

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κωτσίδα Στυλιανή

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Φεβρουάριος 2014

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

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

Κωτσίδα Στυλιανή

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Ι. Μιχαήλ (Επιβλέπων)
- Τζαννάτος Ερνέστος
- Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία δε θα είχε εκπονηθεί χωρίς τη βοήθεια και τη συμπαράσταση ορισμένων σημαντικών προσώπων.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου Ανανία και Άννα που με κόπους και θυσίες μού προσέφεραν όλα τα εφόδια που χρειαζόμουν για να φτάσω σε αυτό το σημείο. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον αδελφό μου Γιάννη, τη θεία μου Κική και τους παππούδες μου Γιάννη και Στέλλα για την ψυχολογική υποστήριξη και την ώθηση που μου προσέφεραν ώστε να φέρω εις πέρας αυτή την εργασία.

Θέλω να δώσω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Παζαρζή Μιχαήλ, τον καθηγητή κύριο Τζαννάτο Ερνέστο και τον καθηγητή κύριο Σαμιώτη Γεώργιο που με υποστήριξαν και έπαιξαν καθοριστικό ρόλο για την υλοποίηση της διπλωματικής.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κύριο Σγουράκη Αντώνιο, ναυπηγό / επιθεωρητή της Braemar S.A. για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους του καθηγητές, τους φίλους και τους συμφοιτητές μου που συμπορευθήκαμε σε όλο αυτό το ταξίδι της γνώσης.

Αφιερωμένη στη μνήμη της μητέρας μου, Άννας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	viii
ΕΙΚΟΝΕΣ.....	viii
ΠΙΝΑΚΕΣ	viii
ΣΧΗΜΑΤΑ.....	ix
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	x
ABSTRACT.....	x
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 SALVAGE ASSOCIATION	6
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ SALVAGE.....	6
2.2 ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ	6
2.2.1 LLOYD’S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT 1908.....	6
2.2.2 BRUSSELS CONVENTION 1910	9
2.2.3 INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE 1989.....	10
2.3 SALVAGE ASSOCIATION (S.A.).....	15
2.3.1 ΡΟΛΟΣ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.)	15
2.3.2 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.).....	16
2.3.3 ΤΟ SALVAGE ASSOCIATION ΣΗΜΕΡΑ (S.A.)	17
2.3.4 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.).....	19
2.4 THE INTERNATIONAL SALVAGE UNION (ISU)	23
2.4.1 ΡΟΛΟΣ ISU.....	23
2.4.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΜΕΛΗ.....	25
2.4.3 ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.....	26
2.5 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ	29
2.6 ΤΟ SALVAGE ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ο LLOYD’S OF LONDON.....	37
3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ LLOYD’S OF LONDON	37
3.2 ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο LLOYD’S OF LONDON ΚΑΙ ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ	44
3.3 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	49
3.3.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ LLOYD’S	49
3.3.2 ΠΕΛΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ LLOYD’S.....	54
3.4 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΟ LLOYD’S	58

3.5 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ – ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ.....	64
3.6 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ	70
3.6.1 Ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ.....	70
3.6.2 Η ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΗΣ 11/09/2001	73
3.7 Ο LLOYD’S ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ.....	80
4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	80
4.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	81
4.3 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	83
4.4 Η IACS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES)..	89
4.4.1 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η IACS.....	89
4.4.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΗΘΙΚΗΣ – QSCS.....	91
4.4.3 ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ IACS	92
4.5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ H.R.S.	101
4.6 ΟΙ CLASSIFICATION SOCIETIES ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ.....	102
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	108
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	111
Ελληνική Βιβλιογραφία	111
Ξένη Βιβλιογραφία.....	111
Ιστοσελίδες.....	112
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	119
A. IMO, International Convention on Salvage 1989.....	119
B. Lloyd’s Open Form of Salvage Agreement LOF 2011	134
C. SCOPIC 2014	136
D. WORDING JH2013/007A	138
E. WORDING JH2013/007B.....	139
F. WORDING JH2013/007C	140
G. WORDING JH2013/007D	141
H. PRACTICE GUIDELINES WORDING JH2012/001	142
H. WORDING JH143	145
I. LLOYD’S LIST EARLIEST SAVED COPY	151
J. LLOYD’S REGISTER STAKEHOLDER MAP	152

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1. Έμβλημα της Lloyd's Open Form	7
Εικόνα 2. Το έμβλημα του Salvage Association	15
Εικόνα 3. Δίκτυο γραφείων "Braemar Incorporating The Salvage Association"	18
Εικόνα 4. Το καφενείο του Edward Lloyd	38
Εικόνα 5. Το κτίριο της Leadenhall street	42
Εικόνα 6. Το φουτουριστικό κτίριο της One Lime street	42
Εικόνα 7. Liliana Archibald - Η πρώτη γυναίκα broker στον Lloyd's	43
Εικόνα 8. Το έμβλημα του Lloyd's	44
Εικόνα 9. Ο καινοτόμος Cuthbert Heath	46
Εικόνα 10. Το εσωτερικό του κτιρίου της One Lime street. Αυτό είναι σήμερα το "Room"	47
Εικόνα 11. The Lutine Bell	48
Εικόνα 12. Ο Τιτανικός προσκρούει πάνω στο παγόβουνο	70
Εικόνα 13. Η είδηση της βύθισης του Τιτανικού	71
Εικόνα 14. Μόλις έχουν προσκρούσει τα 2 αεροπλάνα στους Δίδυμους πύργους	74
Εικόνα 15. Lloyd's in numbers	75
Εικόνα 16. Οι διεθνείς επιχειρήσεις του Lloyd's ανά περιοχή	76
Εικόνα 17. Η βαθμολογία του Lloyd's από τους διεθνείς οίκους αξιολόγησης	78
Εικόνα 18. Διεθνές δίκτυο DNV - GL	104

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1. JH143 Risk Assessment Survey	20
Πίνακας 2. Πίνακας κατανομής περιστατικών ανά κατηγορία πλοίου	31
Πίνακας 3. Πίνακας κατανομής ατυχημάτων	34
Πίνακας 4. Πίνακας εσόδων ISU	35
Πίνακας 5. Πίνακας πρόληψης μόλυνσης σε τόννους ρύπων	35
Πίνακας 6. Πίνακας εθελοντών της τελευταίας πενταετίας	67

Πίνακας 7. Κατανομή ανά κατηγορία ασφάλισης στο Lloyd's και ανά γεωγραφική περιοχή.....	77
Πίνακας 8. Η κεφαλαιακή δομή του Lloyd's.....	79
Πίνακας 9. Πίνακας συμβόλων νηογνομόνων.....	86
Πίνακας 10. Πίνακας παγκόσμιου στόλου ανά τύπο και κλάση για το 2012	103
Πίνακας 11. Αναλυτικός πίνακας ταξινομημένων πλοίων και εγκαταστάσεων από τον ABS	106

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1. Πίτα κατανομής περιστατικών ανά κατηγορία πλοίου	31
Σχήμα 2. Πίνακας κατανομής περιστατικών χύδην φορτίου με LOF.....	32
Σχήμα 3. Πίνακας κατανομής περιστατικών γενικού φορτίου με LOF	32
Σχήμα 4. Πίνακας κατανομής περιστατικών "άλλων" πλοίων με LOF	33
Σχήμα 5. Πίτα κατανομής ατυχημάτων.....	34
Σχήμα 6. Διάγραμμα πρόληψης ρύπων της περιόδου 2002-2012.....	36
Σχήμα 7. How the Lloyd's market works	49
Σχήμα 8. Lloyd's Principal Committees	64
Σχήμα 9. Lloyd's Risk Committees	65
Σχήμα 10. Συνολικά ποσά ασφάλισης ανά τομέα τα τελευταία 3 χρόνια	77
Σχήμα 11. Κατανομή των εργασιών του Lloyd's ανά περιοχή.....	78
Σχήμα 12. Οργανόγραμμα IACS.....	90
Σχήμα 13. Γράφημα του ταξινομημένου στόλου σε μέλη της IACS	103
Σχήμα 14. Κατανομή εσόδων LR ανά τομέα δραστηριοποίησης	104
Σχήμα 15. Έσοδα DNV - GL ανά τομέα δραστηριοποίησης.....	105
Σχήμα 16. Ποσοστά ταξινομημένων πλοίων ανά ηλικία από τον ABS	105

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης τοποθετούνται χρονικά στο 4000 π.Χ. στη περιοχή της Μεσογείου, το λίκνο του θαλάσσιου εμπορίου. Με την πάροδο των χρόνων και τις παγκόσμιες εξελίξεις κρίθηκε αναγκαία η οργάνωση των εμπλεκόμενων μερών και η σύστασή τους σε διάφορους οργανισμούς και ενώσεις για την προάσπιση των συμφερόντων τους. Ιδρύθηκαν οι πρώτες ασφαλιστικές αγορές με κυριότερη όλων τον Lloyd's of London, ο οποίος ακόμα και σήμερα κινεί τα νήματα στη θαλάσσια ασφάλιση, παραμένοντας επικαιροποιημένος και έτοιμος να αναλάβει νέες προκλήσεις. Έπειτα συστάθηκαν οι Νηογνώμονες λόγω της ανάγκης για ύπαρξη ενιαίων τεχνικών κανόνων και κανονισμών ασφαλείας ώστε να προστατεύεται η ζωή και η περιουσία στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Επίσης ιδρύθηκε το Salvage Association για την προστασία των εμπορικών συμφερόντων όλων των συμμετεχόντων σε περίπτωση ατυχημάτων, του οποίου η ύπαρξη κρίνεται αναγκαία αφού τα ατυχήματα, σε όποιον παράγοντα και να οφείλονται, δε θα πάντουν να συμβαίνουν.

Λέξεις - κλειδιά: θαλάσσια ασφάλιση, Lloyd's of London, Salvage Association, Νηογνώμονες, κανονισμοί

ABSTRACT

The principles of marine insurance go back to 4000 B.C. at the Mediterranean Sea, which was the birthplace of shipping trade. The changes that were happening globally over the years led the stakeholders to establish various organizations and associations in order to protect their interests. The first insurance markets were established such as Lloyd's of London, which is considered to be the best by staying updated and ready to take on new challenges. Then the Classification Societies were formed as a necessity for uniform technical standards and safety regulations to protect life and property at sea and the marine environment. Also the Salvage Association was founded to protect the commercial interests of the stakeholders in case of marine accidents and still remains necessary for the shipping industry because the accidents will never stop happening.

Keywords: marine insurance, Lloyd's of London, Salvage Association, Classification Societies, regulation

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα εργασία μελετάται ο διαχρονικός ρόλος που παίζουν διάφοροι ναυτιλιακοί οργανισμοί στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης μέσω της μελέτης της εξελικτικής τους πορείας και του σύγχρονου τρόπου λειτουργίας τους. Καθορίζονται οι δραστηριότητες που αναπτύσσουν και οι προσπάθειες που έχουν γίνει για την καλύτερη οργάνωση και λειτουργία της ναυτασφαλιστικής αγοράς. Επίσης γίνεται ανάλυση της αναγκαιότητας της ύπαρξής τους ώστε να είναι η ναυτιλία σε θέση να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της εποχής μας.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη ανασκόπηση στους βασικούς σταθμούς της ιστορικής εξέλιξης της θαλάσσιας ασφάλισης και στο ρόλο που αυτή έχει διαδραματίσει στη διαμόρφωση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται ο ρόλος και η λειτουργία του Salvage Association και της International Salvage Union, δυο οργανισμών που εμπλέκονται κυρίως στη περίπτωση ατυχημάτων και γίνεται σαφής διαχωρισμός των δραστηριοτήτων τους αφού λόγω της κοινής ονομασίας τους συχνά δημιουργείται σύγχυση.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στον Lloyd's of London, τη μεγαλύτερη ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου και του κόσμου γενικότερα. Αναλύεται η ιστορική του εξέλιξη, το πεδίο των δραστηριοτήτων του και ο ρόλος που διαδραματίζει στην παγκόσμια ασφάλιση.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται ο θεσμός των Νηογνομόνων, το αντικείμενο ενασχόλησής τους και ο ρόλος που παίζουν στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας σχετικά με την αναγκαιότητα ύπαρξης των προαναφερθέντων οργανισμών.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παροχή των απαραίτητων πληροφοριών για τους σημαντικότερους φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης και η ανάλυση του ρόλου που διαδραματίζουν σε αυτόν τον ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα. Επίσης γίνεται εστίαση της προσοχής στην τήρηση των κανονισμών ασφαλείας και την ανάγκη για καινοτόμες ιδέες που θα οδηγήσουν στην παροχή αποτελεσματικών και ασφαλών υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Οι πρώτες μορφές ασφάλισης που αφορούν στην προστασία των εμπορευμάτων και τον καταμερισμό των ζημιών στα πλαίσια των θαλάσσιων ή των χερσαίων μεταφορών χρονολογούνται περίπου από το 4000π.Χ.. Η ύπαρξη του κώδικα του Χαμουραμί αποτελεί απόδειξη του πρώτου γραπτού νομικού κειμένου που δίδε τις δραστηριότητες των κατοίκων της Μέσης Ανατολής και έκανε σαφείς αναφορές σε ασφαλιστικές διατάξεις. Σε αυτόν τον κώδικα συναντάται το ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων, σύμφωνα με το οποίο τα μέλη των караβανιών είχαν καθήκον να χρεωθούν από κοινού οποιαδήποτε κλοπή, απώλεια ή ζημιά συνέβαινε στα εμπορεύματα, ακόμα και σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών. Στον κώδικα συναντώνται επίσης διατάξεις που αφορούν στην έννοια της θαλάσσιας αστικής ευθύνης και της θαλάσσιας ασφάλισης.

Αρκετά χρόνια αργότερα, περί το 500π.Χ. έγινε η πρώτη απόπειρα καταγραφής και κωδικοποίησης των Ναυτικών Εθίμων, έχοντας ως αποτέλεσμα τη σύνταξη του Νόμου των Ροδίων. Με την πάροδο των χρόνων έγινε καθολικά αποδεκτός και άρχισε να εφαρμόζεται στις θαλάσσιες συναλλαγές που είχαν οι Μεσογειακοί λαοί, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στο μεγάλο μερίδιο που είχαν οι Έλληνες στο θαλάσσιο εμπόριο. Ο Ροδιακός Νόμος θέτει ουσιαστικά τις βάσεις της Ναυτασφάλισης και κάνει αναφορά στη “γενική αβαρία”, προβλέποντας τον αναλογικό επιμερισμό των κινδύνων όλων των εμπλεκόμενων σε μια θαλάσσια μεταφορά, όταν απαιτείται ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων για διάσωση του πλοίου και του υπόλοιπου φορτίου.

Επίσης, οι αρχές της διασώσεως τοποθετούνται στο νόμο των Ροδίων¹, ο οποίος προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την αμοιβή όσων διέσωζαν πλοίο που έπεσε σε ανεμοστρόβιλους ή ναυάγησε, η οποία ανερχόταν σε μερίδιο ίσο με το 1/5 της διασωθείσας αξίας. Αν και δεν τηρούνταν στην πράξη, συνέχιζε να επηρεάζει τη θαλάσσια νομοθεσία έως και το 12^ο αιώνα, ενώ τον 13^ο και 14^ο αιώ μειώθηκε το θαλάσσιο Βυζαντινό εμπόριο, καθιστώντας αυτή τη νομοθεσία παρωχημένη. Ο Ρωμαϊκός Νόμος προέβλεπε επίσης δικαίωμα στην αμοιβή σε όποιον συνέβαλε στη διάσωση ή την ολοκλήρωση με επιτυχία από τον ιδιοκτήτη της εν κινδύνω περιουσίας,

¹ Britannica, “Rhodian Sea Law”, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/501661/Rhodian-Sea-Law> [accessed 26/11/2013]

είτε η διαδικασία γινόταν εν γνώσει του είτε όχι. Ακόμα και στις θαλάσσιες διατάξεις της Τράνι του 1063 (Marine Ordinances of Trani²) προβλεπόταν αμοιβή για τους διασώστες, είτε διεκδικήσει ο ιδιοκτήτης της διασωθείσα περιουσία είτε όχι.

Ο Νόμος των Ροδίων, ο οποίος ήταν μέρος του “Πανδέκτη” του Ιουστινιανού, αποτελούνταν από γραπτούς νόμους και όχι απλά από άγραφες παραδόσεις και έθιμα και χωριζόταν σε τρία μέρη:

- ♦ Στο Εισαγωγικό στο οποίο η Κυβέρνηση της Ρόδου οριζόταν κύριος υποστηρικτής του νόμου. Στη συνέχεια, ανέλαβαν διάφορες εξουσίες ώσπου κατέληξε να υποστηρίζεται από την κεντρική κυβέρνηση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.
- ♦ Στο κυρίως μέρος περιλαμβάνονται 19 άρθρα με βασικούς κανόνες, από τους οποίους ο κυριότερος επέβαλε τη γραπτή διεκπεραίωση των ναυλοσυμφώνων προκειμένου να έχουν ισχύ.
- ♦ Στο τελευταίο μέρος περιέχονται 47 άρθρα που εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα θέματα του Ναυτικού Δικαίου, όπως οι ποινές για κλοπή εξαρτημάτων των πλοίων, ενώ ταυτόχρονα επιβάλλεται στο πλήρωμα να κοιμάται στο πλοίο, όταν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι, για προληπτικούς λόγους.

Την ίδια περίοδο περίπου στους λόγους του Δημοσθένη γίνεται αναφορά για τα θαλασσοδάνεια ή ναυτοδάνεια που πραγματοποιούνταν σε ένδειξη πρόληψης και ευρηματικότητας ως πρώιμη ένδειξη σύναψης ασφαλιστήριου συμβολαίου. Τα θαλασσοδάνεια συνάπτονταν ως εξής: ο έμπορος που επιθυμούσε να καλύψει τα εμπορεύματα του από τους κινδύνους κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους δανειζόταν ποσό που αντιστοιχούσε στην αξία των εμπορευμάτων από εξειδικευμένους στις θαλάσσιες μεταφορές δανειστές. Αν τα εμπορεύματα έφθαναν με ασφάλεια στον προορισμό τους, τότε οι έμποροι (ασφαλιζόμενοι) επέστρεφαν το δανειζόμενο ποσό στους δανειστές (ασφαλιστές) καταβάλλοντας ένα επιπλέον ποσό ως τόκο (ασφάλιστρο). Αν όμως τα εμπορεύματα δεν έφθαναν στον προορισμό τους, τότε ο έμπορος κρατούσε τα χρήματα και τον τόκο. Αυτή η συμφωνία αποτελούσε μια

² Dover, V. (1975), *A handbook to Marine Insurance 8th Edition*, London: Witherby & Co Ltd

προσομοίωση της ασφάλισης με το δανειστή να αναλαμβάνει τον κίνδυνο έναντι της είσπραξης υψηλού τόκου.

Οι επιδρομές των βαρβάρων που λεηλατούσαν τα καράβια εκτός της Βυζαντινής αυτοκρατορίας κατέστρεφαν το θαλάσσιο εμπόριο της Ευρώπης. Σκοπός τους ήταν απλά η πειρατεία και οι επιθέσεις στη στεριά. Όταν όμως αυτές οι επιθέσεις έλαβαν χώρα στην Ιταλία, κυρίως μετά την έναρξη των Σταυροφοριών, γεννήθηκε η ανάγκη για θέσπιση νομοθεσίας περί προστασίας του εμπορίου. Οι αρχές για τη δημιουργία κανονισμών δανείζονται από το Ρωμαϊκό Νόμο, ο οποίος έχει καταβολές από τους Ρόδιους. Οι κώδικες που θεσπίζονται σχετικά με το ναυτικό δίκαιο κατά τη χρονική περίοδο 1000-1300 μ.Χ. στην Ευρώπη είναι τρεις:

- Il Consolato del Mare
- Νόμος του Oleron
- Νόμος του Wisby

Ο παλιότερος κώδικας³ από αυτούς είναι ο “ Il Consolato del Mare”, οποίος χρονολογείται μετά την πρώτη Σταυροφορία του 1096. Δεν έχει διευκρινιστεί ο τόπος καταγωγής του, καθώς δυο πόλεις διεκδικούν την υπηκοότητά του. Αφενός η Βαρκελώνη, που σήμερα θεωρείται το μεγαλύτερο λιμάνι της Ισπανίας και αφετέρου η Πίζα, η οποία εκείνη την εποχή θεωρούνταν από τις πιο εμπορικές πόλεις της Ιταλίας μαζί με τη Βενετία και τη Γένοβα. Κύριο χαρακτηριστικό του “Il Consolato del Mare” είναι το φιλελεύθερο πνεύμα και η μεταχείριση επί ίσοις όροις. Διαπραγματευόταν θέματα όπως την ιδιοκτησία του πλοίου, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του καπετάνιου ή οποιουδήποτε άλλου υπεύθυνου, τα καθήκοντα των ναυτικών, τους μισθούς τους, τα ναύλα, τη συμμετοχή τους στις περιπτώσεις διάσωσης και γενικής αβαρίας, τα δικαιώματα σε περίπτωση πολέμου κ.α.. Επικράτησε στα κράτη της Μεσογείου κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα έως και τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, όπου και αντικαταστάθηκε από τη θέσπιση νέων κανονισμών και συμβάσεων⁴.

Με την πάροδο των χρόνων και κυρίως προς τα τέλη του Μεσαίωνα αναπτύχθηκε η ναυτική ασφάλιση λόγω του αυξημένου εμπορίου των χωρών της Μεσογείου, μέσω των

³ Brice, G. (1999), “*Maritime Law of Salvage*”, Sweet & Maxwell

⁴ Maritime Law History, <http://www.historyoflaw.info/maritime-law-history.html> [accessed 15/10/2013]

συγκεντρώσεων που είχαν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στα λιμάνια συνάπτοντας όλες τις συμφωνίες τους. Στις 23 Οκτωβρίου 1347 εκδόθηκε στη Γένοβα της Ιταλίας το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης και αφορούσε στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara για το ταξίδι του από τη Γένοβα στη Μαγιόρκα.

Η θαλάσσια ασφάλιση πήρε τη σύγχρονη μορφή της μετά το 17^ο αιώνα που μετανάστευσαν οι Λομβαρδοί από την Ιταλική Χερσόνησο στην Αγγλία, μεταφέροντας τη τεχνογνωσία τους για την ασφάλιση του πλοίου και του φορτίου. Εγκαταστάθηκαν στη Lombard street και συμμετείχαν ενεργά στις εμπορικές δραστηριότητες του Λονδίνου, καθώς είχε αρχίσει να εξελίσσεται σε μεγάλο ναυτιλιακό εμπορικό κέντρο. Κατά τα τέλη του 17^{ου} αιώνα έκανε την εμφάνιση του ο Edward Lloyd και το ομώνυμο καφενείο του, το οποίο με την πάροδο των χρόνων έγινε κέντρο όλων των δραστηριοτήτων των θαλάσσιων εμπόρων της εποχής. Αποτέλεσε την αρχή του Lloyd's of London, της μεγαλύτερης ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου και του κόσμου γενικότερα, αλλά και του Lloyd's Register, του Αγγλικού νηογνώμονα, που ήταν ο πρώτος στην ιστορία και δημιουργήθηκε ως ανάγκη καταγραφής της κατάστασης των πλοίων. Ακολούθησαν οι επόμενοι νηογνώμονες ως προσπάθεια διατήρησης του ανταγωνισμού των τοπικών κοινωνιών και διασφάλισης των συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών.

Η πρώιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου ώθησε στη δημιουργία της θαλάσσιας ασφάλισης πριν από τη χερσαία, γι' αυτό και στην πορεία του ο Lloyd's of London πρώτα ασφάλισε τα πλοία και στη συνέχεια ασφάλισε τα αυτοκίνητα και τα αεροπλάνα ως πλοία που πλέουν στη στεριά και στον αέρα αντίστοιχα. Η σημερινή ναυτιλιακή αγορά είναι πιο απαιτητική από ποτέ. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, οι νομοθετικές τροποποιήσεις, το αβέβαιο κλίμα της οικονομίας και η επαγρύπνηση του κοινού για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν θέσει νέες προκλήσεις κορυφώνοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Τους ωθούν στη σύμπραξη διάφορων οργανισμών για τη προστασία των συμφερόντων τους, ανάλογα με τον τομέα δραστηριοποίησής τους, συμβάλλοντας στην εύρυθμη λειτουργία της ναυτασφαλιστικής αγοράς μέσω της παροχής αξιόπιστων, ασφαλών, γρήγορων και πάνω απ' όλα ποιοτικών υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 SALVAGE ASSOCIATION

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ SALVAGE

Η λέξη “salvage” μπορεί να ερμηνευθεί με πολλούς τρόπους, ανάλογα με τα συμφραζόμενα του κειμένου στο οποίο συναντάται. Σε απλή μετάφραση, το “salvage” ορίζεται ως διάσωση, αλλά στη νομοθεσία έχει διάφορες ερμηνείες. Οι συνηθέστερες είναι:

- Αποζημίωση της διάσωσης
- Υπηρεσίες της διάσωσης
- Αίτια έναρξης της διάσωσης

Σύμφωνα με το βρετανικό νόμο, “salvage” θεωρείται όταν κάποιο άτομο ενεργεί εθελοντικά (χωρίς την ύπαρξη προγενέστερου συμβολαίου ή νομικής υποχρέωσης για να δράσει) ώστε να προστατεύσει ή να συμβάλλει στην προστασία οποιουδήποτε σκάφους, φορτίου, ναύλου ή άλλου αντικειμένου το οποίο βρίσκεται σε κίνδυνο. Σε περίπτωση μη επιτυχούς επιχείρησης, ισχύει η αρχή “no cure – no pay”, σύμφωνα με την οποία ο διασώστης δε δικαιούται αμοιβή. Οι ίδιες αρχές και ερμηνείες των διάφορων ορολογιών παρατηρούνται τόσο στη Βρετανική όσο και στην Αμερικανική Νομοθεσία, στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου και της κοινής αντιμετώπισης των ατυχημάτων⁵.

2.2 ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

2.2.1 LLOYD’S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT 1908

Ένα ατύχημα στα Δαρδανέλλια το 1890 υπήρξε η αφορμή για τη δημιουργία της πρώτης συμφωνίας διάσωσης από το Lloyd’s of London, το γνωστό “Lloyd’s Salvage Agreement”. Ο διασώστης διεκδίκησε αποζημίωση για τις υπηρεσίες που προσέφερε, την οποία και κέρδισε χάρη στην επιτροπή του Lloyd’s. Το 1908 εκδόθηκε η πρώτη

⁵ Brice, G. (1999), “*Maritime Law of Salvage*”, Sweet & Maxwell

φόρμα του Lloyd's, η οποία μέχρι σήμερα είναι γνωστή με τις ονομασίες “Lloyd's Form of Salvage Agreement”, “Lloyd's Standard Form” και “Lloyd's Open Form”. Η τελευταία είναι η επικρατέστερη, καθώς χρησιμοποιείται ευρέως η συντομογραφία της συνοδευόμενη από τη χρονολογία τροποποίησης της, με την πιο πρόσφατη έκδοση της να γίνεται τον Ιούνιο του 2011, γνωστή ως “LOF 2011”.



**LLOYD'S STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT**
(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)
NO CURE - NO PAY

Εικόνα 1. Έμβλημα της Lloyd's Open Form <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/fulltext/lof2000.pdf>

Το έντυπο “LOF” χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των όρων της διάσωσης κατά τη στιγμή σύναψης της συμφωνίας μεταξύ του πλοιοκτήτη και του διασώστη, ενώ ο όρος “open” αναφέρεται στο ύψος της αμοιβής, το οποίο είναι “ανοιχτό” και όχι εξαρχής καθορισμένο. Αυτό συμβαίνει γιατί το ποσό της αποζημίωσης ορίζεται μετά το πέρας της διασωστικής επιχείρησης ως αποτέλεσμα των συμφωνιών του διακανονιστή και του διασώστη, σύμφωνα με κριτήρια που θα μελετηθούν σε επόμενη ενότητα.

Η φόρμα LOF ξεκινάει με το κείμενο του διασώστη, σύμφωνα με το οποίο “υπόσχεται ότι θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασώσει το πλοίο, το φορτίο, τα καύσιμα και οποιαδήποτε άλλη περιουσία απαιτείται”. Αυτή η υπόσχεση, εφόσον υπογραφεί η φόρμα, αποτελεί πλέον συμβολαϊκή υποχρέωση του διασώστη ώστε να εκτελέσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες με όλη την ικανότητα και τη δεξιοτεχνία του έως το τέλος.

Σε περίπτωση μη επιτυχούς διασωστικής επιχείρησης, ο διασώστης δύναται να λάβει μειωμένη έως καθόλου αμοιβή, ανάλογα με τη συμφωνία που έχει γίνει. Συνήθως, σε τέτοιες περιπτώσεις δε λαμβάνεται καθόλου αμοιβή, σύμφωνα με την αρχή “no cure –

no pay” που ισχύει μέχρι και σήμερα, αλλά υπάρχουν εξαιρέσεις κατά τις οποίες το θέμα της αμοιβής επαφίεται στον πλοιοκτήτη / ιδιοκτήτη της υπό κίνδυνο περιουσίας ανάλογα με τη συμφωνία που έχουν συνάψει τα εμπλεκόμενα μέρη. Το LOF εξασφαλίζει την ικανοποίηση των απαιτήσεων του διασώστη. Συνήθως, η ασφάλεια αυτή παρέχεται από το P&I Club σε περίπτωση ατυχήματος με περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή από τον ασφαλιστή σε κάθε άλλη περίπτωση. Μετά το πέρας⁶ της επιτυχούς διάσωσης, ο διασώστης αποκτά θαλάσσιο δικαίωμα κατοχής της διασωθείσας περιουσίας για την εξασφάλιση της αποπληρωμής του χρέους που εκκρεμεί από τον πλοιοκτήτη ή / και τον ιδιοκτήτη του φορτίου προς το διασώστη.

Το LOF προβλέπει την παροχή ασφάλειας στους διασώστες, μέσω της συνεργασίας των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών του φορτίου. Οι πλοιοκτήτες υπόσχονται ότι θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι ιδιοκτήτες του φορτίου να πληρώσουν το ποσό που τους αναλογεί, αλλά δεν είναι υποχρεωμένοι να το καταβάλλουν εκ μέρους τους. Μάλιστα, αυτή η συνεργασία δρα ευεργετικά για την έγκαιρη παραλαβή της περιουσίας των πλοιοκτητών από το διασώστη, εφόσον εξασφαλιστεί η αποζημίωση του.

Το ποσό της αμοιβής του διασώστη σε καμία περίπτωση δε γίνεται να υπερβαίνει την αξία της διασωθείσας περιουσίας κατά το πέρας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Πριν ο διασώστης γνωστοποιήσει το ποσό που απαιτείται, διορίζεται ο arbitrator, ο οποίος θα μελετήσει την υπόθεση, θα συλλέξει τα απαραίτητα έγγραφα και θα αποφανθεί για το ποσό της αποζημίωσης. Σε περίπτωση που το ποσό που όρισε ο arbitrator είναι μικρότερο από το ποσό που ζητά ο διασώστης, γίνονται διακανονισμοί προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω χρονοβόρες και δαπανηρές διαδικασίες.

Ο διασώστης έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει αποζημίωση ακόμα και για μη ασφαλισμένο κίνδυνο. Το ύψος της αποζημίωσης που θα ζητήσει ο διασώστης στηρίζεται στην αξία της διασωθείσας περιουσίας, ενώ ο πλοιοκτήτης και ο ιδιοκτήτης του φορτίου συμμετέχουν στην πληρωμή αναλογικά με τη διασωθείσα περιουσία του

⁶ Tetley William (1998), “*Maritime Liens and Claims: 2nd Edition*”, International Shipping Publications

καθενός. Σε καμία περίπτωση δε γίνεται κατηγοριοποίηση των κινδύνων που διατρέχει το πλοίο ή οποιαδήποτε άλλη περιουσία. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν είναι απαραίτητη η ύπαρξη συμβολαίου για να ζητηθεί αμοιβή. Μάλιστα, σε μεμονωμένες περιπτώσεις έχει δοθεί αμοιβή ακόμα και αν παρασχέθηκαν υπηρεσίες οι οποίες ήταν αντίθετες με τη θέληση των επιβαινόντων στη διασωθείσα περιουσία⁷.

Κατά την πάροδο των χρόνων η Lloyd's Open Form υπέστη αρκετές τροποποιήσεις, οι οποίες υποκινούνται από διάφορα περιστατικά. Η σημαντικότερη και πιο δραστική τροποποίηση⁸ συνέβη το 1980, μετά το ατύχημα του Amoco Cadiz το 1978, η οποία είναι γνωστή ως "LOF 1980". Ήταν η πρώτη φορά από τη δημιουργία της φόρμας κατά την οποία τροποποιήθηκε η αρχή "no cure – no pay".

2.2.2 BRUSSELS CONVENTION 1910

Μέχρι το 1910 δεν υπήρχε ενιαίος νόμος ώστε να εφαρμοσθεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 1910 ψηφίζεται η Συνθήκη των Βρυξελλών ως αποτέλεσμα ανάγκης και επιθυμίας για ομοιόμορφη⁹ απονομή δικαιοσύνης σε θέματα πρόσκρουσης πλοίων. Ταυτόχρονα, ψηφίζεται και ο κανονισμός περί της βοήθειας και διάσωσης στη θάλασσα με την ονομασία "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea".

Η συνθήκη των Βρυξελλών¹⁰ του 1910 περιέχει τις παραδοσιακές νομικές αρχές που σχετίζονται με τη θαλάσσια διάσωση. Αποτέλεσε πρωτοβουλία της Βελγικής κυβέρνησης, λαμβάνοντας υπόψη τις προσκρούσεις πλοίων και τη θαλάσσια διάσωση. Είχε όμως πολλές αδυναμίες, οι οποίες φανερώθηκαν εξαιτίας του ατυχήματος του Amoco Cadiz, καταλήγοντας στη θέσπιση του International Convention on Salvage το 1989.

⁷ O'May D. & Hill J. (1993), "Marine Insurance: Law and Policy", Sweet & Maxwell

⁸ Lambeth, R.J. (1981), "Templeman on Marine Insurance: Its Principles and Practice", Plymouth: MacDonald and Evans LTD

⁹ Brice, G. (1999), "Maritime Law of Salvage", Sweet & Maxwell

¹⁰ Admiralty & Maritime Law Guide, International Conventions <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html> [accessed 04/10/2013]

2.2.3 INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE 1989

Η συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 περιελάμβανε τις βασικές αρχές που ίσχυαν σε περίπτωση πρόσκρουσης πλοίων. Στις περισσότερες περιπτώσεις εφαρμοζόταν χωρίς προβλήματα αφού ακολουθούσε τη βασική φιλοσοφία. Δυστυχώς δε λάμβανε υπόψη την περίπτωση περιβαλλοντικής μόλυνσης. Σε περίπτωση ατυχήματος που διαφαινόταν ο κίνδυνος για μόλυνση των περιβαλλοντικά ευαίσθητων και όχι μόνο περιοχών, ο διασώστης δεν αμειβόταν καθόλου για τις υπηρεσίες του αν η επιχείρηση δεν ήταν επιτυχής. Συνεπώς δεν υπήρχε κίνητρο για το διασώστη να αναλάβει τέτοιες περιπτώσεις.

Το ατύχημα του Amoco Cadiz το 1978 προκάλεσε τεράστια περιβαλλοντική ρύπανση εξαιτίας της πετρελαιοκηλίδας που δημιουργήθηκε. Σε συνδυασμό με τις ανησυχίες του κοινού περί προστασίας του περιβάλλοντος, κρίθηκε αναγκαία η θέσπιση του International Convention on Salvage, το οποίο καλύπτει τις ατέλειες και τις ανεπάρκειες της Brussels Convention. Κύριο χαρακτηριστικό¹¹ της νέας αυτής συνθήκης είναι ότι προβλέπει την παροχή ειδικής αποζημίωσης σε περιπτώσεις που συνδυάζουν περιβαλλοντικά ατυχήματα και ανεπιτυχείς διασώσεις.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το International Convention on Salvage του 1989 θεσπίστηκε με στόχο την ενθάρρυνση των διασωστών σε περιπτώσεις πιθανής αποτυχίας της διασωστικής επιχείρησης που όμως ελλοχεύει ο κίνδυνος της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Συνεχίζει να ισχύει η αρχή “no cure – no pay”, αλλά πλέον στη διαμόρφωση του ύψους της αμοιβής λαμβάνονται υπόψη “οι ικανότητες και οι προσπάθειες του διασώστη για την αποτροπή ή / και την ελαχιστοποίηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος”, τα οποία διαπραγματεύονται στα άρθρα 13 και 14 αντίστοιχα. Με την εισαγωγή του International Convention on Salvage τροποποιήθηκε το LOF το 1995, με πιο πρόσφατη έκδοση το 2011.

Το International Convention on Salvage περιέχει 34 άρθρα σε 5 κεφάλαια:

- I. Κεφάλαιο 1: Γενικές Διατάξεις
- II. Κεφάλαιο 2: Εκτέλεση της Επιχείρησης Διάσωσης

¹¹ O'May D. & Hill J. (1993), “*Marine Insurance: Law and Policy*”, Sweet & Maxwell

- III. Κεφάλαιο 3: Δικαιώματα Διασώστη
- IV. Κεφάλαιο 4: Απαιτήσεις και ενέργειες
- V. Κεφάλαιο 5: Τελικές ρήτρες

Για την καλύτερη κατανόηση των άρθρων, παρατίθενται κάποιοι βασικοί ορισμοί, όπως αυτοί αναφέρονται μέσα στο κείμενο του International Convention on Salvage:

- ❖ *Ζημιά* στο περιβάλλον θεωρείται κάθε ουσιώδης ζημιά στην ανθρώπινη υγεία ή τη θαλάσσια ζωή ή τους πόρους που βρίσκονται κοντά στην ακτή και τα νερά της ενδοχώρας ή σε κοντινές περιοχές, η οποία προκλήθηκε από ρύπανση, μόλυνση, φωτιά, έκρηξη ή άλλο σοβαρό συμβάν
- ❖ *Σκάφος* θεωρείται κάθε πλοίο ή κατασκευή που μπορεί να πλοηγηθεί
- ❖ *Περιουσία* θεωρείται κάθε κατασκευή που δεν είναι μόνιμα και εκ προσθέσεως συνδεδεμένη με την ακτή και περιλαμβάνει ναύλο σε κίνδυνο
- ❖ *Πληρωμή* θεωρείται κάθε αμοιβή ή αποζημίωση, όπως αυτή προβλέπεται από τους όρους της παρούσας σύμβασης

Από τα 34 άρθρα της σύμβασης, αξίζει να γίνει αναφορά σε μερικά από αυτά, τα οποία είναι καίριας σημασίας με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της έννοιας της διάσωσης, τον προσδιορισμό των καθηκόντων των εμπλεκόμενων μερών αλλά και των κριτηρίων διαμόρφωσης του ύψους των απαιτούμενων αμοιβών ή αποζημιώσεων.

Το Κεφάλαιο 1, Άρθρο 5 αναφέρεται σε επιχειρήσεις διάσωσης που ελέγχονται από δημόσιες αρχές. Σύμφωνα με το άρθρο, η παρούσα σύμβαση δεν πρέπει να επηρεάζει τις διατάξεις που ορίζει η εθνική νομοθεσία σχετικά με τις επιχειρήσεις διάσωσης, όταν αυτές είναι υπό τον έλεγχο των εθνικών δημόσιων αρχών. Παρόλα ταύτα, οι εμπλεκόμενοι διασώστες κατέχουν όλα τα δικαιώματα που προβλέπονται από την παρούσα σύμβαση. Για παράδειγμα, σε περίπτωση περιβαλλοντικού ατυχήματος που απειλείται η περιοχή ενός παράκτιου κράτους, τότε αυτό μπορεί να επέμβει χωρίς όμως να παραβιάζονται τα δικαιώματα του διασώστη.

Το Άρθρο 7 αναφέρει τότε μπορεί να γίνει ακύρωση ή τροποποίηση του συμβολαίου που έχει υπογραφεί μεταξύ του διασώστη και του πλοιοκτήτη. Ουσιαστικά, αντανακλά τη γενική αρχή που πρέπει να εφαρμόζεται, αλλά και τη δυνατότητα τροποποίησης από τις χώρες που συμμετέχουν στο συμβόλαιο. Επίσης, σε περιπτώσεις που δεν υπάρχουν περιθώρια διαπραγματεύσεων επειδή είναι μεγάλος ο κίνδυνος, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να δεχθεί τη βοήθεια και να συνάψει τη συμφωνία, η οποία μπορεί να τροποποιηθεί αργότερα. Κύριος λόγος τροποποίησης είναι η αμοιβή του διασώστη. Αν η αμοιβή του είναι υπερβολικά υψηλή ή χαμηλή σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τότε γίνεται αναθεώρηση του συμβολαίου με απώτερο σκοπό την ικανοποίηση όλων των συμβαλλόμενων μερών.

Στο Κεφάλαιο 2, Άρθρο 8 αναφέρονται τα καθήκοντα του διασώστη και του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου πλοιάρχου το σκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο. Ξεκινώντας από τα δικαιώματα του διασώστη, επισημαίνεται ότι:

- ✓ Ο διασώστης έχει καθήκον απέναντι στον πλοιοκτήτη ή / και τον ιδιοκτήτη της εν κινδύνω περιουσίας να φέρει εις πέρας την επιχείρηση διάσωσης με την αναμενόμενη φροντίδα
- ✓ Κατά τη διάρκεια της διασωστικής επιχείρησης, πρέπει να καταβάλλει κάθε προσπάθεια ώστε να αποτρέψει ή / και να ελαχιστοποιήσει τον περιβαλλοντικό κίνδυνο
- ✓ Όταν οι συνθήκες το επιβάλλουν, οφείλει να αναζητήσει βοήθεια από άλλους διασώστες
- ✓ Πρέπει να δεχθεί την παρέμβαση άλλων διασωστών όταν εύλογα την έχει ζητήσει ο ιδιοκτήτης ή ο υπεύθυνος διαχείρισης της εν κινδύνω περιουσίας

Συνεχίζοντας στο Άρθρο 8, αναφέρονται τα εξής καθήκοντα του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου του εν κινδύνω σκάφους / περιουσίας:

- ➡ Οφείλει να συνεργασθεί πλήρως με το διασώστη κατά τη διάρκεια της διασωστικής επιχείρησης
- ➡ Κατά τη διάρκεια συνεργασίας στη διάσωση, οφείλει να επιδείξει τη δέουσα προσοχή ώστε να αποτρέψει ή / και να ελαχιστοποιήσει τον περιβαλλοντικό κίνδυνο

- Πρέπει να αποδεχθεί την επαναπαράδοση του διασωθέντος πλοίου όταν αυτό βρίσκεται σε ασφαλές μέρος, εφόσον την έχει εύλογα ζητήσει από το διασώστη

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ρήτρες που περιέχονται στο LOF είναι πιο λεπτομερείς από το International Convention on Salvage και παρέχουν περισσότερες πληροφορίες, για παράδειγμα στην περίπτωση που η αξία της περιουσίας είναι μικρότερη από το ασφαλιζόμενο ποσό, συντελώντας στη δημιουργία κέρδους.

Το Άρθρο 11 προσπαθεί να τονίσει την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των διασωστών, των δημοσίων αρχών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών με σκοπό τη διασφάλιση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της διασωστικής επιχείρησης. Επίσης, κατά αυτό τον τρόπο γίνεται προσπάθεια για την καλύτερη προστασία της ανθρώπινης ζωής που βρίσκεται σε κίνδυνο αλλά και του περιβάλλοντος, όταν ελλοχεύει η απειλή της μόλυνσης.

Στο Κεφάλαιο 3, Άρθρο 12 αναφέρονται οι συνθήκες για την παροχή αμοιβής, σύμφωνα με το οποίο ισχύει η αρχή “no cure – no pay”. Για κάθε διασωστική επιχείρηση που δεν έχει το επιθυμητό θετικό αποτέλεσμα δεν προβλέπεται αμοιβή, εκτός αν υπάγεται στις περιπτώσεις της “ειδικής αποζημίωσης” του άρθρου 14 ή είναι διαφορετικοί οι όροι του συμβολαίου που έχει υπογραφεί. Επίσης, σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης της εν κινδύνω περιουσίας είναι και ιδιοκτήτης των διασωστικών μέσων, η αμοιβή που μπορεί να δοθεί πρέπει να είναι η προβλεπόμενη σύμφωνα με τους όρους της παρούσας σύμβασης.

Στο Άρθρο 13 αποτυπώνονται τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον προσδιορισμό της αμοιβής του διασώστη, τα οποία προσβλέπουν στην ενθάρρυνση των διασωστικών επιχειρήσεων. Τα κριτήρια αυτά είναι:

- Η αξία του διασωθέντος πλοίου / περιουσίας
- Οι ικανότητες και οι προσπάθειες του διασώστη για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της περιβαλλοντικής ζημιάς
- Ο βαθμός επιτυχίας της επιχείρησης
- Η φύση και ο βαθμός του κινδύνου
- Οι ικανότητες και η προσπάθεια του διασώστη για τη διάσωση της εν κινδύνω περιουσίας

- ✎ Ο χρόνος απασχόλησης, τα έξοδα και οι απώλειες του διασώστη
- ✎ Η προθυμία παροχής των υπηρεσιών
- ✎ Η διαθεσιμότητα και η χρήση των βοηθητικών πλοίων που συμβάλλουν στην επιχείρηση
- ✎ Η επάρκεια, η αποτελεσματικότητα, η αξία και η κατάσταση ετοιμότητας του διασωστικού εξοπλισμού

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα συμβαλλόμενα μέρη συμμετέχουν με ποσόστωση στο τελικό ποσό της αμοιβής ανάλογα με τα συμφέροντα τους και η αμοιβή, εξαιρουμένων των φόρων και τυχόν νομικών εξόδων, δεν πρέπει να ξεπερνά την αξία της διασωθείσας περιουσίας.

Στο Άρθρο 14 γίνεται αναφορά στην περίπτωση της παροχής “ειδικής¹² αποζημίωσης”, σύμφωνα με την οποία συμφωνούν και τα P&I Clubs. Σε περίπτωση που οι διασωστικές υπηρεσίες δεν ήταν επιτυχείς με αποτέλεσμα να μη διασωθεί η εν κινδύνω περιουσία, αλλά επετεύχθη η αποτροπή ή η μείωση του περιβαλλοντικού κινδύνου, τότε ο διασώστης δικαιούται “ειδική αποζημίωση”. Το ποσό αυτής της αμοιβής ορίζεται κατ’ ελάχιστο στο 30% των εξόδων του διασώστη, ενώ αν το κρίνει ο διακανονιστής που ορίζει τις αμοιβές, το ποσό αυτό μπορεί να φτάσει μέχρι και το 100% των εξόδων του διασώστη. Αν όμως ο διασώστης δεν κατάφερε ούτε να περιορίσει τον περιβαλλοντικό κίνδυνο, τότε μπορεί να του αφαιρεθεί μέχρι και ολόκληρο το ποσό της αμοιβής, όπως αυτή ορίζεται από το παρόν άρθρο.

Καταλήγοντας, αξίζει να τονιστούν τα σημεία που αναφέρουν ότι στην περίπτωση διάσωσης ανθρώπινης ζωής δεν προβλέπεται αμοιβή από την παρούσα σύμβαση, η οποία όμως δεν απαγορεύει όσα προβλέπει η εθνική νομοθεσία περί αυτού του θέματος. Επίσης, αμοιβή δε δίνεται ούτε στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει εύλογα αρνηθεί¹³ τη συνδρομή των διασωστικών υπηρεσιών, παρά την επιτυχία τους.

¹² IMO, “List of Conventions” <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx> [accessed 04/10/2013]

¹³ O’May, D. & Hill, J. (1993) *Marine Insurance: Law and Policy*. Sweet & Maxwell

2.3 SALVAGE ASSOCIATION (S.A.)

2.3.1 ΠΟΛΙΟΣ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.)

Ο οργανισμός Salvage Association (S.A.) αποτελεί ένα σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα της ναυτασφάλισης. Το S.A. είναι ένα νομικό πρόσωπο με κυρίως αντικείμενο την τεχνική υποστήριξη των εμπλεκομένων φορέων της ναυτασφάλισης. Η σπουδαιότητα του οργανισμού αποτελεί ένα κύριο χαρακτηριστικό του, γεγονός που επιβεβαιώνεται από την αποδοχή και την εκτίμηση που απολαμβάνει στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Η αμεροληψία και η αντικειμενικότητα διακρίνουν το έργο του και απεικονίζονται στο έμβλημά του. Όπως διακρίνεται στην παρακάτω εικόνα στο έμβλημα αναγράφεται η λατινική φράση “quaerite vera”¹⁴ υποδηλώνοντας την επιδίωξη της αλήθειας ως πάγια στρατηγική.



Εικόνα 2. Το έμβλημα του Salvage Association <http://www.braemarsa.com>

Ο ρόλος του οργανισμού μεταβλήθηκε διαχρονικά διατηρώντας ταυτόχρονα την τεχνική του φυσιογνωμία. Οι βασικές δραστηριότητες του S.A. είναι η παροχή συμβουλευτικών τεχνικών υπηρεσιών σε διάφορα, ναυτιλιακού και όχι μόνο περιεχομένου, ζητήματα και η έρευνα γύρω από τα ναυτικά ατυχήματα ή ναυάγια. Οι συγκεκριμένες δραστηριότητες παρέμειναν αναλλοίωτες από το 1856 που ιδρύθηκε ο οργανισμός και εμπλουτίστηκαν, ώστε να καταστεί εφικτή η επιστημονική, ασφαλής και υπεύθυνη αντιμετώπιση διάφορων τεχνικών ζητημάτων της ναυτιλιακής κοινότητας.

¹⁴ Στα ελληνικά αποδίδεται ως “επιδίωκε - ψάχνε την αλήθεια”.

2.3.2 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.)

Η ναυτιλιακή βιομηχανία τον 19^ο αιώνα αντιμετώπιζε πολυάριθμα και πολυποίκιλα προβλήματα στα πλαίσια αντιμετώπισης των ναυτικών ατυχημάτων και των ναυαγίων. Το 1856 στο Λονδίνο¹⁵ ασφαλιστές των Lloyd's, 5 ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες, πλοιοκτήτριες εταιρείες και έμποροι της εποχής ίδρυσαν το “The Association for the Protection of Commercial Interests as respects Wrecked and Damaged Property”¹⁶ με έδρα το Λονδίνο. Σκοπός του Οργανισμού υπήρξε η παροχή βοήθειας κυρίως στους ναυτασφαλιστές και σπανιότερα στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, κατά τη συστηματική μελέτη των καταστροφών των πλοίων.

Στις 4 Νοεμβρίου 1867 με την έκδοση Royal Charter ο Οργανισμός αποκτά νομική προσωπικότητα ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός με οικονομική αυτονομία. Η τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών του εξαρτιόταν από το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών και αποσκοπούσε στην κάλυψη των οικονομικών αναγκών του Οργανισμού. Το αντικείμενο των υπηρεσιών του υπήρξε μονοπωλιακό διαμορφώνοντας ένα δεδομένο τρόπο λειτουργίας του Οργανισμού. Το 1971 με την έκδοση Royal Charter από τη βασίλισσα Ελισάβετ Β΄ της Αγγλίας ο Οργανισμός απέκτησε τον τίτλο “Salvage Association”. Παράλληλα οι δραστηριότητες του S.A. επεκτάθηκαν στην αεροπορία διατηρώντας το μονοπωλιακό τους χαρακτήρα.

Το 1895 ξεκίνησε τη λειτουργία του το πρώτο υποκατάστημα του S.A. στο Κάρντιφ της Ουαλίας με την εγκατάσταση μίας ομάδας πραγματογνωμόνων δημιουργώντας ένα ευρύ δίκτυο υποκαταστημάτων. Στα κατά τόπους υποκαταστήματα έδρευαν εξειδικευμένοι πραγματογνώμονες, των οποίων οι αμερόληπτες εκθέσεις δημιούργησαν μία πολύτιμη, εμπειριστατωμένη και πλήρη βάση πληροφοριών γύρω από τα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων. Η τράπεζα πληροφοριών¹⁷ του S.A. αποτελεί μία σημαντική πηγή πληροφόρησης για το ναυτιλιακό κόσμο και μία εταιρική κληρονομιά ιδιαίτερης αξίας.

¹⁵ Bowling Green State University, “Salvage Association (London)” <http://www.bgsu.edu/colleges/library/cac/ms/page43212.html> [accessed 18/10/2013]

¹⁶ “Οργανισμός για την Προστασία του Συμφέροντος του Εμπορίου σεβόμενος την Κατεστραμμένη Περιουσία”

¹⁷ Dobler J.P., (1994), “The Requirement for the publication of detailed global marine casualties statistics”, *Maritime Policy and Management*, Vol.21 n.1, pp 45-60

Τη δεκαετία του 1990 οι αντιπρόσωποι της Επιτροπής των Lloyd's, της Επιτροπής των Ασφαλιστών του Λονδίνου, της Επιτροπής των Ναυτασφαλιστών και μέλη του S.A. ως μέλη της αρμόδιας Επιτροπής Ελέγχου του S.A. ξεκίνησαν¹⁸ ένα κύκλο συζητήσεων με την εταιρεία British Maritime Technology LTD για την πώλησή του. Κίνητρα αυτής της προσπάθειας υπήρξαν η επιθυμία άρσης του μονοπωλιακού χαρακτήρα του S.A., κυρίως για οικονομικούς λόγους και η διασφάλιση της βιωσιμότητάς του. Η συμφωνία με την εταιρεία British Maritime Technology LTD ολοκληρώθηκε το Μάρτιο του 2001 με διαδικασίες εξαγοράς, της οποίας οι όροι δεν έχουν δημοσιευθεί¹⁹. Η BMT μετονομάστηκε σε “BMT Marine and Offshore Surveys L.T.D. Incorporating The Salvage Association”. Η δομή και η λειτουργία του νέου S.A. διαφοροποιήθηκε ριζικά καθώς απώλεσε το μη κερδοσκοπικό του χαρακτήρα. Τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στην τιμολόγηση των υπηρεσιών και η διοικητική αναδιάρθρωση των γραφείων διεθνώς, οδήγησαν σε μία νέα εποχή το S.A. ως πολυεθνική κερδοσκοπική εταιρεία διατηρώντας αναλλοίωτα την αξιοπιστία και το κύρος του.

Τον Ιούλιο του 2011 η Braemar αγόρασε²⁰ το S.A. από την B.M.T. και μετονομάστηκε σε “Braemar Incorporating The Salvage Association”. Η “Braemar Incorporating The Salvage Association” είναι μία πολυεθνική ναυτιλιακή εταιρεία παροχής υπηρεσιών επιθεώρησης και τεχνικής υποστήριξης.

2.3.3 TO SALVAGE ASSOCIATION ΣΗΜΕΡΑ (S.A.)

Το S.A. σήμερα, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, εξαγοράστηκε από την Braemar δημιουργώντας την κερδοσκοπικού χαρακτήρα εταιρεία “Braemar Incorporating The Salvage Association”. Χαίρει της απόλυτης εκτίμησης της ναυτιλιακής κοινότητας σε παγκόσμιο επίπεδο παρόλο που λειτουργεί σε ένα άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον με αξιόλογους ανταγωνιστές.

¹⁸ Παζαρζής Ι. Μ. (2010), “Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις”

¹⁹ PostOnline U.K., http://www.postonline.co.uk/search?query=bmt+salvage&per_page=20 [accessed 18/10/2013]

²⁰ Braemar S.A., “News & Events”, <http://www.braemarsa.com/news-events/latest-news/news-article/items/braemar-incorporating-the-salvage-association-is-set-to-capitalise-on-extensive-global-network/> [accessed 08/10/2013]

Η εταιρεία εδρεύει στο Λονδίνο και διαθέτει ένα δίκτυο²¹ 4 κεντρικών περιφερειακών γραφείων και 22 υποκαταστημάτων. Το δίκτυο χωρίζεται σε 4 κεντρικές περιφέρειες:

1. Αμερική με γραφεία στη Νέα Υόρκη
2. Μεσόγειος με γραφείο στον Πειραιά
3. Μέση Ανατολή με γραφείο στο Ντουμπάι
4. Ασία – Ειρηνικός με γραφείο στη Σιγκαπούρη



Εικόνα 3. Δίκτυο γραφείων “Braemar Incorporating The Salvage Association”
<http://www.braemarsa.com>

Η αμεροληψία και η αντικειμενικότητα των πραγματογνωμόνων εξακολουθεί να χαρακτηρίζει τη λειτουργία της εταιρείας και επιτυγχάνεται μέσω της απόκρυψης των όρων του ασφαλιστήριου συμβολαίου από τους εμπειρογνώμονες. Τα 100 και πλέον στελέχη που επανδρώνουν²² την εταιρεία είναι εξειδικευμένοι ναυπηγοί, μηχανικοί, μηχανολόγοι, καπετάνιοι, τεχνικοί και επαγγελματίες άλλων επιστημονικών κλάδων με πολυετή εμπειρία.

²¹ Braemar S.A., “Offices & Contacts”, <http://www.braemarsa.com/offices-contacts/> [accessed 18/10/2013]

²² Braemar S.A., “About us”, <http://www.braemarsa.com/about-us/our-people/> [accessed 18/10/2013]

Η πελατειακή βάση της εταιρείας παρουσιάζει ποικιλία με κύριο πελάτη τις ασφαλιστικές εταιρείες και σπανιότερα τους πλοιοκτήτες, τα P & I Clubs ή άλλο εμπλεκόμενο μέλος. Η χρέωση των προσφερόμενων υπηρεσιών γίνεται με βάση την ωριαία χρέωση που καθορίζεται από τα κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο και τις ώρες απασχόλησης των πραγματογνωμόνων σε κάθε υπόθεση.

2.3.4 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ SALVAGE ASSOCIATION (S.A.)

Το S.A. έχει ένα ευρύ αντικείμενο δραστηριοτήτων. Αρχικά περιοριζόταν στη διερεύνηση των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων και κυρίως των ναυαγίων. Με την πάροδο των ετών και τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις για ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές επεκτάθηκε και σε άλλους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Για την ασφάλιση ενός πλοίου και την εκτίμηση του κινδύνου οι ναυτασφαλιστές αναθέτουν τον έλεγχο του πλωτού μέσου στους επιθεωρητές - πραγματογνώμονες ώστε να βεβαιωθούν για την κατάστασή του και τους πιθανούς κινδύνους που αυτό εγκυμονεί. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα αποτελεί ένα μεγάλο τμήμα από τις εργασίες του S.A. και προηγείται της σύναψης του ασφαλιστήριου συμβολαίου.

Οι κυριότερες επιθεωρήσεις που μπορεί να ζητηθούν, ανάλογα με τον ασφαλιστικό φορέα, για την ασφάλιση του μηχανοστασίου και της γάστρας (hull) αναφέρονται στα warranty wordings²³ JH007A και JH007B αντίστοιχα. Ουσιαστικά αποτελούν προϋποθέσεις που απαιτεί ο ασφαλιστής να πληρούνται από τον υποψήφιο πελάτη, προκειμένου να προχωρήσει στη σύναψη συμφωνίας για ασφάλιση. Επίσης εφαρμόζονται οι οδηγίες Wording²⁴ JH001 που περιλαμβάνουν τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες (Practice Guidelines) που έχει κάθε ενδιαφερόμενο μέρος (leading underwriter, επιθεωρητής, ασφαλιζόμενος και broker) για Hull Risk Surveys. Όσον αφορά την εκτίμηση κινδύνου των υπηρεσιών ναυτιλιακής εταιρείας χρησιμοποιείται το JH007C,

²³ Lloyd's Market Association, "Wordings & Stats", http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JHC/JH_Circulars/JH_Circulars_2013/JH2013007_Revised_Survey_Wordings.aspx [accessed 20/10/2013]

²⁴ Lloyd's Market Association, "Wordings & Stats", <http://www.lmalloyds.com/CMDownload.aspx?ContentKey=8b219c42-8043-41f4-a2d7-a12a551dde69&ContentItemKey=efda63f6-2fa9-469e-9beb-b8309ef225c6> [accessed 20/10/2013]

ενώ η χρήση του JH007D που αφορά σε λεπτομερή έλεγχο της λαμαρίνας και κυρίως των δεξαμεμών έρματος είναι αρκετά σπάνια. Για την εκτίμηση κινδύνου για ναυπηγεία και για projects μέσα στο ναυπηγείο είτε αυτά αφορούν στο χτίσιμο του πλωτού μέσου είτε σε μεγάλη επισκευή που κρίνεται απαραίτητο να γίνει εντός ναυπηγείου, οι επιθεωρήσεις που μπορεί να ζητηθούν είναι οι JH143²⁵.

Και στις δυο περιπτώσεις, τόσο για τις JH143 όσο και για τις JH2013/007 A, B, C και D, οι αναλυτικές εκθέσεις που συντάσσει η Braemar S.A. περιλαμβάνουν τόσο τα κοινά έντυπα που παρατίθενται στο παράρτημα όσο και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την ίδια, οι οποίες συντάσσονται σε μορφή πίνακα και βαθμολογούνται σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα. Κατά την κατάθεση της τελικής έκθεσης από την Braemar S.A. στον ασφαλιστή, επαφίεται πλέον σε αυτόν αν θα ασφαλίσει τον υποψήφιο πελάτη ή αν θα τον απορρίψει.

GRADE LETTER DEFINITION	GRADE LETTER AVAILABLE
As-New Condition. Unable to be improved. Extremely low levels of risk. Recommendation inappropriate. This grading is unlikely to be achieved at any initial survey	A
Noteworthy. Active risk management in place and practiced. Strong/positive management overview & bonding with work force. Innovative procedures implemented. Without commonly found risk factors. Difficult to achieve, difficult to retain	B
Satisfactory. The standard benchmark of an enterprise that implements good industry practice.	C
Unsatisfactory at Survey. Acceptable in the short term while agreed rectification in progress. Will attract a Recommendation for improvement within a given time scale. C-Grade achievable when risk factors eliminated/managed.	D
Seriously defective. Presents a level of risk considered unacceptable. Will attract a Recommendation requiring immediate rectification/upgrade.	E

Πίνακας 1. JH143 Risk Assessment Survey http://www.gia.org.sg/pdfs/Industry/Marine/MKSS/JH143%20Risk%20Assessment%20Surveys_B.%20Docherty.pdf

²⁵ Lloyd's Market Association, "Wordings & Stats", http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JHC/Joint_Hull.aspx [accessed 20/10/2013]

Για την μεταφορά δια θαλάσσης μεγάλων αντικειμένων και τη ρυμούλκηση πλωτών αντικειμένων το S.A. εκδίδει τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά Ρυμούλκησης Ανοικτής Θαλάσσης. Η αξιολόγηση της μεταφοράς, ο καθορισμός των απαραίτητων τεχνικών προδιαγραφών και η έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών από το S.A. γίνεται με κριτήριο τη σωστή επιλογή ρυμουλκού, την ασφαλή πρόσδεση και την πρόεουσα κατάσταση του ρυμουλκούμενου ενώ ο εμπλεκόμενος Νηογνώμονας εξετάζει τη ρυμούλκηση από την οπτική γωνία του ρυμουλκούμενου. Αντιστοίχως, εκδίδουν Πιστοποιητικά Φόρτωσης σε περίπτωση που αυτά απαιτούνται πριν την πραγματοποίηση της μεταφοράς ενός φορτίου.

Σε περιπτώσεις ατυχήματος ή ναυαγίου οι πραγματογνώμονες του S.A. ενημερώνονται άμεσα από το ενδιαφερόμενο μέρος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Ο αρμόδιος επιθεωρητής-πραγματογνώμονας μεταβαίνει εγκαίρως στον τόπο του ατυχήματος ή ναυαγίου, πραγματοποιεί έναν πρώτο έλεγχο στο πλοίο ή το φορτίο, τη ζημιά και τα έγγραφα του πλοίου και ενημερώνεται από το πλήρωμα και τις αρμόδιες αρχές για τις συνθήκες του ατυχήματος. Κατόπιν συντάσσει την *Προκαταρκτική Έκθεση* και την αποστέλλει στον πελάτη του σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η *Προκαταρκτική Έκθεση* περιλαμβάνει πληροφορίες γύρω από τις συνθήκες του ατυχήματος, την περιγραφή της ζημιάς και το εκτιμώμενο κόστος ώστε ο πελάτης να έχει μία πλήρη εικόνα της κατάστασης και να δύναται να αποφασίσει για τον τρόπο αντιμετώπισης του ατυχήματος.

Αναλυτικότερα, η *Προκαταρκτική Έκθεση* αναφέρει λεπτομέρειες σχετικά με:

- Τις συνθήκες του ατυχήματος
- Τα στοιχεία του ατυχήματος
- Τα αίτια της ζημιάς
- Τη φύση της ζημιάς
- Την έκταση της ζημιάς
- Το εκτιμώμενο κόστος αποκατάστασης
- Το χρονικό διάστημα αποκατάστασης της ζημιάς.

Αφού ο πελάτης αποφασίσει για τον τρόπο και τον τόπο της επισκευής του πλοίου, ο ειδικός του S.A. παρακολουθεί τις διαδικασίες μεταφοράς του πλεούμενου στον τόπο επισκευής και τις εργασίες αποκατάστασης και ακολούθως ενημερώνει τον πελάτη του σε τακτά χρονικά διαστήματα για την πρόοδο. Η παρουσία του επιθεωρητή του S.A. κατά την περίοδο αποκατάστασης της ζημιάς παρουσιάζει μία ελαστικότητα καθώς ενδέχεται να μην είναι απαραίτητη σε καθημερινή βάση, αναλόγως τη φύση των επισκευών και την πρόοδο των εργασιών και πάντα κατά την κρίση του πραγματογνώμονα. Ο πραγματογνώμονας του S.A. δεν αποφασίζει για τον τρόπο επισκευής, το ναυπηγείο ή το κόστος της αποκατάστασης δύναται όμως να κάνει προτάσεις, στα πλαίσια της καλής συνεργασίας, στον πελάτη του (συνήθως ασφαλιστικές εταιρείες).

Μετά το πέρας των επισκευών ακολουθεί η *Τελική Έκθεση*, η οποία αποστέλλεται στον πελάτη του S.A.. Στην *Τελική Έκθεση* αναφέρονται λεπτομερώς:

- Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου
- Οι συνθήκες του ατυχήματος
- Το εύρος της ζημιάς
- Τα αίτια της ζημιάς
- Οι οριστικές - πραγματοποιημένες εργασίες
- Οι υποστηρικτικές εργασίες για την αποκατάσταση

Σε περίπτωση που απαιτείται δεξαμενισμός αναφέρεται ρητά απαιτητήτως. Ως υποστηρικτικές εργασίες νοούνται η πλοήγηση, η πρακτόρευση, η πυροσβεστική, ο τεχνικός ασφαλείας κ.ά.

- Το κόστος των εργασιών αποκατάστασης
- Το χρονικό διάστημα των εργασιών αποκατάστασης
- Οι κύριες ημερομηνίες των εργασιών αποκατάστασης
- Τα στοιχεία του Νηογνώμονα του πλοίου με ιδιαίτερη αναφορά στις ημερομηνίες επιθεωρήσεων ανάλογα με την κλάση στην οποία είναι ταξινομημένο το πλοίο

Τα πιστοποιητικά του Νηογνώμονα και οι τηρούμενες ημερομηνίες επιθεώρησης από τους αρμόδιους του Νηογνώμονα αποτελούν κρίσιμα στοιχεία της *Τελικής Έκθεσης*.

Ο πραγματογνώμονας του S.A. δε μετέχει στη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων (claims) καθώς δεν γνωρίζει τους όρους και τις ρήτρες του ασφαλιστήριου συμβολαίου σε αντίθεση με τον Διακανονιστή. Ο αρμόδιος Διακανονιστής έχοντας γνώση του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου, της *Προκαταρκτικής Έκθεσης* του S.A., της *Τελικής Έκθεσης* του S.A, του Ισχυρισμού των Αιτιών Ζημιών του πλοιοκτήτη, του Κοστολογίου Αποκατάστασης των Ζημιών του πλοιοκτήτη και των Τιμολογίων αξιολογεί το ύψος της αποζημίωσης που οφείλει να καταβάλλει ο ασφαλιστής.

Το S.A. δεν μετέχει στις διαδικασίες πλοήγησης, επισκευής ή ναυαγιαίρεσης του πλοίου καθώς λειτουργεί εποπτικά και δεν έχει δικά του μέσα για την πραγματοποίησή τους. Ταυτοχρόνως, δεν είναι υπεύθυνο για τις ανωτέρω διαδικασίες καθώς δεν αποφασίζει ποιο συνεργείο ή ναυπηγείο θα τις εκτελέσει, μπορεί όμως να προτείνει κάποιο ώστε να είναι καλύτερα ενημερωμένος σχετικά με την υπόθεση.

Το S.A. έχει αναπτύξει δραστηριότητες εκπαιδευτικού χαρακτήρα πραγματοποιώντας σεμινάρια μικρής διάρκειας απευθυνόμενα σε στελέχη των P&I Clubs και επαγγελματίες του χώρου της ναυτασφάλισης με ελλιπή τεχνική κατάρτιση και εκδίδοντας τον οδηγό²⁶ “Hull and Machinery Guide”. Επίσης, προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες για κατασκευές και εκτιμήσεις κινδύνων συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών κινδύνων και των εκπομπών ρύπων.

2.4 THE INTERNATIONAL SALVAGE UNION (ISU)

2.4.1 ΠΟΛΙΟΣ ISU

Η Διεθνής Ένωση Διασώσεως (International Salvage Union - ISU) πιστεύεται ότι ιδρύθηκε το 1934, καθώς τα πρώτα αρχεία καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια κάποιων πλημμυρών τη δεκαετία του 1950 στις εγκαταστάσεις της στην Ολλανδία. Σύμφωνα με κάποιες εκδόσεις τους το 1963, από τα 22 μέλη που αριθμούσε τότε η ένωση, μόνο 2 από αυτά ήταν εκτός Ευρώπης, η Nippon Salvage από το Τόκυο και η Eastern Canada

²⁶ Braemar S.A., “Resources”, <http://www.braemar.com/resources/resources-2/> [accessed 20/10/2013]

Towing στο Χάλιφαξ. Η Ένωση Διασώσεως είναι ουσιαστικά μια παγκόσμια εμπορική ένωση που εκπροσωπεί τους θαλάσσιους ναυαγαιρέτες. Τα μέλη της παρέχουν ουσιαστικές υπηρεσίες στη θαλάσσια και ασφαλιστική κοινότητα και ασχολούνται με την ανέλκυση ναυαγίων και φορτίου, τη ρυμούλκηση, την αποφυγή θαλάσσιας μόλυνσης και άλλες παρόμοιες δραστηριότητες.

Οι αρχές της διάσωσης και του δικαίου έχουν εξελιχθεί μέσα στο πέρασμα των χρόνων. Η βασική ιδέα είναι ότι ο ναυαγαιρέτης πρέπει να ενθαρρύνεται, μέσω της προοπτικής ύπαρξης κατάλληλης αμοιβής, ώστε να παρέμβει σε οποιοδήποτε ατύχημα απαιτείται διάσωση του πλοίου, του φορτίου, της ανθρώπινης ζωής και αποφυγή μόλυνσης. Ο ναυαγαιρέτης έχει κάθε δικαίωμα να απαιτήσει αμοιβή εφόσον συνείσφερε προς όφελος του πλοιοκτήτη, του πλοίου και του φορτίου.

Η ISU αποτελείται από 60 μέλη σε 32 διαφορετικές χώρες. Τα μέλη της είναι μεγάλες εταιρείες ναυαγαιρεσίας, οι οποίες πρέπει να έχουν ιστορικό επιτυχημένων επιχειρήσεων και πρόληψης μόλυνσης. Η απόκτηση της ιδιότητας μέλους είναι δύσκολη γιατί απαιτείται από τα μέλη να διαθέτουν υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας ώστε να ανταποκρίνονται στις δύσκολες προκλήσεις που συνεχώς προκύπτουν. Επιπλέον υπάρχουν 60 μέλη συνεργάτες σε 13 διαφορετικές χώρες οι οποίοι είναι οργανισμοί και επαγγελματίες που έχουν ενδιαφέρον για τις διασώσεις, όπως είναι τα P&I Clubs, ασφαλιστές, δικηγορικά γραφεία, λιμάνια, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές παράκτιες τοπικές αρχές, περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.ά. Επίσης διαθέτει 12 συνεργαζόμενα μέλη όπως είναι το INTERTANKO και το BIMCO, οι οποίοι όμως δεν εμπλέκονται στη θαλάσσια διάσωση, αλλά έχουν κοινά ενδιαφέροντα.

Ο κύριος σκοπός της ISU είναι να προωθήσει την κατανόηση της συμβολής της βιομηχανίας της διάσωσης στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάκτηση των περιουσιών που κινδυνεύουν. Σύμφωνα με τον κανονισμό της ISU, οι στόχοι της είναι:

- Η προώθηση της διάσωσης τόσο της ζωής όσο και των εν κινδύνω περιουσιών με ταυτόχρονη προσπάθεια για μείωση και πρόληψη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- Να δημιουργήσει και να προωθήσει καλές σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των βασικών και των υπόλοιπων μελών της

- Να ενώσει τους θαλάσσιους ναυαγαιρέτες ώστε να ενεργούν κοινά όταν πρόκειται για θέματα που αφορούν στη βιομηχανία της θαλάσσιας διάσωσης
- Να ενθαρρύνει τη συζήτηση μεταξύ των μελών της βιομηχανίας σχετικά με νομικά και εμπορικά ζητήματα που επηρεάζουν την αποτελεσματική απόδοση στις διασωστικές διαδικασίες και τις υπηρεσίες πρόληψης της μόλυνσης
- Να ενεργήσει για τη βελτίωση και την τυποποίηση συμβολαιακών και άλλων σχετικών εγγράφων
- Να γνωστοποιεί στα βασικά μέλη της τις ενστάσεις που έχει σχετικά με πρακτικές που έχουν ακολουθήσει και τις θεωρεί άδικες και απαράδεκτες
- Να συνεργάζεται με άλλες επιχειρήσεις και οργανισμούς που έχουν ενδιαφέρον για τη βιομηχανία της θαλάσσιας διάσωσης
- Να ενεργεί όπως κρίνει σωστά και απαραίτητα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των συμφερόντων της βιομηχανίας
- Να υποστηρίζει τα βασικά μέλη της σε νομικά ή εμπορικά ζητήματα όταν προτείνεται από την Εκτελεστική Επιτροπή και εγκρίνεται από τις προϋποθέσεις της ιδιότητας του μέλους που διέπονται από τον κανονισμό της ISU

2.4.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΜΕΛΗ

Η ISU διοικείται από έναν Πρόεδρο, έναν Αντιπρόεδρο και μια Εκτελεστική Επιτροπή που αποτελείται από 10 το πολύ μέλη, τα οποία ανήκουν στην κύρια διαχείριση των εταιρειών που είναι βασικά μέλη (full members). Οι καθημερινές υποθέσεις εξετάζονται από το Γενικό Διευθυντή, ο οποίος υποστηρίζεται από έναν νομικό και έναν επικοινωνιακό σύμβουλο. Η Εκτελεστική Επιτροπή συνεδριάζει κάθε 3 μήνες, ενώ γίνεται και συνάντηση όλων των μελών μια φορά κάθε χρόνο, συνήθως κάθε Σεπτέμβριο / Οκτώβριο. Το πιο πρόσφατο συνέδριο πραγματοποιήθηκε στις 23/10/2013 στο Χονγκ Κονγκ που εξελέγη Πρόεδρος ο κύριος Leendert Muller, διευθύνων σύμβουλος της Ολλανδικής Multraship , διαδεχόμενος τον κύριο Ανδρέα Τσαβλίρη της Ελληνικής Tsavlis Salvage. Επίσης, μια μέρα κάθε χρόνο συναντώνται όλα τα μέλη, οι συνεργάτες και τα συνεργαζόμενα μέλη, περίπου 120-150 άτομα στο Λονδίνο, συνήθως Μάρτιο / Απρίλιο.

Η ISU αναγνωρίζεται διεθνώς ως η “φωνή” των επαγγελματιών της θαλάσσιας διάσωσης. Θεωρείται μάλιστα εκπρόσωπος αυτής της βιομηχανίας από αρκετές κυβερνήσεις, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη διεθνή ναυτασφαλιστική αγορά, διάφορους πλοιοκτήτες, τον IMO κλπ. και μάλιστα συνεργάζεται και τη Comité Maritime International σε θέματα που αφορούν τόσο τις ναυαγαιρεσίες όσο και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έχει συμβάλλει μέχρι σήμερα τα μέγιστα στη διαμόρφωση και τυποποίηση του Lloyd’s Open Form, το οποίο είναι το πλέον διαδεδομένο και ευρέως χρησιμοποιούμενο έντυπο διασώσεως συμβολαιακού χαρακτήρα. Συνεργάζεται επίσης με το BIMCO (Baltic and International Maritime Council) για τα διεθνή σύμφωνα Ρυμούλκησης, το TOWCON και το TOWHIRE και για τα σύμφωνα απομάκρυνσης ναυαγίου, το WRECKCON και το WRECKHIRE.

Από το 1981 έως το 1984 η ISU συνεδρίαζε με τη Comité Maritime International για τη σύνταξη μιας νέας Σύμβασης Διασώσεως, ενώ από το 1984 έως το 1989 βρισκόταν σε συζητήσεις με τη νομική επιτροπή του IMO οι οποίες οδήγησαν το 1989 στη δημοσίευση της International Convention on Salvage (Διεθνής Σύμβαση Διασώσεως). Η ISU συνέβαλε επίσης στη δημοσίευση της ρήτρας SCOPIC (Special Compensation P&I Clause) το 1999. Η ρήτρα αυτή εισήχθη με σκοπό να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτική στο άρθρο 14 της Διεθνούς Συμβάσεως, το οποίο ορίζει την καταβολή ειδικής αποζημίωσης σε περίπτωση που η αξία της διασωθείσας περιουσίας δεν μπορεί να καλύψει την αποζημίωση που ορίζεται από το άρθρο 13 της ίδιας Σύμβασης. Μέχρι σήμερα έχουν υπάρξει αρκετές τροποποιήσεις στη σύνταξη της LOF με τελική σύγχρονη μορφή την έκδοση LOF 2011, ενώ για την ειδική αποζημίωση χρησιμοποιείται η έκδοση SCOPIC 2014.

2.4.3 ΑΠΟΣΤΟΛΗ – ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Στις μέρες μας η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί βασικό γνώμονα διαμόρφωσης σχεδόν κάθε επιχειρηματικής δραστηριότητας, πόσο μάλλον αν καταστεί υπεύθυνη για τη μόλυνσή του. Στις διασωστικές επιχειρήσεις αποτελεί κυρίαρχο προβληματισμό και αποστολή, αφού επικρατεί το σύνθημα “διατηρήστε το ρύπο στο πλοίο”. Ακόμα και σε ακραία ατυχήματα κατά τα οποία ελλοχεύει ο κίνδυνος της

απελευθέρωσης των ρύπων, οι διασώστες κατέχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό για να μειώσουν στο ελάχιστο τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Αν και η πρόοδος της τεχνολογίας και η θέσπιση κανονισμών ασφαλείας έχουν συμβάλει στη μείωση της ανάγκης των διασωστικών επιχειρήσεων, εξακολουθεί να κυριαρχεί η προσπάθεια για αποφυγή δημιουργίας μεγάλων πετρελαϊκών κηλίδων και διαρροής διάφορων χημικών. Για την επίτευξη αυτού του επιπέδου ασφαλείας έχουν συμβάλει οι εξής παράγοντες:

- Οι νέες διεθνείς συμβάσεις και οι κανονισμοί όπως ο SOLAS και η MARPOL, οι τοπικοί και εθνικοί κανόνες, όπως ο OPA 1999 στις ΗΠΑ, διάφορες Ευρωπαϊκές Οδηγίες και το Port State Control
- Περισσότερη διαφάνεια κατά τη διαβίβαση πληροφοριών σχετικών με την κατάσταση του πλοίου
- Δημιουργία αξιόπιστων μηχανικών και δορυφορικών συστημάτων που βοηθούν στην καλύτερη πλοήγηση του πλοίου
- Η υποχρεωτική εφαρμογή του ISM Code και τα διάφορα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας, όπως το ISO9000 και το ISO14001

Παρ' όλα αυτά, δεν πρέπει να αγνοούνται οι φυσικοί κίνδυνοι, όπως είναι οι κακές καιρικές συνθήκες και τα ακραία φυσικά φαινόμενα που μπορεί να συμβούν σε κάποια περιοχή της δραστηριοποίησης του πλοίου αλλά και ο ανθρώπινος παράγοντας αφού τα λάθη δε θα σταματήσουν να συμβαίνουν, καθιστώντας αδύνατη την εξάλειψη των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Τα μέλη της ISU παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας τόσο στους πλοιοκτήτες όσο και τους ασφαλιστές. Διαθέτουν εξειδικευμένες ομάδες διάσωσης οι οποίες παρεμβαίνουν το ταχύτερο δυνατό 24 ώρες την ημέρα, 7 μέρες την εβδομάδα. Τα ατυχήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν είναι:

➤ Πυρκαγιές

Όταν τα πυροσβεστικά μέσα που διαθέτουν τα πλοία αποδειχθούν ανεπαρκή για να αντιμετωπίσουν την πυρκαγιά που προκλήθηκε, τότε επεμβαίνουν οι διασώστες με τα ισχυρά πυροσβεστικά συστήματα με τα οποία είναι εξοπλισμένοι

➤ Συγκρούσεις

Ειδικά σε περιπτώσεις που κάποιο πλοίο εμβολίζει κάποιο άλλο, απαιτείται η παρέμβαση των διασωστικών συνεργειών ώστε να τα διαχωρίσουν αν κριθεί ασφαλές και να ρυμουλκήσουν στον κοντινότερο λιμένα

➤ Προσαράξεις

Όταν κάποιο πλοίο προσαράζει, τότε επεμβαίνουν οι διασώστες και κάνουν εκτίμηση της κατάστασης και της απαραίτητης διαδικασίας που πρέπει να ακολουθηθεί ώστε να απομακρυνθεί το πλοίο και να περιοριστεί ο κίνδυνος της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Κύριος γνώμονας σχεδιασμού της διαδικασίας ανέλκυσης, εκτός από το περιβάλλον, είναι η προσπάθεια για μη επιδείνωση της κατάστασης του πλοίου και του φορτίου αλλά και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή, γιατί ο πολύ άσχημος καιρός μπορεί να ανατρέψει ολόκληρη τη διασωστική επιχείρηση

➤ Βλάβες

Όταν χαλάνε τα μηχανικά συστήματα των πλοίων, κυρίως τα συστήματα πρόωσης και πλοήγησης, τότε επεμβαίνουν οι διασώστες ώστε να τα ρυμουλκήσουν ασφαλώς στο πλησιέστερο λιμάνι για να αποκατασταθούν οι βλάβες

Επίσης, η ISU δραστηριοποιείται και στον τομέα της ανέλκυσης ναυαγίων, κυρίως περίπλοκων περιπτώσεων που απαιτείται η κινητοποίηση ορισμένων από τις βαρύτερες μονάδες του παγκόσμιου στόλου διάσωσης, όπως είναι οι γερανοί, οι φορηγίδες και άλλοι ειδικού τύπου εξοπλισμοί. Συνήθως κινητοποιούνται για την αντιμετώπιση των συνεπειών των ατυχημάτων και κυρίως της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Αξιοσημείωτος είναι ο αριθμός των ανελκύσεων που πραγματοποιήθηκαν το 2005 και οφείλονται κυρίως στον τυφώνα Κατρίνα και Ρίτα, φθάνοντας τις 564 ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των επιχειρήσεων για ολόκληρη τη δεκαετία 1995-2004 ήταν μόλις 417. Για τις ανελκύσεις ναυαγίων έχουν συνταχθεί τρία συμφωνητικά, το WRECKSTAGE, το WRECKFIXED και το WRECKHIRE και χρησιμοποιούνται για τη διαπραγμάτευση και εξισορρόπηση των συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών που εμπλέκονται στη διασωστική επιχείρηση. Η ISU έχει συνεργαστεί επίσης με τον IMO για τη δημιουργία της σύμβασης Ανέλκυσης Ναυαγίων, η οποία υιοθετήθηκε από τα μέλη του IMO στη συνεδρίαση του Μαΐου 2007 στο Ναϊρόμπι, επεκτείνοντας τις αρμοδιότητες των παράκτιων ακτών και επιτρέποντάς τους να δρουν ανάλογα όταν τίθεται κίνδυνος από τα ναυάγια στις περιοχές ΑΟΖ τους.

Τα πλέον διαδεδομένα συμφωνητικά που χρησιμοποιούνται στις διασωστικές επιχειρήσεις είναι το LOF και το SCOPIIC. Αν και υπάρχουν κι άλλα συμφωνητικά, όπως το Japanese Form, Hamburg form, Beijing Form, Moscow Form και το Turkish Form, το LOF κατέχει κυρίαρχη θέση στη διευθέτηση των αποζημιώσεων και διανέμεται μέσω του Lloyd's Salvage Arbitration Branch.

Η ρήτρα SCOPIIC (Special Compensation P&I Clause) εισήχθη το 1999 για να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με το LOF. Το άρθρο 14 του International Convention on Salvage ήταν αρκετά δαπανηρό και χρονοβόρο για τον προσδιορισμό της ειδικής αποζημίωσης του διασώστη, γι' αυτό και η ISU, διάφοροι ναυτασφαλιστές και πλοιοκτήτες συνεργάστηκαν για την ανάπτυξη της ρήτρας SCOPIIC. Σκοπός της δημιουργίας της ήταν να ενθαρρύνει την κινητοποίηση των διασωστών ακόμα και σε περιπτώσεις που η αξία της διασωθείσας περιουσίας δεν ήταν επαρκής για την κάλυψη των εξόδων τους. Αποτελεί εναλλακτική μέθοδο αξιολόγησης της αποζημίωσης και η πιο πρόσφατη έκδοση της είναι η SCOPIIC 2014.

Η SCOPIIC είναι προαιρετική προσθήκη στο συμφωνητικό LOF και ενσωματώνεται σε αυτό κατά τη διάρκεια της σύναψής του. Με την ενσωμάτωση της ρήτρας ο διασώστης στερείται των οφελών του άρθρου 14, ενώ για να ενεργοποιηθεί η ρήτρα ο διασώστης πρέπει να επικαλεστεί τις διατάξεις της με γραπτή ειδοποίηση. Σε αντίθετη περίπτωση, ο διασώστης εμπίπτει στην αρχική περίπτωση της συμφωνίας “no cure – no pay” και θα έχει χάσει το δικαίωμα του άρθρου 14 και της ρήτρας SCOPIIC. Ουσιαστικά, η ρήτρα λειτουργεί ως μέτρο αντιστάθμισης των δαπανών του διασώστη για τις υπηρεσίες που παρείχε μετά το ατύχημα, παρέχοντας ένα επιπρόσθετο επίδομα, ανεξάρτητα από το βαθμό επιτυχίας των υπηρεσιών αυτών.

2.5 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ

Αξίζει να σημειωθεί ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ της πολιτικής και της στρατιωτικής διάσωσης. Η στρατιωτική διάσωση συμβαίνει όταν διασώζεται περιουσία από την κατοχή του εχθρού σε καιρό πολέμου, ενώ η αμοιβή δεν καθορίζεται με τα γενικά ισχύοντα κριτήρια, αλλά από το Ναυτικό Δικαστήριο. Επίσης, πρέπει να γίνει διάκριση από την έννοια της γενικής αβαρίας. Η γενική αβαρία ορίζεται ως απώλεια

που προκύπτει από εκούσιες έκτακτες θυσίες ή δαπάνες οι οποίες έχουν σκοπό τη διατήρηση του πλοίου, του φορτίου και του πληρώματος, βαρύνουν αναλογικά όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και αποτελούν εύλογη²⁷ απόφαση του πλοιάρχου.

Επίσης, πρέπει να γίνει διάκριση των αρμοδιοτήτων της ISU και της Braemar S.A.. Η ISU ασχολείται με την αντιμετώπιση των ατυχημάτων κάνοντας χρήση μηχανικών μέσων και εξοπλισμού που οι ίδιοι έχουν στην κατοχή τους. Η Braemar S.A. αποτελείται κυρίως από ναυπηγούς οι οποίοι λειτουργούν ως πραγματογνώμονες σε περιπτώσεις ατυχημάτων ερευνώντας τα αίτια και την έκταση της ζημιάς, κάνοντας παράλληλα εκτίμηση του κόστους αποκατάστασης χωρίς να αναμειγνύονται στη διαδικασία της αντιμετώπισης του ατυχήματος και χωρίς να έχει δικά της ναυαγοσωστικά μέσα.

Αν και το Salvage Association έχει πλέον απολέσει το μονοπωλιακό του χαρακτήρα, διατηρεί ακόμα τη φήμη που είχε πριν τις εξαγορές του 2001 και του 2011 και έχει μετονομαστεί σε Braemar Incorporating the Salvage Association. Αποτελεί βασική επιλογή για τους πελάτες, κυρίως λόγω της φήμης που διαθέτει, αν και σήμερα υπάρχουν ιδιωτικές εταιρείες που προσφέρουν, στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που πλέον ανήκει, παρόμοιες υπηρεσίες, όπως είναι οι Margetis Maritime Consulting, Evdemon & Partners, Kalimbassieris Maritime και Brookesbell.

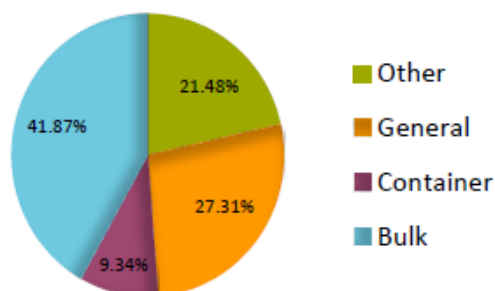
2.6 ΤΟ SALVAGE ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Ο συνολικός αριθμός των περιστατικών που χρησιμοποιήθηκε το LOF κατά την περίοδο 2000-2010 ήταν 997. Η πλειοψηφία των περιπτώσεων, περίπου το 42%, αναφέρεται σε πλοία χύδην φορτίου.

²⁷ Rose D. F. (2005), “*General Average: Law and Practice, 2nd Edition*”, Informa Law

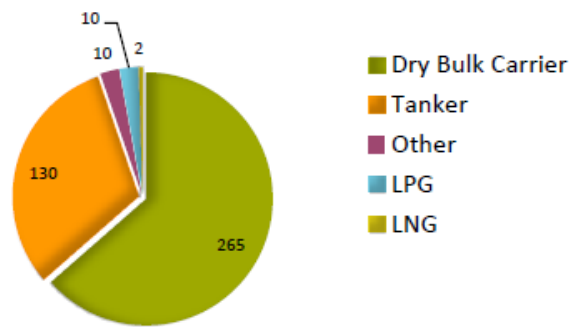
Vessel Group	Number of LOFs	% of all LOFs	Number of Awards	% of Awards to LOFs	Total Salvaged Values (Awards only)	Average Salvaged Value per Award
Bulk	417	41.87%	105	25.18%	USD 1,362,302,054	USD 12,974,305
Container	93	9.34%	38	40.86%	USD 606,809,545	USD 15,968,672
General	273	27.31%	40	14.65%	USD 225,623,131	USD 5,640,578
Other	214	21.48%	27	12.62%	USD 197,969,548	USD 7,332,205

Πίνακας 2. Πίνακας κατανομής περιστατικών ανά κατηγορία πλοίου <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>



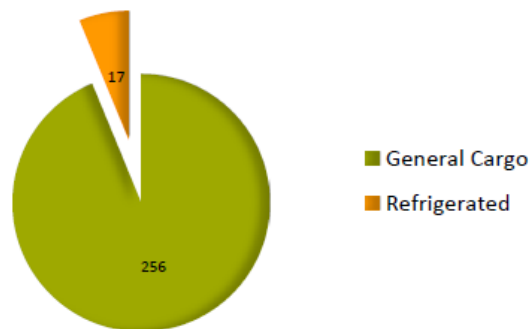
Σχήμα 1. Πίτα κατανομής περιστατικών ανά κατηγορία πλοίου <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>

Στην κατηγορία του χύδην φορτίου κυριαρχεί το ξηρό φορτίο και ακολουθεί η κατηγορία των δεξαμενοπλοίων. Τα πλοία με χημικά και άλλου είδους επιβλαβείς χύδην ουσίες είναι ελάχιστες, αποτελώντας απόδειξη των αυστηρότερων προδιαγραφών ασφαλείας τόσο στην κατασκευή των πλοίων όσο και των κανονισμών που ακολουθούν.



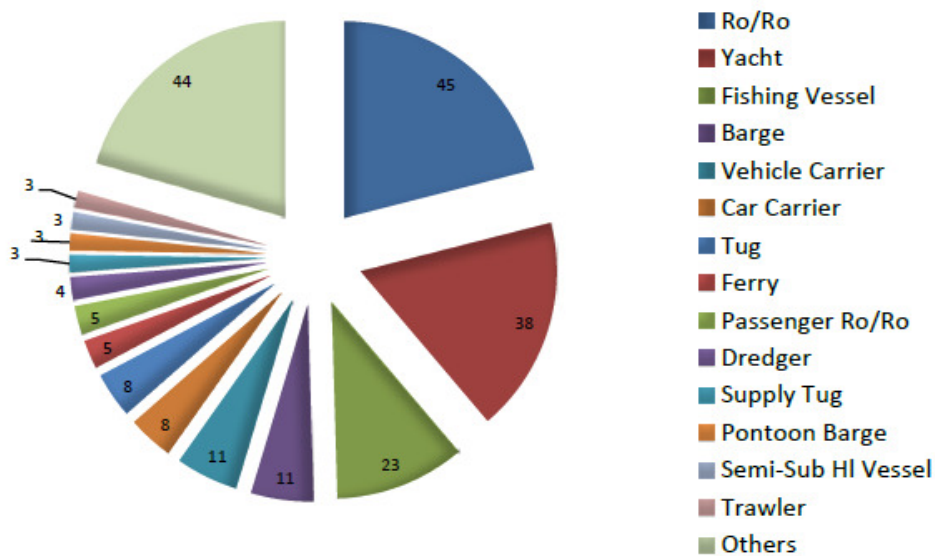
Σχήμα 2. Πίνακας κατανομής περιστατικών χύδην φορτίου με LOF <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>

Η κατηγορία του γενικού φορτίου είναι δεύτερη σε αριθμό περιστατικών που χρησιμοποίησαν το LOF.



Σχήμα 3. Πίνακας κατανομής περιστατικών γενικού φορτίου με LOF <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>

Ακολουθεί η κατανομή των περιπτώσεων που χαρακτηρίζονται ως “άλλα” πλοία, με κυρίαρχα είδη πλοίων τα Ro-Ro και τα yachts.



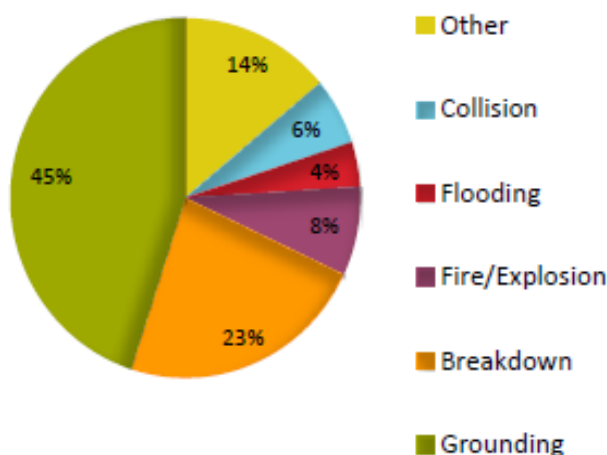
Σχήμα 4. Πίνακας κατανομής περιστατικών "άλλων" πλοίων με LOF <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>

Στον τομέα των containerships, λόγω της φύσης των πλοίων και των εμπορευμάτων που μεταφέρουν, σε σχέση με τα περιστατικά που χρησιμοποίησαν το LOF και είναι ίσα με το 10% περίπου του συνόλου των περιστατικών, παρατηρείται αρκετά υψηλό ποσοστό αποζημιώσεων 25% επί του συνολικού ποσού που καταβλήθηκε για όλες τις περιπτώσεις που προχώρησαν σε διαιτησία.

Κυριότερη αιτία ατυχημάτων που χρησιμοποίησαν το LOF ήταν οι προσαράξεις με ποσοστό 45%, ενώ ακολουθούν οι μηχανικές βλάβες με ποσοστό 23%.

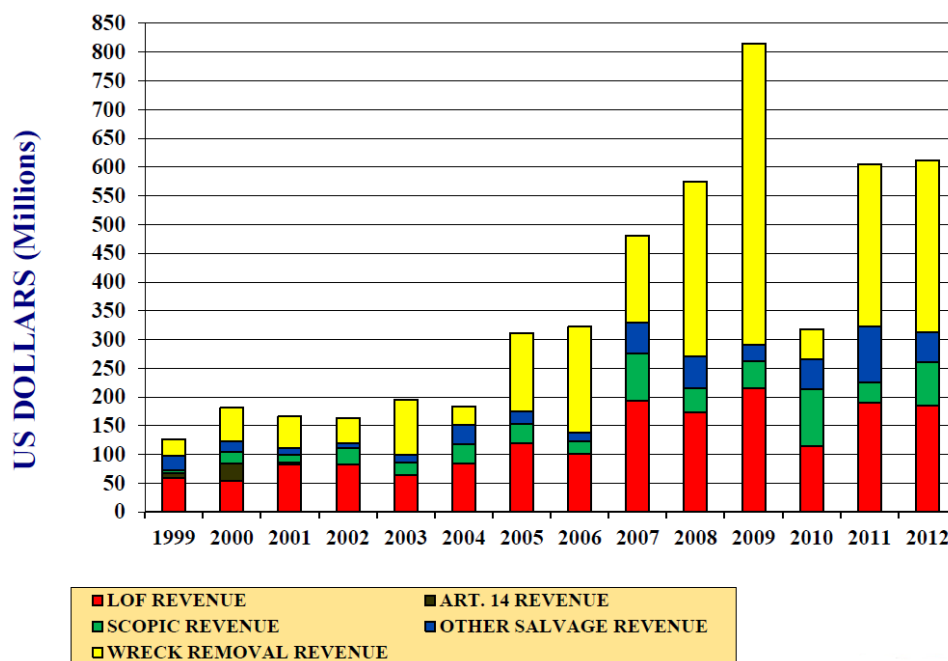
Casualty Type	Number of LOFs	% of all LOFs	Number of Awards	% of Awards to LOFs	Total salved Values (Awards only)	Average Salved Value per Award
Grounding	447	45%	82	18.34%	USD 1,021,523,527	USD 12,457,604
Engine/mechanical breakdown	229	23%	68	29.69%	USD 706,047,755	USD 10,383,055
Fire/Explosion	84	8%	19	22.62%	USD 246,341,445	USD 12,965,339
Collision	55	6%	4	7.27%	USD 112,371,659	USD 28,092,915
Flooding	42	4%	15	35.71%	USD 58,244,834	USD 3,882,989
Other	140	14%	22	15.70%	USD 248, 175,057	USD 11,280,684

Πίνακας 3. Πίνακας κατανομής ατυχημάτων <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>



Σχήμα 5. Πίτα κατανομής ατυχημάτων <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>

Από τον πίνακα των εσόδων της ISU παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσό προκύπτει από την απομάκρυνση ναυαγίων και ακολουθούν τα έσοδα από το LOF.



Πίνακας 4. Πίνακας εσόδων ISU <http://www.marine-salvage.com/pdfs/ISUpublishesAnnualStatisticsSeptember2013.pdf>

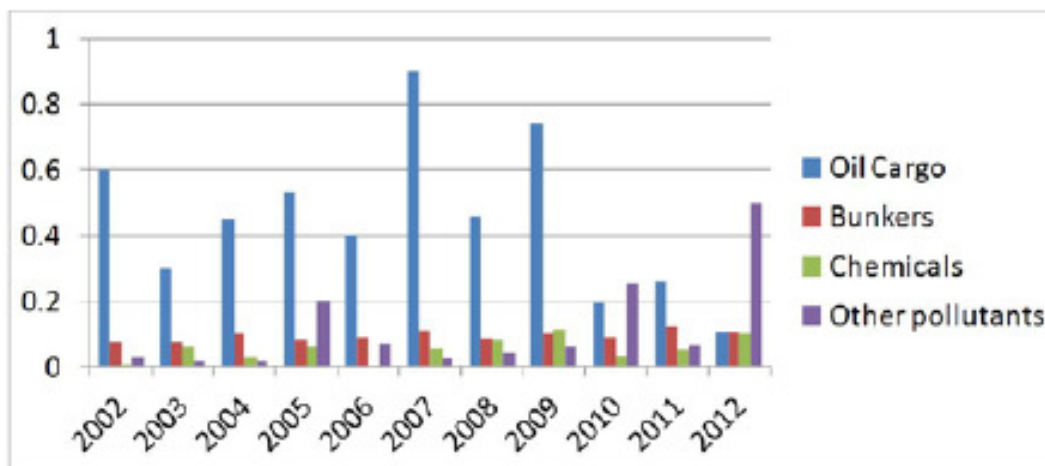
Ακολουθεί ανάλυση των ρύπων που σώθηκαν κατά τις επιχειρήσεις που πραγματοποιήθηκαν τα έτη 2011-2012 από τα μέλη της ISU. Το πλήθος των περιστατικών μειώθηκε αλλά αυξήθηκαν κατακόρυφα οι ρύποι από χημικά και διάφορα άλλα υλικά.

	2012	2011	% variation
Number of services	188	221	-15%
Oil cargo salvaged	104,665	258,647	-59%
Bunker fuel salvaged	105,058	123,521	-14%
Chemicals salvaged	99,015	50,825	+94%
Other pollutants	501,348	63,338	+691%
Totals	810,068	496,331	+63%

All figures in tonnes

Πίνακας 5. Πίνακας πρόληψης μόλυνσης σε τόννους ρύπων http://www.marine-salvage.com/media_information/Press/ISU%202012%20Pollution%20Prevention%20Survey%20News%20Release.pdf

Την περίοδο 2002-2012 πραγματοποιήθηκαν στην πλειοψηφία τους περιστατικά που αφορούν σε πετρελαϊκά φορτία, ενώ παρατηρείται η κατακόρυφη αύξηση των “άλλων” ρύπων σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.



Σχήμα 6. Διάγραμμα πρόληψης ρύπων της περιόδου 2002-2012 http://www.marine-salvage.com/media_information/Press/ISU%202012%20Pollution%20Prevention%20Survey%20News%20Release.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ο LLOYD'S OF LONDON

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ LLOYD'S OF LONDON

“Αν κάποιος ενδιαφέρεται να μάθει για ένα πλοίο ή τη θάλασσα γενικότερα, έρχεται σε εμάς. Για τον μέσο άνθρωπο, Lloyd's σημαίνει πλοίο” είχε πει κάποτε ένας πράκτορας του Lloyd's. Τι είναι όμως στην πραγματικότητα ο Lloyd's; Πολύς κόσμος τον έχει ακουστά αλλά πολλοί λίγοι μπορούν να πουν αρκετά πράγματα – σίγουρα θα πουν ότι ασχολείται με την ασφάλιση των πλοίων. Η αλήθεια είναι ακόμα μεγαλύτερη. Ο Lloyd's είναι ένας οργανισμός διεθνούς βεληνεκούς με ευρύ πεδίο δραστηριοτήτων. Αν και μέχρι σήμερα διατηρεί πολλά παραδοσιακά στοιχεία από το παρελθόν του, το κύριο χαρακτηριστικό του ήταν πάντα η καινοτομία. Στη σημερινή εποχή, όπως και το 1760, ο Lloyd's δεν είναι μια ασφαλιστική εταιρεία, αλλά μια αγορά. Είναι το μοναδικό μέρος που μπορεί να κανείς να βρει τόσο πολλούς ασφαλιστές συγκεντρωμένους κάτω από μία στέγη²⁸.

Περισσότερα από 300 χρόνια πριν, το τηλέφωνο και ο τηλεγράφος δεν υπήρχαν, οι αξιόπιστες εφημερίδες σπάνιζαν και η διάδοση των συμβάντων γινόταν ως επί το πλείστον από στόμα σε στόμα. Συνεπώς οι πλοιοκτήτες, οι καπετάνιοι, οι έμποροι και γενικότερα όσοι ενδιαφέρονταν για ναυτιλιακά νέα, έπρεπε να συνευρεθούν σε ένα μέρος για να ανταλλάξουν πληροφορίες και να ενημερωθούν για όσα είχαν συμβεί. Εφόσον δεν υπήρχαν επίσημα κέντρα πληροφόρησης, έπρεπε να αναγνωρισθούν κάποια μέρη συνάντησης, στα οποία όμως θα γινόταν και διάθεση αναμνηστικών και ροφημάτων, για άτομα με κοινά ενδιαφέροντα και θα διακρίνονταν ανάλογα με την ειδικότητα των πελατών που σύχναζαν σε αυτά.

Μέχρι το 1663 υπήρχαν 82 καφενεία, γνωστά ως “coffee houses”, εντός των Ρωμαϊκών τειχών της πόλης του Λονδίνου. Ιστορικοί μελετητές της εποχής αναφέρουν ότι στις αρχές του 18^{ου} αιώνα υπήρχαν περισσότερα από 3000 καφενεία στο Λονδίνο, ενώ οι σύγχρονοι ιστορικοί διαψεύδουν αυτές τις φήμες, μειώνοντας από το ποσό σε μόλις 550. Όλα αυτά τα καφενεία δεν ήταν ίδια μεταξύ τους, αλλά το καθένα είχε το δικό του

²⁸ Brown, A. (1974), *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*, London: Peter Davies Ltd

ξεχωριστό χαρακτήρα²⁹. Παρά τις διαφοροποιήσεις τους, κύριος σκοπός τους ήταν η διεξαγωγή όσο το δυνατόν περισσότερων συζητήσεων μεταξύ των πελατών και η διατήρηση ενός καλού και ήρεμου κλίματος, αφού οι συζητήσεις ήταν η ζωογόνος δύναμη των καφενείων. Εξάλλου τα καφενεία αποτελούσαν το κυριότερο μέρος συνάντησης ανθρώπων και ιδεών.

Το 1688 κάνει την εμφάνιση του στην Tower street το καφενείο του Edward Lloyd, το οποίο αναφέρεται πρώτη φορά σε άρθρο της εφημερίδας London Gazette, με αφορμή την κλοπή ενός αλόγου. Το καφενείο του άρχισε να προσελκύει μια ξεχωριστή πελατεία που απαρτιζόταν από άτομα σχετιζόμενα με τη Ναυτιλία, αποκτώντας καλή φήμη στην κοινωνία του Λονδίνου³⁰. Τα νέα διαδόθηκαν γρήγορα και το καφενείο έγινε πολύ δημοφιλές αναγκάζοντας τον ιδιοκτήτη του, Edward Lloyd, να το μεταφέρει στις καινούριες πολυτελείς και περισσότερο ευρύχωρες εγκαταστάσεις της Lombard street γύρω στα τέλη του 1691.



Εικόνα 4. Το καφενείο του Edward Lloyd <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/lloyds-buildings>

Ο Edward Lloyd επιβίωσε από αρρώστιες, πολέμους, τη μεγάλη φωτιά του 1666 και αποδεικνύεται να είναι κάτι περισσότερο από ένας απλός ιδιοκτήτης καφενείου. Το

²⁹ Dr Green, M. (2012), “London cafes: the surprising history of London’s lost coffeehouses”, <http://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/uk/london/9153317/London-cafes-the-surprising-history-of-Londons-lost-coffeehouses.html>, [accessed 23/11/2013]

³⁰ History channel, “History of London: London Coffee Houses”, <http://www.history.co.uk/study-topics/history-of-london/londons-coffee-houses>, [accessed 23/11/2013]

επιχειρηματικό και οργανωτικό του δαιμόνιο διαφαίνονται από τον τρόπο λειτουργίας του καφενείου του. Ο χώρος διέθετε αρκετά στρογγυλά τραπέζια και σε κάθε τραπέζι κάθονταν οι τακτικοί πελάτες ενώ ο καθένας είχε συγκεκριμένη θέση. Ο Lloyd, αναγνωρίζοντας το κύρος των πελατών του, φρόντιζε ώστε στο ίδιο τραπέζι να κάθονται άτομα με ομοειδή συμφέροντα³¹.

Οι περισσότερες συναλλαγές των πελατών του Lloyd πραγματοποιούνταν στο καφενείο, γι' αυτό και είχε φροντίσει να παρέχει πένες, μελάνι και χαρτί για την καταγραφή τους³². Ήταν ο πρώτος εξάλλου που εισήγαγε την καινοτομία της διεξαγωγής των πλειστηριασμών των πλοίων στα καφενεία. Κάθε πλειστηριασμός είχε διάρκεια μια ίντσας κεριού. Δηλαδή ο πλειστηριασμός ξεκινούσε με το άναμμα του κεριού και τερματιζόταν όταν έλιωνε μια ίντσα του κεριού, ανακηρύσσοντας ως πλειοδότη εκείνον που θα είχε προσφέρει τα περισσότερα χρήματα ακριβώς πριν σβήσει η φλόγα.

Ως το 1710 το καφενείο του Edward Lloyd είχε μετατραπεί σε σημείο συνάντησης ατόμων, επαγγελματιών και μη, που σχετίζονταν με τη Ναυτιλία. Ήταν σχεδόν πάντα ανοιχτό και ασφυκτικά γεμάτο. Εν τω μεταξύ, είχε αρχίσει να εκδίδει μια εφημερίδα, τη Lloyd's News, πρόδρομο της σημερινής Lloyd's List, η οποία περιελάμβανε πληροφορίες σχετικά με τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των πλοίων αλλά και με τις συνθήκες στο εξωτερικό και τη θάλασσα. Αυτό δε θα ήταν εφικτό αν δεν υπήρχε το οργανωμένο δίκτυο των ανταποκριτών που βρίσκονταν στα μεγάλα λιμάνια της Αγγλίας και της υπόλοιπης ηπειρωτικής Ευρώπης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι υπήρχε κρατημένο ένα γωνιακό τραπέζι στο καφενείο για τους καπετάνιους που μπορούσαν εκεί να συγκρίνουν τις σημειώσεις τους για τους θαλάσσιους κινδύνους των νέων διαδρομών που σκόπευαν να ακολουθήσουν ώστε να οδηγηθούν μακρύτερα από ποτέ και στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα³³.

Ο Edward Lloyd πέθανε το 1713, ενώ το καφενείο του κατέστη πλέον σύμβολο της Ναυτιλίας με το όνομα "Lloyd's", μετά από τις διαδοχικές ονοματοδοσίες "Edward Lloyd's coffee house" και "Lloyd's coffee house". Το καφενείο άλλαξε δυο φορές

³¹ Wright Ch. & Fayle C. E. (1928), *A history of Lloyd's from the founding of Lloyd's Coffee House at the present day*, London: Macmillan & Co

³² Bernstein, P. (1998), *Against the Gods: The remarkable story of risk*, John Wiley & Sons, Inc

³³ Bernstein, P. (1998), *Against the Gods: The remarkable story of risk*, John Wiley & Sons, Inc

ιδιοκτησία μέχρι να το αναλάβει ο Thomas Jemson³⁴ το 1727, ο οποίος αποδείχθηκε άξιος διάδοχος του Edward Lloyd. Στον Jemson οφείλεται η έκδοση της εφημερίδας Lloyd's List το 1734, η οποία δεν έχει σταματήσει να εκδίδεται μέχρι και σήμερα, αποτελώντας κύρια πηγή ασφαλιστικών και ναυτιλιακών πληροφοριών.

Με το πέρασμα του χρόνου έκαναν δειλά την εμφάνιση τους οι θαλάσσιοι ασφαλιστές (marine underwriters). Οι ασφαλιστικές εργασίες δεν είχαν αναπτυχθεί επαρκώς και οι ασφαλιστές έκαναν τις συναλλαγές τους και έκλειναν τις συμφωνίες στο Βασιλικό Χρηματιστήριο του Λονδίνου (Royal Exchange). Η μεγάλη φωτιά του 1666 το κατέστρεψε ολοσχερώς και τους ώθησε στα καφενεία που γινόταν πλέον ο μεγαλύτερος όγκος των διαφόρων συναλλαγών. Ως το 1750, λόγω της φύσης των πελατών του καφενείου του Edward Lloyd, ο χώρος αυτός αποτέλεσε πόλο έλξης και στη συνέχεια πυρήνα των θαλάσσιων ασφαλιστών, οδηγώντας το 1760 στην ίδρυση του Αγγλικού Νηογνώμονα "Lloyd's Register of Shipping"³⁵.

Το 1769 ένας από τους υπαλλήλους του καφενείου, ο Thomas Fielding, μετά από την προτροπή αρκετών δυσαρεστημένων πελατών λόγω κερδοσκοπικών στοιχημάτων και άλλων παράνομων συναλλαγών που λάμβαναν χώρα στο καφενείο, αποχώρησε και εγκαινίασε σε νέες εγκαταστάσεις το "New Lloyd's coffee house". Ξεκίνησε να εκδίδει τη "New Lloyd's List", η οποία αργότερα μετονομάστηκε πάλι σε "Lloyd's List", ενώ το παλιό καφενείο έληξε οριστικά τις εργασίες του. Ο χώρος του νέου καφενείου στην Roper's Head Alley αποδείχθηκε μικρός και στις 13 Δεκεμβρίου 1771 συνολικά 79 έμποροι, ασφαλιστές και μεσίτες αποφάσισαν να συνδράμουν £100 έκαστος για την ανέγερση νέων εγκαταστάσεων. Το μεγαλόπνοο αυτό σχέδιο δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, αφού τελικά μεταφέρθηκαν το 1774 στο Royal Exchange, αλλά η ημερομηνία έμεινε στην ιστορία ως ημέρα ίδρυσης του Lloyd's³⁶.

³⁴ Lloyd's Register, "Edward Lloyd and his Coffee House", http://www.lr.org/about_us/heritage/History/Edward_Lloyd_and_his_Coffee_House.aspx, [http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20\(no%20number\)_tcm155-173527.pdf](http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20(no%20number)_tcm155-173527.pdf) [accessed 07/11/2013]

³⁵ Beeman M.M. (1947), *Lloyd's London: An outline*, Surrey: Windmill Press

³⁶ Lloyd's Register, "Edward Lloyd and his Coffee House", [http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20\(no%20number\)_tcm155-173527.pdf](http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20(no%20number)_tcm155-173527.pdf) [accessed 07/11/2013]

Από την ημέρα δημιουργίας του Lloyd's ως σήμερα έχουν συμβεί πολλά γεγονότα, τα οποία συνέβαλαν στη σημερινή δομή και εικόνα του τόσο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Μετά τις πρωτοποριακές ιδέες του Cuthbert Heath και την εξάπλωση του Lloyd's στο διεθνές στερέωμα, αριθμώντας πλέον περισσότερα από 200 μέρη παγκοσμίως στα οποία αναλαμβάνει δουλειές, εισάγεται το 1908 ο εσωτερικός έλεγχος. Μετά από μακρές συζητήσεις επί ζημιολόγων γεγονότων που είχαν καταλήξει σε τεράστια ποσά απαιτήσεων, όπως ο σεισμός του San Francisco, ο Lloyd's αποφάσισε να εισάγει τον εσωτερικό έλεγχο για τους λογαριασμούς όλων των μελών του ώστε να πιστοποιηθούν πως είναι φερέγγυοι για να μπορούν να συνεχίσουν τις ασφαλιστικές τους εργασίες. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν να καθησυχαστούν οι ασφαλιζόμενοι πως οι ασφαλιστές του θα έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Το 1916, πριν ακόμη γίνει υποχρεωτική η στρατιωτική θητεία, κατατάχθηκαν στο στρατό 2485 άντρες από τον Lloyd's για τις ανάγκες του 1^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου. Όσοι παρέμειναν στα γραφεία, προσαρμόστηκαν στις συνθήκες και διασφάλισαν ότι οι εργασίες θα ήταν εξίσου αποδοτικές όπως πριν. Με την εισαγωγή νέων όπλων και τεχνολογιών, όπως τα υποβρύχια, είχαν να αντιμετωπίσουν νέες ασφαλιστικές προσκλήσεις, συνεχίζοντας αδιάλειπτα την παροχή των υπηρεσιών του. Εκτός από τη συμβολή του εργατικού δυναμικού, ο Lloyd's συνεισέφερε μέσω δωρεών: προσέφερε περισσότερες από £100,000 στον Ερυθρό Σταυρό, £115,000 στο Lloyd's Patriotic Fund για την ενίσχυση των συγγενών των φαντάρων και των ναυτικών και £38,500 για αγορά ασθενοφόρων για τους Γάλλους κατά τη μάχη του Verdun. Μετά την υπογραφή της Ανακωχής, οι επιζήσαντες επέστρεψαν στα καθήκοντα τους στον Lloyd's ενώ τα ονόματα των θανόντων βρίσκονται καταγεγραμμένα στο μνημείο πολέμου του Lloyd's ως ελάχιστος φόρος τιμής για την ανδρεία τους.

Το 1923, μετά από μια ανεπιτυχή και ζημιολόγονα ασφάλιση που είχε αναλάβει ο Stanley Harrison, ο οποίος κατέληξε να οφείλει £360,000, ιδρύθηκε το Κεντρικό Ταμείο του Lloyd's (Central Fund). Σκοπός ήταν να μπορεί να διαφυλαχτεί κάποιος ασφαλιστής σε περίπτωση που δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, λαμβάνοντας βοήθεια από αναλογικές πληρωμές που θα έχουν συνδράμει οι υπόλοιποι συνάδελφοι του. Το 1928 ο Lloyd's μεταφέρεται για πρώτη φορά στην ιστορία του σε ιδιόκτητα

κτίρια στην 12 Leadenhall street μέχρι το 1986 που μετακομίζει στην One Lime street, στο επιβλητικό και φουτουριστικό κτίριο στο οποίο βρίσκεται μέχρι και σήμερα.



Εικόνα 5. Το κτίριο της Leadenhall street <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/lloyds-buildings>



Εικόνα 6. Το φουτουριστικό κτίριο της One Lime street <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/the-lloyds-building/images-of-the-lloyds-building/exterior-images>

Μεσολάβησε ο 2^{ος} Παγκόσμιος Πόλεμος, ο οποίος είχε σχεδόν τις ίδιες επιπτώσεις με τον 1^ο Παγκόσμιο. Οι εγκαταστάσεις του Lloyd's ενισχύθηκαν από κατασκευαστικής

άποψης ώστε να συνεχίσουν να διεξάγονται ομαλά οι εργασίες του αλλά και να λειτουργήσουν ως καταφύγιο από τους βομβαρδισμούς. Τα μοναδικά σημάδια που υποδήλωναν την ύπαρξη ζωής μετά τη σφράγιση των πορτών του Lloyd's, το βράδυ πριν την έναρξη του Πολέμου, ήταν η κινητικότητα των υπαλλήλων και η λειτουργία των εκτυπωτών για την αποστολή πληροφοριών. Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης τέθηκαν σε εφαρμογή και οι εργασίες συνεχίστηκαν, όσο το δυνατόν καλύτερα γινόταν κοντά στους κανονικούς ρυθμούς.

Κάποιες άλλες ημερομηνίες που αποτελούν σταθμό στην ιστορία του Lloyd's είναι το 1973, χρονιά κατά την οποία προσελήφθη και εργάστηκε η πρώτη γυναίκα broker στον Lloyd's, η Liliana Archibald. Ξεκίνησε ως λέκτορας ιστορίας από το Πανεπιστήμιο της Νέας Ζηλανδίας και μεταπήδησε στον ασφαλιστικό τομέα μέσω του πατριού της. Όπως η ίδια αναφέρει σε συνέντευξη της στη Lloyd's List: “Δεν έσπασα εγώ τα εμπόδια, αλλά αυτά έσπασαν για μένα από τα μέλη του Lloyd's με έναν πολύ γοητευτικό τρόπο”.



Εικόνα 7. Liliana Archibald - Η πρώτη γυναίκα broker στον Lloyd's
<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/liliana-archibald>

Επίσης, τις δεκαετίες 1980 και 1990 ο Lloyd's πέρασε τα πιο τραυματικά χρόνια της λειτουργίας του, καθώς συνέβησαν κάποια γεγονότα που κόστισαν δισεκατομμύρια ωθώντας πολλά μέλη σε χρεωκοπία. Αυτά τα γεγονότα συνετέλεσαν όμως στη γέννηση του σύγχρονου ισχυρού και ασφαλούς Lloyd's. Το 1998 η κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι ο Lloyd's δε θα είχε πλέον αυτορρυθμιστικό χαρακτήρα, αλλά θα ήταν υπό την εποπτεία της αρχής F.S.A. (Financial Services Authority) με ισχύ από τα μεσάνυχτα της 30^{ης} Νοεμβρίου 2001.

Τέλος, το 2012 ο πρωθυπουργός David Cameron επισκέφθηκε τον Lloyd's για την έναρξη του project Vision 2025, το οποίο αποτελεί μια νέα στρατηγική που σκοπεύει να ακολουθήσει ο Lloyd's με σκοπό την ανάπτυξή του και την εκμετάλλευση των ευκαιριών που θα παρουσιάζονται από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες του κόσμου. Ο Lloyd's επιθυμεί να γίνει ακόμα μεγαλύτερος και στοχεύει σε κερδοφόρα ανάπτυξη τόσο από τις αναπτυσσόμενες όσο και από τις ανεπτυγμένες οικονομίες, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο ότι θα παραμείνει το διεθνές κέντρο της εξειδικευμένης ασφάλισης και αντασφάλισης.

3.2 ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο LLOYD'S OF LONDON ΚΑΙ ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ

Η ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου συνδέεται³⁷ άμεσα με την αξιοσημείωτη εξάπλωση του Αγγλικού εξωτερικού εμπορίου που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 17^{ου} αιώνα και τη σπουδαιότητα της πόλης του Λονδίνου ως διεθνούς ναυτιλιακού και εμπορικού κέντρου. Τότε ιδρύθηκε το καφενείο του Edward Lloyd, το οποίο μέσω των εξελίξεων αναπτύχθηκε τόσο πολύ που αποτέλεσε τον πρόδρομο του σημερινού Lloyd's, ο οποίος αν και πέρασε εποχές ανάπτυξης και παρακμής, κατάφερε να επιβιώσει μέσα στο χρόνο και να αποκτήσει τη σημερινή ηγετική του μορφή στην εγχώρια Αγγλική αλλά και διεθνή ασφαλιστική αγορά.



Εικόνα 8. Το έμβλημα του Lloyd's http://www.lloyds.com/~media/Images/Lloyds/Investor%20Relations/2013/Lloyds_interim_results_2013_web.pdf

³⁷ John A.H. (1958), *The London Assurance Company and the Marine Insurance Market of the Eighteenth Century*, Economica – New Series, Wiley

Σε αντίθεση με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, ο Lloyd's δεν είναι εταιρεία, αλλά μια αγορά που διαχειρίζεται μέσω των εργασιών της τεράστια ποσά συναλλαγών και αποτελείται από μέλη που απαρτίζουν συνδικάτα με σκοπό την ασφάλιση κινδύνων. Το 1890, μια επισκέπτρια ρώτησε έναν υπάλληλο του Lloyd's να της εξηγήσει τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς και εκείνος της έδωσε την περίφημη απάντηση: “Μεμονωμένα, είμαστε ασφαλιστές. Συλλογικά όμως είμαστε ο Lloyd's.” Μέχρι σήμερα αυτός ο χαρακτηρισμός δεν έχει βελτιωθεί αφού το κύριο σημείο είναι ότι οι υπάλληλοι δουλεύουν στον Lloyd's και όχι για αυτόν³⁸.

Οι ασφαλιστές λογοδοτούν στην επιτροπή του Lloyd's για πολλά πράγματα, αλλά όχι για τον τρόπο εργασίας τους. Η επιτροπή “Committee of Lloyd's”, είναι εκεί για να επιβλέπει ότι η δουλειά διεξάγεται κανονικά και πως η φήμη για την ακεραιότητα του διατηρείται. Πέρα από αυτά, ο ασφαλιστής δουλεύει μόνος. Η χαλαρότητα του οργανισμού αυτού εκμαιεύει την αφοσίωση των μελών του και τους δημιουργεί την αίσθηση ότι ανήκουν κάπου, χαρακτηριστικό που δεν μπορεί εύκολα να βρεθεί σε οποιοδήποτε τομέα εργασίας.

Οι βασικές μεταβολές που έπαιξαν ρόλο στην καθιέρωση του Lloyd's ως της δημοφιλέστερης και πιο αξιόπιστης ασφαλιστικής αγοράς ήταν δύο. Η πρώτη ήταν και εξακολουθεί να είναι η καινοτομία. Ο Cuthbert Heath³⁹, νεοεμφανιζόμενος ασφαλιστής το 1887, εισήγαγε πρώτος την ασφάλιση σε περίπτωση φωτιάς και κλοπής, με ή χωρίς χρήση βίας. Αν και στην αρχή προκάλεσε το χλευασμό όσων το άκουσαν, τελικά αποτέλεσε αντικείμενο διαφήμισης του Lloyd's. Ακολούθησαν κι άλλες καινοτομίες όπως η ασφάλιση σε περίπτωση απώλειας “αφού κάτι μπορούσε να ασφαλιστεί έναντι κλοπής, δεν μπορούσε να ασφαλιστεί και έναντι απώλειας⁴⁰,” και η ασφάλιση κοσμημάτων και διαμαντιών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους. Μέσα σε λίγα χρόνια από την πρώτη εμφάνιση του Heath, ο Lloyd's ασφάλιζε όσα δεν μπορούσε μέχρι τότε ο ανθρώπινος νους να συλλάβει: εργοστάσια στο Σικάγο έναντι φωτιάς και αγρότες στη Νότια Ευρώπη έναντι ζημιών από χαλαζοπτώσεις.

³⁸ Brown, A. (1974), *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*, London: Peter Davies Ltd

³⁹ Lloyd's, “Cuthbert Heath”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/cuthbert-heath> [accessed 23/11/2013]

⁴⁰ Brown, A. (1974), “*If you could insure against burglary, why not against losing your jewel as well?*” (pp.66)

Το 1901 πρωτοεμφανίστηκε και η ασφάλιση οχημάτων. Ως τότε, οι ασφαλίσεις των οχημάτων γίνονταν στον τομέα της θαλάσσιας ασφαλιστικής αγοράς, αφού αντιμετωπίζονταν ως πλοία που κινούνται στη στεριά. Το 1911 επεκτάθηκαν και στην εναέρια ασφάλιση, μη σχετίζοντάς την άμεσα με τη θαλάσσια αγορά αλλά έμμεσα, αφού χαρακτήριζαν τον πιλότο των αεροσκαφών ως οδηγό (έμμεσα επήλθε ο χαρακτηρισμός που αναφέρει τα αεροσκάφος ως πλοίο που πετάει). Ο Lloyd's ασφαλίζει πλέον τα πάντα και αυτή η παραδοχή αποτίει φόρο τιμής στον καινοτόμο Cuthbert Heath.



Εικόνα 9. Ο καινοτόμος Cuthbert Heath <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/cuthbert-heath>

Η δεύτερη μεταβολή είναι η ανακάλυψη του Lloyd's από την Αμερική. Η τότε διαρκώς αναπτυσσόμενη αγορά της Αμερικής είχε την ανάγκη μιας δυνατής ασφαλιστικής αγοράς. Άνοιγαν συνεχώς καινούριες βιομηχανίες και οι μετανάστες που είχαν ξεκινήσει από το μηδέν είχαν φτάσει σε ένα αξιοπρεπές βιοτικό επίπεδο. Η εγχώρια ασφαλιστική αγορά δεν επαρκούσε για την κάλυψη όλων αυτών των αναγκών ώσπου κατά τις αναζητήσεις τους στην Ευρώπη, ανακάλυψαν τον Lloyd's. Από ολόκληρη την Ευρωπαϊκή αγορά, κανείς άλλος δεν συμβάδιζε με το ατομικιστικό πνεύμα του. Γι' αυτό και μέχρι σήμερα, σχεδόν οι μισές συναλλαγές του Lloyd's πραγματοποιούνται με την Αμερική⁴¹.

Μέσα στα 325 χρόνια λειτουργίας τους, ο Lloyd's διατήρησε αναλλοίωτο το κύριο χαρακτηριστικό του που είναι η παράδοση. Το πιο ζωτικό σημείο του κτιρίου του είναι το Underwriting Room, γνωστό απλά ως “The Room – Το Δωμάτιο”. Είναι ένας

⁴¹ Brown, A. (1974), *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*, London: Peter Davies Ltd

τεράστιος χώρος που περιέχει έναν αρκετά μεγάλο αριθμό γραφείων, τα οποία συνηθίζεται να αποκαλούνται “The Boxes - Τα κουτιά” και είναι παραχωρημένα στους διάφορους ασφαλιστικούς πράκτορες για να εκτελούν τις εργασίες τους και να συναντούν τους μεσίτες που έρχονται για την αναζήτηση ασφαλιστικής κάλυψης εκ μέρους των πελατών τους.



Εικόνα 10. Το εσωτερικό του κτιρίου της One Lime street. Αυτό είναι σήμερα το "Room" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/the-lloyds-building/images-of-the-lloyds-building/interior-images>

Επιπρόσθετα, άλλο ένα αναπόσπαστο στοιχείο της παράδοσης είναι η καμπάνα “The Lutine Bell”, η οποία ανασύρθηκε το 1859 από το ναύαγιο του πλοίου HMS Lutine⁴². Βρίσκεται κρεμασμένη στο “Rostrum” που είναι μέσα στο “Room”, ζυγίζει 106 λίβρες (περίπου 48 κιλά) και έχει διάμετρο 18 ίντσες (περίπου 46 εκατοστά). Συνηθιζόταν να χτυπάει για να μεταδώσει τα νέα για κάποιο πλοίο ώστε να τα μαθαίνουν όλοι ταυτόχρονα, γι’ αυτό χτυπούσε 1 φορά για δυσάρεστα νέα και 2 φορές σε ευχάριστες περιστάσεις. Σήμερα έχει περιοριστεί η χρήση της για συγκεκριμένες τελετές αλλά και για την αναγγελία ειδικών περιστάσεων και γεγονότων, όπως το θάνατο της πριγκίπισσας Νταϊάνα, την καταστροφή της 11/09, το τσουνάμι το 2004, τις βομβιστικές επιθέσεις το 2005 και πιο πρόσφατα τον Ιούλιο του 2013 τη γέννηση του κληρονόμου του Αγγλικού θρόνου πρίγκιπα Γεώργιου⁴³.

⁴² Wikipedia, “HMS Lutine”, http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Lutine [accessed 23/11/2013]

⁴³ Lloyd’s, “The Lutine Bell”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-lutine-bell> [accessed 23/11/2013]



Εικόνα 11. The Lutine Bell <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/the-lloyds-building/images-of-the-lloyds-building/interior-images>

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Lloyd's δεν είναι μια εταιρεία, αλλά μια αγορά. Όταν μιλάμε για τον Lloyd's, στην ουσία αναφερόμαστε σε δυο διαφορετικά μέρη⁴⁴. Στην *Αγορά*, η οποία αποτελείται από διαφορετικούς επαγγελματίες ασχολούμενους σε πολλές ξεχωριστές δραστηριότητες και στο *Corporation of Lloyd's*, δηλαδή τη νομική του υπόσταση, η οποία σε γενικές γραμμές επιβλέπει την Αγορά. Αν και είναι διακριτοί οι ρόλοι τους, δε δρουν ανεξάρτητα αλλά συνεργάζονται στενά για να διατηρήσουν τα υψηλά ποσοστά απόδοσης τους.

Ο Lloyd's είναι ο παλαιότερος και πιο φημισμένος οργανισμός αποτελούμενος από ασφαλιστές και μεσίτες, οι οποίοι ρυθμίζουν την αγορά των ασφαλιστικών συμβολαίων που συνάπτουν με τους ασφαλιζόμενους. Είναι μια κοινωνία από φυσικά και νομικά πρόσωπα που αναλαμβάνουν την ασφάλιση κινδύνων εκ μέρους των ασφαλιζόμενων, προσπαθώντας να μειώσουν το ρίσκο, αφού δεν είναι δυνατό να εξαλειφθεί. Κύρια

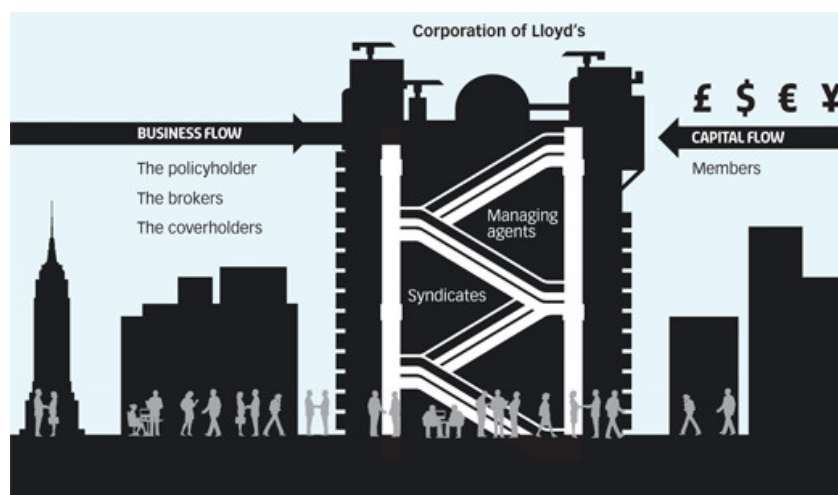
⁴⁴ Lloyd's, "What is Lloyd's?", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds> [accessed 22/11/2013]

χαρακτηριστικά⁴⁵ αυτής της κοινωνίας είναι οι πρόσωπο με πρόσωπο συναλλαγές, η καινοτομία, η ταχύτητα, ο δυναμισμός και η ευελιξία, ενώ τα δυσνόητα και φαινομενικά μη πραγματοποιήσιμα ρίσκα είναι η καρδιά του Lloyd's.

3.3 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

3.3.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ LLOYD'S

Η ασφαλιστική αγορά του Lloyd's έχει εξελιχθεί τόσο πολύ, κυρίως λόγω της ναυτιλιακής του κληρονομιάς, που σήμερα τελούν υπό τη στέγη του 57 διαχειριστές (managing agents) και 87 συνδικάτα. Όλοι αυτοί οι παράγοντες αποτελούν ένα ασυναγώνιστο συνονθύλευμα ασφαλιστικής εξειδίκευσης και ταλέντου προσφέροντας υπηρεσίες απαράμιλλης ποιότητας σε όσους τις ζητήσουν. Η δομή της Αγοράς ενθαρρύνει την καινοτομία, την ταχύτητα και την ανώτερη ποιότητα κάνοντας τον Lloyd's ελκυστικό ασφαλιστικό φορέα. Η άμεση πρόσβαση των ενδιαφερόμενων μερών στους παρόχους των ασφαλιστικών υπηρεσιών καθιστούν γρήγορη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δίνοντας τη δυνατότητα στους μεσίτες να προσφέρουν γρήγορες και ποιοτικές λύσεις.



Σχήμα 7. How the Lloyd's market works <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-lloyds-market>

⁴⁵ Lloyd's, "The Lloyd's Market", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-lloyds-market> [accessed 22/11/2013]

Η αγορά του Lloyd's αποτελείται⁴⁶ από:

1. Τους ασφαλιζόμενους (Policyholders)

Οι ασφαλιζόμενοι απευθύνονται στον Lloyd's αναζητώντας ασφαλιστική κάλυψη. Αυτοί μπορεί να είναι επιχειρήσεις, οργανισμοί, άλλοι ασφαλιστές, ακόμη και ιδιώτες από όλο τον κόσμο που έρχονται στο Lloyd's προς αναζήτηση ασφάλισης, προσεγγίζοντας κάποιο μεσίτη και εξηγώντας του τις ανάγκες του.

2. Τους τοπικούς μεσίτες (Local Brokers)

Οποιοσδήποτε ασφαλιστικός μεσίτης μπορεί να έρθει σε επαφή με την τεχνογνωσία που μπορεί να προσφέρει ο Lloyd's μέσω των διαπιστευμένων μεσιτών του.

3. Τους μεσίτες του Lloyd's (Lloyd's Brokers)

Οι διαπιστευμένοι μεσίτες του Lloyd's μπορούν να ασφαλίζουν κινδύνους στον Lloyd's εκ μέρους των πελατών τους. Χρησιμοποιούν τις γνώσεις τους για να διαπραγματευτούν τους όρους και τις προϋποθέσεις της ασφάλισης που θα προσφέρουν, μέσα στα νομικά πλαίσια με τα οποία οφείλουν να συμμορφώνονται. Ο Lloyd's πραγματοποιεί συνεχείς αξιολογήσεις, επιβεβαιώνει τη φήμη τους και την οικονομική τους κατάσταση και διερευνά το χαρακτήρα τους προκειμένου να αποδειχθούν κατάλληλοι για τη χορήγηση της διαπίστευσης τους. Στον Lloyd's υπάρχουν παραπάνω από 180 επιχειρήσεις μεσιτών, οι περισσότερες των οποίων είναι εξειδικευμένες σε συγκεκριμένους ασφαλιστικούς κινδύνους.

4. Τους Coverholders και τις Service Companies

Αποτελούν ενεργό τμήμα της Αγοράς και είναι εξουσιοδοτημένοι από τους Managing Agents (μάνατζερ) να ασφαλίζουν κινδύνους και να συνάπτουν συμβόλαια, εκδίδοντας παράλληλα όλα τα απαραίτητα ασφαλιστικά έγγραφα εκ μέρους των μελών κάποιου συνδικάτου ενώ σε αρκετές περιπτώσεις διαχειρίζονται τις απαιτήσεις (claims) που προκύπτουν.

⁴⁶ Lloyd's, "The Lloyd's Market", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-lloyds-market> [accessed 22/11/2013]

5. Τα συνδικάτα (Syndicates)

Αποτελούνται από μέλη που συμπράττουν μαζί ώστε να αναλάβουν τον ασφαλιστικό κίνδυνο. Λειτουργούν σε συνεχή βάση, αν και τεχνικά έχουν ετήσια διάρκεια. Διάφορα μέλη έχουν το δικαίωμα, αλλά όχι την υποχρέωση, να συμμετάσχουν σε κάποιο συνδικάτο για τον επόμενο χρόνο. Πρακτικά, τα συνδικάτα συνήθως υποστηρίζονται από τους ίδιους κεφαλαιούχους για αρκετά χρόνια, γεγονός που θεωρεί μόνιμες τις ασφαλιστικές τους εργασίες υπό την προστασία του Lloyd's. Παρέχουν εξειδικευμένες λύσεις στον κάθε πελάτη ξεχωριστά ανάλογα με τις συγκεκριμένες ασφαλιστικές του ανάγκες, προσφέροντας πλήθος επιλογών, ευελιξία και συνεχή καινοτομία. Τα συνδικάτα αναλαμβάνουν είτε ολόκληρο είτε μέρος του ασφαλιστικού κινδύνου και απαρτίζονται από επαγγελματίες που στηρίζουν την αγορά μέσω των γνώσεων και των αποφάσεων τους.

6. Τους Managing Agents (Εντολοδόχοι Διαχειριστές)

Οι διαχειριστές είναι ουσιαστικά εταιρίες που έχουν υπό την επίβλεψη τους ένα ή περισσότερα συνδικάτα και δρουν εκ μέρους των παρόχων του κεφαλαίου. Αυτοί απασχολούν τους ασφαλιστές και χειρίζονται την καθημερινή λειτουργία των εργασιών των συνδικάτων. Σε κάποιες περιπτώσεις συνδικάτων υπάρχει συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών και των κεφαλαιούχων, οι οποίοι μπορεί να προσφέρουν είτε ιδιωτικά είτε εταιρικά κεφάλαια. Κατά την εδραίωση νέων συνδικάτων, διορίζεται ένας ήδη υπάρχων διαχειριστής για την αξιοποίηση των κεφαλαίων που παρέχονται, ενώ απαιτείται να μεσολαβήσει κάποιο χρονικό διάστημα ώστε να αναζητήσουν έγκριση για να ορίσουν το δικό τους διαχειριστή.

7. Τα μέλη των Lloyd's (Members of Lloyd's)

Τα μέλη παρέχουν τα κεφάλαια για να υποστηρίξουν τις ασφαλιστικές εργασίες των συνδικάτων. Ως μέλη θεωρούνται κάποιες από τις μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου, ιδιώτες αλλά και ετερόρρυθμες εταιρίες.

Το άλλο αναπόσπαστο κομμάτι του Lloyd's είναι το *Corporation of Lloyd's*, δηλαδή η Διοίκηση. Καθήκον⁴⁷ της είναι η επίβλεψη και η στήριξη της Αγοράς αλλά και η προώθηση του Lloyd's σε όλο τον κόσμο. Βασική αρχή κάθε Προέδρου που διετέλεσε στον Lloyd's είναι να διευκολύνει τους ασφαλιστές να εργάζονται ανεμπόδιστα, χωρίς να τους υποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εργάζονται⁴⁸. Επίσης, προσδιορίζει τα κεφάλαια που πρέπει να παρέχουν τα μέλη, συνεργάζεται με τους διαχειριστές των συνδικάτων για τη βελτίωση της απόδοσης τους, εκδίδει οικονομικές αναφορές και θεσπίζει νομικές ρυθμίσεις, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη διαχείριση και ανάπτυξη τους διεθνούς δικτύου του Lloyd's και διατηρώντας την καλή φήμη του ονόματος που έχει.

Αναλυτικά ο κύριος όγκος των εργασιών της Διοίκησης χωρίζεται σε δύο τομείς:

1. Διαχείριση κινδύνου και απόδοση της Αγοράς

Προσδιορίζει τα απαιτούμενα κεφάλαια που πρέπει να παρέχουν τα μέλη για να υποστηριχθούν οι ασφαλιστικές εργασίες και να διασφαλιστεί η κεφαλαιακή επάρκεια που προσφέρει τις υψηλές αξιολογήσεις (financial strength ratings) του Lloyd's⁴⁹. Επίσης, επιβλέπει τις ασφαλιστικές εργασίες θεσπίζοντας ένα ελάχιστο νομικό πλαίσιο υπό το οποίο πρέπει να γίνονται αλλά και ελέγχοντας τις επιδόσεις των συνδικάτων σε τομείς όπως η διαχείριση της έκθεσης στον κίνδυνο και των απαιτήσεων. Συνεργάζεται με τους διαχειριστές για να βελτιώσει τις αποδόσεις των συνδικάτων και παρεμβαίνει άμεσα όταν το κρίνει αναγκαίο. Διαχειρίζεται τις αναφορές της Αγοράς ενώ τις περισσότερες φορές εξάγει και αναλύει τα αποτελέσματα που προκύπτουν.

2. Διατήρηση και Ανάπτυξη ελκυστικότητας της Αγοράς

Διαχειρίζεται τις άδειες που έχουν δοθεί σε διεθνές επίπεδο, επιβλέποντας το δίκτυο των πρακτόρων του Lloyd's και προσπαθεί να διατηρήσει και να επεκτείνει τη φήμη του. Επίσης, φροντίζει να διατηρεί τόσο το ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων του Lloyd's όσο και το αναλλοίωτο επιχειρησιακό μοντέλο του Λονδίνου.

⁴⁷ Lloyd's, "The Corporation of Lloyd's" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-corporation-of-lloyds/role> [accessed 22/11/2013]

⁴⁸ Brown, A. (1974), *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*, London: Peter Davies Ltd

⁴⁹ Ο Lloyd's απολαμβάνει αξιολογήσεις A⁺ από Fitch και Standard & Poor's και A από A.M.Best <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings> [accessed 22/11/2013]

Η Διοίκηση του Lloyd's αποτελείται από πέντε διευθύνσεις⁵⁰. Κάθε διεύθυνση είναι υπεύθυνη για συγκεκριμένα τμήματα και έχει διακριτές αρμοδιότητες:

1. Εταιρικές υπηρεσίες

Περιλαμβάνει τμήματα που ασχολούνται με τη Διοίκηση Ανθρώπινου δυναμικού, τον Εσωτερικό Έλεγχο, τις Δημόσιες Σχέσεις του Lloyd's και το Στρατηγικό και Επιχειρηματικό Σχεδιασμό.

2. Οικονομικό και Λειτουργικό τμήμα

Ευθύνεται για τη διεκπεραίωση και διασφάλιση όλων των απαραίτητων ενεργειών ώστε να υπάρχει υγιής οικονομική κατάσταση. Φροντίζει δηλαδή για την ορθή και αποτελεσματική χρήση των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, τόσο προωθώντας τα εμπορικά συμφέροντα των μελών όσο και διατηρώντας τα δικά τους περιουσιακά στοιχεία.

3. Γενικό συμβούλιο και Διαχείριση Κινδύνου

Ευθύνεται για τις νομικές υποθέσεις του Lloyd's τόσο σε διεθνές ρυθμιστικό επίπεδο όσο και σε τοπικό κυβερνητικό.

4. Διεθνείς αγορές

Αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για την προώθηση του Lloyd's σε όλο τον κόσμο αναζητώντας νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες και επιβλέποντας την ανάπτυξη των αναδυόμενων αγορών.

5. Διαχείριση Απόδοσης

Σκοπός του τμήματος είναι η βελτίωση της εμπορικής απόδοσης της Αγοράς μέσω της επίβλεψης των συνδικάτων. Διασφαλίζει το γεγονός ότι το επίπεδο του ρίσκου για όλη την αγορά και για τα περιουσιακά στοιχεία του συνδικάτου είναι αποδεκτό και παράλληλα φροντίζει να τηρούνται οι κατευθυντήριες οδηγίες.

⁵⁰ Lloyd's, "The Corporation of Lloyd's" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-corporation-of-lloyds/departments> [accessed 22/11/2013]

3.3.2 ΠΕΛΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ LLOYD'S

Η διεύθυνση οποιασδήποτε επιχείρησης εμπεριέχει κάποιο κίνδυνο, ο οποίος αν εκδηλωθεί, επιφέρει οικονομικό αντίκτυπο σε αυτή την επιχείρηση⁵¹. Για να διαχειριστούν και να μειωθούν οι οικονομικές επιπτώσεις του κινδύνου, οι επιχειρήσεις λαμβάνουν κάποια προληπτικά μέτρα. Για παράδειγμα, εγκαθιστούν συστήματα πυρόσβεσης για την περίπτωση φωτιάς ή συστήματα συναγερμών ασφάλειας για την περίπτωση εισβολής κλεφτών. Ωστόσο, οι επιχειρήσεις αλλά και οι ιδιώτες θέλουν να μειώσουν παράλληλα και τις οικονομικές επιπτώσεις αυτών των κινδύνων. Σε αυτό το σημείο, “επεμβαίνει” η ασφάλιση, μέσω της οποίας ο ενδιαφερόμενος μεταφέρει τον κίνδυνο από αυτόν σε κάποιον άλλο. Αυτή η μεταφορά του κινδύνου αποτελεί τη βάση της ασφάλισης και το κύριο αντικείμενο δραστηριοποίησης του Lloyd's από τον 17^ο αιώνα.

Μια επιχείρηση που παρέχει ασφάλιση, ουσιαστικά δέχεται να αναλάβει τον κίνδυνο μιας άλλης επιχείρησης ή ενός ατόμου με αντάλλαγμα την καταβολή μιας αμοιβής. Η εταιρεία ή ο οργανισμός που αναλαμβάνει το ρίσκο ονομάζεται *ασφαλιστής*, το άτομο που μεταφέρει τον κίνδυνο λέγεται *ασφαλιζόμενος* και η αμοιβή που απαιτείται ονομάζεται *ασφαλίστρο*. Προκειμένου να γίνει ανάληψη του ρίσκου από τον ασφαλιστή, συνάπτεται *ασφαλιστήριο συμβόλαιο* ή αλλιώς *πολιτική* (policy) ανάμεσα στον ασφαλιστή και τον ασφαλιζόμενο. Η πολιτική θα καλύψει πολλές από τις δαπάνες που θα προκύψουν στον ασφαλιζόμενο σε περίπτωση εμφάνισης του κινδύνου και θα του παρέχει την απαιτούμενη ασφάλεια στην περίπτωση που συμβεί το χειρότερο.

Η διαμόρφωση της τιμής του ασφαλίστρου καθώς και οι όροι του ασφαλιστηρίου συμβολαίου υπολογίζονται με βάση την πιθανότητα εμφάνισης του κινδύνου και την πιθανή του αξία. Στην περίπτωση εμφάνισης του κινδύνου, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τη συμφωνηθείσα αποζημίωση στον ασφαλιζόμενο. Το σύνολο των ασφαλίστρων που λαμβάνουν μαζί με οποιεσδήποτε επενδύσεις πρέπει να υπερβαίνει το σύνολο των αποζημιώσεων που πρέπει να πληρωθούν. Στον Lloyd's οι ασφαλιστές βρίσκονται σε στενή εποπτεία από τη Διοίκηση του Lloyd's (Corporation

⁵¹ Lloyd's, “What we do” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance> [accessed 22/11/2013]

of Lloyd's) και είναι υπεύθυνοι για τη διασφάλιση του απαιτούμενου κεφαλαίου που πρέπει να είναι αρκετό ώστε να προστατεύονται οι ασφαλιζόμενοι (policyholders) και να μπορούν να ικανοποιηθούν όλες οι απαιτήσεις.

Τα κύρια αντικείμενα δραστηριοποίησης του Lloyd's είναι η ασφάλιση και η αντασφάλιση. Στον τομέα της ασφάλισης, ο Lloyd's θεωρείται πως διαθέτει τους καλύτερους ασφαλιστές στον κόσμο, αφού παρέχουν ξεχωριστές λύσεις για τον κάθε πελάτη, ανάλογα με τις δικές του ανάγκες και απαιτήσεις και ταυτόχρονα διακρίνονται για την καινοτομία τους. Στον τομέα της αντασφάλισης, ο οποίος αποτελεί σημαντικό και εξειδικευμένο τμήμα της ασφάλισης, πραγματοποιείται μεγάλο μέρος των εργασιών του Lloyd's. Ουσιαστικά, η αντασφάλιση είναι μια επέκταση της έννοιας της ασφάλισης. Λόγω του μεγέθους και της πολυπλοκότητας ορισμένων κινδύνων, οι ασφαλιστικές εταιρείες επιθυμούν πρόσθετη ασφάλιση ως επιπλέον προστασία για τους ίδιους. Γι' αυτό, όταν οι ασφαλιστές ασφαλίζουν ξανά κάποιον κίνδυνο τότε υπεισέρχεται η έννοια της αντασφάλισης.

Κατά την αντασφάλιση⁵², ο ασφαλιστής προστατεύεται στην περίπτωση που υπάρχουν πολύ υψηλές αποζημιώσεις και με αυτόν τον τρόπο δεν είναι τόσο σοβαρή η ζημιά που θα υποστεί ο ίδιος. Επίσης, διαμορφώνεται κάποιο ανώτατο όριο στις αποζημιώσεις που οφείλει να καταβάλει, διατηρώντας ισορροπία στα χρηματοοικονομικά του αποτελέσματα σε περίπτωση ασυνήθιστα μεγάλων απωλειών. Σε περίπτωση που ο ασφαλιστής αδυνατεί να αναλάβει ολόκληρο τον κίνδυνο μόνος του, χρησιμοποιεί την αντασφάλιση και αποδέχεται το σύνολο του κινδύνου, αντασφαλίζοντας σε άλλους ασφαλιστές το τμήμα που δεν μπορεί να διατηρήσει μόνος του. Τέλος, όταν μια χώρα είναι ευάλωτη σε φυσικές καταστροφές, οι ασφαλιστές πρέπει να χρησιμοποιήσουν την αντασφάλιση ώστε να γίνει διασπορά του κινδύνου εκτός της χώρας. Ο Lloyd's διαθέτει εξειδικευμένους μεσίτες αντασφάλισης με ασυναγώνιστη τεχνογνωσία και προσφέρει εύκολη πρόσβαση εκ μέρους των πελατών τους στους πιο έμπειρους ασφαλιστές αντασφάλισης της αγοράς.

Ο μοναδικός συνδυασμός τεχνογνωσίας, ταλέντου και οικονομικής σταθερότητας δίνει στον Lloyd's τη δυνατότητα να παρέχει ξεχωριστή και πρωτοποριακή ασφαλιστική

⁵² Lloyd's, "What we do" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance> [accessed 22/11/2013]

κάλυψη σε οποιοδήποτε ρίσκο μπορεί να προκύψει. Οι κίνδυνοι τους οποίους ο Lloyd's μπορεί να καλύψει, κατηγοριοποιούνται σε επτά⁵³ ομάδες:

- Ατυχήματα

Ο τομέας των κινδύνων ατυχήματος είναι ιδιαίτερα περίπλοκος και η Αμερική απασχολεί μεγάλο μερίδιο της αγοράς στον τομέα αυτό. Περιλαμβάνει κυρίως ιατρικά ατυχήματα λόγω αμέλειας και ατυχήματα γενικής φύσεως.

- Ακίνητα

Ο τομέας των ακινήτων είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός και περιλαμβάνει τα πάντα: από την υποστήριξη της ανέγερσης του νέου Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου έως την προστασία θέρετρων διακοπών από ακραία καιρικά φαινόμενα.

- Θαλάσσια ασφάλιση

Ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλισης είναι το σημείο από το οποίο ξεκίνησε η ιστορία του Lloyd's πριν από 325 χρόνια. Σήμερα, αν και αποτελεί μικρότερο τμήμα των δραστηριοτήτων του Lloyd's σε σχέση με παλιότερα, εξακολουθεί να είναι ιδιαίτερης σημασίας. Η ασφάλιση σε αυτόν τον τομέα καλύπτει κυρίως το πλοίο (το κύτος), το φορτίο και τη μεταφορά των αντικειμένων πολύ μεγάλης αξίας (π.χ. ειδών έργων τέχνης)

- Οχήματα

Στον τομέα των οχημάτων εστιάζει στην ασφάλιση οχημάτων στόλου επιχείρησης και σε μη παραδοσιακούς κινδύνους. Περιλαμβάνει την ασφάλιση πανάκριβων και συλλεκτικών αυτοκινήτων και οδηγών που παίρνουν μεγάλα ρίσκα. Ο Lloyd's μέχρι στιγμής έχει ασφαλίσει πολλές προσπάθειες που έχουν γίνει για να σπάσει το ρεκόρ της ταχύτητας στην ξηρά, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι ο Sir Malcolm Campbell που ήταν ο πρώτος άνθρωπος που ξεπέρασε την ταχύτητα των 300 μιλίων/ώρα ήταν broker του Lloyd's.

⁵³ Lloyd's, "What we do" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-lloyds-insures> [accessed 22/11/2013]

- Ενέργεια

Η αγορά της ασφάλισης στον τομέα της ενέργειας είναι συνεχώς εξελισσόμενη και περιλαμβάνει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις, εξέδρες άντλησης πετρελαίου, διυλιστήρια και εγκαταστάσεις του αναδυόμενου τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

- Αερομεταφορές

Ο Lloyd's είναι ο κορυφαίος οργανισμός ασφάλισης στον τομέα των αερομεταφορών. Περιλαμβάνει τις γενικές αερομεταφορές, την ασφάλιση μεταφερόμενων προϊόντων, την κάλυψη σε περίπτωση πολέμου ή τρομοκρατικών ενεργειών και τις διαστημικές επιχειρήσεις. Μετά την 11/09, έχει σημειωθεί μείωση στα περιστατικά των αερομεταφορών και στον μακροπρόθεσμο μέσο όρο-στόχο του κλάδου λόγω των νέων συστημάτων ασφαλείας και της βελτίωσης των νομοθετικών ρυθμίσεων και κανονισμών.

- Αντασφάλιση

Ο τομέας της αντασφάλισης χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες:

- i. Προστασία του ασφαλιστή σε περίπτωση υψηλών απαιτήσεων
- ii. Μείωση της έκθεσης του ασφαλιστή σε απότομα χαμηλά και υψηλά σημεία
- iii. Διεθνής επιμερισμός του κινδύνου
- iv. Αύξηση ασφαλιστικής ικανότητας του άμεσου ασφαλιστή

Η πλειοψηφία των ασφαλίσεων που πραγματοποιούνται στον Lloyd's διεξάγεται μέσω των μεσιτών που μεταφέρουν τον κίνδυνο από τους ασφαλιζόμενους (policyholders) στους ασφαλιστές (underwriters). Οι πελάτες μπορούν να συζητήσουν τις ανάγκες τους με έναν μεσίτη, τους coverholders ή τις service companies. Οι ειδικοί ασφαλιστές από κάθε συνδικάτο θα τιμολογήσουν το ρίσκο, θα το ασφαλίσουν και θα διαχειριστούν οποιοσδήποτε απαιτήσεις προκύψουν. Αν κάποιος ενδιαφέρεται⁵⁴ για ασφάλιση στον Lloyd's πρέπει να έρθει σε επαφή με κάποιον διαπιστευμένο μεσίτη του ή αν είναι

⁵⁴ Lloyd's, "What we do" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/placing-risk> [accessed 22/11/2013]

πελάτης εκτός Αγγλίας, μπορεί να έρθει σε επαφή με κάποιον άλλο μεσίτη από τις 200 χώρες και περιοχές που δραστηριοποιείται ο Lloyd's. Τα αιτήματα ασφάλισης πολιτών Ηνωμένων Πολιτειών πρέπει να γίνονται μέσω brokers που έχουν άδεια να δραστηριοποιούνται στην αντίστοιχη πολιτεία, οι οποίοι όμως μπορούν να συμβουλευθούν για την εξασφάλιση του ασφαλιστήριου συμβολαίου που πρέπει να συμμορφώνεται με την εκάστοτε τοπική νομοθεσία.

3.4 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΟ LLOYD'S

Κατά τη διάρκεια ενός ανεμοστρόβιλου στην περιοχή του Κόλπου του Μεξικού καταστράφηκε το 25% των εγκαταστάσεων της τοπικής πετρελαϊκής παραγωγής. Διαλύθηκαν αρκετά διυλιστήρια και τουλάχιστον 40 εξέδρες πετρελαίου. Χαρακτηριστική είναι η μαζική καταστροφή που υπέστη μια μεγάλη αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία, η οποία μέτρησε απώλειες ίσες με το 75% των τοπικών της εγκαταστάσεων, με συνέπεια να παρατηρηθούν διαταραχές στην προμήθεια, από αυτή, πετρελαίου αλλά και αύξηση της τιμής του. Το μοναδικό θετικό στοιχείο που παρατηρήθηκε είναι το γεγονός ότι δεν υπήρξαν ανθρώπινες απώλειες χάρη στο επιτυχημένο σχέδιο εκκένωσης της περιοχής. Ευτυχώς τέτοιου είδους φυσικές καταστροφές δε συμβαίνουν συχνά. Σε αντίθετη περίπτωση, η γη και οι εγκαταστάσεις μπορεί να υποστούν ανεπανόρθωτες ζημιές, έχοντας σοβαρό αντίκτυπο στην αγορά του Lloyd's, η οποία έχει ασφαλίσει μέσω των συνδικάτων της αρκετά από τα κατεστραμμένα περιουσιακά στοιχεία της περιοχής.

Σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας είναι γνωστό πως η πρόληψη είναι η καλύτερη θεραπεία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η καλή προετοιμασία⁵⁵ είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της ασφάλισης. Όλες οι επιχειρήσεις και οι ιδιώτες που θέλουν να καλυφθούν επαρκώς σε ζημιογόνες καταστάσεις, προετοιμάζονται κατάλληλα μέσω της ασφάλισης των πιθανών κινδύνων που ελλοχεύουν. Η προετοιμασία και η ορθή πρόβλεψη είναι ζωτικής σημασίας για μια τόσο μεγάλη και διεθνή αγορά όπως είναι ο

⁵⁵ Lloyd's, "Explorer Tool" <http://www.lloyds.com/lloyds/careers/graduates/explorer-tool> [accessed 22/11/2013]

Lloyd's. Για να γίνει κατανοητή η διαδικασία της προετοιμασίας, θα γίνει παρακάτω μια σύντομη αλλά περιεκτική αναφορά σε τρεις άξονες⁵⁶

- Πώς προσεγγίζει μια μεγάλη εταιρεία τον Lloyd's όταν θέλει να ασφαλιστεί
- Πώς ασφαρίζονται οι κίνδυνοι στην Αγορά του Lloyd's
- Πώς προετοιμάζεται ο Lloyd's μακροπρόθεσμα

Καταρχήν, όταν μια μεγάλη εταιρεία θέλει να ασφαλιστεί, απευθύνεται σε ένα διαχειριστή κινδύνου (risk manager) ο οποίος θα εκτιμήσει ποιες είναι οι πιθανές απειλές που θα θέσουν σε κίνδυνο τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας και ποια θα πρέπει να είναι τα κατάλληλα μέτρα αντιμετώπισής τους. Έπειτα, ο risk manager προσεγγίζει κάποιον ασφαλιστικό μεσίτη (broker) ο οποίος θα προσπαθήσει να προσφέρει στην εταιρεία την απαραίτητη κάλυψη. Σε περιπτώσεις μεγάλων εταιρειών που οι κίνδυνοι είναι περίπλοκοι και αρκετά δαπανηροί, ο Lloyd's θα δώσει τη λύση στα αιτήματα τους αφού είναι το αντικείμενο στο οποίο υπερτερεί, προσφέροντας τόσο την τεχνογνωσία του όσο και τη χρηματοοικονομική ασφάλεια. Η κεφαλαιακή δομή και η συνολική στρατηγική που ακολουθεί ο Lloyd's είναι παράγοντες που εξασφαλίζουν στους πελάτες τους την ασφάλεια που αναμένουν⁵⁶.

Σε δεύτερο χρόνο, όταν ο insurance broker θα έχει συζητήσει με τον risk manager για τις ασφαλιστικές ανάγκες της εταιρείας, έρχεται σε επαφή με κάποιον ασφαλιστή που είναι καταρτισμένος στο αντικείμενο ενασχόλησης της εταιρείας, για να είναι όσο το δυνατόν καλύτερα στοχευμένη η ασφάλιση που θα προσφερθεί. Όταν θα έρθει η ώρα της ανεύρεσης ασφαλιστή (underwriter) ο broker απευθύνεται τόσο στο Lloyd's στο Underwriting Room στην One Lime street όσο και σε άλλες μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες. Όταν θα αποταθεί στο Lloyd's θα έχει ήδη συντάξει μια αναφορά, το Market Reform Contract (MRC) στο οποίο αναλύονται οι λεπτομέρειες του κινδύνου και ουσιαστικά αποτελεί το εναρκτήριο σημείο της διαπραγμάτευσης με τον ασφαλιστή. Έπειτα, ο ασφαλιστής χρησιμοποιώντας κατάλληλα εργαλεία και μεθόδους, εκτιμά τη συχνότητα και το ύψος των απαιτήσεων που εγείρονται από τους συγκεκριμένους κινδύνους.

⁵⁶ Διεθνείς αναλυτές και υπηρεσίες βαθμονόμησης όπως οι Standard & Poor's διασφαλίζουν ότι ο Lloyd's είναι πάντα επικαιροποιημένος και έτοιμος να ανταποκριθεί σε ό,τι προκύψει στην αγορά

Είναι πιθανό να μη δεχτούν πολλοί ασφαλιστές να ασφαλίσουν τους κινδύνους που περιγράφονται, αλλά ο πρώτος ασφαλιστής που αναλαμβάνει γίνεται γνωστός ως lead underwriter. Συνηθίζεται λόγω της πολυπλοκότητας των κινδύνων, ο lead να μην μπορέσει να τους αναλάβει εξ' ολοκλήρου, διαμοιράζοντας τους σε άλλους ασφαλιστές, ακόμα και άλλων ασφαλιστικών εταιρειών, οι οποίοι είναι εύκολο πλέον να αναλάβουν κάποιο μερίδιο της ασφάλισης. Αυτή η υγιής συνεργασία έχει συνολικό όφελος⁵⁷ στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, αν και υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ του Lloyd's και των άλλων εταιρειών. Ο πρώτος ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να διαπραγματευτεί τόσο τους όρους της ασφάλισης όσο και το ύψος του ασφαλίστρου. Οι υπόλοιποι ασφαλιστές που διαμοιράζονται τους κινδύνους, γνωστοί ως following underwriters⁵⁸, μπορούν είτε να δεχθούν την ασφάλιση που πρότεινε ο lead underwriter είτε να προτείνουν δικές τους τροποποιήσεις, οι οποίες όμως πρέπει πρώτα να εγκριθούν από αυτόν. Όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις καταγράφονται σε ένα νέο MRC, το οποίο θεωρείται και υπογράφεται στο κάτω μέρος⁵⁹ από όλους τους συμμετέχοντες ασφαλιστές (γι' αυτό υπάρχει ο όρος *under-writer*).

Για να μπορεί ο Lloyd's να προσφέρει όλες αυτές τις υπηρεσίες σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να συμμορφώνεται με αυστηρούς κανονισμούς. Η σχέση που δημιουργεί με τους νομοθέτες είναι η βάση για αμοιβαία εμπιστοσύνη. Στην περίπτωση του ανεμοστρόβιλου στον Κόλπο του Μεξικού, η τοπική κοινωνία ήταν σίγουρη πως ο Lloyd's θα κάνει ό,τι καλύτερο για τη διευθέτηση των ζημιών. Για να γίνουν όμως όλα αυτά, απαιτείται η απρόσκοπτη ενημέρωση της Αγοράς. Για τη διασφάλιση της ορθής επικαιροποίησης της Αγοράς του Lloyd's υπάρχει μια ομάδα με το όνομα International Trade Advice (LITA). Είναι υπεύθυνη να ενημερώνει την αγορά για διεθνείς νομοθετικές ρυθμίσεις που προκύπτουν ανά χρονικά διαστήματα. Η ομάδα LITA χρησιμοποιεί μια online εφαρμογή⁶⁰, το Crystal, μέσω της οποίας η ομάδα παρέχει

⁵⁷ Institute of London Underwriters (1964), *Institute Handbook on Marine Contracts*, London: Witherby & Co Ltd

⁵⁸ Brown, A. (1974), *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*, London: Peter Davies Ltd

⁵⁹ Beeman M.M. (1947), *Lloyd's London: An outline*, Surrey: Windmill Press

⁶⁰ Lloyd's, "The Market", <http://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/tools-e-services/crystal> [accessed 22/11/2013]

άμεση και γρήγορη πρόσβαση σε βασικές πληροφορίες για το παγκόσμιο εμπόριο, όπως είναι οι νομοθετικές και οι φορολογικές ρυθμίσεις.

Για τη βιώσιμη ανάπτυξη του Lloyd's σε μακροπρόθεσμο επίπεδο έχει δημιουργηθεί το τμήμα της Διαχείρισης Κινδύνου (Risk Management). Είναι υπεύθυνο για την αποτελεσματική διαχείριση όλων των βασικών κινδύνων που μπορεί να αντιμετωπίσει ο Lloyd's τόσο σε επίπεδο Διοίκησης (Corporation) όσο και σε επίπεδο Αγοράς (Market). Η ομάδα που το επανδρώνει συνεργάζεται στενά με την Αγορά προσφέροντας συμβουλές και βοήθεια στη διαχείριση των κινδύνων και συστήνοντας συστήματα και ελέγχους για να τους αντιμετωπίσουν. Επίσης, σημαντική είναι και η δημιουργία πλάνων και εναλλακτικών τρόπων λειτουργίας του Lloyd's σε περιπτώσεις αναγκαστικής διακοπής των εργασιών του λόγω ανυπέρβλητων κινδύνων. Με αυτό τον τρόπο διατηρείται η φήμη του Lloyd's, καθώς βασίζεται πάνω στην αξιοπιστία που προσφέρουν οι απρόσκοπτα προσφερόμενες υπηρεσίες του.

Οι καλές σχέσεις μεταξύ των μελών που δρουν υπό τη στέγη του Lloyd's είναι η βάση για την καλή λειτουργία του. Σε περιπτώσεις τεράστιων καταστροφών όπως ο ανεμοστρόβιλος στο Μεξικό, διασφαλίζουν ότι το κάθε ενδιαφερόμενο μέλος θα πράξει τις απαραίτητες ενέργειες για την αντιμετώπιση τους. Η ομάδα Διαχείρισης των Σχέσεων (Relationship Management Team) παρέχει υπηρεσίες ελέγχου των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, προσφέροντας στη Διοίκηση μια ολιστική εικόνα των ικανοτήτων τους καθώς και των δυνατών και αδύναμων σημείων τους. Τέλος, η ομάδα των απαιτήσεων (Claims Team) ελέγχει κατά πόσο οι managing agents μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών και αν είναι δυνατό το εκπαιδευτικό και σχεδιαστικό τους πρόγραμμα. Αυτή η διαδικασία διασφαλίζει τον broker πως όταν θα απευθυνθεί σε οποιονδήποτε managing agent, εκείνος θα διαχειριστεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις απαιτήσεις που θα προκύψουν.

Τι θα συμβεί όμως όταν επέλθει ο κίνδυνος; Δεν είναι μόνο η φασαρία που θα προκληθεί στο Underwriting Room, αλλά ενεργοποιείται μια αλυσίδα γεγονότων που λαμβάνουν χώρα και σχετίζονται με:

- Τον τρόπο ενημέρωσης για το ατύχημα
- Τον τρόπο διαχείρισης των απαιτήσεων

- Την Εκτίμηση της Ζημιάς
- Τη διευθέτηση των απαιτήσεων

Όταν συμβαίνει μια τόσο μεγάλη καταστροφή, ο Lloyd's πρέπει να αντιδράσει όσο πιο γρήγορα γίνεται. Είναι πλέον η κατάλληλη στιγμή για να ελεγχθεί η ετοιμότητα των διαδικασιών που έχει ορίσει ο Lloyd's τόσο σε επίπεδο Αγοράς όσο και σε επίπεδο Διοίκησης. Η ομάδα Διαχείρισης Κινδύνου (Risk Management Team), η οποία πρώτιστα οργάνωνε σχέδια αντιμετώπισης, τώρα αναλαμβάνει να διαχειριστεί τον πραγματικό κίνδυνο μέσα στη Διοίκηση και την Αγορά. Παρέχει βοήθεια και συμβουλές στους managing agents σχετικά με την εφαρμογή των σχεδίων καταστροφής, τα οποία αποτελούν εκτενείς αναφορές που περιγράφουν τις αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των ομάδων του Lloyd's και έχουν αναπτυχθεί αποκλειστικά με κύριο στόχο την αποδοτική λειτουργία του ακόμα και υπό τόσο ακραίες συνθήκες.

Η ενημέρωση όλων των μελών του Lloyd's τόσο στην Αγορά όσο και στη Διοίκηση είναι ζωτικής σημασίας. Πρέπει όλοι να έχουν την ίδια, λεπτομερή και συνεπή ενημέρωση ώστε να υπάρχει πλήρης κατανόηση του μεγέθους της καταστροφής. Η εμπλοκή των M.M.E. είναι αναπόφευκτη, ιδίως όταν πρόκειται για μια τόσο μεγάλη ασφαλιστική εταιρεία. Το γραφείο Τύπου του Lloyd's αναλαμβάνει να διαχειριστεί όλα τα αιτήματα των δημοσιογράφων και να αποστέλλει ανά τακτά χρονικά διαστήματα ενημερωτικές αναφορές σχετικά με τη στάση της Διοίκησης για την καταστροφή. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι ο κύριος ρόλος του γραφείου Τύπου δεν είναι μόνο αυτός, αλλά και η συνεχής προβολή του Lloyd's και η συγκομιδή πληροφοριών από τη διεθνή ασφαλιστική κοινότητα. Ανάλογες είναι φυσικά και οι αρμοδιότητες της ομάδας του Διαδικτύου, που ασχολείται με τη διαδικτυακή ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών μέσω της επικαιροποίησης του site www.lloyds.com από τις συνεχείς αναρτήσεις.

Για να διαχειριστούν οι απαιτήσεις, επειδή είναι πολύ νωρίς όταν δε θα έχει γίνει ακόμα ακριβής καθορισμός του ύψους της ζημιάς, πρέπει να γίνει κατ' αρχήν εκτίμηση του κόστους των επισκευών και να προσδιοριστούν οι ασφαλιστικές καλύψεις που πρέπει να εφαρμοστούν. Οι managing agents προσλαμβάνουν Διακανονιστές Απαιτήσεων (Claim Adjusters) οι οποίοι εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος της εκτίμησης βασισμένοι σε πραγματικά γεγονότα, εφαρμόζοντας τους όρους του ασφαλιστηρίου και φθάνοντας

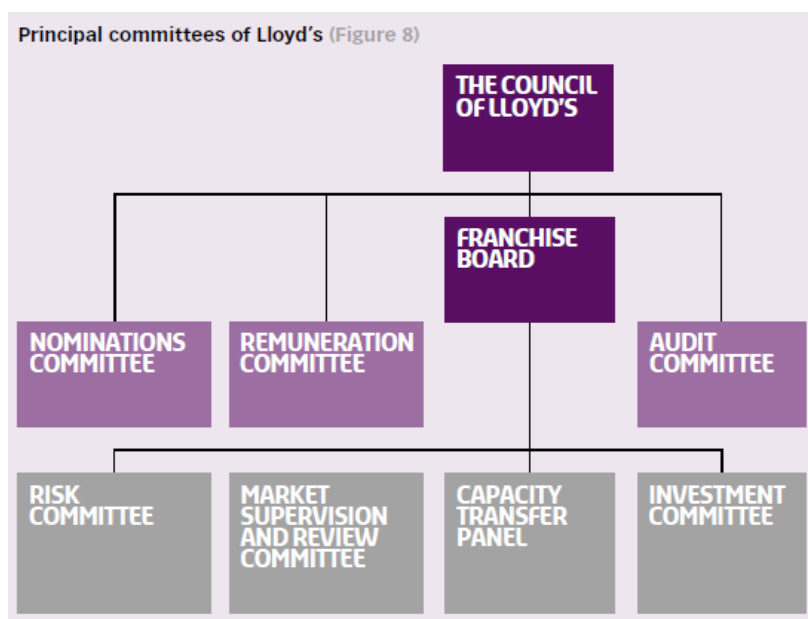
σε κάποια συμφωνία με τον ασφαλιζόμενο. Κατά τη διάρκεια όλης αυτής της διαδικασίας ο broker του Lloyd's εκπροσωπεί τον ασφαλιζόμενο, παρέχοντας του πληροφορίες για το συμβάν και τις απαιτήσεις που προκύπτουν. Επίσης, δεν είναι υποχρεωμένος να παρουσιάσει τις απαιτήσεις σε όλους τους συμβαλλόμενους ασφαλιστές. Πρέπει όμως να τις παρουσιάσει στον lead underwriter και έπειτα σε μια κεντρική υπηρεσία, την Xchanging Claims Service (XCS), η οποία αναθεωρεί τις απαιτήσεις εκ μέρους των following underwriters. Για την καλύτερη και ταχύτερη επίλυση των απαιτήσεων, ο Lloyd's έχει εισάγει το ηλεκτρονικό σύστημα Electronic Claim Files, το οποίο χειρίζονται οι brokers εισάγοντας τις απαραίτητες πληροφορίες.

Στην περίπτωση τόσο έντονων φυσικών καταστροφών που έχουν ως συνέπεια τη δημιουργία υψηλών και περίπλοκων απαιτήσεων, κρίνεται αναγκαίος ο διορισμός ενός ερευνητή. Ο Διακανονιστής των απαιτήσεων του lead underwriter προσλαμβάνει αυτόν τον ερευνητή, γνωστό ως Διακανονιστή Απωλειών, ο οποίος πρέπει να επισκεφθεί τον τόπο της καταστροφής και να εκτιμήσει το εύρος των ζημιών που προκλήθηκαν από την εν λόγω φυσική καταστροφή. Επίσης, συνεκτιμά τις ασφαλιστικές καλύψεις που πρέπει να τεθούν σε ισχύ και υπολογίζει σε χρηματοοικονομική βάση τις ζημιές που υπέστη ο ασφαλιζόμενος στις εγκαταστάσεις του. Τελειώνοντας, συντάσσει αναφορές σχετικά με τα πορίσματα του και τις γνωστοποιεί στον lead underwriter και την υπηρεσία XCS. Ακόμα και όταν θα περάσει ο κίνδυνος, σημαντική είναι η συλλογή και η διανομή όλων των απαραίτητων πληροφοριών που προέκυψαν από τη διερεύνηση της καταστροφής, ώστε να υπάρχει προετοιμασία για μελλοντικά περιστατικά.

Για να διευθετηθούν και να αποπληρωθούν οι απαιτήσεις, γίνεται πρωτίστως συζήτηση μεταξύ του Lead Claims Adjuster και της υπηρεσίας XCS, ενώ ο broker θα ειδοποιηθεί σε δεύτερο χρόνο. Όταν ολοκληρωθεί η συζήτηση, ενημερώνονται ανάλογα τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη και το καθένα αναλαμβάνει να διεκδικήσει το ποσό που του αναλογεί από τις συνολικές απαιτήσεις. Χάρη στη συντονισμένη διαδικασία που έχει ακολουθηθεί, ο ασφαλιζόμενος μπορεί πλέον να αποζημιωθεί γρήγορα και εύκολα για τις ζημιές που υπέστη. Εξάλλου η άμεση και αποδοτική εξυπηρέτηση είναι η βάση των παρεχόμενων υπηρεσιών του Lloyd's και ο τρόπος θεμελίωσης της αξιοπιστίας της καλής θέλησης που απολαμβάνει σε διεθνές επίπεδο.

3.5 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ – ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Με την πράξη του Κοινοβουλίου Lloyd's Act το 1982⁶¹ καθορίζεται η εταιρική δομή του Lloyd's και οι κανονισμοί υπό τους οποίους πρέπει να τελεί ενώ ρυθμίζεται από την Αρχή Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών (Financial Services Authority) από την πράξη Financial Services and Market του 2000. Το Συμβούλιο του Lloyd's είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση και την επίβλεψη της Αγοράς ενώ μπορεί να εκτελεί κάποιες από τις λειτουργίες του απευθείας μέσω αποφάσεων και της έκδοσης ψηφισμάτων και εσωτερικών κανονισμών. Οι υπόλοιπες αποφάσεις μπορούν να ανατεθούν στο Franchise Board, το οποίο διαχειρίζεται την Αγορά επί καθημερινής βάσεως, δίνει κατευθυντήριες οδηγίες στα συνδικάτα και διευθύνει τον επιχειρησιακό σχεδιασμό για τη διασφάλιση της ποιότητας των ασφαλιστικών υπηρεσιών. Εναλλακτικά, αποφάσεις μπορούν να ληφθούν και από τις Κύριες Επιτροπές (Principal Committees), οι οποίες αναφέρονται στο παρακάτω διάγραμμα:



Σχήμα 8. Lloyd's Principal Committees http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf

⁶¹ Lloyd's, "Corporate Governance", <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-governance/lloyds-governance-structure> [accessed 22/11/2013]



Σχήμα 9. Lloyd's Risk Committees <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-governance/lloyds-governance-structure>

Στο Lloyd's η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη⁶² περιλαμβάνει κοινωνικά, ηθικά και περιβαλλοντικά ζητήματα. Η προσέγγισή του στην Ε.Κ.Ε. συμμορφώνεται με το τρίπτυχο:

- Πρέπει να βοηθήσουν τον καθένα στη Διοίκηση να κατανοήσουν το ρόλο που τους αναλογεί
- Πρέπει να συνεργαστούν από κοινού οι εταιρείες και οι προμηθευτές της Αγοράς σε βασικά θέματα Ε.Κ.Ε.
- Ο Lloyd's πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε να θεωρεί όλα αυτά τα θέματα υψίστης σημασίας για να αισθάνονται περήφανοι οι εργαζόμενοι του

Ο Lloyd's, ως μέρος της παράδοσης του, στηρίζει τις φιλανθρωπίες⁶³ για περισσότερα από 200 χρόνια τόσο εντός του Ηνωμένου Βασιλείου όσο και στο εξωτερικό. Τα τελευταία 50 χρόνια το Ίδρυμα Φιλανθρωπιών του Lloyd's παρέχει υποστήριξη σε πολλών ειδών τοπικές, εθνικές και διεθνείς φιλανθρωπίες εκ μέρους της Αγοράς. Κύριος στόχος του είναι να μεγιστοποιηθεί το όφελος που θα αποφέρει η παροχή βοήθειας του, ανακλώντας τον χαρακτήρα της Αγοράς: θέλουν να προωθήσουν την ισότητα των ευκαιριών για όλους, να ενισχύσουν τους άπορους μέσω δωρεών, να βοηθήσουν στην επιδιόρθωση των καταστροφών που προκλήθηκαν από ακραία καιρικά φαινόμενα και να παρέχουν τα απαραίτητα εφόδια και τις ικανότητες ώστε οι ιδιώτες

⁶² Lloyd's, "Corporate Social Responsibility", <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/our-approach> [accessed 22/11/2013]

⁶³ Lloyd's "Corporate Social Responsibility", <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/charity> [accessed 22/11/2013]

αλλά και ολόκληρες οι κοινωνίες να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις προκλήσεις του ταχέως μεταβαλλόμενου κόσμου.

Το Πατριωτικό Ίδρυμα του Lloyd's ιδρύθηκε το 1803 για να βοηθήσει τα πολλά θύματα των Ναπολεόντειων Πολέμων. Είναι το παλαιότερο Στρατιωτικό Ίδρυμα του είδους του και παρέχει υποστήριξη στην κοινότητα των ενόπλων δυνάμεων εκ μέρους της Αγοράς του Lloyd's. Το Ίδρυμα στηρίζει επίσης διάφορες οργανώσεις που ασχολούνται κυρίως με άτομα με ειδικές ανάγκες ή με άτομα που είναι άπορα, άρρωστα και περνάνε κακουχίες. Κάθε χρόνο ξοδεύει το εισόδημα που λαμβάνει και όμως δεν επαρκεί γιατί οι ανάγκες δεν παύουν ποτέ να υπάρχουν. Η φύση των στρατιωτικών υποχρεώσεων μπορεί να έχει αλλάξει με την πάροδο των χρόνων, αλλά η σπουδαιότητα της υποστήριξης σε όσους θυσιάστηκαν για την πατρίδα τους παραμένει ακόμα και σήμερα ίδια όπως το 1803, που αρχικά είχε ιδρυθεί το Lloyd's Patriotic Fund από την Αγορά.

Στα πλαίσια της E.K.E. ο Lloyd's υποστηρίζει άλλη μια ευεργεσία, το Ίδρυμα Ερευνών Tercentenary, το οποίο ιδρύθηκε για να σηματοδοτήσει την 300^η επέτειο της αρχικής δημιουργίας του το 1988⁶⁴. Από την ημέρα ίδρυσής του έχει χρηματοδοτήσει πάνω από 100 χρόνια ακαδημαϊκής έρευνας στους τομείς της μηχανικής, των επιστημών, της ιατρικής, των επιχειρήσεων και του περιβάλλοντος μέσω της παροχής μεταδιδακτορικών και επιχειρησιακών υποτροφιών. Στις μέρες μας, μέσω των συνεργασιών του με άλλα συμβούλια ερευνών, εξακολουθεί να χρηματοδοτεί έρευνες και νέα προγράμματα που άπτονται των ασφαλιστικών ζητημάτων. Τέλος, υπάρχει και το Ίδρυμα Περιθάλψεως, το οποίο παρέχει βοήθεια σε άτομα που χρήζουν υποστήριξης και ενίσχυσης και δουλεύουν ή έχουν δουλέψει στον Lloyd's. Παρέχεται χρηματοοικονομική βοήθεια μέσω επιχορηγήσεων ενώ η πρακτική βοήθεια παρέχεται σε άτομα που δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν ούτε τα καθημερινά προβλήματα.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το εθελοντικό πρόγραμμα στο οποίο συμμετέχουν μέλη της Αγοράς του Lloyd's. Οι εθελοντές είναι άτομα που θέλουν να κάνουν τη διαφορά και να προσφέρουν τις γνώσεις τους, συμβουλές περί ασφάλειας και υγείας και όποια άλλη βοήθεια χρειάζεται. Υπάρχει η δυνατότητα απασχόλησης για 1 ώρα έως 1 ημέρα το

⁶⁴ Το 1688 είναι η επίσημη ημερομηνία δημιουργίας του Edward Lloyd's coffee house.

πολύ σε εβδομαδιαία βάση, ενώ συνεχώς παρουσιάζονται νέες ευκαιρίες για προσφορά εθελοντικής βοήθειας. Με βάση μια έρευνα που διεξήχθη το 2011 από το Εθελοντικό Πρόγραμμα προέκυψε ότι το 97% των συμμετεχόντων είχαν θετική εμπειρία και το 98% θα το πρότεινε σε κάποιο συνάδελφο του. Λόγω της μακρόχρονης και συνεχούς δέσμευσης του Lloyd's σε αυτό το πρόγραμμα από την ημέρα δημιουργίας του το 1989, του απονεμήθηκε το Lord Mayor's Dragon Award⁶⁵ για το 2013. Από την αρχή πάντως ο σκοπός ήταν να βελτιωθεί το μορφωτικό επίπεδο και οι ευκαιρίες ζωής των νέων ανθρώπων που το είχαν ανάγκη ώστε να αναγεννηθεί η τοπική κοινωνία.



Πίνακας 6. Πίνακας εθελοντών της τελευταίας πενταετίας http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό κεφάλαιο της Ε.Κ.Ε. που έχει αναπτύξει ο Lloyd's. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι καιρικές συνθήκες και η πιθανότητα εμφάνισης ακραίων καιρικών φαινομένων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής των ασφαλιστρών, ειδικά για ευάλωτες περιοχές. Για να ανταποκριθεί ο Lloyd's στην πρόσκληση της κλιματικής αλλαγής ίδρυσε το Σεπτέμβριο του 2007 την πρωτοβουλία Climatewise, της οποίας αποτελεί βασικό ιδρυτικό μέλος για τον ασφαλιστικό κλάδο. Σκοπός αυτής της πρωτοβουλίας είναι να ενθαρρύνει τις ασφαλιστικές εταιρείες σε όλο τον κόσμο να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις των

⁶⁵ Lloyd's, "Corporate Social Responsibility <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/community-programme/dragon-award> [accessed 22/11/2013]

κλιματικών αλλαγών όσο πιο γρήγορα και αποτελεσματικά γίνεται. Σε αυτή την πρωτοβουλία είναι μέλη 40 ασφαλιστικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων 15 managing agents της αγοράς του Lloyd's. Το πλαίσιο προσέγγισης του Lloyd's για το Climatewise στηρίζεται σε 6 βασικές αρχές:

- Υποστήριξη της Ανάλυσης Κινδύνου

Ο Lloyd's δημοσιεύει κατά καιρούς αρκετές εκθέσεις σχετικές με την κλιματική αλλαγή και την προσαρμογή στις επιπτώσεις της σε θέματα πολιτικής και ασφάλειας. Οι κίνδυνοι αλλάζουν διαρκώς και πρέπει να διατηρείται ο ρυθμός προσαρμογής σε αυτούς. Για τον Lloyd's είναι σημαντικό να ενημερώνονται οι επιχειρηματικές στρατηγικές του μέσω των ερευνών για την κλιματική αλλαγή και να προστατεύονται τα συμφέροντα των πελατών του. Γίνεται επίσης αξιολόγηση των κινδύνων και διαμόρφωση των ασφαλιστικών προϊόντων ώστε να συμβαδίζουν με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις ενώ τα αποτελέσματα των ερευνών του γνωστοποιούνται μέσω ενός κατάλληλου φόρουμ σε επιστήμονες, επιχειρήσεις, στην κοινωνία και σε M.K.O.

- Ενημέρωση των υπευθύνων χάραξης δημόσιας πολιτικής

Πραγματοποιείται συνεργασία μεταξύ των υπευθύνων χάραξης πολιτικής σε διεθνές και εθνικό επίπεδο για να μπορέσουν να αναπτύξουν και να διατηρήσουν μια οικονομία που είναι ανθεκτική στους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής. Επίσης, προωθείται ο δημόσιος διάλογος για την ανάληψη των κατάλληλων ενεργειών, όπως η θέσπιση στόχων για τη μείωση των εκπομπών ρύπων αλλά και η δημιουργία νομοθετικών ρυθμίσεων για μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις υποδομές και την κοινωνία.

- Υποστήριξη της κλιματικής ευαισθητοποίησης

Ο Lloyd's ενημερώνει τους πελάτες του, συμπεριλαμβανομένων όσων βρίσκονται στις αναπτυσσόμενες χώρες, σχετικά με τους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής και αναζητά κανονισμούς που να καθιστούν βιώσιμη την αποκατάσταση των ζημιών μετά την καταστροφή. Επίσης, φροντίζει να τους παρέχει υλικό και εργαλεία για να αξιολογήσουν το δικό τους επίπεδο κινδύνου, ενώ τους ενθαρρύνει να μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέσω ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών.

- Ενσωμάτωση των κλιματικών αλλαγών στη διαμόρφωση των επενδυτικών στρατηγικών

Η μελέτη των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στην απόδοση της εταιρείας και την αξία των μετόχων αποτελεί βασικό παράγοντα στη διαδικασία της λήψης των επενδυτικών αποφάσεων. Ο Lloyd's προωθεί την ενημέρωση των εταιρειών στις οποίες επενδύει, των πελατών και των μετόχων του και ενθαρρύνει τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης τόσο των κτιρίων τους όσο και του τρόπου λειτουργίας τους.

- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Ο Lloyd's υπολογίζει το ενεργειακό του αποτύπωμα σε ετήσια βάση και προσπαθεί να το μειώσει μέσω ενεργειών των υπαλλήλων του και μέσω της βράβευσης καινοτόμων λύσεων για την κλιματική αλλαγή. Επίσης, ενθαρρύνει τους προμηθευτές του να βελτιώσουν τα προϊόντα τους και τις υπηρεσίες τους, καθιστώντας τα περισσότερο βιώσιμα και δημοσιοποιεί τις δικές του εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου χρησιμοποιώντας μια διεθνώς αναγνωρισμένη πρότυπη μονάδα μέτρησης. Οι υπάλληλοι του Lloyd's δεσμεύονται πως θα αντιμετωπίσουν την κλιματική αλλαγή διαδραματίζοντας το δικό τους ρόλο τόσο εντός του χώρου εργασίας τους όσο και εκτός από αυτόν, όπως π.χ. στις ιδιωτικές τους δραστηριότητες. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν κάποια από τα μέτρα που έχει αναλάβει ο Lloyd's: σύγχρονο σύστημα θέρμανσης-ψύξης καθιστούν το κτίριο ενεργειακά αποδοτικό, κατάσταση αναμονής στις ηλεκτρονικές συσκευές που δε χρησιμοποιούνται και αύξηση των τηλεδιασκέψεων σε όλα τα γραφεία του στον Ηνωμένο Βασίλειο και στον υπόλοιπο κόσμο με στόχο τη μείωση των αεροπορικών ταξιδιών και όσα αυτά συνεπάγονται.

- Ο Lloyd's θα είναι υπόλογος και θα συντάσσει αναφορές

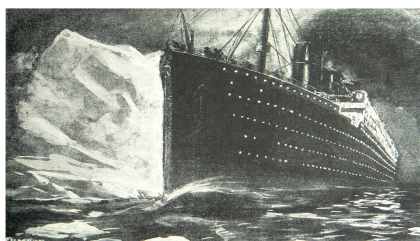
Ο Lloyd's αναγνωρίζει ότι η κλιματική αλλαγή έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις και τις ενσωματώνει στον επιχειρησιακό της σχεδιασμό. Επίσης, δημοσιεύει αναλυτικές αναφορές σχετικά με τις ενέργειες που έχει κάνει ώστε να αποδείξει ότι τηρεί τις σχετικές αρχές που έχει θεσπίσει.

3.6 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΓΡΑΨΑΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

3.6.1 Ο ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ

Ο Τιτανικός της White Star Line, βυθίστηκε κατά το παρθενικό του ταξίδι από το Σαουθάμπτον στη Νέα Υόρκη στις 15 Απριλίου 1912. Ήταν σχεδιασμένο από έμπειρους μηχανικούς με τις αυστηρότερες προδιαγραφές και εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα της εποχής. Θεωρούνταν αβύθιστο και ότι θα μπορούσε να αντισταθεί σε κάθε χτύπημα, παραμένοντας στην επιφάνεια του νερού. Μετέφερε 2.224 καταγεγραμμένους επιβάτες και θεωρούνταν το ασφαλέστερο της κατηγορίας του.

Στις 14 Απριλίου το βράδυ προσέκρουσε σε παγόβουνο, το οποίο προκάλεσε τεράστια ζημιά στη γάστρα του πλοίου. Χρειάστηκαν μόνο 2 ώρες και 40 λεπτά⁶⁶ για να βυθιστεί τελικά στις 15 Απριλίου τα ξημερώματα. Συνολικά πνίγηκαν 1.514 άτομα, καθιστώντας το ναυάγιο του ως το πολυπληθέστερο δυστύχημα στην ιστορία εν καιρώ ειρήνης. Το κυριότερο πρόβλημα ήταν η έλλειψη σωσίβιων λέμβων, οι οποίες επαρκούσαν μόνο για 1.178 άτομα. Σώθηκαν πρώτα τα γυναικόπαιδα, όπως διέταξε το πλήρωμα, με αποτέλεσμα να πνιγεί ένα δυσανάλογα μεγάλο ποσοστό αντρών. Οι βάρκες δεν ήταν τελείως γεμάτες, καθώς υπήρχε ο φόβος ανατροπής τους σε περίπτωση ύπαρξης πολλών ατόμων, ενώ θα μπορούσαν να είχαν σωθεί ακόμα 500 άτομα. Επίσης, το πλησιέστερο καράβι, το Californian, απέτυχε να πλησιάσει και να σώσει κόσμο που είχε πέσει στα παγωμένα νερά του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού, ώσπου να επέμβει κάπως καθυστερημένα το Carpathia.

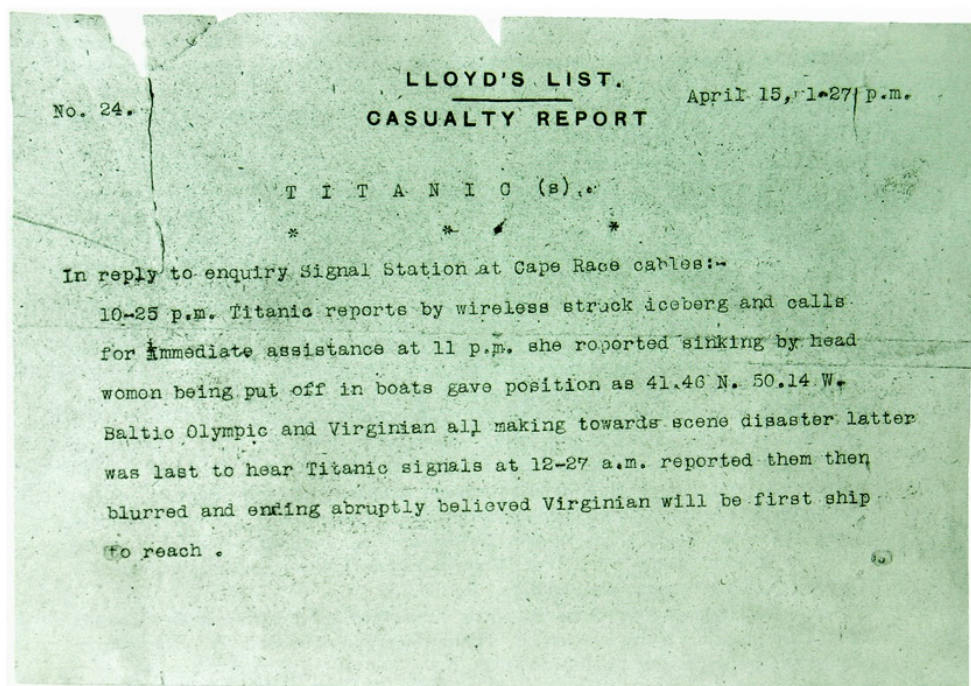


Εικόνα 12. Ο Τιτανικός προσκρούει πάνω στο παγόβουνο <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/titanic>

⁶⁶ Lloyd's, "History" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/titanic> [accessed 24/11/2013]

Η ιστορία του Τιτανικού συνδέεται άμεσα με την ιστορία του Lloyd's αφού ο τελευταίος τον είχε ασφαλίσει για περισσότερα από £1 εκ. Εκείνη την εποχή, η χρήση του ασύρματου τηλεγράφου βρισκόταν σε πρώιμο στάδιο και ο Lloyd's παρείχε σημαντική συμβολή σε συνεργασία με τον εφευρέτη Γουλιέλμο Μαρκόνι, στήνοντας σταθμούς εκπομπής και λήψης σήματος από την Κορνουάλη στον Καναδά ώστε τα πλοία που διασχίζουν τον Ατλαντικό να έχουν επικοινωνία με τη στεριά.

Ο σταθμός του Lloyd's στο Χάλιφαξ ήταν ο πρώτος που πληροφορήθηκε ότι το πλοίο βυθιζόταν. Άλλοι σταθμοί εξέδιδαν αντικρουόμενες αναφορές, καταλήγοντας στην είδηση ότι ο Τιτανικός είχε διασωθεί και είχε ρυμουλκηθεί στο Χάλιφαξ. Ο Lloyd's όμως, έχοντας κατανοήσει την ακριβή κατάσταση, ξεκίνησε μέσω των ασφαλιστών του να εμπορεύεται την “καθυστερημένη ασφάλιση”, είδος ανασφάλισης που συναντάται μετά από θαλάσσιο ατύχημα. Ο Τύπος της εποχής αναφέρει πως αυτό δεν ήταν το μοναδικό πλήγμα του Lloyd's, αφού τους τελευταίους 6 μήνες είχαν ναυαγήσει άλλα δυο πλοία του, το Delhi και το Oceana.



Εικόνα 13. Η είδηση της βύθισης του Τιτανικού <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/titanic>

Στις 9 Ιανουαρίου 1912, οι brokers της Willis Faber & Co είχαν έρθει στον Lloyd's προς αναζήτηση ασφάλισης για τον Τιτανικό και το αδελφό πλοίο Olympic εκ μέρους της White Star Lines. Θεωρήθηκε αρκετά μεγάλο ρίσκο, αφού μόνο για το κύτος η κάλυψη ήταν περίπου £1 εκ. (σήμερα περίπου £95 εκ.). Στην τελική ασφάλιση συμμετείχαν πολλά συνδικάτα με ποσά κάλυψης που κυμαίνονταν από £10,000 έως £75,000. Παρά το γεγονός ότι οι απαιτήσεις ήταν ιδιαίτερα υψηλές, οι ασφαλιστές πλήρωσαν όλο το ποσό μέσα σε 30 ημέρες.

Από την οπτική⁶⁷ του Lloyd's το δυστύχημα του Τιτανικού θα μείνει στην ιστορία ως μια από τις μεγαλύτερες απώλειες της Αγοράς. Επίσης, έδωσε το έναυσμα για την έκδοση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (S.O.L.A.S⁶⁸.) το 1914, μια συνθήκη ορόσημο για τη διεθνή θαλάσσια ασφάλεια. Τα τελευταία 100 χρόνια έχουν γίνει πολλές βελτιώσεις στους κανονισμούς περί ασφάλειας και υγείας, καθοδηγούμενες από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό I.M.O. (International Maritime Organization). Εκτός από τους κανονισμούς που έχουν θεσπιστεί, έχουν εφευρεθεί στρατιωτικές καινοτομίες, όπως το ραντάρ και τα συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού θέσης (GPS), ενώ ακολουθούνται καινούριες τεχνικές και χρησιμοποιούνται βελτιωμένα υλικά στην κατασκευή πλοίων που τα καθιστούν ασφαλέστερα.

Αν και έχουν ληφθεί περισσότερα μέτρα έως σήμερα, ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν. Το 1912 οι απώλειες ήταν 1 στα 100 πλοία το χρόνο ενώ έως το 2009, που είχε παρατηρηθεί μείωση όλα αυτά τα χρόνια, ήταν 1 στα 670. Μετά το ατύχημα του Costa Concordia τον Ιανουάριο του 2012 αλλά και άλλων κρουαζιερόπλοιων, τέθηκε θέμα ώστε να διεξάγονται ασκήσεις πριν την αναχώρηση των πλοίων για να εξοικειωθούν οι επιβάτες με τους σταθμούς συγκέντρωσης τους, τα σωσίβια και να μάθουν πώς να αντιδρούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Κάποια άλλα ατυχήματα, όπως το Exxon Valdez (1989), οδήγησαν στη δημιουργία του Διεθνούς Κώδικα

⁶⁷ Lloyd's, "News and features", <http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/lloyds-news/lloyds-news-2012/safety-at-sea> [accessed 23/11/2013]

⁶⁸ IMO, "References and Archives", <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx> [accessed 27/11/2013]

Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code⁶⁹), καθιερώνοντας πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων αλλά και για την πρόληψη της ρύπανσης.

Εξίσου σημαντικός είναι και ο ανθρώπινος παράγοντας, καθώς το 50% των θαλάσσιων απωλειών οφείλεται σε ανθρώπινα λάθη. Ο ανταγωνισμός, η κούραση και η ελλιπής εκπαίδευση συντελούν στη δημιουργία λανθασμένων χειρισμών. Πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα η βελτίωση της εκπαίδευσης και της απόδοσης του προσωπικού του καταστρώματος και της μηχανής, τόσο για τις ναυτιλιακές όσο και για τις ασφαλιστικές εταιρείες.

3.6.2 Η ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΗΣ 11/09/2001

Οι επιθέσεις της 11/09 ήταν μια σειρά συντονισμένων τρομοκρατικών χτυπημάτων, καθοδηγούμενες από την ισλαμική οργάνωση Αλ-Κάιντα με στόχο τη Νέα Υόρκη και την Ουάσιγκτον. Συνολικά, έγινε αεροπειρατεία σε 4 αεροπλάνα, εκ των οποίων 2 προσέκρουσαν στους Δίδυμους Πύργους του συγκροτήματος του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου. Μέσα σε 2 ώρες οι πύργοι είχαν καταρρεύσει, ενώ προκλήθηκαν ζημιές και σε άλλα κτίρια του συγκροτήματος, αριθμώντας συνολικά στην απώλεια περίπου 3.000 ανθρώπινων ζωών. Το τρίτο αεροπλάνο κατέπεσε στο Πεντάγωνο και το τέταρτο εξερράγη κάπου στην Πενσυλβανία. Οι συγκεκριμένες επιθέσεις άλλαξαν ριζικά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται ο κόσμος τον κίνδυνο. Στην πολυετή ιστορία του ο Lloyd's έχει δει πολλές καταστροφές, αλλά τίποτα δεν μπορούσε να τον προετοιμάσει για αυτή την καταστροφή.

⁶⁹ IMO, “Human Element”, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx> [accessed 27/11/2013]



Εικόνα 14. Μόλις έχουν προσκρούσει τα 2 αεροπλάνα στους Δίδυμους πύργους
<http://beforeitsnews.com/9-11-and-ground-zero/2013/05/rare-911-video-nationwide-apb-for-white-van-video-2439786.html>

Η επίθεση αυτή ήταν προσωπική και επαγγελματική τραγωδία για πολλά άτομα που ανήκουν στον ασφαλιστικό κλάδο. Χάθηκαν αρκετοί ασφαλιστές και μεσίτες, προκαλώντας ένα τραγικό αίσθημα απώλειας στο διεθνές ασφαλιστικό και χρηματοπιστωτικό σύστημα. Όπως ανέφερε ο Julian James, ο οποίος εκείνη την περίοδο ήταν διευθυντής του Lloyd's στις Διεθνείς Αγορές (Worldwide Markets): “Ο ασφαλιστικός κλάδος δεν είχε αντιμετωπίσει ξανά παρόμοιο γεγονός που να τους άγγιζε τόσο προσωπικά”.

Η 11/09 ήταν η μεγαλύτερη ενιαία απώλεια που είχε αντιμετωπίσει ποτέ ο Lloyd's και επηρέασε πολλές κατηγορίες επιχειρήσεων. Συνδύασε ταυτόχρονα⁷⁰ την ασφάλιση αεροπορίας, ακριβών έργων τέχνης, ακινήτων και ανθρώπινης απώλειας, γεγονός που μέχρι τότε ήταν αδιανόητο να προβλεφθεί. Η Αγορά του Lloyd's και του Λονδίνου γενικότερα ακολούθησε την κουλτούρα “διευθέτησε τώρα και άσε τις λεπτομέρειες για αργότερα”, πληρώνοντας συνολικά δισεκατομμύρια λιρών σε απαιτήσεις μέσω των συνδικάτων του Lloyd's. Όταν, μήνες μετά το ατύχημα, άρχισε να συνέρχεται η Αμερική και να θεραπεύει τα τραύματά της, ο Αμερικανός Υπουργός Οικονομικών John Snow είπε χαρακτηριστικά στον Lloyd's για την αμέριστη συμπαράσταση που τους προσέφερε: “Σας είμαστε υπόχρεοι⁷¹”.

⁷⁰ Lloyd's, “History”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/2001-september-11-attacks> [accessed 27/11/2013]

⁷¹ “We are indebted to you”

Η αναθεώρηση της άποψης του κινδύνου περί τρομοκρατίας οδήγησε στη δημιουργία μια νέας αυτόνομης ασφαλιστικής αγοράς εντός του Lloyd's. Η Αγορά έχει πλέον ωριμάσει και εξακολουθεί να διευρύνεται σε επίπεδο ασφαλιστέων κινδύνων και σε γεωγραφικές περιοχές. Υπάρχουν πια λίγοι κίνδυνοι σε όλο τον κόσμο που δεν μπορεί να προσφερθεί το απαιτούμενο ασφάλισης της τρομοκρατίας. Μετά την 11/09 και τις επιθέσεις που έχουν γίνει σε Λονδίνο, Μαδρίτη και Βομβάη καταδεικνύουν πολιτική αστάθεια και συμβάλλουν στη διατήρηση των αυξημένων επιπέδων κινδύνου σε πολλές χώρες.

3.7 Ο LLOYD'S ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

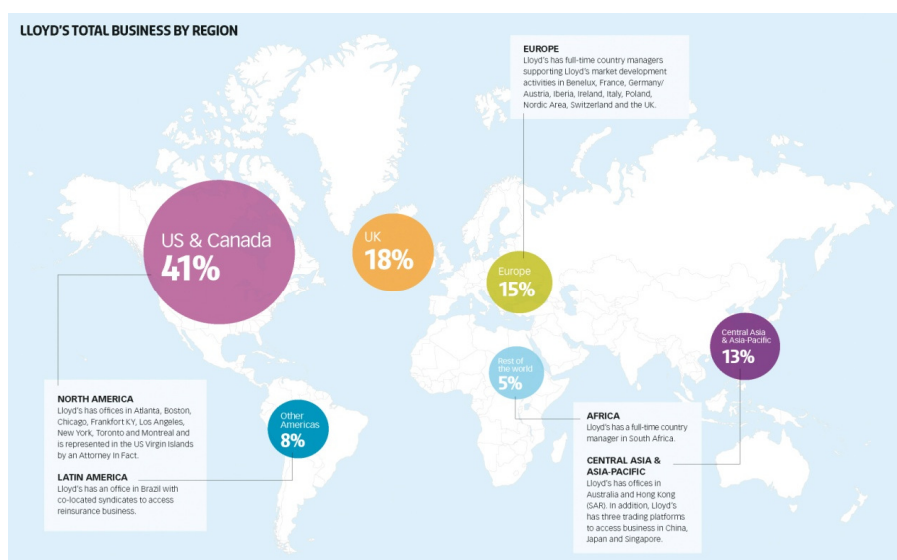


Εικόνα 15. Lloyd's in numbers http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf

Κάνοντας μια αρκετά συνοπτική αναφορά στον Lloyd's παρατηρείται ότι απασχολεί 87 συνδικάτα, 2798 Coverholders και 192 Brokers. Με το πέρασμα των χρόνων κατέληξε σήμερα να δραστηριοποιείται σε 200 περιοχές παγκοσμίως, έχοντας εξειδίκευση στη








ασφάλιση και την αντασφάλιση. Από την ημέρα ίδρυσης του το 1688 έως σήμερα αριθμεί 325 χρόνια εμπειρίας, τα οποία συμπεριλαμβάνουν εποχές οικονομικής άνθισης αλλά και παρακμής, με πιο πρόσφατο παράδειγμα το 2011 που πλήρωσε συνολικά £20,6 δις σε απαιτήσεις αλλά κατάφερε να παραμείνει δυνατός και να εξακολουθεί να προσπαθεί για την ανάπτυξη του. Υπήρξε καινοτόμος οργανισμός, ασφαρίζοντας από κοσμήματα και πλοία μέχρι διαστημόπλοια και τη φωνή⁷² του τραγουδιστή Bruce Springsteen έναντι £3,5 εκ.

Όπως φαίνεται παρακάτω, το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών του Lloyd's διεξάγεται στις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά και ακολουθούν με περίπου ίδιο ποσοστό απασχόλησης το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ευρώπη και η Ασία. Ακολουθεί η κατανομή στις 7 κατηγορίες ασφάλισης ανά γεωγραφική περιοχή, στην οποία παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό ασφάλισης πραγματοποιείται στον τομέα της αντασφάλισης και των ακινήτων. Ενώ η ιστορία του Lloyd's ξεκίνησε ως παραδοσιακός οργανισμός θαλάσσιας ασφάλισης, παρατηρείται πλέον να αποτελεί μικρό κομμάτι της απασχόλησης του.

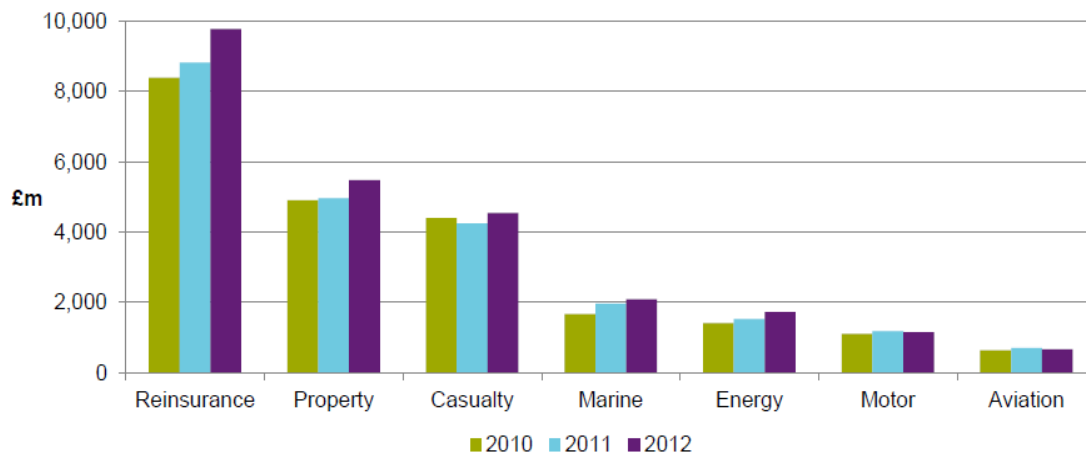


Εικόνα 16. Οι διεθνείς επιχειρήσεις του Lloyd's ανά περιοχή http://www.lloyds.com/~media/Images/The%20Market/Tools%20and%20resources/Brand%20and%20Marketing/Presentation%20Toolkit/2012%20graphs/Global_reach_high_resolution.jpg

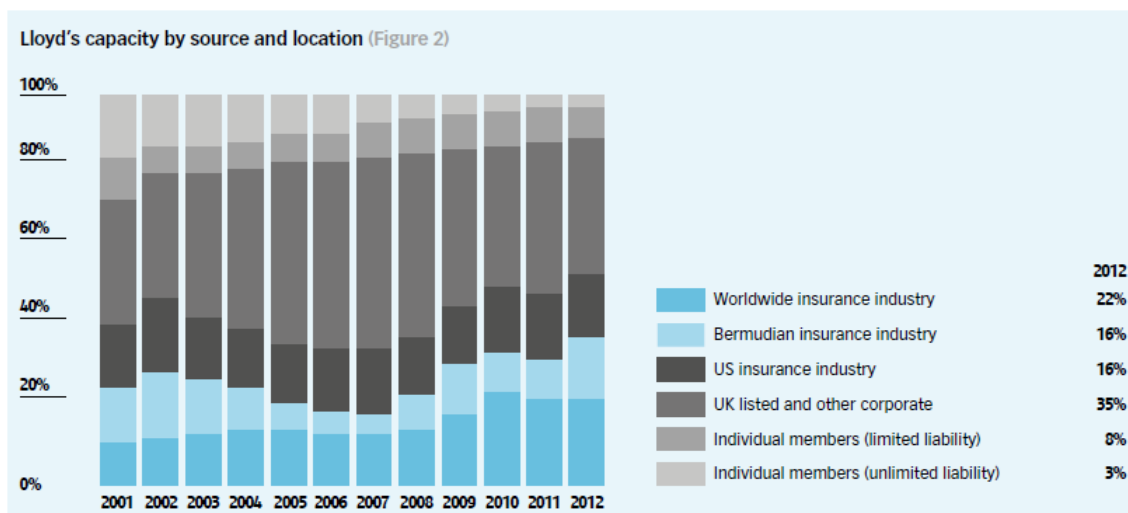
⁷² Lloyd's, "History", video: Celebrating Innovation <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history> [accessed 23/11/2013]

	US & Canada	Other Americas	UK	Europe	Central Asia & Asia-Pacific	Rest of the world	Total for all regions
 REINSURANCE	27%	77%	32%	38%	47%	64%	38%
 PROPERTY	33%	6%	18%	14%	15%	7%	21%
 CASUALTY	19%	6%	18%	16%	26%	10%	18%
 MARINE	7%	5%	6%	18%	6%	9%	8%
 ENERGY	10%	3%	3%	8%	3%	3%	7%
 MOTOR	1%	1%	21%	1%	1%	2%	5%
 AVIATION	3%	2%	2%	5%	2%	5%	3%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 7. Κατανομή ανά κατηγορία ασφάλισης στο Lloyd's και ανά γεωγραφική περιοχή http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf



Σχήμα 10. Συνολικά ποσά ασφάλισης ανά τομέα τα τελευταία 3 χρόνια http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_analyst_presentation.pdf



Σχήμα 11. Κατανομή των εργασιών του Lloyd's ανά περιοχή http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf

Οι αξιολογήσεις που αναφέρονται παρακάτω αποτελούν ανεξάρτητες απόψεις περί της οικονομικής ισχύος του Lloyd's και αποδεικνύουν ότι μπορεί να ανταποκριθεί στις τρέχουσες υποχρεώσεις των συμβολαίων που έχει συνάψει. Τα τελευταία 15 χρόνια αποσπά συνεχώς καλύτερη⁷³ βαθμολογία, καθώς είχε ξεκινήσει από A⁻ και σήμερα έχει καταλήξει να έχει A⁺. Η σημερινή εξαιρετική αξιολόγηση που λαμβάνει ο Lloyd's είναι αποτέλεσμα σκληρής δουλειάς και αφοσιωμένων υπαλλήλων.



Εικόνα 17. Η βαθμολογία του Lloyd's από τους διεθνείς οίκους αξιολόγησης <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings>

⁷³ Lloyd's, "Investor Relations" <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings> [accessed 27/11/2013]

Η μοναδική κεφαλαιακή δομή του Lloyd's παρέχει εξαιρετική οικονομική ασφάλεια⁷⁴ για τους ασφαλιζόμενους και επαρκή κεφάλαια για τα μέλη. Τα κεφάλαια που αναφέρονται στο διάγραμμα ως First & Second Link έχουν πραγματοποιηθεί προς όφελος των ασφαλισμένων και αφορούν σε ασφάλειες που έχουν υπογράψει μέλη του Lloyd's, τα οποία μπορούν να εγγραφούν μόνο για δικό τους λογαριασμό και δεν είναι υπεύθυνα για τις ζημιές άλλων μελών. Τα κεφάλαια που αναφέρονται ως Third Link αφορούν σε περιουσιακά στοιχεία που διαχειρίζονται από τη Διοίκηση και χρήζουν έγκρισης από το Συμβούλιο του Lloyd's για την περίπτωση κάλυψης των ασφαλιστικών υποχρεώσεων οποιουδήποτε μέλους. Η Διοίκηση διατηρεί το δικαίωμα να καθορίζει το επίπεδο της κεφαλαιοποίησης ώστε να είναι ισχυρός ο οργανισμός και να εμπνέει αξιοπιστία και ασφάλεια στους πελάτες του.

SEVERAL ASSETS	FIRST LINK	SYNDICATE LEVEL ASSETS £41,126m	
	SECOND LINK	MEMBERS' FUNDS AT LLOYD'S £15,660m	
MUTUAL ASSETS	THIRD LINK	CENTRAL FUND £1,459m	CALLABLE LAYER £745m
		CORPORATION £133m	
		SUBORDINATED DEBT / SECURITIES £893m	

Πίνακας 8. Η κεφαλαιακή δομή του Lloyd's <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/lloyds-capital-structure>

⁷⁴ Lloyd's, "Investor Relations" <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/lloyds-capital-structure> [accessed 27/11/2013]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Οι νηογνώμονες (Classification Societies), γνωστοί και ως εταιρείες ταξινομήσεως των πλοίων, είναι μη κυβερνητικοί τεχνικοί οργανισμοί που αναπτύσσουν τεχνικές προδιαγραφές και κανονισμούς για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των πλοίων αλλά και άλλων πλωτών κατασκευών. Η κατάταξη και η χορήγηση της αντίστοιχης κλάσης πραγματοποιείται ύστερα από συμμόρφωση των πλοίων ή των κατασκευών με τους κανονισμούς του νηογνώμονα, η οποία πιστοποιείται μέσω των απαραίτητων σχετικών επιθεωρήσεων και ελέγχων που διενεργούνται.

Οι νηογνώμονες αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την οργάνωση και τη λειτουργία της ναυτασφαλιστικής αγοράς και της ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα, αφού ένα πλοίο που δεν έχει κλάση είναι εξαιρετικά δύσκολο⁷⁵, αν όχι αδύνατο, να ασφαλιστεί ή να ναυλωθεί. Έτσι η παρακολούθηση των πλοίων από τους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς αποδεκτή ναυτιλιακή πρακτική, ενώ ταυτόχρονα θεσπίζονται οι κανονισμοί που αφορούν τόσο στα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων όσο και στην ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης τους θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ιστορία των νηογνώμωνων αρχίζει⁷⁶ στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, με τη δημιουργία του Αγγλικού Νηογνώμονα, Lloyd's Register of Shipping ή αλλιώς LR, το 1760. Όλα ξεκίνησαν το 1688 με τη δημιουργία του καφενείου του Edward Lloyd, το οποίο με την πάροδο των χρόνων εξελίχθηκε σε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Η ανάγκη για ασφάλιση και για ενημέρωση της κατάστασης του παγκόσμιου στόλου οδήγησε στην πλήρη καταγραφή της κατάστασης του κύτους των πλοίων αλλά και των μηχανών και των εξοπλισμών που διέθεταν. Αυτή η καταγραφή δημοσιευόταν σε ετήσια βάση και

⁷⁵ Βλάχος Γ. & Αλεξόπουλος Α. (1996), “Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική”, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη

⁷⁶ IACS “Classification Societies – What, Why and How?”, http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/class_whatwhy&how.pdf [accessed 02/12/2013]

αποτελούσε τρόπο διασφάλισης της ποιότητας των πλοίων για τους ασφαλιστές που καλούνταν να τα ασφαλίσουν.

Το 1828 δημιουργήθηκε ο Γαλλικός Νηογνώμονας, Bureau Veritas ή αλλιώς BV, ενώ το 1861 ιδρύθηκε ο Ιταλικός με την ονομασία Registro Italiano Navale ή αλλιώς RINA. Την επόμενη χρονιά, το 1862 δημιουργήθηκε στην Αμερική ο American Bureau of Shipping, ευρύτερα γνωστός ως ABS. Το 1864 ιδρύθηκε ο Νορβηγικός Det Norske Veritas DNV και το 1867 ο Γερμανικός Germanischer Lloyd GL. Από το Σεπτέμβριο του 2013 ο Νορβηγικός και ο Γερμανικός προσφέρουν από κοινού τις υπηρεσίες τους υπό το νέο μεγάλο νηογνώμονα DNV-GL.

Το 1899 ιδρύθηκε ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας Nippon Kaiji Kyokai ή αλλιώς Class NK, ενώ με την έλευση του 20^{ου} αιώνα ιδρύθηκαν το 1913 ο Ρωσικός Russian Maritime Register of Shipping (RS), το 1936 ο Πολωνικός Polish Register of Shipping (PRS) και το 1949 ο Κροατικός Croatian Register of Shipping (CRS). Οι πιο πρόσφατοι νηογνώμονες δημιουργήθηκαν στην ανατολή ξεκινώντας το 1956 με τον Κινεζικό China Classification Society (CCS). Έπειτα ιδρύθηκε το 1960 ο Κορεατικός Korean Register of Shipping (KR) και τέλος το 1975 ο Ινδικός Indian Register of Shipping (IRS).

Οι ανωτέρω 13 νηογνώμονες αποτελούν μέλη της Διεθνούς ενώσεως Νηογνωμόνων ευρέως γνωστής ως IACS (International Association of Classification Societies), είναι διεθνώς αναγνωρισμένοι και χαίρουν εκτίμησης της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Υπάρχουν κι άλλοι νηογνώμονες που όμως δεν είναι του αντίστοιχου κύρους και βεληνεκούς, συνεπώς οι υπηρεσίες τους περιορίζονται στην τοπική ναυτιλιακή αγορά της χώρας στην οποία εδρεύουν.

4.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Ο θεσμός των νηογνωμόνων εμφανίστηκε πριν από 3 αιώνες ως προσπάθεια αποτύπωσης, καταγραφής και ταξινόμησης της κατάστασης των πλοίων με σκοπό την τεχνική εκτίμηση που ήταν απαραίτητη για την ασφαλιστική τους κάλυψη. Οι νηογνώμονες είναι κατά βάση τεχνικοί οργανισμοί και είναι αναγνωρισμένοι τόσο από

το κράτος ίδρυσης τους όσο και από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, ανάλογα με τη φήμη που έχουν και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών τους. Συχνά επίσης αναφέρονται απλά ως κλάση.

Ο σκοπός των νηογνωμόνων είναι να παρέχουν υπηρεσίες ταξινόμησης και θεσμοθέτησης αλλά και βοήθεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους ρυθμιστικούς φορείς σε θέματα σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Το κύριο αντικείμενο των δραστηριοτήτων τους⁷⁷, όπως εύστοχα περιγράφεται στον ορισμό που δίνει η IACS, είναι η επαλήθευση και η πιστοποίηση της κατασκευαστικής αντοχής τόσο της γάστρας όσο και του υπόλοιπου μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου, η αξιοπιστία και η ορθή λειτουργία των συστημάτων πρόωσης και κατεύθυνσης αλλά και των κύριων και των βοηθητικών μηχανών. Για τη χορήγηση των πιστοποιήσεων και της κατάταξης του πλοίου ελέγχεται η συμμόρφωσή του με τις διεθνείς και τοπικές νομοθεσίες για λογαριασμό της σημαίας του πλοίου αλλά και με τους κανονισμούς που ο ίδιος ο νηογνώμονας αναπτύσσει και φροντίζει να εφαρμόζονται.

Η πλειοψηφία των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας σχεδιάζονται, χτίζονται και επιθεωρούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς που καθορίζει κάθε κλάση και είναι γνωστοί ως Rules. Όταν το πλοίο συμμορφώνεται με αυτούς τους κανονισμούς, τότε παίρνει το πιστοποιητικό της κλάσης στην οποία ανήκει. Ο ρόλος των νηογνωμόνων και της κατάταξης των πλοίων έχει αναγνωριστεί από τη διεθνή σύμβαση SOLAS (International Convention for the Safety Of Life At Sea) και τη διεθνή σύμβαση των γραμμών φόρτωσης International Convention on Load Lines του 1988. Επίσης είναι ανεξάρτητοι, αυτορρυθμιζόμενοι, ελέγχονται από εξωτερικούς φορείς και δεν έχουν εμπορικά συμφέροντα που να σχετίζονται με τη σχεδίαση, το χτίσιμο, την ιδιοκτησία, τη διαχείριση, την ασφάλιση, τη συντήρηση και τη ναύλωση του πλοίου.

Η βάση της κατάταξης είναι η κατανόηση της ορθής φόρτωσης, λειτουργίας και συντήρησης του πλοίου και του εξοπλισμού του από ικανό, υπεύθυνο και άρτια καταρτισμένο πλήρωμα. Η διατήρηση της κλάσης συντελείται εφόσον διαπιστώνεται η

⁷⁷ IACS “Classification Societies – What, Why and How?”, http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/class_whatwhy&how.pdf [accessed 02/12/2013]

συμμόρφωση με όλους τους απαραίτητους κανονισμούς, μέσω των περιοδικών και μη περιοδικών επιθεωρήσεων που διενεργούν τόσο οι νηογνώμονες όσο και οι υπόλοιπες Αρχές. Αξίζει να σημειωθεί όμως πως ο πλοιοκτήτης έχει την πλήρη ευθύνη για την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου λειτουργίας και συντήρησης του. Η σωστή ενημέρωση του νηογνώμονα για την κατάσταση του πλοίου και η χορήγηση της κατάταξης στηρίζονται στην καλή πίστη του πλοιοκτήτη, αφού οποιαδήποτε διαστρεβλωμένη πληροφορία ή απόκρυψη της αλήθειας μπορεί να επηρεάσει την κατάσταση της κλάσης.

Οι νηογνώμονες αποτελούν ένα από τα στοιχεία του καθεστώτος της θαλάσσιας ασφάλειας. Τα υπόλοιπα στοιχεία που έχουν ευθύνη ή και συμφέρον είναι οι πλοιοκτήτες, τα ναυπηγεία, τα νηολόγια, οι σημαίες, οι ασφαλιστές, οι ναυλωτές, οι κρατικές αρχές, οι επενδυτές και φυσικά οι ίδιοι οι ναυτικοί. Με την πάροδο των χρόνων αποκτάται εμπειρία και διεξάγεται έρευνα που συντελούν στην ανάπτυξη των κανονισμών αλλά και τις κατά καιρούς απαραίτητες τροποποιήσεις τους, η σύνταξη και η έκδοση των οποίων αποτελεί το κυριότερο αντικείμενο των υπηρεσιών που παρέχουν οι νηογνώμονες.

4.3 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Η αποτελεσματικότητα της κλάσης εξαρτάται από το ναυπηγό κατά τη διάρκεια ναυπήγησης του πλοίου και από τον πλοιοκτήτη, από τη στιγμή που το πλοίο θα αρχίσει να δραστηριοποιείται και εφόσον ο πλοιοκτήτης συνεργάζεται με διαφανή τρόπο με το νηογνώμονα. Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς της κλάσης παρέχει στο πλοίο τη δυνατότητα κατάταξης και χορήγησης του αντίστοιχου πιστοποιητικού.

Η διαδικασία της ταξινόμησης⁷⁸ αποτελείται από:

- Τεχνική επιθεώρηση των σχεδίων κατασκευής του καινούριου πλοίου για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς του νηογνώμονα

⁷⁸ IACS “Classification Societies – What, Why and How?”, http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/class_whatwhy&how.pdf [accessed 02/12/2013]

- Παρακολούθηση των κατασκευαστικών εργασιών του πλοίου στο ναυπηγείο από έναν επιθεωρητή του νηογνώμονα ώστε να διαπιστωθεί η τήρηση των εγκεκριμένων ναυπηγικών σχεδίων και των κανονισμών καθώς και παρακολούθηση των εγκαταστάσεων παραγωγής των βασικών μηχανημάτων του πλοίου, όπως είναι οι μηχανές, οι γεννήτριες, η προπέλα και το ατσάλι του κύτους.
- Εφόσον ολοκληρωθούν τα παραπάνω σε ικανοποιητικό βαθμό, το αίτημα του πλοιοκτήτη για έκδοση πιστοποιητικού κλάσης ελέγχεται από τον αρμόδιο νηογνώμονα και αν κριθεί υλοποιήσιμο, τότε χορηγείται η κλάση και εκδίδεται το αντίστοιχο πιστοποιητικό.
- Όταν το πλοίο ξεκινήσει να δραστηριοποιείται, εντάσσεται σε ένα καθορισμένο πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων που θα πραγματοποιούνται πάνω στο πλοίο με σκοπό τη διαπίστωση της συνεχούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των κανονισμών ώστε να διατηρείται η κλάση του.

Η επιθεώρηση της κλάσης αποτελεί ουσιαστικά εξέταση για:

- Τα μέρη που υποδεικνύονται από τους κανονισμούς και
- Επιλεγμένα εξαρτήματα που ελέγχονται δειγματοληπτικά
- Διεξάγονται επίσης τεστ και μετρήσεις όταν είναι εφαρμόσιμες

Κάθε πλοίο που έχει ταξινομηθεί υπόκειται σε ένα καθορισμένο πρόγραμμα περιοδικών επιθεωρήσεων και πραγματοποιούνται μετά την παράδοση του. Οι επιθεωρήσεις ακολουθούν έναν κύκλο διάρκειας 5 ετών και αποτελούνται από την ειδική επιθεώρηση/ανανέωση κλάσης που πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια, την ενδιάμεση επιθεώρηση που μεσολαβεί μεταξύ δυο ειδικών και τις ετήσιες. Η αύξηση της ηλικίας του πλοίου εντείνει την αυστηρότητα της ειδικής επιθεώρησης, ενώ η διάρκεια της πραγματοποίησής της μπορεί να είναι μέχρι και μερικές εβδομάδες, ανάλογα με την ηλικία, το μέγεθος, τον τύπο και την κατάσταση του πλοίου.

Οι ειδικές επιθεωρήσεις/ανανέωσης κλάσης (special/renewal surveys) περιλαμβάνουν εκτενείς ελέγχους τόσο μέσα στο νερό όσο και έξω από αυτό, ώστε να διαπιστωθεί ότι η γάστρα, οι κύριες και οι βοηθητικές μηχανές, τα συστήματα και ο εξοπλισμός του πλοίου βρίσκονται σε κατάσταση που ικανοποιούν τους κανονισμούς. Για τον έλεγχο

της γάστρας πραγματοποιούνται μετρήσεις πάχους με χρήση υπερήχων (ultrasonic thickness measurements) ώστε να διαπιστωθεί η κατασκευαστική αντοχή του υλικού και να βρεθούν περιοχές που έχουν υποστεί διάβρωση, σημαντικές αλλοιώσεις ή χτυπήματα και συντελούν στη διατήρηση ή όχι της κλάσης.

Η ενδιάμεση επιθεώρηση (intermediate survey) πραγματοποιείται ανάμεσα σε δυο ειδικές επιθεωρήσεις και περιλαμβάνει ελέγχους που καθορίζονται από τους κανονισμούς της κλάσης και σχετίζονται με τη γενική κατάσταση του πλοίου. Σύμφωνα με την ηλικία και τον τύπο του πλοίου, αρκετές φορές κρίνεται αναγκαίος ο δεξαμενισμός για τη διεξαγωγή των ελέγχων, οι οποίοι μπορεί να περιλαμβάνουν και μετρήσεις πάχους με υπέρηχους αν απαιτείται από τους κανονισμούς ή θεωρείται απαραίτητος από τον επιβλέποντα επιθεωρητή.

Στις ετήσιες επιθεωρήσεις το πλοίο ελέγχεται σε γενικό βαθμό μέσω εξωτερικής εξέτασης της γάστρας, των μηχανών και γενικών δοκιμών για να διαπιστωθεί η κατάστασή του και ο βαθμός συμμόρφωσης με τους κανονισμούς. Ανάλογα με την ηλικία και τον τύπο του πλοίου διεξάγονται γενικοί συμπληρωματικοί έλεγχοι σε συγκεκριμένες εσωτερικές περιοχές του κύτους, ενώ η διάρκεια της επιθεώρησης κυμαίνεται από μερικές ώρες έως λίγες μέρες για να ολοκληρωθεί.

Όταν το νεόκτιστο πλοίο διαπιστωθεί ότι συμμορφώνεται με τους κανονισμούς που απαιτεί ο νηογνώμονας κατά το σχεδιασμό και τη ναυπήγηση του αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του, τότε του χορηγείται η αντίστοιχη κλάση. Όταν πρόκειται για ήδη υπάρχοντα πλοία, τότε υπάρχουν συγκεκριμένες διαδικασίες και κανονισμοί που πρέπει να τηρηθούν ώστε να μπορέσει να πραγματοποιηθεί μεταφορά από ένα νηογνώμονα σε έναν άλλο.

Η μέθοδος ταξινόμησης έχει εξελιχθεί με το πέρασμα των χρόνων και είναι αρκετά απλή. Πρώτα χρησιμοποιούνται τα φωνήεντα⁷⁹ A, E και I για να περιγράψουν την κατάσταση της γάστρας του πλοίου. Το γράμμα A χρησιμοποιείται για πλοία που βρίσκονται σε άριστη κατάσταση, δηλαδή ανήκουν στην πρώτη τάξη και είναι ικανά να ταξιδέψουν σε όλο τον κόσμο. Η δίφθογγος AE χρησιμοποιείται για πλοία πρώτης τάξεως αλλά ανήκουν στη δεύτερη βαθμίδα, δηλαδή δε βρίσκονται σε άριστη

⁷⁹ Lagoni Nicolai (2007), “*The Liability of Classification Societies*”, Springer

κατάσταση αλλά μπορούν να ταξιδέψουν σε όλο τον κόσμο. Το γράμμα E υποδηλώνει πλοία δεύτερης τάξεως που μπορούν να μεταφέρουν φορτία που δεν καταστρέφονται από τη θάλασσα σε όλο τον κόσμο, αφού δεν υπάρχει πλήρης στεγανότητα. Το γράμμα I υποδηλώνει πλοία που δεν είναι ούτε αξιόπλοα ούτε μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια κανενός είδους φορτίο.

Δίπλα από τα γράμματα χρησιμοποιούνται οι αριθμοί 1, 2 ή 3 ανάλογα με την κατάσταση του εξοπλισμού του πλοίου. Ξεκινώντας από το 1 που υποδεικνύει την άριστη κατάσταση, το 2 υποδηλώνει την μέτρια κατάσταση και το 3 αφορά στη χειρότερη περίπτωση. Κάποιοι νηογνώμονες χρησιμοποιούν τον αριθμό 100 πριν από τα αρχικά γράμματα για να υποδηλώσουν πλοία που λειτουργούν ως θαλάσσιοι μεταφορείς. Συνεπώς για τον Αγγλικό Νηογνώμονα το πλοίο που χαρακτηρίζεται ως 100A1 υποδεικνύει το καλύτερο πλοίο, ενώ για τον Αμερικανικό ο αντίστοιχος συμβολισμός είναι A1. Επίσης, σε αρκετές περιπτώσεις πριν από τα γράμματα χρησιμοποιείται ο “σταυρός της Μάλτας” για να υποδηλώσει ότι η κατασκευή του πλοίου έγινε υπό την επίβλεψη του αντίστοιχου Νηογνώμονα. Ακολουθεί πίνακας των συμβόλων που χρησιμοποιούν οι νηογνώμονες-μέλη της IACS.

Society	Symbol
ABS	⊠ A1
BV	I
CCS	★ CSA
CRS	★ 100A1
DNV	⊠ 1A1
GL	⊠ 100A5
IRS	⊠ SUL
KR	⊠ KRS1
LR	⊠ 100A1
NK	NS *
PRS	* KM
RINA	100-A-1.1 or C
RS	KM⊠

Πίνακας 9. Πίνακας συμβόλων νηογνωμόνων <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class%20Symbols.pdf>

Η σωστή συντήρηση του πλοίου μεταξύ των επιθεωρήσεων είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Θα πρέπει να ενημερώνει το νηογνώμονα για γεγονότα που μπορεί να επηρεάσουν τη συμμόρφωση του πλοίου με τους κανονισμούς και κατά συνέπεια την κλάση του. Επίσης όταν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ελαττώματα, ζημιές ή φθορές που δεν εναρμονίζονται με τους απαιτούμενους κανονισμούς, οφείλει να ενημερώσει τον υπεύθυνο διαχείρισης του πλοίου και να προτείνει μέτρα αντιμετώπισης ώστε να διορθωθούν και να διατηρηθεί η κλάση. Σε αντίθετη περίπτωση όλων των ανωτέρω, δηλαδή όταν το πλοίο δε συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του νηογνώμονα ώστε να φροντίσει να διατηρηθεί η κλάση του, τότε αυτή θα αναστέλλεται, θα αποσύρεται και θα μεταφέρεται σε άλλη βαθμίδα, ανάλογα με την κρίση του νηογνώμονα.

Για να πραγματοποιηθεί αναστολή της κλάσης μετά από απόφαση του Νηογνώμονα, πρέπει να συμβαίνει τουλάχιστον ένα από τα παρακάτω:

- Το πλοίο δε λειτουργεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του νηογνώμονα
- Το πλοίο ταξιδεύει με ύψος εξάλων μικρότερο από το επιτρεπτό
- Ο υπεύθυνος διαχειριστής του πλοίου δε ζητά επιθεώρηση μετά από ζημιές που είναι πιθανό να επηρεάσουν την κλάση
- Οι επιδιορθώσεις και οι μετατροπές που επηρεάζουν την κλάση έχουν γίνει χωρίς την επίβλεψη του επιθεωρητή

Επίσης μπορεί να πραγματοποιηθεί αυτόματα αναστολή της κλάσης όταν:

- Η ειδική επιθεώρηση/ανανέωσης κλάσης δεν έχει ολοκληρωθεί εντός των προβλεπόμενων ημερομηνιών εκτός αν βρίσκεται υπό την επίβλεψη του επιθεωρητή και προβλέπεται να ολοκληρωθεί πριν ξεκινήσει πάλι το πλοίο τις εμπορικές του δραστηριότητες
- Οι ετήσιες ή ενδιάμεσες επιθεωρήσεις δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το πέρας του χρονικού ορίζοντα που προβλέπεται

Εκτός από τις περιπτώσεις της αυτόματης αναστολής, η διαδικασία αναστολής της κλάσης εξαρτάται από την απόφαση του νηογνώμονα. Συνήθως πραγματοποιείται από τη στιγμή που θα διαπιστωθεί η μη συμμόρφωση στους κανονισμούς του και γι' αυτό το λόγο η διατήρηση της κλάσης αναστέλλεται για όσο διάστημα κρίνεται απαραίτητο

από την εταιρεία ταξινόμησης. Σε όλες τις περιπτώσεις πάντως αναμένεται να γίνουν οι αναγκαίες επιδιορθώσεις ώστε να χορηγηθεί και πάλι η κλάση ή να αποσυρθεί.

Για να αποσυρθεί η κλάση ενός πλοίου από το νηογνώμονα, πρέπει:

- Να το ζητήσει ο πλοιοκτήτης
- Να έχει ανασταλεί η κλάση για περισσότερο από 6 μήνες
- Το πλοίο δηλώνεται ως ολική απώλεια και ο πλοιοκτήτης δε σκοπεύει να το επιδιορθώσει ώστε να διατηρήσει την κλάση
- Το πλοίο βυθίζεται
- Το πλοίο δε συνεχίζει να εμπορεύεται όπως έχει ήδη δηλώσει ο πλοιοκτήτης

Η απόσυρση της κλάσης πραγματοποιείται τη στιγμή που διαπιστωθεί κάποιος από τους λόγους που συντρέχουν ή όποτε αποφασίσει ο Νηογνώμονας.

Στις περιπτώσεις αναστολής και απόσυρσης της κλάσης, ο Νηογνώμονας πρέπει αμέσως:

- Να ενημερώσει τον πλοιοκτήτη, τη σημαία του πλοίου και τον ασφαλιστή (εφόσον το ζητήσει)
- Να ενημερώσει κατάλληλα το site του και να διαβιβάσει τις απαραίτητες πληροφορίες σε διάφορες βάσεις δεδομένων όπως το Equasis

Η ταξινόμηση των πλοίων αποτελεί δραστηριότητα ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Απαιτεί ακεραιότητα, ειλικρίνεια και αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ του πλοιοκτήτη, του νηογνώμονα και των ναυτιλιακών αρχών, καθώς και υψηλό επίπεδο ικανοτήτων από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη. Όλη η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία στηρίζεται στις υπηρεσίες ταξινόμησης που προσφέρουν οι Νηογνώμονες, αφού διασφαλίζουν την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα ενώ ταυτόχρονα συμβάλλουν στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

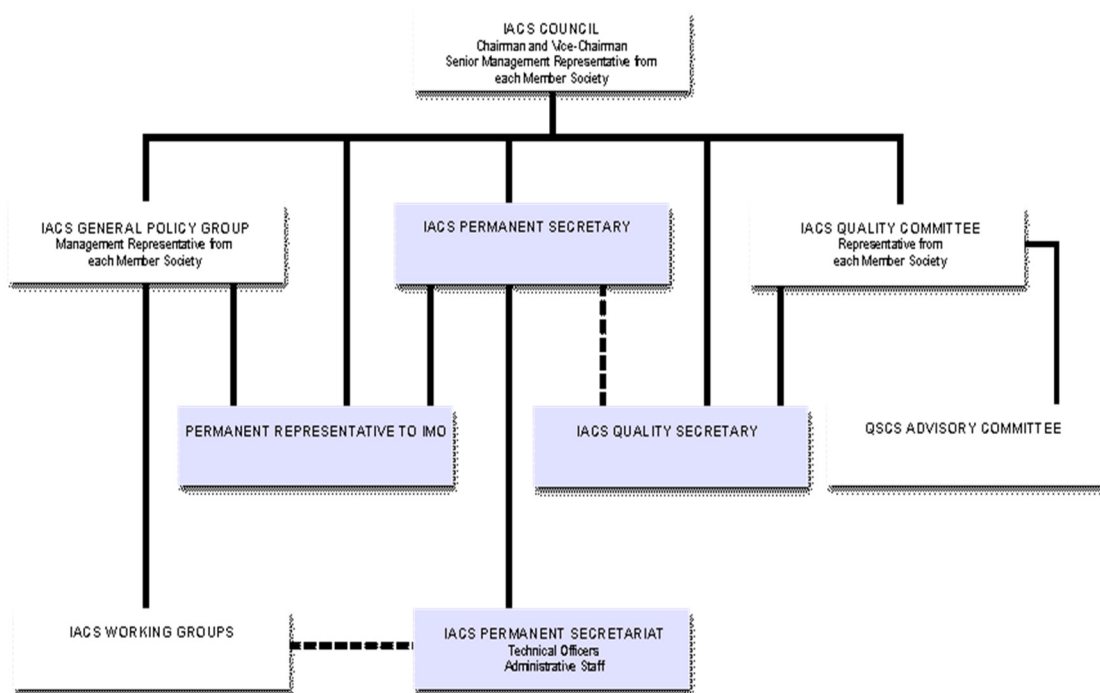
4.4 Η ΙΑCS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES)

4.4.1 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΙΑCS

Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων ΙΑCS (International Association of Classification Societies) χρονολογείται ως ιδέα⁸⁰ από τη διεθνή σύμβαση των γραμμών φόρτωσης του 1930, η οποία προωθούσε τη συνεργασία των νηογνωμόνων ώστε να εφαρμόζονται όσο το δυνατόν κοινά πρότυπα σχετικά με το ύψος των εξάλων. Κατά την πάροδο των χρόνων πραγματοποιούνταν μεγάλα συνέδρια μεταξύ των νηογνωμόνων ώσπου το 1968 αποφασίστηκε η ίδρυση της Ένωσης. Μάλιστα από το 1969 συμμετέχει στις εργασίες του IMO αναλαμβάνοντας συμβουλευτικό ρόλο. Είναι ο μοναδικός μη κυβερνητικός οργανισμός που τελεί υπό καθεστώς παρατηρητή και έχει τη δυνατότητα να αναπτύσσει και να εφαρμόζει κανονισμούς, οι οποίοι γίνονται τελικά αποδεκτοί από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα ως πρότυπα.

Η ΙΑCS αναπτύσσει, προωθεί και αναθεωρεί τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται από τα πλοία και άλλες θαλάσσιες εγκαταστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και την επιθεώρησή τους. Κάθε μέλος της Ένωσης είναι ελεύθερο να θέτει τις δικές του προδιαγραφές προκειμένου να διαθέτει ισάξιο ή ανώτερο επίπεδο ασφάλειας από τα άλλα μέλη, έχοντας όμως ως κοινή βάση τις ελάχιστες που ορίζει η Ένωση. Επίσης, συνεργάζεται με τις διεθνείς ρυθμιστικές αρχές και διάφορους άλλους οργανισμούς με σκοπό την ανάπτυξη κανονισμών και νέων προτύπων που μπορούν να εφαρμοστούν στη σχεδίαση, τη ναυπήγηση και τη συντήρηση του πλοίου, έχοντας ως κύριο γνώμονα τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης.

⁸⁰ ΙΑCS “Classification Societies – What, Why and How?”, http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/class_whatwhy&how.pdf [accessed 02/12/2013]



Σχήμα 12. Οργανόγραμμα IACS <http://www.iacs.org.uk/images/iacsorg.gif>

Η Ένωση απαρτίζεται από ένα Συμβούλιο, τη Γραμματεία και κατά περιόδους από διάφορες επιτροπές, όταν κρίνεται απαραίτητο. Το Συμβούλιο είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο της Ένωσης και αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο από κάθε νηογνώμονα που είναι μέλος. Οι τακτικές συνεδριάσεις των μελών της γίνονται μια φορά το χρόνο, ενώ είναι δυνατό να συγκληθούν έκτακτες συσκέψεις, αφού πρώτα ζητηθεί τουλάχιστον από το 1/3 των μελών. Το συμβούλιο εκλέγει Πρόεδρο και Αντιπρόεδρο μέσω εναλλαγής μεταξύ των μελών ενώ η Ένωση για να μπορεί να δραστηριοποιείται, να προσλαμβάνει προσωπικό και να έχει ιδιόκτητη περιουσία ή να νοικιάζει, έχει και νομική οντότητα της IACS Ltd. Για να ισχύσουν οι αποφάσεις της Ένωσης, πρέπει πρώτα να επικυρωθούν από την ανώτατη διοίκηση κάθε νηογνώμονα μέλους. Σήμερα πρόεδρος είναι ο Mr. R.Cazzulo από τον RINA και αντιπρόεδρος είναι ο Mr. P. Donche-Gay από τον BV.

4.4.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΗΘΙΚΗΣ – QSCS

Ο Κώδικας Ηθικής αποτελεί το θεμέλιο των εργασιών των μελών της IACS. Τα σημεία στα οποία εστιάζει αναφέρουν ότι:

- Οι νηογνώμονες στηρίζονται στη φήμη τους, αφού η αποδοχή των τεχνικών υπηρεσιών τους μπορεί να συνεχισθεί μόνο αν εξακολουθήσουν να αποδεικνύουν ακεραιότητα και ικανότητα
- Ο ανταγωνισμός μεταξύ των νηογνωμόνων θα πρέπει να γίνεται με βάση τις υπηρεσίες που προσφέρουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καταλήγει σε συμβιβασμούς σχετικά με την ασφάλεια της ζωής και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα ή σε υποβάθμιση των απαιτούμενων τεχνικών προτύπων

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η IACS προωθεί τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεων των μελών της στην προσπάθεια διασφάλισης της ασφάλειας στη θάλασσα. Ταυτόχρονα τα ενθαρρύνει⁸¹ να επιδεικνύουν ακεραιότητα, αμεροληψία και ηθική, αλλά και να πετυχαίνουν υψηλά επίπεδα τεχνογνωσίας προσφέροντας εξαιρετικές υπηρεσίες. Στα πλαίσια της πραγματοποίησης των ανωτέρω στόχων, η IACS έχει αναπτύξει και εφαρμόσει το ισχυρό και ανεξάρτητα ελεγχόμενο Σχέδιο Πιστοποίησης Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας QSCS⁸² (Quality Management System Certification Scheme).

Η απόφαση για την ανάπτυξη του QSCS λήφθηκε από το συμβούλιο της IACS κατά τη συνεδρίαση της στο Τόκιο το 1990, αλλά εγκρίθηκε από το συμβούλιο στη συνάντηση του επόμενου έτους στο Ελσίνκι. Πραγματοποιούνται συνεχώς αναθεωρήσεις από την Επιτροπή Ποιότητας (Quality Committee) ώστε να διατηρείται η επαφή με τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία και θεωρείται υποχρεωτική η συμμόρφωση όλων των μελών με το QSCS.

⁸¹ IACS, “IACS Procedures – Vol.3: IACS Quality Management System Certification Scheme”, [http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Procedures/PDF/Volume_3_IACS_Quality_System_Certification_Scheme_\(QSCS\)_pdf1578.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Procedures/PDF/Volume_3_IACS_Quality_System_Certification_Scheme_(QSCS)_pdf1578.pdf) [accessed 04/12/2013]

⁸² IACS, “Quality Management System Certification Scheme”, <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/QSCS%20Reqs%20Iss%206%20public%20version.pdf> [accessed 04/12/2013]

Το QSCS καλύπτει τις ακόλουθες παρεχόμενες υπηρεσίες από έναν νηογνώμονα:

- Ταξινόμηση των πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων είτε αφορά σε νέες εγκαταστάσεις ή σε ήδη υπάρχουσες
- Νομικές εργασίες που εκτελούνται εκ μέρους των κρατών των σημαίων

Οι κύριοι στόχοι του QSCS είναι να επαληθεύσει αν ένας νηογνώμονας έχει αναπτύξει το δικό του εσωτερικό σύστημα διαχείρισης ποιότητας και αν το αξιοποιεί όπως ο ίδιος ορίζει στα έγγραφα του. Επίσης επιβεβαιώνει ότι το συγκεκριμένο σύστημα κάθε νηογνώμονα συμμορφώνεται με το γενικό QSCS που έχει αναπτύξει η IACS. Για την αναγνώριση της ιδιότητας μέλους και της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του QSCS εκδίδεται το πιστοποιητικό Quality Management System of Conformity, το οποίο ανάλογα με κάθε περίπτωση μπορεί να ανασταλεί ή ακόμα και να αποσυρθεί.

4.4.3 TA ΜΕΛΗ ΤΗΣ IACS

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί⁸³ ο νηογνώμονας για να αποκτήσει την ιδιότητα μέλους της IACS είναι:

- ✓ Ο νηογνώμονας πρέπει να έχει επιδείξει ικανότητα να αναπτύσσει, να εκδίδει, να εφαρμόζει και να αναθεωρεί τους δικούς του κανόνες ταξινόμησης σχετικά με όλη τη διαδικασία κατάταξης ενός πλοίου (έγκριση σχεδίων, επιθεώρηση κατασκευής και τεχνικές επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του)
- ✓ Αποδεδειγμένη ικανότητα διεξαγωγής επιθεωρήσεων τόσο σε νεότευκτα πλοία όσο και σε ήδη υπάρχοντα, συμπεριλαμβανομένων των θεσμοθετημένων επιθεωρήσεων όπως αυτές έχουν οριστεί από τις απαιτήσεις του IMO και του κράτους της σημαίας
- ✓ Ο νηογνώμονας πρέπει να διαθέτει διεθνή κάλυψη από ένα μεγάλο δίκτυο επιθεωρητών και γραφείων ανάλογα με τη δομή του και με τα πλοία που έχει ταξινομήσει

⁸³ IACS, “Charter and Annexes 2009 Rev.2”, <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/IACS%20Charter%20and%20Annexes%202009%20Rev%202.pdf> [accessed 04/12/2013]

- ✓ Πρέπει να έχει αποδεδειγμένη εμπειρία στην αξιολόγηση των σχεδίων και της κατασκευής των πλοίων
- ✓ Πρέπει να διαθέτει επαρκές προσωπικό στο τμήμα διαχείρισης, υποστήριξης, τεχνικών εργασιών και έρευνας, μεγέθους ανάλογου της εταιρείας
- ✓ Συνεισφορά στις εργασίες της IACS, κυρίως μέσω του τεχνικού τμήματος για την ανάπτυξη των ελάχιστων κανονισμών και απαιτήσεων για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας
- ✓ Ο νηογνώμονας πρέπει να διατηρεί κατάλογο σε ηλεκτρονική μορφή, να τον ανανεώνει τουλάχιστον μια φορά το χρόνο με τα πλοία που έχει ταξινομήσει και να είναι στην Αγγλική Γλώσσα
- ✓ Ο νηογνώμονας πρέπει να είναι ανεξάρτητος από όσα μέρη έχουν εμπορικά συμφέροντα σχετικά με την πλοιοκτησία, τη ναυπήγηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και άλλες δραστηριότητες του πλοίου και μπορεί να υπονομεύσουν την ακεραιότητά του
- ✓ Πρέπει να συμμορφώνεται με το QSCS

Το συμβούλιο της IACS έχει το δικαίωμα να αναστείλει ή και να αποσύρει την ιδιότητα μέλους από κάποιο μέλος, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ένωσης. Φυσικά γίνονται δεκτές και παραιτήσεις, οι οποίες ξεκινούν να ισχύουν 6 ημερολογιακούς μήνες μετά την ημερομηνία παραίτησης.

Τα μέλη της IACS με αλφαβητική σειρά είναι:

❖ ABS – American Bureau of Shipping

Ο Αμερικανικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε⁸⁴ το 1861 αλλά ξεκίνησε να λειτουργεί επίσημα μέσω της νομοθεσίας το 1862 στη Νέα Υόρκη με την ονομασία American Shipmasters' Association. Πρώτος πρόεδρος διετέλεσε ο John Divine Jones, ο οποίος ήταν πολύ γνωστός στη θαλάσσια ασφαλιστική βιομηχανία της εποχής. Μέσα στα 5 πρώτα χρόνια λειτουργίας του είχε γίνει οικονομικά αυτάρκης και στηριζόταν τόσο σε συνδρομές μελών όσο και σε εθελοντικές δωρεές. Μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα είχε αλλάξει αντικείμενο ενασχόλησης, δίνοντας λιγότερη έμφαση στην πιστοποίηση πλοιαρχών και εστιάζοντας στην ακεραιότητα των πλοίων. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1898

⁸⁴ Evangelista et al (2013), *"The History of the American Bureau of Shipping - 150th Anniversary"*, ABS

μετονομάζεται σε American Bureau of Shipping και αλλάζει τελείως το σκηνικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αναμορφώνοντας τον τρόπο σχεδιασμού των πλοίων. Τότε, όπως και τώρα, η αποστολή είναι η ίδια: να υπηρετεί με το ίδιο σθένος τόσο τα ενδιαφέροντα του κοινού όσο και των πελατών του προωθώντας την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και προστατεύοντας το θαλάσσιο περιβάλλον. Σήμερα εδρεύει στο Houston στο Texas στις Η.Π.Α. και διαθέτει παγκόσμιο δίκτυο σε 70 χώρες με περισσότερα από 150 γραφεία, ενώ πρόεδρος είναι ο Robert Somerville.

Το κύριο αντικείμενο των δραστηριοτήτων του ABS είναι η ταξινόμηση πλοίων και παράκτιων κατασκευών. Σύμφωνα με τους κανονισμούς (Rules) που αναπτύσσει και εφαρμόζει, ελέγχει τα σχέδια κατασκευής, επιβλέπει τη διαδικασία κατασκευής και εκτελεί περιοδικές επιθεωρήσεις. Επίσης δραστηριοποιείται και σε άλλους τομείς, εκτός από την ταξινόμηση. Στον τομέα του περιβάλλοντος παρέχει οδηγίες και συμβουλές σε ναυπηγούς και πλοιοκτήτες σχετικά με τις καινούριες νομοθετικές ρυθμίσεις σε θέματα που αφορούν στις εκπομπές αερίων ρύπων, τη διαχείριση του έρματος αλλά και την ενεργειακή απόδοση των δεικτών μέσω του δείκτη EEDI (Energy Efficiency Design Index).

Ασχολείται επίσης με την πιστοποίηση που παρέχεται τόσο σε μια εταιρεία που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συμβάσεων του IMO όσο και στα πλοία της εταιρείας που μετά από έλεγχο πληρούν τις ίδιες προϋποθέσεις, όπως είναι ο κώδικας ISM, ISPS, SOLAS και MARPOL. Διαθέτει επίσης ακαδημία εκπαίδευσης, την ABS Academy, στην οποία πραγματοποιούνται σεμινάρια που απευθύνονται στους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια βιομηχανία, όπως είναι οι ναυπηγοί και οι πλοιοκτήτες, ενώ υπάρχουν και σεμινάρια που βασίζονται σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα. Επίσης υπάρχει και το πρόγραμμα Άμεσης εκτίμησης της Ζημιάς (Rapid Response Assessment Program) σε περίπτωση ατυχήματος κατά το οποίο γίνεται άμεση εκτίμηση της ζημιάς που έχει υποστεί κάποιο πλοίο και ενημερώνονται επί των τεχνικών θεμάτων που έχουν προκύψει οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, όπως είναι η κλάση και η σημαία.

❖ BV – Bureau Veritas

Ο Γαλλικός νηογνώμονας ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1828 στην Αμβέρσα με την ονομασία⁸⁵ Information Office for Maritime Insurance. Αρχικός σκοπός ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστών σχετικά με τις τιμές των ασφαλιστρών στα διάφορα εμπορικά κέντρα αλλά και η λεπτομερής καταγραφή της καλής ή της κακής κατάστασης των πλοίων που σύχναζαν στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ολλανδίας. Το έμβλημα της αλήθειας (veritas) που χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα στο λογότυπο του νηογνώμονα αποτελεί σχέδιο του Achille Deveria και χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά το Μάιο του 1829 στον κατάλογο των πλοίων που εξέδωσαν. Αυτή ήταν επίσης η χρονιά που μετονομάστηκε “Bureau Veritas” ενώ το 1833 η έδρα μεταφέρθηκε από την Αμβέρσα στο Παρίσι. Επίσης, ανανεώθηκε η διοίκησή του κάνοντας όλο και πιο δυνατό αυτό τον οργανισμό, καθιστώντας τον απαραίτητο για τη θαλάσσια ασφάλιση και το θαλάσσιο εμπόριο γενικότερα, καταλήγοντας να αναφέρεται ακόμα και σε τρία μυθιστορήματα του Ιουλίου Βερν.

Με την πάροδο των χρόνων, η φήμη του εξαπλώθηκε πρώτα στην Ευρώπη, μετά στην Αμερική και έπειτα στον υπόλοιπο κόσμο. Η βιομηχανική επανάσταση αποτέλεσε την αφορμή για την εξάπλωση των εργασιών του καθώς ξεκίνησε να δραστηριοποιείται και σε άλλες βιομηχανίες όπως είναι η εξέταση των πρώτων υλών στις κατασκευές. Επίσης, μετά τον 1^ο Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε να παρέχει υπηρεσίες και στην αεροπορία ενώ ως το 1932 είχε ιδρύσει δικά του εργαστήρια για μεταλλουργικές και χημικές αναλύσεις.

Ακόμα και σήμερα, ο BV δεν είναι περιορισμένος στην ταξινόμηση των πλοίων. Διαθέτει ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σε όλες τις βιομηχανίες, διασφαλίζοντας τόσο την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει μέσω πιστοποιήσεων όσο και τη διαδικασία λειτουργίας κάποιας επιχείρησης από την αρχική δημιουργία των εγκαταστάσεων της μέχρι τον τρόπο λειτουργίας της. Παρέχει υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, του πετρελαίου, των κατασκευών, των πηγών ενέργειας και της αξιοποίησης φυσικών

⁸⁵ Bureau Veritas, “Bureau Veritas 1828/1978: A record of 150 years”, <http://www.bureauveritas.com/wps/wcm/connect/bv.com/group/home/about-us/our-history> [accessed 08/12/2013]

πόρων. Επίσης, πιστοποιεί εταιρείες και διάφορα προϊόντα για τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρουν σύμφωνα με διεθνείς και τοπικούς κανονισμούς που πρέπει να τηρούν ενώ και ο ίδιος αναπτύσσει κανόνες και διαθέτει εκπαιδευτικά προγράμματα.

❖ CCS – China Classification Society

Ο Κινεζικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1956 και είναι ο μοναδικός⁸⁶ εξειδικευμένος οργανισμός που παρέχει υπηρεσίες ταξινόμησης στην Κίνα. Παρέχει υπηρεσίες για όλους τους τομείς που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία μέσω κανονισμών που αναπτύσσει και εφαρμόζει, προωθώντας την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της μόλυνσης. Μέχρι το τέλος του 2011 είχε αναγνωριστεί από 30 κράτη, τα οποία τον εξουσιοδοτούσαν να εκτελέσει επιθεωρήσεις για τα πλοία που ταξίδευαν υπό τη σημαία τους ενώ μέχρι το τέλος του 2012 είχε ταξινομήσει 2883 πλοία. Αποτελεί επίσης συνεργαζόμενο μέλος για τους οργανισμούς INTERCARGO και INTERTANKO, ενώ έχει σχηματίσει παγκόσμιο δίκτυο 80 γραφείων.

❖ CRS – Croatian Register of Shipping

Ο Κροατικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1949 και εδρεύει στο Split της Κροατίας. Από το 1973 ως το 2004 ήταν συνεργαζόμενο μέλος για την IACS, ενώ από το 2011 είναι πλήρες μέλος. Δραστηριοποιείται στην ταξινόμηση πλοίων και στην πιστοποίηση συστημάτων διαχείρισης για τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

❖ DNV – GL Group - Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd

Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1864 στο Όσλο από Νορβηγικές ασφαλιστικές εταιρείες ως εθνική εναλλακτική⁸⁷ για τις εταιρείες ταξινόμησης του εξωτερικού. Ως το 1900, σχεδόν το 100% του ταξινομημένου στόλου του ήταν Σκανδιναβικών συμφερόντων ενώ το 1907 “χαλάρωσε” τους δεσμούς του με την ασφαλιστική αγορά και άρχισε να δραστηριοποιείται κυρίως ως εταιρεία ταξινόμησης.

86 CCS, “About CCS”, <http://www.ccs.org.cn/ccswzen/font/fontAction!moudleIndex.do?moudleId=297e62d739e7b92c0139ebcf090b0004> [accessed 08/12/2013]

87 DNV, “Our History”, <http://www.dnv.com/moreondnv/profile/history/> [accessed 08/12/2013]

Το 1951 ορίστηκε διευθυντής ο Georg F. Vedeler που είχε ως όραμα τη δημιουργία επικερδών ασφαλέστερων πλοίων. Αυτό το όραμα μέχρι σήμερα συνεχώς υλοποιείται, αφού ο DNV καινοτομεί προσπαθώντας να διατηρήσει την ασφάλεια και την οικονομία σε ισορροπία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το project Quantum 9000 το πρώτο lng-fuelled containership και τα methanol-powered ships, τα οποία είναι φιλικά προς το περιβάλλον και πιο οικονομικά στα λειτουργικά έξοδα. Αξίζει να αναφερθεί επίσης η βράβευση⁸⁸ του DNV για την κατάκτηση του βραβείου Lloyd's List Global Award για το καλύτερο project καινοτομίας για το 2011 με το πλοίο Triality. Το Triality είναι ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου που χρησιμοποιεί ως κύριο καύσιμο κίνησης το LNG (liquefied natural gas-υγροποιημένο φυσικό αέριο), έχει πρωτοποριακό σχήμα γάστρας που καθιστά περιττή την ανάγκη για χρήση έρματος και έχει δραστική μείωση στις εκπομπές αερίων ρύπων.

Ο Γερμανικός Νηογνώμονας δημιουργήθηκε το 1867 στο Αμβούργο ως έκφραση της ανάγκης των εμπόρων, των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών για διαφάνεια⁸⁹ στην εκτίμηση της κατάστασης των πλοίων. Ο έμπορος και πλοιοκτήτης August Behn υπέγραψε το καταστατικό της ίδρυσης του οργανισμού, ο οποίος μέσα στον πρώτο χρόνο λειτουργίας του ταξινόμησε 273 πλοία, ποσό που τριπλασιάστηκε μέσα στην επόμενη δεκαετία. Η εξάπλωση του οργανισμού γινόταν με γρήγορους ρυθμούς, ώσπου υπήρξε δυσπραγία στις υπηρεσίες του κατά τον 1^ο και τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μετά τους πολέμους και την ανάκαμψη της χώρας, ο GL επανήλθε στην ταξινόμηση με τους ίδιους γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης. Μετά το 1970 άρχισε να επεκτείνεται σημαντικά και σε άλλους τομείς εκτός της ταξινόμησης των πλοίων, επιτρέποντας του να μην επηρεαστεί πάρα πολύ από την κρίση που πέρασε ο τομέας της ναυπήγησης πλοίων κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του 1980.

Το Δεκέμβριο του 2012 υπογράφηκε η συγχώνευση των δυο νηογνωμόνων και η ονομασία της νέας οντότητας είναι DNV-GL Group, με CEO τον Henrik O. Madsen και έδρα το Όσλο. Η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε ξεκίνησε να λειτουργεί το

⁸⁸ Forum, A magazine from DNV, No 1 – 2012, pp9

⁸⁹ DNV – GL, 'Our History', <http://www.dnvgl.com/about-dnvgl/history.aspx> [accessed 08/12/2013]

Σεπτέμβριο του 2013, αφού πήραν την έγκριση⁹⁰ των αρχών ανταγωνισμού της Κίνας, της Νότιας Κορέας, των Η.Π.Α. και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον τομέα της παροχής τεχνικών υπηρεσιών και ταξινόμησης, μέσω της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας που κατέχει στο δυναμικό της και των καινοτόμων πρακτικών που ακολουθούν εδώ και χρόνια. Επίσης, θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας, του πετρελαίου και αερίου και της ενέργειας διασφαλίζοντας την ασφάλεια, την αξιοπιστία και τις υψηλές αποδόσεις των εγκαταστάσεων και των αντίστοιχων κανονισμών που τους διέπουν. Εστιάζουν επίσης στην πιστοποίηση εταιρειών μέσω της συμμόρφωσης τους με τους κανονισμούς και τα διεθνή πρότυπα διασφάλισης ποιότητας και ασφάλειας ώστε να εξασφαλίζονται οι αποδόσεις τους και να δημιουργούνται σχέσεις εμπιστοσύνης με τους πελάτες τους.

❖ IRS - Indian Register of Shipping

Ο Ινδικός Νηογνώμονας δημιουργήθηκε⁹¹ το 1975 και έχει ως κύριο σκοπό να διασφαλίσει την ύπαρξη ασφαλών πλοίων και ενός καθαρού περιβάλλοντος. Διασφαλίζει τη συμμόρφωση των πλοίων και των παράκτιων εγκαταστάσεων με τους διεθνείς κανονισμούς και παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες τεχνικής φύσεως μέσω των ναυπηγών που διαθέτει. Επίσης παρέχει εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία κυρίως πάνω σε θέματα ασφάλειας και ποιότητας και είναι πλήρες μέλος της IACS από το 2010.

❖ KR - Korean Register of Shipping

Ο Κορεατικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1960 με βασικό αντικείμενο δραστηριοτήτων την ταξινόμηση πλοίων. Δραστηριοποιείται επίσης στον τομέα παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών, στον τομέα του ναυπηγικού σχεδιασμού και της πιστοποίησης των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας. Επίσης διαθέτει τμήμα έρευνας για να αναπτύσσει κανονισμούς και να τους τροποποιεί ανάλογα με τις τεχνολογικές και τις θεσμικές εξελίξεις. Από το 1988 είναι μέλος⁹² της IACS, γεγονός που

⁹⁰ Bartlett Ch. (2013), “DNV – GL merger approved, begins operations tomorrow”, <http://www.seatrade-global.com/news/americas/dnv-gl-merger-approved-begins-operations-tomorrow.html> [accessed 08/12/2013]

⁹¹ IRS, “History”, http://www.irclass.org/about_us/history [accessed 08/12/2013]

⁹² KR, “About KR”, http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A_about_introduction.aspx [accessed 08/12/2013]

σηματοδότησε την πρώτη διεθνή αναγνώριση του ως νηογνώμονα και έδωσε το έναυσμα για τη βελτίωση και διατήρηση του υψηλού επιπέδου των υπηρεσιών του με τη συνεχή διεξαγωγή εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

❖ LR – Lloyd’s Register of Shipping

Ο Αγγλικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1760 στο Λονδίνο ως αποτέλεσμα⁹³ της ανάγκης για καταγραφή της ποιότητας του στόλου της εποχής. Μέχρι σήμερα διατηρεί τον ανεξάρτητο χαρακτήρα του και την ισορροπία ανάμεσα στην παράδοση που κουβαλά και τη διορατικότητα των νέων ανθρώπων που απασχολεί. Το 1764 δημοσίευσε τον πρώτο⁹⁴ κατάλογο των πλοίων, στον οποίο ήταν καταγεγραμμένα 4118, εκ των οποίων τα 2000 είχαν κατασκευαστεί εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου. Το 1775 χρησιμοποίησε τον χαρακτηρισμό A1 για την ταξινόμηση των πλοίων που μέχρι σήμερα είναι συνώνυμο της ποιότητας και το 1853 χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά ο σταυρός της Μάλτας για να υποδείξει την κατασκευή πλοίων υπό την επίβλεψη του, ιδέα του επιθεωρητή Thomas Menzies. Η κρίση του πετρελαίου της δεκαετίας του 1970 ώθησε τον LR να συμμετέχει σε πολλά καινοτόμα project και να δραστηριοποιείται σε άλλους τομείς όπως είναι οι μεταφορές, οι κατασκευές και η ενέργεια.

Δραστηριοποιείται πλέον και στον τομέα της διαστημικής, των τροφίμων, της υγείας, των αυτοκινήτων και των τηλεπικοινωνιών, διεξάγοντας επιθεωρήσεις και παρέχοντας τις κατάλληλες πιστοποιήσεις που διασφαλίζουν την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν. Εστιάζει επίσης στον τομέα έρευνας και ανάπτυξης ώστε να είναι πρωτοπόρος στην ανάπτυξη και εφαρμογή νέων ιδεών, κυρίως στη σχεδίαση νέων μηχανών και κατασκευών και τη χρήση νέων καυσίμων, φιλικών προς το περιβάλλον. Ο LR παραμένει ανεξάρτητος και αδιάβλητος ώστε να μην επηρεάζεται κατά την παροχή των συμβουλευτικών υπηρεσιών του και των πιστοποιήσεων, διασφαλίζοντας την υψηλή ποιότητα του και την ασφάλεια των πελατών, ενώ ταυτόχρονα διατηρεί τη φήμη που τον ακολουθεί εδώ και 250 χρόνια.

⁹³ LR, “Our Heritage”, http://www.lr.org/about_us/heritage/History/Brief_history_of_LR.aspx [accessed 11/12/2013]

⁹⁴ LR, “Information Centre”, http://www.lr.org/about_us/shipping_information/1764_Register_Book.aspx [accessed 11/12/2013]

❖ Class NK – Nippon Kaiji Kyokai

Ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε στο Τόκυο το 1899 με την ονομασία Teikoku⁹⁵ Kaiji Kyokai με σκοπό να προωθήσει τους κανονισμούς και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών. Μέσω διεθνών αναγνωρίσεων των υπηρεσιών του απέκτησε δυνατό όνομα στον τομέα της ταξινόμησης πλοίων, αποκτώντας σιγά σιγά τον τεχνικό ρόλο που παίζει σήμερα στη Ναυτιλία. Το 1946 ξεκίνησε τις εργασίες του με την καινούρια ονομασία Nippon Kaiji Kyokai και αποτέλεσε ένα από τα ιδρυτικά μέλη της IACS. Οι δραστηριότητες του εστιάζουν στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας με έμφαση στην παροχή τεχνικών συμβουλευτικών υπηρεσιών, ενώ παράλληλα προωθεί την ανάληψη πρωτοβουλιών και τη συνεργασία για τη διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας.

❖ PRS - Polish Register of Shipping

Ο Πολωνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1936 ως αποτέλεσμα των δυσκολιών που συναντούσαν τα πολωνικά πλοία στο εμπόριο της ενδοχώρας⁹⁶ από διάφορους Γερμανικούς Οργανισμούς. Κατά τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του ταξινομούσε πλοία που δραστηριοποιούνταν στο εσωτερικό εμπόριο και στο ψάρεμα. Με την πάροδο των χρόνων εξέλιξε τις υπηρεσίες του μέχρι το 1970 που έγινε μέλος της IACS και σηματοδοτήθηκε μια νέα εποχή για το νηογνώμονα. Ασχολείται επίσης με την ταξινόμηση πλοίων, την ανάπτυξη κανονισμών και την πιστοποίηση διαχείρισης συστημάτων ποιότητας.

❖ RINA – Registro Italiano Navale

Ο Ιταλικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1861 και πολύ σύντομα, το 1885, ξεκίνησε τη δημιουργία του παγκόσμιου δικτύου του, ανοίγοντας το πρώτο γραφείο του στη Σαγκάη. Μέσω συγχωνεύσεων⁹⁷ και εξαγορών κατάφερε να εξελιχθεί σε ανταγωνιστικό νηογνώμονα, αποτελώντας ένα από τα ιδρυτικά μέλη της IACS. Δραστηριοποιείται και

⁹⁵ Class NK, “About us”, <http://www.classnk.or.jp/hp/en/about/history/index.html> [accessed 08/12/2013]

⁹⁶ PRS, “PRS History”, <http://www.prs.pl/company/prs-history.html> [accessed 08/12/2013]

⁹⁷ RINA Group, “History”, <http://www.rinagroup.org/EN/istituzionale/storia.aspx> [accessed 08/12/2013]

σε άλλους τομείς⁹⁸, όπως είναι ο τομέας της ενέργειας για την αξιοποίηση των φυσικών πόρων και τη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των υποδομών και των μεταφορών για την αξιοποίηση των διαμετακομιστικών μεταφορών και των κτηματομεσιτικών υπηρεσιών και της διασφάλισης της ποιότητας στις επιχειρήσεις που ασχολούνται με τις κατασκευές, την υγεία και τα τρόφιμα. Σημαντική επίσης είναι η συμμετοχή του στον τομέα του περιβάλλοντος μέσω της διεξαγωγής μελετών σχετικά με την ενεργειακή απόδοση και τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό για τη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων και η δημιουργία του τμήματος της καινοτομίας που πραγματοποιεί έρευνες και αξιολογήσεις για τη δημιουργία καινοτόμων ιδεών.

❖ RS – Russian Maritime Register of Shipping

Το 1913 ιδρύθηκε ο Ρωσικός Νηογνώμονας με την ονομασία Russian Register, την οποία άλλαξε στο 1924 σε USSR Register⁹⁹. Μέσω των υπηρεσιών του κατάφερε να αναγνωριστεί διεθνώς μέχρι το 1969 που ενσωματώθηκε στο δυναμικό της IACS. Το 1992 υιοθετεί τη σημερινή ονομασία του και ξεκινά να γίνεται μέλος και σε άλλους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, εδραιώνοντας τη φήμη του στην κοινωνία των νηογνώμωνων. Ασχολείται με την ταξινόμηση και επιθεώρηση πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων ενώ ελέγχει τη συμμόρφωση εταιρειών με κανονισμούς των διάφορων προτύπων ποιότητας και ασφάλειας και εκδίδει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά.

4.5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ Η.Ρ.Σ.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας Hellenic Register of Shipping (HRS) ιδρύθηκε το 1870 από τη ναυτιλιακή τράπεζα¹⁰⁰ “Αρχάγγελος” αλλά αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες μέχρι να ορθοποδήσει και να αναπτυχθεί ως το 1919 που ανασυστάθηκε με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας. Το 1950 αναγνωρίστηκε από το ελληνικό κράτος με το ΦΕΚ 113/Α/1950 ενώ οι δραστηριότητες του περιορίζονται στην Ελλάδα. Η πλειοψηφία των εργασιών που πραγματοποιούνται στα Ελληνικά Ναυπηγεία γίνονται υπό την επίβλεψη του, όπως και η κατασκευή των περισσότερων πλοίων του ελληνικού ναυτικού.

⁹⁸ RINA Group Presentation, http://www.rinagroup.org/_files/pdf/group_presentations/en/index.html#14 [accessed 08/12/2013]

⁹⁹ RS, “RS History”, <http://www.rs-class.org/en/register/history/> [accessed 08/12/2013]

¹⁰⁰ HRS, “About HRS”, <http://www.hrs.gr/aboutus.htm> [accessed 11/12/2013]

Αποστολή του HRS είναι να “υπηρετεί το συμφέρον και τις ανάγκες τόσο της κοινής γνώμης όσο και των πελατών του, προωθώντας την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη της μόλυνσης” μέσω κανόνων και τεχνικών προτύπων που αναπτύσσει. Έχει υπογράψει συμφωνία με τους μεγαλύτερους νηογνώμονες για την ανταλλαγή τεχνολογιών ενώ είναι επίσημος σύμβουλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε τεχνικά θέματα.

Δραστηριοποιείται¹⁰¹ τόσο στον τομέα της Ναυτιλίας όσο και της βιομηχανίας μέσω της διενέργειας επιθεωρήσεων και πιστοποιήσεων. Συγκεκριμένα:

- ♦ Επιθεωρεί και ταξινομεί πλοία και παράκτιες εγκαταστάσεις
- ♦ Επιβλέπει και εγκρίνει σχέδια πλοίων, εγκαταστάσεων, μηχανημάτων, λεβήτων και άλλων βιομηχανικών υλικών
- ♦ Εκδίδει τεχνικούς κανονισμούς
- ♦ Παρέχει πιστοποιήσεις σύμφωνα με τον ISM Code, τα πρότυπα ISO 9000 και ISO 14001 και το Food Safety Management System

Από το 2001 προσπαθεί να ανασυγκροτηθεί μέσω αναζήτησης κεφαλαίων και οργάνωσης της διοίκησης, ενώ ταυτόχρονα προσπαθεί να παρακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις και να αποκτήσει όσο το δυνατόν καλύτερα εξειδικευμένο προσωπικό. Σκοπός είναι να αποκτήσει ισχυρή φήμη και κύρος ώστε να προσελκύσει πλοία και πλοιοκτήτες και να μπορέσει να γίνει μέλος της IACS.

4.6 ΟΙ CLASSIFICATION SOCIETIES ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται ανάλυση των τύπων των πλοίων και της ιδιότητας μέλους που έχουν στην IACS. Είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό των πλοίων δεν έχει ταξινομηθεί από μέλη του IACS και ανήκει σε άλλες κλάσεις ή δεν είναι γνωστό σε ποια κλάση ανήκουν. Ακολουθεί αντίστοιχο γράφημα σε μορφή πίτας.

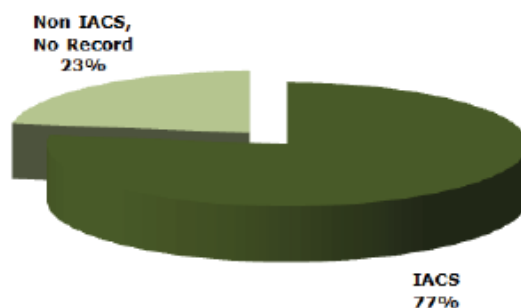
¹⁰¹ HRS, “Industrial Services”, <http://www.hrs.gr/industrialser.htm> [accessed 11/12/2013]

World fleet GT≥500 : total number of ships, by type and class

Ship Type	IACS		Non IACS/No Record		Total	
General Cargo Ships	6,830	17.4%	4,950	43.3%	11,780	23.3%
Specialized Cargo Ships	175	0.4%	75	0.7%	250	0.5%
Container Ships	4,607	11.8%	235	2.1%	4,842	9.6%
Ro-Ro Cargo Ships	1,262	3.2%	176	1.5%	1,438	2.8%
Bulk Carriers	8,713	22.2%	857	7.5%	9,570	18.9%
Oil and Chemical Tankers	8,341	21.3%	1,632	14.3%	9,973	19.7%
Gas Tankers	1,402	3.6%	136	1.2%	1,538	3.0%
Other Tankers	270	0.7%	183	1.6%	453	0.9%
Passenger Ships	1,509	3.8%	1,384	12.1%	2,893	5.7%
Offshore Vessels	4,201	10.7%	560	4.9%	4,761	9.4%
Service Ships	1,256	3.2%	990	8.7%	2,246	4.4%
Tugs	630	1.6%	254	2.2%	884	1.7%
Total	39,196	100%	11,432	100%	50,628	100%

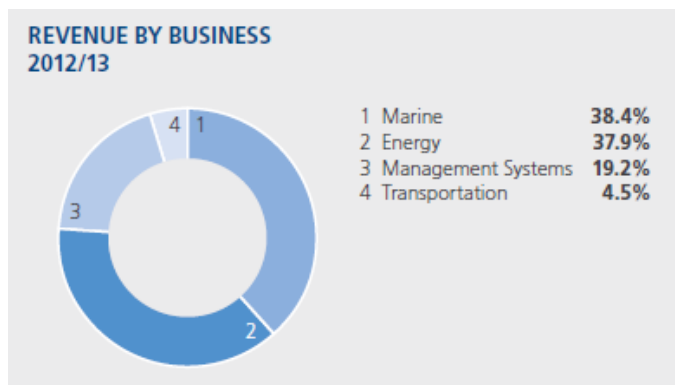
Πίνακας 10. Πίνακας παγκόσμιου στόλου ανά τύπο και κλάση για το 2012
<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics/items/id/472.html?cid=95>

World fleet GT≥500 : total number of ships, by class



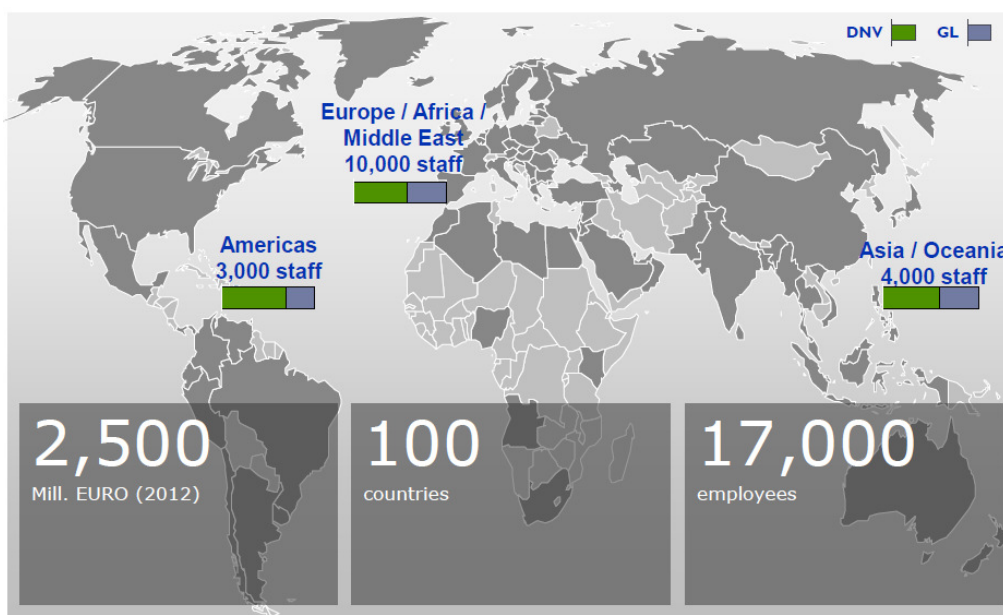
Σχήμα 13. Γράφημα του ταξινομημένου στόλου σε μέλη της IACS
<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics/items/id/472.html?cid=95>

Ακολουθεί πίνακας με τα έσοδα του LR ανά κατηγορία δραστηριοποίησης. Παρατηρούμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία προσφέρει τα περισσότερα έσοδα, ενώ ακολουθεί με μικρή διαφορά ο τομέας της ενέργειας.



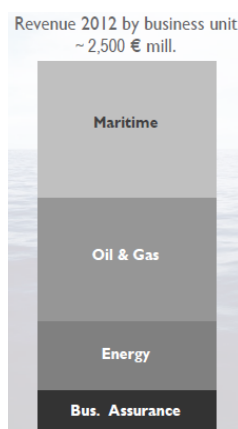
Σχήμα 14. Κατανομή εσόδων LR ανά τομέα δραστηριοποίησης http://www.lr.org/Images/LR%20GR%202013%20High%20Res%20Interactive_tcm155-248559.pdf

Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζεται το διεθνές δίκτυο δραστηριοποίησης του DNV – GL, ενός από τους μεγαλύτερους νηογνώμονες σήμερα.



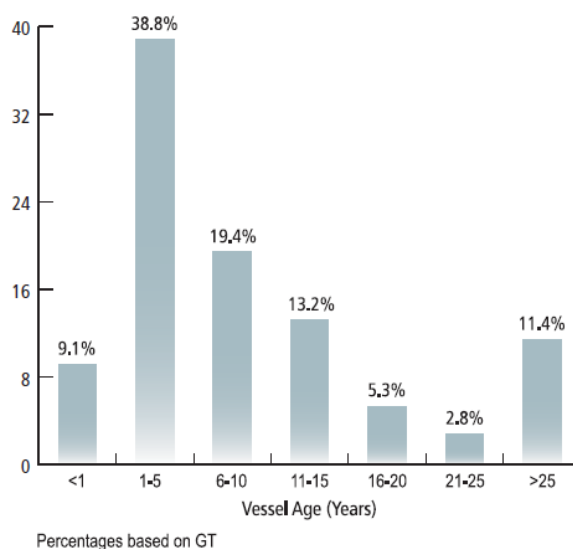
Εικόνα 18. Διεθνές δίκτυο DNV - GL http://www.dnv.dk/binaries/DNV%20GL%20Press%20Presentation%202013_09_11_tcm159-577188.pdf

Όπως και στον LR, η βασική πηγή εσόδων για τον DNV – GL είναι η ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ ακολουθεί ο τομέας πετρελαίου – αερίου.



Σχήμα 15. Έσοδα DNV - GL ανά τομέα δραστηριοποίησης
http://www.dnv.dk/binaries/DNV%20GL%20Press%20Presentation%202013_09_11_tcm159-577188.pdf

Στο παρακάτω διάγραμμα αναφέρονται τα πλοία που έχει ταξινομήσει ο ABS ανά ηλικία, με τα μικρά σε ηλικία πλοία να κατέχουν μεγάλο ποσοστό στο στόλο του.



Σχήμα 16. Ποσοστά ταξινομημένων πλοίων ανά ηλικία από τον ABS
<http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Annual/2012AnnualReview>

VESSEL TYPE	Vessels in Class 31 Dec 2012		Vessels on Order 31 Dec 2012		New Vessels Classed in 2012	
	NO.	GROSS TONS	NO.	GROSS TONS	NO.	GROSS TONS
Barge	2,881	10,217,649	384	1,190,256	328	957,941
Barge Carrier	4	154,364				
Barge Type Unit	32	148,126	1		2	25,261
Bulk Carrier	924	41,857,481	190	8,010,313	161	7,740,422
Bulk Liquid Carrier	6	26,213	3	7,830		
Chemical Carrier	239	4,370,984	19	258,505	2	40,954
Column Stabilized Unit	173	3,066,366	12	152,085	9	231,678
Container Carrier	503	25,059,304	75	7,327,834	21	1,295,404
Dredge	19	99,858	1	484		
Drillship	49	2,327,926	28	1,181,487	8	465,026
Ferry	48	451,771	3	810	1	1,312
Fishing Vessel	12	34,145	2	2,226	1	1,321
Fixed Platform	91	5,175	28		31	
Floating Drydock	20	200,407	1	8,590	1	
FPSO/FSO/FOI	84	7,714,488	9	1,352,000	1	83,985
Gas Carrier	123	9,120,468	31	2,903,644	5	511,243
General Cargo Carrier	149	1,635,477	34	397,648	6	112,608
Heavy Lift Ship	21	683,763	9	210,003		
High-Speed Craft	322	100,707	126	66,241	28	7,262
Ice Breaker	1	12,892			1	12,892

Offshore Supply Vessel	885	1,098,651	29	54,463	12	22,620
Offshore Support Vessel	979	2,081,382	387	956,857	116	281,169
Oil Carrier	1,264	70,182,621	132	7,395,189	98	5,589,867
Ore Carrier	12	732,677	2	402,000	2	233,910
Passenger Vessel	17	128,619	8	23,000		
Refrigerated Cargo Carrier	18	218,658				
Self-Elevating Drilling Unit	404	2,791,351	70	438,051	9	78,491
Self-Elevating Unit	87	349,063	27	92,553	20	136,529
Ship Type Unit (excl. FPSO/FSO)	19	2,004,863			11	669,643
Single Point Mooring	55	2,071	15		6	
Spar	14	126,771	2			
Special Purpose Vessel	427	1,248,418	31	109,855	5	104,270
Subsea Pipeline	13				1	
Swath Vessel	9	25,781	1	2,484		
Tension Leg Platform	9	32,930	3			
Tug/Towboat	1,297	597,992	160	72,044	68	33,131
Underwater System	78	98,660	27		5	
Vehicle Carrier	99	4,267,301	1	700		
Yacht	543	210,370	109	45,615	23	10,932
TOTALS	11,930	193,485,472	1,960	32,662,767	982	18,020,369

Πίνακας 11. Αναλυτικός πίνακας ταξινομημένων πλοίων και εγκαταστάσεων από τον ABS <http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Annual/2012AnnualReview>

Σύμφωνα με την εφημερίδα Lloyd's List και τα βραβεία Lloyd's List 100 για το 2013, στην κατηγορία¹⁰² των 10 καλύτερων νηογνωμόνων την πρώτη θέση πήρε ο νηογνώμονας DNV – GL Group των Henrik Madsen and Tor Svensen. Ακολουθούν οι επόμενοι νηογνώμονες με σειρά βράβευσης:

1. DNV GL Group — Henrik Madsen and Tor Svensen
2. ABS — Christopher Wiernicki
3. Class NK — Noboru Ueda
4. Lloyd's Register — Richard Sadler and Tom Boardley
5. Rina — Ugo Salerno and Roberto Cazzullo
6. Bureau Veritas — Didier Michaud-Daniel and Philippe Donche-Gay
7. China Classification Society — Sun Licheng
8. Russian Maritime Register of Shipping — Pavel Shikhov
9. Korean Register of Shipping — Chon Young-Kee
10. Indian Register of Shipping — Arun Sharma

¹⁰² Lloyd's List, "News - Top 100", http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/article433854.ece/BINARY/Top100_2013.pdf [accessed 09/12/2013]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία είναι πολύπλοκη βιομηχανία στην οποία συμμετέχουν πολλοί φορείς με ξεχωριστά αλλά αλληλοεξαρτώμενα συμφέροντα. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, ανάλογα με το αντικείμενο ενασχόλησης τους, έχουν δημιουργήσει διάφορες επιμέρους βιομηχανίες, οι οποίες επηρεάζουν η μια την άλλη και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και τη λειτουργία της Ναυτιλίας και ειδικότερα της ναυτασφαλιστικής αγοράς. Βάση όλων των δραστηριοτήτων είναι τα πλοία, τα οποία ποικίλλουν σε τύπο και μέγεθος και μεταφέρουν ευρεία γκάμα φορτίων σε όλα τα μέρη της γης. Ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τον ιδιαίτερο τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης που χρήζει οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής σημασίας και λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περίπλοκο πλαίσιο από διάφορα εμπλεκόμενα μέρη.

Σε αυτό το παγκόσμιο ανταγωνιστικό περιβάλλον καλείται να δράσει το Salvage Association, αφού η συμμετοχή του κρίνεται απαραίτητη λόγω των ατυχημάτων που είναι αδύνατο να πάψουν να συμβαίνουν. Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός περιορισμού του αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων και ναυαγίων, λόγω της τεχνολογικής υποστήριξης, παραμένει όμως ανησυχητικό το εύρος των συνεπειών που επιφέρουν τόσο στο ίδιο το πλοίο ή σε άλλα πλοία όσο και στο περιβάλλον όταν επέλθουν. Ταυτοχρόνως, οι πολίτες ενδιαφέρονται περισσότερο για τη διασφάλιση της ποιότητας της ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος λειτουργώντας ως μία ομάδα πίεσης για τη θέσπιση αυστηρότερων και σαφέστερων κανονισμών.

Παράλληλα, το σύγχρονο περιβάλλον στο οποίο το S.A. καλείται να δραστηριοποιηθεί δημιουργεί νέα δεδομένα στη δομή και τον τρόπο λειτουργίας του. Η μετατροπή του σε πολυεθνική εταιρεία παροχής εξειδικευμένων τεχνικών υπηρεσιών σε ένα άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον εισάγει μία νέα στρατηγική λειτουργίας στη “Braemar Incorporating The Salvage Association”, το σύγχρονο S.A.. Η κληρονομιά¹⁰³ που αυτό φέρει αποτελεί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που καλείται να αξιοποιήσει ώστε να συνεχίσει κερδοφόρα το σημαντικό τεχνικό έργο του στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

¹⁰³ Ως κληρονομιά του S.A. νοείται η φήμη και το κύρος που ακολουθεί την επωνυμία του.

Ο τρόπος λειτουργίας του Lloyd's αντανακλά το ρυθμό των οικονομικών εξελίξεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο Lloyd's θέλει να διατηρήσει τη θέση που κατέχει στην παγκόσμια ασφαλιστική αγορά και θα προσπαθήσει να το κάνει εστιάζοντας στις αναπτυσσόμενες χώρες. Καθώς αυτές θα αρχίσουν να δραστηριοποιούνται στο εμπόριο, κυρίως μέσω θαλάσσης, θα αναζητούν ασφαλιστικές καλύψεις και θα επηρεάζουν την παγκόσμια αγορά, θέτοντας νέες προκλήσεις στους ασφαλιστικούς φορείς. Ο Lloyd's θα αναλάβει να αναπροσαρμόσει την ασφαλιστική αγορά στα νέα δεδομένα, καλύπτοντας παράλληλα τους νέους κινδύνους που επιφέρουν οι τεχνολογικές εξελίξεις και η παγκοσμιοποίηση.

Ο Lloyd's of London πάντα αποτελούσε πόλο έλξης για πρωτοποριακές ασφαλιστικές καλύψεις και το ίδιο κάνει και τώρα ασφαλίζοντας άυλους κινδύνους, όπως είναι η απώλεια της φήμης μια πολύ γνωστής επιχείρησης ή η απώλεια της πνευματικής ιδιοκτησίας. Η συνεχής ενασχόληση του Lloyd's με καινοτόμες ιδέες και η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας τον καθιστούν απαραίτητο στην ασφαλιστική αγορά και θέτουν νέες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσω της συνεργασίας με τους υπόλοιπους παράγοντες του παγκόσμιου εμπορίου.

Σημαντικός είναι και ο ρόλος των Νηογνωμόνων στη θαλάσσια ασφάλιση, αφού πλοίο χωρίς κλάση είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να ασφαλισθεί και να ναυλωθεί. Η λειτουργία τους στηρίζεται στην ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος η οποία πραγματοποιείται μέσω κατάλληλων πολιτικών που ακολουθούνται. Κρίνεται αναγκαία η θέσπιση ενιαίων κανονισμών που θα διέπουν την οικονομική ζωή ενός πλοίου, από τον αρχικό σχεδιασμό του έως την τελευταία μέρα λειτουργίας του για να διασφαλιστεί η σωστή τεχνική λειτουργία του από σωστά εκπαιδευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Οι κανόνες ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται θα πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένοι και πλήρως εναρμονισμένοι με τις εξελίξεις που συμβαίνουν σε παγκόσμιο επίπεδο και δύναται να επηρεάσουν την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου και κατά συνέπεια το θαλάσσιο εμπόριο.

Κρίνεται λοιπόν σημαντική η διαδικασία της ασφάλισης και η ορθή λειτουργία όλων των εμπλεκόμενων μερών στην οργάνωση και τη δράση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Οι νομοθεσίες πρέπει να είναι επικαιροποιημένες σύμφωνα με τις κοινωνικές,

πολιτικές, οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις ώστε να εφαρμόζονται τα απαραίτητα πρότυπα ασφαλείας και να εξασφαλίζεται το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Είναι αναγκαία η λειτουργία των διεθνών οργανισμών και των ναυτιλιακών ενώσεων για την εξέλιξη του τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης, αφού μέσω αυτής προασπίζονται τα συμφέροντα όλων των παραγόντων της ναυτιλιακής αγοράς. Η θαλάσσια ασφάλιση, εκτός από οικονομική αναγκαιότητα, εκπληρώνει την πιο σημαντική αποστολή που είναι ο κύριος γνώμονας της δραστηριοποίησης όλων των προαναφερθέντων οργανισμών: προασπίζεται την ανάγκη για ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και για καθαρό περιβάλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Βλάχος, Γ. & Αλεξόπουλος, Α. (1996) *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη
- Παζαρζής, Ι. Μ. (2010) *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*. Πειραιάς
- Σιαμπάνης Ι. Δ. (1989) *Τα στοιχεία της επιθαλάσσιας αρωγής*. Θεσσαλονίκη

Ξένη Βιβλιογραφία

- Beeman, M.M. (1947) *Lloyd's London: An outline*. Surrey: Windmill Press
- Bernstein, P. (1998) *Against the Gods: The remarkable story of risk*. John Wiley & Sons, Inc
- Brice, G. (1999) *Maritime Law of Salvage*. Sweet & Maxwell
- Brown, A. (1974) *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*. London: Peter Davies Ltd
- Dobler, J.P. (1994) *The Requirement for the publication of detailed global marine casualties statistics*, Maritime Policy and Management, Vol.21 n.1, pp 45-60
- Dover, V. (1975) *A handbook to Marine Insurance*. 8th Edition. London: Witherby & Co Ltd
- Evangelista, J., Wade, H.S., Swaim, C. & Rife, P.J. (2013) *The History of the American Bureau of Shipping - 150th Anniversary*. ABS
- Forum, *A magazine from DNV*, No 1 – 2012, pp9
- IMO (1989), *International Convention on Salvage 1989*

- Institute of London Underwriters (1964) *Institute Handbook on Marine Contracts*. London: Witherby & Co Ltd
- John, A.H. (1958) *The London Assurance Company and the Marine Insurance Market of the Eighteenth Century*. Economica – New Series, Wiley
- Lagoni, N. (2007) *The Liability of Classification Societies*. Springer
- Lambeth, R.J. (1981) *Templeman on Marine Insurance: Its Principles and Practice*. Plymouth: MacDonald and Evans LTD
- O'May, D. & Hill, J. (1993) *Marine Insurance: Law and Policy*. Sweet & Maxwell
- Rose, D. F. (2002) *Kennedy and Rose: The Law of Salvage*. 6th Edition. Sweet & Maxwell
- Rose, D. F. (2005) *General Average: Law and Practice*. 2nd Edition. Informa Law
- Tetley, W. & Wilkins, R. (1998) *Maritime Liens and Claims*. 2nd Second Edition. International Shipping Publications
- UK Act of Parliament, *Marine Insurance Act 1906*
- UK Act of Parliament, *Merchant Shipping Act 1995*
- Wright, Ch. & Fayle, C. E. (1928) *A history of Lloyd's from the founding of Lloyd's Coffee House at the present day*. London: Macmillan & Co

Ιστοσελίδες

- Britannica, “Rhodian Sea Law”, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/501661/Rhodian-Sea-Law>
- Maritime Law History, <http://www.historyoflaw.info/maritime-law-history.html>
- Admiralty & Maritime Law Guide, International Conventions <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>

- IMO, “List of Conventions” <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>
- Bowling Green State University, “Salvage Association (London)” <http://www.bgsu.edu/colleges/library/cac/ms/page43212.html>
- PostOnline U.K. http://www.postonline.co.uk/search?query=bmt+salvage&per_page=20
- Braemar S.A., “News & Events”, <http://www.braemarsa.com/news-events/latest-news/news-article/items/braemar-incorporating-the-salvage-association-is-set-to-capitalise-on-extensive-global-network/>
- <http://www.braemarsa.com>
- Braemar S.A., “Offices & Contacts”, <http://www.braemarsa.com/offices-contacts/>
- Braemar S.A., “About us”, <http://www.braemarsa.com/about-us/our-people/>
- Braemar S.A., “Resources”, <http://www.braemar.com/resources/resources-2/>
- Lloyd’s Market Association, “Wordings & Stats”, http://www.lmalloyds.com/Web/marketplaces/marine/JHC/JH_Circulars/JH_Circulars_2013/JH2013007_Revised_Survey_Wordings.aspx
- Lloyd’s Market Association, “Wordings & Stats”, <http://www.lmalloyds.com/CMDownload.aspx?ContentKey=8b219c42-8043-41f4-a2d7-a12a551dde69&ContentItemKey=efda63f6-2fa9-469e-9beb-b8309ef225c6>
- http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JHC/Joint_Hull.aspx
- http://www.gia.org.sg/pdfs/Industry/Marine/MKSS/JH143%20Risk%20Assessment%20Surveys_B.%20Docherty.pdf
- <http://www.lloyds.com/~media/Files/The%20Market/Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Lloyds%20Open%20Form%20Report%202012.pdf>
- <http://www.marine-salvage.com/pdfs/ISUpublishesAnnualStatisticsSeptember2013.pdf>

- http://www.marine-salvage.com/media_information/Press/ISU%202012%20Pollution%20Prevention%20Survey%20News%20Release.pdf
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/lloyds-buildings>
- Dr Green, M. (2012), “London cafes: the surprising history of London’s lost coffeehouses”, <http://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/uk/london/9153317/London-cafes-the-surprising-history-of-Londons-lost-coffeehouses.html>
- History channel, “History of London: London Coffee Houses”, <http://www.history.co.uk/study-topics/history-of-london/londons-coffee-houses>
- Lloyd’s Register, “Edward Lloyd and his Coffee House”, http://www.lr.org/about_us/heritage/History/Edward_Lloyd_and_his_Coffee_House.aspx, [http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20\(no%20number\)_tcm155-173527.pdf](http://www.lr.org/Images/16%20Edward%20Lloyd%20(no%20number)_tcm155-173527.pdf)
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/lloyds-buildings>
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/the-lloyds-building/images-of-the-lloyds-building/exterior-images>
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/liliana-archibald>
- http://www.lloyds.com/~media/Images/Lloyds/Investor%20Relations/2013/Lloyds_interim_results_2013_web.pdf
- Lloyd’s, “Cuthbert Heath”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/cuthbert-heath>
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/cuthbert-heath>
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/the-lloyds-building/images-of-the-lloyds-building/interior-images>

- Wikipedia, “HMS Lutine”, http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Lutine
- Lloyd’s, “The Lutine Bell”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-lutine-bell>
- Lloyd’s, “What is Lloyd’s?”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds>
- <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-lloyds-market>
- Lloyd’s, “The Lloyd’s Market”, <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-lloyds-market>
- Lloyd’s, “The Corporation of Lloyd’s” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-corporation-of-lloyds/role>
- Lloyd’s, “The Corporation of Lloyd’s” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds/the-corporation-of-lloyds/departments>
- Lloyd’s, “What we do” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-is-insurance>
- Lloyd’s, “What we do” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/what-lloyds-insures>
- Lloyd’s, “What we do” <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-we-do/placing-risk>
- Lloyd’s, “Explorer Tool” <http://www.lloyds.com/lloyds/careers/graduates/explorer-tool>
- Lloyd’s, “The Market”, <http://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/tools-e-services/crystal>
- http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_Annual_Report.pdf
- Lloyd’s, “Corporate Governance”, <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-governance/lloyds-governance-structure>
- Lloyd’s, “Corporate Social Responsibility”, <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/our-approach>

- Lloyd's "Corporate Social Responsibility", <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/charity>
- Lloyd's, "Corporate Social Responsibility <http://www.lloyds.com/lloyds/corporate-responsibility/community-programme/dragon-award>
- Lloyd's, "History" <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/titanic>
- Lloyd's, "News and features", <http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/lloyds-news/lloyds-news-2012/safety-at-sea>
- IMO, "References and Archives", <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>
- IMO, "Human Element", <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx>
- <http://beforeitsnews.com/9-11-and-ground-zero/2013/05/rare-911-video-nationwide-apb-for-white-van-video-2439786.html>
- Lloyd's, "History", <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/catastrophes-and-claims/2001-september-11-attacks>
- http://www.lloyds.com/~media/Images/The%20Market/Tools%20and%20resources/Brand%20and%20Marketing/Presentation%20Toolkit/2012%20graphs/Global_reach_hi_res.jpg
- Lloyd's, "History", video: Celebrating Innovation <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history>
- http://www.lloyds.com/~media/Files/Lloyds/Investor%20Relations/2012/Annual%20results/Documents/AR2012_analyst_presentation.pdf
- <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings>
- Lloyd's, "Investor Relations" <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/ratings>
- Lloyd's, "Investor Relations" <http://www.lloyds.com/lloyds/investor-relations/lloyds-capital-structure>
- IACS "Classification Societies – What, Why and How?", http://www.iasc.org.uk/document/public/explained/class_whatwhy&how.pdf

- <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class%20Symbols.pdf>
- <http://www.iacs.org.uk/images/iacsorg.gif>
- IACS, “IACS Procedures – Vol.3: IACS Quality Management System Certification Scheme”, [http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Procedures/PDF/Volume 3. IACS Quality System Certification Scheme \(QSCS\).pdf1578.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/Publications/Procedures/PDF/Volume 3. IACS Quality System Certification Scheme (QSCS).pdf1578.pdf)
- IACS, “Quality Management System Certification Scheme”, <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/QSCS%20Reqs%20Iss%206%20public%20version.pdf>
- IACS, “Charter and Annexes 2009 Rev.2”, <http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/IACS%20Charter%20and%20Annexes%202009%20Rev%202.pdf>
- Bureau Veritas, “Bureau Veritas 1828/1978: A record of 150 years”, http://www.bureauveritas.com/wps/wcm/connect/bv_com/group/home/about-us/our-history
- CCS, “About CCS”, <http://www.ccs.org.cn/ccswzen/font/fontAction!moudleIndex.do?moodleId=297e62d739e7b92c0139ebcf090b0004>
- DNV, “Our History”, <http://www.dnv.com/moreondnv/profile/history/>
- DNV – GL, ‘Our History’, <http://www.dnvgl.com/about-dnvgl/history.aspx>
- Bartlett Ch. (2013), “DNV – GL merger approved, begins operations tomorrow”, <http://www.seatrade-global.com/news/americas/dnv-gl-merger-approved-begins-operations-tomorrow.html>
- IRS, “History”, http://www.irclass.org/about_us/history
- KR, “About KR”, http://www.krs.co.kr/eng/intro/about/A_about_introduction.aspx
- LR, “Our Heritage”, http://www.lr.org/about_us/heritage/History/Brief_history_of_LR.aspx
- LR, “Information Centre”, http://www.lr.org/about_us/shipping_information/1764_Register_Book.aspx
- Class NK, “About us”, <http://www.classnk.or.jp/hp/en/about/history/index.html>

- PRS, “PRS History”, <http://www.prs.pl/company/prs-history.html>
- RINA Group, “History”, <http://www.rinagroup.org/EN/istituzionale/storia.aspx>
- RINA Group Presentation, http://www.rinagroup.org/_files/pdf/group_presentations/en/index.html#14
- RS, “RS History”, <http://www.rs-class.org/en/register/history/>
- HRS, “About HRS”, <http://www.hrs.gr/aboutus.htm>
- HRS, “Industrial Services”, <http://www.hrs.gr/industrialser.htm>
- <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-a-statistics/items/id/472.html?cid=95>
- http://www.lr.org/Images/LR%20GR%202013%20High%20Res%20Interactive_tcm155-248559.pdf
- http://www.dnv.dk/binaries/DNV%20GL%20Press%20Presentation%202013_09_11_tcm159-577188.pdf
- <http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Annual/2012AnnualReview>
- Lloyd’s List, “News - Top 100”, http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/article433854.ece/BINARY/Top100_2013.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. IMO, International Convention on Salvage 1989

IMO, International Convention On Salvage, 1989

International Maritime Organization (IMO)

copy @ lexmercatoria.org

Contents

The International Convention On Salvage, IMO 1989	1
Chapter I - General provisions	1
Article 1 - Definitions	1
Article 2 - Application of the Convention	1
Article 3 - Platforms and drilling units	2
Article 4 - State-owned vessels	2
Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities	2
Article 6 - Salvage contracts	2
Article 7 - Annulment and modification of contracts	3
Chapter II - Performance of salvage operations	3
Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master	3
Article 9 - Rights of coastal States	3
Article 10 - Duty to render assistance	4
Article 11 - Co-operation	4
Chapter III - Rights of salvors	4
Article 12 - Conditions for reward	4
Article 13 - Criteria for fixing the reward	4
Article 14 - Special compensation	5
Article 15 - Apportionment between salvors	6
Article 16 - Salvage of persons	6
Article 17 - Services rendered under existing contracts	6
Article 18 - The effect of salvor's misconduct	6
Article 19 - Prohibition of salvage operations	6
Chapter IV - Claims and actions	7
Article 20 - Maritime lien	7
Article 21 - Duty to provide security	7
Article 22 - Interim payment	7
Article 23 - Limitation of actions	7
Article 24 - Interest	8
Article 25 - State-owned cargoes	8
Article 26 - Humanitarian cargoes	8
Article 27 - Publication of arbitral awards	8
Chapter V - Final clauses	8
Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession	8
Article 29 - Entry into force	9
Article 30 - Reservations	9
Article 31 - Denunciation	9
Article 32 - Revision and amendment	10

Article 33 - Depository	10
Article 34 - Languages	10
Metadata	12
SiSU Metadata, document information	12

The International Convention On Salvage, IMO 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I - General provisions

Article 1 - Definitions

For the purpose of this Convention:

(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

(d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) Organization means the International Maritime Organization.

(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organization.

Article 2 - Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3 - Platforms and drilling units 20

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources. 21

Article 4 - State-owned vessels 22

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise. 23

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application. 24

Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities 25

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities. 26

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations. 27

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated. 28

Article 6 - Salvage contracts 29

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication. 30

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel. 31

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment. 32

Article 7 - Annulment and modification of contracts 33

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if: 34

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or 35

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered. 36

Chapter II - Performance of salvage operations 37

Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master 38

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger: 39

(a) to carry out the salvage operations with due care; 40

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; 41

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and 42

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable. 43

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor: 44

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations; 45

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and 46

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so. 47

Article 9 - Rights of coastal States 48

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations. 49

Article 10 - Duty to render assistance 50

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea. 51

2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1. 52

3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1. 53

Article 11 - Co-operation 54

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general. 55

Chapter III - Rights of salvors 56

Article 12 - Conditions for reward 57

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 58

2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result. 59

3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner. 60

Article 13 - Criteria for fixing the reward 61

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: 62

(a) the salvaged value of the vessel and other property; 63

(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment; 64

(c) the measure of success obtained by the salvor; 65

(d) the nature and degree of the danger; 66

(e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life; 67

- (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors; 68
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment; 69
 - (h) the promptness of the services rendered; 70
 - (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations; 71
 - (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof. 72
2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence. 73
3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property. 74

Article 14 - Special compensation 75

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined. 76
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor. 77
3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j). 78
4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13. 79
5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article. 80

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel. 81

Article 15 - Apportionment between salvors 82

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article. 83

2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants. 84

Article 16 - Salvage of persons 85

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject. 86

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment. 87

Article 17 - Services rendered under existing contracts 88

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose. 89

Article 18 - The effect of salvor's misconduct 90

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct. 91

Article 19 - Prohibition of salvage operations 92

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention 93

Chapter IV - Claims and actions	94
Article 20 - Maritime lien	95
1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.	96
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.	97
Article 21 - Duty to provide security	98
1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.	99
2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.	100
3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.	101
Article 22 - Interim payment	102
1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.	103
2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.	104
Article 23 - Limitation of actions	105
1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.	106
2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.	107
3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.	108

Article 24 - Interest 109

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated. 110

Article 25 - State-owned cargoes 111

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law. 112

Article 26 - Humanitarian cargoes 113

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes. 114

Article 27 - Publication of arbitral awards 115

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases. 116

Chapter V - Final clauses 117

Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession 118

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession. 119

2. States may express their consent to be bound by this Convention by: 120

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or 121

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or 122

(c) accession. 123

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General. 124

Article 29 - Entry into force 125

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it. 126

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent. 127

Article 30 - Reservations 128

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention: 129

(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; 130

(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; 131

(c) when all interested parties are nationals of that State; 132

(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed. 133

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval. 134

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date. 135

Article 31 - Denunciation 136

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State. 137

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General. 138

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General. 139

Article 32 - Revision and amendment 140

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization. 141

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure. 142

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended. 143

Article 33 - Depositary 144

1. This convention shall be deposited with the Secretary-General. 145

2. The Secretary-General shall: 146

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of: 147

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof; 148

(ii) the date of the entry into force of this Convention; 149

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; 150

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32; 151

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention; 152

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto. 153

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations. 154

Article 34 - Languages 155

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. 156

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention. 157

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and 158

eighty-nine.

Metadata

SiSU Metadata, document information

Document Manifest @:

<http://www.jus.uio.no/1a/imo.salvage.convention.1989/sisu_manifest.html>

Title: IMO, International Convention On Salvage, 1989

Creator: International Maritime Organization (IMO)

Rights: Copyright (C) 1989 International Maritime Organization (IMO)

Publisher: SiSU <<http://www.jus.uio.no/sisu>> (this copy)

Date: 1989

Topics Registered: International Maritime Organization:convention;salvage:convention

Version Information

Sourcefile: imo.salvage.convention.1989.sst

Filetype: SiSU text 2.0

Source Digest: SHA256(imo.salvage.convention.1989.sst)=a28cf82db78468714ed368b99cfc2e6ef91a3a249b6db924-f74a5793bc9ee032

Skin Digest: SHA256(skin_lm.rb)=5acda64a9532f9ef6b71693da2b471d4efac2f23a8499e68de066eec8ea9b8e9

Generated

Document (dal) last generated: Tue Sep 21 17:10:30 -0400 2010

Generated by: SiSU 2.6.3 of 2010w30/3 (2010-07-26)

Ruby version: ruby 1.8.7 (2010-08-16 patchlevel 302) [i486-linux]

B. Lloyd's Open Form of Salvage Agreement LOF 2011

LOF 2011



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salvaged: The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5. Date of this agreement	6. Place of agreement
7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No	
8. Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9. Captain or other person signing for and on behalf of the property Signature:

- A Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

- D Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement. The provisions of the said LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

- 1 **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvored interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2 **Incorporated provisions.** Copies of the applicable Scopic Clause, the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules in force at the date of this agreement may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.
- 3 **Awards.** The Council of Lloyd's is entitled to make available the Award, Appeal Award and Reasons on www.lloydsagency.com (the website) subject to the conditions set out in Clause 12 of the LSSA Clauses.
- 4 **Notification to Lloyd's.** The Contractors shall within 14 days of their engagement to render services under this agreement notify the Council of Lloyd's of their engagement and forward the signed agreement or a true copy thereof to the Council as soon as possible. The Council will not charge for such notification.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408/5407
 Fax No. +44(0)20 7327 6827
 E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com
www.lloydsagency.com

15.1.08 3.12.24 13.10.28 12.4.50 10.6.53 20.12.67
 23.2.72 21.5.80 5.9.90 1.1.95 1.9.2000 9.5.2011

C. SCOPIC 2014

SCOPIC 2014

SCOPIC CLAUSE

1. General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates

- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCOPIC Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost. PROVIDED THAT:
 - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
 - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all the circumstances.
 - (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(III)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
 - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or
 - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.
- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

1.8.1999
1.9.2000
1.1.2005
1.7.2007
1.1.2011
1.1.2014

- (II) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.
7. **Discount**
If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.
8. **Payment of SCOPIC Remuneration**
(I) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
(a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
(b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
(II) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.
9. **Termination**
(I) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(II) hereof) will exceed the sum of:
(a) The value of the property capable of being salvaged; and
(b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration
(II) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
(III) The termination provisions contained in sub-clause 9(I) and 9(II) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.
10. **Duties of Contractor**
The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.
11. **Article 18 – 1989 Salvage Convention**
The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.
12. **Special Casualty Representative ("SCR")**
Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.
13. **Special Representatives**
At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.
14. **Pollution Prevention**
The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.
15. **General Average**
SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.
16. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

D. WORDING JH2013/007A



JH 2013/007A

26 September 2013

Engine Room, Machinery and Bunker Fuel Risk Assessment

In each case as a condition precedent to the liability of the Underwriters under the insurance

1. the vessel shall be subject to an Engine Room Risk Assessment with specific reference to:
 - a. the engine room management
 - b. a machinery risk analysis
 - c. bunker fuel managementby Marine Engineer Surveyor within thirty days of ; and
2. all recommendations shall be complied with by the date or dates required by the surveyor; and
3. all recommendations described by the said surveyor as “*ongoing*” shall be complied with throughout the period of this insurance and any extension thereof.

It is further agreed that:

- a) the cost of the survey will be borne by the assured;
- b) the surveyor’s recommendations may include that additional surveys be carried out;
- c) Underwriters shall receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor within days of completion of any survey;
- d) Underwriters shall be entitled, but not obliged, to request the surveyor to report to them concerning compliance with any recommendations made by the surveyor.

E. WORDING JH2013/007B



JH 2013/007B

26 September 2013

Condition Survey

In each case as a condition precedent to the liability of the Underwriters under the insurance

1. the vessel shall be subject to a Condition Survey by a Marine Surveyor within thirty days of ; and
2. all recommendations shall be complied with by the date or dates required by the surveyor; and
3. all recommendations described by the said surveyor as “*ongoing*” shall be complied with throughout the period of this insurance and any extension thereof.

It is further agreed that:

- a) the cost of the survey will be borne by the assured;
- b) the surveyor’s recommendations may include that additional surveys be carried out;
- c) Underwriters shall receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor within days of completion of any survey;
- d) Underwriters shall be entitled, but not obliged, to request the surveyor to report to them concerning compliance with any recommendations made by the surveyor.

F. WORDING JH2013/007C



JH 2013/007C

26 September 2013

Crew and Office Management Assessment

In each case as a condition precedent to the liability of the Underwriters under the insurance

1. the assured shall be subject to a Crew and Office Management Assessment by a Marine Surveyor within thirty days of ; and
2. all recommendations shall be complied with by the date or dates required by the surveyor; and
3. all recommendations described by the said surveyor as “*ongoing*” shall be complied with throughout the period of this insurance and any extension thereof.

It is further agreed that:

- a) the cost of the assessment will be borne by the assured;
- b) the surveyor’s recommendations may include that additional assessments be carried out;
- c) Underwriters shall receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor within days of completion of any assessment;
- d) Underwriters shall be entitled, but not obliged, to request the surveyor to report to them concerning compliance with any recommendations made by the surveyor.

G. WORDING JH2013/007D



JH 2013/007D

26 September 2013

Structural Condition Survey

In each case as a condition precedent to the attachment of the insurance or if it has already attached, in each case as a condition precedent to the liability of the Underwriters under the insurance:

1. the vessel shall be subject to a Structural Condition Survey by to be carried out within 30 days from or at the next port or place at which the vessel's cargo is completely discharged, whichever is the sooner; and
2. all recommendations shall be complied with by the date or dates required by the surveyor and such compliance shall be certified by the surveyor.

It is further agreed that:

- a) The cost of the survey will be borne by the assured;
- b) Underwriters shall receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor withindays of completion of any survey;
- c) Underwriters shall be entitled, but not obliged, to request the surveyor to report to them concerning compliance with any recommendations made by the surveyor.

H. PRACTICE GUIDELINES WORDING JH2012/001

Joint Hull Committee

Suite 358, Lloyd's, One Lime Street
London EC3M 7DQ
Tel+44 (0)20 7327 3333 Fax +44 (0)20 7327 4443

Enquiries To: Neil Roberts
Direct Dial: +44 (0)20 7327 8375
neil.roberts@lmalloyds.com

JH2012/001
1st February 2012

JHC Hull Risk Surveys Best Practice Guidelines

The Joint Hull Risk Assessment sub-committee is composed of representatives of the Lloyd's and Company market and technical advisers from survey organisations. The objectives of the sub-committee include reviewing maritime risks and current insurance practice and where possible to bring to the attention of the market any areas of improvement or mitigation.

Over the last six months, the sub-committee has reviewed the existing JH10 survey wordings and the JH143 shipyard risk assessments.

In broad terms, the wordings were found to remain relevant and sufficiently flexible to meet the current needs of Underwriters. For example, it was considered that issues arising from new regulatory requirements with respect to fuel management could be met within the existing JH10 wordings, as could ballast water management and the assessment of crew competence.

The review indicated that the contact and liaison with the instructing party could be improved, to the benefit of all parties. As a result, the sub-committee has prepared 'Best Practice Guidelines' for the management of risk assessments. The intention is to ensure that there is dialogue between the instructing party and the surveyor. In this way, any particular areas of concern to the instructing party can be highlighted to the surveyor and appropriate reporting procedures put in place.

The new guidelines change existing practice in some respects, notably by asking the Lead Underwriter, rather than the Broker, to instruct the surveyor in writing. There is substantial anecdotal experience that this would assist the surveyor in understanding the scope and purpose of the survey and where responsibility lies for the collection of survey costs.

The sub-committee would appreciate feedback of experience when using the new Guidelines and any constructive comments from practitioners.

The Joint Hull Risk Assessment sub-committee
1st February 2012

Information relating to the work of the Joint Hull Committee(JHC), including an outline of key issues under discussion, recent circulars and wordings, can be accessed from the JHC page of the LMA website via the following link:
<http://www.lmalloyds.com/lma/jointhull>



JHC Hull Risk Surveys Best Practice Guidelines

- 1 The Leading Underwriter's Responsibilities:**
 - a) To name the surveyor in the written survey instructions.
 - b) To notify the surveyor and the broker of the requirement for a survey and to provide them with a copy of the written survey instructions.
 - c) To specify the date by which the survey should be completed.
 - d) To specify what is required in the surveyor's report, including any particular areas that should be covered, within the written survey instructions.
 - e) To specify a distribution list for the surveyor's advices, recommendations and report.
 - f) To specify who has responsibility for the payment of surveyors fees and expenses.

- 2 The Surveyor's Responsibilities:**
 - a) To comply with the written survey instructions.
 - b) To seek clarity from the instructing Underwriter if the surveyor is unclear about the survey instructions.
 - c) To report on what was found during the survey.
 - d) To produce preliminary and follow-up advices with any recommendations necessary within 3 working days of performing the survey.
 - e) To assign timescales for compliance to the recommendations.
 - f) To issue the recommendations with their timescales to the assured, instructing Underwriter, Broker and any other party specified in the written instructions.
 - g) To produce a full report within 3 weeks of completion of the survey, to be issued to the same parties as above.

JHC Hull Risk Surveys Best Practice Guidelines

3 The Assured's Responsibilities:

- a) To co-operate fully with the surveyor at all times.
- b) To advise the surveyor and the broker of the status of compliance of any survey recommendations within their timescales as applicable.

4 The Broker's Responsibilities:

- a) To advise the assured of the requirement for a survey by the underwriters and the nature of that survey.
- b) To advise their client of the insurance implications of non-compliance with any subsequent survey recommendations.
- c) To keep all the underwriters involved and the surveyor advised of any circumstances that affect the status of the survey.

In all cases, the survey shall be paid for in accordance with the specific Survey Clause contained in the slip.

H. WORDING JH143

Joint Hull Committee

Suite 358, Lloyd's, One Lime Street
London EC3M 7DQ
Tel: (+44) 020 7327 3333 Fax: (+44) 020 7327 4443

Enquiries to:
Neil Roberts
(Tel: 020 7327 8375)

JH 2009/004
June 15th 2009

Updated JH143

Members are advised that the Joint Hull Committee has revised the JH143 Shipyard Risk Assessment Form to give some new options to underwriters:

JH143A includes the option to look at an individual project as well as the shipyard
JH143B includes an option to cancel
JH143C is an annual review and compliance audit

These wordings are available for underwriters' immediate use.

Neil Roberts
Secretary

SHIPYARD AND/OR PROJECT RISK ASSESSMENT

It is a condition precedent to the liability of the Underwriters under this insurance contract that:

1. a shipyard and/or project risk assessment is carried out by _____¹
on or before __/__/__²; and further that
2. any recommendations made by the surveyor in this survey (or any follow-up survey) are complied with within the timescales set down by the surveyor or continuously complied with throughout the period of this insurance contract in the case of recommendations said by the surveyor to require continuing compliance.

The shipyard and/or project risk assessment shall include review and assessment of the actual implementation of the safety management, quality assurance, and quality control of shipyard systems and procedures. It shall include but not be limited to:

- Geographical and Environmental Risks
- General Site Condition
- Processes and Procedures
- Quality Assurance/Quality Control of the production process
- General Housekeeping
- Management of Subcontractors
- Permit to Work Systems
- Emergency Response Plan
- Fire Fighting Capability
- Shipyard Equipment
- Atmospheric Monitoring & Control of Industrial Gases
- Launching & Sea Trials
- Site Safety
- Casualty History

Underwriters shall be entitled to require follow-up surveys to be carried out during the course of the construction of an individual vessel or during the period of insurance of the shipyard. This is to monitor compliance with earlier recommendations and to assess the

¹ Name of Surveyor to be Inserted
² Date to be Inserted

safety management, quality assurance and quality control of the individual vessel project or the shipyard.

Any recommendations made by the surveyor shall be provided to the Assured on completion of the shipyard and/or project risk assessment and on completion of any follow-up surveys.

The cost of the shipyard and/or project risk assessment and any follow-up surveys will be borne by Underwriters, but any expenses incurred to comply with the surveyor's recommendations will be at the expense of the Assured.

Underwriters shall be entitled to receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor.

SHIPYARD AND/OR PROJECT RISK ASSESSMENT

It is a condition precedent to the liability of the Underwriters under this insurance contract that:

1. a shipyard and/or project risk assessment is carried out by

_____ ¹

on or before __/__/__²; and further that

2. any recommendations made by the surveyor in this survey (or any follow-up survey) are complied with within the timescales set down by the surveyor or continuously complied with throughout the period of this insurance contract in the case of recommendations said by the surveyor to require continuing compliance.

The shipyard and/or project risk assessment shall include review and assessment of the actual implementation of the safety management, quality assurance and quality control of shipyard systems and procedures. It shall include but not be limited to:

- Geographical and Environmental Risks
- General Site Condition
- Processes and Procedures
- Quality Assurance/Quality Control of the production process
- General Housekeeping
- Management of Subcontractors
- Permit to Work Systems
- Emergency Response Plan
- Fire Fighting Capability
- Shipyard Equipment
- Atmospheric Monitoring & Control of Industrial Gases
- Launching & Sea Trials
- Site Safety
- Casualty History

In the event the results of the shipyard and/or project risk assessment prove unacceptable to Underwriters, they shall have the right to cancel this insurance contract by giving 14 days notice of cancellation. Underwriters shall only be entitled to exercise this right within 14 days of receiving the written report of the shipyard and/or project risk assessment. This

¹ Name of Surveyor to be Inserted

² Date to be Inserted

clause does not affect the right of Underwriters to cancel this insurance contract under any of its other provisions.

Underwriters shall be entitled to require follow-up surveys to be carried out during the course of the construction of an individual vessel or during the period of insurance of the shipyard. This is to monitor compliance with earlier recommendations and to assess the safety management, quality assurance and quality control of the individual vessel project or the shipyard.

Any recommendations made by the surveyor shall be provided to the Assured on completion of the shipyard and/or project risk assessment and on completion of any follow-up surveys.

The cost of the shipyard and/or project risk assessment and any follow-up surveys will be borne by Underwriters, but any expenses incurred to comply with the surveyor's recommendations will be at the expense of the Assured.

Underwriters shall be entitled to receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the surveyor.

REVIEW AND COMPLIANCE AUDIT

It is a condition precedent to the liability of the Underwriters under this insurance contract that:

- 1 Further to the original assessment of the shipyard or project risk, a review and compliance audit shall be carried out by

_____ on or before __ / __ / __ ;
- 2 the auditing surveyor may reissue any ongoing items from the original survey as appropriate save as amended by this Compliance Audit;
- 3 any recommendations made by the auditing surveyor under this review (or any follow-up survey) are complied with within the timescales set down by the surveyor or continuously complied with throughout the period of this insurance contract in the case of recommendations said by the surveyor to require continuing compliance.

The review and compliance audit shall include but not be limited to a site visit by the auditing surveyor.

Any recommendations made in the original assessment of the shipyard or project risk shall be made available to the auditing surveyor who shall discuss their implementation with the Assured.

The auditing surveyor shall produce a report summarising the result of the audit and shall comment on implementation of any recommendations made in the original assessment in the audit report.

Underwriters shall be entitled to require follow-up surveys to be carried out during the course of the construction of an individual vessel or during the period of insurance of the shipyard.

Any recommendations made by the auditing surveyor shall be provided to the Assured on completion of the review and compliance audit and on completion of any follow up surveys.

The cost of the review and compliance audit shall be borne by Underwriters, but any expense incurred to comply with the auditing surveyor's recommendations shall be at the expense of the Assured.

Underwriters shall be entitled to receive a copy of any recommendations and/or reports directly from the auditing surveyor.

I. LLOYD'S LIST EARLIEST SAVED COPY¹⁰⁴

The MARINE LIST.

Whitbread ----- Arrived from	Madagascar ----- Arrived from
30 Dec. Drapez, Leach	Dublin
Katherine, Roberts	Figueria
Globe, Harvey	Lisbon
Expeditio, Major	Gibraltar
Industry, Sheppardson	Virginia
Lechford	arrived from
Swedish Liberty, Vifcher	Stockholm
Ilarich	arrived from
Success, Bartley	Gottenburg
St. John, Farrell	arrived from
Davey Drinkwater	Virginia
Leonard	ditto
Missel	arrived from
Elizabeth, Chelmside	Antigua
Penzance	Arrived from
Ann Sloop, Mitchel	Madeira
Almouth	Arrived from
27 Cleve, Rice	London
Mary Galley, Croft	Sailed for
Greenwich	Gibraltar
Fauler	London
Port Merch. Walls	N. Woodland
Mercurius, Waddle	Lisbon
Wardow, Adr. Watkin	Lisbon
Rainbow, Shole	ditto
Patience, Bowles	Carolina
Betty, Adlis	ditto
Agnes & Mary, Portle	N. Woodland
Wm. & Thomas, Lanier	London
Genoa ----- Arrived from	Carolina ----- Arrived from
Brunswick, Payne	Carolina
Carter, Cook	Alderny
Nichols, Hais	Cherburgh
St. Nicholas, Veffour	Came in for
Concordia, Truck	Catins
Hellenia, Guillaume	Hamburg
Dipatch, Wallace	Dubia
Two Maries, Gordon	Southern
Nepuan, Stevens	Sailed for
D. of Berwick, Radlet	Holland
London, Bourleigh	ditto
Marygold, Joy	ditto
Carburgh	ditto
30 Saran, Withall	arrived from
Expeditio Packet	Operto
Guernley	Sailed for
Amsterdam	Amsterdam
Arrived from	Came in for
30 Apollo, Brown	Jamaica
Winds at Deal.	Winds at Deal.
30 SW 31 W 1 NW	30 SW 31 W 1 NW
Dublin ----- Arrived from	Dublin ----- Arrived from
Providence, Steward	London
Edw. & Mary, Littet	ditto
Bagle	ditto
Carls ----- Arrived from	Carls ----- Arrived from
15 Martha, Purkels	Southern
Jane & Betty, Jackson	Carolina
William, Higt	Idle of Man
Margaret, Robinson	Dubia
17 Hibernia, Comerford	Briffol
18 St. Louis, Evans	Boatwin
19 Richard, Crowley	Dubia
Swift, Denroath	Bellei
30 Success, Allen	O'hena
Mary, Pictan	Watcrford
Mary & Betty, McGoran	Leverpool
Success, Wadmore	Southern
21 Nefior, Morellin	Hay
Diligence, Milican	Idle of Man
Henry, Richardson	Portsmouth
Margaret, Byron	Breges
Two Jane, Postreire	Dubia

Lloyd's List—the earliest surviving copy. Subscriptions are taken in at Three shillings per quarter, at the Bar of Lloyd's coffee house in Lombard Street. Exchange rates and market prices were on the first page, shipping movements on the second.

LLOYD'S LIST. N° 560.

FRIDAY, January 2. 1760.

THE LIST which was formerly published once a Week, will now continue to be published every Week, and Friday, with the Addition of the Stock and Exchange of the 6th. Subscriptions are taken in at Three Shillings per Quarter, at the Bar of Lloyd's Coffee-House in Lombard Street. Stock, Commodities are so willing to encourage this Undertaking, that have them carefully delivered according to their Directions.

London Exchanges on

Amst. 34 11 a 10	18th 2 Sailing 1739	1000000	192600
Ditto Sight 34 7 1/8	18th 4 Ditto 1740	2000000	45600
Rott. 35 a 1	Mall 1739	750000	501014
Amst. 35 11 a 36	Salt 1734	1000000	910500
Paris 34			
Ditto at 3 U 3 1/4			
Bordeaux 33 1/2			
Utrecht 42 1/2			
Madrid 42 1/2			
Bilboa 41 1/2			
Lisbon 51 1/2			
Genoa 55 1/2			
Venice 54 1/2			
Lisbon 5 4 1/2			
Operto 5 4 1/2			
Dublin 8			

Gold in the Exchange: Given for Paid off

18th 2 Sailing 1739	1000000	192600
18th 4 Ditto 1740	2000000	45600
Mall 1739	750000	501014
Salt 1734	1000000	910500

Gold in Coin ----- 3 18 1
 Ditto in Bars ----- 3 18 1
 Pillar large ----- 0 5 7 1/2
 Ditto Small ----- 0 5 6 1/2
 Mexico large ----- 0 5 7 1/2
 Ditto Small ----- 0 5 6 1/2
 Silver in Bars ----- 0 5 7 1/2

annuities
 1 1/2 per Cent at 12 1/2 Years Purchase 1704 to 1708 Inclusive 24 1/2 Ditto
 3 1/2 per Cent. 1 per Cent. prem.
 5 per Cent. 5 1/2 per Cent. 5 1/2 Ditto.

Contracted 205 old per. 10. Difflown 105 per Cent.

Interest 13 1/2.

Prices for 3 Years from Advancement half are in course of Payment

Blanks for 3 Years from Advancement half 21. 100 per Cent.

Price of Stocks

Bank Stock	138 1/2	Friday
East India	156	156 1/2
South Sea	98 1/2	98 1/2
Ditto Annuity Old	110 1/2	110 1/2
Ditto New	110 1/2	110 1/2
3 per Cent. 1716	99 1/2	99 1/2
Annuity 1731	113	113
Million Bank	112	112
Equivalent	10 1/2	10 1/2
R. Aft. 100 paid in	98	98
L. Aft. 100 paid in	74 1/2	74 1/2
7 per Cent. Loan	21 105 od	21 105 od
5 per Cent. Ditto	51 175 od	51 175 od
Bank Circulation	61 000 od	61 000 od
Lottery Tickets		

India Transfers made on the 15th of January

South Sea New Annuity the 23d of January, 3 per Cent. Annuities the 21st and 22d of January

South Sea Stock the 4th of February

The 5 per Cent. Annuity, 1000, will be due without the 5th Month Interest of a quarter per Cent. and 3 per Cent. part of the Principal to be paid on the 1st of February

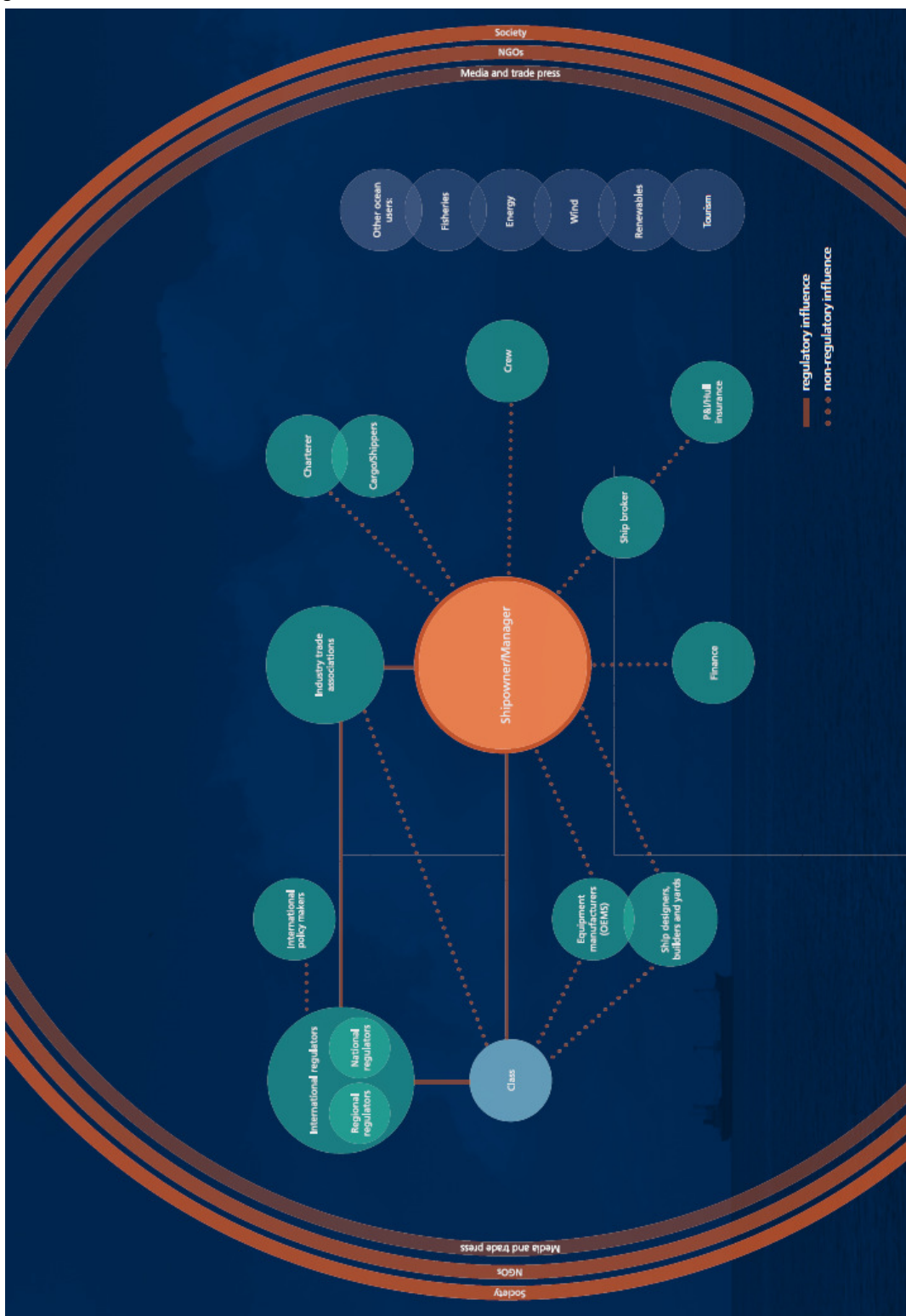
The India Annuity will be paid the 20th of January, South Sea New Annuity the 20th of January, and the 5 per Cent. Loan the 6th and 7th of February.

Every one who will buy the 10th June left are in course of Payment.

India Bonds new	79	80	80
Salt Talties	4 1/2	4 1/2	4 1/2

¹⁰⁴ Brown, A. (1974) *Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London*. London: Peter Davies Ltd

J. LLOYD'S REGISTER STAKEHOLDER MAP¹⁰⁵



¹⁰⁵ Απεικονίζει τις κύριες ομάδες των ενδιαφερόμενων μερών που έχουν μερίδιο συμμετοχής στην ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και προστασία του περιβάλλοντος και την επιρροή μεταξύ τους http://www.lr.org/Images/Stakeholder%20map_tcm155-237130.pdf