

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**R&I CLUBS: ΣΚΟΠΟΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ. ΚΑΛΥΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ**

Δρακούλη Ερασμία-Χριστίνα

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

Μάρτιος 2018

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

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Βλάχος Γεώργιος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας μου έδωσε την ευκαιρία να συνειδητοποιήσω τη θέση της ναυτιλίας και τη ζωτική της σημασία για το ελληνικό κράτος. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κύριο Σαμιώτη για την πολύτιμη βοήθεια του και την εποπτεία του στην διπλωματική μου εργασία. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου αυτά τα χρόνια που με τις γνώσεις τους και τη βοήθεια τους μπόρεσα να διευρύνω τους πνευματικούς μου ορίζοντες και να αποκτήσω εφόδια χρήσιμα στον εργασιακό μου χώρο. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου που με βοήθησε με κάθε δυνατό τρόπο να ολοκληρώσω τις σπουδές μου και με στήριξαν σε όλη μου την προσπάθεια αυτά τα χρόνια .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να αναδείξει όσον το δυνατόν με μεγαλύτερη σαφήνεια τον ρόλο της Ναυτικής ασφάλειας και συγκεκριμένα των P&I Clubs της Ενώσεως αμοιβαίας ασφάλισης ή αλλιώς όπως ονομάζονται όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης. Μέσα από μια αναλυτική παρουσίαση θα εξετάσουμε την εξελικτική πορεία αυτών των ομίλων, το πώς οργανώνονται και λειτουργούν, το εύρος των καλύψεων που προσφέρουν. Επιπλέον θα επικεντρωθούμε στο ρόλο τους σε περίπτωση ατυχηματικής ή λειτουργικής ρύπανσης από πετρέλαιο και πώς γίνεται η κάλυψη από τους φορείς αυτούς. Ειδικά στο κομμάτι της ρύπανσης θα γίνει μελέτη για το τι είναι ρύπανση, ποιες οι κύριες πηγές της, πώς έγινε, αν ήταν ατύχημα ή ευθύνεται ο ανθρώπινος παράγοντας, οι συνθήκες λειτουργίας του πλοίου, ποιος και πώς θα αποζημιωθεί. Επίσης θα μιλήσουμε για τη ρύπανση από πετρέλαιο, για το τι είναι το πετρέλαιο, πως επιδρά στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη ζωή καθώς επίσης και πως μπορεί να προληφθεί μια τέτοια μορφή ρύπανσης. Επιπλέον θα γίνει αναφορά στα σημαντικότερα ατυχήματα που συνέβησαν στον κόσμο και άλλαξαν τα δεδομένα του οικοσυστήματος και της ανθρώπινης ζωής. Ακόμα θα συμπεριληφθούν οι νομοθεσίες της Ευρώπης , της Αμερικής και οι Διεθνείς Συνθήκες για αποφυγή τέτοιων ρύπων και τι προβλέπουν σε τέτοιες περιπτώσεις. Η εργασία θα ολοκληρωθεί με τους τρόπους πρόληψης και αποφυγής μιας τόσο σοβαρής μορφής ρύπανσης όπως είναι αυτή που αφορά το πετρέλαιο και πως θα προφυλαχθεί το οικοσύστημα και η ανθρώπινη ζωή όσο το δυνατόν περισσότερο γίνεται.

ABSTRACT

The purpose of this work is to highlight as clearly as possible the role of Maritime Security, in particular the P & I Clubs of the Mutual Insurance Association or otherwise called Protection and Indemnity Groups. Through a detailed presentation, we will look at the evolution of these groups, how they are organized and how they operate, the range of

coverage they offer. In addition, we will focus on their role in the event of an accident or operational pollution from oil and how it is covered by these bodies. Particularly in the field of pollution, we will study what is pollution, what its main sources, how it happened, whether it was an accident or the human factor, the operating conditions of the ship, who and how to compensate. We will also talk about pollution from oil, to what is oil, how it affects the environment and human life, and how such a form of pollution can be prevented. In addition, reference will be made to major accidents that have occurred in the world and have changed the ecosystem and human life. It will also include the laws of Europe, America and the International Treaties to prevent such pollutants and what they predict in such cases. Work will be completed with ways to prevent and avoid such a serious form of pollution as oil and how to preserve the ecosystem and human life as much as possible.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	v
ABSTRACT.....	v
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	ix
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ρ&Ι Clubs ΣΚΟΠΟΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	1
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	1
1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ Ρ&Ι, ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ.....	4
1.3 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ Ρ&Ι CLUBS.....	7
1.4 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ Ρ&Ι CLUBS, ΟΠΩΣ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	12
1.5 ΝΟΜΙΚΗ ΤΟΥΣ ΦΥΣΗ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	21
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ.....	21
2.2 Είδη Θαλάσσιας Ρύπανσης Και Κύριες Πηγές Της.....	23
2.3 ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	30
3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	30
3.2 ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	37
3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΙΜΟ: ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΣΥΧΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	41
4.1 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ-Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ Ρ&Ι CLUBS.....	41
4.2 Είδη ευθύνης από ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο από πλοία.....	43
4.3 Θαλάσσια ατυχήματα που προκάλεσαν πετρελαϊκή ρύπανση.....	45
4.3.1 Η Περίπτωση Braer:.....	45
4.3.2 Η περίπτωση Erica.....	46
4.3.3 Η Περίπτωση Amoco Cadiz.....	47
4.3.4 Η Περίπτωση Prestige.....	47
4.3.5 Η Περίπτωση Exxon Valdez.....	49

4.3.6 Η Περίπτωση Tasman Spirit	49
4.4 Τρόποι πρόληψης, αντιμετώπισης και αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης	50
Συμπεράσματα.....	54
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	57
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	59
ΔΙΔΙΚΤΥΟ.....	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	61

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πολύ συχνά οι άνθρωποι αλλά και οι επιχειρήσεις βρίσκονται απέναντι σε δύσκολες καταστάσεις που πολλάκις απειλούν τόσο την υγεία τους όσο και την οικονομική τους ευρωστία. Μάλιστα δεν είναι λίγες οι φορές που η ζημιά που έχουν πάθει να είναι τόσο μεγάλη σε έκταση και τόσο δύσκολη που να μην μπορούν να ανταπεξέλθουν οικονομικά ώστε να μπορέσουν να την ξεπεράσουν. Αυτή λοιπόν η αβεβαιότητα και η αστάθεια που διέπει την ανθρώπινη ζωή και κατά επέκταση και την ανθρώπινη δραστηριότητα οδήγησε τις κοινωνίες να λάβουν μέτρα ικανά να προστατεύουν τα μέλη τους και τις επιχειρήσεις τους από τέτοια γεγονότα. Αυτό το ρόλο έρχεται να καλύψει αυτό που ονομάζουμε ασφάλιση. Συνεπώς αν θέλουμε να δώσουμε έναν πιο ολοκληρωμένο ορισμό θα μπορούσαμε να τον θέσουμε ως εξής:

« Η ασφάλιση είναι μία μορφή συνένωσης των οικονομικών πόρων των ανθρώπων οι οποίοι είναι εκτεθειμένοι σε κινδύνους που παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά αποσκοπώντας στην κάλυψη των ζημιών που ενδέχεται να προέλθουν από τους συγκεκριμένους κινδύνους». (Παζαρζής Ναυτασφαλίσεις σελ.17).

Μάλιστα η ασφάλεια όπως και στις μέρες μας διακρίνεται σε δημόσια και ιδιωτική ασφάλιση που οι διαφορές τους είναι ευδιάκριτες. Όταν λέμε δημόσια ασφάλιση είναι εκείνη που ασκείται από το ίδιο το κράτος ή κάποιο δημόσιο νομικό πρόσωπο και αναλαμβάνει να αποζημιώσει το πρόσωπο που έχει πάθει κάποια βλάβη. Στην ιδιωτική ασφάλιση αυτό το έργο το αναλαμβάνει μια ιδιωτική ασφαλιστική εταιρεία και παρέχει ένα μεγαλύτερο φάσμα κάλυψης στον ασφαλισμένο με την καταβολή όμως του ανάλογου ασφαλιστρού. Όσο πιο μεγάλο είναι το ασφαλιστρο που πληρώνει κάποιος τόσο μεγαλύτερη κάλυψη του παρέχεται. Η έννοια της ασφάλισης και συγκεκριμένα της Ναυτικής ασφάλισης με την οποία θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία είναι τόσο παλιά όσο και το ανθρώπινο είδος. Πρώτη φορά τη συναντάμε στα χρόνια των Βαβυλωνίων στον Κώδικα του Χαμουραμί όπου τότε μάλιστα διαβάζουμε και για την έννοια της αποζημίωσης του πληγέντος ατόμου. Τότε για πρώτη φορά συναντάμε ανθρώπους οι οποίοι ενώνονταν σε ομάδες και βοηθούσαν κάποιο άλλο άτομο αν πάθαινε κάποια βλάβη ή ζημιά. Αυτός είναι ένας απλοϊκός όρος της λέξης

αποζημίωση και βασικό χαρακτηριστικό της ιδιωτικής κυρίως ασφάλισης με την οποία θα ασχοληθούμε και εμείς. Μάλιστα εκτός από την εποχή των Βαβυλωνίων την ασφάλιση και κυρίως τη ναυτική τη συναντάμε στα χρόνια του Ομήρου, του Πλάτων, του Σόλωνα στην αρχαία Ελλάδα.

Σε αυτή την εργασία θα ασχοληθούμε με ένα ξεχωριστό είδος ναυτικής ασφάλισης που ανήκει στην κατηγορία της ιδιωτικής ασφάλισης . Πρόκειται για την ασφάλεια αστικής ευθύνης P&I Clubs(Protection and Indemnity). Πρόκειται όπως θα δούμε για ένα ιδιαίτερο είδος ασφάλισης που στην ουσία διοικείται από τα ίδια τα μέλη του τους πλοιοκτήτες. Μάλιστα ενώ αρχικά δημιουργήθηκε με σκοπό να προστατεύει τα μέλη του κυρίως από σωματικές βλάβες ή να καλύπτει ευθύνη του πλοίου που δεν κάλυπτε το Hull and Machinery στην πορεία το φάσμα των αποζημιώσεων που κάλυπτε διευρύνθηκε ώστε να προστατεύει τα μέλη του από απρόβλεπτους κινδύνους που κρύβει η θάλασσα. Τη διέπουν δύο βασικές αρχές: Της αμοιβαιότητας που στην ουσία έρχεται σε αντίθεση με το κομμάτι της ναυτιλίας αφού πρόκειται για έναν άκρως ανταγωνιστικό χώρο, και η δεύτερη αρχή είναι ο μη κερδοσκοπικός τους χαρακτήρας.

Μέσα από αυτή την εργασία θα μελετήσουμε αυτό το ιδιαίτερο είδος ασφάλισης κάνοντας μια ιστορική αναδρομή για να δούμε πως προήλθαν αυτοί οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, τον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται και το τι κινδύνους καλύπτουν. Ωστόσο θα γίνει μελέτη και για το τι καλύπτουν σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας εκούσια ή ακούσια μετά από ρύπανση από πετρέλαιο.

Έτσι ερχόμαστε στο επόμενο σκέλος της εργασίας που θα δούμε εκτενώς το τι είναι ρύπανση, τα είδη της, τι προβλέπει η Διεθνής νομοθεσία αλλά και η Αμερικάνικη, και πως μπορεί να προληφθεί η ρύπανση από πετρέλαιο. Θα διαπιστώσουμε μέσα από μελέτη το τι αποκαλείται ρύπανση του περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ειδικότερα τη ρύπανση από υδρογονάνθρακες του πετρελαίου. Είναι ίσως η πιο δύσκολη μορφή ρύπανσης με τεράστιες επιπτώσεις τόσο στο οικοσύστημα όσο και στην ανθρώπινη ζωή. Μάλιστα μέσα από αναφορές στα σημαντικότερα ατυχήματα που συνέβησαν κατά τη μεταφορά πετρελαίου από δεξαμενόπλοια θα δούμε ότι ο απόηχος τους

υπάρχει μέχρι σήμερα. Παρόλο που έχουν γίνει προσπάθειες για μείωση αυτού του φαινομένου οι λύσεις πολλές φορές δεν εφαρμόζονται εύκολα.

Έτσι η εργασία διαρθρώνεται σε τέσσερα κεφάλαια ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο θα μελετήσουμε αναλυτικά το τι είναι τα P&I Clubs, πως προήλθαν, η δομή τους, το πώς λειτουργούν και ποιες διαδικασίες χρειάζεται κάποιο πλοίο ώστε να εισέλθει στο club καθώς και όλα τα απαραίτητα έγγραφα που θα λάβει ο πλοιοκτήτης κατά την είσοδο του πλοίου του στο club. Θα δούμε τα σημαντικότερα clubs σήμερα ανά τον κόσμο, τη νομική τους φύση και τους κινδύνους που καλύπτουν μαζί με τις αποζημιώσεις που παρέχουν στα μέλη τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τη θαλάσσια ρύπανση και αφού δώσουμε τον ορισμό της θα δούμε ποια είναι τα είδη της, οι πηγές οι οποίες την προκαλούν και θα εστιάσουμε κυρίως στη ρύπανση που προέρχεται από το πετρέλαιο. Πρόκειται όπως θα διαπιστώσουμε παρακάτω για την πιο δύσκολη και επικίνδυνη μορφή ρύπανσης που δύσκολα περιορίζεται και έχει ανεπανόρθωτες συνέπειες τόσο στην ανθρώπινη ζωή και δραστηριότητα όσο και στο οικοσύστημα.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με το κομμάτι της νομοθεσίας και κυρίως το τι προβλέπουν τόσο η Ευρωπαϊκή ένωση όσο και η Αμερική για τη ρύπανση από πετρέλαιο. Τι προβλέπει ο IMO και άλλες Διεθνείς συμβάσεις καθώς επίσης θα καταλάβουμε το πόσο σημαντικό ρόλο παίζουν οι συχνές επιθεωρήσεις των πλοίων στην πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων με πετρέλαιο και συνεπώς και ο περιορισμός των αρνητικών τους συνεπειών.

Τέλος στο τέταρτο κεφάλαιο θα δούμε τον ρόλο των P&I clubs σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο που προήλθε από ατύχημα όπως το τι καλύπτουν, τι ποσό και κάτω από ποιες συνθήκες. Θα δούμε τα είδη της ευθύνης από ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο, μερικά από τα σημαντικότερα ατυχήματα που το στίγμα τους και οι συνέπειες τους μας ακολουθούν μέχρι και σήμερα, και θα ολοκληρώσουμε με το πώς μπορούμε να προλάβουμε τέτοια ατυχήματα ή πως μπορούμε να τα αντιμετωπίσουμε και να περιορίσουμε τις συνέπειες τους αν συμβούν.

Αντιλαμβανόμαστε ότι το συγκεκριμένο είδος της ναυτικής ασφάλισης είναι από μόνο του πολύ ιδιαίτερο και ξεχωριστό και μάλιστα συνδυαστικά με ένα τόσο επίκαιρο θέμα αυτό της

θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο. Στόχος μας λοιπόν να τα μελετήσουμε το καθένα ξεχωριστά και μαζί ταυτόχρονα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: P&I Clubs ΣΚΟΠΟΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ¹

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ναυτική ασφάλιση είναι απολύτως αναγκαία και συνυφασμένη σε έναν χώρο όπως αυτός της ναυτιλίας καθώς λαμβάνει μέτρα με τα οποία προστατεύονται οι πλοιοκτήτες και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τυχόν ατυχήματα, απώλειες ή και τυχαία συμβάντα. Πρέπει όμως να κατανοήσουμε τι σημαίνει ναυτική ασφάλιση και είναι ένα συμβόλαιο όπου ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο έναντι συγκεκριμένων ναυτικών κινδύνων σε αντάλλαγμα την καταβολή ενός συμφωνημένου ασφαλίστρου. Η απαρχή της ναυτικής ασφάλισης ξεκινάει από τα αρχαία χρόνια και συγκεκριμένα από την εποχή του Πλάτωνα και των φοινίκων εμπόρων που χρησιμοποιούσαν μια μορφή ναυτικής ασφάλισης 1000 χρόνια πριν τη χριστιανική εποχή. Σημαντικές αναφορές γίνονται και στο νόμο των Ροδίων στην Ιουστινιανή Digesta όπου είναι υποχρεωτική η συμμετοχή σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους. Αυτοί είναι οι επικρατέστεροι νόμοι του Βυζαντινού κράτους. Έτσι το φορτίο που θα πέσει στη θάλασσα προκειμένου να διασωθεί το υπόλοιπο φορτίο και το πλοίο πρέπει να αποζημιωθεί από την ασφάλεια και στην ουσία εννοούμε την αρχή της Γενικής Αβαρίας(General Average).

Όταν μιλάμε για ναυτική ασφάλιση το πρώτο όνομα που σκεφτόμαστε είναι των Lloyds ένα όνομα ευρύτατα γνωστό. Το 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο όπου συγκεντρώνονταν πλοίαρχοι, πλοιοκτήτες και έμποροι της πόλης. Ασχολούνταν με τη διατύπωση του κατάλληλου ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου τους και του πλοίου τους. Έναντι ενός συμφωνημένου χρηματικού ποσού εγγυώνταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις. Υπέγραφαν κάτω από το ασφαλιστήριο με το όνομα τους και λέγονταν ασφαλιστές, Έτσι οι ασφαλιστές αυτοί ονομάστηκαν Ασφαλιστές του Lloyd, και το καφενείο του Lloyd έγινε το σημείο όπου παρέχονταν ασφάλιση στους πλοιοκτήτες. Οι ασφαλιστές των Lloyd's είχαν το μονοπώλιο

¹ Οι πηγές του 1^{ου} Κεφαλαίου προέρχονται από: Πετροπουλέας,Γ.(1997), P&I Club Ασφάλιση και Παζαρζής,Μ., Ναυτασφαλίσεις.

μέχρι περίπου το 1719 με 1824 όπου και σταματάει, αφού πολλοί πλοιοκτήτες αρχίζουν να δυσαρεστούνται από τους διακανονισμούς που θεσπίζονται προκειμένου να επιτευχθεί η ναυτική ασφάλεια και επιπροσθέτως από τα υψηλά κόμιστρα όπου έπρεπε να καταβάλλουν οι ασφαλιστές των Lloyds. Έτσι κάποιες ομάδες πλοιοκτητών αποσχίστηκαν και δημιούργησαν συνδέσμους αμοιβαίας ασφάλισης με χαμηλότερα κόμιστρα για την κάλυψη από κινδύνους καταστροφής ή απώλειας του πλοίου από τη θάλασσα ή τη φωτιά, τραυματισμούς, ή σύγκρουση με άλλα πλοία που δεν είχαν κάλυψη από το ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Έτσι κάθε μέλος του συνδέσμου ασφάλιζε τα πλοία του με ένα συμφωνημένο ασφάλιστρο για 12 μήνες και όποιες απώλειες ή έξοδα συνέβαιναν μέσα σε αυτή την περίοδο τα μοιράζονταν τα μέλη μεταξύ τους. Αυτοί οι νέοι σύνδεσμοι έμειναν γνωστοί με το όνομα Σύνδεσμοι Αμοιβαίας Ασφάλισης Σκαφών ή Όμιλοι Σκαφών.

Αυτοί οι όμιλοι σκαφών αναγνώριζαν ότι το φάσμα ζημιών που αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες ήταν μεγάλο και χρειάζονταν μεγαλύτερη προστασία αφού πολλές ανάγκες δεν καλύπτονταν από την ασφαλιστική αγορά. Έτσι ένας οίκος από διευθυντές ομίλων σκαφών αποφάσισε να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη έναντι αμοιβαίας ασφάλισης για τέτοιες ζημιές. Το Μάιο του 1855 ιδρύθηκε η Ένωση Αμοιβαίας Προστασίας Πλοιοκτητών. Σύντομα ιδρύθηκαν και άλλοι σύνδεσμοι όπως : Ο Σύνδεσμος Προστασίας Πλοιοκτητών το 1855 και ο Σύνδεσμος Προστασίας Σιδηρών Ατμόπλοιων Βόρειας Αγγλίας το 1860. Ο τελευταίος αυτός σύνδεσμος αποτέλεσε και τον πρόδρομο του σημερινού P&I της Βόρειας Αγγλίας. Έτσι λοιπόν το γεγονός που επηρέασε τους Ομίλους προστασίας ήταν οι απαιτήσεις για το φορτίο και οδήγησε στο σχηματισμό των Ομίλων Αποζημίωσης. Περίπου στα μέσα του 19^{ου} αιώνα εμφανίστηκε μια τάση οι ιδιοκτήτες των φορτίων και οι ασφαλιστές τους να ζητούν αποζημίωση από τους πλοιοκτήτες σε μεγάλη έκταση. Μάλιστα αφορμή στάθηκε και το γεγονός ότι το 1890 ένα πλοίο το Westen Hope υπερφορτωμένο χάθηκε με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να πληρώσει για την απώλεια του φορτίου. Όμως ο σύνδεσμος προστασίας αποζημίωσε τον άλλο πλοιοκτήτη καθώς δεν καλυπτόταν από τους νόμους. Ένα άρθρο από τον Stanley Mitcalfe, ασφαλιστής της Βόρειας Ναυτικής Ασφαλιστικής Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, για τους πολλούς κινδύνους που οι πλοιοκτήτες δεν καλύπτονταν από την ασφάλεια που ήδη είχαν και από τις ζημιές των φορτίων που μπορούσαν να προκύψουν τράβηξε την προσοχή. Με αφορμή αυτό το άρθρο λοιπόν κάποιοι πλοιοκτήτες

πλησίασαν τον Mitalfe για να τον ρωτήσουν αν θα σχημάτιζε μαζί τους έναν σύνδεσμο αμοιβαίας αποζημίωσης που θα κάλυπτε τις απαιτήσεις του φορτίου. Ο Stanley Mitalfe δέχτηκε και το 1874 στο Newcastle ιδρύθηκε ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμόπλοιων, και ουσιαστικά ήταν ο πρώτος όμιλος που κάλυψε απαιτήσεις φορτίου.

Αυτοί οι όμιλοι πολύ γρήγορα αναπτύχθηκαν και επεκτάθηκαν κυρίως 2 λόγων: Αύξηση στο υπερπόντιο εμπόριο και αλλαγές στο νόμο. Η αύξηση στο υπερπόντιο εμπόριο οφείλεται στην εισαγωγή του ατμού και αυτό με τη σειρά του οδήγησε στην επέκταση των ομίλων. Ωστόσο και οι αλλαγές στο νόμο επέδρασαν στην ανάπτυξη των ομίλων και στη μορφή που έχουν σήμερα. Οι νέοι νόμοι αύξησαν τις ευθύνες των πλοιοκτητών και εκείνοι ζήτησαν μεγαλύτερη κάλυψη. Νόμοι που αφορούν αποζημίωση εργατών, ατυχήματα εισήχθησαν για τις ανάγκες των εργαζομένων. Σήμερα απαιτήσεις για απώλεια ζωής ή ατυχήματα είναι στις μεγαλύτερες ζημιές που επιβαρύνουν τους ομίλους.

Σημαντικοί νόμοι που επέδρασαν στην ανάπτυξη των ομίλων είναι:

- ❖ Νόμος Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης του 1924, βασίστηκε στους κανονισμούς της Χάγης και αφορά το συμβιβασμό μεταξύ πλοιοκτητών-ασφαλιστών-εμπόρων. Καθορίζει ποιες απώλειες καταμερίζονται στον πλοιοκτήτη και ποιες βαραίνουν τον ιδιοκτήτη φορτίου και τους ασφαλιστές τους. Ειδικά οι απαιτήσεις φορτίου αποτελούν ένα μεγάλο κομμάτι που βαραίνει τα P&I.

- ❖ Ο νόμος των ΗΠΑ Oil Pollution Act 1990 γνωστός σαν O.P.A που προήλθε μετά την πετρελαϊκή ρύπανση από το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez.

Κάποιοι όμιλοι επέκτειναν την κλάση κινδύνων που καλύπτουν και αφορούν:

- Την κλάση που αφορά τον πόλεμο όπου ο όμιλος παρέχει κάλυψη στο πλοίο που ανήκει στο δυναμικό του για βλάβη που μπορεί να προέλθει από πολεμικές ενέργειες ή απώλεια του.

- Την κλάση που αφορά τις απεργίες και ο όμιλος αποζημιώνει σε αυτή την περίπτωση τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το πλήρωμα του πλοίου του απεργεί. Η κάλυψη που του παρέχει ο όμιλος σχετίζεται με τα λειτουργικά κόστη του πλοίου.

Τέλος οι Όμιλοι Σκαφών και ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημίωσης Ιδιωτικών Ατμόπλοιων αποφάσισαν στις 21 Ιανουαρίου του 1886 να συγχωνευτούν και έτσι σχηματίστηκε ο Σύνδεσμος P&I Βόρειας Αγγλίας που καλύπτει κινδύνους προστασίας και αποζημίωσης. Ο Όμιλος μέχρι το 1965 που έγινε μέλος της Ομάδας του Λονδίνου ήταν πάντα ανεξάρτητος. Στην ουσία η ομάδα του Λονδίνου ιδρύθηκε από αρκετά P&I για καταμερισμό των κινδύνων που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο. Έτσι ο όμιλος αύξησε τη δράση του σε Ευρώπη, Άπω Ανατολή και αλλού.

1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ P&I, ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ

Οι όμιλοι των P&I Clubs δημιουργήθηκαν αρχικά σαν ομόρρυθμες εταιρείες το 1886. Το Μάρτιο του 1952 έγιναν ανώνυμες εταιρείες και οι σκοποί του κάθε club αναγράφονται στο καταστατικό του συνδέσμου. Τα θέματα με τα οποία ασχολούνται είναι:

Η συμμετοχή των μελών, οι κλάσεις του ομίλου, οι γενικές συνελεύσεις του ομίλου, οι εκλογές, ο διορισμός-αριθμός-προσόντα-αμοιβή-συνταξιοδότηση των διευθυντών, και άλλα διοικητικά θέματα. Πριν μιλήσουμε όμως για τη δομή που έχουν τα clubs πρέπει να αναφερθούμε στο ποιοι μπορούν να γίνουν μέλη και ποια πλοία εισέρχονται στον όμιλο. Μέλος μπορεί να γίνει ένας πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διευθυντής και γίνονται μέλη όταν το πλοίο ή τα πλοία μπαίνουν στο όμιλο. Κατά κανόνα όμως η πλειοψηφία των μελών είναι πλοιοκτήτες. Τα είδη των πλοίων που εισέρχονται στον όμιλο ποικίλουν και είτε είναι πλοία γενικού φορτίου ή πλοία με χύδην φορτία. Πάντως στον όμιλο υπάρχουν πλοία από 48 χώρες δείχνοντας πόσο ευρύ φάσμα έχει και πόσο έχει επεκταθεί. Όλος ο όμιλος ελέγχεται από τα μέλη πλοιοκτήτες μέσω ενός συμβουλίου μη-εκτελεστικών διευθυντών. Αυτοί οι διευθυντές εκλέγονται για 3 χρόνια και αντιπροσωπεύουν μέλη που έχουν πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Εκλέγουν έναν πρόεδρο και έναν αντιπρόεδρο για 2 χρόνια και έχουν τις ίδιες ευθύνες. Όπως ήδη είπαμε ο όμιλος έχει τη μορφή μιας ανώνυμης εταιρείας και αν και το κάθε club έχει τη δική του δομή όπως αυτή καθορίζεται στο καταστατικό του εντούτοις έχουν κοινά σημεία όσον αφορά τη δομή τους και τη διαχείριση τους. Τα κύρια όργανα είναι

λοιπόν: οι Συν διευθυντές Διαχείρισης, το Λογιστικό τμήμα, το τμήμα Απαιτήσεων, το Ασφαλιστικό τμήμα , το τμήμα Εγγραφών, το τμήμα Σχέσεων και Εκπαίδευσης.

Ας τα δούμε αναλυτικά όμως:

- **ΣΥΝΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ:**

Είναι οι μόνοι αρμόδιοι και υπεύθυνοι για την εύρυθμη λειτουργία του ομίλου. Οι κύριες ασχολίες που έχουν σχετίζονται με τις καθημερινές υπογραφές, τα μελλοντικά πλάνα του ομίλου, το Marketing, ότι έχει να κάνει με τις απαιτήσεις και δίνουν αναφορά στο συμβούλιο. Επιπροσθέτως είναι εκείνοι που υποδέχονται τα νέα μέλη στον όμιλο και κάθε είδους επισκέπτες κυρίως όμως από το εξωτερικό.

- **ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ:**

Πρόκειται για το τμήμα που διαχειρίζεται όλα τα οικονομικά θέματα του ομίλου όπως την είσπραξη των ασφαλιστρών και την αποπεράτωση των απαιτήσεων. Άλλες αρμοδιότητες που έχει σαν τμήμα είναι οι ετήσιοι ισολογισμοί, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια και οι στατιστικές για την πιο εύρυθμη λειτουργία του ομίλου. Όλο το λογιστικό τμήμα βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο του γραμματέα της Εταιρίας ο οποίος είναι ο αρμόδιος για τις φορολογικές δηλώσεις, συντονίζει τις γενικές συνελεύσεις και βοηθά στην σωστή λειτουργία και διαχείριση του γραφείου.

- **ΤΜΗΜΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ:**

Είναι το μεγαλύτερο τμήμα του ομίλου και βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο ενός διευθυντή και του βοηθού του. Κάτω από αυτά τα δύο μέλη βρίσκονται οι λεγόμενοι Ρυθμιστές Απαιτήσεων. Είναι άτομα εξειδικευμένα σε διαφορετικούς τύπους απαιτήσεων και το κάθε άτομο ανάλογα με την ειδίκευση του αναλαμβάνει μία ή και περισσότερες υποθέσεις. Για παράδειγμα άλλοι ασχολούνται με τις απαιτήσεις του φορτίου, άλλοι για ατυχήματα , άλλοι με τη σύγκρουση πλοίων, άλλοι για βλάβη από επαφή ή μη και άλλα.

▪ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑ ΕΓΓΡΑΦΩΝ:

Πρόκειται για δύο τμήματα που είναι αλληλένδετα και σε απόλυτη συνεργασία μεταξύ τους, ελέγχονται δε και τα δύο από τους Συν διευθυντές Διαχείρισης. Το Ασφαλιστικό τμήμα φτιάχνει τον προϋπολογισμό του ομίλου για το επόμενο έτος και διαμορφώνει τους όρους εισόδου στον όμιλο των νέων πλοίων. Επιπροσθέτως μελετά κάθε αλλαγή που μπορεί να ζητήσει κάποιο μέλος. Αμέσως μετά από αυτές τις ενέργειες έρχεται το Τμήμα Εγγραφών να εξετάσει τα έγγραφα του μέλους, τις παρατηρήσεις για τα ασφάλιστρα και τις τυχόν τροποποιήσεις στα αρχεία του ομίλου. Μια ακόμα αρμοδιότητα του Ασφαλιστικού τμήματος είναι και το Marketing το οποίο στοχεύει στην ανάπτυξη και επέκταση του ομίλου. Είναι πολύ σημαντικό ο όμιλος να φαίνεται πρόθυμος να επεκταθεί ακόμα και αν είναι πολύ επιλεκτικός στα μέλη που πρόκειται να δεχθεί και στις συναλλαγές που θα αναλάβει και να τις εξαπλώσει. Σε αυτό έρχεται να βοηθήσει ουσιαστικά και η τεχνολογία μέσω των υπολογιστών όπου πλέον όλα τα μέλη έχουν πρόσβαση σε όλη πληροφορία θέλουν και σε όλα τα στατιστικά στοιχεία.

Έτσι αυτά τα δύο τμήματα είναι πάντα διαθέσιμα να συμβουλευσουν τα μέλη και να αποφύγουν τυχόν κινδύνους ή απώλειες στα οποία ίσως δεν είναι ασφαλισμένοι. Πρέπει τόσο οι χειριστές απαιτήσεων όσο και Ασφαλιστές να γνωρίζουν καλά το προσωπικό των γραφείων των πλοιοκτητών ώστε να διευκολύνεται η επικοινωνία μεταξύ τους και να αποφεύγονται τυχόν λάθη.

▪ ΤΜΗΜΑ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Είναι το τελευταίο τμήμα που απαρτίζει τον όμιλο και εκείνο που έχει αναλάβει την εκπαίδευση, την πρόληψη απωλειών και παρακολούθηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τους δικηγόρους, τους ανταποκριτές, τους συμβούλους και τα λοιπά. Γενικότερα οι όμιλοι και ειδικότερα η Βόρεια Αγγλία παρέχει κύκλους μαθημάτων στα μέλη για να καλύπτονται οι ανάγκες του προσωπικού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των πλοιοκτητών. Οι διαδικασίες που ακολουθεί ο όμιλος για να δεχθεί νέα πλοία είναι συγκεκριμένη και θα απαιτήσει τα εξής; Το όνομα του πλοίου, την ηλικία του, τον τύπο του, τη σημαία του, το νηογνώμονα του, τη χωρητικότητα του, το όνομα του ιδιοκτήτη, τον τομέα των μεταφορών

του που θα ασχοληθεί και αν είχε προηγούμενους ασφαλιστικούς διακανονισμούς. Ο όμιλος θα εξετάσει τα άνωθεν στοιχεία και θα αποφασίσει αν θα δεχθεί το πλοίο. Επίσης είναι δυνατό ο όμιλος να δεχθεί πλοία μεγαλύτερης ηλικίας αφού μετά από επιθεώρηση γίνουν οι αναγκαίες επισκευές. Μόλις τακτοποιηθούν όλες οι λεπτομέρειες τότε ο όμιλος και συγκεκριμένα το Τμήμα εισαγωγής θα εκδώσει το πιστοποιητικό εισαγωγής που θα αναφέρει το όνομα του μέλους και του πλοίου, την περίοδο ασφάλισης και την κλάση του, τα ονόματα δανειστών αν υπάρχουν και κάθε τι που δεν καλύπτεται από τους κανονισμούς. Έτσι το μέλος θα πάρει στα χέρια του το πιστοποιητικό εισαγωγής με ένα αντίγραφο του βιβλίου κανονισμών για κάθε κλάση ασφάλισης.

1.3 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P&I CLUBS²

Μελετήσαμε μέχρι τώρα το πώς ιδρύθηκαν οι όμιλοι των P&I Clubs, τον τρόπο λειτουργίας και οργάνωσης τους και τη δομή που έχουν. Παρόλο που το κάθε Club δρα σαν ανεξάρτητη μονάδα βρίσκονται σε απόλυτη συνεργασία και επαφή μεταξύ τους. Την ομάδα του Λονδίνου πλέον τη διαδέχθηκε η Διεθνής Ομάδα Ομίλων P&I η οποία έχει 13 ομίλους στο ενεργητικό της και καλύπτουν το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας ναυτιλίας 90%. Αυτή η ομάδα έχει Πρόεδρο και Διευθυντή και η θητεία του είναι δύο χρόνια. Παράλληλα υπάρχει και γραμματεία ομάδας που παρακολουθεί τη λειτουργία της. Οι συνελεύσεις των διευθυντών των ομίλων γίνονται 3 φορές το χρόνο αλλά και εκτάκτως αν συμβεί κάτι πολύ σοβαρό. Ας δούμε ποια είναι αυτά τα Clubs και κάποια γενικά χαρακτηριστικά του καθενός.

THE BRITANNIA STEAMSHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED:

Πρόκειται για ένα από τα πιο παλιά και γνωστά Club στον κόσμο με έτος ίδρυσης το 1855, και είναι το τρίτο σε μέγεθος ανά τον κόσμο μεγαλύτερο Club. Έχει μέλη από όλο τον κόσμο ωστόσο υπερέχουν εκείνα που προέρχονται από την Αμερική, την Αγγλία, την Ισπανία και την Ανατολή. Η ιδιαιτερότητα του έγκειται στον τύπο των πλοίων που δέχεται

² Πηγή για τα σημαντικότερα P&I Clubs: www.igpandi.org

να εγγράψει και αυτά είναι ως επί το πλείστον δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιρειών πετρελαίου όπως η BP με ένα ποσοστό που αγγίζει το 40% ,σειρά έχουν τα Bulkers σε ποσοστό 30% ενώ δεν δέχεται στο ενεργητικό του επιβατηγά πλοία. Ο λόγος είναι ότι το ασφάλιστρο προς πληρωμή δεν συμφωνεί με το ποσό που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν οι πλοιοκτήτες των συγκεκριμένων πλοίων. Η δράση του εντοπίζεται κυρίως σε Ασία, Σκανδιναβία, Ευρώπη και Αμερική και τέλος σε Μέση Ανατολή και Αυστραλία. Το μεγαλύτερο ποσοστό σε ηλικίας πλοίων που είναι εγγεγραμμένα είναι τα 10 έτη σε ποσοστό 62%.

THE GARD:

Το δεύτερο μεγαλύτερο σε μέγεθος παγκοσμίως club είναι Σκανδιναβικό το Gard ή αλλιώς Assurance Foremingen card με έδρα του το Arendal της Νορβηγίας και έτος ίδρυσης το 1907. Αρχικά ως μέλη του δεχόταν μόνο πλοιοκτήτες από τη Σκανδιναβία, αργότερα όμως αναγκάστηκε να αναζητήσει μέλη και έξω από τη Σκανδιναβία κυρίως μετά την ύφεση που υπέστη ο Σκανδιναβικός στόλος. Πλέον έχει έναν μεγάλο αλλοδαπό στόλο. Το γεγονός που το κάνει πολύ δημοφιλές είναι η προσαρμοστικότητα κ η ευελιξία που έχει στις αλλαγές απο την πολιτική των πλοιοκτητών. Τα μέλη του προέρχονται από την Ελλάδα, MB, Ινδία, Ευρώπη και Νότια Αμερική. Η Gard services είναι στην ουσία εταιρία διαχείρισης που παρέχει υποστήριξη παγκόσμιας ασφάλειας στους πλοιοκτήτες και στους διαχειριστές. Το μεγαλύτερο τονάζ αποτελείται από tanker σε ποσοστό 40% και πλοία ξηρού φορτίου σε ποσοστό 27%.

THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED:

Πρόκειται για ένα club που παρά τα προβλήματα που παρουσιάζονται σε σχέση με τα ασφάλιστρα τα μέλη του είναι δεμένα. Ιδρύθηκε το 1866 και έχει την έδρα του στο Λονδίνο, ενώ έχει γραφεία στο Χόνγκ Κόνγκ και στην Ελλάδα. Το διέπουν τρεις αρχές: η προσεκτική και επιλεκτική επιλογή των μελών του, να δέχεται πλοία ηλικίας μέχρι 10 ετών κ όχι μεγαλύτερα, να φτιάξει ένα αποθεματικό εισοδημάτων. Από το 1950 έως και σήμερα έχει

πλοία των οποίων οι ιδιοκτήτες δεν είναι Βρετανοί. Γενικά προσέχει ποια πλοία εισέρχονται στον όμιλο με βάση την ηλικία, τον τύπο και την ασφάλεια που εφαρμόζεται στο πλοίο. Επίσης τα μέλη του πρέπει να γνωρίζουν το χώρο της ναυτιλίας καλά. Καλύπτει απαιτήσεις που αφορούν ζημιές στο φορτίο αλλά και ρύπανση. Έχει μέλη από Ελλάδα, ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Ανατολή.

THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED:

Προήλθε μετά από συγχώνευση των North England Protection & Association και του Steamship Owners Mutual Indemnity Association το 1886. Έχει την έδρα του στο Newcastle ενώ έχει γραφεία τον Πειραιά και στο Χόνγκ Κόνγκ. Ξεκίνησε ως ένα από τα μικρότερα clubs που υπήρχαν στο διεθνή χώρο και σήμερα αναπτύχθηκε ιδιαίτερα με τα μέλη του να προέρχονται κυρίως από Γιουγκοσλαβία και Κροατία αλλά και από Ευρώπη, Ανατολή και Κουβά. Η ιδιαιτερότητα που έχει είναι ότι τα μέλη του πρέπει να κατέχουν καλά τα χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα πλοία που είναι μέλη του club είναι κυρίως χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια και γενικού φορτίου.

THE SKULD:

Πρόκειται για Σκανδιναβικό club με έδρα του το Όσλο και τα μέλη του είναι κατά κόρον από Σκανδιναβικές χώρες. Ονομάζεται επίσης και Assurance Foreningen. Έχει επίσης γραφεία στο Παρίσι και στο Χόνγκ Κόνγκ. Τα πλοία που απαρτίζουν το club είναι δύο κατηγοριών: τα χρόνο ναυλωμένα και κάτω των 500 κόρων. Προϋπόθεση που θέτει είναι τα πλοία να έχουν ηλικία κάτω των 13 ετών και να τα έχει ταξινομήσει η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων Μάλιστα το Skuld με έτος ίδρυσης το 1897 συνεργάζεται με το Gard club έτος ίδρυσης 1907 προκειμένου να μπορούν να καλύπτουν περισσότερες απαιτήσεις κυρίως για την κατηγορία των πετρελαιοειδών.

THE STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED:

Είναι από τα μεγαλύτερα clubs στον κόσμο και έχει την έδρα του στο Λονδίνο. Ιδρύθηκε το 1885 και το 1790 μεταφέρθηκε στις Βερμούδες. Τα μέλη του είναι κυρίως Ευρωπαίοι και τα πλοία που είναι γραμμένα στο συγκεκριμένο club είναι ως επί τω πλείστον πλοία γραμμής που ανήκουν σε Βρετανούς, όμως έχει και πλοιοκτήτες από Ολλανδία, Ιταλία, Ελλάδα, Ασία και Νότια Αμερική. Άλλοι τύποι πλοίων που ασφαρίζει σε μικρότερο ποσοστό είναι Dry, Tankers. Το 1995 δημιουργήθηκε το Standard Europe για μέλη από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το 1997 το Standard Asia για μέλη από Ασία-Ειρηνικό.

THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LIMITED BERMUDA:

Το συγκεκριμένο club το ίδρυσαν Βρετανοί πλοιοκτήτες το 1909 αλλά έγινε club το 1974. Το 1975 μετονομάστηκε σε Steamship Bermuda. Η έδρα του εκτός από το Λονδίνο είναι και στο Χόνγκ Κόνγκ. Οι τύποι πλοίων που ασφαρίζει είναι τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά οχηματαγωγά. Αρχικά κάλυπτε το ¼ σε περιπτώσεις σύγκρουσης και ζημιές προς τρίτους και από το 1974 καλύπτει και ζημιές φορτίου. Τα είδη που καλύπτει είναι: claims για φορτίο-πλήρωμα-σύγκρουση-ζημιές στα λιμάνια-ρύπανση από πετρέλαιο, νομική αποστασία στα μέλη του και πληρώνει μόνο τα ποσά των δικηγόρων.

THE SWEDISH CLUB:

Πρόκειται για Σουηδικό club με έτος ίδρυσης το 1872 από Σουηδούς πλοιοκτήτες και έδρα του το Gothenburg της Σουηδίας. Παρόλαυτα έχει γραφεία τόσο στον Πειραιά όσο και στο Χόνγκ Κόνγκ. Ονομάζεται αλλιώς και ως Sveriges Angfartygs Assurans Forening. Ασφαρίζει όλων των ειδών τα πλοία με ένα μικρό προβάδισμα στα φορτηγά. Παρέχει κάλυψη για καύσιμα, απαιτήσεις πλοιοκτητών κ.α. Τα μέλη του προέρχονται από τη Σουηδία, την Ελλάδα, τη Σιγκαπούρη και τη Βόρεια Ευρώπη.

THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION
LIMITED:

Φτάσαμε στο μεγαλύτερο club στον κόσμο με έδρα του το Λονδίνο και γραφεία σε Τόκιο, /νέα Υόρκη, Σαν Φρανσίσκο. Είναι το μόνο club που συνεργάζεται στενά με άλλα δύο μεγάλα Clubs --Το Hellenic Mutual War Risk Club για κάλυψη σε κινδύνους πολέμου

-Το T.T club που προσφέρει ασφάλεια σε πλοία Container και μεταφορικά γενικότερα.

Επίσης αριθμεί μέλη από Αμερική, Ευρώπη, Ανατολή και Ελλάδα. και γραφεία σε Τόκιο, Νέα Υόρκη, Σαν Φρανσίσκο.

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE
ASSOCIATION:

Το συγκεκριμένο club το ίδρυσαν πλοιοκτήτες από τη Δυτική Βρετάνη το 1832 και μετατράπηκε σε club το 1855. Τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο χωρίς κάποια διάκριση. Όπως και το United Kingdom Mutual Steamship club έτσι και αυτό συνεργάζεται με το T.T club για ασφάλεια στα Containers. Προσφέρει κάλυψη για ζημιές φορτίου, για ρύπανση από πετρέλαιο 1δισ\$, καλύπτει θέματα που έχουν σχέση με ναυλοσύμφωνα.

THE AMERICAN CLUB:

Ιδρύθηκε το 1917 στη Νέα Υόρκη και είναι το μόνο club που έχει την έδρα του στην Αμερική. Παρέχει κάλυψη σε ship owners και Charterers. Μέχρι το 1998 δρούσε σαν ανεξάρτητο club ενώ μετά το 1998 ενώθηκε και έγινε μέλος με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά clubs. Ιδρύθηκε το έτος 1917. Σήμερα τα μέλη του είναι από όλο τον κόσμο ενώ πριν το 1998 δικαίωμα συμμετοχής στο συγκεκριμένο club είχαν μόνο οι πλοιοκτήτες που η σημαία των πλοίων τους ήταν της Αμερικής. Το 1996 όμως που τα μέλη του διευρύνθηκαν αυξήθηκαν κατά 54%. Τα πλοία

που ασφαλίζει κυρίως είναι Bulkers, Tankers και από το 2001 ασφαλίζει και πλοία με χύδη φορτίο.

THE JAPAN CLUB:

Επίσης ένα από τα νεότερα club που ιδρύθηκε το 1950 και ιδρύθηκε για να καλύψει τις απαιτήσεις του Ιαπωνικού στόλου που παρουσίαζε διαρκή αύξηση. Μάλιστα αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι το τονάζ του αγγίζει τα 55 εκατομμύρια. Το φάσμα που καλύπτει αφορά ρύπανση από πετρέλαιο, τραυματισμός στο πλήρωμα, σύγκρουση, ζημιές στη ναυτιλία, ζημιές στη φορτοεκφόρτωση, ζημιές στο φορτίο. Ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων που είναι εγγεγραμμένα είναι τα Bulkers,tankers.

THE SHIPOWNERS:³

Η Ένωση προστασίας εφοπλιστών ιδρύθηκε το 1855 από τον John Holman και ξεκίνησε με 221 πλοία. Το 1870 ξεκίνησε το Δυτικό της Αγγλίας Steamship Owners Protection & Indemnity Association. Το 1976 η έδρα του μεταφέρεται στο Λουξεμβούργο. Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα από διάφορους τύπους πλοίων: επιβατηγά, δεξαμενόπλοια, γιότ, τουριστικά σκάφη. Έχει υποκαταστήματα σε Σιγκαπούρη, Χόνγκ Κόνγκ .

1.4 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&I CLUBS, ΟΠΩΣ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Μέχρι τώρα είδαμε ότι η ύπαρξη της ασφάλισης βοηθά στην αποφυγή της αβεβαιότητας από την πλευρά του πλοιοκτήτη έναντι σε θέματα οικονομικών επιπτώσεων από τραυματισμό, απώλεια ή καταστροφή της περιουσίας είτε τυχαία είτε από λάθος. Έτσι

³ <https://www.shipownersclub.com/160-years>

οι ασφαλιστικές του απαιτήσεις αφορούν κάλυψη απώλειας ή καταστροφής του δικού του σκάφους και αυτό το καλύπτει η ασφάλεια σκάφους και μηχανής και ευθύνες προς τρίτους που εκεί έρχεται και αναλαμβάνει το P&I. Η ευθύνη ή κάλυψη ζημίας προς τρίτους είναι γνωστή ως κλάση P&I και το ποσό κάλυψης είναι απεριόριστο εκτός από την περίπτωση της ρύπανσης από πετρέλαιο . Έτσι όταν ένα πλοίο ασφαρίζεται στο Σύνδεσμο το μέλος λαμβάνει το πιστοποιητικό εισαγωγής και ένα σημείωμα που του καθορίζει το ασφάλιστρο που είναι υποχρεωμένο να πληρώνει. Ένα μέλος μπορεί να ζητήσει αποζημίωση από τον όμιλο σε περιπτώσεις που η ζημία δεν προήλθε από επικίνδυνο ταξίδι, το πλοίο είχε την κλάση του, και η απαίτηση δεν έχει παρέλθει κάτι που μπορεί να γίνει μετά από δώδεκα μήνες. Γενικότερα οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι αναφέρονται στο βιβλίο κανονισμών του ομίλου. Επομένως στο βιβλίο κανονισμών του ομίλου αναγράφονται οι ευθύνες, το κόστος και τα έξοδα που καλύπτει ο όμιλος. Λέγοντας ευθύνες εννοούμε τις νομικές ευθύνες που προκύπτουν από κάποιο αδίκημα είτε υπάρχει πρόθεση είτε όχι, από τη νομοθεσία μιας χώρας. Το κόστος και τα έξοδα είναι οι πληρωμές που κάνει το μέλος ή έξοδα τα οποία προκύπτουν και πρέπει να επιληφθεί. Κάποιες από τις ευθύνες που καλύπτει το φάσμα των ομίλων P&I club είναι:

✓ ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ:

Παρέχεται κάλυψη όταν προκύψει τραυματισμός, θάνατος ή αρρώστια άλλου προσώπου εκτός από ναυτικούς ή επιβάτες. Αφορά δηλαδή φορτοεκφορτωτές, επισκέπτες ή εργάτες που μπορεί να τραυματιστούν κατά τη διάρκεια της φόρτωσης ή φορτοεκφόρτωσης του πλοίου. Είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη τα άτομα τα οποία επιβαίνουν ή εργάζονται στο πλοίο του να είναι ασφαλή καθώς θα εκτελούν τις εργασίες τους και το πλοίο πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Έτσι αν κάποιος τραυματιστεί στο πλοίο μπορεί να ζητήσει αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη. Τέλος αυτή η κάλυψη είναι περιορισμένη σε πράξεις αμέλειας ή σε ότι σχετίζεται με το φορτίο και τη μεταχείριση του από τη φόρτωση μέχρι και την ώρα παράδοσης του.

✓ **ΒΛΑΒΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΕΥ ΕΠΑΦΗΣ:**

Πρόκειται για κάλυψη ευθύνης προς τρίτους και αφορά βλάβη σε πλοίο όταν αυτή δεν οφείλεται σε σύγκρουση. Μια τέτοια περίπτωση έχουμε όταν ένα πλοίο που κινείται με μεγάλη ταχύτητα προκαλεί κυματισμό και δημιουργεί φθορές στα σχοινιά του πλοίου που πλέει κοντά. Αυτό είναι βλάβη χωρίς επαφή.

✓ **ΡΥΠΑΝΣΗ:**

Σε αυτή την περίπτωση όταν μιλάμε για ρύπανση αναφερόμαστε κατά κύριο λόγο στη ρύπανση από πετρέλαιο χωρίς ωστόσο να αποκλείουμε και τη ρύπανση που προέρχεται από τοξικά αέρια, δηλητηριώδεις ουσίες και άλλα. Παρέχεται κάλυψη στο μέλος το οποίο βαραίνουν οι ευθύνες, το κόστος και τα έξοδα και είναι αποτέλεσμα διαρροής πετρελαίου ή άλλης ουσίας. Αυτή είναι κάλυψη περιορισμένης ευθύνης οι υπόλοιπες καλύψεις είναι απεριόριστες. Συνοπτικά με αυτό τον κανόνα παρέχεται κάλυψη για τις ζημιές που προκλήθηκαν, το κόστος καθαρισμού και πρόληψης επιπλέον ρύπανσης.

✓ **ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ:**

Αυτή η ευθύνη αφορά τις περιπτώσεις που οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να υπογράψουν συμβόλαιο αποζημίωσης σε ένα λιμάνι προτού ακόμα το πλοίο τους αρχίσει να εργάζεται εκεί. Αυτό το συμβόλαιο αποζημιώνει τις αρχές του λιμανιού έναντι οποιασδήποτε ζημιάς προκαλέσουν οι υπάλληλοι σε πλοίο ή περιουσία. Αυτά τα συμβόλαια πρέπει να τα εγκρίνει η Διαχείριση του ομίλου και το μέλος να πληρώσει ένα επιπλέον ασφάλιστρο.

✓ **ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ:**

Πρόκειται για την περίπτωση που το πλοίο ή το φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού βρίσκονται σε κίνδυνο και για να αντιμετωπιστεί αυτός ο κίνδυνος πρέπει να ριφθεί στη θάλασσα μέρος του φορτίου προκειμένου να σωθεί το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο. Έτσι όσοι είχαν συμφέρον και μετείχαν στο ταξίδι έπρεπε να συμμετάσχουν στην κάλυψη της ζημιάς. Οι οικονομικές συνέπειες της αβαρίας είναι ο επιμερισμός των θυσιών οι οποίες είναι

καταβλητέες στους ζημιωθέντες από τους κυρίους των διασωθέντων πραγμάτων και η απόφαση θυσιών δηλαδή ο κοινός κίνδυνος δίνει στο πλοίο την εξουσία να θυσιαστεί είτε το ίδιο, είτε το φορτίο είτε και τα δύο. Οι πλευρές που εμπλέκονται είναι ο πλοιοκτήτης, ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο ιδιοκτήτης καυσίμων του πλοίου.

✓ ΠΡΟΣΤΙΜΑ:

Σε αυτή την περίπτωση παρέχεται στο μέλος κάλυψη όταν έχουν επιβληθεί στο πλοίο του πρόστιμα από κάποιο δικαστήριο ή άλλη διοικητική αρχή. Τέτοιου είδους πρόστιμα είναι όταν το πλοίο έχει παραβεί κάποια τελωνειακή αρχή ή νόμο, είτε μη σωστής διατήρησης και δήλωσης εγγράφων για το μεταφερόμενο φορτίο, από διαρροή πετρελαίου, από λαθρεμπόριο, και λόγω κακής διαγωγής του πλοιάρχου ή του πληρώματος.

✓ ΑΠΩΛΕΙΑ Η ΖΗΜΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Όταν πρόκειται ένα πλοίο να μεταφέρει φορτίο τότε συντάσσεται ένα συμβόλαιο μεταφοράς ανάμεσα στον φορτωτή που επιθυμεί την αποστολή του φορτίου του και στον ιδιοκτήτη του πλοίου που θα το μεταφέρει και είναι ο μεταφορέας. Από τη στιγμή που το φορτίο θα μπει στο πλοίο πλέον τίθεται κάτω από την ευθύνη του πλοιοκτήτη ώστε να φτάσει όπως πρέπει στον προορισμό του. Αν για κάποιον λόγο το φορτίο δεν φτάσει εκεί που πρέπει στην ίδια καλή κατάσταση που ήταν κατά τη φόρτωση ο ιδιοκτήτης ή ασφαλιστής του φορτίου μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση. Ο σύνδεσμος παρέχει κάλυψη στο μέλος με ελάχιστες εξαιρέσεις. Έτσι αν συμβεί ζημιά στο φορτίο και χρειαστεί να απαλλαχθεί από μέρος του κατεστραμμένου φορτίου αυτό το επιπλέον κόστος το καλύπτει ο όμιλος αν δεν το καλύπτει άλλη πλευρά και το πλοίο δεν ήταν αναξίοπλοο. Ακόμα αν είναι αναγκαία η εκφόρτωση ώστε να συνεχιστεί το ταξίδι τότε παρέχεται η σχετική κάλυψη πάλι. Τέλος υπάρχει κάλυψη για εκφόρτωση και επαναστοιβασία του φορτίου όταν υπάρχει κίνδυνος για μέρος ή όλο το φορτίο.

✓ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ:

Σε αυτή την ευθύνη εξετάζουμε δύο περιπτώσεις όταν το πλοίο (εισαχθέν) ρυμουλκείται ή ρυμουλκεί. Το Club καλύπτει όλα τα έξοδα και κάθε ευθύνη σε περίπτωση που κατά τη ρυμούλκηση κοπούν τα σχοινιά και το ρυμουλκό συγκρουσθεί με την αποβάθρα. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το μέλος να έχει πληρώσει το πρόσθετο ασφάλιστρο και υπάρχει η έγκριση από τη Διαχείριση.

✓ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑ:

Έχουμε μια ιδιαίτερη περίπτωση όπου το πλοίο πρέπει να μπει σε καραντίνα ή να γίνει απολύμανση στο πλοίο λόγω κάποιας μολυσματικής ασθένειας. Αυτό επιφέρει κάποια επιπλέον έξοδα. Το Club καλύπτει έξοδα για μυοκτονία, απολύμανση, λιμενικά τέλη, τρόφιμα και υλικά.

✓ ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ:

Στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να έχουμε σύγκρουση μεταξύ του πλοίου που ανήκει στον όμιλο και σε ένα άλλο πλοίο. Το μέλος σε αυτή την περίπτωση καλύπτεται μόνο για απώλειες που δεν καλύπτει η ασφάλεια σκάφους και καλύπτει μόνο το ¼. Αυτό λέγεται Ρήτρα Σύγκρουσης. Πιο συγκεκριμένα αν το αποτέλεσμα της σύγκρουσης είναι το ναυάγιο του πλοίου ο Σύνδεσμος καλύπτει το μέλος κατά ¼ για τα έξοδα μετακίνησης του ναυαγίου.

✓ ΖΗΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ FREIGHT, DEMMURAGE AND DEFENCE

Σημαντική κατηγορία ζημιών που αφορά την παροχή βοήθειας ή συμβουλής σε κάποιο μέλος όταν αυτό το χρειάζεται, είσπραξη απαιτήσεων από τα μέλη που η διεκδίκηση γίνεται μέσω της δικαστικής οδού. Πρόκειται δηλαδή για ζημιές που σχετίζονται με ναυλοσύμφωνα, ναυτιλιακές συμβάσεις, φορτωτικές, διενέξεις με ναυπηγεία.

Εκτός όλων των παραπάνω που καλύπτουν παρέχουν στα μέλη τους έγγραφα, εγγυητικές επιστολές (letters of undertaking) για την αποδέσμευση του ασφαλισμένου πλοίου που έχει κατασχεθεί ή δεν μπορεί να πλεύσει. Και χρησιμοποιείται αντί τραπεζικής εγγύησης. Στην ουσία αν το πλοίο ενός μέλους κατασχεθεί για απαίτηση που καλύπτει το Club τότε το μέλος κάνει αίτηση για παροχή εγγύησης από αυτό στο δανειστή ώστε το πλοίο να αποδεσμευτεί. Έτσι με τη μορφή επιστολής το club καταβάλει στο δανειστή του μέλους ένα ποσό ως αντάλλαγμα και έτσι το πλοίο μπορεί να συνεχίσει την πλεύση του και ο πλοιοκτήτης να μη ζημιωθεί πολύ.

✓ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ, ΘΑΝΑΤΟΣ Η ΑΣΘΕΝΕΙΑ

Συνήθως τα Clubs κάνουν μια διάκριση ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος και στα άτομα που βρίσκονται μέσα στο πλοίο δηλαδή επιβάτες ή φορτωτές. Στην περίπτωση που κάποια από τις άνωθεν ζημιές έχει πάθει κάποιο μέλος του πληρώματος τα clubs καλύπτουν κάθε ζημιά και έξοδα που σχετίζονται με σωματική βλάβη ή ασθένεια. Τέτοια κάλυψη αφορά έξοδα νοσοκομείου, ιατρικών εξετάσεων και άλλα. Όσον αφορά την περίπτωση των ατόμων που βρίσκονται μέσα στο πλοίο οι ζημιές καλύπτονται μόνο αν ανήκουν σε αδικοπραξία και όχι στη σύμβαση.

✓ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ

Αυτή η κατηγορία αφορά περιπτώσεις που το ασφαλισμένο πλοίο παρεκκλίνει από την πορεία του λόγω αντικατάστασης κάποιου τραυματισμένου προσώπου, για να δοθεί βοήθεια σε κάποιον άρρωστο ή τραυματία, ή για να αποβιβαστούν λαθρεπιβάτες. Οι παραπάνω περιπτώσεις παρέκκλισης του πλοίου είναι και αυτές που καλύπτουν τα Clubs. Ο πλοιοκτήτης αποζημιώνεται από τον όμιλο μόνο με ποσό που αντιστοιχεί στα έξοδα που επιβαρύνθηκε ο ίδιος για τα καύσιμα, τους μισθούς του πληρώματος, τα εφόδια και τα λιμενικά τέλη.

✓ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ
ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Πρόκειται για μια ιδιαίτερη περίπτωση όπου λέγοντας περιουσιακά στοιχεία εννοούμε ότι έχει να κάνει με τον εξοπλισμό, τα εφόδια και όχι με το φορτίο ή τα προσωπικά αντικείμενα των ανθρώπων που βρίσκονται στο πλοίο. Δεν παρέχεται κάλυψη σε κάτι το οποίο είναι στην κυριότητα ή εκμισθώνεται από τον πλοιοκτήτη.

✓ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ Η ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Σε αυτή την κατηγορία μιλάμε για οτιδήποτε ανήκει στα προσωπικά αντικείμενα των ναυτικών ή των επιβατών. Από αυτά εξαιρούνται τα μετρητά, πολύτιμοι λίθοι έκτος και αν είχε γίνει από πριν συμφωνία για την κάλυψη τους ή πράγματα ανεκτίμητης αξίας.

✓ ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΠΛΩΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ:

Αφορά ζημιές που προξενεί το ασφαλισμένο πλοίο σε λιμάνια, προβλήτες, και σε οτιδήποτε άλλο που δεν είναι σκάφος και εξαιρούνται από την κάλυψη της ασφάλειας μηχανής και σκάφους.

✓ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Οι όμιλοι παρέχουν κάλυψη στα μέλη τους προκειμένου να απομακρύνουν το ναυάγιο και παράλληλα καλύπτουν και τους ιδιοκτήτες λιμένων όταν το ασφαλισμένο πλοίο προκαλεί ζημιές στο λιμένα ή εμποδίζει την ομαλή διέλευση των υπόλοιπων πλοίων.

✓ ΠΟΛΥΧΡΗΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΑΣ (OMNIBUS RULE)

Αυτός ο κανόνας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην καλή λειτουργία των Clubs ως προς το εξής: Οι πλοιοκτήτες πολλές φορές μπορεί να τύχει να αντιμετωπίσουν

γεγονότα που είτε δεν έχουν ξανασυμβεί στο παρελθόν είτε που κάποιο συμβάν δεν περιλαμβάνεται στις κατηγορίες κινδύνων όπως αυτές αναφέρονται στο καταστατικό των clubs. Σε τέτοιες περιπτώσεις οι πλοιοκτήτες μπορούν να ζητήσουν από το club να καλύψει αυτή την ευθύνη και οι managers να αποφασίσουν αν είναι απαραίτητο να προβούν στην κάλυψη αυτής της ευθύνης. Χάριν σε αυτό τον κανόνα είναι μεγάλη η γκάμα κάλυψης κινδύνων κάποιοι εκ των οποίων που δεν προβλέπονταν από τους αρχικούς κανόνες τους.

1.5 ΝΟΜΙΚΗ ΤΟΥΣ ΦΥΣΗ

Όταν έκαναν την εμφάνιση τους τα P&I Clubs και τα Hull Insurance Association που προηγήθηκαν των P&I clubs δεν είχαν εταιρική μορφή. Μόνο 2 εταιρείες τότε μπορούσαν να παρέχουν ναυτική ασφάλιση και ήταν οι :London Assurance Association , Royal exchange Assurance. Αυτό το γεγονός όμως οδήγησε πολλούς πλοιοκτήτες που σε βάθος χρόνου εμφανίζονταν δυσαρεστημένοι από αυτές τις εταιρείες αναγκάζονταν να σχηματίζουν ενώσεις χωρίς εταιρική μορφή και οι ίδιοι ήταν συγχρόνως και ασφαλιστές και ασφαλισμένοι. Αυτό όμως μελλοντικά προκάλεσε προβλήματα αφού το νομικό πρόσωπο έλειπε και η ευθύνη κάθε μέλους ήταν ατομική. Αν λοιπόν γινόταν μια αγωγή κατά της ένωσης αυτή βάραινε το κάθε μέλος ατομικά. Αυτό κατέστησε σύντομα σαφές ότι έπρεπε η ένωση να λάβει εταιρική μορφή και έγινε στην Αγγλία με την Company Act του 1862. Έτσι πλέον σήμερα όλα τα Clubs έχουν εταιρική μορφή και για οποιοδήποτε ζήτημα προκύπτει τα μέλη απευθύνονται στην εταιρεία και όχι στο κάθε μέλος χωριστά. Όπως ήδη έχουμε ξαναπεί είναι φορείς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, έτσι ξεκίνησαν και έτσι συνεχίζουν μέχρι και σήμερα. Έργο τους είναι η αλληλασφάλιση των μελών τους από κινδύνους που δεν καλύπτει η ιδιωτική ασφάλιση. Βέβαια πρέπει να επισημάνουμε ότι τα μέλη συμμετέχουν σε τυχόν ζημιές και λειτουργικά έξοδα του ομίλου. Έτσι όλα τα P&I Clubs που έχουν την έδρα τους στην Αγγλία έχουν μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης αλλά χωρίς μετοχικό κεφάλαιο λόγω του μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα του. Με αυτό τον τρόπο δεν

υπάρχουν μέτοχοι είτε μετοχικό κεφάλαιο αλλά τα μέλη έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στα κέρδη. Στη Ελλάδα η ίδρυση τέτοιων αλληλασφαλιστικών οργανισμών είναι πρόσφατη και με το νόμο ν.3569/2007 ιδρύθηκαν και τέθηκαν σε λειτουργία όμιλοι θαλάσσιας αλληλασφάλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα μελετήσουμε αναλυτικά το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης τα τελευταία χρόνια και θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας κυρίως στη ρύπανση από το πετρέλαιο. Ως εκ τούτου λοιπόν στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα μελετήσουμε γενικά το τι αποκαλείται ρύπανση, ποιες είναι οι πηγές που την προκαλούν και τα είδη της. Ως θαλάσσια ρύπανση σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει στο βιβλίο του ο Φυτιάνος είναι:

« Σαν θαλάσσια ρύπανση ορίζεται η εισαγωγή ουσιών άμεσα ή έμμεσα από ανθρώπινες δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον που έχουν σαν αποτέλεσμα δυσμενείς και επικίνδυνες επιπτώσεις στους ζωντανούς οργανισμούς, παρεμποδίζουν δραστηριότητες όπως: την αλιεία, αλλοιώνουν την ποιότητα του θαλασσινού νερού για διάφορες χρήσεις και υποβιβάζουν τις δυνατότητες χρησιμοποίησης του για ψυχαγωγικούς σκοπούς». (Φυτιάνος Η ρύπανση των θαλασσών σελ.13).

Ο ορισμός που μόλις αναφέραμε τονίζει κυρίως ως βασικό υπαίτιο τον άνθρωπο.

Κατηγορία Ρύπων	Προέλευση από φυσικές πηγές	Προέλευση από ανθρώπινες δραστηριότητες
Υδρογονάνθρακες πετρελαίου	Ποτάμια, νερά βροχής, ηφαίστεια, διαρροές πετρελαίων, ατμόσφαιρα, βακτήρια στην υδάτινη στήλη.	Μεταφορικά μέσα, παραγωγή αεροζόλ, έκπλυση αστικών περιοχών από νερά βροχής
Αιωρούμενα σωματίδια	Ποτάμια, νερά βροχής, θολερά ρεύματα, νεφελοειδείς σταβίδες, υψηλή βιολογική παραγωγή, ατμόσφαιρα	Κτηνοτροφία, αλιεία, λιμάνια, ποτάμια, κανάλια, αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, γεωτρήσεις
Βαρέα μέταλλα	Ηφαίστεια, ποτάμια, νερά βροχής, ιζήματα, αποσύνθεση οργανισμών	Βιομηχανικά και αστικά απόβλητα
Ραδιενεργά υλικά	Ποτάμια, νερά βροχής, ατμόσφαιρα, μεταλλοφόρα κοιτάσματα	Βιομηχανικά και αστικά απόβλητα, εργοστάσια πυρηνικής ενέργειας, πυρηνικές δοκιμές
Θρεπτικά συστατικά	Ποτάμια, νερά βροχής, ιζήματα πυθμένα που ανέρχονται στην επιφάνεια, βιολογική ανακύκλωση, ατμόσφαιρα	Αστικά λύματα, λιπάσματα από γεωργικές καλλιέργειες
Θερμική αλλοίωση	Ηφαίστεια, υπέρθερμες τροφές, λιμνοθάλασσες ή εκβολές ποταμών	Απόβλητα πύργων ψύξης, μετατροπή/χρησιμοποίηση της θερμικής ενέργειας των ωκεανών
BOD	Αποσύνθεση, ευτροφισμός, κόκκινη παλίρροια (Red-tide)	Αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, απόβλητα κονσερβοποιίας
Αλατότητα	Ρηχές λιμνοθάλασσες, ποτάμια, «θόλοι άλατος» (salt-dome)	Βιομηχανικά απόβλητα που περιλαμβάνουν απόθεση άλμης από κοιλότητες αποθήκευσης και «θόλοι άλατος».

Εικόνα 2- 1 Οι Κυριότεροι ρύποι που εισάγονται στους ωκεανούς από ανθρώπινες δραστηριότητες και φυσικές πηγές. (Φυτιάνος Η ρύπανση των θαλασσών σελ.37).

2.2 Είδη Θαλάσσιας Ρύπανσης Και Κύριες Πηγές Της

Τα είδη της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή κατά τις μεταφορές των εμπορικών πλοίων είναι δύο ειδών, η ατυχηματική ρύπανση accidental pollution που είναι μέρος των ατυχημάτων, και η λειτουργική ρύπανση operational pollution που αποδίδεται σε παράγοντες που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου. Να τονίσουμε ότι το 50% των διαρροών του πετρελαίου οφείλεται σε ατυχήματα που έχουν συμβεί. Καθεμία ευθύνεται για διαφορετικούς λόγους για τη ρύπανση των θαλασσών και επιφέρει τεράστιες αρνητικές επιπτώσεις τόσο στο θαλάσσιο περιβαλλοντικό χώρο όσο και στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Ας δούμε αναλυτικά την καθεμία μορφή ρύπανσης.

- ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ:

Το πετρέλαιο αποτελεί μέχρι σήμερα μία από τις βασικότερες αιτίες ρύπανσης των θαλασσών και συνεπώς τα ατυχήματα που προκαλούνται από δεξαμενόπλοια. Οι απορρίψεις χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: απορρίψεις που γίνονται στους τερματικούς σταθμούς κατά τη διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αν και σε αυτή την περίπτωση η ρύπανση δεν θεωρείται αξιόλογη εντούτοις προκαλούνται προβλήματα λόγω του ότι το πετρέλαιο είναι αδιάλυτο. Η άλλη περίπτωση αφορά ατυχήματα των tankers στη θάλασσα και είναι η πιο σοβαρή μορφή. Ετησίως τα ατυχήματα με πλοία είναι πολλά και μεγάλη συμμετοχή σε αυτά έχουν και τα δεξαμενόπλοια. Ορισμένες φορές μπορεί το πετρέλαιο να μεταφερθεί από το ένα δεξαμενόπλοιο στο άλλο χωρίς σημαντικές διαρροές και να αποφευχθεί μεγάλη ζημιά, ή διάφορες φθορές να επισκευαστούν. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων συνήθως γίνεται σε στενά περάσματα δηλαδή στις εισόδους των λιμένων, κοντά στις ακτές ή σε κλειστές παραλίες. Τέτοια ατυχήματα συνήθως αποδίδονται σε ανθρώπινο λάθος ή ενίοτε σε κακές καιρικές συνθήκες. Σε αυτές τις περιπτώσεις μπορεί να έχουμε απώλεια φορτίου ή πλοίου ολική ή μερική. Τα είδη αυτών των ατυχημάτων μπορεί να είναι από βύθιση απόρροια άσχημων καιρικών συνθηκών, μετατόπισης του φορτίου και μπορεί να έχουμε και ολική απώλεια του πλοίου ανάλογα με το που θα γίνει το ατύχημα. Προσάραξη πλοίου από λάθος χειρισμό ή μηχανική βλάβη ή ακόμα και κακών καιρικών συνθηκών. Ειδικά τα

δεξαμενόπλοια λόγω όγκου κινδυνεύουν περισσότερο αφού δεν μπορούν να ελιχθούν εύκολα. Σύγκρουση πλοίων που συνήθως λαμβάνουν χώρα σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς με μεγάλη κίνηση. Αν όμως έχουμε να κάνουμε με επαφή τότε αυτό συμβαίνει με επαφή πλοίου με τον προβλήτα ή σε πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου. Η έκρηξη μπορεί να κοστίσει και ανθρώπινες ζωές και συνήθως τέτοιου είδους ατυχήματα γίνονται ανοιχτά των ωκεανών.

- ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ:

Λειτουργική ρύπανση θεωρείται κάθε μορφή ρύπανσης από πετρέλαιο που συντελείται κατά τη λειτουργία του πλοίου στο ευρύ θαλάσσιο χώρο. Μπορούμε να τη συναντήσουμε σε όλες τις φάσεις της ζωής του πλοίου από την κατασκευή, την οικονομική του ζωή και τη διάλυση. Πάλι η λειτουργική ρύπανση έχει δύο κατηγορίες τις απορρίψεις που γίνονται όταν το πλοίο δεν είναι σε κίνηση, είναι σε λιμάνι ή για επισκευή ή κατά τη λειτουργία του πλοίου δηλαδή τη φόρτωση-εκφόρτωση, κατά τη διάρκεια το ερματισμού του πλοίου και του αφερματισμού. Στη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης μπορεί να προκληθεί ρύπανση στη θάλασσα ανάλογα με το να το φορτίο είναι χύμα υγρό ή ξηρό. Η περίπτωση του πετρελαίου προκαλεί τη μεγαλύτερη ζημιά αφού δεν διαλύεται και προκαλεί μια αργή ρύπανση. Έτσι κα αλλιώς ένα μέρος του φορτίου πέφτει πάνω στη θάλασσα από το κενό της αποβάθρας και του πλοίου. ή στο πλοίο. Τα πετρελαιοφόρα είναι υποχρεωμένα το ένα από τα δύο ταξίδια να το κάνουν χωρίς φορτίο αφού φεύγουν από μια καταναλωτική περιοχή σε μία εξαγωγική για παραλαβή νέου φορτίου. Έτσι κατά τη διαρκεί του ταξιδιού χωρίς φορτίο γειμίζουν τις δεξαμενές με θαλασσινό νερό γιατί διαφορετικά διατρέχουν κίνδυνο να ανατραπούν. Άλλωστε το ένα από τα δύο ταξίδια το κάνουν χωρίς φορτίο και η αναπλήρωση του βάρους τους γίνεται με θαλασσινό έρμα. Ωστόσο πρέπει να τονίσουμε ότι όταν μπαίνει το θαλασσινό έρμα στις δεξαμενές αναμειγνύεται με τα υπολείμματα των πετρελαιοειδών. Αφότου το ταξίδι λάβει τέλος ή ετοιμάζεται να παραλάβει νέο φορτίο αρχίζει η διαδικασία του αφερματισμού, η οποία λειτουργεί και σαν διαδικασία καθαρισμού της δεξαμενής. Με αυτόν τον τρόπο όμως μαζί με το θαλασσινό έρμα πέφτουν στη θάλασσα και κατάλοιπα πετρελαίου μολύνοντας με αυτόν τον τρόπο το θαλάσσιο περιβάλλον. Ρύπανση επίσης μπορεί να προκληθεί και κατά την πλύση των δεξαμενών του πλοίου. Παλιότερα

χρησιμοποιούσαν μια περιστρεφόμενη δέσμη νερού που μπαίνει στη δεξαμενή από ανοίγματα της οροφής της. Άλλες φορές γινόταν και χρήση καυστικής σόδας και προκαλούσαν μεγάλη ρύπανση. Σήμερα σύμφωνα και με τη σύμβαση της MARPOL τα δεξαμενόπλοια διαθέτουν το Crude Oil Washing, όπου η πλύση των δεξαμενών γίνεται με φορτίο το αργό πετρέλαιο.

Η θαλάσσια ρύπανση στην πλειοψηφία της εντοπίζεται κυρίως κατά μήκος των ακτών, σε βιομηχανικές μεγαλουπόλεις, σε θαλάσσιες αρτηρίες που έχουμε έντονη κίνηση επιβατηγών και εμπορικών πλοίων. Έτσι ανάλογα με το χώρο που η ρύπανση λαμβάνει χώρο διακρίνεται σε παράκτια, εναέρια και στο πέλαγος. Η παράκτια ρύπανση προέρχεται από αγωγούς που καταλήγουν στη θάλασσα ή στα ποτάμια και από εκεί στη θάλασσα. Η εναέρια που την ευθύνη την έχουν τα αεροπλάνα με διαρροές κηροζίνης, και αυτή που συμβαίνει στο πέλαγος και προκαλείται από πλοία, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου και από την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας. Πριν προχωρήσουμε στις πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης πρέπει να δούμε ποιοι είναι οι ρύποι του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι βασικότεροι ρύποι είναι τα μέταλλα, οι υδρογονάνθρακες πετρελαίου, τα παρασιτοκτόνα, τα απορρίμματα, η ραδιενέργεια, οι συνθετικές οργανικές ενώσεις. Να διευκρινίσουμε ότι τα απορρίμματα είναι τα πλαστικά-μεταλλικά αντικείμενα που πέφτουν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Όλοι αυτοί οι ρύποι καταλήγουν στη θάλασσα είτε απευθείας μέσω αγωγών ή με μεταφορά με πλοία και ρίψη στη θάλασσα υγρών ή στερεών τοξικών αποβλήτων, από τους ποταμούς και δια μέσω αυτών στις θάλασσες, από την ατμόσφαιρα, από θαλάσσιες μεταφορές.

Οι πηγές που προκαλούν τη θαλάσσια ρύπανση είναι οι κάτωθι:⁴

- **Ρύπανση από Απορρίψεις;** Πρόκειται για μια από τις σημαντικότερες μορφές ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου και διεθνώς αποκαλείται και Dumping. Δεν υπάρχει σύνδεση με τη ρύπανση από απορρίμματα γιατί ανήκει στη λειτουργική ρύπανση. Στην ουσία είναι μια μικτή μορφή ρύπανσης όπου τα βιομηχανικά απόβλητα

⁴ Οι πηγές της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχονται από το βιβλίο: Φυτιάνος,Κ. Η Ρύπανση των Θαλασσών σελ.35

μεταφέρονται στη θάλασσα με πλοία ή αεροπλάνα. Τέτοια απόβλητα μπορεί να είναι πετρελαιοειδή κατάλοιπα που προέρχονται από το μηχανοστάσιο, κατάλοιπα πετρελαιοειδών από τους χώρους τοποθέτησης του φορτίου, λύματα του πλοίου. Αυτή η μορφή ρύπανσης αφορά το 10% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης είτε προέρχεται από την ξηρά είτε από τη θάλασσα. Σήμερα πλέον οι διεθνείς συμβάσεις αυτή τη μορφή την αντιμετωπίζουν σαν ξεχωριστή μορφή ρύπανσης ως αποτέλεσμα σκόπιμης ενέργειας.

- **Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές:** Είναι από τις σημαντικότερες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης και αντιστοιχεί στο $\frac{3}{4}$ της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης. Προέρχεται από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο χερσαίο χώρο των παράκτιων κρατών και οι ρύποι μπαίνουν στη θάλασσα από την ξηρά. Τέτοιοι ρύποι είναι βιομηχανικά λύματα που πέφτουν απευθείας στη θάλασσα, φυτοφάρμακα και λιπάσματα από τη χρήση τους στον γεωργικό τομέα, θερμό ύδωρ από τους υδροηλεκτρικούς σταθμούς. Πρόκειται για μια μορφή ρύπανσης που βρίσκεται εντός των συνόρων ενός κράτους και ρυθμίζεται στα πλαίσια της εθνικής του κυριαρχίας. Έτσι τα κράτη είναι υποχρεωμένα να αποφεύγουν οποιαδήποτε μορφή ζημιάς που πιθανόν θα βλάψει κάποιο άλλο κράτος. Σύμφωνα με την αρχή 7 της Διακήρυξης που υιοθετήθηκε στη Διάσκεψη της Στοκχόλμης κάθε κράτος πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να αποτρέψει τη ρύπανση των θαλασσών. Επίσης σύμφωνα με την αρχή 21 τα κράτη έχουν την υποχρέωση να διασφαλίσουν ότι οι δραστηριότητες τους δεν προκαλούν ζημιά στο περιβάλλον άλλων κρατών.

- **Ρύπανση από την Ατμόσφαιρα:** Είναι ρύπανση από ή μέσω της ατμόσφαιρας και είναι η λιγότερο επιστημονικά μελετημένη. Έχει να κάνει με τη διασυννοριακή ρύπανση, με εκπομπές στην ατμόσφαιρα από διαρροές αερίων των αεροσκαφών, από βιομηχανικές και αστικές δραστηριότητες. Αυτή τη μορφή ρύπανσης δεν την αντιμετωπίζει επαρκώς η διεθνής νομοθεσία αφού μέχρι πρότινος δεν διαχωριζόταν από τη ρύπανση μέσω χερσαίων πηγών. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της

θάλασσας του 1982 έχει κανονισμούς που με συγκεκριμένα μέτρα προλαμβάνεται και αντιμετωπίζεται η ρύπανση στην ατμόσφαιρα.

▪ **Ρύπανση από Εμπορικά πλοία:** Μία από τις κυριότερες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης με μεγάλο όγκο από νόμους και συμβάσεις για τον περιορισμό της. Τη συναντάμε κατά τη λειτουργική διαδικασία του πλοίου με διαρροές που συμβαίνουν κατά τη φόρτωση-εκφόρτωση, στον ερματισμό-αφερματισμό, με απορρίψεις αποβλήτων κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών, από ρίψεις λυμάτων. Επίσης τη συναντάμε κατά την κίνηση των πλοίων όπου εδώ εμπίπτουν τα ατυχήματα που συνήθως προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος. Τέτοια είναι οι συγκρούσεις πλοίων, οι προσaráξεις, η πυρκαγιά στο πλοίο, η βύθιση του πλοίου, ζημιές στη δομή του πλοίου.

▪ **Ρύπανση από εξορύξεις και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας ή του Διεθνούς βυθού:** Αυτή η κατηγορία αφορά τις υποθαλάσσιες εργασίες για εξόρυξη και εκμετάλλευση του θαλάσσιου ορυκτού πλούτου που μπορεί να προκαλέσει ρύπανση. Αφορά δραστηριότητες που γίνονται σε ανοιχτή θάλασσα και εκεί υπάρχει πλήρης ελευθερία για όλα τα κράτη. Αυτή η ρύπανση ενδέχεται να προκαλέσει στο μέλλον προβλήματα στο θαλάσσιο χώρο. Τέτοια ρύπανση μπορεί να προκληθεί από διαρροή πετρελαίου ή φυσικού αερίου από πλωτές εγκαταστάσεις, από ζημιές σε υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς. Ο έλεγχος και οι κανονισμοί που αφορούν αυτού του είδους τη ρύπανση διέπονται από τη Σύμβαση του Δικαίου της θάλασσας 1982.

2.3 ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ⁵

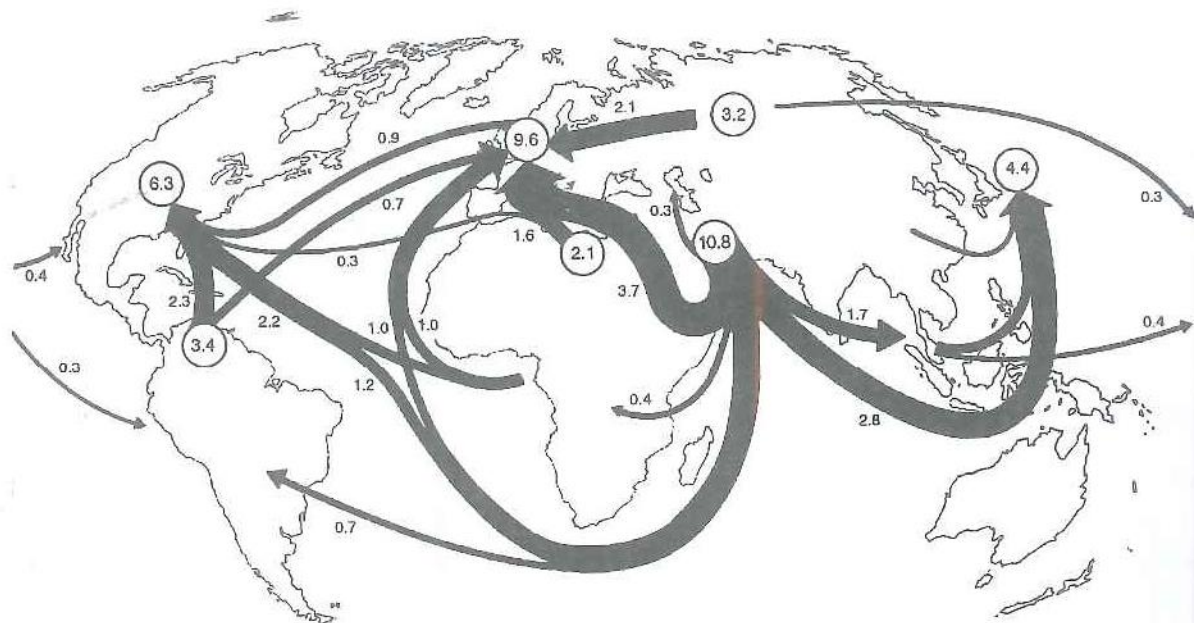
Η Ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο είναι μία από τις σημαντικότερες μορφές ρύπανσης με τεράστια κόστη τόσο στο οικοσύστημα όσο και σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας. Είναι η πλέον ορατή ιδίως στις ακτές και οι υδρογονάνθρακες του πετρελαίου καταλήγουν στη θάλασσα με πολλούς τρόπους εκ των οποίων ένας είναι τα θαλάσσια ατυχήματα. Σχηματίστηκε από οργανικά υπολείμματα νεκρών οργανισμών και η ποιότητα και η σύσταση του είναι διαφορετική σε κάθε περιοχή. Το 50-98% του πετρελαίου αποτελείται από υδρογονάνθρακες και έχουμε 4 κατηγορίες:

- a. Αλκάνια όπου είναι ενώσεις υγρές αν έχουν έως 7 άτομα άνθρακα και με παραπάνω είναι σε στερεή μορφή.
- b. Αρωματικές ενώσεις που αποτελούν το 4% του συνόλου του πετρελαίου.
- c. Κυκλοαλκάνια όπου αυτές με 6 άτομα αποτελούν το 60% του πετρελαίου.
- d. Άλλες ενώσεις όπως το θείο, τα λιπαρά οξέα, οι ενώσεις του αζώτου και νικελίου που περιέχονται στο πετρέλαιο.

Είπαμε ήδη ότι μια μεγάλη μορφή ρύπανσης του περιβάλλοντος είναι η ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο και σε μεγάλο βαθμό ευθύνεται ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι μεγαλύτερες καταστροφές γίνονται από ατυχήματα κοντά στις ακτές λόγω του ότι είναι σημαντικοί βιότοποι και ο άνθρωπος τους χρησιμοποιεί για πολλούς σκοπούς. Ένα μέτρο για την αποφυγή πετρελαιοκηλίδας είναι η υποχρεωτική πορεία των δεξαμενόπλοιων σε μεγάλη απόσταση από τις ακτές και η απαγόρευση έκπλυσης τους. Πλέον το 80% των δεξαμενόπλοιων χρησιμοποιεί το Load On Top, τεχνική με την οποία μειώνεται σημαντικά η ρύπανση των θαλασσών από το πλύσιμο των δεξαμενόπλοιων. Με αυτή τη μέθοδο το θαλασσινό νερό που μπαίνει στις δεξαμενές ανακατεύεται με το πετρέλαιο και έτσι διαχωρίζεται κατά τη διάρκεια επιστροφής του πλοίου. Εν συνεχεία το μερικώς καθαρό νερό φεύγει από κάτω και το πετρέλαιο με μικρές ποσότητες θαλασσινού νερού παραμένει στη δεξαμενή.

⁵ Φυτιάνος,Κ. Η Ρύπανση των Θαλασσών, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς.

Πλέον το 75% των ατυχημάτων από Tankers αποδίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα και συνήθως τα συναντάμε από δεξαμενόπλοια που βρίσκονται κάτω από σημαίες ευκαιρίας κάποιων χωρών και οι οποίες δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας και τις απαραίτητες προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος. Μόνο μεταξύ των ετών 1969-1973 σημειώθηκαν 2183 ατυχήματα με Tankers με 452 περιπτώσεις ρύπανσης των θαλασσών από πετρέλαιο.



Εικόνα 2- 2 Κυριότεροι θαλάσσιοι οδοί μεταφοράς πετρελαίου και οι ποσότητες πετρελαίου που μεταφέρονται. (Φυτιάνος Η ρύπανση των θαλασσών σελ.142)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η ρύπανση του περιβάλλοντος γενικά και του θαλάσσιου ειδικότερα είναι ένα θέμα μείζονος σημασίας και οι προσπάθειες μείωσης του αναγκαίες. Έτσι η προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα του θαλάσσιου που μελετάμε εμείς μπορεί να γίνει μόνο με τη θέσπιση Συνθηκών καθολικής εφαρμογής. Σε αυτό το κεφάλαιο θα μελετήσουμε τις Συνθήκες που θεσπίστηκαν σε βάθος χρόνου προκειμένου να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον και το περιβάλλον γενικά. Εκτός όμως από τις Διεθνείς συμβάσεις θα δούμε και πως έδρασε ο Ευρωπαϊκός χώρος και η Αμερική σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Ας δούμε μερικές από τις Διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν την προστασία του θαλάσσιου χώρου:

❖ International Convention for The Prevention Of Pollution from Ships (MARPOL):

Η σκέψη να δημιουργηθεί μια συνθήκη που να καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρύπανσης ξεκίνησε το 1968 και ο ΙΜΟ ανέλαβε να προετοιμάσει το έδαφος για να γίνει μια τέτοια συνθήκη. Έτσι στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου του 1973 έλαβε χώρα η Διεθνής συνδιάσκεψη για τη ρύπανση των θαλασσών που κράτησε σχεδόν ένα μήνα. Συμμετείχαν 77 αντιπρόσωποι των κρατών-μελών, και το αποτέλεσμα της συνδιάσκεψης ήταν να υιοθετηθεί η Διεθνής Σύμβαση Για την Πρόληψη Της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Εμπορικά Πλοία η MARPOL. Το Πρωτόκολλο του 1978 ήταν η απάντηση σε μια σειρά ατυχημάτων από δεξαμενόπλοια που συνέβησαν την περίοδο 1976-1977. Δεδομένου ότι η σύμβαση του 1973 δεν είχε ακόμα τεθεί σε εφαρμογή το Πρωτόκολλο του 1978 απορρόφησε την αρχική σύμβαση. Το Πρωτόκολλο του 1978 τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου του 1983.

Σαν σύμβαση έχει εφαρμογή σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές χωρίς γεωγραφικούς περιορισμούς και επιπλέον μπορεί να υπογραφεί και επικυρωθεί από οποιοδήποτε κράτος. Έχει έξι παραρτήματα τα οποία είναι:

1. Ρύπανση από πετρέλαιο
2. Ρύπανση από χύμα επιβλαβείς ουσίες
3. Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης σε βυτιοφόρα οχήματα, σε φορητές δεξαμενές, σε συσκευασίες
4. Ρύπανση από λύματα
5. Ρύπανση από απορρίμματα
6. Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία

Γενικά η σύμβαση της MARPOL έχει να κάνει με θέματα που αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων και τις επιθεωρήσεις που πρέπει να γίνονται. Καλύπτει θέματα τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και όχι απορρίψεις υλικών που γίνονται συνειδητά. Αφορά εμπορικά πλοία και όχι πλοία για εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού όπως πλατφόρμες και γεωτρύπανα.

❖ International Convention for The Safety of Life At Sea (SOLAS):

Πρόκειται για τη διεθνή σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα και επικεντρώνεται στην αξιοπλοΐα των πλοίων. Η σύμβαση του 1974 τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου του 1980. Οι διατάξεις της έρχονται και συμπληρώνουν εκείνες του IMO και της MARPOL και στοχεύει στην σωστή και ασφαλή ναυσιπλοΐα και στη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης. Τα κράτη σημαίας είναι αρμόδια να ελέγχουν αν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις τους και αν έχουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά. Οι διατάξεις ελέγχου δίνουν το δικαίωμα στα κράτη σημαίας να επιθεωρούν πλοία άλλων συμβαλλόμενων κρατών αν έχουν υποψίες ότι δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Οι βασικές της διατάξεις είναι οι εξής τέσσερις:

- Η σύμβαση εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια από το λιμάνι της χώρας που εφαρμόζεται η σύμβαση προς λιμάνι χώρας που δεν εφαρμόζεται.

- Η σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία, αλιευτικά, πλοία αναψυχής, και σε όσα κατευθύνονται προς τη Βόρεια Αμερική.

- Επιβάτης θεωρείται το κάθε άτομο εκτός από τον πλοίαρχο και όσους απασχολούνται στο πλοίο όπως για παράδειγμα το πλήρωμα.

- Δεξαμενόπλοιο είναι το πλοίο που μεταφέρει χύδην υγρό εύφλεκτο φορτίο, επιβατηγό το πλοίο που μεταφέρει πάνω από δώδεκα άτομα, και τέλος φορτηγό όποιο δεν είναι επιβατηγό.

Σαν σύμβαση έχει πολλές απαιτήσεις που αφορούν την κατασκευή του πλοίου, τα σωστικά μέσα, τη μεταφορά φορτίων και κυρίως των επικίνδυνων φορτίων, τα μέτρα ασφαλείας για σκάφη μεγάλης ταχύτητας, την ασφαλή ναυσιπλοΐα κλπ. Σαν συνθήκη κάνει συνέχεια τροποποιήσεις και εκσυγχρονίζεται όπως τους κανονισμούς για την ύπαρξη ειδικών επιστρώσεων για τις δεξαμενές έρματος ή ο κώδικας IMDG που αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

❖ Civil Liability Convention (CLC):

Η συνθήκη CLC του 1969 που τέθηκε σε ισχύ το 1975 αφορά την αστική ευθύνη για τις απώλειες που προκαλεί η ρύπανση από το πετρέλαιο και μόνο και βασίζεται στην αρχή ότι ο μόνος υπεύθυνος για τη ζημιά που θα προκληθεί στα παράλια και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους που έχει επικυρώσει τη σύμβαση αυτή και προήλθε από διαρροή πετρελαίου από πλοίο μετά από ατύχημα είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου. Έτσι η ευθύνη βαραίνει τον πλοιοκτήτη ενώ απαλλάσσεται της ευθύνης αν η ζημιά έγινε λόγω άσχημων καιρικών φαινομένων ή λόγω πολέμου ή από παράλειψη τρίτου με σκοπό να προκαλέσει ζημιά. Αφορά τη μεταφορά πετρελαίου είτε ως φορτίου ή ως καύσιμο του πλοίου και ισχύει για τη ρύπανση από πετρέλαιο στο έδαφος, στα χωρικά ύδατα και στην επιβάρυνση της οικονομικής ζώνης ενός κράτους. Έτσι θα δοθεί αποζημίωση για ζημιές που προκλήθηκαν από ρύπανση πετρελαίου και όχι από ζημιές που έγιναν από έκρηξη ή φωτιά εννοώντας ότι η CLC εφαρμόζεται μόνο όταν το πετρέλαιο χυθεί και όχι αν υπάρχουν υποψίες για ρύπανση. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αντικειμενική, δεν εξαρτάται από λάθος ή αμέλεια εκ μέρους

του και συνήθως περιορίζει την ευθύνη του σε ένα ποσό που έχει σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου του. Η CLC απαιτεί από τους πλοιοκτήτες που το πλοίο τους φέρει φορτίο πάνω από 2000 τόνους πετρέλαιο να ασφαρίζονται για τυχόν ζημιές που θα προκύψουν και να έχουν το πιστοποιητικό της ασφάλειας του πλοίου. Επιπλέον η CLC δίνει στους ενάγοντες το δικαίωμα να προσφεύγουν κατά του ασφαλιστή που παρέχει την κάλυψη. Ακόμα προβλέπει ότι απαιτήσεις για αποζημίωση κατατίθενται στα κράτη που δημιουργείται η ρύπανση και μόνο από το ποσό ευθύνης που ορίζει η σύμβαση. Οι αγωγές για αποζημίωση κατατίθενται σε διάστημα τριών ετών από τότε που έγινε το ατύχημα και όχι μετά την πάροδο έξι ετών. Η CLC αναθεωρήθηκε το 1976 όπου χωρίς να αλλάξει ιδιαίτερα αυξήθηκαν τα όρια της περιορισμένης ευθύνης. Το 1984 έγιναν και άλλες αλλαγές όπου βελτιώθηκαν τα περιθώρια κάλυψης του κόστους μεγάλων ατυχημάτων και καθαρισμού από πετρέλαιο.

❖ International Convention On The Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (FUND):

Αμέσως μετά έρχεται η Διεθνής συνθήκη του 1971 που τέθηκε σε ισχύ το 1978 για να καθιερώσει ένα διεθνές Ταμείο για αποζημιώσεις το IOPC που σχετίζονται με ζημιές που έχουν γίνει από ρύπανση πετρελαίου, για περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης έχει απαλαχθεί της ευθύνης ή αδυνατεί να πληρώσει την αποζημίωση, τέλος σε περίπτωση που η ζημιά υπερβαίνει τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η FUND στην ουσία ήρθε να συμπληρώσει τη CLC και να τονιστεί ότι αποζημιώνει για λογικές δαπάνες καθαρισμού και όχι για περιβαλλοντικές ζημιές. Η σύμβαση του 1971 σταμάτησε να ισχύει στις 24 Μαΐου του 2002 και αντικαταστάθηκε από το πρωτόκολλο του 1992 το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 30 Μαΐου του 1996. Στόχος του ήταν να αυξηθούν τα ποσά των αποζημιώσεων και το ανώτατο όριο που καταβάλλεται από το ταμείο είναι τα 135 εκατομμύρια ΕΤΔ.

❖ International Convention On Oil Pollution Preparedness, Response And Co-Operation (OPRC):⁶

Πρόκειται για μια Διεθνή σύμβαση που θεσπίζει μέτρα έτσι ώστε να αντιμετωπίσει κατάλληλα τη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από το πετρέλαιο σε εθνικό επίπεδο και σε συνεργασία και με άλλες χώρες. Καταρτίστηκε σύμφωνα με τον IMO και ενώ εγκρίθηκε το 1990 τέθηκε σε ισχύ το 1995. Το 2000 εγκρίθηκε Πρωτόκολλο της Σύμβασης για επικίνδυνες ουσίες. Έτσι τα συμβαλλόμενα μέλη που από το 2016 είναι 109 αναλαμβάνουν είτε μόνα τους το καθένα είτε όλα μαζί να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέψουν ή να αντιμετωπίσουν τη ρύπανση από πετρέλαιο.

Εφαρμόζεται σαν Σύμβαση σε πλοία κάθε τύπου που λειτουργούν στη θάλασσα με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, και σε πλωτές εγκαταστάσεις που ασχολούνται με εξορύξεις πετρελαίου ή φυσικού αερίου, εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας.

Βασικά στοιχεία της OPRC είναι:

1. Τα πλοία πρέπει να έχουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για το πλοίο.
2. Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να θεσπίσουν μέτρα αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο με άλλες χώρες.
3. Σκοπός της μέσω μιας διεθνούς συνεργασίας να καταπολεμηθεί η θαλάσσια ρύπανση.

Πρέπει να υπάρχει εξοπλισμός για την καταπολέμηση των πετρελαιοκηλίδων και να γίνονται ασκήσεις καταπολέμησης τους.

❖ Διεθνής Σύμβαση Bunker Oil Pollution Damage 2001:⁷

Πρόκειται για μια σύμβαση η οποία αφορά τη διαρροή του πετρελαίου από μη πετρελαιοφόρα πλοία και η οποία έχει επικυρωθεί από 18 κράτη. Υιοθετήθηκε στις 23

6

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Convention_on_Oil_Pollution_Preparedness,_Response_and_Co-operation

⁷ [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) , Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Θαλάσσια Ρύπανση: Τα προβλήματα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων.

Μαρτίου του 2001 αλλά τέθηκε σε ισχύ το 2008 στις 21 Νοεμβρίου. Διασφαλίζει ότι θα παρέχεται άμεση αποζημίωση σε όσους έχουν υποστεί ζημιά από πετρελαιοκηλίδα. Έχει εφαρμογή στις οικονομικές ζώνες των συμβαλλομένων κρατών και στην επικράτεια. Έχει ομοιότητες με τη CLC σε τρία σημεία: υπάρχει περιορισμός ευθύνης, άσκηση αγωγής κατά του ασφαλιστή, θεσμοθέτηση υποχρεωτικής ασφάλισης. Επίσης σε πλοία άνω των χιλίων τόνων επιβάλλει να έχουν ασφάλεια ή άλλη χρηματοοικονομική εγγύηση π.χ εγγύηση τράπεζας ώστε να καλύπτει τον κάτοχο του πλοίου για ζημιά ρύπανσης σε ποσό ίσο με τα όρια ευθύνης.

❖ International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION):⁸

Η Διεθνής Σύμβαση που αφορά την παρέμβαση στην ανοικτή θάλασσα για περιπτώσεις ζημιών που προκαλούνται από ρύπανση με πετρέλαιο εγκρίθηκε στις 29 Νοεμβρίου του 1969 αλλά τέθηκε σε εφαρμογή στις 6 Μαΐου του 1975. Αυτή η Σύμβαση δίνει το δικαίωμα σε ένα παράκτιο κράτος να πάρει όλα τα αναγκαία μέτρα στην ανοικτή θάλασσα προκειμένου να αντιμετωπίσει, να αποτρέψει ή και να προλάβει τον κίνδυνο από πετρελαϊκή ρύπανση. Αν όμως το παράκτιο κράτος λάβει μέτρα πέρα από αυτά που ορίζει η Σύμβαση οφείλει να καταβάλλει αποζημίωση για ζημιά που προκλήθηκε από τέτοια μέτρα. Η συγκεκριμένη Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα ποντοπόρα πλοία αλλά όχι σε πολεμικά και εφαρμόστηκε στην αρχή για ατυχήματα που προήλθαν από ρύπανση πετρελαίου. Ωστόσο η μεταφορά από πλοία και άλλων επικίνδυνων χημικών ουσιών που μπορούν να προκαλέσουν εξίσου σημαντικά προβλήματα να εκχυθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον οδήγησε στην ανάγκη να επεκταθεί η Σύμβαση και σε άλλες ουσίες εξίσου επικίνδυνες με το πετρέλαιο. Έτσι στη διάσκεψη του Λονδίνου η Σύμβαση του 1969 αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1973 το οποίο έχει να κάνει με τη θαλάσσια

⁸ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx>

ρύπανση και από άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός από το πετρέλαιο. Το Πρωτόκολλο του 1973 τέθηκε σε εφαρμογή το 1983 και έκτοτε υπέστη και άλλες τροποποιήσεις.

ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ:⁹

Η Πράσινη Βίβλος ανήκει στη στρατηγική της Λισσαβόνας και συντάχθηκε το 2006. Παρότι δεν ανήκει στο νομοθετικό πλαίσιο εντούτοις περιλαμβάνει σημεία προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έπειτα από ρύπανση από πετρέλαιο για αυτό το λόγο θεωρώ σκόπιμο να ενσωματωθεί σε αυτό το κομμάτι της εργασίας. Οι δραστηριότητες στη θάλασσα είναι το βασικό περιεχόμενο της στρατηγικής της Λισσαβόνας και η Ευρώπη κατέχει την πρώτη θέση στα εξής: θαλάσσιες μεταφορές λόγω των πολλών εμπορικών συναλλαγών, παράκτιος τουρισμός τα 2/3 της Ευρώπης βρέχεται από θάλασσα, προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοιχτή θάλασσα λόγω των πόρων πετρελαίου και φυσικού αερίου. Πρόκειται για μια ενιαία ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική που στόχο της θα έχει να καλύψει ότι έχει να κάνει με τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Έχουμε λοιπόν από τη μία πλευρά την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές και από την άλλη μια θαλάσσια πολιτική φιλική προς τον κλάδο της θαλάσσιας οικονομίας. Η θαλάσσια ρύπανση υποβαθμίζει το θαλάσσιο περιβάλλον και τον θαλάσσιο τουρισμό. Η Πράσινη Βίβλος απαιτεί άμεση δράση για τη διαφύλαξη των παραπάνω πόρων. Στόχος είναι η επίτευξη μιας καλής κατάστασης στο θαλάσσιο περιβάλλον στην ευρωπαϊκή ένωση και η αρχή του χωροταξικού σχεδιασμού με βάση το οικοσύστημα.

Στόχοι της Πράσινης Βίβλου:

1. Καλύτερη ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές.
2. Να διασφαλιστεί η ηγετική θέση της Ευρώπης στην ανάπτυξη των θαλασσών
3. Θαλάσσια διακυβέρνηση

⁹ www.eliamep.gr

4. Να δημιουργηθούν τα κατάλληλα εργαλεία διαχείρισης της σχέσης μας με το περιβάλλον.

3.2 ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Στις ΗΠΑ το νομικό σύστημα αστικής ευθύνης στηρίζεται σε δύο πράξεις για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών.

Η πρώτη είναι η The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (CERCLA)¹⁰ που είναι Πράξη Ολοκληρωμένης Περιβαλλοντικής Ευθύνης, Αποζημίωσης και Υποχρέωσης και ψηφίστηκε στις 11 Δεκεμβρίου του 1980. Επιβάλλει αστική και διοικητική ευθύνη για παραβίαση περιβαλλοντικών απαιτήσεων. Συγκεκριμένα σαν νόμος επέβαλε τα εξής:

- Απαγορεύσεις και απαιτήσεις όσον αφορά κλειστούς χώρους επικίνδυνων αποβλήτων.
- Αποδίδεται ευθύνη στους υπαίτιους που ευθύνονται για τις απορρίψεις επικίνδυνων αποβλήτων.
- Σε περίπτωση που δεν βρεθεί ο υπαίτιος για να αποδοθεί ευθύνη δημιουργήθηκε ένα Ταμείο που θα αναλάμβανε τον καθαρισμό από τη ρύπανση.

Τροποποιήθηκε στις 17 Οκτωβρίου το 1986.

Η δεύτερη και σημαντικότερη πράξη είναι η γνωστή ως Oil Pollution Act (OPA) η οποία υπογράφηκε στις 18 Αυγούστου 1990 μετά το ναυάγιο του Exxon Valdez. Πρόκειται για μία πράξη που ελέγχει τις πετρελαιοκηλίδες και εφαρμόζεται όχι μόνο στα δεξαμενόπλοια αλλά και σε όλα τα πλοία που πλέουν στα αμερικάνικα ύδατα και λιμάνια. Η OPA'90 ορίζει αυστηρή ευθύνη κατά του πλοιοκτήτη για αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από πετρελαϊκή ρύπανση λόγω ατυχήματος. Σχεδιάστηκε με σκοπό να

¹⁰ <https://www.epa.gov/superfund/superfund-cercla-overview>

αποτρέπει τη ρύπανση από πετρέλαιο, να βελτιωθεί η ικανότητα αντιμετώπισης της ρύπανσης και να έχουμε πλήρη κάλυψη του κόστους από τους πλοιοκτήτες και τις εταιρείες πετρελαίου. Δεν υπάρχει ανώτατο όριο που σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης-ρυπαίνων καλύπτει όλα τα έξοδα χωρίς όρια. Η αποζημίωση περιλαμβάνει ζημιά σε προσωπική ή ακίνητη περιουσία, αυξανόμενες δαπάνες από τις δημόσιες υπηρεσίες που παρέχονται στην περιοχή που ρυπαίνεται. Η OPA στηρίζεται επίσης στις εξής αρχές:

Κανονισμούς για την κατασκευή των πλοίων όπου όλα τα tankers που πλέουν σε αμερικάνικα ύδατα πρέπει να έχουν διπλά τοιχώματα με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αναγκάζονται είτε να φτιάξουν νέα πλοία ή να μετασκευάσουν τα παλιά. Η οικονομική ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος όπου έχουμε αύξηση των ορίων αποζημίωσης. Πλοία με μεικτό βάρος κάτω από 3000 τόνους τυγχάνουν αποζημίωση 2 εκατομμύρια δολάρια ανά τόνο ενώ δεξαμενόπλοια με μεικτό βάρος πάνω από 3000 τόνους η αποζημίωση είναι 1200 δολάρια ανά τόνο. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για την αντιμετώπιση κ τον καθαρισμό της ρύπανσης ,η ευθύνη των ρυπαινόντων μπορεί να μειωθεί αν αναλάβουν οι ίδιοι τον καθαρισμό της ρύπανσης, με περιορισμένη ευθύνη σε περιπτώσεις πολέμου ή άσχημων καιρικών φαινομένων, έχουμε το ταμείο για την Ευθύνη Ρύπανσης Πετρελαίου που καλύπτει το κόστος απορρύπανσης των ιδιωτών και των πολιτειακών κυβερνήσεων, τα πετρελαιοφόρα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τον καθαρισμό των πετρελαιοκηλίδων σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος. Τέλος γίνεται εκτίμηση της ζημιάς στους φυσικούς πόρους όπου όλες οι ζημιές αποζημιώνονται όπως το ψάρεμα και το κυνήγι. Πάντως η κάθε πολιτεία έχει τη δική της νομοθεσία για τη ρύπανση και πολλές φορές τη συνδυάζει με την OPA.

3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ IMO: ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΣΥΧΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ¹¹

Είναι ένας διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ όπου έχει την έδρα του στο Λονδίνο και άρχισε τις λειτουργίες του το 1958 ενώ αρχικά υιοθετήθηκε από τη

¹¹ <https://www.imo.org>

συνδιάσκεψη στη Γενεύη το 1948 και έχει σήμερα 163 κράτη-μέλη. Καθιερώνει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους Σημαίας και σαν αντικείμενο έχει το να θεσπίσει μέτρα για την ασφάλεια στη διεθνή ναυτιλία και να αποτραπεί η ρύπανση του περιβάλλοντος από τα πλοία. Η Γενική συνέλευση συνέρχεται κάθε 2 χρόνια στο Λονδίνο και το συμβούλιο το αποτελούν 40 κράτη-μέλη που χωρίζονται σε 3 κατηγορίες. Την πρώτη την αποτελούν 10 μέλη-κράτη με κριτήριο το μέγεθος του εμπορικού στόλου, τη δεύτερη πάλι την απαρτίζουν 10 κράτη-μέλη με κριτήριο τον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων και την Τρίτη κατηγορία την αποτελούν 20 κράτη-μέλη και είναι στην ουσία χώρες που προσπαθούν να εισχωρήσουν στο χώρο των ναυτιλιακών μεταφορών. Ασχολείται κυρίως με θέματα που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια εν πλώ, την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και τη σωστή κατάρτιση των ναυτικών. Ανάμεσα στις αρμοδιότητες του οργανισμού είναι οι κανονισμοί για την κατασκευή των πλοίων, τα όρια απορρίψεων πετρελαίου, η προστασία και ο έλεγχος του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αποτελείται από δύο επιτροπές την MEPC επιτροπή προστασίας περιβάλλοντος που σκοπός της είναι η υιοθέτηση κανονισμών για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, και η νομική επιτροπή που προετοιμάζει προσχέδια συμβάσεων πάλι για την πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης. Ο IMO έχει βάλει σε εφαρμογή εξής μέτρα: την COLREG που προλαμβάνει συγκρούσεις πλοίων στη θάλασσα, την INTERVENTION επεμβαίνει στην ανοιχτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο, τον ISM CODE όπου οι εφοπλιστές είναι υποχρεωμένοι να έχουν πιστοποιητικά ποιότητας για την αξιοπλοΐα των πλοίων τους.

Επιπλέον κάθε κράτος μπορεί να ασκεί έλεγχο στα σκάφη ξένων κρατών που βρίσκονται στα λιμάνια τους. Τα κράτη σημαίας έχουν την αποκλειστική αρμοδιότητα του σκάφους στις ανοιχτές θάλασσες. Επιπλέον διατηρούν λίστες με τα ονόματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους και λαμβάνουν μέτρα όπως: κατασκευές και εξοπλισμός πλοίων, όροι εργασίας των πληρωμάτων και ποιοι επανδρώνουν τα πλοία, χρήση σημάτων και επικοινωνία για αποφυγή σύγκρουσης. Επίσης το κράτος σημαίας ελέγχει για το αν γίνονται συχνά επιθεωρήσεις στα πλοία από επιθεωρητές ή από τους Νηογνώμονες. Εδώ ο ISM ως κώδικας ασφαλείας ισχύει για όλα τα σκάφη και κάνει υποχρεωτικό οι ναυτιλιακές εταιρείες να εφαρμόζουν ασφαλείς διοικητικές διαδικασίες. Όσα πλοία δεν έχουν αυτή την πιστοποίηση δεν θα μπαίνουν σε ξένους λιμένες. Επομένως κάθε πλοίο που ανήκει σε ένα

κράτος σημαίας θα ελέγχεται συχνά σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα. Αυτές οι επιθεωρήσεις λέγονται επιθεωρήσεις σημαίας. Οι επιθεωρήσεις γίνονται ως εξής:


Ο επιθεωρητής Κρατικού Ελέγχου Λιμένα επισκέπτεται ένα σκάφος για αρχικό έλεγχο. Αν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης βρει ελαττώματα στο πλοίο, στο πλήρωμα ή τη λειτουργία του θα γίνει πιο ενδελεχής έλεγχος. Αυτός καλύπτει την κατασκευή (μέταλλα), τον εξοπλισμό, συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, λοιπές λειτουργίες του σκάφους. Η επιθεώρηση μπορεί να ξαναγίνει 6 μήνες αργότερα πάλι αν δεν αναφερθούν σημαντικές φθορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

4.1 Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ-Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ P&I CLUBS

Μέχρι στιγμής έχουμε μελετήσει τη θαλάσσια ρύπανση, και τις επιπτώσεις που αυτή έχει τόσο στο ίδιο το περιβάλλον όσο και στη ζωή του ανθρώπου σε κάθε παράγοντα. Σε αυτό το κεφάλαιο θα μελετήσουμε ειδικότερα τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο και συγκεκριμένα από τη έκχυση του στη θάλασσα. Η έκχυση του πετρελαίου στη θάλασσα αποτελεί μια από τις χειρότερες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης. Η εξόρυξη πετρελαίου κάθε χρόνο είναι πολύ μεγάλη και η μισή ποσότητα μεταφέρεται μέσω θαλάσσης όπου μια ποσότητα εκχύνεται στη θάλασσα. Έτσι κάθε χρόνο ο παγκόσμιος στόλος όλο και μεγαλώνει και οι απαιτήσεις του διεθνούς εμπορίου, των ευθυνών και των απαιτήσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης μεγαλώνουν και αυξάνονται. Έτσι η διεθνής νομοθεσία και η ασφαλιστική βιομηχανία έρχονται να βοηθήσουν σημαντικά τόσο τον πλοιοκτήτη όσο και να αντιμετωπίσουν το δύσκολο και απαιτητικό θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης με πετρέλαιο από δεξαμενόπλοια κυρίως σε περίπτωση ατυχήματος. Σε αυτή την ενότητα θα μελετήσουμε την ασφαλιστική πρακτική, και τις απαιτήσεις καθώς επίσης τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα.

Η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχουν κυρίως τα P&I Clubs σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο είναι ευρύτατη και περιλαμβάνει τα εξής:¹²

 Ζημιές, ευθύνες και έξοδα που προέρχονται από την όποια διαρροή πετρελαίου από το πλοίο όπως απαιτήσεις κατά του πλοίου από ψαράδες λόγω ρύπανσης της θάλασσας.

¹² Πηγή: Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων, σελ.78

✚ Κόστος μέτρων για την αποφυγή ή μείωση της ρύπανσης και ευθύνη ή απώλεια περιουσίας που οφείλεται στη λήψη τέτοιων μέτρων. Τέτοια είναι το κόστος εργασιών καθαρισμού από ειδικά συνεργεία μετά από εντολή του πλοιάρχου, ευθύνη για ζημιά του φορτίου από εργασίες καθαρισμού.

✚ Έξοδα και ευθύνες που προκύπτουν από τη συμμόρφωση του πλοίου με εντολές και μέτρα της όποιας κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση της ρύπανσης όπως έξοδα του πλοίου λόγω συμμόρφωσης σε εντολή των λιμενικών αρχών κράτους ελλιμενισμού για εργασίες πρόληψης της ρύπανσης ώστε το πλοίο να πάρει την άδεια αναχώρησης από το λιμάνι. Οι περισσότεροι όμως αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί είναι επιφυλακτικοί σε αυτή τη μορφή κάλυψης του πλοίου γιατί αυτή η περίπτωση πολλές φορές καλύπτεται και από την ασφάλεια σκάφους.

✚ Απώλεια ή έξοδα που υφίσταται ή πρόκειται να έχει ο ασφαλισμένος βάσει συμφωνίας που αφορά ρύπανση και έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές καθώς επίσης και έξοδα του ασφαλισμένου κατά την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων, δηλαδή ζημιές των ασφαλισμένων ρυμουλκών πλοίων κατά την εργασία τους για τον περιορισμό της ρύπανσης.

✚ Πρόστιμα για ρύπανση κάτω από προϋποθέσεις που ορίζουν οι κανονισμοί των P&I Clubs.

✚ Δικηγορικά έξοδα

✚ Επιπλέον κάλυψη για ευθύνες και έξοδα του πλοίου προς τους σώστες για τις ενέργειες και τα μέτρα που παίρνουν προκειμένου να προλάβουν και να αντιμετωπίσουν τη ρύπανση.

Οι περισσότεροι πόροι των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, που η πλειοψηφία τους ανήκει στην Pooling Agreement ιδρυθείσα το 1996, προέρχονται από τα ασφάλιστρα που οι πλοιοκτήτες πληρώνουν και από τα αντασφαλιστικά προγράμματα που είναι ίδια για τα μέλη της Pooling Agreement και ο κίνδυνος με αυτόν τον τρόπο μοιράζεται σε περισσότερους οργανισμούς για την κάλυψη μεγάλων ζημιών. Εκτός από τα P&I Clubs υπάρχει και το Διεθνές Κεφάλαιο το οποίο παρέχει αποζημίωση στον ασφαλιστή και είναι ένας διακυβερνητικός θεσμός που λειτουργεί ανάμεσα στο πλαίσιο της σύμβασης του 1971 σχετικά με την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από

πετρελαιοειδή και των πρωτοκόλλων 1976 και 1992. Γενικότερα έχει να κάνει με τις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης εντός των χωρικών υδάτων του συμβαλλόμενου κράτους και της ζώνης του κράτους μέλους του Διεθνούς Κεφαλαίου. Οι Συμβάσεις Ευθύνης του 1969 και 1992 επιβάλλονται στην περίπτωση αστικής ευθύνης των πετρελαιοφόρων και κάθε ναυπηγήματος που μεταφέρει πετρέλαιο χύμα άνω των 2000 τόνων. Προβλέπουν τη διατήρηση ασφαλιστικής κάλυψης για πλοία που μεταφέρουν την παραπάνω ποσότητα πετρελαίου. Αυτή η αστική ευθύνη επεκτάθηκε και σε ελληνικά και σε ξένα πλοία ανεξάρτητα από την ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρουν ή χρησιμοποιούνται για αποθήκευση πετρελαίου.

Για τους υπεύθυνους της θαλάσσιας ρύπανσης επιβάλλεται πρόστιμο σαν διοικητική κύρωση και τα κύρια χαρακτηριστικά της επιβολής προστίμου αφορούν τις προϋποθέσεις επιβολής του προστίμου είναι η ρύπανση και η υπαιτιότητα του δράστη που σημαίνει ότι δεν έδειξε την επιμέλεια που έπρεπε ούτε έλαβε τα απαραίτητα μέτρα ώστε να αποφευχθεί η ρύπανση.

4.2 Είδη ευθύνης από ρύπανση της θάλασσας με πετρέλαιο από πλοία¹³

Λέγοντας ευθύνη για την προστασία του περιβάλλοντος εννοούμε την υποχρέωση που έχει η κοινωνία να προστατεύσει τα φυσικά αγαθά. Λέγοντας προστασία του περιβάλλοντος μιλάμε για τη διατήρηση της ισορροπίας του οικοσυστήματος, στην προστασία του περιβάλλοντος από τις ζημιογόνες δραστηριότητες του ανθρώπου, τον έλεγχο και το μέτρο της αξιοποίησης των φυσικών πόρων από τις δραστηριότητες του ανθρώπου και την ισορροπία μεταξύ της οικονομικής δράσης του ανθρώπου και των σχέσεων του με το περιβάλλον. Έτσι απόρροια της προστασίας του περιβάλλοντος είναι να προστατευτεί κατά κύριο λόγο η ανθρώπινη ζωή, η πολιτιστική κληρονομιά, και η ίδια η φύση.

¹³ Παζαρζής, Μ., Ρύπανση της θάλασσας με πετρελαιοειδή από πλοία, Πειραιάς 1992.

Τα είδη της ευθύνης για τη ρύπανση των θαλασσών από το πετρέλαιο είναι 3: η αστική ευθύνη, η διοικητική ευθύνη, η ποινική ευθύνη. Ας τις μελετήσουμε την καθεμία χωριστά όμως.

οΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ:

Ο ρόλος της είναι διττός αφού από τη μία λειτουργεί επανορθωτικά και από την άλλη προλαμβάνει την καταστροφή των οικονομικών αγαθών. Υπάρχει όμως το πρόβλημα για το αν η ευθύνη του υπαίτιου για τη θαλάσσια ρύπανση είναι υποκειμενική ή αντικειμενική δηλαδή αν η ευθύνη αποδίδεται σε τυχαίο γεγονός ή αν όντως υπάρχει υπαιτιότητα. Την αστική ευθύνη τη συναντάμε σε αρκετές διεθνείς συμβάσεις όπως η CLC.Λαμβάνουν αποζημίωση όλοι όσοι έχουν πάθει ζημιά από τη ρύπανση άμεσα ή έμμεσα.

οΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ:

Βασικός της σκοπός είναι η αποφυγή της ρύπανσης και η χρηματική αποκατάσταση της ζημιάς που έγινε από τη ρύπανση. Έτσι όταν υφίσταται ρύπανση των θαλασσών με πετρέλαιο από τα πλοία πρέπει να επιβληθούν διοικητικές ποινές στα πλοία που προκάλεσαν τη ρύπανση από τις διοικητικές αρχές της χώρας που μολύνθηκαν τα ύδατα. Το μόνο που απαιτείται για να επιβληθεί η ποινή είναι να πιστοποιηθεί η ταυτότητα του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση και βασικοί υπαίτιοι είναι ο πλοίαρχος αρχικά και μετά ο πλοιοκτήτης.

οΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ:

Σε αυτή την περίπτωση έχουμε να κάνουμε με τον ποινικό κώδικα καθώς και ειδικούς εσωτερικούς νόμους και Διεθνείς ή Κοινοτικούς κανόνες οι οποίοι προβλέπουν ποινικές κυρώσεις για περιβαλλοντικά εγκλήματα και ρύπανση της θάλασσας που διαπραττόνται κυρίως με δόλο (υπαιτιότητα). Το περιβάλλον και ότι έχει να κάνει με αυτό είναι δημόσια αγαθά και για αυτό το λόγο και το δίκαιο του περιβάλλοντος εμπίπτει στο δημόσιο δίκαιο.

4.3 Θαλάσσια ατυχήματα που προκάλεσαν πετρελαϊκή ρύπανση¹⁴

Τα θαλάσσια ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα κάθε χρόνο είναι πολυάριθμα και τα περισσότερα έχουν δραματικές επιπτώσεις τόσο στο οικολογικό σύστημα όσο και στο να χάνονται χιλιάδες ανθρώπινες ζωές. Είναι αξιοσημείωτο ότι κάθε χρόνο 230 πλοία χάνονται με τονάζ 1,1 εκκ. Gross registered tonnage. Το ναυάγιο του Erika ήταν αυτό που οδήγησε στο να θεσπιστούν 2 ευρωπαϊκές δέσμες ώστε να αυξηθεί η ασφάλεια στις θάλασσες. Όμως ένα νέο ναυάγιο αυτό του Prestige ήρθε να δώσει ώθηση στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο για να συγκροτήσει μια εξεταστική επιτροπή που θα δώσει αναλύσεις και προτάσεις για αυτές τις καταστροφές. Παρακάτω θα δούμε μερικά από τα σημαντικότερα ατυχήματα που συνέβησαν.

4.3.1 Η Περίπτωση Braer:

Το tanker Braer ολικής χωρητικότητας 44.989 τόνων με σημαία της Λιβερίας προσάραξε νότια των νησιών Shetland στη Μ. Βρετανία. Σαν αποτέλεσμα είχε τόσο το φορτίο όσο και τα καύσιμα να διαρρεύσουν στη θάλασσα. Λόγω της κακοκαιρίας μεγάλες ποσότητες πετρελαίου διασκορπίστηκαν με φυσικό τρόπο και έτσι η ζημιά περιορίστηκε σημαντικά, ωστόσο οι δυνατοί άνεμοι πότισαν τους αγρούς και τα σπίτια με αποτέλεσμα η κυβέρνηση να απαγορεύσει το ψάρεμα και τη συγκομιδή. Οι απαιτήσεις ήταν πολλές και οι περισσότερες έκλεισαν με συμβιβασμό. Μέχρι τώρα το ποσό που έχει δοθεί σαν αποζημίωση είναι 51.9 εκκ. Λίρες. Από αυτό το ποσό το Διεθνές Ταμείο έδωσε 45.7 εκκ. Και τα P&I Clubs 6.2 εκκ. Ήδη σαν ποσό αυτό που έδωσε ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός είχε υπερβεί τα ανώτατα όρια σύμφωνα με τα δικαστήρια της Σκωτίας και τις διατάξεις της Merchant Shipping Act 1971. Το πρώτο μέρος της απαίτησης αφορούσε απώλεια εισοδήματος και έξοδα 1.9 εκκ λιρών λόγω ακύρωσης των συμβάσεων με την εταιρεία Terregles για την αγορά σολομών. Το δεύτερο μέρος είχε να κάνει με ζημιές των κλωβών

¹⁴ Πηγή για τα σημαντικότερα ατυχήματα με πετρέλαιο είναι: Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των Κυρώσεων.

των σολομών από τη ρύπανση με 60 χιλιάδες λίρες και το τρίτο μέρος αφορούσε δικηγορικά έξοδα 20.5 χιλιάδων λιρών. Ωστόσο κατά τη δικαστική διαδικασία το 199 προσεβλήθη η αυθεντικότητα 2 τηλεομοιοτυπιών της εταιρείας Shetland όπου εκεί βασίστηκε το κλείσιμο της συμφωνίας για την παράδοση των σολομών. Τελικά αποδείχθηκε ότι οι 2 εταιρείες ανήκαν στον ίδιο όμιλο εταιρειών και τα 2 φαξ ήταν η σύμβαση για την παράδοση των σολομών και φτιάχτηκαν για την υποβολή της αποζημίωσης λόγω της ρύπανσης. Οι ασφαλιστές, οι πλοιοκτήτες και το διεθνές Κεφάλαιο άσκησαν έφεση και το Skuld έδωσε εγγυήσεις και ανέλαβε την αποζημίωση για όποιο ποσό εκδικαστεί στη Shetland. Οι ασφαλιστές και οι πλοιοκτήτες παραιτήθηκαν από το δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση από το Διεθνές Κεφάλαιο για μέρος από το ποσοστό που τους αναλογούσε από το παραπάνω ποσό που είχαν ήδη καλύψει και τελικά το Διεθνές Κεφάλαιο ανέλαβε να καλύψει όλες τις απαιτήσεις και να κλείσει η υπόθεση.

4.3.2 Η περίπτωση Erica

Στις 12 Δεκεμβρίου του 1999 το δεξαμενόπλοιο Erica βρισκόταν κάτω από τη σημαία της Μάλτας με 19.666 τόνους ολικής χωρητικότητας βυθίστηκε στον κόλπο του Biscay 6 ναυτικά μίλια έξω από την ακτή της Βρετανίας στη Γαλλία. Το πλοίο κόπηκε στα δύο και η πλώρη βυθίστηκε σε βάθος 100 μέτρων και η πλώρη σε βυθίστηκε σε βάθος 130 μέτρων. Από τους 31000 τόνους πετρελαίου οι 19.800 έφυγαν την ώρα του ατυχήματος και 6.400 τόνοι έμειναν στην πλώρη και 4.700 στην πρύμνη. Τραγικό αποτέλεσμα 400 χλμ ακτής να μολυνθούν και οι εργασίες για τον καθαρισμό να κρατήσουν πολύ. Η γαλλική εταιρεία καθαρισμού η Total Fina Elf Sa ανέλαβε να συλλέξει και να απορρίψει το πετρέλαιο κάτι που ολοκληρώθηκε το 2003 και κόστισε 46 εκκ. Ευρώ. Παράλληλα αποφασίστηκε η απομάκρυνση του πετρελαίου που είχε μείνει στο πλοίο κάτι που πάλι ανέλαβε η εν λόγω εταιρεία και ολοκληρώθηκε επιτυχώς με τις εργασίες να διαρκούν από 6 Ιουνίου έως 15 Σεπτεμβρίου του 2000. Στις 21 Μαρτίου 3 μήνες μετά το ατύχημα η Επιτροπή έβγαλε μια ανακοίνωση για την ασφάλεια των θαλασσών και πρότεινε διάφορες λύσεις για την αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων. Αυτό το ατύχημα θύμιζε εκείνο του Amoco Cadiz το 1978. Το πλοίο είχε τις κατάλληλες πιστοποιήσεις και είχε περάσει με επιτυχία τις επιθεωρήσεις που του

έγιναν. Οι εμπειρογνώμονες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα πλοία μονού κύτους δεν προσέφεραν αρκετή προστασία και οι μέθοδοι επιθεώρησης δεν ήταν αρκετές. Οι κοινωνικοοικονομικές απώλειες ήταν πολλές με μια να επηρεάζει τη αλιεία αφού διακόπηκε και άγγιξε τα 100 εκκ. Ευρώ. Το ποσό ικανοποίησης των απαιτήσεων που προήλθαν από το ατύχημα του Erica ανήλθε από το Διεθνές κεφάλαιο από 50% σε 100% τον Απρίλιο του 2003. Μέχρι 5 Μαρτίου του 2004 καταβλήθηκαν περίπου 90 εκκ. Ευρώ για την ικανοποίηση απαιτήσεων του Erica και άλλα 27 εκκ. Ευρώ για απαιτήσεις που είναι σε διαδικασία εκτίμησης.

4.3.3 Η Περίπτωση Amoco Cadiz

Πρόκειται για τα πιο παλιά ατυχήματα που συνέβη το Μάρτιο του 1978 και το πλοίο προσάραξε έξω από τη Βρετάνη. Πάνω από 220.000 τόνοι πετρελαίου απορρίφθηκαν στη θάλασσα και οι ακτές της Βρετάνης μολύνθηκαν σε απόσταση 180 μιλίων. Ο τουρισμός και η αλιεία επηρεάστηκαν ανεπανόρθωτα. Ο καθαρισμός κόστισε πολλά χρήματα και έγιναν πολλές δίκες συνέπεια του ατυχήματος στο περιβάλλον και την οικονομία της περιοχής ΙΤΟΡΦ. Η κυβέρνηση εξέδωσε νόμους που απαγόρευαν την είσοδο των πετρελαιοφόρων σε απόσταση 7 μιλίων από την ακτή εκτός και αν είχαν άδεια εισόδου στον λιμένα. Όλες οι αξιώσεις αφορούσαν τον ιδιοκτήτη του φορτίου κ όχι τον πλοιοκτήτη. Συνέπειες του ατυχήματος ήταν η μείωση του τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή, η μείωση παραγωγής ψαριών, και πολλές επιχειρήσεις έκλεισαν.

4.3.4 Η Περίπτωση Prestige

Στις 13 Νοεμβρίου του 2002 το δεξαμενόπλοιο ελληνικών συμφερόντων Prestige κάτω από τη σημαία Bahamas, με 42.820 τόνους ολικής χωρητικότητας έπλεε στον Ατλαντικό έξω από τις ακτές της Ισπανίας με προορισμό τη Σιγκαπούρη κα μεταφέροντας 76.972 τόνους αργό πετρέλαιο παρουσίασε διαρροή πετρελαίου. Η κύρια μηχανή σταμάτησε

και οι προσπάθειες ρυμούλκησης πέτυχαν. Το απόγευμα της 15^{ης} Νοεμβρίου ο καπετάνιος ανέφερε ότι η διαρροή αυξήθηκε σημαντικά και όντως υπήρχε ζημιά και ρωγμή στις δεξαμενές του φορτίου. Στις 19 Νοεμβρίου το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε 260 χλμ. Δυτικά του Vigo της Ισπανίας. Με το σπάσιμο χύθηκαν στη θάλασσα επιπλέον 25.000 τόνοι πετρελαίου. Η διαρροή συνεχίστηκε και τις επόμενες μέρες και έτσι ένα γαλλικό υποβρύχιο ανέλαβε να κλείσει τις ρωγμές κάτι που έγινε με επιτυχία. Η ρύπανση εξαπλώθηκε και έπληξε τις ακτές της Ισπανίας, της Γαλλίας και της Μ. Βρετανίας. Η επιχείρηση εκκαθάρισης άρχισαν αμέσως από την Ισπανία, τη Γαλλία, τη Μ. Βρετανία και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Περίπου 45.000 τόνοι υγρών καταλοίπων και 124.000 στερεών καταλοίπων πετρελαίου μαζεύτηκαν. Από όλες τις ακτές αυτή που επηρεάστηκε περισσότερο ήταν η Galicia στην Ισπανία από τους μεγαλύτερους ψαρότοπους στην Ευρώπη και που επιβλήθηκε ζώνη απαγόρευσης για το ψάρεμα 90% της ακτογραμμής. Αυτό είχε τεράστιες επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής αλλά και μείωση του τουρισμού όχι μόνο της Ισπανίας αλλά και της Γαλλίας και ειδικά της Βρετανίας. Ακόμα υπήρχαν και οι εργασίες για να απομακρυνθεί το υπόλοιπο πετρέλαιο που είχε μείνει μέσα στο πλοίο κάτι όμως που το δυσκόλευε το βάθος του ναυαγίου και το οποίο κόστισε 99.3 εκκ. Ευρώ.

Το ύψος των απαιτήσεων ιδιαίτερα από την Ισπανία σύμφωνα με τη CLC ορίστηκε στα 22.777.986 ευρώ και ξεπέρασε κατά πολύ το μέγιστο όριο αποζημίωσης του πλοιοκτήτη και του Διεθνούς Κεφαλαίου. Το Μάιο του 2003 ο πλοιοκτήτης κατέθεσε το ζητούμενο ποσό στο δικαστήριο. Ο Fund έδωσε το ποσό των 171.520.703 ευρώ. Οι απαιτήσεις από την Ισπανία είναι από τους πληγέντες και ανέρχεται στα 585 εκκ. Ευρώ και της κυβέρνησης για επιπλέον καθαρισμό που ανέρχεται στα 428 εκκ. Ευρώ. Επίσης η Γαλλική κυβέρνηση κίνησε δικαστικό αγώνα κατά του πλοιοκτήτη, του London Club, και του 1992 Fund ζητώντας αποζημίωση 130 εκκ. Ευρώ. Η Πορτογαλία κινήθηκε δικαστικά στη Λισσαβόνα κατά του πλοιοκτήτη, του London Club και του Fund 1992 ζητώντας αποζημίωση 4.3 εκκ. Ευρώ. Επιπλέον η Ισπανία κινήθηκε νομικά κατά του ABS Αμερικάνικου Νηογνώμονα και ισχυρίστηκε ότι η επιθεώρηση ήταν ελλιπής και δεν βρήκε τη διάβρωση, την κόπωση του σκάφους και τα ελαττωματικά υλικά. Ο ABS ισχυρίστηκε ότι οι Ηνωμένες πολιτείες δεν ήταν μέλος του CLC και αφού η ρύπανση έγινε στην Ισπανία τα δικαστήρια των ΗΠΑ δεν είναι αρμόδια να φέρουν σε πέρας την υπόθεση. Οι αιτίες του ατυχήματος δεν είναι σαφείς

αλλά ερευνάται ο ρόλος του καπετάνιου και οι αποφάσεις των ισπανικών αρχών να μην κατευθυνθεί το πλοίο σε λιμάνι της Ισπανίας αλλά να ρυμουλκηθεί στην ανοιχτή θάλασσα. Επιπλέον οι Ισπανικές αρχές υποστήριξαν τα θύματα με διάφορους τρόπους όπως με απαλλαγές φόρων, και ασφάλειες.

4.3.5 Η Περίπτωση Exxon Valdez

Στις 23 Μαρτίου του 1989 το Exxon Valdez βυθίστηκε και 39.000 τόνοι πετρελαίου απελευθερώθηκαν στο Prince William Sound πριν απλωθούν στην Αλάσκα. Οι ακτές μολύνθηκαν σε μια ακτίνα 1300 μιλίων και η Exxon ξόδεψε περίπου 2 δις για να καθαριστεί το πετρέλαιο. Από τη διαρροή σκοτώθηκαν 5000 θαλάσσιες βίδρες και 35000 πουλιά. Μετά από δέκα χρόνια δύο είδη άγριας φύσης είχαν συνέλθει από την πετρελαιοκηλίδα οι αετοί και οι βίδρες. Η Αλάσκα έχει ακόμα τα σημάδια της ρύπανσης και η Ουάσιγκτον θέσπισε πιο αυστηρά μέτρα όπως πλοία με μονά τοιχώματα να μην εισέρχονται σε αμερικανικά λιμάνια. Ο νόμος του 1990 επέβαλε κανόνες ευθύνης στους πλοιοκτήτες πετρελαιοφόρων και απαιτήσεις για πλοία με διπλά τοιχώματα. Επιπλέον προβλέπει αποζημίωση για ζημιές που προκλήθηκαν στο οικοσύστημα από τη διαρροή πετρελαίου βάση του κόστους αποκατάστασης των φθαρμένων φυσικών πόρων. Πρόκειται για ένα από τα πιο γνωστά ατυχήματα πετρελαίου στη θάλασσα.

4.3.6 Η Περίπτωση Tasman Spirit

Στις 27 Ιουλίου του 2003 το δεξαμενόπλοιο Tasman Spirit με σημαία της Μάλτας και 87.584 τόνων ολικής χωρητικότητας προσέκρουσε στην είσοδο του λιμανιού στο Καραάτσι του Πακιστάν με φορτίο 67.535 τόνους πετρελαίου. Ενώ έγιναν προσπάθειες για να σωθεί το ποίο και το φορτίο τόσο από τις Πακιστανικές αρχές όσο και από την Ελλάδα το πλοίο έσπασε στα δύο στις 14 Αυγούστου και υπήρξε διαρροή πετρελαίου 30.000 τόνων. Επισημαίνεται ότι το Πακιστάν δε έχει κυρώσει καμία Σύμβαση Ευθύνης και Διεθνούς

Κεφαλαίου και έτσι οι ασφαλιστές δηλαδή τα P&I Clubs είναι υπεύθυνοι για την κάλυψη του συμβάντος. Ο όποιος περιορισμός της ευθύνης θα γίνει σύμφωνα με το δίκαιο του Πακιστάν. Η διοίκηση του λιμένα του Πακιστάν(KPT) μήνυσε για 1 δις δολάρια τη ναυλώτρια εταιρεία του Tasman Spirit την Pakistan National Shipping Corporation. Η ναυλώτρια εταιρεία κινήθηκε κατά των κυρίων του πλοίου. Αλιευτικές και τουριστικές ενώσεις επίσης κινήθηκαν νομικά κατά του KPT και των ναυλωτών. Το American Club τελικά διέθεσε στην κυβέρνηση του Πακιστάν το ποσό των 28.6 εκκ. Δολαρίων και το όρισε συνολική αποζημίωση για το ατύχημα. Πάντως η συγκεκριμένη περίπτωση είναι ιδιαίτερη αφού στο Πακιστάν δε εφαρμόζεται το διεθνές σύστημα αποζημιώσεων και οι διαπραγματεύσεις ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη δεν έχουν τελειώσει ακόμη.

Μετά τη μελέτη των σημαντικότερων ατυχημάτων στη θάλασσα με πετρέλαιο διαπιστώνουμε ότι στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων είναι ο καταμερισμός των ευθυνών σε πιο πολλούς φορείς των συμφερόντων του πλοίου και του φορτίου ώστε οι πληγέντες από τη θαλάσσια ρύπανση με πετρέλαιο να αποζημιώνονται κατά το μέγιστο. Ωστόσο η πλήρης αποζημίωση δεν είναι πάντα εφικτή. Περισσότερο βάρος πρέπει να δοθεί στην υιοθέτηση προληπτικών μέτρων από τις λιμενικές αρχές για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και λιγότερο στην αύξηση των ορίων ευθύνης των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών.

4.4 Τρόποι πρόληψης, αντιμετώπισης και αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης¹⁵

Μέχρι τώρα είδαμε ότι η θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο είναι από τις χειρότερες μορφές ρύπανσης του περιβάλλοντος με πολύ άσχημες επιπτώσεις τόσο στο οικοσύστημα όσο και στην ανθρώπινη ζωή. Προέρχεται είτε από ατυχήματα η λεγόμενη ατυχηματική ρύπανση είτε από παράγοντες που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου η λεγόμενη λειτουργική ρύπανση. Σε αυτή την ενότητα θα μελετήσουμε το πώς μπορεί να

¹⁵ Πηγή: Φυτιάνος,Κ., Η Ρύπανση των θαλασσών, σελ.155

καταπολεμηθεί ή να μειωθεί σημαντικά η ρύπανση από το πετρέλαιο. Ως τώρα δεν έχει βρεθεί κάποια αποτελεσματική μέθοδος για να καταπολεμηθούν και να απομακρυνθούν οι πετρελαιοκηλίδες. Η πιο απλή λύση θα ήταν η καύση του πετρελαίου στην ανοιχτή θάλασσα. Αυτό όμως δεν έχει ανταπόκριση για δύο λόγους:

i. Τα πτητικά συστατικά του πετρελαίου εξατμίζονται γρήγορα με συνέπεια η πετρελαιοκηλίδα να αναφλέγεται δύσκολα. Έτσι η καύση της είναι δυνατή κατά την πρώτη μισή ώρα μετά το ατύχημα καθώς μετά τα εύφλεκτα υλικά της εξατμίζονται.

ii. Όταν καίγεται το πετρέλαιο το αποτέλεσμα είναι να έχουμε καπνούς με συνέπεια να μολύνεται περαιτέρω το περιβάλλον.

Επίσης η χρήση απορρυπαντικών για τη διασπορά της πετρελαιοκηλίδας είναι αμφισβητήσιμη, η χρήση τους πρέπει να είναι περιορισμένη γιατί ο συνδυασμός τους με το πετρέλαιο μπορεί να έχει χειρότερες συνέπειες από ότι το πετρέλαιο μόνο του. Η τοξικότητα τους δεν συνιστά τη χρήση αυτής της μεθόδου σε ρηχά νερά λόγω της δηλητηρίασης των ζωντανών οργανισμών. Λόγω της τοξικότητας των απορρυπαντικών τέθηκαν περιορισμοί στη χρήση τους και για παράδειγμα οι ΗΠΑ επιτρέπουν τη χρήση τους για πετρελαιοκηλίδες άνω των 30tn και σε βάθος άνω των 150m μακριά όμως από τις ακτές. Η Γερμανία πάλι απαγόρευσε ρητά τη χρήση τους. Σήμερα χρησιμοποιούνται απορρυπαντικά λιγότερο τοξικά από το BP 1002 που χρησιμοποιούνταν. Ισχύει ο κανόνας που λέει ότι η τοξικότητα του μείγματος πετρελαίου-απορρυπαντικού δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από αυτή του πετρελαίου. Η δράση τους στοχεύει στη δημιουργία μικρών σταγονιδίων πετρελαίου με διάμετρο 1-5μm με αποτέλεσμα να απομακρύνεται η πετρελαιοκηλίδα από την επιφάνεια του νερού. Η αναλογία που χρησιμοποιούνται τα σημερινά απορρυπαντικά είναι 1:30 και πολλές φορές ψεκάζονται από το αεροπλάνο και ο ψεκασμός είναι καλύτερα να γίνεται πριν το σχηματισμό γαλακτώματος στο νερό γιατί αν δημιουργηθεί αυτό το γαλάκτωμα διασκορπίζεται πολύ δύσκολα από ότι η πετρελαιοκηλίδα.

Άλλες ενώσεις εκτός των απορρυπαντικών είναι η χρήση αφρού πολυουθεράνης και μπορεί να γίνει ξανά χρήση του μετά την απομάκρυνση του πετρελαίου, τα άχυρα και η κονιοποιημένη κιμωλία αν και η χρήση της τελευταίας αποφεύγεται αφού δεν ελαττώνει τη μικροβιακή διάσπαση του πετρελαίου. Άλλη μέθοδος και ίσως η πιο φιλική με το περιβάλλον

είναι ο μηχανικός καθαρισμός της πετρελαιοκηλίδας. Δηλαδή ο διαχωρισμός του μείγματος νερού-πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας. Αυτό γίνεται σε παράκτιες περιοχές και μόνο σε ήρεμη θάλασσα.

Τώρα στα λιμάνια και σε κλειστούς κόλπους γίνεται χρήση πεπιεσμένου αέρα όπου αυτό δημιουργεί φράγμα από φυσαλίδες και το πετρέλαιο δεν μπορεί να απλωθεί, ενώ αν η πετρελαιοκηλίδα είναι μικρής έκτασης γίνεται χρήση ταινίας με προσροφητικό υλικό. Οι δύο τελευταίες λύσεις αφορούν τη χρήση πλωτών εγκαταστάσεων για την άντληση του πετρελαίου από τις πετρελαιοκηλίδες με το διαχωρισμό νερού-πετρελαίου όπου το μεν νερό επανατοποθετείται στη θάλασσα και το πετρέλαιο απομακρύνεται. Είναι αποδοτικά σε άσχημες καιρικές συνθήκες και απομακρύνουν έως και 400tn πετρελαίου την ώρα. Τελευταία έχουμε τη χρήση ειδικών πλοίων με δίδυμη καρίνα και κινούνται αντίθετα από την κατεύθυνση της πετρελαιοκηλίδας. Τα χρησιμοποιούμε μόνο σε περιπτώσεις μεγάλων ατυχημάτων και κατά το διαχωρισμό νερού-πετρελαίου το νερό χύνεται στη θάλασσα ενώ το πετρέλαιο αποθηκεύεται στις δεξαμενές του πλοίου.

Πέρα από τον καθαρισμό των θαλασσών ας δούμε και την περίπτωση καθαρισμού των ακτών. Σε αυτή την περίπτωση παίζει ρόλο η ποσότητα του πετρελαίου που έχει καταλήξει εκεί και το πόσο προσβάσιμη είναι ώστε να γίνει η άντληση με βυτιοφόρα. Δεν πρέπει να μας διαφύγει όμως το γεγονός ότι μια ποσότητα θα παραμείνει στα βράχια.

Πολλές φορές δεν γίνεται απόπειρα της απορρύπανσης στην ακτή λόγω του ότι η κατεργασία συνήθως προκαλεί μεγαλύτερα προβλήματα στην πανίδα και χλωρίδα από ότι το ίδιο το πετρέλαιο. Η απόφαση για καθαρισμό της ακτής λαμβάνεται συνήθως αν έχει τουριστικό ενδιαφέρον οπότε δίνεται και προτεραιότητα. Τα βράχια και οι προβλήτες καθαρίζονται με ατμό συνήθως αν όμως γίνει χρήση χημικών ουσιών πρέπει να συνοδευτεί από μεγάλες ποσότητες νερού για να φύγει το πετρέλαιο. Αυτές οι ουσίες όμως δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ακτές με χαλίκια ή άμμο γιατί το πετρέλαιο μπαίνει μέσα και χάνεται. Έτσι η μόνη λύση είναι η απομάκρυνση της επιφάνειας είτε χειροκίνητα είτε με μπουλντόζες. Παρόλα αυτά για να μην πληγούν ανεπανόρθωτα η χλωρίδα και η πανίδα μπορούμε να ρίξουμε στην επιφάνεια χόρτα ή άχυρα που απορροφούν μεγάλη ποσότητα πετρελαίου ενώ στα βράχια που υπάρχουν φύκια το πετρέλαιο απορροφάται από αυτά. Οι

τρόποι που δεν είναι ενδεδειγμένοι είναι η καύση του πετρελαίου παρά μόνο αν η έκταση της ρύπανσης είναι μεγάλη και η επεξεργασία στα διυλιστήρια.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε ένα πρόγραμμα δράσης ώστε τα μέλη της να έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τα περιστατικά ρύπανσης των θαλασσών από πετρέλαιο κυρίως αλλά και από άλλες ουσίες. Αυτό το πρόγραμμα περιλαμβάνει τα εξής:

- Σύστημα πληροφόρησης
- Πρόγραμμα εκπαίδευσης
- Μελέτες και πιλοτικά προγράμματα
- Επιτροπή.

Αυτό το πρόγραμμα αφορά το πετρέλαιο κατά κύριο λόγο και μετά τις άλλες επικίνδυνες ουσίες. Σε κατάλογο αναφέρονται τα μέσα καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, τα πιο εξειδικευμένα συστήματα για πλοία, αεροπλάνα και αντλίες όπως και η τοποθεσία που βρίσκονται τα μέσα καταπολέμησης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει ένα καλά εκπαιδευμένο προσωπικό που είναι μέρος του προγράμματος δράσης και βοηθά στην καλύτερη αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης όποτε αυτό είναι απαραίτητο. Επιπλέον η ΕΕ οργανώνει εκπαιδευτικά τμήματα όπου γίνονται μαθήματα για τη σωστή αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης και των πετρελαιοκηλίδων. Το έργο της ΕΕ βοηθά αποτελεσματικά και η Συμβουλευτική Επιτροπή η οποία είναι γνωστή ως ACPH και όχι μόνο δίνει συμβουλές στις προτάσεις της ΕΕ αλλά τα μέλη της λειτουργούν σαν σύνδεσμοι στις υπηρεσίες της Επιτροπής και των εθνικών διοικητικών οργανισμών.

Συμπεράσματα

Σε αυτό το σημείο φτάσαμε στην ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας μέσα από την οποία μελετήσαμε ένα πολύ ιδιαίτερο κομμάτι της ναυτικής ασφάλισης αυτό της αλληλασφάλισης τα λεγόμενα P&I clubs. Είδαμε ότι είναι όμιλοι οι οποίοι ανταγωνίστηκαν σκληρά πολλές φορές τους Lloyd's αφού σε έναν χώρο όπως είναι αυτός της ναυτιλίας τα ατυχήματα που μπορεί να συμβούν είναι πολλά και οι κίνδυνοι οι οποίοι μπορεί να προκύψουν είναι πολλοί και αρκετές φορές δεν μπορούν να προβλεφθούν. Πρόκειται για ζημιές που άλλες ασφάλειες ή το hull machinery δεν καλύπτουν και εκεί έρχονται να καλύψουν αυτό το κενό τα P&I clubs. Στην ουσία αναγνώρισαν ότι αυτό το ολοένα αυξανόμενο φάσμα κινδύνων αφήνει ακάλυπτους τους πλοιοκτήτες και αφορά κυρίως απαιτήσεις για απώλεια φορτίου ή απώλεια ζωής, και ατυχήματα. Μέχρι σήμερα αυτοί οι όμιλοι παρακολουθούν διαρκώς τις εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας και προσπαθούν να προσφέρουν στους πλοιοκτήτες τη μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη σε κινδύνους που δεν μπορούν να προβλεφθούν. Παρόλο που υπάρχει απόλυτη σύμπνοια και συνεργασία μεταξύ των P&I clubs διατηρούν ταυτόχρονα και την ανεξαρτησία τους. Μέσα από την εργασία είδαμε το πώς έφτασαν να έχουν τη σημερινή τους μορφή, τα όργανα τα οποία απαρτίζουν και συνθέτουν τους συγκεκριμένους όμιλους, τους όρους που θέτουν προκειμένου να δεχτούν ένα νέο πλοίο όπως για παράδειγμα τα έγγραφα που χρειάζονται σε κάθε περίπτωση και τα πιστοποιητικά με τα οποία εφοδιάζουν το νέο μέλος όταν εισέλθει στον όμιλο. Μελετήσαμε αναλυτικά όλο το φάσμα των κινδύνων που καλύπτουν, τα μέτρα πρόληψης, τις αποζημιώσεις που προβλέπεται να δώσουν και την αποκατάσταση των ζημιών. Αναφερθήκαμε στα σημαντικότερα P&I clubs και στην ιστορία του καθενός το πώς ξεκίνησαν και εξελίχθηκαν στη σημερινή τους μορφή καθώς επίσης και στη νομική τους φύση.

Στο επόμενο κομμάτι που έρχεται να συμπληρώσει την εργασία είναι η μελέτη που έγινε για τη θαλάσσια ρύπανση και κυρίως εκείνης που προέρχεται από τους υδρογονάνθρακες του πετρελαίου. Είδαμε ότι πρόκειται για την πιο δύσκολη μορφή θαλάσσιας ρύπανσης αφού το πετρέλαιο δεν διαλύεται εύκολα και επίσης δεν περιορίζεται κυρίως δε όταν οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενείς. Πολλές περιοχές επλήγησαν

ανεπανόρθωτα βλάπτοντας όχι μόνο τον τουρισμό των περιοχών αυτών αλλά επηρεάζοντας τη αλιεία, το εμπόριο, το οικοσύστημα και όλη την ανθρώπινη δραστηριότητα. Μάλιστα αυτό το είδαμε καθαρά μέσα από περιπτώσεις ναυαγίων με πετρελαιοφόρα που ο απόηχος τους μένει μέχρι σήμερα. Το κυριότερο όμως κομμάτι είναι ότι η πλειοψηφία αυτών των ατυχημάτων έγινε από ανθρώπινο λάθος.

Είδαμε τα είδη της ρύπανσης που είναι η ατυχηματική και η λειτουργική και οι πηγές από τις οποίες προέρχεται που επιγραμματικά είναι: οι χερσαίες πηγές, οι απορρίψεις, από την ατμόσφαιρα, τα εμπορικά πλοία και από εξορύξεις και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας. Δώσαμε έμφαση στην ρύπανση από πετρέλαιο αφού σκοπός μας είναι η μελέτη του συγκεκριμένου είδους και διαπιστώσαμε όπως ήδη είπαμε τη δυσκολία στην αντιμετώπιση της και τον περιορισμό της εξάπλωσης της μετά από τη διαρροή του πετρελαίου.

Παρόλο όμως που θεσπίστηκαν αυστηρότατοι νόμοι τόσο σε Διεθνές επίπεδο γενικά όσο και ειδικότερα από την Ευρώπη και την Αμερική το πρόβλημα δυστυχώς συνεχίζει να υφίσταται και μικρή βελτίωση έχει σημειωθεί. Οι συχνές επιθεωρήσεις στα δεξαμενόπλοια και η καλή συντήρηση τους όπως και οι έγκαιρες επιδιορθώσεις των όποιων προβλημάτων είναι ένας τρόπος πρόληψης.

Τα P&I clubs σε τέτοιες περιπτώσεις κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της ζημιάς καταβάλλοντας υψηλές αποζημιώσεις και μάλιστα πολλές φορές ξεπερνώντας το ποσό που έπρεπε να καταβάλλουν. Καταλαβαίνουμε λοιπόν πόσο ιδιαίτερο είδος ασφάλισης είναι οι όμιλοι των P&I clubs αφού παρέχουν κάλυψη στους πλοιοκτήτες σε δύσκολες περιπτώσεις εκεί που άλλες ασφάλειες δεν καλύπτουν. Ένα τέτοιο είδος είναι και η ρύπανση των θαλασσών από πετρέλαιο. Μια ιδιαίτερη μορφή ρύπανσης και συνάμα άκρως επικίνδυνη που απαιτεί επιδέξιους και προσεχτικούς χειρισμούς στην αντιμετώπιση της και που δυστυχώς δεν είναι εύκολο να προληφθεί και προβλεφθεί έγκαιρα παρά τα όποια μέτρα και νόμους έχουν εφαρμοστεί από τα κράτη.

Συνεπώς είδαμε το πώς γίνεται η κάλυψη σε τέτοιες περιπτώσεις από τους αλληλασφαλιστικούς ομίλους και γενικότερα το πώς λειτουργούν ως σήμερα και γιατί είναι

τόσο διαδεδομένοι και απαραίτητοι σε έναν τόσο απαιτητικό και ανταγωνιστικό χώρο όπως είναι αυτός της ναυτιλίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αλεξόπουλος, Α., (2004), Διαχείριση και Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Πανεπιστημιακές Παραδόσεις .

Βλάχος, Γ., (1986), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλης Αθήνα .

Βλάχος, Γ., (1999), Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα-Πειραιάς.

Βλάχος, Γ., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Γεωργακόπουλος, Λ., (2006), Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα.

Γεωργαντόπουλος, Ε. - Βλάχος Γ., (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική , Εκδόσεις J&J Hellas.

Κιάντος, Β., (2002) Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα

Μητροπούλου, Ρ., (29-2 Οκτωβρίου 2004) Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων. Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς. 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου. Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα. Πειραιάς .

Νεκτάριος, Μ., (2003) Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση, Εκδόσεις Financial Forum, Μαρούσι Αττικής

Παζαρζής, Μ., (2015), Ναυτασφαλίσεις, Εκδόσεις Da Vinci

Παζαρζής, Μ., (1992), Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία, Διδακτορική Διατριβή Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Πετροπουλέας, Γ., (1997), P&I Club Ασφάλιση P&I- Ασφάλιση F.D.& D , Εκδόσεις Ζήτη

Πριναράκη, Μ., (1987) Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως, Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα

Σαμιώτης, Γ. και Τσάλτας, Γ., (1990), Διεθνής Προστασία Του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Παπαζήση.

Σαρηγιάννης, Δ.Α., (2008), Θαλάσσια Ρύπανση, Υγεία και Περιβάλλον, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα Αθήνα .

Τσελέντης, Β., (2008), Διαχείριση Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλης Αθήνα.

Τσιούρης, Σ., (2001), Θέματα Προστασίας Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Γαρταγάνη Θεσσαλονίκη.

Φυτιάνος, Κ., (1996), Η Ρύπανση των Θαλασσών, Β' Έκδοση, Εκδόσεις University Studio Press, Θεσσαλονίκη.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Hazelwood, S., (1994), P&I Clubs: Law and Practice, LLP Second Edition.

Hill, C., (1995), Maritime Law, Lloyd's List Practical Guides, Lloyd's of London Press Ltd.

Hudson, N.G and Allen J.C., (1980), Marine Claims Handbook, Lloyd's of London LTD.

Gotthard, G. (1997), Oil Pollution at Sea. Civil Liability and Compensation for Damage, Wiley.

Grime, R., (1991), Shipping Law, Second Edition, Sweet and Maxwell.

Ling, Z., (2006), Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, International Max Planck Research School (IMPRS) for Maritime Affairs at the University of Hamburg, Springer.

Maew, F., (2002), Marine Resource Damage Assessment Liability and Compensation for Environmental Damage, Springer.

Poland, S., - Rooth, T., (2002), Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard.

Timagenis Gr. J., (1980), International Control of Marine Pollution, Volume I, New York: Oceana Publications INC.

Wilson, J., (2004), Carriage of Goods by Sea, 5th Edition, Pearson Longman.

ΔΙΑΙΚΤΥΟ

www.eesc.europa.eu

www.eliamep.gr

www.epa.gov

www.igpandi.org/About

www.imo.org

www.iopcfund.org

www.itopf.com

www.greenpeace.org

www.shipownersclub.com/160-years

www.wikipedia.org

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Εικόνα 1 Η ρύπανση της θάλασσας από το Braer.



Εικόνα 2 Προσπάθεια καθαρισμού των ακτών της Βρετάνης.



Εικόνα 3 Άποψη του Erika



Εικόνα 4 Άποψη του Amoco Cadiz ενώ βυθίζεται(1)



Εικόνα 5 Άποψη του Amoco Cadiz ενώ βυθίζεται(2)



Εικόνα 5 Το Prestige την ώρα που κόπηκε στα δύο.



Εικόνα 6 Το Exxon Valdez.



Εικόνα 7 Άποψη της πετρελαιοκηλίδας απο το ναύαγιο του Exxon Valdez.



Εικόνα 9 Τα πουλιά μερικά από τα θύματα της ρύπανσης.



Εικόνα 8 Άποψη του Tasman Spirit ενώ βυθίζεται