

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ  
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ  
P&ICLUBS  
ΩΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ  
ΚΟΣΤΟΥΣ  
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ**

**Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου**

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

Πειραιάς  
Φεβρουάριος 2018

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

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

## **ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής κ. Γεώργιος Βλάχος (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Αναπληρωτής Καθηγητής κ. Γεώργιος Σαμιώτης
- Επίκουρος Καθηγητής κ. Διονύσιος Πολέμης

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

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας αποτελεί μια εμβάθυνση στο γνωστικό αντικείμενο της ναυτικής ασφάλισης στα πλαίσια της εκπαιδευτικής μου πορείας. Η μελέτη και η συγγραφή αυτής με βόηθησαν να διευρύνω το πεδίο γνώσεών μου καθώς αποτελούν μια πολύτιμη εμπειρία στα πλαίσια των μεταπτυχιακών μου σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και μια παρακαταθήκη γνώσεων τόσο για εμένα προσωπικά όσο και για τους μετέπειτα φοιτητές που τυχόν επιθυμούν να εμβαθύνουν στο συγκεκριμένο αντικείμενο. Για τους λόγους αυτούς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή μου αξιότιμο κύριο Γεώργιο Βλάχο καθώς και τους Καθηγητές - μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, αξιότιμους κυρίους Διονύσιο Πολέμη και Γεώργιο Σαμιώτη. Επιπρόσθετα, ευχαριστώ τον υποψήφιο Διδάκτορα Μιχαήλ Μποβιάτση για τη βοήθεια και το ενεργό ενδιαφέρον του από την στιγμή της ανάληψης της εν λόγω εργασίας μέχρι και σήμερα. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους γονείς μου για την σημαντική στήριξη και αγάπη τους καθ' όλο το διάστημα εκπόνησης της εν λόγω εργασίας.

Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου

Ιανουάριος 2018

*Στους γονείς μου για την αμέριστη στήριξη τους...*

**“Εάν αποσυνθέσεις την Ελλάδα, στο τέλος θα δείς να σου απομένουν μια ελιά, ένα αμπέλι  
κι ένα καράβι. Που σημαίνει με άλλα τόσα την ξανά φτιάχνεις.”**

*Οδυσσέας Ελύτης*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	<b>1</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>3</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>5</b>
<b>1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</b> .....	<b>11</b>
<b>1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ</b> .....	<b>11</b>
1.1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Ν 2496/1997..	11
1.1.2 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	11
<b>1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ</b> .....	<b>12</b>
<b>1.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	<b>14</b>
1.3.1 ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ: .....	15
1.3.2 ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΗΣ UK MARINE INSURANCE ACT 1906 (M.I.A 1906) ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ UK INSURANCE ACT 2015 .....	16
<b>1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b> .....	<b>17</b>
1.4.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ .....	17
1.4.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ .....	17
1.4.3 ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ .....	18
1.4.4 ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ ( UTMOST GOOD FAITH ) .....	18
1.4.5 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (WARRANTIES) .....	20
1.4.6 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΓΓΥΤΕΡΗΣ ΑΙΤΙΑΣ (CAUSA PROXIMA).....	22
1.4.7 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ.....	22
1.4.7.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ.....	23
1.4.7.2 Η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ .....	24
<b>1.5 ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ASSIGNMENT OF POLICY</b> .....	<b>24</b>
<b>1.6 ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b> .....	<b>25</b>
1.6.1 ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	25
1.6.2 ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	25
1.6.3 ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	26
1.6.4 ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	26
1.6.5 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	27
1.6.6 ΣΥΝΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	27
1.6.7 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	27
<b>1.7 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b> .....	<b>28</b>
1.7.1 LLOYD'S OF LONDON.....	28
1.7.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ .....	28
1.7.1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ LLOYD'S CORPORATION ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ: .....	29
1.7.2 ΑΣΦΑΛΟΜΕΣΙΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ (INSURANCE BROKERS AND AGENCIES) .....	29
1.7.3 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ – INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS- I.L.U) .....	30
1.7.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ - INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION.....	32
1.7.4.1 ΔΟΜΗ I.U.A .....	32
1.7.4.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ I.U.A .....	34
1.7.5 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ I.U.A ΚΑΙ ΤΟΥ LLOYD'S OF LONDON .....	35

1.7.6 ΆΛΛΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ .....	36
1.7.6.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΈΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE ( I.U.M.I) .....	36
1.7.6.2 ΠΡΟΫΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ .....	36
<b>1.8 ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....</b>	<b>37</b>
<b>1.8.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ – HULL AND MACHINERY INSURANCE .....</b>	<b>37</b>
1.8.1.1 INCREASED VALUE INSURANCE ( IV) .....	38
1.8.1.2 ΟΙ ΡΗΤΡΕΣ ( CLAUSES) .....	38
1.8.1.3 ΚΑΛΥΨΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ .....	39
1.8.2 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ .....	41
1.8.2.1 ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ .....	42
1.8.2.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΒΑΡΙΑΣ.....	41
1.8.2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ.....	43
1.8.2.4 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ FOB - CIF - C& F.....	43
1.8.2.5 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ.....	44
1.8.3. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ - PROTECT & INDEMNITY ( P& INSURANCE) .....	45
1.8.4 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.....	46
<b>2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ: P&amp;I CLUBS.....</b>	<b>50</b>
<b>2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ.....</b>	<b>50</b>
2.1.1 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P & I CLUBS.....	50
<b>2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....</b>	<b>52</b>
<b>2.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....</b>	<b>54</b>
<b>2.4 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ.....</b>	<b>55</b>
2.4.1 ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ .....	56
2.4.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ .....	57
2.4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ –MANAGERS.....	57
2.4.4 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - CORRESPONDENTS.....	58
2.4.5 ΚΥΡΩΣΕΙΣ.....	58
<b>2.5 ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ P &amp; I CLUBS .....</b>	<b>59</b>
<b>2.6 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ P &amp; I CLUBS.....</b>	<b>63</b>
2.6.1 Ο ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΑΣ (THE OMNIBUS RULE) .....	63
2.6.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΟΤΗΤΑΣ ( MUTUALITY ) .....	64
2.6.3 Η ΑΡΧΗ ΤΟΥ POOLING RISK.....	65
2.6.3.1 THE POOLING AGREEMENT .....	65
2.6.3.2 Insurance Pool.....	66
2.6.3.3 Reinsurance Pool.....	66
<b>2.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ .....</b>	<b>67</b>
2.7.1 ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ .....	67
2.7.1.1 ΕΞΟΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ .....	68
2.7.2 Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ - CALLS.....	68
<b>2.8 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΕΤΟΣ .....</b>	<b>69</b>
<b>2.9 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ .....</b>	<b>70</b>
2.9.1 ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ .....	70

2.9.2	ΑΝΑΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ.....	70
2.9.3	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΕΠΤΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ .....	71
2.9.4	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ.....	72
2.9.5	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ.....	72
2.9.6	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ή ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ...	73
<b>2.10</b>	<b>Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ Ρ &amp; Ι CLUBS.....</b>	<b>73</b>
2.10.1	ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ .....	74
2.10.2	ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ.....	75
2.10.3	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ .....	75
2.10.4	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ ( LOU- BLG) .....	75
<b>2.11</b>	<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Ρ &amp; Ι CLUBS .....</b>	<b>76</b>
2.11.1	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ .....	76
2.11.2	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Ρ & Ι CLUBS .....	77
<b>3<sup>ο</sup></b>	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΘΕΤΟΥΝ ΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ</b>	
	<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....</b>	<b>81</b>
<b>3.1</b>	<b>Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ .</b>	<b>81</b>
<b>3.2</b>	<b>Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟ</b>	
	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....</b>	<b>82</b>
3.2.1	Η ΒΑΣΙΚΗ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΙΑΚΡΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ	
	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ:.....	82
3.2.2	ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΚΟΣΤΗ .....	83
<b>3.3</b>	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΚΟΣΤΟΥΣ .....</b>	<b>84</b>
3.3.1	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΟΣΤΗ.....	84
3.3.1.1	ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ .....	84
3.3.1.2	ΚΟΣΤΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ .....	85
3.3.1.3	ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ( STORES – CONSUMABLES) .....	87
3.3.1.4	ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ( REPAIRS & MAINTENANCE COSTS) .....	87
3.3.2	ΚΟΣΤΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ.....	88
3.3.3	ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ .....	88
3.3.3.1	ΚΑΥΣΙΜΑ.....	89
3.3.3.2	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ.....	90
3.3.3.3	ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΝΑΛΙΩΝ .....	90
3.3.3.4	ΚΟΣΤΗ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ .....	91
3.3.4	ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	91
<b>3.4</b>	<b>ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΟΗΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ</b>	
	<b>(PROFIT – CASH) .....</b>	<b>92</b>
<b>3.5</b>	<b>Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....</b>	<b>92</b>
<b>4<sup>ο</sup></b>	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ: .....</b>	<b>96</b>
	<b>ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ</b>	
	<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .....</b>	<b>96</b>
<b>4.1</b>	<b>ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ .....</b>	<b>96</b>
4.1.1	ΕΚΠΙΠΤΕΑ ΠΟΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑ - DEDUCTIBLE AMOUNTS: .....	96
4.1.2	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	96
4.1.3	ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	98



4.1.3.1 . ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ (BULK CARRIER, BULK FREIGHTER, OR BULKER) .....	98
4.1.3.2 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (TANKER).....	98
4.1.3.3 ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERSHIP).....	100
4.1.3.4 ΠΛΟΙΟ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ - DRY CARGO CARRIERS.....	100
4.1.3.5 ΠΛΟΙΟ ROLL ON / ROLL OFF (RO-RO).....	100
4.1.3.6 ΠΛΟΙΟ ΨΥΓΕΙΟ (REEFERS).....	99
4.1.4 ΠΙΝΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ.....	99
<b>4.2 ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΓΕΝΙΚΩΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΤΕΛΩΣ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b> .....	<b>108</b>
4.2.1 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	108
4.2.3 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	110
<b>4.3 ΆΛΛΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ</b> .....	<b>111</b>
4.3.1 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....	111
4.3.2 ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΗ.....	111
4.3.3 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ .....	112
4.3.4 ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ .....	114
4.3.5 ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΥΡΡΑΞΕΙΣ.....	115
<b>4.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΥΞΑΝΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΕ P&amp;I CLUBS</b> .....	<b>116</b>
4.4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ( LOSS- CLAIM RECORDS).....	116
4.4.1.1 LOSS RECORD:.....	116
4.4.1.2 CLAIM RECORD:.....	117
4.4.2 ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΑΠΟ ΦΥΣΙΚΑ ΑΙΤΙΑ .....	117
4.4.3 ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ.....	117
4.4.4 ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΑΝΩ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ .....	117
4.4.4.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	118
<b>ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	<b>123</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	<b>127</b>
<b>Αναφορές από συγγράμματα</b> .....	<b>128</b>
<b>Αναφορές από άρθρα δημοσιευμένα σε επιστημονικά περιοδικά, επιστημονικά συνέδρια, εφημερίδες, διαδίκτυο</b> .....	<b>129</b>
<b>Αναφορές από το διαδίκτυο</b> .....	<b>132</b>
<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	<b>130</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ - ΕΙΚΟΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1Α. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ BULKERS ΚΑΙ TANKERS 2008.....	100
ΠΙΝΑΚΑΣ 1Β. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 2008.....	101
ΠΙΝΑΚΑΣ 2Α. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ BULKERS ΚΑΙ TANKERS 2015.....	102
ΠΙΝΑΚΑΣ 2Β. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 2015.....	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΑΠΟ 2000 ΕΩΣ 2015.....	104
ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ BULKERS.....	104
ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ TANKERS.....	105
ΠΙΝΑΚΑΣ 6. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ CONTAINERSHIPS.....	105
ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	106
ΕΙΚ. 1. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥΣ.....	109
ΕΙΚ. 2. ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	110
ΕΙΚ. 3. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΑΠΟ ΣΟΜΑΛΟΥΣ ΠΕΙΡΑΤΕΣ.....	113
ΕΙΚ. 4. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΡΑΒΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	113
ΕΙΚ. 5 ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	114

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η θαλάσσια ασφάλιση καλύπτει την οικονομική ζημία από απώλεια ή βλάβη των πλοίων, των φορτίων, των τερματικών σταθμών, όπως και κάθε άλλη ηθική και κοινωνική βλάβη, που ενδεχομένως προκύψει από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Οι φορείς της παραδοσιακής ναυτικής ασφάλισης είναι ο Lloyd's of London, οι πράκτορες (brokers), το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου (I.L.U), η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση (I.U.A) και άλλες ενώσεις ασφαλιστών.

Η παραδοσιακή ασφάλιση καλύπτει το πλοίο και τον εξοπλισμό του (Hull & Machinery) ή το φορτίο (Cargo Insurance).

Η ασφάλιση «Προστασία & Αποζημίωση» καλύπτει τις αξιώσεις τρίτων έναντι μη προβλέψιμων «ανοιχτών κινδύνων». Παρέχεται από τους μη κερδοσκοπικούς αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς "Protect and Indemnity Clubs" (P&I Clubs).

Τα 13 P&I Clubs έχουν προσχωρήσει στο θεσμό της Διεθνούς Συμφωνίας (International Group Agreement, IGA) ως μέλη μιας ευρύτερης ομάδας.

Το **κόστος** μιας ναυτιλιακής εταιρείας κατανέμεται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

(1) **Λειτουργικά έξοδα** (14% του συνολικού κόστους). Αναλύονται σε: α) δαπάνες πληρώματος β) αποθέματα - αναλώσιμα γ) συντήρηση και επισκευή δ) ασφάλιση ε) διοικητικά. (2) **Έξοδα περιοδικής συντήρησης** (drydocking και επιθεωρήσεις του πλοίου, 4%) (3) **Κόστος ταξιδιού** (40%) που περιλαμβάνει καύσιμα, λιμενικές χρεώσεις, τέλη διελεύσεως καναλιών, κόστη σχετιζόμενα με το φορτίο (cargo-handling). (4) **Κόστος κεφαλαίου** (42% - αγορά του πλοίου, περιοδικές πληρωμές σε επενδυτές ή τραπεζίτες).

- Τα έξοδα πληρώματος αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό στα λειτουργικά έξοδα (άνω του 50%), ενώ η ασφάλιση (H&M + P&I clubs) το μικρότερο (κάτω του 10%).

- Τα έξοδα ασφάλισης είναι μεγαλύτερα ως ποσοστό στα μεγαλύτερα πλοία.

- Η ασφάλιση H&M είναι συνήθως μεγαλύτερη ως κόστος έναντι αυτής σε P&I clubs.

Παράγοντες που αυξάνουν αυτοτελώς τα ασφάλιστρα αποτελούν:

- Η μεγάλη ηλικία ενός πλοίου, το είδος (κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια) και το μέγεθος του πλοίου, η πειρατεία, ο φόβος για τρομοκρατικά χτυπήματα και οι καταστροφές από φυσικά αίτια.

Παράγοντες που μειώνουν τα ασφάλιστρα ως ποσοστό του συνολικού κόστους αποτελούν οι μεταβολές στη ζήτηση. Όταν αυξάνεται η ζήτηση έχουμε αύξηση του συνολικού κόστους και μείωση των ασφαλίσεων, ως ποσοστού του συνολικού κόστους. Επίσης η αύξηση της προσφοράς κεφαλαίων για επένδυση έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά ασφαλιστικών προϊόντων από περισσότερες πηγές και έτσι να μειώνονται τα ασφάλιστρα.

Το κόστος συμμετοχής σε P & I clubs επηρεάζεται επιπροσθέτως και από ρυθμιστικές διατάξεις όπως η MARPOL Convention, που θεσπίστηκαν μετά από ατυχήματα που προκάλεσαν μεγάλη ρύπανση. Αυτές στην αρχή αύξησαν τα ασφάλιστρα, στη συνέχεια όμως σημειώθηκε σταθεροποίηση και ελάττωση, λόγω μείωσης των ατυχημάτων και γενικά των «ασφαλιστικών περιπτώσεων».

## ABSTRACT

Marine insurance covers the economic damage caused by the loss or damage of ships, cargo, terminals, and any other kind of damage that may arise from the shipping activity.

The operators of traditional marine insurance are Lloyd's of London, brokers, the Insurers' Institute of London (I.L.U), the International Insurance Association (I.U.A) and other insurers' Associations. Traditional insurance covers the ship and its equipment (Hull & Machinery). There is also Cargo Insurance that covers the cargo of the ship.

"Protection & Indemnity" insurance covers third party claims against unpredictable "open risks". It is provided by the "Protection and Indemnity Clubs" (P & I Clubs) on a non-profit basis.

The 13 P & I Clubs have joined the International Group Agreement (IGA) as members of a larger group.

The cost of a shipping company is divided into four main categories:

(1) Operating costs (14% of total cost) including: a) crew costs b) stores - consumables c) maintenance and repair d) insurance e) administrative. (2) Maintenance costs (dry docking and ship inspections, reaching the percentage of 4% of the total cost). (3) Travel costs (40%) including fuel, port charges, channel fees, cargo-handling costs. (4) Cost of capital (42%) including purchase of the ship, periodic payments to investors or bankers). Crew expenses constitute the largest share in operating costs (over 50%), while the insurance cost (H & M + P & I clubs) is less than 10%.

- The insurance costs are higher as percentage regarding larger ships.
- H & M insurance is usually higher than that in P & I clubs.

Factors that increase premiums independently are:

- The age of a ship, the type of the ship (cruise ships, tankers) and the size of the ship, piracy, fear of terrorist attacks and natural disasters.

Factors that reduce premiums as percentage of the total cost are changes in demand. When demand increases, we have an increase in total costs and a reduction in premiums as percentage of the total cost. Also, the increase in the availability of capital for investment results into increase the offer for supply of insurance products from

multiple sources and thus reduce premiums.

The cost of participation in P & I clubs is additionally influenced by regulatory provisions such as the MARPOL Convention, which were introduced after accidents that caused a great deal of pollution. They initially increased the premiums, but then stabilized followed by a decrease, due to the reduction of accidents and generally of "insurance cases".

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα η εμπορική ναυτιλία απετέλεσαν από τα αρχαία χρόνια σημαντικό στοιχείο της ανθρώπινης δραστηριότητας καθώς και σπουδαίο παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και βελτίωσης των συνθηκών ζωής.

Αποτελούν όμως μια σύνθετη δραστηριότητα, η οποία απαιτεί την αρμονική συνεργασία πολλών ανθρώπων με διαφορετικά επαγγέλματα, εξειδικεύσεις και δεξιότητες.

Προκύπτουν έτσι πολλές επιμέρους δραστηριότητες (από την κατασκευή και απόκτηση ενός πλοίου μέχρι την επικερδή του αξιοποίηση και εκμετάλλευση), κάθε μια από τις οποίες έχει κόστος που συμβάλλει τελικά στο συνολικό κόστος λειτουργίας κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης.

Όπως κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα εμπεριέχει κινδύνους, έτσι και οι θαλάσσιες μεταφορές και μάλιστα πολύ περισσότερους και σημαντικότερους λόγω της φύσης τους.

Έτσι, η ανάγκη κάποιας εξασφάλισης έναντι των κινδύνων κατέστη φανερή από τα πρώτα χρόνια της ναυτιλίας και σταδιακά εξελίχθηκε στο σύγχρονο τύπο ασφάλισης.

Η ασφαλιστική κάλυψη εξασφαλίζει στις ναυτιλιακές εταιρείες τη συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας τους ανεξάρτητα από απρόοπτα δυσάρεστα γεγονότα. που αν δεν υπήρχε η ασφάλιση θα μπορούσαν να καταστρέψουν οικονομικά την επιχείρηση και τους ιδιοκτήτες της, αποτελώντας έτσι ένα αποτρεπτικό παράγοντα για οποιονδήποτε θα επιθυμούσε να ασχοληθεί με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Παράλληλα οι ναυτασφαλίσεις αποτελούν μίαν ακόμη επικερδή οικονομική δραστηριότητα.

Για τους εφοπλιστές και τις ναυτιλιακές εταιρείες η ασφάλιση καταλήγει να αποτελεί ένα επιπλέον κόστος που ενσωματώνεται στο συνολικό κόστος της επιχείρησης.

Το διαχειριστικό κόστος της ασφάλισης αναλύεται περαιτέρω ως εξής:

- Σε κόστος για παραδοσιακής μορφής ασφάλιση (μέσω ασφαλιστικών ή αντασφαλιστικών εταιρειών ή οργανισμών) που καλύπτει τους «προβλέψιμους» και εκ

των προτέρων υπολογίσιμους κινδύνους τόσο για το ίδιο το πλοίο όσο και το φορτίο του (Hull & Machinery or Cargo Insurance) .

- Σε κόστος συμμετοχής σε μια σύμπραξη των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών με μορφή «μη κερδοσκοπικών» συνεταιρισμών (P&I clubs), που καλύπτει τις αξιώσεις τρίτων συμβαλλομένων μερών και γενικά μη προβλέψιμους και εκ των προτέρων υπολογίσιμους κινδύνους (Protect & Indemnity insurance).

Το **αντικείμενο** της παρούσης Εργασίας αποτελεί λοιπόν η ανάλυση των παραγόντων που διαμορφώνουν και επηρεάζουν το διαχειριστικό κόστος των δύο τύπων ναυτικής ασφάλισης σε σχέση με το συνολικό λειτουργικό κόστος και κατά συνέπεια με το ολικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η **σημασία** των παραγόντων αυτών είναι προφανής ενόψει της σπουδαιότητας της εμπορικής ναυτιλίας και της αναγκαιότητας για ασφαλή συνέχιση της λειτουργίας της και μάλιστα σε μια εποχή που υπάρχει μεγάλη ποικιλία κινδύνων που την απειλούν, καθώς και μεγάλη πολυπλοκότητα στους μηχανισμούς και στους φορείς που παρέχουν ασφάλιση.

Οι **επιμέρους στόχοι** της εργασίας είναι αφενός μια σαφής και όσο το δυνατόν πληρέστερη παρουσίαση όλων των πληροφοριών που διέπουν τη ναυτική ασφάλιση και το κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αφετέρου δε μια κριτική επεξεργασία των πληροφοριών αυτών, ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα.

Η **αιτιολόγηση** της επιλογής του αντικειμένου της εργασίας προκύπτει από την παρατήρηση ότι (εξ όσων γνωρίζουμε) δεν έχει παρουσιαστεί στη διεθνή βιβλιογραφία μια ολοκληρωμένη μελέτη με το ίδιο περιεχόμενο παρά τις πολλές και σημαντικές δημοσιεύσεις, κάθε μία από τις οποίες διαπραγματεύεται ένα επιμέρους σχετικό ζήτημα.

Η **μεθοδολογία** που ακολουθήθηκε περιέλαβε:

- Μελέτη κλασικών συγγραμμάτων από την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία, επιλογή πληροφοριών από σχετικά με το αντικείμενο της εργασίας κεφάλαια και ενσωμάτωσή τους στα αντίστοιχα εδάφια.



- Αναζήτηση άρθρων στο διαδίκτυο, καθώς και πληροφοριών από ασφαλιστικούς οργανισμούς, λογιστικά ναυτιλιακά γραφεία και P&I clubs που δημοσιεύονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα
- Λογική ή και μαθηματική (όπου χρειάστηκε) επεξεργασία των παραπάνω πληροφοριών
- Εξαγωγή συμπερασμάτων.

Το περιεχόμενο της εργασίας κατανεμήθηκε σε **τέσσερα κεφάλαια**.

*Στο πρώτο κεφάλαιο*

Γίνεται ο ορισμός της ναυτικής ασφάλισης και μια γενικότερη ανασκόπηση των βασικών εννοιών αυτής και των φορέων που την παρέχουν.

Ειδικότερα, γίνεται μια ιστορική αναδρομή της ναυτασφάλισης και παρατίθεται το ισχύον νομικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλιση με βάση το Αγγλικό και το Ελληνικό Δικαιϊκό Σύστημα.

Επίσης, αναλύονται περαιτέρω οι βασικές έννοιες της ασφάλισης, ήτοι η έννοια του ασφαλίστρου, του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, του ασφαλίσιμου συμφέροντος, των εγγυήσεων (warranties), της αρχής της εγγύτερης αιτίας (causa proxima) καθώς και της αποζημίωσης.

Επιπρόσθετα αναλύονται οι μορφές της ναυτικής ασφάλισης σε πλήρη ασφάλιση, υπασφάλιση, υπερασφάλιση, πολλαπλή και διπλή ασφάλιση, συνασφάλιση και τέλος αντασφάλιση (reinsurance).

Ακολουθεί η ανάλυση των αρμοδιοτήτων των φορέων της παραδοσιακής ναυτικής ασφάλισης, όπως είναι ο Lloyd's of London, οι πράκτορες (brokers), το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου (I.L.U), η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση ( I.U.A) και άλλες ενώσεις ασφαλιστών.

Επίσης, γίνεται σαφής διάκριση και ανάλυση των ειδών της ναυτικής ασφάλισης σε ασφάλιση του Hull & Machinery, ασφάλιση του φορτίου και ασφάλιση αστικής ευθύνης για το τρίτο συμβαλλόμενο μέρος (Protect & Indemnity insurance). Συγκεκριμένα, αναφέρονται οι διαφορετικοί κίνδυνοι που καλύπτονται από κάθε είδος

ασφάλισης, καθώς και οι διαφορετικές ρήτρες που θεσπίζονται στις αντίστοιχες ασφαλιστικές συμβάσεις.

#### *Στο δεύτερο κεφάλαιο*

Γίνεται ανάλυση του ρόλου και της λειτουργίας των P&I Clubs ως βασικού ασφαλιστικού θεσμού της ασφάλισης «Protect & Indemnity Insurance», η οποία διαφοροποιείται σαφώς από την παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση του Hull&Machinery όπως αναλυτικά παρατίθεται στο πρώτο κεφάλαιο.

Αρχικά γίνεται μια αναφορά για τον σκοπό των P&I Clubs και στη συνέχεια αναλύεται ο θεσμός της Διεθνούς Συμφωνίας (International Group Agreement ή IGA), στην οποία έχουν προσχωρήσει όλα τα P&I Clubs ως μέλη μιας ευρύτερης ομάδας.

Περαιτέρω, γίνεται μια ιστορική αναδρομή στον θεσμό των P&I Clubs και έπειτα μια αναφορά στο ρυθμιστικό νομικό τους πλαίσιο. Ακόμα, αναλύεται η οργανωτική τους δομή σε τέσσερα βασικά σώματα Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο, τους Διαχειριστές (Managers) και τους Αντιπροσώπους.

Επιπρόσθετα, γίνεται αναφορά στις βασικές αρχές που διέπουν τα P&I Clubs, οι οποίες συνοψίζονται ως εξής: ο καθολικός Κανόνας, η αρχή της Αμοιβαιότητας και η αρχή του Pooling Risk.

Στη συνέχεια αναλύονται οι διαδικασίες εισόδου και εξόδου των μελών των P&I Clubs, τα επιμέρους (επτά) είδη εισφορών, καθώς και η έννοια του ασφαλιστικού έτους.

Τέλος, παρατίθενται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των P&I Clubs καθώς και οι ομοιότητες και οι διαφορές τους από την παραδοσιακή ασφάλιση (Hull & Machinery και φορτίου).

#### *Στο τρίτο κεφάλαιο*

Γίνεται αναφορά στα οικονομικά στοιχεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και συγκεκριμένα στα στοιχεία που καθορίζουν το συνολικό κόστος αυτής. Αναλύεται η

αναγκαιότητα προσδιορισμού του κόστους, καθώς και οι εξελίξεις αυτού μέσα στην τελευταία δεκαετία.

Εν συνεχεία γίνεται η διάκριση μεταξύ του σταθερού και του μεταβλητού κόστους και ακολουθεί η ανάλυση των επί μέρους βασικών κατηγοριών του κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας, οι οποίες συνοψίζονται σε πέντε: λειτουργικά έξοδα, έξοδα περιοδικής συντήρησης, κόστος ταξιδιού, κόστος κεφαλαίου και κόστος διαχείρισης του φορτίου.

Ειδικά τα **λειτουργικά έξοδα** υποδιαιρούνται περαιτέρω σε: κόστος πληρώματος, αποθέματα, επισκευή και συντήρηση, **ασφάλιση** και διοικητικές δαπάνες.

Τέλος, επισημαίνεται και αναλύεται η διαφορά μεταξύ ταμειακής ροής και κέρδους σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση.

*Στο τέταρτο κεφάλαιο*

Στην αρχή του κεφαλαίου αναφέρονται οι καθοριστικοί παράγοντες για τη διαμόρφωση των ασφαλιστρών.

Στη συνέχεια εκτίθενται οι κατηγορίες των πλοίων

- Σύμφωνα με τη χωρητικότητα ωφελίμου φορτίου
- Σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου

Αμέσως μετά παρουσιάζονται Πίνακες με τα ετήσια λειτουργικά έξοδα για 25 κατηγορίες πλοίων (κατά τύπο και χωρητικότητα) για το έτος 2008 και για 23 κατηγορίες πλοίων για το 2015, όπου παρουσιάζεται το ποσοστό για κάθε επιμέρους λειτουργικό κόστος, όπως αυτό αναλύθηκε στο Κεφάλαιο 3. Τα δεδομένα αυτά προήλθαν από μαθηματική επεξεργασία των στοιχείων που δημοσιεύει κάθε χρόνο η μεγάλη λογιστική εταιρεία Moore – Stephens.

Από στοιχεία που δημοσιεύει η ίδια εταιρεία προκύπτουν διαγράμματα με τη διαχρονική μεταβολή (από το έτος 2000 και εντεύθεν) για κάθε επιμέρους κόστος και για τις 3 κύριες κατηγορίες εμπορικών πλοίων: μεταφοράς χύδην φορτίου (bulkers), μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container carriers) και δεξαμενοπλοίων (tankers)

Από αυτά τα αριθμητικά δεδομένα προκύπτουν χρήσιμες παρατηρήσεις και συμπεράσματα, τα οποία αναλύονται αμέσως μετά.

Το κεφάλαιο συνεχίζεται με παρουσίαση των παραγόντων που αυξάνουν το κόστος συμμετοχής σε R&I clubs και ολοκληρώνεται με παρουσίαση όλων των παραγόντων που μπορεί να μεταβάλλουν τα ασφάλιστρα γενικώς.

## 1<sup>Ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

### 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η θαλάσσια ασφάλιση καλύπτει την απώλεια ή την βλάβη των πλοίων, του φορτίου, των τερματικών σταθμών όπως και κάθε μεταφορά ή φορτίο με το οποίο μεταβιβάζονται, αποκτώνται ή κατέχονται ακίνητα μεταξύ των σημείων προέλευσης και τελικού προορισμού. Εφαρμοστέο Δίκαιο στην ναυτική ασφάλιση είναι το Αγγλικό Δίκαιο και συγκεκριμένα το νομοθέτημα της Marine Insurance Act 1906 [1].

#### *1.1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Ν 2496/1997*

Σύμφωνα με το άρθρο 1§1 του Ν.2496/1997 με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρού, στο συμβαλλόμενο μέρος της (λήπτης της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωση του ( ασφαλιστική περίπτωση).

Η ασφαλιστική σύμβαση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαρίσματος, αν αυτός είναι διαφορετικό πρόσωπο, την διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης το πρόσωπο ή το αντικείμενο και την χρηματική αξία του ή την περιουσία που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου, το είδος των κινδύνων ασφαλιστικοί κίνδυνοι), το τυχόν ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή (ασφαλιστικό ποσό), τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης, το ασφαλιστρο και το εφαρμοστέο δίκαιο, αν αυτό δεν είναι το Ελληνικό. (Εμπορική Νομοθεσία, 2015).

#### *1.1.2 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Ο λόγος ύπαρξης μιας ασφάλισης είναι η κάλυψη μιας ανάγκης που δημιουργείται για οποιοδήποτε θέμα. Στις περισσότερες περιπτώσεις η ανάγκη αυτή αφορά σε μια οικονομική ζημία ή αφορά στην κάλυψη της ηθικής και κοινωνικής βλάβης. Αντίστοιχα η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλειας εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και ενδεχόμενες απώλειες. Στη ναυτική ασφάλιση είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο ναύλος, τα έξοδα ταξιδιού, η προμήθεια το κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε

θαλάσσιους κινδύνους και περιπέτειες. Χωρίς ασφάλιση, ο πλοιοκτήτης/ εφοπλιστής θα έπρεπε να καταβάλλει ένα μεγάλο χρηματικό ποσό για να καλύψει πιθανές απώλειες, ενώ αυτό θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί επικερδώς προς ωφέλεια της επιχείρησής του. (Hill, C., etal., 1996).

## 1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η πρώτη εμφάνιση της έννοιας της **αποζημίωσης** χρονολογείται από τη Μεσοποταμία, περί το 1780 π.Χ. στον περίφημο Κώδικα του Χαμουραμί.

Στην **αρχαία Αθήνα** και την εποχή του Σόλωνα αναπτύχθηκαν θεσμοί υπό τη μορφή ενώσεων πολιτών που είχαν ως σκοπό την **αλληλοϋποστήριξη και την κατανομή της ζημίας κάποιου μέλους σε περισσότερα πρόσωπα**.

Σε ό,τι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, ήδη από την **αρχαία Ινδία** και τη **Βαβυλώνα** του 6ου π.Χ. αιώνα είχε διαγνωστεί η ανάγκη μετάθεσης των κινδύνων από τους αδύνατους οικονομικά και ανασφαλείς εμπόρους σε οικονομικά ισχυρούς και προθύμους να διακινδυνεύσουν τα κεφάλαιά τους χρηματοδότες.

Έτσι εγκαινιάστηκε ο θεσμός του **Ναυτικού Δανείου**. Σύμφωνα με αυτό, ο έμπορος που θα επιχειρούσε ένα μακρινό και δυνητικώς επικίνδυνο ταξίδι ελάμβανε ένα χρηματικό ποσό από τον χρηματοδότη, ο οποίος το έπαιρνε πίσω επαυξημένο με υψηλό τόκο στην περίπτωση που το ταξίδι ολοκληρωνόταν επιτυχώς. Σε περίπτωση που χανόταν το πλοίο ή το φορτίο του, ο δανειζόμενος έμπορος δεν είχε καμία υποχρέωση εξόφλησης του δανείου.

Αυτό είναι μια πρώτη εμφάνιση ναυτικής ασφάλισης, στην οποία το ποσό του δανείου αντιστοιχεί με το ποσό της ασφάλισης, ενώ ο τόκος αντιστοιχεί με το ασφάλιστρο. Το ναυτικό δάνειο υπήρξε επιτυχής θεσμός και διαδόθηκε γρήγορα στους ναυτικούς λαούς της τότε εποχής: **Φοίνικες, Έλληνες, Ρωμαίους**.

Παράλληλα είχε υιοθετηθεί και ο θεσμός της **γενικής αβαρίας**: Αν ένα πλοίο βρισκόταν σε κίνδυνο και κρινόταν ότι πρέπει κάποια εμπορεύματα (σχετικά μικρότερης αξίας και μεγαλύτερου βάρους) να ριφθούν στη θάλασσα για να σωθεί το πλοίο και τα υπόλοιπα εμπορεύματα, τότε αυτοί που είχαν ενδιαφέρον και οικονομικό συμφέρον από το ταξίδι όφειλαν να συμμετάσχουν στην κάλυψη της ζημιάς.

Κατά τον **Μεσαίωνα** (μέχρι τον 13<sup>ο</sup> αιώνα) διατηρήθηκαν και επεκτάθηκαν θεσμοί αλληλοβοήθειας όπως η βυζαντινή **κοινωνία των κερδών και των ζημιών** (ιταλική *colonna*) και οι συντεχνίες αλληλοβοήθειας («*gildae*») των γερμανικών, αγγλοσαξονικών και σκανδιναβικών πληθυσμών.

Κατά το τέλος του 11<sup>ου</sup> αιώνα εμφανίζονται οι **ρήτρες**, που ρυθμίζουν το ασφάλιστρο ανάλογα με το ποσοστό ευθύνης εκάστου των εμπλεκόμενων μερών στην επιχείρηση.

Το 1236 ο Πάπας Γρηγόριος ΙΧ επέβαλε μια σειρά απαγορεύσεων στις έως τότε περιστασιακές μορφές ασφάλισης. Έτσι αυτές αντικαθίστανται σταδιακά από **νομοθετήματα** γενικής ισχύος κατά την περίοδο από τον 13<sup>ο</sup> έως και τον 16<sup>ο</sup> αιώνα.

Εμφανίζονται λοιπόν νομοθετήματα που ρυθμίζουν θέματα θαλάσσιας ασφάλισης στις πόλεις Πίζα, Γένοβα (1336, 1498), Φλωρεντία (1393, 1522, 1523, 1526, 1528), Βενετία (1411), Βαρκελώνη (1435), Albenga (1484), Burgos (1538), Σεβίλλη (1552, 1556), Bilbao (1560), Amsterdam (1598) καθώς και στην περιοχή της Φλάνδρας (1537, 1549, 1551, 1563). Το αρχαιότερο ευρεθέν **ασφαλιστήριο** συντάχθηκε στις 23 Οκτωβρίου 1347 στη Γένοβα, ενώ το 1367 εμφανίζεται στην Πορτογαλία η υποχρέωση **αντασφάλισης** για πλοία άνω των 50 τόνων. Κατά τη διάρκεια του 17<sup>ου</sup> αιώνα έχουμε δραστηριότητα από ανεξάρτητους ασφαλιστές αλλά και ίδρυση των πρώτων μεγάλων **ασφαλιστικών εταιρειών** στην Αγγλία, Γαλλία, Δανία, Βέλγιο, Σουηδία, Γερμανία και Ιταλία. Ειδικότερα στην Αγγλία επετράπη με νόμο του 1720 η δημιουργία δύο μόνο ασφαλιστικών εταιρειών (London Assurance Corporation και Royal Exchange Assurance Corporation), που διατήρησαν το ολιγοπώλιο αυτό έως το 1824, οπότε ιδρύθηκε από τον Nathan Rothschild η Alliance British Foreign Fire and Life Assurance Company.

Παράλληλα οι ασφαλιστές ξεκίνησαν να δημιουργούν (στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα) **αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς** (mutual assurance associations, mutual hull underwriting associations), στους οποίους αναγνωρίστηκε νομική προσωπικότητα το 1862.

Ο πρώτος ιστορικά τέτοιος οργανισμός ήταν αυτός που ξεκίνησε από το καφενείο του Edward Lloyd (ιδρυθέν το 1686 ή το 1688), που συγκέντρωνε ανθρώπους της ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και ασφαλιστές. Σταδιακά εξελίχθηκε

σε συνεταιρισμό ασφαλιστών και απέκτησε τεράστια σημασία και κύρος σε ό,τι αφορά τις ναυτασφαλίσεις παγκοσμίως.

Στην κοινότητα του Lloyd's περιλαμβάνονται σήμερα πολλοί οργανισμοί ασφάλισης, ενώ η **Lloyd's Corporation** λειτουργεί ως ανεξάρτητος οργανισμός και ρυθμιστής που ενεργεί για την προστασία και τη διατήρηση της ασφάλισης.

Ενδεικτικό του κύρους των Lloyd's είναι ότι το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που συντάχτηκε για πρώτη φορά από αυτούς (το 1779) είναι γνωστό ως «Lloyd's Marine S.G. Policy» χρησιμοποιείται με κάποιες τροποποιήσεις μέχρι και σήμερα.

Ο έτερος μεγάλος οργανισμός είναι το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (**Institute of London Underwriters**) που ξεκίνησε κατά παρόμοιο τρόπο με τους Lloyd's από το καφενείο Jerusalem στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα και ιδρύθηκε επίσημα το 1884.

Σ' αυτόν οφείλεται η τυποποίηση πολλών ναυτασφαλιστικών όρων (**clauses**), ενώ μέσω ειδικών επιτροπών (**Joint Committees**) επιλαμβάνεται για όλα τα ζητήματα που αφορούν ναυτασφαλίσεις, ενώ συνεργάζεται αρμονικά με τους Lloyd's σε θέματα ανάληψης αποφάσεων επί κοινής πολιτικής.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής οι ναυτασφαλίσεις ξεκινούν στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα στη Φιλαδέλφεια και στη συνέχεια επεκτείνονται σε άλλες πόλεις, όπως: Baltimore, Boston, Charleston, New Haven, New York, Newburyport, Providence κλπ. Για την αντιμετώπιση περιστατικών «δολίων» απωλειών, Αμερικανοί επιχειρηματίες, που ήσαν ταυτόχρονοι έμποροι και πλοιοκτήτες σχημάτισαν τις πρώτες κοινές ασφαλιστικές εταιρείες με χαρακτήρα «προστατευτικού οργανισμού», που υπήρξαν πρόδρομες των σημερινών P&I clubs. (Παζαρζής, 2015).

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, Με την πράξη Merchant shipping Act του 1894, η οποία ρυθμίζει τον περιορισμό της ευθύνης των εφοπλιστών, επιτρέπεται στον πλοιοκτήτη να ασφαρίζει έναντι της ευθύνης που του καταλογίσθηκε από την παράνομη ναυσιπλοΐα του πλοίου. Η διάταξη αυτή επεκτείνεται και στους ναυλωτές με την Πράξη του 1906 (Hurd, 1952).

### 1.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σε διεθνές επίπεδο δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο για την Ναυτική Ασφάλιση, εκτός από ορισμένες Διεθνείς συμφωνίες (international treaties) που παρέχουν υποχρεωτική ασφάλιση για ορισμένους βέβαιους κινδύνους. Το **CMI International Working**



**Group** έχει αναγνωρίσει την καλή πίστη, την μεταβολή των κινδύνων και τη μεταβολή των εγγυήσεων ως τις πλέον αμφιλεγόμενες περιοχές της ναυτικής ασφάλισης. Ωστόσο, δεν υπάρχει προοπτική για κάποια θέσπιση Διεθνούς εναλλακτικού πρότυπου Νομοθετήματος. Ένα από τα τρέχοντα θέματα του **CMI (Comité Maritime International)** είναι οι Οδηγίες για Υποχρεωτική Ασφάλιση σε Διεθνείς Συμφωνίες (**Guidelines for Mandatory Insurances in International Conventions**).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αν και ο Ευρωπαϊκός Αστικός Κώδικας (European Civil Code) βρίσκεται υπό κατασκευή, οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες δεν παρέχουν ρυθμίσεις για συμβόλαια στον τομέα της ναυτασφάλισης.

Στο Αγγλικό Νομοθετικό σύστημα ρυθμίζεται η Ναυτική Ασφάλεια με την **Marine Insurance Act 1906 (M.I.A)**. Η Μ.Ι.Α αποτελεί την κυριότερη Νομοθετική Πράξη που κωδικοποιεί παλαιότερες δικαστικές αποφάσεις και Νόμους στα πλαίσια της ναυτικής ασφάλισης. Εν αντιθέσει με το Ελληνικό Δίκαιο, στο Αγγλοσαξωνικό Δικαιϊκό Σύστημα εφαρμόζεται το λεγόμενο Εθιμικό Δίκαιο (Common και Case Law) σε συνδυασμό με το Δίκαιο των Συμβολαίων – Συμφωνιών (Contract Law). Οι δικαστικές αποφάσεις εξάγονται επί των ζητημάτων της ναυτικής ασφάλισης στις χώρες κυρίως που εφαρμόζουν Common Law και επικρατεί ο θεσμός της Διαιτησίας (Arbitration) όπως είναι η Αγγλία, οι Η.Π.Α, ο Καναδάς και η Αυστραλία.

**Standard clauses:** Σημαντικό ρόλο με ισχύ διάταξης διεθνούς εμπορικού δικαίου (international lex mercatoria) διαδραματίζουν οι Ρήτρες του I.L.U ως Institute Clauses (ICC, ITCH, IVCH κ.α) καθώς άνω του 70% των ναυτικών ασφαλιστικών συμβολαίων βασίζονται στις εν λόγω ρήτρες.

Στο Ελληνικό Δικαιϊκό Σύστημα το Ναυτικό Δίκαιο και η Ναυτική Ασφάλιση ρυθμίζονται και από τις Διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) και από τις γενικές διατάξεις του Νόμου 2496/1997.

### *1.3.1 ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ:*

- Law on companies ( status law) and contract law.
- Belgian marine insurance legislation, August 21<sup>st</sup> 1879: η Νομοθεσία έγινε μέρος του Code of Commerce ( 191-250).
- German Commercial Code 1897 ( HGB): περιλαμβάνει κανόνες ναυτικής ασφάλισης

(§778-900).

- The UK Marine Insurance Act 1906 (M.I.A 1906) «η Μητέρα πάντων Νομοθετημάτων περί Ναυτικής Ασφαλισής».
- The Australian Marine Insurance Act 1909 ( βασισμένηστην MIA 1906).
- The Canadian Marine Insurance Act 1993 ( βασισμένηστην MIA 1906).
- The French Code des Assurances.
- Civil Code of Quebec 1991.(Pavliha, 2013).

### 1.3.2 *ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΗΣ UK MARINE INSURANCE ACT 1906 (M.I.A 1906) ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ UK INSURANCE ACT 2015*

« Ο Νόμος περί ασφάλισης αστικής ευθύνης αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό τον 18ο και 19ο αιώνα και η σημαντικότερη Νομοθετική Πράξη, ο Νόμος 1906 περί θαλάσσιας ασφάλισης ("MIA"), είναι πλέον άνω των 100 ετών. Τα τελευταία 109 χρόνια, το διεθνές εμπόριο και η ασφαλιστική αγορά έχουν αλλάξει σημαντικά και η ασφαλιστική αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου είναι η τρίτη μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο. Το 2006 η Νομική Επιτροπή κλήθηκε να εξετάσει το υφιστάμενο καθεστώς ασφαλιστικού Νόμου.

Το συμπέρασμα της Επιτροπής ήταν ότι ο ισχύων Νόμος είναι παρωχημένος ως προς κάποιες πλευρές του και δεν συμβαδίζει με τις πραγματικότητες της εμπορικής πρακτικής του 21ου αιώνα. Ως αποτέλεσμα, η Νομική Επιτροπή δημοσίευσε το Ασφαλιστικό νομοσχέδιο 2014 το οποίο τέθηκε για πρώτη φορά στο Κοινοβούλιο τον Ιούλιο του 2014. Το νομοσχέδιο έλαβε τη Βασιλική Σύμφωνη γνώμη στις 12 Φεβρουαρίου 2015 για να γίνει ο Ασφαλιστικός Νόμος 2015 (ο "Νόμος"), αλλά η συντριπτική πλειονότητα των διατάξεων του τέθηκε σε ισχύ στις 12 Αυγούστου 2016 μόνο για να δοθεί η δυνατότητα στην αγορά να προσαρμόσει τις πρακτικές της. Ο Νόμος επιδιώκει να επεκτείνει τις μεταρρυθμίσεις που έγιναν το 2009 στις ασφαλιστικές συμβάσεις των καταναλωτών.

Ειδικότερα, οι αλλαγές επικεντρώνονται σε έξι κάρια σημεία που αφορούν: Πρώτον, την καλή πίστη όπως περιορίζεται από το καθήκον δίκαιης παρουσίασης «The duty of fair presentation», δεύτερον τις εγγυήσεις «Warranties», τρίτον νέες αλλαγές για την μη αποκάλυψη πληροφοριών «New remedies for Non-Disclosure», τέταρτον τις παράνομες αξιώσεις «Fraudulent claims», πέμπτον την σύναψη συμβάσεων και την

απαίτηση προς τήρηση Διαφάνειας «Contracting Out and the Transparency Requirements» και τέλος τα Δικαιώματα των Τρίτων συμβαλλομένων μερών κατά των Ασφαλιστών «The Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010».

Οι αλλαγές σηματοδοτούν μια μετατόπιση του Αγγλικού Ασφαλιστικού Νόμου όπου απαιτούν από τους ασφαλιστές να υιοθετούν μια ενεργή προσέγγιση για την εκτίμηση των κινδύνων που αναλαμβάνουν και όχι μια παθητική στάση στηριζόμενη στον ασφαλισμένο και τον μεσίτη και να παρέχουν όλες τις σχετικές πληροφορίες. Μετατοπίζει μέρος της ευθύνης της αποκάλυψης από τον ασφαλισμένο με την επιβολή υποχρέωσης διερεύνησης στον ασφαλιστή και τον περιορισμό του καθήκοντος του ασφαλισμένου. Επιτρέπει στον ασφαλισμένο να αποκαταστήσει την παραβίαση της εγγύησης.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο Νόμος μπορεί να επιτρέψει στον ασφαλισμένο να αποκλείσει την υπεράσπιση ενός ασφαλιστή από την παραβίαση της εγγύησης ή άλλου όρου.

Παρά το γεγονός ότι ο Νόμος επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να συνάψουν συμβάσεις, κάθε δυνατότητα εξαίρεσης θα υπόκειται στην τήρηση των απαιτήσεων διαφάνειας». (Cooper, 2015).

## 1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

### *1.4.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ*

Σε περίπτωση όπου δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, το καθήκον του ασφαλισμένου ή του αντιπροσώπου του είναι να καταβάλλει το ασφάλιστρο (the premium) και το καθήκον του ασφαλιστή αποτελεί να εκδώσει την ασφάλιση στον ασφαλισμένο ή στον αντιπρόσωπο αυτού. Στις συντρέχουσες προϋποθέσεις περιλαμβάνεται και η μη υποχρέωση του ασφαλιστή να εκδώσει το ασφαλιστήριο μέχρι την πληρωμή ή προσφορά του ασφαλίστρου.

(Βλ. τα τμήματα 52-54 της Marine Insurance Act, 1906)

### *1.4.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ*

Η ναυτική ασφάλιση είναι ανυπόστατη αν δεν περιαφεί τον έγγραφο τύπο. Ειδικότερα, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο λειτουργεί ως έγγραφο προς απόδειξη της αντίστοιχης

σύμβασης, ήτοι έχει αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδίδεται από τον ασφαλιστή και καθίσταται ισχυρό έναντι τρίτων με την υπογραφή του. Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να φέρουν ορισμένα οριζόμενα στοιχεία που προβλέπονται εκ του Νόμου και τα οποία είναι τα κάτωθι: 1) χρονολογία, 2) τα ονόματα των συμβαλλομένων μερών όπως και την διαμοιγή αυτών, 3) το αντικείμενο της ασφάλισης, 4) αναφορά των καλυπτόμενων κινδύνων, 5) το ποσό του ασφαλιστρού και 6) το όνομα – είδος – χωρητικότητα- ιθαγένεια του πλοίου.

#### *1.4.3 ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ*

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να διέπονται από την αρχή του ασφαλισίμου συμφέροντος (principle of insurable interest) ως ουσιώδους στοιχείου της ασφαλιστικής σύμβασης. Ως ασφαλίσιμο συμφέρον λογίζεται το έννομο συμφέρον το οποίο έχει κυρίως οικονομικό χαρακτήρα και αναγνωρίζεται και ως προσμονή του συμβαλλομένου με την μορφή του προσδοκώμενου κέρδους. Το ασφαλιστικό συμφέρον ορίζεται στο άρθρο 259 του ΚΙΝΔ καθώς και στο άρθρο 5 της ΜΙΑ 1906, όπου διατυπώνεται με ενάργεια η αρχή του αποζημιωτικού χαρακτήρα της ναυτασφάλισης και ο οικονομικός σύνδεσμος του συμβαλλομένου με το περιουσιακό αντικείμενο αρκεί η σχέση να μην αντιβαίνει στο δικαϊκό σύστημα. Ασφαλίσιμο συμφέρον μπορεί να είναι το μερικό συμφέρον οποιασδήποτε φύσεως όπως ορίζεται και στο άρθρο 8 της ΜΙΑ 1906. Το κρίσιμο χρονικό σημείο που εξετάζεται το έννομο συμφέρον είναι η στιγμή της επέλευσης της ζημίας. Δεν χρειάζεται ο συμβαλλόμενος να έχει έννομο συμφέρον όταν συνάπτεται η σύμβαση ή όταν αυτή τίθεται σε ισχύ. Πρέπει να έχει μια λογική προσδοκία να αποκτήσει τέτοιο συμφέρον και θα πρέπει να αποδεικνύεται το συμφέρον του κατά την στιγμή της απώλειας ή της βλάβης.

#### *1.4.4 ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ (UTMOST GOOD FAITH )*

Η αρχή της καλής πίστης αποτελεί Θεμελιώδη αρχή στην οποία στηρίζεται η ασφαλιστική σύμβαση και η οποία επιβάλλεται να ενυπάρχει όχι μόνο κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την σύναψή της άλλα και σε όλη την διάρκεια ισχύος της, στην ερμηνεία της και στην εκτέλεση της μέχρι την λήξη της. Η Marine Insurance Act 1906 επιβάλλει την τήρηση της μέγιστης καλής πίστης (Uberrimae Fidei)

καθώς στα εδάφια 17, 18, 19, 20 της ΜΙΑ ορίζεται η ευθύνη παρακολούθησης της μέγιστης καλής πίστης και στα δύο μέρη που έχουν υπογράψει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Με αυτή τη διάταξη καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει το δικαίωμα να ζητήσει ακύρωση του συμβολαίου οποιαδήποτε στιγμή ο αντισυμβαλλόμενος παραβιάσει την αρχή της καλής πίστης. Το συμβόλαιο μάλιστα πρέπει να βασίζεται στην υπέρτατη καλή πίστη (UTMOST GOOD FAITH). Επιβάλλεται δηλαδή και στα δύο μέρη ο υψηλότερος βαθμός εντιμότητας από ό,τι σε άλλα συμβόλαια, προκειμένου να υλοποιηθεί ο σκοπός της σύμβασης και να παραμείνει σταθερή η αντιστοιχία παροχής και αντιπαροχής. Πρόκειται δηλαδή για υποχρεώσεις σε ευρεία έννοια διαφορετικές από τις γνήσιες ενοχικές σε στενή έννοια υποχρεώσεις που υπάρχουν στο ασφαλιστικό δίκαιο, όπως είναι η υποχρέωση πληρωμής ανταλλάγματος στον ασφαλιστή με την μορφή ασφαλιστρού που συγκαταλέγεται στα λεγόμενα ασφαλιστικά βάρη και αποτελούν κανόνες συμπεριφοράς που περιλαμβάνουν πράξεις ή παραλείψεις των συμβαλλομένων μερών. Η απουσία καλής πίστης ενδέχεται να επιφέρει απαλλαγή των συμβαλλομένων από τις υποχρεώσεις τους χωρίς να υπάρχει ένδειξη απάτης. Το συμβόλαιο δηλαδή της καλής πίστης παραμένει έγκυρο απλώς τα μέρη υφίστανται τις συνέπειες της παράβασης τους. Αυτή είναι η διαφορά του με ένα άκυρο συμβόλαιο, όπως για παράδειγμα τα ασφαλιστήρια απόδειξης συμφέροντος (PPI συμβόλαια). Μόνο ο Νόμος ορίζει τα συμβόλαια που είναι εξ' αρχής άκυρα. Αντίθετα, σε περίπτωση παράβασης των ασφαλιστικών βαρών δίνεται η δυνατότητα προσφυγής στο Δικαστήριο προκειμένου να κριθεί αν κάποιος δικαιούται να να αποφύγει τις υποχρεώσεις του στην ασφαλιστική σύμβαση σε περίπτωση που ο αντισυμβαλλόμενος δεν συμμορφώνεται με το ασφαλιστικό βάρος, όπως είναι αυτό της τήρησης καλής πίστης, ( Παζαρζής, 2015).

Με την τροποποίηση που επέφεραν οι νέες διατάξεις της Marine Insurance Act 2015, η παράγραφος 21 παρ.2 του Νόμου καταργούν ουσιαστικά τα άρθρα 18, 19 και 20 της ΜΙΑ, τα οποία αφορούν το καθήκον αποκάλυψης από τους ασφαλιζόμενους ή τους αντιπροσώπους τους και τις προσυμβατικές παραστάσεις. Το άρθρο 3 του Νόμου επιδιώκει να αποσαφηνίσει τον ισχύοντα νόμο και να τροποποιήσει το καθήκον της **απόλυτης καλής πίστης**, που στηρίζεται στις ασφαλιστικές συμβάσεις εισάγοντας το νέο **καθήκον της "Δίκαιης Παρουσίας"**.

Αυτό απαιτεί από τους αντισυμβαλλόμενους να αποκαλύπτουν στους ασφαλιστές «κάθε ουσιώδη περίσταση» την οποία ο ασφαλισμένος γνωρίζει ή οφείλει να γνωρίζει.

Η υποχρέωση για δίκαιη παρουσίαση σύμφωνα με τον Νόμο διατηρεί την τρέχουσα θέση ότι, εκτός από την περίπτωση της διεξαγωγής ειδικών ερευνών από τον ασφαλιστή, ο ασφαλισμένος δεν υποχρεούται να αποκαλύψει στον ασφαλιστή περιστάσεις που θα μείωναν τον κίνδυνο του ασφαλιστή, δηλαδή ο ασφαλισμένος δεν υποχρεούται να αποκαλύψει αξιώσεις που έγιναν σε ένα προηγούμενο ασφαλιστικό έτος στο ίδιο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, αφού ο ασφαλιστής θα είχε ήδη λάβει γνώση των ισχυρισμών αυτών». (Cooper, 2015).

#### 1.4.5 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (WARRANTIES)

Σύμφωνα με την Marine Insurance Act 1906 ως εγγύηση ορίζεται η «υποσχετική εγγύηση» δηλαδή η εγγύηση μέσω της οποίας ο ασφαλιζόμενος αναλαμβάνει να πράξει ή όχι κάτι, ή να εκπληρώσει ορισμένους όρους ή μέσω της οποίας βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας κατάστασης πραγμάτων. Η αναγραφή εγγυήσεων στο συμβόλαιο εξασφαλίζει τον ασφαλιστή αλλά και δίνει την δυνατότητα στον ασφαλιζόμενο να επιτύχει καλύτερο ασφάλιστρο. Εκτός από τις εγγυήσεις που αναγράφονται στο Συμβόλαιο και ονομάζονται ρητές εγγυήσεις (expressed warranties) υπάρχουν και οι अपαράβατες εγγυήσεις (implied warranties) οι οποίες προβλέπονται από την Αγγλική Νομοθεσία. Σύμφωνα με την Marine Insurance Act 1906 οι απαράβατες εγγυήσεις είναι:

**A) Υποχρεωτικός όρος Ναυσιπλοΐας (Warranty of Seaworthiness).** Η εγγύηση αυτή ενώ δεν αναφέρεται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο εξυπακούεται, διότι η εφαρμογή της επιβάλλεται από το Νόμο. Συγκεκριμένα, η εν λόγω εγγύηση ορίζει ότι το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο και κατάλληλο για πλου κατά την έναρξη κάθε ταξιδιού. Η έννοια της καταλληλότητας δεν εξετάζεται μόνο για το πλοίο αλλά και στην ύπαρξη των απαραίτητων για ασφαλή ναυσιπλοΐα μηχανημάτων και εξαρτημάτων, καυσίμων όπως και στελέχωσης με κατάλληλο πλήρωμα.

**B) Υποχρεωτικός όρος νομιμότητας (Warranty of Legality).** Σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο το ταξίδι πρέπει να είναι νόμιμο με βάση του Κανόνες που προβλέπονται στην MIA 1906. Αντίθετα, η νομιμότητα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου κρίνεται ανάλογα με το νόμο της κάθε χώρας, (Παζαρζής, 2015).

Η τρέχουσα θέση που αναφέρεται στην MIA είναι ότι η παραβίαση εγγύησης σε

ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρέχει στον ασφαλιστή τη δυνατότητα να αποφύγει όλες τις απαιτήσεις βάσει του ασφαλιστηρίου συμβολαίου από την ημερομηνία παραβίασης. Αυτό συμβαίνει και όταν η παράβαση είναι άσχετη με την απώλεια.

**Με τις νέες τροποποιήσεις της Insurance Act 2015 ορίζονται τα κάτωθι:** Σύμφωνα με τα άρθρα 9 έως 11 του Νόμου, το αποτέλεσμα της παραβίασης της εγγύησης θα είναι λιγότερο αυστηρό. **Κάθε παραβίαση εγγύησης από ασφαλισμένο τώρα απλώς αναστέλλει** (αντί να εξαντλεί πλήρως) την ευθύνη του ασφαλιστή έως ότου αποκατασταθεί η παράβαση. Ο ασφαλιστής δεν θα φέρει καμία ευθύνη για τυχόν αξιώσεις που προκύπτουν εάν η ασφάλιση ανασταλεί, αλλά μόλις αποκατασταθεί η παράβαση, τότε η ασφάλιση φέρει τα αποτελέσματα της με πλήρη ισχύ. Ο Νόμος **εμποδίζει έναν ασφαλιστή να αποφύγει μια ασφαλιστική σύμβαση αν η εγγύηση παύσει να ισχύει για τις συνθήκες της σύμβασης λόγω μεταβολής των περιστάσεων ή αν είναι παράνομη** (π.χ. με κυρώσεις) ή λόγω παραίτησης του ασφαλιστή.

Ο Νόμος **καταργεί** επίσης "βάσει της σύμβασης" **3 ρήτρες σε συμβάσεις εκτός καταναλωτών**. Τέτοιες ρήτρες έχουν ως αποτέλεσμα να μετατρέπουν όλες τις προσυμβατικές δηλώσεις σε έντυπη μορφή σε εγγυήσεις που χρησιμοποιούν μερικές φορές ασαφή διατύπωση για τον ασφαλισμένο. Ο ασφαλιστής μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη εάν το έντυπο της πρότασης περιέχει οποιαδήποτε δήλωση που είναι ανακριβής ακόμη και όταν αυτή η ψευδής δήλωση δεν είναι σημαντική για την απώλεια και σε καμία περίπτωση δεν ωθεί τον ασφαλιστή να εισέλθει στη σύμβαση. Αυτές οι λεγόμενες ρήτρες "βάσει της σύμβασης" καταργήθηκαν.

Μια περαιτέρω σημαντική τροποποίηση του υπάρχοντος Νόμου βάσει των νέων ρυθμίσεων προκύπτει από την πρόταση της Νομικής Επιτροπής. Οι ασφαλιστές δεν θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να αποφύγουν μια απαίτηση όταν η παράβαση του ασφαλισμένου δεν σχετίζεται με την απώλεια. Το άρθρο 11 του νόμου ουσιαστικά εισάγει ένα είδος απαίτησης αιτιώδους συνάφειας στις ασφαλιστικές συμβάσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η παραβίαση μιας περιόδου ασφαλιστικής σύμβασης πρέπει να συνδέεται με την συγκεκριμένη ζημία. Ωστόσο, δεν απαιτείται άμεση αιτιώδης συνάφεια.

**Το τμήμα 11 του νόμου δεν εφαρμόζεται σε όρους που "καθορίζουν τον κίνδυνο ως σύνολο". Η εισαγωγή μιας τέτοιας απαίτησης είναι εντελώς νέα στο αγγλικό ασφαλιστικό δίκαιο.** (Cooper, 2015).

#### 1.4.6 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΓΓΥΤΕΡΗΣ ΑΙΤΙΑΣ (CAUSA PROXIMA)

Με την ασφαλιστική σύμβαση θεμελιώνεται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για ζημίες που τυχόν έχει υποστεί λόγω καταστροφής ή βλάβης του αντικειμένου της ασφάλισης. Ειδικότερα, προκειμένου να θεμελιωθεί η ευθύνη των ασφαλιστών και η υποχρέωση προς αποζημίωση πρέπει να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της επέλευσης της ζημίας και του ζημιολογού γειγονότος που έλαβε χώρα, δηλαδή ερευνάται η σχέση αιτίου - αποτελέσματος. Σύμφωνα με την **θεωρία της εγγύτερης αιτίας** προκειμένου να καθοριστεί η ευθύνη του ασφαλιστή πρέπει να εξεταστεί το πλησιέστερο αποτέλεσμα και όχι το πιο απομακρυσμένο (causa proxima non remota spectator). Η έννοια της εγγύτητας κρίνεται με βάση το γεγονός που είχε την καταλυτική επίδραση στην δημιουργία του αποτελέσματος. Η νομική αξιολόγηση προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη του συνδέσμου μεταξύ αιτιών και αποτελέσματος γίνεται με βάση τη **θεωρία της πρόσφορης αιτίας**. Η causa proxima μπορεί να αναζητηθεί στο αρχικό αίτιο όταν έχουν συμβεί διαδοχικά και αδιάλειπτα μεταξύ τους γεγονότα αφού το πρώτο χρονικά αίτιο είχε στην προκειμένη περίπτωση τον αποφασιστικό ρόλο στην πρόκληση της ζημίας. Η μεσολάβηση ενός **ανεξάρτητου αιτίου** (novus actus) δεν διακόπτει πάντα τη σειρά της αιτιότητας εμποδίζοντας το αυθεντικό αίτιο να είναι το άμεσο δραστικό αίτιο. Ειδικότερα, με βάση το άρθρο 55 §1 της ΜΙΑ 1906 ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημία που έχει προκληθεί άμεσα από τον ασφαλισμένο κίνδυνο. Σε κάθε όμως περίπτωση το βάρος της απόδειξης (onus of proof) πρόκλησης του κινδύνου από το συγκεκριμένο- καλυπτόμενο από το ασφαλιστήριο- γεγονός φέρει ο ασφαλισμένος. Σύμφωνα με το άρθρο 55 της ΜΙΑ 1906 ο ασφαλιστής έχει την δυνατότητα να αρνηθεί την καταβολή αποζημίωσης εφόσον η εγγύτερη αιτία είναι αποτέλεσμα κακόβουλης συμπεριφοράς του ασφαλισμένου. Στην υπόθεση P. Samuel & Co κατά Dumas (1924) η εκ προθέσεως ενέργεια βύθισης του πλοίου αποτελεί την εγγύτερη και ουσιώδη αιτία, ενώ η είσοδος νερού στο πλοίο αποτελεί απόμακρη αποτελώντας απλώς άμεσο αποτέλεσμα της πραγματικής αιτίας.

#### 1.4.7 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Σύμφωνα με την Marine Insurance Act 1906 ως αποζημίωση ορίζεται το ποσόν που ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ανακτήσει σε σχέση με μία απώλεια ή καταστροφή του



πλοίου (επέλευση του κινδύνου). Γενικότερα, η ναυτική ασφάλιση βασίζεται στην αρχή της αποζημίωσης, για την είσπραξη της οποίας επιβάλλεται ο ασφαλιζόμενος να έχει ασφαλιστικό συμφέρον κατά τον χρόνο της απώλειας. Οι βασικές παράμετροι της αποζημίωσης είναι οι εξής: α) η αποτίμηση του ασφαλιζόμενου αγαθού που περιλαμβάνει την εμπορική του αξία και β) η υποκατάσταση του ασφαλιστή στα δικαιώματα του ασφαλισμένου, δηλαδή σε περίπτωση που η ζημία προκληθεί από τρίτο άτομο υπάρχει η δυνατότητα του ασφαλιστή να ασκήσει τα δικαιώματα του ασφαλισμένου ώστε να διεκδικήσει και να λάβει ο ίδιος την αποζημίωση. Ειδικότερα, μετά την επέλευση του κινδύνου ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση την οποία ανέλαβε στα πλαίσια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Επιβάλλεται μια συγκεκριμένη διαδικασία κατά την είσπραξη της αποζημίωσης. Κατ' αρχάς απαραίτητη είναι η ενημέρωση των ασφαλιστών και εν συνεχεία διορίζεται ο πραγματογνώμονας που θα προβεί σε εκτίμηση των αιτιών και συνθηκών του ατυχήματος καθώς και του ύψους της αποζημίωσης. Ακολουθεί η επιθεώρηση του πλοίου από τους νηογνώμονες και τέλος συντάσσεται από αυτούς η αναφορά προς τους ασφαλιστές. Σε περίπτωση που ανακύψουν επιπρόσθετα κόστη καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη ο οποίος επίσης φέρει και το βάρος απόδειξης της ορθότητας και αλληλουχίας των πραγματικών συμβάντων μέσω της έγγραφης διαδικασίας. ( Παζαρζής, 2015).

#### 1.4.7.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 η causa υπάρξεως της αρχής του περιορισμού της ευθύνης προέρχεται από έναν αρχαίο οιοινεί θεσμό του Ναυτικού Δικαίου. Ως αντιστάθμισμα του αντικειμενικού καταλογισμού της ευθύνης από διακινδύνευση, η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 και η Σύμβαση Ευθύνης του 1969 εισάγει ποσοτικό όριο στην ευθύνη του πλοιοκτήτη. Επομένως, ο πλοιοκτήτης (όπως και τα άλλα μέλη της Δ.Σ. του Λονδίνου) ευθύνονται μεν ανεξαρτήτως πταίσματος αλλά περιορισμένα. Το περιορισμένο της ευθύνης διευκολύνει την ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων από το «θαλάσσιο συμβεβηκός». Στην ουσία διευκολύνεται η κατανομή των ζημιών από την επέλευση των κινδύνων ή ορθότερα η κατανομή του κόστους της ασφαλιστικής κάλυψης αυτών των κινδύνων, δηλαδή το σύστημα περιορισμού της ευθύνης συνίσταται κυρίως στο ότι ορίζει το ανώτατο ποσό

ευθύνης, ήτοι το ανώτατο χρηματικό ποσό για την σύσταση του χρηματικού κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης – limitation fund) και τόσο ο ασφαλιζόμενος όσο και ο ασφαλισμένος γνωρίζουν εκ των προτέρων το maximum όριο έκθεσης τους στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο και συνακολούθως, υποχρέωσης αποζημιώσεως. Η άμεση έννομη συνέπεια της συστάσεως του περιορισμού της ευθύνης είναι ότι εκείνος ο οποίος έχει αξίωση λόγου χάρη κατά του πλοιοκτήτη δεν δικαιούται να στραφεί κατά των άλλων περιουσιακών του στοιχείων. (4<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2001).

#### 1.4.7.2 ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Όλες οι απώλειες ή οι ζημιές για λογαριασμό του Ασφαλιστή καταβάλλονται εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή όλων των σχετικών εγγράφων που επιτρέπουν στους Ασφαλιστές να προβούν σε πληρωμή έναντι του Ασφαλισμένου ή του δικαιούχου με οποιαδήποτε εκχώρηση ή μεταβίβαση δικαιωμάτων.

Εάν οι Ασφαλιστές δεν καταβάλουν την αποζημίωση εντός της προαναφερόμενης περιόδου, ο Ασφαλισμένος μπορεί να απαιτήσει τόκους επί της αποζημίωσης. Το εφαρμοστέο επιτόκιο καθορίζεται από το γαλλικό δίκαιο. [2]

Όταν αποζημιωθεί η απώλεια ή η ζημία, όλα τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον Ασφαλισμένο έως το χρόνο διακανονισμού συμψηφίζονται με την αποζημίωση ακόμη και σε περίπτωση πτώχευσης ή αφερεγγυότητας του Ασφαλισμένου.

#### 1.5 ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ASSIGNMENT OF POLICY

Η ναυτική ασφάλιση, σε αντίθεση με άλλα είδη ασφαλιστικής αποζημίωσης, είναι εκχωρητέα εκτός αν υπάρχουν ρητοί όροι για το αντίθετο. Μπορεί να εκχωρηθεί πριν ή μετά την απώλεια, με έγκριση ή με άλλο συνήθη τρόπο. Εάν ο εκχωρητής χάσει το ασφαλισμένο συμφέρον του, η ασφάλεια παύει να επιτελεί τον σκοπό της και δεν υπάρχει τίποτα για εκχώρηση. Στην αντίστροφη περίπτωση, όπου ο ασφαλισμένος εκχωρεί την ασφαλιστική απαίτηση χωρίς να διατίθεται το αντικείμενο ασφάλισης, ο εκδοχέας δεν έχει ασφαλιστικό συμφέρον και συνεπώς δεν είναι σε θέση να ασκήσει αγωγή κατά της ασφαλιστικής σύμβασης. Το αποτέλεσμα της εκχώρησης σε περίπτωση όπου έχει εκχωρηθεί μια απαίτηση από ναυτική ασφαλιστική προκειμένου

να μεταβιβαστεί το ασφαλιστικό συμφέρον, ο εκδοχέας πρέπει να υποβάλει μήνυση στον όνομά του προκειμένου να υπεισέλθει στα δικαιώματα του ασφαλισμένου (για παράδειγμα σε μια τυπική δήλωση φορτίου). Ο εναγόμενος (ο ασφαλιστής) έχει το δικαίωμα να προβάλει οποιαδήποτε στοιχείο ή μέσο είναι πρόσφορο για την υπεράσπισή του, το οποίο απορρέει από την ασφαλιστική σύμβαση, όπως θα ενεργούσε εάν η αγωγή είχε ασκηθεί στο όνομα του προσώπου από το οποίο ή για λογαριασμό του οποίου πραγματοποιήθηκε η ασφάλιση.

Επιπρόσθετα, υπάρχει η δυνατότητα καταβολής της αποζημίωσης σε πρόσωπο ή οντότητα διαφορετική από τον ασφαλισμένο. Σύμφωνα με τη ρήτρα «πληρωτέας ζημίας» ένα ή και περισσότερα αγαθά ασφαλιζονται και αποζημιώνονται μέσω μιας μόνο ασφαλιστικής εταιρείας. Η αποζημίωση καταβάλλεται στον εκδοχέα εφόσον αποδείξει ότι έχει ασφαλιστικό συμφέρον. Εν κατακλείδι, το ποσό το οποίο θα καταβληθεί ως αποζημίωση καλύπτει μόνο την πραγματική απώλεια. Δεν καλύπτεται δηλαδή η απώλεια που προκύπτει από μετατροπή, έκπτωση ή κατάχρηση εκ μέρους του ασφαλισμένου. (ενότητες 50-51 της ΜΙΑ 1906). (Rose, 2013).

## 1.6 ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

### *1.6.1 ΠΛΗΡΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Υπάρχει όταν το ασφαλιστικό ποσό το οποίο συμφωνείται ως ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή, συμπίπτει με την ασφαλιστική αξία, δηλαδή την τρέχουσα αντικειμενική αξία του πράγματος.

### *1.6.2 ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Υπάρχει όταν το ασφαλιστικό ποσό είναι μικρότερο της ασφαλιστικής αξίας. Δεν είναι υποχρεωτικό για τον ασφαλιζόμενο να ασφαλίσει την πλήρη αξία ώστε να καλυφθεί η ολική απώλεια αντίθετα μπορεί να ασφαλιστεί για μερική απώλεια και να υποστεί μερική ζημία, δηλαδή μπορεί να ανακτήσει μόνο το ποσοστό της ζημίας που το ασφαλισμένο ποσό φέρει στην ασφαλισμένη αξία του αντικειμένου. Στην περίπτωση αυτή όπως προβλέπεται από το άρθρο 81 της ΜΙΑ, ο ασφαλιζόμενος δηλώνει ως ασφαλιστική αξία ένα μέρος της και για το υπόλοιπο της ασφαλιστικής αξίας φέρει ο ίδιος τον κίνδυνο βάσει του «αναλογικού κανόνα». Για Παράδειγμα: εάν η αξία του

ασφαλισμένου αντικειμένου είναι 100, το ασφαλισμένο ποσό είναι 50 και η πραγματική ζημία είναι 30, ο ασφαλισμένος θα ανακτήσει μόνο 15. Σε περίπτωση συνολικής απώλειας ο ασφαλισμένος θα ανακτήσει 50.

### *1.6.3 ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Υπάρχει όταν το ασφαλιστικό ποσόν που συμφωνείται υπερκαλύπτει την ασφαλιστική αξία του αντικειμένου, δηλαδή είναι υψηλότερο από τη συμφωνηθείσα αξία του ασφαλισμένου ακινήτου ή πλοίου. Ειδικότερα, η υπερασφάλιση διακρίνεται σε **καλόπιστη** εφόσον ο ασφαλισμένος προβαίνει καλόπιστα σε αυτήν ή υπερεκτιμά λανθασμένα την ασφαλιστική αξία ή αν η τελευταία αυξάνεται κατά το διάστημα από τότε που έλαβε γνώση της μέχρι την τυπική έναρξη της ασφάλισης και **κακόπιστη** υπερασφάλιση όταν προέβη δολίως αποβλέποντας σε (αναιτιολόγητο) πλουτισμό. Η εκούσια κακόπιστη υπερασφάλιση αντιβαίνει στον αποζημιωτικό χαρακτήρα της ασφάλισης και είναι άκυρη δικαιοπραξία σε αντίθεση με την επιτρεπτή ακούσια και καλόπιστη υπερασφάλιση όπου έχει ισχύ και ο καλόπιστος ασφαλισμένος συνεχίζει να δικαιούται το ασφάλισμα. Στην ακούσια υπερασφάλιση δεν θίγεται η ασφαλιστική σχέση αλλά περιορίζεται η ευθύνη του ασφαλιστή σε περίπτωση επέλευσης κινδύνου προκειμένου να μην υπάρξει κέρδος του ασφαλισμένου σε σύγκριση με την πραγματική αξία της ζημίας που υπέστη. Μερικές φορές επιτρέπεται και χρησιμοποιείται στην πράξη για την ασφάλιση παλαιών πλοίων που εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται.

### *1.6.4 ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Υπάρχει όταν το ίδιο ασφαλιστικό συμφέρον – κατά υποκείμενο και αντικείμενο-ασφαλιστεί για ολόκληρη την αξία του και υπάρχει σύμπτωση ουσιαστικής διάρκειας για τον ίδιο ή τους ίδιους κινδύνους σε διαφορετικούς ασφαλιστές. Σύμφωνα με το άρθρο 260 του ΚΙΝΔ οι πολλαπλές ασφαλίσεις είναι όλες **ισχυρές μέχρι του ποσού της ασφαλιστικής αξίας** εφόσον έγιναν καλόπιστα και οι ασφαλιστές ευθύνονται εις ολόκληρον. Ο ασφαλιστής που προέβη σε καταβολή στην συνέχεια μπορεί να στραφεί αναγωγικά και να απαιτήσει από τους υπόλοιπους ασφαλιστές το αναλογούν τμήμα όπως ορίζεται στο άρθρο 481 επ. ΑΚ. Στην περίπτωση που οι πολλαπλές ασφαλίσεις έγιναν δολίως είναι άκυρες και οι ασφαλιστές δικαιούνται να κρατήσουν το

ασφάλιστρο λόγω αποζημιώσεως. Με βάση το άρθρο 3 §6 και §7 και το άρθρο 15 §3 του Ν2496/97 ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει την σύμβαση και απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς καταβολή ασφαλίματος ενώ δικαιούται τα ληξιπρόθεσμα ασφάλιστρα σε περίπτωση που ασφαλισμένος δολίως αποκρύψει από τον ασφαλιστή την ύπαρξη πολλαπλών ασφαλίσεων αντιβαίνοντας στο καθήκον αληθείας. (Παζαρζής, 2015).

#### *1.6.5 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Η διπλή ασφάλιση υπάρχει όταν το αντικείμενο της ασφάλισης έχει ασφαλιστεί με δύο διαφορετικές ασφαλίσεις αλλά προβλέπεται ότι ο ασφαλιστής της μιας ασφάλισης δεν φέρει καμία ευθύνη εφόσον ο ασφαλισμένος αποζημιωθεί από την άλλη. Επομένως, η εν λόγω ρήτρα αποκλεισμού της ευθύνης στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο της μιας ασφάλισης είναι αποτελεσματική μόνο εφόσον ο ασφαλισμένος έχει την δυνατότητα να λάβει αποζημίωση από την δεύτερη ασφάλιση και μόνο όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει της ύπαρξης μιας τέτοιας ασφαλιστικής κάλυψης (Bennett, 1996).

#### *1.6.6 ΣΥΝΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Υπάρχει όταν περισσότεροι ασφαλιστές του ίδιου συμφέροντος προβαίνουν σε ασφάλιση κατά του ίδιου κινδύνου για τον ίδιο χρόνο και το σύνολο των ασφαλιστικών ποσών δεν υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία. Υπάρχουν τόσες ασφαλιστικές συμβάσεις όσοι είναι και οι ασφαλιστές αλλά εν αντιθέσει με την πολλαπλή ασφάλιση δεν ευθύνονται εις ολόκληρον αλλά συμμετρως ανάλογα με το ποσοστό που έχει ασφαλίσει ο καθένας. Ωστόσο, στην ναυτική ασφάλιση κάθε ασφαλιστής ευθύνεται πάντα εις ολόκληρον και αλληλέγγυα όταν ένα συμφέρον ασφαλιστεί για τον ίδιο χρόνο και τους ίδιους κινδύνους σε πολλούς ασφαλιστές ταυτόχρονα. Επιπρόσθετα, η συνασφάλιση συνοδεύεται από την ρήτρα διεύθυνσης από έναν ασφαλιστή (διευθυντική ρήτρα) υπό την προϋπόθεση ύπαρξης συμφωνίας των μερών.

#### *1.6.7 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ*

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της ΜΙΑ 1906, η έννοια της αντασφάλισης (marine re insurance) ορίζεται ως ασφάλιση της κύριας ναυτικής ασφάλισης. Με άλλα λόγια,

αντασφάλιση είναι η ασφάλιση ενός κινδύνου ή ενός μέρους του κινδύνου από τον κύριο ασφαλιστή (ασφαλιστική εταιρεία) προς έναν άλλο ασφαλιστή (τον αντασφαλιστή ή την αντασφαλιστική εταιρεία). Ο ασφαλιστής βάσει της κύριας σύμβασης ναυτικής ασφάλισης έχει ασφαλιστικό συμφέρον όσον αφορά τον ασφαλισμένο τον κίνδυνο και μπορεί να ασκεί αντασφάλιση έναντί του. Η αντασφάλιση παίζει σημαντικό ρόλο παρέχοντας σταθερότητα και ενισχύοντας την οικονομική κατάσταση του ασφαλιστή. Το συμβόλαιο της αντασφάλισης βασίζεται στις αρχές που προβλέπονται από τη Νομοθεσία για την κύρια ασφάλιση δηλαδή μέγιστη καλή πίστη, αιτιώδης συνάφεια, αποζημίωση).

**Η Διαφορά μεταξύ αντασφάλισης και συνασφάλισης έγκειται στο γεγονός ότι σε αντίθεση με την αντασφάλιση, η συνασφάλιση πραγματοποιείται από έναν αριθμό ασφαλιστών και βασίζεται στην αρχή της αλληλεγγύης (Παζαρζής, 2015)**

## 1.7 ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

### *1.7.1 LLOYD'S OF LONDON*

#### 1.7.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τον 17ο αιώνα, η σημασία του Λονδίνου ως εμπορικού κέντρου οδήγησε σε αυξανόμενη ζήτηση για ασφάλιση πλοίων και φορτίων. Το coffeeshop του Edward Lloyd καθιερώθηκε ως τόπος για σύναψη θαλάσσιας ασφάλισης και από εκεί ξεκίνησε ο Lloyd's που γνωρίζουμε σήμερα. Ο σημερινός Lloyd's είναι συνεταιρισμός, ενσωματωμένος στην Πράξη του Κοινοβουλίου το 1871 με τροποποιήσεις που περιέχονται στις Πράξεις του Lloyd's του 1888, 1911, 1925, 1951. Στην κοινότητα του Lloyd's υπάρχουν αρκετοί οργανισμοί ασφάλισης. Αυτοί δεν είναι στην πραγματικότητα, ασφαλιστές, αλλά είναι η Lloyd's Corporation, ένας ανεξάρτητος οργανισμός και ρυθμιστής που ενεργεί για την προστασία και τη διατήρηση της ασφάλισης. Ένας **οργανισμός που ομαδοποιεί μια σειρά συνδικάτων** και ορίζει ένα ενεργό μέλος για να εκπροσωπεί τα συνδικάτα. Τα μέλη λειτουργούν μεμονωμένα ή ομαδικά και συνάπτουν ασφαλίσεις αναλαμβάνοντας τις σχετικές υποχρεώσεις είτε απ' ευθείας είτε μέσω αντιπροσώπου.

Η επιχείρηση που γράφεται στο Lloyd's απευθύνεται σε ειδικευμένους συνδικαλιστικούς οργανισμούς, οι οποίοι τιμολογούν και αναλαμβάνουν κινδύνους

ασφαλιστικούς (**Insurance**) και αντασφαλιστικούς κινδύνους (**Reinsurance**), μέσω μεσιτών και μετόχων. Μεγάλο μέρος του κεφαλαίου που διατίθεται στον Lloyd's παρέχεται σε συνδρομητική βάση - όπου οι ασφαλιστές του Lloyd's συν-λειτουργούν μαζί ως συνδικάτα και αναλαμβάνουν τους ως άνω κινδύνους.

Η ασφαλιστική αγορά του Lloyd's διαθέτει συγκέντρωση εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σχετικά με την ναυτική ασφάλιση. Περισσότερες από 50 ασφαλιστικές εταιρείες, περισσότεροι από 200 εγγεγραμμένοι μεσίτες του Lloyd's και ένα παγκόσμιο δίκτυο με περισσότερους από 4.000 τοπικούς αντισυμβαλλόμενους δραστηριοποιούνται και φέρνουν επιχειρήσεις στην αγορά του Lloyd's.

Η **Εκτελεστική Επιτροπή** της Εταιρείας ασκεί τις καθημερινές εξουσίες και αρμοδιότητες του **Συμβουλίου** του Lloyd's και του **Franchise Board**. [3].

#### 1.7.1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ LLOYD'S CORPORATION ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ:

- Την διαχείριση και προστασία του **δικτύου διεθνών αδειών** Lloyd's.
- Συμφωνίες με τα **επιχειρηματικά σχέδια** των συνδικάτων και αξιολόγηση των επιδόσεων τους σε σχέση με αυτά τα σχέδια. Τα συνδικάτα υποχρεούνται να συνάπτουν συμφωνίες μόνο με βάση τα συμφωνηθέντα επιχειρηματικά τους σχέδια. Αν δεν το κάνουν, ο Lloyd's μπορεί να αναλάβει μια σειρά ενεργειών, συμπεριλαμβανομένης, ως έσχατης λύσης, την παύση λειτουργίας των συνδικάτων.
- Την παρακολούθηση των συνδικάτων με τα **ελάχιστα πρότυπα** του Lloyd's.
- Τη συνέχιση της αύξησης των προτύπων και βελτίωση της απόδοσης σε δύο βασικούς τομείς:
  - α) τη συνολική διαχείριση κινδύνων και επιδόσεων της αγοράς.
  - β) τη διατήρηση και ανάπτυξη της ελκυστικότητας της αγοράς για τους φορείς παροχής κεφαλαίων, τους διανομείς και τους πελάτες, διατηρώντας παράλληλα την ποικιλομορφία της (Παζαρζής, 2015).

#### 1.7.2 ΑΣΦΑΛΟΜΕΣΙΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ (INSURANCE BROKERS AND AGENCIES)

Η κάλυψη που προσφέρει η ασφάλιση “Hull and Machinery” λαμβάνεται είτε από μια ναυτιλιακή ασφαλιστική εταιρεία είτε μέσω ενός μεσίτη “broker” που υποστηρίζεται

σε μία από τις ασφαλιστικές αγορές. Αν και ο μεσίτης δεν πρέπει ποτέ να ξεχνά ότι είναι ο πράκτορας του ασφαλισμένου, είναι σημαντικό να διατηρήσει μια φιλική προσέγγιση στις συναλλαγές του με τους ασφαλιστές (underwriters). Για τον ασφαλιστή, ο μεσίτης αντιπροσωπεύει την πηγή της εργασίας του και προβαίνει σε φιλικές διαπραγματεύσεις μαζί του. Ωστόσο, ο μεσίτης- broker δεν είναι υποχρεωμένος να αποδεχθεί την πρόταση διαπραγμάτευσης, αλλά επειδή δεν είναι σε θέση να ολοκληρώσει την ασφάλιση μόνος του, ίσως χρειαστεί έναν άλλο μεσίτη για να τον βοηθήσει. Ο μεσίτης, είτε "στον Lloyd's" είτε όχι, δεν κάνει διακρίσεις υπέρ του Lloyd's ή της μεσιτικής εταιρείας. Υπάρχουν **οργανισμοί ασφαλομεσιτών** όπως η Corporation of Insurance Brokers (C.I.B), η Lloyd's Insurance Brokers' Association (L.I.B.A). Σημαντική είναι η διάκριση μεταξύ των British Insurance Brokers Association (B.I.B.A) και Brokers' Registration Council. Το Brokers' Registration Council είναι καταστατική εταιρική αρχή διαφορετική από το Συμβούλιο της B.I.B.A και είναι υπεύθυνο για την εγγραφή και την πειθαρχία όλων των μεσιτών. Αντίθετα η B.I.B.A εκτελεί τα καθήκοντα μιας εμπορικής ένωσης για τα συμφέροντα των μελών της και εκπροσωπεί μέλη με τα τμήματα των κυβερνήσεων και άλλα. Αντίθετα ο μεσίτης του Lloyd's παρέχει υπηρεσίες για τη ναυτιλιακή κοινότητα στο σύνολό της. (Brown, 1978; Brown, 1975).

### *1.7.3 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ – INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS - I.L.U.)*

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου (**INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS - I.L.U**) αποτελεί έναν οργανισμό των Άγγλων ασφαλιστών, όπου εκπροσωπεί το ασφαλιστικό ενδιαφέρον των μελών του στην αγορά της ναυτικής ασφάλισης του Λονδίνου σχετικά με θέματα που αφορούν στην ασφάλιση πλοίων, φορτίων, κατασκευής, πολεμικών κινδύνων, κινδύνων εξ ατομικής ενέργειας στη σύνταξη τεχνικών όρων κ.α. Συγκεκριμένα, ιδρύθηκε το 1884 και μέχρι πριν κάποια χρόνια μόνο οι βρετανικές ελεγχόμενες εταιρείες ήταν ικανές να γίνουν μέλη του. Σκοπός του Ινστιτούτου είναι η προώθηση των συμφερόντων της ναυτικής ασφάλισης παρέχοντας διευκολύνσεις στα μέλη του σχετικά με τις διατυπώσεις, τις ρήτρες (clauses), τις προϋποθέσεις και την εξεύρεση λόγων για κοινές συμφωνίες επίλυσης



προβλημάτων που επηρεάζουν την ασφαλιστική αγορά. Κυρίως το Ινστιτούτο επικεντρώνεται στις θαλάσσιες επιχειρήσεις [5].

Ειδικότερα, το Ινστιτούτο συγκροτεί **Ειδικές Επιτροπές (Joint Committees)**, που περιλαμβάνουν μέλη των Lloyd's και μέλη του Ινστιτούτου, **για να αποφασίζουν για θέματα που επηρεάζουν ολόκληρη την αγορά και να κάνουν συστάσεις**. Το Ινστιτούτο έτσι παρέχει υπηρεσίες μέσω της σύστασης των Ειδικών αυτών Επιτροπών. Η επιτροπή “The Technical and Clauses Committee” και η “The Joint Hull Committee” είναι δύο σημαντικές τέτοιες επιτροπές. Η επιτροπή “The Joint Hull Returns Bureau” λειτουργεί ως γραφείο παρακολούθησης επιστροφών ασφαλιστρών προς τους πλοιοκτήτες λόγω αργίας πλοίων και βρίσκεται υπό την αιγίδα της επιτροπής “The Joint Hull Committee” προς όφελος της ναυτασφαλιστικής αγοράς. Άλλες σημαντικές Επιτροπές είναι οι “Joint Cargo Committee”, η “War Risks Rating Committee”, η “Technical και Clauses Committee”. Το Ινστιτούτο διαχειρίζεται επίσης το Γραφείο “Policy Signing Office” το οποίο λειτουργεί από το 1942, την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστηρίων και την Υπηρεσία “Claims Payable Abroad” για λογαριασμό των Εταιρειών - μελών του. Το Ινστιτούτο με τις Joint Committees, στις οποίες μετέχουν και μέλη του Lloyd's, λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των ανεξάρτητων εταιρειών - μελών και του Lloyd's για θέματα ανάληψης αποφάσεων επί κοινής πολιτικής. Οι αποφάσεις αυτές (Joint hull Understanings) **δεν δεσμεύουν νομικά τα μέλη, χαράσσουν όμως μια πολιτική που πρέπει να ακολουθήσουν**.

Οι **ρήτρες της ναυτικής ασφάλισης** συντάσσονται από την επιτροπή “The Technical and Clauses Committee” και δημοσιεύονται από το Ινστιτούτο. Αυτές οι ρήτρες, οι οποίες αναλύονται κατωτέρω, γνωστές και ως “Institute Clauses” χρησιμοποιούνται στα ασφαλιστικά συμβόλαια παγκοσμίως. Τέτοιοι όροι είναι οι θεσπιθέντες για την κατά χρόνο ασφάλιση του πλοίου (Institute Time Clause - Hulls), (Institute Voyage Clause - Hulls), (Institute Standard Total Loss Only Clauses – Hulls) ( Institute Time Clauses – Hull Port Risks) (Institute Time Clauses – Freight) ( Institute Voyage Clauses- Freight). Αυτές οι ρήτρες τροποποιούνται και αναθεωρούνται κατόπιν διαβουλεύσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μελών. Το Ινστιτούτο τηρεί επακριβή στοιχεία παλαιότερων ετών ως αρχεία (records) που αναφέρονται σε κάθε κίνδυνο που περιλαμβάνεται στη δραστηριότητα των μελών του (Παζαρζής, 2015).

#### 1.7.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ - INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION

Συγκεκριμένα, είναι ο κεντρικός αντιπρόσωπος και η οργάνωση αγοράς για διεθνείς ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες της που ΔΕΝ υπάγονται στο Lloyd's αλλά δραστηριοποιούνται στην αγορά του Λονδίνου [5].

Η IUA συστάθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1998, με τη συγχώνευση του Διεθνούς Συνδέσμου Ασφαλίσεων και Επενδύσεων του Λονδίνου (LIRMA) και του Ινστιτούτου Λονδίνου Underwriters (ILU). Αυτή η ένωση συγκέντρωσε τους αντιπροσωπευτικούς φορείς για τον θαλάσσιο και μη θαλάσσιο τομέα της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου.

Το ιστορικό της ILU στις ασφαλιστικές αγορές θαλάσσιων μεταφορών χρονολογείται από το 1884. Ανώτερα μέλη των ναυτικών ασφαλιστικών εταιρειών συναντήθηκαν από το 1850 με την ανεπίσημη συνάντηση στο Jerusalem Coffee House όπου και υποβλήθηκε πρόταση για την καθιέρωση μιας τυπικής αντιπροσωπευτικής ασφαλιστικής ένωσης τον Ιούλιο του 1882 και δύο χρόνια αργότερα η νέα ILU ανέλαβε τα γραφεία της στο Royal Exchange Buildings.

Η LIRMA ιδρύθηκε το 1991 από τη συγχώνευση των προηγούμενων ασφαλιστικών οργανώσεων, που ιδρύθηκαν στη δεκαετία του 1960 και του 1970, για την υποστήριξη μη ασφαλιστικών επιχειρήσεων και αντασφαλίσεων.

##### 1.4.7.1 ΔΟΜΗ I.U.A

Η Δομή του διακρίνεται σε τρία διαφορετικά διοικητικά όργανα: Το Συμβούλιο, τις Επιτροπές και τα Μέλη με τις διάφορες υποκατηγορίες τους.

##### - Το Συμβούλιο

Το Συμβούλιο απαρτίζεται από τον Chief Executive και τους Αντιπροσώπους, οι οποίοι δεν πρέπει να ξεπερνούν τον αριθμό των 20 ατόμων. Η εκλογή τόσο των Αντιπροσώπων όσο και του Chief Executive έχει ετήσια περιοδικότητα. Επίσης, οι Αντιπρόσωποι συνήθως προέρχονται από τις τάξεις των Ανώτατων Διευθυντικών Στελεχών των ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών εταιρειών που είναι Μέλη του I.U.A.

##### - Οι Επιτροπές

Ο I.U.A έχει συστήσει ορισμένες εξειδικευμένες Επιτροπές, οι οποίες ειδικεύονται σε συγκεκριμένους τομείς κατά την άσκηση του έργου τους.

Η **Marine Technical Committee (MTC)** προωθεί τα συμφέροντα των Μελών του I.U.A και συνεργάζεται και με άλλους οργανισμούς της ναυτικής ασφάλισης όπως ο Lloyd's of London και η International Union of Marine Insurers (IUMI), προκειμένου να συντονίσουν θέματα που άπτονται του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Η Επιτροπή **Non – Marine Technical Committee (NMTC)** εκπροσωπεί τα μέλη του I.U.A. που δεν δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Ναυτιλίας αλλά βασική της αρμοδιότητα είναι η διατύπωση συλλογικών λύσεων προς βελτίωση των συνθηκών στην ασφαλιστική και αντασφαλιστική αγορά.

Άλλη Επιτροπή είναι η **Aviation Technical Committee**. Η δημιουργία της πραγματοποιήθηκε με την ενσωμάτωση της το 2003 στον I.U.A της Aviation Insurance Offices Association (AIOA).

Αντίθετα, η **Τεχνική Επιτροπή Νομοθεσίας και Αντιπροσώπευσης** προσφέρει τις υπηρεσίες της στο σύνολο των μελών του I.U.A. Ο τομέας ευθύνης της είναι η παρακολούθηση των εξελίξεων σε φορολογικά και νομικά θέματα που επιδρούν στην δραστηριότητα των Μελών, κρατώντας ενήμερους τους συμμετέχοντες ασφαλιστές και αντασφαλιστές για τις εμπορικές συμφωνίες και διαπραγματεύσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη σε παγκόσμιο επίπεδο και είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφαλιστική αγορά. Επιπρόσθετα, υπάρχει η Επιτροπή Τεχνικής Εκπαίδευσης με αντικείμενο την προώθηση της εκπαίδευσης των στελεχών της αναλαμβάνοντας από κοινού με το Chartered Insurance Institute και τα London Market Language Clubs την προώθηση της ποιότητας των γνώσεων σχετικά με τις ασφαλιστικές αγορές. Τέλος, η **Επιτροπή Χρηματοδότησης, Προϋπολογισμού και Διοίκησης** ασχολείται με την χρηματοοικονομική διαχείριση του Οργανισμού (Παζαρζής, 2015).

#### - **Τα Μέλη**

Τα Μέλη του I.U.A διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την επαγγελματική τους ιδιότητα και τον βαθμό πρόσβασης στις υπηρεσίες και λειτουργίες του Οργανισμού. Οι κατηγορίες είναι Ordinary, Associate, Affiliate (International Underwriting Association 2013).

#### - **Ordinary Μέλη**

Τα Ordinary Μέλη είναι ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές εταιρείες όπου εξασφαλίζουν άδεια λειτουργίας και άσκηση δραστηριότητας στις τοπικές αρχές της έδρας τους. Αν και μπορούν να εδρεύουν οπουδήποτε παγκοσμίως συνήθως η διαχείριση και οι συναλλαγές πραγματοποιούνται στα γραφεία στο Λονδίνο. Κάθε μελος έχει πλήρη οικονομική συμμετοχή στον Οργανισμό και πλήρη δικαιώματα ψήφου για την λήψη αποφάσεων. Οι ασφαλιστικές εργασίες στον Οργανισμό πραγματοποιούνται σε επίπεδο χονδρικής.

- **Associate Μέλη**

Τα Associate Μέλη είναι ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές επιχειρήσεις οι οποίες δεν υποχρεούνται να εδρεύουν ή να ασκούν τις Διαχειριστικές Πράξεις στα γραφεία στο Λονδίνο. Έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν συγκεκριμένες πληροφορίες από τις υπηρεσίες του I.U.A και να ενισχύουν τον προϋπολογισμό του Οργανισμού σε μικρότερο βαθμό από τα Ordinary Μέλη. Μπορούν να παρακολουθούν τις ετήσιες Γενικές Συνελεύσεις του Οργανισμού, χωρίς να έχουν δικαίωμα ψήφου.

- **Affiliate Μέλη**

Ο θεσμός των Affiliate Μελών καθιερώθηκε το 2003 και επέτρεψε σε μη ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες να γίνουν για πρώτη φορά Μέλη του I.U.A. Συγκεκριμένα δόθηκε η ευκαιρία σε εταιρίες με συμπληρωματικό ή υποστηρικτικό ρόλο στα Ordinary Μέλη να γίνουν Μέλη του Οργανισμού. Τέτοιου είδους επιχειρήσεις ήταν Δικηγορικά Γραφεία, Λογιστικά Γραφεία κ.α. Οι επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση σε επιλεκτικές πληροφορίες από τις βάσεις δεδομένων του Οργανισμού και συμμετέχουν στις Επιτροπές, και στις ετήσιες Γενικές Συνελεύσεις χωρίς ωστόσο δικαίωμα ψήφου.

#### 1.7.4.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ I.U.A

Ο I.U.A προσφέρει τις υπηρεσίες του σε ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρίες που δεν είναι μέλη της αγοράς του Lloyd's. Παρέχει υπηρεσίες και καλύπτει τις σχέσεις μεταξύ των εταιρειών που συμμετέχουν στον I.U.A και τις σχέσεις μεταξύ των μελών του I.U.A και των υπόλοιπων κρατικών και ιδιωτικών φορέων της ναυτικής ασφάλισης. Συγκεκριμένα, συντελεί :

- Στην βελτίωση της αποδοτικότητας της ασφαλιστικής αγοράς μέσω της τυποποιημένης Αγοράς Αξιών του Λονδίνου. Πρόκειται για μια βάση δεδομένων όπου καταγράφονται

τα περιστατικά που έχουν απασχολήσει τις ασφαλιστικές εταιρείες, όπως ο προσδιορισμός του ύψους των ασφαλίσεων, η διαχείριση της απαίτησης για ασφαλιστική αποζημίωση, ο τελικός διακανονισμός και η καταβολή αποζημίωσης.

- Στην καθιέρωση του I.U.A ως τόπου συνάντησης και ανταλλαγής απόψεων και προβληματισμών για τα Μέλη του. Τα όργανα του I.U.A μελετούν το θεσμικό πλαίσιο και τις ρήτρες, αναλύουν τους νέους κανονισμούς που θεσπίζονται δρώντας με αυτόν τον τρόπο επικουρικά στο έργο των Ασφαλιστικών εταιριών. Η ανάλυση των νέων Κανονισμών πραγματοποιείται από κοινού με την Lloyd's Market Association (LMA).
- Ο I.U.A συνεργάζεται με κρατικούς φορείς όπως η Βρετανική Αρχή Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών (F.S.A), η οποία ρυθμίζει το πλαίσιο λειτουργίας των ασφαλίσεων και συμβάλλει στην διατήρηση επικοινωνίας μεταξύ μεσιτών και ασφαλιστών είτε άμεσα είτε μέσω του London Market Insurance Brokers Committee (I.M.B.C.).
- Σχετικά με την εσωτερική διαχείριση ακολουθείται η πολιτική μερισμάτων, ήτοι σε περίπτωση πλεονασματικού προϋπολογισμού τα διοικητικά όργανα προβαίνουν σε διανομή κερδών προς τα συμμετέχοντα μέλη.
- Ο I.U.A ασκεί και εκδοτικό έργο μέσω δημοσίευσης εγκυκλίων και λοιπού έντυπου υλικού.
- Παρέχει εξειδικευμένες εκπαιδευτικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου για την κατάρτιση των στελεχών της αγοράς του Λονδίνου ( Παζαρζής, 2015).

#### *1.7.5 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ I.U.A ΚΑΙ ΤΟΥ LLOYD'S OF LONDON*

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν πρέπει να συγχέεται ο I.U.A με τον Lloyd's. Κατ' αρχήν, ως μέλη στον Lloyd's μπορούν να γίνουν εταιρείες ή και φυσικά πρόσωπα ενώ στον I.U.A μπορούν να συμμετέχουν μόνο εταιρίες οι οποίες δεν είναι ήδη μέλη του Lloyd's of London. Επίσης, ο I.U.A είναι οργανισμός ο οποίος αντιπροσωπεύει ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρίες, ενώ ο Lloyd's of London είναι μία ασφαλιστική αγορά η οποία λειτουργεί μέσω συνδικάτων των ασφαλιστών (syndicates). Οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι στον Lloyd's of London επιμερίζονται στους ασφαλιστές οι οποίοι επιθυμούν να αναλάβουν τις σχετικές καλύψεις (Παζαρζής, 2015).

### 1.7.6 ΑΛΛΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

#### 1.7.6.1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΈΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE ( I.U.M.I)

Η Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων ιδρύθηκε το 1874 στο Βερολίνο από ασφαλιστικές εταιρίες που προέρχονται κύριως από την Δυτική Ευρώπη. Στην διάρκεια όμως του 20ου αιώνα και ιδίως μετά τον Β'ΠΠ μετεξελίχθηκε σε ένωση των εθνικών ενώσεων ναυτασφαλιστών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα μέλη δεν είναι πλέον οι ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες, αλλά οι εθνικές τους ενώσεις. Εξαίρεση συνιστά η συμμετοχή του International Underwriting Association όπως επίσης και του Lloyd's of London [6].

Η διάρθρωση της Διεθνούς Ένωσης Ναυτασφαλίσεων στηρίζεται στην λειτουργία εξειδικευμένων Επιτροπών ανάλογα με το πεδίο απασχόλησης. Καλύπτεται μία μεγάλη ποικιλία θεμάτων όπως η αντασφάλιση, η παραγωγή και υπεράκτια μεταφορά ενέργειας, η ασφάλιση του φορτίου και του πλοίου καθώς επίσης και η επίδραση της πολιτικής στην ναυτασφαλιστική αγορά (International Union of Marine Insurance 2013).

Εξίσου σημαντική είναι η συνεισφορά της στην προαγωγή της εκπαίδευσης στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων. Πραγματοποιούνται σεμινάρια σε στελέχη ναυτασφαλιστικών οργανισμών, δημοσιεύονται περιοδικά ενώ παράλληλα διοργανώνονται διεθνή συνέδρια σε συναφή θέματα.

#### 1.7.6.2 ΠΡΟΫΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

- The Liverpool Underwriters and Maritime Association

Συστήθηκε το 1802 από ασφαλιστές, πλοιοκτήτες και στελέχη της επιχειρηματικής κοινότητας του Λίβερπουλ (Liverpool Underwriters Association), δημιουργώντας τον πρώτο οργανισμό αυτού του είδους στο Ηνωμένο Βασίλειο [7].

- The Association of Underwriters and Insurance Brokers in Glasgow

Η ίδρυση της Ένωσης Ασφαλιστών και Ασφαλειο-μεσιτών της Γλασκώβης έλαβε χώρα το 1818. Ωστόσο, ασφαλιστικές εργασίες πραγματοποιούνται τουλάχιστον από τα μέσα του 18ου αιώνα, αντικατοπτρίζοντας το αυξανόμενο εξωτερικό εμπόριο της Σκωτίας με τις υπερπόντιες περιοχές. Ιδρυτές ήταν κυρίως ασφαλιστές από τον χώρο των ναυτασφαλίσεων καθώς επίσης και μεσίτες ασφαλιστικών υπηρεσιών [8], (Παζαρζής, 2015).

## 1.8 ΕΙΔΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Τα είδη της ναυτικής ασφάλισης διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες ως εξής:

- i. **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ – HULL AND MACHINERY INSURANCE**
- ii. **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ- CARGO INSURANCE**
- iii. **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΡΙΤΩΝ - PROTECT & INDEMNITY INSURANCE**
- iv. **ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ**

### 1.8.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ -ΠΛΟΙΟ – HULL AND MACHINERY INSURANCE

Η Παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση του Hull&Machinery παρέχει ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς της γάστρας (κέλυφος - hull – shell), των μηχανημάτων και του εξοπλισμού ενός πλοίου όπως και τυχόν ζημιών που προκλήθηκαν σε άλλο πλοίο.

Η ασφάλιση του Hull&Machinery καλύπτει συνήθως τις απώλειες ή τις ζημιές που προκαλούνται από κινδύνους όπως σύγκρουση, γείωση, πυρκαγιά, έκρηξη, και σεισμοί (καθώς και παλιρροιακά κύματα που ενδέχεται να ακολουθούν), και άλλους γενικούς κινδύνους της θάλασσας, των λιμνών ή των ποταμών. Οι κίνδυνοι προκειμένου να καλυφθούν πρέπει να αποδεικνύονται εξαιρετικοί στη φύση τους. Ορισμένες πολιτικές στην ασφάλιση του Hull& Machinery (**hull policy**) καλύπτουν και τις ζημιές από την πειρατεία, όπως συχνά συμβαίνει στις ακτές της Ανατολικής και Δυτικής Αφρικής καθώς και σε τμήματα της Νοτιοανατολικής Ασίας. Επίσης, καλύπτουν και την αμέλεια του πληρώματος ή του επισκευαστή.

Δύο σημαντικοί παράγοντες που συμβάλλουν στον προσδιορισμό του ύψους της ασφαλιστικής κάλυψης του “Hull and Machinery” είναι το αρχείο των απαιτήσεων (claim records) του πλοιοκτήτη και η αξίωση που πηγάζει από την αξία του πλοίου. Οι αξίες των πλοίων κυμαίνονται ανάλογα με τις τιμές της ναυλαγοράς (freight market) και την ηλικία σε συνδυασμό με την κατάσταση του πλοίου.

Ο Ασφαλισμένος, ωστόσο, πρέπει να επιδεικνύει την δέουσα επιμέλεια γνωστή ως **due diligence**, που σημαίνει ότι οι ασφαλιστές αναζητούν αποδεικτικά στοιχεία

προκειμένου να βεβαιωθούν για την σωστή και τακτική συντήρηση του πλοίου ή τη σωστή εκπαίδευση του πληρώματος.

Ωστόσο, η κάλυψη ορισμένων ασφαλειών περιορίζεται στο 75% της πραγματικής ευθύνης του εφοπλιστή. Η αρχική σκέψη των ασφαλιστικών εταιρειών ήταν ότι μη ασφαλίζοντας το ποσοστό του 25%, οι εφοπλιστές θα κατέβαλαν μεγαλύτερη προσοχή στη λειτουργία των πλοίων τους. Πρακτικά όμως οι πλοιοκτήτες καθιέρωσαν συμπληρωματική ασφάλιση για το 25% (**Increased Value Insurance**) για την αποφυγή της υπερσφάλισης όπως αναλύεται κατωτέρω (Warr, 2016).

#### 1.8.1.1 INCREASED VALUE INSURANCE ( IV)

Παραδοσιακά, σύμφωνα με την “Marine Insurance Act 1906” περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών, η ασφάλιση του Hull & Machinery καλύπτει την αγοραία αξία του πλοίου, η οποία αναφέρεται στο "Ασφαλιστικό Ενδιαφέρον" των εφοπλιστών. Οποιαδήποτε κάλυψη πέραν της αγοραίας αξίας απαγορευόταν. Ωστόσο, στο παρελθόν οι πλοιοκτήτες είχαν απαιτήσεις που διαμορφώνονταν από επιπρόσθετα κόστη προερχόμενα από γεγονότα ολικής απώλειας “Total Loss events” που κάλυπταν για παράδειγμα τα μέτρα για την αντικατάσταση του πλοίου. Ως εκ τούτου, η Ασφαλιστική Αγορά σταδιακά αναγνώρισε ότι ο ασφαλισμένος έχει ένα επιπλέον ασφαλιστικό συμφέρον πέραν της αγοραίας αξίας του πλοίου και πάνω από το προβλεπόμενο ποσό του 75% της ασφάλισης Hull& Machinery.

Η Ασφάλιση Αυξημένης Αξίας “Increased Value Insurance ” ή εφεξής “IV” ιδρύθηκε ως συμπληρωματική κάλυψη, γνωστή ως "εκταμίευση", η οποία εξασφαλίζει επιπλέον 20% έως 25% έναντι της Ασφαλισμένης Αξίας του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας “ Total Loss event”. Επιπρόσθετα, η ασφάλιση “ Increased Value” παρέχει χαμηλά ασφάλιστρα και ως εκ τούτου σήμερα πολλοί εφοπλιστές χρησιμοποιούν την ασφάλιση “IV” για να καλύψουν ένα μέρος της αξίας της αγοράς του πλοίου [10].

#### 1.8.1.2 ΟΙ ΡΗΤΡΕΣ ( CLAUSES)

Η Επιτροπή London Market Joint Hull Committee (Lloyd's Underwriters' Association και IUA) είναι επιφορτισμένη με την επικαιροποίηση των Ρητρών που έχουν εκδοθεί και συνταχθεί από τον I.U.A. Σε συνεργασία με τις ενώσεις πλοιοκτητών, τους



ασφαλιστές και τους μεσίτες διαμορφώνουν τις διεθνείς ρήτρες που ενσωματώνονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια (**International Hull Clauses**) ή εφεξής **IHC**.

Οι εν λόγω ρήτρες καθιερώθηκαν και τέθηκαν σε ισχύ από την 1η Νοεμβρίου 2002, χωρίς σημαντικές διαφοροποιήσεις από τις αρχικές ρήτρες “ Institute Time Clauses”, εφεξής **ITC**, των Ινστιτούτων του 1983 και του 1995. Ειδικότερα, οι ρήτρες ITC υποστηρίζουν τον κώδικα ISM (International Safety Management), τα κράτη της σημαίας του πλοίου και τους νηογνώμονες. Οι Διεθνείς ρήτρες για το πλοίο (IHC) διακρίνονται ως εξής: Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει τους κύριους όρους ασφάλισης, το δεύτερο μέρος παρουσιάζει μια σειρά επιπρόσθετων ρητρών όπου προστίθενται συμπληρωματικά στους ITC και το τρίτο μέρος περιέχει διατάξεις για τη διεκπεραίωση αξιώσεων (claims) καθορίζοντας τα δικαιώματα και τις ευθύνες των ασφαλιστών και των ασφαλισμένων.

Οι Ρήτρες βοηθούν τα συμβαλλόμενα μέρη – ασφαλισμένο και ασφαλιστή – να αποδεχτούν εκ των προτέρων κοινούς όρους είτε σχετικά την ασφάλιση του φορτίου ή την ασφάλιση του Hull and Machinery και καθιερώνουν ένα ομοιόμορφο πρότυπο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Σήμερα, υπάρχουν **περίπου 300 Ρήτρες** που αφορούν το χώρο των ναυτασφαλίσεων.

Ειδικότερα, οι ρήτρες του Ινστιτούτου (Institute Time Clauses) ανέρχονται στον αριθμό 208,

- οι Joint Cargo Clauses ( Κοινές Ρήτρες για το Φορτίο) στον αριθμό 36,
- οι Joint Excess of Loss Clauses (Κοινές Ρήτρες υπέρβασης των φθορών/απωλειών) είναι 2,
- οι Joint Hull Clauses ( Κοινές Ρήτρες για την Γάστρα του πλοίου) ανέρχονται σε αριθμό 51,
- οι Joint Liability Clauses ( Ρήτρες Κοινής Ευθύνης) ανέρχονται σε αριθμό 19,
- οι Joint Rig Clauses ( Κοινές Ρήτρες εξέδρας ) ανέρχονται σε αριθμό 40,
- η Joint Specie Clause ( Κοινή Ρήτρα Είδους) είναι σε αριθμό 1,
- οι Joint War Clauses ( Κοινές Ρήτρες Πολέμου ) είναι σε αριθμό 5 [11].

#### 1.8.1.3 ΚΑΛΥΨΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η Παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση του Hull & Machinery καλύπτει τους εξής

κινδύνους:

- Vessel's hull, machinery and other equipment ( Την γάστρα, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμός του πλοίου)
- Salvage and Salvage charges ( Την διάσωση και τις χρεώσεις αυτής)
- Sue and labour ( Την εργασία και το εργατικό δυναμικό)
- Proportion of Liability for collision with another vessel (3/4ths or 4/4ths)  
(Αναλογική κατανομή ευθύνης στην σύγκρουση με άλλο πλοίο)
- Loss of Hire ( Απώλεια Ναύλου)
- General average ( Πράξη γενικής Αβαρίας) [11].

#### - ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ( GENERAL AVERAGE)

Υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας όταν πραγματοποιείται μια έκτακτη θυσία ή δαπάνη μικρότερου συμφέροντος, σκόπιμη και λογική, για την κοινή διάσωση και σωτηρία σαφώς μεγαλύτερου όπως των εμλεκόμενων μελών και τη διαφύλαξη του περιουσιακού στοιχείου (πλοίου και εναπομείναντος φορτίου) σε μια κοινή θαλάσσια περιπέτεια. Όταν υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας, υπάρχει φυσικά ασφάλιση για την κάλυψη των ζημιών που προέκυψαν από αυτήν. Η αρχή της Γενικής Αβαρίας κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 66 του νόμου περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών της ΜΙΑ 1906:

#### - Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ

Η γενική απώλεια περιλαμβάνει μια δαπάνη καθώς και μια θυσία. Σε περίπτωση γενικής απώλειας, ο διάδικος δικαιούται, υπό τους όρους που επιβάλλει η Νομοθεσία της ΜΙΑ 1906, σε φορολογητέα συνεισφορά έναντι των άλλων ενδιαφερομένων μερών και η εισφορά αυτή ονομάζεται γενική μέση συνεισφορά. Σημειώνεται ότι υπάρχουν τέσσερα στοιχεία που πρέπει να ικανοποιηθούν σε μια πράξη γενικής αβαρίας: Πρώτον, η επέλευση ενός κινδύνου από την κοινή περιπέτεια, δεύτερον οι έκτακτες θυσίες ή δαπάνες, τρίτον πρέπει να είναι σκόπιμες, εύλογες και σε κάθε περίπτωση ηθελημένες και τέταρτον η διατήρηση της περιουσίας πρέπει να ενέχει σοβαρό κίνδυνο. Οι υποχρεώσεις υφίστανται εκ του νόμου, ανεξάρτητα από την ασφάλιση, οι ασφαλιστές όμως πρακτικά καλύπτουν αυτές τις δαπάνες στα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Επιπρόσθετα, είναι εφικτό να αγοραστεί κάλυψη εκ μέρους των ασφαλιστών του πλοίου σε ποσοστό 100% για συγκρούσεις πλοίων και συγκρούσεις με άλλα αντικείμενα (γνωστά ως σταθερά και πλωτά αντικείμενα – fixed and floating objects cover) (Lloyd's List Intelligence, 2008).

#### **ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ:**

Οι κίνδυνοι που εξαιρούνται στην ασφάλιση “hull and machinery” είναι οι εξής:

- **Ο κίνδυνος Πολέμου (War Risk):** εξαιρείται η κάλυψη των ζημιών από πολεμικές ενέργειες συμπεριλαμβανομένων και των ζημιών από τορπίλη στα ανοικτά της θαλάσσης.
- **Ο κίνδυνος Απεργιών ( Strikes Risk):** εξαιρείται η κάλυψη των ζημιών από στάσεις εργασιών συμπεριλαμβανομένων όχι μόνο των ζημιών που προκαλούνται από απεργίες αλλά και κινδύνους τρομοκρατίας. Ειδικότερα, οι πόλεμοι και οι απεργίες (War & Strikes) είναι στην πραγματικότητα ασφαλίσιμοι κίνδυνοι και συχνά αγοράζονται ως επέκταση της κύριας θαλάσσιας ασφάλισης, χωρίς να καλύπτονται από την κύρια ασφάλιση του hull & machinery
- **Ο κίνδυνος από Κακόβουλες πράξεις (Malicious acts):** εξαιρείται η κάλυψη των ζημιών από πρόκληση βλάβης προκαλούμενης από ανθρώπινη κακόβουλη ενέργεια.
- **Ο κίνδυνος από Πυρηνική απώλεια (Nuclear Damage):** εξαιρείται η κάλυψη των ζημιών από πολεμικά όπλα που χρησιμοποιούν ατομικές ή πυρηνικές αντιδράσεις. (van Anrooy, 2009).

#### *1.8.2 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ*

Η παραδοσιακή ασφάλιση του Hull & Machinery που εξετάστηκε παραπάνω δεν παρέχει ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά το φορτίο. Οι περισσότερες ρήτρες σύγκρουσης αποκλείουν ρητά επίσης τις απαιτήσεις σχετικά με “το φορτίο ή με άλλο περιουσιακό στοιχείο ή με τις εμπλοκές του ασφαλισμένου πλοίου”.

Η ασφάλιση του φορτίου προβλέπεται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις ασφάλισης (policy of cargo insurance) και αποζημιώνει τον πωλητή ή τον αγοραστή του φορτίου σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς των αγαθών που μεταφέρονται λόγω της επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Η εν λόγω ασφάλιση αφορά κυρίως το διεθνές εμπόριο

και ανήκει στην κατηγορία της ocean marine insurance. Ιστορικά, κάθε ταξίδι ενός πλοίου αποτελεί κοινό κίνδυνο μεταξύ του εφοπλιστή και των ιδιοκτητών του φορτίου. [12].

#### 1.8.2.1 ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Ειδικότερα, παρέχεται ασφάλιση του φορτίου σε όποιον έχει ασφαλιστικό συμφέρον κατά την αποστολή φορτίου. Ειδικότερα, όποιος πρόκειται να υποστεί ζημιά εάν το φορτίο καταστραφεί ή πρόκειται να επωφεληθεί από την ασφαλή μεταφορά του φορτίου έχει συμφέρον να ασφαλιστεί. Η ασφάλιση του φορτίου καλύπτει τους θαλάσσιους κινδύνους που ενδέχεται να προκαλέσουν απώλεια ή ζημιά στο φορτίο. Οι κύριες ρήτρες που χρησιμοποιούνται στην αγορά του Λονδίνου και παγκοσμίως είναι οι Ρήτρες του Ινστιτούτου για το Φορτίο (Intistute Cargo Clauses) οι οποίες επικαιροποιήθηκαν το 2009 (1/1/2009).

Πιο συγκεκριμένα, οι πιο συνηθισμένες ρήτρες είναι οι **Ρήτρες Cargo (A)** του Λονδίνου, ίσως πιο γνωστές ως ρήτρες ευρύτερης ασφαλιστικής κάλυψης "έναντι παντός κινδύνου". Οι ρήτρες **Cargo (B)** του Ινστιτούτου προσφέρουν την κάλυψη "κατανομαζόμενων κινδύνων" έναντι μικρότερου φάσματος κινδύνων και οι ρήτρες **Cargo (C)** προσφέρουν παρόμοια κάλυψη έναντι ακόμη μικρότερου φάσματος κινδύνων. Υπάρχουν εξαιρέσεις κοινές και στα τρία σύνολα ρητρών και κάποιες πρόσθετες εξαιρέσεις στις ρήτρες (B) και (C).

Ειδικότερα, οι ρήτρες (A) καλύπτουν την πλειονότητα των κινδύνων καθώς εμπίπτουν στον γενικό όρο κάλυψης "όλων των ναυτικών κινδύνων" - δηλαδή καλύπτουν απώλειες ή ζημίες που οφείλονται σε βαριές καιρικές συνθήκες, σύγκρουση, βύθιση κλπ. Οι ρήτρες (C) καλύπτουν κινδύνους που προέρχονται από πυρκαγιά και έκρηξη (fire and explosion), την γείωση ή την έμφραξη του πλοίου (grounding or stranding of the vessel), εκφόρτωση του φορτίου (jettison of the cargo), βύθιση του πλοίου (sinking), σύγκρουση (collision), καταστροφή του φορτίου (damage to the cargo).

Οι ρήτρες (B) καλύπτουν όλους τους προαναφερόμενους κινδύνους και επιπλέον τρεις συμπληρωματικούς κινδύνους, όπως την ολική απώλεια του φορτίου από πτώση στην θάλασσα (total loss of cargo), την είσοδο νερών στο πλοίο ή τον χώρο αποθήκευσης του φορτίου με αποτέλεσμα την φθορά του, του ψεκαστήρα ή τη ζημιά τύπου συμπύκνωσης (washing over board). (Bolger, 2012).

### 1.8.2.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΒΑΡΙΑΣ ( AVERAGE CLAUSES)

Αν και οι ολικές απώλειες από τους κινδύνους που απαριθμούνται στις παραπάνω ρήτρες είναι πλήρως ανακτήσιμες μέχρι τα όρια που τίθενται στην ασφαλιστική κάλυψη, οι μερικές ζημίες (Partial losses), εκτός της Γενικής Αβαρίας είναι ανακτήσιμες μόνο όπως καθορίζεται από την ρήτρα της Αβαρίας που καλύπτει «ιδιαιτέρους κινδύνους». Ο ασφαλισμένος επιλέγει την ρήτρα αβαρίας που ταιριάζει καλύτερα στην περίπτωση του. Υπάρχουν πέντε βασικές ρήτρες:

- **FPAAC:** Στο αμερικάνικο σύστημα ασφάλισης, η ρήτρα FPAAC (Fire Protection Agencies Advisory Council) είναι η πιο περιορισμένη ρήτρα αβαρίας χωρίς να απαιτεί την πλήρωση συγκεκριμένων συνθηκών - Περιορίζει την ανάκτηση σε μερικές απώλειες που προκαλούνται άμεσα από πυρκαγιά, βύθιση ή σύγκρουση του πλοίου.

- **Η FPAEC:** Στο αγγλικό σύστημα ασφάλισης, σήμερα η ρήτρα FPAEC (Free of Particular Average) είναι παρόμοια με την FPAAC χωρίς να απαιτεί την πλήρωση συγκεκριμένων συνθηκών με την εξαίρεση ότι δεν είναι απαραίτητο η ζημιά στο φορτίο να αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα επέλευσης συγκεκριμένου κινδύνου, αρκεί να συμβεί κάτι τέτοιο.

- **Η ρήτρα αβαρίας όπου ανέρχεται σε ποσοστό 3%:** Παρέχει προστασία για μερική απώλεια από ναυτικούς κινδύνους Το ποσοστό αυτό ονομάζεται franchise και είναι το ελάχιστο ποσό απαίτησης. (Παράδειγμα: Εάν ένας κίνδυνος είναι ασφαλισμένος για 1.000\$, η ανακτήσιμη μερική ζημιά θα πρέπει να ανέρχεται σε τουλάχιστον 30\$ τα οποία πρέπει να καταβληθούν).

- **Η ρήτρα αβαρίας ανεξαρτήτως ποσοστού:** Όλες οι μερικές απώλειες που οφείλονται σε θαλάσσιους κινδύνους είναι πλήρως ανακτήσιμες ανεξάρτητα από το ποσοστό κάλυψης. Ωστόσο, υπάρχει δυνατότητα προαιρετικής επέκτασης ασφάλισης σε ορισμένους κινδύνους. Οι εν λόγω ρήτρες μπορούν να επεκταθούν ώστε να περιλαμβάνουν πρόσθετους κινδύνους ανάλογα με το είδος του αντικειμένου που πρόκειται να ασφαλισθεί, τη συσκευασία, το ταξίδι, τη στοιβασία κλπ. Αυτές οι επεκτάσεις μπορεί να περιλαμβάνουν κινδύνους όπως για παράδειγμα κλοπή, μη παράδοση, διαρροή, θραύση και άλλες).

- **Η ρήτρα Αβαρίας έναντι όλων των κινδύνων:** αυτή η κάλυψη ασφαρίζει «έναντι παντός κινδύνου» συμπεριλαμβανομένης και της σωματικής απώλειας ή ζημιάς από οποιαδήποτε εξωτερική αιτία. Τα παρακάτω είδη ζημιών αποτελούν εξαιρέσεις και

δεν καλύπτονται από την ρήτρα "έναντι όλων των κινδύνων" :

- Ζημία που απορρέει από τα εγγενή ελαττώματα των αγαθών.
- Απώλεια ή ζημία που προκύπτει από απεργίες, αναταραχές.
- Απώλεια ή ζημία που προέρχεται από πολεμικές ενέργειες, όπου συνήθως καλύπτονται από την πρόσθετη ασφάλιση έναντι των πολεμικών κινδύνων).

Η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί στη συνέχεια να περιοριστεί προκειμένου να αποφευχθεί η πληρωμή υψηλών ασφαλιστρών. Αυτή η ευελιξία είναι το κύριο πλεονέκτημα της ασφάλισης ανοικτών φορτίων. (Bolger, 2012).

### 1.8.2.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

Εκτός από τις ανωτέρω ρήτρες , η τυπική ασφάλιση ανοικτών φορτίων περιλαμβάνει τις ακόλουθες ρήτρες (Additional coverage clauses including general average):

- **Ρήτρα έκρηξης:** διευρύνει την κάλυψη και περιλαμβάνει την απώλεια ή τη ζημία λόγω έκρηξης από οποιαδήποτε αιτία εκτός από αιτία που συνδέεται με πολεμικό κίνδυνο.
- **(Inchmaree Clause):** Η εν λόγω ρήτρα παρέχει κάλυψη για την απώλεια ή ζημία στο φορτίο από τη διάρρηξη των λεβήτων, τη θραύση των αξόνων ή οποιουδήποτε λανθάνοντος ελαττώματος στην γάστρα του πλοίου ή τα μηχανήματα ή από σφάλματα πλοήγησης ή διαχείρισης του πλοίου από τον πλοίαρχο.
- **Ρήτρα Αποθήκευσης και στοιβασίας φορτίων που χάνονται κατά την Φόρτωση :** παρέχει κάλυψη για τη φόρτωση, την αποθήκευση και την αποστολή του φορτίου. Επίσης, προβλέπει την καταβολή της ασφαλισμένης αξίας οποιουδήποτε φορτίου που μπορεί να χαθεί εντελώς κατά τη φόρτωση, τη μεταφόρτωση ή την εκφόρτωση.
- **Ρήτρα Shore clause :** παρέχει κάλυψη σε αποβάθρες κατά τη διάρκεια της χειρσαίας μεταφοράς και περιλαμβάνει τους κινδύνους σύγκρουσης, εκτροχιασμού, ανατροπής ή άλλου ατυχήματος στη μεταφορά, πυρκαγιά, κεραυνούς, διαρροές ψεκαστών, κυκλώνες, πλημμύρες (δηλαδή αύξηση των πλωτών υδάτων) ή / και κατάρρευση ή καθίζηση λιμένων ή αποβαθρών.
- **Ρήτρα σύγκρουσης (Clause Collision):** Παρέχει κάλυψη για οποιοδήποτε ποσό το οποίο ο ιδιοκτήτης του φορτίου νομικά δεσμεύεται να καταβάλει στον εφοπλιστή σύμφωνα με τη ρήτρα "both to blame" με βάση την φορτωτική. (Bolger, 2012).

#### 1.8.2.4 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ F.O.B - CIF – C&F

Κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν πρώτα οι έννοιες των τυποποιημένων συμβάσεων F.O.B και C.I.F. Η σύμβαση "FOB" σημαίνει «Free on Board» και CIF σημαίνει Cost, Insurance Freight «Κόστος Ασφάλισης και Ναύλος». Οι ως άνω συμβάσεις αποτελούν εμπορικούς όρους όπου ο αγοραστής ή ο πωλητής του φορτίου φέρει την ευθύνη των αγαθών τα οποία έχουν καταστραφεί ή φθαρεί κατά την διάρκεια της σύμβασης μεταφοράς. Η κύρια διαφορά μεταξύ αυτών των συμβάσεων είναι ο χρόνος κατά τον οποίο ο πιστωτικός τίτλος των αγαθών (αξιόγραφο φορτωτικής – bill of lading) μεταβαίνει από τον πωλητή στον αγοραστή, προκειμένου να διαπιστωθεί ποιος φέρει την ευθύνη και ποιος αποκτά δικαιώματα στα αγαθά μέχρι την στιγμή φόρτωσης αυτών στο πλοίο.

Στην F.O.B ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την καταβολή όλων των εξόδων και τη διευθέτηση της διαμετακόμισης έως ότου τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο, καθώς αποτελεί δική του ευθύνη να επιμεληθεί της ασφάλισης μέχρι αυτό το σημείο. Αντίθετα, στη σύμβαση C.I.F μεταβιβάζεται η ευθύνη ασφάλισης στον αγοραστή μόλις τα αγαθά μεταφερθούν στο πλοίο. Σε αυτό το χρονικό σημείο, ο αγοραστής αποκτά όλα τα δικαιώματα και αναλαμβάνει τις ευθύνες συμπεριλαμβανομένης της πληρωμής των ναύλων και της ρύθμισης της ασφάλισης. Σύμφωνα με τη σύμβαση πώλησης C.I.F, ο πωλητής αναλαμβάνει να κανονίσει και να πληρώσει για όλα τα έξοδα παράδοσης και ασφάλισης στον προορισμό, επειδή ο αγοραστής έχει πληρώσει για αυτά στην τιμή πώλησης. Μια παρόμοια σύμβαση, στην οποία ο αγοραστής προτιμά να οργανώσει τη δική του ασφάλιση είναι η σύμβαση C & F όπου σημαίνει Cost and Freight «Κόστος και Ναύλος». Ο παραλήπτης δεν φέρει καμία ευθύνη μέχρι να παραλάβει τα εμπορεύματα. Ο ασφαλιστής συνήθως ασφαρίζει τα αγαθά από τη στιγμή που απομακρύνονται από την αποθήκη του προμηθευτή. Όταν τα αγαθά πωλούνται με σύμβαση C.I.F, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο μεταβιβάζεται στον παραλήπτη και ο ίδιος υποκαθίσταται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σαν να είχε αναλάβει την ασφάλιση. (Brown, 1978). Επιπρόσθετα, στην σύμβαση **Ex warehouse** ο αγοραστής προβαίνει σε ασφάλιση από τη στιγμή που το φορτίο εγκαταλείπει την αποθήκη προέλευσης. (National Union fire insurance company of Pittsburgh, 2012).

#### 1.8.2.5 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ

Τα αγαθά είναι ασφαλισμένα από τη στιγμή που αποχωρούν από το σημείο αποστολής, με κίνδυνο του ασφαλισμένου και η κάλυψη συνεχίζεται κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισής τους έως ότου παραδοθούν στην τελική αποθήκη προορισμού. Ελλείπει ειδικών ρυθμίσεων, αυτή η περίοδος κάλυψης καθορίζεται από τις ρήτρες

“από αποθήκη σε αποθήκη” (Warehouse to warehouse) ή τις ρήτρες συμπληρωματικής ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένων των χρονικών αποκλίσεων, των καθυστερήσεων, επαναμεταφορών, μεταφορτώσεων ή οποιωνδήποτε άλλων διακυμάνσεων στο ταξίδι, καθώς ο Ασφαλιζόμενος δεν έχει δυνατότητα ελέγχου της κανονικής μεταφοράς του φορτίου. (National Union fire insurance company of Pittsburgh, 2012).

#### 1.8.3 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ – PROTECT & INDEMNITY (P & I INSURANCE).

Ο ασφαλιστικός θεσμός της Προστασίας και Αποζημίωσης «Protection & Indemnity» που παρέχουν τα P&I Clubs, όπως αναλυτικά αναφέρεται στο επόμενο κεφάλαιο, ασφαλίζει και εξειδικεύεται στην πρόληψη και κάλυψη των μη προβλέψιμων, ήτοι των «ανοιχτών κινδύνων», όπως είναι οι απεργίες, οι ναύλοι-επισταλίες-και-άμυνα, καθώς και η απώλεια μίσθωσης (strikes, freights-demurrage-and-defence, loss of hire) όπου έχουν ενσωματωθεί στους ασφαλισμένους κινδύνους σε αντίθεση με την παραδοσιακή μορφή ναυτικής ασφάλισης όπου δεν αναλαμβάνει τέτοιου είδους κινδύνους. Επιπροσθέτως, η P & I ασφάλιση καλύπτει την αστική ευθύνη έναντι των απαιτήσεων των τρίτων συμβαλλομένων μερών και γενικά ασφαλίζει οτιδήποτε δεν καλύπτει η παραδοσιακή Ναυτική ασφάλιση “Hull& Machinery”. Ο όρος “Προστασία” αναφέρεται σε περιστατικά ατυχημάτων και υποχρεώσεων που πηγάζουν από την ιδιοκτησία του πλοίου ενώ ο όρος “Αποζημίωση” αναφέρεται σε υποχρεώσεις που σχετίζονται με την λειτουργία του πλοίου σε περίπτωση επέλευσης των ασφαλισμένων κινδύνων που καλύπτουν τα P&I Clubs.

Η ασφάλιση **Protect & Indemnity** χρησιμοποιείται για την ικανοποίηση των αξιώσεων των τρίτων συμβαλλομένων μερών (third party claims) απέναντι στους πλοιοκτήτες. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τον κίνδυνο να βρεθεί αντιμέτωπος με έναν μεγάλο αριθμό αξιώσεων (claims) από τα τρίτα συμβαλλόμενα μέρη και γι αυτό τον λόγο έχει την ανάγκη να ασφαλιστεί για αυτές τις απαιτήσεις. Τέλος, τα P&I Clubs



παρέχουν τέτοιου είδους ασφάλιση στους πλοιοκτήτες για πάσης φύσεως **claims** που τυχόν ανακύψουν (Hill et al.,1996).

#### *1.8.4 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ*

Η ανοικτή ασφάλιση κατά των πολεμικών ναυτικών κινδύνων αποτελεί συνήθως είδος συμπληρωματικής ασφάλισης κυρίως για την ασφάλιση του φορτίου. Καλύπτει μεν τους περισσότερους κινδύνους που προκύπτουν από τις εχθροπραξίες, αλλά αποκλείει τις απώλειες ή τις ζημίες που προκαλούνται από τη χρήση πυρηνικών όπλων.

Η ανάγκη ασφάλισης έναντι των μεγάλων πολεμικών κινδύνων ανακύπτει αναφορικά με το πλοίο ή και το φορτίο μόνο όταν το πλοίο βρίσκεται σε άλλη χώρα ή όταν το φορτίο υφίσταται ζημία από τορπίλες πριν ή μετά από ένα θαλάσσιο ταξίδι ή σε κάποιο λιμένα μεταφόρτωσης. Η κάλυψη των πολεμικών κινδύνων αποτελεί μια ξεχωριστή ασφάλιση. Γενικότερα, κρίνεται αναγκαίο να λαμβάνεται κάλυψη τόσο έναντι των λοιπών ναυτικών όσο και των πολεμικών κινδύνων από τους ίδιους ασφαλιστές, για προστασία έναντι τυχόν αμφισβιτήσεων σχετικά με την πραγματική αιτία της απώλειας του πλοίου και του φορτίου [9].

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η θαλάσσια ασφάλιση καλύπτει την απώλεια ή την βλάβη των πλοίων, του φορτίου, των τερματικών σταθμών όπως και κάθε μεταφορά ή φορτίο με το οποίο μεταβιβάζονται, αποκτώνται ή κατέχονται ακίνητα μεταξύ των σημείων προέλευσης και τελικού προορισμού.

Εφαρμοστέο Δίκαιο στην ναυτική ασφάλιση είναι το Αγγλικό Δίκαιο και συγκεκριμένα το νομοθέτημα της Marine Insurance Act 1906, όπως τροποποιήθηκε με την Insurance Act 2015.

Ο λόγος ύπαρξης μιας ασφάλισης είναι η κάλυψη της ανάγκης που δημιουργείται για οποιοδήποτε θέμα, που συνήθως αφορά μια οικονομική ζημία ή την κάλυψη μιας ηθικής και κοινωνικής βλάβης (ασφαλιστική περίπτωση).

Σύμφωνα με το άρθρο 1§1 του Ν.2496/1997 με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρού, στο συμβαλλόμενο μέρος της (λήπτης της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό που συνιστά ασφαλιστική περίπτωση.

Το ναυτικό δάνειο υπήρξε μια πρώτη μορφή ναυτικής ασφάλισης, που ξεκίνησε από την Ινδία και τη Βαβυλώνα του 6<sup>ου</sup> αιώνα και διαδόθηκε ως επιτυχής θεσμός στους ναυτικούς λαούς της τότε εποχής: Φοίνικες, Έλληνες, Ρωμαίους μαζί με το θεσμό της γενικής αβαρίας.

Κατά τον Μεσαίωνα διατηρήθηκαν και επεκτάθηκαν θεσμοί αλληλοβοήθειας. Κατά το τέλος του 11<sup>ου</sup> αιώνα εμφανίζονται οι ρήτρες. Από τον 13<sup>ο</sup> αιώνα εμφανίζονται νομοθετήματα γενικής ισχύος που ρυθμίζουν θέματα θαλάσσιας ασφάλισης.

Τον 17<sup>ο</sup> αιώνα εμφανίζονται οι πρώτες μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες. Παράλληλα οι ασφαλιστές ξεκίνησαν να δημιουργούν (στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα) αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Ο πρώτος ιστορικά τέτοιος οργανισμός ήταν αυτός που εξελίχθηκε στη Lloyd's Corporation.

Βασικές έννοιες της ασφάλισης αποτελούν: Το ασφαλιστρο, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το ασφαλισίμο συμφέρον, οι εγγυήσεις (warranties), η αρχή της εγγύτερης αιτίας (causa proxima) καθώς και αυτή της αποζημίωσης.

Οι μορφές της ναυτικής ασφάλισης διακρίνονται σε πλήρη ασφάλιση, υπασφάλιση, υπερασφάλιση, πολλαπλή και διπλή ασφάλιση, συνασφάλιση και τέλος αντασφάλιση.

Οι φορείς της παραδοσιακής ναυτικής ασφάλισης είναι ο Lloyd's of London, οι πράκτορες (brokers), το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου (I.L.U), η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση (I.U.A) και άλλες ενώσεις ασφαλιστών.

Συνήθως υπάρχουν διαφορετικές αρμοδιότητες για κάθε μια από αυτές.

Η παραδοσιακή μορφή της ασφάλισης του Hull & Machinery καλύπτει τους θαλάσσιους κινδύνους που αφορούν το πλοίο και τον εξοπλισμό του. Η ασφάλιση IV (increased value insurance) καλύπτει ποσοστό επιπλέον 20% έως 25% έναντι της Ασφαλισμένης Αξίας του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας "Total Loss event". Αντίθετα, η ασφάλιση του φορτίου (Cargo Insurance) προστατεύει το ίδιο το εμπόρευμα.

Εντελώς διαφορετική από τις παραπάνω είναι η ασφάλιση «Προστασία & Αποζημίωση» (Protect & Indemnity insurance) υπέρ των τρίτων, που καλύπτει τις αξιώσεις τρίτων συμβαλλομένων μερών και συμβάλλει στην πρόληψη και κάλυψη των μη προβλέψιμων «ανοιχτών κινδύνων».

Με βάση τα ανωτέρω, το **συμπέρασμα** που ασφαλώς εξάγεται από την ανάγνωση του πρώτου κεφαλαίου είναι ο προφανής διακριτός ρόλος των ειδών της ναυτικής ασφάλισης όπου διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο αφενός για τους ασφαλιζόμενους και αφετέρου για τον εν γένει χώρο της ναυτιλίας.

## 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ: P&I CLUBS

### 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Πρόκειται για τις αλληλοασφαλιστικές ενώσεις οι οποίες έχουν ως σκοπό να καλύψουν τις ζημίες προς τρίτους (θεμελίωση αστικής ευθύνης) που ενδέχεται να προκύψουν σε περίπτωση ατυχήματος το οποίο προκάλεσε κάποιο πλοίο τους ή μέλος του πληρώματος. Αποτελούν μη κυβερνητικούς, μη κερδοφόρους- αμοιβαίους παρόχους ναυτικής ασφάλισης. ( Marine Insight 2018).

Ειδικότερα, τα P&I Clubs καλύπτουν κινδύνους τους οποίους δεν καλύπτει η παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση “Hull & Machinery”. Συγκεκριμένα, τα P&I Clubs ιδρύθηκαν από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, με σκοπό να προασπίσουν πιο αποδοτικά τα συμφέροντα τους συστήνοντας ένα Club που θα τους παρείχε προστασία από τις ποικίλλες νομικές διαμάχες και τα άλλα συναφή έξοδα, στα οποία είναι δυνατόν να εκτεθούν κατά την διάρκεια των εργασιών τους. Τα P&I Clubs διαθέτουν εξειδικευμένο τμήμα το οποίο παρέχει νομικές συμβουλές και καλύπτει τα έξοδα στις περιπτώσεις όπου εγείρονται απαιτήσεις (claims) και διεξάγονται έρευνες. Τα P&I Clubs παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές σε σχέση με τις ιδιωτικές εταιρίες ασφαλειών, καθώς βασίζονται σε μη κερδοσκοπική βάση με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών τους. Ο ιδιόρρυθμος χαρακτήρας τους έγκειται στο γεγονός ότι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες ενεργούν και ως ασφαλιστές και ως ασφαλιζόμενοι. (Βλάχος, 2011).

#### *2.1.1 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P&I CLUBS*

##### **INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT**

Η ικανότητα των P&I Clubs να συνεργάζονται προκειμένου να μοιραστούν το βάρος των απαιτήσεων διευκολύνθηκε από το γεγονός ότι, ενώ οι κανόνες των μεμονωμένων P&I Clubs διαφέρουν σε κάποιο βαθμό, το πεδίο κάλυψης που παρέχεται από κάθε Club είναι σε γενικές γραμμές παρόμοιο. Παρόλο που η συνεργασία αυτή περιοριζόταν αρχικά μόνο στα Clubs που συγκροτήθηκαν στο Λονδίνο με έδρα στο Ηνωμένο Βασίλειο, γρήγορα κατέστη σαφές ότι εφόσον τα μεμονωμένα Clubs συνεργάζονταν, ήταν απαραίτητο να προσχωρήσουν σε μια επίσημη συμφωνία. Έτσι συστήθηκε ένας

όμιλος από τα P&I Clubs του Ηνωμένου Βασιλείου και ονομάστηκε “International Group Agreement” εφεξής IGA, ενώ τα σκανδιναβικά Clubs και το Ιαπωνικό Club έγιναν έμμεσα μέλη μέσω των αντασφαλιστικών διευθετήσεων. Ως εκ τούτου, η IGA που ιδρύθηκε το 1981 έλαβε ταυτόχρονα και την ιδιότητα του παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

Επί του παρόντος, υπάρχουν 13 P&I Clubs και τα οποία είναι μέλη της IGA. Το αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας είναι η δημιουργία ενός δικτύου παροχής πληροφοριών και βοήθειας σε περιπτώσεις που κάποιο πλοίο ενός Club βρίσκεται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, καθώς παρέχουν συλλογικά ασφάλιση αστικής ευθύνης για ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% του παγκόσμιου συνολικού tonnage και πάνω από το 95% των δεξαμενόπλοιων- tankers στον κόσμο. Τα σημερινά μέλη της IGA είναι τα εξής :

- 1) American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- 2) Assuranceforenirgen Skuld (Skuld Mutual Protection and Indemnity Association) (Bermuda) Ltd
- 3) Gard P& I (Bermuda) Ltd Assuranceforeningen Gard
- 4) The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- 5) The Japan Ship Owners ‘Mutual Protection and Indemnity Association’
- 6) The London Steam- Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited
- 7) The North of England Protection and Indemnity Insurance Association Limited
- 8) The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- 9) The Standard Club Ltd
- 10) The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd
- 11) The Swedish Club
- 12) The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe Ltd)
- 13) The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), [13].

Τα Clubs με τα περισσότερα πλοία προσελκύουν συνήθως τους μεγαλύτερους εφοπλιστές, γεγονός που μπορεί να βελτιώσει το κύρος και τη φήμη ενός Club. Επίσης, όσο μεγαλύτερο είναι το Club, τόσο μεγαλύτερο θα είναι το εισόδημα από τα

ασφάλιστρα, γεγονός που μπορεί να μειώσει την ανάγκη για συμπληρωματικές εισφορές. Ειδικότερα, το 36% των μελών της Gard είναι δεξαμενόπλοια /tankers, 28% είναι bulkers και το 36% άλλα είδη πλοίων). Στην περίπτωση αυτή, οι μεγαλύτερες απαιτήσεις είναι υψηλότερες. Από την άλλη πλευρά, τα μικρότερα Clubs μπορεί να έχουν μια πιο προσωπική σχέση με τα μέλη τους και αφού συνήθως επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες αγορές, μπορούν να προσφέρουν εξειδικευμένες γνώσεις στα μέλη τους. Από τα 13 P&I Clubs (μέλη της IGA), το μεγαλύτερο είναι της Gard που κατέχει περίπου 206 εκατομμύρια από τα ακαθάριστα έσοδα (19% του συνολικού GT). Ακολουθεί το Club της Βόρειας Αγγλίας- North of England (12% του GT) και της Britannia (10% του συνολικού GT). Έπεται το American Club, με περίπου 16,5 εκατομμύρια GT και το Shipowners Club, που ειδικεύεται σε μικρά πλοία με περίπου 23 εκατομμύρια GT (έκαστο των οποίων κατέχει το 2% του GT) μαζί με το American Club και το Swedish Club όπου και είναι το μικρότερο σε μέγεθος (το καθένα με περίπου 4% GT).

Από τα Clubs που δεν συγκαταλέγονται στην IGA, τα μεγαλύτερα Clubs (non-IGA Clubs) είναι αυτά των εφοπλιστών της Κίνας (China Shipowners) με περίπου 31,7 εκατομμύρια GT και του Korea P&I Club με περίπου 22,80 εκατομμύρια GT. Αποτελούνται κυρίως από τοπικά μέλη, και ακολουθούν οι σταθεροί ασφαλιστές της Raets Marine με περίπου 15,50 εκατομμύρια GT και British Marine με περίπου 10,00 εκατομμύρια GT [24].

## 2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα στην ιστορία των πρώιμων μορφών των P &I Clubs, όπου υποδηλώνουν μορφές πρώιμου καταμερισμού των κινδύνων στο θαλάσσιο εμπόριο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί εκείνο των εμπορών στις παραποτάμιες οδούς της Κίνας. Συγκεκριμένα, οι έμποροι «στάθμιζαν» τις απώλειές τους κατανέμοντας το φορτίο τους κατά το ήμισυ από ορισμένα πλοία σε άλλα και κατά συνέπεια ο κίνδυνος της απώλειας επιμεριζόταν ή διαπλωνόταν. Με αυτό τον τρόπο από αρχαιοτάτους χρόνους είχαν δημιουργηθεί συντεχνίες στην Ινδία, την Βαβυλωνία, την Αίγυπτο οι οποίες μετεξελίχθηκαν σε πιο οργανωμένες μορφές από τους Ρωμαίους και τους Έλληνες.

---

<sup>1</sup>Ως GT=Gross Registered Tonnage νοείται η Ολική Χωρητικότητα για όλα τα πλοία

Τα πρώιμα στοιχεία του θεσμού εμφανίστηκαν ήδη από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα ως αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί που θα κάλυπταν τις ζημιές που δεν μπορούσαν ή δεν προβλεπόταν να καλύψουν οι τότε ασφαλιστικοί φορείς, μεταξύ των οποίων κυριαρχούσαν οι ασφαλιστές των Lloyd's. Έτσι στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> οι πλοιοκτήτες συνέστησαν τα λεγόμενα “Hull clubs”, στα οποία και ενέτασσαν τα πλοία τους με σκοπό να καταναείμουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους. Αυτά χρηματοδοτούνταν με βάση κάποιες αρχικές εισφορές, που κάλυπταν τα λειτουργικά έξοδα και στη συνέχεια τα μέλη καλούνταν να καταβάλουν συμπληρωματικά ποσά ανάλογα με τις οικονομικές ευθύνες που προέκυπταν κατ' έτος για το καθένα από αυτά.

Το 1824 απελευθερώθηκε η ασφαλιστική αγορά, νέες ασφαλιστικές εταιρείες εισήλθαν στο χώρο με τελικό αποτέλεσμα την περιθωριοποίηση των πρώιμων αυτών αλληλασφαλιστικών οργανισμών – συνεταιρισμών.

Ωστόσο, οι αυξανόμενες ανάγκες για κάλυψη κινδύνων πέραν αυτών που κάλυπταν οι ασφαλιστικές εταιρείες (και οι Lloyd's) οδήγησαν σταδιακά στους συνεταιρισμούς Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I clubs), που κλήθηκαν να καλύψουν τις ανάγκες που προέκυψαν από την κατάργηση της Act του 1719.

Έτσι ξεκίνησαν ασφαλίζοντας το ¼ της ευθύνης από σύγκρουση πλοίων για απώλεια ζωής και τραυματισμούς και αυτή η κάλυψη ονομάστηκε «Ασφάλεια Προστασίας» (Protection Insurance). Τα υπόλοιπα ¾ της ευθύνης καλύπτονταν από τους υπάρχοντες ασφαλιστικούς οργανισμούς, ενώ η ευθύνη για το φορτίο ήταν ανεξάρτητη.

Μετά από απώλεια του φορτίου του πλοίου Western Hope το 1870 λόγω «αμέλειας ναυσιπλοΐας» ένα από τα P&I clubs (το North of England Association) θέσπισε την ασφάλιση για το φορτίο ως ξεχωριστή – νέα οντότητα.

Μετά και από την προσάραξη και του πλοίου Emily και άλλα παρόμοια περιστατικά απώλειας πλοίου μαζί με φορτίο, γενικεύθηκε η λεγόμενη «Ασφάλεια Αποζημίωσης» (Indemnity Insurance) και τελικά υιοθετήθηκε και από άλλους σχετικούς οργανισμούς.

Μετά την ψήφιση της Companies Act του 1862, διά της οποίας καταργήθηκε το μονοπώλιο στην ασφαλιστική αγορά, απέκτησαν νομική υπόσταση οι λεγόμενοι

“mutual associations” (αμοιβαίοι οργανισμοί) καθώς και οι εταιρείες “joint stock companies”, που μπορούσαν επίσημα να δραστηριοποιούνται στη ναυτική ασφάλιση με απαραίτητη προϋπόθεση την εγγραφή τουλάχιστον 20 μελών.

Το 1874 ιδρύθηκε στο Newcastle ο σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμοπλοίων, που επισήμως ενέταξε στις καλύψεις του και απαιτήσεις σχετικές με το φορτίο.

Έτσι διαμορφώθηκε τελικά ο ασφαλιστικός θεσμός “Protection and Indemnity Club”, που ασφαλίζει οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλιση του πλοίου, του μηχανολογικού εξοπλισμού και του φορτίου από τις ασφαλιστικές εταιρείες ( Παζαρζής, 2015).

### 2.3 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σύμφωνα με την Bubble Act 1720 οι Hull Insurance Associations και τα μεταγενέστερα P& I Clubs αρχικά δεν είχαν Νομική μορφή και νομική προσωπικότητα καθώς ήταν ενώσεις πλοιοκτητών χωρίς εταιρική μορφή. Ειδικότερα, οι εταιρείες Royal Exchange Assurance και London Assurance Corporation διέθεταν το αποκλειστικό δικαίωμα να προσφέρουν υπηρεσίες ναυτικής ασφάλισης με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες προκειμένου να διασφαλίζουν καλύτερα τα συμφέροντα τους να δημιουργήσουν τις ενώσεις των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών «P&I Clubs» (χωρίς όμως νομική εταιρική μορφή) στις οποίες κάθε πλοιοκτήτης είχε διττό ρόλο λειτουργώντας ως ασφαλιστής και ως ασφαλιζόμενος. Ωστόσο η έλλειψη νομικής προσωπικότητας θεμελιώνει για τους πλοιοκτήτες ατομική ευθύνη με αποτέλεσμα κάθε αγωγή του Club κατά κάποιου μέλους που δεν κατέβαλε προσηκόντως τις εισφορές του να ασκείται ατομικά στο όνομα κάθε μέλους- πλοιοκτήτη. Η Companies Act 1862 κατέστησε αναγκαία την επιβολή νομικής προσωπικότητας στις αλληλοασφαλιστικές ενώσεις.

Στην Αγγλία η ίδρυση και λειτουργία των Ασφαλιστικών Εταιρειών διέπεται από τους Κανόνες της Insurance Companies ACT 1982 με την ψήφιση της οποίας καταργήθηκε το μονοπώλιο στην ασφαλιστική αγορά και δημιουργήθηκαν οι λεγόμενοι «Mutual Associations» (αμοιβαίοι οργανισμοί) και οι εταιρείες «Joint Stock» (η ενδιάμεση μορφή μεταξύ Ανώνυμης και Προσωπικής Εταιρείας). Με την Insurance Companies ACT 1982 ο ασφαλιστικός φορέας επιβάλλεται να έχει νομική μορφή ως company registered society body corporate. Τα P&I Clubs έχουν την μορφή εταιρειών περιορισμένης



ευθύνης Ε.Π.Ε χωρίς μετοχικό κεφάλαιο (Limited Companies with no share Capital). Λόγω του μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών η φύση της νομικής τους μορφής επιβάλλει την απουσία μετοχικού κεφαλαίου. Τα μέλη των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης χωρίς μετοχικό κεφάλαιο δεν έχουν την ιδιότητα του μετόχου αλλά του εγγυητή και αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εισφέρουν ένα χρηματικό ποσό συμβολικό για την περίπτωση λύσης και εκκαθάρισης της εταιρείας. Επομένως, τα σύγχρονα P&I Clubs δεν έχουν μετοχικό κεφάλαιο αλλά παρέχουν στα μέλη τους δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη. Τα μέλη διέπονται από την αρχή της αμοιβαιότητας και συμμετέχουν από κοινού στα κέρδη και τις ζημιές ενώ παράλληλα εγγυώνται για τις αξιώσεις των τρίτων συμβαλλομένων μερών ( network of reciprocal guarantees). (Brown, 1998). (Hazelwood, 1994).

Στο Ελληνικό Δικαιϊκό Σύστημα, η ίδρυση και λειτουργία των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών προβλέπεται από τον Νόμο 3567/2007 ( ΦΕΚ 122/8.6.2007) περί «Συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης» που συμπληρώνει τα Νομοθετικά κενά του ν.δ 400/1970 «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφάλισεως» και του ν.δ 551/1970 «περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφάλισης πλοίων και αεροσκαφών», όπως αυτό τροποποιήθηκε με τον Νόμο Ν4364/2016- ΦΕΚ 13/Α/5-2-2016 όπου εναρμονίστηκε η ελληνική Νομοθεσία με την Οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη και άσκηση δραστηριότητας ασφάλισης και αντασφάλισης. (Νομοθετικό διάταγμα 400/1970).(Νόμος 4364/2016- ΦΕΚ 13/Α/5-2-2016).(Ν3567/2007-ΦΕΚ 122/8.6.2007).

#### 2.4 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ

Οι σχέσεις μεταξύ των μελών του κάθε Club καθορίζονται από το Καταστατικό του και τους σχετικούς Κανονισμούς. Ως ανώτατο όργανο ορίζεται η Γενική Συνέλευση (General Meeting) με την οποία εκλέγονται οι Διευθυντές ενώ παράλληλα δεύτερο ιεραρχικά όργανο είναι το Διοικητικό Συμβούλιο (Board of Directors) το οποίο διενεργεί τις εργασίες βάσει του Καταστατικού.

Στις περιπτώσεις των Clubs, τα οποία είναι εγγεγραμμένα ως εταιρείες στο Ηνωμένο Βασίλειο τα άρθρα του Καταστατικού ορίζονται αρχικά με βάση τον Πίνακα 3 του Πρώτου Σχεδίου Περί Εταιρειών 1948, το οποίο αφορά εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης Εγγυήσεων ( Limited Companies by guarantee) και πλέον βάσει του Πίνακα 3

στους Κανονισμούς Εταιρειών 1985 ( Companies Regulations 1985).

Στο καταστατικό των Clubs ορίζονται ζητήματα όπως ο καθορισμός των απαιτούμενων προσόντων για την είσοδο των μελών στο Club, οι διαδικασίες διαγραφής και αποχώρησης των μελών, τα δικαιώματα Προστασίας & Αποζημίωσης, οι υποχρεώσεις καταβολής Εισφορών, τα θέματα των Γενικών Συνελεύσεων όπως και τα Δικαιώματα Ψήφων.

Οι Κανονισμοί και τα Άρθρα δύνανται να τροποποιηθούν έπειτα από σχετική Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης. Από τις σχετικές τροποποιήσεις εξαιρούνται τα πλοία που ταξιδεύουν έως ότου ολοκληρωθεί το ταξίδι.

Αναφορικά με τα δικαιώμα ψήφου, αυτά προσδιορίζονται από το Καταστατικό. Στην περίπτωση των P&I Clubs, αντίθετα με τη αρχή σύμφωνα με την οποία η δύναμη της ψήφου ενός μέλους συνδέεται με το ποσόν της ασφάλισης, η ψήφος σχετίζεται με το καθαρό τονάζ βάσει του οποίου υπολογίζεται το επίπεδο των εισφορών (Παζαρζής, 2015).

#### *2.4.1 ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ*

Η Γενική Συνέλευση ( General Meeting) αποτελεί το ανώτατο όργανο του Club και είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό των Κανονισμών. Συνέρχεται τακτικά μία φορά το χρόνο ή έκτακτα εάν ζητηθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Συγκεκριμένα, οι βασικές αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης συνοψίζονται ως κάτωθι:

- Έγκριση των ετησίων αναφορών και του Ισολογισμού
- Διορισμός των μελών της Επιτροπής
- Εκλογή Ελεγκτών
- Τροποποίηση Κανονισμών
- Αποφάσεις επί θεμάτων που τίθενται από την Επιτροπή
- Καθορισμός του Καταστατικού
- Προσδιορισμός των αμοιβών των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου
- Απόφαση για διάλυση ή συγχώνευση του Club

Η χρονική περίοδος των τακτικών Συνελεύσεων προβλέπεται από το Καταστατικό,

συμπεριλαμβάνοντας και τα δικαιώματα ψήφου τα οποία διαμορφώνονται ως εξής:

- Μία ψήφος: έως 20.000 GT
- Δύο ψήφοι: 20.000- 50.000 GT
- Τρεις ψήφοι: 50.000- 100.000 GT
- Τέσσερις ψήφοι: 100.000 GT- 200.000 GT και επιπλέον μία ψήφος για κάθε 100.000 GT

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει χρονικό διάστημα ασφάλισης μικρότερο της ενιαύσιας ασφαλισής ( από την 20 Φεβρουαρίου ενός έτους μέχρι την 20 Φεβρουαρίου του επόμενου έτους) (Παζαρζής, 2015).

#### *2.4.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ*

Το διευθύνον όργανο “Board of Directors” καθώς και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι στην πραγματικότητα διευθυντικά στελέχη εταιρειών. Τα μέλη του Δ.Σ εκλέγονται ετησίως από την Ετήσια Γενική Συνέλευση και ο αριθμός των μελών του Συμβουλίου ποικίλλει από club σε club. Όλα τα μέλη έχουν την δυνατότητα να θέσουν υποψηφιότητα με την προϋπόθεση όμως να υπάρχει το ελάχιστο επίπεδο των 10.000 GT και να μην υπερβαίνουν το εβδομηκοστό έτος της ηλικίας τους. Η διαδικασία ψηφοφορίας στο Συμβούλιο γίνεται με βάση τον αριθμό των πλοίων και όχι του επιπέδου τονάζ (π.χ ένα πλοίο-μια ψήφος). Το Δ.Σ συνεδριάζει κάθε δύο ή τρεις μήνες για θέματα και λήψη αποφάσεων γενικής πολιτικής και διαχείρισης και τα ειδικότερα καθήκοντα των directors διακρίνονται σε θέματα οικονομικής φύσεως, αναθεώρησης των Κανονισμών, έγκρισης των απαιτήσεων, επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των μελών και του Club, έγκρισης παροχών αντασφάλισης, προσλήψεων και απολύσεων του διοικητικού προσωπικού, τακτοποίησης οικονομικών οφειλών, προσδιορισμού της έναρξης- λήξης της ασφαλιστικής περιόδου και αποφάσεις για την διανομή ενδεχόμενων κερδών όπως και καθορισμό των ποσών των εισφορών και της συχνότητας καταβολής αυτών (Παζαρζής, 2015).

#### *2.4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ –MANAGERS*

Η διαχείριση των P&I Clubs διενεργείται είτε από ειδικές νομικές εταιρίες διαχείρισης

είτε από managers που έχουν προσληφθεί αποκλειστικά για αυτό τον σκοπό. Τα καθήκοντα των managers περιλαμβάνουν την συλλογή των εισφορών, την διατήρηση των αρχείων των απαιτήσεων που ανακύπτουν (claims records), τον έλεγχο των λογαριασμών των μελών, την έκδοση πιστοποιητικού εισόδου για τα μέλη, την πληρωμή των απαιτήσεων και την τελική απόφαση σχετικά με το ποιοί μπορούν να γίνουν μέλη στο Club. Σε γενικές γραμμές, η δικαιοδοσία και τα καθήκοντα τους ορίζονται από το καταστατικό του κάθε Club. ( Παζαρζής, 2015).

#### *2.4.4 ANTIΠΡΟΣΩΠΟΙ - CORRESPONDENTS*

Τα P&I Clubs λειτουργούν και παρέχουν υπηρεσίες σε παγκόσμιο επίπεδο με την βοήθεια των συνεργαζόμενων ανταποκριτών (correspondents) οι οποίοι ειδικεύονται σε ζητήματα προστασίας και αποζημίωσης «P&I» στα σημαντικότερα λιμάνια του κόσμου. Ειδικότερα, ο κατάλογος των ανταποκριτών δεν αντιπροσωπεύει καμία συμβατική ή πρακτορευτική σχέση μεταξύ του ανταποκριτή και του Club. Οι ανταποκριτές δεν λειτουργούν ως πράκτορες (agents) και δεν έχουν αυτόματα εξουσιοδότηση να δέχονται την επίδοση ή κοινοποίηση οποιασδήποτε διαδικασίας εκ μέρους των Clubs ή οποιασδήποτε θυγατρικής ή εκ μέρους συνδεδεμένων εταιρειών. Ο ανταποκριτής, συνήθως ενεργεί για τον εφοπλιστή / ναυλωτή του οποίου το πλοίο εισάγεται στο Club.

Σε γενικές γραμμές τα P&I Clubs απαιτούν από τους αντιπροσώπους την έγκαιρη ενημέρωσή τους όταν εγείρονται αξιώσεις, διαφορετικά το Club απορρίπτει το δικαίωμα ικανοποίησης της αξίωσης. Οι ανταποκριτές πρέπει να μπορούν να επικοινωνούν 24 ώρες την ημέρα, να ενημερώνουν το Club για τυχόν αλλαγές, να ελέγχουν τακτικά τις καταχωρήσεις τους σε ιστότοπους, να λειτουργούν σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα δεοντολογίας και να διαθέτουν τα κατάλληλα συστήματα. (Παζαρζής, 2015).

#### *2.4.5 ΚΥΡΩΣΕΙΣ*

Οι ανταποκριτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι οι κυρώσεις και οι κανονισμοί που επιβάλλονται από ένα κράτος, διεθνή οργανισμό ή άλλη αρμόδια αρχή επηρεάζουν τις υπηρεσίες που τα P&I Clubs προσφέρουν στα μέλη τους σχετικά με τις κυρώσεις στις οποίες τυχόν υπόκεινται. Ειδικότερα, ορισμένα Clubs ενδέχεται να μην μπορούν να

βοηθήσουν τα μέλη τους με την επιστολή εγγυοδοσίας (letter of undertaking) ή την τραπεζική εγγύηση για την εξασφάλιση μιας απαίτησης. Είναι ευθύνη του ανταποκριτή να εξασφαλίσει ότι οι τρίτοι που έχουν αξιώσεις κατά του Club δεν είναι πρόσωπα που συμπεριλαμβάνονται σε οποιονδήποτε κατάλογο εμπορικών ή οικονομικών κυρώσεων, ιδίως εκείνων που δημοσιεύονται και διατηρούνται από τα Ηνωμένα Έθνη, την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η κατάσταση των κυρώσεων μπορεί να αλλάξει και ο ανταποκριτής πρέπει να επικοινωνήσει αμέσως με το ενδιαφερόμενο Club για την παροχή συγκεκριμένων συμβουλών (IG Guidelines, 2015).

## 2.5 ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ P & I CLUBS

Στην ασφάλιση των P&I Clubs, ο ασφαλισμένος καλύπτεται για τυποποιημένους κινδύνους που ορίζονται στους Κανόνες των P&I Clubs και οι οποίοι συνοψίζονται ως εξής:

### **1. Loss of or damage to cargo - Απώλεια ή Φθορά του Φορτίου**

Το Club παρέχει κάλυψη σχετικά με την ευθύνη του πλοιοκτήτη στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς του φορτίου για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία. Η κάλυψη παρέχεται εφόσον η σύμβαση του εφοπλιστή με τον ιδιοκτήτη του φορτίου είναι εξίσου ευνοϊκή για τον εφοπλιστή, όπως προβλέπεται στις διατάξεις της Χάγης ή των κανόνων της Χάγης-Βίσμπε (Hague – Visby Rules), στη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, στο Πρωτόκολλο του 1968 και στους Κανόνες του Αμβούργου του 1978. Η κάλυψη εκτείνεται και πέρα από τη θαλάσσια μεταφορά, προστατεύοντας τον εφοπλιστή σε ολόκληρη τη σύμβαση της μεταφοράς. Το μέρος που αποζημιώνεται, πέραν της ασφαλιστικής σύμβασης, καλύπτεται δεδομένου ότι ο εφοπλιστής μπορεί να ανακτήσει από το Club οποιοδήποτε πρόσθετο κόστος που υπέστη κατά την εκφόρτωση ή τη διάθεση του κατεστραμμένου φορτίου. Οι Κανόνες των Clubs επιβάλλουν περιορισμούς στην κάλυψη, λόγω αποκλίσεων από το συμβόλαιο ταξιδιού (παραδείγματος χάριν λόγω μιας παράλογης απόκλισης από το συμφωνημένο δρομολόγιο ή παράδοση φορτίου χωρίς την εκ των προτέρων παράδοση στον πλοίαρχο των σχετικών φορτωτικών ή την μη έκδοση μιας "καθαρής" φορτωτικής (bill of lading) για φορτίο που έχει υποστεί ζημία. [14].

## 2. Pollution from the ship, or its cargo- Ρύπανση από το πλοίο ή το φορτίο

Τα τελευταία χρόνια υπήρξε μια τεράστια αύξηση της έκθεσης των πλοιοκτητών σε αξιώσεις ρύπανσης όπως ρυθμίζονται και επιβάλλονται από διεθνείς συμβάσεις όπως η CLC, από εσωτερικές Νομοθεσίες, όπως η OPA 90 ή το Αγγλικό δίκαιο (Common Law), ενώ άλλες έχουν αναληφθεί οικειοθελώς από πλοιοκτήτες σύμφωνα με ειδικά συστήματα όπως το STOPIA. Οι αξιώσεις αυτές είναι ασφαλισμένες από τα Clubs μέχρι ενός χρηματικού ορίου σε σχέση με τις απαιτήσεις πετρελαϊκής ρύπανσης που σήμερα ανέρχονται σε \$1 δισεκατομμύριο δολάρια για κάθε ατύχημα που αντιστοιχεί σε κάθε πλοίο που εισέρχεται στο Club. Αυτό το όριο πετρελαϊκής ρύπανσης ισχύει για άμεσες και έμμεσες αξιώσεις όπως εκείνων που αφορούν σύγκρουση με άλλο πλοίο. [14].

## 3. Loss of life and injury to crew members or passengers- Απώλεια ζωής και τραυματισμός στα μέλη του πληρώματος ή τους επιβάτες.

Ο εφοπλιστής ενδέχεται να εκτεθεί σε αξιώσεις από αδικοπραξία ή εκ του νόμου, αν και συνήθως υποβάλλονται βάσει της συλλογικής σύμβασης μέλους του πληρώματος ή βάσει συγκεκριμένης σύμβασης εργασίας. Το κόστος της ιατρικής περίθαλψης και του επαναπατρισμού καλύπτεται, όπως και τα έξοδα κηδείας των νεκρών ναυτικών, καθώς και το κόστος της αποστολής στο εξωτερικό για έναν άρρωστο ή τραυματισμένο ναυτικό ή για ένα ναυτικό που πεθαίνει. Όταν υπάρχει συγκεκριμένη σύμβαση εργασίας και προιβλέπει ασυνήθιστα υψηλή αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή ασθένειας, ο εφοπλιστής συνήθως το έχει εκ των προτέρων εκκαθαρίσει με τους διαχειριστές του Club, έτσι ώστε η πρόσθετη έκθεσή του στο πλαίσιο της σύμβασης να μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά την εκτίμηση της ασφάλισής του.

Ο εφοπλιστής είναι εκτεθειμένος σε αξιώσεις σχετικά με τραυματισμό, ασθένεια ή θάνατο των επιβατών που μεταφέρονται στο πλοίο του. Οι απαιτήσεις αυτές σε ορισμένες χώρες περιορίζονται κατά τον όρο του εισιτηρίου των επιβατών, αλλά σε κάθε περίπτωση, ο πλοιοκτήτης καλύπτεται για αυτόν τον κίνδυνο. Μπορεί επίσης να είναι υπεύθυνος για τέλεση αδικοπραξίας σε πρόσωπα άλλα πλην του πληρώματος, των λιμενεργατών και των επιβατών που έρχονται στο πλοίο του, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρητών και τελωνειακών υπαλλήλων. Περιλαμβάνεται επίσης και η κάλυψη της ευθύνης έναντι αυτών των ατόμων. [14].

#### 4. Removal of wreck- Απομάκρυνση ναυαγίου

Τα Clubs παρέχουν κάλυψη για την ευθύνη του πλοιοκτήτη όσον αφορά την εκφόρτωση, την απομάκρυνση, την καταστροφή, το φωτισμό ή τη σήμανση του ναυαγίου του πλοίου. Από το κόστος θα αφαιρεθεί η αξία του ναυαγίου ή οποιουδήποτε μέρους αυτού που ανακτάται ως αποτέλεσμα της απομάκρυνσης από το επίμαχο μέρος [15].

#### 5. Damage to fixed or floating objects- βλάβη σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα

Τα Clubs παρέχουν κάλυψη για ζημιές που προκαλούνται από την επαφή μεταξύ του πλοίου και των ακινήτων που ανήκουν σε άλλα πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων αποβάθρων, κλειδαριών και άλλων πλωτών ή μη αντικειμένων. Ο εφοπλιστής δεν πρέπει να ασφαρίζει τον εν λόγω κίνδυνο με το Club όταν καλύπτεται από την ασφάλιση του hull & machinery, όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, με τη γερμανική και τη σκανδιναβική ασφάλιση του hull & machinery.

Η κάλυψη του Club καλύπτει επίσης τις ζημιές που προκλήθηκαν από το εισερχόμενο πλοίο σε άλλα πλοία και το φορτίο τους, όπως για παράδειγμα σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας σε αγκυροβολημένο πλοίο λόγω υπερβολικής ταχύτητας. [15].

#### 6. Collisions with other ships- Συγκρούσεις με άλλα πλοία

Η αγγλική μορφή ασφάλισης Hull & Machinery για το πλοίο καλύπτει μόνο τα 3/4 της ευθύνης του ασφαλισμένου πλοίου για απώλεια ή ζημία σε άλλο πλοίο ή φορτίο. Το υπόλοιπο 1/4 της ευθύνης αυτής ασφαρίζεται από το Club. Αυτό το 1/4 συνήθως καθιστά το Club να χρεώνει μεγαλύτερο ενιαίο ασφαλιστικό επιτόκιο και στην πράξη οι ασφαλιστές του Hull & Machinery ζητούν από τους διαχειριστές του Club να χειριστούν εξ ολοκλήρου το ζήτημα των αξιώσεων από την σύγκρουση με το άλλο πλοίο, εκπροσωπώντας όλα τα ασφαλιστικά συμφέροντα. Είναι επίσης σύνηθες το ενδιαφερόμενο Club να παράσχει, εξ ονόματος του ασφαλισμένου πλοιοκτήτη, τις απαραίτητες εγγυήσεις για το άλλο πλοίο και το φορτίο, λαμβάνοντας ως αντιστάθμισμα κατάλληλη εγγύηση από τον ασφαλισμένο πλοιοκτήτη και επίσης από τους ασφαλιστές (ή μεσίτες) στο μέτρο των αντίστοιχων συμφερόντων τους. Μια σειρά από σημαντικές εξαιρέσεις από την κάλυψη του Hull & Machinery προβλέπεται στη ρήτρα Running Down. Για παράδειγμα, εξαιρούνται οι υποχρεώσεις απομάκρυνσης των ναυαγίων, όπως και οι ζημιές στις δομές της ακτής ή στο φορτίο του ασφαλισμένου

πλοίου, καθώς και η ρύπανση και η απώλεια ζωής ή η σωματική βλάβη προσώπου σε οποιοδήποτε πλοίο. Όλοι αυτοί οι κίνδυνοι και οι αξιώσεις που απορρέουν, ασφαρίζονται από το Club. Η κάλυψη του Club περιλαμβάνει όχι μόνο την απομάκρυνση του ασφαλιζόμενου πλοίου από το ναυάγιο, αλλά και την απομάκρυνση οποιουδήποτε άλλου εμπλεκόμενου πλοίου. Το ίδιο ισχύει και για τις αξιώσεις που οφείλει να καλύψει ο πλοιοκτήτης όχι μόνο από αδικοπραξία αλλά και λόγω της ύπαρξης συμβατικής υποχρέωσης, δεδομένου ότι οι λέξεις της ρήτρας Running Down Clause «pay by way of damages» δηλαδή «Εκκαθάριση υπό μορφή αποζημίωσης» έχουν ερμηνευθεί ως περιοριζόμενες στις πληρωμές σχετικά με την εγειρόμενη αξίωση [15].

#### **7. Fines - Πρόστιμα**

Ένα ευρύ φάσμα προστίμων καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη, είτε άμεσα είτε έμμεσα λόγω υποχρέωσης επιστροφής των μελών του πληρώματος. Τα περισσότερα προβλέπονται στους Κανόνες των Clubs [15].

#### **8. Sue & Labour expenses - Δικαστικά έξοδα και έξοδα εργασίας**

Δικαστικά έξοδα και έξοδα εργασίας ορίζονται τα έκτακτα έξοδα και οι δαπάνες σχετικά με την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση τυχόν ασφαλισμένων υποχρεώσεων. Όπως και στην ασφαλιστική κάλυψη του H&M, οι Κανόνες των P&I Club υπόκεινται στο άρθρο 78 της MIA 1906, όπου ρυθμίζονται τα εν λόγω έξοδα από τρεις Κανόνες των P&I Clubs. Πρώτον, ο κανόνας 19 του Club Britannia παρέχει κάλυψη για τον ασφαλιζόμενο σχετικά με τις Απώλειες και τα έξοδα που αναγκαστικά βαρύνουν ένα μέλος μετά από ένα ζημιογόνο γεγονός. Οι Κανόνες του Britannia Club και του Neria Club περιέχουν κανόνες σχετικά με την Μείωση των υποχρεώσεων προς αποζημίωση [16].

#### **9. Freight- Demurrage and Defence (FD & D)**

Η ασφάλιση αποκαλούμενη ως "FD&D" ή απλά "Άμυνα", παρέχει στα μέλη κάλυψη αξιώσεων και νομικών εξόδων σχετικά με ένα φάσμα διαφορών. Οι διαφορές αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ασφάλισης P&I ή H&M και προκύπτουν από την κατασκευή, την αγορά, πώληση, κατοχή ή λειτουργία ενός εγγεγραμμένου πλοίου. Για παράδειγμα, η ασφάλιση της FD&D καλύπτει τα έξοδα διεκπεραίωσης ή υπεράσπισης αξιώσεων και διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν σχετικά με :



ναυλοσύμφωνα, συμβάσεις μεταφοράς, λογαριασμούς φόρτωσης, συμβάσεις κατασκευής, πώλησης, επισκευής, αγοράς πλοίων, πρακτόρευσης πλοίων, φορτοεκφόρτωσης, σύμβασης ρυμούλκησης και διάσωσης. Αφορούν επίσης συμβόλαια ασφαλιστικής διαμεσολάβησης, διαμεσολάβησης πλοίων και υπηρεσιών διαχείρισης. συμβόλαια πληρώματος και συμβάσεις ναυτικής ασφάλισης, το κόστος της απόκτησης νομικών συμβουλών και συνδρομής, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για την πρόσληψη εμπειρογνομόνων. Ως εκ τούτου, μερικές φορές ονομάζεται και "Κόστος Αμύνης" (Defense Costs). Ωστόσο, η ασφάλιση FD&D δεν καλύπτει το επίμαχο αρχικό ποσό, όπως είναι η μη αμειβόμενη μίσθωση υπό την ιδιότητα του ναυλωτή ή η απαίτηση που απορρίπτεται από ασφαλιστή H&M.

Η ασφάλιση FD&D αναφέρεται ως "Κλάση II" και οι Κανόνες Κλάσης II είναι οι βασικοί όροι της ασφαλιστικής σύμβασης [16].

#### ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ:

- Loss or damage to own property ( Η Απώλεια ή βλάβη της ιδιοκτησίας)
- Contractual liabilities unless approved by the Club (Οι Συμβατικές υποχρεώσεις εκτός εάν έχουν εγκριθεί από το Club)
- Salvage operations conducted by the entered ship (Οι λειτουργίες διάσωσης που πραγματοποιούνται από το εισερχόμενο πλοίο).
- War risks Πολεμικοί κίνδυνοι: Τα 13 CLUBS της Διεθνούς Συμφωνίας (IGA) έχουν καθιερώσει εδώ και πολλά χρόνια μία ειδική ασφάλιση κάλυψης πολεμικών κινδύνων προς όφελος των μελών τους. Οι όροι αυτής της κάλυψης κοινοποιούνται στα μέλη κάθε χρόνο με Εγκύκλιο [16].

## 2.6 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ P & I CLUBS

### *2.6.1 Ο ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΑΣ (THE OMNIBUS RULE)*

Η διάταξη του καθολικού κανόνα συμβολίζει τη μοναδικότητα του θεσμού των P&I Clubs και κυρίως μέσω αυτής τονίζεται και η αρχή της αμοιβαιότητας. Ειδικότερα, ο Κανόνας με καθολική ισχύ «έναντι πάντων» γνωστός και ως "Omnibus Rule" είναι μια διάταξη που συμβολίζει τη θέση του Club αναφορικά με τις απαιτήσεις των μελών του, δηλαδή η απαίτηση ενός μέλους πρέπει να τεθεί μέσα στην ασφαλιστική κάλυψη,

ακόμη και στην περίπτωση όπου δεν εμπίπτει σαφώς σε έναν από τους ρητά αναφερόμενους κινδύνους.

Η εφαρμογή του Πολυχρηστικού Κανόνα «Omnibus Rule» εναπόκειται στην Διακριτική ευχέρεια του Club. Είναι προαιρετικός Κανόνας για τους Διαχειριστές να τον εφαρμόσουν μόνο σε όσα μέλη πραγματικά το αξίζουν. Ένα επιπρόσθετο χαρακτηριστικό του εν λόγω Κανόνα είναι ότι κάθε απαίτηση που υποβάλλεται προς έρευνα πρέπει να εξετάζεται μεμονωμένα, δηλαδή η κάθε αξίωση πρέπει να εξετάζεται αυστηρά αυτοτελώς με περιπτώσιολογικά κριτήρια και όχι σε συνάρτηση με βάση παλαιότερες παρεμφερείς περιπτώσεις που ενδεχομένως είχαν υποβληθεί προς έρευνα στο παρελθόν.(Chalikia, 2011; Πετροπουλέας, 1997).

#### *2.6.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΟΤΗΤΑΣ (MUTUALITY)*

Παραδοσιακά, τα P&I Clubs παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη αμοιβαία, δηλαδή σε μη κερδοσκοπική βάση. Κάθε μέλος μοιράζεται τους κινδύνους και τις απαιτήσεις που βαρύνουν τα άλλα μέλη και συμφωνεί να συνεισφέρει τα κεφάλαια που είναι απαραίτητα για τη χρηματοδότηση της αποζημίωσης τέτοιων απαιτήσεων. Συνεπώς, εάν τα κεφάλαια που συνεισέφεραν αρχικά τα μέλη δεν αποδεικνύονται επαρκή για την κάλυψη των απαιτήσεων, κάθε μέλος έχει συμβατική υποχρέωση να συνεισφέρει περαιτέρω κεφάλαια “supplementary calls”. Ωστόσο, το επίπεδο τυχόν επιπρόσθετων εισφορών που ενδέχεται να απαιτηθούν από τα μέλη μπορεί να διαφέρει. Τα διοικητικά συμβούλια των P&I Clubs κατά παράδοση έχουν ευελιξία όσον αφορά τον τρόπο εκτίμησης του ύψους των αρχικών και των τυχόν πρόσθετων εισφορών. Επομένως, για κάθε ασφαλιστικό έτος η πρόσθετη συνεισφορά μπορεί να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη συγκριτικά με την πρόσθετη συνεισφορά που απαιτείται από τα μέλη κάποιου άλλου Club. Αυτό συμβαίνει κυρίως διότι τα διάφορα Clubs, αν και όλα είναι μέλη της Διεθνούς Συμφωνίας (IGA), εφαρμόζουν διαφορετικές στρατηγικές διαχείρισης φερεγγυότητας και αποδοχής κινδύνου. Τα μέλη ορισμένων Clubs δέχτηκαν χαμηλότερο όριο φερεγγυότητας και κατά συνέπεια αντίστοιχα υψηλότερο κίνδυνο πρόσθετων κλήσεων - εισφορών, ενώ τα μέλη άλλων Clubs προτιμούν να λειτουργούν με αποθεματικά για τυχόν απρόβλεπτους κινδύνους, πολιτική που οδηγεί σε πολύ μικρότερη πιθανότητα για επιπλέον εισφορές. Επομένως, δεν είναι μόνο τα αρχεία των αξιώσεων «claim records» των Clubs που διαφέρουν, αλλά και η

αξιοποίηση των εισφορών σε σχέση με τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένα τα P&I Clubs.

Ωστόσο, από το 2016, ο βαθμός ευελιξίας τους έχει περιοριστεί αρκετά μετά την Εισαγωγή του Κανονισμού “Solvency II” αναφορικά με τις ασφαλιστικές εταιρείες στην Ευρώπη, και την εισαγωγή παρόμοιων κανονισμών σε άλλες χώρες, όπως στις Βερμούδες. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι τα περισσότερα P & I Clubs που είναι μέλη της IGA υπόκεινται σε διατάξεις που ρυθμίζουν τη φερεγγυότητα και την κατανομή των εισφορών με βάση το είδος του κινδύνου.. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι το Club διαθέτει ένα επαρκές αποθεματικό για τυχόν μελλοντικές αξιώσεις και ως εκ τούτου, αποκτάται μεγαλύτερος έλεγχος ενώ συγχρόνως περιορίζεται ο βαθμός αυθαιρεσιών των P&I Clubs που παραδοσιακά αποφασίζουν μόνα τους για τη δύναμη του ισολογισμού τους και για τις συμπληρωματικές εισφορές των μελών τους. [17].

### *2.6.3 Η ΑΡΧΗ ΤΟΥ POOLING RISK*

#### *2.6.3.1 THE POOLING AGREEMENT*

Η συμφωνία σύμπραξης γνωστή ως “Pooling Agreement” καθορίζει το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου οι απαιτήσεις μοιράζονται μεταξύ των Clubs τα οποία ενεργούν ως συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, και αποτελεί τον μηχανισμό για την συλλογική αντασφαλιστική κάλυψη στην αγορά. Εκτός από το ποσό της κάλυψης, οι όροι της Συμφωνίας αντικατοπτρίζουν σε μεγάλο βαθμό τους αντίστοιχους όρους που παρέχουν τα μεμονωμένα Clubs στα μέλη τους. Κάθε Club συμφωνεί να φέρει το βάρος των δικών του μελών μέχρι ενός συμφωνημένου ορίου και τα άλλα Clubs που είναι συμβαλλόμενα μέρη της Pooling Agreement συμφωνούν να συνεισφέρουν αναλογικά τα πρόσθετα κεφάλαια που είναι απαραίτητα για την κάλυψη του υπολοίπου της απαίτησης. Ωστόσο, εάν μια αξίωση υπερβαίνει το ανώτατο όριο της κάλυψης που είναι διαθέσιμο στο πλαίσιο αυτής της αντασφάλισης, τότε το υπόλοιπο πληρώνεται από τα μέλη κάθε Club μεμονωμένα. Συγκεκριμένα, το Club μπορεί να απαιτήσει από τα μέλη του να πληρώσουν ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα ποσά μέχρι την κάλυψη της αξίωσης. Εάν η απαίτηση εξακολουθεί να υπερβαίνει το μέγιστο αυτό ασφαλιστικό όριο, το υπόλοιπο πρέπει να βαρύνει το συγκεκριμένο μέλος που βαρύνεται με την υπό κρίση απαίτηση. Η συμφωνία σύμπραξης είναι μια ετήσια συμφωνία η οποία ανανεώνεται για κάθε νέο ασφαλιστικό έτος. Αυτό σημαίνει ότι κανένα Club ως μέλος

της IGA δεν δεσμεύεται να είναι συμβαλλόμενο μέρος πέραν της διάρκειας του ασφαλιστικού έτους για το οποίο ισχύει η συμφωνία και μπορεί κατ'αρχήν να επιλέξει να αποσυρθεί κατά την ανανέωση της συμφωνίας. Επιπλέον, οι τροποποιήσεις της συμφωνίας ισχύουν μόνο από την αρχή του προσεχούς έτους, αλλά οι ειδικοί μηχανισμοί καθιστούν δυνατή την τροποποίηση της συμφωνίας και κατά τη διάρκεια ενός ασφαλιστικού έτους (Williams, 2015).

#### 2.6.3.2 Insurance Pool

Αν και τα Clubs ανταγωνίζονται μεταξύ τους για επιχειρηματικούς σκοπούς, είναι χρήσιμο να συγκεντρώνονται υπό την αιγίδα μιας Διεθνούς Ομάδας (International Group Clubs) εφεξής IGC. Πρόκειται για μια συμφωνία που καθορίζει τις καλύψεις έναντι των κινδύνων και τον τρόπο με τον οποίο θα επιμεριστούν οι οικονομικές υποχρεώσεις μεταξύ των Clubs. Η Δεξαμενή συγκέντρωσης ρευστότητας γνωστή και ως "Pool" παρέχει ένα μηχανισμό για την κατανομή όλων των απαιτήσεων που υπερβαίνουν τα 10 εκατομμύρια δολάρια με ανώτατο το όριο περίπου 4,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Για ένα μέρος απαιτήσεων μεταξύ των 80 εκατομμυρίων δολλαρίων και των 3,1 δισεκατομμυρίων δολλαρίων τα Clubs της IGC αγοράζουν αντασφάλιση από την εμπορική αγορά. Το σύστημα συγκέντρωσης ρευστότητας παρέχει στα συμμετέχοντα Clubs αντασφαλιστική προστασία με κόστος πολύ υψηλότερο από αυτό που θα ήταν κανονικά διαθέσιμο στην αγορά εμπορικών αντασφαλίσεων (Williams, 2015).

#### 2.6.3.3 Reinsurance Pool

Η IGC (International Group of P&I Clubs) ρυθμίζει την αντασφαλιστική αγορά και συμβάλλει στην διεκδίκηση απαιτήσεων που ξεπερνούν τα 80 εκατομμύρια δολάρια καθώς είναι η μεγαλύτερη ενιαία σύμβαση στην παγκόσμια αγορά της ναυτικής ασφάλισης. Προς το παρόν επεκτείνεται για αξιώσεις εναντίον εφοπλιστών για πάνω από 3.080 δισεκατομμύρια δολάρια ανά αίτηση. Ωστόσο, τα μέλη των P&I Clubs της IGC φέρουν τον κίνδυνο κάλυψης των απαιτήσεων που υπερβαίνουν αυτό το ποσό μέσω του μηχανισμού "overspill mechanism", με τον οποίο κάθε μέλος οφείλει να καταβάλει εισφορά για την ικανοποίηση της ευθύνης του μέχρι ενός προκαθορισμένου ορίου που σχετίζεται με την ποσότητα του εγγεγραμμένου πλοίου.

Ειδικά όρια κάλυψης ισχύουν ανάλογα με το είδος του κινδύνου όπως για παράδειγμα για την πετρελαϊκή ρύπανση το όριο είναι 1 δισεκατομμύρια δολάρια, για τους επιβάτες είναι 2.000 εκατομμύρια δολάρια και για τον συνδυασμό επιβατών και πληρώματος είναι 3.000 εκατομμύρια δολάρια. Ωστόσο, υπάρχουν χαμηλότερα όρια για απαιτήσεις εναντίον των ναυλωτών. Επειδή τα Clubs μοιράζονται τις απαιτήσεις τους μέσω του συστήματος διαχείρισης ρευστότητας (Pooling System), έχουν κοινό συμφέρον στην πρόληψη και τον έλεγχο των απωλειών καθώς και στη διατήρηση των προτύπων ποιότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Λόγω των υψηλών αξιώσεων των τρίτων συμβαλλομένων μερών, τα P&I clubs αντασφαλίζουν την έκθεση τους σε αυτές. Το 2005, ορισμένα clubs είχαν μέγιστη έκθεση ύψους 5 εκατομμυρίων δολαρίων και ένα P&I club κάλυψε τις μεγαλύτερες αξιώσεις ύψους από 5 έως 20 εκατομμύρια δολάρια και απαιτήσεις ύψους 20 εκατομμυρίων δολαρίων με μέγιστο όριο το ποσόν των 4,25 δισεκατομμυρίων δολαρίων που είχαν αντασφαλιστεί στην ασφαλιστική αγορά. (Williams, 2015).

## 2.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

### *2.7.1 ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ*

Η διαδικασία εισόδου των πλοιοκτητών στο Club προϋποθέτει την υποβολή μιας αίτησης εγγραφής η οποία ουσιαστικά αποτελεί την επίσημη πρόταση και αφετηρία των διαπραγματεύσεων μέχρι την υπογραφή της σύμβασης. Τα στοιχεία της αίτησης συνοψίζονται ως εξής: όνομα/ τύπος/ ηλικία/κλάση / συνολική χωρητικότητα (GT) του πλοίου, εθνικότητα πληρώματος, λιμάνι νηολόγησης, πιστοποιητικό του ISM Code, πλήρη στοιχεία ασφάλισης Hull& Machinery και στοιχεία μεσιτών και διαχειριστών. Με την αποδοχή του πλοίου στα επίσημα αρχεία του Club, το μέλος αποκτά το πιστοποιητικό εισόδου, το χρεωστικό σημείωμα όπου αναφέροντα οι προκαταβολικές εισφορές, αντίγραφο των Κανονισμών του Club και μια επίσημη επιστολή. Προκειμένου να ολοκληρωθεί η εγγραφή του πλοίου στο Club, απαραίτητη είναι η διαδικασία επιθεώρησης του πλοίου με σκοπό να καταταγεί στην κατάλληλη κλάση και να κριθεί αξιόπλοο (Παζαρζής, 2015).

### 2.7.1.1 ΕΞΟΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Η έξοδος των μελών από το Club γίνεται είτε με την οικειοθελή αποχώρηση του μέλους, είτε την χρεοκοπία του, είτε με την μη καταβολή των εισφορών του είτε με την ολική απώλεια του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση το Club μπορεί να διακόψει την ασφάλιση οποτεδήποτε, αρκεί να ειδοποιήσει εγγράφως το μέλος εντός 7 ημερών ενώ το μέλος οφείλει να δηλώσει την αποχώρηση του εγγράφως εντός προθεσμίας 30 ημερών ( Παζαρζής, 2015).

### 2.7.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ - CALLS

Ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της ασφάλισης των P&I Clubs και της αμοιβαιότητας είναι το σύστημα επιβολής εισφορών “calls”. Δεν πρόκειται για καταβολή ασφαλιστρών “premiums” όπως ισχύει στην ασφάλιση Hull& Machinery. Η συνεισφορά των μελών προβλέπεται από την Marine Insurance Act 1906 εδάφιο 85§2 ως κάτωθι:

«Η διάταξη του νόμου σχετικά με την καταβολή ασφαλιστρών δεν εφαρμόζεται στην αμοιβαία ασφάλιση, αλλά μπορεί να αντικατασταθεί από την εγγύηση ή από άλλες ρυθμίσεις που μπορούν να συμφωνηθούν» (Marine Insurance Act, 1906).

Έχει λεχθεί ότι οι εισφορές είναι "ισοδύναμες με τα ασφαλίστρα", αλλά επί της ουσίας μια ακριβέστερη προσέγγιση σχετικά με τη φύση των εισφορών είναι ότι απλώς φέρουν μια "συγγενική ομοιότητα με τα ασφαλίστρα". Η εισφορά που καταβάλλουν τα μέλη για την ασφάλισή τους δεν είναι απλώς τα εν γένει χρηματικά ποσά αλλά η δέσμευσή τους σχετικά με την ανάληψη ευθύνης και συμμόρφωσης με τους κανόνες του Club.

Τα ποσά των καταβλητέων προκαταβολικών ή αναβαλλόμενων εισφορών, πρέπει να γνωστοποιηθούν στα μέλη πριν από τις 20 Ιανουαρίου, δηλαδή ένα μήνα πριν την έναρξη του ασφαλιστικού έτους. Για κάθε πλοίο που εισέρχεται κατά τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους πρέπει το μέλος να καταβάλλει ένα ποσόν των προκαταβολικών και αναβαλλόμενων (deferred) εισφορών, ανάλογα με την ηλικία και τη χωρητικότητα του πλοίου.

Τα συνολικά ασφαλίστρα με την μορφή εισφορών (total premium rating) που καταβάλλονται από τα μέλη για κάθε ασφαλιστικό έτος, αποτελούνται από τις Προκαταβολικές και τις αναβαλλόμενες εισφορές. Το άθροισμα τους αποτελεί την εκτιμώμενη συνολική συνεισφορά ή εφεξής ETC (Estimated Total Call). Οι εισφορές

σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη των P&I Clubs και την Αμυντική αντισταθμιστική κάλυψη ( Defense cover), αντιστοίχως, υπολογίζονται ξεχωριστά. (Hill et al.,1996).

## 2.8 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΕΤΟΣ

Το ασφαλιστικό έτος αρχίζει την 20ή Φεβρουαρίου και συνεχίζει μέχρι την 20ή Φεβρουαρίου του επόμενου έτους. Το ασφαλιστικό έτος στα P&I Clubs διαφοροποιείται από το αντίστοιχο της παραδοσιακής ναυτικής ασφάλισης όπου ξεκινά την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 1η Ιανουαρίου του επόμενου έτους. Ειδικότερα, το ασφαλιστικό έτος των P&I Clubs ιστορικά, χρονικά και σημασιολογικά σηματοδοτείται από το λιώσιμο των πάγων στην Βαλτική Θάλασσα με το οποίο απελευθερώνεται η διέλευση των πλοίων και οι θαλάσσιες μεταφορές, όπου συνεπάγεται και την εναρκτήριο περίοδο των ναυτικών ατυχημάτων.

Κατά την διάρκεια του ασφαλιστικού έτους σε κάθε P&I Club καταγράφεται μια εκτίμηση του αριθμού και του μεγέθους των απαιτήσεων (claims) κάθε μέλους του. Με τον τρόπο αυτό ένα ασφαλιστικό έτος μπορεί να κλείσει, παρόλο που οι απαιτήσεις εξακολουθούν να εκκρεμούν, αφού θα έχουν τουλάχιστον κοινοποιηθεί και εκτιμηθεί. Επομένως, είναι δυνατό να κλείσει ένα έτος χωρίς να έχει ερευνηθεί και αποζημιωθεί κάθε αξίωση. Η Επιτροπή των P&I Clubs μπορεί να αποφασίσει το κλείσιμο ενός ασφαλιστικού έτους έστω και αν υπάρχουν μη υπολογισθείσες αξιώσεις που αφορούν το τρέχον ασφαλιστικό έτος ή δεν έχουν καθοριστεί τα ακριβή ποσά. Ωστόσο, οι περισσότεροι κανόνες του P&I Club ορίζουν τις ακριβείς προϋποθέσεις κλεισίματος ενός ασφαλιστικού έτους, καθώς και απαίτησης συμπληρωματικών εισφορών από τα μέλη του. (Hill et al., 1996).

Είναι επιτακτική ανάγκη τα P&I Clubs να επιδεικνύουν εξαιρετική επιμέλεια και προσοχή κατά την εκτίμηση των εκκρεμών αξιώσεων, ώστε να μπορούν να διατηρούν επαρκή αποθεματικά για να πληρώσουν για τις τυχόν "αιφνιδιαστικές αξιώσεις" που ανακύπτουν.

Τα ασφαλιστικά έτη σε ορισμένα Clubs δύναται να κλείσουν μετά το πέρας ορισμένου χρονικού διαστήματος από 15 μήνες έως και τέσσερα έτη. Σε κάθε περίπτωση,

οποιαδήποτε τέτοια απόφαση επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής ή των Διευθυντών του εκάστοτε P&I Club. (Hill et al.,1996).

## 2.9 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Οι εισφορές των μελών διακρίνονται ως εξής:

### *2.9.1 ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ*

Η προκαταβολική ή αρχική εισφορά (advance/initial calls) για οποιοδήποτε ασφαλιστικό έτος εκφράζεται ως σταθερό ποσοστό επί της ολικής εκτιμηθείσας εισφοράς (estimated total call) (ETC) και ισχύει για όλα τα πλοία που εισέρχονται στο Club. Η προκαταβολή αντιπροσωπεύει ένα μέρος από τη συνολική εκτιμηθείσα εισφορά και ανέρχεται σε ποσοστό 70%. Καταβάλλεται σε τρεις δόσεις προκειμένου να επιτυγχάνεται η ταμειακή ροή του μέλους. (Hill et al., 1996).

### *2.9.2 ΑΝΑΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ*

Οι αναβαλλόμενες εισφορές (deferred calls) είναι στην ουσία τα ασφάλιστρα, η καταβολή των οποίων αναβάλλεται μέχρι το επόμενο έτος ή τα μεταγενέστερα ασφαλιστικά έτη. Οι Αναβαλλόμενες εισφορές αποτελούν προϋπόθεση για την είσοδο ενός μέλους στο Club. Ουσιαστικά το μοναδικό στοιχείο που αναβάλλεται είναι ο χρόνος καταβολής του εκάστοτε ποσού. Ως εκ τούτου, το Club αποκτά καλύτερη εικόνα για το συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα μιας ασφαλιστικής περιόδου πριν από την καταβολή της Αναβαλλόμενης εισφοράς κάθε μέλους. Συνεπώς, εάν το οικονομικό αποτέλεσμα για μια ασφαλιστική περίοδο είναι ουσιαστικά καλύτερο από το αναμενόμενο, το Club μπορεί να αποφασίσει να παραιτηθεί από τη διεκδίκηση της Αναβαλλόμενης εισφοράς στο σύνολό της ή, πιθανότατα, για ένα μέρος αυτής. Αν και προβλέπεται η επιστροφή της εισφοράς, το Club μπορεί να επαναπροσδιορίσει το ποσόν της αρχικά εκτιμώμενης συνολικής εισφοράς μέσω της ποσοστικοποίησης του επιπέδου της Αναβαλλόμενης εισφοράς.

Το Club επιδιώκει να εισπράττει την αναβαλλόμενη εισφορά κατά τη διάρκεια των δώδεκα πρώτων μηνών πριν την έναρξη του επόμενου ασφαλιστικού έτους, αλλά μπορεί και να εισπραχθεί μεταγενέστερα, χωρίς ωστόσο να είναι δυνατό να εισπραχθεί μετά το πέρας του ασφαλιστικού έτους, στο οποίο αναφέρεται.



Ειδικότερα, η **αναβαλλόμενη εισφορά υπολογίζεται ως ποσοστό της προκαταβολής** που έχει εισπραχθεί για το συγκεκριμένο έτος, δηλαδή μπορεί να ανέρχεται στο 1/4 της προκαταβολικής εισφοράς. Σε άλλη περίπτωση, αν η προκαταβολική αποτελεί το ογδόντα επί τοις εκατό (80%) επί της ολικής εκτιμηθείσας εισφοράς (ETC), η Αναβαλλόμενη εισφορά θα ανέρχεται στο είκοσι τοις εκατό (20%) της ολικής εκτιμηθείσας εισφοράς (ETC). Ωστόσο, η αναβαλλόμενη εισφορά που εν τέλει καταβάλλεται μπορεί να είναι μικρότερη από την αρχικά προβλεπόμενη.

Τα πλοία που εισέρχονται μετά την έναρξη του ασφαλιστικού έτους, οφείλουν να καταβάλουν το ποσοστό των Προκαταβολικών και των Αναβαλλόμενων εισφορών για ολόκληρη την τρέχουσα ασφαλιστική περίοδο ανεξάρτητα από την οικονομική αντιστοιχία του χρόνου που εισήχθη το πλοίο στο Club. Ο λόγος που εφαρμόζεται αυτή η τακτική είναι ότι κάθε πλοίο φέρει έναν κίνδυνο από την στιγμή της εισόδου του στο Club και πρέπει να μοιράζεται αναλογικά τον κίνδυνο όλων των άλλων πλοίων που έχουν εισέλθει. Τέλος, όταν η είσοδος ενός πλοίου τερματίζεται ή διακόπτεται κατά τη διάρκεια του έτους, το Μέλος παραμένει υπεύθυνο για τις Προκαταβολές και τις Αναβαλλόμενες εισφορές κατά αναλογική εφαρμογή των εισφορών του. Η αναλογική ευθύνη των Πλοίων σχετίζεται με όλες τις απαιτήσεις που ανέκυψαν κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου, ανεξάρτητα από το εάν τα γεγονότα προκλήθηκαν πριν ή μετά την είσοδο των πλοίων (Hill et al., 1996).

### *2.9.3 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΕΠΤΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ*

Με την λήξη του ασφαλιστικού έτους το Club λαμβάνει υπόψιν τις δαπάνες των απαιτήσεων που ανακύπτουν και εκκρεμούν μαζί με άλλα συναφή έξοδα. Οποιαδήποτε υπέρβαση των δαπανών έναντι των εσόδων εισπράττεται στη συνέχεια από τα μέλη μέσω των συμπληρωματικών εισφορών- κλήσεων γνωστών ως “supplementary calls” οι οποίες υπολογίζονται ανάλογα με το καταβλητέο ποσοστό προκαταβολής που αντιστοιχεί σε κάθε μέλος. Εάν το εισόδημα υπερβαίνει τις δαπάνες, η αποδόση μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε μέσω της επιστροφής της εισφοράς στα μέλη γνωστής και ως “return calls” είτε εναλλακτικά να επενδυθεί σε διάφορα κεφάλαια που κατέχει το κάθε Club με πολλούς τρόπους όπως:

- Μεταβιβάζοντας το πλεόνασμα ή οποιοδήποτε μέρος αυτού στα αποθεματικά του Club.

- Χρησιμοποιώντας το αναφερόμενο πλεόνασμα για τυχόν ελλείψεις που προκύπτουν κατά το κλείσιμο μιας ασφαλιστικής περιόδου.
- Επιστρέφοντας το πλεόνασμα ή μέρος αυτού σε μέλη που εισήλθαν στο Club κατά το συγκεκριμένο έτος, ( Hill et al., 1996).

#### *2.9.4 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ*

Το πρόβλημα που ανακύπτει κατά το κλείσιμο του ασφαλιστικού έτους έγκειται στην ανανέωση της συμμετοχής των μελών για την επόμενη ασφαλιστική περίοδο. Στην πράξη, λόγω της περιπλοκότητας της κοστολόγησης των απαιτήσεων που ανακύπτουν (claims), που συνήθως είναι μια χρονοβόρα διαδικασία, δεν είναι εύκολο να αποτιμηθούν όλα τα αρχεία των απαιτήσεων (claims records) που αντιστοιχούν σε κάθε μέλος του Club. Ειδικότερα, κατά τη στιγμή μιας ανανέωσης είναι δύσκολο να υπολογισθούν τα ποσά εισφορών κάθε μέλους που απαιτηθούν στο μέλλον. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι μεταβολές στις ασφαλιστικές εισφορές, ανεξάρτητα από το εάν είναι ανοδικές ή πτωτικές, αποκλίνουν από τις αντίστοιχες μεταβολές που σχετίζονται με την οικονομική αποτίμηση των εκάστοτε απαιτήσεων (claims) περίπου κατά τρία χρόνια πίσω. Σε κάθε περίπτωση, εάν ένα μέλος ανησυχεί και θεωρεί ότι αδικείται από εσφαλμένες εκτιμήσεις των Διαχειριστών του Club σχετικά με τα ασφάλιστρα, έχει το δικαίωμα να υποβάλει αίτηση αμφισβήτησης στην Επιτροπή ή τους Διευθυντές προς περαιτέρω έρευνα και αξιολόγηση. Τα P&I Clubs, αντίθετα από την παραδοσιακή ασφάλιση του Hull & Machinery, δεν εξετάζουν τα πρόσφατα αρχεία απαιτήσεων (claims' records) καθόσον αποτελούν μια χρονοβόρα διαδικασία, και κατά συνέπεια είναι δύσκολο να εξαχθεί ένα αξιόπιστο αρχείο απαιτήσεων πριν την παρέλευση τεσσάρων ή και περισσότερων ετών (Williams, 2015).

#### *2.9.5 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ*

Όταν τερματίζεται η είσοδος και η συμμετοχή ενός μέλους στο club στο οποίο ανήκε, το club καθορίζει συνήθως ένα επιπρόσθετο ασφάλιστρο με την μορφή επασφαλίστρου ως εισφορά απαλλαγής γνωστής ως “release calls” βάσει του αναμενόμενου ποσοστού συνεισφοράς για το επόμενο έτος. Η πληρωμή αυτής της εισφοράς υποχρεώνει το συνταξιοδοτημένο μέλος να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του για μελλοντικές εισφορές που σχετίζονται με την περίοδο εισόδου του.

Τα Release calls αποτελούν το εκ των προτέρων καταβλητέο ποσοστό από το μερίδιο συνεισφοράς του κάθε πλοιοκτήτη- μέλους, το οποίο πρέπει να καταβάλλεται κατά την αποχώρηση του και υπολογίζεται αναλογικά με την εκτιμώμενη συνολική εισφορά που θα ανακύψει μελλοντικά, στα πλαίσια της πολιτικής που ακολουθούν τα P&I Clubs για τα αντίστοιχα έτη. Στην περίπτωση απουσίας αυτού του μηχανισμού το club θα έφερε το βάρος της καταβολής εισφορών των πρώην μελών του για χρονικό διάστημα πέντε ή και περισσότερων ετών μετά την αποχώρησή τους από το Club (Williams, 2015).

#### *2.9.6 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ Η ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΠΙΣΚΕΥΗ*

Τα περισσότερα Clubs, στην περίπτωση παροπλισμού ή επισκευής του πλοίου, προβαίνουν στην αναλογική επιστροφή μέρους των προκαταβολικών ασφαλίσεων (lay up calls), υπό τον όρο ότι δεν υπάρχει φορτίο στο πλοίο όσο αυτό είναι παροπλισμένο. Υπάρχουν δύο περιπτώσεις παροπλισμού. Πρώτον, ο παροπλισμός για μικρό χρονικό διάστημα όπου υπάρχει φορτίο και πλήρωμα στο πλοίο. Δεύτερον, ο παροπλισμός για μεγάλο χρονικό διάστημα όπου δεν υπάρχει ούτε φορτίο ούτε πλήρωμα στο πλοίο. Στην πρώτη περίπτωση υπάρχει δυνατότητα επιστροφής έως και 50% επί του ποσού των ασφαλίσεων και στην δεύτερη περίπτωση η επιστροφή μπορεί να φτάσει και το ποσοστό έως και 95%. Με βάση τον κανονισμό των P&I Clubs, η επιστροφή ασφαλίσεων είναι εφικτή εφόσον υπάρχει η έγγραφη ενημέρωση του μέλους μέσα σε χρονικό διάστημα έξι μηνών. Τέλος, το Club οφείλει να προβεί σε επιθεώρηση του πλοίου πριν επιστρέψει τα ασφάλιστρα. (Παζαρζής, 2015).

#### 2.10 Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ P & I CLUBS

Τα P&I Clubs παρέχουν μια χρήσιμη υπηρεσία, σχετικά με την χρηματική ικανοποίηση των απαιτήσεων (claims) που εγείρονται εναντίον του πλοίου και του εφοπλιστή, μέσω μιας επιστολής εγγυοδοσίας γνωστής ως «letter of undertaking», εφεξής LOU. Η επιστολή εγγυοδοσίας εκδίδεται σε περίπτωση όπου το πλοίο έχει συλληφθεί ή απειλείται με σύλληψη, ελαχιστοποιώντας τις επακόλουθες οικονομικές απώλειες, όπως την απώλεια μελλοντικών ναύλων, την επιδείνωση της κατάστασης του πλοίου και του οποιουδήποτε φορτίου μέσα στο πλοίο. Αποτελεί μια μορφή εγγύησης

που εκδίδεται από το Club ότι θα καταβάλει στον ενάγοντα το ποσό που κρίθηκε από το δικαστήριο ή το ποσό του διακανονισμού. Πρόκειται για σύμβαση ιδιωτικής ασφάλειας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών- ενάγοντος και εναγομένου- μεταξύ του Club και του άλλου μέρους (είτε πρόκειται για τρίτο είτε για άλλο Club ή ασφαλιστική εταιρεία). Μόνο το Club και όχι οι διαχειριστές, οι πράκτορες, οι εκπρόσωποι ή οι τοπικοί ανταποκριτές του Club έχουν την εξουσία να εκδίδουν μια επιστολή εγγυοδοσίας.

Οι ενάγοντες φοβούνται ότι όταν το πλοίο συλλαμβάνεται, μειώνονται αναλογικά και οι πιθανότητες ανάκτησης των απωλειών που προκαλούνται από τη λειτουργία του πλοίου. Οι απαιτήσεις από την πρόκληση ζημίας μπορεί να αφορούν την ιδιοκτησία, το περιβάλλον και τον τραυματισμό του πληρώματος και να προέρχονται από ιδιώτες, επιχειρήσεις και κυβερνητικές οντότητες. Η κράτηση πλοίου συνεπάγεται ένα άμεσο πρόσθετο κόστος για τα εναγόμενα μέλη του Club, όπως για παράδειγμα είναι η συντήρηση του πληρώματος, τα λιμενικά τέλη, τα τέλη πρακτόρευσης όπως και τα έξοδα μίσθωσης. Όταν οι αξιώσεις εμπίπτουν στην κάλυψη των P&I Clubs, ο διεθνής όμιλος των P&I Clubs (IGC- International Group of P&I Clubs) μπορεί να προβεί στη διάσωση του πλοίου, μέσω της επιστολής εγγυοδοσίας (LOU).

Στην ουσία, η επιστολή εγγυοδοσίας (LOU) αποτελεί μια γραπτή υπόσχεση σύμφωνα με την οποία το Club είτε συμφωνεί να συμμορφωθεί με μια οριστική και απρόσβλητη απόφαση ενός αρμοδίου δικαστηρίου είτε, εφόσον συμφωνεί, οφείλει να καταβάλει αμέσως ένα ποσό για την εξόφληση της απαίτησης.

Ειδικότερα, οι όροι της επιστολής εγγυοδοσίας είναι πλέον τυποποιημένοι, κατανοητοί και δεν απαιτούν λεπτομερείς διαπραγματεύσεις. Η επιστολή εγγυοδοσίας (LOU) αποτελεί ένα απίστευτα ισχυρό εργαλείο το οποίο μπορούν να προσφέρουν τα Clubs σε έναν πλοιοκτήτη στην περίπτωση που αντιμετωπίζει την απειλή σύλληψης του πλοίου. Η επιστολή εγγυοδοσίας αναγνωρίζεται παγκοσμίως στη πλειοψηφία των ναυτιλιακών δικαιοδοσιών και τυπικώς εκδίδεται πολύ πιο εύκολα από άλλες μορφές ασφάλειας [18].

#### *2.10.1 ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ*

Οι επιστολές πρέπει να περικλείουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: το όνομα του συλληφθέντος πλοίου, το όνομα του ενάγοντος, την περιγραφή του γεγονότος που

οδήγησε στην δημιουργία της απαίτησης, το μέγιστο χρηματικό ποσό για το οποίο εγγυάται το Club (το οποίο περιλαμβάνει τους τόκους και το κόστος), το εφαρμοστέο δίκαιο και την επιλογή της δικαιοδοσία των Δικαστηρίων ως αρμοδίων να επιληφθούν για την εξέταση της απαίτησης, τον τρόπο πληρωμής και τέλος την επιφύλαξη άσκησης όλων των αμυντικών δικαιωμάτων της εναγομένης πλευράς. (McDonald, 2017).

#### *2.10.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ*

Το πλοίο πρέπει να εισάγεται κατά τη στιγμή που λαμβάνει χώρα το γεγονός που χρήζει ασφαλιστικής προστασίας. Δεύτερον, όλα τα ασφάλιστρα πρέπει να έχουν καταβληθεί και να μη βρίσκονται σε εκκρεμότητα. Τρίτον, οι διατυπωμένοι όροι πρέπει να είναι κοινώς αποδεκτοί, το καταβλητέο χρηματικό ποσό της εγγύησης πρέπει να είναι εύλογο και το γεγονός για το οποίο ζητείται ασφαλιστική εγγύηση πρέπει να αποτελεί ασφαλισμό κίνδυνο από το Club (McDonald, 2017).

#### *2.10.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ*

Σημαντικό και συγκριτικό πλεονέκτημα της επιστολής εγγυοδοσίας αποτελεί η ταχύτητα της διαδικασίας σε σχέση με την τραπεζική εγγύηση. Επιπρόσθετα, ο ασφαλισμένος δεν καταβάλλει αμοιβή για την έκδοση της επιστολή στον Σύμβουλο, σε αντίθεση με την τραπεζική εγγύηση που συνεπάγεται οικονομική απαλλαγή από διάφορες επιβαρύνσεις. Τέλος, ο ψηφιακός τρόπος έκδοσης της επιστολής εγγυοδοσίας αναμένεται να καθιερώσει την ηλεκτρονική γλώσσα όπου θα ορίζεται ότι "το ηλεκτρονικά σαρωμένο αντίγραφο θα έχει άμεση ισχύ και θα θεωρείται ότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα με το πρωτότυπο" (McDonald, 2017).

#### *2.10.4 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ (LOU- BLG)*

Οι τραπεζικές εγγυήσεις (Bank letter guarantee- BLG) έχουν μακρά παράδοση στην εξασφάλιση απαιτήσεων. Λόγω όμως του υψηλού κόστους και της χρονοβόρας διαδικασίας έκδοσης μιας τραπεζικής εγγύησης, ειδικά όταν εμπλέκονται περισσότερες από μια τράπεζες, η έκδοση μιας επιστολής εγγυοδοσίας παρέχει περισσότερα πλεονεκτήματα. Ειδικότερα, σε αντίθεση με την επιστολή εγγυοδοσίας, μια τραπεζική εγγύηση συχνά διαρκεί αρκετές εργάσιμες ημέρες προκειμένου να διευθετηθεί.

Επιπλέον, οι τράπεζες είναι απίθανο να προβούν σε ανοικτού τύπου συμφωνίες και πιθανόν να απαιτούν μια «ημερομηνία λήξης» στην εγγύηση. Λαμβάνοντας υπόψη το κόστος των τραπεζικών τελών και των προμηθειών (μεταξύ 0,25% και 1% ετησίως), οι επιστολές εγγυοδοσίας έχουν ως αποτέλεσμα σημαντική εξοικονομηση πέραν των οικονομικών απωλειών του μέλους, οι οποίες περιορίζονται στο ελάχιστο. (Gard your ship, 2010).

## 2.11 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ P & I CLUBS

### *2.11.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ*

Τα P&I Clubs έχουν τα ακόλουθα πλεονεκτήματα σε σχέση με τους άλλους ασφαλιστικούς φορείς:

- 1. Καλύτερος Έλεγχος:** Τα P&I Clubs ανήκουν και ελέγχονται από τα ίδια τα μέλη τους και κατά συνέπεια, παρέχουν μεγαλύτερη ασφαλιστική διευκόλυνση και κάλυψη από και προς τα μέλη τους.
- 2. Διαφάνεια και ουσιαστική επίτευξη κέρδους:** Τα P&I Clubs λειτουργούν σε μη κερδοσκοπική βάση και το γεγονός ότι όλα τα ασφάλιστρα χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των ιδίων κινδύνων και αναγκών των μελών τους αποτελεί κέρδος για όλους.
- 3. Η εξασφαλιστική λειτουργία των εισφορών:** Τα P&I Clubs διατηρούν το δικαίωμα να ζητήσουν πρόσθετες εισφορές από τα μέλη τους προσφέροντας κάλυψη σε υψηλά επίπεδα, κάτι που είναι σημαντικό για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης σε αντίθεση με την ασφάλιση του πλοίου, όπου οι απαιτήσεις των πλοιοκτητών είναι πάντα απόβλεπτες και οικονομικά αυξημένες.
- 4. Παγκόσμια Παροχή ασφάλειας:** Η ασφάλεια των P&I Clubs μπορεί να παρέχεται με το ελάχιστο κόστος και είναι γενικά αποδεκτή παγκοσμίως.
- 5. Ευρύ Πεδίο κάλυψης:** Το πεδίο κάλυψης κινδύνων των P&I Clubs είναι διευρυμένο πέραν των ασφαλίσιμων κινδύνων, σύμφωνα με τον γενικό κανόνα “omnibus rule” βάσει του οποίου οι διευθυντές και οι διαχειριστές έχουν τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίσουν αν κάποιος κίνδυνος θα πρέπει να καλύπτονται ή όχι.
- 6. Υψηλές Υπηρεσίες:** Τα P&I Clubs απασχολούν υψηλής ειδίκευσης προσωπικό που παρέχει συμβουλές σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, ανεξάρτητα από το αν το θέμα καλύπτεται από το Club ή όχι.

**7. Η λειτουργία της Επιστολής Εγγυοδοσίας:** Τα P&I Clubs διεκδικούν πλεονέκτημα έναντι των ασφαλιστικών εταιρειών επειδή έχουν μακρά παράδοση να τοποθετούν επιστολές εγγυοδοσίας για να εξασφαλίσουν την απελευθέρωση των συλληφθέντων πλοίων.[19].

#### *2.11.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ P & I CLUBS*

Τα P&I Clubs βασίζονται στα μέλη τους για την χρηματοδότησή τους και μπορεί να ικανοποιήσουν απαιτήσεις εφόσον τα μέλη συνεχίζουν να πληρώνουν. Ακόμη και όταν τα Clubs της P&I ενώνονται για να σχηματίσουν μια Διεθνή Ομάδα, μπορούν να παράγουν μόνο έναν πλούτο 2,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ κάθε χρόνο. Ο μόνος τρόπος για να συγκεντρωθούν γρήγορα χρήματα είναι για κάθε μεμονωμένο P&I Club να ζητήσει πρόσθετη οικονομική υποστήριξη από τα μέλη του, αλλά δεν υπάρχει εγγύηση ότι τα μέλη θα καταβάλουν αυτά τα συμπληρώματα. Ομοίως, εάν τα P&I Clubs ξεκινήσουν να πάσχουν από ρευστότητα, δεν υπάρχει εγγύηση ότι θα πληρωθούν οι απαιτήσεις για πληρωμές [24].

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ο ασφαλιστικός θεσμός “Protection and Indemnity Club” ασφαλίζει ο,τιδήποτε δεν καλύπτει η παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση (Hull & Machinery) του πλοίου και του φορτίου από τις ασφαλιστικές εταιρείες, από τις οποίες σαφώς διαφοροποιείται. Πρώιμες μορφές P & I Clubs ανευρίσκονται στην Κίνα στην Ινδία, την Βαβυλωνία και την Αίγυπτο με καταμερισμό των κινδύνων στο θαλάσσιο εμπόριο. Αυτές μετεξελίχθηκαν από τους Ρωμαίους και τους Έλληνες. Τον 18<sup>ο</sup> εμφανίζονται οι πρώτοι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί που θα κάλυπταν τις ζημίες που δεν μπορούσαν ή δεν προβλεπόταν να καλύψουν οι τότε ασφαλιστικοί φορείς.

Ξεκίνησαν ασφαλίζοντας το ¼ της ευθύνης από σύγκρουση πλοίων για απώλεια ζωής και τραυματισμούς και αυτή η κάλυψη ονομάστηκε «Ασφάλεια Προστασίας» (Protection Insurance).

Μετά και από την προσάραξη του πλοίου Emily και άλλα παρόμοια περιστατικά απώλειας πλοίου μαζί με φορτίο, γενικεύθηκε η λεγόμενη «Ασφάλεια Αποζημίωσης» (Indemnity Insurance) και τελικά διαμορφώθηκε ο ασφαλιστικός θεσμός “Protection and Indemnity Club”.

Λόγω του μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών τα P&I Clubs έχουν την μορφή εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) χωρίς μετοχικό κεφάλαιο (Limited Companies with no share Capital). Τα μέλη διέπονται από την αρχή της αμοιβαιότητας και συμμετέχουν από κοινού στα κέρδη και τις ζημίες.

Τα 13 σημαντικότερα εξ’αυτών είναι τα ακόλουθα: 1) American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc, 2) Assuranceforenirgen Skuld (Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda ) Ltd, 3) Gard P& I (Bermuda) Ltd Assuranceforeningen Gard), 4) The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, 5) The Japan Ship Owners ‘Mutual Protection and Indemnity Association, 6) The London Steam- Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited, 7) The North of England Protection and Indemnity Insurance Association Limited, 8) The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg), 9) The Standard Club Ltd, 10) The Steamship Mutual Underwriting Association ( Bermuda) Ltd, 11) The Swedish Club, 12) The United Kingdom Mutual



Steam Ship Assurance Association (Europe Ltd) και 13) The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association ( Luxembourg).

Όλα τα ως άνω P&I Clubs έχουν προσχωρήσει στο θεσμό της Διεθνούς Συμφωνίας (International Group Agreement, IGA) ως μέλη μιας ευρύτερης ομάδας.

Η οργανωτική τους δομή διέπεται από τέσσερα βασικά σώματα: την Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο (Committee men), τους Διαχειριστές (Managers) και τους Αντιπροσώπους (Correspondents).

Οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι που καλύπτουν τα P&I Clubs είναι:

Απώλεια ή φθορά φορτίου, Ρύπανση από το πλοίο ή το φορτίο του, Απώλεια ζωής ή τραυματισμός στα μέλη του πληρώματος ή τους επιβάτες, Απομάκρυνση ναυαγίου, βλάβη σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα, Συγκρούσεις με άλλα πλοία, Πρόστιμα, Δικαστικά έξοδα, Freight- Demurrage and Defence.

Οι βασικές αρχές που διέπουν τα P&I Clubs, είναι οι εξής: ο καθολικός Κανόνας (Omnibus Rule), η αρχή της Αμοιβαιότητας ( mutual sharing) και η αρχή του Pooling Risk.

Σημαντικά στοιχεία λειτουργίας των P&I Clubs είναι η έννοια του ασφαλιστικού έτους, η διαδικασία εισόδου ή εξόδου ενός μέλους και οι εισφορές.

Διακρίνονται επτά είδη εισφορών: οι προκαταβολικές/ αρχικές εισφορές (initial calls), οι αναβαλλόμενες εισφορές (deferred calls), οι συμπληρωματικές εισφορές (supplementary calls), οι επιστρεπτές εισφορές (return calls), οι εισφορές ανανέωσης (renewal calls), οι εισφορές απαλλαγής (release calls) και οι εισφορές για τα παροπλισμένα πλοία ( lay up calls).

Η επιστολή εγγυοδοσίας που διαφέρει από την τραπεζική εγγύηση αποτελεί σημαντικό στοιχείο λειτουργίας των P&I Clubs.

Ως πλεονεκτήματα των P&I Clubs θεωρούνται: Η διαφάνεια και η ουσιαστική επίτευξη κέρδους, η δυνατότητα για πρόσθετες εισφορές από τα μέλη, η παροχή ασφάλειας, το ευρύ πεδίο κάλυψης, το έμπειρο και υψηλής ειδίκευσης προσωπικό, οι δυνατότητες που παρέχουν οι εγγυητικές επιστολές και η εν γένει ευελιξία τους.

Ως μειονέκτημα μπορεί να θεωρηθεί η αποκλειστική εξάρτησή τους από τις εισφορές των μελών τους.

Με βάση τα ανωτέρω, η κεντρική ιδέα του δεύτερου κεφαλαίου και το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε είναι η πολυπλοκότητα της λειτουργίας των P&I Clubs καθώς

αποτελούν έναν ιδιόμορφο κλάδο ναυτικής ασφάλισης που ακολουθεί δικούς του κανόνες. Ειδικότερα, ο θεσμός των P&I Clubs διαμορφώνεται αυτοτελώς και παρά το γεγονός ότι τα μέλη που συμμετέχουν είναι πλοιοκτήτες με διττό ρόλο ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, ωστόσο τα P&I Clubs διατηρούν μια ανεξαρτησία σε σχέση με την λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης ενώ παράλληλα επηρεάζουν το λειτουργικό κόστος αυτής όπως εκτενώς αναλύεται στα επόμενα κεφάλαια.

### 3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΘΕΤΟΥΝ ΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

#### 3.1 Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Ο σκοπός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου μέσω της αύξησης του έργου που παράγουν. Στόχος είναι η επίτευξη ενός σημείου, όπου το επίπεδο της παραγωγής είναι άριστο. Αυτό συμβαίνει όταν το οριακό κόστος εξισώνεται με την οριακή πρόσοδο, αλλά θα πρέπει η επιχείρηση να γνωρίζει το προϋπολογιστικό κόστος λειτουργίας της.

Η εσφαλμένη εκτίμηση των στοιχείων του κόστους μπορεί να έχει πολύ σοβαρές συνέπειες για την ναυτιλιακή επιχείρηση. Η ακριβέστερη γνώση του κόστους που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση για να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες της είναι απαραίτητη για τους εξής λόγους:

- Για τον καθορισμό της πολιτικής της ναυτιλιακής επιχείρησης ως προς τις επενδύσεις της, ως προς το επιθυμητό μέγεθος παραγωγής του έργου της και ως προς τον καθορισμό των επιθυμητών όρων απασχόλησης της χωρητικότητας της.
- Για τον έλεγχο των συνθηκών, κάτω από τις οποίες προσφέρονται οι μεταφορικές υπηρεσίες της και για την αναγκαία προσαρμογή τους, σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς.
- Για τον καθορισμό των ναυτολογίων στην περίπτωση ναυτιλιακών μονάδων που εκτελούν μεταφορές συγκοινωνιακού χαρακτήρα, (Βλάχος, 2011α)..

Ωστόσο, πολλές φορές ο προσδιορισμός του κόστους καθίσταται δυσχερής εξαιτίας πολλών παραγόντων, όπως:

- Η προμήθεια των καυσίμων, των υλικών, και των εφοδίων γίνεται σε διάφορα λιμάνια, όπου οι τιμές διαφοροποιούνται συχνά και όχι ομοιόμορφα.
- Η μεταβολή στις τιμές επηρεάζεται ιδιαίτερα από τις συνθήκες της διεθνούς νομισματικής αστάθειας και από τις πιέσεις του πληθωρισμού που δημιουργούνται σε πολλές χώρες. Το χαρακτηριστικό της μεταβολής των τιμών επηρεάζει και άλλα στοιχεία του κόστους όπως :

- Το κόστος αναμονής προς φόρτωση ή εκφόρτωση, το κόστος εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευής των πλοίων και την σχετική παραγωγικότητα των διαφόρων λιμανιών.
- Το κόστος χρήσης των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (λιμενικά τέλη, φαρικά τέλη κ.λπ.), το κόστος χειρισμού των φορτίων (χρήση φορτοεκφορτωτικών μέσων). ( Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

### 3.2 Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Το κόστος λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας εξαρτάται από ένα συνδυασμό τριών παραγόντων.

Πρώτον, το πλοίο καθορίζει το κόστος μέσω της κατανάλωσης καυσίμου, του αριθμού του πληρώματος που απαιτείται για τη λειτουργία του και τη φυσική του κατάσταση, η οποία υπαγορεύει την απαίτηση για επισκευές και συντήρηση.

Δεύτερον, το κόστος των αντικειμένων που αγοράζονται, ιδίως των αποθεμάτων, των αναλωσίμων, των μισθών του πληρώματος, του κόστους επισκευής πλοίων και των επιτοκίων, υπόκειται σε οικονομικές μεταβολές εκτός του ελέγχου του εφοπλιστή/πλοιοκτήτη.

Τρίτον, το κόστος εξαρτάται από το πόσο αποτελεσματικά ο πλοιοκτήτης διαχειρίζεται την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών εξόδων και της λειτουργικής αποτελεσματικότητας (Stopford, 2008).

#### *3.2.1 Η ΒΑΣΙΚΗ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΔΙΑΚΡΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ:*

- **Τα Λειτουργικά έξοδα:** που συνεπάγεται η καθημερινή λειτουργία του πλοίου, όπως τα αποθέματα και η συντήρηση που θα προκύψει από την εμπορική δραστηριότητα του πλοίου, οι δαπάνες επάνδρωσης των πλοίων (Crew, Sign-On, Sign-Off, Repatriation), η τροφοδοσία πληρώματος, οι προμήθειες και τα ανταλλακτικά (Stores, Supplies, Spares), οι δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και των εγκαταστάσεων (H&M, P&I Clubs, κ.α), τα Έξοδα νηολόγησης και κλάσης (Flag, Registration, Classification Society) του πλοίου και οι Διοικητικές Δαπάνες (Management) (π.χ

ενοίκια, έξοδα διαφήμισης, μισθοί υπαλλήλων γραφείων, τηλεπικοινωνίες γραφείου, έξοδα δημοσίων σχέσεων κ.α).

- **Τα έξοδα περιοδικής συντήρησης (Periodic maintenance):** πραγματοποιούνται όταν το πλοίο βρίσκεται στο στάδιο dry-docking για μεγάλες επισκευές συνήθως την περίοδο των special surveys. Σε παλαιότερα πλοία, αυτό μπορεί να συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες και δεν αντιμετωπίζεται γενικά ως μέρος των λειτουργικών εξόδων. Σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, πρέπει να γίνει αξιολόγηση του συνολικού περιοδικού κόστους κατά τη διάρκεια του κύκλου συντήρησης ενός πλοίου, το οποίο κόστος κεφαλαιοποιείται και αποσβέννεται. Τα κόστη αντιμετωπίζονται ως ταμειακά στοιχεία ξεχωριστά από τα λειτουργικά έξοδα (Stopford, 2008).

- **Τα έξοδα ταξιδιού (Voyage costs):** αποτελούν το μεταβλητό κόστος που συνδέεται με ένα συγκεκριμένο ταξίδι και περιλαμβάνουν στοιχεία όπως τα καύσιμα, τα λιμενικά τέλη, τη διαχείριση του φορτίου και τα διόδια διέλευσης (canal dues) (Stopford, 2008).

- **Το κόστος κεφαλαίου (Capital cost):** στο οποίο περιλαμβάνονται η Αποπληρωμή Κεφαλαίου, οι Τόκοι και τα Συναφή έξοδα όπως και οι Αποσβέσεις των παγίων εξόδων. Το κόστος κεφαλαίου εξαρτάται από τον τρόπο χρηματοδότησης του πλοίου. Μπορεί να λάβει τη μορφή μερισμάτων στα ίδια κεφάλαια ή τόκων και πληρωμών κεφαλαίου για χρηματοδότηση του χρέους. (Stopford, 2008).

### *3.2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΚΟΣΤΗ*

Αναμφισβήτητα, οι δαπάνες κεφαλαίου και οι δαπάνες των γενικών εξόδων εμπίπτουν στις δαπάνες σταθερού κόστους, σε αντίθεση με τις δαπάνες κίνησης και επάνδρωσης οι οποίες εντάσσονται στις δαπάνες μεταβλητού κόστους. Κατα την επικρατούσα αντίληψη οι δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης και οι δαπάνες συντήρησης αποτελούν δαπάνες σταθερού κόστους και δεν επηρεάζονται από την ποσότητα του έργου που παράγεται στη ναυτιλιακή ομάδα. Αντίθετα, εμφανίζονται ανελαστικές έναντι των πιθανών διακυμάνσεων (Βλάχος, 2011<sub>a</sub>).

Οι δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης μεταβάλλονται μόνον όταν το πλοίο τίθεται σε ακινησία σε κάποιο λιμάνι και κάτω από συνθήκες που εγκρίνουν οι ασφαλιστές για διάστημα μεγαλύτερο των τριάντα ημερών, όπως λόγω μεταβολής του μεγέθους της επιχείρησης, οπότε γνωρίζουμε ότι μεταβάλλεται το μέγεθος του σταθερού κόστους.

Οι δαπάνες συντήρησης δεν μεταβάλλονται σε οποιαδήποτε κατάσταση κι εάν βρίσκεται το πλοίο στο οποίο αναφέρονται. Μεταβολή του ύψους των δαπανών μπορεί να προκληθεί μόνο ως συνέπεια εντατικής χρήσης των πλοίων με σκοπό την αύξηση της προσφοράς των υπηρεσιών τους πέρα από τα συνηθισμένα όρια (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

### 3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΚΟΣΤΟΥΣ

#### *3.3.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΟΣΤΗ*

Οι λειτουργικές δαπάνες είναι οι συνεχιζόμενες δαπάνες που συνδέονται με την καθημερινή λειτουργία του πλοίου (εξαιρουμένων των καυσίμων που περιλαμβάνονται στα έξοδα ταξιδιού), καθώς και οι επιπρόσθετες επισκευές και η συντήρηση (αλλά όχι οι μεγάλες ξηρές αποβάθρες, οι οποίες αντιμετωπίζονται ξεχωριστά). Αποτελούν περίπου το 14% του συνολικού κόστους. Τα κύρια στοιχεία των λειτουργικών εξόδων είναι:

$$OC = M + ST + MN + I + AD$$

Όπου το **M** είναι το κόστος επάνδρωσης, το **ST** αντιπροσωπεύει τα αποθέματα, το **MN** είναι η συνήθης επισκευή και συντήρηση, το **I** είναι τα κόστη ασφάλισης και η **AD** είναι οι διοικητικές δαπάνες.

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η διάρθρωση του λειτουργικού κόστους σχετίζεται με την ασφαλισμένη αξία του πλοίου και τη διοικητική αποτελεσματικότητα του πλοιοκτήτη (Stopford, 2008).

#### *3.3.1.1 ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ*

Συνήθως, η ασφάλιση αντιπροσωπεύει περί το 10% των λειτουργικών εξόδων, αν και πρόκειται για στοιχείο κόστους που ενδέχεται να διαφέρει από πλοίο σε πλοίο. Τα δύο τρίτα του κόστους είναι η ασφάλιση του Hull and Machinery και το άλλο (1/3) είναι το σύνολο των ασφαλιστικών καλύψεων που παρέχονται από τα P&I clubs. Πρόσθετη προαιρετική ασφάλιση μπορεί να ληφθεί για να καλύψει τους κινδύνους πολέμου, τις απεργίες και την απώλεια εσόδων .

Οι δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης αφορούν κινδύνους οι οποίοι κατατάσσονται σε δύο βασικές κατηγορίες : α) Τους καλυπτόμενους με τα συνηθισμένα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης και β) εκείνους που δεν καλύπτονται από αυτά τα συμβόλαια «τους μη ασφαλίσιμους κινδύνους».

#### -Η ΔΑΠΑΝΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ:

- Από την ηλικία και την κατάσταση των υπό ασφάλιση πλοίων. Όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες είναι αμετάβλητοι, τα πλοία, πέραν ενός ορίου ηλικίας, καθώς και τα πλοία που τυχόν μειονεκτούν ποιοτικά επιβαρύνονται με αυξημένα ποσοστά ασφαλιστρών.
  - Από την κατηγορία των μεταφορών και των πλόων για την οποία προορίζονται τα πλοία. Όταν η φύση των μεταφορών προκαλεί αυξημένους κινδύνους για παράδειγμα οι μεταφορές εύφλεκτων φορτίων- το ασφάλιστρο πρέπει να αυξάνεται.
  - Από το ύψος της καλυπτόμενης, μέσω της ασφάλισης, αξίας των πλοίων. Είναι φανερό, ότι οι ασφαλιστέες αξίες είναι χαμηλότερες προκειμένου για σχετικά παλαιά πλοία.
  - Από την προηγούμενη ασφαλιστική συμπεριφορά της ασφαλιζόμενης επιχείρησης, δηλαδή από την έκταση και την μορφή των απαιτήσεων, που έχει εγείρει στο παρελθόν η επιχείρηση αυτή.
- Η ομαδική ασφάλιση των κινδύνων για μεγάλο αριθμό πλοίων δημιουργεί ευνότητα πλεονεκτήματα για τον ασφαλιζόμενο καθώς πλεονεκτεί σημαντικά η μεγάλη επιχείρηση σε αντίθεση με τις μικρές ναυτιλιακές μονάδες που ελέγχουν ασήμαντο μέρος της συνολικής ζήτησης των ασφαλιστικών υπηρεσιών (Βλάχος, 2011<sup>ο</sup>).
- Η δαπάνη για τους «μη ασφαλίσιμους κινδύνους» καλυπτεται κυρίως από τα P&I clubs, όπως έχει αναλυθεί διεξοδικά στο προηγούμενο κεφάλαιο.

#### 3.3.1.2 ΚΟΣΤΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Το πλήρωμα κοστίζει όλες τις άμεσες και έμμεσες επιβαρύνσεις του πληρώματος του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των βασικών μισθών, της κοινωνικής ασφάλισης, των συντάξεων, των τροφίμων και των δαπανών επαναπατρισμού. Το ύψος του κόστους επάνδρωσης για ένα συγκεκριμένο πλοίο καθορίζεται από δύο παράγοντες, το μέγεθος του πληρώματος και την πολιτική που υιοθετεί ο ιδιοκτήτης σχετικά με την απασχόληση προσωπικού, όπως και το κράτος της σημαίας του πλοίου. Το κόστος επάνδρωσης μπορεί να ανέλθει στο ήμισυ του λειτουργικού κόστους, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Ο ελάχιστος αριθμός του πληρώματος σε ένα εμπορικό πλοίο καθορίζεται συνήθως από τους κανονισμούς του κράτους της σημαίας. Ωστόσο, εξαρτάται επίσης και από εμπορικούς παράγοντες όπως τον βαθμό αυτοματοποίησης

των μηχανικών λειτουργιών, ιδίως το μηχανοστάσιο, την τροφοδοσία και τον χειρισμό των φορτίων, την ικανότητα του πληρώματος και το μέγεθος της συντήρησης που πραγματοποιήθηκε επί του πλοίου. Η **αυτοματοποίηση** και τα αξιόπιστα συστήματα παρακολούθησης έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη **μείωση των αριθμών του πληρώματος**. Ως αποτέλεσμα, ο αριθμός των μελών του πληρώματος μειώθηκε από περίπου 40-50 στις αρχές της δεκαετίας του 1950 σε κατά μέσο όρο 28 στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τα σημερινά επίπεδα τεχνολογίας στα σύγχρονα πλοία επιτρέπουν ένα βασικό πλήρωμα 17 ατόμων σε πλοίο βαθέων υδάτων, ενώ πειραματικά πλοία λειτουργούν με πλήρωμα 10 ατόμων. Κάτω από ορισμένες σημαίες, οι κλίμακες επάνδρωσης που διέπουν τον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού για τους διάφορους τύπους και μεγέθη πλοίων και οι τυχόν μειώσεις πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ της οργάνωσης των εφοπλιστών και των συνδικάτων.

Οι μισθοί που καταβλήθηκαν στα πληρώματα των εμπορικών πλοίων ήταν πάντα αμφιλεγόμενοι. Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) ορίζει τα ελάχιστα βασικά μηνιαία ποσοστά αμοιβής για όλες τις τάξεις, καθώς και τις άδειες μετ' αποδοχών, ως μέρος της παγκόσμιας μισθολογικής κλίμακας, αλλά αυτές δεν είναι καθολικά αποδεκτές. Υπάρχουν στην πραγματικότητα μεγάλες ανισότητες στις αμοιβές που λαμβάνουν τα πληρώματα διαφορετικών εθνικοτήτων, καθώς αυτές επηρεάζονται τόσο από την ιθαγένεια του πληρώματος όσο και από το καθεστώς της χώρας νηολόγησης. Για κάποιες σημαίες οι εφοπλιστές δεν επιτρέπεται να απασχολούν αλλοεθνείς στα σκάφη τους.

Έτσι, το κόστος ανά μέλος του πληρώματος μπορεί να είναι κατά 50% υψηλότερο για ένα πλοίο που είναι νηολογημένο υπό ευρωπαϊκή σημαία από ό,τι για το πλοίο που εκπέμπει "σημαία έξω" σε μία από τις χώρες ανοικτής εγγραφής όπως η Λιβερία, ο Παναμάς και η Σιγκαπούρη, όπου οι κανονισμοί απασχόλησης είναι λιγότερο αυστηροί. Καθώς η πρακτική αλλαγής της σημαίας του πλοίου έγινε ευρύτερα αποδεκτή, οι διαφορές κόστους μειώθηκαν και η ποιότητα έγινε το ίδιο ζήτημα με το κόστος.

Αυτά τα κόστη δεν είναι τυπικώς σταθερά. Οι εφοπλιστές έχουν πολύ περισσότερες ευκαιρίες από τις χερσαίες επιχειρήσεις για να καθορίσουν το κόστος επάνδρωσης, λειτουργώντας κάτω από μια σημαία που επιτρέπει τη χρήση ενός χαμηλόμισθου πληρώματος και με πρόσβαση σε αγορές σε όλο τον κόσμο για τα φθηνότερα διάθεσιμα πληρώματα. Το συνάλλαγμα θα είναι σημαντικός παράγοντας εδώ αν οι μισθοί



καταβάλλονται σε νόμισμα διαφορετικό από εκείνο στο οποίο εισπράττονται τα έσοδα. Αν και η ναυτιλία είναι μια επιχείρηση βασισμένη στο νόμισμα του δολαρίου, οι ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως χειρίζονται λόγω της ταμειακής ρευστότητας πολλά διαφορετικά νομίσματα (Stopford, 2008).

### 3.3.1.3 ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ( STORES – CONSUMABLES)

Ένα άλλο σημαντικό κόστος εκμετάλλευσης ενός πλοίου, το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου το 15% των λειτουργικών εξόδων, είναι οι δαπάνες για αναλώσιμα υλικά. Αυτά εμπίπτουν σε δύο κατηγορίες. Πρώτον τα γενικά αποθέματα συμπεριλαμβανομένων των αποθεμάτων καμπίνας και των διαφόρων εγχώριων ειδών που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου. και δεύτερον το λιπαντικό πετρέλαιο που αποτελεί σημαντικό κόστος (τα περισσότερα σύγχρονα πλοία διαθέτουν κινητήρες ντήζελ και μπορούν να καταναλώνουν αρκετές εκατοντάδες λίτρα λιπαντικού ημερησίως στη θάλασσα) (Stopford, 2008).

### 3.3.1.4 ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ (REPAIRS & MAINTENANCE COSTS)

Η συντήρηση που αντιπροσωπεύει το 14% των λειτουργικών εξόδων καλύπτει τις συνήθεις επισκευές που απαιτούνται για τη διατήρηση του πλοίου με βάση τα πρότυπα κάθε εταιρείας, τους ναυλωτές του πλοίου και τους νηογνώμονες που το επιθεωρούν (δεν περιλαμβάνει περιοδική ξηρή φόρτωση, η οποία γενικά δεν θεωρείται δαπάνη λειτουργίας και αντιμετωπίζεται κάτω από την "περιοδική συντήρηση" παρακάτω). Σε γενικές γραμμές, η συντήρηση καλύπτει το κόστος συμπεριλαμβανομένων των βλαβών και των ανταλλακτικών. Περιλαμβάνει τη συντήρηση του κύριου κινητήρα και του βοηθητικού εξοπλισμού, τη βαφή της υπερκατασκευής και την ανακατασκευή του χάλυβα σε εκείνα τα φορτία και τις δεξαμενές φορτίου, τα οποία μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα. Όπως συμβαίνει με οποιοδήποτε εξοπλισμό που απαιτεί κεφάλαιο, το κόστος συντήρησης των εμπορικών πλοίων τείνει να αυξάνεται με την ηλικία.

Ανεπάρκειες: Η μηχανική βλάβη μπορεί να οδηγήσει σε επιπρόσθετο κόστος εκτός εκείνων που καλύπτονται από την συνήθη συντήρηση. Οι εργασίες αυτού του τύπου λαμβάνονται συχνά από τα επισκευαστήρια πλοίων σε "open order" και κατά συνέπεια

είναι πιθανό να είναι δαπανηρές. Επιπλέον έξοδα προκύπτουν λόγω απώλειας του χρόνου που απαιτούν οι εμπορικές συναλλαγές. (Stopford, 2008).

### 3.3.2 ΚΟΣΤΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Η περιοδική συντήρηση περιλαμβάνει πληρωμή σε μετρητά σχετικά με την κάλυψη του κόστους του προσωρινού dry docking και των ειδικών επιθεωρήσεων (special surveys). Αποτελεί περίπου το 4% του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αν και αυτό εξαρτάται από την ηλικία και την κατάσταση του πλοίου. Προκειμένου να διατηρηθεί ένα πλοίο στην κλάση του για ασφαλιστικούς σκοπούς, πρέπει να περνάει τακτικούς ελέγχους dry docking κάθε 2 χρόνια και ειδική επιθεώρηση κάθε 4 χρόνια προκειμένου να καταστεί αξιόπλοο. Σχετικά με την διαδικασία της ειδικής έρευνας το πλοίο πρέπει να είναι drydocked, ελέγχονται όλα τα μηχανήματα και ο εξοπλισμός και το πάχος του χάλυβα σε ορισμένες περιοχές της γάστρας υπολογίζεται και συγκρίνεται με τα αποδεκτά πρότυπα. Αυτές οι μετρήσεις γίνονται πιο εκτεταμένες ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και όλα τα ελαττώματα πρέπει να αποκατασταθούν πριν από την έκδοση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. Σε παλαιότερα πλοία, αυτές οι έρευνες συχνά απαιτούν σημαντικές δαπάνες, για παράδειγμα στην αντικατάσταση της χαλυβουργίας που λόγω διάβρωσης δεν πληροί πλέον τα απαιτούμενα πρότυπα πάχους. Επιπλέον, το dry - docking επιτρέπει τη θαλάσσια ανάπτυξη, καθώς συμβάλλει στην λειτουργική απόδοση της γάστρας. (Stopford, 2008).

### 3.3.3. ΈΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Τα έξοδα ταξιδιού αποτελούνται από ειδικότερα έξοδα όπως είναι τα καύσιμα, τα λιμενικά τέλη και τα δίοδια διέλευσης (canal dues). Ειδικότερα, τα έξοδα ταξιδιού αποτελούν ποσοστό 40% επί του συνολικού κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Πρόκειται για το μεταβλητό κόστος που απαιτείται για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου ταξιδιού. Τα κυριότερα στοιχεία είναι το κόστος των καυσίμων, τα λιμενικά τέλη, τα έξοδα ρυμούλκησης, τα έξοδα πλοήγησης και οι χρεώσεις από τα δίοδια διέλευσης καναλιών.

$$VC=FC+TP+CD$$

Όπου VC είναι τα έξοδα ταξιδιού, FC τα έξοδα καυσίμων από τις κύριες και τις βοηθητικές μηχανές, PD τα λιμενικά και φαρικά τέλη, TP τα έξοδα πλοήγησης και έξοδα ρυμούλκησης και CD τα έξοδα δειέλευσης καναλιών. (Stopford, 2008).

### 3.3.3.1 ΚΑΥΣΙΜΑ

Το καύσιμο είναι το μοναδικό σημαντικό στοιχείο του κόστους ταξιδιού, το οποίο αντιπροσωπεύει το 47% του συνολικού κόστους. Το κόστος των καυσίμων εξαρτάται από τις τιμές των καυσίμων. Η ανταπόκριση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε αυτές τις ακραίες αλλαγές στις τιμές καυσίμων αποτελεί ένα καλό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο ο σχεδιασμός των πλοίων ανταποκρίνεται στις μεταβολές του κόστους. Αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν να ελέγξουν τις τιμές των καυσίμων, έχουν κάποια επιρροή στο επίπεδο κατανάλωσης καυσίμου. Όπως κάθε άλλο σύνθετο μηχανήμα, το καύσιμο που καταναλώνει ένα πλοίο εξαρτάται από το σχεδιασμό του και τη φροντίδα με την οποία λειτουργεί. Η αποδοτικότητα του καυσίμου σχετίζεται με τον τρόπο που διοχετεύεται η ενέργεια σε ένα πλοίο. Συγκεκριμένα, περίπου 27% της ενέργειας χάνεται προκειμένου να παγώνει την μηχανή και να μην υπερθερμαίνεται, 30% χάνεται ως εκπομπή καυσαερίων, 10% χάνεται στην λειτουργία της προπέλας και ένα επιπλέον 10% χάνεται από την τριβή της γάστρας. Μόνο το εναπομείναν 23% της ενέργειας που καταναλώνεται αντιστοιχεί στην πραγματικότητα στην κίνηση του πλοίου μέσα στα κύματα. Ο σχεδιασμός της κύριας μηχανής αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την κατανάλωση καυσίμου. Επίσης, η εγκατάσταση βοηθητικής μηχανής συμβάλλει στην βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμου μέσω εγκατάστασης συστήματος αποβλήτων θερμότητας, που χρησιμοποιούν κάποια από τη θερμότητα από την εξάτμιση των κύριων κινητήρων για να τροφοδοτήσουν ένα λέβητα που οδηγεί τους βοηθητικούς κινητήρες όταν η κύρια μηχανή λειτουργεί, εξοικονομώντας έτσι πετρέλαιο ντίζελ. Κατά τη λειτουργία, η κατανάλωση καυσίμου του πλοίου εξαρτάται από την κατάσταση της γάστρας και την ταχύτητα με την οποία κινείται το πλοίο. Στον σχεδιασμό ενός πλοίου, οι ναυπηγοί βελτιστοποιούν την γάστρα και την παραγωγή ενέργειας σε μια προκαθορισμένη ταχύτητα η οποία μπορεί να είναι 15 knots για πλοία bulk carriers και 18 knots για πλοία που μεταφέρουν containers. (Stopford, 2008).

### 3.3.3.2 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΧΡΕΩΣΕΙΣ

Τα τέλη που συνδέονται με τα λιμάνια αποτελούν σημαντικό στοιχείο του κόστους ταξιδιού και περιλαμβάνουν διάφορα τέλη που εισπράττονται έναντι του πλοίου ή / και του φορτίου για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που παρέχει ο λιμένας. Το πραγματικό επίπεδο των λιμενικών εξόδων εξαρτάται από την πολιτική τιμολόγησης της λιμενικής αρχής, το μέγεθος του πλοίου, τον χρόνο που αφιερώνεται στον λιμένα και τον τύπο του φορτίου που έχει φορτωθεί ή εκφορτωθεί. Κατά κανόνα, η κατανομή των λιμενικών τελών διαφέρει ανάλογα με τους διαφορετικούς τύπους ναύλων. Σε μια ναύλωση ταξιδιού, όλα τα λιμενικά τέλη και οι χρεώσεις που σχετίζονται με το πλοίο χρεώνονται στον εφοπλιστή, ενώ όλες οι χρεώσεις για το φορτίο ρυθμίζονται γενικά σύμφωνα με τους όρους του ναύλου. Σε μια χρονοναύλωση όλες οι λιμενικές επιβαρύνσεις αναλαμβάνονται από τον ναυλωτή. (Stopford, 2008).

### 3.3.3.3 ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΝΑΛΙΩΝ

Τα κύρια καναλικά τέλη που καταβάλλονται είναι για τη διέλευση των καναλιών του Σουέζ και του Παναμά. Η διάρθρωση των διοδίων της διώρυγας του Σουέζ είναι περίπλοκη, διότι βασίζεται σε δύο ελάχιστα γνωστές μονάδες μέτρησης, το «καθαρό τοννάζ» της διώρυγας του Σουέζ και τα Special Drawing Rights (SDRs). Τα τέλη υπολογίζονται βάσει αυτών. Η «καθαρή χωρητικότητα», όπως υπολογίζεται στη διώρυγα του Σουέζ για ένα πλοίο βασίζεται σε κανόνες της δεκαετίας του 19ου αιώνα, οι οποίοι εκτός από τη χωρητικότητα ελάμβαναν υπόψιν και τα έσοδα. Αντιστοιχεί αδρά στον χώρο φόρτωσης του φορτίου κάτω από το κατάστρωμα, αν και δεν είναι άμεσα συγκρίσιμος με την κανονική μέτρηση της χωρητικότητας.

Η χωρητικότητα του πλοίου για την διέλευση από το Σουέζ υπολογίζεται είτε από τον νηογνώμονα είτε από την επίσημη εμπορική οργάνωση που εκδίδει πιστοποιητικό χωρητικότητας για το κανάλι του Σουέζ (Suez Canal Special Tonnage Certificate).

Για πλοία που επιθυμούν να διέλθουν από το κανάλι χωρίς να διαθέτουν πιστοποίηση, ο υπολογισμός πραγματοποιείται προσωρινά προσθέτοντας την ακαθάριστη και καθαρή χωρητικότητα, διαιρώντας κατά δύο και προσθέτοντας το 10%. Στη συνέχεια, τα τιμολόγια υπολογίζονται στην βάση SDRs ανά καθαρή χωρητικότητα από το κανάλι του Suez. Η βάση SDRs επιλέχθηκε ως νομισματική μονάδα σε μια προσπάθεια αποφυγής ζημιών λόγω διακυμάνσεων των συναλλαγματικών ισοτιμιών, καθώς η αξία

τους συνδέεται με ορισμένα μεγάλα εθνικά νομίματα. Τα τέλη διοδίων στο κανάλι του Suez διαφέρουν ανάλογα με τους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων. Για το κανάλι του Παναμά χρησιμοποιείται κατ' αποκοπή χρέωση ανά καθαρή χωρητικότητα στο κανάλι του Παναμά, (Storford, 2008).

#### 3.3.3.4 ΚΟΣΤΗ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

Τα έξοδα διαχείρισης φορτίου (Cargo-handling costs) στα οποία περιλαμβάνονται τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας και εκφόρτωσης φορτίου. Τα εν λόγω έξοδα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τα ναυτιλιακά δρομολόγια.

Το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου αποτελεί σημαντικό στοιχείο στην εξίσωση του συνολικού κόστους όπου έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή από τους εφοπλιστές, ιδίως στις επιχειρήσεις τακτικών γραμμών. Τα έξοδα διακίνησης φορτίου δίδονται από το άθροισμα του κόστους φόρτωσης, της εξόφλησης των εξόδων και της αποζημίωσης για το κόστος τυχόν αξιώσεων που ενδέχεται να προκύψουν:

$$\text{CHC} = \text{L} + \text{DIS} + \text{CL}$$

Όπου CHC είναι το κόστος διακίνησης φορτίου, όπου L το κόστος φόρτωσης, DIS το κόστος εκφόρτωσης και CL είναι οι αξιώσεις που εγείρονται από το φορτίο.

Το επίπεδο αυτών των δαπανών μπορεί να μειωθεί με επενδύσεις σε βελτιωμένο σχεδιασμό πλοίων - προκειμένου να επιτευχθεί ο γρήγορος χειρισμός του φορτίου, καθώς και η χρήση προηγμένων εργαλείων χειρισμού φορτίων επί του πλοίου.

#### 3.3.4 ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το κόστος κεφαλαίου ενός πλοίου αντιπροσωπεύει το 42% επί του συνολικού κόστους, αλλά από οικονομική άποψη έχει πολύ διαφορετικό χαρακτήρα από τα άλλα κόστη. Το κόστος λειτουργίας και το κόστος καυσίμων είναι απαραίτητα, διότι χωρίς αυτά το πλοίο δεν μπορεί να ασκήσει την εμπορική του δραστηριότητα. Οι προμηθευτές του πληρώματος και των καυσίμων είναι γενικά οι πρώτοι πιστωτές που πρέπει να αποπληρωθούν σε μια χρηματοπιστωτική κρίση, διότι χωρίς αυτούς το πλοίο είναι κακοποιημένο. Αντιθέτως, μόλις κατασκευαστεί ένα πλοίο, το κόστος κεφαλαίου αποτελεί υποχρέωση που δεν έχει άμεσο αντίκτυπο στη φυσική του λειτουργία. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο τα έξοδα δεν προσδιορίζονται. Στην πράξη, οι υποχρεώσεις αυτές έχουν τρεις μορφές που συμβάλλουν στην ταμειακή ροή της ναυτιλιακής

εταιρείας. Πρώτον, υπάρχει η αρχική αγορά και υποχρέωση πληρωμής του ναυπηγείου. Δεύτερον, υπάρχουν οι περιοδικές πληρωμές σε μετρητά σε τράπεζες ή οι επενδυτές μετοχών οι οποίοι κατέβαλαν το κεφάλαιο για να αγοράσουν το πλοίο και τρίτον τα μετρητά που εισπράττονται από την πώληση του πλοίου τα οποία μεν δεν αποτελούν δαπάνη κεφαλαίου αλλά εμφανίζονται δε στην ταμειακή ροή της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι εν λόγω οικονομικές κινήσεις δεν προσδιορίζονται από τις εμπορικές δραστηριότητες του πλοίου, αλλά από τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τον πλοιοκτήτη (Stopford, 2008).

### 3.4 ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΟΗΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ (PROFIT – CASH)

Το κέρδος είναι μια έννοια που χρησιμοποιείται από λογιστές και επενδυτικούς αναλυτές για τη μέτρηση της οικονομικής απόδοσης μιας επιχείρησης. Υπολογίζεται λαμβάνοντας τα συνολικά έσοδα που κερδίζει η επιχείρηση κατά τη διάρκεια μιας λογιστικής περιόδου (π.χ. ενός έτους) και αφαιρώντας τα έξοδα που θεωρούν οι λογιστικές αρχές ότι προέκυψαν για τη δημιουργία αυτών των εσόδων.

Η ταμειακή ροή μιας εταιρείας, αντιθέτως, αντιπροσωπεύει τη διαφορά μεταξύ πληρωμών σε μετρητά και εισπράξεων κατά τη λογιστική περίοδο. Σε ναυτιλιακές εταιρίες σε περιόδους ύφεσης είναι σημαντικά τα μετρητά, ενώ για τις εταιρείες με επενδυτές μετοχών, η παροχή εμπορικής απόδοσης των περιουσιακών στοιχείων είναι εξίσου σημαντική. Ο κύριος λόγος για τον οποίο η ροή μετρητών διαφέρει από το κέρδος σε ένα συγκεκριμένο έτος είναι ότι ορισμένες δαπάνες δεν καταβάλλονται σε μετρητά κατά τη στιγμή που ο λογιστής τους θεωρεί ότι έχουν προκύψει. Στη ναυτιλία το καλύτερο παράδειγμα είναι ο χρόνος πληρωμής για το πλοίο. Η συναλλαγή μετρητών πραγματοποιείται κατά την κατασκευή του πλοίου και κάθε χρόνο το πλοίο χάνει ένα μέρος της αξίας του. (Stopford, 2008).

### 3.5 Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το **ιδιωτικό κόστος** της ναυτιλιακής επιχείρησης αντικατοπτρίζει το **κόστος ευκαιρίας** των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιούνται από

αυτήν την επιχείρηση. Επομένως το κόστος ευκαιρίας για την επιχείρηση θα πρέπει να βασίζεται στις διαθέσιμες εναλλακτικές λύσεις προκειμένου να χρησιμοποιηθούν καλύτερα και αποδοτικότερα οι συντελεστές παραγωγής.

Εν αντιθέσει με το ιδιωτικό κόστος, το **κοινωνικό κόστος** των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων, που χρησιμοποιεί η επιχείρηση, μας δείχνει το κόστος ευκαιρίας των συντελεστών αυτών για την κοινωνία στο σύνολο της.

Επομένως, η εκτίμηση του κόστους ευκαιρίας πρέπει να βασίζεται στους εναλλακτικούς τρόπους χρήσης των συντελεστών που δύνανται να υπάρχουν σε μια κοινωνία. Η κοινωνική αξία των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων που χρησιμοποιούνται από μια επιχείρηση υπολογίζεται με βάση την αξία της χρησιμοποίησής τους σε άλλες εναλλακτικές παραγωγικές διαδικασίες, ενώ η αξία των συντελεστών αυτών για την ίδια επιχείρηση αντανακλάται στο ιδιωτικό κόστος ή στις δαπάνες της για την χρησιμοποίησή τους.

Εάν υπάρχει διαφορά μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους για την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών, αυτό σημαίνει ότι οι επιλογές της επιχείρησης μπορεί να μην αντανακλούν στο συνολικό κοινωνικό συμφέρον. Στην περίπτωση αυτή, δημιουργείται η ανάγκη για διεθνή ή κρατική ρύθμιση στην λειτουργία των διαφόρων αγορών. Από κοινωνική άποψη μια συγκεκριμένη ένδειξη **δυσλειτουργίας ενός συστήματος ελεύθερης αγοράς** θα υπάρχει αν οι σχέσεις τιμής και προσόδου των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην αγορά διαμορφώνονται ως εξής:

**ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ < ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ**

**ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ > ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΟΔΟΣ**

Οι κύριες αιτίες που συντελούν στην διαφορά μεταξύ ιδιωτικού και κοινωνικού κόστους στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών μπορούν να εντοπιστούν στα παρακάτω φαινόμενα:

- Στην ρύπανση του υγρού χώρου του πλανήτη που προέρχεται από τα πλοία,
- Στα ναυτικά ατυχήματα και στην απώλεια ζωής,
- Στην ναυταπάτη, και
- Στην συμφόρηση σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές. (Βλάχος, 2011<sub>a</sub>).

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ 3<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Το κόστος μιας ναυτιλιακής εταιρείας κατανέμεται σε τέσσερις ευρύτερες κατηγορίες ως εξής:

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα λειτουργικά έξοδα (operational costs) τα οποία και ορίζονται ως οι συνεχιζόμενες δαπάνες που συνδέονται με την λειτουργία του πλοίου και αποτελούν ποσοστιαία το 14% του συνολικού κόστους. Η εν λόγω κατηγορία αναλύεται σε ειδικότερες υπο-κατηγορίες: α) τις δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης με διάκριση σε δαπάνες για «ασφαλίσιμους κινδύνους» και για «μη ασφαλίσιμους κινδύνους», β) τις δαπάνες πληρώματος (crew costs) γ) τις δαπάνες για αποθέματα και αναλώσιμα (stores – consumables costs) και δ) τις δαπάνες συντήρησης και επισκευής του πλοίου (repairs- maintenance costs) ε) τα διοικητικά έξοδα.

Η δεύτερη κατηγορία είναι τα έξοδα περιοδικής συντήρησης (periodic maintenance costs) τα οποία καλύπτουν το κόστος του προσωρινού drydocking και των ειδικών επιθεωρήσεων του πλοίου (special surveys) και ανέρχονται σε ποσοστό 4% επί του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τρίτη κατηγορία αποτελεί το κόστος ταξιδιού ενός πλοίου (voyage costs) το οποίο καλύπτει ποσοστό 40% του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης και διακρίνεται σε μερικότερες υπο-κατηγορίες, ήτοι σε δαπάνες καυσίμων, δαπάνες λιμενικών χρεώσεων, σε κόστη σχετιζόμενα με τη διαχείριση του φορτίου (Cargo-handling cost) και σε δαπάνες για τα τέλη διέλευσης των καναλιών (canal dues).

Η τέταρτη κατηγορία κόστους που αναφέρεται είναι το κόστος κεφαλαίου (capital cost), που αντιπροσωπεύει το 42% του συνολικού κόστους και διακρίνεται στο αρχικό κόστος αγοράς του πλοίου και στις περιοδικές πληρωμές σε επενδυτές ή τραπεζίτες. Η εν λόγω κατηγορία διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες κατηγορίες, διότι το κόστος κεφαλαίου αποτελεί υποχρέωση που δεν έχει άμεσο αντίκτυπο στη φυσική λειτουργία του πλοίου.

Το κέρδος υπολογίζεται με βάση τα συνολικά έσοδα που εισπράττει η επιχείρηση κατά τη διάρκεια μιας λογιστικής περιόδου (π.χ. ενός έτους) και αφαιρώντας τα έξοδα που θεωρούν οι λογιστικές αρχές ότι προέκυψαν για τη δημιουργία αυτών των εσόδων.



Η ταμειακή ροή μιας εταιρείας, αντιθέτως, αντιπροσωπεύει τη διαφορά μεταξύ πληρωμών σε μετρητά και εισπράξεων κατά τη λογιστική περίοδο.

Με βάση τα προλεχθέντα, το συμπέρασμα που μπορούμε να εξαγάγουμε από το παρόν κεφάλαιο είναι ότι τα ειδικότερα κόστη, που προκύπτουν από την προαναφερόμενη διάκριση, διαχωρίζονται σε μεταβλητά και σταθερά, ανέρχονται σε διαφορετικό ποσοστό το καθένα και κατ' επέκταση κάποια συμβάλλουν σε μεγαλύτερο βαθμό και κάποια άλλα σε μικρότερο βαθμό στην διαμόρφωση του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με άλλα λόγια, με βάση την ανωτέρω διάκριση, μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί αναλόγως να διαμορφώσει τον προϋπολογισμό της είτε μειώνοντας όσο είναι εφικτό τα σταθερά κόστη όπως τις δαπάνες κεφαλαίου είτε προβλέποντας τις τιμές της αγοράς όσον αφορά τα μεταβλητά κόστη όπως είναι οι αμοιβές του πληρώματος ως μια παράμετρος των λειτουργικών εξόδων ενός πλοίου.

Όσον αφορά τις δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης τόσο του Hull & Machinery όσο και των P&I Clubs, αν και εν γένει κατατάσσονται στα σταθερά κόστη, διάφοροι παράγοντες συμβάλλουν στην μεταβλητότητα του κόστους, που αυτές αντιπροσωπεύουν και συνεπώς στην μεταβλητή διαμόρφωση του συνολικού λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης όπως εκτενώς αναλύεται στο τέταρτο κεφάλαιο.

Το ιδιωτικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης αντικατοπτρίζει το κόστος ευκαιρίας των πόρων που χρησιμοποιούνται από αυτήν.

Το κοινωνικό κόστος των σπανιζόντων πλουτοπαραγωγικών πόρων, που χρησιμοποιεί η επιχείρηση, εκφράζεται κυρίως από την ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία, τα ναυτικά ατυχήματα, και τη συμφόρηση σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές.

Για να μην υπάρχει δυσλειτουργία στον κοινωνικό ρόλο της ναυτιλιακής επιχείρησης θα πρέπει και το κοινωνικό κόστος να είναι μικρότερο από την κοινωνική πρόσοδο.

## 4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

### ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

#### 4.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες πλοίων αναθεωρούν το συνολικό κόστος λειτουργίας τους και ακολουθούν στρατηγικές για τη διαχείριση εξόδων, είναι σημαντικό να καταγραφούν οι παράγοντες που διαμορφώνουν το κόστος της ασφάλισης. Κάθε ασφαλιστική εταιρεία καθιερώνει το ασφάλιστρο (premium) βάσει ειδικών πινάκων αξιολόγησης. Οι καθοριστικοί παράγοντες για την διαμόρφωση των ασφαλιστρών είναι: η χωρητικότητα, η ηλικία, ο τύπος του πλοίου (bulkcarrier, containership, tanker), το ιστορικό ατυχημάτων και αξιώσεων (loss and claim records), των ιδίων των εφοπλιστών, καθώς και τα ποσά που εκπίπτουν από τα ασφάλιστρα (deductible amounts) όπως αναλυτικά παρατίθενται κατωτέρω. (Dawn, 2015):

##### *4.1.1 ΕΚΠΙΠΤΕΑ ΠΟΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑ - DEDUCTIBLE AMOUNTS:*

Ως εκπιπτέο ποσό ορίζεται εκείνο που θα εκπέσει από το ασφάλισμα και καλείται να πληρώσει ο ασφαλιζόμενος σε περίπτωση που γεννηθεί μια ασφαλιστική αξίωση όπως σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του πλοίου στην ασφάλιση του Hull & Machinery και επέλευσης των λοιπών ασφαλιζόμενων κινδύνων των P&I Clubs πριν τα καταβάλει η ασφαλιστική κάλυψη. Είναι ένα μέρος από την οικονομική ευθύνη του ασφαλιζόμενου και αποτελεί μέρος της ασφαλιστικής σύμβασης. Σε πολλές περιπτώσεις πρέπει να καταβάλλεται πριν από την είσπραξη της απαίτησης και η ασφάλεια συμφωνεί να πληρώσει τα υπόλοιπα (μέχρι το ασφαλισμένο όριο που έχει συμφωνηθεί και με βάση την διατύπωση της σύμβασης). [20].

Στην ασφάλιση του Hull & Machinery ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες χρησιμοποιούν κατ'αποκοπήν ποσά όπως \$ 250, \$ 500, \$ 750 ή \$ 1000 ενώ άλλες χρησιμοποιούν ένα ποσοστό επί της αξίας του πλοίου. Το ποσοστό 1% επί της αξίας του πλοίου ή το ποσόν των \$250 δολλαρίων είναι γενικά το ελάχιστο ποσό έκπτωσης, [21].

Οι ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν έκπτωση στα ασφάλιστρα εφόσον συμφωνείται ως εκπιπτό ένα ποσόν μεγαλύτερο από το οριζόμενο ως ελάχιστο δυνατό. Οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν υψηλότερο ποσόν ως ελάχιστο εκπιπτό ανάλογα με την ηλικία του πλοίου. Σε γενικές γραμμές, οι αφαιρέσιμες φυσικές ζημιές ξεκινούν από περίπου 1% της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου και μπορεί να αυξηθούν έως και 5%. Όσο υψηλότερο είναι το εκπιπτό ποσόν (deductible amount) τόσο μειώνεται το ασφάλιστρο, [22].

#### 4.1.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι μονάδες χωρητικότητας, που χρησιμοποιούνται για τα εμπορικά πλοία είναι:

- **DWT (dead weight tonnage):** Το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο (χρησιμοποιείται για τα περισσότερα είδη εμπορικών πλοίων)
- **TEU (twenty-foot equivalent unit):** το συνηθισμένο μήκος ενός container (20 ft = 6,1 m) (χρησιμοποιείται για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων)
- **CBFt ( Cubic Feet):** Κυβικά πόδια, όπου  $1000 \text{ cubic feet} = 28,31 \text{ cubic meters}$  (ή  $\text{m}^3$ ) (χρησιμοποιείται για πλοία – ψυγεία)
  - **Handysize** πλοία χωρητικότητας έως 40000 dwt που μπορούν να μπαίνουν ακόμα και σε μικρά λιμάνια. Συνήθως φέρουν γερανούς.
  - **Handymax** με χωρητικότητα 40000 – 55000 dwt. Το μήκος τους μπορεί να κυμαίνεται από 150-200 m.
  - **Panamax** με χωρητικότητα 40000 – 55000 dwt και έως 5000 TEU που μπορούν να διέρχονται από τη διώρυγα του Παναμά, που άρχισε να λειτουργεί από το 1914. Μέγιστο μήκος 289.56 m, πλάτος 32.31 m, ύψος 57.91 m.
  - **New-Panamax** αποτελεί μια κατηγορία πλοίων που μπορούν να διέρχονται από τη διευρυμένη διώρυγα του Παναμά μετά τις 26 Ιουνίου 2016. Εδώ η χωρητικότητα φτάνει τα 120000 dwt και έως 13000 TEU. Μέγιστο μήκος 366 m, πλάτος 49 m, ύψος 57.91 m.
  - **Aframax** αποτελεί ειδική κατηγορία που αφορά μόνο tankers με χωρητικότητες 80000 – 120000 dwt. Ο όρος Average Freight Rate Assessment (AFRA) καθιερώθηκε από την εταιρεία Shell το 1954. Μπορούν να εξυπηρετούν λιμάνια

σχετικά ρηχών θαλασσών, όπως η Βόρεια ή η Βαλτική και – πλέον – να διέρχονται και από τη διώρυγα του Παναμά.

- **Suezmax** που μπορούν να διέρχονται από τη διώρυγα του Suez. Χωρίς όριο σε μήκος, αλλά με μέγιστο πλάτος 77.5 m, ύψος 68 m, βύθισμα έως 20 m και με χωρητικότητες 120000 – 250000 dwt
- **Very Large Crude Carriers (VLCC)** είναι τα μεγαλύτερα **tanker**, που όμως μπορούν να διέλθουν από τη διώρυγα του Σουέζ, μολονότι η χωρητικότητά τους κυμαίνεται από 180000 έως 320000 dwt.
- **Capesize** είναι μεγάλα πλοία μεταφοράς **ξηρού φορτίου** με διαστάσεις και χωρητικότητες που δεν τους επιτρέπουν τη διέλευση από τις διώρυγες του Παναμά και του Σουέζ και έτσι είναι υποχρεωμένα να περιπλεύσουν τα ακρωτήρια Horn και Agulhas αντιστοίχως. Υποδιαίρεση αυτών είναι τα **Very Large Bulk Carriers (VLBC)** με χωρητικότητα άνω των 200,000 DWT, (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

#### 4.1.3. ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

##### 4.1.3.1 ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ (BULK CARRIER, BULK FREIGHTER, OR BULKER)

Είναι σχεδιασμένο να μεταφέρει μη συσκευασμένο «χύδην» φορτίο όπως σπόρους (δημητριακά κλπ), κάρβουνο, μέταλλευμα ή τσιμέντο.

Τα πλοία αυτά αποτελούν το 15-17% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου και μπορούν να φθάσουν σε χωρητικότητα τους 400.000 τόνους (dwt).

Πάνω από τα μισά τέτοια πλοία ανήκουν σε Έλληνες, Κινέζους ή Ιάπωνες ιδιοκτήτες. Το 82% περίπου ναυπηγείται στην Ασία (Ν. Κορέα και αλλού).

Το πλήρωμά τους μπορεί να κυμαίνεται από 3 έως 30 άτομα.

- Ανάλογα με τη χωρητικότητά τους διακρίνονται σε Handysize (20.000 έως 40.000 dwt – 34% του συνόλου), Handymax(40.000 έως 55.000 dwt – 37%), Panamax (55.000 έως 80.000 dwt – 19%), Capesize (άνω των 80.000 dwt – 10%), (Βλάχος, 2011<sub>α</sub> ).

##### 4.1.3.2 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (TANKER)

Πρόκειται για πλοία σχεδιασμένα για μεταφορά κυρίως υγρού ή αερίου φορτίου

Σε στατιστική του 2005 καταγράφονται 4026 δεξαμενόπλοια από 10000 dwt και άνω εκ των οποίων το 64% είναι διπλού κελύφους. Η κατανομή τους («σημαίες») σε κράτη είναι: Παναμάς 592 (14,7%), Λιβερία 520 (12,9%), Νήσοι Μάρσαλ 323 (8,0%), Ελλάδα 233 (5,8%), Σιγκαπούρη 274 (6,8), Μπαχάμες 215 (5,3%), Λοιπά 1869 (46,4%).

Από αυτά 733 (18,2%) είναι ελληνικής ιδιοκτησίας, 394 (9,8%) αμερικανικής και 311 (7,72%) ιαπωνικής ιδιοκτησίας.

Το 70% των πλοίων αυτών κατασκευάζονται στην Ασία (Νότια Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα).

Δεξαμενόπλοια χωρητικότητας άνω των 250000 dwt αναφέρονται ως Supertankers (VLCC and ULCC, very – ultra large cargo carriers).

Υποκατηγορία δεξαμενοπλοίων αποτελούν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων (**product tankers**), που μεταφέρουν κυρίως προϊόντα προερχόμενα από την επεξεργασία (διύλιση) του αργού πετρελαίου, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (προπανίου ή/και βουτανίου) προεχομένων από τη διύλιση του αργού πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gas–**LPG tankers**), τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (**LNG carriers**), ενώ υπάρχουν και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς επεξεργασμένων χημικών προϊόντων (**chemical tankers**).

Πλοία μπορούν να μεταφέρουν αέρια προϊόντα σε υγρή μορφή είτε υπό υψηλή πίεση (Fully pressurized gas carrier, Semi-pressurised ships, Compressed natural gas carrier (CNG) ships) είτε κάτω από πολύ χαμηλή θερμοκρασία (Fully refrigerated ships, Liquefied natural gas (LNG) carriers).

LPG carriers χωρητικότητας 50,000–80,000 m<sup>3</sup> (1,800,000–2,800,000 cu ft) αναφέρονται ως VLGCs (Very Large Gas Carriers). Συνήθως πρόκειται για ψυχόμενα δεξαμενόπλοια του τύπου «fully refrigerated LPG carriers».

Τα αέρια που μεταφέρονται συνήθως είναι αμιγείς υδρογονάνθρακες (προπάνιο, βουτάνιο, βουταδιένιο, αιθυλένιο, προπυλένιο), μείγματα υδρογονανθράκων (LPG, LNG) και άλλα χημικά προϊόντα όπως αμμωνία, βινυλοχλωρίδιο, οξείδιο αιθυλενίου και προπυλενίου, χλώριο κλπ),(Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

#### 4.1.3.3 ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERSHIP)

Αποτελεί τον συνηθέστερο (άνω του 90%) τρόπο μεταφοράς συσκευασμένου (όχι «χύδην») ξηρού φορτίου με τη βοήθεια κιβωτίων (containers) διεθνώς σταθερών διαστάσεων [όπου TEU: twenty-foot equivalent unit το συνηθισμένο μήκος ενός container (20 ft = 6,1 m)], καθόσον η μέθοδος αυτή διευκολύνει τόσο τη φόρτωση και την εκφόρτωση μειώνοντας το κόστος και τους αντίστοιχους χρόνους, όσο και τη μεταφόρτωση σε άλλα μέσα (φορτηγά τραίνα και αυτοκίνητα).

Η χωρητικότητα των πλοίων αυτών καθορίζεται από τον αριθμό των container (διαστάσεων TEU), που μπορούν να μεταφέρουν.

Έτσι, έχουμε κατηγορίες ανάλογα με την χωρητικότητα ως εξής: Small Feeder (κάτω των 1000 TEU), Feeder (1001-2000 TEU), Feedermax (2001-3000 TEU), Panamax (3001-5100 TEU), Post-Panamax (5101-10000 TEU), New-Panamax (10001- 14500 TEU), Ultra Large Container Vessel ULCV (άνω των 14501 TEU).

Η πλειοψηφία των containerships δεν διαθέτει γερανούς, αλλά εξυπηρετείται από αυτούς των λιμανιών, στα οποία καταπλέει.

Αυτά που είναι εφοδιασμένα με γερανούς (geared) προορίζονται για χρήση σε μικρά λιμάνια που δεν τους διαθέτουν και αντιπροσωπεύουν μόνο το 7,5% της συνολικής χωρητικότητας των Container Ships. (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

#### 4.1.3.4 ΠΛΟΙΟ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ – DRY CARGO CARRIERS

Συνήθως με τον όρο αυτό υπονοείται ένα πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου που υπάγεται σε μία από τις κατηγορίες Α ή Γ.

Υπάρχουν ωστόσο φορτία (π.χ. μεγάλα μηχανήματα), που δεν μπορούν να θεωρηθούν «χύδην» φορτίο, ούτε να χωρέσουν σε container., (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

Έτσι στους Πίνακες που ακολουθούν εμφανίζονται ως ξεχωριστή κατηγορία.

#### 4.1.3.5 ΠΛΟΙΟ ROLL ON / ROLL OFF (RO-RO)

Πρόκειται για ένα σύγχρονο τύπο φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων containers ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης, όπως π.χ. ρυμούλκες.

Τα φορτία, οχήματα, ή κοντέϊνερς αυτά, φορτώνονται -στην πραγματικότητα κυλίνονται από ειδικούς ελκυστήρες με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβάσιά τους. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται **Roll on** (board). Η δε εκφόρτωσή τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται **Roll off** (board), όπου και εξ αυτών προήλθε και η ονομασία τους. Η φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων κρίνεται ταχύτατη. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης που απαιτείται για αυτά τα πλοία είναι το 1/6 εκείνου που απαιτείται για τα πλοία κοντέϊνερς.

Τα RoRo μπορεί να εκτελούν και ρόλο πορθμείου, ενώ άξια αναφοράς είναι και η ύπαρξη πολύ μεγάλων RoRo τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορά αυτοκινήτων από τα εργοστάσια παραγωγής τους προς τις αγορές προορισμού τους και αποκαλούνται PCC (Pure Car Carrier) ή PCTC (Pure Car Truck Carrier). (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

#### 4.1.3.6 ΠΛΟΙΟ ΨΥΓΕΙΟ (REEFERS)

Πρόκειται για πλοία που μεταφέρουν ευαίσθητα φορτία (π.χ. τρόφιμα) που πρέπει να ψύχονται κατά τη διαδρομή. Το εμπόρευμα φορτώνεται είτε από πλαϊνές υδατοστεγείς πόρτες, είτε από πάνω με τη βοήθεια γερανών και οδηγείται σε ψυχόμενους χώρους μέσα στο πλοίο. Ειδική κατηγορία αποτελεί η μεταφορά κοντέϊνερ με αυτοτελή ψύξη, που ηλεκτροδοτούνται από τις εγκαταστάσεις του πλοίου. (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

#### 4.1.4 ΠΙΝΑΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ

Στη συνέχεια παρατίθενται πίνακες με στοιχεία που προέρχονται από τη βιβλιογραφία που αφορούν τα επί μέρους λειτουργικά έξοδα για κάθε είδος πλοίου, τόσο αυτοτελώς όσο και ως ποσοστό επί του συνόλου των λειτουργικών εξόδων.

Σε αρκετές περιπτώσεις έγινε μαθηματική επεξεργασία στα στοιχεία που περιέχονται στους πίνακες, ώστε να μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα **συμπεράσματα**, τα οποία καταγράφονται και αναλύονται αμέσως μετά τους Πίνακες.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1Α. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ για Bulkers και Tankers 2008**

Έξοδα ως ποσοστά (%)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Μισθοί πληρώματος	36,5	34,4	34,8	37,4	34,7	42,5	44,3	39,3	38,5	38,2	40,6	35,3	37,8	43,6
Τροφοδοσία	3,8	3,3	2,9	2,9	2,6	3,5	2,7	3,0	2,8	2,8	2,9	2,3	3,1	3,4
Άλλα έξοδα	5,6	5,6	4,9	4,8	4,5	7,7	5,8	7,3	8,2	7,1	6,5	6,3	7,4	8,0
<b>Συνολικά έξοδα πληρώματος</b>	<b>45,7</b>	<b>43,3</b>	<b>42,6</b>	<b>45,1</b>	<b>41,8</b>	<b>53,7</b>	<b>52,8</b>	<b>49,6</b>	<b>49,5</b>	<b>48,1</b>	<b>48,0</b>	<b>43,9</b>	<b>48,3</b>	<b>55,0</b>
Λιπαντικά	6,5	6,5	7,0	7,6	9,6	3,8	4,2	4,9	5,8	5,4	6,5	9,3	4,9	7,5
Άλλα αποθέματα	8,0	7,3	7,3	6,5	6,2	6,0	5,0	9,4	6,2	6,0	5,5	4,9	7,6	6,1
<b>Σύνολο αποθεμάτων</b>	<b>14,5</b>	<b>13,8</b>	<b>14,3</b>	<b>14,1</b>	<b>15,8</b>	<b>9,8</b>	<b>9,2</b>	<b>14,3</b>	<b>12,0</b>	<b>11,4</b>	<b>12,0</b>	<b>14,2</b>	<b>12,5</b>	<b>13,6</b>
Ανταλλακτικά	9,6	8,2	8,6	7,5	8,2	7,9	8,5	8,2	8,1	7,8	6,2	8,6	7,5	5,0
Επιδιορθώσεις-συντηρήσεις	9,0	8,0	7,6	6,6	7,3	9,2	11,6	9,4	8,2	7,3	7,3	7,8	9,2	6,8
<b>Σύνολο επισκευών</b>	<b>18,6</b>	<b>16,2</b>	<b>16,2</b>	<b>14,1</b>	<b>15,5</b>	<b>17,1</b>	<b>20,1</b>	<b>17,6</b>	<b>16,3</b>	<b>15,1</b>	<b>13,5</b>	<b>16,4</b>	<b>16,7</b>	<b>11,8</b>
Ασφάλιση σε P&Iclub	4,6	5,6	4,6	4,7	5,2	2,5	2,6	3,5	4,0	4,7	4,6	6,9	1,9	3,0
Ασφάλιση	4,4	5,6	7,7	6,1	6,8	3,6	3,3	3,9	4,7	4,7	5,2	5,6	2,8	5,3
<b>Σύνολο ασφάλισης</b>	<b>9,0</b>	<b>11,2</b>	<b>12,3</b>	<b>10,8</b>	<b>12,0</b>	<b>6,1</b>	<b>5,9</b>	<b>7,4</b>	<b>8,7</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,5</b>	<b>4,7</b>	<b>8,3</b>
Έξοδα νηολόγησης	0,9	0,7	0,6	0,7	1,0	0,3	0,4	0,5	0,7	0,6	0,7	0,8	0,5	0,7
Διοικητικά έξοδα	7,5	10,9	11,6	12,2	10,7	9,3	8,0	10,2	8,8	10,8	10,7	7,6	11,9	6,9
Διάφορα	3,7	3,8	3,6	3,0	3,1	3,6	3,5	3,6	3,4	4,4	3,3	4,5	5,4	3,5
<b>Σύνολο διοικητικών εξόδων</b>	<b>12,1</b>	<b>15,4</b>	<b>15,9</b>	<b>15,2</b>	<b>14,8</b>	<b>13,2</b>	<b>11,9</b>	<b>14,3</b>	<b>12,9</b>	<b>15,8</b>	<b>14,7</b>	<b>12,9</b>	<b>17,8</b>	<b>11,1</b>
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων (σε εκατομ. USD)</b>	<b>1,67</b>	<b>1,87</b>	<b>2,19</b>	<b>2,31</b>	<b>2,74</b>	<b>2,06</b>	<b>3,04</b>	<b>2,89</b>	<b>3,14</b>	<b>3,06</b>	<b>3,40</b>	<b>3,95</b>	<b>1,70</b>	<b>2,52</b>

1. **Small Bulker** (10000 – 20000 dwt<sup>1</sup>)
2. **Handysize bulker** (20000 – 40000 dwt)
3. **Handymax bulker** (40000 – 55000 dwt)
4. **Panamax bulker** (55000 – 80000 dwt)
5. **Capesize bulker** (80000 + dwt)
6. **Small Tanker** (5000 – 10000 dwt)
7. **Product tanker** (10000 – 30000 dwt)
8. **Handysize Product tanker** (30000 – 55000 dwt)
9. **Panamax tanker** (55000 – 80000 dwt)
10. **Aframax tanker** (80000 – 120000 dwt)
11. **Suezmax tanker** (120000 – 250000 dwt)
12. **VLCC tanker** (250000 – 320000 dwt)
13. **LPG tanker** (3000 – 8000 m<sup>3</sup>)
14. **VLGC** (70000 – 85000 m<sup>3</sup>). (Βλάχος, 2011<sub>α</sub>).

<sup>2</sup>dwt : deadweigh ttonnage : Το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο



**ΠΙΝΑΚΑΣ 1B. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ για λοιπές κατηγορίες 2008**

Έξοδα ως ποσοστά (%)	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	MAX	MIN	M.O.
Μισθοί πληρώματος	41,5	39,7	33,4	32,0	45,4	38,7	33,6	38,9	33,3	44,1	40,8	45,4(19)	32,0(18)	38,4
Τροφοδοσία	3,2	2,9	3,1	3,9	3,7	2,9	2,2	3,4	2,9	3,2	3,1	3,9(18)	2,2(21)	3,1
Άλλα έξοδα	7,4	6,9	5,3	4,6	4,7	4,4	5,3	5,1	5,7	5,7	5,2	8,2(9)	4,5(5)	6,0
<b>Συνολικά έξοδα πληρώματος</b>	<b>52,1</b>	<b>49,5</b>	<b>41,8</b>	<b>40,5</b>	<b>53,8</b>	<b>46,0</b>	<b>41,1</b>	<b>47,4</b>	<b>41,9</b>	<b>53,0</b>	<b>49,1</b>	<b>55(14)</b>	<b>40,5(18)</b>	<b>47,3</b>
Λιπαντικά	5,0	4,5	6,2	8,9	5,6	7,4	11,4	7,4	7,7	3,2	2,6	11,4(21)	2,6(25)	6,4
Άλλα αποθέματα	5,8	5,1	7,3	6,0	6,5	6,6	5,1	6,2	7,8	5,7	4,5	9,4(8)	4,5(25)	6,3
<b>Σύνολο αποθεμάτων</b>	<b>10,8</b>	<b>9,6</b>	<b>13,5</b>	<b>14,9</b>	<b>12,1</b>	<b>14,0</b>	<b>16,5</b>	<b>13,6</b>	<b>15,5</b>	<b>8,9</b>	<b>7,1</b>	<b>16,5(21)</b>	<b>7,1(25)</b>	<b>12,7</b>
Ανταλλακτικά	8,2	8,0	9,6	9,5	6,3	7,6	9,0	9,5	13,3	5,7	7,6	13,3(23)	5,0(14)	8,2
Επιδιορθώσεις-συντηρήσεις	8,8	8,4	12,4	11,1	7,5	8,6	5,1	9,1	10,7	10,1	8,6	12,4(17)	5,1(21)	8,6
<b>Σύνολο επισκευών</b>	<b>17,0</b>	<b>16,4</b>	<b>20,0</b>	<b>20,6</b>	<b>13,8</b>	<b>16,2</b>	<b>14,1</b>	<b>18,6</b>	<b>24,0</b>	<b>15,8</b>	<b>16,2</b>	<b>24(23)</b>	<b>13,5(11)</b>	<b>16,8</b>
Ασφάλιση σε P&Iclub	3,3	3,4	3,8	5,1	3,8	4,3	3,3	3,8	4,0	2,2	3,2	6,9(12)	1,9(13)	3,9
Ασφάλιση	4,8	4,0	4,5	6,2	5,4	6,6	7,1	5,0	4,0	3,2	6,7	7,7(3)	2,9(13)	5,1
<b>Σύνολο ασφάλισης</b>	<b>8,1</b>	<b>7,4</b>	<b>8,3</b>	<b>11,3</b>	<b>9,2</b>	<b>10,9</b>	<b>10,4</b>	<b>8,8</b>	<b>8,0</b>	<b>5,4</b>	<b>9,9</b>	<b>12,5(12)</b>	<b>4,7(13)</b>	<b>9,0</b>
Έξοδα νηολόγησης	0,4	0,5	0,6	0,4	0,9	0,6	0,5	0,4	0,3	0,4	0,6	1,0(5)	0,3(23)	0,6
Διοικητικά έξοδα	7,6	12,0	9,1	10,0	7,3	9,1	9,7	6,4	6,0	11,7	9,5	12,2(4)	6,0(23)	9,4
Διάφορα	4,0	4,6	4,6	2,4	2,9	3,1	3,1	4,7	4,1	4,7	7,5	7,5(25)	3(4)	3,9
<b>Σύνολο διοικητικών εξόδων</b>	<b>12,0</b>	<b>17,1</b>	<b>14,3</b>	<b>12,8</b>	<b>11,1</b>	<b>12,8</b>	<b>13,3</b>	<b>11,5</b>	<b>10,4</b>	<b>16,8</b>	<b>17,6</b>	<b>17,8(13)</b>	<b>11,1(14,19)</b>	<b>13,9</b>
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων (σε εκατομ. USD)</b>	<b>2,52</b>	<b>2,76</b>	<b>1,64</b>	<b>1,78</b>	<b>1,67</b>	<b>1,96</b>	<b>2,99</b>	<b>2,27</b>	<b>2,00</b>	<b>1,65</b>	<b>1,03</b>	<b>3,95(12)</b>	<b>1,03(25)</b>	<b>2,34</b>

15. Chemical Carriers (15000 – 40000 dwt)

16. Chemical Carriers (40.000 – 50.000 dwt)

17. Dry Cargo Carriers (5000 – 25000 dwt)

18. Dry Cargo Carriers (25.000 + dwt)

19. Container Ship Small Feeder (100 – 1000 TEU<sup>2</sup>)

20. Container ShipFeeder (1001 – 2000 TEU)

21. Container Main Liner Ship (2001 – 6000 TEU)

22. Ro – Ro (5000 – 30000 dwt)

23. Reefer (150000 + Cb Ft). ( Βλάχος, 2011α).

24. Coastal tanker vessel (1000 – 5000 dwt). 25. Coastal Dry Cargo Carriers (40.000-80.000 dwt).

<sup>3</sup>TEU: twenty-foot equivalent unit το συνηθισμένο μήκος ενός container (20 ft = 6,1 m), CbFt: Κυβικά πόδια όπου 1000 cubicfeet = 28,31 cubicmeters (ήm<sup>3</sup>).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2Α. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ για Bulkers και Tankers 2015**

<b>Έξοδα ως ποσοστά (%)</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Μισθοί πληρώματος	46,1	41,4	40,1	40,1	37,1	45,5	48,4	44,9	45,1	43,7	44,6	39,2	47,5	46,5
Τροφοδοσία	2,8	3,2	3,2	3,1	2,9	3,5	2,8	2,9	3,0	3,0	2,8	2,7	3,1	3,1
Άλλα έξοδα	7,6	7,1	5,8	5,6	4,8	8,3	6,8	8,3	7,4	7,3	5,9	6,4	7,6	7,2
<b>Συνολικά έξοδα πληρώματος</b>	<b>56,5</b>	<b>51,7</b>	<b>49,1</b>	<b>48,8</b>	<b>44,8</b>	<b>57,3</b>	<b>58,0</b>	<b>56,1</b>	<b>55,5</b>	<b>54,0</b>	<b>53,3</b>	<b>48,3</b>	<b>58,2</b>	<b>56,8</b>
Λιπαντικά	3,8	5,0	5,9	6,7	6,7	3,3	3,5	3,9	4,4	4,3	5,6	6,6	3,9	2,9
Άλλα αποθέματα	5,3	7,2	6,2	6,0	5,9	5,9	5,0	5,3	5,6	5,5	5,3	5,4	6,4	5,6
<b>Σύνολο αποθεμάτων</b>	<b>9,1</b>	<b>12,2</b>	<b>12,1</b>	<b>12,7</b>	<b>12,6</b>	<b>9,2</b>	<b>8,5</b>	<b>9,9</b>	<b>10,0</b>	<b>9,8</b>	<b>10,9</b>	<b>12,0</b>	<b>10,3</b>	<b>8,5</b>
Ανταλλακτικά	5,1	6,5	8,0	6,7	6,7	6,1	6,8	7,6	7,0	7,4	6,0	8,4	6,3	5,7
Επιδιορθώσεις-συντηρήσεις	9,3	7,2	6,5	6,3	6,5	8,2	10,2	6,7	7,3	5,6	6,4	6,6	6,8	9,4
<b>Σύνολο επισκευών</b>	<b>14,4</b>	<b>13,7</b>	<b>14,5</b>	<b>13,0</b>	<b>13,2</b>	<b>14,3</b>	<b>17,0</b>	<b>14,3</b>	<b>14,3</b>	<b>13,0</b>	<b>12,4</b>	<b>15,0</b>	<b>13,1</b>	<b>15,1</b>
Ασφάλιση σε P&Iclub	2,6	4,3	4,2	4,2	4,8	2,3	2,2	2,9	3,5	3,9	4,1	5,9	1,8	2,0
Ασφάλιση	3,6	4,2	4,7	4,7	5,5	3,5	2,8	3,4	3,3	3,4	6,4	4,3	2,4	2,7
<b>Σύνολο ασφάλισης</b>	<b>6,2</b>	<b>8,5</b>	<b>8,9</b>	<b>8,9</b>	<b>10,3</b>	<b>5,8</b>	<b>5,0</b>	<b>6,3</b>	<b>6,8</b>	<b>7,3</b>	<b>10,5</b>	<b>10,2</b>	<b>4,2</b>	<b>4,7</b>
Έξοδα νηολόγησης	0,4	0,6	0,8	1,2	1,0	0,5	0,7	0,6	0,6	0,6	0,8	1,3	0,5	0,4
Διοικητικά έξοδα	7,1	10,8	11,0	12,3	13,3	9,2	6,4	9,0	8,5	11,0	11,6	8,5	8,9	10,4
Διάφορα	6,1	4,0	3,4	3,4	3,3	3,9	4,3	4,2	4,5	4,2	3,0	4,6	4,8	4,0
<b>Σύνολο διοικητικών εξόδων</b>	<b>13,6</b>	<b>15,4</b>	<b>15,2</b>	<b>16,9</b>	<b>17,6</b>	<b>13,6</b>	<b>11,4</b>	<b>13,8</b>	<b>13,6</b>	<b>15,8</b>	<b>15,4</b>	<b>14,4</b>	<b>14,2</b>	<b>14,8</b>
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων(σε εκατομ. USD)</b>	<b>2,68</b>	<b>1,86</b>	<b>2,04</b>	<b>2,10</b>	<b>2,51</b>	<b>1,96</b>	<b>2,78</b>	<b>2,83</b>	<b>2,98</b>	<b>2,88</b>	<b>3,35</b>	<b>3,71</b>	<b>1,75</b>	<b>1,56</b>

- |  |   |
|--|---|
| <b>1. LPG tanker</b> (10000 – 40000 m <sup>3</sup> )   | <b>9. Panamax tanker</b> (55000 – 80000 dwt)        |
| <b>2. Handysizebulker</b> (20000 – 40000 dwt)          | <b>10. Aframax tanker</b> (80000 – 120000 dwt)      |
| <b>3. Handymax bulker</b> (40000 – 55000 dwt)          | <b>11. Suezmax tanker</b> (120000 – 250000 dwt)     |
| <b>4. Panamax bulker</b> (55000 – 80000 dwt)           | <b>12. VLCC tanker</b> (250000 – 320000 dwt)        |
| <b>5. Capesize bulker</b> (80000 + dwt)                | <b>13. LPG tanker</b> (3000 – 8000 m <sup>3</sup> ) |
| <b>6. Small Tanker</b> (5000 – 10000 dwt)              | <b>14. Coastal tanker vessel</b> (1000 – 5000 dwt), |
| <b>7. Product tanker</b> (10000 – 30000 dwt)           | [23].(Greiner, 2016)                                |
| <b>8. Handysize Product tanker</b> (30000 – 55000 dwt) |   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2B. ΕΤΗΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ για λοιπές κατηγορίες 2015**

Έξοδα ως ποσοστά (%)	15	16	17	18	19	20	21	22	23	MAX	MIN	M.O.
Μισθοί πληρώματος	45,4	43,8	36,4	43,9	45,3	43,0	36,5	44,6	37,6	48,4(7)	36,5(21)	42,9
Τροφοδοσία	3,0	3,0	3,2	3,2	3,6	3,2	2,6	3,9	2,9	3,6(19)	2,6(21)	3,1
Άλλα έξοδα	8,5	7,8	6,1	5,8	6,7	5,4	6,1	6,4	6,1	8,5(15)	4,8(5)	6,7
<b>Συνολικά έξοδα πληρώματος</b>	<b>54,9</b>	<b>54,6</b>	<b>45,7</b>	<b>52,9</b>	<b>55,6</b>	<b>51,6</b>	<b>45,2</b>	<b>54,9</b>	<b>46,6</b>	<b>58,0(7)</b>	<b>44,8(5)</b>	<b>52,7</b>
Λιπαντικά	3,8	4,4	5,4	2,4	5,8	6,5	8,9	6,1	7,7	8,9(23)	2,9(14)	5,1
Άλλα αποθέματα	5,7	5,6	6,7	5,1	5,7	5,4	4,8	5,2	5,6	7,2(2)	4,8(21)	5,5
<b>Σύνολο αποθεμάτων</b>	<b>9,5</b>	<b>10,0</b>	<b>12,1</b>	<b>7,5</b>	<b>11,5</b>	<b>11,9</b>	<b>13,7</b>	<b>11,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,7(21)</b>	<b>7,5(18)</b>	<b>10,6</b>
Ανταλλακτικά	6,9	7,7	8,1	5,9	5,7	7,2	8,1	7,8	11,8	11,8(23)	5,1(1)	7,1
Επιδιορθώσεις-συντηρήσεις	7,3	6,2	10,9	7,9	7,0	8,1	10,0	5,7	10,4	10,9(17)	5,6(10)	7,7
<b>Σύνολο επισκευών</b>	<b>14,2</b>	<b>13,9</b>	<b>19,0</b>	<b>13,8</b>	<b>12,7</b>	<b>15,3</b>	<b>18,1</b>	<b>13,5</b>	<b>22,2</b>	<b>18,1(21)</b>	<b>12,4(11)</b>	<b>14,8</b>
Ασφάλιση σε P&Iclub	2,6	2,9	3,9	3,3	3,5	4,2	3,6	4,4	3,5	5,9(12)	1,8(13)	3,5
Ασφάλιση	3,7	3,3	4,8	6,8	4,7	4,9	6,7	5,3	3,1	6,8(18)	2,7(14)	4,3
<b>Σύνολο ασφάλισης</b>	<b>6,3</b>	<b>6,2</b>	<b>8,7</b>	<b>10,1</b>	<b>8,2</b>	<b>9,1</b>	<b>10,3</b>	<b>9,7</b>	<b>6,6</b>	<b>10,3(5-21)</b>	<b>4,2(13)</b>	<b>7,8</b>
Έξοδα νηολόγησης	0,7	0,4	1,0	1,0	0,9	0,6	0,7	0,5	0,4	1,3(12)	0,4 (1...)	0,7
Διοικητικά έξοδα	7,4	10,0	8,7	8,3	7,8	7,6	8,3	5,6	6,4	11,6(11)	5,6(22)	9,0
Διάφορα	4,9	4,7	4,6	6,0	3,3	3,8	3,6	4,4	4,2	6,1(1)	3,0(11)	4,2
<b>Σύνολο διοικητικών εξόδων</b>	<b>13,0</b>	<b>15,1</b>	<b>14,3</b>	<b>15,3</b>	<b>12,0</b>	<b>12,0</b>	<b>12,6</b>	<b>10,5</b>	<b>11,0</b>	<b>17,6(5)</b>	<b>11(23)</b>	<b>13,9</b>
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων(σε εκατομ. USD)</b>	<b>2,51</b>	<b>2,72</b>	<b>1,48</b>	<b>0,94</b>	<b>1,61</b>	<b>1,89</b>	<b>2,51</b>	<b>2,25</b>	<b>2,18</b>	<b>3,71(12)</b>	<b>0,94(18)</b>	<b>2,31</b>

**15. Chemical Carriers (15000 – 40000 dwt)**

**16. Chemical Carriers (40000 – 50000 dwt)**

**17. Dry Cargo Carriers (5000 – 25000 dwt)**

**18. Coastal Dry Cargo Carriers (1000 – 5000 dwt)**

**19. Container Ship Small Feeder (100 – 1000 TEU)**

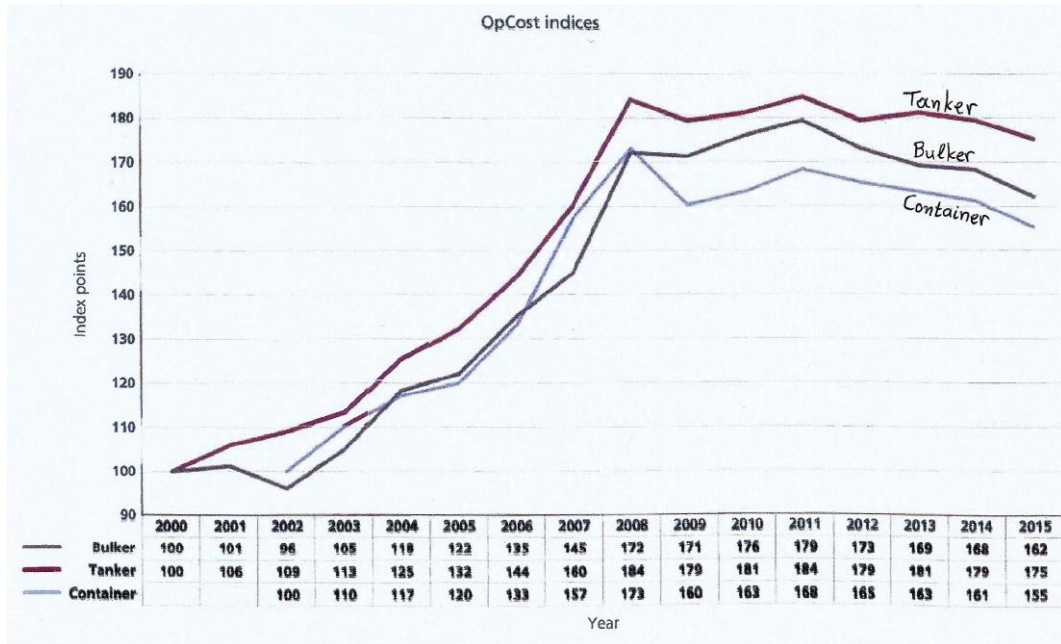
**20. Container Ship [Feeder](1001 – 2000 TEU)**

**21. Container Main Liner Ship (2001 – 6000 TEU)**

**22. Ro – Ro (5000 – 30000 dwt)**

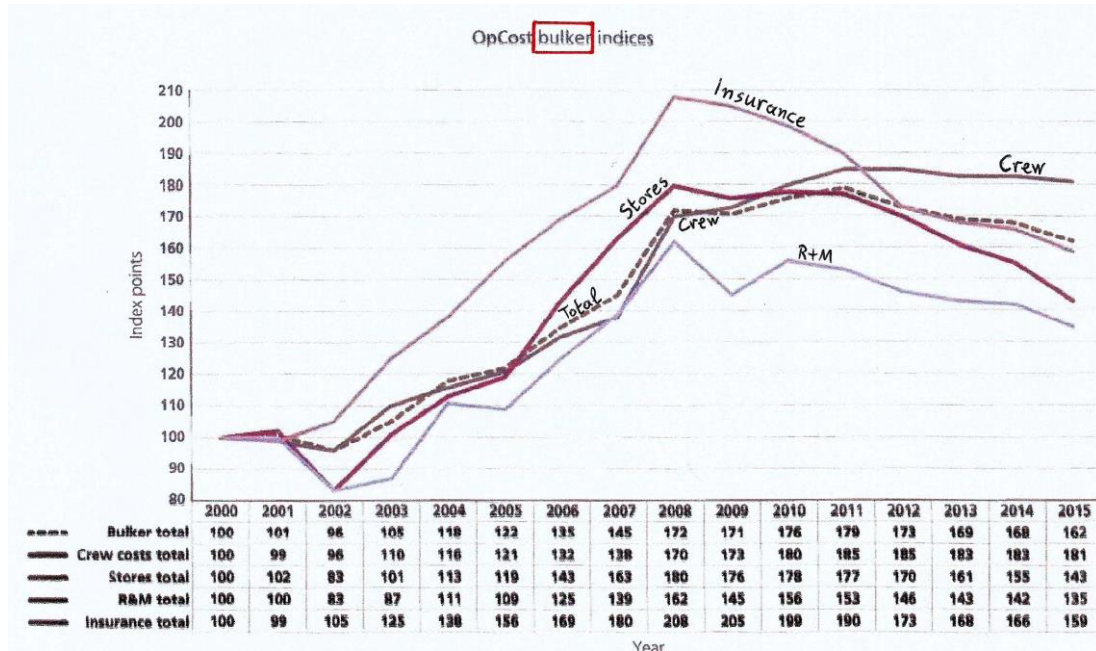
**23. Reefer(150000 + CbFt), [23].**

**ΠΙΝΑΚΑΣ3. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΑΠΟ 2000 ΕΩΣ 2015**



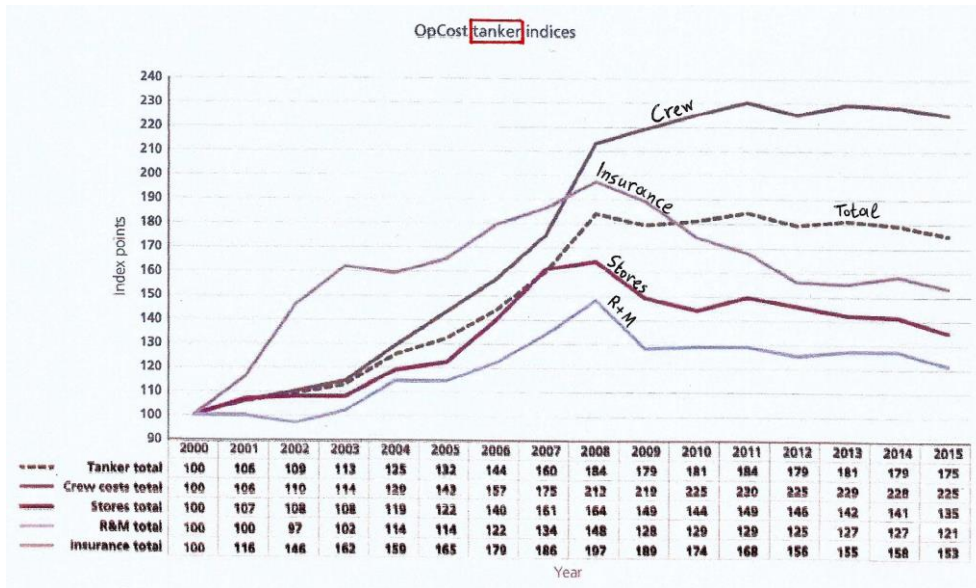
Το έτος 2000 λαμβάνεται ως «βάση» και καταγράφονται οι εκατοστιαίες μεταβολές (indices). [23].

**ΠΙΝΑΚΑΣ4. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ BULKERS**



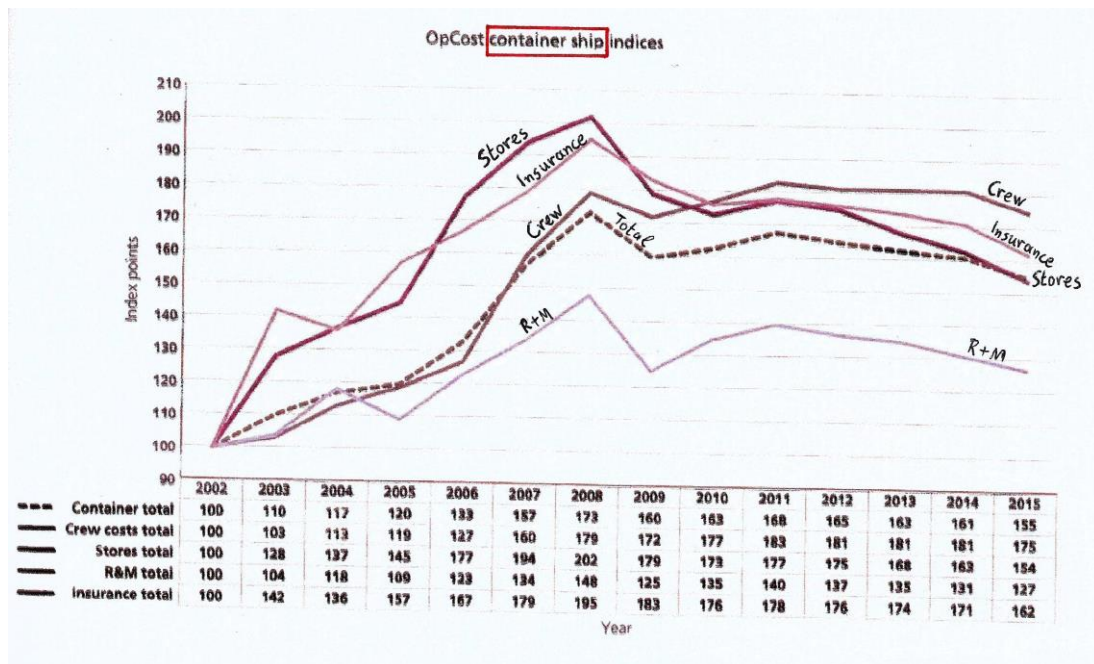
[23]

**ΠΙΝΑΚΑΣ5. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ TANKERS**



[23]

**ΠΙΝΑΚΑΣ6. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ CONTAINERSHIPS**



[23]

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

**Table 6.2** Operating costs of Capesize bulk carriers by age (\$000 per annum)

Age of ship	5 Years	10 Years	20 Years	% Total Average
<b>Crew cost</b>				
Crew wages	544	639	688	30%
Travel, insurance etc	73	82	85	4%
Victualling	46	54	64	3%
Total	743	871	956	41%
%	32%	31%	26%	
<b>Stores &amp; Consumables</b>				
General stores	129	144	129	6%
Lubricants	148	148	219	8%
Total	277	292	348	15%
%	12%	11%	9%	
<b>Maintenance &amp; Repairs</b>				
Maintenance	90	169	10	4%
Spares	74	169	181	7%
Total	164	338	393	14%
%	9%	15%	13%	
<b>Insurance</b>				
Hull & machinery & war risks	133	148	303	9%
P&I	63	94	120	4%
Total	196	243	423	14%
%	32%	32%	44%	
<b>General Costs</b>				
Registration Costs	17	17	17	1%
Management Fees	255	223	255	12%
Sundries	57	57	57	3%
Total	330	298	330	15%
%	14%	11%	9%	
Total per annum	1,710	2,041	2,450	100%
Daily Costs (365 days)	4,685	5,591	6,712	100%

Source: Ten-year old ship, Moore Stephens, V Ships; 5- and 20-year-old ship costs estimated from various sources

( Stopford, 2008).

### Συμπεράσματα από τους πίνακες

Οι πίνακες προέκυψαν (μετά από τροποποίηση, για να είναι πιο εύχρηστοι προς σύγκριση) από αντιστοίχους πίνακες που δημοσιεύονται ετησίως από τα Λογιστικά Γραφεία του Λονδίνου Moore–Stephens βάσει οικονομικών – λογιστικών στοιχείων από ένα εκτεταμένο δείγμα που αποτελεί το πελατολόγιό τους.

1. Ανεξάρτητα από το είδος του εμπορικού πλοίου, η κατάταξη εκάστου είδους λειτουργικών εξόδων ως ποσοστό επί του συνόλου των λειτουργικών εξόδων είναι για το 2015 ως εξής:
  - i. Έξοδα πληρώματος (Μέσος Όρος 52,7%)
  - ii. Έξοδα για συντήρηση και επισκευές (Μ.Ο. 14,8%)
  - iii. Διοικητικά έξοδα (Μ.Ο. 13,9%)
  - iv. Αποθέματα (Μ.Ο. 10,6%)
  - v. Ασφάλιση (Μ.Ο. 7,8% εκ των οποίων: 3,5% σε P&I clubs και 4,3% σε ασφαλιστές)
2. Το κόστος ασφάλισης αντιπροσωπεύει ένα μικρό σχετικά ποσοστό του συνολικού λειτουργικού κόστους και ως εκ τούτου μικρή σημασία έχει συγκρινόμενο με τα έξοδα πληρώματος.

Βάσει των συγκριτικών στοιχείων που παρέχονται από τον Πίνακα 1 (Στοιχεία του 2008) και τον Πίνακα 2 (2015) το κόστος ασφάλισης είναι συγκριτικά μεγάλο ως ποσοστό επί του συνολικού κόστους (άνω του 10%) για τα μεγαλύτερα σε όγκο και ωφέλιμο φορτίο πλοία (Suezmax και Capesize Bulkers, VLCC Tankers, Container Main Liner Ships) με μέγιστο το ποσοστό 12,5% για VLCC tankers το 2008.

Σχετικά μικρά ποσοστά επί του συνολικού λειτουργικού κόστους αντιπροσωπεύουν τα έξοδα ασφάλισης στα μικρότερα δεξαμενόπλοια, όπως τα μικρά tankers, product tankers καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου αερίου (LPG) με ελάχιστο το ποσοστό 4,2% για LPG tankers (3000 – 8000 m<sup>3</sup>) για το 2015.

3. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα έξοδα ασφάλισης σε P&I clubs είναι μικρότερα από τα αντίστοιχα για την ασφάλιση μέσω ασφαλιστικών εταιρειών εκτός από τις περιπτώσεις των Handysize Bulkers (5,6%=5,6% το 2008 – 4,3%>4,2% το 2015), των VLCC tankers (6,9%>5,6% το 2008 - 5,9%>4,3% το 2015), των small Bulkers (4,4%>4,2% το 2008) και των Reefers (4,0%=4,0% το 2008 - 3,5% >3,1% το 2015). Το ποσοστό που αντιπροσωπεύουν τα έξοδα ασφάλισης σε P&I clubs στα συνολικά

ασφαλιστικά έξοδα παραμένει σχεδόν αμετάβλητο (43,3% το 2008 έναντι 44,9% το 2015).

Όπως βλέπουμε στους πίνακες 3-6, τα λειτουργικά έξοδα άρχισαν να αυξάνουν από το 2000 και μετά, με το 2008 να αντιπροσωπεύει μια χρονιά ορόσημο, όπου τα έξοδα μεγιστοποιούνται. Στη συνέχεια καταγράφεται μια σταθεροποίηση, ενώ από το 2014 καταγράφεται μια πτωτική τάση.

4. Τα δεξαμενόπλοια παρουσιάζουν σταθερά τα υψηλότερα λειτουργικά κόστη με τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο λειτουργικών εξόδων με αυτά που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια έως το 2008. Στη συνέχεια υπάρχει διαφοροποίηση με τα container ships να παρουσιάζουν τα λιγότερα έξοδα και τα bulkers να βρίσκονται σε ενδιάμεση θέση (Πίνακας 3).
5. Την μεγαλύτερη αύξηση έναντι της «βάσης» του 2000 κατέγραψαν τα έξοδα πληρώματος για τα tankers (230% το 2011) ακολουθούμενη από τα έξοδα ασφάλισης για τα bulkers (208% το 2008) και τα έξοδα αποθεμάτων για τα containerships (202% το 2008). Σημειωτέον ότι τα έξοδα ασφάλισης κατέγραψαν μέγιστη αύξηση το 2008 και στα tankers (197%) και στα containerships (195%).
6. Δεδομένου ότι τα έξοδα πληρώματος παρέμειναν σχετικά υψηλά σε όλες τις κατηγορίες πλοίων καταγράφοντας μάλιστα αύξηση (52,7% του συνολικού λειτουργικού κόστους το 2015 έναντι 47,3% το 2008) εξηγεί σε μεγάλο βαθμό την παράλληλη μείωση των ποσοστών που αντιπροσωπεύουν τα έξοδα ασφάλισης (7,8% του συνολικού λειτουργικού κόστους το 2015 έναντι 9,0% το 2008).

## 4.2 ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΓΕΝΙΚΩΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΤΕΛΩΣ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

### *4.2.1 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ*

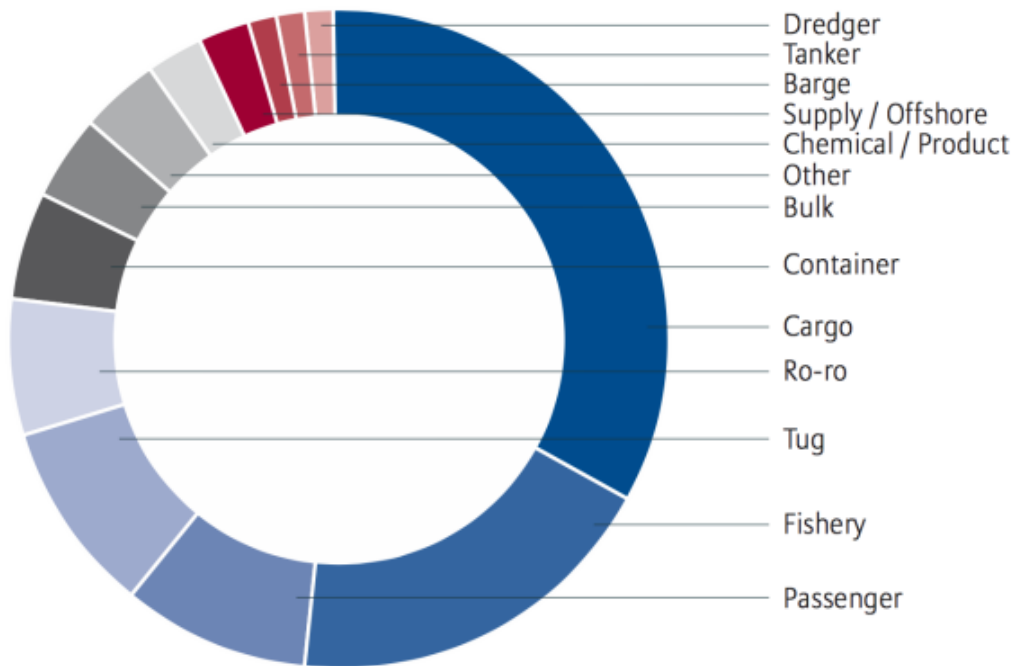
Η μεγάλη ηλικία ενός πλοίου αποτελεί παράγοντα κινδύνου για δύο λόγους:

Αφενός επειδή ένα πιο σύγχρονο πλοίο διαθέτει καλύτερα συστήματα ασφαλείας και δεν είναι τυχαίο ότι οι απώλειες των πλοίων αφορούν κυρίως πλοία «χαμηλής τεχνολογίας» (π.χ. αλιευτικά) και αφετέρου, τα συστήματα ασφαλείας που ενδεχομένως διαθέτει ένα πλοίο σταδιακά χάνουν την αξιοπιστία τους, ενώ υπάρχει και ο παράγοντας της κόπωσης των μετάλλων. Πολλά δυστυχήματα οφείλονται άλλωστε και

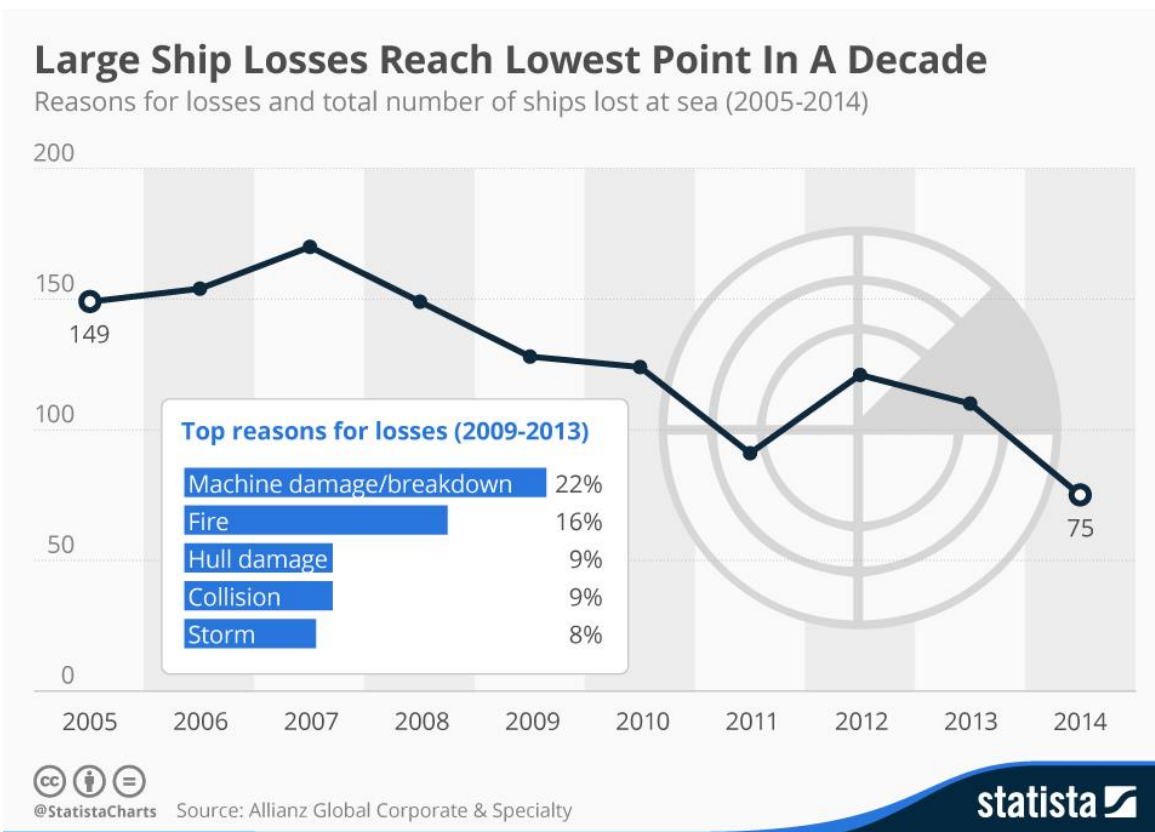


σε μηχανικές βλάβες, που είναι φυσικό να συμβαίνουν σε γηραιότερα πλοία, (Konard, 2015).

January 1, 2014 - December 31, 2014



**Εικ. 1.** Περιστατικά απωλείας πλοίων ανάλογα με το είδος τους, (Konard, 2015).



**Εικ. 2.** Αίτια απώλειας πλοίων και διαχρονική εξέλιξη ναυαγίων. (Konard, 2015).

Έτσι ένα σύγχρονο πλοίο ασφαλίζεται συνήθως με λιγότερα χρήματα, απ' ό,τι ένα παλαιότερο του ίδιου μεγέθους παρά το γεγονός ότι έχει μεγαλύτερη αγοραστική αξία, (Konard, 2015).

Ενδεικτικός είναι ο Πίνακας 7, στον οποίο φαίνεται ότι τα ασφάλιστρα (H&M είτε P&I clubs) υπερδιπλασιάζονται ανάμεσα σε ένα σύγχρονο πλοίο και σε ένα παρόμοιου τύπου και μεγέθους αλλά με ηλικία 20 ετών.

#### 4.2.2 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα επιβατικά – κρουαζιερόπλοια και τα δεξαμενόπλοια, τα οποία θεωρούνται «υψηλού ρίσκου» πλοία, καταβάλλουν υψηλότερα ασφάλιστρα. Ο λόγος είναι οι μεγάλες αποζημιώσεις που συνοδεύουν ατυχήματα, όπου εμπλέκονται επιβατικά ή κρουαζιερόπλοια (εξαιτίας των πολλών επιβατών) και δεξαμενόπλοια (εξαιτίας του μεταφερόμενου φορτίου). Σύμφωνα με στοιχεία του 2007, αυτά ανέρχονται σε 1,3714 δολάρια ανά τόνο, ενώ για τα δεξαμενόπλοια σε 0,6797 δολάρια ανά τόνο, (Ρουσανόγλου, 2007).

### 4.3 ΑΛΛΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

#### *4.3.1 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ*

Ο γενικής εφαρμογής «Νόμος της προσφοράς και της ζήτησης» εφαρμόζεται φυσικά και στην εμπορική ναυτιλία.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται οικονομική ανάπτυξη στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, καθώς και μια αύξηση της παραγωγής προϊόντων σε πολλές «αναδυόμενες οικονομίες» της Ασίας (Κίνα, Ν. Κορέα, Ταϊβάν, Ινδία κλπ). Έτσι, αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορά προϊόντων.

Η αύξηση αυτή συνεπάγεται αύξηση των ναύλων (άρα και των κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων), αλλά και ταυτόχρονη αύξηση της ζήτησης σε πληρώματα, άρα αύξηση του σχετικού κόστους, όπως άλλωστε αυτό αποτυπώνεται στους πίνακες του προηγούμενου κεφαλαίου.

Ωστόσο, η αύξηση αυτή της ζήτησης δεν αποτελεί παράγοντα για αυτοτελή αύξηση των ασφαλιστρών, τα οποία έτσι μειώνονται ως ποσοστό του συνολικού κόστους.

Όπως είναι αναμενόμενο, η μεταβολή της ζήτησης δεν είναι ίδια για όλες τις κατηγορίες εμπορικών πλοίων.

Για παράδειγμα, το 2017 υπήρξε ένα καλό έτος για Bulkers και μέτριο για Tankers και Container Ships.

Ένας παράγων που μειώνει τις παραγγελίες – και κατά συνέπεια τα σχετικά κέρδη – για μεταφορές προϊόντων πετρελαίου αποτελεί η στροφή πολλών χωρών προς Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) για παραγωγή ηλεκτρισμού, καθώς και η αυξανόμενη δημοφιλία σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, (Καρατζάς, 2018).

#### *4.3.2 ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΗ*

Την τελευταία πενταετία παρατηρείται υπερεπάρκεια κεφαλαίων στα χέρια επενδυτών, οι οποίοι αναζητούν τρόπους να τα τοποθετήσουν προκειμένου να τα διασφαλίσουν με πιθανότητα κέρδους.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες (ακόμη και τα P&I clubs υπό προϋποθέσεις) προσφέρονται για τοποθετήσεις κεφαλαίων με αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά ασφαλιστικών

προϊόντων από περισσότερες πηγές και έτσι να μειώνονται τα ασφάλιστρα (και το αντίστοιχο κέρδος των ασφαλιστικών εταιρειών) βάσει το νόμου της προσφοράς και της ζήτησης, (Sakellariadou, 2009).

Η συνολική παγκόσμια παραγωγή ασφαλίσεων στις ναυτασφαλίσεις ανήλθε το 2015 στα 29,9 δις. δολ. μειωμένη κατά 10,5% σε σύγκριση με το 2014, ενώ η παραγωγή ασφαλίσεων των P&I Clubs ανήλθε στα 3,5 δις. δολ., μειωμένη κατά 0,19% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Οι ασφαλιστικές εργασίες στο Hull and Machinery υπολογίστηκαν το 2015 στα 7,5 δις. δολ., μειωμένες κατά 8,2% σε σύγκριση με το 2014.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία, ο κ. Αθανάσιος Τριανταφύλλου ωστόσο εκτιμά ότι την επόμενη τριετία προβλέπεται ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου, γεγονός το οποίο μπορεί να επιφέρει άνοδο στους δείκτες της ναυτιλίας, [29].

#### *4.3.3 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ*

Η πειρατεία αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα αύξησης των ασφαλίσεων, που αφορούν κυρίως το H&M και το φορτίο, καθώς και την ασφάλιση μέσω P&I Clubs.

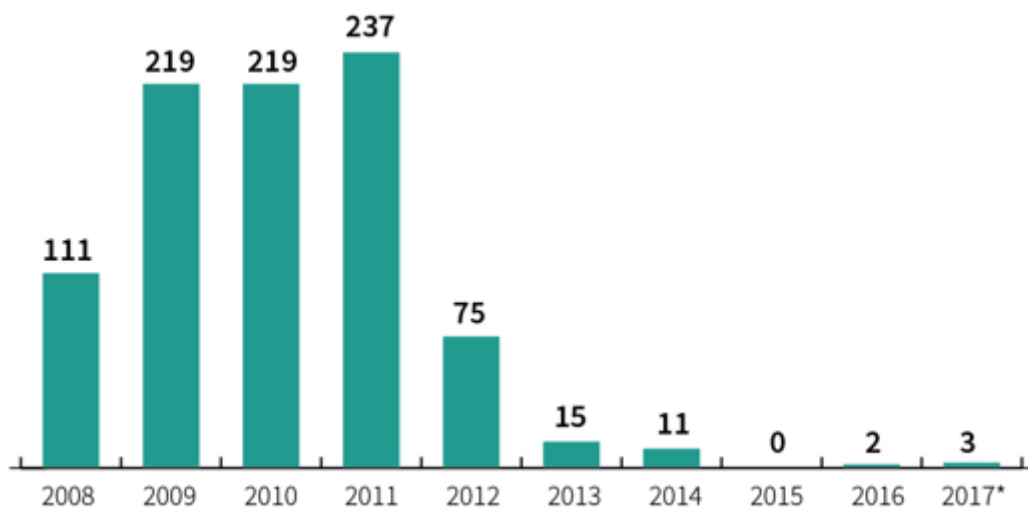
Θύματα της πειρατείας αποτελούν τα πληρώματα, οι ναυτιλιακές εταιρείες ή οι πλοιοκτήτες, όσοι έχουν σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο και οι ασφαλιστές, που πληρώνουν τις σχετικές αποζημιώσεις. Ως αποτέλεσμα αυτού, τα ασφάλιστρα ανεβαίνουν, (Sakellariadou, 2009).

Περιστατικά πειρατείας έχουμε σχεδόν αποκλειστικά στο ανατολικό ημισφαίριο στις εξής περιοχές:

- **Πορθμός Μαλάκκας** ανάμεσα σε Μαλαισία – Σιγκαπούρη και Σουμάτρα (Ινδονησία)
- **Κόλπος του Άντεν** στην είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας ανάμεσα στην Υεμένη προς βορράν και Σομαλία, Τζιμπουτί και Ερυθραία προς νότον. Η πολιτική αστάθεια και η φτώχεια των χωρών αυτών κατέστησαν την περιοχή έρμαιο **Σομαλών** (κυρίως) πειρατών.

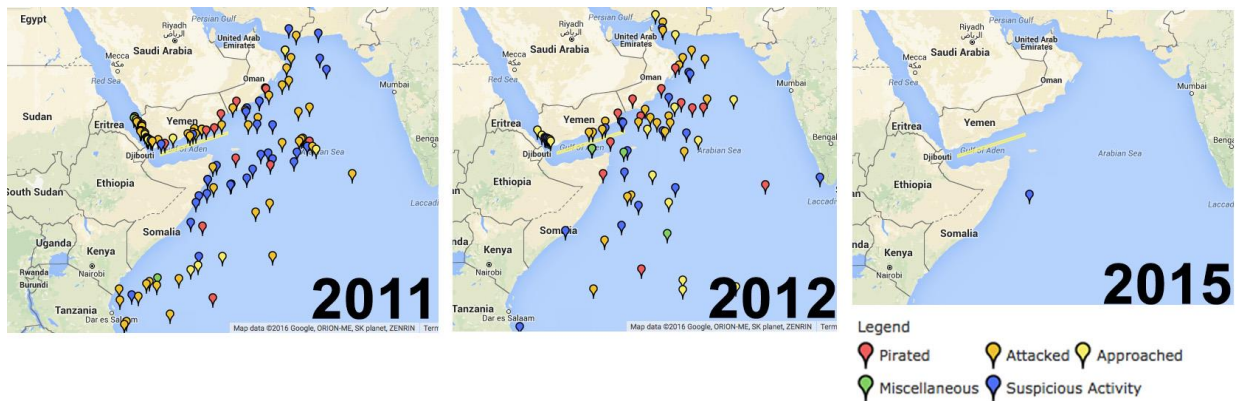
- **Κόλπος της Γουϊνέας** (στη Δυτική Αφρική), όπου πλήττονται κυρίως το Μπενίν και η πετρελαιοπαραγωγός Νιγηρία.
- **Πορθμός (στενά) του Ορμούζ** στην είσοδο του Περσικού Κόλπου από την Αραβική Θάλασσα. Κάποτε αυτή ήταν μια περιοχή υψηλού κινδύνου για πειρατεία και εχθροπραξίες, αλλά οι κίνδυνοι αυτοί έχουν σχεδόν εκμηδενιστεί χάρη στη σχετική πολιτική σταθερότητα των κρατών που τον περιβάλλουν (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ομάν, Ιράν).
- **Θάλασσα της Νότιας Κίνας**, στην οποία δραστηριοποιούνται αρκετοί Μαλαίσιοι και Ινδονήσιοι πειρατές.
- **Ινδικός Ωκεανός**, όπου εμφανίζεται πειρατεία από Σομαλούς κυρίως σε βάρος ινδικών και άλλων πλοίων. (MiNewsNetwork, 2016).

Η αντίδραση των πλοιοκτητών αλλά και των ίδιων των ασφαλιστικών εταιρειών με σειρά μέτρων κατά της πειρατείας μείωσε σημαντικά το φαινόμενο κυρίως στην περιοχή του κόλπου του Άντεν (Εικ. 3), αλλά και στην Αραβική Θάλασσα (Εικ. 4)



**Εικ. 3.** Διαχρονική εξέλιξη περιστατικών πειρατείας στον κόλπο του Άντεν από Σομαλούς πειρατές.

(Sow, 2017)

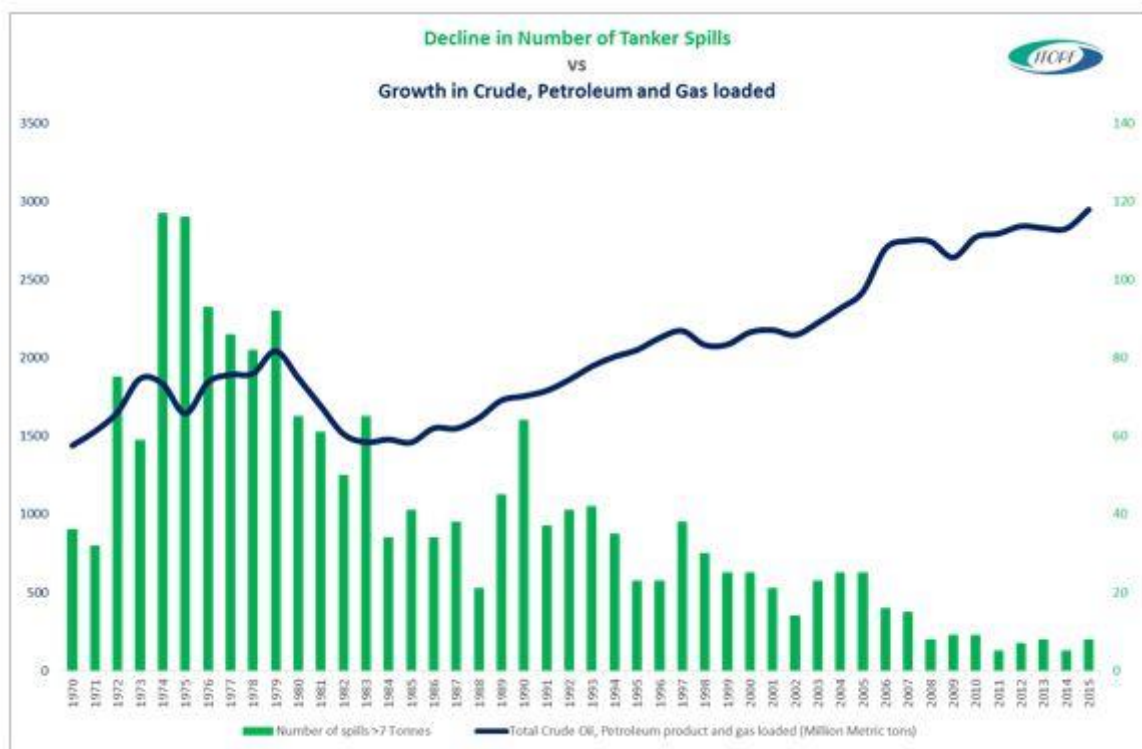


**Εικ. 4.** Περιστατικά πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στην Αραβική Θάλασσα [25].

#### 4.3.4 ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η σημαντική μείωση των ατυχημάτων που οδηγούν σε απώλειες πλοίων που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια (Εικ. 2) αποτελεί παράγοντα πτώσεως των ασφαλιστρών στην ασφάλιση του Η&Μ και του φορτίου.

Ακόμα πιο εντυπωσιακή είναι η μείωση των ατυχημάτων που έχουν ως συνέπεια την θαλάσσια ρύπανση από διαρροή πετρελαίου ή άλλου τύπου φορτίων (βλ. Εικ. 5).



**Εικ. 5.** Μείωση των περιστατικών ρύπανσης παρά την αύξηση των μεταφερομένων φορτίων [26].

Στην ευνοϊκή αυτή εξέλιξη έχει ασφαλώς συμβάλει η υποχρέωση για διπλό πυθμένα (double hull) των δεξαμενοπλοίων, η οποία έχει μεν καταστήσει πιο δαπανηρή τη ναυπήγηση και αγορά τους, παράλληλα όμως μπορεί να έχει συμβάλει στη μείωση των ατυχημάτων ρύπανσης και πτώση των ασφαλιστρών μέσω P&I clubs.

#### 4.3.5 ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΥΡΡΑΞΕΙΣ

Σε κάθε ασφαλιστήριο περιλαμβάνεται ένα «επασφάλιστρο για κίνδυνο πολέμου» (War Risk Premium) ώστε να καλυφθεί κάθε εκ προθέσεως βλάβη στο πλοίο, στο φορτίο ή στο πλήρωμα.

Όταν το πλοίο σχεδιάζεται να πλεύσει σε περιοχές εξαιρετικά χαμηλού κινδύνου (π.χ. στο δυτικό ημισφαίριο), το ασφάλιστρο αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει μόνο το 0,001% της εμπορικής αξίας του πλοίου.

Κάθε χρόνο καθορίζονται 15-20 περιοχές «υψηλού κινδύνου» για εχθροπραξίες, για τις οποίες οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να πληρώσουν αυξημένα πολεμικά επασφάλιστρα.

Στην πράξη, υπήρξαν περίοδοι δραματικής αύξησης πολεμικών επασφαλίστρων κατά τη διάρκεια του πολέμου του κόλπου (2 Αυγούστου 1990 – 28 Φεβρουαρίου 1991) και κυρίως κατά τη διάρκεια του πολυτετούς πολέμου ανάμεσα στο Ιράκ και το Ιράν (22 Σεπτ. 1980 – 20 Αυγούστου 1988) στην ίδια περιοχή [27].

#### 4.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΥΞΑΝΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΕ P&I CLUBS

Όπως έχει διευκρινισθεί ανωτέρω, τα P&I clubs καλύπτουν τις ευθύνες των πλοιοκτητών προς τρίτους. Τα 13 P&I clubs που απαρτίζουν το International Group of P&I clubs καλύπτουν το 90% του παγκοσμίως μεταφερομένου φορτίου.

Όπως διεξοδικά αναλύεται στο δεύτερο κεφάλαιο, κάθε Club παρέχει ασφαλιστική κάλυψη προς τους πλοιοκτήτες που είναι μέλη της. Με βάση τη συσσωρευμένη εμπειρία προηγούμενων ετών, καθορίζεται και το τελικό ποσό που θα κληθεί να πληρώσει κάθε πλοιοκτήτης για κάθε νέο έτος. Αυτό εξαρτάται από το είδος, την ποιότητα και την ηλικία των πλοίων που θα ασφαλίσει, από το μέγεθός τους, από το φορτίο που αυτά μεταφέρουν, από την καλή ή όχι φήμη του εφοπλιστή, ακόμα και από το πλήρωμα που χρησιμοποιεί.

Σύμφωνα με την κορυφαία εταιρεία διαχείρισης ασφαλιστικών κινδύνων «Aon Corporation», οι καταβολές των μελών στα P&I clubs αυξήθηκαν κατά 22% μέχρι το 2007 και αυτή η αύξηση μπορεί να αποδοθεί στους εξής παράγοντες, (Miller, 2016).

##### *4.4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΣΕΩΝ (LOSS- CLAIM RECORDS)*

###### *4.4.1.1 LOSS RECORD:*

Η καταγραφή ζημιών και ατυχημάτων στα P & I Clubs συμβάλλει στη μέτρηση του πιθανού κινδύνου που ένα μέλος φέρει στο Club για το έτος εισόδου του έναντι του συνολικού καταβλητέου ασφαλιστρου. Δεν καθορίζει μηχανικά τις εισφορές ανανέωσης αλλά επηρεάζει το ύψος των ασφαλίσεων. Το αρχείο καταγραφής ζημιών



που παρέχεται στα μέλη εκφράζεται σε κλίμακα επί τις 100% και όσο περισσότερες ζημιές έχουν καταγραφεί τόσο υψηλότερο είναι το ασφάλιστρο. ( Miller, 2016).

#### 4.4.1.2 CLAIM RECORD:

Τα ασφάλιστρα (Premiums) αντανακλούν την προγενέστερη εμπειρία των μελών σχετικά με τις εγειρόμενες εναντίον τους αξιώσεις ( claim records), τα επίπεδα κόστους αντασφάλισης, την τυχόν προηγούμενη εμπειρία σε άλλο Club με παρόμοια πλοία ή εμπορικές συναλλαγές. ( Miller, 2016).

#### 4.4.2 ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΑΠΟ ΦΥΣΙΚΑ ΑΙΤΙΑ

Ένας δεύτερος παράγων για αύξηση των ασφαλίσεων είναι οι καταστροφές από φυσικά αίτια με κυρίαρχο ανάμεσά τους την όλο και συχνότερη εμφάνιση καταστροφικών τυφώνων, όπως ο τυφώνας Κατρίνα, που έπληξε τις πολιτείες Λουιζιάνα και Μισισίπι των ΗΠΑ τον Αύγουστο του 2005.

Αυτός ο τυφώνας με το υψηλότερο κόστος καταστροφής στην παγκόσμια ιστορία. Η συνολική ζημιά στις ανθρώπινες περιουσίες εκτιμήθηκε σε 81,2 δισεκατομμύρια \$ ενώ το συνολικό κόστος όλων των καταστροφών ξεπέρασε κατά πολύ τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια. Οι (καλυπτόμενες από τα P&I Clubs) ζημιές στις ναυτιλιακές εταιρείες ξεπέρασαν κατά πολύ τα 3 δις δολάρια, (Biederman, 2006).

#### 4.4.3 ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

Σημαντικός επίσης παράγοντας που συνετέλεσε στην αύξηση των ασφαλίσεων υπήρξε η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και γενικά ο φόβος για τρομοκρατικά χτυπήματα, (Biederman, 2006).

#### 4.4.4 ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΑΝΩ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

- Oil Pollution Act of 1990
- Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006.

- MARPOL Convention, που αποτελεί την κύρια διεθνή συνθήκη για πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.
- Maritime Labor Convention of 2006 αύξησε τα όρια για απαιτήσεις εκ μέρους του πληρώματος
- Η Athens Convention αύξησε τα όρια για απαιτήσεις εκ μέρους των επιβατών.
- Η Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA)
- Και Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) ρυθμίζουν ζητήματα αποζημιώσεων λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης αυξάνοντας γενικώς τα όρια για τους πλοιοκτήτες (άρα και για τα αντίστοιχα P&I clubs).

Υπόψιν ότι το ναυάγιο του Prestige το 2003 στην Ισπανία προκάλεσε ρύπανση που στοίχισε σε απαιτήσεις αποζημιώσεων πάνω από 1 δις Ευρώ, ενώ η αντίστοιχη ρύπανση από το πλοίο Erika στις ακτές της Γαλλίας (1999) είχε στοιχίσει 208 εκατομμύρια Ευρώ, (Biederman, 2006), [28].

#### 4.4.4.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Έως πρόσφατα, τα P&I clubs βρίσκονταν έξω από τις ρυθμιστικές διατάξεις που είχαν θεσμοθετηθεί και εφαρμόζονταν στη λειτουργία των ασφαλιστικών γραφείων και εταιρειών. Οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες αρκούσαν στον έλεγχο των ισολογισμών των P&I clubs.

Έτσι, τα οικονομικά βάρη που αναλάμβαναν τα μέλη επηρεάζονταν μόνο από καθαρά οικονομικούς παράγοντες όπως τα ασφάλιστρα (premiums), οι εισφορές (calls) και οι αποδόσεις των επενδύσεων.

Μετά από το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου ExxonValdez στην Αλάσκα στις 24 Μαρτίου 1989 και την τεραστίων διαστάσεων ρύπανση που προκλήθηκε και κόστισε δισεκατομμύρια δολάρια σε αποζημιώσεις, οι κρατικές πολιτικές στις ΗΠΑ και στο Η.Β ως προς τα P&I clubs τροποποιήθηκαν επί το αυστηρότερο και συγκεκριμένα απαιτούσαν πολύ μεγαλύτερα κεφάλαια, το ύψος των οποίων δεν θα καθοριζόταν ως προς γεγονότα του παρελθόντος (waiting-and-see approach), αλλά και ως προς μελλοντικά ενδεχόμενα με κυρίαρχη την απαίτηση της κάλυψης πιθανών περιβαλλοντικών καταστροφών με βάση τους όλο και αυστηρότερους περιβαλλοντικούς νόμους που υιοθετούνταν παγκοσμίως.

Οι οικονομικές κυρώσεις από διάφορα κράτη για ατυχήματα ρύπανσης από πετρέλαιο καλύπτονται επίσης από την ασφάλιση P&I. Τα πρόστιμα μπορεί να επιβάλλονται σε μεμονωμένα μέλη πληρώματος, σε πλοιάρχους αλλά και σε εταιρίες πλοιοκτητών. Τα υψηλότερα επιβάλλονται στη Γαλλία, τη Γερμανία και τις ΗΠΑ.

Όπως είναι φυσικό, τα ασφαλιστρα αυξάνονται διαφορετικά στις τέσσερις κατηγορίες ασφαλιζομένων πλοίων. Αντίστοιχα αυξάνονται και οι καταβολές για αντασφάλιση.

Πολλοί θεωρούν άδικη την υποχρεωτική (υπό τις συνθήκες που διαμορφώθηκαν) αύξηση των ασφαλιστρων, γιατί αυτή δεν θεμελιώνεται στις πράγματι αξιόλογες προσπάθειες των κατασκευαστών και των ιδιοκτητών πλοίων για μεγαλύτερη ασφάλεια, όπως είναι π.χ. η υποχρέωση για διπλό τοίχωμα στο κύτος και τον πυθμένα αλλά στην υποθετική δυνατότητα των σκαφών αυτών να προκαλέσουν οικολογικές και άλλου τύπου καταστροφές σε τρίτους, (Biederman, 2006).

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ 4<sup>ου</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Τα ασφάλιστρα διαμορφώνονται με βάση του εξής παράγοντες: Το ιστορικό απωλειών και εγειρόμενων αξιώσεων (loss και claim records) καθώς και με βάση τα ποσά που εκπιπτούν από τα ασφάλιστρα (deductible amounts ). Επίσης, καθορίζονται με βάση τον τύπο των εμπορικών πλοίων όπου κατατάσσονται σε 6 κατηγορίες: στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (Bulk carrier, bulk freighter, or bulker], στα Δεξαμενόπλοια (Tanker), στα Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container Ship), στα Dry Cargo Carriers, στα Πλοία “Roll on / roll off” (Ro-Ro) και στα Πλοία ψυγεία (reefers). Ακόμα, τα ασφάλιστρα καθορίζονται και με βάση με τη χωρητικότητά των πλοίων σε dwt (dead weight tonnage), για τα περισσότερα είδη πλοίων, ή TEU: twenty-foot equivalent unit για container ships.

- Handysize χωρητικότητας έως 40000 dwt
- Handymax (40000 – 55000 dwt).
- Panamax (40000 – 55000 dwt και έως 5000 TEU)
- New-Panamax έως 120000 dwt και έως 13000 TEU.
- Aframax Αφορά μόνο tankers με χωρητικότητες 80000 – 120000 dwt.
- Suezmax 120000 – 250000 dwt
- Very Large Crude Carriers (VLCC) Tankers 180000 έως 320000 dwt.
- Capesize με χωρητικότητα άνω των 200,000 dwt.

Με βάση την ανασκόπηση των δεδομένων που δημοσιεύονται ετησίως συμπεραίνονται τα εξής:

- Τα έξοδα πληρώματος αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό στα λειτουργικά έξοδα (άνω του 50%), ενώ η ασφάλιση (H&M+P&I clubs) μικρότερο (κάτω του 10%).
- Τα έξοδα ασφάλισης είναι μεγαλύτερα ως ποσοστό στα μεγαλύτερα πλοία.
- Η ασφάλιση H&M είναι μεγαλύτερη έναντι αυτής σε P&I clubs στις 20 από τις 25 κατηγορίες πλοίων

- Τα λειτουργικά έξοδα άρχισαν να αυξάνουν από το 2000 και μετά το 2008 μεγιστοποιούνται. Στη συνέχεια υπάρχει σταθεροποίηση, ενώ από το 2014 αρχίζει μια πτωτική τάση.

- Την μεγαλύτερη αύξηση κατέγραψαν τα έξοδα πληρώματος για τα tankers. Στα έξοδα ασφάλισης είχαμε μεγίστη αύξηση στα tankers και στα containerships.

Επιπρόσθετα, οι **παράγοντες που επηρεάζουν γενικώς και αυτοτελώς τα ασφάλιστρα** είναι :

- Η μεγάλη ηλικία ενός πλοίου, η οποία αποτελεί παράγοντα κινδύνου, που αυξάνει τα ασφάλιστρα και

- Το είδος του πλοίου: Για παράδειγμα τα επιβατικά - κρουαζιερόπλοια και τα δεξαμενόπλοια θεωρούνται «υψηλού ρίσκου» πλοία.

Περαιτέρω, οι **παράγοντες που επηρεάζουν τα ασφάλιστρα ως ποσοστό του συνολικού κόστους** είναι :

- Οι Μεταβολές στη ζήτηση προϊόντων και υπηρεσιών μεταφοράς. Όταν αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορά προϊόντων, όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια έχουμε και αύξηση των ναύλων και ταυτόχρονη αύξηση της ζήτησης σε πληρώματα, άρα αύξηση του σχετικού κόστους. Αυτό δεν αποτελεί παράγοντα για αυτοτελή αύξηση των ασφαλίσεων, τα οποία έτσι μειώνονται ως ποσοστό του συνολικού κόστους.

- Η Αύξηση της προσφοράς κεφαλαίων για επένδυση έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά ασφαλιστικών προϊόντων από περισσότερες πηγές και έτσι να μειώνονται τα ασφάλιστρα.

- Η πειρατεία αποτελεί παράγοντα αύξησης των ασφαλίσεων, για την ασφάλιση του H&M και του φορτίου, καθώς και την ασφάλιση των P&I clubs. Ωστόσο, τα κρούσματα σταδιακά μειώνονται σε κάποιες σημαντικές για τη ναυσιπλοΐα περιοχές. Εν κατακλείδι, **το κόστος συμμετοχής σε P&I clubs επηρεάζεται επιπροσθέτως από παραγοντες όπως είναι οι το loss claim record κάθε μέλους, οι ρυθμιστικές διατάξεις όπως της MARPOL Convention που θεσπίστηκαν μετά από ατυχήματα που προκάλεσαν μεγάλη ρύπανση, οι Καταστροφές από φυσικά αίτια όπως η όλο και συχνότερα**

- Η εμφάνιση καταστροφικών τυφώνων, όπως ο τυφώνας Κατρίνα, που στοίχισε 81,2 δις. \$ και τέλος τα τρομοκρατικά χτυπήματα, που επίσης αυξάνουν τα ασφάλιστρα.

## ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με την ανωτέρω ανάλυση της λειτουργίας της ναυτικής ασφάλισης και του κόστους αυτής ως παραμέτρου στο συνολικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης καταλήγουμε στα κάτωθι συμπεράσματα:

Ειδικότερα, από την γενική ανασκόπηση του πρώτου κεφαλαίου, συνάγεται ότι η παραδοσιακή μορφή της ασφάλισης του Hull & Machinery καλύπτει τους προβλεπόμενους θαλάσσιους - ναυτικούς κινδύνους που αφορούν το πλοίο καθεαυτό, δηλαδή την γάστρα τον εξοπλισμό και τα μηχανήματά του. Επίσης, η ασφάλιση IV (increased value insurance) αποτελεί μια προέκταση της ασφάλισης του Hull & Machinery και καλύπτει ένα επιπρόσθετο ποσοστό 20% έως 25% έναντι της Ασφαλισμένης Αξίας του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας “Total Loss event”.

Αντίθετα, η ασφάλιση του φορτίου (Cargo Insurance) προστατεύει το ίδιο το φορτίο.

Επιπρόσθετα, μια σημαντική διαφοροποίηση παρουσιάζει η ασφάλιση «Προστασία & Αποζημίωση» (Protect & Indemnity insurance) υπέρ των τρίτων, όπου καλύπτει τις αξιώσεις των τρίτων συμβαλλομένων μερών και συμβάλλει στην πρόληψη και κάλυψη των μη προβλέψιμων «ανοιχτών κινδύνων».

Συμπερασματικά, από το πρώτο κεφάλαιο **διαφαίνεται ο διακριτός ρόλος των ειδών της ναυτικής ασφάλισης και υπογραμμίζεται η σημαντική προσφορά τους και το έργο τόσο απέναντι στους ασφαλιζόμενους όσο και στον εν γένει χώρο της ναυτιλίας.**

Όσον αφορά το δεύτερο κεφάλαιο, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τα P & I Clubs παρουσιάζουν μια έντονη πολυπλοκότητα στην λειτουργία τους καθώς αποτελούν έναν ιδιόμορφο κλάδο της ναυτικής ασφάλισης που ακολουθεί δικούς του κανόνες. Πιο συγκεκριμένα, ο θεσμός των P&I Clubs διαμορφώνεται **αυτοτελώς** και παρά το γεγονός ότι τα μέλη που συμμετέχουν είναι πλοιοκτήτες με **διττό ρόλο** ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, ωστόσο τα P&I Clubs διατηρούν μια **ανεξαρτησία** σε σχέση με την λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης ενώ παράλληλα επηρεάζουν το λειτουργικό κόστος αυτής.

Με βάση την ανάλυση της ναυτικής ασφάλισης του Hull & Machinery και των P&I Clubs, συμπεραίνουμε ότι **η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί ένα σημαντικό και απαραίτητο εργαλείο για την απρόσκοπτη συνέχισή τους.**

Σχετικά με το τρίτο κεφάλαιο παρατηρείται ότι τα ειδικότερα κόστη, που προκύπτουν από την προαναφερόμενη διάκριση, διαχωρίζονται σε μεταβλητά και σταθερά, ανέρχονται σε διαφορετικό ποσοστό το καθένα και κατ' επέκταση κάποια συμβάλλουν σε μεγαλύτερο βαθμό και κάποια άλλα σε μικρότερο βαθμό στην διαμόρφωση του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Συγκεκριμένα, μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί αναλόγως να διαμορφώσει τον προϋπολογισμό της είτε μειώνοντας όσο είναι εφικτό τα σταθερά κόστη όπως τις δαπάνες κεφαλαίου είτε προβλέποντας τις τιμές της αγοράς όσον αφορά τα μεταβλητά κόστη όπως είναι οι αμοιβές του πληρώματος ως μια παράμετρος των λειτουργικών εξόδων ενός πλοίου. Πιο αναλυτικά, σχετικά με τις δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης τόσο του Hull & Machinery όσο και των P&I Clubs, αν και εν γένει κατατάσσονται στα σταθερά κόστη, διάφοροι παράγοντες συμβάλλουν στην μεταβλητότητα του κόστους, που αυτές αντιπροσωπεύουν και συνεπώς στην μεταβλητή διαμόρφωση του συνολικού λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εν κατακλείδι, **παρατηρείται ότι η ασφάλιση του Hull & Machinery καλύπτει περίπου τα 2/3 του κόστους ασφάλισης ενώ τα P&I Clubs καλύπτουν περίπου το 1/3 αυτού.**

Αναφορικά με το τέταρτο κεφάλαιο όπου αναλύονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τα ασφάλιστρα ως ποσοστό στο συνολικό λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι **οι κυριότεροι παράγοντες που αυξάνουν τα ασφάλιστρα**, τόσο στην ασφάλιση του Hull & Machinery όσο στα P&I Clubs, είναι **το είδος** (κατηγορία) του πλοίου (μέγιστο ποσοστό για την ασφάλιση των μεγάλων tankers), η **χωρητικότητα** του σε dwt (deadweight tonnage), η **ηλικία** του (διπλασιασμός ασφάλισης για πλοία 20 ετών), το ιστορικό απωλειών και εγειρόμενων αξιώσεων (loss και claim record) κάθε πλοίου ειδικά στην περίπτωση των P&I Clubs όπως και τα **ποσά που εκπιπτούν από τα ασφάλιστρα** (deductible amounts).



Με βάση την ανασκόπηση των δεδομένων που δημοσιεύονται ετησίως συμπεραίνονται τα εξής:

- Τα έξοδα πληρώματος αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό στα λειτουργικά έξοδα (άνω του 50%), ενώ η ασφάλιση (H&M + P&I clubs) μικρότερο (κάτω του 10%).
- Τα έξοδα ασφάλισης είναι μεγαλύτερα ως ποσοστό στα μεγαλύτερα πλοία.
- Η ασφάλιση H&M είναι μεγαλύτερη έναντι αυτής σε P&I Clubs στις 20 από τις 25 κατηγορίες πλοίων
- Τα λειτουργικά έξοδα άρχισαν να αυξάνουν από το 2000 και μετά το 2008 μεγιστοποιούνται. Στη συνέχεια υπάρχει σταθεροποίηση, ενώ από το 2014 αρχίζει μια πτωτική τάση.
- Την μεγαλύτερη αύξηση κατέγραψαν τα έξοδα πληρώματος για τα tankers. Στα έξοδα ασφάλισης είχαμε μεγίστη αύξηση στα tankers και στα containerships.

Επιπρόσθετα, οι **παράγοντες που επηρεάζουν γενικώς και αυτοτελώς τα ασφάλιστρα** είναι :

- Η μεγάλη ηλικία ενός πλοίου, η οποία αποτελεί παράγοντα κινδύνου, που αυξάνει τα ασφάλιστρα και
- Το είδος του πλοίου: Για παράδειγμα τα επιβατικά - κρουαζιερόπλοια και τα δεξαμενόπλοια θεωρούνται «υψηλού ρίσκου» πλοία.

Περαιτέρω, οι **παράγοντες που επηρεάζουν τα ασφάλιστρα ως ποσοστό του συνολικού κόστους** είναι :

- Οι Μεταβολές στη ζήτηση προϊόντων και υπηρεσιών μεταφοράς. Όταν αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορά προϊόντων, όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια έχουμε και αύξηση των ναύλων και ταυτόχρονη αύξηση της ζήτησης σε πληρώματα, άρα αύξηση του σχετικού κόστους. Αυτό δεν αποτελεί παράγοντα για αυτοτελή αύξηση των ασφαλίσεων, τα οποία έτσι μειώνονται ως ποσοστό του συνολικού κόστους.

Ωστόσο, με βάση τα οικονομικά στοιχεία και τις μελέτες των ειδικών του κλάδου όπως αναλύονται στο τέταρτο κεφάλαιο, εξάγεται το συμπέρασμα ότι την προσεχή τριετία, ήτοι από το έτος 2017 μέχρι και το έτος 2020 θα υπάρξει μια ανάκαμψη του διεθνούς

εμπορίου, γεγονός το οποίο μπορεί να επηρεάσει θετικά τους δείκτες της ναυτιλίας. Η αναμενόμενη ανάκαμψη ενδέχεται να έχει θετική επίδραση και στον τομέα της ναυτασφάλισης οδηγώντας σε μια αύξηση των ασφαλίσεων σε απόλυτες τιμές.

- Η Αύξηση της προσφοράς κεφαλαίων για επένδυση έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά ασφαλιστικών προϊόντων από περισσότερες πηγές και έτσι να μειώνονται τα ασφάλιστρα.

- Η πειρατεία αποτελεί παράγοντα αύξησης των ασφαλίσεων, για την ασφάλιση του H&M και του φορτίου, καθώς και την ασφάλιση των P&I clubs. Ωστόσο, τα κρούσματα σταδιακά μειώνονται σε κάποιες σημαντικές για τη ναυσιπλοΐα περιοχές. Εν κατακλείδι, **το κόστος συμμετοχής σε P&I clubs επηρεάζεται επιπροσθέτως και από παραγοντες όπως είναι οι ρυθμιστικές διατάξεις της MARPOL Convention που θεσπίστηκαν μετά από ατυχήματα που προκάλεσαν μεγάλη ρύπανση, οι Καταστροφές από φυσικά αίτια όπως η όλο και συχνότερα εμφάνιση καταστροφικών τυφώνων, όπως ο τυφώνας Κατρίνα, που στοίχισε 81,2 δις. \$ και τέλος τα τρομοκρατικά χτυπήματα, που επίσης αυξάνουν τα ασφάλιστρα.**

### **Τελικά συμπεράσματα**

Από την ανωτέρω έρευνα και μελέτη αναφορικά με το αντικείμενο της παρούσας εργασίας, τα κυριότερα συμπεράσματα τα οποία τελικώς εξήχθησαν είναι τα εξής:

- **Παρά την τεράστια σημασία της ασφάλισης στη ναυτιλία, το κόστος της ναυτικής ασφάλισης αποτελεί ένα μικρό ποσοστό των συνολικών εξόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης ανερχόμενο συνολικά γύρω στο 1,4% (το 10% από το 14% που αντιπροσωπεύουν τα λειτουργικά έξοδα).**
- Τα λειτουργικά έξοδα γενικώς και η ασφάλιση ειδικότερα παρουσιάζουν διακυμάνσεις και ενδέχεται να **διπλασιάζονται σε απόλυτες τιμές** (όπως συνέβη μεταξύ του έτους 2000 και του έτους 2008). Ωστόσο, τα σχετικά ποσοστά παραμένουν **σχετικά αμετάβλητα ή μεταβάλλονται ελάχιστα.**

Το κόστος ασφάλισης ως παράμετρος του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης μεταβάλλεται πολύ λιγότερο συγκριτικά με άλλες παραμέτρους όπως είναι οι τιμές των καυσίμων και τα έξοδα πληρώματος (crew- costs).

- Η ασφάλιση του Hull & Machinery αποτελεί περισσότερο ένα σταθερό κόστος σε μια ναυτιλιακή εταιρεία από ότι η ασφάλιση των P&I Clubs λόγω του απρόβλεπτου χαρακτήρα των περιστατικών που καλούνται να καλύψουν.
- Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες που ασφαλίζουν πολλά και μεγάλα πλοία επιτυγχάνουν χαμηλότερα ασφαλιστρα. Παράγοντα μείωσης των ασφαλιστρών αποτελεί επίσης η αύξηση της προσφοράς κεφαλαίων για επένδυση που έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται η προσφορά ασφαλιστικών προϊόντων.
- Το **θεσμικό πλαίσιο** που διέπει τόσο την παραδοσιακή ναυτική ασφάλιση με την Marine Insurance Act όσο και αυτήν των P&I Clubs μέσω των εσωτερικών Κανονισμών κάθε επιμέρους Club και των γενικών κανονισμών της International Group Agreement είναι **αποτελεσματικό, σταθερό** και εξασφαλίζει την **ομαλή λειτουργία τους με ελάχιστες περιπτώσεις δικαστικών συγκρούσεων και διενέξεων.**

***Εν κατακλείδι μπορούμε να συμπεράνουμε ότι:***

Ο θεσμός της ναυτικής ασφάλισης είναι ιδιαίτερα επιτυχημένος εξασφαλίζοντας σχετικά μικρή επιβάρυνση στους πλοιοκτήτες, σταθερά κέρδη στις ασφαλιστικές εταιρείες και κυρίως **προστατεύει** τις ναυτιλιακές εταιρίες τόσο από προβλέψιμους (ασφάλιση H&M) όσο και **από απρόβλεπτους (P&I Clubs) κινδύνους** που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε καταστροφή της οικονομικής τους δραστηριότητας έως και απώλεια της προσωπικής περιουσίας των πλοιοκτητών.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ

- Βλάχος, Γεώργιος Π. (2011) *Ναυλώσεις* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη
- Βλάχος, Γεώργιος Π.(2011<sub>α</sub>) *Ναυτιλιακή Οικονομία* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Εμπορική Νομοθεσία (2015). (Επιμέλεια: Αθανασίου, Λ. κ.α.),(5<sup>η</sup> έκδοση). Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Παζαρζής, Μιχάλης Ι. (2015) *Ναυτασφαλίσεις* (2<sup>η</sup> έκδοση) Αθήνα: daVinci.
- Πετροπουλέας, Γεώργιος (1997) *P&I Club, Ασφάλιση P&I, Ασφάλιση F.D.&D.* Αθήνα: Εκδόσεις Ζήτη (για omnibusrule απλά τον αναφέρει ως πολυχρηστικό κανόνα).
- Bennett, Howard N. (1996) *The Law of Marine Insurance*. Oxford: Oxford Press.
- Brown, Robert H. (1975) *Marine Insurance Vol.3- Hull practice* (1<sup>st</sup> edition) London: Witherby & Co.
- Brown.Robert H. (1998) *Marine Insurance Vol.1- Principles & Basic Practice* (6<sup>th</sup> edition) ) London: Witherby & Co.
- Brown, Robert H.(1978) *Marine Insurance Vol.1-The Principles* (4<sup>th</sup> edition) London: Witherby & Co.
- Chalikia, Angeliki (2011), *The Omnibus Rule in the P & I Clubs*. Rotterdam:Erasmus Universiteit.

Hazelwood Steven J.,( 1994) *P & I Clubs, Law and Practice I* (2<sup>nd</sup> edition). London: LLP

Hill, Christofer; Robertson, Bill; Hazelwood, Steven (1996) *Introduction to P & I* (2<sup>nd</sup> edition). London: LLP (series: Practical Guides)

Hurd, Howard B. (1952) *The Law and Practice of Marine Insurance* (2<sup>nd</sup> edition) London: Sir Isaac Pitman & Sons.

Rose, Francis D. (2013) *Marine Insurance: Law and Practice*(2<sup>nd</sup> Edition) London: Lloyd's Shipping Law Library – Informa Law from Routledge.

Stopford, Martin (2008), *Maritime Economics* (3<sup>rd</sup> Edition) London and New York: Taylor & Francis Group

van Anrooy, Raymon et al. (2009) *Review of the Current State of World Capture Fisheries Insurance*. Michigan: Food and Agriculture Organization of the United Nations.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΑΡΘΡΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΣΕ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑ, ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ, ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

4<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου. (6-9/6/ 2001).*Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές ναυτικό δίκαιο*. Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς.

Καρατζάς, Βασίλης (2018). *A Forgettable year is our hope*.

<http://splash247.com/forgettable-year-best-hope> (9-1-2018)

Νομοθετικό Διάταγμα 400/1970 « περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως». <http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/nd400-70.pdf> (20-2-2018)

Νόμος 3567/2007 – ΦΕΚ 122/8.6.2007.

<https://www.efimdd.gr/871F6B03.el.asp> (10-1-2018)

Νόμος 4364/2016 – ΦΕΚ 13/Α/5-2-2016. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-epikheireseis/idiotikes-epikheireseis-asphalises/nomo> (10-1-2018)

Ρουσανόγλου, Νίκος.Χ (2007). *Η ασφάλιση καλύπτει όλα τα ενδεχόμενα.* <http://www.kathimerini.gr> (10-1-2018)

Sakellariadou Stella (2009) Call for Papers for the AIDA Europe

Conference in Zurich, Association International de Droit des Assurances. <http://www.aida.org.uk> (11-1-2018)

Biederman, David (2006). P&I costs going up. <https://www.joc.com/pi-costs-going> ( 12-1-2018)

IG Guidelines ( 2015). *Guidelines for Correspondent*, International Group of P&I Clubs. [www.igpandi.org](http://www.igpandi.org), <https://static.mycoracle.com/.../Guidelines-for-Correspon> ( 13-1-2018)

Bolger, J.P., (2012).*Marine Insurance - A Primer* Canadian Maritime Law Association Vancouver, May 12, Borden Ladner Gervais LLP Montreal [http://www.cmla.org/papers/Bolger\\_Marine\\_Insurance\\_Terms\\_and\\_Conditions\\_2012-05.pdf](http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf) ( 12-1-2018)

Cooper, Thomas (2015), *The Insurance Act 2015* <http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2>(14-1-2018)

Dawn Speros (2015). *Factors affecting the cost of Insurance*, Marine Insurance Yacht Agent, Growie Group. [https://gowrie.com/pdfs/FactorsAffectingMarineInsurance\\_GG.pdf](https://gowrie.com/pdfs/FactorsAffectingMarineInsurance_GG.pdf) ( 14-1-2018)

Gard your ship ( 2010). *LOI, LOU and BLF- CONFUSED.* Loss Prevention Circular No. 01.-10 GUARD. <http://www.gard.no/Content/503153/No%2001->

[10%20LOI%20LOU%20and%20BLG%20-%20Confused.pdf](#) ( 15-1-2018)

Greiner, R., Simms, M., Papageorgiou, A., Edison, D. *OpCost 2016. Benchmarking Vessel Running Costs* Moore Stephens.

Konard, J. (2015). *Disaster Statistics- Ship Losses Reach 10 Year Low*, <http://gcaptain.com> ( 15-1-2018)

Lloyd's List Intelligence.( 2008). *Principles of General Average* <https://www.lloydslistintelligence.com/.../print-article>(16-1-2018)  
Marine Insurance Act, 1906.

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>

Marine Insight. Maritime Policy. <https://www.marineinsight.com> ( 16-1-2018)

Marine Insight. The importance of P & I Clubs in Shipping. <https://www.marineinsight.com/marine-safety/> ( 16-1-2018)

McDonald, Lewis (2017), *Letter of Undertaking*, Skuld P & I Club. <https://www.skuld.com> ( 17-1-2018)

Mi News Network (2016). *10 Maritime Piracy Affected Areas around the World*,

Miller, Thomas (2016). *Mutual Underwriting Principles, understanding your loss record*. Uk P & I Club. <https://www.ukpandi.com>(19-1-2018)

National Union fire insurance company of Pittsburgh (2012). *Marine open cargo insurance policy*. [https://speedship.wwex.com/i/s3f/UPSC\\_Cargo\\_Policy.pdf](https://speedship.wwex.com/i/s3f/UPSC_Cargo_Policy.pdf) ( 19-1-2018)

Pavliha, M., (2013). *Overview of Marine Insurance Law* IMO International  
Maritime Law Institute Malta, January 7-10

<https://www.scribd.com/document/328929278/Overview-of-Marine-Insurance-Law-Prof-Dr-Marko-Pavliha-1> (17-2-2018)

Sow, Mariama (2017). *Africa in focus; Figures of the Week: Piracy and illegal fishing in Somalia*. Brookings Institute. <https://www.brookings.edu> (9-2-2018)

Warr, C. (2016). Marine hull and machinery insurance <http://www.cii.co.uk/knowledge/reference-resources/classes-of-insurance/marine-hull-and-machinery/> (9-2-2018)

Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*, Gard AS. [http://www.gard.no/Content/20889036/Gard\\_Guidance\\_to\\_the\\_Rules.pdf](http://www.gard.no/Content/20889036/Gard_Guidance_to_the_Rules.pdf) (8-2-2018)

#### ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

[1] Wikipedia [https://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_insurance](https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance) (10-1-2018)

[2] All risks marine hull and machinery insurance policy / package, English versions, Federation Française de l'assurance. [http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/polices%20corps/Francaises/Commerce/Comments\\_French\\_All\\_Risks\\_Marine\\_Hull\\_International\\_2010.pdf](http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/polices%20corps/Francaises/Commerce/Comments_French_All_Risks_Marine_Hull_International_2010.pdf) (20-2-2018)

[3] Lloyd's - The world's specialist insurance market. <https://www.lloyds.com> (13-2-2018)

[4] Institute of London Underwriters. <http://www.ilu.org.uk/> (16-1-2018)

[5] International Underwriting Association of London, <https://www.iua.co.uk> (17-1-2018)

[6] International Union of Marine Insurance. <https://iumi.com> (17-1-2018)

[7] The National Archive United Kingdom (2013) <https://www.gov.uk/government/organisations/the-national-archives> (17-1-2018)

[8] Scottish Archive Network (2013). <http://www.scan.org.uk/> (22-2-2018)



- [9] Lloyd's Market Association (2006). [www.lmalloyds.com](http://www.lmalloyds.com) ( 22-2-2018)
- [10] Andrew Liu & Co Ltd.  
<http://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us> (23-2-2018)
- [11] International Underwriting Association of London.  
<https://www.iua.co.uk/> (21-2-2018)
- [12] Guides to cargo insurance Adapted from the American Institute of Marine Underwriters, wyvern international insurance brokers.  
[www.wyverninsurance.com/Home.aspx](http://www.wyverninsurance.com/Home.aspx)). ( 16-1-2018)
- [13] International Group of P &I Clubs, IGP&I. <https://www.igpandi.org/>  
(22-1-2018)
- [14] The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe Ltd) <https://www.ukpandi.com/> ( 13-2-2018)
- [15] Introductory guide to P&I cover, Shipowners insure against loss of or damage to their ships with hull underwriters, uk P&I club,<https://www.ukpandi.com/> ( 13-2-2018)
- [16] American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association <http://www.american-club.com/>). (14-2-2018)
- [17] Protection and Indemnity ( P&I) cover, Gard Guidance to the Rule 2018, Assuranceforeninger Gard. [www.gard.no/](http://www.gard.no/) ( 15-1-2018)
- [18] The shipowner's hero- a club letter of undertaking, Assuranceforeninger Gard. [www.gard.no](http://www.gard.no) (24-2-2018)
- [19] The story of P & I Clubs, China Cosco Shipping.  
[http://en.cosco.com/art/2013/4/21/art\\_812\\_35936.html](http://en.cosco.com/art/2013/4/21/art_812_35936.html)( 24-2-2018)
- [20] The Balance. <https://www.thebalance.com>( 3-2-2018)

[21] united marine underwriters, Boat Deductible. [www.unitedmarine.net](http://www.unitedmarine.net)  
(5-2-2018)

[22] Boat Insurance 101. <http://www.boats.com/how-to/boat-insurance-101/> (6-2-2018)

[23] Moore Stephens International- Global Accountancy.  
<https://www.moorestephens.co.uk>(6-2-2018)

[24] Opensea.pro. <https://opensea.pro/blog/p-and-i-clubs> (19-2-2018)

[25] Maritime Piracy.  
[http://campus.hesge.ch/commodity\\_trading/archives/category/nws-up-cat/freight](http://campus.hesge.ch/commodity_trading/archives/category/nws-up-cat/freight) ( 8-2-2018)

[26] Oil tanker spill statistics 2017 <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (21-2-2018)

[27] The University of Texas at Austin. *Insurance Market*.  
<https://www.strausscenter.org/hormuz/insurance-market.html>

[28] The MARPOL Convention <https://www.lr.org/en/marpol-international-convention-for-the-prevention-of-pollution/> (10-2-2018)

[29] Ναυτιλιακή Ασφάλιση <http://libertypress.gr/nautiliaki-asfalisi-2/> ,  
Τριανταφύλλου Αθανάσιος (31-1-2017)

## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΣΥΓΓΡΑΜΑΤΑ

- DeBattista C.( 1998).*The sale of Goods Carried by Sea*. Informa Publishing.
- Birds J.&Hirds. (2004) *Modern Insurance Law*, 6<sup>th</sup> ed.,Sweet & Maxwell
- Brachel. A.(2008). *Introduction to P &I Clubs- The background, the rules to the wet stuff*. Gard
- Brown.E.D. ( 1994) *The International Law of the Sea*. 2 vols. Dartmouth
- Brown R.H. ( 1995) *The Cargo Insurance contract and the institute cargo clauses; training notes for brokers*, london: Witherby & Co. ltd.
- Brown R.H. ( 2001). *Marine Insurance & Reinsurance Abbreviations in Practice* 3<sup>rd</sup> Ed. London: Witherby & Co. Ltd.
- Brown R.H. (1993). *Marine Insurance. Vol3 - Hull Practice* (2<sup>nd</sup> edition) London: Witherby& Co. Ltd.
- Churchill. R & Lowe.A. (1999). *The Law of the Sea 3<sup>rd</sup> ed*. Juris Publishing. Manchester University Press.
- Gilman. J. (2007). *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 17<sup>th</sup> ed. Sweet & Maxwell
- Hodges S. ( 1996). *Law of Marine Insurance*. London: Cavendish Publishing Limited; reprinted in 2001.
- Hodges S. ( 1999) .*Cases and Materials on Marine Insurance Law*, London: Cavendish Publishing Limited.
- Huybrechts M. (Ed.). ( 1999-2000). *Marine Insurance at the Turn of the Millennium, Vol. 1-2.*, European Institute of Maritime and Transport Law, Antwerp University, Department of Law, Intersentia, Antwerpen.
- Institute of Maritime Law ( 2014). *Maritime Law 3<sup>rd</sup> ed*. Informa

Lowry.J & Rawlings P. ( 2004) *Insurance Law: Doctrines & Principles 2<sup>nd</sup> ed.* Hart Publishing

Lin. M.T. ( 2009). *A selective appraisal of the P & I Insurance system with special reference to claims for personal injury, illness and loss of life.* World Maritime University Dissertations.

Merkin R.M., ( 1997). *Annotated Marine Insurance Legislation.* London: Lloyd's of London Press Ltd.

Redja George.E. ( 2003). *Principles of Risk Management and Insurance.* Pearson Education Asia

Rose Francis D. (2013). *Marine Insurance Law & Practice.* Informa

Seward. R.C. ( 2002). *The Role of Protection and Indemnity ( P&I) Clubs.* Tindall Riley ( Britannia) Ltd.

Tetley W. (1998) *Maritime Liens and Claims*( 2nd Edition). Montreal: BLAIS International Shipping Publications, Montreal. pp. 825 - 847 (Chapter 23: Liens for Marine Insurance Premiums).

Thomas D.R. (Editor). ( 2006). *Marine insurance: The Law in Transition.* London: Lloyd's of London Press.

Thomas D.R. (Editor). ( 2002). *The Modern Law of Marine Insurance.* (2nd edition). London:Lloyd's of London Press.

Wilson J. (2010). *Carriage of Goods by Sea.* Harlow Pearson Longmann.

#### ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Costa Concordia: raising the wreck- insurance claim bill to 1.2bn. Independent. <https://www.independent.co.uk/> ( 12-5-2018).

#### ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΑΡΘΡΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΣΕ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑ, ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ, ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly. Informa Law Library. <https://www.informalawlibrary.com/lloyds-maritime-and-commercial> (16-5-2018)

Lloyd's Law Report. ( 2017). *Insurance & Reinsurance*. Informa Law Library.  
<https://www.informalawlibrary.com/> ( 20-5-2018)

Maritime Policy and Management. The official journal of International Association of  
Maritime Economists ( IAME). <https://www.tandfonline.com> ( 26-5-2018)

MAST- Maritime Studies journal. Springer Link. <https://link.springer.com/journal> (15-  
4-2018)