριο σύμφωνα με την Marine Insurance Act 1906 (section 5) η οποία ορίζει ότι: *«Υπάγεται στις διατάξεις της Νομοθεσίας αυτής κάθε άτομο με ασφαλιστικό συμφέρον που αφορά σε ναυτική περιπέτεια. Και πιο συγκεκριμένα το άτομο που ενδιαφέρεται για μια ναυτική δραστηριότητα με την οποία έχει νομική ή άλλη σχέση ή που ενδιαφέρεται για οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο που διατρέχει ασφαλιστικό κίνδυνο από αυτήν τη δραστηριότητα εξαιτίας της οποίας μπορεί να επωφεληθεί από την ασφάλεια ή την ακριβή άφιξη του περιουσιακού στοιχείου που ασφαλίζεται σε ορισμένο μέρος ή μπορεί να ζημιωθεί από την απώλειά του ή από την κράτησή του, την οποιαδήποτε ζημία ή μπορεί να ευθύνεται για περαιτέρω αποζημίωση».*

Επομένως, ένα ναυπηγείο, ένας κατασκευαστής ή επισκευαστής πλοίου μπορεί να έλκει ασφαλιστικό συμφέρον, ακόμη και αν το πλοίο απλώς παραμένει στον ντόκο ή βρίσκεται σε μια ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα και δεν παίρνει μέρος σε μια ναυτική περιπέτεια, αλλά αποτελεί *«...περιουσιακό στοιχείο που διατρέχει ασφαλιστικό κίνδυνο».* Το κριτήριο λοιπόν να γίνει κάποιος μέλος ενός P&I Club,

είναι ότι μπορεί να είναι έκθετος σε ευθύνες για τις οποίες αποζητεί προστασία ή κάλυψη αποζημίωσης. Έτσι στους πλοιοκτήτες θα πρέπει να περιλαμβάνονται και οι συμπλοιοκτήτες, είτε πρόκειται για φυσικά πρόσωπα είτε πρόκειται για εταιρίες. Σύμφωνα μάλιστα με την αγγλική νομολογία, ακόμη και να μεταβιβαστεί το περιουσιακό αντικείμενο, δεν μεταβιβάζεται αυτόματα και το δικαίωμα αποζημίωσης που απορρέει από αυτό, αν δεν υπάρχει ενημέρωση και έγγραφη συναίνεση του P&I Club για αυτό¹³.

Η είσοδος στο P&I club, όταν πρόκειται για πλοία που χωρίζονται σε ιδιοκτησιακό επίπεδο σε πολλά μέρη, γίνεται συνήθως από τον διαχειριστή ή από τον πλοιοκτήτη με το μεγαλύτερο ποσοστό, ενώ τα πλοία που ανήκουν σε μονοκάραβες εταιρίες, είτε από τη διαχειρίστρια εταιρία είτε από την πλοιοκτήτρια εταιρία.

Οι ναυλωτές εξάλλου, οι οποίοι επίσης μπορούν να εισέλθουν στο club, αποτελούν επίσης μια ομάδα ατόμων με συμφέροντα ασφαλιστικά .

Σε ό,τι αφορά την είσοδο πλοίου σε P&I Club, όταν αναφερόμαστε στον κύριο του πλοίου (owner)¹⁴, εννοούμε τόσο τον πλοιοκτήτη, όσο και τους συνεταίρους - συμπλοιοκτήτες, τους μετόχους των ιδιοκτητριών εταιριών, τους ενυπόθηκους δανειστές, καταπιστευματοδόχους, διαχειριστές, διοικητές ή κατασκευαστές ενός πλοίου, στο όνομα των οποίων ένα πλοίο εισέρχεται στο club.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς και το καταστατικό του club, μπορεί να λογίζεται κάποιος ως μέλος του club¹⁵, εφόσον για λογαριασμό του ιδίου ή του ατζέντη του ένα πλοίο εισέρχεται στο club. Σε κάθε περίπτωση όμως το club, δεν έχει αναλάβει να καλύψει κανένα ασφαλιστικό κίνδυνο ούτε είναι υποχρεωμένο σε οποιαδήποτε αποζημίωση αν δεν έχει υπογραφεί η ασφαλιστική σύμβαση και έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό εσόδου στο club. Στο πιστοποιητικό αναγράφονται το

όνομα του μέλους και το αντίστοιχο ασφαλιστικό του συμφέρον κατόπιν της σύμφωνης γνώμης των διαχειριστών του club, ή της επιτροπής των διοικητών του.

Σύμφωνα πάλι με την αγγλική νομολογία ο συμπλοιοκτήτης, που δεν είναι όμως ο ίδιος μέλος του club, δεν έχει δικαίωμα να διεκδικήσει αποζημίωση από την ένωση αλλά και αντιστρόφως, το club, δεν έχει δικαίωμα να διεκδικήσει εισφορές από τον αφανή εταίρο-διαχειριστή μιας εταιρίας πλοιοκτήτριας, αν ο τελευταίος δεν είναι μέλος του club.

Εισερχόμενος στο P&I club, ο πλοιοκτήτης όχι μόνο γίνεται δικαιούχος του ασφαρίσματος αλλά ταυτοχρόνως γίνεται και μέλος του club, και ως εκ τούτου φέρει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μέλους. Ακόμη και αν λόγω κάποιου περιστατικού το μέλος πάψει να έχει δικαίωμα στην προστασία και αποζημίωση, συνεχίζει εντούτοις να έχει την υποχρέωση να πληρώνει τις εισφορές του. Κατ' ακριβολογία, όταν κάποιος γίνεται μέλος του club, ο ρόλος του είναι διττός όχι ως ασφαλισμένος και ως ασφαλιστής παράλληλα, αλλά ως ασφαλισμένος και ως μέλος του club, και αυτοί οι δύο διαφορετικοί ρόλοι συνοδεύονται από διαφορετικές υποχρεώσεις και χωριστά δικαιώματα. Εφόσον κάποιος γίνει μέλος, τότε αυτή του η ιδιότητα σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζεται από οποιοδήποτε περιστατικό το οποίο θα θέσει σε κίνδυνο ενδεχομένως το δικαίωμά του για αποζημίωση. Επομένως όταν ένα μέλος προβεί σε απαγορευμένες πράξεις είναι το ασφάλισμα που μπαίνει σε κίνδυνο και όχι η ιδιότητά του ως μέλος.

1.4.5. Η διαδικασία εισόδου στο club

Η είσοδος γίνεται είτε μέσω μεσιτών ή απευθείας από τους πλοιοκτήτες ή από τους ανταποκριτές του club. Στις περιπτώσεις πάντως που χρησιμοποιείται μεσίτης, τα έξοδα μεσιτείας επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης και όχι το club.

Η είσοδος πραγματοποιείται μέσω μιας αίτησης που συμπληρώνεται από το μελλοντικό μέλος οι λεπτομέρειες της οποίας θα αποτελέσουν τη βάση για τη σύμβαση που θα υπογραφεί. Μπορεί όμως η αίτηση να μην υπάρχει και το club να ζητήσει απευθείας τις λεπτομέρειες που απαιτούνται.

Ανάμεσα σε αυτά που ζητάει να μάθει το P&I Club είναι και τα εξής :

1. Η Hull & Machinery ασφάλιση του αιτούντος.
2. Η διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης που επιθυμεί από το club.
3. Ο τύπος, το μέγεθος και η ηλικία του πλοίου που θα εισαχθεί.
4. Ο τύπος του φορτίου που θα μεταφέρει το πλοίο.
5. Η γεωγραφική περιοχή στην οποία θα δραστηριοποιείται το πλοίο.
6. Τι είδους διαχείριση θα έχει το πλοίο.
7. Η εθνικότητα του πληρώματος.
8. Το παρελθόν του πλοίου σε ό,τι αφορά τις απώλειες.
9. Η σημαία του πλοίου.

Η αίτηση εξετάζεται από τους διοικητές του club, στην διακριτική ευχέρεια των οποίων εναπόκειται εάν κάποιος θα γίνει μέλος του club, ενώ σε κάθε περίπτωση μπορούν να απορρίψουν την αίτηση χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να παράσχουν αιτιολογία.

Εάν όμως η αίτηση γίνει δεκτή, η διοίκηση θα πρέπει να εκδώσει ένα πιστοποιητικό εισόδου το οποίο αποτελεί και την απόδειξη της εισόδου στο club. Αυτό το πιστοποιητικό δεν αποτελεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και τις περισσότερες φορές δεν περιλαμβάνει και τους όρους της αλληλασφάλισης. Όμως ενσωματώνει όλους τους κανονισμούς και τους κανόνες του club, οι οποίοι διευκρινίζουν τους κινδύνους που καλύπτονται. Αν σε κάποια δεδομένη στιγμή το μέλος, αποφασίσει να διαφοροποιήσει τους κινδύνους κατά των οποίων

προστατεύεται το πλοίο, θα πρέπει το P&I Club να εκδώσει αυτό που είναι γνωστό ως «endorsement slip» το οποίο και θα αναφέρει τους όρους που αλλάζουν καθώς και την ημερομηνία από την οποία επέρχονται οι αλλαγές.

Όταν κάποιος γίνεται μέλος σε ένα club, τότε αναλαμβάνει ένα φορτίο και ένα όφελος. Το όφελος είναι η προστασία για τους κινδύνους και για το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στους κανονισμούς του, ενώ η υποχρέωση είναι να συνεισφέρει στις απώλειες των υπόλοιπων μελών.

1.4.6. Λύση της αλληλασφάλισης

Η αλληλασφάλιση λήγει για πολλούς και διαφορετικούς λόγους:

1. Ένα μέλος μπορεί να θέλει να τερματιστεί η προστασία για δικούς του λόγους.
2. Μπορεί το πλοίο να καταστραφεί ολοσχερώς (total loss).
3. Μπορεί το μέλος να αποφασίσει να πουλήσει όλο το πλοίο ή το μερίδιο του.
4. Μπορεί να αναφερθεί ότι το πλοίο έχει χαθεί – εξαφανιστεί.
5. Μπορεί να κηρύξει πτώχευση ή να γίνει εκκαθάριση της πλοιοκτήτριας εταιρίας ή ρευστοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων.
6. Το μέλος απλά δεν πληρώνει ή δεν θέλει να πληρώνει τις εισφορές.

Τα clubs έχουν υιοθετήσει συγκεκριμένες διαδικασίες για κάθε μια από τις παραπάνω αναφερθείσες περιπτώσεις. Παραδείγματος χάριν για την πρώτη περίπτωση υπάρχει ο κανόνας που ονομάζεται «termination by contractual notice» όπου και οι δύο πλευρές μπορούν να λύσουν την σύμβαση με γραπτή καταγγελία. Το P&I δικαιούται να προχωρήσει στην καταγγελία οποτεδήποτε δίνοντας πρώτα μια ειδοποίηση στο μέλος 7 ημερών, ενώ το μέλος μπορεί να καταγγείλει το συμβόλαιο στην αρχή της ασφαλιστικής χρονιάς δηλ μέχρι τις 20

Φεβρουαρίου δίνοντας στο club μια προθεσμία τουλάχιστον 30 ημερών. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις η λύση θεωρείται αυτόματη εφόσον συμβούν τα γεγονότα που προαναφέρθηκαν.

1.4.7. Υπεράκτιες Εταιρίες (Off Associations)

Πολλά από τα P&I clubs που ξεκίνησαν από την Μεγάλη Βρετανία, έχουν τώρα μεταφέρει την έδρα τους στο εξωτερικό και διατηρούν γραφεία – εταιρίες εγγεγραμμένες «υπεράκτιες» (off - shore). Οι Βερμούδες φαίνονται να είναι ένας αγαπημένος προορισμός για αυτά. Εφόσον η κεντρική διοίκηση και ο έλεγχος των ενώσεων έχει πλέον διασφαλιστεί σε υπεράκτιες περιοχές, δεν θεωρείται πλέον ότι έχουν έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο κάτι το οποίο γίνεται για πολλούς λόγους και βεβαίως οι φορολογικοί είναι οι βασικότεροι από αυτούς.

Η πιο συνήθης παρανόηση είναι ότι η μεταφορά αυτή έγινε αποκλειστικά και μόνο για φορολογικούς λόγους. Βεβαίως και έχουν αποκομίσει τα club οικονομικά ωφέλη από αυτήν την μεταφορά της έδρας τους εκτός της Μεγάλης Βρετανίας (παραδείγματος χάριν στις Βερμούδες οι επενδύσεις και οι αποδόσεις των κεφαλαίων είναι αφορολόγητα), όμως η μετατόπιση αυτή σημειώθηκε και για άλλους πολύ σημαντικούς λόγους.

Το Νοέμβριο του 1967 η αγγλική στερλίνα υπέστη σοβαρή υποτίμηση της τάξης του 14.3% έναντι του αμερικάνικου δολλαρίου. Αυτό ήταν ένα ιδιαίτερα σοβαρό χτύπημα για τα P&I Clubs, τα οποία αν και μπορούσαν να επιβάλουν όποιες εισφορές ήθελαν στα μέλη τους εντούτοις τα σημαντικά κεφάλαια - αποθεματικά που κρατούσαν σε βρετανικές στερλίνες μειώθηκαν εξαιτίας της υποτίμησης. Το 1967, ένα μικρό μόνο ποσοστό των μελών τους αντιπροσώπευε βρετανικό τανάζ. Επιπλέον τα clubs εκείνη την περίοδο ήταν συστημένες εταιρίες οργανωμένες σύμφωνα με τον

βρετανικό νόμο και ως εκ τούτου δεσμεύονταν από τους βρετανικούς νόμους για το συνάλλαγμα. Οι νόμοι αυτοί απαιτούσαν τα κεφάλαια και τα αποθεματικά των P&I Clubs να είναι σε στερλίνες. Καθώς λοιπόν τα club ήταν αναγκασμένα να πληρώνουν τεράστια ποσά σε νομίσματα άλλα εκτός στερλίνας για τις αγωγές – αξιώσεις των μελών τους από ζημιές, κυρίως δολλάρια και γερμανικά μάρκα, ξαφνικά βρέθηκαν σε δυσχερή οικονομική θέση μη μπορώντας να καλύψουν τα ποσά για τις αποζημιώσεις. Το αποτέλεσμα ήταν οι απώλειες των clubs να ανέρχονται σε εκατομμύρια βρετανικές λίρες¹⁶.

Ακολούθησαν πολλές συζητήσεις μεταξύ του βρετανικού υπουργείου οικονομικών και της τράπεζας της Αγγλίας για να βρεθεί μια λύση στο πρόβλημα και να διασωθεί το κύρος των P&I clubs. Δυστυχώς οι συζητήσεις δεν ευωδόθηκαν αφού παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα μέλη των clubs δεν ήταν βρετανικές εταιρίες, αποφασίστηκε ότι τα clubs, δεν θα έπρεπε να τύχουν ιδιαίτερης μεταχείρισης. Ως εκ τούτου, οι ασφαλιστικές αυτές ενώσεις αποφάσισαν να μεταφέρουν τις έδρες τους στο εξωτερικό, όπου θα μπορούσαν να διατηρούν κεφάλαια σε διάφορα νομίσματα για αποζημιώσεις ούτως ώστε να αποφύγουν απώλειες από υποτιμήσεις νομισμάτων όπως αυτές που υπέστησαν το 1967.

Ακόμα και αυτές οι ενώσεις που διατήρησαν τις έδρες του στην γηραιά αλβιόνα, δημιούργησαν υποκαταστήματα στο εξωτερικό τα οποία διεκπεραιώνουν και ένα μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων τους. Το γεγονός ότι τα clubs είναι πλέον πλήρως προστατευμένα από τους κινδύνους της υποτίμησης, του πληθωρισμού και από τις διακυμάνσεις των τιμών συναλλάγματος είναι μάλλον δίκαιο δοθέντος του γεγονότος ότι τα μέλη τους προέρχονται από όλον τον κόσμο .

Η υπεράκτια μεταφορά των P&I Clubs δεν φαίνεται να επέδρασε στις σχέσεις τους με τα μέλη τους και οι ασφαλιστικές ενώσεις διατήρησαν και τα γραφεία τους

στο Λονδίνο. Οι διοικητές τους επίσης μεταφέρθηκαν στο εξωτερικό, διατήρησαν εντούτοις τα τμήματα ασφάλισης και αποζημιώσεων ως μεσίτες και ανταποκριτές στο Λονδίνο.

Οι δημόσιες υπηρεσίες φορολογικού ελέγχου στην αγγλία διεξάγουν έρευνες από καιρού εις καιρόν για να διαπιστωθεί αν οι έδρες των clubs βρίσκονται όντως στο εξωτερικό και αν όλες οι πράξεις διοίκησης ξεκινούν από εκεί.

Σε κάθε περίπτωση, ο νόμος που διέπει τη σχέση μεταξύ του club και των μελών του καθώς και τα προβλήματα που ενδεχομένως προκύπτουν από αυτή, είναι ο αγγλικός νόμος¹⁷.

1.4.8. Διαχείριση

Κατά την περίοδο των πρώτων P&I Clubs, τη διαχείριση συνήθως αναλάμβανε ένας απόστρατος ναυτικός, που εκτελούσε τα χρέη προέδρου και ένας γραμματέας. Μόνο στα μεγαλύτερα Hull Clubs υπήρχε μια επιτροπή πέντε ή περισσότερων μελών του club, με ένα πρόεδρο, ένα γραμματέα και έναν ταμία με κάποιο μικρό μισθό.

Σήμερα στην πλειοψηφία τους τα P&I Clubs αναθέτουν την διαχείριση σε ειδικά χωριστά νομικά πρόσωπα, συνήθως είτε μια εταιρία περιορισμένης ευθύνης είτε έναν συνεταιρισμό. Αυτές οι εταιρίες διαχείρισης έχουν έναν μοναδικό πελάτη, το ίδιο το club ή ακόμη και άλλες αλληλασφαλιστικές οργανώσεις που παρέχουν προστασία και από άλλους ναυτικούς κινδύνους.

Αυτές οι ειδικευμένοι διαχειριστές των clubs, που αμοίβονται με βάση το συνολικό ασφαλισμένο τονάζ, ή χρεώνοντας περιοδικά έξοδα και μισθούς, εκτελούν καθημερινές λεπτομερείς υπηρεσίες διοίκησης καθώς και διευθέτησης αγωγών και απαιτήσεων. Αυτό δίνει στα clubs μια δυναμική καθώς και τη δυνατότητα για

γρήγορους συμβιβασμούς σε ό,τι αφορά τις αγωγές, αφού θα έχαναν την αξιοπιστία τους αν όλα αυτά τα καθημερινά ζητήματα θα έπρεπε να λυθούν από τις περιοδικές συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου με αποτέλεσμα να σημειώνονται συνεχείς καθυστερήσεις και αργοπορίες.

Οι διαχειριστές αυτοί που αναλαμβάνουν την διαχείριση, συνήθως έχουν μια από τις τρεις παρακάτω νομικές υποστάσεις: α) εταιρίες, β) συνεταιρισμοί, γ) φυσικά πρόσωπα που τους έχει ανατεθεί αυτό το έργο από το Διοικητικό Συμβούλιο του club με σύμβαση εργασίας. Στις περιπτώσεις όπου έχουμε εταιρία ή συνεταιρισμό, τότε υπάρχει και σύμβαση διαχείρισης αντίστοιχα που έχει υπογραφεί και από τα δύο μέρη.

Στην περίπτωση μεμονομένων διαχειριστών – φυσικών προσώπων, το όνομά τους συνήθως αναφέρεται στο καταστατικό του club, αλλά αυτό το γεγονός από μόνο του δε διασφαλίζει τη θέση τους ισobίως αφού το καταστατικό μπορεί να υποστεί μετατροπές.

Η θέση των διαχειριστών που αναφέρονται στο καταστατικό ομοιάζει με αυτήν του νομίμου αντιπροσώπου συστημένης εταιρίας που συμβάλλεται με σύμβαση εργασίας με την εταιρία γεγονός το οποίο και αναφέρεται στο καταστατικό.

Όπως σημειώθηκε ήδη, τα περισσότερα βρετανικά club, έχουν μεταφερθεί σε υπεράκτιες περιοχές. Στις περιπτώσεις που έχει σημειωθεί αυτή η μεταφορά, οι αντίστοιχες εταιρίες διαχείρισης, σύστησαν γραφεία στις ίδιες περιοχές και μετέτρεψαν τα γραφεία τους στο Λονδίνο σε υποκαταστήματα ή αντιπροσωπείες .

Η δουλειά των διαχειριστών είναι να θέτουν σε εφαρμογή τις αποφάσεις των διοικητών- διευθυντών. Επιπροσθέτως, οι διαχειριστές είναι βεβαρημένοι μεταξύ άλλων με τα καθήκοντα να μαζεύουν τις εισφορές των μελών, και να φροντίζουν τους λογαριασμούς, να χειρίζονται τις αγωγές, να διορίζουν τους μεσίτες και

αντιπροσώπους του club, να επενδύουν, να κρατούν τα αρχεία του club, να υπογράφουν τα συμβόλαια αλληλασφάλισης, να εκδίδουν πιστοποιητικά εισόδου στο club, να πληρώνουν τα ποσά των αποζημιώσεων, να συντάσσουν τις αναφορές για την επιτροπή των διοικητών καθώς και να κρατούν τα πρακτικά από τις συνεδριάσεις των διοικητών.

Ένα από τα πιο σημαντικά καθήκοντα των διαχειριστών είναι ίσως να αποφασίζουν ποιός μπορεί να γίνει μέλος του club.

Σημειώνεται ότι κανένα club δεν φαίνεται να έχει ακριβώς την ίδια οργάνωση με τα υπόλοιπα, καθώς και ότι υπάρχουν δύο βασικές μέθοδοι διαχείρισης.

Σύμφωνα με την πρώτη μέθοδο, οι διαχειριστές χωρίζουν τα μέλη σε ομάδες με γεωγραφικά κριτήρια και έπειτα κάθε τμήμα διαχείρισης ασχολείται μόνο με τα θέματα των μελών που ανήκουν σε μια γεωγραφικά συγκεκριμένη περιοχή (syndicate system). Η άλλη μέθοδος (department system) είναι να διαχωριστούν όλες οι υποθέσεις όλων των μελών σε διάφορες κατηγορίες και κάθε τμήμα της διαχείρισης να χειρίζεται τα θέματα της κατηγορίας του. Με τη δεύτερη μέθοδο (department system), κάθε τμήμα ασχολείται με τα θέματα και τα προβλήματα ενός συγκεκριμένου μόνο τομέα των μελών.

Έτσι παραδείγματος χάριν το department system, έχει τμήμα για τις επενδύσεις (finance), την διοίκηση (administration), την ασφάλιση και τις αποζημιώσεις, τα οποία με τη σειρά τους μπορεί να χωρίζονται περαιτέρω σε τμήματα αρμόδια π.χ για φορτία, πληρώματα, κλπ. Στο syndicate system αντιθέτως, κάθε τμήμα διαχείρισης αναλαμβάνει μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και διεκπεραιώνει όλες τις απαιτήσεις - αγωγές που προκύπτουν και αφορούν στα μέλη που ανήκουν στην συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή.

Το σύστημα των γεωγραφικών ομάδων έχει το μειονέκτημα ότι οι γνώσεις και οι πληροφορίες από τον χειρισμό μιας υπόθεσης από μια συγκεκριμένη ομάδα παραμένουν άγνωστες στις υπόλοιπες ομάδες όπως επίσης υπάρχει και ο κίνδυνος κάθε ομάδα να αναπτύξει διαφορετικές πρακτικές στα ίδια θέματα. Από την άλλη το σύστημα των τμημάτων έχει το μειονέκτημα ότι οποιαδήποτε γνώση και πληροφορία που αποκτά κάθε τμήμα δεν μοιράζεται με τα υπόλοιπα τμήματα αφού το κάθε ένα εξειδικεύεται σε έναν συγκεκριμένο κλάδο.

Οι διαχειριστές, σε ό,τι αφορά την ικανότητά τους να δεσμεύουν το club με συμβόλαια και συμβιβασμούς, βρίσκονται στην ίδια θέση με τους διευθύνοντες συμβούλους μιας εταιρίας (managing directors). Οι εξουσίες τους αναφέρονται ρητώς στο καταστατικό και οι διαχειριστές μπορούν να συμβάλλονται με τρίτους και να δεσμεύουν το club, στο μέτρο που επιτρέπεται και καθορίζεται από αυτό¹⁸.

1.5. Κίνδυνοι για τους οποίους παρέχουν προστασία τα P&I clubs.

Οι αλληλασφαλιστικές αυτές ενώσεις παρέχουν προστασία για τους εξής κινδύνους¹⁹:

1. Τραυματισμοί, αρρώστιες ή και θάνατος μέλους του πληρώματος.
2. Τραυματισμοί αρρώστιες ή θάνατος άλλων επιβαινόντων εκτός του πληρώματος.
3. Έξοδα επαναπατρισμού και αντικατάστασης του πληρώματος.
4. Μισθοί και έξοδα σε περίπτωση ναυαγίου.
5. Έξοδα παράκαμψης (deviation)²⁰ όταν αυτή είναι εκ του νόμου δικαιολογημένη²¹.
6. Έξοδα διάσωσης ατόμου από τη θάλασσα, έξοδα για λαθρεπιβάτες και λιποτάκτες.
7. Έξοδα Ανθρώπινης Διάσωσης.

8. Έξοδα και απώλειες από ευθύνη του πληρώματος και άλλων επιβαινόντων στο πλοίο.
9. Ζημιές από σύγκρουση (το 25% του ποσού ζημίας ενώ το υπόλοιπο 75% καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρίες Hull and Machinery).
10. Απώλεια ή ζημιά περιουσίας σε λιμάνι εξέδρα , προβλήτα κτλ.
11. Ρύπανση- μόλυνση.
12. Ζημιές από επιχειρήσεις ρυμούλκησης.
13. Ζημιές από ναυάγιο.
14. Έξοδα καραντίνας.
15. Έξοδα από απώλεια ή ζημιά στο φορτίο.
16. Έξοδα συμμετοχής του πλοίου στη γενική αβαρία.
17. Πρόστιμα²².
18. Έξοδα λόγω ποινικών διώξεων και ερευνών.
19. Νομικά και δικαστικά έξοδα από απαιτήσεις εργατικές.

1.6. Ανταποκριτές (Correspondents)

Η διευθέτηση των αγωγών και των απαιτήσεων των μελών, γίνεται όχι μόνο από το αντίστοιχο τμήμα του P& I Club, αλλά και από μια σειρά αντιπροσώπων – ανταποκριτών του club παγκοσμίως. Αυτοί αποτελούν μια πραγματικά πολύτιμη παροχή υπηρεσιών για το club. Όλα τα μεγάλα clubs, έχουν εγκαθιδρύσει ένα μεγάλο δίκτυο μεσιτών και ανταποκριτών τους σε όλα τα γνωστά λιμάνια, οι οποίοι και είναι πλήρως εξοικειωμένοι με όλα τα θέματα του club.

Ήδη από το 1875, το club BBritannia, εγκατέστησε τον πρώτο αντιπρόσωπο στην Αμβέρσα. Σήμερα πάλι οι μεγαλύτερες ασφαλιστικές ενώσεις έχουν πάνω από 400 γραφεία ανταποκριτών και μεσιτών στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Τα

γραφεία που αποτελούν ανταποκριτές των P&I club, συνήθως αναφέρονται στο βιβλίο κανόνων του αντίστοιχου club. Κατά αυτόν τον τρόπο, τα μέλη, οι εργαζόμενοι καθώς και οι μεσίτες μπορούν να έχουν γρηγορότερη και πληρέστερη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση, το club να έχει άμεση ενημέρωση και τα επείγοντα ζητήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν εγκαίρως.

Αν και η σύγχυση είναι συνήθης, δεν πρόκειται για μεσίτες, αλλά για αντιπροσώπους και δεν υπάρχει σχέση - σύμβαση μεσιτείας ή άλλη μόνιμη σύμβαση μεταξύ του club και των ανταποκριτών.

Το καθήκον των αντιπροσώπων είναι διττό: πρώτον να βεβαιώνονται ότι ο εκάστοτε πλοιοκτήτης είναι και ο δικαιούχος της αποζημίωσης και δεύτερον ότι το προτεινόμενο ποσό πληρωμής για αποζημίωση είναι το μικρότερο δυνατό για να κλείσει η υπόθεση και να απαλλαγεί το club από την αντίστοιχη ευθύνη. Σε δύσκολες περιπτώσεις οι αντιπρόσωποι έχουν οδηγίες να παραπέμπουν την υποθεση στους διοικητές του club ενώ για αγωγές πάνω από κάποιο συγκεκριμένο ποσό, θα πρέπει να αναμένουν οδηγίες πριν την πληρωμή.

Καθώς οι ανταποκριτές δεν είναι μεσίτες ούτε των μελών αλλά ούτε και των διοικητών του club δεν μπορούν να είναι αντίκλητοι, ούτε να αποδέχονται την επίδοση δικογράφων ή να καθορίζουν και να αποδέχονται την κατά τόπο αρμοδιότητα των Δικαστηρίων για τις τυχόν διαφορές.

Τα P&I clubs έχουν ως γενικό κανόνα τους ότι θα πρέπει να ενημερώνονται αμέσως, το συντομότερο δυνατόν για κάθε περιστατικό που μπορεί να οδηγήσει στην γέννηση μιας αξίωσης εκ μέρους κάποιου μέλους και επομένως στην άσκηση αγωγής. Η τυχόν παράλειψη ενημέρωσης του club, δίνει το δικαίωμα στην επιτροπή των διοικητών να απορρίψουν την αγωγή ή να μειώσουν το δικαιούμενο ποσό.

Οι ανταποκριτές ενθαρρύνονται να αναλαμβάνουν αμέσως δράση να ενημερώνονται εγκαίρως και να διερευνούν κάθε συμβάν. Με εαυτόν τον τρόπο μπορούν πιθανώς να συμβάλλουν ώστε να μειωθεί ή να περιοριστεί η ζημία και τελικώς να απορριφθεί η πιθανή αγωγή, όπως επίσης και να ορίσουν επιθεωρητές στην περίπτωση αγωγών για ζημιά φορτίου ή ανεξάρτητους ιατρικούς πραγματογνώμονες στις περιπτώσεις προσωπικών ατυχημάτων και τραυματισμών. Τα clubs απαιτούν από τους ανταποκριτές τους καθημερινή ενημέρωση για οποιεσδήποτε αλλαγές στην εκάστοτε τοπική αγορά και ενημέρωση σε θέματα που αφορούν τα μέλη τους, όπως νέους νόμους, αυξήσεις τοπικών φόρων και προστίμων, ελέγχους στην νομοθεσία περί μεταναστών, αλλαγές στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Οι ανταποκριτές πρέπει επίσης να επικοινωνούν αμέσως με το club όταν αυτό πρόκειται να βοηθήσει κάποιο μέλος, για να πιστοποιήσουν ότι το συγκεκριμένο πλοίο ανήκει ακόμη σε μέλος του club και βρίσκεται όντως υπό την προστασία του.

Σε κάποιες παραδείγματα χάριν περιπτώσεις ο μεσίτης των ναυλωτών επικοινωνεί με τον ανταποκριτή του club, κατόπιν παραίνεσης του καπετάνιου του πλοίου, αφού υπάρχει σοβαρή περίπτωση αυτός ο τελευταίος να μην γνωρίζει σε ποιο club είναι ασφαλισμένο το πλοίο του. Αν και τα clubs εκδίδουν κάθε χρόνο λίστες με τα πλοία που είναι ασφαλισμένα αντίστοιχα σε αυτά, εντούτοις οι λίστες αυτές είναι εκ των πραγμάτων πεπερασμένες αφού τα clubs ασφαλίζουν πάνω από 500 πλοία και πολλά από αυτά ασφαλίστηκαν μέσα στο χρόνο ή διέκοψαν την ασφάλειά τους μέσα στον ίδιο χρόνο. Εξάλλου σε αυτές τις λίστες συνήθως δεν περιλαμβάνονται και τα πλοία που έχουν εισαχθεί στο club από τους ναυλωτές μόνο για τους κινδύνους που αφορούν αυτούς τους ίδιους. Επομένως μπορεί να είναι πολύ σημαντικό για τον ανταποκριτή να επικοινωνήσει με το club, για να ερευνήσει για το

κύρος της προστασίας επί του πλοίου αν έχει δηλ. εισαχθεί στο club από τους ναυλωτές για τη μεταφορά αγαθών ή από τους πλοιοκτήτες αφού μπορεί να προκύψει περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη. Πολύ σημαντική εξάλλου είναι η επικοινωνία με το club όταν πρόκειται αυτό να παράσχει εγγυητικές επιστολές τραπεζικές ή μη, αφού πρώτα το P&I θα πρέπει να σιγουρευθεί ότι το πλοίο διατελεί ακόμα υπό την προστασία του όπως επίσης και ότι οι συνδρομές του αντίστοιχου μέλους έχουν πληρωθεί.

Οι ανταποκριτές μπορεί να είναι και νομικοί σύμβουλοι ή απλώς εμπορικοί αντιπρόσωποι. Η νομική κατάρτιση όμως δεν φαίνεται να είναι τόσο σημαντική όσο οι γνωριμίες και οι καλές σχέσεις με τους εμπόρους της περιοχής, τον λιμενάρχη, τον διοικητή του λιμανιού, το τελωνείο, τις αρχές μετανάστευσης την αστυνομία, τους τοπικούς πλοηγούς, ιδιοκτήτες ρυμουλκών, στοιβαδότες -φορτοεκφορτωτές, δικηγόρους, ατζέντηδες, μεσίτες κ.α των οποίων ο ρόλος είναι σημαντικός για την ικανοποίηση των εκάστοτε αγωγών - αξιώσεων.

Στην πραγματικότητα, οι ανταποκριτές στην πλειοψηφία τους είναι εμπορικοί αντιπρόσωποι, οι οποίοι και διορίζουν δικηγόρους όταν αυτό είναι απαραίτητο.

Μέσα σε αυτό το περίπλοκο σύστημα ανταποκριτών των P&I clubs που υπάρχουν διεθνώς, πολύ λίγοι είναι αυτοί που ασχολούνται αποκλειστικά και μόνο με ζητήματα των clubs. Οι περισσότεροι από αυτούς ασχολούνται επίσης και με μεσιτεία, αγοραπωλησίες, επιθεωρήσεις, πραγματογνωμοσύνες, ρυθμίσεις απαιτήσεων (adjusters). Αυτό όμως, μπορεί να οδηγήσει σε σύγκρουση συμφερόντων μιας εταιρίας που από τη μια μεριά λειτουργεί ως ανταποκριτής ενός club και από την άλλη εκτελεί καθήκοντα επιθεωρητή για κάποιον πλοιοκτήτη – μέλος του ίδιου club. Για παράδειγμα ένας επιθεωρητής μπορεί να έχει πάγια συνεργασία με αγοράστες – παραλήπτες εμπορευμάτων σε κάποιο συγκεκριμένο λιμάνι και ως εκ τούτου να είναι

σχεδόν αδύνατον να δρα αντικειμενικά όταν πρόκειται για αγωγή φορτίου εναντίον κάποιου club του οποίου ο ίδιος είναι ανταποκριτής. Τα clubs γενικώς απαιτούν άμεση αναφορά για τυχόν τέτοια ζητήματα. Κατά πάγια τακτική τους μάλιστα, περισσότερα από ένα P&I clubs χρησιμοποιούν την ίδια εταιρία για ανταποκριτή, οπότε οποιαδήποτε λανθασμένη συμπεριφορά εκ μέρους του ανταποκριτή θα έχει ως αποτέλεσμα να χάσει από πελάτες του όλα τα clubs²³.

1.7. Η Διακριτική ευχέρεια ως στοιχείο των αποφάσεων των P&I clubs

Οι κανονισμοί των P&I Clubs, διέπονται από το στοιχείο μιας διακριτικής εξουσίας - ευχέρειας που απονέμεται στην επιτροπή των διευθυντών ή των διαχειριστών ή γενικώς στην διοίκηση. Πιο συγκεκριμένα οι κανόνες που αφορούν στην είσοδο, στα μέλη, στον διακανονισμό των αγωγών, στην προστασία (κάλυψη κινδύνων), στα ασφάλιστρα, στις επενδύσεις και άλλα συναφή θέματα, όλα υπόκεινται σε αποφάσεις διακριτικής ευχέρειας των οργάνων του club.

Το γεγονός ότι ζητήματα όπως αυτά που μόλις αναφέρθηκαν, κρίνονται όλα βάσει της διακριτικής ευχέρειας της διοίκησης του club μπορεί εύλογα να δημιουργήσει ανησυχίες για εύνοιες και άδικες διακρίσεις εκ μέρους της διοίκησης. Ακολούθως, αυτή η δυσπιστία μπορεί να κλονίσει την εμπιστοσύνη στις σχέσεις του club με τα μέλη του, να προκαλέσει ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των μελών και τελικώς να προκαλέσει τριγμούς στο θεσμό της αμοιβαίας ασφάλισης.

Ακριβώς επειδή ελοχέυει ο κίνδυνος να επικρατήσει αυτή η κατάσταση εξαιτίας της διακριτικής ευχέρειας στα χέρια των οργάνων του club, είναι σημαντικό να οριοθετηθούν κανόνες και ελεγκτικοί μηχανισμοί κατά τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων ούτως ώστε να αποφευχθούν οι τυχόν αδικίες.

Τα τελευταία χρόνια τα (βρετανικά) δικαστήρια έχουν πάρει γενναίες αποφάσεις σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων των εσωτερικών οργάνων του επιτροπών και οργανισμών όλων των ειδών, οι οποίες και δημιουργούν ένα πλαίσιο αρχών που μπορούν να εφαρμοστούν και στα όργανα του P&I club.

Παραδείγματος χάριν εάν αποδειχθεί ότι οι διευθυντές του P&I club με τις αποφάσεις τους, ερμηνεύουν και εφαρμόζουν λανθασμένα τους κανονισμούς ή υπερβαίνουν την αρμοδιότητά τους, τότε τα δικαστήρια έχουν το δικαίωμα να τις αναγορεύσουν ως άκυρες.

Επιπλέον πρόσφατη νομολογία έχει αποφασίσει ότι σε σώματα ημι-δικαστικά όπως η επιτροπή των διοικητών στα P&I clubs, πρέπει οι αποφάσεις να διέπονται από τις αρχές του φυσικού δικαίου (natural justice). Αυτές οι αρχές περιλαμβάνουν την δικαιοσύνη την λογική, την καλή πίστη²⁴.

1.7.1. Οι αρχές του φυσικού δικαίου

Οι αρχές του φυσικού δικαίου έχουν εφαρμοστεί σε διάφορα σώματα εκτός των δικαστηρίων που διαθέτουν την εξουσία να παίρνουν αποφάσεις. Αν και έχει αποφασιστεί ότι τα δικαστήρια δεν θα παρεμβαίνουν εκ των προτέρων στην διαδικασία λήψεως αποφάσεων των διοικητών των P&I clubs, παραμένει ακόμη αδιευκρίνιστο για το πότε ακριβώς δικαιούνται να παρεμβαίνουν αν και εφόσον οι αρχές του φυσικού δικαίου παραβιάζονται.

Η αρχή της «προηγούμενης ακρόασης του κατηγορούμενου» καθώς και η αρχή της εκατέρωθεν ακρόασης, είναι γεγονός ότι ισχύουν και έχουν εφαρμοστεί σε σώματα διαφόρων οργανώσεων και ενώσεων. Οι κανονισμοί κάποιων clubs προβλέπουν βέβαια αντί για ακρόαση την υποβολή γραπτών απόψεων του μέλους στην περίπτωση διαφοράς μεταξύ μέλους και P & club και καθώς η ακρόαση δεν

είθισται, αυτή η πρακτική που έχει υπερισχύσει μάλλον δεν αποτελεί και παράβαση της αρχής αυτής.

Άλλος ένας κανόνας που εφαρμόζεται, είναι ότι κανείς δε θα έχει το δικαίωμα να αποφασίζει για ζήτημα που αφορά σε δική του υπόθεση. Για αυτόν ακριβώς το λόγο οι κανονισμοί των περισσότερων ενώσεων προβλέπουν ότι στις συνελεύσεις των μελών της επιτροπής του εκάστοτε club, μέλος με συμφέρον σε συγκεκριμένη υπόθεση, δε θα έχει δικαίωμα ψήφου ούτως ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση συμφερόντων.

Ένας τρίτος κανόνας που ισχύει για τα P&I clubs, είναι η υποχρέωση του μέλους για περιορισμό της ζημίας του, σε οποιαδήποτε περίπτωση. Γι' αυτό και το μέλος θεωρείται υποχρεωμένο να πάρει τα απαραίτητα μέτρα ακόμη και μετά την επέλευση της ζημίας για να περιορίσει την καταστροφή, όπως δηλαδή θα έκανε ακόμη και αν δεν ήταν υπό την προστασία του εκάστοτε P&I club.

Ο τέταρτος κανόνας που ισχύει είναι η υποχρέωση του μέλους για άμεση ειδοποίηση του club, εφόσον συμβεί κάποιο γεγονός για το οποίο το μέλος καλύπτεται με βάση τους κανονισμούς ή τη σύμβαση με το club.

Τέλος ένα χαρακτηριστικό που αφορά ειδικά στα P&I clubs, είναι ότι η επιτροπή των διοικητών εξασκώντας την αρχή της διακριτικής ευχέρειας που έχει, πρέπει να προάγει τα συμφέροντα όλων των μελών ως σύνολο και όχι του καθενός χωριστά.

Στις συνήθεις συμβάσεις ασφάλισης, υπάρχουν δύο μόνο συμβαλλόμενα μέρη, ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος. Σε αυτές τις περιπτώσεις όταν ο ασφαλιστής εξετάζει την απαίτηση του ασφαλισμένου έπειτα από την έλευση κάποιας ζημίας, λαμβάνει υπόψιν του μόνο τον συμφέρον αυτού του τελευταίου. Τα πράγματα δεν είναι ακριβώς τα ίδια στην περίπτωση των P&I Clubs, εξαιτίας ακριβώς της φύσης

της αμοιβαιότητας της ασφάλισης.P&I σημαίνει αλληλασφάλιση επομένως και αμοιβαιότητα συμφερόντων μεταξύ club και μέλους. Ως εκ τούτου, όλες οι αποφάσεις της εκάστοτε επιτροπής πρέπει να έχουν ως κριτήριο τα συμφέροντα και των δύο συμβαλλομένων μερών.

Άλλοι επίσης κανόνες που έχουν αποφανθεί τα δικαστήρια ότι θα πρέπει να ισχύουν κατά την διάρκεια λήψης αποφάσεων των ειδικών αυτών σωμάτων όπως είναι η επιτροπή των διοικητών στα P&I Clubs, είναι και οι εξής:

Θα πρέπει να διεξάγεται κατ'αρχήν έρευνα, κατόπιν ο «κατηγορούμενος» θα πρέπει να ενημερώνεται για τι ακριβώς κατηγορείται, και έπειτα να καλείται σε ακρόαση και να ακούγεται ενώ μετά και από αυτό το σώμα καλείται να αποφανθεί κατά τον πιο δίκαιο και ειλικρινή τρόπο. Μετά από τα παραπάνω θα μπορούσαμε να συγκρίνουμε τις αρμοδιότητες αυτού του σώματος με τον αντίστοιχο ρόλο ενός δικαστή - διαιτητή εφόσον οι αποφάσεις τους πρέπει να παίρνονται με αίσθημα δικαίου και αντικειμενικότητα – χωρίς προκατάληψη(impartiality).

Τα μέλη έχουν σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να καταφύγουν σε διαιτησία εφόσον θεωρήσουν ότι οι αποφάσεις των μελών δεν πάρθηκαν με τα σωστά κριτήρια, ενώ ως τελευταίο στάδιο υπάρχει και η δυνατότητα προσβολής των αποφάσεων στα τακτικά δικαστήρια, πράγμα που αποτελεί και την πιο ασφαλή εγγύηση για την αποφυγή κατάχρησης εκ μέρους των επιτροπών.

1.7.2. Υποχρεώσεις των Διοικητών εκ του κοινού δικαίου

Τα μέλη της επιτροπής των διοικητών είναι όπως οι διοικητές όλων των υπολοίπων εταιριών και ως εκ τούτου φέρουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχουν αυτοί. Οι διοικητές έχουν σχέση εμπιστοσύνης με τις εταιρίες τους και θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τις υποχρεώσεις τους αναλόγως.

Στις περιπτώσεις που κάποια απόφαση επαφύεται στην διακριτική ευχέρεια των διοικητών τότε θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψιν τους όλες τις παράπλευρες συνέπειες αυτής της απόφασης, καθώς και το πραγματικό συμφέρον της αλληλασφαλιστικής ένωσης.

Δεύτερον αν υπάρξει διαφωνία ως προς την απόφαση αυτήν καθεαυτήν τότε εν αμφιβολία θεωρείται ότι οι διοικητές έδρασαν καλή τη πίστη, καλοπροαίρετα και το αντίθετο θα πρέπει να αποδειχθεί (δηλ. κατά μαχητό τεκμήριο οι διοικητές έχουν αποφανθεί καλή τη πίστη και το αντίθετο επιδέχεται απόδειξη).

Τρίτον οι κανονισμοί των αλληλασφαλιστικών ενώσεων προβλέπουν ότι οι διοικητές δικαιούνται να εξασκούν το δικαίωμα της διακριτικής ευχέρειας εντός συγκεκριμένων ορίων, ενώ όπου εντοπιστεί ότι αυτά τα όρια έχουν ξεπεραστεί, το δικαστήριο μπορεί να παρέμβει αρχικά, όχι όμως για να αντικαταστήσει την απόφαση της επιτροπής εκτός αν αποδειχθεί κακοπιστία στην απόφαση των διοικητών.

Τέλος υπάρχουν και περιπτώσεις όπου οι κανόνες του club προβλέπουν σαφώς ότι η απόφαση μπορεί να παρθεί κατά την αποκλειστική ή κατά την ολοκληρωτική διακριτική ευχέρεια των διοικητών χωρίς την υποχρέωση της αιτιολογίας της απόφασης όπως στην περίπτωση του «omnibus rule».

2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ P&I CLUBS²⁵

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Είναι ένα από τα πιο παλιά και δημοφιλή P&I clubs καθώς και ένα από τα μεγαλύτερα club παγκοσμίως, και η ίδρυσή του έγινε στα 1855. Τα μέλη του προέρχονται από όλον τον κόσμο αλλά κυρίως από τις ΗΠΑ, την ανατολή, την Μεγάλη Βρετανία και την Ισπανία. Πρόκειται για ένα εκλεκτικό club, καθώς προτιμά για μέλη του δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιριών πετρελαίου όπως η EXXON, BP, CHEVRON, MOBIL. Ως εκ τούτου το μεγαλύτερο ποσοστό των μελών του είναι πλοιοκτήτριες εταιρίες δεξαμενόπλοιων. Το κυριότερο χαρακτηριστικό γνώρισμα όμως του συγκεκριμένου club, είναι η άρνησή του για την εγγραφή επιβατηγών πλοίων καθώς τα ποσά που το club θεωρεί ότι πρέπει να καταβληθούν ως ασφάλιστρα για αυτού του τύπου πλοίων είναι πολύ υψηλά και δεν συμφωνούν με αυτά οι πλοιοκτήτες.

ASSURANCE FOREMINGEN GARD

Πρόκειται για το δεύτερο μεγαλύτερο club παγκοσμίως σε ό,τι αφορά τους τόνους χωρητικότητας των αντίστοιχων εγγεγραμμένων πλοίων. Η έδρα του βρίσκεται στην Νορβηγία για αυτό και παλαιότερα είχε ως μέλη του πλοιοκτήτες μόνο από τις σκανδιναβικές χώρες αλλά μετά την ύφεση του σκανδιναβικού νηολογίου, προσέλκυσε και πλοιοκτήτες εκτός των στενών σκανδιναβικών συνόρων.

Τα μέλη του εκτός από τις Σκανδιναβικές χώρες προέρχονται, από την Ελλάδα, Μεγάλη Βρετανία, Αυστραλία, Ινδία, Εγγύς Ανατολή, Ευρώπη, Νότια Αμερική. Η δημοτικότητα και η επιτυχία αυτού του club, οφείλεται στο γεγονός ότι προσαρμόζεται εύκολα στις αλλαγές πολιτικής των πλοιοκτητών, παρέχει πολλές

ευκολίες στα μέλη του καθώς επίσης και στο ότι δημιουργεί διάφορα προγράμματα συνολικά για τα μέλη του.

LIVERPOOL AND LONDON STEAM SHIP PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Το συγκεκριμένο club έχει έδρα του το Λίβερπουλ, και ενώ αρχικά τα μέλη του ήταν ντόπιοι πλοιοκτήτες. Μετά την ύφεση οι δραστηριότητες του επεκτάθηκαν.

Σήμερα δραστηριοποιείται διεθνώς ενώ έχει ιδρύσει και στην Ανατολή μια υποεπιτροπή συνεργασίας. Πρόκειται για ένα από τα μικρότερα από άποψη τονάζ clubs. Τα μέλη του είναι κυρίως από την Μεγάλη Βρετανία, τον Αραβικό κόλπο, τις ΗΠΑ, Χονγκ- Κονγκ, Σιγκαπούρη, Γερμανία και την Ελλάδα.

LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Η έδρα του βρίσκεται στο Λονδίνο, αλλά διατηρεί γραφεία στο Χόνγκ Κόνγκ και στην Ελλάδα ενώ έχει τη φήμη ότι παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Η βασική πολιτική του club συνοψίζεται στους εξής τρεις στόχους : ο πρώτος είναι η δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων εκ αποθεμάτων. Ο δεύτερος είναι η εκλεκτική επιλογή μελών με προσεκτική αξιολόγηση ενώ ο τρίτος συνίσταται στην βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων.

Τα μέλη του προέρχονται από τις ΗΠΑ, την Ευρώπη την Μεγάλη Βρετανία αλλά και την Ανατολή.

NEWCASTLE PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION

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

THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Πρόκειται για ένα P&I club που αναπτύχθηκε πολύ τα τελευταία χρόνια. Τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Κροατία, την Ευρώπη, την Ελλάδα την Κούβα και την Ανατολή. Το χαρακτηριστικό του είναι ότι ως μέλη προτιμούνται πλοιοκτήτες με γνώση και προηγούμενη εμπειρία στην ναυτιλία.

THE SHIPOWNERS MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

Ένα από τα παλαιότερα P&I Club. Σκοπός του είναι η κάλυψη κυρίως απαιτήσεων από μικρά ακτοπλοικά πλοία, που λειτουργούν στην Νότια Ακτή της Βρετανίας. Τα μέλη του προέρχονται από όλον σχεδόν τον κόσμο (Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Νότια Αμερική, Εγγύς Ανατολή. Το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλισμένων πλοιοκτητών είναι ιδιοκτήτες αλιευτικών. Φαίνεται ότι μάλλον αποφεύγει τα ποντοπόρα πλοία αποφεύγοντας έτσι και τους κινδύνους που αυτά επισείουν.

ASSURANCEFORNIGEN SKULD (G.JENSING)

Το συγκεκριμένο club έχει έδρα το Όσλο και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από της Σκανδιναβικές χώρες , ενώ έχει υποκαταστήματα στο Παρίσι και το Χόνγκ Κόνγκ.

Ως επί το πλείστον οι ασφαλισμένοι είναι ιδιοκτήτες πλοίων κάτω των 500 κόρων, ενώ μεγάλο ποσοστό αυτών είναι χρονοναυλωμένα. Τα πλοία θα πρέπει να είναι ηλικίας κάτω των 13 χρόνων και να έχουν περάσει από την έγκριση μέλους της Διεθνής Ένωσης Νηογνομόνων. Εξάλλου το Sculd club έχει δημιουργήσει κοινοπραξία με το Gard club, ούτως ώστε η κάλυψη απαιτήσεων κυρίως από πετρελαιοειδή να είναι πληρέστερη.

STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA LIMITED)

Το συγκεκριμένο club είναι από τα μεγαλύτερα , με πρώην έδρα το Λονδίνο και τωρινή στις Βερμούδες, ενώ τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη. Ο στόλος των πλοίων είναι κυρίως πλοία γραμμών που ανήκουν σε Βρετανούς και Δυτικοευρωπαίους πλοιοκτήτες παρόλα αυτά έχει και μέλη από την Ν. Αμερική , και την Ασία.

THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το steamship mutual club, ιδρύθηκε από Βρετανούς πλοιοκτήτες και διατηρεί έδρα το Λονδίνο ενώ για την Ασία έχει έδρα την Χόνγκ Κόνγκ. Προσφάτως συμπεριέλαβε στις λίστες του μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών οχηματαγωγών.

SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING (THE SWEDISH CLUB)

Με έτος ίδρυσης το 1982, αυτή η νέα ασφαλιστική ένωση , ιδρύθηκε από Σουηδούς πλοιοκτήτες και αυτή τη στιγμή διατηρεί γραφεία και στο Πειραιά αλλά και στο Χόνγκ Κόνγκ. Η πλειονότητα των μελών του είναι από τη Σουηδία αν και έχει μέλη και από την λοιπή Βόρεια Ευρώπη, Ελλάδα, Χόνγκ Κόνγκ , Σιγκαπούρη. Ο στόλος του περιλαμβάνει όλους σχεδόν τους τύπους σκαφών αλλά κυριαρχούν τα φορτηγά πλοία.

THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Το UK club, είναι το μεγαλύτερο P&I με γραφεία στο Λονδίνο, Μαιάμι , Σαν Φρανσίσκο, Νέα Υόρκη και στο Τόκιο, και με εγγραμμένο τονάζ διπλάσιο από το αμέσως προηγούμενο σε μέγεθος club. Τα μέλη του προέρχονται από όλον τον κόσμο Αμερική, Εγγύς Ανατολή, Ευρώπη. Το UK club, συνεργάζεται και με άλλα club, όπως το HELLENIC MUTUAL WAR RISKS CLUB, το οποίο παρέχει κάλυψη για κινδύνους πολέμου στα ελληνικά πλοία, και το T.T CLUB που παρέχει ασφάλιση για τους λειτουργούς των πλοίων container και της μεταφορικής βιομηχανίας γενικότερα.

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

Το west of England club, αν και ιδρύθηκε από πλοιοκτήτες της Δυτικής Βρετανίας, σήμερα έχει μέλη που προέρχονται από όλον τον κόσμο, με μεγαλύτερα ποσοστά από την Ευρώπη, τα Αραβικά Εμιράτα Νότιο Αφρική και τις ΗΠΑ. Για

αυτόν ακριβώς το λόγο διαθέτει πλέον γραφεία τόσο στον Πειραιά όσο και στο Χόνγκ Κόνγκ.

BRITISH MARINE LUXEMBOURG INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

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

OCEAN MARINE MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED

Πρόκειται για ένα από τα νεότερα club, και είναι το πρώτο που δέχτηκε να παράσχει την απαιτούμενη εγγύηση στην Αμερικάνικη ακτοφυλακή για την έκδοση του πιστοποιητικού οικονομικής ευθύνης σύμφωνα με την ΟΡΑ '90.

Δε δέχεται πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως τα μέλη του έχουν μικρούς στόλους μάλιστα συχνά μόνο ένα πλοίο. Τα μέλη του προέρχονται από την Μ.Β, Ελλάδα, Μέση Ανατολή, Ν.Α Ασία και Νότιο Αμερική.

THE AMERICAN CLUB

Το συγκεκριμένο club, έγινε μέλος του Διεθνούς γκρουπ των P&I Clubs το 1998. Σήμερα δέχεται ως μέλη του πλοιοκτήτες από όλον τον κόσμο ενώ παλαιότερα

τα πλοία των μελών του έπρεπε να είναι αποκλειστικά υπό την αμερικανική σημαία.

Τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο club είναι κυρίως bulks και tankers.

Πρόκειται για club με μεγάλα και πολύ σημαντικά μέλη στην ναυτιλιακή αγορά και βιομηχανία , όπως η Atlantic Richfield, B.P oil, Farrell lines, Kimberly Clarke, Occidental petroleum, Standard Shipping Union Carbide.

THE JAPAN CLUB

Ιδρύθηκε το 1950, για να καλύψει τις ανάγκες του συνεχούς αυξανόμενου Ιαπωνικού στόλου. Από τα τέλη της δεκαετίας του '90 η αύξηση του στόλου του είναι πραγματικά εντυπωσιακή με κυρίως τύπους πλοίων τα bulkers και τα tankers.

CHINA P&I CLUB

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

Β΄ ΜΕΡΟΣ

1. ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS

1.1. Είδη ρύπανσης από πετρελαιοειδή

Σήμερα τα πλοία προστατεύονται για όλες τις μορφές ρύπανσης από τους αλλησφαλιστικούς οργανισμούς που περιγράψαμε λεπτομερώς στο πρώτο μέρος της παρούσας. Πιο συγκεκριμένα τα P&I clubs αποζημιώνουν για κάθε ζημία, απώλεια ή ρύπανση – μόλυνση που προκλήθηκε από την εκφόρτωση ή τη διαρροή πετρελαίου- είτε μεταφέρεται ως φορτίο είτε ως καύσιμο του πλοίου- αλλά και καπνού, επικίνδυνων τοξικών ουσιών, λυμμάτων και απόβλητων. Δυστυχώς όμως η διεθνής νομοθεσία για κάποια είδη ρύπανσης από πετρελαιοειδή δεν είναι ακόμα ολοκληρωμένη ή δεν έχει εφαρμοσθεί, με αποτέλεσμα σε κάποιες περιπτώσεις και η διαδικασία για την αποζημίωση των ζημιωθέντων να καθίσταται δύσκολη, ακριβή και χρονοβόρα αλλά και τα ποσά που τελικώς αποδίδονται να μην είναι επαρκή για την κάλυψη των ζημιών.

Η ρύπανση από πετρελαιοειδή που αποτελούν είτε το φορτίο είτε τα καύσιμα του πλοίου μπορεί να προκληθεί από:

- Έκχυση υπολειμμάτων κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών του πλοίου.
- Έκχυση πετρελαίου ως αποτέλεσμα υπερχειλίσης των δεξαμενών του πλοίου κατά τη διάρκεια φότωσης ή εκφόρτωσης του πετρελαίου ως φορτίου ή κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού καυσίμων του πλοίου.
- Διαρροή πετρελαίου η συναφών ουσιών από το μηχανικό εξοπλισμό του πλοίου ή κατά τη διάρκεια αφερματισμού του πλοίου.
- Διαρροή εξαιτίας πρόσκρουσης ή προσάρραξης²⁶.

Ο κίνδυνος επομένως της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ακόμη και από τις πιο συνήθεις λειτουργίες ενός πλοίου είναι μεγάλος.

Επιπλέον, η θαλάσσια μεταφορά είναι από μόνη της μια επικίνδυνη περιπέτεια. Ως εκ τούτου και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), η Ευρωπαϊκή Ένωση οι πλοιοκτήτες εν γένει αλλά και ειδικότερα των δεξαμενόπλοιων, προέβησαν ήδη από τριακονταετίας σε συμβάσεις –συμφωνίες για την προστασία του περιβάλλοντος από μια ενδεχόμενη ρύπανση από πετρελαιοειδή που μεταφέρονται είτε ως καύσιμα είτε ως φορτίο.

1.2. Διεθνής νομοθεσία και Συμβάσεις Ευθύνης και Αποζημίωσης που αφορούν στην ρύπανση του περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή

Το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967 έθεσε τις βάσεις για τις πρώτες διεθνείς κινητοποιήσεις σε αυτόν τον τομέα αφού οδήγησε καταρχήν στην υπογραφή δύο συμβάσεων - συμφωνιών την TOVALOP (Taker Owners' Voluntary Agreement for Liability of Oil Pollution) και την CHRISTAL²⁷ (Contract Regarding on Civil Liability for Oil Pollution Damage) από τους μεταφορείς – πλοιοκτήτες αλλά και τις εταιρίες εμπορίας πετρελαίου αντίστοιχα. Αυτές οι Συμβάσεις αποτέλεσαν τις πρώτες συμφωνίες ευθύνης και αποζημίωσης των εμπλεκόμενων στην μεταφορά πετρελαίου προς τρίτους.

Οι δύο αυτές εθελοντικές συμβάσεις μεταξύ ιδιωτών, παρέμειναν σε ισχύ πολύ περισσότερο από ό,τι ίσως περίμενε κανείς και πιο συγκεκριμένα μέχρι το 1997 έως ότου αρκετά κράτη- υπό τη σκέπη του IMO - να επικυρώσουν τις νέες Διεθνείς Συμβάσεις και να τεθούν αυτές σε εφαρμογή.

Οι νέες Διεθνείς Συμβάσεις σχηματίστηκαν υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και δημιούργησαν ένα διπλό πλέγμα αρχικά - και

τώρα πλέον τριπλό πλέγμα με την ίδρυση και ισχύ του Συμπληρωματικού κεφαλαίου - προστασίας των τρίτων από ζημίες εξαιτίας της ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Το διεθνές νομικό πλαίσιο που δημιουργήθηκε για την ευθύνη αλλά και την παροχή αποζημίωσης από ζημιά – ρύπανση πετρελαιοειδών, βασίζεται αρχικά στην Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης θαλάσσιας ρύπανσης πετρελαιοφόρων του 1969, ή αλλιώς CLC 69 της οποίας η ισχύς ξεκίνησε το 1975.

Σύμφωνα με αυτήν οι πλοιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων, είναι νομικώς υπεύθυνοι για την αποζημίωση τρίτων – ζημιωθέντων, (η ευθύνη τους είναι μάλιστα αντικειμενική), και υποχρεούνται να ασφαρίζονται για αυτούς τους κινδύνους δηλ της ζημίας από ρύπανση. Επομένως και οι ζημιωθέντες εξαιτίας ενός ατυχήματος ρύπανσης μπορούν να ενάγουν τον πλοιοκτήτη ή απευθείας τον ασφαλιστή του.

Το δεύτερο επίπεδο προστασίας αποτελεί η Σύμβαση Διεθνούς Κεφαλαίου²⁸ του 1971 (FUND 1971), σύμφωνα με την οποία, οι παραλήπτες του πετρελαίου καλούνται μέσω των εισφορών τους στο Διεθνές Ταμείο να συμμετέχουν στην αποζημίωση τρίτων εφόσον οι απαιτήσεις και αγωγές των τελευταίων είναι κατ'αρχήν βάσιμες και επιπλέον, έχουν κατά πολύ ξεπεράσει το όριο αποζημίωσης που ορίζει η Σύμβαση ευθύνης του 1969.

Το αρχικό καθεστώς των δύο αυτών συμβάσεων τροποποιήθηκε το 1992 με δύο πρωτόκολλα τα οποία καθόρισαν τις αποζημιώσεις που προβλέπονταν και από τις δύο Συμβάσεις σε υψηλότερα επίπεδα. Οι τροποποιημένες συμβάσεις οι οποίες άρχισαν να ισχύουν από τις 30 Μαΐου 1996, είναι γνωστές ως Σύμβαση Ευθύνης 1992 ή CLC 1992 και Σύμβαση Κεφαλαίου 1992 αντίστοιχα ή FUND 1992.

Τον Οκτώβριο του 2000 ακριβώς μετά τους απόηχους του ατυχήματος του ERIKA στα ανοιχτά της Γαλλίας, τα όρια αποζημίωσης και των δύο συμβάσεων αυξήθηκαν εκ νέου με αμοιβαία συμφωνία όλων των συμβαλλομένων μελών, κατά

50.37%. Αυτά τα υψηλότερα όρια αποζημίωσης άρχισαν να ισχύουν (μετά από σιωπηρή αποδοχή) για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη από την 1^η Νοεμβρίου 2003.

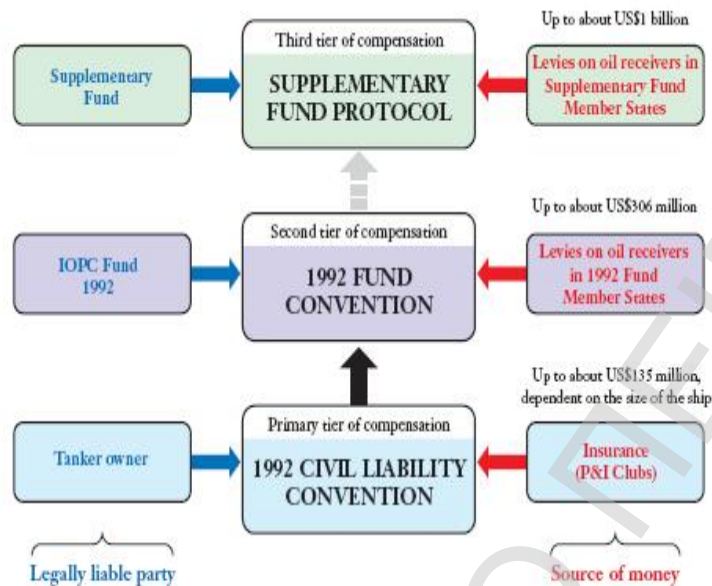
Τον Μάιο του 2003 μια ακόμη πολύ σημαντική εξέλιξη σημειώθηκε όταν ακόμη ένα πρωτόκολλο υιοθετήθηκε από τον IMO το οποίο και προέβλεπε την δημιουργία ενός Συμπληρωματικού Ταμείου (Supplementary Fund) για την αποζημίωση λόγω ρύπανσης από πετρελαιοειδή εξαιτίας ατυχήματος δεξαμενόπλοιου και το οποίο συντάχθηκε πάνω στο μοντέλο του πρωτοκόλλου Κεφαλαίου του 1992 (FUND 1992). Αυτό αποτελεί πλέον το τρίτο πλέγμα προστασίας για τις αξιώσεις από ρύπανση πετρελαιοειδών.

Το Συμπληρωματικό Ταμείο δημιουργήθηκε για να καλύψει απαιτήσεις τρίτων από ρύπανση όταν τα ποσά που ορίζονται από τις δύο αρχικές συμβάσεις δεν αποδεικνύονται αρκετά και τέθηκε σε ισχύ στις 3 Μαρτίου 2005, μόλις τρεις μήνες αφού είχε επικυρωθεί από οχτώ κράτη μέλη του Διεθνούς Ταμείου. Οι παραλήπτες πετρελαίου των κρατών μελών του πρωτοκόλλου Supplementary Fund, συμμετέχουν στην αποζημίωση των τρίτων όταν οι απαιτήσεις αυτών των τελευταίων ξεπερνούν το όρια αποζημίωσης της Σύμβασης Κεφαλαίου του 1992.

(Στο παράρτημα νο 1 επισυνάπτεται ένα παγκόσμιος χάρτης , με όλα τα κράτη μέλη στις Διεθνείς Συμβάσεις CLC1969,CLC 1992, FUND 1971,FUND 1992 και Supplementary Fund όπως αυτός έχει διαμορφωθεί από την 1^η Οκτωβρίου 2006 ενώ στο παράρτημα νο 2 παρατίθενται α) κατάλογος με τις ημερομηνίες προσχώρησης ή επικύρωσης των ίδιων Συμβάσεων όλων των χωρών μελών και β) κατάλογος που περιγράφει το status όλων των Συμβάσεων του IMO την 30η Σεπτεμβρίου 2007.)

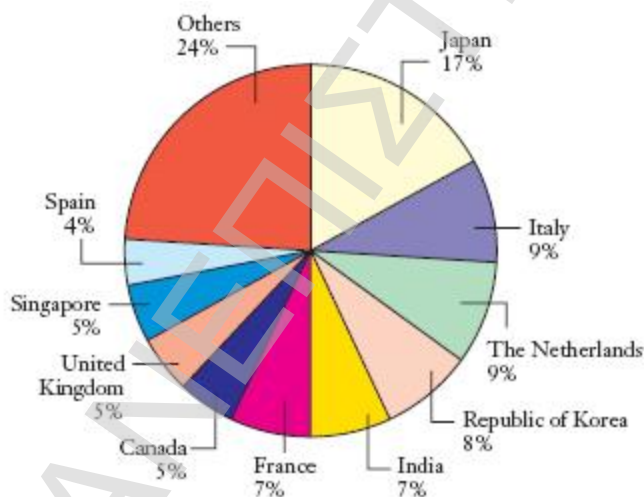
Σύμφωνα με τις διεθνείς αυτές συμβάσεις²⁹ Ούτε οι ναυλωτές ούτε και οι ιδιοκτήτες του φορτίου που μεταφέρεται εμπλέκονται στο ατύχημα ή έχουν οποιαδήποτε ευθύνη για αποζημίωση.

Επομένως το τριπλό πλέγμα προστασίας για όλους τους ενδιαφερόμενους και πληγέντες από την ρύπανση πετρελαιοειδών έχει σχηματικά την παρακάτω μορφή:



The three levels of compensation established by the international Conventions: the owner of the tanker from which the oil is spilled is legally liable for the payment of compensation under the first level, oil receivers in Fund Member States contribute to the second and third level once the tanker owner's applicable limit of liability has been exceeded.

πηγή: OIL SPILL COMPENSATION , A Guide to the International Conventions on Liability and compensation for oil Pollution Damage, A joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007, page 2.



2006 contributions to the 1992 Fund

Εισφορές ανα ποσοστό χώρας στην FUND.

πηγή: OIL SPILL COMPENSATION , A Guide to the International Conventions on Liability and Compensation for oil Pollution Damage, A joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007, page 6

Αυτό το καθεστώς για την αποζημίωση έτσι όπως διαμορφώθηκε τα τελευταία είκοσι χρόνια έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό και εκατομμύρια δολάρια έχουν δοθεί ως αποζημίωση σε πληγέντες τρίτους λόγω ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες χωρίς να χρειαστεί στην πλειονότητά τους οι ενδιαφερόμενοι να καταφύγουν σε δικαστικούς αγώνες³⁰. Τα κράτη που δεν έχουν ακόμη επικυρώσει αυτές τις Διεθνείς Συμβάσεις Αποζημίωσης εξαιτίας ρύπανσης από πετρελαιοειδή διατηρούν την δική τους εθνική νομοθεσία³¹ για αποζημίωση των πληγέντων. Το πιο τρανό παράδειγμα είναι αυτό των ΗΠΑ οι οποίες το 1990 μετά το ατύχημα Exxon Valdez υιοθέτησαν τον δικό τους νόμο πιο γνωστό ως OPA 1990³² (Oil Pollution Act 1990).

Επιπλέον δύο συμβάσεις αποζημίωσης υιοθετήθηκαν εθελοντικά από τα μέλη των αλληλασφαλιστικών οργανισμών μέσω του Διεθνούς Οργανισμού των P&I clubs. Αυτές οι δύο συμφωνίες είναι γνωστές ως STOPIA (Small Tanker Owner Oil Pollution Indemnification Agreement) και The Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA).

Σύμφωνα με την STOPIA, οι πλοιοκτήτες των μικρών δεξαμενόπλοιων από χώρες μέλη της Σύμβασης Διεθνούς Κεφαλαίου 1992 αποφάσισαν εθελοντικά να αυξήσουν το ποσό αποζημίωσης που προβλέπει η CLC '92 κατά 20 εκατ. Ειδικά τραβηγτικά Δικαιώματα (SDR). Αυτή η συμφωνία αφορά σε πλοία μικρότερα των 29,548 GT που είναι ασφαλισμένα σε P&I μέλος της Διεθνής Ένωσης των club και αντασφαλίζεται μέσω του Pooling agreement των P&I clubs.³³

Με ισχύ από την 20 Φεβρουαρίου 2006, μέλη του Διεθνούς γκρουπ των P&I clubs εισήγαγαν επίσης εθελοντικά την TOPIA, η οποία προβλέπει ότι οι πλοιοκτήτες που ασφαλίζονται από αυτά τα P&I clubs θα αποδίδουν το 50% του συνολικού κόστους των αποζημιώσεων που δόθηκαν από το Συμπληρωματικό Ταμείο.

Τα ανώτατα ποσά αποζημίωσης που προβλέπουν οι προαναφερθείσες Διεθνείς Συμβάσεις αναλόγως του κυβισμού των πλοίων φαίνονται στους παρακάτω πίνακες. Τα ποσά αποζημίωσης αρχικά προβλέπονται σε Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα και κατόπιν υπολογίζονται στο νόμισμα της χώρας όπου συνέβη το ατύχημα στο οποίο και τελικώς αποδίδονται.

Στον πρώτο πίνακα τα αντίστοιχα ποσά είναι ήδη μετατρεμμένα σε δολάρια σύμφωνα με την ισοτιμία δολλαρίου και Ειδικών τραβηχτικών Δικαιωμάτων κατά τον Απρίλιο του 2007.

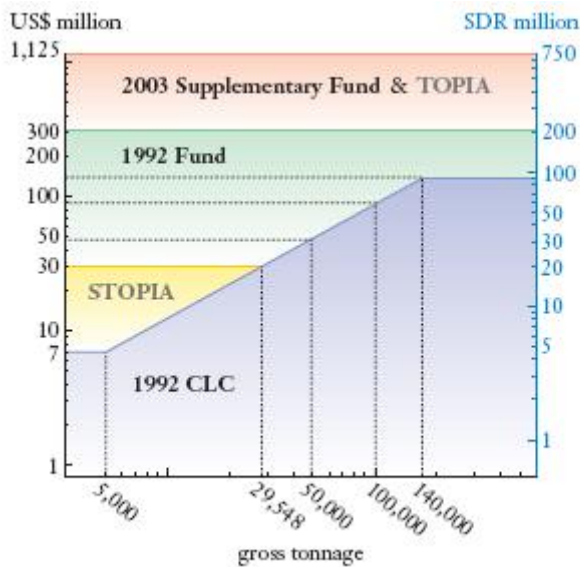
MAXIMUM AMOUNTS OF COMPENSATION AVAILABLE UNDER THE CONVENTIONS (EXPRESSED IN US\$ MILLIONS - rates as at April 2007)

TANKER'S GROSS TONNAGE	1969 CLC	1992 CLC (post-Nov 2003)	1992 FUND (post-Nov 2003)	Supplementary FUND
5,000	1.0	7.0	307	1136
25,000	5.0	26.1	307	1136
50,000	10	50	307	1136
100,000	20.1	97.7	307	1136
140,000	21	136	307	1136

(Note: The limits of liability under the various regimes are based on specified units of account (Special Drawing Right - SDR). The value of an SDR in terms of a national currency varies. For the purpose of this composition all the limits are expressed in US dollars, based on a rate of exchange of 1 SDR=US \$ 1.51 (April 2007). The maximum amount of compensation potentially available under each of the various regimes is, in many cases, inclusive of amounts that would be payable under another regime. For example, the maximum amount of compensation available under the 1992 Fund Convention is inclusive of compensation payable by the tanker owner under the 1992 CLC. The maximum amounts listed above should therefore not be aggregated when determining the total amount of compensation which may be available in a specific incident.)

πηγή: ITOPF site, www.ITOPF.com/compensation

Ο δεύτερος και ο τρίτος πίνακας απεικονίζουν κατά προσέγγιση τα ποσά που προβλέπονται ως αποζημίωση από τις Διεθνείς Συμβάσεις CLC 69/92 και FUND 71/92, αναλόγως του κυβισμού των πλοίων συμπεριλαμβανομένων των Συμβάσεων STOPIA και TOPIA υπολογισμένων σε δολάρια με την ισοτιμία Δολλαρίου και ΕΤΔ κατά την 1^η Φεβρουαρίου του 2007³⁴.



πηγή: OIL SPILL COMPENSATION A Guide to the International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, a joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007. Page 9.

Approximate maximum amounts of compensation available for various sizes of tanker (US\$ million)				
Gross tonnage	1992 CLC	1992 CLC & STOPIA	1992 Fund Convention	Supplementary Fund & TOPIA
5,000	7	30	305	1,125
29,548	26	30	305	1,125
50,000	43	43	305	1,125
100,000	90	90	305	1,125
140,000	135	135	305	1,125

πηγή: OIL SPILL COMPENSATION , A Guide to the International Conventions On Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, A joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007,page 9

1.3. Ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση - Διεθνείς Συμβάσεις.

Η Διεθνής Σύμβαση Ευθύνης 1992, καλύπτει κάθε ζημία από ρύπανση που συμβαίνει στο κυριαρχικό έδαφος μια χώρας, στα χωρικά ύδατα, στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ή την αντίστοιχη ζώνη ενός κρατους μέλους³⁵ (CLC 92, άρθρο 3). Αντίστοιχα η CLC '69, καλύπτει μόνο ζημίες στο έδαφος και τα χωρικά ύδατα της χώρας μέλους (CLC άρθρο II) Το κράτος σημαίας του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη δεν έχουν καμία σημασία για την εφαρμογή της σύμβασης.

Σύμφωνα με τις Συμβάσεις Ευθύνης του 1969 και 1992, το ζημιογόνο γεγονός είναι η θαλάσσια ρύπανση, η οποία προκαλείται κατά την διεξαγωγή της επιχείρησης για την μεταφορά δια θαλάσσης φορτίων πετρελαίου και όχι το περιστατικό της εκροής ή διαφυγής πετρελαίου, αλλά η συνέπεια αυτού, δηλ. η εξ αυτού προερχόμενη ρύπανση του υγρού στοιχείου. Συνεπώς δεν αποτελεί ζημιογόνο γεγονός το ατύχημα ή το συμβάν βάσει του οποίου επήλθε η ρύπανση, αλλά η ρύπανση αυτή καθεαυτή. Η ζημία πάλι σύμφωνα με τις δύο αυτές Συμβάσεις από ρύπανση συνίσταται σε κάθε ζημία ή απώλεια εξαιτίας της ρύπανσης. Τα κόστη για όλες αυτές τις ζημιές ή απώλειες, τα εύλογα μέτρα πρόληψης, συμπεριλαμβανομένων και των μέτρων καθαρισμού, όπως και κάθε περαιτέρω απώλεια ή ζημία από τα προληπτικά μέτρα κατά της ρύπανσης, αποζημιώνονται. Όσον αφορά στην περιβαλλοντική ζημία (όχι δηλ. την οικονομική απώλεια ενός ιδιώτη εξαιτίας της υποβάθμισης του περιβάλλοντος) η αποζημίωση περιορίζεται στα έξοδα για τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

Οι συμβάσεις CLC 1969 και 1992 καθώς και οι Συμβάσεις του Διεθνούς Κεφαλαίου 1971/1992, καλύπτουν την μόλυνση και τον κίνδυνο της ρύπανσης από εμμένον³⁶ πετρέλαιο είτε μεταφέρεται ως φορτίο είτε μεταφέρεται ως καύσιμο από κάθε κινούμενο στην θάλασσα σκάφος καθώς και οποιοδήποτε τύπου θαλάσσιο

ναυπήγημα³⁷ (άνω των 2000 κόρων) που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για την μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου (CLC 92 άρθρο 2 παρ.2.: «πετρέλαιο, σημαίνει κάθε εμμένον ορυκτό πετρέλαιο υδρογονανθράκων όπως το αργό πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντίζελ και λιπαντέλαιο, είτε μεταφέρεται επί του πλοίου ως φορτίο, είτε στις δεξαμενές καυσίμων ενός τέτοιου πλοίου», CLC 69, άρθρο 1 παρ 5 « πετρέλαιο σημαίνει οιοδήποτε αργό πετρέλαιο ως π.χ ακάθαρτον πετρέλαιον, πετρέλαιο ατμοποιήσεως, βαρύ πετρέλαιο μηχανών εσωτερικής κάυσεως, λιπαντικά έλαια και φαλαινέλαιον, η μη μεταφρόμενον ως φορτίον ή υπάρχον εν ταις δεξαμεναίς καυσίμων του πλοίου»). Επομένως οι Συμβάσεις ισχύουν για κηλίδες από δεξαμενόπλοια, combination carriers (πλοία συνδυασμένης μεταφοράς), και φοτηγίδες όταν μεταφέρουν φορτίο χύδην εμμένοντος πετρελαίου καθώς και κηλίδες καυσίμου fuel oil³⁸ από θαλάσσια κινούμενα δεξαμενόπλοια. Μπορούν επίσης σε κάποιες περιπτώσεις να εφαρμοστούν και σε φορτωμένα και σε μη φορτωμένα τάνκερς αλλά σε καμία περίπτωση για μόλυνση από fuel bunkers³⁹ από άλλου τύπου πλοία όπως αυτά που μεταφέρουν ξηρό φορτίο (dry cargo ships), liners, bulks, container ships.

Για να μπορέσουν λοιπόν να αντιμετωπίσουν τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις τους σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση CLC 1969 & 1992, οι πλοιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων που κουβαλούν από 2.000 τόνους⁴⁰ και άνω, εμμένοντος πετρελαίου είναι υποχρεωμένοι να διατηρούν ασφάλιση για τον κίνδυνο μόλυνσης ή άλλη οικονομική εξασφάλιση και να έχουν μαζί τους ένα πιστοποιητικό που να δηλώνει αυτήν την ασφάλιση – εγγύηση. Ως εκ τούτου όπως προβλέπουν οι ίδιες Συμβάσεις, αγωγές για ζημίες από ρύπανση καθώς και για των εξόδων καθαρισμού, μπορούν να κατατεθούν απευθείας εναντίον των αλληλασφαλιστικών οργανισμών δηλ. των P&I Clubs.⁴¹

Για την προστασία από μόλυνση επικίνδυνων τοξικών ουσιών , συμπεριλαμβανομένων και πετρελαιοειδών (τα οποία αναφέρονται στο Appendix I της annex I της MARPOL σύμφωνα με το κείμενο της HNS κεφ.1 άρθρο 5 παρ.5 i), συντάχθηκε και υπογράφηκε πάντα υπό την αιγίδα του IMO, η σύμβαση για αποζημίωση από κινδύνους μεταφοράς Επικίνδυνων και Τοξικών ουσιών δια θαλάσσης του 1996 ή αλλιώς HNS Convention, η οποία συντάχθηκε πάνω στα πρότυπα των Συμβάσεων CLC 1992 και FUND 1992. Σε πρώτο επίπεδο , την αντικειμενική ευθύνη για την ρύπανση θα φέρει ο πλοιοκτήτης, ο οποίος θα υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση για αυτού του είδους τη ρύπανση για κάθε πλοίο άνω των 200g.t, (πράγμα το οποίο θα αποδεικνύεται και με το αντίστοιχο πιστοποιητικό), ενώ σε δεύτερο επίπεδο , εφόσον τα κεφάλαια για τις αποζημιώσεις δεν επαρκούν, δημιουργείται και ένα κεφάλαιο όπως με την Δ.Σ FUND 1992 (ένα κεφάλαιο από τους εισαγωγείς LPG, LNG, bulk solids, chemicals, όλων των κρατών μελών), για περαιτέρω κάλυψη των ζημιωθέντων. Παρέχεται επίσης το δικαίωμα στους ζημιωθέντες να στρέφονται απευθείας εναντίον των ασφαλιστών προκειμένου να αποζημιωθούν. Τέλος προβλέπεται ως αποζημίωση μέχρι 250 εκατ. SDR - Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (περίπου 350 εκατ. \$) για απώλεια ή ζημιά που προκαλείται από φορτία ελαίων εκτός εμμένοντος πετρελαίου, αέρια και χημικά καθώς επίσης και άλλες ουσίες που είναι επικίνδυνες. Η HNS θα τεθεί σε ισχύ 18 μήνες μετά την επικύρωσή της από 12 χώρες-flag states , συμπεριλαμβανομένων και 4 χωρών από τις οποίες η κάθε μία θα αντιπροσωπεύει 2 εκατ. g.t καθώς και χωρών που εισάγουν (port states) το χρόνο συνολικά 40 εκατ. τόνους χημικών επικίνδυνων και τοξικών χημικών και άλλων στέρεων χύδην φορτίων επικίνδυνα σε συσκευασμένη μορφή. Μέχρι την 30^η Σεπτεμβρίου 2007, η Δ.Σ είχε επικυρωθεί από 9 χώρες⁴².

Η διαπίστωση των προβλημάτων που μπορούν να προέλθουν από heavy bunker fuel από πλοία άλλου τύπου εκτός των δεξαμενόπλοιων οδήγησε στην υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για Αστική Ευθύνη από ζημιά λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο καυσίμων - 2001 Bunker Convention. Οι αναφορές από διεθνείς φορείς προς τον ΙΜΟ ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90,τόνιζαν ότι οι μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες προκαλούνταν από διαρροές καυσίμων των πλοίων-bunker oils. Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το συνολικό ποσό του πετρελαίου που μεταφέρεται ως καύσιμα πλοίων είναι σε αντιστοιχία αρκετά μεγάλο ως προς αυτό που μεταφέρεται ως φορτίο (σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή το μεταφερόμενο πετρέλαιο ως φορτίο φτάνει κατά μέσο όρο τους 130. εκατ τόνους ενώ τα bunkers περίπου σε 14 εκτ. τόνους.).Εξάλλου τα P&I Clubs επισημαίνουν στις ετήσιες αναφορές τους, ότι οι μισές τουλάχιστον αγωγές που αντιμετώπιζαν και αντιμετωπίζουν ήταν και είναι από ρύπανση καυσίμων των πλοίων και όχι από το φορτίο τους⁴³.

Για αυτού του είδους τη ρύπανση δηλ. από τα καύσιμα πλοίων άλλων εκτός των δεξαμενόπλοιων, αυτή είναι και η μοναδική Διεθνής Σύμβαση που προβλέπει αποζημίωση ενώ συγχρόνως αποδίδει αυστηρές ευθύνες στον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή αλλά και τον bareboat charterer και τον operator του σκάφους. Προβλέπει επίσης (και σε αυτό το σημείο προσεγγίζει την Δ.Σ CLC 1992) την υποχρέωση ασφάλισης για όλα τα σκάφη από 1000 g.t και άνω, την δυνατότητα άσκησης ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή, όπως και την ύπαρξη δυνατότητας περιορισμού της ευθύνης εκ μέρους του πλοιοκτήτη. Τα όρια των ποσών αποζημίωσης σύμφωνα με αυτή δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να ξεπερνούν αυτά που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές αξιώσεις του 1976(LLMC)⁴⁴. Όπως ορίζουν οι διατάξεις της Σύμβασης, αυτή θα τεθεί σε ισχύ

12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 18 κράτη μεταξύ των οποίων και 5 κράτη τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν πλοία συνολικού τονάζ όχι λιγότερου από ένα εκατομμύριο . Μόλις πρόσφατα, την 21 Νοεμβρίου 2007, η Σύμβαση επικυρώθηκε από το δέκατο όγδοο κράτος -και πιο συγκεκριμένα την Σιέρα Λεόνε⁴⁵- ενώ τα 18 αυτά κράτη που την επικύρωσαν, διαθέτουν 114,484,743, gt, ή το 15,86 % του παγκόσμιου merchant tonnage⁴⁶. Η ισχύ της Bunker Convention θα ξεκινήσει την 21 Νοεμβρίου 2008.

Η μόλυνση από τον αφερματισμό των πλοίων, δηλ εξαιτίας των υπολειμμάτων πετρελαιοειδών στο έρμα του πλοίου (ballast water)⁴⁷ αρχικά επισημάνθηκε στα λιμάνια της Αυστραλίας και φυσικά κατόπιν παρατηρήθηκε σε πολλούς λιμένες παγκοσμίως⁴⁸. Πρόκειται για την μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κυρίως από παθογόνους οργανισμούς που μεταφέρονται στο έρμα και τα σεντινόνερα του πλοίου. Βεβαίως στο έρμα και τις σεντίνες του πλοίου, υπάρχουν και υπολείμματα πετρελαιοειδών (sludges), που προκαλούν με την απόρριψή τους και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το πρόβλημα των παθογόνων θαλάσσιων οργανισμών, στο έρμα του πλοίου τέθηκε για πρώτη φορά στον IMO το 1988, και έκτοτε η MEPC (Maritime Environment Protection Committee), η MSC (Maritime Safety Committee) καθώς και οι τεχνικές υπο-ομάδες του IMO, ασχολούνται με το θέμα προωθώντας μια νέα Διεθνή Σύμβαση, “The International Convention for the control and management of ship’s ballast water and sediments”, η οποία υιοθετήθηκε την 13 Φεβρουαρίου 2004, ενώ θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 30 χώρες που θα διαθέτουν το 35% του παγκόσμιου τονάζ. Η σύμβαση περιλαμβάνει οδηγίες και σχέδια -plans για τον χειρισμό, τον έλεγχο και την αποβολή του έρματος και των σεντινόνερων (ballast water management) τα πιστοποιητικά και τα βιβλία που πρέπει

να συνοδεύουν το πλοίο για αυτές τις διαδικασίες όπως και τα surveys που πρέπει να περνάει το πλοίο για έναν τακτικό έλεγχο στο έρμα και τις σεντίνες . Σήμερα σύμφωνα επίσης με την MARPOL⁴⁹ αλλά και την αρμόδια επιτροπή του IMO - MEPC, ο αφερματισμός του πλοίου επιτρέπεται μόνο στην ανοιχτή θάλασσα σε βάθος τουλάχιστον 2000 μέτρων και θα πρέπει να τηρείται και αντίστοιχο βιβλίο – ημερολόγιο για τις απορρίψεις αυτές (log book). Η διαδικασία αυτή δεν επιτρέπεται κατά πρώτο λόγο στα λιμάνια - όπου η απόρριψη σεντινόνερων και έρματος επιτρέπεται μόνο σε ειδικές περιοχές - ή επιτρέπεται σε ειδικούς υποδοχείς, ενώ θα πρέπει να γίνεται και από καιρού εις καιρόν έλεγχος του έρματος. Η ευθύνη προς αποζημίωση από αυτού του είδους την ρύπανση περιλαμβάνει τα κόστη των μέτρων καθαρισμού της περιοχής καθώς και των κυβερνητικών μέτρων με σκοπό την αποφυγή ή μείωση της ρύπανσης ή του ρίσκου της ρύπανσης.

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ CLC 1969 - 1992

2.1. Αντικειμενική Ευθύνη⁵⁰

Η Σύμβαση Ευθύνης του 1969 αλλά και του 1992, στηρίζεται στην αντικειμενική ευθύνη, πράγμα το οποίον σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης του εκάστοτε δεξαμενόπλοιου είναι υπεύθυνος για την ρύπανση ανεξαρτήτως εάν αυτή οφείλεται όντως σε δικό του λάθος ή όχι.⁵¹ Πρόκειται για αντικειμενική ευθύνη με δυνατότητα απαλλαγής λόγω επίκλησης εξαιρούμενων κινδύνων.⁵² Με άλλα λόγια ο κύριος του πλοίου υπέχει αστική ευθύνη έναντι κάθε τρίτου ζημιωθέντος για κάθε υπαίτια πράξη/παράλειψη των προστιθέντων που εμπλέκονται στη μεταφορά του φορτωθέντος πετρελαίου. Ως εκ τούτου, οι ενάγοντες – τρίτοι μπορούν να αποζημιωθούν γρήγορα και πιο εύκολα χωρίς μακρείς και πολυδάπανους

δικαστικούς αγώνες⁵³ (η αντικειμενική ευθύνη εξοικονομεί δικηγορικές δαπάνες και δικαστικό χρόνο αφού ο ζημιωθείς οφείλει να αποδείξει μόνο ότι το αποτέλεσμα της ρύπανσης προέρχεται από την διαρροή πετρελαίου από δεξαμενόπλοιο).

2.2. Περιορισμός της Ευθύνης⁵⁴

Αυτός όμως ο κανόνας (δηλαδή της αντικειμενικής ευθύνης) επιδέχεται μερικές πολύ αυστηρές εξαιρέσεις⁵⁵, α) αν η ζημιά προήλθε από πράξη πολέμου, ή μια σοβαρή φυσική καταστροφή⁵⁶, β) από σαμποτάζ που προκλήθηκε από τρίτον, γ) από αμέλεια των δημοσίων αρχών του κράτους⁵⁷ όπου σημειώθηκε η ρύπανση να διατηρήσουν τα σωστά μέσα ναυσιπλοΐας στην εν λόγω περιοχή, τότε σύμφωνα πάντα με την Σύμβαση Ευθύνης - CLC του 1969 αλλά και του 1992, ο πλοιοκτήτης δικαιούται καταρχήν να περιορίσει την ευθύνη του σε ένα ποσό αναλόγως του gross tonnage του πλοίου που εμπλέκεται στο ατύχημα.

Εάν όμως αποδειχθεί ότι ο κύριος του πλοίου, προκάλεσε τη ρύπανση με πράξη ή παράλειψη από πρόθεση ή από αμέλεια - έχοντας όμως συνείδηση ότι αυτή η ζημιά θα μπορούσε να έχει αυτά τα αποτελέσματα-τότε στερείται του δικαιώματός του να περιορίσει την ευθύνη στο μικρότερο ποσό.⁵⁸

Σύμφωνα με τους κανονισμούς τους τα P&I clubs έχουν το δικαίωμα περιορισμού της αποζημίωσης ακόμη και εάν ο πλοιοκτήτης έχει χάσει αυτό το δικαίωμα, είτε σε ένα ρητά καθορισμένο συνολικό ποσό, είτε στο ποσό που θα είχε ο δικαιούχος - πλοιοκτήτης δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του- με βάση όσα ορίζουν οι διεθνείς συμβάσεις - ελαφρώς προσαυξημένο, όποιο από τα δύο είναι χαμηλότερο (ενδεικτικά αναφέρουμε ότι σε περίπτωση που ο κύριος του πλοίου είναι μέλος P&I club, το συνολικό ποσό του ανώτατου ορίου της αποζημίωσης αγγίζει το ένα δις δολάρια).

2.3. Υπεύθυνος προς αποζημίωση

Οι αγωγές για αποζημίωση σύμφωνα με τη Σύμβαση Ευθύνης του 1969 και 1992 μπορούν να στρέφονται μόνο κατά του κυρίου⁵⁹ (και όχι των προστιθέντων του) του δεξαμενόπλοιου εξαιτίας του οποίου προκλήθηκε η πετρελαιοκηλίδα ή κατά της αλληλασφαλιστικής ένωσης που έχει αναλάβει την αντίστοιχη ευθύνη για την θαλάσσια ρύπανση.⁶⁰

Η ίδια η σύμβαση απαγορεύει να στρέφονται οι απαιτήσεις κατά των διαχειριστριών εταιριών του πλοίου, των εφοπλιστών, των μελών του πληρώματος, του ναυλωτή (ακόμη και του bareboat charterer), του πλοηγού, διαχειριστή ή operator του τάνκερ ή αυτόν που εκτελεί εργασίες αβαρίας ή προληπτικά μέτρα συμπεριλαμβανομένου του καθαρισμού.⁶¹

2.4. Υποχρέωση Ασφάλισης

Για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με την Σύμβαση Ευθύνης του 1969 αλλά και του 1992 σε περίπτωση ρύπανσης οι πλοιοκτήτες των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν περισσότερο από 2000 τόνους εμμένοντος³⁶ πετρελαίου ως φορτίο χύδην, υποχρεούνται να διατηρούν ασφάλιση ή άλλη οικονομική εγγύηση καθώς και κάθε πλοίο να έχει πάνω του ένα πιστοποιητικό που να πιστοποιεί ότι αυτή η ασφάλιση είναι σε ισχύ⁶².

Σύμφωνα με ρητές διατάξεις των Σύμβασων Ευθύνης του 1969 και 1992 οι αγωγές για ζημία εξαιτίας ρύπανσης από πετρελαιοειδή καθώς και για τα έξοδα καθαρισμού, μπορούν να στρέφονται κατευθείαν κατά του ασφαλιστή ή αυτού που παρέχει την οικονομική εγγύηση.

3. P&I CLUBS (κίνδυνοι και απαιτήσεις)

Σε ό,τι αφορά την ρύπανση από πετρελαιοειδή τα P&I CLUB αναλαμβάνουν να καλύψουν τα εξής:⁶³

- Ζημιές γενικά, ευθύνες και έξοδα που προέρχονται από την κατά οποιονδήποτε τρόπο διαρροή πετρελαίου από το πλοίο (pollution of land sea or air by any discharge from the ship or caused by the ship) π.χ απαιτήσεις των ντόπιων ψαράδων ζημιωθέντων λόγω ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Κόστος εύλογων μέτρων για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης και ζημιά από απώλεια ή ζημιά περιουσίας που οφείλεται στη λήψη των μέτρων αυτών (π.χ κόστος εργασιών καθαρισμού από ειδικά συνεργεία κατόπιν ανάθεσης από τον Πλοίαρχο του πλοίου, ευθύνη από τυχόν ζημιά φορτίου λόγω εργασιών καθαρισμού με την επιφύλαξη των διατάξεων για την γενική αβαρία)
- Έξοδα και ευθύνες ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοίου με διαταγές εντολές και μέτρα οποιασδήποτε κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης ή κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης.
- Απώλεια ζημιά ή έξοδα που υφίσταται ή στα οποία υπόκειται ο ασφαλισμένος βάσει συμφωνίας που αφορά σε ρύπανση η οποία έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές περιλαμβανομένων και των εξόδων του ασφαλισμένου κατά την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων (π.χ ζημιές των ασφαλισμένων ρυμουλκών πλοίων κατά την εκτέλεση των εργασιών τους για περιορισμό ρύπανσης).
- Πρόστιμα για ρύπανση, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι Κανονισμοί των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών.

- Δικηγορικά και δικαστικά έξοδα.

Ακόμη, τα περισσότερα P&I Clubs καλύπτουν και άλλες περιπτώσεις όπως π.χ την ευθύνη και τα έξοδα του πλοίου προς τα σωστικά συνεργεία για τις ενέργειες και τα μέτρα που λαμβάνουν για την πρόληψη ή και αντιμετώπιση της ρύπανσης κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις από την οποιαδήποτε τύπου διαρροή εκ του πλοίου που αποζημιώνονται τελικώς από τα P&I Clubs περιλαμβάνουν:

- 1) Κάθε περιουσιακή – θετική ζημιά⁶⁴.
- 2) Οικονομική – αποθετική ζημιά.⁶⁵
- 3) Μέτρα πρόληψης, συμπεριλαμβανομένου του καθαρισμού για ο,τιδήποτε έχει μολυνθεί.
- 4) Δαπάνες των έυλογων μέτρων αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

3.1. Το νόμιμο της απαίτησης και το βάσιμο της αγωγής.

Τα αρμόδια όργανα του Διεθνούς Κεφαλαίου, η συνέλευση και η επιτροπή, έχουν τονίσει ότι είναι απαραίτητη μια ενιαία ερμηνεία των Συμβάσεων αποζημίωσης από όλα τα κράτη μέλη για την απρόσκοπτη και αποδοτική λειτουργία του καθεστώτος που έχουν προσπαθήσει να δημιουργήσουν και να επιβάλλουν οι δύο αυτές συμβάσεις (CLC 1992–FUND 1992). Έχουν επομένως καθιερώσει μια ενιαία πολιτική και έχουν υιοθετήσει συγκεκριμένα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία θεωρείται βάσιμη και δεκτή μια αγωγή, δηλ. για το πότε μια απαίτηση μπορεί να γίνει δεκτή για αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη που εμπλέκεται και φυσικά τον ασφαλιστή του.

Τα κριτήρια που ισχύουν για όλες τις απαιτήσεις είναι τα εξής.

- Ø Αναζητούνται όλα τα έξοδα που έχουν όντως πληρωθεί από τους ζημιωθέντες και οι ζημιές που πραγματικά έχουν ήδη συμβεί.
- Ø Όλα τα έξοδα που αναζητούνται θα πρέπει να αφορούν μέτρα που είναι ή θεωρούνται κατα γενική ομολογία λογικά – εύλογα και δικαιολογημένα.
- Ø Κάθε έξοδο, απώλεια ή ζημιά αποζημιώνεται μόνο και στο βαθμό που μπορεί να θεωρηθεί ότι οφείλεται απευθείας στην ρύπανση που δημιούργησε η πετρελαιοκηλίδα.
- Ø Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να υπάρχει στενός αιτιώδης σύνδεσμος⁶⁷ μεταξύ των εξόδων, της ζημιάς ή της απώλειας που διεκδικείται με την αγωγή και την ρύπανση που προκλήθηκε από το ατύχημα .
- Ø Ένας ενάγων δικαιούται αποζημιώσης μόνο εάν η οικονομική ζημιά του είναι μετρήσιμη⁶⁸.
- Ø Ο ενάγων θα πρέπει να μπορεί να αποδείξει το μέγεθος της ζημιάς του και των εξόδων του με την προσκόμιση των κατάλληλων εγγράφων και άλλων αποδεικτικών μέσων.

Επομένως μια αγωγή μπορεί να γίνει δεκτή μόνο όταν και στο βαθμό όπου το ποσό της ζημιάς και της καταστροφής πραγματικά αποδεικνύεται. Όλα τα αποδεικτικά μέσα γίνονται δεκτά αλλά θα πρέπει όπως πάντα να είναι αρκετά ώστε να δίνουν την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη, το P&I club (και τα όργανα του Διεθνούς Κεφαλαίου FUND 1992 όταν αυτό τελικώς εμπλέκεται) να κρίνουν οι ίδιοι για τα ποσά των εξόδων των απωλειών και ζημιών που όντως υπέστη ο ενάγων, ενώ λαμβάνεται σοβαρά υπόψιν ο βαθμός στον οποίο οι ενάγοντες προσπάθησαν να ελαττώσουν τις ζημιές τους κατά τη διάρκεια του ατυχήματος αλλά και μετά το συμβάν.

Σε κάθε περίπτωση κάθε υπόθεση έχει τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και επομένως είναι αναγκαίο να κριθεί κάθε μία στη βάση των δικών της στοιχείων. Εξάλλου τα κριτήρια που έχουν καθιερώσει οι διεθνείς οργανισμοί επιτρέπουν μια κάποια ευελιξία σε ό,τι αφορά τα αποδεικτικά μέσα και έγγραφα, αναλόγως των ειδικών περιστάσεων του συμβάντος, την τοπική βιομηχανία - αγορά που πλήγεται εξαιτίας του ατυχήματος και τη χώρα όπου συνέβη το ατύχημα.

3.2. Ποιος μπορεί να είναι ενάγων - Ποιος δικαιούται αποζημίωσης.

Εάν πρόκειται για ρύπανση από δεξαμενόπλοιο, δικαιούχος κατ' αρχήν είναι ο οποιοσδήποτε έχει υποστεί ζημιά σε χώρα μέλος και των δύο Δ.Σ. του CLC -FUND. Εάν η χώρα στην οποία συνέβη το ατύχημα είναι μόνο μέλος της CLC 69/92 οι αγωγές απευθύνονται μόνο κατά του πλοιοκτήτη και του P&I club. Αγωγές για ζημιές από ατυχήματα που συμβαίνουν σε χώρες που είναι μέλη και στην 69/92 CLC και στην FUND 71/92, μπορούν να ασκηθούν κατά του πλοιοκτήτη, του ασφαλιστή του και της FUND.

Εάν πρόκειται για ρύπανση από άλλου τύπου πλοίο, και η νομοθεσία της χώρας όπου συνέβη το συμβάν προβλέπει αποζημιώσεις και πρόστιμα για τις ζημιές, τότε οι ζημιωθέντες θα καλυφθούν είτε από τον κύριο του πλοίου ή από το P&I όπου αυτός διατελεί μέλος. Όταν η Συμβάσεις Bunkers και HNS τεθούν σε ισχύ, τότε οι ζημιωθέντες στις χώρες μέλη αυτών των συμβάσεων θα καλύπτονται από τις διατάξεις τους και θα ενεργούν με βάση όσα ορίζονται σε αυτές για την αποζημίωση τους και πιο συγκεκριμένα θα μπορούν να στραφούν απευθείας κατά των P&I clubs.

Ενάγοντες μπορεί να είναι ιδιώτες, εταιρίες, συνεταιρισμοί δημόσιοι ή ιδιωτικοί οργανισμοί συμπεριλαμβανομένων των κρατών ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

Εάν περισσότεροι από ένας ενάγοντες έχουν υποστεί παρόμοιες ζημιές μπορούν να το βρουν ευκολότερο να υποβάλλουν ομαδικές αγωγές πράγμα το οποίο θα διευκολύνει την εκτίμηση των απαιτήσεών τους και την διεκπεραίωση των αποζημιών τους.

3.3. Σε ποιον απευθύνεται η αγωγή.

Όταν συμβαίνει ένα ατύχημα σε δεξαμενόπλοιο, τα όργανα της Δ.Σ. FUND 1992 συνεργάζονται στενά το P&I club. Η συνεργασία αυτών των δύο οργανισμών είναι συνήθως ακόμη πιο στενή κυρίως όταν είναι εμφανές ότι οι αποζημιώσεις θα πρέπει να καλυφθούν και από τους δύο αυτούς φορείς λόγω της έκτασης της ζημίας. Οι αγωγές θα πρέπει να πρώτα να στρέφονται κατά του P&I club, και το καθεστώς της ΔΣ FUND 1992 ενεργοποιείται μόνο εάν και εφόσον ο πλοιοκτήτης και ο ασφαλιστής του έχουν πληρώσει το μέγιστο ποσό που υποχρεούνται σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και εφόσον τα ποσά των απαιτήσεων συνολικά υπερβαίνουν αυτό το ποσό.

Συνήθως οι αγωγές – απαιτήσεις κοινοποιούνται στον ανταποκριτή του club που βρίσκεται κοντύτερα στην τοποθεσία του ατυχήματος. Ακριβώς επειδή η συνεργασία μεταξύ P&I και FUND είναι πολύ στενή, οι αγωγές καθώς και τα συνοδευτικά – αποδεικτικά έγγραφα μπορούν να σταλούν είτε στον ανταποκριτή του P&I ή στη FUND (όταν χρειαστεί).

Σε κάποιες περιπτώσεις όταν η ρύπανση από ένα ατύχημα είναι εκτεταμένη και επομένως υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο για να ασκηθούν πολλές αγωγές, τότε η 1992

FUND και το P&I Club οργανώνουν και ανοίγουν στον τόπο του ατυχήματος ένα γραφείο αποκλειστικά για αυτόν το λόγο ούτως ώστε η διεκπεραίωση των αγωγών να είναι ευκολότερη.

Οι ενάγοντες μπορούν να κοινοποιούν τις αγωγές τους σε αυτά τα τοπικά γραφεία ενώ πληροφορίες για αυτά δίδονται συνήθως μέσω του τοπικού τύπου. Εάν οι ζημιωθέντες από την ρύπανση βρίσκονται σε χώρα μέλος του Συμπληρωματικού Κεφαλαίου, οι απαιτήσεις τους αυτόματα θα εκτιμηθούν από το συμπληρωματικό αυτό κεφάλαιο εφόσον τα κονδύλια του P&I και της FUND 1992 δεν επαρκούν.

Όλες οι αγωγές από τα γραφεία των ανταποκριτών παραπέμπονται στα γραφεία τα αντίστοιχα του P&I (και της FUND όποτε χρειάζεται) για την εκτίμηση και την πληρωμή της αποζημίωσης αφού αυτές οι αποφάσεις δεν αποτελούν σε καμία περίπτωση αρμοδιότητα των ανταποκριτών.

Όταν πρόκειται για ρύπανση από πετρελαιοειδή από άλλου τύπου πλοίου, οι ζημιωθέντες θα στραφούν κατά του κυρίου του πλοίου. Κάποια όμως P&I clubs, δέχονται και ρυθμίζουν άμεσα τις απαιτήσεις των ζημιωθέντων, παρά το γεγονός ότι δεν έχουν τεθεί ακόμα σε ισχύ οι αντίστοιχες διεθνείς συμβάσεις που προβλέπουν την απευθείας ευθύνη του ασφαλιστή. Δηλαδή κάποια P&I clubs, δεν προβάλλουν την ένσταση “pay to be paid”, μιας αρχής που ορίζει ότι θα πρέπει να έχει πληρώσει τα απαιτούμενα ποσά πρώτα ο κύριος του πλοίου για ζημίες που προέκυψαν από καλυπτόμενο ασφαλιστικό κίνδυνο που επήλθε, προκειμένου να τα εισπράξει από το P&I (ο κύριος πληρώνει τον ζημιωθέντα και εκ των υστέρων λαμβάνει τα χρήματα από τον ασφαλιστή, και εν προκειμένω το P&I club).

3.4. Τρόπος άσκησης της αγωγής

Οι απαιτήσεις πρέπει να συντάσσονται και να αποστέλλονται γραπτώς (συμπεριλαμβανομένων του telefax) ή ηλεκτρονικώς δηλ με mail. Μπορεί μάλιστα τα P&I clubs να αποστείλουν ειδικές φόρμες για την παρουσίαση των απαιτήσεων ούτως ώστε να βοηθήσουν τους ενάγοντες σε αυτήν τη διαδικασία.

Κάθε απαίτηση θα πρέπει να παρουσιάζεται με πολύ καθαρό τρόπο και αρκετές πληροφορίες όπως επίσης και να συνοδεύεται με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ως προς το ποσό που επιζητείται και τον τρόπο υπολογισμού της εκάστοτε ζημίας. Κάθε κομμάτι της απαίτησης θα πρέπει να αποδεικνύεται από τιμολόγια ή άλλη αντίστοιχη απόδειξη όπως, λογαριασμούς και φωτογραφίες. Οι ενάγοντες είναι αυτοί που φέρουν το βάρος της απόδειξης της απαίτησής τους δηλ. αυτοί θα πρέπει να προσκομίσουν τα αποδεικτικά στοιχεία που θεμελιώνουν την απαίτησή τους. Όπως είναι κατανοητό είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν πλήρη αποδεικτικά στοιχεία ακριβή και ολοκληρωμένα που να αποδεικνύουν τα ποσά που αποζητούνται.

Οι ενάγοντες μάλιστα όταν πρόκειται για μεγάλα ποσά απαιτήσεων ενθαρρύνονται και να επικοινωνούν με τα γραφεία των ανταποκριτών το γρηγορότερο δυνατόν και να ζητούν την παρουσίαση των απαιτήσεών τους.

3.5. Περιεχόμενο της αγωγής.

Κάθε αγωγή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κάτωθι στοιχεία:

- Ø το όνομα και την διεύθυνση του ενάγοντος ή του αντιπροσώπου του.
- Ø την ταυτότητα του πλοίου που εμπλέκεται στο ατύχημα
- Ø την ημερομηνία, το μέρος και συγκεκριμένες λεπτομέρειες του ατυχήματος εφόσον τις γνωρίζει ο ενάγων.

- Ø τον τύπο της ρύπανσης που προκλήθηκε
- Ø το ποσό που αναζητείται ως αποζημίωση.

Περαιτέρω πληροφορίες μπορεί να χρειαστούν αναλόγως του είδους της απαίτησης όπως θα αναλύσουμε και πιο κάτω.

3.6. Μέσα σε ποιο χρονικό διάστημα μπορεί να κατατεθεί η αγωγή

Εάν πρόκειται για ζημία που καλύπτεται από την CLC 69/92, οι ενάγοντες θα πρέπει να καταθέσουν τις αγωγές τους το συντομότερο δυνατόν μετά το ατύχημα. Εάν για οποιονδήποτε λόγο η απαίτηση δεν μπορεί να γνωστοποιηθεί αμέσως, είναι καλύτερο οι αρμόδιοι φορείς να ενημερωθούν για την πρόθεση των ενδιαφερόμενων αμέσως ακόμα και εάν η αγωγή κατατεθεί σε αργότερο στάδιο.

Οι ενάγοντες χάνουν το δικαίωμα τους προς αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις των CLC '92 και FUND 1992 εάν δεν καταθέσουν αγωγή, μέσα σε τρία χρόνια από την έλευση της ζημίας ή εάν μέσα σε αυτήν την περίοδο δεν κοινοποιήσουν την αγωγή εναντίον του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστή του και προς την Διεθνή Σύμβαση Κεφαλαίου. Ομοίως παραγράφεται η απαίτηση κατά του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή του εάν οι πληγέντες δεν καταθέσουν και κοινοποιήσουν αγωγή μέσα σε τρία χρόνια από την ημέρα που συνέβη η ζημία. Επειδή η ζημία για κάποιους μπορεί να επέλθει όχι ταυτόχρονα με το ατύχημα αλλά αργότερα, υπάρχει η πρόβλεψη ότι σε κάθε περίπτωση η αγωγή δεν μπορεί να κατατεθεί αργότερα από έξι χρόνια από την ημέρα του ατυχήματος.⁶⁹ Οι Διεθνείς Συμβάσεις Bunkers και HNS, προβλέπουν αντίστοιχα τον ίδιο χρόνο παραγραφής των 3 και 6 ετών για την διεκδίκηση τυχόν απαιτήσεων και την κατάθεση αγωγών.

3.7. Εκτίμηση των απαιτήσεων και πληρωμή

Τα P&I clubs, έχουν δημιουργήσει ένα παγκόσμιο δίκτυο ειδικών τεχνικών εμπειρογνομόνων, οι οποίοι επιβλέπουν τις επιχειρήσεις καθαρισμού, ερευνούν τα τεχνικά στοιχεία των εκάστοτε απαιτήσεων και συντάσσουν πορίσματα που αποτελούν ανεξάρτητες εκτιμήσεις για κάθε είδους απώλεια και ζημιά που διαπιστώνεται εξαιτίας της ρύπανσης.

Εξάλλου, τα P&I clubs, αποζητούν συνήθως και την συμβουλή της International Tanker Owners' Pollution Federation Ltd (ITOPF)⁷⁰, έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό που ιδρύθηκε αρχικώς από τους πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, μέσω των ασφαλιστών τους. Το τεχνικό προσωπικό αυτού του οργανισμού έχει πολύ μεγάλη πείρα στην αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και τα κριτήριά τους για την εκτίμηση του ατυχήματος συμπίπτουν με αυτά των Διεθνών Συμβάσεων. Συνήθως κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων καθαρισμού, είναι παρόντες και μέλη του τεχνικού προσωπικού της ITOPF, ώστε να δίνουν τεχνικές συμβουλές για τα πλέον κατάλληλα μέτρα που πρέπει να παρθούν. Όλοι αυτοί οι ειδικοί καλούνται να δώσουν αρχικά την δική τους εκτίμηση σε σχέση με την έκταση της ρύπανσης, την αποτελεσματικότητα των μέτρων που πάρθηκαν, το μέγεθος των ζημιών και ως εκ τούτου των απαιτήσεων που ενδεχομένως θα επιδιώξουν οι ιδιώτες στις περιοχές που επλήγησαν.

Φυσικά το αν θα γίνει δεκτή ή όχι μια αγωγή εναπόκειται αποκλειστικά στην διακριτική ευχέρεια των clubs παρά το γεγονός ότι επαφύονται στους ειδικούς για τις εκτιμήσεις των ζημιών.

Μόλις παρθεί η απόφαση από τους αρμόδιους των P&I clubs, που αφορά σε μία απαίτηση, επικοινωνούν με τον ενάγοντα συνήθως γραπτώς για να του εξηγήσουν τη βάση της απόφασης. Εάν ο ενάγων αποφασίσει να αποδεχθεί την πρόταση της

αποζημίωσης, θα του ζητηθεί να υπογράψει μια απόδειξη πληρωμής για το ποσό που θα πληρωθεί.

Στην περίπτωση που ο ενάγων δεν ικανοποιείται με το ποσό που του προτείνεται μπορεί να ζητήσει επανεξέταση παρέχοντας επιπλέον πληροφορίες και παρουσιάζοντας ενδεχομένως νέες αποδείξεις.

3.8. Διάρκεια εκτίμησης και πληρωμής της απαίτησης.

Οι ιθύνοντες των αλληλασφαλιστικών οργανισμών (αλλά και της FUND 1992) προσπαθούν πάντα να πραγματοποιούν τις πληρωμές τους το συντομότερο δυνατόν. Υπάρχει επίσης και η δυνατότητα περιοδικών πληρωμών προς τον ενάγοντα εφόσον όμως είναι ειδικές οι περιστάσεις (δηλ. η οικονομική δυσχέρεια που υπέστη ο ενάγων είναι μεγάλη και δεν μπορεί να περιμένει διότι αυτό θα σημαίνει περαιτέρω καταστροφή) και εφόσον το συνολικό ποσό της αποζημίωσης όλων των ζημιωθέντων υπερβαίνει τα ποσά που προβλέπουν οι δύο συμβάσεις CLC και FUND 1992.

Η ταχύτητα με την οποία επίσης τακτοποιούνται οι απαιτήσεις των πληγέντων εξαρτάται κατά πολύ και από το πόσο καιρό κάνουν οι ενάγοντες να προσκομίσουν τα αποδεικτικά τους στοιχεία και τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκτίμηση της απαίτησής τους. Ως εκ τούτου συνιστάται στους ενάγοντες να συνεργάζονται στενά με τους τεχνικούς ιθύνοντες για το ατύχημα και να τους παρέχουν κάθε στοιχείο που γνωρίζουν για την εκτίμηση των απαιτήσεων τους.

Οι γλώσσες τέλος που συνιστώνται για την παρουσίαση των απαιτήσεων είναι η Αγγλική, η Γαλλική και η Ισπανική αφού οι απαιτήσεις εκτιμώνται ευκολότερα εάν παρουσιαστούν σε αυτές.

3.9. Διαφωνία ενάγοντος και P&I club.

Εάν ο ενάγων δε συμφωνεί με τις εκτιμήσεις του P&I (ή των οργάνων της FUND 1992), έχει το δικαίωμα να καταθέσει την αγωγή του στα καθ' ύλην και κατά τόπο αρμόδια δικαστήρια της χώρας όπου συνέβη η ζημία. Θα πρέπει όμως εδώ να τονίσουμε ότι από τότε που καθιερώθηκε αυτό το καθεστώς των Διεθνών Συμβάσεων, οι δικαστικοί αγώνες έχουν αποδειχθεί περιττοί στις περισσότερες των περιπτώσεων.

4. ΕΙΔΗ ΖΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS

4.1. Έξοδα καθαρισμού και πρόληψης

Εφόσον το ατύχημα συνέβη σε κράτος μέλος της CLC 92 (ή '69) και πρόκειται για δεξαμενόπλοιο, προβλέπεται αποζημίωση για τα «λογικά» έξοδα των μέτρων καθαρισμού μέσα στα χωρικά ύδατα αυτού, καθώς και για όλα τα μέτρα που πάρθηκαν για να αποτρέψουν ή να περιορίσουν τη μόλυνση στην ανοιχτή θάλασσα ή στα χωρικά ύδατα μιας χώρας που δεν είναι μέλος της Σύμβασης 1992(ή '69) με απώτερο σκοπό όμως να αποκλειστεί ή να περιοριστεί η μόλυνση στα χωρικά ύδατα μιας χώρας που έχει υπογράψει την σύμβαση του 1992 (ή '69).

Τα έξοδα για μέτρα πρόληψης είναι απαιτητά ακόμη και αν δεν προκληθεί τελικά μόλυνση αρκεί όμως να υπήρξε αρχικώς σοβαρός και ορατός κίνδυνος για ζημιά από τη μόλυνση. (Τα ίδια ακριβώς προβλέπονται και στις άλλες δύο διεθνείς συμβάσεις, Bunker και HNS)

Οι επιχειρήσεις καθαρισμού στη θάλασσα αλλά και στις ακτές τις περισσότερες φορές θεωρούνται ως μέτρα πρόληψης καθώς συνήθως έχουν ως στόχο να προλάβουν ή να ελαχιστοποιήσουν την ζημιά από την ρύπανση.

Αποζημίωση δίνεται για τα έξοδα των εύλογων μέτρων που πάρθηκαν με σκοπό
α) την προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση φυσικών -και μη- πλουτοπαραγωγικών πόρων ευαίσθητων στο πετρέλαιο (όπως το ευαίσθητο παραθαλάσσιο φυσικό περιβάλλον, υποθαλάσσιοι σωλήνες βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ιχθυοκαλλιέργειες και μαρίνες), β) τον καθαρισμό των ακτών καθώς και των παραθαλάσσιων εγκαταστάσεων όπως επίσης και γ) την συλλογή και απόρριψη του πετρελαίου και των υπολειμμάτων του.

Αποζημιώνονται όλα τα έξοδα του κινητού εξοπλισμού καθώς και τα έξοδα αβαρίας για την πρόληψη κινδύνου ρύπανσης ακόμη και αν τελικώς αυτή δεν προκλήθηκε, αρκεί ο κίνδυνος να ήταν σοβαρός – ορατός και τα μέτρα που πάρθηκαν να ήταν ανάλογα του κινδύνου.

Οι απώλειες καθώς και οι ζημιές που προκλήθηκαν κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων με σκοπό να προλάβουν ή να μειώσουν την μόλυνση αποζημιώνονται επίσης: παραδείγματος χάριν εάν λόγω των μέτρων αυτών καταστραφούν δρόμοι, προβλήτες και επιχωματώσεις το κόστος των επισκευών αυτών αποζημιώνεται, όμως εργασίες που έχουν ως σκοπό την περαιτέρω βελτίωση και όχι απλώς επισκευή δε γίνονται δεκτές ως αποζημιωτέες.

Καθώς το ενδιαφέρον για την χλωρίδα και την πανίδα γίνεται ολοένα και πιο έντονο, αυξάνονται και οι προσπάθειες μετά από ατυχήματα για τον καθαρισμό μολυσμένων ζώων κυρίως πουλιών, θηλαστικών και ερπετών.

Οι εκστρατείες για να πιαστούν αυτά τα ζώα, να καθαριστούν και μετά να αφεθούν ξανά ελεύθερα στο φυσικό τους περιβάλλον απαιτεί εκπαιδευμένο

προσωπικό γι' αυτό και οι εργασίες αυτές κατά κανόνα πραγματοποιούνται από ειδικούς οργανισμούς συχνά όμως με τη βοήθεια εθελοντών, οι οποίοι και φτιάχνουν κέντρα κοντά στους τόπους των ατυχημάτων. Η διαδικασία καθαρισμού των ζώων είναι επίπονη και μακροχρόνια και προκαλεί συχνά στα ζώα μεγαλύτερα προβλήματα, ως εκ τούτου θα πρέπει να αναλαμβάνεται μόνον εφόσον τα ζώα έχουν μεγάλη πιθανότητα να επιζήσουν αυτής της διαδικασίας. Απαιτήσεις για τα λογικά κόστη που απορρέουν από την χρήση τοπικών ευκολιών - εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, όπως φάρμακα και φαγητό κατά τη διάρκεια τέτοιου είδους εκστρατειών, συνήθως αποζημιώνονται όπως επίσης λογικά ποσά για τροφή και στέγαση των ατόμων που προσφέρουν εθελοντικά την εργασία τους για τον καθαρισμό των μολυσμένων περιοχών. Εάν περισσότερες της μιας ειδικές ομάδες έχουν αναλάβει τον καθαρισμό της περιοχής θα πρέπει να σιγουρευτεί ότι δε θα γίνουν διπλές ενέργειες, ενώ θα αφαιρεθούν από την αποζημίωση τυχόν ποσά που έχουν συλλεγεί κατόπιν εράνων από το κοινό για την εκστρατεία καθαρισμού στη συγκεκριμένη τοποθεσία.

Οι απαιτήσεις για τα έξοδα πρόληψης ή ελαχιστοποίησης της μόλυνσης υπολογίζονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια. Το γεγονός ότι μια κυβέρνηση ή ένας άλλος Δημόσιος οργανισμός αποφασίζει να προβεί σε συγκεκριμένα μέτρα δεν σημαίνει αυτομάτως ότι τα έξοδα για αυτά τα μέτρα καλύπτονται σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις. Ποια μέτρα και κατά πόσο είναι απαραίτητα και κατάλληλα και άρα μπορούν τα αντίστοιχα κόστη τους να αποζημιωθούν υπολογίζεται με βάση τα δεδομένα για τη μόλυνση κατά τη στιγμή που πάρθηκαν τα μέτρα. Ως εκ τούτου οι ιθύνοντες των επιχειρήσεων καθαρισμού θα πρέπει συνεχώς να επανεκτιμούν τις αποφάσεις τους και ενδεχομένως να παίρνουν διαφορετικά μέτρα καθώς προχωρούν οι εργασίες και αλλάζουν τα δεδομένα.

Απαιτήσεις για έξοδα μέτρων καθαρισμού για τα οποία μπορούσε να προβλεφθεί εξαρχής ότι δεν θα είχαν αποτέλεσμα δε γίνονται δεκτές (παραδείγματος χάριν εάν τα λάθος διαλυτικά χρησιμοποιήθηκαν σε συμπαγείς μάζες πετρελαίου ή διαχωριστικά αμφιβιβόλου αποτελέσματος σε περιοχές υδάτινων ρευμάτων).

Τα έξοδα που προκύπτουν θα πρέπει επίσης να είναι ανάλογα του τελικού αποτελέσματος που προκύπτει ή που προβλέπεται ότι θα προκύψει. Παραδείγματος χάριν υψηλός βαθμός καθαρισμού - πέραν της απομάκρυνσης του χύδην πετρελαίου - σε βραχώδεις ακτές που δεν είναι προσβάσιμες στο κοινό δεν είναι αποδεκτός, αφού ο φυσικός καθαρισμός του τοπίου μέσω των κυμάτων φαίνεται πιο αποτελεσματικός ούτως ή άλλως. Από την άλλη ο ενδεδειγμένος καθαρισμός στην περίπτωση πολυσύχναστης και δημοφιλούς παραλίας ιδίως ακριβώς πριν ή κατά την τουριστική περίοδο, θεωρείται επιβεβλημένος και τα έξοδα καλύπτονται. Κόστη επίσης επιχειρήσεων αεροπορικής επίβλεψης για να γίνει εκτίμηση του μεγέθους της καταστροφής στην θάλασσα και τις ακτές καθώς και για να εντοπιστούν σημεία και φυσικοί πόροι ευάλωτοι σε μόλυνση είναι επίσης δεκτά, ενώ αν παρεμβαίνουν και διεθνείς οργανισμοί σε τέτοιες προσπάθειες θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία για να μην επαναλαμβάνονται οι επιχειρήσεις.

Οι απαιτήσεις για επιχειρήσεις καθαρισμού μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν έξοδα προσωπικού καθώς και την αγορά ή την ενοικίαση εξοπλισμού και υλικών. Τα εύλογα έξοδα για τον καθαρισμό και την επισκευή εξοπλισμού καθαριότητας καθώς και αντικατάστασης των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν κατά την επιχείρηση του καθαρισμού γίνονται δεκτά προς αποζημίωση, όμως αφαιρείται ένα ποσό της αξίας τους εφόσον όταν τελειώσει η επιχείρηση καθαρισμού, αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στο μέλλον, όπως επίσης αφαιρείται πάλι ένα ποσό – τιμή εάν όλα αυτά τα υλικά είχαν αγοραστεί ήδη παλαιότερα από την τοπική ή άλλη δημόσια

αρχή για αυτόν τον σκοπό (υπολογίζεται ένα ημερήσιο κόστος χρήσης του εξοπλισμού καθώς και η συνήθης διάρκεια ζωής του κάθε αντικειμένου όπως επίσης τα κόστη φύλαξης και συντήρησης του εξοπλισμού και ένα ποσοστό κέρδους εάν αυτά αποτελούσαν ιδιοκτησία εργολάβου).

Οι επιχειρήσεις καθαρισμού συνήθως έχουν ως αποτέλεσμα την συλλογή σημαντικών ποσοτήτων υπολειμμάτων πετρελαίου. Το μέσο – λογικό κόστος για την φύλαξη και την απαλλαγή από αυτά είναι δεκτό για αποζημίωση. Εάν όμως ο ενάγων είχε κέρδος από την διάθεση αυτών των υπολειμμάτων, τότε το κέρδος του αφαιρείται από το ποσό που θα του δοθεί ως αποζημίωση.

Εξάλλου οι επιχειρήσεις καθαρισμού συνήθως εκτελούνται από δημόσιους οργανισμούς ή υπηρεσίες χρησιμοποιώντας μόνιμο προσωπικό καθώς επίσης εξοπλισμό, σκάφη και οχήματα που ανήκουν στους ίδιους. Κατ' αρχήν τα έξοδα που μπορούν αυτοί οι οργανισμοί να ζητήσουν ως αποζημίωση είναι μόνο αυτά που προέκυψαν εξαιτίας μόνο του ατυχήματος και όχι αυτά που είναι πάγια. Εντούτοις οι αντίστοιχες αποζημιώσεις περιλαμβάνουν και σταθερά έξοδα (fixed costs) των δημόσιων υπηρεσιών (ή άλλων νομικών προσώπων) δηλαδή έξοδα που θα βάρυναν αυτά είτε συνέβαινε το ατύχημα είτε όχι όπως οι κανονικοί μισθοί του μόνιμου προσωπικού πλην όμως θα πρέπει να αναφέρονται αυστηρά στην περίοδο του καθαρισμού.

Τέλος κάποιες επίσης περιπτώσεις αβαρίας περιλαμβάνουν προληπτικά μέτρα καθαρισμού. Εάν ο κύριος σκοπός αυτών των μέτρων είναι η πρόληψη μόλυνσης, τα αντίστοιχα έξοδα της αβαρίας κατ' αρχήν είναι δυνατόν να αποζημιωθούν, όχι όμως και εάν οι εργασίες της αβαρίας έχουν άλλο σκοπό όπως τη διάσωση του πλοίου ή του φορτίου. Εάν οι επιχειρήσεις αβαρίας πραγματοποιούνται με σκοπό και τα δύο δηλ και την διάσωση του πλοίου / φορτίου αλλά και την πρόληψη της ρύπανσης αλλά

δεν μπορούμε να προκρίνουμε ποιος είναι ο βασικός στόχος τότε τα έξοδα κατανέμονται αναλογικά μεταξύ αβαρίας και πρόληψης μόλυνσης. Οι αποζημιώσεις για τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται στα πλαίσια αβαρίας δεν υπολογίζονται με βάση τις αμοιβές αβαρίας. Καταβάλλονται τα έξοδα αβαρίας και επιπλέον ένα λογικό ποσό σε περίπτωση διαφυγόντος κέρδους.

4.2. Αποζημιώσεις για φθορές ιδιοκτησίας

Τα εύλογα κόστη για τον καθαρισμό, την επισκευή ή αντικατάσταση περιουσιακού στοιχείου που έχει προσβληθεί από το πετρέλαιο όπως οι καρίνες των πλοίων, οι εξοπλισμοί ψαρέματος, οι ιχθυοκαλλιέργειες και τα σκάφη αναψυχής, αποζημιώνονται. Το ίδιο ισχύει για τον καθαρισμό των εγκαταστάσεων, των μηχανημάτων και των εξοπλισμών βιομηχανικών μονάδων που βασίζονται στην εισαγωγή ύδατος για διαδικασίες παραγωγής ή ψύξεως.

Αν δεν είναι δυνατόν για το περιουσιακό στοιχείο να καθαριστεί ή να επισκευαστεί, τότε καταβάλλεται αποζημίωση για την αντικατάστασή του. Δεν αποδίδεται όμως ολόκληρη η αξία του αντικαθιστούμενου αντικειμένου καθώς λαμβάνεται υπόψη η ηλικία του και επομένως δεν μπορεί να δοθεί ως αποζημίωση η αξία ενός καινούργιου εάν αυτό ήταν ήδη πολύ χρησιμοποιημένο.

Η αποζημίωση για τη φθορά της περιουσίας μπορεί επίσης να περιλαμβάνει και περαιτέρω αποθετική οικονομική ζημιά εάν μέχρι να καθαριστεί να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί η κατεστραμμένη ιδιοκτησία, ο ιδιοκτήτης της δεν μπορεί να διεξάγει τις εργασίες του ως συνήθως.

Αγωγές και απαιτήσεις για ζημιές σε αποβάθρες, δρόμους που προκάλεσαν τα προληπτικά μέτρα καθώς και για επιχωματώσεις από τη χρήση βαρέων μηχανημάτων

φορτηγών και εξοπλισμού γίνονται δεκτές, λαμβάνεται όμως υπόψιν η κατάσταση όλων αυτών πριν την έλευση της ζημίας.

4.3. Απαιτήσεις για φθορά στις ιχθυοκαλλιέργειες και στους τομείς επεξεργασίας των ιχθύων και αλιείας γενικότερα

Ειδικότερα αποζημίωση αποδίδεται στους ιδιοκτήτες ιχθυοκαλλιεργειών και μονάδων επεξεργασίας ιχθύων που προσβλήθηκαν από πετρέλαιο για την απώλεια των εισοδημάτων τους (αποθετική ζημιά). Παραδείγματος χάριν, ένας ψαράς που ο εξοπλισμός του προσβλήθηκε από το πετρέλαιο, χάνει το σταθερό του εισόδημα κατά το χρονικό διάστημα που χρειάζεται να καθαριστεί ή να αντικατασταθεί ο εξοπλισμός του (άμεση αποθετική ζημιά -consequential loss).

Όμως απώλεια εισοδήματος μπορούν να έχουν και άτομα των οποίων ο εξοπλισμός να μην προσβλήθηκε, έχουν όμως έμμεση οικονομική ζημιά (pure economic loss): όπως για παράδειγμα ένας ψαράς του οποίου ο εξοπλισμός δεν προσβλήθηκε, έχει οικονομική ζημιά δε αφού δεν μπορεί να ψαρέψει στη μολυσμένη περιοχή, ούτε μπορεί όμως να ψαρέψει και πουθενά αλλού. Το ίδιο ισχύει και στις περιπτώσεις όπου ολόκληρες ζώνες αλιείας αλλά και αποθέματα ιχθύων μπορεί να μολυνθούν με πετρέλαιο σε τέτοιο βαθμό ώστε οι κυβερνήσεις λόγω κινδύνου της δημόσιας υγείας να επιβάλλουν προσωρινά εμπάργκο στο ψάρεμα ή τη συλλογή των ιχθυοκαλλιεργειών. Επομένως οι ιδιοκτήτες των ιχθυοκαλλιεργειών και οι αλιείς ζημιώνονται άμεσα από αυτήν τη διακοπή. Ακόμη και αν δεν υπάρχει κίνδυνος για την δημόσια υγεία, οι ιχθυοκαλλιεργητές και οι αλιείς μπορεί από μόνοι τους να σταματήσουν για λίγο τη συγκομιδή για προληπτικούς λόγους ώστε να προστατευθεί η αγορά. Συνεπώς και οι ιδιοκτήτες των ιχθυοαγορών και οι

προμηθευτές ψαριών υφίστανται οικονομική ζημία από τη έλειψη αυτής της προσφοράς εξαιτίας της ρύπανσης.

Οικονομικές απώλειες που δεν συνδέονται άμεσα με περιουσιακή βλάβη, παραδείγματος χάριν ζημιές σε μικρές επιχειρήσεις που εξαρτώνται άμεσα από τους αλιείς και τους ιχθυοκαλλιεργητές όπως οι προμηθευτές καυσίμων, πάγου, μεταφορείς ψαρικών, πωλητές ψαριών χονδρικού και λιανικού εμπορίου, είναι υποψήφιοι για αποζημίωση μόνο αν η ζημία τους μπορεί να θεωρηθεί ότι προκλήθηκε εξαιτίας της μόλυνσης. Με άλλα λόγια μια αγωγή δεν γίνεται δεκτή απλά και μόνο επειδή προκλήθηκε μόλυνση από ατύχημα. Εάν επικαλείται κάποιος οικονομική απώλεια τότε θα πρέπει να υπάρχει επαρκής αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της ρύπανσης και της ζημιάς .

Τα κριτήρια που προτείνονται από το IOPC FUND για να εκτιμηθεί εάν ο αιτιώδης σύνδεσμος είναι αρκετά δυνατός μεταξύ μόλυνσης και ζημιάς είναι τα εξής:

- Ø Γεωγραφική εγγύτητα της επιχείρησης του ασκούντος την αξίωση προς την μολυσμένη περιοχή , εάν π.χ όταν οι αλιείς δραστηριοούνται κυρίως στην μολυσμένη περιοχή ή αν μια ιχθυοκαλλιέργεια ή μονάδα επεξεργασίας βρίσκεται μέσα ή πολύ κοντά στην προσβλημένη ακτή.
- Ø Ο βαθμός οικονομικής εξάρτησης του πληγέντος από τους ζημιωθέντες φυσικούς πόρους: π.χ εάν ένας ψαράς είναι αυστηρώς εξαρτημένος από μια περιοχή αλιείας η οποία και μολύνθηκε ή αν υπάρχει και εναλλακτική κοντινή περιοχή αλιείας.
- Ø Ο βαθμός δυνατότητας πρόσβασης του ζημιωθέντος σε εναλλακτικούς τρόπους προμήθειας του μολυσμένου προϊόντος ή έστω σε εναλλακτικές ευκαιρίες διεξαγωγής της εργασίας του π.χ αν ένας προμηθευτής ψαριών μπορεί να βρεί διαφορετικές πηγές προμήθειας του προϊόντος .

- Ø Ο βαθμός κατά τον οποίον η επιχείρηση του ενάγοντος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας της μολυνθείσας περιοχής. Π.χ αν η επιχείρηση του ενάγοντος τοποθετείται ή έχει περιουσιακά στοιχεία στην μολυσμένη περιοχή ή αν παρέχει εργασία στους κατοίκους της ίδιας περιοχής.
- Ø Η προβλεψιμότητα της ζημιάς.
- Ø Η επίδραση κάθε άλλης ταυτόχρονης αιτίας που συμβάλλει στην συγκεκριμένη ζημία του βλαφθέντα.

Τα μεγάλα ατυχήματα του παρελθόντος έχουν αποδείξει ότι οι ολοκληρωτικές καταστροφές της θαλάσσιας πανίδας από πετρελαιοκηλίδα είναι σπάνιες. Παρόλα αυτά εάν οι αλιείς στη μολυνθείσα περιοχή ανησυχούν ότι υπάρχουν απώλειες δηλ ότι τα ψάρια πεθαίνουν θα πρέπει να επικοινωνήσουν με τα αρμόδια γραφεία του P&I και FUND 1992 ούτως ώστε να συσταθούν το γρηγορότερο δυνατόν ομάδες και να διενεργηθούν άμεσα έρευνες στην μολυσμένη περιοχή.

Εάν υπάρχουν απώλειες σε ψάρια ή όστρακα ιχθυοκαλλιεργειών, είναι σημαντικό να γίνουν και επιστημονικές μελέτες που να υποστηρίζουν τις ζημιές. Η απόφαση εκ μέρους των δημόσιων αρχών να απαγορεύσουν την αλιεία ή την καλλιέργεια ή τη συγκομιδή όλων των θαλάσσιων προϊόντων, δεν είναι από μόνη της επαρκής λόγος για την καταστροφή των συλλεγμένων προϊόντων. Επομένως αγωγές από ζημιά λόγω καταστροφής συλλεγμένων προϊόντων ή από απαγορεύσεις στην συγκομιδή ή την αλιεία είναι δεκτές μόνο εφόσον και στο βαθμό που τα μέτρα αυτά εφαρμόστηκαν σε λογικό βαθμό.

Για να γίνει εκτίμηση του κατα πόσο μια τέτοια καταστροφή ή απαγόρευση ήταν μέσα στα λογικά πλαίσια οι ακόλουθοι παράγοντες λαμβάνονται υπόψη:

- Ø Εάν η παραγωγή θαλάσσιων προϊόντων προσβλήθηκε όντως από τη μόλυνση.
- Ø Η πιθανότητα να εξαφανιστεί η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος πριν την κανονική περίοδο συγκομιδής των αντίστοιχων προϊόντων.
- Ø Εάν μια τέτοια καταστροφή της παραγωγής θα είχε μακροπρόθεσμα επιπτώσεις στην θαλάσσια παραγωγή.
- Ø Η πιθανότητα η παραγωγή να είναι εμπορεύσιμη την εποχή της κανονικής συγκομιδής.

Εφόσον η εκτίμηση του εάν και κατά πόσον η καταστροφή ή η απαγόρευση ήταν εύλογο μέτρο, βασίζεται σε επιστημονικά και άλλα κριτήρια, είναι σημαντικό να γίνεται συλλογή συνεχώς δειγμάτων και να διεξάγονται έλεγχοι μέσω χημικών αναλύσεων και για τα επίπεδα της ρύπανσης.

4.4. Απαιτήσεις για οικονομική ζημιά στον τουριστικό τομέα.

Οι τουριστικές επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό και ένα μεγάλο μέρος των εισοδημάτων τους εξαρτώνται από αυτόν και οι οποίες δραστηριοποιούνται μέσα στην μολυσμένη περιοχή ή σε κοντινές προς αυτήν παραλίες, μπορεί σαφώς να υποστούν οικονομική ζημιά αφού η έλευση των τουριστών στην περιοχή θα μειωθεί κατά πολύ λόγω της ρύπανσης.

Παρόλα αυτά οι συγκεκριμένες απαιτήσεις γίνονται δεκτές προς αποζημίωση μόνο εάν η ζημιά οφείλεται άμεσα στην ρύπανση και πρόκειται για καθαρή οικονομική ζημιά. Δηλαδή μια αγωγή δεν γίνεται δεκτή απλώς και μόνο επειδή συνέβη ένα ατύχημα ρύπανσης. Πάλι και σε αυτές τις περιπτώσεις για να γίνει δεκτή θα πρέπει να υπάρχει στενός αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της ρύπανσης και της ζημίας. Για να εκτιμηθεί αν όντως υπάρχει στενός αιτιώδης σύνδεσμος λαμβάνονται υπόψιν οι εξής παράγοντες:

- Ø Η τοποθεσία στην οποία βρίσκεται η επιχείρηση, π.χ εάν το ξενοδοχείο το κάμπινγκ, εστιατόριο ή μπαρ βρίσκονται ακριβώς στην μολυσμένη περιοχή ή έστω πολύ κοντά σε αυτή.
- Ø Ο βαθμός κατά τον οποίο εξαρτάται η επιχείρηση από την μολυσμένη περιοχή –ακτή. Π.χ εάν κατα πόσον ένα εστιατόριο ή ένα ξενοδοχείο που βρίσκεται κοντά στην μολυσμένη περιοχή εξυπηρετεί μόνο ή κυρίως επισκέπτες για διακοπές – διασκέδαση ή και για δουλειές.
- Ø Ο βαθμός στον οποίο ο ενάγων έχει εναλλακτικές πηγές εισοδήματος - προμήθειας από άλλες δραστηριότητες π.χ εάν η μείωση από τον ελαττωμένο αριθμό τουριστών αντισταθμίστηκε από αριθμό ατόμων που ήρθαν στην περιοχή εξαιτίας ακριβώς του ατυχήματος. Π.χ προσωπικό καθαρισμού ή εκπρόσωποι των media.
- Ø Ο βαθμός κατά τον οποίο η επιχείρηση του ενάγοντος αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής που προσβλήθηκε από την πετρελαιοκηλίδα. Π.χ εάν η επιχείρηση βρίσκεται μέσα στην μολυσμένη περιοχή ή έχει περιουσιακά στοιχεία στην περιοχή ή απασχολεί ως προσωπικό ανθρώπους της περιοχής αυτής.

Γίνεται ένας διαχωρισμός μεταξύ α) εναγόντων που πουλούν προϊόντα ή υπηρεσίες απευθείας στους τουρίστες (π.χ ξενοδόχοι, ιδιοκτήτες κάμπινγκ, μπαρ και εστιατόρες) και των οποίων οι επιχειρήσεις πλήττονται άμεσα από την μείωση των επισκεπτών στην περιοχή λόγω της μόλυνσης και β) αυτών που παρέχουν προϊόντα ή υπηρεσίες σε άλλες επιχειρήσεις στην τουριστική αγορά αλλά όχι απευθείας στους τουρίστες π.χ χονδρέμποροι, προμηθευτές και κατασκευαστές σουβενίρ καρτών και καθαριστών ξενοδοχείων. Έχει γίνει δεκτό ότι στις περιπτώσεις της δεύτερης κατηγορίας δεν υπάρχει αρκετά στενός αιτώδης σύνδεσμος μεταξύ της μόλυνσης και

των ζημιών των εναγόντων και επομένως οι απαιτήσεις τους κατά πρώτο λόγο δεν αποζημιώνονται.

4.5. Απαιτήσεις από κόσθη μέτρων για την πρόληψη της οικονομικής απώλειας

Τα έξοδα για τα προληπτικά μέτρα που παίρνουν οι ενδιαφερόμενοι στις μολυνθείσες περιοχές ώστε να αποφευχθούν ή να κρατηθούν στο ελάχιστο οι καθαρά οικονομικές ζημίες, αποζημιώνονται, αλλά υπό προϋποθέσεις όπως παραδείγματος χάριν εάν πρόκειται για αντισταθμιστικά μέτρα στις αρνητικές επιπτώσεις της ρύπανσης στην ιχθυοτροφία και τον τουρισμό.

Τέτοιου είδους μέτρα αποζημιώνονται με βάση τα εξής κριτήρια:

- Ø Τα κόστη θα πρέπει να είναι λογικά.
- Ø Τα κόστη των μέτρων δε θα πρέπει να είναι δυσανάλογα με την κυρίως ζημιά ή την οικονομική απώλεια που προλαμβάνουν ή μειώνουν.
- Ø Τα μέτρα θα πρέπει να είναι τα ενδεδειγμένα για κάθε περίπτωση και να υπόσχονται ένα μεγάλο ποσοστό επιτυχίας: π.χ μέτρα για να επανακτήσει το κοινό την εμπιστοσύνη του στα θαλασσινά προϊόντα της μολυσμένης περιοχής θα πρέπει κατά την συνήθη πορεία των πραγμάτων και την κοινή των ανθρώπων πείρα να λαμβάνονται μόνο όταν οι ζώνες της ιχθυοκαλλιέργειας και αλίειας έχουν καθαριστεί και υπάρχει πολύ μικρό ή και καθόλου ρίσκο κίνδυνος περαιτέρω ρύπανσης.
- Ø Στην περίπτωση εκστρατειών μάρκετινγκ, τα μέτρα θα πρέπει να σχετίζονται με πραγματικές αγορές, π.χ μέτρα για να αντισταθμιστούν οι αρνητικές συνέπειες της ρύπανσης στον τουρισμό μιας περιοχής θα πρέπει να αφορούν στο μέσο τουρίστα - επισκέπτη της περιοχής.

Με άλλα λόγια αποζημίωση δίνεται μόνο για επιπλέον κόστη που προέρχονται από την ανάγκη να αντισταθμιστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της ρύπανσης. Τα κόστη από αυτού του είδους τα μέτρα αποζημιώνονται μόνον αφού τα μέτρα έχουν παρθεί και οι ενδιαφερόμενοι έχουν ήδη προβεί στα αντίστοιχα έξοδα. Σε αυτή την κατηγορία εξόδων δεν υπάρχουν σταθερά κριτήρια για να εκτιμηθεί ποια ακριβώς μέτρα είναι λογικά και εύλογα. Το ποια μέτρα είναι και τα ενδεδειγμένα ποικίλλει σε κάθε περίπτωση αναλόγως των γεγονότων που συνέβησαν.

Απαιτήσεις για τα κόστη των εκστρατειών μάρκετινγκ ή παρόμοιων δραστηριοτήτων γίνονται δεκτές όταν αυτές οι καμπάνιες είναι συμπληρωματικές των μέτρων που συνήθως λαμβάνονται στις περιπτώσεις αυτές.

Εκστρατείες μάρκετινγκ γενικής φύσεως δεν αποζημιώνονται. Αν περισσότεροι από ένας δημόσιοι φορείς αναλάβουν εκστρατείες για τις ίδιες αρνητικές επιπτώσεις, τότε αυτές θα πρέπει να συντονίζονται έτσι ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν επαναλαμβάνονται οι ίδιες προσπάθειες.

Όταν εκτιμώνται οι αξιώσεις διαφόρων οργανισμών – τοπικών και μη - για τυχόν εκστρατείες marketing με σκοπό την τουριστική προώθηση της περιοχής μετά το ατύχημα, λαμβάνεται σοβαρά υπόψιν η συμπεριφορά τους προς τα ΜΜΕ μετά το ατύχημα καθώς και το αν αυτή συνέβαλε στις αρνητικές επιπτώσεις της ρύπανσης για τον τουρισμό στην περιοχή.

4.6. Περιβαλλοντική ζημιά και αποκατάσταση του θαλάσσιου τοπίου

Η αποζημίωση για την καταστροφή και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος περιλαμβάνει την απώλεια του κέρδους ιδιωτών εξαιτίας αυτής καθώς και τα κόστη

των λογικών - εύλογων μέτρων που πάρθηκαν ή θα παρθούν για την αποκατάσταση του θαλάσσιου βιότοπου.

Παραδείγματος χάριν γίνονται αποδεκτές οι αγωγές λόγω μόλυνσης θαλασσίων πάρκων ή φυσικών φυλασσόμενων χώρων που για να τα επισκεφθεί το κοινό πληρώνει εισιτήριο εισόδου όπως επίσης αποζημιώνεται και η οικονομική ζημιά από τη μείωση εμπορικών προϊόντων και θαλάσσιων ειδών που προσβλήθηκαν απευθείας από το πετρέλαιο.

Στις περισσότερες περιπτώσεις μια μεγάλη πετρελαιοκηλίδα δεν προκαλεί μόνιμη καταστροφή στο θαλάσσιο περιβάλλον εξαιτίας της αυξημένης πιθανότητας φυσικής αποκατάστασης του τοπίου. Ενώ φυσικά υπάρχουν όρια σε αυτά που μπορούν να γίνουν για να ευνοηθεί αυτή η διαδικασία, σε κάποιες περιπτώσεις είναι δυνατόν να επιταχυνθεί η ταχύτητα της φυσικής αποκατάστασης μετά από ένα ατύχημα πετρελαίου με κάποια λογικά - «εύλογα» μέτρα.

Για να καταβληθεί όμως αποζημίωση θα πρέπει τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης να συμβάλλουν στην επαναφορά του θαλάσσιου οικοσυστήματος σε τέτοιο ποσοστό ούτως ώστε οι χαρακτηριστικοί οργανισμοί του να είναι βιώσιμοι και να λειτουργούν κανονικά. Έξοδα για μέτρα αποκατάστασης που πάρθηκαν σε περιοχές λίγο μακρύτερες αλλά μέσα στην γενικότερη μολυσμένη περιοχή, μπορεί και να γίνουν δεκτά προς αποζημίωση αρκεί να αποδειχθεί ότι θα μπορούσαν να ενισχύσουν την αποκατάσταση των μολυσμένων τμημάτων του περιβάλλοντος. Και εδώ πάλι ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ ζημιάς και ρύπανσης θα πρέπει να είναι στενός.

Για να γίνουν δεκτά προς αποζημίωση αυτά τα έξοδα θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- Ø Τα μέτρα θα πρέπει τουλάχιστον θεωρητικά να επιταχύνουν κατά πολύ τη φυσική διαδικασία της αποκατάστασης.
- Ø Τα μέτρα θα πρέπει να έχουν ως στόχο να αποφευχθούν περαιτέρω ζημιές εκ του ατυχήματος.
- Ø Τα μέτρα θα πρέπει όσο γίνεται να μην προκαλούν την υποβάθμιση άλλων κατοίκων του συστήματος ή να έχουν αντίστροφες επιπτώσεις σε άλλες φυσικές ή οικονομικές πηγές
- Ø Τα μέτρα που πάρθηκαν θα πρέπει να είναι τεχνικώς εφικτά
- Ø Τα έξοδα των μέτρων δε θα πρέπει να είναι δυσανάλογα με το μέγεθος και τη διάρκεια της ζημιάς καθώς και των οφελειών που θα επιφέρουν.

Οι απαιτήσεις εκτιμώνται με βάση τις πληροφορίες που υπάρχουν κατά τον χρόνο που εφαρμόζονται τα μέτρα ενώ η αποζημίωση καταβάλλεται μόνο για τα λογικά – εύλογα μέτρα που υιοθετούνται.

Δεν καταβάλλεται αποζημίωση για αγωγές λόγω περιβαλλοντικής καταστροφής γενικά, βασισμένες σε ακαθόριστα ποσά που υπολογίζονται με βάση θεωρητικά μοντέλα. Ούτε και πληρώνεται αποζημίωση για χρηματικά ποσά που υποβλήθηκαν ως ποινή-τιμωρία στον ευθυνόμενο και εξαρτώνται από το βαθμό υπαιτιότητας του ευθυνόμενου.

Κάποιες φορές είναι απαραίτητες οι μελέτες ώστε να καθοριστεί η φύση και το μέγεθος της ζημιάς που υπέστη το περιβάλλον από την πετρελαιοκηλίδα και να αποφασιστεί με βάση αυτές εάν και κατά πόσον τα μέτρα αποκατάστασης είναι αναγκαία και εφικτά.

Αυτές οι μελέτες αν και δε χρειάζεται να διεξαχθούν μετά από κάθε ατύχημα ρύπανσης είναι συνήθως απαραίτητες μετά από μεγάλης κλίμακας ατυχήματα όπου υπάρχουν και σοβαρές αποδείξεις της επίδρασης στο περιβάλλον⁷¹.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ- ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το Διεθνές νομικό πλαίσιο για την ρύπανση από πετρελαιοειδή, δεν είναι ολοκληρωμένο δυστυχώς ,αφού μόνο οι Διεθνείς Συμβάσεις CLC 1969-1992 και η FUND 1971-1992 έχουν τεθεί σε ισχύ, για τα δεξαμενόπλοια άνω των 2000 κόντων, ενώ οι αντίστοιχες Διεθνείς Συνθήκες για άλλου είδους ρύπανση από διαφορετικούς τύπους πλοίων δεν εφαρμόζονται ακόμα (Bunkers, Ballast, HNS).

Οι πλοιοκτήτες όλων των τύπων πλοίων, θέλοντας να είναι βεβαίως καλυμμένοι, και έχοντας να αντιμετωπίσουν και τις εθνικές - ενίοτε - νομοθεσίες, μπορούν να προστατεύονται για τις κάθε τύπου ρυπάνσεις από πετρελαιοειδή χάρη στα P&I clubs, των οποίων μπορούν να γίνουν μέλη.

Η προστασία που παρέχουν αυτοί οι οργανισμοί αλληλασφάλισης είναι αρκετά ολοκληρωμένη και πλήρης αφού όπως περιγράφηκε στην παρούσα, περιλαμβάνει αποζημίωση σχεδόν για κάθε θετική και αποθετική ζημία, για μέτρα πρόληψης καθώς και για μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος. Ακόμη και ο τρόπος επιδίωξης και εξασφάλισης της αποζημίωσης εκ μέρους των ιδιωτών από τα P&I Clubs, είναι και έχει αποδειχθεί ταχύτερος και αποτελεσματικότερος από την συνήθη προσφυγή στα κατά τόπο αρμόδια εθνικά δικαστήρια, που συνήθως συνεπάγεται μακροχρόνιους και ακριβούς δικαστικούς αγώνες.

Παρά το εύρος της προστασίας που παρέχουν τα P&I clubs, οι διεθνείς οργανισμοί και φορείς , έχουν κατανοήσει πόσο σημαντική είναι για το περιβάλλον η εφαρμογή Διεθνών Συμβάσεων για όλους τους τύπους ρύπανσης ώστε να συμπληρωθούν υπάρχοντα νομικά κενά και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα των ζημιωθέντων κατά την επιδίωξη των απαιτήσεών τους αφού:

- Ø Ενδέχεται το ατύχημα να συμβεί σε χώρα χωρίς αντίστοιχη εθνική νομοθεσία.

- Ø Είναι πιθανόν ο πλοιοκτήτης να μην έχει καμία ασφάλεια ή να μην είναι μέλος σε κανένα club.
- Ø Ο ασφαλιστής του πλοιοκτήτη, ή το club δικαιούνται και μπορούν να επικαλεστούν την αρχή «pay to be paid», δηλαδή να μη δεχθούν να πληρώσουν απευθείας τις τυχόν αξιώσεις στους ζημιωθέντες, αλλά να πρέπει πρώτα να πληρώσει τις απαιτήσεις ο πλοιοκτήτης για να τον αποζημιώσουν εκ των υστέρων.
- Ø Ο πλοιοκτήτης ενδέχεται να μην έχει περιουσιακά στοιχεία στο όνομά του για να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις των ζημιωθέντων ή να κηρύξει πτώχευση.

Η ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και των πληγέντων σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, οδηγεί τους διεθνείς οργανισμούς σε μια συνεχή διερεύνηση εφαρμόσιμων και αποτελεσματικών νομικών και όχι μόνο λύσεων.

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, ένας από τους στόχους της Διεθνούς Κοινότητας - μετά από μια συνοπτική επισκόπηση και των Διεθνών Συμβάσεων που ήδη ισχύουν (CLC '69-'92, FUND '71-'92), αλλά και αυτών που θα τεθούν σε εφαρμογή στο μέλλον (BUNKERS, HNS)- φαίνεται να είναι ο καταμερισμός των ευθυνών προς αποζημίωση μεταξύ του πλοιοκτήτη, των P&I Clubs- που υπέχουν θέση ασφαλιστή- καθώς και των εισαγωγέων πετρελαιοειδών. Η λύση του επιμερισμού των αποζημιώσεων φαίνεται λογική αφού ένα ατύχημα ρύπανσης από πετρελαιοειδή συνεπάγεται ζημιές με πολύ υψηλά κόστη και για το περιβάλλον αλλά και για τους ιδιώτες.

Άλλες προτάσεις που επίσης συζητιούνται από τις επιτροπές εργασίας του IMO αλλά και του IOPC FUND για την βέλτιστη αντιμετώπιση του προβλήματος είναι και οι εξής:

- Ø Περαιτέρω αύξηση του ορίου ευθύνης αποζημίωσης των πλοιοκτητών στα πλαίσια της Διεθνούς Σύμβασης Ευθύνης – CLC, καθώς και συμμετοχή και των πλοιοκτητών στις εισφορές για το Συμπληρωματικό ταμείο.
- Ø Κατάργηση του δικαιώματος περιορισμού ευθύνης του πλοιοκτήτη
- Ø Θεσμοθέτηση ευθύνης ναυλωτών.
- Ø Πιο αυστηρά μέτρα ελέγχου του Λιμένα του πλοίου, της Σημείας αλλά και του νηογνώμονα.

Δεδομένης της εκτεταμένης καταστροφής που μπορεί να προκαλέσει ένα ατύχημα με πετρελαιοειδή, της εύθραυστης πλέον ισορροπίας του θαλασσιού περιβάλλοντος του πλανήτη μας καθώς και της αυξανόμενης ανησυχίας εκ μέρους του κοινού, οι προτάσεις αυτές μπορεί να φαίνονται αυστηρές για τους εμπλεκόμενους στην ναυτιλία, πρόκειται όμως για εφαρμόσιμα, πρακτικά μέτρα που μπορούν να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην πρόληψη αυτού του είδους ατυχημάτων.

Ήδη, παρατηρείται ένα ολοένα αυξανόμενο ενδιαφέρον εκ μέρους των ναυλωτών για προστασία εκ μέρους των P&I clubs και σε ό,τι αφορά την ρύπανση από πετρελαιοειδή. Οι αλλαγές στις εθνικές νομοθεσίες, στους κανονισμούς, η ανάμειξη εθνικών δικαστηρίων με παραγωγή πλούσιας νομολογίας όπως και η ανάμειξη των εκάστοτε λιμενικών αρχών, έχουν αυξήσει τις ευθύνες των ναυλωτών.

Η ιδιωτική αυτή πρωτοβουλία εκ μέρους των ναυλωτών μπορεί να καλύπτει μερικά ακόμη από τα κενά της διεθνούς νομοθεσίας, όμως αυτό δεν είναι αρκετό. Η προσπάθεια εκ μέρους όλων των φορέων – όλων μας – θα πρέπει να συνεχιστεί αμείωτη και να ενισχυθεί με κάθε τρόπο ούτως ώστε να δημιουργηθεί το πληρέστερο και ασφαλέστερο για το περιβάλλον νομοθετικό πλέγμα στα θέματα τόσο της αποζημίωσης όσο και της πρόληψης της ρύπανσης αφού ακόμη και αν αποδίδεται

στους πληγέντες η οικονομική τους ζημιά μετά από ένα τέτοιου είδους ατύχημα, οι μακροχρόνιες απώλειες όλων μας εξαιτίας της θαλάσσιας καταστροφής είναι ανυπολόγιστες και δυστυχώς δεν αποζημιώνονται.

Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου, 1982) στο άρθρο 136, ορίζει ότι *«ο θαλάσσιος και ο ωκεάνιος βυθός και το υπέδαφός τους, πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας»*. Αυτή την κληρονομιά οφείλουμε όλοι να τη σεβαστούμε και να τη διατηρήσουμε ούτως ώστε να την κληροδοτήσουμε όσο το δυνατόν ανέπαφη στις επερχόμενες γενιές.

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

¹¹ Christopher Hill, Bill Robertson, Stephen Hazelwood, Introduction to P&I CLUB, LLP, 1996 2nd edition, σελ.11.

² Christoff, F Luddeke, Marine Claims: a guide for the handling and prevention of marine claims 2nd, edition, LLP, 1996, σελ.6.

³ P&I CLUBS, Law and Practice, Stephen Hazelwood, LLP, 1994, 2nd edition, σελ: 11-13.

⁴ Mutual Association: Αποταμιευτικός Οργανισμός χωρίς μετοχές και κεφάλαιο που ελέγχεται αποκλειστικά από τα μέλη του δηλ. τους καταθέτες και τους οφειλέτες με μερίδια. Δεν έχει κέρδη και δεν διανέμει κέρδη αλλά τα μέλη της απολαμβάνουν ορισμένα δικαιώματα ή πλεονεκτήματα. (Λεξικό Αγγλοελληνικών και Ελληνοαγγλικών εμπορικών, τραπεζικών και οικονομικών όρων, Ι Χρυσοβιτσιώτη-Ι. Σταυρακόπουλου, Δ΄ έκδοση, 1995, σελ 513

⁵ Συμμετοχική εταιρία, ενδιάμεσης μορφής της ανώνυμης (= corporation) και της ομόρρυθμης (=partnership). Σαν ανώνυμη έχει κεφάλαιο το οποίο έχει διανεμηθεί σε μεταβιβάσιμες μετοχές, δεν εξαρτάται ούτε επηρεάζεται από το θάνατο τυχόν μελών, ενώ η διεύθυνση και η διαχείριση γίνεται από αιρετά πρόσωπα από τους μετόχους. Σαν ομόρρυθμη, κάθε μέτοχος είναι υπεύθυνος για όλα τα χρέη της εταιρίας μέχρι το ύψος της ονομαστικής αξίας των μετοχών του ενώ ο νόμος περί εταιριών ρυθμίζει τις σχέσεις των μετόχων. Συνήθης τύπος εταιρίας στην Αγγλία και λιγότερο στις ΗΠΑ. Λεξικό Αγγλοελληνικών και Ελληνοαγγλικών όρων, Ι Χρυσοβιτσιώτη-Ι Σταυρακόπουλου, Δ΄ έκδοση, 1995, σελ 423.

⁹. Company limited by guarantee: Φράση σε τίτλο εταιρίας της οποίας τα μέλη εγγυώνται ότι η ευθύνη της περιορίζεται σε ορισμένο ποσό σε περίπτωση εκκαθάρισης ή διάλυσης.- Λεξικό Αγγλοελληνικών, Ελληνοαγγλικών όρων, Ι Χρυσοβιτσιώτη- Ι. Σταυρακόπουλου, Δ΄ Έκδοση, σελ. 448.

⁶ Stephen Hazelwood, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 1994 2nd edition, σελ: 13-15.

⁷ Stephen Hazelwood, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 1994 2nd edition, London, σελ: 15.

⁸ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 1994 2nd edition, London, σελ: 16.

¹⁰ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 1994, 2nd edition, σελ: 19.

¹¹ Christopher Hill, Bill Roberts, Stephen Hazelwood, Introduction to P&I, LLP 2nd edition, 1996, London, NY, Hong Kong, σελ: 13-16 και Hazelwood, Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 2nd edition, 1994, σελ:21.

¹² Christopher Hill, Bill Robertson, Hazelwood Stephen, Introduction to P&I, LLP, 1996, 2nd edition, London, NY, Hong Kong, σελ: 16-17.

¹³ Christopher Hill, Bill Robertson, Stephen Hazelwood, Introduction to P&I, LLP. 1996 2nd edition, London, NY, Hong Kong, σελ: 17.

¹⁴ Christopher Hill, Bill Robertson, Stephen Hazelwood, Introduction to P& I , LLP, 1996 2nd edition, London, NY, Hong Kong, σελ: 18.

¹⁵ “...Mutual insurance against liabilities and losses incurred by members in direct connection with the operation of the entered vessels..” πηγή: www.skuld.no/cover

¹⁶ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 2nd edition, London, 1994, σελ: 21-24.

¹⁷ Christopher Hill, Bill Robertson, Stephen Hazelwood, Introduction to P&I, LLP, London, NY, Hong Kong, 1996, 2nd edition, σελ: 27-28.

¹⁸ Christopher Hill, Bill Robertson, Stephen Hazelwood, Introduction to P&I, LLP, 1996 2nd edition, London, σελ: 23-27 και Stephen Hazelwood, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 1994 2nd edition, London, σελ: 24-27.

¹⁹ Christoff F Luddeke, Marine Claims, a guide for the handling and prevention of marine claims, LLP, 1996 σελ: 15.

²⁰ “Diversion expenses: The ship-owner may suffer losses through having to divert his ship in order to obtain treatment for an injured or sick person, on board, or for the purpose of handling stowaways. Although, there is no liability here on the usual sense, the Clubs give cover to the owner in respect of the basic running expenses of his ship during the diversion including port- charges incurred solely for this purpose. Similarly the cost of providing food and other necessities for stowaways may be reimbursed to the ship-owner by his club. Several clubs extend the cover given in respect of stowaways to include the like expenses in respect of refugees who have been picked up by the ship.” [www. UK pandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/cover](http://www.UK_pandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/cover).

²¹ «Η διάκριση μεταξύ δικαιολογημένης (justifiable) και αδικαιολόγητης (unjustifiable) παρέκκλισης (=deviation) είναι μεγάλης σημασίας.....Σύμφωνα με το εθιμικό Δίκαιο παρεκκλίσεις με σκοπό την αποφυγή κινδύνου στο πλήρωμα, πλοίο και φορτίο καθώς και παρεκκλίσεις με σκοπό τη σωτηρία ζωής στη θάλασσα, θεωρούνται δικαιολογημένες...» Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι Παπαδόπουλος, Ε.Η Πλωμαρίτου, « Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», σελ.486,487.

²². “A variety of fines may have to be paid by a ship-owner either directly or because of an obligation to reimburse his seagoing employees in respect of fines levied on them. Most of them come within the cover of clubs” – www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/cover

²³ Stephen Hazelwood, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 1994 2nd edition, London, σελ: 28-30.

²⁴ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, 2nd edition, London, 1994, σελ: 30-37.

²⁵ Γ.Π Βλάχος , Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη 2000, σε.158-202.

²⁶ Christoff F Luddeke, Marine Claims: a guide for the handling and the prevention of marine claims, LLP, 1996 2nd edition, σελ: 225.

²⁷ TOVALOP –CHRISTAL: Πρόκειται για δύο ασφαλίσεις «Αστικής Ευθύνης» με νέο ενδιαφέρον σημείο ότι επιτρέπουν την απευθείας προσφυγή των ιδιωτών που πλήττονται από την ρύπανση άμεσα εναντίον των υπευθύνων. Προβλέπεται δε , η παροχή αποζημιώσεων για την μεν TOVALOP, με ανώτατο όριο τα 100\$ ανά κ.ο.χ, ή 10 εκατομ. \$ συνολικά, ενώ για την CHRISTAL, τα 30 εκατομ. \$ συνολικά.- Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000, σελ. 109. Σύμφωνα μάλιστα με το κείμενο της TOVALOP, ο κύριος του πλοίου ευθύνονταν αντικειμενικά έναντι του κράτους για τα μέτρα απορρύπανσης αλλά όχι έναντι τρίτων λόγω ζημίας(Becker G., A short cruise on the good ships TOVALOP and CHRISTAL.,JMLC(1974)609)

²⁸ Το Διεθνές Κεφάλαιο δέχεται εισφορές από ιδιωτικές εταιρίες ή άλλα πρόσωπα από τις χώρες μέλη της σύμβασης εφόσον έχουν δεχθεί περισσότερους από 150.000 τόνους crude oil ή heavy fuel oil, μέσα σε ένα χρόνο θαλάσσιας μεταφοράς. Οι χώρες μέλη συνήθως ενημερώνουν τα όργανα της FUND για τις ποσότητες πετρελαίου που εισήχθησαν στην χώρα. Όμως δεν είναι οι κυβερνήσεις που πληρώνουν τις εισφορές στην FUND./Oil Spill Compensation, A joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007, σελ.17.

²⁹ « ...Τα πρόσωπα αυτά προστατεύονται έναντι κάθε αξίωσης αποζημίωσης εκτός εάν η ζημία « ήταν αποτέλεσμα προσωπικής του ενέργειας ή παράλειψης, η οποία διενεργήθηκε με σκοπό την πρόκληση ζημιάς ή από αμέλεια και εις γνώση του γεγονότος ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί(πρόκειται για το κριτήριο το οποίο εφαρμόζεται και για την απώλεια του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του). Η εν λόγω προστασία όλων αυτών των βασικών φορέων συνεπάγεται ότι τα πρόσωπα αυτά δύνανται να δρουν με σχεδόν απόλυτη προστασία έναντι αξιώσεων αποζημίωσης σε περίπτωση συμβάντος που προκαλεί πετρελαϊκή ρύπανση. Η (Ευρωπαϊκή) Επιτροπή θεωρεί ότι τέτοιας κλίμακας προστασία είναι αντιπαραγωγική όσον αφορά στις προσπάθειες καλλιέργειας μιας συναίσθησης της ευθύνης σε κάθε τομέα της ναυτιλίας. Επομένως κατά την γνώμη της Επιτροπής, η απαγόρευση έγερσης αξιώσεων αποζημίωσης εναντίον βασικών φορέων της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, πρέπει να απαλειφθεί από τη Σύμβαση CLC, ενώ στο βαθμό που η προστασία ορισμένων φορέων κρίνεται αναγκαία για τη λειτουργία του καθεστώτος, το κατώτατο όριο πρέπει να μειωθεί στο επίπεδο του ορίου που θα ισχύσει για τον πλοιοκτήτη» Κωνσταντινίδης .Ν.Θ, « Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση» Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου 2004,ΔΣΠ, Αντ.Ν. Σάκκουλας,σελ.60,61 , βλ. και « Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα, και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων», Επίσημη εφημερίδα αριθμ C120 E της 24/04/2001 σελ. 0079-0082.

³⁰ www.itopf.com/compensation.

³¹ . Στην Ελλάδα υπάρχουν επίσης νόμοι που επιβάλλουν Ποινικές και Διοικητικές Κυρώσεις στους υπευθύνους μόλυνσης και πιο συγκεκριμένα πρόκειται για τους ν. 743 /1977 και ν. 1650/1986 καθώς και Π.Δ 55/1998 άρθ.13 για τις ποινικές κυρώσεις, καθώς και το άρθρο 235 παρ.2 του ΚΔΝΔ, ενώ για τις Διοικητικές είναι πάλι ο ν. 743/1977 αρθ.13.και αρθ. 7 παρ 4, το Π.Δ 55/98 αρθ.13.καθώς και στο άρθρο 5.314/1976. Τέλος το άρθρο 13 του ν. 743/1977 σε συνδυασμό με το άρθρο 249 παρ 1 περ. η΄ του ΚΔΝΔ, προνοεί και για πειθαρχικές κυρώσεις αν υπαίτιος της ρύπανσης είναι Έλληνας ναυτικός.

³² «...υιοθέτηση ομοσπονδιακών ρυθμίσεων στις ΗΠΑ με τίτλο “Oil Pollution Act,1990”, γνωστότερων διεθνώς ως «OPA ‘90». Πρόκειται για νομοθεσία αμφιλεγόμενη σε πολλά σημεία της αλλά αναμφισβήτητα με καταλυτικές συνέπειες στην παγκόσμια ναυτιλία και στις επιμέρους εθνικές ναυτιλίες, αφού σύντομα δρομολογήθηκαν διεθνώς συναφείς ρυθμίσεις ενώ παράλληλα η νομοθεσία αυτή διέπει τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα λιμάνια των ΗΠΑ. Ο βασικός στόχος του νομοθετήματος αυτού είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης σε συνδυασμό με την επαρκή αποζημίωση των θυμάτων παρόμοιας προσβολής. Ο σκοπός αυτός υπηρετείται από δέσμες επί μέρους ρυθμίσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες αφορούν την τεχνολογία των πλοίων και το σύστημα ευθύνης και αποζημίωσης. Ειδικότερα υιοθετείται (υπό όρους), ως γενικός προσανατολισμός η υποχρέωση ύπαρξης διπλών τοιχωμάτων στα πλοία, η ευθύνη για περιστατικά ρύπανσης είναι αντικειμενική, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις- οι οποίες μπορούν να επεκταθούν από τις επιμέρους Πολιτείες – και απεριορίστη. Για την εξασφάλιση δε παρόμοιων υψηλών αποζημιώσεων, δημιουργείται ένα σύνθετο σύστημα ασφάλισης και πιστοποίησης οικονομικής φερεγγυότητας των υπόχρεων σε πιθανή αποζημίωση.» Σαμιώτης Γ: «Η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης ως βασικού εργαλείου πολιτικής αντιρρύπανσης στο Διεθνές και Εσωτερικό Δίκαιο», Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου 2004, ΔΣΠ, Αντ.Ν. Σάκκουλα,σελ.167

³³ P&I Pooling Agreement:
The Insurance Pool

Although the Clubs compete with each other for business, they have found it beneficial to pool their larger risks under the auspices of the International Group. This pooling is regulated by a contractual agreement which defines the risks that are to be pooled and exactly how these are to be shared between the participating Clubs. The Pool provides a mechanism for sharing all claims in excess of US\$6 million up to a limit of about US\$4.5 billion. For a layer of claims between US\$50 million and US\$2.030 billion the Group Clubs purchase reinsurance from the commercial market. The Pooling system provides participating Clubs with reinsurance protection at cost to much higher levels than would normally be available in the commercial reinsurance market.

Reinsurance of the Pool The International Group arranges a market reinsurance contract to help the Pool deal with claims which exceed \$50 million. This is the largest single contract in the world's marine insurance market. It currently extends for

claims against ship-owners to a little over \$2.030 billion per claim save that in respect of oil pollution the maximum is \$1bn (\$1000m), which is the limit on the oil pollution cover given by the Clubs; there are lower limits for claims against charterers. By bringing together in this way the risks of the great majority of the world's tonnage, the International Group is able to obtain for the pooling Clubs the maximum reinsurance capacity on the best terms available worldwide.

Because International Group Clubs share their claims through the Pooling system, they have a common interest in loss prevention and control, and in the maintenance of quality standards throughout the membership./ www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/cover

³⁴ SDR: Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα: Τα ποσά αποζημιώσεων σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις προβλέπονται σε Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ-SDR). Πρόκειται μια νομισματική μονάδα δημιουργημένη από το International Monetary Fund- Διεθνές Νομισματικό Ταμείο-, ενώ η ισοτιμία του μπορεί να βρεθεί ανα πάσα στιγμή από το internet ή τις εφημερίδες. Τα ποσά που αναφέρουν οι συμβάσεις μετατρέπονται σε εθνικό νόμισμα με βάση την αξία του οικείου εθνικού νομίσματος σε σχέση με το ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα κατά την ημερομηνία δημιουργίας του κεφαλαίου που ορίζεται στην παρ3. αρθ.6 της ΔΣ περί Αστικής Ευθύνης από Ρύπανση του 1992.-CLC '92 παρ.4, αρθ. 6.

³⁵ «.ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, όπως έχει καθοριστεί από το Διεθνές Δίκαιο , ή σε περίπτωση που δε έχει οριστεί μια τέτοια ζώνη , πρόκειται για μια περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του κράτους αυτού και παρακείμενη αυτών, η οποία προσδιορίζεται από το κράτος αυτό σύμφωνα με τρο Διεθνές Δίκαιο και δεν εκτείνεται περισσότερο των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες και μετράται το πλάτος των χωρικών υδάτων.»

«Μέσα στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος ασκεί συγκεκριμένες εξουσίες, κυρίως για οικονομικούς λόγους..... Στην ΑΟΖ τα τρίτα κράτη έχουν το δικαίωμα να ασκούν μόνον τις ελευθερίες τις οποίες αναγνωρίζει ρητά η Σύμβαση ΔΘ και αφορούν περιοριστικά την ναυσιπλοία, την υπέρπτηση, την τοποθέτηση υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών καθώς και άλλες συναφείς χρήσεις (αρθρο 58 (1) Σύμβασης ΔΘ.»)- Κ.Ιωάννου-Α. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας ,εκδ Σακκουλα 1998, σελ184-185.

³⁶«Ο όρος εμμένον πετρέλαιο δεν ορίζεται σαφώς στις Συμβάσεις αλλά μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο όρος περιλαμβάνει crude oil, heavy &medium fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil.Αυτά τα πετρελαιοειδή διαλύονται με πολύ αργό ρυθμό όταν εκχύνονται στη θάλασσα και για αυτόν τον λόγο είναι πιο πιθανό να εξαπλωθούν και να χρειαστούν καθαρισμό . Ενώ ζημία από μη εμμένοντα πετρέλαια , όπως gasoline, ελαφρού dieseloil, και κυροζίνης, δεν καλύπτονται από τις Συμβάσεις Αστικής ευθύνης 1969 και 1992, αφού αυτά τα πετρελαιοειδή έχουν την τάση ότι εξατμίζονται γρήγορα όταν εκχύνονται και συνήθως δεν χρειάζονται καθαρισμό. Κατευθυντήριες γραμμές έχουν δοθεί από τον IOPC» (International Oil Pollution Compensation Funds)-“Oil Spill Compensation” , A joint IPIECA/ITOPF Publication February 2007, σελ.16.

³⁷«Πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος καθώς και οποιοδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη

μεταφορά πετρέλαιου χύμα ως φορτίου , με την επιφύλαξη ότι πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται ως πλοίο μόνο όταν μεταφέρει πράγματι πετρέλαιο χύμα ως φορτίο καθώς και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί μια τέτοια μεταφορά, εκτός αν αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχουν σε αυτό κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή.» CLC '92, αρθ.2 παρ.1

³⁸ **Fuel oil** is a [fraction](#) obtained from [petroleum distillation](#), either as a distillate or a residue. Broadly speaking, fuel oil is any liquid petroleum product that is burned in a [furnace](#) or boiler for the generation of heat or used in an [engine](#) for the generation of power, except oils having a [flash point](#) of approximately +40 °C (104 °F) and oils burned in cotton or wool-wick burners. In this sense, [diesel](#) is a type of fuel oil. Fuel oil is made of long [hydrocarbon](#) chains, particularly [alkanes](#), [cycloalkanes](#) and [aromatics](#). The term *fuel oil* is also used in a stricter sense to refer only to the heaviest commercial fuel that can be obtained from [crude oil](#), heavier than [gasoline](#) and [naphtha](#). /πηγή: www.wikipedia, the free encyclopedia.html.

³⁹ Bunker fuel: Bunker fuel is technically any type of fuel oil used aboard [ships](#). It gets its name from the containers (known as Bunker Tanks) on ships and in [ports](#) that it is stored in, called bunkers. /πηγή: www.wikipedia, the free encyclopedia, html.

⁴⁰ Το συνολικό ποσό αποζημίωσης από την Fund 1992, δεν επηρεάζεται από το μέγεθος του δεξαμενόπλοιου, αλλά στο ποσό περιλαμβάνεται η αποζημίωση που πληρώνεται από τον πλοιοκτήτη από την CLC 1992.Oil Spill Compensation , A joint IPIECA/ITOPF Publication, February 2007. σελ.17.

⁴¹ Τα όρια αποζημίωσης της Δ.Σ CLC '92, τα οποία ισχύουν αυξημένα κατά 50% από 1-11-2003, προβλέπονται στην ιστοσελίδα του IMO ως εξής:

“The amendments raised the compensation limits by 50 per cent compared to the limits set in the 1992 Protocol, as follows:

- For a ship not exceeding 5,000 gross tonnage, liability is limited to 4,51 million SDR, (US \$ 5.78 million) (under the 1992 Protocol the limit was 3 million SDR (US \$3.8 million)

- For a ship 5,000 to 140,000 gross tonnage, liability is limited to 4.51 million SDR (US 5.78 million) plus 631 SDR (US \$ 807) for each additional tone over 5,000 (under the 1992 Protocol the limit was 3 million SDR(US \$ 3.8 million) plus 420 SDR (US \$537.6) for each additional gross tone.

-For a ship over 140,000 gross tonnage: liability is limited to 89.77 million SDR (US\$ 115 million)(Under the 1992 Protocol the limit was 59.7 million SDR(US\$ 76.5 million)/πηγή:www.imo.org/

⁴². «The Convention will make it possible for up to 250 million SDR (about US\$320 million) to be paid out in compensation to victims of accidents involving HNS, such as chemicals- Limits of liability.

For ships not exceeding 2,000 units of gross tonnage, the limit is set at 10 million SDR (about US\$12.8 million). For ships above that tonnage, an additional 1,500 SDR is added for each unit of tonnage from 2001 to 50,000; and 360 SDR for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage. The total possible amount the shipowner is liable for is limited to 100 million SDR (US\$128 million

The HNS Convention excludes **pollution damage** as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, to avoid an overlap with these Conventions.

However, HNS covers other damage (including death or personal injury) as well as damage caused by fire and/or explosion when oils are carried. »

www.imo.org/legal/HNS.

⁴³ «The idea of a regime covering pollution from ships' bunkers was first mooted during discussions on the 1992 Protocols to the 1969 CLC and the 1971 IOPC (FUND). However, it was felt that to include bunkers in those instruments would complicate matters since there was a clear difference between oil carried as cargo and bunker fuel oil.

In 1994, Australia submitted a paper to the 38th session of IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) proposing the development of a regime for liability and compensation for damage in the event of damage caused by oil from ships' bunkers.

The MEPC requested the Legal Committee to give the matter due consideration and the Legal Committee's 73rd session in 1995 agreed to include the matter in its work programme.

The idea had also been raised in the Legal Committee during negotiations on the development of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), which was eventually adopted in 1996. Bunkers were left out of this Convention, but with the firm understanding of several delegations that a bunkers convention would be developed at the earliest possible opportunity thereafter.

The need for a bunkers convention was highlighted in 1996 in a joint submission to the 75th session of the Legal Committee by Australia, Canada, Finland, Norway, South Africa, Sweden and the United Kingdom. It referred to the UK P&I Club's Analysis of Major Claims 1993 which had stated that "...half of the total number of pollution claims arose from incidents involving ships not carrying oil cargo."

Furthermore, Oil Spill Intelligence Report data confirmed that even for larger spills the number of non-tanker vessel spills was significantly greater than the number of tanker spills. Dealing with bunker spills from non-tankers was made more difficult by

the lack of a liability and compensation regime, while the nature of fuel oil itself made spills of such oils more difficult - and more costly - to clean up.

It has been estimated that, on average, the amount of bunkers carried in non-tankers is around 14 million tonnes at any given time - compared with approximately 130 million tonnes of oil is carried as cargo on the world's seas. Some bulk carriers and container ships carry more oil as bunkers than coastal tankers carry as cargo»./source: www.imo.org/legal.conventions/Bunkers

⁴⁴ The 1996 LLMC Protocol: **Adoption:** 3 May 1996

Entry into force: 13 May 2004

Under the Protocol the amount of compensation payable in the event of an incident being substantially increased and also introduces a "tacit acceptance" procedure for updating these amounts.

Under the 1996 LLMC Protocol, the limit of liability for claims for loss of life or personal injury for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 2 million SDR (US\$3 million*). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 SDR (US\$1200)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 SDR (US\$900)
- For each ton in excess of 70,000, 400 SDR (US\$600).

Under the 1996 LLMC Protocol, the limit of liability for property claims for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1 million SDR (US\$1.5 million). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 SDR (US\$600)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 SDR (US\$450)
- For each ton in excess of 70,000, 200 SDR (US\$300)

Source: www.imo/legal/conventions/LLMC

⁴⁵ « Ομοιότητες της Δ.Σ CLC 1992 και Δ.Σ bunkers: α) θεσμοθέτηση υποχρεωτικής ασφάλισης β) δυνατότητα άσκησης ευθείας αναγωγής κατά του ασφαλιστή και γ) ύπαρξη περιορισμού ευθύνης. Διαφοροποιήσεις από την Δ.Σ CLC: α) μη ύπαρξη άλλου (δευτέρου ή τρίτου) πλαισίου αποζημίωσης (όπως λ.χ FUND για την CLC), β) η ευθύνη των τρίτων προσώπων πλην του πλοιοκτήτη. Στην έννοια του "ship-owner" περιλαμβάνεται και " the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship", γ) παραπομπή ουσιαστικά στα ποσά περιορισμού ευθύνης της LLMC, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996»- Κωνσταντινίδης,Ν.Κ. :«Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση» Πρακτικά 5^{ov} Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, ΔΣΠ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, σε. 70.

⁴⁶ www.imo.org/latest news.

⁴⁷Ballast Convention:

The April 2001 meeting of IMO member States' Marine Environment Protection Committee (MEPC) considered a consolidated text of an *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*. This draft text was agreed to, in principle, at the April 2001 meeting, with a number of specific issues such as treatment methods and standards left for further deliberations and consideration at the next MEPC meeting (MEPC 47) on the issue in early 2002. It is important to understand that the draft Convention text discussed in this Final Report is not the final convention and changes will be made over the course of the multilateral negotiations. For example, over the 10 months of the Legislative Review Project it has become increasingly clear that mid ocean exchange – the primary ballast water management procedure advocated in the Guidelines - is now viewed by States as an interim method that will be phased out once an acceptable technological solution is developed and vessels are constructed or retrofitted with the approved equipment. Recent acts of international terrorism have heightened national defence concerns in many States, particularly in relation to the threat of biological weapons and warfare. It may be that this closer linkage of national and international security with ecological protection will also have an impact on the content and direction of the future convention.

The draft Convention text reflects the same structure and regulatory strategy as IMO's umbrella ship source marine pollution prevention instrument, MARPOL73/78, dealing with oil, chemicals, harmful substances in packaged forms, sewage, garbage and air emissions. Originally it was expected that the ballast water standards would become another annex to MARPOL however it now seems more likely that it will be a stand alone convention.

Nevertheless, much of the draft Convention text is drawn from MARPOL73/78, Annex 1, Regulation for the Prevention of Pollution by Oil, which regulates operational and other discharges of oil from ships. Like MARPOL 73/78, flag State responsibility is the locus of control and responsibility in the draft Convention, which provides for certification and recognition of an International Ballast Water Management Certificate, with port State monitoring to ensure compliance with the Certificate requirements. The Certificate will be issued by the flag State after a satisfactory survey of the ship with respect to ballast water management issues. For example, when there is a technological solution developed – likely in the form of treatment equipment and methods - then the survey will relate to ensuring that the equipment and design of each ship meets international treatment and design standards and that the supporting requirements, such as a BWMP, record book etc. are also in place. There will be a set of “existing ship or new ship” requirements for ballast tanks and other equipment design issues, with a schedule under negotiation for phasing out existing ships. As is the case with the MARPOL73/78 agreements it also requires efficient reception facilities for sediment disposal, a vessel Ballast Water Management Plan and Ballast Water Record Book available for inspection. It also provides for inspection and sampling but recognizes potential commercial consequences by providing compensation for “undue delay.” Also similar to MARPOL's designated “special areas” formula found in, for example, MARPOL Annex 1 (Reg 10), the draft convention text adopts a two-tier approach to standards and operating requirements. Tier 1 will be the generally applicable standards and Tier 2 will allow a State to designate (based on internationally accepted criteria) “special requirements in certain areas” (Regulations Section C) in which more stringent requirements may be imposed. In addition the draft Convention also recognizes that States, jointly or individually, may also adopt more stringent measures as long as they are consistent with international law (Art.3(3)). It is possible that agreement on Tier 2 requirements may result in removal of this clause.

Mc CONNELL, M. 2002, *Global Ballast Legislative Review-Final Report*, Global Ballast Monograph Series, No 1, IMO, London, p.p.14-15.

⁴⁸Christoff F Luddeke, *Marine Claims, a guide for the handling and prevention of marine claims*, LLP, 1996, 2nd edition, σελ: 226-227.

⁴⁹ The MARPOL Convention is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes. It is a combination of two treaties adopted in 1973 and 1978 respectively and updated by amendments through the years.

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) was adopted on 2 November 1973 at IMO and covered pollution by oil, chemicals, and harmful substances in packaged form, sewage and garbage. The Protocol of 1978 relating to the 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1978 MARPOL Protocol) was adopted at a Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention in February 1978 held in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977. (Measures

relating to tanker design and operation were also incorporated into a Protocol of 1978 relating to the 1974 Convention on the Safety of Life at Sea, 1974).

As the 1973 MARPOL Convention had not yet entered into force, the 1978 MARPOL Protocol absorbed the parent Convention. The combined instrument is referred to as the International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), and it entered into force on 2 October 1983 (Annexes I and II).

The Convention includes regulations aimed at preventing and minimizing pollution from ships - both accidental pollution and that from routine operations - and currently includes six technical Annexes:

Annex I	Regulations for the Prevention of Pollution by Oil
Annex II	Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk
Annex III	Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form
Annex IV	Prevention of Pollution by Sewage from Ships
Annex V	Prevention of Pollution by Garbage from Ships
Annex VI	Prevention of Air Pollution from Ships (entry into force 19 May 2005)

Annex I: Prevention of pollution by oil
Entry into force: 2 October 1983

[\(Revised Annex I enters into force 1 January 2007\)](#)

The 1973 Convention maintained the oil discharge criteria prescribed in the 1969 amendments to the 1954 Oil Pollution Convention, without substantial changes, namely, that operational discharges of oil from tankers are allowed only when all of the following conditions are met:

- the total quantity of oil which a tanker may discharge in any ballast voyage whilst under way must not exceed 1/15,000 of the total cargo carrying capacity of the vessel;
- the rate at which oil may be discharged must not exceed 60 litres per mile travelled by the ship; and
- No discharge of any oil whatsoever must be made from the cargo spaces of a tanker within 50 miles of the nearest land.

An oil record book is required, in which is recorded the movement of cargo oil and its residues from loading to discharging on a tank-to-tank basis.

In addition, in the 1973 Convention, the maximum quantity of oil permitted to be discharged on a ballast voyage of new oil tankers was reduced from 1/15,000 of the cargo capacity to 1/30,000 of the amount of cargo carried. These criteria applied equally both to persistent (black) and non-persistent (white) oils.

As with the 1969 OILPOL amendments, the 1973 Convention recognized the "load on top" (LOT) system which had been developed by the oil industry in the 1960s. On a ballast voyage the tanker takes on ballast water (departure ballast) in dirty cargo tanks. Other tanks are washed to take on clean ballast. The tank washings are pumped into a special slop tank. After a few days, the departure ballast settles and oil flows to the top. Clean water beneath is then decanted while new arrival ballast water is taken on. The upper layer of the departure ballast is transferred to the slop tanks. After further settling and decanting, the next cargo is loaded on top of the remaining oil in the slop tank, hence the term load on top.

A new and important feature of the 1973 Convention was the concept of "special areas" which are considered to be so vulnerable to pollution by oil that oil discharges within them have been completely prohibited, with minor and well-defined exceptions. The 1973 Convention identified the Mediterranean Sea, the Black Sea, and the Baltic Sea, the Red Sea and the Gulfs area as special areas. All oil-carrying ships are required to be capable of operating the method of retaining oily wastes on board through the "load on top" system or for discharge to shore reception facilities.

This involves the fitting of appropriate equipment, including an oil-discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment and a filtering system, slop tanks, sludge tanks, piping and pumping arrangements.

New oil tankers (i.e. those for which the building contract was placed after 31 December 1975) of 70,000 tons deadweight and above, must be fitted with segregated ballast tanks large enough to provide adequate operating draught without the need to carry ballast water in cargo oil tanks.

Secondly, new oil tankers are required to meet certain subdivision and damage stability requirements so that, in any loading conditions, they can survive after damage by collision or stranding.

The Protocol of 1978 made a number of changes to Annex I of the parent convention. Segregated ballast tanks (SBT) are required on all new tankers of 20,000 dwt and above (in the parent convention SBTs were only required on new tankers of 70,000 dwt and above). The Protocol also required SBTs to be protectively located - that is, they must be positioned in such a way that they will help protect the cargo tanks in the event of a collision or grounding.

Another important innovation concerned crude oil washing (COW), which had been developed by the oil industry in the 1970s and offered major benefits. Under COW, tanks are washed not with water but with crude oil - the cargo itself. COW was accepted as an alternative to SBTs on existing tankers and is an additional requirement on new tankers.

For existing crude oil tankers (built before entry into force of the Protocol) a third alternative was permissible for a period of two to four years after entry into force of MARPOL 73/78. The dedicated clean ballast tanks (CBT) system meant that certain tanks are dedicated solely to the carriage of ballast water. This was cheaper than a full SBT system since it utilized existing pumping and piping, but when the period of grace has expired other systems must be used.

Drainage and discharge arrangements were also altered in the Protocol; regulations for improved stripping systems were introduced.

Some oil tankers operate solely in specific trades between ports which are provided with adequate reception facilities. Some others do not use water as ballast. The TSPF Conference recognized that such ships should not be subject to all MARPOL requirements and they were consequently exempted from the SBT, COW and CBT requirements. It is generally recognized that the effectiveness of international conventions depends upon the degree to which they are obeyed and this in turn depends largely upon the extent to which they are enforced. The 1978 Protocol to MARPOL therefore introduced stricter regulations for the survey and certification of ships.

The 1992 amendments to Annex I made it mandatory for new oil tankers to have double hulls - and it brought in a phase-in schedule for existing tankers to fit double hulls, which was subsequently revised in 2001 and 2003. [/www.imop.org/marpol.html](http://www.imop.org/marpol.html).

⁵⁰ Αρθ. III, παρ. 1. της Δ.Σ CLC 1969, και αρθ. 4 παρ.1. της CLC 1992.

⁵¹ «...Αποζημίωση δεν οφείλεται σε κάθε περίπτωση που προκαλείται ζημία. Χρειάζεται επιπλέον νομοθετική πρόβλεψη, η οποία ανάγει την αιτία που προκάλεσε τη ζημία, δηλ. το ζημιογόνο γεγονός, σε λόγο ευθύνης προς αποζημίωση. Χρειάζεται, με άλλα λόγια, να μπορεί ο ζημιωθείς να θεμελιώσει στον νόμο την απαίτησή του για αποζημίωση. Αυτή η νομική βάση της απαίτησης (και της αντίστοιχης υποχρέωσης) αποτελεί μια άλλη βασική προϋπόθεση της ενοχής για αποζημίωση, που μπορεί να ονομαστεί νόμιμος λόγος ευθύνης»

«...Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η ευθύνη είναι αντικειμενική, δηλαδή ο δράστης ευθύνεται και χωρίς να είναι υπαίτιος...» Σταθόπουλος. Π. Μιχαήλ, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε. Αθήνα Θεσσαλονίκη 2004, σελ 431 παρ.4 και σελ 409 παρ.4 αντιστ.

⁵² «... Κατά πρώτο λόγο για την ενεργοποίηση του αναγκαστικού καθεστώτος ευθύνης ο ζημιωθείς οφείλει να αποδείξει ότι το αποτέλεσμα της ρύπανσης προέρχεται από διαρροή πετρελαίου από δεξαμενόπλοιο. Αντίθετα δεν απαιτείται η απόδειξη του συμβάντος, δηλαδή του γεγονότος ή της αλυσίδας των γεγονότων που οδήγησε αιτιωδώς στο ζημιογόνο αποτέλεσμα. Παρόμοια η ρύθμιση έχει αποσυνδέσει πλήρως την πράξη από βουλητικά στοιχεία υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη, του πληρώματος ή άλλων εμπλεκόμενων, αφού αρκεί η απόδειξη της επέλευσης της ρύπανσης. Ως συνέπεια ο κύριος του πλοίου ευθύνεται κατ' αρχάς ακόμα και χωρίς υπαιτιότητα, αποκλειστικά επί τη βάση του πραγματικού γεγονότος της πρόκλησης ρύπανσης από το πλοίο. Σε αυτό το σημείο το καθήκον διαφώτισης του δικαστή μετατίθεται στην πλευρά του κυρίου. Αυτονόητα μπορεί να αποδεχθεί την ευθύνη και να εκκινήσει την διαδικασία περιορισμού με σύσταση χρηματικού κεφαλαίου. Εφόσον επιθυμεί να αποσείσει την ευθύνη, δεν αρκεί να αποδείξει έλλειψη υπαιτιότητας, αλλά πρέπει να αποδείξει ορισμένο εξαιρούμενο κίνδυνο...» Θεοχαρίδης. Φ.Δ. « Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση» Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, ΔΣΠ, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα σελ.24.

⁵³Επειδή είναι υποχρεωμένος να διατηρεί ασφάλιση και να έχει και το αντίστοιχο πιστοποιητικό είναι σπάνια περίπτωση να μην μπορεί να πληρώσει ο πλοιοκτήτης, αλλά αν συμβεί αυτή η περίπτωση, σε περίπτωση π.χ που πρόκειται για πολύ μικρό σκάφος και δεν είναι υποχρεωμένο σε ασφάλιση, ή αν ισχύουν κάποιες από τις εξαιρέσεις της CLC '92 και FUND 1992, (π.χ το ατύχημα προκλήθηκε από σοβαρή φυσική καταστροφή -ανωτέρα βία), σε αυτές τις περιπτώσεις το Διεθνές Κεφάλαιο, καλύπτει όλες τις απαιτήσεις και όχι μόνο αυτές που υπερβαίνουν τα ποσά αποζημίωσης που ορίζει η CLC 1992.- Oil Spill Compensation.A joint IPIECA/ITOPF publication. February 2007, σελ.19.

⁵⁴.Αρθ. III, παρ. 2(α,β,γ),3,4,CLC 1969 και αρθ. 6, παρ. 1,2.

⁵⁵ Η λίστα των εξαιρούμενων κινδύνων είναι αποκλειστική και ερμηνεύεται στενά. Θεοχαρίδης Δ.Γ « Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από τη θαλάσσια ρύπανση» Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου, ΔΣΠ, Αντ. Σάκκουλα , Αθήνα, σελ. 24, υποσ. 51.

⁵⁶ «...Εδώ υπάγονται γεγονότα εντελώς ακραία, όπως ένα παλιρροϊκό κύμα από σεισμό, και όχι γεγονότα ασυνήθη αλλά αναμενόμενα σε μια θαλάσσια αποστολή, όπως ένας τυφώνας.» (Abecassis/Jarashow, Oil Pollution from Ships, 2nd Edition 1985, 205)

⁵⁷ «.... Η απόσχιση της ευθύνης επιτυγχάνεται μόνο κατόπιν απόδειξης υπαιτιότητας των υπευθύνων ως προς την συντήρηση των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και μάλιστα η υπαιτιότητα θα πρέπει να υφίσταται κατά την εκτέλεση της υποχρέωσης από τους πρώτους...» Θεοχαρίδης.Γ.Δ «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση» Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου,ΔΣΠ, Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα , σελ 26, υποσημ. 63.

⁵⁸ CLC '69, άρθ. V, 2, η οποία κάνει λόγο για «ίδιο πταίσμα», και CLC1992, άρθ. 6, παρ.2, «.. αν αποδειχθεί ότι η ζημία ρύπανσης προήρθε από προσωπική του πράξη , ή παράλειψη , που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημιά ή απερίσκεπτα και με τη γνώση ότι μια τέτοια ζημιά θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει...»

«.... Πρόκειται για άμεσο δόλο(intent), χωρίς να περιλαμβάνεται ο ενδεχόμενος. Όμως ο δόλος πρέπει να επικαλύπτει το αποτέλεσμα της ζημιάς της ρύπανσης και όχι απλά το συμβάν.....ως προς το β'σκέλος..... ο συγκεκριμένος τρόπος ενέργειας φαίνεται να βρίσκεται ανάμεσα κα πάντως εγγύτερα στο μέγεθος της βαριάς αμέλειας, παρά του ενδεχόμενου δόλου. Σε κάθε περίπτωση πρόκειται για βαρύτερη μορφή πταίσματος από αυτό που προβλεπόταν στην Δ.Σ 1969...»Θεοχαρίδης. Γ.Δ « Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση των κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση» Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, ΔΣΠ, Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα σελ.31,32-34 passim,35.

⁵⁹ «..Εν κατακλείδι, σχετικά με τον κύκλο των προσώπων, η πράξη των οποίων μπορεί να οδηγήσει στην κατάπτωση του ποσοτικού περιορισμού, ισχύουν όσα εκτέθηκαν παραπάνω για τη Δ.Σ 1969. Η ρητή διατύπωση περί προσωπικής πράξης του κυρίου δεν αφήνει κανένα περιθώριο υπαγωγής άλλων προσώπων , εκτός από τον ίδιο τον κύριο και εφόσον πρόκειται για εταιρία, το alter ego, δηλαδή τα

διευθυντικά στελέχη με εκτελεστική και αποφασιστική εξουσία.... Στο συγκεκριμένο πεδίο πρόκειται για πρόσωπα εφοδιασμένα με διευθυντική και διαχειριστική εξουσία ως προς το πλοίο, τα οποία εκφράζουν τη βούληση της εταιρίας. Πέρα από το Δ.Σ ως συλλογικό όργανο, τέτοια πρόσωπα είναι οι διευθύνοντες σύμβουλοι και μάλιστα όχι μόνο της πλοιοκτήτριας αλλά και της διαχειρίστριας καθώς και οι γενικοί διευθυντές. Επίσης το Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο σύμφωνα με την ορθότερη άποψη ανήκει σε αυτόν τον στενό πυρήνα.....» Θεοχαρίδη.Γ.Δ., όπ.παρ.σελ.35,43.

⁶⁰ CLC 1969, άρθ. VII, παρ.1 και CLC 1992, άρθρο 7 παρ.1

«.....έτσι σε περίπτωση δυστυχήματος ο κύριος θα περιορίσει την ευθύνη με τη σύσταση χρηματικού κεφαλαίου, αλλά η καταβολή της αποζημίωσης θα γίνει από τον ασφαλιστή. Εφόσον τον συμβάν προκλήθηκε από εξαιρούμενο κίνδυνο, ο κύριος απαλλάσσεται. Όμως επειδή η ευθύνη του ασφαλιστή είναι εγγυητική, την ίδια μεταχείριση απολαύει και ο τελευταίος.....» Θεοχαρίδη.Γ.Δ., όπ.παρ. σελ.27,28

⁶¹ CLC 1969, αρθ.ΙΙΙ, παρ 4, και CLC 1992, άρθ. 4 παρ.4(α,β,γ,δ,στ)

⁶² Πιστοποιητικό: CLC '92, αρθ.7 παρ 1 «Πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι υπάρχει σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εξασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις πρέπει να εκδίδεται για κάθε πλοίο..... Να εκδίδεται ή να πιστοποιείται από την αρμόδια αρχή νηολόγησης του πλοίου.....» παρ 4. «το πιστοποιητικό φέρεται στο πλοίο και αντίγραφο αυτού κατατίθεται στις αρχές που τηρούν τα στοιχεία νηολόγησης του πλοίου...»

και παρ.3. Για να κάνει επωφελή χρήση του ευεργετήματος του περιορισμού. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να δημιουργήσει κεφάλαιο αντίστοιχο με το ολικό ποσό που αντιπροσωπεύει το όριο της ευθύνης του σε Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή οποιουδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη στο οποίο μπορεί να ασκηθεί αγωγή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου ΙΧ.....»

63.« Ο ασφαλιστής υπέχει κατ'αρχάς την ίδια έκταση ευθύνης με τον κύριο του πλοίου. Έτσι εφόσον εναχθεί για τις ζημιές που κείνται εκτός των ορίων που θέτει η Δ.Σ, (λ.χ ζημιά από έκρηξη συνεπεία ανάφλεξης διαρρεύσαντος πετρελαίου) δεν υπέχει ανασταστική ευθύνη, αλλά μόνο στο μέτρο που συμφωνήθηκε διαφορετικά στο ασφαλιστήριο. Παρόμοια δεν ευθύνεται για ποσό άνω του προβλεπόμενου ποσού στο άρθρο V(1) Δ.Σ 1969/1992 για τον περιορισμό της ευθύνης. Ωστόσο δε δύναται να αντιτάξει σε τρίτο ζημιωθέντα τυχόν προσωπικές ενστάσεις που έχει κατά του κυρίου (λ.χ ακυρότητα του ασφαλιστηρίου, εικονικότητα). Αντίθετα υπέχει ευρύτερη ευθύνη σε περίπτωση πτώχευσης ή θέσης υπό εκκαθάριση του κυρίου [άρθρο. V (8) Δ.Σ 1969] ». Θεοχαρίδη Γ.Δ. όπ.παρ., σελ.28 υποσημ.71.

⁶⁴ N.G Hudson, J.C Allen, Marine Claims Handbook, LLP, fourth Edition, London, σελ: 49-53.

⁶⁵ «..Η μείωση της υπάρχουσας περιουσίας του ζημιωθέντος,(συνήθως μείωση του ενεργητικού αλλά και αύξηση του παθητικού, π.χ σύναψη νέων χρεών) καλείται θετική ζημιά..» Σταθόπουλος Π.Μιχαήλ, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Α, Αθήνα Θεσσαλ/κη, 2004, σελ.455, παρ.83

⁶⁶«...Στην περίπτωση της αποτροπής της αύξησης της περιουσίας γίνεται λόγος για αποθετική ή αρνητική ζημία, ή συνηθέστερα, για διαφυγόν κέρδος...» Σταθόπουλος. Π. Μιχαήλ, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε Αθήνα, Θεσσαλ/κη, 2004, σελ.455, παρ.83.

⁶⁷«Τελευταία προϋπόθεση για την ευθύνη προς αποζημίωση είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου (αιτιώδης συνάφειας) μεταξύ νόμιμου λόγου ευθύνης (και όχι απλώς του ζημιογόνου γεγονότος ή της παράνομης πράξης ή γενικά της πράξης του δράστη, όπως μερικές φορές λέγεται) και ζημίας. Υπάρχει υποχρέωση προς αποκατάσταση όλης, αλλά και μόνο εκείνης της ζημίας, η οποία προέκυψε από τα στοιχεία που ο νόμος ανάγει σε λόγο ευθύνης ...ο λόγος αυτός πρέπει να είναι η αιτία της ζημίας και η τελευταία αντίστροφα, η συνέπεια (αιτιατό) εκείνου...»

Η πρακτική σημασία ανακύπτει κυρίως αναφορικά με τις περαιτέρω επιζήμιες συνέπειες που προκαλούνται από μια πράξη μετά το άμεσο αποτέλεσμά της (έμμεσες ζημιές). Η ανάγκη κάποιου περιορισμού, ώστε να μην επεκτείνεται η ευθύνη και στις πιο απομακρυσμένες συνέπειες, αλλά να κινείται σε ανεκτά πλαίσια, έχει διεθνώς οδηγήσει σε αναζήτηση κριτηρίων για ένα τέτοιο περιορισμό και στην ανάπτυξη σχετικών θεωριών...έτσι στην Αγγλία γίνεται δεκτό, ότι υπάρχει ευθύνη για απομακρυσμένες (remote) ζημιές. Αποφασιστικό θεωρείται σήμερα το κριτήριο της λογικής πρόβλεψης (foreseeability, βάσει reasonable contemplation, “contemplation rule” ή reasonable foresight) της ζημίας...» Σταθόπουλος, Π.Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα Θεσσαλονίκη-2004, σελ.468 παρ.103, σελ.469, παρ 105, σελ 470, παρ.106.

«...1. Στο κοινό ελληνικό δίκαιο, ο αιτιώδης σύνδεσμος αιτίας και ζημίας καθορίζεται με βάση τη θεωρία της πρόσφορης αιτίας. Ως γνωστόν, δε, πρόσφορη είναι η αιτία «που δεν προκάλεσε απλώς, κατά λογική αιτιότητα, τη ζημία, αλλά είχε γενικά την τάση, την ικανότητα να οδηγήσει σε αυτήν, σύμφωνα με τη συνήθη πορεία των πραγμάτων...»

2. Όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλιση, ειδικά έχει προταθεί τόσο η θεωρία της εγγύτερης αιτίας όσο και η εξελιγμένη εκδοχή της εγγύτερης κατ'αποτελεσματικότητας αιτίας...»

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Η αξιοπλοία στην ασφάλιση του πλοίου, Πρακτικά 6^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς, 2007.

⁶⁸«Ως ζημία νοείται κάθε βλάβη που προκαλείται στα υλικά ή άυλα αγαθά ενός προσώπου, δηλαδή κάθε δυσμενής μεταβολή τους.....Για την εξεύρεση ειδικά της περιουσιακής ζημίας, γίνεται από την κρατούσα και ορθή γνώμη, γνωστή ως θεωρία της διαφοράς, σύγκριση μεταξύ της τωρινής (μετά το ζημιογόνο γεγονός) περιουσιακής κατάστασης και εκείνης που θα υπήρχε χωρίς το ζημιογόνο γεγονός. Η διαφορά μεταξύ των δύο μεγεθών είναι η ζημία...» Σταθόπουλος Π.Μ, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2004, σε. 433, παρ.47,48.

⁶⁹Εάν έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες εγκαίρως των ζημιωθέντων για τις απαιτήσεις τους κατά της Fund 1992, τότε το δικαίωμά τους να αποζημιωθούν από το Συμπληρωματικό ταμείο εφόσον δεν καλυφθούν οι απαιτήσεις από τα ποσά που ορίζουν οι Συμβάσεις του 1992- FUND και CLC, προστατεύεται αυτόματα.

⁷⁰The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) was established in the wake of the Torrey Canyon accident to administer the TOVALOP voluntary oil spill compensation

agreement. This Agreement ended on 20th February 1997, some 27 years after it was first devised by the tanker industry as an interim arrangement pending the widespread application of the Civil Liability and Fund Conventions.

Membership of ITOPF was originally dependent on tanker owners and bareboat charterers first becoming a Party to TOVALOP. This link was severed, however, when ITOPF's Articles of Association were amended with effect from 20th February 1996 to permit Membership of the Federation independently of participation in TOVALOP. This was done in preparation for the expiry of TOVALOP in 1997, since ITOPF's Directors were anxious to ensure the continued availability of the organisation's extensive technical experience and expertise accumulated over more than 25 years.

The vast majority of ITOPF's tanker owner and bareboat charterer Members chose to remain Members after 20th February 1997, and these were joined by many more owners who had previously not been eligible to become a Party to TOVALOP. ITOPF currently has over 4,500 Members who own or operate about 8,500 tankers, combination carriers and barges, with a total tonnage of 215 million gross tons. This represents virtually all the world's oil and chemical tank vessel tonnage.

Membership of ITOPF is normally arranged by the P&I Clubs and other oil pollution insurers. These bodies also pay the annual ITOPF dues on their members' behalf (for 2007/2008 these dues will be calculated at the rate of 0.64 of a UK penny per gross ton). The rights and obligations of ITOPF Members are set out in [Terms and Conditions of Membership](#).

Since February 1999 the organisation has also benefited from the participation of other types of ship-owner within ITOPF as Associates. This reflects ITOPF's increasingly important role in responding to bunker spills from non-tankers (about 50% of all spills attended by ITOPF staff over the past 2 years). The total gross tonnage owned or operated by ITOPF's Associates currently stands at 350 million GT.

The rights and obligations of Associates are set out in [Terms and Conditions of Associate Status](#). As is the case with tanker owner Members, the P&I Clubs and other third party liability insurers look after the administrative procedures of Associate Status and pay the appropriate dues to ITOPF on their ship-owner members' behalf (for 2007/2008 these dues will be calculated at the rate of 0.26 of a UK penny per gross ton).

ITOPF's activities are overseen by an international [Board of Directors](#) representing the organisation's independent and oil company tanker owner Members, its Associates and P&I insurers./πηγή: www.itopf.com

⁷¹ Η Σύμβαση FUND μπορεί να συμβάλλει στα έξοδα αυτών των μελετών υπό την προϋπόθεση ότι αφορούν ζημιές που καλύπτονται σύμφωνα με τους ορισμούς των συμβάσεων. Για να καλυφθούν τα έξοδα αυτών των μελετών θα πρέπει να μπορούν να προσφέρουν αξιόπιστες και χρήσιμες πληροφορίες.

Για αυτόν ακριβώς το λόγο οι έρευνες θα πρέπει να διεξάγονται με τέλειο επαγγελματισμό, επιστημονική αξιοπιστία, αντικειμενικότητα και ισορροπία. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ευκολότερα εάν συσταθεί μια επιτροπή στο προσβαλλόμενο κράτος –μέλος των συνθηκών με σκοπό να σχεδιάσει και να συντονίσει οποιοσδήποτε μελέτες. Η έκταση των μελετών θα πρέπει να είναι ανάλογη της μόλυνσης και των προβλεπόμενων συνεπειών αυτής.

Από την άλλη εάν σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας δεν υπάρχουν μακροχρόνιες συνέπειες της μόλυνσης στο περιβάλλον και δεν χρειάζονται μέτρα αποκατάστασης, αυτό δεν σημαίνει ότι και τα έξοδα για την διεξαγωγή της έρευνας δεν θα πληρωθούν.

Οι υπεύθυνοι της FUND θα πρέπει να προσκληθούν από την αρχή για να εκτιμήσουν εάν και κατά πόσον μετά από ένα συγκεκριμένο περιστατικό –ατύχημα θα πρέπει να διεξαχθεί ατυχηματική μελέτη. Εάν συμφωνηθεί ότι μια τέτοια μελέτη επιβάλλεται τότε θα πρέπει να τους δοθεί η ευκαιρία να συμμετέχουν στον σχεδιασμό και τους όρους της μελέτης αυτής. Με αυτόν τον τρόπο η FUND μπορεί να βεβαιωθεί ότι η μελέτη δεν θα επαναληφθεί από άλλους φορείς, όπως επίσης και να βοηθήσει στην επιλογή των πλέον ενδεδειγμένων τεχνικών και επιστημόνων. Είναι σημαντικό η πρόοδος των μελετών να επιβλέπεται και να καταγράφεται καθώς επίσης και τα αποτελέσματα να είναι σαφή και αντικειμενικώς τεκμηριωμένα. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τονίσουμε ότι η συμμετοχή σε αυτό το στάδιο της FUND δεν σημαίνει ότι οποιαδήποτε μέτρα που θα παρθούν αργότερα για την περιβαλλοντική αποκατάσταση θα κριθούν εκ των προτέρων κατάλληλα για αποζημίωση (Claims manual, April 2005 edition, International oil pollution compensation fund 1992, p.31, 32).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- n **Beeaman M. M.:** Lloyd's London: an outline, London, Windmill Press, 1951.
- n **Bennett Howard N:** The law of marine insurance, Oxford, N.Y: Claredon press, oxford university press, 1996.
- n **Brown, Antony:** Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London εκδ.Peter Davies, London 1974.
- n **Brown, Robert H.:** Marine Insurance vol. 1. - The Principles, εκδ.Witherby & Co Ltd 1975.
- n **Brown, Robert H.:** Marine Insurance vol. 2. - Cargo Practice, Witherby & Co Ltd 1970.
- n **Brown, Robert H. :** Marine Insurance vol. 3.- Hull Practice ,εκδ.Witherby & Co Ltd. London 1975
- n **Brown, Robert H. :** The Institute Time Clauses Hulls 1995- Analysis of Marine Insurance Clauses, Witherby & Co. Ltd. 1996.
- n **Brown Robert H.:** Analysis of Marine Insurance clauses, Witherby and co ltd, London, c. 1983-1984.
- n **Brown Robert H.:** The Institute Time Clauses - Hulls 1995: analysis of marine insurance clauses Witherby and co ltd, 1996
- n **Brown Robert H.:** Marine insurance. - (Monument series), Witherby and co ltd, London, 1993.
- n **Brown Robert H.:** Dictionary of marine insurance terms and clauses, Witherby and co ltd, London, 1989.
- n **Brown, Robert H.:** Introduction to marine insurance. - (Training notes for brokers), Witherby and co ltd, London, 1995.

-
- n **Brown Robert H.** :Marine insurance & reinsurance abbreviations in practice,Witherby and co ltd,London, 1993
- n **Brunck Arthur E, Simone Victor.P, Williams C. Arthur:** Ocean marine insurance, Insurance Institute of America, 2nd edition, 1992.
- n **Dover Victor:** A Handbook to Marine Insurance, H.F. & G. Witherby Ltd., London, 1957.
- n **Dover Victor:** Elements and Practice of Marine Insurance, H.F. & G. Witherby, Ltd. 1951, 1957.
- n **D'Souzan M. M:** Lloyd's law reports consolidated subject index 1919-1991,LLP,London, 1991-1994
- n **Felice - Pace, Joe (Hons):** Marine Cargo Clauses- a Collection of non - Institute Clauses, Witherby & Co Ltd, London 1998.
- n **Flower Raymond, M.Wynn Jones:** Lloyd's of London, Lloyd's of London Press Ltd. 1987.
- n **Ford Michael:** Marine insurance Fraud (in international trade), Witherby co ltd, London, 1993.
- n **Gibb D.E.W.** : Lloyd's of London, εκδ. MacMillan & Co Ltd 1957.
- n **Glenn L.Wood, Laurence A Robert, McNamara Roderick:**Inland marine insurance (vol. 1+2) Insurance institute of America, 1987
- n **Goodacre Kenneth J:** Marine Insurance Claims, London, Witherby and Co ltd, 2nd edition, 1981.
- n **Hardy Ivamy, Edward Richard:** Marine Insurance,Butterworths,3rd edition, London, 1979
- n **Hardy Ivamy, Edward Richard:** Chalmer's Marine Insurance Act 1906, Butterworths 10th edition, London 1993.
- n **Hardy I., E.Richard:** Marine Insurance, London Butterworths, Fourth edition, 1985.
- n **Hazelwood, Steven J.:** P. & I. clubs: law and practice, Lloyd's shipping law library, 3rd edition, 2000.
- n **Hill Christopher, Robertson Bill, Hazelwood Stephen J:** Introduction to P& I, second edition, LLP. London.

-
- n **Hodges Susan:** Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, London, 1996.
- n **Hodges Susan, Carlile Roy:** Cases and Materials on Marine Insurance law, Cavendish Publishing Ltd, 1999.
- n **Hudson N.G and J.C.Allen,** Marine Claims Handbook, Lloyd's of London Press LTD, fourth edition.
- n **Hudson N. Geoffrey:** The York - Antwerp Rules, London, LLP Limited 1996 2nd edition.
- n **Hudson N.Geoffrey:** The Institute clauses, London, LLP 2nd edition, 1995.
- n **Hurd Howard B.,** The law and practice of Marine Insurance, Sir Issac Pitman and Sons,Ltd, London, 1952.
- n **Ipieca-Itopf publication:** Oil spill compensation, a guide to the international conventions on liability and compensation for oil pollution damage, February 2007.
- n **Itopf Publications:** Claims manual, 1992, April, 2005 edition.
- n **Keate Henry:** Guide to Marine Insurance, Sir Issac Pitman & Sons Ltd. London, 1958.
- n **Lambeth R.J-** Templeman F: Templeman on marine insurance (its principles and practice), Pearson Professional education, 6th edition, 1986.
- n **Lueddeke Christof F.** Marine claims: a guide for the handling and prevention of marine claims, second edition,LLP, 1996
- n **Merkin Robert,** Annotated Marine Insurance Legislation (Essential law),LLP,London,2000
- n **Miller Michael D.,**Marine war risks, Lloyd's shipping law library, 1994

-
- n **Noussia Kyriaki:** The principles of indemnity in marine insurance contracts: a comparative approach, Berlin-N.Y, Springer, 2007.
- n **O'May Julian, Donald Hill,** Marine insurance law and policy, Sweet and Maxwell, London, 1993.
- n **Rhidian D. Thomas:** The Modern Law of Marine Insurance, εκδ. LLP Limited 1996.
- n **Rodda, William H.:** Marine Insurance: ocean and inland, Prentice-Hall.Inc, 1970.
- n **Ruwell Mary Elizabeth,** Eighteenth century capitalism: the formation of American marine insurance companies, Routledge, 1993.
- n **Sharp David W.,** Offshore oil and gas insurance, Witherby and co ltd, London, 1994
- n **Stefanidis Georges:** Aspects du risque maritime aux XVIIe et XVIIIe siècles: problèmes juridiques poses par la sécurité des mers a la fin de l'Ancien Régime. - (Bibliothèque historique), εκδόσεις Θεμέλιο, 1986.
- n **Tetley.W:** Marine Cargo Claims, Stevens & Sons Limited, London 1965.
- n **Turner Harold. A:** The Principles of Marine Insurance, Stone & Cox Ltd, London 1964.
- n **Winter William. D:** Marine Insurance, bits principle and practice, N.Y, MC Graw Hill, 1952, 3rd edition.

2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- n **Αγαλλοπούλου Ν. Χρ. :** Αι Κοινωνικαί Ασφαλίσεις , Αθήνα 1936.
- n **Αντωνιάδης Δημήτρης, Λάμπρος Γιώργος :** Θαλάσσια Ασφάλιση Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής, 1985.
- n **Αχή Χ. :** Θαλάσσια Ασφάλισης, Αθήνα 1965.

-
- η **Βλάχος.Γ.Π.**, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.
- η **Γκιζιάκη.Κ, Παπαδόπουλου Α.Ι. , Πλωμαρίτου Ε.**, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002
- η **Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς**, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου: Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων,Εισηγήσεις Παρεμβάσεις, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή 2004.
- η **Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς** . 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Η ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, εισηγήσεις , εκδόσεις Αντ, Σάκκουλα , Αθήνα 2001.
- η **Ιωάννου Κ.-Α.Στρατή**, Δίκαιο της Θάλασσας, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα , Αθήνα- Κομοτηνή, 1998.
- η **Κρεμαλή Δ. Κωνσταντίνου**: Δίκαιο Κοινωνικών Ασφαλίσεων , εκδ.Αντ.Σακκούλα 1985.
- η **Κιάντου Δ. Βασίλειου**: Η Θαλάσσια Ασφάλιση του Φορτίου (Εισαγωγικές Γνώσεις) εκδ.Αφοι Π.Σάκκουλα.
- η **Κιάντου Παμπούκη Αλίκης**: Η αξιοπλοΐα στην ασφάλιση του πλοίου, Πρακτικά 6^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου.
- η **Μακρή Χρ.Κώστα**: Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα, εκδ. Εθνική Ασφαλιστική , Αθήνα 1996.
- η **Μακρή Χρ.Κώστα** : Κωδικοποίηση Νομοθεσίας Ιδιωτικής Ασφάλισης εκδ.Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιρειών Αθήνα 1987.
- η **Τσαγκάρη Ηλία Ιωάννη**: Η Θαλάσσια Ασφάλισης εκδ. «Το Νομικόν»,Νικ.Α.Σακκούλα 1954.
- η **Σταθόπουλος Π. Μιχαήλ**: Γενικό ενοχικό δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα Α.Ε. Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2004.

n Συρίχα Γ. Ορέστη : Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφαλίσεως εκδ.Ν.Ε.Σταυριδάκης και Υιός 1971.

n Συρίχα Γ. Ορέστη, Ερμηνευτικό Λεξικό των Αγγλικών όρων και εκφράσεων για την θαλάσσια ασφάλιση της φορτωτικής και τις ναυλώσεις, εκδόσεις ναυτικών και τεχνικών βιβλίων, Εμμανουήλ Ν. Σταυριδακη.

3.ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

n Νόμος 314/1976, ΦΕΚ 106, 5/05/1976, Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Βρυξέλλαις Διεθνούς Συμβάσεως περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.

n Νόμος 743/1977, ΦΕΚ Α'319, 13/10/1977, Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και άλλων συναφών θεμάτων.

n Νόμος 1147/1981, ΦΕΚ Α 110, 23/4/1981, Περί Κυρώσεως υπογραφείσης εν Λονδίνον, Πόλιν του Μεξικού, Μόσχαν και Ουάσινγκτων, το 1972 Διεθνούς Συμβάσεως περί « Προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών και άλλων τινών διατάξεων.

n Νόμος 1638/1986, ΦΕΚ 108 18/7/1986, περί Κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1971 « ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» και ρύθμιση συναφών θεμάτων.

n Νόμος 1650/1986,ΦΕΚ 160, 16/10/1986, Για την προστασία του περιβάλλοντος.

n Νόμος 2252/1994,ΦΕΚΑ 192, 18/11/1994, Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για την ετοιμότητα- συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο 1990 και άλλες διατάξεις.

-
- n Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ 197, ΦΕΚ 106 13 /6/1995 , Κύρωση του πρωτοκόλλου του έτους 1992, για την τροποποίηση της Διεθνούς Συμβάσεως του 1969 «περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου, 1969 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»
- n Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ 270, ΦΕΚ 151, 26/7/1995, αποδοχή των πρωτοκόλλων των ετών 1976 και 1992 για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1971, αναφορικά με την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από πετρέλαιο.
- n Προεδρικό Διάταγμα 86/1997, ΦΕΚ Α'144/1997. Αύξηση των ανώτατων ορίων των προστίμων που επιβάλλονται κατά των παραβατών της νομοθεσίας για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- n Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ.55/1998,ΦΕΚ Α'58, 20/3/1998,Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος.
- n Νόμος 2881/2001, ΦΕΚ 16, 6/2/2001, Ρύθμιση θεμάτων ανέγκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.
- n Υπουργική Απόφαση 3418/07/2002, ΦΕΚ 712, 11/06/2002, Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου.
- n Νόμος 3482/2006, ΦΕΚ 163 ,2/8/2006 , Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες διατάξεις.

4. Sites

www.admiralty-law-guide.com

www.americanclub.com

www.british-marine.com

www.europa.eu.itn/eur-lex

www.gard.no

www.igpandi.org

www.imo.org

www.itertanko.com

www.intercargo.com

www.ipieca.com

www.itopf.com

www.isso.com

www.iua.co.uk

www.lloyds.com

www.lloydslistevents.com

www.maritimedirect.com

www.marisec.org

www.nepia.com

www.ocimf.com

www.oecd.com

www.shipownersclub.com

www.skuld.no

www.standard-club.com

www.swedishclub.com

www.westpandi.com

www.ukpandi.com

www.wikipedia.com