

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ**

*The role and operation of marine insurance in
major maritime accidents at sea*

Ταφραλή Ειρήνη

ΑΜ 16069

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

Ιούνιος 2019

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ 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:

- Αναπληρωτής Καθηγητής κ. Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Καθηγητής κ. Γεώργιος Βλάχος
- 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 στοχεύει στην εκτίμηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου που διέπει τον τομέα των ναυτασφαλίσεων. Μέσω αυτού, τα κράτη, οι απλοί πολίτες, οι ναυτιλιακές εταιρείες και κάθε άλλος φορέας που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία αποκτά τη δυνατότητα να διεκδικήσει αποζημιώσεις και να διαφυλάξει τα συμφέροντα του. Κατόπιν μελέτης κάποιων μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων στον θαλάσσιο χώρο τόσο σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, αξιολογείται η διαδικασία της ναυτασφάλισης, διαφαίνεται ο ρόλος του ναυτικού δικαίου και των Διεθνών Συμβάσεων και εξετάζονται σύγχρονα προβλήματα που προκύπτουν από ένα ατύχημα, όπως τα κόστη απορρύπανσης, ανέλκυσης του πλοίου και διάσωσης των ανθρώπων. Περαιτέρω σκοπός της εργασίας είναι να καταδείξει την σημασία των μέτρων πρόληψης και αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων που αποτελούν απόρροια των ναυτικών ατυχημάτων και κλονίζουν γενικώς την ναυτιλιακή κοινότητα.

Θα ήθελα, ως εκ τούτου, να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Σαμιώτη Γεώργιο για τις συμβουλές και την πολύτιμη βοήθεια του κατά τη διάρκεια συγγραφής της εργασίας καθώς και τα υπόλοιπα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, κυρίως για το συγγραφικό τους έργο, το οποίο υπήρξε σημαντική πηγή πληροφοριών και γνώσεων. Αδιαμφισβήτητα, όλοι οι καθηγητές κατά την διάρκεια σπουδών για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Τίτλου συνεισέφεραν με το έργο και τη διδασκαλία τους στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Επομένως, θα ήθελα να εκφράσω προς όλους την αμέριστη ευγνωμοσύνη μου. Η μελέτη και συγγραφή βοήθησαν στην διεύρυνση του πεδίου γνώσεων μου αλλά αποτέλεσαν και μια πολύτιμη εμπειρία για μένα προσωπικά. Ακόμα, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά, τον υποψήφιο Διδάκτορα Μιχαήλ Μποβιάτση για το αμείωτο ενδιαφέρον του και την άμεση παροχή βοήθειας όποια στιγμή και αν του τη ζήτησα από την ημέρα ανάληψης της εργασίας μέχρι και σήμερα.

Τέλος, θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου που με στήριξε σε αυτήν μου την προσπάθεια και στάθηκε στο πλευρό μου καθ' όλη την διάρκεια της πορείας αυτής.

Στους γονείς μου για την αγάπη και τη στήριξη τους...

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....
ABSTRACT.....
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	4
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	4
1.1.1 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	5
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	7
1.2.1 ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ.....	7
1.2.2 ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 13^ο ΑΙΩΝΑ.....	9
1.2.3 ΑΠΟ ΤΟΝ 13^ο ΑΙΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 16^ο.....	9
1.2.4 ΝΕΟΤΕΡΗ ΕΠΟΧΗ.....	10
1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	12
1.3.1 ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	13
1.4 ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	14
1.4.1 Η ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	17
1.4.2 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	19
1.4.2.1 ΜΗ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ.....	21
1.5 ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	22
1.5.1 HULL AND MACHINERY (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΥΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΥ).....	22
1.5.1.1 INCREASED VALUE INSURANCE (IV) OR HULL INTEREST (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΞΗΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ).....	26
1.5.1.2 INNOCENT OWNERS INTEREST INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΘΩΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ).....	27
1.5.1.3 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE (ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ).....	28
1.5.2 LOSS OF HIRE (ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΙΣΘΩΣΗΣ).....	29
1.5.2.1 STRIKE AND DELAY INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ).....	30
1.5.3 PROTECTION AND INDEMNITY (P&I) INSURANCE.....	31
1.5.4 DEFENCE COVER (FD&D COVER) (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΜΥΝΑΣ).....	32
1.5.5 WAR RISK INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥ)....	32
1.5.6 FREIGHT INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ).....	34
1.5.7 CARGO INSURANCE POLICIES (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ).....	35

1.5.7.1	AVERAGE CLAUSES (ΠΗΤΡΕΣ ΑΒΑΡΙΑΣ).....	36
1.5.7.2	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) ΚΑΙ FOB (FREE ON BOARD).....	37
1.6	ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	38
1.6.1	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ.....	38
1.6.2	ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ.....	40
1.6.3	ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ.....	41
1.6.4	ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ.....	43
1.6.5	ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ.....	45
1.6.6	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΓΓΥΤΕΡΑΣ ΑΙΤΙΑΣ.....	46
1.6.7	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ.....	46
1.6.7.1	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ.....	48
1.7	ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	50
1.7.1	ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	50
1.7.2	ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ Η “UK INSURANCE ACT 2015” ΣΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑ “MARINE INSURANCE ACT 1906”.....	51
1.7.2.1	P&I CLUBS ΚΑΙ UK INSURANCE ACT 2015.....	60
1.7.3	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ.....	62
2°	ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ – P&I CLUBS.....	64
2.1	LLOYD’S OF LONDON.....	64
2.2	ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (I.U.A.).....	65
2.2.1	ΔΙΑΦΟΡΕΣ LLOYD’S OF LONDON ΚΑΙ I.U.A.....	67
2.3	ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.....	68
2.3.1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ- ΟΡΙΣΜΟΣ.....	68
2.3.2	ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	69
2.3.3	ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	70
2.3.3.1	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ.....	70
2.3.3.2	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.....	72
2.3.3.3	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ.....	73
2.3.4	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS.....	74
2.3.5	ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUBS.....	75
2.3.5.1	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	82

2.4	NΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ P&I CLUBS	83
2.5	INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUB.....	86
2.5.1	2.5.1 «2019/20 POOL AND GXL REINSURANCE CONTRACT».....	88
2.6	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ (INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE).....	89
2.6.1	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ IUMI.....	90
2.7	ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	91
3^ο	ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	93
3.1	ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ...93	
3.1.1	ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	95
3.1.2	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	98
3.2	ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ.....	104
3.2.1	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ.....	106
3.3	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	109
3.3.1	ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ.....	110
4^ο	ΚΕΦΑΛΑΙΟ : ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	
4.1	ΒΥΘΙΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ».....	116
4.1.1	ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΑΣ ΤΟΥ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ.....	122
4.1.2	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ»...125	
4.2	ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ «COSTA CONCORDIA».....	129
4.2.1	ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	130
4.2.2	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	133
4.2.3	ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....	136
4.2.4	ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	137
4.2.5	ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ.....	139
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	
1 ^ο	Κεφαλαίου	140
2 ^ο	Κεφαλαίου.....	142
3 ^ο	Κεφαλαίου	144
4 ^ο	Κεφαλαίου.....	146
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	150

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 ΟΙ 20 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ (σε dwt)-ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΠΛΟΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 1.000 gt).....6

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ (ΣΕ DWT) – ΠΛΟΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 1.000 gt, ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ dwt.....6

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ (2017).....91

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4 ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....99

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....100

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ.....100

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6 Η ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2011-2017.....100

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....101

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ.....101

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9 ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΕ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2011-2017.....102

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10 ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΕΣΤΗΣΑΝ ΟΛΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ.....102

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ (ΘΑΝΑΤΟΣ ΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ).....103

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΘΑΝΑΤΩΝ ΑΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ.....103

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΩΝ.....104

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΠΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΤΗΚΑΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ.....104

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΙΑΡΡΟΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1970-2018.....113

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15 Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΩΝ.....114

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΤΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ.....115

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17 ΟΙ 4 ΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «COSTA CONCORDIA».....135

ABBREVIATIONS

AK	Αστικός Κώδικας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
ΑΣΝΑ	Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων
ΑσφΝ	Ασφαλιστικός Νόμος
Δ/Ε	Δεξαμενόπλοιο (Tanker)
ΕΕΕ	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.	Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών
ΕΛΠΕ	Ελληνικά Πετρέλαια
ΕΛΥΔΝΑ	Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ	Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή
Π/Φ	Πετρελαιοφόρο
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
Φ/Γ	Φορτηγό
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CIF	Cost, Insurance and Freight
CLC	Convention on Civil Liability
CMI	Comité Maritime International
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
EMSA	European Maritime Safety Agency
FD&D	Freight, Demurrage and Defense
FOB	Free on Board
FPAAC	Free of Particular Average – American Conditions
FPAEC	Free of Particular Average - English Conditions
GDPR	General Data Protection Regulation
GT	Gross Tonnage
GXL	General Excess of Loss
HNS	Hazardous and Noxious Substances (Convention)
H&M	Hull and Machinery

IA 2015	Insurance Act 2015
I.B.N.R.	Incurred but not reported
ICC	International Chamber of Commerce
ICS	International Chamber of Shipping
IG	International Group of P&I clubs
IGA	International Group Agreement
ILO	International Labour Organization
I.L.U	Institute of London Underwriters
IMO	International Maritime Organization
IMCO	Intergovernmental Maritime Consultative Organization
ISM Code	International Safety Management Code
I.U.A	International Underwriting Association
IUMI	International Union of Marine Insurance
IV	Increased Value
IWG	International Working Group
LIRMA	London International Insurance and Reinsurance Market Association
LLMC 1976	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976
MIA 1906	Marine Insurance Act 1906
MLC	Maritime Labour Convention
MSC	Maritime Safety Committee of IMO
P&I	Protection and Indemnity
SDR	Special Drawing Rights
SMS	Safety Management System
SOLAS	Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
ULCC	Ultra Large Crude Carriers
VLCC	Very Large Crude Carriers

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή αποτελεί μια βιβλιογραφική ανασκόπηση του θεσμού της ναυτασφάλισης και των φορέων αυτής. Μέσα από τις ενδελεχείς αναφορές καταδεικνύεται ο ρόλος των P&I Clubs και εξηγείται λεπτομερώς το σύνολο των κινδύνων που καλύπτονται από αυτά αλλά και ο τρόπος ικανοποίησης των απαιτήσεων στη ναυτιλιακή αγορά εν γένει. Πέρα από αυτά, το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τη σχέση μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών και των Ομίλων P & I αλλά και τη σχέση των P & I Clubs μεταξύ τους. Ο θεσμός της ναυτασφάλισης υφίσταται εδώ και πολλά χρόνια και η αναγκαιότητα ύπαρξης του δημιουργήθηκε από την παράλληλη ανάγκη των ανθρώπων να προστατευτούν από το αβέβαιο θαλάσσιο περιβάλλον που επιφυλάσσει πολλούς κινδύνους. Για αυτό στις μέρες μας έχει υιοθετηθεί ένα υποχρεωτικό θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιας ασφάλισης που αφορά το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας. Υπο το πρίσμα αυτό, γίνεται και μια μελέτη των αλλαγών που επέφερε ο αγγλικός ασφαλιστικός νόμος “Insurance Act 2015” στο νόμο για τη θαλάσσια ασφάλιση “Marine Insurance Act 1906”, δεδομένης πάντα της σημασίας του αγγλικού δικαίου στη θαλάσσια ασφάλιση.

Περαιτέρω, γίνεται εκτενής αναφορά στους παράγοντες, στα αίτια αλλά και στις επιπτώσεις που προκαλούν τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα του θαλάσσιου χώρου στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στους ανθρώπους, στα κράτη, στο περιβάλλον και σε οποιονδήποτε άλλο εμπλεκόμενο φορέα. Σε αυτό το κομμάτι της εργασίας υπάρχει προφανής σύνδεση με το ναυτασφαλιστικό δίκαιο δεδομένου πως κάθε ατύχημα εγείρει αξιώσεις αλλά και απαιτήσεις. Οι Διεθνείς Οργανισμοί επιδιώκουν με κάθε μέσο την καταγραφή και ποσοτικοποίηση των δεδομένων των ατυχημάτων μέσα από επιστημονικές μελέτες ώστε να βρεθούν λύσεις αντιμετώπισης τους. Το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων των ναυτικών ατυχημάτων καλύπτεται από τα P&I Clubs και διέπεται από τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO που στόχο έχουν την καταστολή, τον περιορισμό αλλά και την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

Λέξεις Κλειδιά : Ναυτασφάλιση – P&I Clubs/ Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί – Αποζημίωση – Θαλάσσια Ρύπανση – Ανθρώπινος Παράγων – Μέτρα Αντιμετώπισης Ατυχήματος

ABSTRACT

This thesis constitutes a literature review of marine insurance and its underwriters. Through circumstantial reports, the role of P & I Clubs is demonstrated and also is given in detail the whole of the risks covered by them, as well as the way of meeting the requirements in general in maritime market. Apart from this, the document presents the relationship between the insurance companies and the P & I Groups as well as the relationship between P & I Clubs. The institution of maritime insurance exists for many years and the necessity of its presence has been created by the parallel need of people to protect themselves from the uncertain marine environment that preserves many dangers. This is why we have nowadays a mandatory statutory maritime insurance framework for the entire maritime community. From this point of view, a study of the changes caused by the English Insurance Act 2015 to the Marine Insurance Act 1906 is presented, taken into consideration the importance of English law to marine insurance.

Furthermore, there is an extensive reference to the factors, causes and effects of major marine casualties on the entire maritime industry, on people, on states, on the environment and on any other involved party. In this part of the paper, there is an obvious link to the insurance law because any accident raises claims. International Organizations seek by all means the recording and quantification of accident data through scientific studies to find solutions to the problems. Most of the claims of maritime accidents are covered by P & I Clubs and are governed by the International Conventions of the IMO aiming at the suppression, containment and prevention of maritime accidents.

Key Words: Maritime Insurance – P&I Clubs – Compensation – Marine Pollution – Human Factor - Accident Management Measures

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας στοχεύει στην ανάδειξη του ρόλου της θαλάσσιας ασφάλισης και στον τρόπο που αυτή εφάπτεται και συνάδει με τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα. Ανέκαθεν, οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν κομμάτι της ανθρώπινης δραστηριότητας και μάλιστα στην Ελλάδα σε μεγαλύτερο βαθμό λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Η εμπορική ναυτιλία συνεχίζει να αποτελεί μέχρι σήμερα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής εξέλιξης και βελτίωσης των συνθηκών ζωής των ανθρώπων.

Ο ναυτιλιακός ιστός περιλαμβάνει πολλές και διαφορετικές ειδικότητες και απαιτεί τη διαρκή και αρμονική συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα. Ποικίλα επαγγέλματα με δεξιότητες και εξειδικεύσεις συνθέτουν τον κλάδο αυτό. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον όμως οι συνθήκες εργασίας δεν είναι πάντα εύκολες. Δεδομένου ότι η θάλασσα κρύβει πολλούς κινδύνους η σύμπραξη των φορέων καθίσταται απαραίτητη για την αντιμετώπιση τους, Έτσι, εξαιτίας αυτής της ανάγκης διαφύλαξης και προάσπισης των συμφερόντων των διαφόρων μερών που εξετάθεντο στους θαλάσσιους κινδύνους, αναπτύχθηκε ο θεσμός της ναυτασφάλισης ο οποίος με παραλλαγές ισχύει μέχρι και σήμερα.

Η ασφαλιστική κάλυψη εξασφαλίζει στις ναυτιλιακές εταιρείες την συνέχιση της απρόσκοπτης λειτουργίας τους, ανεξαρτήτως κινδύνων και δυσάρεστων καταστάσεων που θα μπορούσαν να καταστρέψουν οικονομικά την επιχείρηση. Μέσα από την οργανωμένη δράση του ναυτιλιακού κλάδου το οποιοδήποτε ατύχημα και οι συνέπειες του είναι εφικτό να αντιμετωπιστούν και να εξαιρεθούν. Αυτό που έμελλε να κάνουν οι άνθρωποι ήταν η συστηματική μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων ώστε να εντοπίσουν τις βασικές αιτίες που τα προκαλούν και κατ' επέκταση μέσα από θεσμοθετημένα προληπτικά μέτρα να μην επέρχονται καν τα δυσάρεστα αποτελέσματα, καθώς ο καλύτερος τρόπος για να λύσεις ένα πρόβλημα είναι να βρεθούν οι ρίζες και τα αίτια πρόκλησης του.

Το αντικείμενο λοιπόν της εργασίας είναι η ανάπτυξη του θεσμού της θαλάσσιας ασφάλισης καθώς και τα βασικά στοιχεία αυτής που διαχρονικά ισχύουν και αποτελούν την βάση όλων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Κατόπιν, μέσα από την μελέτη μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό, διαφαίνεται ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα τόσο στην πρόκληση όσο και στην αντιμετώπιση των ατυχημάτων. Ο άνθρωπος έχει τη δύναμη, αμελώς αλλά και με δόλο, να δημιουργήσει ένα πρόβλημα στη ναυτιλία αλλά και να το λύσει. Η ναυτασφάλιση στα

μεγάλα ναυτικά ατυχήματα παίζει σπουδαίο ρόλο, καθώς χωρίς αυτή δεν θα ήταν δυνατή η αντιμετώπιση των συνεπειών χωρίς καταστρεπτικά αποτελέσματα για το περιβάλλον, τον άνθρωπο, την ποιότητα ζωής αυτού, τις επιχειρήσεις, την ναυτιλιακή βιομηχανία γενικά.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιέλαβε :

- Μελέτη συγγραμμάτων από την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία, από τα οποία αντλήθηκαν χρήσιμες πληροφορίες που ενσωματώνονται στον βασικό κορμό της εργασίας.
- Εμβάθυνση σε επιστημονικά άρθρα και μελέτες στο διαδίκτυο, καθώς και συλλογή πληροφοριών από τους επίσημους ιστότοπους διεθνών οργανισμών, ασφαλιστικών ενώσεων, ναυτιλιακών γραφείων, δικηγορικών εταιρειών και εφημερίδων.
- Ανάλυση στατιστικών στοιχείων ευρωπαϊκών και διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών που ασχολούνται με ζητήματα ναυτασφάλισης και ναυτικών ατυχημάτων σε καθημερινή βάση.
- Έρευνα της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας, των διεθνών συμβάσεων και της πάγιας νομολογίας των δικαστηρίων που διαμορφώνει δεδικασμένο.
- Λογική επεξεργασία όλων των παραπάνω για την διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Η δομή της εργασίας συντάσσεται σε τέσσερα κεφάλαια :

- Στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η θέση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο δεδομένου του κύρους και του ρόλου της στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ παράλληλα αναπτύσσεται ο θεσμός της ναυτασφάλισης από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και δίνεται ένας σαφής ορισμός βάσει του αγγλικού και ελληνικού δικαίου. Έπειτα, αναλύονται οι βασικότερες μορφές θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και τα βασικά στοιχεία και οι αρχές που την συνθέτουν. Κατόπιν, γίνεται μια αναφορά στις αλλαγές που υπέστη τα τελευταία χρόνια το ναυ ασφαλιστικό δίκαιο.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται ο ρόλος σημαντικών φορέων και θεσμών της θαλάσσιας ασφάλισης, ενώ τονίζεται και η ιδιαίτερη σημασία των ομίλων R&I για την κάλυψη αστικής ευθύνης. Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί λειτουργούν υπο ένα μοναδικό καθεστώς και σύμφωνα με δικούς τους κανόνες που επίσης παρουσιάζονται αφού είναι αναπόσπαστο κομμάτι της θαλάσσιας ασφάλισης. Επίσης, προβάλλεται και η θέση διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών που το έργο τους συνδέεται άρρηκτα με τον θεσμό που προαναφέρθηκε και οι

οποίοι μέσα από τις μελέτες τους εξάγουν συμπεράσματα σημαντικά για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

- Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται μια βασική κατηγοριοποίηση των ναυτικών ατυχημάτων, των αιτιών και παραγόντων που τα προκαλούν. Εξαιτίας αυτών ανακύπτουν σημαντικά προβλήματα που αφορούν στους ανθρώπους και στο περιβάλλον και τα οποία αποτελούν πρόκληση για το σύνολο του ναυτιλιακού κόσμου που καλείται να βρει λύσεις για την αποτελεσματική αντιμετώπιση τους. Ο ανθρώπινος παράγων εξακολουθεί να έχει μεγάλο μερίδιο ευθύνης στην πρόκληση των ατυχημάτων και αυτό αποδεικνύεται και μέσα από τις στατιστικές μελέτες. Επομένως, κατέστη σύντομα σαφές πως έπρεπε να υιοθετηθεί ένα επαρκές θεσμικό πλαίσιο που να καλύπτει τη ναυτική εργασία, την προσπάθεια αυτών των ανθρώπων που βρίσκονται στη θάλασσα αλλά και στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών και λαμβάνουν αποφάσεις, κυρίως για την προστασία των δικαιωμάτων τους και των συμφερόντων τους.
- Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, γίνεται μια αναλυτική περιγραφή δύο μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων. Ένα, το οποίο συνέβη στον ελλαδικό χώρο και προκάλεσε αρχικά μεγάλη περιβαλλοντική ζημιά και ένα του εξωτερικού, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 32 ανθρώπων άδικα. Μέσα από την μελέτη αυτών, φαίνεται ο ρόλος του ανθρώπου στον χειρισμό των πλοίων και οι τραγικές συνέπειες που μπορεί να έχει ένα ατύχημα. Τα αποτελέσματα ενός μεγάλου ατυχήματος γίνονται εμφανή και εκείνη τη στιγμή αλλά και με το πέρασμα των χρόνων. Κινητοποιούνται οι Διεθνείς Οργανισμοί, των οποίων το έργο είναι είτε να λάβουν προληπτικά μέτρα με θεσμικές μεταρρυθμίσεις διορθώνοντας τα υπαρκτά λάθη, είτε κατασταλτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεπειών του ατυχήματος. Σε αυτό το σημείο, συναντώνται και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί οι οποίοι πρέπει να καλύψουν τις ζημιές των ναυτιλιακών εταιρειών, τις απώλειες, την αστική ευθύνη, τις όποιες βλάβες προκλήθηκαν στο περιβάλλον και στους ανθρώπους και γενικά κάθε απαίτηση που θα γεννηθεί ως απόρροια ενός ατυχήματος.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

*« Πόσο άστοχο είναι να αποκαλούμε αυτόν τον πλανήτη Γη, ενώ είναι εντελώς
ξεκάθαρο ότι είναι Ωκεανός. »*

Arthur Clarke, 1917-2008, Βρετανός συγγραφέας ¹

Σπουδαίοι άνθρωποι του πνεύματος και της επιστήμης μας έχουν αφήσει παρακαταθήκη γνώμικά και αποφθέγματα που αφορούν στη θάλασσα θέλοντας να επιδείξουν το μεγαλείο αυτής. Ένα τέτοιο παρουσιάζεται παραπάνω εκφράζοντας την έκταση του υγρού στοιχείου, το οποίο αποδεδειγμένα καταλαμβάνει τα 7/10 του πλανήτη Γη. Ήταν λοιπόν αναπόφευκτο, όπως γίνεται κατανοητό, οι άνθρωποι στην εξέλιξη των χρόνων έως και σήμερα να μην οδηγηθούν σε μια αναγκαία αλληλεξάρτηση με τις θάλασσες, οι οποίες αποτελούν άλλωστε ένα αναπόσπαστο κομμάτι του χώρου στον οποίο αυτοί δρουν . Οι λόγοι που αυτό συνέβη πολλοί, κυρίως όμως βιοποριστικοί, στρατηγικοί και οικονομικοί.

Ήδη από τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους, πλωτά μέσα διέσχιζαν θάλασσες και ωκεανούς στην προσπάθεια των ανθρώπων να εξερευνήσουν τον κόσμο, να ανακαλύψουν νέους τόπους και να μεταφέρουν αγαθά. Η χρήση και η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων προηγήθηκε κατά πολύ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Σήμερα πλέον η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες ευμάρειας της παγκόσμιας οικονομίας καθώς και τον κυριότερο τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων. Ο συγκεκριμένος προαναφερθείς κλάδος προσφέροντας αμέριστες δυνατότητες σε παγκόσμιο επίπεδο, αντιπροσωπεύει αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο τόσο σε όγκο όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Σίγουρα σε όλη αυτή την ανάπτυξη σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει και η εξέλιξη των τεχνολογιών που οδηγούν σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου καθιστώντας προσιτές νέες και απομακρυσμένες αγορές καθώς και τις πηγές πρώτων υλών.²

¹ Γνωμικολογικόν. Ανασύρθηκε στις 28/8/2018 από :

<https://www.gnomikologikon.gr/catquotes.php?categ=350>

² Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007 , σελ. 53-57

1.1.1. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σαφώς η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν είναι απομονωμένη από τη διεθνή αγορά. Αντιθέτως λειτουργεί μέσα σ' αυτή και αφομοιώνει τα χαρακτηριστικά της. Η ισχυρή θέση που έχει καταφέρει να κατακτήσει η ελληνική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο συμβάλλει όχι μόνο στην ενίσχυση του εθνικού γοήτρου αλλά και στη θέση της στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και πολλοί άλλοι, οι οποίοι ως εκ τούτου λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους τις ελληνικές απόψεις σε θέματα ναυτιλίας.³

Ενδεικτικά, στην εισαγωγή της εκδήλωσης για την ετήσια έκθεση που εκδίδει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, για τα έτη 2017-2018, ο πρόεδρος της Ένωσης, κ. Θεόδωρος Βενιάμης ανέφερε:

«Το προηγούμενο έτος, αν και παρατηρήθηκαν πολλές διακυμάνσεις στις ναυλαγορές, η μεγάλη, σε διάρκεια και ένταση, ναυτιλιακή ύφεση φάνηκε να φθάνει στο τέλος της. Το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία μας να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη, ελέγχοντας το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (με ένα μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια και 22% στα bulk carriers) και αντιπροσωπεύοντας στην Ευρώπη σταθερά το 50% σχεδόν (σε dwt) του κοινοτικού στόλου.»⁴

Πιο συγκεκριμένα, παρά το γεγονός ότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα πλοία που μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ελέγχονται από Έλληνες, κατέχοντας την πρώτη θέση διεθνώς. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο ελληνικός στόλος ανέρχεται σε 4.371 πλοία (άνω των 1.000 gt) εκ των οποίων τα 774 πλέον με ελληνική σημαία και τα 3.597 με σημαίες άλλων χωρών. Η συνολική χωρητικότητα ανέρχεται σε 330 περίπου εκατομμύρια τόνους (dwt) [Διάγραμμα 1].⁵ Επεξηγηματικά αντιπροσωπεύουν το 19,7% σε dwt του συνόλου του παγκόσμιου στόλου και το 49,15% του συνόλου του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [Διάγραμμα 2].

³ Βλάχος Γ. Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Γ' Έκδοση, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015, σελ. 956

⁴ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ετήσια Έκθεση 2017-2018. Ανασύρθηκε στις 31/8/2018 από: https://www.ugs.gr/media/13491/annual-report-2018_gr.pdf

⁵ United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2018. Ανασύρθηκε στις 05/04/2019 από: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245>



Διάγραμμα 1



Διάγραμμα 2

Πηγή : Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2018. Ανασύρθηκε στις 31/8/2018 από : <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/>

Ωστόσο, παρά τα πλεονεκτήματα η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν λειτουργεί πάντα χωρίς αντιξοότητες και εμπόδια. Ο απρόβλεπτος ανθρώπινος παράγον που εμπλέκεται στην λειτουργία της, δημιουργεί πολλές φορές σημαντικά προβλήματα. Σύνθηες φαινόμενο είναι η διεξαγωγή ατυχημάτων αρκετά σοβαρών τόσο σε έκταση όσο και σε επικινδυνότητα, η πρόσκληση μολύνσεων ή ακόμη και θανατηφόρων συμβάντων.

Στο πλαίσιο αυτό, καθίσταται απαραίτητη η ύπαρξη θαλάσσιας ασφάλισης, δεδομένων των κινδύνων που παρουσιάζει το περιβάλλον στο οποίο κινείται το πλοίο και των ειδικών συνθηκών μεταφοράς εμπορευμάτων, με στόχο την βελτίωση των πλόων εν γένει.

Πριν όμως αναλυθεί περαιτέρω το περιεχόμενο και η λειτουργία της **θαλάσσιας ασφάλισης**, κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθεί μια ιστορική επισκόπηση που θα καταδεικνύει τη σημασία και το ρόλο αυτής.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.2.1 ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Η ασφαλιστική ιδέα συναντάται πολύ νωρίς, ήδη από τους αρχαίους χρόνους και φτάνει μέχρι τις μέρες μας. Μέσα από τις διατάξεις του Κώδικα Χαμουραμί, 4.000 χρόνια προ Χριστού στη Βαβυλώνα, φαίνεται για πρώτη φορά η έννοια της αποζημίωσης και όχι μόνο. Παρόμοιες αναφορές που έχουν σχέση με θέματα της θαλάσσιας ασφάλισης βρίσκουμε και σε άλλους Κώδικες της Μεσοποταμίας και στις αρχαίες Ινδίες.

Η ναυτιλία στην αρχαία Ελλάδα γνώριζε άνθηση δεδομένου ότι αποτελούσε το κύριο μέσο μεταφοράς αγαθών και προσώπων. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, σαφώς, έπαιξε σπουδαίο ρόλο αφού ευνοούσε τις μετακινήσεις. Μέσα από έργα και λόγους αρχαίων Ελλήνων φιλόσοφων αντλούνται πληροφορίες για τη ναυτιλία της εποχής, όπως το «Έργα και Ημέραι» του Ησίοδου, το «Οικονομικό» του Ξενοφώντος και τα «Περί θαλασσίων πιστώσεων» του Δημοσθένους, όπου περιγράφονται τα ναυτικά δάνεια.

Με το ναυτικό δάνειο όπως ίσχυε τότε, ο έμπορος που αναλάμβανε μια υπερπόντια επιχείρηση λάμβανε ένα χρηματικό πόσο το οποίο έπρεπε να επιστραφεί όταν το πλοίο έφτανε στο λιμάνι προορισμού και μάλιστα με υψηλό τόκο. Στην περίπτωση όμως που το ταξίδι δεν ολοκληρωνόταν επιτυχώς και το πλοίο ή το φορτίο χανόταν, ο δανειζόμενος δεν όφειλε να επιστρέψει το δάνειο στον χρηματοδότη του. Ο θεσμός του

ναυτικού δανείου συνάγεται εύκολα από τον «προς Λακρίτου» λόγο του Δημοσθένους. Πολλοί ορίζουν το ναυτικό δάνειο ως το πρώτο είδος θαλάσσιας ασφάλισης παρά τις ουσιαστικές διαφορές του με το καθεστώς ασφαλίσεων που ισχύει σήμερα.⁶ Κατά την 1η χιλιετία π.Χ., οι κάτοικοι της Ρόδου δημιούργησαν και έναν άλλο εξίσου σημαντικό θεσμό τον οποίο ονόμασαν «γενικό μέσο όρο». Πρόκειται για το «τέχνασμα» που τους έδινε τη δυνατότητα όταν αποτελούσαν ομάδα να πληρώσουν για να ασφαλίσουν τα αγαθά τους που μεταφέρονταν μαζί. Τα ασφαλιστρα αυτά που συγκεντρώνονταν θα χρησιμοποιούνταν προς αποζημίωση όποιου εμπόρου είχε χάσει τα προϊόντα του κατά τη μεταφορά, ή λόγω βύθισης του πλοίου.⁷

Παράλληλα έρχεται στο φως και ένας άλλος θεσμός που μέχρι σήμερα δεν έχει εξακριβωθεί αν εφευρέθηκε από τους Κρητικούς ή τους Φοίνικες. Είναι μια εμπορική συνθήκη που αποτελεί μέρος του εμπορικού νόμου όλων των ναυτικών κρατών. Η «Γενική Αβαρία» πρωτοεμφανίζεται στη Ρόδο ως γραπτός νόμος με το όνομα «Νόμος Ροδίων Ναυτικός». Σ' αυτόν αναφερόταν το εξής : όταν το πλοίο ή το φορτίο κινδύνευε και ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης της κατάστασης ήταν να ριφθούν τα εμπορεύματα στη θάλασσα προκειμένου να σωθεί το πλοίο, οι ενδιαφερόμενοι από το ταξίδι όφειλαν να συμμετάσχουν στην κάλυψη της ζημίας.

Η αλήθεια είναι πως δεν υπήρχε επαρκής εποπτεία κατά τη διάρκεια της φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο και ήταν πολύ πιθανό το πλοίο να είχε περισσότερο βάρος από όσο θα μπορούσε να αντέξει σε περίπτωση κινδύνων και θαλασσοταραχών. Προφανώς και κανένας έμπορος δεν επιθυμούσε να θυσιαστούν τα δικά του αγαθά, αλλά στις απρόβλεπτες συνθήκες της θάλασσας δεν ήταν εφικτό να γίνει συζήτηση επ' αυτού. Τα ευκολοπροσβάσιμα αγαθά ήταν και αυτά που ρίπτονταν στη θάλασσα. Ο χρόνος ήταν πολύτιμος και η παραμικρή καθυστέρηση θα μπορούσε να επιφέρει την καταστροφή. Για να αποφευχθεί λοιπόν μια τέτοιου είδους χρονοτριβή, καθιερώθηκε να εκτιμάται εκ των προτέρων η αξία των εμπορευμάτων κατ' αναλογία με την αξία όλου του πλοίου και του φορτίου.⁸

⁶ Παζαρζής Μιχάλης, Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ.35-39

⁷ Insurance daily Editorial team. Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, Insurance Daily News, 16 Sept 2015. Ανασύρθηκε στις 3/9/2018 από : <https://www.insurancedaily.gr/η-ιστορία-της-ασφάλισης/>

⁸ Winter William D. Marine insurance: its principles and practice, 3rd edition, McGraw-Hill Book Company, 1952, p. 2

1.2.2. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 13^ο ΑΙΩΝΑ

Κατά το τέλος του 11^{ου} αιώνα κάνουν την εμφάνιση τους και οι ρήτρες, που ρυθμίζουν την ευθύνη των εμπλεκόμενων μερών σε μία επιχείρηση. Έτσι βάσει του ποσοστού ευθύνης κάθε πλευράς καθορίζεται και το ποσό του ασφαλιστρού που καταβάλλει ο καθένας.

Αυτό όμως που ξεχωρίζει την περίοδο αυτή από άλλες είναι αλληλασφαλιστικά φαινόμενα τόσο σε χώρες της Ευρώπης, όσο και εκτός αυτής. Κατά τον μεσαιώνα, απαντάται ένα μοντέλο Ερανικών Εταιριών που παρέχουν στα μέλη τους βοήθεια σε περίπτωση υλικής ή σωματικής βλάβης μέσω ειδικών ταμείων.⁹ Πρόκειται για ένα είδος κοινοτήτων αλληλοβοήθειας, οι λεγόμενες «gildae» που προσομοιάζουν με Συντεχνίες. Η εξέλιξη αυτών ξεκίνησε κυρίως από τους γερμανικούς λαούς, τους Αγγλοσάξονες και τους Σκανδιναβούς, συνεχίστηκε όμως και από άλλους.¹⁰

1.2.3. ΑΠΟ ΤΟΝ 13^ο ΑΙΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 16^ο

Από τον 13^ο αιώνα και μέχρι τα τέλη του 16^{ου} η εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ραγδαία. Οι περιστασιακές μορφές ασφάλισης εξαφανίζονται και τη θέση τους παίρνουν επεξεργασμένα νομοθετήματα όπως το στατούτο της Πίζας, το διάταγμα του δόγη της Γένοβας (1336), ο νόμος της Φλωρεντίας (1393), της Βενετίας (1411) και πολλά άλλα. Το αρχαιότερο ασφαλιστήριο σύμφωνα με τις πηγές που υπάρχουν συντάχθηκε στις 23 Οκτωβρίου 1347 στη Γένοβα, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται να υπήρχαν και άλλα πριν από αυτό, ενώ το 1367 εμφανίζεται στην Πορτογαλία ο θεσμός της αντασφάλισης για τα πλοία άνω των 50 τόνων.

Στην περίοδο αυτή που εξετάζεται, Ιταλοί θαλασσοπόροι και έμποροι εγκαθίστανται στο Λονδίνο όπου μεταφέρουν τις εμπορικές και ασφαλιστικές τους πρακτικές. Το ασφαλιστικό επάγγελμα ασκούσαν κυρίως Ιταλοί και Ισπανοί. Προς τα τέλη του 16ου αιώνα και κατά το 17ο αιώνα, το Λονδίνο καθίσταται ως το πιο σημαντικό εμπορικό κέντρο τεράστιας σημασίας ευνοώντας την ανάπτυξη της θαλάσσιας ασφάλισης. Αυτή η περίοδος είναι ίσως η σημαντικότερη καθώς το τέλος της αποτελεί ταυτόχρονα και την αρχή της σύγχρονης θαλάσσιας ασφάλισης.¹¹

⁹ Insurance daily Editorial team. Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραπί στον Edward Lloyd, Insurance Daily News, 16 Sept 2015. Ανασύρθηκε στις 3/9/2018 από : <https://www.insurancedaily.gr/η-ιστορία-της-ασφάλισης/>

¹⁰ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ.40

¹¹ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ.41-43

1.2.4. ΝΕΟΤΕΡΗ ΕΠΟΧΗ

Εδώ τον κυριότερο ρόλο έχουν οι ανεξάρτητοι ασφαλιστές, οι οποίοι έχουν εισέλθει στην αγορά των ασφαλίσεων για να αυξήσουν τα κεφάλαια τους. Ο καθένας από αυτούς υπέγραφε με το όνομα του στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και εγγυόταν για ένα συγκεκριμένο ποσό για το οποίο καθίστατο και υπεύθυνος. Έτσι ιδρύονται οι πρώτες μεγάλες εταιρείες στον χώρο των ναυτασφαλίσεων ενώ παραμένει η δραστηριότητα των ανεξάρτητων ασφαλιστών. Η πρώτη εταιρεία ιδρύθηκε στην Ολλανδία το 1629 και ακολούθησαν και άλλες με κυριότερες στην Αγγλία τις : London Assurance Corporation και Royal Exchange Assurance Corporation, οι οποίες διατήρησαν το μονοπώλιο για αρκετά χρόνια μην επιτρέποντας σε άλλες εξίσου σημαντικές να εισχωρήσουν στον κλάδο. Την κατάσταση αυτή έρχεται να ανατρέψει στις 24 Ιουνίου του 1824 ένας χρηματοοικονομικός κολοσσός, η Alliance British Foreign Fire and Life Assurance Company του Nathan Rothschild, η οποία παρέκτεινε άμεσα τις δραστηριότητες της στις ναυτασφαλίσεις ιδρύοντας την Alliance Marine Insurance Company.¹²

Από την άλλη μεριά οι ασφαλιστές δημιουργούσαν αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, γνωστοί ως « mutual assurance associations ή mutual hull underwriting associations». Οι περισσότεροι από τους ανεξάρτητους ασφαλιστές ήταν τραπεζίτες ή δανειοδότες που υιοθέτησαν τη μέθοδο των ασφαλίσεων ως έναν επιπρόσθετο τρόπο για αύξηση των κερδών τους, χωρίς να έχουν όμως έναν συγκεκριμένο τόπο συγκέντρωσης παρότι τα ναυτιλιακά νέα αποτελούσαν κύριο θέμα συζήτησης και ενδιαφέροντος των περισσότερων.¹³ Το 1686 ιδρύθηκε το καφενείο του Edward Lloyd στην Tower Street που είναι άμεσα συνυφασμένο με την εξέλιξη των θαλάσσιων ασφαλίσεων καθώς εκεί μαζεύονταν άνθρωποι του χώρου και κυρίως ασφαλιστές που αναλάμβαναν την προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης στους ενδιαφερόμενους. Δεδομένου ότι υπήρχε γενικότερο ενδιαφέρον και προσήλωση του κόσμου στα ναυτιλιακά νέα ο Edward Lloyd δράττεται της ευκαιρίας να εκδώσει την “Lloyd’s News” που κυκλοφορούσε τρεις φορές την εβδομάδα και περιείχε ναυτιλιακής αλλά και γενικής φύσης θέματα. Σύντομα όμως η κυκλοφορία της σταμάτησε για διάφορους λόγους. Ωστόσο αποτελεί πρόδρομο της σημερινής “Lloyd’s List” η οποία άρχισε την κυκλοφορία της το 1734 και συνεχίζει μέχρι σήμερα.

¹² Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β’ Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 44-48

¹³ Winter William D. Marine insurance: its principles and practice, 3rd edition, McGraw-Hill Book Company, 1952, p.13

Η σημασία της ασφαλιστικής αγοράς των Lloyd's είναι τεράστια και το κύρος της αδιαμφισβήτητο. Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που συντάχθηκε από τους ίδιους το 1779 για πλοίο και φορτίο τους είναι γνωστό ως «Lloyd's Marine S.G. Policy» και απολαμβάνει χρήσης μέχρι σήμερα με ορισμένες τροποποιήσεις.

Παράλληλα το 1884, ένας άλλος εξίσου σημαντικός οργανισμός κάνει την εμφάνιση του. Πρόκειται για οργάνωση Άγγλων ασφαλιστών υπο το όνομα “Institute of London Underwriters” η οποία ξεκίνησε με παρόμοιο τρόπο με τους Lloyd's, δηλαδή με συγκεντρώσεις στο γνωστό τότε καφενείο “Jerusalem”. Το Ινστιτούτο αυτό ασχολείται κατά κύριο λόγο με την έρευνα και τη νομοθετική προπαρασκευή της θαλάσσιας ασφάλισης. Ο ρόλος του είναι η προστασία των συμφερόντων των ασφαλιστών ενώ η κυριότερη δραστηριότητα του είναι η σύνταξη και αναθεώρηση των όρων των συμβολαίων της θαλάσσιας ασφάλισης μέσω ειδικής τεχνικής Επιτροπής. Άλλωστε σ' αυτόν τον οργανισμό οφείλεται η τυποποίηση ναυτασφαλιστικών όρων (clauses) που χρησιμοποιούνται ευρέως ανά τον κόσμο. Συγκροτείται από ειδικές επιτροπές (Joint Committees), στις οποίες μετέχουν και μέλη των Lloyd's, και αποφασίζουν για όλα τα θέματα που αφορούν στη θαλάσσια ασφάλιση. Ουσιαστικά το Ινστιτούτο είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ των ανεξάρτητων εταιρειών και του Lloyd's, χαράσσοντας μια πολιτική μη δεσμευτική αλλά κρίσιμη για το κοινό συμφέρον.

Οι εξελίξεις στην Αμερικανική και Ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά κινήθηκαν με πολύ πιο αργούς ρυθμούς. Στα μέσα του 18^{ου} αιώνα οργανώθηκε στη Φιλαδέλφεια η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία που ασχολούταν με την ασφάλιση για κινδύνους από φωτιά και τη ναυτασφάλιση. Στην πορεία το σύστημα εξαπλώθηκε και σε άλλες πόλεις γνωρίζοντας επιτυχία, με αποκορύφωμα το τέλος του 19^{ου} αιώνα όπου η ανάπτυξη ήταν ραγδαία μετά τον Αμερικανοισπανικό πόλεμο. Στον ελληνικό χώρο αντίστοιχα, η πρώτη ασφαλιστική εταιρία συστάθηκε στη Σύρο το 1825 με την επωνυμία “Ασφαλιστικόν Κατάστημα”. Όμως, η πρώτη ελληνική εταιρία που ασχολήθηκε με τις ναυτασφαλίσεις ήταν η “Αχαϊκή ασφαλιστική της θαλασσοπλοΐας”, ιδρυθείσα στην Πάτρα το 1836. Οι μεγάλες αλλαγές έμελλε να γίνουν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ελληνική οικονομία χαρακτηρίζεται μεν από αστάθεια αλλά και από μία γενικότερη τάση αναζωογόνησης. Η διαρκώς διευρυνόμενη τάση αστυφιλίας δημιουργεί το κατάλληλο υπόβαθρο για ανάπτυξη των ασφαλιστικών δραστηριοτήτων.¹⁴

¹⁴ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ.48-65

1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Ως θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται αυτή που καλύπτει την βλάβη ή την απώλεια των πλοίων, των φορτίων, των τερματικών σταθμών καθώς και κάθε μεταφοράς που παρεμβάλλεται μεταξύ των σημείων προέλευσης και τελικού προορισμού με στόχο την μεταβίβαση αγαθών. Το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ιδιαιτέρως ευρύ και περικλείει διάφορα στοιχεία στους κόλπους του, για αυτό άλλωστε υπάρχει σαφής και ορισμένη κατηγοριοποίηση ειδών ασφάλισης και ασφαλιστικών πρακτικών. Σχετικά με τις απαιτήσεις των συμβαλλόμενων μερών αυτά μπορούν να περιοριστούν, να αλλάξουν και κατόπιν να τεθούν σε λειτουργία.¹⁵ Στα περισσότερα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης, εμπεριέχεται ρήτρα υπαγωγής στο αγγλικό δίκαιο, κύριο νομοθέτημα του οποίου είναι ο νόμος “ Marine Insurance Act 1906”.

Η **Marine Insurance Act 1906 (M.I.A 1906)** κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις για τα ζητήματα που προέκυπταν στην θάλασσα καθώς και τους προυπάρχοντες νόμους, σε μια ενιαία νομοθετική πράξη. Οι αρχές που περιλαμβάνονται στο νομοθέτημα αυτό είναι η βάση όλων των ασφαλίσεων που αφορούν σε θαλάσσια γεγονότα.¹⁶ Αποτελεί καθιερωθείσα συναλλακτική πρακτική και οι ασφαλιστικές συμβάσεις που συνάπτονται στην Ελλάδα και αφορούν πλωτά ναυπηγήματα (σκάφη) και πλοία να διέπονται από το Αγγλικό Δίκαιο και την Αγγλική πρακτική, λόγω της ευελιξίας του δικαίου τούτου, της αυστηρότητας του, της απαρέγκλιτου τηρήσεως των υποχρεώσεων, τις οποίες επιβάλλει στους συμβαλλόμενους, την επί σειρά ετών νομολογιακή διαμόρφωσή του και την καθιέρωσή του στην παγκόσμια ναυτιλιακή πρακτική.¹⁷

Σύμφωνα με την Marine Insurance Act 1906, στο άρθρο 1, όταν γίνεται λόγος για σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης πρόκειται ουσιαστικά για μια συμφωνία με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, με τον τρόπο και στο βαθμό που αυτό συμφωνήθηκε, κατά των θαλάσσιων απωλειών, δηλαδή

¹⁵ Raunek Kantharia in Maritime Law. Different Types of Marine Insurance & Marine Insurance Policies, Marine Insight, February 6, 2018. Ανασύρθηκε στις 30/8/2018 από : <https://www.marineinsight.com/maritime-law/different-types-of-marine-insurance-marine-insurance-policies/>

¹⁶ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 203

¹⁷ Απόφαση 1459 / 2014 Αρείου Πάγου, Α'1 Πολιτικό τμήμα. Ανασύρθηκε στις 30/8/2018 από: http://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=DB061WO86ZBXG8F5B7YCIKXUIZWDR&apof=1459_2014&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%C11

αυτών που προκαλούνται στη θαλάσσια περιπέτεια.¹⁸ Η τελευταία θεωρείται ότι υπάρχει όταν το πλοίο ή το φορτίο εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους (Maritime Perils), οι οποίοι διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Στους κινδύνους της θάλασσας (perils of the sea), η επέλευση των οποίων οφείλεται στην επενέργεια της θάλασσας και στους κινδύνους στη θάλασσα (perils on the sea). Κίνδυνοι της θάλασσας νοούνται εκείνοι που μπορούν να συμβούν εξαιτίας της θάλασσας, όπως τα ακραία καιρικά φαινόμενα ή η σφοδρή καταιγίδα τα οποία ως φυσικό επακόλουθο μπορούν να έχουν τη βύθιση του πλοίου, την προσάραξη του, τη σύγκρουση με άλλο. Κίνδυνοι στη θάλασσα είναι αυτοί που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια του πλου, χωρίς η αιτία αυτών να οφείλεται στις θαλάσσιες δυνάμεις. Παραδείγματα τέτοιων είναι η κλοπή, η υπεξαίρεση ή η πυρκαγιά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.¹⁹

1.3.1 ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια διακρίνονται ανάλογα με τον σκοπό που εξυπηρετούν και τους κινδύνους τους οποίους καλύπτουν σε διάφορες κατηγορίες. Υπάρχουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια ορισμένου ταξιδιού (Voyage policy), όπου τα χρονικά όρια του κινδύνου προσδιορίζονται εντός ορισμένων τοπικών ορίων. Η ασφάλιση περιλαμβάνει μόνο το συγκεκριμένο ταξίδι. Από την άλλη πλευρά, είναι τα ασφαλιστήρια συμβόλαια ορισμένου χρόνου (Time policy) με τα οποία η ασφάλιση περιορίζεται εντός ορισμένων χρονικών ορίων. Υπάρχει, ακόμη, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατασκευής (Construction policy) που καλύπτει κινδύνους που σχετίζονται με την ναυπήγηση πλοίων αλλά και το ασφαλιστήριο λιμένων (Port policy), το οποίο καλύπτει το πλοίο για το χρονικό διάστημα που βρίσκεται εντός του λιμένος και για όλους του πιθανούς κινδύνους που μπορούν να επέλθουν σε αυτό. Έπειτα, είναι και τα αποτιμημένα ή μη αποτιμημένα ασφαλιστήρια (Valued/Unvalued policy) στα οποία προσδιορίζεται συμβατικά ή μη η αξία του ασφαλισθέντος αντικειμένου και έτσι καθορίζεται και η ασφαλιστική αποζημίωση. Πέρα από αυτά, είναι το τρέχον ασφαλιστήριο ή προασφαλιστήριο (Floating policy) που περιγράφει σε γενικές γραμμές τους όρους ασφάλισης αλλά παραλείπει ορισμένα χαρακτηριστικά με την πρόθεση να συμπληρωθούν μελλοντικά με δήλωση ή με πρόσθετες πράξεις, όπως το όνομα του πλοίου. Καταληκτικά, υπάρχει και ο τύπος του διαρκούς ασφαλιστηρίου (Open policy), δυνάμει του οποίου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει όλες τις φορτώσεις που

¹⁸ Rose F. D. Marine Insurance, Law and Practice. LLP (London Singapore) 2004, p.6

¹⁹ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 253-254

ασφαλιζονται για ορισμένα ταξίδια ή μεταφορές έναντι συμφωνημένου ασφαλιστρού.²⁰

1.4 ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Διεθνώς δεν υπάρχει ένα ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο που να αφορά στην θαλάσσια ασφάλιση. Πέρα από την ΜΙΑ 1906 που προαναφέρθηκε και αποτελεί πυλώνα του δικαίου των ναυτασφαλίσεων, υπάρχουν και ορισμένες Διεθνείς Συμβάσεις οι οποίες έχουν υπογραφεί και επικυρωθεί από τα περισσότερα κράτη και παρέχουν κάλυψη για κάποιους από τους κινδύνους που είναι πιθανό να προκύψουν στο θαλάσσιο χώρο. Αυτές κυρίως λόγω της σημασίας και του κύρους τους λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Άλλωστε αποτελούν επίτευγμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ο οποίος επικεντρώνει τις λειτουργίες του στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και σε θέματα νομικής φύσεως. Για την ίδρυση αυτών των συμβάσεων (International Conventions) ακολουθείται μια συνήθης διαδικασία που προβλέπει τη σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων.²¹ Εφόσον τα κράτη μέλη κυρώσουν τις συμβάσεις, τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία.²²

Σαφώς, οι συμβάσεις και τα νομοθετήματα είναι τα θεμέλια του θεσμού της ναυτασφάλισης. Εδώ και κάποια χρόνια όμως, Διεθνείς Οργανισμοί συμβάλλουν σημαντικά στην εξέλιξη του θεσμού αυτού, λαμβάνοντας καινοτόμες πρωτοβουλίες για να διασφαλίσουν ένα αξιόλογο μέλλον στον τομέα αυτό. Για παράδειγμα, σημαντική είναι η δράση της Comité Maritime International (CMI) που αποτελεί τον παλαιότερο οργανισμό στον κόσμο ο οποίος ασχολείται αποκλειστικά με την ενοποίηση του ναυτικού δικαίου και των συναφών εμπορικών πρακτικών. Πρόκειται για έναν μη κυβερνητικό, μη κερδοσκοπικό διεθνή οργανισμό που ιδρύθηκε στην

²⁰ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 252-253

²¹ Βλάχος Γ. Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Γ' Έκδοση, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015, σελ.77

²² Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εξωτερικών. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, 08/02/2018. Ανασύρθηκε την 1/9/2018 από :

<https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

Κύριες συμβάσεις ΙΜΟ :

- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (N. 1045/1980, Safety Of Life At Sea, SOLAS).
- Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία του 1973 (N.1269 /1982, Maritime Pollution, MARPOL).
- Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης των Ναυτικών 1978 (N. 1314/1983, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW).

Αμβέρσα το 1897. Η συνεργασία του οργανισμού με τον ΙΜΟ ξεκίνησε αμέσως μετά το ναυάγιο του SS TOREY CANYON στον ύφαλο Seven Stones μεταξύ των νήσων Scilly και Lands End στην Νοτιοδυτική Αγγλία, στις 18 Μαρτίου 1967. Τότε, η Βρετανική Κυβέρνηση ζήτησε από τον τότε ΙΜCO -τωρινό ΙΜΟ- να εξετάσει τα προβλήματα που ανέκυπταν λόγω της μεγάλης περιβαλλοντικής ζημιάς που δημιουργήθηκε. Έτσι, η CMI συγκρότησε μια διεθνή επιτροπή να μελετήσει το πρόβλημα και να συνεργαστεί με τον ΙΜCO. Δεδομένης της σημασίας της ασφάλισης στο ναυτιλιακό εμπόριο και της πιθανής απόκλισης των ζητημάτων της θαλάσσιας ασφάλισης από τις εθνικές δικαιοδοσίες, η CMI έχει επικεντρωθεί σε ένα εκπαιδευτικό και ερευνητικό έργο με στόχο την καλυτέρευση των διαδικασιών και την εύκολη προσαρμογή των κρατών σε αλλαγές.²³

Μετά το πέρας του International Working Group (Διεθνής Ομάδα Εργασίας) που έλαβε χώρα το Νοέμβριο του 2016 σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση των θαλάσσιων μεταφορών (**Guidelines for Governments relating to mandatory Insurances under various international Conventions – Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κυβερνήσεις σχετικά με τις υποχρεωτικές ασφαλίσεις στις διάφορες διεθνείς συμβάσεις**), η CMI Executive Committee (η Εκτελεστική Επιτροπή του CMI) αποφάσισε να αλλάξει το καθεστώς της ομάδας, προσδίδοντας της έναν χαρακτήρα μόνιμης Επιτροπής παρακολούθησης, τον οποίο πριν δεν είχε αφού οι εργασίες ήταν τακτικές αλλά παροδικές. Η Επιτροπή διατηρεί κατά το μέγιστο δυνατό επαφές με τους ασφαλιστές θαλάσσιων μεταφορών, τις ρυθμιστικές αρχές και άλλους ενδιαφερόμενους για να εξασφαλίσει μια ισορροπημένη προσέγγιση των εργασιών της, ενώ παράλληλα δεν παραλείπει να προωθήσει όσο μπορεί τη συνεργασία μεταξύ των ασφαλιστικών φορέων και άλλων φορέων της βιομηχανίας.²⁴ Το θέμα των κατευθυντήριων γραμμών για τις υποχρεωτικές ασφαλίσεις που προαναφέρθηκε αποτελεί ένα από τρέχοντα ζητήματα που βρίσκονται σε εξέλιξη και προβληματίζουν την Επιτροπή. Αντικείμενο των εργασιών αποτελεί η εξέταση των υποχρεωτικών ασφαλιστικών διατάξεων στις διεθνείς συμβάσεις και η παροχή συστάσεων προς τις εθνικές κυβερνήσεις με οδηγίες που πρέπει να καταρτιστούν προκειμένου να συνδράμουν στη διαμόρφωση και στην ορθή εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας, με

²³ Nigel H. Frawley. A brief History, Comité Maritime International Official Website (CMI), 7 January 2011. Ανασύρθηκε την 1/9/2018 από : <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawleye.pdf>

²⁴ Comité Maritime International Official Website (CMI). Marine Insurance. Ανασύρθηκε την 1/9/2018 από: <http://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

απώτερο στόχο να διαμορφωθεί ένα νομοθετικό πλαίσιο ικανό να καλύψει τα ναυτασφαλιστικά ζητήματα.

Ας σημειωθεί, ότι οι χώρες που έλαβαν μέρος στο 40^ο συνέδριο του CMI στο Πεκίνο το 2012, απάντησαν σε ερωτηματολόγιο για τις απόψεις τους πάνω στο εν λόγω ζήτημα και κατέδειξαν απο νωρίς τις αδυναμίες της τότε υπάρχουσας εθνική τους νομοθεσίας καθώς και την πρόθεση τους να συμμορφωθούν σε κάθε νέα πρόκληση. Μέσα από αυτή τη διαδικασία συνελλέχθησαν οι πληροφορίες που αποτέλεσαν τη βάση των κατευθυντήριων γραμμών. Οι συμβάσεις με τις οποίες ενασχολήθηκε το International Working Group (Διεθνής Ομάδα Εργασίας) ήταν η CLC (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 2002), η HNS Convention (Hazardous and Noxious Substances by Sea Convention), η Wreck Removal Convention του 2007, η Bunker Convention του 2001 και το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea - PAL).²⁵ Οι Κατευθυντήριες Γραμμές δείχνουν τον δρόμο στα κράτη για να εντάξουν στο εθνικό τους δίκαιο τα ορισθέντα από τις Συμβάσεις, χωρίς όμως να έχουν χαρακτήρα δεσμευτικό και υποχρεωτικό.

Ακόμη, άξιες προσοχής στον κλάδο του ναυτασφαλιστικού δικαίου είναι και οι λεγόμενες τυποποιημένες ρήτρες (**standard clauses**). Με αυτές, με εμπορικές συνήθειες και προσφυγή σε διεθνή εμπορική διατησία, οι έμποροι από παλαιά δημιουργούσαν το δικό τους ρυθμιστικό πλαίσιο ανεξάρτητα από το εθνικό δίκαιο, το οποίο μπορεί να ονομαστεί *lex mercatoria*.²⁶ Στον τομέα των θαλάσσιων ασφαλίσεων οι ρήτρες χρησιμοποιούνται ευρύτατα. Αποτελούν βασική συνεισφορά του International Underwriting Association (I.U.A) -Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση- και ενσωματώνονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Ενδεικτικό της ευρείας απήχησης και αξιοπιστίας που χαρακτηρίζει τις ρήτρες είναι ότι έχουν συνταχθεί σε συνεργασία και με το Lloyd's Register of Shipping. Ουσιαστικά παρέχεται η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνήσουν σε κανονισμούς που είναι κοινά αποδεκτοί και γνωστοί εκ των προτέρων. Με αυτόν τον τρόπο επιταχύνεται η διαδικασία της διαπραγμάτευσης και της σύνταξης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, το οποίο αποκτά

²⁵Paper of Dr. Dieter Schwampe And Wang Pegan. Mandatory Insurances in International Conventions, Comité Maritime International Official Website (CMI). Ανασύρθηκε στις 2/9/2018 από : <http://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

²⁶The law essay professionals. The theory of the *lex Mercatoria*, 02/02/2018. Ανασύρθηκε στις 2/9/2018 από : <https://www.lawteacher.net/free-law-essays/commercial-law/the-theory-of-the-lex-mercatoria-commercial-law-essay.php>

πλέον έναν ομοιόμορφο τύπο.²⁷ Παρόλο που παρέχονται και ισχύουν, δίνεται η ευχέρεια στα συμβαλλόμενα μέρη να αποφασίσουν αν αυτές ταιριάζουν στη δική τους περίπτωση και αναλόγως κρίνουν ποιές είναι κατάλληλες να χρησιμοποιηθούν.²⁸ Τα περισσότερα πάντως συμβόλαια βασίζονται σε αυτές δίνοντας τους ισχύ διεθνούς εμπορικού δικαίου.

Σε γενικές γραμμές το ναυτασφαλιστικό δίκαιο, αν και διακρίνεται για την ομοιόμορφη πρακτική του που βασίζεται στην ΜΙΑ 1906, άρχισε στοιχειωδώς να αλλάζει με νέα νομοθετήματα όπως αυτό της Insurance Act 2015, που θα αναλυθούν εκτενώς σε άλλο κεφάλαιο, αφού πρώτα καταδειχθούν οι βασικές αρχές πάνω στις οποίες στηρίζεται η ΜΙΑ 1906 και οι οποίες υπέστησαν τις μεγαλύτερες τροποποιήσεις.

1.4.1 Η ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η ναυτασφάλιση προέκυψε από την επιτακτική ανάγκη για κάποιας μορφής εξασφάλιση των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίου από τους εγγενείς κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς. Κυρίως για όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο κρίνεται απαραίτητη αφού τους προστατεύει από τυχαία συμβάντα και απώλειες.²⁹ Μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις με διεθνείς συμβάσεις, όπως αυτή του 1969 περί αστικής ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο, κατοχυρώνεται και ως υποχρεωτική προκειμένου να είναι σε θέση ο πλοιοκτήτης να καλύψει την ευθύνη του. Η θέσπιση αυτή θεωρήθηκε πρωτοποριακή αφού μέχρι τότε η ασφάλιση αστικής ευθύνης διεπόταν από την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων και δεν αποτελούσε αντικείμενο νομοθετικού εξαναγκασμού. Έδινε δε, το δικαίωμα στον τρίτο ζημιωθέντα να ασκήσει ευθεία αναγωγή κατά του ασφαλιστή για να ικανοποιήσει τις αξιώσεις του. Η υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση καθιερώθηκε στον χώρο της θαλάσσιας ρύπανσης και σύντομα εξαπλώθηκε και στη μεταφορά επιβατών.

Η ευρεία αποδοχή της υποχρεωτικής ασφάλισης είναι δικαιολογημένη αν αναλογιστεί κανείς την έκταση των ζημιών που κατά καιρούς προκαλούνται από ναυτικά ατυχήματα. Έπρεπε λοιπόν να βρεθεί ένας αποτελεσματικός τρόπος για την αποκατάσταση των ζημιών και την διευκόλυνση δικαστικής επιδίωξης της αποζημίωσης των θυμάτων-ζημιωθέντων, κυρίως προς όφελος τους, αφού τις

²⁷ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 75

²⁸ International Underwriting Association of London Official Website. IUA Clauses. Ανασύρθηκε στις 2/9/2018 από:

<http://www.iaclauses.co.uk/site/cms/contentChapterView.asp?chapter=21>

²⁹ Hodges Susan, LLB. Law of Marine Insurance, Cavendish Pub., 1996, p.15

περισσότερες φορές υφίστανται τους κινδύνους από την ναυτιλιακή δραστηριότητα χωρίς να έχουν καμία σχέση με αυτή.³⁰

Από την άλλη μεριά γίνεται κατανοητό πως χωρίς ασφάλιση ο πλοιοκτήτης/εφοπλιστής θα έμπαινε σε μία διαδικασία καταβολής μεγάλων χρηματικών ποσών για να καλύψει πιθανές απώλειες, ενώ αυτά θα μπορούσαν κάλλιστα να αποτελέσουν κεφάλαιο προς ενίσχυση της επιχείρησής του.

Στις μέρες μας, συναντώνται πολλοί κανονισμοί και νόμοι που καθιερώνουν την υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση. Μερικές περιπτώσεις είναι : α) η υποχρέωση ασφάλισης των εταιρειών επενδύσεων την ποντοπόρο ναυτιλία, προκειμένου να εισαχθούν στην « Ελληνικά Χρηματιστήρια ΑΕ », β) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη από ρύπανση της θάλασσας με υδρογονάνθρακες από δεξαμενόπλοια, γ) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (ν. 2932/2011), δ) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης για την ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο κίνησης πλοίων, ε) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης για σωματικές και υλικές ζημιές επιβατών (Κανονισμός 392/2009), στ) η υποχρεωτική ασφάλιση πλοιοκτήτη για ζημιές/ κόστος εξαιτίας απομάκρυνσης ναυαγίων (ν. 2881/2001), ζ) η υποχρεωτική ασφάλιση για ζημιές επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά τη θαλάσσια μεταφορά (ΔΣ της 03/05/1996 του Λονδίνου, όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 2010), η) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από μετακίνηση και κυκλοφορία επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (ν. 2743/1999), θ) η υποχρεωτική ασφάλιση προσωπικού παροπλισμένων επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, ι) η υποχρεωτική ασφάλιση επιβατών στο NAT, ια) η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι της αρμόδιας αρχής ή οργανισμού για τα έξοδα που συνεπάγεται η ανέλκυση πλοίων και τέλος ιβ) η υποχρεωτική ασφάλιση νομικής προστασίας του πλοιοκτήτη.³¹

Ειδικότερα, σχετικά με το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002, επιβάλλεται μεταξύ άλλων η υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης του μεταφορέα των επιβατών τουλάχιστον

³⁰ Αθανασίου Λία. Η Υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση ιδίως ο ρόλος και η λειτουργία της ασφάλισης στη θαλάσσια ρύπανση, Ναυτιλία και Θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά Δημερίδας Χίος 12-13 Μαΐου 2006, Εκδ. Σάκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, σελ.134-136

³¹ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 259-260

για ποσό αντίστοιχο των ορίων της αντικειμενικής του ευθύνης, ενώ παράλληλα παρέχεται το δικαίωμα ευθείας αγωγής στους ζημιωθέντες κατά των ασφαλιστών.³²

Σε γενικές γραμμές πάντως συστήνεται στους πλοιοκτήτες να διατηρούν ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη ισοδύναμη οικονομική εξασφάλιση, παρότι δεν περιλαμβάνεται αντίστοιχη διάταξη σε όλες τις συμβάσεις.³³ Για παράδειγμα στη Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις δεν υπάρχει τέτοια ρύθμιση, ούτε και στην μετέπειτα τροποποίηση της με το Πρωτόκολλο του 1996.³⁴

1.4.2 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Αν η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από το Ελληνικό Δίκαιο, τότε εφαρμόζονται τα άρθρα 257-288 του **Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** Ν. 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/ 28.2.1858) καθώς επίσης και οι γενικές διατάξεις του **Ν. 2496/1997 (ΑσφΝ)**. Το άρθρο 257 του ΚΙΝΔ παρέπεμπε και στην εφαρμογή των άρθρων 189-225 του Εμπορικού Νόμου «Περί της Ασφαλιστικής Συμβάσεως» εν γένει. Τα άρθρα όμως αυτά του Εμπορικού Νόμου καταργήθηκαν με το άρθρο 33§2 του προαναφερθέντος Ν. 2496/1977. Εξίσου, τα άρθρα 257 και 258 του ΚΙΝΔ αντικαταστάθηκαν από το άρθρο 2§1 του ίδιου Νόμου το οποίο περιγράφει λεπτομερώς τα περί του ασφαλιστηρίου.³⁵

Έτσι στο σημείο αυτό κρίνεται στοιχειώδες να προσδιοριστεί η έννοια της ασφαλιστικής σύμβασης η οποία ενέχεται στον ορισμό της θαλάσσιας ασφάλισης πλοίου.

Η ασφαλιστική σύμβαση αποτελεί τη βάση του ιδιωτικού δικαίου και είναι μια αμοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Σύμφωνα με το άρθρο 1§1 του ν. 2496/1997 με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του συμβαλλομένου της (λήπτη της ασφάλισης) ή τρίτου, έναντι ασφαλιστρού, είτε να καταβάλει παροχή (ασφάλισμα) σε

³² Αθανασίου Λία. Η Υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση ιδίως ο ρόλος και η λειτουργία της ασφάλισης στη θαλάσσια ρύπανση, Ναυτιλία και Θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά Δημερίδας Χίος 12-13 Μαΐου 2006, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, σελ.135

³³ E. Rosaeg. Compulsory Maritime Insurance, Yearbook 2000 of Scandinavian Institute of Maritime Law. Ανασύρθηκε στις 7/9/2018 από : <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf>

³⁴ Αθανασίου Λία. Η Υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση ιδίως ο ρόλος και η λειτουργία της ασφάλισης στη θαλάσσια ρύπανση, Ναυτιλία και Θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά Δημερίδας Χίος 12-13 Μαΐου 2006, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, σελ.135

³⁵ Πουλαντζάς Νικόλαος. Ναυτικό Δίκαιο, Β' έκδοση επαυξημένη, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005, σελ. 121

χρήμα ή εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, σε είδος, όταν επέλθει εκείνο το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωση του (ασφαλιστική περίπτωση).

Η §2 του ίδιου άρθρου του ως άνω ν. 2496/1997 ορίζει τα απαραίτητα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στην ασφαλιστική σύμβαση. Βασικό λοιπόν είναι να αναφέρονται τα συμβαλλόμενα μέρη και οι δικαιούχοι του ασφαλισματος, σε περίπτωση που πρόκειται για διαφορετικά πρόσωπα, η διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης, το πρόσωπο ή το αντικείμενο και η χρηματική του αξία που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου, το είδος των κινδύνων ή των εκτελούμενων εργασιών, το τυχόν ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή (ασφαλιστικό ποσό), οι τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης, το εφάπαξ ή το αρχικό ασφάλιστρο και το εφαρμοστέο δίκαιο, αν αυτό δεν είναι το ελληνικό.³⁶

Το άρθρο αυτό από την 1.1.2016 αντικαταστάθηκε ως ανω κατ' εφαρμογή της §7 του άρθρου 278 του ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α' 13/5.2.2016) που αποτελεί Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και σχετίζεται με την ανάληψη και άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης.³⁷

Μια περαιτέρω ανάλυση του νόμου αυτού, δίνει και μια πιο ξεκάθαρη εικόνα για άλλες βασικές έννοιες της ναυτασφάλισης. Για παράδειγμα σχετικά με το προσυμβατικό καθήκον ξεκάθαρης παρουσίασης, η διάταξη του άρθρου 3 του ν. 2496/1997, η οποία δεν τροποποιήθηκε με τον Ν.4364/2016, προβλέπει ότι ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται να δηλώσει κάθε περιστατικό που γνωρίζει στον ασφαλιστή του και να απαντήσει σε κάθε σχετική ερώτηση αυτού, ώστε να εκτιμηθεί σωστά ο κίνδυνος. Ελλείψει αυτής της προϋπόθεσης η ασφαλιστική σύμβαση πάσχει και έτσι δίνεται η δυνατότητα στον ασφαλιστή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να λύσει την υφιστάμενη σχέση, ασκώντας εμπρόθεσμα τις ευχέρειες που του παρέχει ο νόμος.³⁸ Η ανωτέρω υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης ερμηνεύεται και σύμφωνα με την αρχή

³⁶ Ασφαλιστικός Ν. 2496/1997 (ΦΕΚ 87/τ.Α'/16.5.1997). Ανασύρθηκε στις 25/8/2018 από: <http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/n2496.pdf>

³⁷ Ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α' 13/5.2.2016). Ανασύρθηκε στις 25/8/2018 από: https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/733#load_article_22365

³⁸ Χριστοδούλου Δημήτρης, Η προσυμβατική δήλωση στο Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο- Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 3 ν. 2496/1997, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005, σελ. 80 επ.

της καλής πίστης, των συναλλακτικών ηθών και πέρα από τον Ασφαλιστικό Νόμο απορρέει από τις διατάξεις 288 ΑΚ και 197-198 ΑΚ.

Αρα σ' αυτό το σημείο ας σημειωθεί πως και οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα βρίσκουν εφαρμογή στη θαλάσσια ασφάλιση και κυρίως όσες σχετίζονται με το θέμα της καλής πίστης, στο οποίο και η αγγλική νομοθεσία Marine Insurance Act 1906 δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα. Η «άκρα μέγιστη δυνατή καλή πίστη» κατά το αγγλικό δίκαιο αν δεν τηρηθεί από ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη, το άλλο έχει το δικαίωμα να θεωρήσει ως άκυρη την σύμβαση. Έτσι, οι γενικές διατάξεις, όπως το άρθρο 200 Α.Κ. «οι συμβάσεις ερμηνεύονται όπως απαιτεί η καλή πίστη, αφού ληφθούν υπόψη και τα συναλλακτικά ήθη» ή το άρθρο 173 ΑΚ. που προβλέπει ότι «κατά την ερμηνεία της δήλωσης βουλήσεως αναζητείται η αληθινή βούληση χωρίς προσήλωση στις λέξεις» είναι εξίσου σημαντικές.

Πέρα από αυτά, στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των καλυπτόμενων κινδύνων. Επεξηγηματικά, βάσει του αρ. 269 παρ. 1 ΚΙΝΔ, προβλέπεται ότι ο ασφαλιστής ενέχεται για τις ζημίες που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός κατά τη διάρκεια του πλου. Για τις ζημίες αυτές, ο ζημιωθείς δεν φέρει το βάρος να αποδείξει ότι η ζημία προήλθε από ορισμένο κίνδυνο, αρκεί να αποδείξει έστω ότι επήλθε ζημία κατά τη διάρκεια του πλου και της ασφάλισης.³⁹

1.4.2.1 ΜΗ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ και τον ΑσφΝ, υπάρχουν κίνδυνοι που δεν καλύπτονται και για τον λόγο αυτό επέρχεται απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση καταβολής του ασφαλίσιματος. Κατά το αρ. 272 ΚΙΝΔ, η ασφαλιστική σύμβαση λύεται όταν το πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους. Αντίθετα, καλύπτονται μόνο βάσει ειδικής σύμβασης ή με πολεμική ρήτρα που τίθεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ως τέτοιοι ορίζονται απώλειες και ζημίες προερχόμενες από πολεμικές πράξεις και συμβάντα ή από γεγονότα που επέρχονται μετά τη λήξη του πολέμου, αλλά είναι άμεσα συνδεδεμένα με αυτόν καθώς επίσης και ζημίες από εμφύλιο πόλεμο ή στάση. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς τις συνθήκες επέλευσης της ζημίας, τίθεται μαχητό τεκμήριο ότι προέρχεται από κοινό κίνδυνο (άρθρο 271 παρ. 2 ΚΙΝΔ).

Ακόμη, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικής αποζημίωσης, σε περίπτωση κατά την οποία η ζημία προκλήθηκε λόγω μεταβολής της

³⁹ Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 229-231

πλεύσης, του πλου ή του πλοίου εκ μέρους του ασφαλισμένου (άρθρο 273 ΚΙΝΔ). Πάνω σε αυτό, το αρθ. 20 παρ. 3 ΑσφΝ ορίζει ότι διακοπές, παρεκκλίσεις ή αλλαγές στη διαδρομή και στο μεταφορικό μέσο από τον ασφαλισμένο δεν επιδρούν στην ευθύνη του ασφαλιστή, έκτος εάν τις προκάλεσε ή τις ενέκρινε ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος, μολονότι δεν ήταν αναγκαίες.⁴⁰

1.5 ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.5.1 HULL AND MACHINERY (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΥΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΥ)

Αρχικά, υπάρχει η “hull and machinery insurance” (ασφάλιση του σκάφους και των μηχανημάτων του πλοίου). Το κυριότερο αντικείμενο αυτής της ασφαλιστικής κάλυψης είναι το πλοίο καθ’ αυτό. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει τόσο το κύτος όσο και τα μηχανήματα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, των δεξαμενών και των οποιωνδήποτε εξαρτημάτων. Προϋπόθεση για την κάλυψη του εξοπλισμού και των ανταλλακτικών είναι τα αντικείμενα αυτά να βρίσκονται επί του σκάφους για αόριστο ή παρατεταμένο χρονικό διάστημα. Για παράδειγμα, ένα αντικείμενο, όπως ένα περονοφόρο ανυψωτικό όχημα, το οποίο μεταφέρθηκε επί του σκάφους για να χρησιμοποιηθεί κατά την φόρτωση ή την εκφόρτωση, δεν θα καλύπτεται από αυτού του είδους την ασφάλιση ακόμη και αν βρίσκεται εντός του πλοίου, καθώς έχει τοποθετηθεί εκεί για έναν συγκεκριμένο λόγο και όχι για διαρκή χρήση.

Παραδοσιακά, η ασφαλιστική αυτή κάλυψη προσφέρεται για τρεις διαφορετικούς τύπους ζημιών. Αυτοί είναι : η ολική απώλεια του πλοίου, η βλάβη του πλοίου και η ευθύνη του πλοιοκτήτη για βλάβη σε άλλο πλοίο ως αποτέλεσμα σύγκρουσης. Ο όρος ολική απώλεια που προαναφέρθηκε περιλαμβάνει τρία διαφορετικά σενάρια, εξίσου. Την ολική απώλεια του πλοίου (actual total loss), την τεκμαρτή συνολική απώλεια (constructive total loss) και το “εξαφανισμένο” ή εγκαταλελειμμένο πλοίο (abandoned ship).⁴¹ Όσον αφορά στην πρώτη κατηγορία (Actual Total Loss MIA 1906 Sections 57-58), θεωρείται ότι ολική απώλεια υπάρχει όταν επέρχεται η απόλυτη καταστροφή (destruction). Για παράδειγμα, όταν το πλοίο βυθίζεται σε μεγάλο βάθος ή καίγεται ολοσχερώς από τη φωτιά. Αξίζει να σημειωθεί, ότι μπορεί να έχουμε και μία ολική καταστροφή του φορτίου, όταν τα στοιβαγμένα αγαθά στο αμπάρι του πλοίου καούν από τη φωτιά χωρίς ωστόσο να υποστεί το πλοίο στο ίδιο μέγεθος ζημιά. Ακόμη, ολική

⁴⁰ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 254

⁴¹ Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p 77-78

απώλεια κρίνεται ότι υπάρχει και όταν το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι τόσο φθαρμένο ώστε παύει να έχει τα χαρακτηριστικά με τα οποία αρχικά ξεκίνησε και είναι πλέον αρκετά αλλοιωμένα (loss of specie). Για παράδειγμα, το τσιμέντο που έχει διαβραχεί από θαλασσινό νερό γίνεται σκυρόδεμα. Τέλος, και όταν είναι αδύνατον να ανακτηθεί το φορτίο αν και δεν χάνει το είδος του θεωρείται ότι υπάρχει ολική καταστροφή (irretrievable deprivation). Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση όπου χρυσές ράβδοι βυθίζονται σε ένα μέρος του ωκεανού όπου είναι αδύνατον να εντοπιστούν .

Σχετικά με το ζήτημα του εξαφανισμένου πλοίου (Missing Ship MIA 1906 Section 58), ορίζεται ότι αν για ένα εύλογο χρονικό διάστημα ένα πλοίο δεν έχει δώσει σήμα ούτε και έχει ακουστεί κάτι για αυτό, θεωρείται ως εξαφανισμένο. Αν η κατάσταση αυτή συνεχιστεί και εξακολουθούν να μην βγαίνουν πληροφορίες στο φως, τότε πρόκειται για πραγματική ολική απώλεια. Η MIA 1906 δεν ορίζει κάτι περαιτέρω επ' αυτού. Ωστόσο, η θεωρία απέχει από την πράξη, καθώς όπως γίνεται κατανοητό σε αυτές τις περιπτώσεις είναι αναγκαίο να διαπιστωθεί η εγγυτέρα αιτία απώλειας του πλοίου. Το εγχείρημα αυτό ανεύρεσης της εγγυτέρας αίτιας βρίσκεται συχνά μπροστά σε δυσάρεστες δυσκολίες. Έτσι για παράδειγμα, στην πράξη, είναι σύνηθες να δεχόμαστε ως αιτία ευρέως τον πόλεμο αν το πλοίο βρέθηκε τελευταία φορά σε περιοχή πολέμου και έπειτα εξαφανίστηκε. Το ίδιο θα ισχύσει και για το φορτίο του. Αν το πλοίο δε, είναι ασφαλισμένο με μια πολιτική χρόνου, είναι απαραίτητο για τον ασφαλιζόμενο να αποδείξει ότι η ζημία επήλθε κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτεται από την πολιτική. Και εδώ ο ιδιοκτήτης μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση για συνολική ζημία. Ομοίως, θα ακολουθήσει την ίδια οδό ακόμη και όταν το πλοίο εγκαταλειφθεί από το πλήρωμα, χωρίς να είναι γνωστό το πεπρωμένο του έχοντας βέβαια παρέλθει ένα ορισμένο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία εγκατάλειψης.⁴² Στα άρθρα 280-288 του ΚΙΝΔ, αντίστοιχα, δίνεται το δικαίωμα στον ασφαλισμένο να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή τα ασφαλισμένα αντικείμενα και να ζητήσει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό. Θα πρέπει βέβαια να αποδεικνύεται ότι το πλοίο χάθηκε ή έγινε ανίκανο προς πλου ή δεν μπορεί να επισκευαστεί εξαιτίας κάποιου θαλάσσιου γεγονότος. Δυνατότητα εγκατάλειψης του πλοίου δίδεται στον ελληνικό νόμο αν τα έξοδα ανέγκυσης ή επισκευής είναι μεγαλύτερα από τα $\frac{3}{4}$ της αξίας του πλοίου, αν έχουν περάσει τρεις μήνες χωρίς ειδήσεις για την πορεία του καθώς και αν το πλοίο αλωθεί

⁴² Institute of Chartered Shipbrokers. Marine Insurance, Published by Witherby Seamanship International Ltd. 2009/2010 Edition, p. 44-46

ή εμποδιστεί από ξένη δύναμη. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις ο ασφαλιζόμενος κάνει γραπτή δήλωση εγκατάλειψης του πλοίου, οπότε ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό, έχει όμως δικαίωμα να ικανοποιηθεί από το βλαβέν πλοίο ή και φορτίο πουλώντας τα (αρ. 285 ΚΙΝΔ). Για την επιτυχή άσκηση του δικαιώματος αυτού προϋπόθεση συνιστά η ευθύνη του ασφαλιστή από την ασφαλιστική σύμβαση. Επομένως, κατά της δήλωσης εγκατάλειψης ο ίδιος μπορεί να αντιτάξει ότι δεν ευθύνεται από την ασφαλιστική σύμβαση, αλλά και ότι δεν συντρέχουν τα δέοντα που θέτει ο νόμος για την εγκατάλειψη.⁴³

Τέλος, στην 60^η ενότητα της ΜΙΑ 1906 αναλύονται διεξοδικά όλες εκείνες οι περιστάσεις που απαρτίζουν την «τεκμαρτή» ολική απώλεια. Με επιφύλαξη τυχόν ρητών όρων στο εκάστοτε συμβόλαιο, αυτή γενικά θεωρείται ότι υπάρχει όταν το επίμαχο ασφαλισμένο αντικείμενο είναι λογικά εγκαταλελειμμένο εξαιτίας παραγόντων που οδήγησαν σε ολική απώλεια η οποία φαίνεται να ήταν αναπόφευκτη ή επειδή δεν θα μπορούσε να διατηρηθεί από μια συνολική πραγματική απώλεια χωρίς δαπάνη η οποία θα υπερέβαινε την αξία του πλοίου όταν πλέον θα είχε υποστεί τις πρόπουσες διορθώσεις.

Η διαφορά είναι πως στην «πραγματική» απώλεια γίνεται λόγος ουσιαστικά για φυσική απουσία. Δηλαδή το αντικείμενο είτε καταστρέφεται ολικά είτε διαψεύδεται φυσικά, χάνει την υπόστασή του και αυτή η κατάσταση είναι απόλυτη. Από την άλλη πλευρά, όταν υπάρχει η «τεκμαρτή» απώλεια συνεπάγεται και εμπορική ζημία. Εδώ για να αποφευχθεί αυτή η συγκυρία, πρέπει να γίνει μια υπέρογκη δαπάνη μεγαλύτερη από την αξία του ακινήτου, η οποία πρακτικά δεν είναι και συμφέρουσα.

Παραθέτοντας όλα όσα στοιχειοθετούν μια «τεκμαρτή» ολική απώλεια, βάσει της ΜΙΑ 1906, επισυμβαίνει όταν (α) ο ασφαλισμένος στερείται της κατοχής του πλοίου ή των αγαθών – εμπορευμάτων και είναι απίθανο να τα ανακτήσει ή όταν το κόστος ανάκτησής τους υπερβαίνει την αξία τους μετά από την επαναπόκτηση. (β) Στην περίπτωση της ζημίας του πλοίου, όταν αυτό έχει τέτοιες φθορές από ασφαλισμένο βέβαια κίνδυνο, όπου το κόστος επιδιόρθωσης τους είναι τόσο μεγάλο ώστε ξεπερνάει την αξία του πλοίου επισκευασμένου πλέον. Κατά την εκτίμηση του κόστους, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε μελλοντικές εργασίες και γενικές συνεισφορές με τις οποίες θα επιβαρυνθεί το πλοίο αν επισκευαστεί. Καταληκτικά, (γ) όταν πρόκειται για εμπόρευμα που έχει υποστεί ζημία, η προαναφερθείσα απώλεια

⁴³ Ρόκας Ιωάννης. Ασφαλιστικό δίκαιο, Εισηγήσεις, 3^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 163-164.

υφίσταται όταν οι δαπάνες για την επιδιόρθωση και την προώθηση των εμπορευμάτων στον προορισμό τους θα υπερέβαινε την αξία τους κατά την άφιξη.⁴⁴

Σύνδεση μεταξύ των απωλειών σαφώς και υπάρχει αφού παρέχεται η δυνατότητα στον ιδιοκτήτη να ζητήσει αποζημίωση σαν να είχε υποστεί πλήρη ολική απώλεια χωρίς να έχει, εφόσον το κόστος επισκευής του πλοίου ανέρχεται στο 80 % της ασφαλισμένης αξίας ή της αξίας μετά από επισκευές.

Επιστρέφοντας στη βάση του κρίσιμου θέματος της “hull and machine insurance” (ασφάλιση του σκάφους και των μηχανημάτων του πλοίου) σημειώθηκε παραπάνω πως καλύπτει πέρα από την ολική απώλεια, και τις ζημιές – βλάβες του πλοίου. Εν προκειμένω, ο όρος ζημία αναφέρεται σε περιπτώσεις όπου το πλοίο, λόγω κάποιου συμβάντος, ενώ φέρει βλάβες εξακολουθεί κατά βάση να είναι λειτουργικό. Επεξηγηματικά, δεν βρίσκεται στην πρώτη κατηγορία της ολικής απώλειας αλλά δεν είναι και εφικτό να παραμείνει ως έχει χωρίς τις κατάλληλες επιδιορθώσεις. Ως αφετηρία, ο πλοιοκτήτης δικαιούται βάσει νόμου να αποζημιωθεί για τα έξοδα αποκατάστασης κατά τρόπο ώστε το πλοίο να επανέλθει στην προτεραιία της ζημιάς κατάσταση.

Το αναφερόμενο είδος ασφάλισης χρησιμοποιείται από κάποιους πλοιοκτήτες για να καλύψει την ευθύνη η οποία γεννάται κατόπιν σύγκρουσης με άλλο πλοίο. Παρόλα αυτά, ακόμη και αν επιλεγεί αυτού του είδους η ασφάλιση παραμένει επιτακτική η ανάγκη για “P & I insurance” -όπως αυτή αναλύεται παρακάτω- καθώς η τελευταία είναι περισσότερο ευρεία σε πεδίο εφαρμογής και καλύπτει και άλλες πτυχές ενός τέτοιου ατυχήματος. Πρωταρχικώς, η ασφάλιση που σχετίζεται με το κύτος και τις μηχανές σε μία τέτοια συγκυρία σύγκρουσης δεν καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη για τυχόν περιβαλλοντική ρύπανση ή αξιώσεις σωματικής βλάβης που ενδεχομένως να προκύψουν. Δεύτερον, η ίδια περιορίζεται στο ασφαλισμένο ποσό όπως ορίζεται στη σύμβαση ασφάλισης. Το ποσό αυτό είναι στην πράξη μόνο η εκτιμώμενη ασφαλισμένη αξία του πλοίου.⁴⁵

Σχετικά με το ελληνικό δίκαιο, οι διατάξεις για την ασφάλιση σώματος πλοίου (καθώς και κάθε άλλου είδους θαλάσσιας ασφάλισης) δεν περιλαμβάνουν μόνο τις βλάβες ή απώλειες των κατά την έννοια του αρθ. 1 ΚΙΝΔ. πλοίων (δηλαδή των σκαφών με

⁴⁴ Institute of Chartered Shipbrokers. Marine Insurance, Published by Witherby Seamanship International Ltd. 2009/2010 Edition, p. 44-46

⁴⁵ Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p 78-79

αυτοδύναμη κίνηση που έχουν καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρους) αλλά και τις βλάβες ή απώλειες κάθε άλλου πλωτού ναυπηγήματος (που δεν είναι πλοίο κατά την ως άνω έννοια), αρκεί να έλαβαν χώρα κατά τον πλου (αρθ. 269, εδ. α' ΚΙΝΔ). Άρα είναι πιθανόν να περιλαμβάνει και μηχανικές βλάβες, βλάβες του πυθμένα του πλοίου από προσάραξη, κλοπές εξαρτημάτων και άλλα. Η ως άνω διάταξη κρίνεται ανεπαρκής να ρυθμίσει το ζήτημα αυτό εξ' ολοκλήρου, γι' αυτό και θέματα όπως ο προσδιορισμός της διάρκειας της ουσιαστικής κάλυψης ή η κάλυψη των βλαβών σε παραρτήματα και συστατικά του πλοίου, εναποτίθενται στη συμβατική ρύθμιση η οποία ελεύθερα μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ όσο και από τις διατάξεις του ΑσφΝ. Επειδή όμως σχετίζεται με πολύ μεγάλα οικονομικά συμφέροντα, είναι αυτονόητο ότι γίνεται μια λεπτομερέστατη αναφορά στη σύμβαση έτσι ώστε να καθίσταται εφικτός ο παραμερισμός των ρυθμίσεων του ΚΙΝΔ.

Στο αρ. 269, εδ. β' ΚΙΝΔ, ορίζεται ότι η ασφάλιση σώματος πλοίου περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη για υλικές ζημιές τρίτων που προέρχονται από «σύγκρουση του πλοίου». Πάλι όμως ο νόμος δεν διευκρινίζει τις προϋποθέσεις και τα περιστατικά, πράγμα που αναγκαστικά θα γίνει με τους όρους της σύμβασης.

Τέλος, αν το πλοίο είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση ναυτικού δανείου, τότε η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλισμα (αρθ. 189, παρ. 3 ΚΙΝΔ), δηλαδή ο ενυπόθηκος δανειστής έχει ο ίδιος τις αξιώσεις από την ασφαλιστική σύμβαση κατά του ασφαλιστή μέχρι να ικανοποιηθεί από το οφειλόμενο δάνεισμα σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας, χωρίς να ενδιαφέρει ποιος συμβλήθηκε στη σύμβαση, δηλαδή ο κύριος ή ο εφοπλιστής ή ο ενυπόθηκος δανειστής υπέρ του κυρίου του πλοίου. Ακόμη και σε περίπτωση διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση, βάσει του αρ. 277 παρ. 2 εδ. γ' ΚΙΝΔ, ο νέος κτήτορας ενέχεται σε ολόκληρο με τον προηγούμενο για το οφειλόμενο ασφάλιστρο. Δίνεται όμως η δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης εντός μηνός από την απόκτηση του πλοίου για οποιαδήποτε αιτία, οπότε και δεν θα ευθύνεται για το οφειλόμενο ασφάλιστρο.⁴⁶

1.5.1.1 INCREASED VALUE INSURANCE (IV) OR HULL INTEREST (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΞΗΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ)

Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης καλύπτει την πλήρη αξία ή την αξία ενυπόθηκου δανείου ενός σκάφους και το πρόσθετο κόστος αντικατάστασης ενός σκάφους, εάν

⁴⁶ Ρόκας Ιωάννης. Ασφαλιστικό δίκαιο, Εισηγήσεις, 3^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 164-165.

πρόκειται για ολική απώλεια. Η ασφάλιση κύτους, ανέκαθεν κάλυπτε την αγοραία αξία του πλοίου και ταυτόχρονα το «ασφαλιστικό συμφέρον» του πλοιοκτήτη. Οποιαδήποτε ενίσχυση πέραν την αγοραίας αξίας ήταν απαγορευμένη. Ωστόσο, οι εφοπλιστές συχνά υπεδείκνυαν ότι υπήρχαν πρόσθετες δαπάνες για την αντικατάσταση ενός σκάφους που ήταν απαραίτητο να καλυφθούν. Αναγνωρίστηκε λοιπόν ένα περαιτέρω ασφαλιστικό συμφέρον, το οποίο υπερβαίνει την αγοραία αξία και κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκε η IV, κοινώς γνωστή και ως «ασφάλιση αυξημένης αξίας».⁴⁷

Παραδοσιακά, χρησιμοποιείται για μια περαιτέρω κάλυψη της τάξεως του 20 έως 25% έναντι της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας, τόσο της πραγματικής όσο και της τεκμαρτής. Επιπλέον, παρέχει χαμηλά ασφάλιστρα και πολλοί την χρησιμοποιούν στις μέρες μας για να καλύψουν ένα μέρος της αγοραίας αξίας του πλοίου.⁴⁸

1.5.1.2 INNOCENT OWNERS INTEREST INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΘΩΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ)

Σε ένα ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου υπάρχει διάταξη που αναφέρει ότι ο πραγματικός κάτοχος του σκάφους είναι αυτός που δικαιούται τα έσοδα από την κάλυψη που προσφέρει η ασφάλιση κύτους και η ασφάλιση αυξημένης αξίας σε περίπτωση ολικής απώλειας. Ο συγκεκριμένος εκτίθεται σε κίνδυνο αν οι τύποι αυτοί ασφάλισης πάψουν να είναι έγκυροι κατόπιν κακόβουλων συμπεριφορών του ναυλωτή, όπως παραβίαση των εγγυήσεων ή διενέργεια πράξεων με βαριά αμέλεια. Δεδομένου ότι η κάλυψη εκείνη τη στιγμή καθίσταται άκυρη, δεν υπάρχει πρόθεση αποζημίωσης από την πλευρά των ασφαλιστών για τον πλοιοκτήτη. Εκεί λοιπόν βρίσκει εφαρμογή η «ασφάλιση Αθώων Πλοιοκτητών», όπου αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για την ασφαλισμένη αξία. Αυτή μπορεί να ζητηθεί μόνο εάν η κανονική κάλυψη ακυρωθεί και σκοπός της είναι να παρέχει παράλληλη προστασία για τις επενδύσεις και την έκθεση του πραγματικού ιδιοκτήτη.⁴⁹

⁴⁷ The Swedish Club Official Website. Marine Insurance, Increased Insurance Value, p 6. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από :

<https://www.swedishclub.com/insurance/marine/increased-value-iv/>

⁴⁸ Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of Increased Value Insurance. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4675-introduction-of-increased-value-insurance>

⁴⁹ Andrew Liu & Co Ltd. Innocent Owners Interest Insurance. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4700-innocent-owners-interest-insurance>

1.5.1.3 GENERAL AVERAGE AND SALVAGE (ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ)

Ξεχωριστή αναφορά θα πρέπει να γίνει στους θεσμούς της γενικής αβαρίας αλλά και της διάσωσης. Βάσει του τμήματος 56 παρ. 1 της ΜΙΑ 1906 μια απώλεια μπορεί να είναι είτε ολική είτε μερική. Ως μερική ορίζεται αυτή που δεν είναι ολική όπως εξηγήθηκε παραπάνω. Μάλιστα, η παράγραφος 4 του ίδιου τμήματος αναφέρει ότι ο ασφαλισμένος που φέρει αγωγή για πλήρη απώλεια και τελικά αποδεικνύεται μόνο μερική, μπορεί να ανακάμψει με αυτή. Όταν τα εμπορεύματα φτάνουν στον προορισμό τους σε είδος αλλά εξαιτίας της εξάλειψης των σημάτων είναι αδύνατη η ταυτοποίηση, θεωρείται ότι υπάρχει μερική και όχι ολική απώλεια. Στο κομμάτι αυτό των μερικών απωλειών συμπεριλαμβάνονται και οι θεσμοί της γενικής αβαρίας αλλά και της διάσωσης βάσει των διατάξεων 64-66 της ΜΙΑ 1906.⁵⁰

Υπάρχει Γενική Αβάρια όταν οικειοθελώς και ευλόγως πραγματοποιούνται σκόπιμα έκτακτες θυσίες ή δαπάνες για την κοινή ασφάλεια, με σκοπό την διαφύλαξη του περιουσιακού αντικειμένου που εκτίθεται στους θαλάσσιους κινδύνους, δηλαδή το πλοίο, το φορτίο, και τα αμπάρια. Ενδεικτικά, κάποια παραδείγματα γενικής αβαρίας είναι οι καταστάσεις στις οποίες το σκάφος χρειάζεται βοήθεια από ρυμουλκά ή άλλα σκάφη, οι καταστάσεις διάσωσης π.χ. τα έξοδα για τα ρυμουλκά για να επαναφέρουν το σκάφος από την προσάραξη και επαναφόρτωσης για την εκ νέου πλεύση του, οι ζημιές στο κύτος και στα μηχανήματα κατόπιν εκφόρτωσης ή ανάφλεξης του φορτίου για την αποδέσμευση του σκάφους. Τα κόστη που σχετίζονται με την θυσία του φορτίου, όπως όταν ένα φορτίο ρίχνεται στη θάλασσα για να αποφευχθεί η βύθιση του πλοίου και άλλα πολλά. Απαιτείται η ενημέρωση του ασφαλιστή για το κύτος σ' αυτές τις περιπτώσεις ώστε να δώσει κάποιες συμβουλές σχετικά με το φορτίο και την αντιμετώπιση καταστάσεων. Η ασφάλιση «hull and machinery» καλύπτει τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας.

Πάντως είναι γενικός κανόνας ότι το φορτίο δεν πρέπει να παραδίδεται στον παραλήπτη μέχρι να διευθετηθούν και να συμφωνηθούν τα σχετικά με την γενική αβάρια. Εάν πρέπει να ξεκαθαριστούν συνθήκες και λεπτομέρειες, ο ιδιοκτήτης οφείλει

⁵⁰ Marine Insurance Act 1906. Ανάλυση των τμημάτων 64-66. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/part/12>

να διορίσει έναν ειδικό ρυθμιστή επι των θεμάτων αυτών (General Average Adjuster), του οποίου κύριο μέλημα είναι η προετοιμασία μιας δήλωσης Γενικής Αβαρίας.⁵¹

1.5.2. LOSS OF HIRE (ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΙΣΘΩΣΗΣ)

Η εν λόγω ασφάλιση καλύπτει την απώλεια εισοδήματος του ασφαλισμένου ως αποτέλεσμα μη εκμίσθωσης του πλοίου ή άλλως όταν υφίσταται απώλεια χρόνου λειτουργίας για μεγαλύτερη ή μικρότερη χρονική περίοδο. Πρόκειται για ένα σχετικά νέο είδος κάλυψης καθώς τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια για αυτόν τον τύπο κινδύνου εμφανίζονται μόνο μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Αρχικά, αυτός ο τύπος κάλυψης σχεδιάστηκε για πλοία σε χρονοναύλωση αλλά εξελίχθηκε ραγδαία και σήμερα μπορεί να καλύψει την απώλεια εσόδων γενικότερα, ανεξάρτητα από τη φύση της απασχόλησης του πλοίου.

Αν και η ασφάλιση αυτή εξυπηρετεί τη διακοπή ενοικίασης, δεν εμπίπτουν όλες οι συσχετιζόμενες τέτοιες καταστάσεις εδώ. Για παράδειγμα, ο ασφαλιζόμενος θα αποζημιωθεί έχοντας αυτή την ασφάλιση για απώλεια εισοδήματος που υπέστη κατά τη διάρκεια επισκευής του κύτους για ζημιές που ακολούθησαν της σύγκρουσης με ένα άλλο πλοίο. Από την άλλη πλευρά, για ένα χρονικό διάστημα μη εκμίσθωσης του πλοίου εξαιτίας των συνήθων εργασιών συντήρησης σε αυτό, δεν θα δοθεί αποζημίωση. Η απαίτηση του ασφαλιζόμενου βασίζεται στον χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο έχει στερηθεί το εισόδημα και κατ' επέκταση στο καθεστώς υπο το οποίο τελεί το πλοίο. Όταν έχουμε χρονοναύλωση, το σημείο εκκίνησης για τον υπολογισμό της αποζημίωσης είναι η περίοδος εκείνη όπου το σκάφος βρίσκεται εκτός μίσθωσης σύμφωνα με τους όρους της ναύλωσης. Στον υπολογισμό του χρόνου για σκάφος που είναι ναυλωμένο για ταξίδι τα πράγματα περιπλέκονται αρκετά, διότι ο ναύλος δεν συνδέεται άμεσα με τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Κατά γενικό κανόνα, λοιπόν, υπολογίζεται ο περαιτέρω χρόνος που απαιτήθηκε για να ολοκληρωθεί το ταξίδι καθώς και ο χρόνος που χρειάστηκε για τις επισκευές συμπεριλαμβανομένου του χρόνου παραμονής στον λιμένα καταφύγιο.⁵²

Σ' αυτό το σημείο, θα γίνει μια συνοπτική αναφορά στους δυο αυτούς βασικούς τύπους ναύλωσης που αναφέρθηκαν και οι οποίοι λαμβάνουν εφαρμογής διεθνώς. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η επικερδής ναύλωση των πλοίων για όσο το

⁵¹ Norwegian Hull Club Official Website. General Average. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.norclub.com/casualty-response/document/advice-to-the-master-in-case-of-average/general-average/>

⁵² Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p. 80

δυνατόν μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα αφού από αυτή τη σημαντική δραστηριότητα προκύπτουν και τα έσοδα της επιχείρησης. Αρχικά, στη **ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter)** το πλοίο απασχολείται με τη μεταφορά ορισμένου φορτίου, από συγκεκριμένο λιμάνι ή περιοχή, σε άλλο προκαθορισμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή. Προτιμάται κυρίως από ναυλωτές οι οποίοι δεν έχουν σκοπό να μεταφέρουν πολλές παρτίδες φορτίων αλλά μόνο μερικά μεμονωμένα, όποτε η χρονοναύλωση δεν θα τους εξυπηρετούσε, γιατί μετά από την πραγματοποίηση του συγκεκριμένου ταξιδιού θα έπρεπε να έχουν την ευθύνη εξεύρεσης νέας ναύλωσης. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία σε αντάλλαγμα τόσο για τις μεταφορικές της υπηρεσίες όσο και για τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, αμείβεται χρηματικώς με τον γνωστό ναύλο (freight). Αν το πλοίο δεν εμφανιστεί μέχρι την προκαθορισμένη μέρα στο συμφωνημένο λιμάνι, τότε υπάρχει «ρήξη του συμβολαίου», γεγονός που παρέχει στον ναυλωτή το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχθεί το πλοίο.

Από την άλλη πλευρά, **η χρονοναύλωση (time charter)** ταυτίζεται με την έννοια της ενοικίασης από κάποιο ναυλωτή ενός πλοίου για συνεχή χρονική περίοδο, η οποία μπορεί να διαρκεί από μερικές εβδομάδες έως και πάρα πολλά έτη. Εξυπηρετεί κατά βάση τις ανάγκες των ναυλωτών για επιπρόσθετη χωρητικότητα, με απώτερο σκοπό τη μεταφορά φορτίων πέρα από αυτά που είναι δυνατόν να μεταφερθούν από πλοία δικής τους ιδιοκτησίας. Έτσι οι πλοιοκτήτες αποκτούν το πλεονέκτημα να εξασφαλίζουν ένα σταθερό εισόδημα για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Εδώ, αντί ο πλοιοκτήτης να εισπράττει ναύλο αμείβεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα προκαταβολικά, με καθορισμένο ενοίκιο, το οποίο υπολογίζεται με βάση τις ημέρες που το πλοίο είναι ναυλωμένο.⁵³

1.5.2.1 STRIKE AND DELAY INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ)

Η κάλυψη αυτή προστατεύει τους ασφαλισμένους για απώλεια εισοδήματος που σχετίζεται με καθυστέρηση του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου λόγω ορισμένων κινδύνων. Γίνεται διαχωρισμός μεταξύ των περιστατικών που επισυμβαίνουν στην ξηρά και εκείνων που λαμβάνουν χώρα επάνω στο πλοίο.

Όσον αφορά στα πρώτα, επιτυγχάνεται κάλυψη για τις εργασιακές διαφορές που θα εξελιχθούν σε απεργίες και θα παρεμποδίσουν το ταξίδι ενός σκάφους, καθώς επίσης και για εκείνες τις περιπτώσεις όπου επεισόδια όπως πυρκαγιά, έκρηξη στην ξηρά,

⁵³ Βλάχος Γ. Π. και Ψύχου Ε. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 179-186

μηχανική βλάβη, κατολισθήσεις, κλείσιμο λιμένων ή πλωτών οδών θα αποτελέσουν τροχοπέδη στη συνέχιση ή εκκίνηση ενός ταξιδιού.

Από την άλλη πλευρά, κάλυψη προσφέρεται και για καθυστερήσεις που θα προκύψουν κατόπιν περιστατικών που θα συμβούν κατά την πλεύση. Τέτοια είναι απεργίες, ασθένεια, τραυματισμοί ή και θάνατος ναυτικών, παρουσία ναρκωτικών επί του σκάφους, πραγματική ή υποτιθέμενη ρύπανση αυτού, καραντίνα, κλπ.

Η ασφάλιση αυτή είναι κατάλληλη τόσο για έναν ιδιοκτήτη όσο και για έναν ναυλωτή. Συνήθως το μέγιστο όριο αποζημίωσης είναι 14 ημέρες και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως συμπληρωματική της τυπικής κάλυψης για απώλεια μίσθωσης.⁵⁴

1.5.3 PROTECTION AND INDEMNITY (P&I) INSURANCE

Η συγκεκριμένη μορφή ασφάλισης είναι η πλέον διαδεδομένη και ίσως η πιο σημαντική στη ναυτιλιακή πρακτική. Συναντάται κυρίως τα τελευταία 150 χρόνια και ανταποκρίνεται στην ανάγκη των πλοιοκτητών για ασφαλιστική κάλυψη απέναντι στα τρίτα μέρη. Και αυτό γιατί οι μέχρι τότε κλασικοί τύποι ασφάλισης δεν ήταν ευρείς οπότε κατέληγαν και μη επωφελείς σε αρκετές περιπτώσεις. Ως τρίτα μέρη νοούνται οποιαδήποτε πρόσωπα, εκτός του εφοπλιστή, τα οποία ενδέχεται να έχουν νομική ή συμβατική απαίτηση έναντι του πλοίου. Ο αρχικός σκοπός της P&I ασφάλισης - η οποία μεταφράζεται ως «ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης» - ήταν να προστατεύσει τους εφοπλιστές από την ευθύνη σε σχέση με τις σωματικές βλάβες και τον θάνατο, καθώς επίσης και από την ευθύνη που γεννάται κατόπιν σύγκρουσης με άλλο πλοίο και υπερβαίνει του ασφαλισμένου ποσού, το οποίο όπως φάνηκε καλύπτεται από την κοινή “hull and machinery insurance”. Με άλλα λόγια, πρόκειται για την ασφάλιση αστικής ευθύνης. Ως τέτοια ορίζεται η υποχρέωση που έχει κάποιος που προκάλεσε ζημιά σε τρίτο να την αποκαταστήσει. Η ασφάλιση αυτή, λοιπόν, καλύπτει τις δαπάνες ικανοποίησης των αξιώσεων του τρίτου κατά του ασφαλισμένου, οι οποίες οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις του τελευταίου. Η τυποποιημένη, σύγχρονη πολιτική P&I περιλαμβάνει την κάλυψη εκτεταμένου φάσματος υποχρεώσεων και ζημιών στις οποίες ενδέχεται να υποπέσει ένας πλοιοκτήτης. Απαριθμώντας μερικές τέτοιες, συμπεριλαμβάνονται οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τη μεταφορά φορτίων, η ευθύνη για πρόκληση ρύπανσης, η ευθύνη για απώλεια ζωής και τραυματισμό μελών του πληρώματος, επιβατών και άλλων, όπως οι

⁵⁴ Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of Strike & Delay. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4638-introduction-of-strike-delay>

αλεξιπτωτιστές, η ευθύνη για ζημιές σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα και η ευθύνη που προκύπτει από σύγκρουση με άλλο πλοίο. Επιπλέον πληροφορίες και πτυχές του θέματος αυτού της “P&I insurance” θα παρατεθούν σε επόμενο κεφάλαιο και θα αναλυθούν εκτενώς.⁵⁵

1.5.4 DEFENCE COVER (FD&D COVER) (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΜΥΝΑΣ)

Μια επιπρόσθετη χρήσιμη κάλυψη που πολλοί επιλέγουν είναι και αυτή της “Αμυνας”. Ευρέως αποκαλούμενη και ως “Freight, Demurrage and Defense Cover”, παρέχει κάλυψη για την διεκπεραίωση διεκδικήσεων και για νομικά έξοδα σε σχέση με ένα ευρύ φάσμα διαφορών.⁵⁶ 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 σκάφους. Αναλυτικότερα, μια τέτοιου είδους ασφάλιση καλύπτει μεταξύ άλλων τα έξοδα διεκπεραίωσης ή υπεράσπισης αξιώσεων και διαφορών που ενδέχεται να προκύψουν από συμβάσεις μεταφοράς, συμβάσεις κατασκευής ή επισκευής σκαφών, συμβάσεις πώλησης και αγοράς σκαφών, συμβάσεις ρυμούλκησης, φορτοεκφόρτωσης και διάσωσης πλοίων, συμβόλαια πληρώματος και άλλα. Αυτή η ασφάλιση καλύπτει το κόστος της απόκτησης νομικών συμβουλών και παροχής βοήθειας, συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών για την πρόσληψη εμπειρογνομόνων που πιθανώς να χρειαστούν για την υπεράσπιση σε διαφορές. Ωστόσο, δεν καλύπτει το αρχικώς επίμαχο ποσό, όπως η μη αμειβόμενη μίσθωση υπό την ιδιότητα του ναυλωτή ή η απαίτηση που απορρίπτεται από ασφαλιστή κύτους. Γίνεται λόγος για ένα ιδιαίτερο είδος κάλυψης το οποίο είναι διαθέσιμο τόσο στους πλοιοκτήτες όσο και στους ναυλωτές. Η διαχείριση τέτοιου ύφους ζητημάτων γίνεται από εξειδικευμένους επαγγελματίες στον χώρο οι οποίοι κατέχουν εμπειρία και γνώση. Απαιτείται συνεχής εποπτεία για εξασφάλιση αξιόπιστης και οικονομικά αποδοτικής εξυπηρέτησης ώστε να επιλυθεί το πρόβλημα γρήγορα και αποτελεσματικά.⁵⁷

1.5.5 WAR RISK INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥ)

Η ασφάλιση για τους κινδύνους πολέμου εμπεριέχει δύο συνιστώσες. Περιλαμβάνει τόσο τους θαλάσσιους κινδύνους -προσδιορίστηκαν στην παρ. 1.3- όσο και τους κινδύνους του πολέμου. Στην αγγλική πρακτική οι κίνδυνοι πολέμου είναι σύνηθες να

⁵⁵ Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p 81

⁵⁶ Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p 81

⁵⁷ The American Club. Rulebook 2018/19- By Laws, Rules and List of Correspondents. Freight, Demurrage and Defense (FD&D) Insurance, p.85-89. Ανασύρθηκε στις 10/12/2018 από : <https://www.american-club.com/page/freight-demurrage-defense-insurance>

εξαιρούνται από τους τύπους κάλυψης που προαναφέρθηκαν με την λεγομένη ρήτρα αποκλεισμού από κινδύνους πολέμου. Εκτός από τις τυποποιημένες απώλειες που σχετίζονται με τη γάστρα και τα μηχανήματα και καλύπτονται με την Η&Μ ασφάλιση, επιπρόσθετα η ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων πολέμου αποσκοπεί στην αποζημίωση του πλοιοκτήτη για τη συνολική απώλεια του πλοίου εάν το στερήθηκε κατόπιν παρέμβασης ξένης κρατικής εξουσίας. Πέρα από αυτά, το εν λόγω είδος ασφάλισης χρησιμεύει εξίσου για την κάλυψη εξόδων και ευθυνών που θα καλύπτονταν από την P&I ασφάλιση του πλοίου, αν το γεγονός δεν είχε προκληθεί από κίνδυνο πολέμου. Για παράδειγμα, αν γεννηθούν ευθύνες στο πρόσωπο ενός πλοιοκτήτη για πετρελαϊκή ρύπανση που συνέβη ως αποτέλεσμα πολέμου, υπάρχει η δυνατότητα αποζημίωσης με την ασφάλιση αυτή. Η εξειδικευμένη ασφάλιση έχει σχεδιαστεί για την προστασία των πλοίων σχεδόν οποιουδήποτε τύπου ή μεγέθους από απώλειες ή κακόβουλες ζημιές που προκαλούνται από τρίτους.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της είναι το δικαίωμα του ασφαλιστή να αναστείλει την κάλυψη υπό ορισμένες κρίσιμες συνθήκες. Έτσι, ένα ξέσπασμα πολέμου μεταξύ μεγάλων παγκόσμιων δυνάμεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε συνολική ακύρωση μιας τέτοιας ασφάλισης.⁵⁸ Ενδεικτικά, κίνδυνοι πολέμου θεωρούνται : οι εξεγέρσεις, οι εισβολές, οι ταραχές, οι απεργίες, οι επαναστάσεις, τα στρατιωτικά πραξικοπήματα και η τρομοκρατία.⁵⁹

Ίσως να φαίνεται σκληρό πολλές φορές, ότι η ασφαλιστική αυτή κάλυψη μπορεί να αποσυρθεί κατά την συμφωνηθείσα ασφαλιστική περίοδο αλλά υπάρχει λογική εξήγηση. Ο συγκεκριμένος τύπος κάλυψης προσφέρεται για περιόδους ειρήνης όπου κάποια απρόσμενα γεγονότα διαταράσσουν τις ισορροπίες. Όταν τα πλοία λειτουργούν σε πραγματικές ζώνες ενεργού πολέμου, οι κίνδυνοι αυξάνονται δραματικά και μαζί με αυτούς αυξάνονται και τα ασφάλιστρα. Για τον σκοπό αυτό, η Κοινή Επιτροπή Πολέμου (Joint War Committee) που δρα στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, διατηρεί έναν κατάλογο περιοχών οι οποίες αποκλείονται από το υπο συζήτηση είδος κάλυψης. Έτσι, όταν ένα πλοίο εισέλθει σε μία αποκλεισθείσα περιοχή θεωρείται ότι παραβιάζει τους κανόνες. Σ' αυτή την περίπτωση ο ιδιοκτήτης μπορεί να καταβάλει

⁵⁸ Edgar Gold. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002, p 81-83

⁵⁹ Julia Kagan. War Risk Insurance, Investopedia, updated 27 August 2018. Ανασύρθηκε στις 10/12/2018 από : <https://www.investopedia.com/terms/w/war-risk-insurance.asp>

πρόσθετα ασφάλιστρα , τα οποία βασίζονται στον βαθμό επικινδυνότητας της περιοχής για να συνεχίσει να βρίσκεται υπό το πέπλο προστασίας της ασφάλισης.⁶⁰

1.5.6. FREIGHT INSURANCE (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΛΟΥ)

Άλλο ιδιαίτερο είδος ασφαλιστικής κάλυψης που συναντάται στις μέρες μας, είναι αυτό του ναύλου. Προστατεύει και παρέχει κάλυψη στις εταιρείες εμπορικών πλοίων που έχουν πιθανότητες να χάσουν εισπράξεις με τη μορφή ναύλου εξαιτίας απώλειας του φορτίου από ατύχημα του πλοίου ή πρωτοφανών γεγονότων.⁶¹ Σε πολλές περιπτώσεις ο ιδιοκτήτης των αγαθών, βάσει του συμβολαίου, έχει υποχρέωση να καταβάλλει ναύλο μόνο αν τα εμπορεύματα παραδίδονται με ασφάλεια στον λιμένα προορισμού. Εάν δηλαδή το πλοίο εξαφανιστεί στη διαδρομή ή το φορτίο υποστεί βλάβη ή κλοπή κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης, η ναυτιλιακή εταιρεία χάνει το ναύλο. Η ασφάλιση αυτή λοιπόν έρχεται να καλύψει τέτοιου είδους περιπτώσεις και λαμβάνει υπόψη την πρόληψη τέτοιων κινδύνων.⁶²

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στις διατάξεις που ισχύουν στο ελληνικό δίκαιο στην ασφάλιση αυτή καθώς εάν τον κίνδυνο απώλειας του ναύλου φέρει ο εκναυλωτής εφαρμόζονται οι διατάξεις για την ασφάλιση σώματος πλοίου, ενώ εάν τον φέρει ο ναυλωτής εφαρμόζονται οι διατάξεις για την ασφάλιση φορτίου (αρθ. 266 ΚΙΝΔ)⁶³. Κατά την ΚΙΝΔ 278, αν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος ο ασφαλισμένος οφείλει να γνωστοποιήσει αμελλητί, δηλαδή χωρίς υπαίτια βραδύτητα, στον ασφαλιστή όλες τις ειδήσεις διαφορετικά ο ασφαλισμένος έχει υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιστή.⁶⁴

⁶⁰ Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of War Risks. Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4919-introduction-of-war-risk-2>

⁶¹ Raunek Kantharia in Maritime Law. Different Types of Marine Insurance & Marine Insurance Policies, Marine Insight, 6 February 2018. Ανασύρθηκε στις 10/12/2019 από : <https://www.marineinsight.com/maritime-law/different-types-of-marine-insurance-marine-insurance-policies/amp/>

⁶² Chhote Lal Yadav. Marine insurance policies and practice : An appraisal. International Journal of Multidisciplinary Research and Development, Research Associate (Maritime Law) Gujarat National Law University, Gandhinagar, India/ Vol. 2, Issue 12, December 2015, p. 204-205. Ανασύρθηκε στις 11/12/2018 από : www.allsubjectjournal.com/download/1629/2-11-154.pdf

⁶³ Ρόκας Ιωάννης. Ασφαλιστικό δίκαιο, Εισηγήσεις, 3^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 167.

⁶⁴ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 259

1.5.7 CARGO INSURANCE POLICIES (ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ)

Είναι δύσκολο να απαριθμηθούν όλα τα είδη ασφαλιστικής κάλυψης που υφίστανται αυτή τη στιγμή στην αγορά. Υπάρχουν τα τυποποιημένα που αναπτύχθηκαν ως ανω, αλλά και εκείνα που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για να ικανοποιούν τις μεμονωμένες ανάγκες των μερών. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών παρατηρήθηκε αυξανόμενη ζήτηση για ασφάλιση του μεταφερόμενου φορτίου. Η ασφάλιση του φορτίου είναι πραγματικά χρήσιμη στις περιπτώσεις όπου το πλοίο βρίσκεται στα ωκεάνια ύδατα και περιβάλλεται από πληθώρα απροσδόκητων κινδύνων. Είναι κυρίως ωφέλιμη για πετρελαιοφόρα και άλλα βαρέα φορτηγά πλοία. Ωστόσο, τα δευτερεύοντα σημεία είναι αυτά στα οποία ο ασφαλιζόμενος πρέπει να στρέψει το βάρος της προσοχής του καθώς είναι πιθανό να χάσει χρήματα ως αποζημίωση παρόλο που κατέβαλε με συνέπεια τα ασφάλιστρα. Εάν τα εμπορεύματα δεν είναι συσκευασμένα σωστά ή αυτά που αποστέλλονται είναι μεταχειρισμένα δεν ισχύει η πολιτική ασφάλισης φορτίου. Ομοίως, αν η απώλεια οφείλεται στην αμέλεια των ναυτικών εργαζομένων ή αν οι εργαζόμενοι στο πλοίο είναι ανέντιμοι, τότε η πολιτική θαλάσσιων μεταφορών δεν θα ισχύσει εξίσου. Όμως, ο τύπος αυτός ασφάλισης επεκτείνεται πέρα από το φορτίο του πλοίου και στα προσωπικά αντικείμενα των ταξιδιωτών και του πληρώματος. Οποιοσδήποτε ενδέχεται να υποστεί ζημία από την καταστροφή του φορτίου ή έχει συμφέρον από την ασφαλή μεταφορά του, μπορεί να ασφαλιστεί. Υπάρχουν τρεις διαφορετικές ρήτρες για το φορτίο, οι οποίες καλύπτουν και διαφορετικές βλάβες. Η ρήτρα “**Institute of cargo clause C**” καλύπτει μόνο τα μεγάλα ατυχήματα όπως την πυρκαγιά, την έκρηξη, την προσάραξη του πλοίου, την βύθιση αυτού και περιπτώσεις γενικής αβαρίας. Η ρήτρα “**Institute of cargo clause B**” καλύπτει εκτός από τα παραπάνω και τον σεισμό, την ηφαιστειακή έκρηξη και την απεργία. Τέλος, η ρήτρα “**Institute of cargo clause A**” προσφέρει κάλυψη εναντίον όλων των πιθανών κινδύνων.⁶⁵

Στο ελληνικό δίκαιο, από την άλλη πλευρά τώρα, όταν προβλεφθεί η **ρήτρα «ελεύθερο αβαρίας»**, δηλαδή μερικής ζημίας, ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο στην περίπτωση ολική απώλειας και εγκατάλειψης του πλοίου στους ασφαλιστές, σύμφωνα με τα αρ.

⁶⁵Chhote Lal Yadav. Marine insurance policies and practice : An appraisal. International Journal of Multidisciplinary Research and Development, Research Associate (Maritime Law) Gujarat National Law University, Gandhinagar, India/ Vol. 2, Issue 12, December 2015, p. 204-205. Ανασύρθηκε στις 11/12/2018 από : www.allsubjectjournal.com/download/1629/2-11-154.pdf

276 και 281 ΚΙΝΔ , ειδάλλως απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής του ασφαλίματος.

Όπως στην ασφάλιση πλοίου, η ασφάλιση φορτίου μπορεί να ισχύει είτε για ένα προσδιορισμένο στο ασφαλιστήριο χρονικό διάστημα ή για ένα ταξίδι. Αν δεν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό από αυτό, η έναρξη της κάλυψης αρχίζει από τη στιγμή που τα αγαθά προς φόρτωση παύουν να εφάπτονται της ξηράς και λήγει με την εναπόθεση τους στην ξηρά, και σε κάθε περίπτωση μετά από τριάντα ημέρες από τον κατάπλου στο λιμένα προορισμού (αρθ. 264, παρ.1 ΚΙΝΔ).

Στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, ο ασφαλιστής, σύμφωνα με μία άποψη της νομολογίας, ευθύνεται και σε περίπτωση ενυπάρχοντος μη δηλωθέντος ελαττώματος του πράγματος. Αυτό συμβαίνει στα πλαίσια της αρχής της καθολικότητας των κινδύνων, αν βέβαια, δεν έχει αποκλειστεί συμβατικά.

Η ασφαλιστική αξία του φορτίου είναι η αντικειμενική αξία κατά τον χρόνο φόρτωσης. Τα έξοδα, ο ναύλος, και το ασφαλιστρο δεν προστίθενται στην ασφαλιστική αξία του φορτίου, αλλά στη βάση υπολογισμού του ασφαλίματος και του ασφαλιστρού. Προβλέπεται ότι η θαλάσσια φορτωτική και το ασφαλιστήριο νομιμοποιούν τον «κάτοχο» αυτών των εγγράφων στην είσπραξη του ασφαλίματος (αρ. 279 ΚΙΝΔ). Σαφώς αυτό ισχύει εφόσον πρόκειται για τον νόμιμο κάτοχο της φορτωτικής. Σε κάθε περίπτωση νομιμοποιείται προς ασφάλισμα κατά τις γενικές διατάξεις εκείνος που συμφωνήθηκε να είναι ο ασφαλισμένος και υπέστη τη ζημία που συνίσταται στην αξία αποκατάστασης των βλαβέντων ή απολεσθέντων πραγμάτων πέραν των εξόδων.⁶⁶

1.5.7.1 AVERAGE CLAUSES (ΡΗΤΡΕΣ ΑΒΑΡΙΑΣ)

Και ενώ όλες οι ολικές ζημίες καθίστανται πλήρως ανακτήσιμες, οι μερικές ζημίες εκτός της Γενικής Αβαρίας είναι ανακτήσιμες μόνο όπως καθορίζει ο ιδιαίτερος θεσμός των Ρητρών Αβαρίας για πολύ ειδικούς λόγους. Υπάρχουν 5 ρήτρες άξιες προς ενασχόληση :

- Η FPAAC (Free of Particular Average – American Conditions) αποτελεί μία πολιτική η οποία ελαχιστοποιεί την κάλυψη για μερική απώλεια φορτίου εκτός εάν προκαλείται από βύθιση, πυρκαγιά ή σύγκρουση του πλοίου.

⁶⁶ Ρόκας Ιωάννης. Ασφαλιστικό δίκαιο, Εισηγήσεις, 3^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 165-166.

- Η FPAEC (Free of Particular Average - English Conditions) προσομοιάζει με την προηγούμενη και εφαρμόζεται στην αγγλική ασφαλιστική αγορά. Και εδώ εξαλείφεται η κάλυψη για μερική απώλεια του φορτίου εκτός από την περίπτωση βύθισης, πυρκαγιάς ή σύγκρουσης του πλοίου, ανεξάρτητα από το αν οι κίνδυνοι αυτοί ήταν η εγγύς αιτία της απώλειας.
- Η ρήτρα αβαρίας ανεξαρτήτως ποσού, η οποία καλύπτει τη μερική απώλεια φορτίου κάτω από το κατάστρωμα στην ίδια βάση με μία συνολική απώλεια. Δηλαδή, καλύπτει τη ζημία ανεξάρτητα από το ποιο ποσοστό της συνολικής ασφαλισμένης αξίας είναι κατεστραμμένο ή χαμένο.
- Η ρήτρα αβαρίας σε ποσοστό 3%, η οποία εξαλείφει την κάλυψη για ζημιές που ανέρχονται σε ποσοστό λιγότερο από 3% της ασφαλισμένης αξίας. Οι ζημιές ύψους 3% και άνω καλύπτονται πλήρως.
- Η ρήτρα αβαρίας έναντι όλων των κινδύνων η οποία προσφέρει ευρύτερη προστασία από τους θαλάσσιους κινδύνους. Είναι δυνατό να περιοριστεί για να μειωθούν με αυτόν τον τρόπο τα ασφάλιστρα.⁶⁷

1.5.7.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT) ΚΑΙ FOB (FREE ON BOARD)

Πρόκειται για τις πιο συνηθισμένες μορφές διεθνών συμφωνιών ναυτιλίας που θεσπίστηκαν από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) το 1936 και χρησιμοποιούνται ευρέως για την μεταφορά αγαθών μεταξύ αγοραστή και πωλητή. Σε κάθε χώρα εφαρμογής υπάρχουν διαφοροποιήσεις, αλλά γενικά και οι δύο αυτές συμβάσεις καθορίζουν τις πληροφορίες προέλευσης και προορισμού του φορτίου ώστε να διαφαίνεται το σημείο όπου αρχίζει και τελειώνει η ευθύνη της εκάστοτε πλευράς, δηλαδή των αγοραστών και των πωλητών.

Η CIF και η FOB διαφέρουν κυρίως ως προς το ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη για τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης κάτι το οποίο συνδέεται άμεσα με τον χρόνο κατά τον οποίο ο πιστωτικός τίτλος (bill of lading) περνάει από τα χέρια του πωλητή στον αγοραστή. Στις συμβάσεις CIF, ο πωλητής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα, ασφαλιστικές και άλλες δαπάνες που συνδέονται με την επιτυχή διαμετακόμιση των εμπορευμάτων μέχρι να τα λάβει ο αγοραστής. Όλο το κόστος φόρτωσης, παράδοσης και ασφάλισης είναι υπό την ευθύνη του πωλητή. Η ευθύνη μετακυλιέται

⁶⁷ International Risk Management Institute Official Website. Free of Particular Average (FPA). Ανασύρθηκε στις 23/01/2019 από : <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/free-of-particular-average>

στον αγοραστή μόλις λάβει τα αγαθά. Σε ορισμένες συμφωνίες τα εμπορεύματα δεν θεωρούνται ότι παραδίδονται μέχρι να βρισκονται πράγματι στην κατοχή του αγοραστή. Σε άλλες, τα εμπορεύματα θεωρούνται παραδοθέντα και η ευθύνη πλέον είναι του αγοραστή μόλις φθάσουν στο λιμάνι προορισμού. Κατά την πώληση, σύμφωνα με τον όρο CIF, το καταβλητέο από τον αγοραστή τίμημα ορίζεται να περιλαμβάνει το κόστος των αγορασθέντων εμπορευμάτων, τις δαπάνες ασφαλίσεων αυτών και το χρηματικό αντίτιμο για την μεταφορά τους.

Οι συμβάσεις FOB που συνδέονται αποκλειστικά με θαλάσσια μεταφορά, ανακουφίζουν τον πωλητή από την ευθύνη μόλις τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο. Όταν αυτό συμβεί θεωρούνται ότι παραδόθηκαν στον έλεγχο του αγοραστή και μόλις το ταξίδι αρχίσει, ο αγοραστής αναλαμβάνει κάθε ευθύνη. Ως εκ τούτου, ο αγοραστής μπορεί να διαπραγματευτεί μια φθηνότερη τιμή για το φορτίο και την ασφάλιση με έναν μεταφορέα της επιλογής του. Ο πωλητής εδώ είναι υπεύθυνος για την καταβολή όλων των εξόδων και την επιμέλεια της ασφάλισης μέχρι του σημείου της φόρτωσης.⁶⁸

Στη μορφή αυτή σύμβασης, αν είναι εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο, η μετάθεση του κινδύνου στον αγοραστή λαμβάνει χώρα κατά την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης στο πλοίο. Ομοίως, συμβαίνει και στο αγγλικό. Διαφορά υπάρχει στο αμερικάνικο δίκαιο όπου ο πωλητής πρέπει να φορτώσει τα αγαθά στο μέσο μεταφοράς και να έχει αποστείλει κάθε έγγραφο στον αγοραστή που σχετίζεται με την διαμετακόμιση προκειμένου να τον ενημερώσει. Ο πωλητής βαρύνεται με τα έξοδα και τον κίνδυνο μέχρι να θέσει το πράγμα στην κατοχή του μεταφορέα.⁶⁹

1.6 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.6.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Το ασφαλιστρο (the premium) αποτελεί τη μόνη υποχρέωση του ασφαλιζόμενου προς την ασφαλιστική εταιρεία για τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και την καταβολή της αποζημίωσης, εάν και εφόσον επέλθουν οι κίνδυνοι που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και προκύψουν απώλειες ή ζημιές στο ασφαλισμένο αντικείμενο και κατά συνέπεια δαπάνες που πρέπει να καταβληθούν για την αποκατάσταση του αντικειμένου της ασφάλισης στην κατάσταση που βρισκόταν κατά

⁶⁸ Troy Segal. What is the difference between CIF and FOB, Investopedia, Updated Jan 5, 2018. Ανασύρθηκε στις 25/01/2019 από : <https://www.investopedia.com/ask/answers/020215/what-difference-between-cif-and-fob.asp>

⁶⁹ Παζαρχής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 184-185

τον χρόνο επέλευσης του κινδύνου. Κύριο μέλημα του ασφαλιστή είναι να καθορίζει τα βασικά ασφάλιστρα στο ύψος εκείνο που θα του επιτρέπουν να δημιουργεί τα κατάλληλα αποθεματικά για την πληρωμή αποζημιώσεων, να αποκομίζει λογικό κέρδος και ταυτόχρονα να μένει ανταγωνιστικός.

Για να μπορέσει ο ασφαλιστής να καταλήξει στην τιμολόγηση ενός κινδύνου πρέπει να λάβει υπόψη του μια σειρά από παράγοντες. Αρχικά, τη φύση του προτεινόμενου για ασφάλιση αντικειμένου, τις ιδιομορφίες του, τις δυνατότητες αντικατάστασης του και οποιαδήποτε ζημιογόνο τάση σε αυτό. Επιπλέον, πρέπει να προσέξει και να κρίνει αν έχει ακολουθηθεί η σωστή διαδικασία στοιβασίας των εμπορευμάτων κατά την μεταφορά. Σίγουρα ο ασφαλιστής δεν είναι σε θέση να γνωρίζει πολλά πράγματα για στοιβασία, μπορεί όμως να υποδείξει στον ασφαλιζόμενο τον καταλληλότερο κατά την άποψη του τρόπο στοιβασίας για την μεταφορά εμπορευμάτων. Πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη του το ταξίδι, την απόσταση, τις ενδεχόμενες μεταφορτώσεις, ακόμη και τις κλιματολογικές ζώνες για να αξιολογήσει τους πιθανούς κινδύνους και τις δύσκολες συνθήκες πλεύσης. Τέλος, και η πιθανότητα επανείσπραξης αποτελεί κριτήριο διαμόρφωσης του ασφαλίστρου. Οι ζημιές που προκύπτουν στα μεταφερόμενα εμπορεύματα οφείλονται συχνά σε πράξη ή αμέλεια τρίτων, όπως των λιμενικών αρχών ή των υπεύθυνων αποθηκών. Μετά την καταβολή αποζημίωσης στον δικαιούχο, ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να στραφεί αναγωγικά κατά των υπευθύνων της ζημίας και να εισπράξει μέρος ή εν όλω το ποσό που κατέβαλλε. Το πλήθος αυτό των παραγόντων είναι μερικά από τα στοιχεία που διαμορφώνουν την άποψη του ασφαλιστή για τον προσδιορισμό του ύψους του ασφαλίστρου (Τμήματα 52-54 της Marine Insurance Act 1906).⁷⁰

Για την καταβολή του ασφαλίστρου, βάσει του ελληνικού δικαίου, ενόψει της πραγμάτωσης του κινδύνου ισχύει κατά γενική πρόβλεψη και ελλείπει αντίθετης συμφωνίας το άρθρο 265 ΚΙΝΔ. Έτσι, όταν αρχίζει ο κίνδυνος, το ασφάλιστρο οφείλεται πλήρες. Αντίθετα, αν ο κίνδυνος ματαιώθηκε, οφείλεται ποσό ίσο με το μισό του ασφαλίστρου και πάντως όχι ανώτερο του μισού επί τοις εκατό του ασφαλιστικού ποσού.⁷¹

⁷⁰ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 107-111

⁷¹ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 256-257

1.6.2. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Ουσιώδες στοιχείο της ασφαλιστικής σύμβασης αποτελεί το έννομο συμφέρον του ασφαλιζόμενου (insurable interest). Εφόσον πρόκειται για μία αμφοτεροβαρή σύμβαση που γεννά τόσο υποχρεώσεις όσο και δικαιώματα στα δυο συμβαλλόμενα μέρη, προϋποθέτει να έχει ο ασφαλιζόμενος έννομο συμφέρον για τη σύναψη της, δηλαδή, να ζημιώνεται οικονομικά σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του συμφωνηθέντος αντικειμένου. Πρέπει, δηλαδή, ο ασφαλισμένος να αποδεικνύει την οικονομική σχέση που τον συνδέει με το ως άνω αντικείμενο. Ειδικότερα στη θαλάσσια ασφάλιση το ασφαλιστικό συμφέρον αφορά στη σχέση ενός προσώπου με το πλοίο, τα αγαθά που ευρίσκονται σε αυτό, τον ναύλο, το ελπιζόμενο κέρδος και κάθε τι που υπόκειται στους θαλάσσιους κινδύνους.

Η σημασία της έννοιας αυτής που περιγράφεται γίνεται ακόμη πιο ισχυρή λαμβάνοντας υπόψιν ότι τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που δεν διέπονται από αυτό καθίστανται άκυρα, γεγονός που έχει ως έννομη συνέπεια την απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση καταβολής ασφαλίματος. Στην περίπτωση αυτή ανυπαρξίας του οικονομικού δεσμού μεταξύ ασφαλιζόμενου προσώπου και πράγματος, θα προωθείτο η κερδοσκοπία και θα εξαλειφόταν ο συστατικός αποζημιωτικός χαρακτήρας της ασφαλιστικής σύμβασης. (άρθρο 259 ΚΙΝΔ σε συνδυασμό με ΑΚ 174 και 180).⁷² Βασιζόμενος σε αυτό ο ασφαλισμένος μπορεί να ζητήσει την απόδοση του καταβληθέντος ασφαλίστρου, σύμφωνα με τις διατάξεις περί αδικαιολόγητου πλουτισμού (άρθρα 904 επ.).⁷³

Από την άλλη μεριά τώρα, ιδιαίτερη μνεία γίνεται και στο αγγλικό δίκαιο στο άρθρο 5 της ΜΙΑ 1906 για το ασφαλιστικό συμφέρον. Αναγνωρίζεται ο οικονομικός σύνδεσμος μεταξύ του προσώπου και του περιουσιακού αντικειμένου αλλά και το δικαίωμα προσμονής του ατόμου, όπως το δικαίωμα σε προσδοκώμενο κέρδος. Στην περίπτωση που ο υπο ναυτασφαλιστική σύμβαση ασφαλιζόμενος δεν έχει τίποτα από τα προαναφερόμενα, όχι μόνο το συμβόλαιο του είναι άκυρο αλλά εμπίπτει στις διατάξεις περί συμβάσεων στοιχήματος ή παιγνίου. Τα άρθρα 4 έως 8 της ΜΙΑ 1906 δίνουν μια σαφή εικόνα του ασφαλίσιμου συμφέροντος. Στο 8^ο άρθρο της ΜΙΑ 1906 αναφέρεται και το δικαίωμα στην ασφάλιση μερικού συμφέροντος οποιασδήποτε φύσεως. Ο κατά ένα ποσοστό ιδιοκτήτης ενός πλοίου μπορεί να ασφαλίσει το δικό του μερίδιο παρόλο

⁷² Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, σελ. 113-114

⁷³ Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014, σελ. 232

που έχει ασφαλιστεί το σύνολο, χωρίς βέβαια να έχει δικαίωμα να ασφαλίσει το μερίδιο των υπόλοιπων συγκύριων.

Ο χρόνος επέλευσης της ζημίας αποτελεί το πλέον κρίσιμο στοιχείο του ασφαλιστικού συμφέροντος. Δεν χρειάζεται ο συμβαλλόμενος να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η σύμβαση ή όταν αυτή τίθεται σε ισχύ. Πρέπει να έχει μια λογική προσδοκία απόκτησης τέτοιου, ενώ το βασικότερο είναι να αποδειχθεί το συμφέρον κατά τη στιγμή της απώλειας ή της βλάβης. Ειδιάλλως, αν αυτό δεν συμβεί ο ασφαλιζόμενος δεν μπορεί να διεκδικήσει αξιώσεις από τη σύμβαση.⁷⁴

1.6.3. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ

Το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή ως συνέπεια της ασφαλιστικής σύμβασης είναι το ασφαλιστικό ποσό. Πέραν του τιθέμενου ορίου δεν υπάρχει ευθύνη του ασφαλιστή. Προκειμένου να εκπληρωθεί ο σκοπός της ασφαλιστικής σύμβασης ο ασφαλισμένος πρέπει να αποζημιωθεί πλήρως. Όταν το ασφαλιστικό ποσό συμπίπτει με την ασφαλιστική αξία, δηλαδή την τρέχουσα αντικειμενική αξία του πράγματος, τότε γίνεται λόγος για **πλήρη ασφάλιση**.

Υπασφάλιση υπάρχει όταν το ασφαλιστικό ποσό είναι μικρότερο από την ασφαλιστική αξία. Είναι στη διακριτική ευχέρεια του ασφαλιζόμενου να επιλέξει τι θα ασφαλίσει. Έτσι, μπορεί να επιλέξει να ασφαλίσει λιγότερα από αυτά που θέτει σε κίνδυνο και για το ακάλυπτο μέρος θεωρείται ασφαλιστής του εαυτού του, ενώ παράλληλα η υποχρέωση του ασφαλιστή είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να υπερβεί το ασφαλιστικό ποσό. Τα άρθρα 17 παρ 1. του ν. 2496/1997 και 81 της ΜΙΑ 1906 ορίζουν κατ'αντιστοιχία αυτήν ακριβώς την περίπτωση όπου η ευθύνη του ασφαλιστή περιορίζεται στην αποκατάσταση ανάλογου μέρους της ζημίας.

Αντίθετα, όταν το συμφωνηθέν ασφαλιστικό ποσό υπερκαλύπτει την ασφαλιστική αξία του αντικειμένου τότε γίνεται λόγος για **υπερασφάλιση**. Ο λήπτης της ασφάλισης είναι πιθανό να υποπέσει σε τέτοια κατάσταση είτε λόγω αμέλειας του αν υπερεκτιμά την ασφαλιστική αξία του αντικειμένου (καλόπιστη υπερασφάλιση), είτε δολίως (κακόπιστη υπερασφάλιση). Εδώ, ο ασφαλιζόμενος καταβάλλει υψηλότερο ποσό ασφαλιστρού μεν, αλλά αν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος θα εισπράξει μεγαλύτερο ασφάλισμα δε. Ουσιαστικά εξαλείφεται ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της ασφαλιστικής σύμβασης όταν ο λήπτης θα γίνει πλουσιότερος από ότι ήταν πριν την ζημία. Η διάκριση σε δόλια και καλόπιστη υπερασφάλιση είναι και αυτή που καθορίζει

⁷⁴ Merkin Robert. Marine Insurance Legislation. Lloyd's List Group 4th Edition 2010, p. 6-12

την ευθύνη του ασφαλιστή, και μάλιστα η διάταξη που απαγορεύει τη δόλια υπερασφάλιση είναι αναγκαστικού δικαίου και επιφέρει ολική ακυρότητα, δεν περιορίζεται μόνο στο μέρος που συνιστά την υπερασφάλιση. Η ακυρότητα δε αυτή, έχει απόλυτη ισχύ οπότε δεν νοείται προστασία καλόπιστων τρίτων. Στην ηθελημένη υπερασφάλιση, η ασφάλιση είναι άκυρη. Αν όμως ο ασφαλιστής ήταν καλόπιστος εξακολουθεί να δικαιούται το ασφάλιστρο. Το άρθρο 17 παρ. 2 και παρ. 3 επεξηγεί αυτές τις περιπτώσεις και παρέχει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να απαιτήσουν μείωση της δηλωθείσης αξίας και του ασφαλίσματος για το υπόλοιπο διάστημα ισχύος της σύμβασης.

Όταν υπάρχουν περισσότεροι ασφαλιστές του ίδιου συμφέροντος κατά του ίδιου κινδύνου για τον ίδιο χρόνο, χωρίς ωστόσο το σύνολο των ασφαλιστικών ποσών να είναι μεγαλύτερο από την ασφαλιστική αξία, υπάρχει η λεγόμενη **συνασφάλιση**. Ο καθένας ασφαλίζει ποσοστό ή μέρος του ασφαλιστικού συμφέροντος ὅσοι είναι οι ασφαλιστές τόσες είναι και οι συμβάσεις που συνάπτονται, οι οποίες είναι ξεχωριστές και έτσι δεν επηρεάζεται η τύχη της μιας από την άλλη. Με αυτή την τακτική επιδιώκεται ο επιμερισμός της ευθύνης κάλυψης και ο κάθε ασφαλιστής ευθύνεται σύμμετρα για το ποσοστό που έχει ασφαλίσει.

Από την άλλη πλευρά, μια πρακτική ασφάλισης που προσιδιάζει στην προαναφερθείσα αλλά ταυτόχρονα έχει και πολλές διαφορετικές πτυχές από αυτή, είναι η **πολλαπλή ασφάλιση**. Ρυθμίζεται στο άρθρο 15 παρ. 1-3 ΑσφΝ και υπάρχει όταν το ίδιο ασφαλιστικό συμφέρον ασφαλιστεί για ολόκληρη την αξία του, για τον ίδιο κίνδυνο και για την ίδια χρονική περίοδο σε περισσότερους ασφαλιστές. Εφόσον οι ασφαλιστές τελούν σε γνώση της ύπαρξης των λοιπών ασφαλίσεων όσο και του ασφαλιστικού ποσού, η πολλαπλή ασφάλιση είναι έγκυρη και λειτουργεί κανονικά (αρ. 260 του ΚΙΝΔ). Στην περίπτωση όμως επέλευσης του κινδύνου, ο λήπτης θα αποζημιωθεί μόνο από έναν εκ των ασφαλιστών, οι οποίοι ευθύνονται εις ολόκληρον μέχρι του ύψους του ασφαλιστικού ποσού, αν βέβαια δεν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό. Ο ασφαλιστής που προέβη στην καταβολή της αποζημίωσης μπορεί να στραφεί αναγωγικά, βάσει των άρθρων 481 επ. κατά των υπολοίπων ασφαλιστών και να απαιτήσει το αναλογούν τίμημα. Αν όμως δολίως ο ασφαλισμένος αποκρύψει την ύπαρξη πολλαπλών ασφαλίσεων, ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση.⁷⁵

⁷⁵ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 138-146

Στο ελληνικό δίκαιο, εν γένει, η αξία του ασφαλίματος, για παράδειγμα του πλοίου, υπολογίζεται κατά τη γενική διάταξη του αρ. 16 ΑσφΝ και είναι η αξία που είχε το πλοίο κατά την έναρξη της κάλυψης, ή αν τέτοια πρόβλεψη έχει παραλειφθεί, η συνηθισμένη αξία του κατά τον χρόνο επέλευσης του κινδύνου. Κατά λογική ακολουθία, στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή του αμεταβλήτου της ασφαλιστικής αξίας.⁷⁶

1.6.4 ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ

Το τμήμα 17 της αγγλικής ΜΙΑ 1906 ορίζει ρητά ότι μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης βασίζεται επί της άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης (Utmost Good Faith). Σε περίπτωση που αυτή δεν τηρηθεί από ένα εκ των συμβαλλομένων μερών, το άλλο έχει δικαίωμα να θεωρήσει τη σύμβαση ως άκυρη. Κατ' αντιστοιχία, ο θεσμός της καλής πίστης είναι εξίσου σημαντικός στο ελληνικό δίκαιο. Τα άρθρα 200, 173 και 281 και 288 Α.Κ. συνηγορούν σε αυτή τη θέση.

Η αρχή της άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης έχει τις ρίζες της στη νομολογία των Αγγλικών Δικαστηρίων. Έπειτα για να βεβαιωθεί ο νομοθέτης ότι η αρχή δεν θα ατονήσει και θα συνεχίσει να υφίσταται στη διάρκεια των χρόνων, την καθιέρωσε και νομοθετικά, πράγμα αρκετά σπάνιο στην αγγλική πρακτική. Η τήρηση απλώς καλής πίστης δεν επαρκεί για την εγκυρότητα της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης. Οφείλουν και τα δύο μέρη, ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος να την τηρούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Υπάρχει δε η εξής αντιδιαστολή της άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης σε σχέση με την καλή πίστη στο πλαίσιο του αγγλικού δικαίου. Όλο το δίκαιο των συμβάσεων στην Αγγλία στηρίζεται επί της καλής πίστης. Το Δίκαιο όμως της Ναυτασφάλισης στην Αγγλία, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που συνδέονται με τη ναυσιπλοΐα, απαιτεί υψηλότερο βαθμό τιμιότητας και ευθύτητας.⁷⁷

Η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων εκφράζει επί συνεχούς και πάγιας βάσης το καθήκον της άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης ήδη από το 1766 στην υπόθεση Carter κατά Boehm με την απόφαση του Λόρδου Mansfield. Στην απόφαση αυτή υπήρξε το εξής απόσπασμα :

« Η ασφάλιση είναι σύμβαση που βασίζεται στην κερδοσκοπία. Τα ειδικά γεγονότα πάνω στα οποία θα πρέπει να υπολογιστεί η ενδεχόμενη πιθανότητα, ανήκουν

⁷⁶ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 256

⁷⁷ Πουλιαντζάς Νικόλαος. Ναυτικό Δίκαιο, Β' έκδοση επαυξημένη, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005, σελ. 119-132

συνήθως μόνο στη γνώση του ασφαλισμένου. Ο ασφαλιστής εμπιστεύεται την εκπροσώπηση του και προχωράει με γνώμονα την εμπιστοσύνη ότι ο ασφαλιζόμενος δεν κρατάει οποιοδήποτε περιστατικό που έπρεπε να γνωρίζει ο ασφαλιστής κρυφό, με σκοπό να τον παραπλανήσει με μία πεποίθηση ότι η περίπτωση δεν υπάρχει, και να τον αναγκάσει να εκτιμήσει τον κίνδυνο σαν να μην υπάρχει. Η καλή πίστη απαγορεύει σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος να αποκρύπτει αυτό που γνωρίζει ιδιωτικά για να τραβήξει το άλλο σε μία συμφωνία από την άγνοια του γεγονότος αυτού, πιστεύοντας το αντίθετο.»

Στη συνέχεια, στον αγγλικό νόμο αναπτύχθηκε η πεποίθηση ότι οι ασφαλιστικές συμβάσεις είναι “*uberrimae fidei*”. Ο Mansfield όμως ήταν της άποψης ότι το δόγμα της «καλής πίστης» ισχύει για όλους τους τύπους συμβάσεων και όχι μόνο για τις συμβάσεις ασφάλισης. Της ίδια νοοτροπίας ήταν και ο Sir McKenzie Chalmers ο οποίος όταν συνέταξε τον κωδικοποιημένο αγγλικό νόμο για τη θαλάσσια ασφάλιση, προέβλεψε στο Τμήμα 17 του MIA 1906 την έννοια αυτή της μέγιστης καλής πίστης. Πολλές χώρες σήμερα έχουν διαμορφώσει τη θαλάσσια ασφάλεια τους βάσει της αγγλικής νομοθεσίας και έτσι έχουν διατηρήσει στις εθνικές νομοθεσίες διάταξη ισοδύναμη με αυτή του MIA 1906.⁷⁸

Η άκρα μέγιστη δυνατή καλή πίστη είναι πολύ ευρεία σαν έννοια. Μέχρι σήμερα, μετά την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου ήταν υποχρέωση του ασφαλιζόμενου να δηλώσει όλα τα ουσιώδη γεγονότα (*disclosure*) αλλά και να μην προβεί σε ψευδή δήλωση προς τον ασφαλιστή για τα περιστατικά (*misrepresentation*). Δεν είναι τυχαίο που αναφέρονταν η μεν πρώτη στα τμήματα 18 και 19 της MIA 1906, η δε δεύτερη στο Τμήμα 20 του αγγλικού αυτού νόμου, και πάντως έπονταν της καλής πίστης ως αρχές επεξηγηματικές σε αυτήν. Οι νέες διατάξεις της Insurance Act 2015, επέφεραν πολλές αλλαγές στο ζήτημα αυτό της καλής πίστης. Το άρθρο 21 παρ. 2 του Νόμου καταργεί τα άρθρα 18, 19 και 20 της MIA 1906 για το καθήκον αποκάλυψης και εισάγουν το νέο καθήκον της Δίκαιης Παρουσίασης που θα αναλυθεί εκτενώς παρακάτω.

Από την άλλη πλευρά, υφίσταται και η αρχή *de minimis*, η οποία χρησιμοποιείται στο αγγλικό δίκαιο ως ένσταση κατά της εφαρμογής από το δικαστήριο της άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης. Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις όπου οι ασφαλιστές

⁷⁸ Andrew Tulloch. *Utmost Good Faith*, CMI Yearbook 2003 Annuaire, Vancouver I, p.534. (Αρχείο: John Hare- Report on the IWG Meeting in London). Ανασύρθηκε στις 14/01/2019 από : <https://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

επικαλούνται την παραποίηση ή απόκρυψη ενός ασήμαντου περιστατικού για να μην καταβάλουν την ασφαλιστική αποζημίωση. Ωστόσο, η αρχή de minimus τυγχάνει ελάχιστης εφαρμογής, διότι άλλως θα κατέληγε στην διαρκή εξουδετέρωση και παραβίαση της άκρας μέγιστης καλής πίστης. Το 1994 το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας (House of Lords) με απόφαση του την 25^η Ιουλίου, δέχθηκε την ύπαρξη ενός αντικειμενικού κριτηρίου για την διάκριση των ουσιωδών και μη ουσιωδών γεγονότων σε σχέση με μία ασφαλιστική σύμβαση. Συγχρόνως, όμως, εισήγαγε και ένα υποκειμενικό κριτήριο που ακόμη και σήμερα συναντά δυσχέρειες στην απόδειξη του. Κατά πόσο δηλαδή το περιστατικό που απέκρυψε ή αποσιώπησε ο ασφαλισμένος, μπορούσε να επηρεάσει τον ασφαλιστή, ώστε να αναλάβει τον κίνδυνο.⁷⁹

1.6.5 ΕΙΤΥΗΣΕΙΣ

Από την Marine Insurance Act 1906, εγγυήσεις (warranties) ονομάζονται οι «υποσχετικές εγγυήσεις» μέσω των οποίων ο ασφαλιζόμενος υπόσχεται να προχωρήσει σε ορισμένες ενέργειες ή να αποστασιοποιηθεί από άλλες, ή να εκπληρώσει κάποιους όρους ή ακόμη και να επιβεβαιώσει ή να αρνηθεί την ύπαρξη ορισμένων γεγονότων. Η εγγύηση μπορεί να 'ναι ρητή (expressed warranty) ή σιωπηρή (implied warranty) και πρέπει σε κάθε περίπτωση να τηρείται επακριβώς. Μια ρητή εγγύηση μπορεί να είναι γραμμένη με οποιονδήποτε τρόπο αρκεί να εμπεριέχεται στην πολιτική, και σίγουρα δεν αποκλείει μια σιωπηρή εγγύηση εκτός και αν είναι ασυμβίβαστη με αυτή. Στο άρθρο 38 του νόμου υπάρχει η εγγύηση «καλής ασφάλειας» (warranty of good safety), που σημαίνει ότι το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι ασφαλές μια συγκεκριμένη μέρα, αρκεί να βρίσκεται σε καλή κατάσταση ανα πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της ημέρας αυτής.

Οι εξυπακουόμενες εγγυήσεις αναγράφονται στα άρθρα 39 και 41 της ΜΙΑ 1906. Σε μία πολιτική ταξιδιού, υπάρχει σιωπηρή εγγύηση (warranty of seaworthiness) ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού το πλοίο θα είναι αξιόπλοο για το σκοπό της συγκεκριμένης περιπέτειας. Το ίδιο ισχύει και για πλοίο που βρίσκεται σε λιμένα. Κατά την έναρξη του κινδύνου υπάρχει σιωπηρή εγγύηση ότι το πλοίο είναι ικανό να αντιμετωπίσει την οποιαδήποτε δύσκολη συνθήκη. Όταν αφορά σε ταξίδι που πραγματοποιείται σε διαφορετικά στάδια, κατά τη διάρκεια των οποίων το πλοίο απαιτεί περαιτέρω προετοιμασία ή εξοπλισμό, υπάρχει η σιωπηρή εγγύηση ότι κατά την έναρξη κάθε σταδίου το πλοίο είναι αξιόπλοο. Η καταλληλότητα δεν σχετίζεται μόνο με το σκάφος

⁷⁹ Πουλαντζάς Νικόλαος. *Ναυτικό Δίκαιο*, Β' έκδοση επαυξημένη, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005, σελ. 119-132

αλλά και με τα όργανα, τα εξαρτήματα ακόμη και το πλήρωμα. Βάσει του άρθρου 40 της ΜΙΑ, δεν τίθεται ζήτημα εγγύησης αξιοπιστίας περί των μεταφερόμενων αγαθών. Υπάρχει όμως σιωπηρή εγγύηση αξιοπλοΐας για το πλοίο ότι είναι λογικά ικανό να μεταφέρει τα αγαθά ή άλλα κινητά στον προορισμό που ορίζεται στο συμβόλαιο. Και ο υποχρεωτικός όρος νομιμότητας (warranty of legality), του άρθρου 41 εντάσσεται στις σιωπηρές ρήτρες που έτσι και αλλιώς θεωρούνται ότι ισχύουν. Το ταξίδι πρέπει να είναι νόμιμο. Εάν είναι παράνομο βάσει νομοθεσίας άλλου κράτους αλλά νόμιμο κατά το αγγλικό δίκαιο, η εγγύηση αυτή δεν βρίσκει εφαρμογή. Άρα το κατά πόσο ένα ασφαλιστήριο είναι νόμιμο, εξαρτάται από το νόμο της κάθε χώρας.⁸⁰

1.6.6 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΓΓΥΤΕΡΑΣ ΑΙΤΙΑΣ

Επιβεβλημένη είναι και μία μικρή αναφορά σε μία έννοια τεράστιας σημασίας τόσο στον ελληνικό νόμο όσο και το αγγλικό δίκαιο. Για την θεμελίωση της ευθύνης του ασφαλιστή και την υποχρέωση του προς αποζημίωση, πρέπει να υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος ανάμεσα στη ζημία που πραγματοποιήθηκε και στο ασφαλισμένο γεγονός που προκάλεσε τη ζημία. Η ερευνά για την εξακρίβωση της αιτιώδους συνάφειας δεν είναι πάντα μια απλή υπόθεση. Έτσι, εάν η ζημία προκλήθηκε από περιστατικά που είχαν εξαιρεθεί από την ασφαλιστική κάλυψη, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται.

Βάσει της θεωρίας της εγγυτέρας αιτίας (causa proxima), για να καθοριστεί η ευθύνη πρέπει να εξεταστεί το πλησιέστερο στο αποτέλεσμα αίτιο και όχι το πιο απομακρυσμένο. Προφανώς δεν γίνεται λόγος μόνο για το χρονικά τελευταίο γεγονός, αλλά για αυτό που είχε την καταλυτική επίδραση στη δημιουργία του αποτελέσματος. Άρα, κρίνεται ορθό ο ασφαλιστής να είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημία που άμεσα έχει προκληθεί από τον κίνδυνο που είναι ασφαλισμένος (άρθρο 55 παρ. 1 ΜΙΑ 1906). Στο ίδιο άρθρο αναφέρονται και οι μοναδικές περιπτώσεις, στις οποίες ο ασφαλιστής μπορεί να αρνηθεί την καταβολή αποζημίωσης. Το βάρος απόδειξης πρόκλησης του κινδύνου από το συγκεκριμένο γεγονός φέρει ο ασφαλισμένος.⁸¹

1.6.7 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Ως αποζημίωση ορίζεται το ποσό που ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει σε σχέση με μία απώλεια ή καταστροφή που υπέστη το περιουσιακό του στοιχείο κατόπιν επέλευσης του κινδύνου. Μόλις αυτό συμβεί, δημιουργείται η λεγόμενη απαίτηση

⁸⁰ Marine Insurance Act 1906. Τμήματα 33-41. Ανασύρθηκε στις 16/01/2019 από : <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>

⁸¹ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 163-166

(claim) μεταξύ των εμπλεκόμενων μελών, δηλαδή του λήπτη της ασφάλισης και της εταιρίας που αναλαμβάνει το κόστος. Είναι πολλές οι παράμετροι που καθορίζουν την έννοια της αποζημίωσης. Αρχικά, πρέπει να γίνει μια αποτίμηση του ασφαλιζόμενου αγαθού. Γενικά, στην πράξη περιλαμβάνει την εμπορική αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου μετά την επέλευση του κινδύνου συν τα έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης.

Οι απαιτούμενες ενέργειες που οφείλει να πράξει ο ασφαλιζόμενος είναι προκαθορισμένες. Αρχικά, πρέπει να πληροφορήσει αμέσως τον ασφαλιστή για το ζημιογόνο γεγονός και να κάνει τα μέγιστα δυνατά για να διασώσει το εμπόρευμα και να περιορίσει τη ζημία. Έπειτα, πρέπει να κινήσει τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες και τέλος πρέπει να διερευνήσει πραγματογνωμοσύνη βάσει των στοιχείων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Πέραν όμως αυτών, επιβάλλεται να ακολουθήσει μια συγκεκριμένη διαδικασία για την είσπραξη της αποζημίωσης. Κατόπιν ενημέρωσης των ασφαλιστών, διορίζεται ο διακανονιστής των αβαριών ώστε να εκτιμηθούν ορθά τα αίτια και οι όποιες συνθήκες του ατυχήματος, ο οποίος διενεργεί επιθεώρηση στο πλοίο και καταλήγει στα συμπεράσματα που καθορίζουν το κόστος των επισκευών.

Ανάλογα με το μέγεθος της ζημίας το ύψος της αποζημίωσης διαφέρει. Στην ολική απώλεια που προαναφέρθηκε, το πλοίο καταστρέφεται ολικώς ή έχει υποστεί τέτοιες ζημιές που καθιστούν αδύνατη την επαναλειτουργία του. Εδώ, ως αποζημίωση δίνεται το συγκεκριμένο ποσό που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και αν τέτοιο δεν υπάρχει τότε το μέτρο της αποζημίωσης είναι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Από την άλλη πλευρά, στην τεκμαρτή απώλεια που εξίσου περιγράφεται αναλυτικά παραπάνω, το ύψος της αποζημίωσης είναι αντίστοιχο της περίπτωσης της ολικής απώλειας, αφού η ασφαλισμένη περιουσία να μην υφίσταται αλλά δεν μπορεί να ανακτηθεί ή είναι ασύμφορο να ανακτηθεί αφού το κόστος επισκευής υπερβαίνει το κόστος του πλοίου.

Καταληκτικά, υπάρχει και η μερική απώλεια που διαφοροποιεί το ύψος της αποζημίωσης ανάλογα αν αφορά στο πλοίο, στο φορτίο ή στο ναύλο. Συνοπτικά, στην μερική απώλεια του πλοίου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να λάβει ως αποζημίωση το λογικό ποσό των επισκευών αλλά και το ποσό που ισούται με την μείωση της αξίας του πλοίου αν αυτή υφίσταται. Ακόμη και στην περίπτωση που το πλοίο δεν έχει

επισκευασθεί ή πωληθεί χωρίς ζημιές, ο ασφαλισμένος έχει δικαίωμα να λάβει την απομείωση της αξίας του που προέρχεται από την μη επισκευασμένη ζημία.⁸²

1.6.7.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Περαιτέρω, με το ν. 1923/1991 κυρώθηκε από την Ελλάδα η από 19/11/1976 Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου «για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», η οποία αποτελεί από την 01/11/1991 αναπόσπαστο τμήμα του ελληνικού δικαίου και υπερισχύει κάθε άλλης αντίθετης διάταξης νόμου (αρ. 28 παρ. 1 Συντάγματος). Με τη σύμβαση αυτή εισήχθη σύστημα περιορισμού της ευθύνης πλοιοκτήτη εφοπλιστή, διαχειριστή, ναυλωτή θαλάσσοπλοούντος πλοίου, σε ορισμένο ποσό. Ο εν λόγω περιορισμός ισχύει και για τα χρησιμοποιούμενα για κρατικούς σκοπούς πλοία αφού αυτά δεν εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.

Από τις διατάξεις των άρθρων 1 παρ. 1, 2, 4 και 5 παρ. 1 εδ. α' και ε', 6, 7 και 11 συνάγεται ότι ο πλοιοκτήτης, καθώς και τα πρόσωπα για τις πράξεις ή παραλείψεις των οποίων είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης, μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους και για απαιτήσεις που γεννήθηκαν από σύγκρουση του πλοίου τους με άλλο πλοίο και συνδέονται αιτιωδώς με απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες και με απώλεια ή ζημιές του τελευταίου πλοίου και του φορτίου του, καθώς και με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών του βυθισθέντος, ναυαγήσαντος πλοίου. Για να συμβεί αυτό, μπορούν τα προαναφερόμενα πρόσωπα να συστήσουν κεφάλαιο στο δικαστήριο, το οποίο θα πρέπει να καλύπτει τα οριζόμενα από τα άρθρα 6 και 7 ποσά με τους αναλογούντες τόκους. Το ακριβές ύψος του κεφαλαίου είναι δεδομένο από την ίδια την Σύμβαση, στην οποία γίνεται λόγος για όλα τα στοιχεία εκείνα που συνιστούν στον προσδιορισμό του ως αποτέλεσμα μαθηματικών υπολογισμών. Έτσι, δεν απαιτείται η παρέμβαση του δικαστηρίου για τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό του. Επίσης, το άρθρο 14 της Σύμβασης παραπέμπει στη νομοθεσία του κράτους-μέλους, όποτε τυγχάνουν εφαρμογής και οι διατάξεις των άρθρων 90 – 104 του ΚΙΝΔ στο ελληνικό δίκαιο όποτε αυτό χρειάζεται.

Αντίθετα, με τη διάταξη του άρθρου 4 της ως ανω Διεθνούς Σύμβασης ορίζεται ότι «πρόσωπο που υπέχει ευθύνη δεν δικαιούται να την περιορίσει εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση ότι μια τέτοια απώλεια

⁸² Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 211-222

θα επακολουθήσει πιθανώς.» Ο σκοπός δημιουργίας της συγκεκριμένης διάταξης από τον νομοθέτη είναι η διαμόρφωση ενός ομοιόμορφου διεθνώς δικαίου ως προς το ζήτημα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη για ναυτικές απαιτήσεις στο οποίο όμως περιλαμβάνεται και η ρύθμιση έκπτωσης από το δικαίωμα, κυρίως όταν ο δικαιούχος κατέτεινε με πρόθεση στην πρόκληση ζημίας και επέδειξε πταισματική συμπεριφορά. Για να επέλθει δε η έκπτωση απαιτείται η σωρευτική συνδρομή των στοιχείων, δηλαδή της απεισκευσίας του δράστη σε συνδυασμό με τη γνώση της πιθανότητας επέλευσης της ζημίας. Ο ζημιωθείς φέρει το βάρος επίκλησης και απόδειξης των παραπάνω, που στόχο έχουν να καταστρέψουν το ευεργετικό αυτό δικαίωμα του ζημιώσαντος.

Με αυτόν τον τρόπο, εφόσον υπάρχει πλέον ανώτατο ποσό ευθύνης τόσο ο ασφαλιστής όσο και ο ασφαλισμένος έχουν εκ των προτέρων γνώση για το μέγιστο όριο έκθεσης τους στον ασφαλισμένο κίνδυνο. Στην Ελλάδα, για χρήση του δικαιώματος αυτού απαιτείται σχετική δήλωση του υπόχρεου ενώπιον του αρμόδιου Γενικού Γραμματέα Πρωτοδικών, στην οποία προσαρτώνται τα αποδεικτικά δημόσιας κατάθεσης του προβλεπόμενου ποσού ή της εγγύησης που ορίστηκε από το αρμόδιο δικαστήριο. Από το χρονικό αυτό σημείο, επέρχονται τα αποτελέσματα της σύστασης κεφαλαίου, ιδιαιτέρως δε η αναστολή των ατομικών διώξεων κατά του οφειλέτη. Μάλιστα, στη διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 της Σύμβασης γίνεται σαφές ότι κάθε πρόσωπο που έχει εγείρει απαίτηση έναντι του κεφαλαίου δεν επιτρέπεται να ασκήσει άλλα δικαιώματα σχετικά με την απαίτηση σε άλλα στοιχεία του προσώπου υπέρ ου έχει συσταθεί το κεφάλαιο. Επέρχεται οριστική στέρηση του δικαιώματος των δανειστών για την άσκηση ατομικών διώξεων τους και κατά της υπόλοιπης περιουσίας του συστήσαντος το κεφάλαιο, από το οποίο και μόνο ικανοποιούνται στο βαθμό που αυτό επαρκεί, ενώ το μη ικανοποιηθέν υπόλοιπο από το κεφάλαιο ποσό των απαιτήσεων αποσβέννεται οριστικά (ΑΠ 1402/2007, 1189/2007). Όλα τα προαναφερόμενα, είναι αποσπάσματα της **2263/2013** απόφασης του Αρείου Πάγου (Α΄ 1 Πολιτικό Τμήμα) και αποτελούν πάγια νομολογία.⁸³

⁸³ Απόφαση 2263/2013 Αρείου Πάγου (Α΄ 1 Πολιτικό Τμήμα). Ανασύρθηκε στις 22/01/2019 από : http://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=JMY3FKHHFC41KN8ZBYY3CZQEPF0Z22&apof=2263_2013&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%C11

1.7 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

1.7.1 ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Τον Απρίλιο του 2016 ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ο Κανονισμός 697/2016 (General Data Protection Regulation – GDPR), ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 2018. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο αφορά σε όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες τηρούν και επεξεργάζονται δεδομένα και δη στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που εκ φύσεως διατηρούν περιουσιακά στοιχεία, δεδομένα υγείας, στοιχεία ταυτοποίησης από δημόσιους φορείς, αριθμούς πιστωτικών καρτών και λογαριασμών των πελατών τους.

Κατά την τήρηση της υποχρέωσης του λήπτη σχετικά με την προσυμβατική δήλωση του κινδύνου ανακύπτει το ζήτημα της προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Ο κίνδυνος πολλές φορές σχετίζεται με ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα και πληροφορίες που πλέον προστατεύονται από την νέα νομοθεσία. Έτσι απαιτείται περαιτέρω προσοχή κατά τη σύναψη σύμβασης.

Οι αλλαγές που επέφερε είναι κρίσιμες. Ενισχύει τον εποπτικό και ελεγκτικό χαρακτήρα των Αρμόδιων Αρχών Προστασίας Δεδομένων, θεσμοθετώντας υψηλές ποινές και πρόστιμα για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Παράλληλα, διευρύνει τα δικαιώματα των φυσικών προσώπων ως προς την επεξεργασία των δεδομένων τους, όπως με το δικαίωμα διόρθωσης ή εναντίωσης. Καθιερώνει την υποχρέωση των Υπεύθυνων Επεξεργασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα να παρέχουν διαφανείς και εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες στα Υποκείμενα των Δεδομένων όσον αφορά στην επεξεργασία των στοιχείων τους.

Όλα αυτά κρίνονται κρίσιμα καθόσον βάσει του νόμου 2472/1997 προβλέπεται ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων επιτρέπεται κατ'εξάιρεση εφόσον υπάρχει γραπτή συγκατάθεση του υποκειμένου. Παρόλ' αυτά η νομολογία αρκετές φορές παρεκκλίνει από την εν λόγω διάταξη μη αποδεχόμενη την συγκατάθεση ως την απόλυτη σύμφωνη γνώμη του υποκειμένου, η οποία δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να ελέγχει ευαίσθητα δεδομένα του πελάτη του. Συνήθως μαζί με το έντυπο πρότασης για ασφάλιση που συμπληρώνει ο λήπτης, υπάρχει και ένα κείμενο αποδοχής συλλογής και επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων που πρέπει να υπογράψει. Βάσει του αρ. 2 ν 2472/1997, ως συγκατάθεση ορίζεται η ελεύθερη, ρητή και ειδική δήλωση βούλησης.⁸⁴

⁸⁴ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 140-142

1.7.2 ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ Η “UK INSURANCE ACT 2015” ΣΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑ “MARINE INSURANCE ACT 1906”

«Ο αγγλικός ασφαλιστικός νόμος εξελίχθηκε κατά βάση τον 18^ο και 19^ο αιώνα και έτσι το πιο σημαντικό κομμάτι αυτού, το νομοθέτημα Marine Insurance Act 1906 έχει πλέον πάνω από 100 χρόνια ισχύ. Στο διεθνές εμπόριο και στην ασφαλιστική αγορά έχουν επέλθει σημαντικές αλλαγές, κυρίως τα τελευταία 109 χρόνια, αναγνωρίζοντας πως αυτή τη στιγμή η ασφαλιστική αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου είναι η Τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο. Δεδομένης της σημασίας και του κύρους αυτής, το 2006 η Νομική Επιτροπή κλήθηκε να εξετάσει το υπάρχον ασφαλιστικό δίκαιο της Αγγλίας ώστε να εξακριβωθεί αν αυτό μπορεί να προσαρμοστεί στον σκοπό της σύγχρονης ασφαλιστικής αγοράς και στις νέες αλλαγές.

Κατόπιν έρευνας αποφασίστηκε πως το υφιστάμενο δίκαιο ήταν παρωχημένο και δεν συμβάδιζε με την εμπορική πραγματικότητα του 21^{ου} αιώνα. Ως αποτέλεσμα, η Νομική Επιτροπή δημοσίευσε το Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο 2014, το οποίο περιείχε τις απαραίτητες αλλαγές και τέθηκε για πρώτη φορά ενώπιον του Κοινοβουλίου τον Ιούλιο του 2014. Το Νομοσχέδιο έλαβε τη Βασιλική Σύμφωνη Γνώμη στις 12 Φεβρουαρίου του 2015 ώστε να αποτελέσει στην πορεία τον σύγχρονο Ασφαλιστικό Νόμο 2015 (Insurance Act 2015). Όμως, το μεγαλύτερο μέρος των διατάξεων του τέθηκαν σε ισχύ στις 12 Αυγούστου του 2016 ώστε να υπάρχει η δυνατότητα προσαρμογής της αγοράς. Εν ολίγοις, ο νόμος αυτός αποσκοπεί στην επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές στη σύγχρονη ασφαλιστική αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου.»

Τα καίρια σημεία που υπήρχε ανάγκη να αλλάξουν είναι έξι και εκεί επικεντρώθηκαν οι μεταρρυθμίσεις. Αρχικά, η καλή πίστη στην οποία δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον αγγλικό Νόμο και πιο συγκεκριμένα μέσα από το καθήκον δίκαιης παρουσίασης «The duty of fair Presentation». Δεύτερον, το ζήτημα της μη αποκάλυψης πληροφοριών ως χρή και οι αλλαγές σε αυτό «New remedies for Non-Disclosure». Τρίτον, οι εγγυήσεις «Warranties». Έπειτα, μεταβλήθηκε το καθεστώς που ίσχυε μέχρι τότε για τις παράνομες αξιώσεις «Fraudulent claims». Πέμπτον, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στον τρόπο σύναψης των συμβάσεων και δόθηκε έμφαση στην τήρηση Διαφάνειας που απαιτείται σε κάθε περίπτωση «Contracting Out and the Transparency Requirements». Τέλος, οριοθετήθηκαν και προσδιορίστηκαν με μεγαλύτερη ακρίβεια τα δικαιώματα των Τρίτων συμβαλλόμενων μερών κατά των Ασφαλιστών «The Third Parties (Rights

against Insurers)». ⁸⁵ Ο νέος αυτός νόμος δεν έχει αναδρομική ισχύ, εφαρμόστηκε σε νέες συμβάσεις ή σε παραλλαγές υφιστάμενων συμβάσεων που είχαν ημερομηνία έναρξης μετά τις 12 Αυγούστου 2016.⁸⁶

➤ Disclosure, Remedies and Misrepresentation (Γνωστοποίηση, Διορθωτικά μέτρα και εσφαλμένη παρουσίαση του κινδύνου)

Ο νόμος Insurance Act 2015 αντικαθιστά την προσυμβατική υποχρέωση του ασφαλισμένου για δήλωση των κινδύνων που περιλαμβάνονται στα άρθρα 18, 19 και 20 της MIA 1906, με το “καθήκον δίκαιης παρουσίασης του κινδύνου” (the duty of fair presentation of the risk). Στην ουσία πρόκειται για αντικατάσταση της αρχής της υπέρτατης καλής πίστης, με την έννοια ότι αποτυπώνει το καθήκον του ασφαλιζόμενου για αποκάλυψη όλων των ουσιωδών περιστάσεων και παράλειψη παραπλανητικών δηλώσεων πριν από την σύναψη της σύμβασης. Οι αντισυμβαλλόμενοι απαιτείται πλέον απλά να γνωστοποιούν κάθε ουσιώδη περίσταση που ήδη γνωρίζουν ή που πρέπει να γνωρίζουν. Σε αντίθετη περίπτωση, θα χρειαστεί να παρέχουν στους ασφαλιστές τους επαρκείς πληροφορίες που να αναδεικνύουν την ανάγκη για περαιτέρω εξέταση του ζητήματος, με στόχο να αποκαλυφθούν αυτές οι ουσιώδεις περιστάσεις. Δηλαδή, η ελάχιστη υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης συνίσταται πλέον μόνο στην αποκάλυψη των βασικών πληροφοριών που θα κινητοποιήσουν τον τον μέσο συνετό ασφαλιστή να διατυπώσει ερωτήσεις και να ανακαλύψει μόνος του τα ουσιώδη (άρθρο 3 παρ. 4 εδ. β’). Όλη αυτή η διαδικασία γεννά μια πιο ενεργητική προσέγγιση από πλευράς του ασφαλιστή ο οποίος επιφορτίζεται με το βάρος ανακάλυψης στοιχείων πιο ιδιαίτερων που συνιστούν τον κίνδυνο μέσα από έρευνα. Από την άλλη πλευρά, ο ασφαλισμένος δίνει μια όσο το δυνατόν πιο καθαρή εικόνα μπορεί και με βάση τα όσα είναι γνωστά σε κάθε βαθμίδα της εταιρείας ή του πλοίου από τα ανώτερα στελέχη έως τα κατώτερα.⁸⁷ Σε κάθε περίπτωση, η υποχρέωση του ασφαλισμένου να απαντήσει σαφώς και ενδελεχώς στις ερωτήσεις παραμένει και η απάντηση του εμπίπτει στις διατάξεις για παραπλανητική δήλωση.⁸⁸

⁸⁵ Thomas Cooper. The Insurance Act 2015, Summary, 4 March 2015. Ανασύρθηκε στις 12/9/2018 από: <http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2/>

⁸⁶ P.L. Ferrari & Co. The United Kingdom Insurance Act 2015 coming into force on 12th August 2016 and The International Group of P&I Clubs. Newsletter no 3/16. Ανασύρθηκε στις 15/9/2018 από :

http://www.plferrari.it/public/file/circulars/2016/3_PLF_circulars_12-7.pdf

⁸⁷ Thomas Cooper. The Insurance Act 2015, Summary, 4 March 2015. Ανασύρθηκε στις 12/9/2018 από: <http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2/>

⁸⁸ Bennett H. Law of Marine Insurance, 2nd Edition, Oxford University Press, 2006, p. 137

Απορίας άξιον δεν αποτελούν τα ήδη γνωστά στοιχεία αλλά αυτά που ορίζει ο νόμος ότι ο ασφαλισμένος “θα έπρεπε να γνωρίζει”. Η φράση αυτή εκτιμάται αντικειμενικά και συμπερασματικά αποκαλούνται έτσι τα κρίσιμα στοιχεία που εύλογα αποκαλύπτονται μέσα από μία σειρά ενεργειών και αναζητήσεων πληροφοριών που είναι διαθέσιμες στον κάτοχο της ασφάλισης. Επιβάλλεται δηλαδή μια θετική υποχρέωση στους ασφαλισμένους να διεξάγουν έρευνα σε δεδομένα που έχουν στα χέρια τους και σε εμπλεκόμενα πρόσωπα που θα φαίνονταν χρήσιμα, όπως μεσίτες ή πράκτορες.

Η χρήση των συγκεκριμένων λέξεων “fair presentation of the risk” δεν είναι τυχαία. Ο ασφαλισμένος θα προβεί στην αποκάλυψη στοιχείων, όχι απλώς βομβαρδίζοντας τον ασφαλιστή με τεράστιο όγκο πληροφοριών αλλά με τα απαραίτητα σημεία που δεν θα είναι συγχρόνως υπερβολικά σύντομα ή “κρυπτογραφημένα”. Βάσει του άρθρου 3 παρ. 3 οι παρεχόμενες πληροφορίες πρέπει να ‘ναι σαφείς και προσβάσιμες. Παρόλα αυτά, ο νέος νόμος προβλέπει μια σειρά διορθωτικών μέτρων (remedies) τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ευέλικτα όσον αφορά στη λύση της σύμβασης από τον ασφαλιστή για παραβίαση της ως άνω περιγραφείσας υποχρέωσης. Εάν η παράβαση έγινε σκόπιμα από τον ασφαλισμένο ή απερίσκεπτα, τότε ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να αποφύγει την απόδοση του ασφάλιστρου αφού αποδείξει ότι η σύμβαση δεν θα είχε συναφθεί αν όλα τα στοιχεία ήταν γνωστά. Στην περίπτωση όμως που η παράβαση δεν έγινε σκόπιμα, ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποδείξει τί θα είχε κάνει εάν είχε λάβει την δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου και τις μη κοινοποιηθείσες πληροφορίες. Αν το αποδείξει, ο νέος νόμος του επιτρέπει να ζητήσει την ακύρωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και έπειτα αναλόγως των όρων που εμπεριέχονται σε αυτό κρίνεται αν πρέπει ή όχι να επιστραφεί το ασφάλιστρο. Σε περίπτωση μη δόλιας συμπεριφοράς από την πλευρά του ασφαλισμένου, του επιστρέφονται τα ασφάλιστρα.⁸⁹

Στον αγγλικό νόμο Misrepresentation Act 1967, στη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 ορίζεται επίσης η δυνατότητα του δικαστή να κηρύξει μια σύμβαση ισχυρή παρά την δήλωση ψευδών στοιχείων από πλευράς του ασφαλιζόμενου, επιδικάζοντας αποζημίωση αντί για ακύρωση. Κάτι τέτοιο δεν είχε εφαρμογή σε συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης καθώς αντιβαίνει την αρχή της υπέρτατης καλής πίστης της MIA 1906. Πλέον όμως το καθεστώς αυτό άλλαξε και πέραν της ακύρωσης της σύμβασης

⁸⁹ Thomas Cooper. The Insurance Act 2015, Summary, 4 March 2015. Ανασύρθηκε στις 12/9/2018 από: <http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2/>

κατοχυρώνονται και άλλες επιλογές προς όφελος του ασφαλισμένου, που σε μια τέτοια περίπτωση μπορούν να τύχουν εφαρμογής.⁹⁰

Συνολικά, το άρθρο 21 της Insurance Act 2015 καταργεί τις διατάξεις που σχετίζονται με την προσυμβατική απεικόνιση. Το άρθρο 3, τροποποιεί το καθήκον της υπέρτατης καλής πίστης και εισάγει την αρχή της δίκαιης παρουσίασης (duty of fair presentation), ενώ τα άρθρα 4, 5 και 6 του Act περιλαμβάνουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την εξέταση των ουσιωδών συνθηκών. Το άρθρο 7 του νέου Act δέχεται ότι η έκθεση πραγματικών περιστατικών είναι ουσιώδης, όταν θα επηρέαζε την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή ως προς τη σύναψη της σύμβασης.⁹¹ Να σημειωθεί κιόλας, ότι είναι η πρώτη φορά που παρατίθενται παραδείγματα περιστάσεων που θεωρούνται ουσιώδεις και οι οποίες γεννούν την υποχρέωση αποκάλυψής τους (αρ.7 παρ.4). Είναι ουσιώδεις α) όσες αφορούν σε ειδικά ή ασυνήθη γεγονότα σχετικά με τον κίνδυνο, β) οι τυχόν ιδιαίτερες ανησυχίες που οδήγησαν τον ασφαλισμένο να αναζητήσει ασφαλιστική κάλυψη για τον κίνδυνο και γ) οτιδήποτε αφορά στον κλάδο της ασφάλισης και γίνεται αντιληπτό ως έχον βαρύνουσα σημασία στη δήλωση του κινδύνου πριν συναφθεί μια ασφαλιστική σύμβαση.⁹² Ακόμη, καταργείται ρητώς το β' εδάφιο του άρθρου 17 της ΜΙΑ και με τη διάταξη του άρθρου 14 της Insurance Act 2015 οι ασφαλιστές δεν έχουν πλέον το δικαίωμα να ακυρώσουν μία σύμβαση με το πρόσχημα της παραβίασης της αρχής της υπέρτατης καλής πίστης, ούτε και μπορούν να συμπεριλάβουν όρο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που να το επιτρέπει. Καταληκτικά, καταργείται και το άρθρο 18 της ΜΙΑ 1906 που προσδιόριζε ότι η γνώση του ασφαλισμένου περί των σχετικών με τον ασφαλιζόμενο κίνδυνο ζητημάτων μπορούσε να προέρχεται από όλα τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αποτελεσματική διοίκηση του πλοίου, οπότε και όφειλε να αποκαλύψει όλα όσα γνώριζε. Τη θέση του παίρνει το άρθρο 4 της ΙΑ 2015. Ο λήπτης της ασφάλισης θεωρείται ότι γνωρίζει ή πρέπει να γνωρίζει τις δραστηριότητες όποιου βρίσκεται σε άμεση σχέση με το ασφαλισμένο αγαθό και αναλαμβάνει καθήκοντα που προάγουν την επιχειρηματική δραστηριότητα. Για παράδειγμα ο πλοίαρχος είναι ένα τέτοιο πρόσωπο. Όταν πρόκειται για ένα νομικό πρόσωπο, ο ασφαλιζόμενος πρέπει να γνωρίζει όσα ξέρουν και τα πρόσωπα εκείνα που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων, χωρίς να σημαίνει πως πρέπει

⁹⁰ Αθανασοπούλου Β., Η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα- Αθήνα Θεσσαλονική, 2010, σελ. 197-199.

⁹¹ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 262-263

⁹² Insurance Act 2015. Ανάλυση του άρθρου 7. Ανασύρθηκε στις 31/01/2019 από : <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/section/7/enacted>

να ‘ναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου, αρκεί να κατέχουν θέση με διοικητικές και οργανωτικές ευθύνες και να σχετίζονται με το υπο ασφαλίση αντικείμενο. Στο άρθρο 4 παρ. 4 περ. β’ γίνεται σαφές πως όποιος είναι υπεύθυνος για την ασφαλίση πρέπει να γνωστοποιήσει στον ασφαλιζόμενο τις πληροφορίες που βρίσκονται στην κατοχή του. Ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να γνωρίζει εμπιστευτικές πληροφορίες που είναι γνωστές σε εξωτερικούς συνεργάτες και στους εργαζομένους αυτών.⁹³

➤ Warranties and Other Policy Terms (Εγγυήσεις και Άλλοι όροι)

Σύμφωνα με το νέο νόμο, η παραβίαση των εγγυήσεων δεν οδηγεί αυτόματα τον ασφαλιστή εκτός κινδύνου, όπως πριν συνέβαινε. Ειδικότερα στο παρελθόν, μια παραβίαση αποδέσμευε τον ασφαλιστή από κάθε ευθύνη βάσει του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, ακόμη και αν η παράβαση ήταν ασήμαντη και δεν έχει καμία σχέση με την απώλεια του ασφαλισμένου. Πλέον η “ Insurance Act 2015” έχει ανασταλτικό χαρακτήρα, σύμφωνα με τα άρθρα 9 έως 11. Δηλαδή, όσο διαρκεί η παράβαση των εγγυήσεων ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για τις ζημιές που υπέστη ο ασφαλισμένος, επανέρχεται σε κίνδυνο μόλις η παράβαση θεραπευθεί, όπου αυτό είναι δυνατό.

Επιπλέον, καταργούνται και οι λεγόμενες “basis of contract clauses” (τυπικές ρήτρες βάσης της σύμβασης), ως μέσο μετατροπής των προσυμβατικών δηλώσεων και των πληροφοριών που παρέχονται στους ασφαλιστές σε έντυπη μορφή εγγυήσεων με ασαφή διατύπωση για τον ασφαλισμένο. Οι συγκεκριμένες προκαλούσαν συχνά προβλήματα καθώς επέφεραν αυστηρές συνέπειες για τους αντισυμβαλλόμενους. Ο νέος νόμος δίνει μια σημαντική θετική έκβαση στο ζήτημα αυτό για τους ασφαλιζόμενους.⁹⁴

Αναλυτικότερα, συνηθιζόταν μέχρι την έναρξη ισχύος του Νέου νόμου, οι ασφαλιζόμενοι να υπογράφουν στο τέλος των έντυπων προτάσεων ή των ασφαλιστηρίων συμβολαίων μια δήλωση αυθεντικότητας των παρεχόμενων πληροφοριών. Επιβεβαίωναν με αυτό τον τρόπο την αλήθεια των ισχυρισμών τους και συμφωνούσαν ότι τα εν λόγω δοθέντα στοιχεία αποτελούν τη «βάση της σύμβασης». Αν στην συνέχεια αποδεικνύετο ανακρίβεια στα δηλωθέντα , ο ασφαλιστής ανεξάρτητα

⁹³ Sarah Turpin, Sarah G. Emerson, Frank Thompson, K&L GATES. New UK Insurance Act Coming Into Force in August 2016, 19 May 2016. Ανασύρθηκε στις 10/11/2018 από : <http://www.klgates.com/new-uk-insurance-act-coming-into-force-in-august-2016---some-practical-tips-for-policyholders-in-anticipation-of-the-changes-05-17-2016/>

⁹⁴ Sarah Turpin, Sarah G. Emerson, Frank Thompson, K&L GATES. New UK Insurance Act Coming Into Force in August 2016, 19 May 2016. Ανασύρθηκε στις 13/10/2018 από: <http://www.klgates.com/new-uk-insurance-act-coming-into-force-in-august-2016---some-practical-tips-for-policyholders-in-anticipation-of-the-changes-05-17-2016/>

από την σημασία αυτών, μπορούσε να αποποιηθεί την ευθύνη και να αποφύγει τη σύμβαση. Έτσι, η χρήση τέτοιων όρων έγινε αρκετές φορές αντικείμενο σχολιασμού και επικρίθηκε από ανθρώπους του χώρου που εντόπιζαν συχνά αδικίες έναντι των ασφαλισμένων. Όπως προαναφέρθηκε εξάλλου μια ασφαλιστική σύμβαση πρέπει να βασίζεται στην αρχή της καλής πίστης και αυτή πρέπει να τηρείται από κάθε μέρος. Από τις παρεχόμενες πληροφορίες ο ασφαλιστής αξιολογεί τον κίνδυνο και καθορίζει την κατάλληλη πριμοδότηση αν τον αναλάβει. Στις μέρες μας, οι ασφαλιστές έχουν εκτεταμένες γνώσεις ως εμπειρογνώμονες και ως εκ τούτου δεν κρίνεται απαραίτητη περαιτέρω διασφάλιση των συμφερόντων τους, όπως απαιτείτο στο παρελθόν. Αντίθετα, η ανάγκη υποστήριξης των ασφαλισμένων, ως μη ειδικευμένων επι των θεμάτων αυτών, είναι επιβεβλημένη. Επομένως, είναι αντιληπτοί οι λόγοι που η εξαφάνιση της ρήτρας στην Insurance Act 2015 αποτέλεσε ένα από τα βασικά, πρωτεύοντα μέτρα.⁹⁵

Ορισμένα παραδείγματα θα διευκολύνουν την κατανόηση του ζητήματος αυτού που άλλαξε άρδην τον τρόπο αντιμετώπισης των εγγυήσεων και των συμφερόντων των αντισυμβαλλόμενων. Εάν μια εγγύηση απαιτεί να προχωρήσει ο ασφαλισμένος σε μία ενέργεια σε καθορισμένο χρονικό διάστημα, δηλαδή μια πολιτική ιδιοκτησίας περιλαμβάνει εγγύηση συναγερμού διαρρήξεως μέχρι την 1^η Μαρτίου και ο αντισυμβαλλόμενος δεν τον εγκαταστήσει μέχρι τις 15 του ίδιου μηνός, τότε θεωρείται πως η παράβαση διορθώνεται στις 15. Σε αυτό το σενάριο, η κάλυψη θα έχει ανασταλεί μεταξύ της 1^{ης} και της 15^{ης} Μαρτίου, αυτό πρακτικά σημαίνει πως ο ασφαλιστής δεν θα βρίσκεται σε κίνδυνο για τυχόν απώλειες που σημειώθηκαν στο χρονικό αυτό διάστημα.⁹⁶ Όπως σε κάθε κανόνα έτσι και εδώ υπάρχουν εξαιρέσεις. Επομένως, βάσει του τμήματος 10 της Insurance Act 2015, ο ασφαλιστής εξακολουθεί να ευθύνεται παρά την παραβίαση εγγυήσεων, όταν α) λόγω αλλαγής των περιστάσεων η εγγύηση παύει να βρίσκει εφαρμογή στις συνθήκες του συμβολαίου, β) όταν η συμμόρφωση με την εγγύηση καθίσταται παράνομη από οποιονδήποτε μεταγενέστερο νόμο ή γ) όταν ο ίδιος ασφαλιστής με δική του πρωτοβουλία παραιτείται από την παραβίαση της

⁹⁵ Abdolazim Khorrooshi, Habibollah Rahimi, Abbas Ghasemi Hamed & Jalil Maleki. Basis of Contract Clause in the UK and the necessity for Reforming Insurance Law in Iran, Published by Canadian Center of Science and Education, Journal of Politics and Law; Vol. 10, No. 2, 28 February 2017. Ανασύρθηκε στις 26/11/2018 από : https://www.researchgate.net/publication/314127189_Basis_of_Contract_Clause_in_the_UK_and_the_Necessity_for_Reforming_Insurance_Law_in_Iran

⁹⁶ Marsh & McLennan Companies. Adviser, The insurance Act 2015- Warranties and Other Terms, June 2016, p.3. Ανασύρθηκε στις 18/01/2019 από : <https://www.marsh.com/uk/insights/research/the-insurance-act-2015-warranties-and-other-terms.html>

εγγύησης. Στο ίδιο τμήμα, παράγραφος 7 αναγράφονται οι αλλαγές που έγιναν από τον νέο νόμο στην ΜΙΑ 1906. Βάσει αυτού, στο τμήμα 33 (nature of warranty- φύση της εγγύησης), στο εδάφιο 3 παραλείπεται η δεύτερη πρόταση και επίσης το ίδιο συμβαίνει με το τμήμα 34 της ΜΙΑ 1906 (when a breach of warranty excused). Το τμήμα αυτό πρέπει να εξετάζεται σε συνδυασμό με το τμήμα 11 που αναφέρεται στους όρους που δεν σχετίζονται με την πραγματική απώλεια καθώς είναι άρρηκτα συνδεδεμένα και εξηγούν τα σχετικά με την ευθύνη των ασφαλιστών και με τους κανόνες παραβίασης εγγυήσεων.⁹⁷

➤ **Fraudulent claims (Παράνομες αξιώσεις)**

Ο νόμος αποσαφηνίζει τα ένδικα μέσα τα οποία έχουν στη διάθεση τους οι ασφαλιστές σε περίπτωση απάτης. Έτσι εάν ο ασφαλισμένος προβεί σε δόλια απαίτηση, δίνεται το δικαίωμα στον ασφαλιστή να μην καταβάλει κανένα μέρος αυτής, ακόμη και αν υπήρξε παράνομη ως προς ένα τμήμα μόνο και όχι καθ' ολοκληρίαν. Σε περίπτωση υποβολής τέτοιας απαίτησης, ο ασφαλιστής μπορεί ακόμη να ανακτήσει τα ποσά που καταβλήθηκαν και να περατωθεί η σύμβαση από την ημερομηνία της δόλιας πράξης χωρίς να χρειαστεί να επιστραφεί το ασφάλιστρο (άρθρο 12 της Insurance Act 2015). Επίσης, ο ασφαλιστής μπορεί να επιλέξει να καταγγείλει τη σύμβαση και να αρνηθεί την καταβολή αξιώσεων που γεννήθηκαν μετά την πραγματοποίηση της απάτης. Ωστόσο, παραμένει υπεύθυνος για τις τυχόν ζημιές που νόμιμα προκλήθηκαν πριν από την δόλια απαίτηση.

Το άρθρο 7 παρ. 5 του ΑσφΝ προβλέπει παρόμοια αντιμετώπιση της δόλιας απαίτησης με την προαναφερθείσα, όπου γίνεται κατανοητό ότι ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς καταβολή του ασφαλίματος όταν η επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης επέρχεται κατόπιν δόλου ή βαριάς αμέλειας του ασφαλισμένου. Το ίδιο ισχύει για την περίπτωση ασφάλισης προσώπων όπου μπορούν οι ασφαλιστές να αφίστανται της υποχρέωσης τους κατόπιν δόλιου αιτήματος του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου του ασφαλίματος ή των νόμιμων αντιπροσώπων τους ή των εκπροσώπων τους ή των τρίτων στους οποίους έχει ανατεθεί επαγγελματικά η φύλαξη του αντικειμένου.⁹⁸

⁹⁷ Insurance Act 2015. Τμήματα 8-11. Ανασύρθηκε στις 18/01/2019 από : <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/section/10/enacted>

⁹⁸ Ασφαλιστικός Ν. 2496/1997 (ΦΕΚ 87/τ.Α'16.5.1997). Ανάλυση του άρθρου 7. Ανασύρθηκε στις 13/10/2018 από : <http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/n2496.pdf>

➤ Contracting Out and the Transparency Requirements (Η σύναψη των συμβάσεων και η τήρηση της διαφάνειας)

Καθοριστικό γεγονός αποτελεί ότι ο νέος νόμος προορίζεται να λειτουργήσει ως καθεστώς προεπιλογής για εμπορικές συμβάσεις. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να συνάπτουν συμβάσεις εκτός των νομοθετικών αλλαγών, υπό την προϋπόθεση ότι οι ασφαλιστές θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις Διαφάνειας του Νόμου. Με άλλα λόγια, επιβάλλεται να γίνονται ξεκάθαροι από τους ασφαλιστές οποιοιδήποτε όροι της σύμβασης θέτουν τον ασφαλιζόμενο σε χειρότερη θέση απ' ότι αυτοί που ορίζει ο νέος Νόμος. Εντούτοις, τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να συνάψουν σύμβαση που να υπεκφεύγει του κανόνα για την απαγόρευση της “βάσης της σύμβασης” (basis of contract clause), όπως αυτός αναλύθηκε παραπάνω.⁹⁹ Η παρέκκλιση από τις διατάξεις του ΙΑ 2015 είναι επιτρεπτή βάσει του άρθρου 16 περ.2 μόνο όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις διαφάνειας. Όποιο μειονέκτημα συμπεριλαμβάνεται στον όρο και είναι σε θέση να καταστήσει ευάλωτο τον ασφαλισμένο πρέπει να φαίνεται εξαρχής και είναι επιβεβλημένο να παρουσιάζεται εξίσου ο βαθμός χειροτέρευσης της θέσης του.

Εάν ένας ασφαλιστής προσπαθήσει να συμπεριλάβει έναν μειονεκτικό όρο στο συμβόλαιο, καθιστώντας την θέση του ασφαλισμένου χειρότερη από ότι θα ήταν σύμφωνα με τον νόμο θα πρέπει να ακολουθήσει όσα ορίζονται στο τμήμα 17 του νέου Νόμου του 2015. Δηλαδή, πρέπει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να τραβήξει την προσοχή του ασφαλισμένου στον όρο αυτό πριν από την έναρξη της πολιτικής καθώς και να τον κάνει όσο πιο σαφή ως προς το περιεχόμενο και το αποτέλεσμα του. Ως εκ τούτου, εάν ο ασφαλισμένος δεν συμμορφωθεί με οποιαδήποτε εγγύηση στην πολιτική, ο ασφαλιστής αποδεσμεύεται αμετάκλητα από την ημερομηνία της παραβίασης της εγγύησης και έτσι ο ασφαλισμένος δεν μπορεί εκ των υστέρων να υπερασπιστεί τον εαυτό του, εφόσον είχε ο ίδιος ή ο αντιπρόσωπος του πραγματική γνώση της μειονεκτικής θέσης κατά τη σύναψη της σύμβασης ή της τροποποίησης των συμφωνηθέντων.¹⁰⁰

⁹⁹ Sarah Turpin, Sarah G. Emerson, Frank Thompson, K&L GATES. New UK Insurance Act Coming Into Force in August 2016, 19 May 2016. Ανασύρθηκε στις 13/10/2018 από: <http://www.klgates.com/new-uk-insurance-act-coming-into-force-in-august-2016---some-practical-tips-for-policyholders-in-anticipation-of-the-changes-05-17-2016/>

¹⁰⁰ Marsh & McLennan Companies. Adviser, The insurance Act 2015- Warranties and Other Terms, June 2016, p.4. Ανασύρθηκε στις 18/01/2019 από : <https://www.marsh.com/uk/insights/research/the-insurance-act-2015-warranties-and-other-terms.html>

Είναι πρόδηλο πως οι ασφαλιστές προκειμένου να προστατέψουν τα συμφέροντα τους εύκολα θα θέσουν στο περιθώριο αυτές τις διατάξεις, εφαρμόζοντας το καθεστώς του ΜΙΑ 1906, εφόσον προβλέπεται ελευθερία συμβάσεων και μια τέτοιου είδους επιλογή δεν αντίκειται στον ΙΑ 2015. Ο μόνος τρόπος για να ισχύσουν οι νέες διατάξεις εξαρτάται άμεσα από την επιρροή των ασφαλομεσιτών προς τους ασφαλιστές κατά την προετοιμασία των συμβολαίων ασφάλισης.¹⁰¹

➤ The Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010

Σ' αυτό το σημείο να σημειωθεί πως ο νέος νόμος του 2015 άνοιξε τον δρόμο για την έναρξη εφαρμογής του νόμου του 2010 περί τρίτων μερών (Rights against Insurers), ο οποίος έπασχε από τεχνικές ελλείψεις.¹⁰² Πιο συγκεκριμένα, τέθηκε σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2016 – λίγες μέρες πριν την τυπική έναρξη ισχύος της Insurance Act 2015- και αυτό γιατί είχαν πλέον διασαφηνιστεί δύσκολες έννοιες που αφορούσαν κυρίως στο δίκαιο περί αφερεγγυότητας και οι οποίες δυσκόλευαν την εφαρμογή του, παρόλο που είχε λάβει την Βασιλική Σύμφωνη Γνώμη ήδη από τον Μάρτιο του 2010.

Υπενθυμίζεται ότι ο νόμος του 2010 αποσκοπεί στην διευκόλυνση των αιτούντων τρίτων να ασκήσουν αγωγές κατά των ασφαλιστών ευθέως, όταν ένας ασφαλισμένος έχει καταστεί αφερέγγυος.¹⁰³ Πρόκειται για τον νόμο που ήρθε να αντικαταστήσει έναν εξίσου παλιό αλλά ουσιαστικό νόμο, αυτόν του 1930 για τα δικαιώματα των τρίτων μερών. Σύμφωνα με την Πράξη του 1930, ο τρίτος έπρεπε να εκδώσει απόφαση εναντίον του ασφαλισμένου σχετικά με την αξίωση του πριν από τη διαδικασία κατά του ασφαλιστή. Αντίθετα, με τον νέο νόμο του 2010 ο τρίτος θα πρέπει να κινήσει πλέον μόνο μία διαδικασία κατά του ασφαλιστή αξιώνοντας τόσο την αναγνώριση της ευθύνης του ασφαλισμένου έναντι αυτού όσο και της ευθύνης του ασφαλιστή βάσει της πολιτικής. Δηλαδή, η νομοθεσία επιτρέπει στον τρίτο να διεκδικήσει την αξίωση του σε μία ενιαία διαδικασία. Ο ασφαλιστής δεν μπορεί πλέον να επικαλεστεί προς υπεράσπιση του ότι ο ασφαλισμένος δεν του κοινοποίησε της απαίτηση όταν ο τρίτος έχει ειδοποιήσει.

¹⁰¹ Merkin Rob and Gürses Özlem, the Insurance Act 2015: Rebalancing the Interests of Insurer and Assured, the Modern Law Review Limited, 2 November 2015, p. 1022-1023. Ανασύρθηκε στις 30/1/2019 από : <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2230.12158>

¹⁰² Thomas Cooper. The Insurance Act 2015, Summary, 4 March 2015. Ανασύρθηκε στις 28/11/2018 από: <http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2/>

¹⁰³ Nigel Brook. Third Parties' (Rights against Insurers) Act 2010 comes into force in August, Clyde & Co, 10 May 2016. Ανασύρθηκε στις 28/11/2018 από : <https://www.clydeco.com/insight/article/third-parties-rights-against-insurers-act-2010-comes-into-force-in-august>

Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, ο ασφαλισμένος είναι ή μετατρέπεται σε σχετικό πρόσωπο “relevant person” όταν αναλαμβάνει την ευθύνη έναντι τρίτου και ισχύει πλέον μια από τις διαδικασίες αφερεγγυότητας. Ο ασφαλιστικός νόμος του 2015 εισάγει μια τροποποίηση του νόμου 2010 παρέχοντας στον Υπουργό τη δυνατότητα να τροποποιήσει την έννοια του «σχετικού προσώπου» με κανονισμό. Σκοπός αυτής της διάταξης είναι να εξασφαλίσει ότι ο νόμος του 2010 θα ενημερώνεται για τις μελλοντικές αλλαγές του δικαίου περί αφερεγγυότητας.¹⁰⁴

1.7.2.1 P&I CLUBS ΚΑΙ UK INSURANCE ACT 2015

Υπάρχουν 8 πολύ σημαντικές αλληλασφαλιστικές ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Clubs - P&I Clubs) που επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από τις νέες αλλαγές, καθώς οι κανόνες τους υπόκεινται στην αγγλική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του νομοθετήματος Marine Insurance Act 1906. Πρόκειται για τις κάτωθι : Britannia, London, North of England, Shipowners, Standard, Steamship, United Kingdom, West of England. Αυτές, λοιπόν, προκειμένου να ανταπεξέλθουν άμεσα και εφόσον η δράση τους καλύπτει μεγάλο μέρος των ναυτασφαλιστικών συμβολαίων διεθνώς, ξεκίνησαν ήδη να πραγματοποιούν τροποποιήσεις στους κανονισμούς και στον τρόπο λειτουργίας τους από την 20^η Φεβρουαρίου 2018, ώστε να προλάβουν τις εξελίξεις. Παρόλα αυτά σύντομα παραιτήθηκαν ομόφωνα από μερικές διατάξεις του νέου νόμου τηρώντας όσα ανέκαθεν ίσχυαν στο νομοθέτημα MIA 1906, ως πιο συμφέροντα και διαχρονικά μέτρα. Ειδικότερα, υιοθετούν το καθήκον της δίκαιης και ξεκάθαρης παρουσίασης των συμβάντων που πηγάζει από τον νέο νόμο, αλλά δεν αποδέχονται τα μέτρα θεραπείας (remedies) παρά μόνο εκείνο που δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να αποχωρήσει από τη σύμβαση αν δεν τηρηθούν τα πρέποντα. Επίσης, καταργείται κάθε όρος που συνιστά βάση του συμβολαίου. Πρόκειται για διάταξη αναγκαστικού δικαίου και ως εκ τούτου αφαιρείται από τα συμβόλαια κάθε χαρακτηρισμός “basis clauses”. Σχετικά με τις εγγυήσεις, τα 8 P&I Clubs παρουσιάζουν εξίσου ανασφάλεια και επιφυλακτικότητα επιλέγοντας να παρεκκλίνουν από τα ορισθέντα εκ του νέου νόμου.

¹⁰⁴ Sarah Turpin, Jonathan Lawrence, Sarah G. Emerson, Third Party (Rights against Insurers) Act 2010, K&L GATES, 14 July 2016. Ανασύρθηκε στις 28-11-2018 από : <http://www.klgates.com/third-party-rights-against-insurers-act-2010-07-14-2016/>

Δεν ισχύει όμως το ίδιο και για το κομμάτι των δόλιων απαιτήσεων (fraudulent claims), καθώς σε αυτήν την περίπτωση εφαρμόζεται το γράμμα του νέου νόμου.¹⁰⁵

Οι Κανόνες και όλες οι ασφαλιστικές συμβάσεις που συνάπτονται από τα P&I clubs υπόκεινται και ενσωματώνουν τις διατάξεις του νόμου MIA 1906, του Insurance Act 2015 του Ηνωμένου Βασιλείου και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις του. Ωστόσο, αναλυτικά οι παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του ασφαλιστικού νόμου 2015 που εξαιρούνται από τους κανόνες (Rules) των P&I clubs και από οποιαδήποτε σύμβαση ασφάλισης είναι οι εξής : Το άρθρο 8 του νόμου αποκλείεται. Κάθε παραβίαση του καθήκοντος της δίκαιης παρουσίασης παρέχει το δικαίωμα στο club να αποφύγει την πολιτική ανεξάρτητα από το αν η παραβίαση του καθήκοντος είναι αθώα, σκόπιμη ή απερίσκεπτη. Ακόμη, αποκλείεται και το άρθρο 10 του νόμου. Ως αποτέλεσμα, όλες οι εγγυήσεις των Κανόνων των P&I clubs ή οποιασδήποτε σύμβασης ασφάλισης πρέπει να τηρούνται και αν ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με οποιαδήποτε εγγύηση, το club θα απαλλαγεί από την ευθύνη από την ημερομηνία της παραβίασης, ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν περιθώρια διόρθωσης της παραβίασης στην πορεία.

Και το άρθρο 11 του Act 2015 εξαιρείται από την εφαρμογή των P&I clubs. Έτσι, όλοι οι κανόνες και όροι του συμβολαίου ασφάλισης μεταξύ του club και του πλοιοκτήτη-μέλους, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των όρων που μειώνουν τον κίνδυνο απώλειας σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή και τοποθεσία πρέπει να τηρούνται αυστηρά. Αν ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με τον οποιοδήποτε όρο, η ευθύνη του club μπορεί να περιοριστεί ή και να αποκλειστεί, παρα το γεγονός πως η παραβίαση δεν θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο της απώλειας κατά τις περιστάσεις στις οποίες συνέβη. Επιπλέον αποκλείεται το άρθρο 13, και κατ' επέκταση το club λαμβάνει το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση ασφάλισης σε σχέση με τον πλοιοκτήτη και όλους τους ασφαλισμένους σε περίπτωση που μία δόλια απαίτηση υποβάλλεται από ή για λογαριασμό αυτού. Τέλος, και το άρθρο 14 του νόμου εξαιρείται. Ως εκ τούτου, η σύμβαση ασφάλισης μεταξύ του Club και του πλοιοκτήτη θεωρείται ως σύμβαση μέγιστης καλής πίστης και κάθε παραβίαση του καθήκοντος αυτού παρέχει το δικαίωμα στο club να αποφύγει τη σύναψη ασφαλιστικού συμβολαίου.¹⁰⁶

¹⁰⁵ P.L. Ferrari & Co. The United Kingdom Insurance Act 2015 coming into force on 12th August 2016 and The International Group of P&I Clubs. Newsletter no 3/16. Ανασύρθηκε στις 15/9/2018 από :

http://www.plferrari.it/public/file/circulars/2016/3_PLF_circulars_12-7.pdf

¹⁰⁶ UK P&I CLUB. Rules and Articles 2019 for UK (Europe), UK P&I N.V. Ανασύρθηκε στις 04/03/2019 από : https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/2019/2019_rules_FINAL_13TH_FEB_19.pdf

1.7.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ

Η τεχνολογική εξέλιξη είναι ραγδαία και καθώς εισχωρεί σταδιακά σε όλους τους τομείς της οικονομίας, επηρεάζει σημαντικά και την ναυτιλία. Η επιρροή αυτή όμως αν και χρήσιμη καθιστά τις ναυτιλιακές εταιρείες πιο ευάλωτες. Οι κυβερνοεπιθέσεις σε συστήματα λογισμικού έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια κοστίζοντας εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια.

Πεπεισμένη για την ανάγκη να προστατευθεί ενάντια στην αυξανόμενη απειλή των κακόβουλων επιθέσεων, το 2017 η ναυτιλία συνέβαλε στην διαμόρφωση των Κατευθυντήριων Γραμμών του IMO (2017 IMO Guidelines on Maritime Cyber Risk Management) για τη διαχείριση της ασφάλειας του κυβερνοχώρου στη ναυτιλία.¹⁰⁷

Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν συστάσεις υψηλού επιπέδου για την διαχείριση του κινδύνου στον θαλάσσιο κυβερνοχώρο. Πρόκειται για περιπτώσεις που απειλούν την ασφάλεια των πληροφοριών και των ψηφιακών δεδομένων ή σχετίζονται με απώλειες στοιχείων των πληροφορικών συστημάτων και άλλα. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς για να επιτύχουν την προστασία στον καλύτερο δυνατό βαθμό πρέπει να λάβουν μέτρα ενάντια στις τρέχουσες αναδυόμενες απειλές που σχετίζονται με την ψηφιοποίηση, την ολοκλήρωση και την αυτοματοποίηση διαδικασιών στην ναυτιλία. Για να φτάσουν σ αυτό το σημείο απαιτείται να δημιουργήσουν διαδικασίες διαχείρισης των κινδύνων βάσει των Κατευθυντήριων Γραμμών. Αυτές παρέχουν συστάσεις που μπορούν να ενσωματωθούν στις υφιστάμενες διαδικασίες διαχείρισης κινδύνων και καθίστανται συμπληρωματικές προς τις πρακτικές που έχουν ήδη αναπτυχθεί από τον IMO.¹⁰⁸ Είναι επίσης συμβατές με τις Κατευθυντήριες γραμμές για την ασφάλεια των πλοίων στον κυβερνοχώρο (Guidelines on Cyber Security Onboard Ships) με τις οποίες ασχολήθηκαν άλλοι οργανισμοί της ναυτιλίας όπως το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping - ICS) και BIMCO.

Ο IMO ουσιαστικά υιοθέτησε ένα ψήφισμα το 2017 σχετικά με την ασφάλεια στον Κυβερνοχώρο στη ναυτιλία, το οποίο προτρέπει τις εθνικές διοικήσεις να εξασφαλίσουν ότι η αντιμετώπιση τέτοιου είδους απειλών μπορεί να επιτευχθεί, αρχής γενομένης από 01/01/2021, στο πλαίσιο των ήδη υφιστάμενων συστημάτων

¹⁰⁷ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ετήσια Έκθεση 2017-2018. Ανασύρθηκε στις 29/01/2019 από : https://www.ugs.gr/media/13491/annual-report-2018_gr.pdf

¹⁰⁸ International Maritime Organization. Guidelines on Maritime Cyber Risk Management, 7 July 2017. Ανασύρθηκε στις 29/01/2019 από : <https://www.imca-int.com/briefing/1375/imo-guidelines-maritime-cyber-risk-management/>

διαχείρισης ασφάλειας όπως ορίζονται στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code). Οι κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν μη υποχρεωτικές παγκόσμιες πρωτοβουλίες και θεσπίζονται για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κρατών ώστε να εισάγουν στο σύστημα τους ευκολότερα καινοτομίες που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών παραμένει ένθερμος υποστηρικτής τέτοιου είδους ρυθμίσεων.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ετήσια Έκθεση 2017-2018. Ανασύρθηκε στις 29/01/2019 από : https://www.ugs.gr/media/13491/annual-report-2018_gr.pdf

ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ – P&I CLUBS

Τρεις είναι οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης στην Μ. Βρετανία. Η ασφαλιστική αγορά των Lloyds, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (clubs).¹¹⁰

2.1 LLOYD'S OF LONDON

Η ασφαλιστική αγορά των Lloyds έχει μια ασυναγώνιστη συγκέντρωση εμπειρογνωμοσύνης εξειδικευμένων ασφαλιστικών εταιρειών και κάθε μέρα, πάνω από 50 κορυφαίες στον χώρο αυτό ασφαλιστικές εταιρείες, πάνω από 200 εγγεγραμμένοι μεσίτες και ένα παγκόσμιο δίκτυο με περισσότερους από 4000 τοπικούς ασφαλιστικούς φορείς δραστηριοποιούνται και φέρνουν επιχειρήσεις σ' αυτήν, αυξάνοντας διαρκώς το κύρος και την δύναμη της.

Μεγάλο μέρος του κεφαλαίου που διατίθεται στο Lloyd's παρέχεται σε συνδρομητική βάση, όπου οι ασφαλιστές ενώνονται μαζί ως συνδικάτα και αλυσιδωτά τα συνδικάτα ενώνονται για να αναλάβουν τους κινδύνους. Αυτού του είδους η συνεργασία, σε συνδυασμό με την ευελιξία και την οικονομική βεβαιότητα της αγοράς, καθιστά την Lloyd's την κορυφαία ασφαλιστική πλατφόρμα στον κόσμο. Η χρηματοοικονομική δύναμη της απορρέει από την μοναδική κεφαλαιακή διάρθρωση που συχνά αναφέρεται ως «Αλυσίδα Ασφάλειας», παρέχοντας άριστη οικονομική ασφάλεια στους αντισυμβαλλόμενους και αποδοτικότητα κεφαλαίου για τα μέλη. Πίσω από την αγορά των Lloyd's είναι η Lloyd's Corporation, η οποία δεν είναι η ίδια ασφαλιστής αλλά λειτουργεί ως ένας ανεξάρτητος οργανισμός και ρυθμιστής που μάχεται για την προστασία και την διατήρηση της φήμης της αγοράς. Παράλληλα, παρέχει υπηρεσίες και διεξάγει πρωτότυπες έρευνες, αναφορές και αναλύσεις βάσει των δεδομένων της βιομηχανίας.¹¹¹

Σε γενικές γραμμές, ο Lloyd είναι ένας επαγγελματικός οργανισμός ασφαλιστών και ασκεί γενική διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό την προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλιζομένων. Για την είσοδο μέλους στο Lloyd απαιτείται κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφάλειας

¹¹⁰ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 264

¹¹¹ Lloyd's Official Website. What is Lloyd's? Ανασύρθηκε στις 07/02/2019 από : <https://www.lloyds.com/about-lloyds/what-is-lloyds>

βάσει του κανονισμού, ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψηφίου όμως επιβάλλεται και ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφάλειας. Τα μέλη οφείλουν να τηρούν και να υποβάλλουν τον ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους, όπου όλα τα εισπραχθέντα ασφαλιστήρια τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό ασφαλείας και από αυτόν δεν επιτρέπονται οι αναλήψεις, μέχρις ότου να εκπληρωθούν όλες οι υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχουν συναφθεί. Στα κυριότερα λιμάνια ανα τον κόσμο η Επιτροπή Διοίκησης του Lloyd έχει διορίσει πράκτορες που ελέγχουν και αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ασφάλιση ατυχήματα, ενεργώντας τα δέοντα για τις ασφαλίσεις και τους εντολείς τους. Μέσω των πρακτόρων πραγματοποιούνται ακόμη πληρωμές αλλά και διακανονισμοί απαιτήσεων που πηγάζουν από τις συμβάσεις με τα μέλη.

Όταν ο ασφαλιζόμενος δώσει εντολή ασφάλισης σε έναν μεσίτη του Lloyd, ο τελευταίος συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (slip) με τα ουσιώδη στοιχεία του υποψηφίου προς ασφάλιση κινδύνου. Δηλαδή, αναγράφεται συνήθως το όνομα του πλοίου, η χρονική περίοδος ασφάλισης, το ασφαλιστικό ποσό, οποιοσδήποτε όρος τυποποιημένος ή μη και στη συνέχεια το έγγραφο υποβάλλεται στα μέλη του Lloyd για να επιτύχει την κάλυψη. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές-μέλη, έως ότου συμπληρωθεί η πλήρης κάλυψη.¹¹²

2.2 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (I.U.A.)

Το 1998, το τότε γνωστό I.L.U. (Institute of London Underwriters) που απαρτιζόταν κυρίως στην αρχή από βρετανικές ασφαλιστικές εταιρείες ή εταιρείες βρετανικών συμφερόντων, συγχωνεύθηκε με τη Διεθνή Ένωση Ασφαλίσεων και Αντασφαλίσεων του Λονδίνου (London International Insurance and Reinsurance Market Association). Ο νέος οργανισμός που δημιουργήθηκε ονομάστηκε Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση (I.U.A./ International Underwriting Association). Τα μέλη του I.U.A. είναι αποκλειστικά εταιρείες και όχι φυσικά πρόσωπα, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο των ασφαλίσεων και αντασφαλίσεων καθώς και σε συγγενείς κλάδους, με γραφεία κυρίως στο Λονδίνο αλλά και όχι μόνο.

¹¹² Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 265

Βασικές προτεραιότητες του Ινστιτούτου είναι προώθηση εμπειρογνωμοσύνης και τεχνογνωσίας, η εισαγωγή καινοτομιών στο χώρο των ασφαλίσεων και των αξιώσεων. Στόχος είναι η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και η προσέλκυση επιχειρήσεων στο Λονδίνο. Ο I.U.A. συντελεί στην βελτίωση της αποδοτικότητας της ασφαλιστικής αγοράς μέσω της καθιέρωσης της τυποποιημένης Αγοράς Αξιών του Λονδίνου (London Market Principles). Πρόκειται για μία βάση δεδομένων που καταγράφονται τα περιστατικά που κατά καιρούς έχουν απασχολήσει τις ασφαλιστικές εταιρείες, δηλαδή ο προσδιορισμός του ύψους των ασφαλιστρών που διαφέρει ανά περίπτωση, η διαχείριση της απαίτησης για ασφαλιστική αποζημίωση, οι διακανονισμοί έως την στιγμή της καταβολής της. Μια ακόμη σημαντική παροχή είναι ότι το I.U.A. αλληλοεπιδρά με κρατικούς φορείς όπως η βρετανική Αρχή Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών, κυρίως με έργο συμβουλευτικό που συνεισφέρει στην διαμόρφωση των κανόνων της αγοράς του Λονδίνου.

Τα μέλη του I.U.A. έχουν τη δυνατότητα να συνδιασκέπτονται και να συζητούν για τα τρέχοντα ζητήματα, να ανταλλάσσουν απόψεις και προβληματισμούς. Μελετούν το θεσμικό πλαίσιο και τις ρήτρες, αναλύουν τους νέους κανονισμούς και υποστηρίζουν τις ασφαλιστικές εταιρείες. Κάποια μάλιστα από τα θέματα προς συζήτηση αναλύονται από κοινού με μέλη του Lloyd's Market Association, καθώς είναι γενικότερου ενδιαφέροντος. Η απήχηση του έργου του I.U.A. είναι μεγάλη για αυτό και λαμβάνει κύρους. Έτσι μπορεί και ασκεί επιρροή σε αρμόδιες Υπηρεσίες και ρυθμιστικές αρχές του Λονδίνου αλλά και γενικότερα στον κόσμο, οι οποίες μάλιστα προτού διαμορφώσουν την πολιτική τους ζητούν τη γνώμη του I.U.A. Οι συγκεντρώσεις βοηθούν επίσης στην επικοινωνιακή επικοινωνία μεταξύ ασφαλιστών και μεσιτών κυρίως για θέματα που αφορούν τις προμήθειες και γενικότερα ζητήματα τήρησης των κανόνων. Ο I.U.A. ασκεί και εκδοτικό έργο προβαίνοντας στη δημοσίευση εγκυκλίων και λοιπού έντυπου υλικού, το οποίο περιλαμβάνει οικονομικά δεδομένα, βέλτιστες πολιτικές και χρήσιμες συμβουλές.

Η βασικότερη ίσως συνεισφορά του I.U.A στην ασφαλιστική αγορά είναι η θέσπιση ρητρών που ενσωματώνονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και έχουν συνταχθεί με τη συνεργασία του Lloyd's Register of Shipping. Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι ρήτρες παρέχουν τη δυνατότητα στους συμβαλλόμενους να αποδεχτούν εκ των προτέρων γνωστούς κανονισμούς και όρους. Έτσι, επιταχύνεται η διαδικασία της διαπραγμάτευσης και σύνταξης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, το οποίο πλέον έχει έναν ομοιόμορφο τύπο.

Τρία διακριτά όργανα διοίκησης απαρτίζουν την δομή του I.U.A. Υπάρχει το Συμβούλιο, οι Επιτροπές και τα Μέλη με τις διάφορες υποκατηγορίες τους. Το Συμβούλιο αποτελείται από τον Chief Executive και τους Αντιπροσώπους, οι οποίοι δεν πρέπει να ξεπερνούν τα είκοσι άτομα. Οι Επιτροπές εξειδικεύονται σε συγκεκριμένους τομείς. Άλλες ασχολούνται με τον κλάδο της ναυτιλίας, άλλες όχι, άλλες ασχολούνται με τη χρηματοοικονομική διαχείριση του οργανισμού. Τέλος, τα μέλη διακρίνονται και αυτά σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τις λειτουργίες τους. Τα ordinary μέλη μπορούν να είναι ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές εταιρείες που έχουν εξασφαλίσει άδεια λειτουργίας από τις τοπικές αρχές της έδρας τους και τα οποία έχουν πλήρη συμμετοχή στις δραστηριότητες του οργανισμού, στην οικονομική του ενίσχυση και δυνατότητα ψήφου στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Τα associate μέλη είναι εξίσου ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές επιχειρήσεις, οι οποίες ωστόσο δεν είναι απαραίτητο να εδρεύουν στο Λονδίνο ή να διεξάγουν δραστηριότητες μέσω του Λονδίνου. Τα συγκεκριμένα έχουν περιορισμένες δυνατότητες σε σχέση με τα ordinary μέλη, καθώς δεν έχουν δικαίωμα ψήφου ενώ μπορούν να παρακολουθούν Γενικές Συνελεύσεις και η οικονομική ενίσχυση που προσφέρουν είναι μικρότερου βαθμού. Τέλος, είναι τα affiliate μέλη που καθιερώθηκαν για πρώτη φορά το 2003 και επιτράπη να γίνουν μέλη του I.U.A. Αυτά δεν είναι ασφαλιστικές εταιρείες αλλά επιχειρήσεις συμπληρωματικές προς τον τομέα των ασφαλίσεων που παρέχουν υποστηρικτικές υπηρεσίες.¹¹³

2.2.1 ΔΙΑΦΟΡΕΣ LLOYD'S OF LONDON ΚΑΙ I.U.A

Είναι πρόπον οι δυο οργανισμοί να μην συγχέονται. Στο I.U.A. μπορούν να συμμετέχουν μόνο εταιρείες που δεν είναι μέλη του Lloyd's of London, ενώ στο τελευταίο συμμετέχουν τόσο εταιρείες όσο και φυσικά πρόσωπα. Επίσης, ο I.U.A είναι οργανισμός που αντιπροσωπεύει ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ το Lloyd's λειτουργεί μέσω συνδικάτων ασφαλιστών που δημιουργούν μια ενιαία ασφαλιστική αγορά. Οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι στον Lloyd's of London επιμερίζονται στους ασφαλιστές οι οποίοι επιθυμούν να αναλάβουν τις σχετικές καλύψεις, Ο I.U.A δεν ασκεί ρυθμιστική εξουσία στα μέλη του, ενώ στην αγορά των Lloyd's υπάρχουν μέλη που είναι υπεύθυνα για την εμπορική διαχείριση της.¹¹⁴

¹¹³ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ.68-75

¹¹⁴ International Underwriting Association Official Website. About the IUA, What is the difference between the IUA and Lloyd's? Ανασύρθηκε στις 08/02/109 από : https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About_the_IUA/FAQ.aspx

2.3 ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ- ΟΡΙΣΜΟΣ

Είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί οι οποίοι καλύπτουν κινδύνους που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης. Τα μέλη του συνεταιρισμού συνεισφέρουν στις ζημιές των άλλων μελών που προέκυψαν από καλυπτόμενους κινδύνους, καθώς και στα έξοδα διακανονισμού τους, κατά τον τρόπο που ορίζει ο κανονισμός του συνεταιρισμού, συνήθως ανάλογα με τη χωρητικότητα και τις ζημιές των πλοίων.¹¹⁵

Οι αλληλασφαλιστικές αυτές ενώσεις των πλοιοκτητών στοχεύουν κυρίως στην ασφάλιση αστικής ευθύνης προκειμένου να καλύψουν τις ζημιές που προκλήθηκαν προς τρίτους στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, αυτό το είδος ασφάλισης χρησιμοποιείται για κάλυψη των κινδύνων που δεν καλύπτει η “H & M”. Τα P&I Clubs, όπως ονομάζονται, παρέχουν επίσης τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να προστατέψουν τους εαυτούς τους από τις ποικίλες νομικές διαμάχες και από άλλα έξοδα που πιθανόν να προκύψουν κατά τη διάρκεια των εργασιών τους. Το εξειδικευμένο νομικό τμήμα των P&I Clubs παρέχει νομικές συμβουλές και καλύπτει τα έξοδα σε περιπτώσεις απαιτήσεων τρίτων για ναύλους, σε περιπτώσεις Γενικής ή Μερικής Αβαρίας, σε διαιτησίες και δικαστήρια. Απώτερος σκοπός λειτουργίας των ενώσεων αυτών δεν είναι το κέρδος, όπως αντίστοιχα συμβαίνει στις ιδιωτικές εταιρείες ασφαλειών, αλλά η καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών τους.

Το κοινό ταμείο συγκεντρώνει τα χρήματα από τις συνδρομές των μελών πλοιοκτητών. Σε περίπτωση λοιπόν ατυχήματος, τα χρήματα αυτά χρησιμοποιούνται για την ασφαλιστική κάλυψη των αποζημιώσεων των επαγγελματιών για την καταστροφή ή μείωση των δραστηριοτήτων τους, για τις οικολογικές καταστροφές, για τα ατυχήματα των μελών του πληρώματος και των επιβατών, για τις πιθανές ζημιές ή ελλείψεις στο φορτίο και άλλα. Το ταμείο και κατ’ επέκταση η ένωση θα καλύψει μέχρι του ποσού που σχετίζεται με την ασφάλιση που έχει κάνει ο ενδιαφερόμενος, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα πρέπει να καλυφθεί από όποιον ευθύνεται για την πρόκληση της ζημίας. Σίγουρα σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση του χρηματικού ορίου αποζημίωσης παίζει ο αριθμός των συμβάντων που έχουν προκληθεί τα προηγούμενα χρόνια. Όσο

¹¹⁵ Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017, σελ. 265

μεγαλύτερη είναι η αύξηση των περιστατικών, τόσο περισσότερο επικεντρώνεται η προσοχή των αρμοδίων στην επιβολή αυστηρότερων προληπτικών μέτρων. Η ιδιαιτερότητα στον χαρακτήρα αυτών των ενώσεων σχετίζεται με το γεγονός πως οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες ενεργούν και ως ασφαλιστές και ως ασφαλιζόμενοι.¹¹⁶

Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί «Protect and Indemnity» είναι οι πιο βασικοί θεσμοί θαλάσσιας κάλυψης και ασφάλισης. Με τον όρο «Protect» προσδιορίζεται η ευθύνη που γεννάται κατόπιν ατυχήματος, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα απώλεια ζωής μέσα στην θάλασσα και καταστροφή περιουσίας κατά τον πλου από αμέλεια. Αντίστοιχα, με τον όρο «Indemnity» εννοούνται οι ασφαλιστικοί κίνδυνοι που σχετίζονται με τα μεταφερόμενα αγαθά.¹¹⁷

2.3.2 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τόσο ένα μικρό όσο και ένα μεγάλο club μπορεί να προσφέρει πολλά σε έναν πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις ανάγκες και τις προσδοκίες του, οπότε η τελική επιλογή βασίζεται καθαρά και μόνο στην κρίση του. Άλλοι πλοιοκτήτες νιώθουν ασφάλεια να είναι μέλη μιας μεγάλης ένωσης όπου συμμετέχοντες είναι μεγάλοι ναυλωτές και πλοιοκτήτες ή πολυεθνικές εταιρείες, ενώ αντίθετα άλλοι αντιλαμβάνονται αυτό ως μειονέκτημα καθώς πιστεύουν πως σε ένα club με μεγάλα ονόματα του χώρου τα δικά τους οφέλη θα έρχονται σε δεύτερη μοίρα αφού οι υπεύθυνοι θα στρέφουν την προσοχή τους σε αυτούς που διαθέτουν περισσότερα πλοία και συνακόλουθα προσφέρουν μεγαλύτερες εισφορές.

Η συμμετοχή σε ένα club με πολλά μέλη προσφέρει το πλεονέκτημα της εξασφάλισης υψηλού ασφαλιστικού εισοδήματος και έτσι δημιουργείται μια καλή χρηματοοικονομική κατάσταση και υψηλά αποθέματα για τυχόν ατυχήματα. Σ' αυτά τα clubs όμως για ευνόητους λόγους συχνά συναντώνται καταγεγραμμένα πολλά δεξαμενόπλοια. Σε περίπτωση ατυχήματος όμως, οι ζημιές που προκαλούν και συνήθως η περιβαλλοντική ρύπανση που επέρχεται είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι αυτή που θα προκαλούσε ένα φορτηγό πλοίο αντίστοιχα, αυξάνοντας έτσι τις αποζημιώσεις που πρέπει να καταβληθούν. Από την άλλη πλευρά, τα μικρά club παρουσιάζουν το πρόβλημα του μικρού εισοδήματος και πολλές φορές γίνονται αδύναμα να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντα των μελών τους και τις απαιτήσεις που προκύπτουν. Το καλό όμως που συναντά κανείς σε αυτά είναι η δυνατότητα για

¹¹⁶ Βλάχος Γ. Π. και Ψύχου Ε. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 54-55

¹¹⁷ Turner A. Harold. The principles of Marine Insurance; A Primer, 5th Edition, Stone and Cox Limited, England, 1964, p. 103

προσωπική προσέγγιση κάθε μέλους και η επικέντρωση της προσοχής σε κάθε ένα από αυτά για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους, κάτι που δεν είναι εφικτό στα μεγάλα club που ακολουθούν γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σωστή διαχείριση και διοίκηση των θεμάτων τους.¹¹⁸

2.3.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τα μέλη των clubs ασφαλιζονται και συνεισφέρουν αμοιβαία στα αποθεματικά του ώστε να συλλεχθεί ένα ικανοποιητικό ποσό να καλύψει τις δαπάνες που θα προκύψουν από τις απαιτήσεις, τα λοιπά έξοδα και τα διοικητικά κόστη. Παλαιότερα, αυτού του είδους οι συνεταιρισμοί απευθύνονταν μόνο σε πλοιοκτήτες οι οποίοι μετέφεραν τα εμπορεύματα τους, σήμερα μέλη των club έχουν τη δυνατότητα να γίνουν και άλλα πρόσωπα που έχουν ασφαλισίμο συμφέρον σε ένα πλοίο όπως οι ναυλωτές, οι ενυπόθηκοι δανειστές, οι διαχειριστές και άλλοι.¹¹⁹

2.3.3.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ

Οι σχέσεις μεταξύ των μελών του club καθορίζονται από το καταστατικό του και τους σχετικούς κανονισμούς. Ως ανώτατο όργανο ορίζεται η Γενική Συνέλευση με την οποία εκλέγονται οι διευθυντές ενώ παράλληλα το Διοικητικό Συμβούλιο διενεργεί τις εργασίες του βάσει καταστατικού. Στο τελευταίο ρυθμίζονται ζητήματα σημαντικά για την ομαλή λειτουργία του club, όπως τα απαιτούμενα προσόντα για την είσοδο σε αυτό, τα δικαιώματα προστασίας και αποζημίωσης, οι υποχρεώσεις καταβολών και εισφορών, τα δικαιώματα ψήφων, η συχνότητα των Γενικών Συνελεύσεων και άλλα. Ακόμη και αν τα άρθρα του καταστατικού δεν είναι πλήρως γνωστά σε ένα μέλος, αυτό οφείλει να ενημερώνεται και να τηρεί τους σχετικούς κανονισμούς.¹²⁰

Η Γενική Συνέλευση (General Meeting) είναι το ανώτατο όργανο του club, υπεύθυνο για τον σχεδιασμό και την δημιουργία κανονισμών. Άλλες βασικές αρμοδιότητες είναι η επιλογή της σύνθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου (Board of Directors), η έγκριση των ετήσιων αναφορών και ισολογισμού, ο προσδιορισμός των αμοιβών των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, η απόφαση για διάλυση ή συγχώνευση του club, η τροποποίηση των κανονισμών. Στην περίπτωση των P&I Clubs, η ψήφος σχετίζεται με το καθαρό τονάζ βάσει του οποίου υπολογίζεται και το ύψος των εισφορών.

¹¹⁸ Βλάχος Γ. Π. και Ψύχου Ε. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 55-56

¹¹⁹ Brown H. Robert, Marine Insurance Volume 3: Hull Practice. 2nd Edition, Witherby Insurance and Legal, July 1993, p. 565 - 566

¹²⁰ Παζαρχής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 243

Παραδοσιακά, το διευθύνον όργανο ονομαζόταν «committee men» κάτι που μέχρι σήμερα εξακολουθεί να υφίσταται, καθώς τα μέλη αυτά που προσδιορίζονται έτσι είναι στην πραγματικότητα τα διευθυντικά στελέχη των εταιρειών, βάσει του αγγλικού νόμου για τις εταιρείες «Companies Act 1985». Σήμερα, τους έχει αποδοθεί ένας πιο ακριβής χαρακτηρισμός ως «Διοικητικό Συμβούλιο/ Board of Directors». Τα μέλη αυτού εκλέγονται από την Ετήσια Γενική Συνέλευση και ο αριθμός διαφοροποιείται από club σε club. Όλα τα μέλη μπορούν να θέσουν υποψηφιότητα με την προϋπόθεση να υπάρχει το ελάχιστο επίπεδο των 10.000 GT και να μην υπερβαίνουν το εβδομηκοστό έτος της ηλικίας τους. Συνέρχεται κάθε δυο με τρεις μήνες και λαμβάνει αποφάσεις για κρίσιμα ζητήματα όπως οι προσλήψεις και απολύσεις του διοικητικού προσωπικού, η έγκριση των απαιτήσεων κατόπιν διαχωρισμού ανάλογα με τα ποσά που διακυβεύονται συνήθως, η επίλυση των διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των μελών και του club, ο καθορισμός των ποσών των εισφορών και της συχνότητας καταβολής αυτών, η τακτοποίηση οικονομικών οφειλών, η διανομή ενδεχόμενων κερδών, η είσπραξη των εισφορών για κάθε ασφαλιστικό έτος και άλλα.¹²¹

Το παρόν όργανο που διατηρεί το αξίωμα του για περίπου τρία έτη αναλαμβάνει επίσης και τον διορισμό μιας άλλης σημαντικής ομάδας των «managers». Αυτοί προσλαμβάνονται για την καθημερινή διαχείριση του συνεταιρισμού με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Οι δικαιοδοσίες τους και τα καθήκοντα τους ορίζονται από το καταστατικό του club ενώ παράλληλα λειτουργούν και ως αντιπρόσωποι αυτού όπου αυτό ενδείκνυται. «Managers» μπορούν να γίνουν τόσο επιχειρήσεις, συνεργάτες όσο και άτομα που έχουν προσληφθεί αποκλειστικά για αυτό τον σκοπό. Οι αρμοδιότητες που εμπíπτουν στην συγκεκριμένη ομάδα είναι η συλλογή των εισφορών, ο έλεγχος των λογαριασμών των μελών, η διατήρηση αρχείων, η έκδοση πιστοποιητικών, η πληρωμή απαιτήσεων, η επιλογή αυτών που μπορούν να γίνουν μέλη του club και η παρουσίαση αναφορών στην Γενική Συνέλευση.

Στις αρμοδιότητες των διαχειριστών ανήκει τέλος και η επιλογή του παγκόσμιου δικτύου αντιπροσώπων (correspondents), οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών όντες εξειδικευμένοι στα ζητήματα των P&I στα σημαντικά λιμάνια του κόσμου. Ο ρόλος τους δεν πρέπει να συγχέεται με αυτόν των πρακτόρων (agents), αφού οι αντιπρόσωποι συνδέονται με συμβατική σχέση με τα clubs και κύριο μέλημα τους είναι η παροχή βοήθειας στα μέλη σε περιπτώσεις απαιτήσεων που λαμβάνουν χώρα εκτός της έδρας του club. Όταν γεννηθεί μια τέτοια απαίτηση, η ανταπόκριση των

¹²¹ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 16-18

αντιπροσώπων πρέπει να είναι άμεση και έγκαιρη και κυρίως προς το P&I club, ώστε να μην απορριφθεί. Διερευνούν τα γεγονότα και διορίζουν επιθεωρητές ενώ παράλληλα ενημερώνονται σε σημαντικά θέματα όπως για τις νέες νομολογίες, τις αυξήσεις στα πρόστιμα ώστε να δώσουν αναφορές και στα κεντρικά. Πλέον, αν και σημαντική η συνεισφορά τους, ο ρόλος τους έχει υποβαθμιστεί αφού η τάση που επικρατεί είναι η ίδρυση υποκαταστημάτων των clubs αντί για πρόσληψη αντιπροσώπων.¹²²

2.3.3.2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Αναφορικά με τη γενικότερη πολιτική που ακολουθούν τα clubs πρέπει να αναφερθεί πως όλα επιδιώκουν να διαθέτουν ένα σύστημα αντασφάλισης, προκειμένου να εξασφαλίζουν προστασία από τους πιθανούς κινδύνους. Ακόμη εφαρμόζουν και την μέθοδο της επιπρόσθετης εισφοράς των μελών τους, στην περίπτωση που αναγκάστηκαν κατά τη διάρκεια του έτους να καταβάλουν για αποζημιώσεις υψηλότερα ποσά από ό,τι αρχικά είχε προβλεφθεί και έτσι δημιουργήθηκε χρηματοοικονομικό πρόβλημα ρευστότητας. Με τις αντασφαλίσεις και τις συνεργασίες τα P&I Clubs καταφέρνουν να μειώσουν τη δική τους ζημία επιμερίζοντας την και συνακόλουθα μειώνουν τα ποσά των αποζημιώσεων που θα κληθούν να καταβάλουν όταν συμβεί ένα ατύχημα. Πάντως γενικά κύριος στόχος των clubs αυτών είναι η επιλογή των κατάλληλων επαγγελματιών που θα επενδύσουν κεφάλαιο για να επιτευχθούν κάποια επιπρόσθετα έσοδα.

Ιδιαίτερη μέριμνα καταδεικνύεται για τις περιπτώσεις που προκαλείται ρύπανση από πετρελαιοειδή και απαιτείται κάλυψη για overspill. Ένας σημαντικός αριθμός ενώσεων διατηρεί χρηματικά αποθεματικά προκειμένου να είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες που προέρχονται από τέτοιου είδους επιβλαβή περιστατικά ρύπανσης, γιατί αυτά ξεπερνούν τις αντασφαλιστικές διευθετήσεις. Υπάρχουν ωστόσο και κάποιες ενώσεις που δεν υποστηρίζουν τη φιλοσοφία αυτή των αποθεματικών γιατί θεωρούν ότι δεν είναι χρήσιμα αν μένουν ανεκμετάλλευτα για μεγάλο χρονικό διάστημα ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν αλλού.¹²³

¹²² Παζαρτζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 246-248

¹²³ Βλάχος Γ. Π. και Ψύχου Ε. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 56-57

2.3.3.3 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Δεδομένης της αβεβαιότητας απαιτήσεων που ενδέχεται να προκύψουν σε μια ασφαλιστική περίοδο, οι υπεύθυνοι της διαχείρισης καλούνται στην αρχή κάθε έτους να εκτιμήσουν το εισόδημα από τις εισφορές ως σύνολο για τον όμιλο αλλά και το εισόδημα που απαιτεί ο όμιλος από κάθε μέλος χωριστά. Καίρια στρατηγική της P&I ασφάλισης είναι η ύπαρξη επαρκών πόρων για να καλύπτονται οι αναδύμενες ανάγκες. Τόσο αυτές που σχετίζονται με τις απαιτήσεις, όσο και αυτές που σχετίζονται με τα έξοδα από τα συμβόλαια αντασφάλισης και τα λειτουργικά κόστη. Ας σημειωθεί εδώ ότι οι πληρωμές των απαιτήσεων δεν είναι ταυτόχρονες.

Εξαιτίας αυτών, το club εξετάζει τα γνωστά αιτήματα που ήδη πληρώθηκαν και αυτά που οφείλονται συν τον αστάθμητο παράγοντα I.B.N.R. (Incurred but not reported) που σημαίνει «υφιστάμενα αλλά όχι αναφερθέντα αιτήματα» για να καταλήξει στο σύνολο των εξόδων του και των αντίστοιχων εισφορών που χρειάζεται. Οι Διαχειριστές αν κρίνουν μη επαρκείς τις εισφορές μπορούν να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τις μεμονωμένες επιπτώσεις στο καθένα.

Μόλις το αναγκαίο επίπεδο εισφορών (premium) καθοριστεί, τα μέλη λαμβάνουν γνώση του ποσού των εισφορών που πρέπει να καταβάλλουν. Αυτό το επίπεδο είναι μια κατά προσέγγιση εκτίμηση, γνωστή και ως «εκτιμηθείσα ολική εισφορά» (estimated total cost). Αρχικά, το μέλος είναι υποχρεωμένο να καταβάλλει μια δόση του συνολικού ποσού η οποία ονομάζεται «advance call» ως προκαταβολή στην αρχή του ασφαλιστικού έτους. Αν οι διαχειριστές του Ομίλου κρίνουν ότι απαιτούνται περαιτέρω έσοδα προκειμένου να καλυφθούν ανάγκες που δεν είχαν προβλεφθεί, μπορούν να ζητήσουν συμπληρωματική εισφορά, την επονομαζόμενη «supplementary call».

Εκτός αυτών, υπάρχουν και οι εισφορές που καταβάλλονται στο τέλος κάθε ασφαλιστικής χρονιάς με σκοπό την ανανέωση της ασφαλιστικής σύμβασης, οι «renew calls». Υπάρχουν όμως και εκείνες που επιβάλλει το club στα μέλη που αποχωρούν ή διακόπτουν την ασφαλιστική σύμβαση και ονομάζονται «εισφορές απαλλαγής» (release calls). Ένα πολύ ιδιαίτερο είδος εισφορών είναι οι «laid up». Πρόκειται για τα ποσά εκείνα που επιστρέφονται από το Club στα μέλη όταν το πλοίο είναι παροπλισμένο ή σταματά την εκτέλεση πλόων λόγω επισκευής σε λιμάνι, υπό τον όρο

όμως ότι δεν υπάρχει φορτίο σε αυτό. Από τη στιγμή που το πλοίο παροπλίζεται δεν διατρέχει κινδύνους αφού δεν βρίσκεται στο θαλάσσιο περιβάλλον.¹²⁴

2.3.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS

Είναι γεγονός πως τα clubs δεν εκδίδουν επίσημες πολιτικές αλλά κατά την συνήθη πρακτική, με την εισαγωγή στο club, οι διάφορες υπηρεσίες, η ασφαλιστική κάλυψη, οι λεπτομέρειες εισόδου και λοιπών ζητημάτων προσδιορίζονται από το λεγόμενο «βιβλίο κανονισμών» των Clubs. Η σχέση των μελών με τα P&I clubs διέπεται από διατάξεις που εμπεριέχονται στα μεταξύ τους εξατομικευμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Οι διατάξεις αυτές είναι μέρος του Καταστατικού του club και βάσει αυτών ρυθμίζεται η λειτουργία του αλλά και βάσει των Κανόνων (Rules & Articles of P&I clubs). Οι τελευταίοι, έχουν αλλάξει αρκετά στην πορεία των χρόνων καθώς γίνεται προσπάθεια να συμπεριληφθούν σ' αυτούς όσο το δυνατόν περισσότερες διαφορές θα μπορούσαν να ανακύψουν στην ασφαλιστική σχέση αλλά και όσο το δυνατόν περισσότεροι κίνδυνοι εμφανίζονται στη θάλασσα και χρήζουν ασφαλιστικής προστασίας. Οι κανονισμοί δεν θα πρέπει να θεωρηθούν ως μια ολοκληρωμένη μορφή Κώδικα.¹²⁵

Για την απόκτηση της ασφαλιστικής κάλυψης απαιτείται έγγραφη αίτηση που υποβάλλει ο πλοιοκτήτης στο club προκειμένου να ακολουθήσει το στάδιο των διαπραγματεύσεων και τελικά η υπογραφή της σύμβασης. Τα στοιχεία που χρειάζονται για την συμπλήρωση της αίτησης ενδέχεται να ποικίλουν ανάμεσα στα clubs. Με την αποδοχή του πλοίου στα επίσημα αρχεία του club, το μέλος παραλαμβάνει τα κάτωθι σημαντικά έγγραφα. Το πιστοποιητικό εισόδου στο οποίο αναφέρεται το καταστατικό του club και οι κανονισμοί, το χρεωστικό σημείωμα που περιλαμβάνει το αρχικό ποσό εισφοράς, ένα αντίγραφο των κανονισμών του club και μία επίσημη επιστολή. Το πρώτο έγγραφο που πιστοποιεί την εισαγωγή ορίζει και την ακριβή ημερομηνία έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης. Για την ολοκλήρωση της εγγραφής του πλοίου στο club απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διαδικασία της σχετικής επιθεώρησης του πλοίου προκειμένου να καταταγεί στην κατάλληλη κλάση βάσει της ηλικίας και της κατάστασης του. Το club οφείλει να έχει πιστοποιημένη την αξιοπλοΐα του για αυτό και σε πολλές περιπτώσεις προβαίνει σε ειδικές επιθεωρήσεις κατά την αίτηση εγγραφής.

¹²⁴ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 259-265

¹²⁵ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 255

Από την άλλη πλευρά και η έξοδος είναι μια σημαντική διαδικασία. Επισημαίνεται ότι το club μπορεί οποτεδήποτε να διακόψει την ασφάλιση αρκεί να ειδοποιήσει εγκαίρως το μέλος επτά ημέρες πριν. Όταν το μέλος επιθυμεί να διακόψει την συνεργασία οφείλει να ενημερώνει εγγράφως με προθεσμία ενός μήνα. Η παύση της ασφάλισης συνεπάγεται και έξοδο από το club. Οι λόγοι για έξοδο από το club είναι πολλοί και ποικίλουν. Πιθανώς το μέλος να επιθυμεί την οικειοθελή αποχώρηση του, μπορεί να τίθεται ζήτημα ολικής απώλειας του πλοίου ή εξαφάνισης του χωρίς ουσιαστικά δείγματα ανεύρεσης. Μια ενδεχόμενη χρεοκοπία μέλους συνιστά έναν ακόμη λόγο εξόδου από το club ή επίσης η μη συμμόρφωση μέλους στην καταβολή των εισφορών μπορεί να έχει αυτό το αποτέλεσμα.¹²⁶

2.3.5 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUBS

- i. Απώλεια ζωής, τραυματισμός, ασθένεια ναυτικών και άλλων προσώπων (Loss of life, personal injury, illness of seamen and passengers)

Τα P&I clubs διακρίνουν τους ναυτικούς από τα υπόλοιπα πρόσωπα λόγω πολιτικής. Η παρούσα κάλυψη με την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης παρέχεται για περιπτώσεις σωματικής βλάβης ή θανάτου οποιουδήποτε ναυτικού, όπως επίσης και για τα έξοδα που προέκυψαν στο νοσοκομείο, τα έξοδα κηδείας και όλες τις δαπάνες που σχετίζονται με αυτά, αρκεί ο ναυτικός να βρισκόταν εν πλω. Συμπεριλαμβάνονται επίσης και τα έξοδα επαναπατρισμού του ναυτικού και τα έξοδα αποστολής ενός νέου ναυτικού στη θέση του προς αντικατάσταση, τα οποία το μέλος-πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να ανακτήσει.¹²⁷ Εφόσον το ατύχημα λάβει χώρα, μια ομάδα διαχειριστών του P&I οφείλει να εγκρίνει την κάλυψη και κατ' επέκταση την αποζημίωση.

Όσον αφορά στην κάλυψη άλλων προσώπων πέρα των ναυτικών, για παράδειγμα των επιβατών, οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις φροντίζουν εξίσου για την αποζημίωση. Συμβάντα όπως σωματική βλάβη, ασθένεια ή θάνατος συμπεριλαμβανομένων και των νοσοκομειακών, ιατρικών εξόδων καθώς και των δαπανών κηδείας καλύπτονται πλήρως. Σε αυτή την κατηγορία μπορούν εκτός των επιβατών να προστεθούν και οι φορτοεκφορτωτές, αν σημειωθεί κάτι εκ των ανωτέρω κατά τη διάρκεια διαχείρισης ενός φορτίου που βρισκόταν εντός του πλοίου ή εισερχόταν ή αποσυρόταν από αυτό.

¹²⁶ Παζαρτζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 250-251 και 255

¹²⁷ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 30. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από : http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

Η προστασία του πλοιοκτήτη από τις ευθύνες αυτές είναι επιβεβλημένη και πλήρως δικαιολογημένη.¹²⁸

ii. Απώλεια ή Καταστροφή Προσωπικών Αντικείμενων (Personal effects)

Παρέχεται κάλυψη στα μέλη για υποχρεώσεις που γεννήθηκαν λόγω απώλειας ή βλάβης προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος ή άλλων. Εδώ δεν συμπεριλαμβάνονται τα χρήματα, τα πολύτιμα ή σπάνια μέταλλα, οι πέτρες, τα τιμαλφή ή αντικείμενα σπάνιας ή πολύτιμης φύσης εκτός αν υπάρχει προηγούμενη διαφορετική συμφωνία μεταξύ του μέλους και των διαχειριστών του P&I club.¹²⁹

iii. Έξοδα Παρέκκλισης (Diversion Expenses)

Ένα πλοίο μπορεί να παρεκκλίνει από την συμβατική του δρομολογημένη πορεία, όπως αυτό δικαιολογείται από το ναυτικό δίκαιο, για λόγους διάσωσης μιας ζωής ή για κάποιον παρόμοιο ανθρωπιστικό σκοπό. Αυτό σημαίνει ότι είτε βρίσκεται εντός του σκάφους η ζωή που κινδυνεύει είτε σε κάποιο άλλο πλοίο που έχει εκπέμψει σήμα κινδύνου, τα έξοδα που θα προκύψουν της παρέκκλισης αυτής καλύπτονται από το club. Πρόκειται για έξοδα λογικά, όπως τα καύσιμα, οι προμήθειες και τα λιμενικά τέλη.¹³⁰

iv. Πρόστιμα (Fines)

Η κάλυψη αυτής της κατηγορίας αφορά στα πρόστιμα που επιβάλλονται από τα δικαστήρια ή τις λιμενικές αρχές λόγω παραβιάσεων νόμου ή κανονισμών που σχετίζονται με τα εργασιακά δικαιώματα και τα ασφαλή εργασιακά περιβάλλοντα. Μπορεί επίσης να αφορά σε πρόστιμα παράβασης τελωνειακών κανονισμών, παραβίασης των μεταναστευτικών πολιτικών, πρόκλησης ζημιάς από μεταφερόμενες επικίνδυνες ουσίες του ασφαλισμένου πλοίου αλλά και γενικότερα κάθε πράξης ή αμέλειας ναυτικών ή εκπροσώπων του πλοίου.¹³¹

v. Πετρελαϊκή ρύπανση (Oil Pollution)

Η κάλυψη αυτή αναφέρεται στα έξοδα και τα αιτήματα που απορρέουν από την διαρροή πετρελαίου ή άλλων επικίνδυνων στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

¹²⁸ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 212

¹²⁹ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 30. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από :

http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

¹³⁰ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 216

¹³¹ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 214

Οποιοδήποτε βλαβερό καύσιμο ρίχνεται στη θάλασσα και αποτελεί απειλή εντάσσεται σε αυτήν εδώ την κατηγορία. Το τυχόν κόστος για τα μέτρα που λαμβάνονται με σκοπό την αποφυγή ή ελαχιστοποίηση της ρύπανσης αφότου επισυνέβη το άτυχο γεγονός καθώς και εκείνα που ελήφθησαν εύλογα για την αποφυγή επικείμενου κινδύνου που θα ήταν ζημιογόνος για το περιβάλλον είναι αντικείμενο κάλυψης των P&I clubs. Κατόπιν εδώ ενσωματώνονται και οι υποχρεώσεις που προκύπτουν ως αποτέλεσμα συμμόρφωσης σε οποιαδήποτε εντολή ή κατεύθυνση έχει δοθεί από τις κυβερνητικές αρχές και στοχεύει στην πρόληψη και μείωση κινδύνων ρύπανσης.¹³²

vi. Σύγκρουση Πλοίων (Collisions)

Παραδοσιακά, η H&M ασφάλιση είναι αυτή που καλύπτει ζημιές που έρχονται ως αποτέλεσμα σύγκρουσης ενός πλοίου με άλλο ή άλλα πλοία. Βάσει της ρήτρας «Running Down», οτιδήποτε δεν καλύπτεται από τα συμβόλαια αυτά και σχετίζεται με την πρόσκρουση μπορεί να καλυφθεί από την P&I κάλυψη.¹³³ Έτσι, η συνήθης πρακτική επιτάσσει τα $\frac{3}{4}$ της ευθύνης από σύγκρουση πλοίων να καλύπτονται από την H&M ασφάλιση, ενώ τα υπόλοιπα $\frac{1}{4}$ που απομένει επαφίεται στην ασφάλιση P&I. Σε άλλες περιπτώσεις, τίθεται στην διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων μερών να αποφασίσουν την ανάληψη της ευθύνης εξ' ολοκλήρου από τα P&I clubs. Τα Club επιπλέον καλύπτουν την ευθύνη από σύγκρουση που έτσι και αλλιώς εξαιρείτο από την ασφάλιση H&M και η οποία περιλαμβάνει τα εξής : Αρχικά, τα κόστη, τις ζημιές και τα όποια έξοδα συσχετιζόμενα με την ανύψωση, απομάκρυνση, καταστροφή, φωτισμό ή σήμανση, υπο φυσικές εξουσίες ή με άλλον τρόπο, εμποδίων, ναυαγίων, φορτίων ή άλλων αντικειμένων. Επιπλέον την κάλυψη των ζημιών που αφορούν στα προσωπικά περιουσιακά αντικείμενα, αλλά όχι το άλλο πλοίο ούτε και τα αντικείμενα που βρίσκονται μέσα σε αυτό. Ακόμη, καλύπτει και όποια βλάβη υπέστη το φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου, ή περαιτέρω τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας, τις ειδικές χρεώσεις και τα έξοδα διάσωσης που πληρώνονται από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και της περιουσίας. Τέλος, και η απώλεια ζωής, ο τραυματισμός ή η ασθένεια ανθρώπων είναι αντικείμενο κάλυψης των P&I clubs που θα μπορούσε να αναφερθεί εδώ αλλά γενικότερα εντάσσεται σε άλλον ξεχωριστό κανόνα.¹³⁴

¹³² P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 31. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από :

http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

¹³³ Goodacre J. Kenneth. Marine Insurance Claims, 3rd Edition Witherby, 1996, p. 397

¹³⁴ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 154

Ο τύπος κάλυψης, εδώ, παρουσιάζει μια ιδιαιτερότητα σχετικά με το ποιος ευθύνεται. Δηλαδή, συνήθως η ευθύνη πρόσκρουσης προέρχεται από το ένα από τα μέρη, με αποτέλεσμα αυτό να φέρει και το βάρος κάλυψης για τις αναδυθείσες απαιτήσεις. Όταν όμως η σύγκρουση οφείλεται σε αντικειμενική υπαιτιότητα και των δυο πλευρών, ενεργοποιείται ο κανόνας «cross liability». Η κάλυψη διασταυρούμενης ευθύνης, όπως ονομάζεται, επεκτείνει την κάλυψη αστικής ευθύνης έναντι τρίτων παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη για ζημίες που μπορεί να εγείρει ένα ασφαλισμένο φυσικό πρόσωπο ή νομικό πρόσωπο έναντι άλλου στην ίδια ασφαλιστική σύμβαση. Το κάθε ασφαλισμένο πρόσωπο αντιμετωπίζεται σαν να διατηρεί ξεχωριστό ασφαλιστήριο ευθύνης.¹³⁵

vii. Επιθαλάσσια αγωγή (Life Salvage)

Είναι σημαντικό είδος κάλυψης που σχετίζεται με την διάσωση τρίτων προσώπων ή την προσπάθεια διάσωσης ανθρώπινης ζωής που βρίσκεται στο ασφαλισμένο πλοίο. Γίνεται λόγος για κάλυψη που προσφέρεται από τα P&I clubs εφόσον δεν αποτελεί μέρος του H&M ασφαλιστικού συμβολαίου.¹³⁶

viii. Λαθρεπιβάτες και Πρόσφυγες (Stowaways and Refugees)

Το Club πέρα των αναφερθέντων καλύπτει και την ευθύνη σε συνδυασμό με τα όποια έξοδα προκύψουν από τα μέλη για τους λαθρεπιβάτες ή τους μετανάστες, λαμβάνοντας υπόψη πως τα μέλη είναι από νομικής πλευράς υπεύθυνα για την φροντίδα και την διάσωση αυτών των προσώπων. Η φροντίδα αυτή αναφέρεται στην διατήρηση των λαθρεπιβατών επί του πλοίου μέχρι την αποβίβαση τους στη στεριά, στα ενδεχόμενα πρόστιμα αλλά και στον επαναπαρισμό αυτών. Στην κάλυψη αυτή συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα διάσωσης που δαπανώνται πολλές φορές για ανθρώπους που σώζονται από το νερό, απλά απαιτείται η προτεραιότητα συναίνεση των διαχειριστών του club.¹³⁷

ix. Καραντίνα (Quarantine)

Επίσης, καλύπτονται τα έξοδα που βαραίνουν τον ιδιοκτήτη ενός ασφαλισμένου πλοίου και τα οποία δαπανήθηκαν ως άμεση συνέπεια μιας εκδήλωσης εστίας λοιμωδών νόσων στο εν λόγω πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων καραντίνας,

¹³⁵ Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Ερμηνευτικό Λεξικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης, σελ. 14. Ανασύρθηκε στις 01/03/2019 από : http://www.eae.gr/cms/sites/default/files/astiki_efthinh_ermineytiko_lexiko.pdf

¹³⁶ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 216

¹³⁷ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 216

απολύμανσης του σκάφους και των καθαρών εξόδων που συνίστανται στα καύσιμα, τους μισθούς των ναυτικών, τις προμήθειες, τα λιμενικά τέλη και άλλα.¹³⁸

x. Ζημιά σε ακίνητη/κινητή περιουσία

Εάν ένα σκάφος μέλους του Club χτυπήσει και προκαλέσει βλάβη σε ένα αντικείμενο και όχι σε ένα πλοίο όπου προβλέπονται όσα αναφέρθηκαν περί σύγκρουσης, την πλήρη ευθύνη επωμίζεται το club διότι αυτό το είδος σύγκρουσης εξαιρείται από την ρήτρα $\frac{3}{4}$ που καλύπτεται από τη H&M πολιτική. Σε αυτόν τον κανόνα περιλαμβάνονται ζημιές που πιθανόν να προκαλέσει το πλοίο σε οποιοδήποτε λιμάνι, αποβάθρα, προβλήτα, κατασκευή, σημαδούρα, υποβρύχιο ή άλλο καλωδιακό ή σταθερό αντικείμενο. Παράδειγμα κινητού αντικειμένου θα μπορούσε να είναι ένας γερανός που διασχίζει κατά μήκος μια προβλήτα.¹³⁹

xi. Φορτίο (Cargo)

Ο κίνδυνος απώλειας ή βλάβης του φορτίου ήταν ανέκαθεν ο πρώτος κίνδυνος που ζητείτο να καλύψουν τα P&I clubs, αφού οι πλοιοκτήτες συνειδητοποίησαν νωρίς ότι οι ρήτρες προστασίας σε μία σύμβαση μεταφοράς δεν προσέφεραν συνολική προστασία και ότι η ασφάλιση αποζημίωσης ήταν τουλάχιστον συμφέρουσα αν όχι αναγκαία. Τα «claims» που σχετίζονται με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα είναι η βασική ενασχόληση των P&I clubs αφού τα κόστη που διακυβεύονται με αυτά είναι ιδιαίτερα μεγάλα.

Αρχικά, προσφέρεται κάλυψη για απώλεια, βλάβη, καταστροφή του μεταφερόμενου από το ασφαλισμένο πλοίο φορτίου, συμπεριλαμβανομένων και των ζημιών που προέκυψαν από αναξιοπλοΐα, κακή στοιβασία, ανεπαρκή θέρμανση ή εξαερισμό. Η ευθύνη που καλύπτεται είναι ευθύνη απώλειας, έλλειψης ή βλάβης των εμπορευμάτων από παραβίαση καθηκόντων του μέλους ή άλλων ανθρώπων που δεσμεύονται και από νομικής απόψεως για τη σωστή διαχείριση, στοιβασία, φροντίδα και παράδοση του φορτίου. Η παραβίαση συνίσταται σε παράλειψη ή αμέλεια πράξεων εκ μέρους του πλοιοκτήτη για διατήρηση σε καλή κατάσταση του φορτίου, σωστή φόρτωση,

¹³⁸ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 32. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από :

http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

¹³⁹ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 33. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από :

http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

εκφόρτωση και διανομή αυτού. Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκει και η ευθύνη για απώλεια ή καταστροφή του φορτίου που μεταφέρεται με άλλο μέσο και όχι με πλοίο αλλά για το οποίο υπάρχει δέσμευση από την πλευρά του πλοιοκτήτη για προστασία η οποία διαφαίνεται από σχετικά έγγραφα, όπως έγγραφο φορτωτικής.¹⁴⁰

Το μέλος δεν μπορεί να παρεκκλίνει από τη σύμβαση μεταφοράς έτσι ώστε να οδηγηθεί σε μία κατάφορη παραβίαση και ίσως κατάχρηση των όρων μεταφοράς. Για παράδειγμα, ένα μέλος δεν μπορεί να παραδώσει φορτίο χωρίς να εκδώσει φορτωτική ή περιέχοντας σε αυτή ψευδή περιγραφή, στοιχεία ή ημερομηνία. Πολλές φορές για να αποφεύγονται τέτοιου είδους παρεκκλίσεις τα Clubs εφόσον φέρουν και την ευθύνη ζητούν από τα μέλη να ελέγχουν τους αποθηκευτικούς χώρους και τα ψυγεία λίγο πριν την έναρξη ενός ταξιδιού. Μπορούν επίσης να ζητήσουν από το μέλος να τους παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους όρους μεταφοράς, τις οδηγίες των φορτωτών για στοιβασία και ούτω καθεξής.

Σε συνέχεια των παραπάνω, υπάρχουν κάποιες περιπτώσεις που τα P&I clubs καλύπτουν την γενική αβαρία, κάποιες ειδικές επιβαρύνσεις ή γεγονότα διάσωσης όταν το μέλος δικαιολογημένα στράφηκε σε αυτά και έχει έρεισμα να απαιτήσει αλλά εμποδίζεται να το πράξει με μόνο λόγο την παραβίαση της σύμβασης μεταφοράς. Για παράδειγμα, η μη αξιοπιστία του σκάφους ή κάποια παρόμοια παραβίαση θα μπορούσε να σταθεί εμπόδιο στην ανάκτηση των συνεισφορών. Ο νόμος προβλέπει ξεκάθαρα πως όταν ένα πλοίο αποστέλλεται στη θάλασσα υπό καθεστώς αναξιοπλοΐας με την ιδιότητα του ασφαλισμένου, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια σημειώθηκε και οφείλεται σε αυτήν την αδυναμία.¹⁴¹

xii. Συμβόλαια Ρυμούλκησης (Towage Contracts)

Κατά τη διάρκεια ρυμούλκησης του πλοίου, οι όποιες ζημιές, καταστροφές ή απώλειες προκύψουν αποτελούν αντικείμενο κάλυψης από τα P&I clubs, εκτός από εκείνες που ήδη καλύπτονται από την H&M πολιτική ασφάλισης. Η ευθύνη που απορρέει από τα συμβόλαια ρυμούλκησης μπορεί να καλυφθεί αν και μόνο αν έχει λαμβάνειν της προτεραιάς έγκρισης των διαχειριστών του P&I club. Επίσης, και περιπτώσεις

¹⁴⁰ Hudson N. Geoffrey and Allen Jeff. Marine Claims Handbook, 5th Edition, Informa Law, 1st June 1996, p. 56

¹⁴¹ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 33 - 34. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από : http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

υπέρογκων απαιτήσεων, μη δικαιολογημένων, μπορούν να αποτραπούν αν το κρίνουν οι ίδιοι.¹⁴²

xiii. Ναυάγιο του ασφαλισμένου πλοίου (Wreck of the vessel)

Αποζημίωση στα μέλη προσφέρεται και για όλα τα έξοδα ενός ναυαγίου. Αναφορικά με αυτά δεν γίνεται λόγος απλά για την απομάκρυνση του ναυαγίου ως αποτέλεσμα σύγκρουσης αλλά και για την ανέλκυση, καταστροφή, φωτισμό ή σήμανση του ναυαγήσαντος πλοίου, διαδικασίες υποχρεωτικές σε πολλές περιπτώσεις από τον νόμο.

Προϋπόθεση αποτελεί το ατύχες συμβάν να λάβει χώρα κατά την περίοδο ασφάλισης του πλοίου. Αν το σκάφος βυθιστεί εκτός της περιόδου αυτής, το club δεν θα φέρει την ευθύνη αποζημίωσης. Από την άλλη αν η σύμβαση λήξει μετά το ατύχημα, το club θα παραμείνει υπεύθυνο για τις απώλειες και τις ζημιές που συνέβησαν, καθώς κατά την περίοδο που συνέβη το ατύχημα το πλοίο βρισκόταν ασφαλισμένο σε αυτό.¹⁴³

xiv. Ο κανόνας “Omnibus Rule” (The "Omnibus Rule")

Πρόκειται για μία κατ’ουσίαν ιδιαίτερη κατηγορία, η οποία προβλέπει την κάλυψη απαιτήσεων, οι οποίες δεν εμπίπτουν ξεκάθαρα σε κάποιον από τους ειδικώς αναφερόμενους προλεχθέντες κινδύνους. Οι εν λόγω αξιώσεις κατατάσσονται ως «δαπάνες παρεπόμενες της λειτουργίας των πλοίων», οι οποίες δεν θα καλύπτονταν διαφορετικά. Ωστόσο, η εφαρμογή του κανόνα αυτού εξαρτάται εξ ’ολοκλήρου από την διακριτική ευχέρεια των διευθύνοντων και των διαχειριστών του club.¹⁴⁴

Είναι σαφώς πολύ δύσκολο να αναφερθούν όλοι εκείνοι οι τομείς στους οποίους εκτείνεται η ασφαλιστική κάλυψη από τα P&I clubs. Ενδεικτικά, απαριθμήθηκαν οι σημαντικότερες μορφές και περιπτώσεις κάλυψης.

¹⁴² Hudson N. Geoffrey and Allen Jeff. Marine Claims Handbook, 5th Edition, Informa Law, 1st June 1996, p. 55

¹⁴³ P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal, p. 34. Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από :

http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

¹⁴⁴ Gard Guidance to the Rules 2019. Protection and Indemnity (P&I) cover. Ανασύρθηκε στις 04/03/2019 από :

http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880

2.3.5.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Από το ευρύ πεδίο καλυπτόμενων κινδύνων έχουν εξαιρεθεί αρκετές περιπτώσεις και έτσι όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες έχουν διαπιστώσει ότι είναι υποχρεωμένοι να τους ανέχονται χωρίς καθόλου κάλυψη ή μόνο με υψηλό κόστος ασφάλισης, γεγονός που τους δυσχεραίνει ιδιαίτερα.¹⁴⁵

Για παράδειγμα, τα P&I clubs βάσει των κανονισμών τους δεν είναι υποχρεωμένα να αποζημιώσουν έναν πλοιοκτήτη ασφαλισμένου πλοίου για υποχρεώσεις και έξοδα έναντι των οποίων το πλοίο ήταν πλήρως ασφαλισμένο κατά την Η&Μ πολιτική βάσει της καθαρής του αξίας. Ως τέτοια λογίζεται η αγοραία αξία του πλοίου κατά την ημερομηνία του συμβάντος (Exclusion of sums insurable under hull policies).

Επίσης, μια αλληλασφαλιστική ένωση δεν αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για οποιαδήποτε έξοδα και κόστη ανέκυσαν ως αποτέλεσμα απώλειας, βλάβης, τραυματισμού ή ατυχήματος προκλήθηκε από πόλεμο, επανάσταση, εξέγερση ή εμφύλιες συγκρούσεις. Γενικότερα, οποιασδήποτε εχθρικής ενέργειας ή πολεμικής δύναμης ή άλλου τρομοκρατικού χτυπήματος. Ούτε και αν όλα τα παραπάνω ήταν αποτέλεσμα σύλληψης, πειρατείας ή απόπειρας αυτής. Εδώ θα συμπεριληφθούν και οι ζημιές που προκλήθηκαν από τορπίλες, βόμβες, ρουκέτες, εκρηκτικά ή άλλα όπλα πολέμου. Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς το αν μια πράξη αποτελεί ή όχι τρομοκρατική ενέργεια, η οριστική απόφαση έγκειται στην κρίση των Διευθύνοντων Στελεχών (Exclusion of war risks).

Άλλο παράδειγμα εξαιρούμενων κινδύνων από το πέπλο προστασίας των P&I clubs είναι τα έξοδα και οι υποχρεώσεις που προκύπτουν από τραυματισμό, ασθένεια, θάνατο ή βλάβη που προκλήθηκε από επικίνδυνη ακτινοβολία ή ρύπανση από ραδιενέργεια πυρηνικών καυσίμων ή αποβλήτων εν γένει. Ή ακόμη και από οποιοδήποτε όπλο ή εκρηκτικό χρησιμοποιεί πυρηνική ή ραδιενεργό δύναμη ή ύλη. Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για ζημιές ή δαπάνες που προκύπτουν από την μεταφορά «εξαιρούμενης ύλης» ασφαλισμένου πλοίου που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για οποιονδήποτε βιομηχανικό, εμπορικό, γεωργικό, ιατρικό ή επιστημονικό σκοπό. Σε αυτές τις περιπτώσεις και μόνο τα Διοικητικά Στελέχη μπορούν να εγκρίνουν την

¹⁴⁵ Gard Guidance to the Rules 2019. Protection and Indemnity (P&I) cover. Ανασύρθηκε στις 04/03/2019 από : http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880

ασφαλιστική κάλυψη λαμβάνοντας υπόψη και τα οριζόμενα από το νόμο Nuclear Installations Act 1965 (Νόμος περί πυρηνικών εγκαταστάσεων του 1965) του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με την «εξαιρούμενη ύλη». (Exclusion of nuclear risks)

Καμία απαίτηση, επίσης, δεν μπορεί να ανακτηθεί από το club εάν προέρχεται από πλοίο ασφαλισμένο που επιδίδεται σε παράνομη διακίνηση ή απασχολείται με παράνομο εμπόριο. Εάν το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίσει συνοψίζοντας τις περιστάσεις ότι η μεταφορά, το ταξίδι ή εν γένει το εμπόριο ήταν επικίνδυνο ή αδικαιολόγητα ακατάλληλο, έχει το δικαίωμα να μην προχωρήσει σε αποζημίωση. (Contraband, blockade running, unlawful trade, imprudent or hazardous operations)

Όλα τα παραπάνω και πολλά άλλα αποτελούν κομμάτι του Τμήματος “Rule 5” των Κανόνων των P&I clubs που σχετίζεται με τις περιστάσεις, τις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς ευθύνης των τελευταίων.¹⁴⁶

2.4 ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ P&I CLUBS

Κάποτε ο Νόμος Bubble Act του 1720 παρείχε το δικαίωμα σε μόνο δύο εταιρείες, τη Royal Exchange Association και την London Assurance Corporation να διεξάγουν ναυτικές ασφαλίσσεις κατ’ αποκλειστικότητα στην ασφαλιστική αγορά ασκώντας μονοπώλιο, γεγονός που δυσαρεστούσε τους πλοιοκτήτες του 19^{ου} αιώνα. Μάλιστα, με τη συγκεκριμένη νομοθεσία κάθε είδους ένωση ή και τα μεταγενέστερα P&I Clubs δεν είχαν νομική προσωπικότητα ούτε εταιρική μορφή, ήταν απλά κοινές ομάδες πλοιοκτητών. Η κατάσταση οδήγησε τους πλοιοκτήτες που ήθελα να αποδεσμευτούν από τις προαναφερθείσες εταιρείες και τους ασφαλιστές των Lloyd’s να δημιουργήσουν τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς χωρίς νομική μορφή και χωρίς σταθερά μέλη με διάρκεια ζωής μόλις ενός έτους, όπως πρόσταζε και το γράμμα του νόμου.

Για να συμβαδίσουν με τον μονοπωλιακό Νόμο, στις ενώσεις κάθε μέλος είχε ατομική ευθύνη μέχρι του ποσοστού συμμετοχής του ενώ βρισκόταν παράλληλα σε θέση ασφαλισμένου και ασφαλιστή ως προς τα άλλα μέλη. Με άλλα λόγια βάσει νόμου, στις ενώσεις κάθε μέλος ασφάλιζε το άλλο ξεχωριστά και όχι συνεταιριστικά. Εφόσον δεν υπήρχε νομική προσωπικότητα στις σχηματισθείσες ενώσεις, δημιουργείτο ατομική ευθύνη των πλοιοκτητών και κάθε αγωγή του Club κατά κάποιου μέλους που δεν

¹⁴⁶ UK P&I CLUB. Rules and Articles 2019 for UK (Europe), UK P&I N.V. Ανασύρθηκε στις 04/03/2019 από : https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/2019/2019_rules_FINAL_13TH_FEB_19.pdf

τηρούσε τις υποχρεώσεις του όπως όφειλε, στρεφόταν απευθείας στο όνομα του μέλους-πλοιοκτήτη. Το τμήμα 12 της Bubble Act δεν περιοριζόταν απλά στον περιορισμό των συνεταιρισμών ασφάλισης, αλλά και στην εξασφάλιση στις δυο προαναφερθείσες εταιρείες του αποκλειστικού δικαιώματος να ασφαλίζουν θαλάσσιους κινδύνους ως εταιρεία με κοινό κεφάλαιο.

Και επειδή το σύστημα περιβαλλόταν από αμφιβολίες και έντονη δυσαρέσκεια, η κατάσταση άλλαξε με την ψήφιση της Companies Act του 1862. Μέχρι την πράξη αυτή, το αποτέλεσμα της κατάργησης της Bubble Act το 1824, είχε ήδη αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα. Πέρα από την κατάργηση του μονοπωλίου, επιβλήθηκαν και περιορισμοί για τη σύσταση ενώσεων ή εταιρειών με κοινό μετοχικό κεφάλαιο για την άσκηση της ναυτικής ασφάλισης. Η Companies Act του 1862 ενσωμάτωνε πλέον όλες τις αλλαγές. Καταργήθηκε το μονοπώλιο και δημιουργήθηκαν οι λεγόμενοι «Mutual associations» (αποταμιευτικοί οργανισμοί) και οι εταιρείες «joint-stock» (εταιρείες με ιδιόμορφη νομική υπόσταση μεταξύ ανώνυμης και προσωπικής εταιρείας). Η μόνη προϋπόθεση που έθετε η Companies Act του 1862, ήταν η εγγραφή τουλάχιστον είκοσι μελών για να δοθεί η απαραίτητη νομική υπόσταση. Η πιο σημαντική ίσως πτυχή του νόμου αυτού, ήταν εγκαθίδρυση της νομικής προσωπικότητας που γέννησε δικαιώματα και υποχρεώσεις για τις ενώσεις δίνοντας τους την δυνατότητα να ασκούν αγωγές αλλά και να υφίστανται τις συνέπειες των πράξεων τους ως εναγόμενοι.

Τα πιο σύγχρονα P&I Clubs διέπονταν από την Companies Act 1985, η οποία ενσωμάτωνε τόσο την Companies Act 1862 όσο και τον νόμο του 1948, που ανέφερε χαρακτηριστικά πως «όποια ένωση ή σύμπραξη που αποτελείται από 20 και πλέον άτομα, έχει στόχο το κέρδος για την ίδια αλλά και για τα μέλη της, είναι παράνομη εκτός αν είναι εγγεγραμμένη ως εταιρεία», εδραιώνοντας έτσι την νομική προσωπικότητα. Η ρύθμιση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων επίσης μέχρι προσφάτως ρυθμιζόταν από την Insurance Companies Act 1982, η οποία καταργήθηκε. Αυτό που ισχύει πάντως είναι ο μη κερδοσκοπικός χαρακτήρας των P&I Clubs, που δεν έχουν μετοχικό κεφάλαιο αλλά παρέχουν την δυνατότητα στα μέλη τους να συμμετέχουν στα κέρδη.¹⁴⁷

Έκτοτε πολλοί νέοι νόμοι έχουν αντικαταστήσει αυτά τα δύο βασικά νομοθετήματα. Πλέον στην Αγγλία υφίσταται το Companies Act του 2006, πράξη του Κοινοβουλίου του Ηνωμένου Βασιλείου που αποτελεί την κύρια πηγή βρετανικού εταιρικού δικαίου.

¹⁴⁷ Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000, p. 9-13

Θεωρείτο η μακρύτερη πράξη στην κοινοβουλευτική ιστορία με 1.300 τμήματα και σχεδόν 700 σελίδες, άποψη που ανετράπη το 2009 με το Νόμο περί φόρου των εταιρειών (Corporation Tax Act 2009). Ο νόμος αυτός τέθηκε σε ισχύ σταδιακά, με την τελική πρόβλεψη να αρχίζει από την 1^η Οκτωβρίου του 2009. Το κλιμακωτό χρονοδιάγραμμα έδωσε επαρκή χρόνο στις εταιρείες να προετοιμαστούν για το νέο καθεστώς αντί να εφαρμόσουν τα 1.300 τμήματα σε μόλις μια ημέρα. Αυτό το Νομοθέτημα αντικατέστησε εμφανώς την Companies Act 1985.

Στην Ελλάδα, το νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση αλληλασφαλιστικών ενώσεων είναι σύγχρονο σχετικά δημιούργημα. Πρόκειται για τον νόμο 3569/2007 (ΦΕΚ Α 122/8.6.2007) που ρυθμίζει ζητήματα ίδρυσης και λειτουργίας συνεταιρισμών θαλάσσιας ασφάλισης και ο οποίος έρχεται να συμπληρώσει και σε ορισμένα σημεία να αποσαφηνίσει άλλα νομοθετήματα. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 1 του νόμου αυτού συμπληρώνει τον νόμο 551/1970 «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως πλοίων και αεροσκαφών», όπως αυτό τροποποιήθηκε με τον Νόμο 4363/2016 που προαναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.¹⁴⁸

Σε εφαρμογή του Νόμου αυτού η ελληνική φορτηγός ναυτιλία και ειδικά αυτή του ξηρού φορτίου έχει το ελληνικό P&I Club, εν ονόματι «Ελληνικός Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων».¹⁴⁹

Δυστυχώς, άλλες προσπάθειες που κατά καιρούς έγιναν από Έλληνες εφοπλιστές για δημιουργία αλληλασφαλιστικών ενώσεων κυρίως για πλοία ελληνικών συμφερόντων κατέρρευσαν. Παράδειγμα αποτελεί η ασφαλιστική Α.Ε. «Αίγαϊον» η οποία στις 23/02/2018 έπαψε να λειτουργεί κατόπιν απόφασης της Επιτροπής Πιστωτικών και Ασφαλιστικών Θεμάτων (Ε.Π.Α.Θ) της Τράπεζας της Ελλάδος που όριζε την οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας της ασφαλιστικής εταιρείας με την επωνυμία «ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», τη θέση της σε καθεστώς ασφαλιστικής εκκαθάρισης, και την απαγόρευση της ελεύθερης διάθεσης του συνόλου των περιουσιακών της στοιχείων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4364/2016 (ΦΕΚ Α'13/5.2.2016).¹⁵⁰

¹⁴⁸ Νόμος Υπ' αριθμ. 3569/2007 (ΦΕΚ Α 122/8.6.2007). Ανασύρθηκε στις 27/02/2019 από : <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-3569-2007.html>

¹⁴⁹ Παζαρχής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ.280

¹⁵⁰ Αίγαϊον Ασφαλιστική Α.Ε. Ανασύρθηκε στις 04/03/2019 από : <http://www.aigaion.gr/>

2.5 INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS

Η αντασφάλιση είναι ο θεσμός αυτός που αναφέρεται στην ασφάλιση της ίδιας της ασφάλισης. Ουσιαστικά ο ασφαλιστής ζητάει να ασφαλιστεί από έναν μεγαλύτερο όμιλο ασφαλιστών και έτσι του επιτρέπεται να αποδεχθεί σημαντικούς κινδύνους διαθέτοντας την εγγύηση που παρέχεται από την αντασφάλιση. Επι προσθέτως, ο θεσμός της αντασφάλισης προσφέρει μια ουσιαστική εξασφάλιση στις μεγάλες διακυμάνσεις στα ποσά αποζημιώσεων που πιθανόν να προκύψουν και έτσι δημιουργείται ένας κλοιός προστατευτικότητας και αποδοτικότητας του ασφαλιστή.¹⁵¹

Η επιθυμία των ασφαλιστών για αντασφάλιση οδήγησε στην αναγκαία συνεργασία προκειμένου να επιμεριστεί το βάρος των απαιτήσεων. Η συνεργασία αυτή ξεκίνησε από το Ηνωμένο Βασίλειο και κάπως έτσι δημιουργήθηκε ένας όμιλος από τα σημαντικότερα P&I Clubs αυτής της χώρας που συμφώνησαν με την «International Group Agreement» ή αλλιώς IGA υιοθετώντας τον θεσμό της αντασφάλισης, μία σύμβαση που θεωρείται η μεγαλύτερη ενιαία συμφωνία στην παγκόσμια αγορά ναυτικής ασφάλισης. Ο Διεθνής Όμιλος Ενώσεων Προστασίας και Αποζημίωσης (International Group of P&I Clubs), ο οποίος ιδρύθηκε το 1981, εξασφαλίζει στα μέλη του ευρύ φάσμα ασφαλιστικής κάλυψης για κινδύνους προερχόμενους από το θαλάσσιο περιβάλλον. Σε αυτόν ανήκουν 13 P&I Clubs που προσφέρουν κάλυψη αστικής ευθύνης κατά προσέγγιση για το 90% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Παρόλης της μοναδικής ενιαίας δομής του IG, τα μέλη αυτού αποτελούν ξεχωριστές μονάδες που όμως αν και ανταγωνιστικές μεταξύ τους, μοιράζονται μεγάλο εύρος ζημιών αλλά και γνώσεων σε θέματα που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών. Κανένα club-μέλος της IGA δεν δεσμεύεται εις αεί σε αυτή την συμφωνία. Αντιθέτως, μπορεί να επιλέξει να αποσυρθεί από αυτήν στην αρχή κάθε ασφαλιστικού έτους όπου και ανανεώνεται η συμφωνία, καθώς αυτή είναι και η διάρκεια ισχύς της.

Κάθε P&I Club αυτού του ομίλου είναι ένας ανεξάρτητος μη κερδοσκοπικός οργανισμός αλληλασφάλισης ο οποίος παρέχει κάλυψη στον πλοιοκτήτη και στον ναυλωτή έναντι των υποχρεώσεων τους απέναντι στους τρίτους, οι οποίες απορρέουν από την λειτουργία και την χρήση των πλοίων. Ο όμιλος IG πέρα από τα 13 μέλη του, προεδρεύεται από έναν ανώτερο εκπρόσωπο και απαρτίζεται από μεγάλο αριθμού υποεπιτροπές που ασχολούνται με νομικά, ρυθμιστικά, τεχνικά και ασφαλιστικά

¹⁵¹ Prof. D. Rhidian Thomas. The Modern Law of Marine Insurance, Volume 2, LLP, 2002, p. 61-62

θέματα που επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες. Η εσωτερική και εξωτερική πολιτική συντονίζεται από την Γραμματεία της Ομάδας με έδρα το Λονδίνο.

Ο όμιλος αυτός έχει τρεις βασικές λειτουργίες που καθιστούν το έργο του σπουδαίο. Πρώτον, τον επιμερισμό των απαιτήσεων που γεννώνται κατόπιν των ατυχημάτων, το λεγόμενο «pooling», αλλά και τη συλλογική αντασφάλιση αυτών των ρυθμίσεων. Κάθε club συμφωνεί να καλύπτει τα βάρη των δικών του μελών μέχρι ενός ορίου και τα άλλα Clubs που έχουν συμφωνήσει με την «pooling agreement» συνεισφέρουν τα πρόσθετα κεφάλαια έως ότου καλυφθεί η απαίτηση. Δεύτερον, ο IG λειτουργεί ως φόρουμ ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των ασφαλιστικών οργανισμών και των πλοιοκτητών για θέματα συσχετιζόμενα με τις υποχρεώσεις των τελευταίων και την ασφάλιση αυτών. Τέλος, με το πέρασ των ετών κατάφερε να δημιουργήσει μια ισχυρή βιομηχανική θέση και άποψη στον χώρο, που στόχο έχει να επηρεάζει τους εξωτερικούς φορείς και να τους οδηγεί σε μια αναπόφευκτη συνεργασία μαζί του, συμπεριλαμβανομένων των διακυβερνητικών ναυτιλιακών οργανισμών, των εθνικών κυβερνήσεων και των θαλάσσιων αρχών σε όλον τον κόσμο. Υποχρεώσεις που ξεπερνούν την ατομική διατήρηση του P&I Club, η οποία ορίζεται σήμερα σε 10 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, μοιράζονται μεταξύ των 13 clubs βάσει των συμφωνηθέντων.¹⁵²

Τα 13 P&I Clubs που συμμετέχουν στον Διεθνή Όμιλο είναι :

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
- The Ship owners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- Assuranceforeningen Skuld
- The Standard Club Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd

¹⁵² International Group of P&I Clubs. About the International Group. Ανασύρθηκε στις 25/02/2019 από : <https://www.igpandi.org/about>

- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)¹⁵³

Από τα μεγαλύτερα P&I Clubs που δεν αποτελούν μέρος του IG είναι αυτό των εφοπλιστών της Κίνας που κατέχει περίπου 31,7 εκατομμύρια GT και το Korea P&I με περίπου 22,80 εκατομμύρια GT, τα οποία αποτελούνται κυρίως από τοπικά μέλη. Ακολουθούν οι ασφαλιστές του RaetsMarine με περίπου 15,50 GT και του British Marine με περίπου 10,00 εκατομμύρια GT.¹⁵⁴

2.5.1 «2019/20 POOL AND GXL REINSURANCE CONTRACT»

Οι ρυθμίσεις για την ανανέωση του αντασφαλιστικού προγράμματος του Διεθνούς Ομίλου σχετικά με την γενική έκταση των ζημιών (GXL) και την κατανομή των απαιτήσεων (pool), για το έτος 2019/20 έχουν πλέον επιβεβαιωθεί.

Η συγκέντρωση ρευστότητας για επιμερισμό των απαιτήσεων είναι διαρθρωμένη σε τρία επίπεδα από τα 10 εκατομμύρια δολάρια έως τα 100 εκατομμύρια. Όμως, μια απαίτηση άνω των 30 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, ενεργοποιεί τον ρόλο της “Hydra Insurance Company Limited”. Πρόκειται για μια εταιρεία με έδρα τα νησιά των Βερμούδων, στην οποία κάθε ένα από τα 13 clubs κατέχει τον δικό του λογαριασμό ξεχωριστά από τα άλλα και αυτός περιλαμβάνει τα περιουσιακά του στοιχεία και τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από αυτά. Η «Υδρα» αντασφαλίζει σε αυτό το πλαίσιο τις υποχρεώσεις του κάθε οργανισμού και προσφέρει προστασία για μια ενιαία απώλεια ή κίνδυνο που οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί δεν θα μπορούσαν να διαχειριστούν διαφορετικά, πάντα δεδομένων των αντασφαλιστικών στρωμάτων στα οποία αυτή συμμετέχει. Μια ζημία άνω των 100 εκατομμυρίων δολλαρίων έως τα 750 εκατομμύρια δολάρια ενεργοποιεί το πρώτο στρώμα των “GXL” ζημιών. Το αντασφαλιστικό πρόγραμμα της “GXL” εκτείνεται συνολικά από τα 100 εκατομμύρια δολάρια έως τα 2 δισεκατομμύρια δολάρια διαρθρωμένο επίσης σε τρία στρώματα. Τέλος, προσφέρεται μια επιπρόσθετη αντασφαλιστική κάλυψη ενός δισεκατομμυρίου γνωστή και ως “collective overspill” παρέχεται από το IGC για παροχή προστασίας

¹⁵³ International Group of P&I Clubs. Group Clubs, Full list of Principal Clubs, Affiliated Associations and reinsured subsidiary. Ανασύρθηκε στις 25/02/2019 από : <https://www.igpandi.org/group-clubs>

¹⁵⁴ Openseapro. Top 13 P&I Clubs Review. Ανασύρθηκε στις 25/02/2019 από : <https://opensea.pro/blog/p-and-i-clubs>

έναντι ζημιών που ξεπερνούν το ανώτατο “GXL” στρώμα, δηλαδή κάλυψη από 2,1 δισεκατομμύρια δολάρια έως 3,1 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.¹⁵⁵

Τα έτη 2017/28, μια ζημία που ξεπερνούσε τα 80 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και έφτανε έως και τα 100 εκατομμύρια δολάρια αντασφαλιζόταν εξ’ ολοκλήρου από την εταιρεία «Υδρα». Η ρύθμιση αυτή τροποποιήθηκε και πλέον από 20 Φεβρουαρίου του 2018 η συμμετοχή αυτής της εταιρείας μειώθηκε σε ποσοστό 92,5%, και πλέον το 7,5% είναι απαραίτητο να καλύπτεται από ίδιο το club που έχει αναλάβει την εκπλήρωση της απαίτησης στο πλαίσιο πάντα διατήρησης του. Η σοβαρότητα των απαιτήσεων που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια στο IG οφείλεται κυρίως στην προσάραξη του “Kea Trader” στην νέα Καληδονία στο νότιο Ειρηνικό στις 12 Ιουλίου του 2018 και την σύγκρουση του “Iranian tanker Sanchi” με το bulker “CF Crystal”, 160 ναυτικά μίλια από την Σανγκάη τον Ιανουάριο του 2018.¹⁵⁶

2.6 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ (INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE)

Η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιων Ασφαλίσεων είναι ένας επαγγελματικός οργανισμός που αντιπροσωπεύει διεθνείς και εθνικούς ασφαλιστές θαλάσσιων μεταφορών και εξετάζει ζητήματα που ενδιαφέρουν τον παγκόσμιο ναυτιλιακό κλάδο. Τα μέλη της καταπιάνονται με εργασίες που στόχο έχουν την διατήρηση και επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου με επίκεντρο τόσο τις ανεπτυγμένες όσο και τις αναδύμενες αγορές. Όλοι όσοι σχετίζονται με την δραστηριότητα της ναυτικής ασφάλισης μπορούν να συμμετάσχουν και στον οργανισμό αυτόν.

Σε γενικές γραμμές, το IUMI παρέχει ένα φόρουμ για συζήτηση και ανταλλαγή ιδεών κοινού ενδιαφέροντος για τους ασφαλιστές και τους αντασφαλιστές. Προστατεύει και προάγει τα συμφέροντα των μελών, ασκώντας παράλληλα πιέσεις όποτε χρειάζεται σε οργανώσεις όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) για την προάσπιση αυτών.¹⁵⁷

Οι ρίζες του IUMI, με τη σημερινή του μορφή, εντοπίζονται στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, μια εποχή συνεχούς αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου και της κατανάλωσης

¹⁵⁵ International Group of P&I Clubs. 2019/20 Pool and GXL Reinsurance contract structure. Ανασύρθηκε στις 25/02/2019 από : <https://www.igpandi.org/reinsurance>

¹⁵⁶ Ετήσια Έκθεση 2017/2018 IGP&I, p. 8-10. Ανασύρθηκε στις 25/02/2019 από : <https://online.flowpaper.com/78ad0729/23407IGPIAnnualReview20171840mb/#page=1>

¹⁵⁷ International Union of Marine Insurance. Introducing IUMI. Ανασύρθηκε στις 05/03/2019 από : <https://iumi.com/about/introducing-iumi>

και της παράλληλης βελτίωσης της επικοινωνίας. Μετά από αυτές τις ραγδαίες αλλαγές, δημιουργήθηκε ένας μεγάλος αριθμός ναυτικών ασφαλιστικών εταιρειών, οι οποίες προσπαθούσαν να εξασφαλίσουν ένα μερίδιο αγοράς. Αυτό οδήγησε σε έντονο ανταγωνισμό και σε χαοτική χρήση ποικίλων κανόνων και συνθηκών πολιτικής, πολλοί από τους οποίους δεν είχαν ουσία. Η ανάγκη για διεθνή συνεργασία αναγνωρίστηκε πλήρως από τις παραδοσιακές αγορές, κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο και την ηπειρωτική Ευρώπη και οι Γερμανοί Underwriters ανέλαβαν την πρωτοβουλία στις 8 Ιανουαρίου 1874 με τη σύσταση του Internationaler Transport - Versicherungs - Verband στο Βερολίνο. Αυτό αργότερα έγινε η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιας Ασφάλισης (IUMI). Ο πρώτος και δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος επηρέασαν ιδιαίτερα τη λειτουργία του Διεθνούς αυτού οργανισμού λόγω της εχθρότητας των κρατών κυρίως με την Γερμανία. Κατά το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το 1939, η IUMI περιλάμβανε 203 εταιρείες από 24 χώρες. Η δύναμη της εξουθενώθηκε και πάλι εξαιτίας της αντιπαλότητας και της έχθρας ενώ σημαντικό είναι πως και το γραφείο της Ένωσης στο Βερολίνο καταστράφηκε ολοσχερώς, μαζί με όλα τα αρχεία και τα έγγραφα.

Με έδρα την Ελβετία, η οποία παρέμεινε ουδέτερη, ο πρόεδρος της IUMI Carl Briner ανέλαβε την πρωτοβουλία για την αναζωογόνηση της Ένωσης ήδη από το 1946, που αποτελεί το αποφασιστικότερο σημείο καμπής στην ιστορία του οργανισμού. Η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιας Ασφάλισης (IUMI) είναι η παλαιότερη ένωση στον ασφαλιστικό κλάδο που δραστηριοποιείται πέρα από τα εθνικά σύνορα. Η IUMI έχει αναπτυχθεί από μια ένωση ασφαλιστών στην Κεντρική Ευρώπη σε μια παγκόσμια ένωση εθνικών ενώσεων στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης. Τον Ιανουάριο του 2012 κατόπιν αλλαγών στα διοικητικά στελέχη του οργανισμού, η IUMI επέστρεψε στις αρχικές τις ρίζες στην Γερμανία.¹⁵⁸

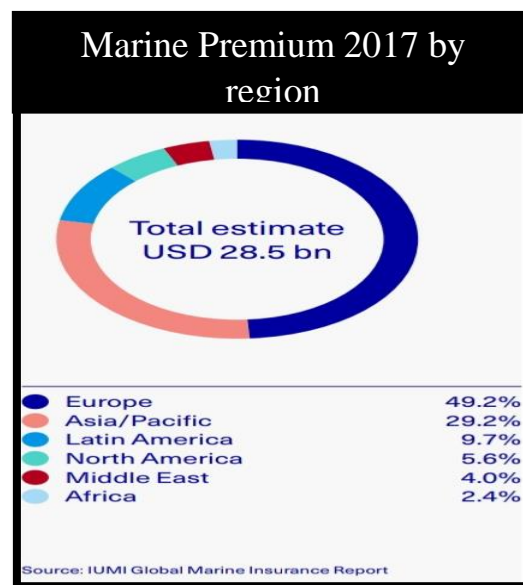
2.6.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ IUMI

Τον Φεβρουάριο του 2019 δημοσιεύθηκαν από την IUMI στατιστικές αναφορές άμεσα συσχετιζόμενες με την θαλάσσια ασφάλιση. Ας σημειωθεί πως για αυτές τα στοιχεία δόθηκε συνεχής και έντονη υποστήριξη από άλλους παρόχους δεδομένων με σημαντική παρουσία στον χώρο όπως οι : Clarksons Research, IHS Markit, Lloyds List

¹⁵⁸ International Union of Marine Insurance. IUMI - a brief history. Ανασύρθηκε στις 05/03/2019 από : <https://iumi.com/about/history>

Intelligence and Swiss Re Economic Research, οι οποίοι παρείχαν ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις τάσεις και τα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Βάσει των στοιχείων λοιπόν τα παγκόσμια ασφάλιστρα θαλάσσιας ασφάλισης ανήλθαν σε 28,5 δισεκατομμύρια δολάρια το 2017, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 2% σε σύγκριση με το 2016. Αυτή η άνοδος οφειλόταν κυρίως στην ανάπτυξη του εμπορίου και στην ενίσχυση των ευρωπαϊκών και των άλλων νομισμάτων έναντι του δολλαρίου ΗΠΑ [Εικόνα 3]. Σε γενικές γραμμές η πολύ μικρή αύξηση του ποσοστού αυτού δεν αντικατοπτρίζει καμία πραγματική εξέλιξη της αγοράς. Αντίθετα, το στατικό ή μειωμένο εισόδημα των ασφαλιστρών σε σχέση με τους καλυπτόμενους κινδύνους σε όλους του τομείς παραμένει συνεχής ανησυχία.



Διάγραμμα 3 Παγκόσμια Θαλάσσια Ασφάλιστρα ανά περιοχή

Πηγή : IUMI Global Marine Insurance Report 2018, p. 8-9. Ανασύρθηκε στις 05/03/2019 από: <https://iumi.com/statistics>

2.7 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση ενός πλοίου είναι η τεχνική επιθεώρηση και η ταξινόμηση του. Οι Νηογνώμονες (classification societies) είναι κατά κανόνα ιδιωτικοί οργανισμοί που το έργο τους είναι η παρακολούθηση από τεχνικής πλευράς του πλοίου καθ' όλη την διάρκεια της οικονομικής του ζωής, ξεκινώντας από το ναυπηγείο και μέχρι να καταλήξει σε κάποιο διαλυτήριο για ανακύκλωση. Η πλέον βασική αρμοδιότητα των Νηογνώμωνων είναι η ταξινόμηση του πλοίου, αφού ολοκληρωθούν οι έλεγχοι, σε κάποια κλάση και η καταχώρηση του στους σχετικούς καταλόγους

πλοίων που εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Κατόπιν εκδίδονται τα σχετικά πιστοποιητικά και εγκρίνεται η πραγματοποίηση πλόων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Αυτό ικανοποιεί την ανάγκη των ασφαλιστών για γνώση της πραγματικής κατάστασης, ανάληψη του κινδύνου και προσδιορισμό του ύψους του ασφαλίστρου. Η ηλικία του πλοίου, το είδος, το επίπεδο συντήρησης, η κατάσταση αξιοπλοΐας, ο εξοπλισμός είναι μερικά από τα στοιχεία που συνεκτιμώνται για την τελική απόφαση.

Η συνηθέστερη αιτία για την πραγματοποίηση μιας έκτακτης επιθεώρησης πέραν των περιοδικών τακτικών προγραμματισμένων, είναι η επέλευση ενός ατυχήματος. Σε περίπτωση που η ζημιά είναι σοβαρή και χρήζει επισκευών, τότε τα πιστοποιητικά που έχει εκδώσει ο Νηογνώμονας παύουν να ισχύουν και απαγορεύεται από τις λιμενικές αρχές η συνέχιση των ταξιδιών, έως ότου αποκατασταθεί η αξιοπλοΐα. Τότε θα εκδοθούν νέα πιστοποιητικά και θα επιτραπεί εκ νέου η δραστηριοποίηση του πλοίου στο θαλάσσιο εμπόριο.

Οι επιθεωρήσεις των Νηογνώμωνων δεν περιορίζονται μόνο στα πλοία αλλά αφορούν στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας όπως οι μετέπειτα μεταφορές από το λιμάνι, τα φορτία, η βιομηχανία και γενικότερα σε όσα συμβάλλουν στο έργο των μεταφορών ώστε να γίνεται ποιοτικότερος ο ναυτιλιακός κλάδος. Έτσι, διευκολύνεται και το έργο των ναυτασφαλιστών.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015, σελ. 91 και 101-103

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

3.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατύχημα. Ο ΙΜΟ στο ψήφισμα Α' 849 περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ορίζει ως ναυτικό ατύχημα (marine casualty) κάθε συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα: τον θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από τις λειτουργίες του πλοίου, την απώλεια προσώπου από το πλοίο, την ολική ή τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη του πλοίου, την υλική ζημία στο πλοίο αλλά και αυτή που προκάλεσε το πλοίο σε τρίτο, την προσάραξη ή ανικανότητα αυτού ή εμπλοκή του σε σύγκρουση και τέλος τη ζημία στο περιβάλλον.¹⁶⁰

Συνήθως μετά από κάθε μεγάλο ναυτικό ατύχημα παρατηρείται γενική συνέγερση της διεθνούς κοινότητας. Πράγματι, αυτό που συμβαίνει είναι μια γενικότερη δραστηριοποίηση διεθνώς οργανισμών οι οποίοι θεσπίζουν μέτρα ασφαλείας για την προστασία των ταξιδευόντων στην θάλασσα αλλά και του περιβάλλοντος. Τα ναυτικά ατυχήματα στα πλοία μπορούν να εμφανιστούν με πολλούς τρόπους. Όμως στο μεγαλύτερο φάσμα τους, αυτά μπορούν να καταλήξουν στην εισροή - κατάκλιση των εσωτερικών χώρων με νερό και πιθανή βύθιση των πλοίων, ή αντίθετα διαρροή του υγρού φορτίου τους προς τη θάλασσα, με βεβαία τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Χωρίς αμφιβολία οι κατηγορίες ατυχημάτων αυξάνονται όσο η τεχνολογία εξελίσσεται. Οι ειδικές κατηγορίες πλοίων επιφυλάσσουν τους δικούς τους κινδύνους.

Η στάση της ναυτιλιακής κοινότητας προσανατολίζεται περισσότερο στην πρόληψη των ατυχημάτων και στην ελαχιστοποίηση των δυσμενών συνεπειών, με κύριο μέλημα τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για αυτό τον λόγο διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί θεσπίζουν ουσιαστικά μέτρα που απαιτούν λειτουργικά συστήματα ασφαλείας τα οποία χρειάζονται αρκετό χρόνο εξοικείωσης και ενημέρωσης τόσο σε επίπεδο αρμοδίων αρχών ελέγχου όσο και σε επίπεδο αφομοίωσης από το προσωπικό των πλοίων. Βέβαια τα τελευταία χρόνια ο ΙΜΟ παρουσιάζει έντονη παραγωγική δραστηριότητα κανονισμών, οι οποίοι εισάγουν

¹⁶⁰ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 173-174

με κάποια σπουδή νέα συστήματα και νέες τεχνολογίες, γεγονός που δημιουργεί αβεβαιότητα και σκεπτικισμό για το μέλλον. Τα πλοία ως οικονομικές μονάδες αντιπροσωπεύουν τεράστιες επενδύσεις οι οποίες γίνονται όλο και μεγαλύτερες για να ανταπεξέλθουν στις ραγδαίες εξελίξεις της αγοράς.¹⁶¹

Μια απλή αλλά χρήσιμη διάκριση των ατυχημάτων είναι αυτή που τα χωρίζει από σοβαρά σε πολύ σοβαρά. Τα πρώτα είναι εκείνα που θεωρούνται ότι περιλαμβάνουν πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημιά λόγω καιρού και ρήγματα που συνεπάγονται ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμουλκήσεως ή βοήθειας από την ξηρά ή ακόμη και ζημιές στο πλοίο που το καθιστούν αναξιόπλοο. Τα πολύ σοβαρά είναι όσα έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, την απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση.¹⁶²

Ωστόσο, σε αυτό το σημείο αξιωματικώς σημειωθεί ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) προχωράει σε μία περαιτέρω κατηγοριοποίηση των θαλάσσιων ατυχημάτων λαμβάνοντας υπόψη εκτός από το είδος του συμβάντος που προξένησε τη ζημιά και το είδος του πλοίου. Άρα, εκτός από όσα θα αναλυθούν υπάρχουν και τα ατυχήματα που αφορούν στα φορτηγά πλοία, στα δεξαμενόπλοια, στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, στα επιβατηγά, στα αλιευτικά σκάφη και σε άλλα. Αυτό συμβαίνει γιατί μεν διακρίνονται πολλές ομοιότητες ανα τα χρόνια στα ατυχήματα που συμβαίνουν αλλά το κάθε ένα έχει μια ιδιαιτερότητα που το ξεχωρίζει από τα άλλα και σε αυτό σημαντικό ρόλο παίζει και το είδος του πλοίου που υφίσταται τη ζημιά.

Επίσης, διάκριση γίνεται και μεταξύ του ναυτικού ατυχήματος και του θαλάσσιου περιστατικού (marine incident), ενός συμβάντος δηλαδή ή μιας σειράς γεγονότων που συνδέεται άμεσα με την λειτουργία πλοίου και που αν δεν διορθωνόταν θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του ιδίου, των επιβατών, οποιουδήποτε άλλου προσώπου ή του περιβάλλοντος. Ένα θαλάσσιο περιστατικό δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη με πρόθεση βλάβης των ως ανω αναφερθέντων αντικειμένων ή προσώπων.¹⁶³

¹⁶¹ Ντούνης Χρήστος. Κείμενα Ναυτιλιακού Προβληματισμού, Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2005/07, σελ. 13-15

¹⁶² Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 173

¹⁶³ European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018. Ανασύρθηκε στις 07/03/2019 από : www.emsa.europa.eu/fc-default-view/tagged/85-annual-overview.html

3.1.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Είναι ευρέως διαδεδομένο στην επιστήμη πως για να λυθεί ένα πρόβλημα, σημαντικό είναι να έχουν εντοπιστεί οι αιτίες που το προκαλούν. Η αντιμετώπιση έτσι θα έρθει γρηγορότερα και ευκολότερα. Από τις περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή και φορτίων (casualties) που έχουν σημειωθεί, καταγράφονται οι εξής παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων :

i. Βύθιση πλοίου (Foundering or sinking)

Η βύθιση πιο συχνά συμβαίνει στην ανοιχτή θάλασσα λόγω των δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή της μετατόπισης του φορτίου με τελική έκβαση να κοπεί το πλοίο σε δυο κομμάτια. Αν η βύθιση αυτή θα θεωρηθεί ολική ή όχι εξαρτάται από πλήθος παραγόντων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πιθανότητα ανέλκυσης του πλοίου σε σχέση με την κατάσταση του και τον τόπο του ατυχήματος.

ii. Προσάραξη πλοίου (Grounding or stranding)

Αυτή συνήθως συμβαίνει κατόπιν κάποιας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Τα τελευταία χρόνια ειδικά που παρατηρείται η τάση γιγαντισμού των πλοίων για μεγαλύτερη χωρητικότητα και κατ' επέκταση αύξηση του εμπορίου, τα σχεδιασμένα για αυτούς τους σκοπούς δεξαμενόπλοια όπως VLCC και ULCC εμφανίζονται ευάλωτα σε αυτή την κατηγορία κινδύνου. Οι διαστάσεις και η ύπαρξη ελάχιστου χώρου για ελιγμούς οδηγούν εύκολα σε προβλήματα όπως αυτό. Στο παρελθόν, αλλά ακόμη και σήμερα, ατυχήματα τέτοιων πλοίων προκαλούν σοβαρά ζητήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος από την διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα. Για αυτό το λόγο ο IMO έχει εκτιμήσει τις περιοχές εκείνες που είναι κατάλληλες για την πλεύση πλοίων με μεγάλα βυθίσματα και τις έχει καταγράψει ώστε να διευκολύνει την ναυτιλιακή πρακτική. Η προσάραξη αναμένεται να συμβεί σε αβαθή νερά ή σε ύφαλο.

iii. Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου (collision or contact)

Υπο το πρίσμα της σύγκρουσης η απώλεια μπορεί να αποβεί μοιραία. Συχνά συναντώνται περιπτώσεις που πλοία συγκρούονται με άλλο ή άλλα πλοία, κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς καθώς και σε θαλάσσιες περιοχές με τακτική κυκλοφορία, όπως τα διεθνή στενά. Στην δεύτερη περίπτωση γίνεται λόγος για επαφή με μια μόνιμη εγκατάσταση, για παράδειγμα προβλήτες ή μια πλατφόρμα μόνιμης εξόρυξης πετρελαίου. Οι στατιστικές αναλύσεις επι των θεμάτων αυτών

καταδεικνύουν τον ανθρώπινο παράγοντα ως την βασικότερη αιτία περιπτώσεων σύγκρουσης λόγω κακής εφαρμογής των κανόνων ναυσιπλοΐας.

iv. Πυρκαγιά ή έκρηξη (Fire or explosion)

Η συγκεκριμένη αιτία εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες, αφού συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή, σε συνδυασμό με το ότι οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες. Τέτοιες είναι η αντιμετώπιση μιας κακοκαιρίας ή η μεταφορά επικίνδυνου φορτίου. «Εν πλω» τα μέσα είναι περιορισμένα και η πραγματικά χρήσιμη βοήθεια μπορεί να προέλθει μόνο δια της σωστής εκπαιδύσεως των ναυτικών στη διαχείριση τέτοιων καταστάσεων.

v. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war loss)

Η κυβέρνηση ενός κράτους επιτάσσει την μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων. Τα εμπορικά πλοία σε τέτοιες περιπτώσεις χαρακτηρίζονται ευπαθή γιατί περιβάλλονται από πλήθος επικίνδυνων παραγόντων που μπορούν να δημιουργήσουν ζημιές μη αναστρέψιμες. Για τέτοιες πράξεις υπάρχουν ειδικές ασφαλίσεις που προστατεύουν τα πλοία και οποίες φάνηκαν στα παραπάνω κεφάλαια.

vi. Ζημιές στη δομή του πλοίου (structure failure)

Αυτές εμφανίζονται στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια την εξασθένηση των υλικών και μηχανικής βλάβης. Ωστόσο, σημαντικό ρόλο παίζει και η ηλικία του πλοίου. Όσο περισσότερο έχει εκτεθεί ένα πλοίο στη θάλασσα και έχει περιβληθεί με κινδύνους τόσο περισσότερο μειώνεται η αντοχή του. Ο υψηλός μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων ιδίως των VLCC αλλά και γενικά, δημιουργεί ανησυχία για τα προβλήματα που πιθανόν να προκύψουν λόγω των μειωμένων αντοχών και των ταλαιπωρημένων πλέον κατασκευών.

vii. Ετερόκλητα ατυχήματα τα οποία περιλαμβάνουν μικτές μορφές των παραπάνω

Στην πρακτική τα παραπάνω αναλυθέντα συνδυάζονται και το ένα είναι απόρροια του άλλου. Μπορεί να ξεσπάσει πυρκαγιά σε πλοίο το οποίο θα κοπεί στα δυο και θα βυθιστεί. Μπορεί να γίνει μια σύγκρουση αποτέλεσμα της οποίας θα 'ναι μια έκρηξη. Ενδέχεται, στην πραγματικότητα μια πρόσκρουση να οδηγήσει σε βύθιση του πλοίου. Παραδείγματα τέτοιων ατυχημάτων συναντώνται πάρα πολλά σήμερα αλλά και στο παρελθόν. Έτσι πολλές φορές γίνεται δύσκολη η κατηγοριοποίηση των αιτιών και η

εξεύρεση των παραγόντων πρόκλησης ατυχήματος, αφού πλήθος τέτοιων συμβάλλει στο τελικό αποτέλεσμα.¹⁶⁴

viii. Καιρικές συνθήκες

Μεγάλο μέρος των απωλειών στο θαλάσσιο χώρο φαίνεται να οφείλεται στις κλιματολογικές αλλαγές και τις καιρικές συνθήκες. Τα πλοία για τη σωστή επιλογή του δρόμου πλεύσης πρέπει απαραίτητως να ενημερώνονται για τις καιρικές προβλέψεις, όπως επίσης και για τις κινήσεις των τροπικών καταιγίδων ή των επερχόμενων τυφώνων ή ακόμη και παγόβουνων. Τίθεται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου να αποτρέψει τη δίοδο του πλοίου σε καιρικά ανασφαλή μονοπάτια. Οι διαρκείς όμως πιέσεις πλοιοκτητριών εταιριών για γρήγορη προσέγγιση σε λιμάνι προκειμένου να τηρηθούν τα εκ του συμβολαίου συμφωνηθέντα οδηγούν πολλές φορές σε λανθασμένες και βιαστικές αποφάσεις. Εδώ, το κύρος και η εμπειρία του πλοιάρχου είναι αυτά που καθορίζουν την διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στα οικονομικά συμφέροντα της εταιρείας και την αντοχή του πλοίου για έκθεση σε επικίνδυνες καταστάσεις. Άλλωστε, είναι κατανοητό πως η σωστή απόφαση τη δεδομένη στιγμή μπορεί να επιφέρει μεγαλύτερα κέρδη από την αποτροπή ενός ατυχήματος που θα κόστιζε πολλά παραπάνω σε μία ναυτιλιακή από τυχόν καθυστέρηση του πλοίου στο λιμάνι ή ενδεχόμενη παρέκκλιση από την αρχική του πορεία.

ix. Μηχανική Βλάβη

Σε αυτήν την κατηγορία ατυχημάτων πρωταρχικό ρόλο διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Με περιοδική συντήρηση, τακτικούς ελέγχους και την ενδεδειγμένη λειτουργία βάσει των κανόνων και των προτύπων ασφαλείας, αυτού του είδους τα ατυχήματα μπορούν να ελαχιστοποιηθούν.

x. Μη εξακριβωμένες αιτίες

Ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό ατυχημάτων οφείλεται σε μη εξακριβωμένες αιτίες στις οποίες σίγουρα και ο αστάθμητος ανθρώπινος παράγοντας παίζει κάποιο ρόλο που δύσκολα μπορεί να ποσοτοποιηθεί. Και αυτή η κατηγορία είναι εξίσου σημαντική γιατί πολλές φορές οι αδιευκρίνιστες αιτίες.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 175-177

¹⁶⁵ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 180-182

3.1.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι εκθέσεις του IUMI εμφανίζουν μια διαρκή αύξηση στη συχνότητα των μεγάλων ατυχημάτων των πλοίων. Οι ενεργειακές απαιτήσεις σε συνδυασμό με τη συσσώρευση φορτίων στα πλοία και στα λιμάνια εξακολουθούν να αποτελούν πρόκληση για τους ασφαλιστές των θαλάσσιων μεταφορών. Βάσει των πρόσφατων στατιστικών που δημοσιεύθηκαν το 2017 στην ετήσια Συνάντηση της Διεθνούς Ένωσης Θαλάσσιων Ασφαλίσεων στο Αμβούργο παρατηρείται έντονη ανησυχία για το προσεχές μέλλον της ναυτιλίας.

Πιο συγκεκριμένα, η συχνότητα των μεγάλων ατυχημάτων των πλοίων αυξήθηκε το 2016 ενώ το ίδιο είχε συμβεί και το 2015 μετά από μία πολύ μικρή πτώση που σημειώθηκε το 2014. Αντίστροφα, η συνολική απώλεια σκαφών (total losses) συνεχίζει την πτωτική πορεία από το 2000 και έπειτα. Πολλές αγορές αναφέρουν μείωση της συχνότητας των απαιτήσεων που δημιουργούνται αλλά αύξηση του μέσου κόστους απαίτησης. Οι κύριες αιτίες των ολικών απωλειών έως το 2015 ήταν τα καιρικά φαινόμενα, αλλά η συχνότητα των ζημιών που προκαλούνται από προσάραξη ή μηχανική βλάβη αυξάνονται πλέον ταχύτερα από κάθε άλλη αιτία ξεπερνώντας σε ποσοστό τις καιρικές συνθήκες αυτή τη στιγμή. Ακολουθούν η πυρκαγιά και η έκρηξη οι οποίες παραμένουν σταθερές σε μεγάλο βαθμό από το 2006.

Από την άλλη πλευρά, ζητήματα σοβαρά αντιμετωπίζουν τόσο τα πλοία όσα και τα λιμάνια με τα φορτία. Η νέα γενιά των Ultra Large Container Carriers είναι σε θέση να μεταφέρει έως 20.000 TEU με πιθανή αξία φορτίου να υπολογίζεται έως και \$985 εκατομμύρια. Στο πλαίσιο αυτό, η ευθύνη και η κίνδυνοι αυξάνονται σημαντικά καθώς μεγαλώνει το μέγεθος του φορτίου. Έτσι και οι πιθανές απώλειες σίγουρα στοιχίζουν πολύ παραπάνω από ότι στο παρελθόν. Παράδειγμα αποτελεί το γερμανικό container ship που έπιασε φωτιά στις 14 Ιουλίου του 2012, αναγκάζοντας το προσωπικό να εγκαταλείψει το πλοίο στη μέση του Ατλαντικού Ωκεανού και το οποίο μετέφερε φορτίο αξίας 115 εκατομμυρίων δολλαρίων. Τα έξοδα που ανέκυψαν από την διάσωση, απώλεια του φορτίου και της ανθρώπινης ζωής που χάθηκε εν πλω ήταν πάρα πολλά.

Ακόμη μεγαλύτερος κρίνεται ο κίνδυνος συσσώρευσης φορτίου στα λιμάνια και ιδίως στα κινεζικά. Εκτιμήθηκε ότι η αξία της διακίνησης φορτίου στη Σαγκάη θα μπορούσε να φτάσει στα 1,6 δισεκατομμύρια δολλάρια σε καθημερινή βάση. Και εδώ το πρόσφατο παράδειγμα της έκρηξης στο Tianjin, επίσης κινεζικό λιμάνι, το 2015 από το οποίο προκλήθηκε ο θάνατος 173 ανθρώπων και ο τραυματισμός εκατοντάδων άλλων σε ένα σταθμό αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων συγκλονίζει. Η έρευνα που

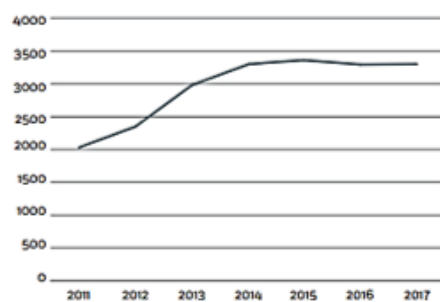
ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2016 ανέδειξε ότι ένα υπερθερμανθέν δοχείο ξηρής νιτροκυτταρίνης ήταν η αιτία της αρχικής έκρηξης. Η φωτιά μεταδόθηκε και σε άλλες αποθήκες, ενώ ολόκληρη η περιοχή έχει καλυφθεί με επικίνδυνα αέρια. Τα κόστη ανάκαμψης του λιμένος και των γενικών καταστροφών είναι επίσης τεράστια.¹⁶⁶

Από την άλλη τώρα, με τα στοιχεία που συγκέντρωσε η European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) – Η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Πληροφόρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης - της EMSA και σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα πλοίων που φέρουν σημαία ενός από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμβαίνουν εντός της ΕΕ ή εμπλέκονται σημαντικά συμφέροντα των κρατών μελών της ΕΕ καταγράφηκαν τα κάτωθι συμπεράσματα. Το 2017 καταγράφηκαν περίπου 3.301 περιστατικά. Ο αριθμός των πολύ σοβαρών ατυχημάτων συνεχίζει να μειώνεται ήδη από το 2014, με μόλις 74 να αναφέρονται το 2017 [Διάγραμμα 4].

Οι φορείς διεξαγωγής ερευνών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ξεκινήσει 1.070 έρευνες την περίοδο 2011-2017 σχετικά με τα ατυχήματα, για τις οποίες έχουν ήδη εκδοθεί 900 εκθέσεις.¹⁶⁷

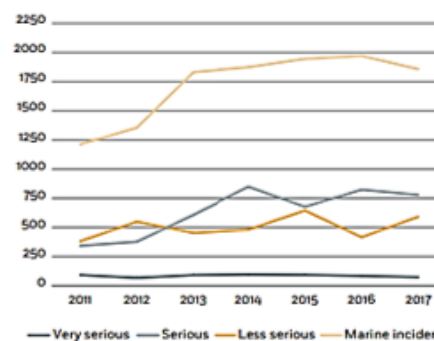
Η εικόνα αυτή παρέχει γενικές πληροφορίες για τον αριθμό των ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών αλλά και την σοβαρότητα αυτών.

Figure 1: Number of reported marine casualties and incidents



Ο συνολικός αριθμός των αναφερθέντων ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων είναι 20.616. Από το 2014, ο αριθμός των αναφερθέντων θυμάτων έχει σταθεροποιηθεί σε περίπου 3200 ανά έτος.

Figure 2: Number of marine casualties and incidents per severity



Ο αριθμός των πολύ σοβαρών ατυχημάτων έχει σταθεροποιηθεί τα τελευταία πέντε χρόνια. Από όλα μόνο το ποσοστό 2,9% αντιπροσωπεύει τα πολύ σοβαρά. Το 2017, το 2,2% των ναυτικών ατυχημάτων που αναφέρθηκαν ήταν πολύ σοβαρά, 23,6% σοβαρά, 58,4% λιγότερο σοβαρά και 17,9% θαλάσσια περιστατικά.

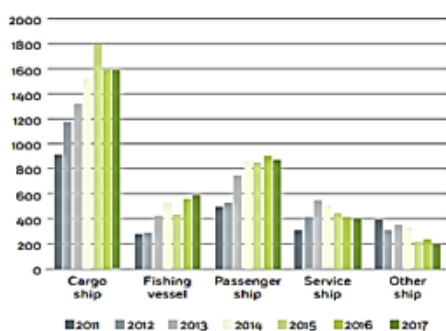
Διάγραμμα 4

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

¹⁶⁶ International Union of Marine Insurance.Press Releases, IUMI reports continued increase in frequency of major vessel casualties, 6th April 2017. Ανασύρθηκε στις 07/03/2019 από : <https://iumi.com/news/press-releases/iumi-reports-continued-increase-in-frequency-of-major-vessel-casualties>

¹⁶⁷ European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018, p. 8. Ανασύρθηκε στις 07/03/2019 από : www.emsa.europa.eu/fc-default-view/tagged/85-annual-overview.html

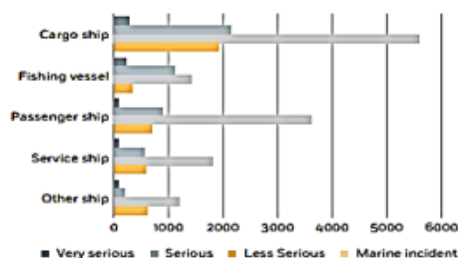
1. Κατανομή των πλοίων ανά κατηγορία και πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων



Κατά την περίοδο 2011-2017, τα φορτηγά πλοία ήταν η βασική εμπλεκόμενη κατηγορία σε ναυτικά ατυχήματα (42,5%), ακολουθούμενη από επιβατηγά πλοία με ποσοστό (22,6%).

2. Κατανομή της σοβαρότητας των ατυχημάτων ανά τύπο πλοίου για την περίοδο 2011-2017

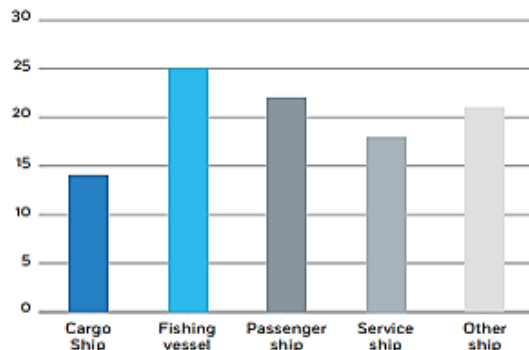
Η κατανομή των συμβάντων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους ανά τύπο πλοίου είναι παρόμοια όσον αφορά στα φορτηγά πλοία, τα επιβατηγά πλοία και τα βοηθητικά πλοία εξυπηρέτησης.



Διαγράμματα 5

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Η μέση ηλικία των πλοίων που εμπλέκονται στα ναυτικά ατυχήματα αν κατηγορία (2011-2017)

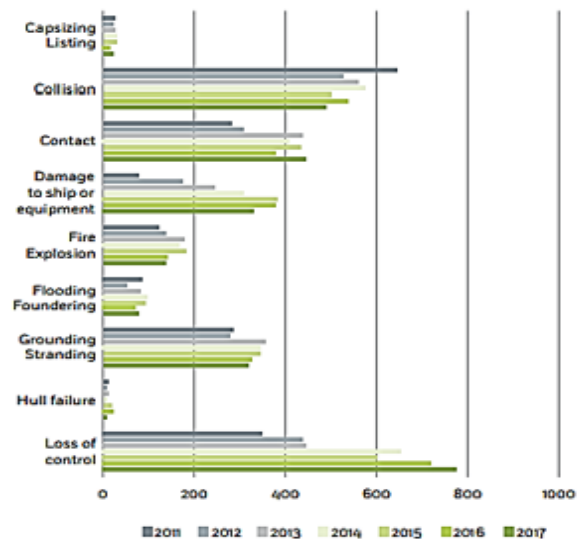


Η νεότερη κατηγορία πλοίων που εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα από το 2011 έως το 2017 ήταν τα φορτηγά πλοία, ενώ τα παλαιότερα ήταν τα αλιευτικά σκάφη.

Διάγραμμα 6

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Κατανομή των αιτιών που οδηγούν σε ναυτικά ατυχήματα



Διάγραμμα 7

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Η εικόνα παρέχει πληροφορίες σχετικά με την γεωγραφική κατανομή των αναφερθέντων ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών διεθνώς, κατά την περίοδο 2011-2017.

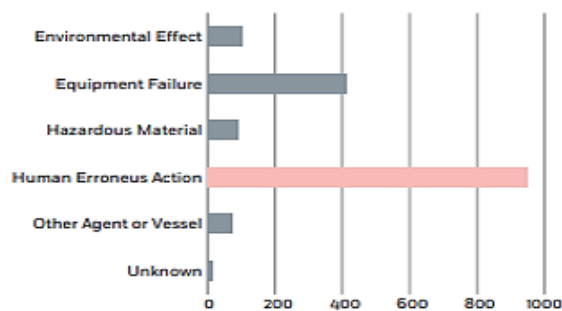


Διάγραμμα 8

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Το ανθρώπινο λάθος είναι αυτό που κατά βάση ευθύνεται για τα ατυχήματα με ποσοστό 58%. [Διάγραμμα 9]

Το σύνολο των τυχαίων συμβάντων και παραγόντων που οδήγησαν σε απώλειες και ατυχήματα την περίοδο 2011-2017 καταγράφονται σε αυτή την εικόνα

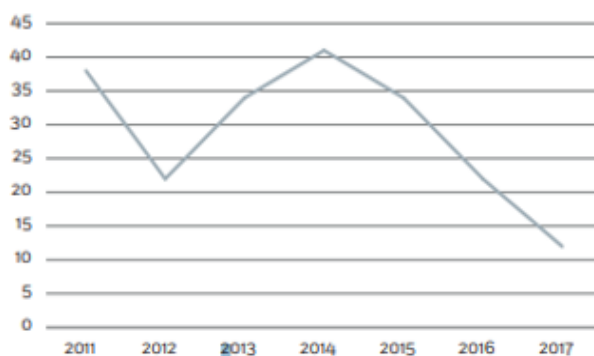


Από τα συνολικά 1654 ατυχήματα που εξετάστηκαν κατά την διάρκεια των ερευνών, το 57,8% αποδείχθηκε πως οφείλεται στα ανθρώπινα λάθη.

Διάγραμμα 9

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Σε αυτή την εικόνα αναλύεται ο αριθμός των πλοίων που υπέστησαν ολική καταστροφή κατόπιν ναυτικών ατυχημάτων.



Συνολικά, 203 πλοία χάθηκαν κατά την περίοδο 2011-2017.

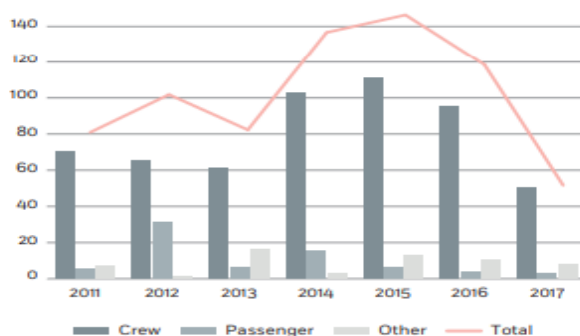
Διάγραμμα 10

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Επίσης, κατά την περίοδο 2011-2017, 405 ατυχήματα οδήγησαν σε συνολικά 683 απώλειες ανθρώπινων ζωών. Το πλήρωμα θεωρείται η πιο πληγείσα κατηγορία με 555

θανάτους. [Διάγραμμα 11]. Όσον αφορά στους τραυματίες, 1.018 αναφέρθηκαν το 2017. Πρόκειται για έναν αριθμό δυστυχώς σχετικά σταθερό χωρίς σημαντικές μειώσεις από το 2014, περίπου 1.000 ανά έτος. Και πάλι εδώ το πλήρωμα αντιπροσωπεύει την κύρια κατηγορία ατόμων που τραυματίστηκαν στην θάλασσα με 5.329 τραυματισμούς κατά την περίοδο 2011-2017 [Διάγραμμα 13].

Συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων στους ανθρώπους.
Κατανομή των θανάτων ανά κατηγορίες ανθρώπων.

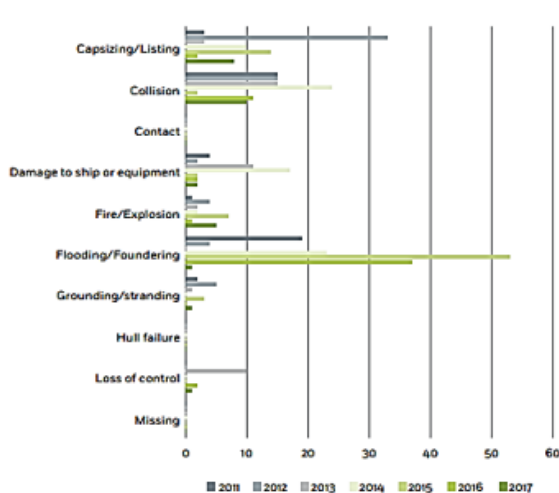


Κατά την περίοδο 2011-2017, 405 ατυχήματα οδήγησαν συνολικά σε 683 απώλειες ανθρώπινων ζωών. Με 555 θανάτους, το πλήρωμα είναι η πιο πληγείσα κατηγορία.

Διάγραμμα 11

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Κατανομή των θανάτων ανα ναυτικό ατύχημα



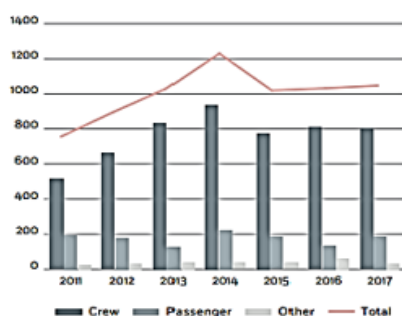
Οι θάνατοι προέκυψαν κατά κύριο λόγο ως αποτέλεσμα πλημμύρας/ βύθισης του πλοίου (35,2%) ή σύγκρουσης (23,6%).

Διάγραμμα 12

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Οι τραυματισμοί ως αποτέλεσμα των ατυχημάτων στη θάλασσα

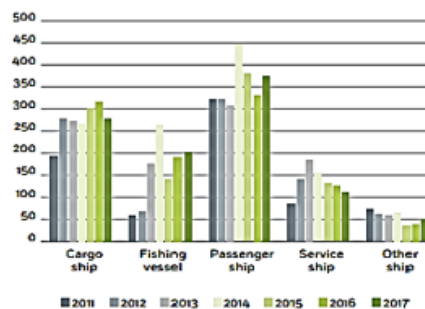
1. Κατανομή των τραυματισμών ανα κατηγορία ανθρώπων



Ανάμεσα στα 20.616 ατυχήματα που καταγράφηκαν από το 2011 έως το 2017, τα 5.979 είχαν ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό 6.812 ανθρώπων. Ο αριθμός των τραυματιών είναι αρκετά σταθερός από το 2015, σε περίπου 1000 ανά έτος.

Το πλήρωμα αντιπροσωπεύει και εδώ την κύρια πληγείσα κατηγορία (5.329 άτομα κατά την περίοδο 2011-2017).

2. Κατανομή των ανθρώπων που τραυματίστηκαν ανα τύπο πλοίου.



2.487 άνθρωποι τραυματίστηκαν στα επιβατηγά πλοία

Διάγραμμα 13

Πηγή : European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Σπουδαίο και ιδιαίτερα ενθαρρυντικό στοιχείο κρίνεται το γεγονός πως αν και πάνω από 1.500 φορτηγά πλοία συμμετείχαν σε ατυχήματα που οδήγησαν σε 25 θανάτους το 2017, ο αριθμός αυτός είναι ο μικρότερος από όσους έχουν καταγραφεί μέχρι στιγμής.¹⁶⁸

3.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες παραμένει ισχυρή η πεποίθηση ότι το ανθρώπινο λάθος ευθύνεται σε μεγάλο ποσοστό για τα ναυτικά ατυχήματα. Το γεγονός αυτό πιστοποιείται και από το δεδικασμένο των δικαστηρίων για υποθέσεις αντίστοιχες. Σε αναλύσεις που κατά καιρούς γίνονται πολλά ατυχήματα αποδίδονται στη σοβαρή αμέλεια στην εκτέλεση των καθηκόντων των στελεχών του πλοίου, όπως του Πλοιάρχου, του Α' Μηχανικού και μερικά ακόμη και στους πλοιοκτήτες. Το 1990 ο Aldwinckle¹⁶⁹ ανέφερε μάλιστα ότι η παραδοχή του ανθρώπινου λάθους ως βασική αιτία

¹⁶⁸ European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018, p. 8. Ανασύρθηκε στις 07/03/2019 από : www.emsa.europa.eu/fc-default-view/tagged/85-annual-overview.html

¹⁶⁹ Ο Eric Aldwinckle (22 Ιανουαρίου 1909 - 13 Ιανουαρίου 1980) ήταν καναδός καλλιτέχνης πολέμου, σχεδιαστής και εικονογράφος.

ατυχημάτων διαφαίνεται και από την κρίση των θαλάσσιων ασφαλιστών, οι οποίοι από τότε τόνιζαν ότι το 70-80% των απαιτήσεων (claims) προέρχονταν από το ανθρώπινο λάθος. Στο κοινό συμπέρασμα που καταλήγουν οι περισσότεροι άνθρωποι του κλάδου είναι πως η σωστή εκπαίδευση και η διαρκής μετεκπαίδευση των ναυτικών είναι το όπλο για την αντιμετώπιση των κινδύνων και η μόνη λύση.

Η αναφορά στα P&I clubs δεν είναι τυχαία καθώς οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί έχουν δώσει έναν δικό τους ορισμό για το ανθρώπινο λάθος κατατάσσοντας το στη σημαντικότερη αιτία ατυχημάτων. Σύμφωνα με αυτά, ανθρώπινο λάθος είναι οποιαδήποτε ανθρώπινη πράξη ή παράλειψη, δύναται να αναγνωριστεί σαν η άμεση αιτία ενός γεγονότος, από το οποίο προέκυψε υποχρέωση για αποζημίωση στο club. Από αυτόν τον ορισμό, το ανθρώπινο λάθος φαίνεται να περιλαμβάνει από απλά λάθη αριθμητικής μέχρι λάθη εκτίμησης, ακόμη και λάθη σε σχέση με την αυθόρμητη, απερίσκεπτη ανάληψη κινδύνου, ενώ υπάρχει σε μικρό ή μεγάλο βαθμό σε όλα αυτά η ευθύνη του ανθρώπου. Η προέλευση του ανθρώπινου λάθους βάσει των στοιχείων που δίνονται από το UK P&I club διακρίνεται στις εξής κατηγορίες :

- i. Λάθη από έλλειψη γνώσης ή πείρας περιλαμβανομένων των λανθασμένων υπολογισμών και εκτιμήσεων
- ii. Λάθη από ψυχικές καταστάσεις όπως ο θυμός, η στενοχώρια, η πλήξη και άλλα
- iii. Λάθη από παράγοντες φυσιολογίας, όπως η κούραση, η ασθένεια και άλλα
- iv. Λάθη στη επικοινωνία, όπως είναι η σύγχυση, η δυσνόηση
- v. Λάθη χαρακτήρα, η υπερηφάνεια, η αμέλεια, η αλαζονική συμπεριφορά. Δηλαδή, είναι πιθανό η έλλειψη γνώσης να οδηγήσει σε αρνητικά αποτελέσματα αλλά και η υπερβολική εμπιστοσύνη ίσως οδηγήσει σε ρισκοκίνδυνη ενέργεια με οδυνηρά αποτελέσματα.¹⁷⁰

Για να αντιμετωπιστούν τα ανθρώπινα λάθη ως αιτία πρόκλησης των ναυτικών ατυχημάτων, θα πρέπει να εξεταστούν πολλοί παράγοντες που συνοψίζονται στις σχέσεις : α) ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης, β) ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία, γ) ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκαιρίας, δ) ναυτικό ατύχημα και επίπεδα διοίκησης.¹⁷¹

¹⁷⁰ Γουλιέλμος Α.Μ. και Γκιζιάκης Κ.Β. Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, 3^η Βελτιωμένη Έκδοση, Α' Τόμος, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005, σελ. 127-128, 132-133

¹⁷¹ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 249

3.2.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ

Το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων που αναγνωρίζει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα τόσο στην πρόληψη όσο και στην πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων, οφείλει να έχει ως πρωταρχικό στόχο την αναβάθμιση του. Με την εφαρμογή της αναθεωρημένης Σύμβασης του IMO για τα ναυτικά πρότυπα και την εκπαίδευση των ναυτικών STCW 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)¹⁷², του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM Code, καθώς και με την τήρηση της σύμβασης για την ναυτική εργασία του ILO, συνίσταται ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης του ανθρώπινου παράγοντα με στόχο την ασφάλεια στη θάλασσα και την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων.¹⁷³

Η Σύμβαση STCW 1978, τέθηκε σε ισχύ το 1984. Τον Ιούλιο του 1995 η Διεθνής Διάσκεψη των χωρών-μελών της Σύμβασης υιοθέτησε κάποιες τροποποιήσεις και το αναθεωρημένο πλέον κείμενο τέθηκε σε ισχύ το 1997. Το κείμενο αυτό μαζί με τον Κώδικα εισάγουν μια νέα φιλοσοφία στο ναυτικό επάγγελμα, καθορίζοντας μια ενιαία παγκόσμια εκπαίδευση, αξιολόγηση της ικανότητας, έκδοση πιστοποιητικών και ανανέωσή τους για επαγγελματίες ναυτικούς όλων των τάξεων. Η Σύμβαση αφορά στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν την σημαία ενός κράτους μέλους με εξαίρεση εκείνους που υπηρετούν σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία στόλου ή άλλα κρατικά πλοία που δεν απασχολούνται με εμπορικές υπηρεσίες, τα αλιευτικά σκάφη και τις θαλαμηγούς αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικές. Με την τροποποιημένη Σύμβαση του 1995 καλύφθηκαν τα όποια κενά είχε η αρχική και αναπτύχθηκαν τρεις σημαντικές ενότητες, η ομοιομορφία στα Πρότυπα Ικανότητας, τα μέτρα εξασφάλισης της εφαρμογής της Σύμβασης από τα κράτη μέλη και η ευθύνη για τις εταιρείες.¹⁷⁴

Η ασφάλεια και η ποιότητα στη ναυτιλία είναι στόχοι που άρχισαν να απασχολούν πιο συστηματικά τη ναυτιλιακή βιομηχανία κατά τη δεκαετία του 1990, όταν υπήρχε αυξανόμενη ανησυχία για τα άσχημα πρότυπα διαχείρισης στον κλάδο. Στο πλαίσιο αυτό ο IMO εισήγαγε τον ISM Code (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή

¹⁷² Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών

¹⁷³ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 250

¹⁷⁴ Βλάχος Γ. Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Γ' Έκδοση, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015, σελ. 95-101

Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος/ International Safety Management Code) για να προάγει ένα διεθνές πρότυπο ασφαλούς διαχείρισης και λειτουργίας των πλοίων. Για πρώτη φορά όμως ο κανονισμός αυτός με τον οποίο επιδιώκεται η βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας δεν αφορά μόνο το πλοίο, αλλά επεκτείνεται και στη ναυτιλιακή επιχείρηση στην ξηρά. Ο ISM Code, ως υποχρεωτικού χαρακτήρα κανονισμός εφαρμόζεται από το σύνολο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Υιοθετήθηκε από τον IMO το 1993 και το 1994 ενσωματώθηκε στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (**Safety of Life at Sea/SOLAS**), στο κεφάλαιο IX. Ο ISM τέθηκε σε ισχύ σε δυο φάσεις. Αρχικά την 1^η Ιουλίου του 1998 για όλα τα επιβατηγά, τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χημικών και φυσικού αερίου και τα φορτηγά πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 500 grt και έπειτα την 1^η Ιουλίου του 2002 εφαρμόστηκε για τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου. Κυρίως εστιάζει στην εφαρμογή προτύπων και διαδικασιών από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και βασικός στόχος είναι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και η αποφυγή πρόκλησης βλαβών στο θαλάσσιο περιβάλλον και την περιουσία. Η βασική ιδέα στην οποία στηρίχθηκε η ανάπτυξη του ISM Code συνδέεται με το ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόληψη και την αποφυγή ανεπιθύμητων καταστάσεων. Αφού έγινε αντιληπτό ότι στα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα καταγράφεται εμπλοκή του ανθρώπινου παράγοντα, επιχειρήθηκε η δημιουργία ενός συστήματος κανόνων και διαδικασιών που θα περιορίζουν την αυθαίρετη δράση. Για όλα αυτά απαιτείται η ανάπτυξη ενός συστήματος διοίκησης που αναγνωρίζει τον ρόλο των ατόμων, προβλέπει πιθανές αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων και επικεντρώνεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των πλοίων. Πρόκειται για αυτό το σύστημα που κάθε ναυτιλιακή πρέπει να δημιουργεί και να εφαρμόζει και το οποίο ονομάζεται Σύστημα Διοίκησης Ασφάλειας (**Safety Management System/SMS**).

Αυτό το σύστημα περιλαμβάνει οδηγίες και διαδικασίες για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, λειτουργικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθορισμένα επίπεδα εξουσίας και γραμμές επικοινωνίας στα γραφεία ξηράς και στο πλοίο, διαδικασίες αναφοράς ατυχημάτων και μη συμμορφώσεων, διαδικασίες ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεωρήσεων.¹⁷⁵

¹⁷⁵ Θεοτοκάς Γιάννης. Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2^η Έκδοση, Εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, Μάιος 2014

Η πολιτική κάθε εταιρείας θα πρέπει να επικεντρώνεται σε ορισμένες μεθόδους που εξυπηρετούν τα καθορισμένα από τον ISM Code. Πρέπει κάθε εταιρεία να στοχεύει στη σωστή ενημέρωση του προσωπικού για τα θέματα ασφαλείας, να συμμορφώνεται με τους Υποχρεωτικούς Διεθνείς και εσωτερικούς Κανονισμούς και Συστάσεις, να υιοθετεί τις Οδηγίες και τα πρότυπα που συνιστώνται, να εξασφαλίζει ένα εργασιακό περιβάλλον αυξημένης ασφάλειας και να υποδεικνύει στο προσωπικό τα δέοντα για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.¹⁷⁶

Από την άλλη τώρα, υπάρχει και ο **Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organisation/ ILO)** ο οποίος συστάθηκε το 1919 και μέλος του οποίου είναι και η Ελλάδα. Σημαντική η δράση του και η παρουσία του όλα αυτά τα χρόνια, θέτοντας τον άνθρωπο στην πρώτη γραμμή. Υπερ της ελευθερίας έκφρασης, κατά της φτώχειας και του πολέμου, πάντα ο ILO υποστήριζε πως όλοι οι άνθρωποι είναι ίσοι ανεξαρτήτως φυλής, θρησκείας και φύλου. Οι αντικειμενικοί στόχοι αυτού επικεντρώνονται στον άνθρωπο, όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις. Η διατύπωση διεθνών προτύπων, κανόνων και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας, και την προώθηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, η παροχή τεχνικής βοήθειας σε ζητήματα κοινωνικής πολιτικής, διοίκησης και αξιοποίησης του εργατικού δυναμικού, η υποστήριξη των συνεταιριστικών οργανώσεων και αγροτικών βιομηχανιών, η διερεύνηση κοινωνικών προβλημάτων για την ταχύτερη αντιμετώπιση τους όπως η ανεργία, η υποαπασχόληση, ο διεθνής ανταγωνισμός, ο ρατσισμός, οι αλλαγές στην τεχνολογία και τέλος η προστασία των μεταναστών διεθνώς, συνιστούν μερικά από τα πεδία ενασχόλησης του οργανισμού.¹⁷⁷

Δημιούργημα του ILO είναι η σύμβαση ναυτικής εργασίας του **2006 (Maritime Labour Convention/MLC)**, η οποία ορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας. Πάνω από 100 σελίδες χρειάστηκαν για να περιγράψουν σχεδόν κάθε πτυχή των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών. Πιο αναλυτικά αναφέρονται οι ελάχιστες απαιτήσεις για θέματα όπως οι πρακτικές πρόσληψης και τοποθέτησης, οι όροι απασχόλησης, οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης, ο επαναπατρισμός, η ετήσια άδεια, η καταβολή των μισθών, η διαμονή των ναυτικών, τα τρόφιμα, η προστασία της υγείας και η ιατρική περίθαλψη, γενικώς η κοινωνική προστασία και ασφάλιση. Ουσιαστικά περιλαμβάνει όλα τα σύγχρονα πρότυπα των

¹⁷⁶ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 183-184

¹⁷⁷ Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007, σελ. 254

υφιστάμενων διεθνών συστάσεων και συμβάσεων για την ναυτική εργασία, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που υπάρχουν σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας όπως η SOLAS, η MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2013, κατόπιν επικύρωσαν και άλλες χώρες, αντιπροσωπεύοντας συνολικά όλα τα κράτη-μέλη της Σύμβασης το 43% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας. Μετά από αυτά, έχοντας πλέον κατακτήσει και πείσει τον ναυτιλιακό κόσμο, τον Σεπτέμβριο του 2018, η σύμβαση έφτασε τα 88 συμβαλλόμενα κράτη που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 93% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Παρόλο που η Σύμβαση δεν έχει επικυρωθεί από κάποια κράτη, έχει εκτεταμένο αποτέλεσμα καθώς τα μη συμβαλλόμενα μέλη αντιμετωπίζουν προβλήματα και κυρώσεις κατά τη είσοδο τους σε λιμένες συμβαλλόμενων κρατών για τη μη συμμόρφωση τους. Αποτελείται από δεκαέξι άρθρα που περιέχουν γενικές διατάξεις και τον κώδικα που περιέχει ειδικές. Οι τίτλοι αυτού είναι :

- Ελάχιστες απαιτήσεις για του ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο
- Όροι απασχόλησης
- Διαμονή, Εγκαταστάσεις αναψυχής, Σίτιση και τροφοδοσία
- Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική πρόνοια και προστασία της κοινωνικής ασφάλισης
- Συμμόρφωση και επιβολή¹⁷⁸

3.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Η ναυτιλία συμβάλλει στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κυρίως μέσω της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων. Πρόκειται για μια πηγή ρύπανσης που μπορεί να εντοπίζεται σχετικά εύκολα, «παράγει» συγκεκριμένους ρύπους μέσα από προσδιορισμένες διαδικασίες και επιπλέον επιδέχεται έλεγχο και αστυνόμευση. Η χειρότερη μορφή ρύπανσης που συναντάται από πλοίο είναι αυτή που προκαλείται από την έκχυση αργού πετρελαίου στη θάλασσα.

Ως ατυχηματική ρύπανση ορίζεται αυτή που έρχεται ως επακόλουθο ενός ατυχήματος, από την άλλη με τον όρο λειτουργική εννοείται η οποιαδήποτε μη ατυχηματική ρύπανση, που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατόν να αναζητηθεί σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου της ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή κατά την

¹⁷⁸ Seafarers Rights International Website. Maritime Labour Convention, What is the Maritime Labour Convention (MLC)? Ανασύρθηκε στις 13/03/2019 από : <https://seafarersrights.org/seafarers-subjects/maritime-labour-convention-mlc/>

κατασκευή, στην κανονική οικονομική του ζωή (επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, συντηρήσεις, ερματισμός) και στο τέλος (scrap).¹⁷⁹

3.3.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Η έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα είναι η επιβλαβής απελευθέρωση του πετρελαίου στο περιβάλλον κυρίως στο νερό, γεγονός με καταστροφικές συνέπειες στη χλωρίδα και την πανίδα της εκάστοτε περιοχής. Το πετρέλαιο είναι ο πιο κοινός ρύπος στους ωκεανούς. Άλλοτε σκόπιμα ρίπτεται στο περιβάλλον ως αποτέλεσμα της ανθρώπινης δραστηριότητας και άλλοτε τυχαία. Το σίγουρο είναι πως η διαδικασία καθαρισμού του είναι ιδιαίτερος δύσκολη, καθώς το πετρέλαιο επιπλέει στην επιφάνεια, εξαπλώνεται με τον αέρα και καταστρέφει τα παράκτια οικοσυστήματα. Κυρίως με τις μεταφορές, φορτοεκφορτώσεις και τις εκρήξεις συμβαίνουν και οι πιο μεγάλες διαρροές.

Όταν το πετρέλαιο εισάγεται στο περιβάλλον περνά από ποικίλους μετασχηματισμούς (διάλυση, εξάτμιση, ιζηματογένεση). Το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του είναι ιδιαίτερα σύνθετα μείγματα και πολύ επικίνδυνα. Ιδίως όταν εξαπλώνονται με τα ρεύματα και τα κύματα μπορεί να δημιουργήσουν μεγάλες ρυπαντικές εστίες. Η εξάπλωση του πετρελαίου στο νερό είναι μια από τις πιο διαδεδομένες διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα τις πρώτες ώρες της δημιουργίας μιας πετρελαιοκηλίδας. Οι κύριες δυνάμεις που επηρεάζουν τη διάδοση του πετρελαίου είναι η βαρύτητα, η αδράνεια, η τριβή, το ιξώδες και η επιφανειακή τάση. Η βλάβη που μπορούν οι πετρελαιοκηλίδες να προκαλέσουν στο περιβάλλον συντελείται με διάφορους τρόπους. Είτε προσκρούουν άμεσα στην φύση και στους βιότοπους είτε με την τοξικότητά τους δηλητηριάζουν τους οργανισμούς.¹⁸⁰

Το υγρό πετρέλαιο μπορεί να περιλαμβάνει αργό πετρέλαιο (crude oil) αλλά και προϊόντα διύλισης όπως καύσιμα ντίζελ που χρησιμοποιούνται σε ντιζελοκινητήρες, λιπαντικά υγρά, βενζίνη, κηροζίνη και άλλα, που μολύνουν τόσο την επιφάνεια του εδάφους όσο και τον αέρα και το νερό.¹⁸¹

Μετά την εισαγωγή ενός ρύπου στο θαλάσσιο οικοσύστημα αρχίζει ο φυσικός μηχανισμός αποκατάστασης για να επανέλθει το οικοσύστημα στην προηγούμενη μορφή του. Οι θαλάσσιοι οργανισμοί που συμβάλλουν άμεσα στην αποσύνθεση των

¹⁷⁹ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 157

¹⁸⁰ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 154-155

¹⁸¹ Environmental Pollution Centers, Oil Spill Pollution. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.environmentalpollutioncenters.org/oil-spill/>

ρυπαντών είναι κυρίως βακτήρια ενώ έμμεσα μύκητες, πρωτόζωα. Η βιοαποικοδόμηση των πετρελαϊκών υδρογονανθράκων είναι μια φυσική διαδικασία κατά την οποία τα μικρόβια μετατρέπουν και σπάνε τους πετρελαϊκούς υδρογονάνθρακες σε άλλες ουσίες, με τη βοήθεια συγκεκριμένων ενζύμων τα οποία παράγουν. Τα προϊόντα που παράγονται μπορεί να είναι διοξείδιο του άνθρακα, νερό και μερικά οξειδωμένα βιολογικά αδρανή παραπροϊόντα. Η βιοαποικοδόμηση είναι μια πολλά υποσχόμενη τεχνολογία για τη θεραπεία μολυσμένων περιοχών, καθώς είναι οικονομικά αποδοτική και οδηγεί σε πλήρη ανοργανοποίηση.¹⁸²

Η δριμύτητα του αντίκτυπου μιας διαρροής εξαρτάται από πολλούς παράγοντες που σχετίζονται με τις χημικές ιδιότητες τους πετρελαίου. Για την αντιμετώπιση των περιστατικών συνιστώνται τεχνικές εν πλω όταν ακόμη το πετρέλαιο βρίσκεται στο νερό και δεν έχει φτάσει ακόμη στην ακτή, για παράδειγμα με φράγματα που μπορούν να περιορίσουν την εξάπλωση. Άπαξ και φτάσει το πετρέλαιο στην ξηρά τα πράγματα γίνονται πιο δύσκολα. Οι τεχνικές καθαρισμού περιλαμβάνουν την χρήση ειδικών αναρροφητών ή την απομάκρυνση με φτυάρια. Όπως και να 'χει απαιτείται πρόληψη που αφορά στη θαλάσσια μεταφορά με μέτρα που κάνουν ασφαλέστερη την εξαγωγή και μεταφορά. Για αυτό τα τελευταία χρόνια εντοπίζεται πλήθος κανόνων και οδηγιών που σχετίζονται με το θέμα αυτό της προστασίας του περιβάλλοντος από βλαβερές χημικές ουσίες. Το ίδιο ισχύει και για την ξηρά, όπου τα μέτρα πρόληψης πρέπει να είναι εξίσου αυστηρά ώστε να αποφεύγονται οι εκχύσεις πετρελαίου από χερσαίες πηγές στο θαλάσσιο περιβάλλον.¹⁸³

Γενικά οι μέθοδοι καθαρισμού των πετρελαιοκηλίδων ποικίλουν ανάλογα και με την περίπτωση. Ρόλο στην επιλογή μεθόδου έχουν η ποιότητα και το είδος της ρυπογόνου ουσίας, η απόσταση από τις ακτές και ο κίνδυνος προσβολής ευαίσθητων περιοχών, οι επικρατούσες και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες, η διαθεσιμότητα εξοπλισμού καταπολέμησης και τέλος ο χρόνος εντοπισμού της ρύπανσης. Οι κύριες μέθοδοι που επιλέγονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας της Ελλάδας είναι : Ο εγκλωβισμός της κηλίδας με πλωτά φράγματα και η περισυλλογή του πετρελαίου με μηχανικά μέσα, η τοποθέτηση πλωτών φραγμάτων για την αποτροπή προσβολής ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών και ακτών, η χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών (ΧΔΟ), η μηχανική

¹⁸² Nilanjana Das and Preethy Chandran. Microbial Degradation of Petroleum Hydrocarbon Contaminants: An Overview, National Center for Biotechnology Information, U.S. National Library of Medicine, Published online 2010 Sep 13. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3042690/>

¹⁸³ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 155

διασπορά της κηλίδας σε περιπτώσεις που δεν απαιτείται καταπολέμηση, η φυσική αυτοδιάλυση της κηλίδας σε περιπτώσεις που δεν απαιτείται επέμβαση και τέλος ο καθαρισμός της ρυπανθείσας ακτογραμμής με διάφορα μηχανικά ή χειρωνακτικά μέσα. Το Ελληνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης καθορίζει ότι η μηχανική ανάκτηση πετρελαίου είναι η πρωταρχική μέθοδος αντιμετώπισης σε παράκτιες περιοχές. Η χρήση ΧΔΟ επιτρέπεται μόνο στην ανοιχτή θάλασσα εκτός περικλείστων και ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών, όταν η μηχανική ανάκτηση πετρελαίου είναι αδύνατη λόγω των επικρατουσών καιρικών συνθηκών.¹⁸⁴

Η ΙΤΟΡΡ (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ιδρύθηκε για λογαριασμό των εφοπλιστών παγκοσμίως, ώστε να προωθήσει την αποτελεσματική αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων, χημικών ουσιών και άλλων επικίνδυνων ουσιών.¹⁸⁵ Η ΙΤΟΡΡ διατηρεί μια τεράστια βάση δεδομένων και ατυχημάτων από τα δεξαμενόπλοια και τα άλλα είδη πλοίων. Παραδοσιακά, κατηγοριοποιούνται οι πετρελαιοκηλίδες ανάλογα με το μέγεθος και τη ζημιά. Μια μικρή θεωρείται αυτή που είναι <7 τόνους, μεσαίου μεγέθους είναι οι πετρελαιοκηλίδες από 7-700 τόνους και μεγάλες είναι αυτές που ξεπερνούν τους >700 τόνους.¹⁸⁶ Τα στατιστικά στοιχεία της ΙΤΟΡΡ καταδεικνύουν τα εξής:

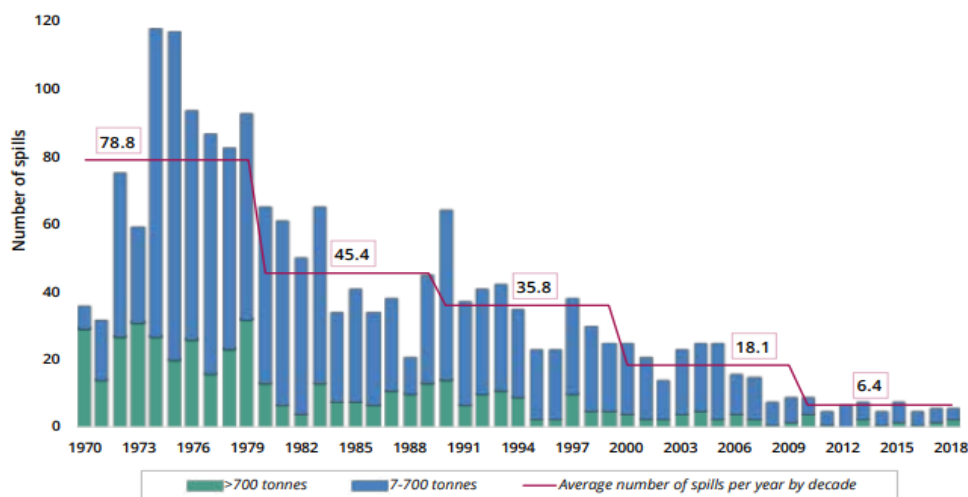
¹⁸⁴ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μέθοδοι Καταπολέμησης Ρύπανσης. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.yen.gr/methodoi-katapolemeses-rypanses>

¹⁸⁵ ΙΤΟΡΡ Official Website, About Us. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.itopf.org/about-us/>

¹⁸⁶ ΙΤΟΡΡ, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/document/oil-tanker-spill-statistics-2018/>

Global Oil Spill Trend

Κατά τα τελευταία 49 χρόνια, οι στατιστικές για τη συχνότητα των διαρροών μεγαλύτερων από 7 τόνους από τα δεξαμενόπλοια παρουσιάζουν αξιοσημείωτη πτωτική τάση, όπως φαίνεται παρακάτω

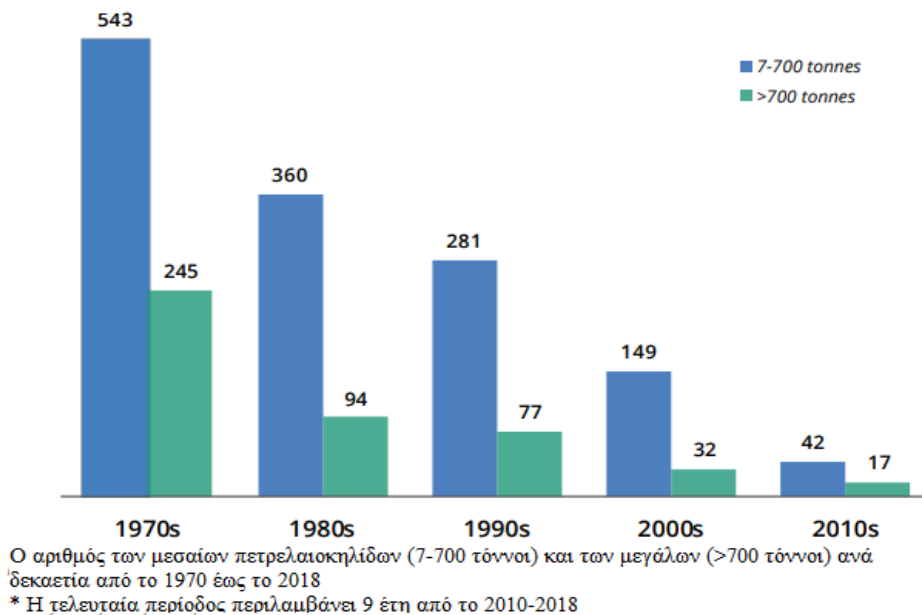


Διάγραμμα 14

Πηγή : ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019, p.4

Συγκεκριμένα για το έτος 2018, έχουν καταγραφεί μέχρι στιγμής 3 μεγάλα περιστατικά άνω των 700 τόνων και 3 μεσαίου μεγέθους με πετρελαιοκηλίδες από 7-700 τόνους. Το πρώτο μεγάλο ατύχημα συνέβη στις αρχές του χρόνου όταν ένα δεξαμενόπλοιο συγκρούστηκε με ένα άλλο πλοίο με αποτέλεσμα να προκληθεί έκρηξη και κατά συνέπεια βύθιση του δεξαμενόπλοιου στην Ανατολική θάλασσα της Κίνας. Το δεύτερο περιστατικό αφορούσε δεξαμενόπλοιο το οποίο βυθίστηκε στον Περσικό Κόλπο με πάνω από 1.000 τόνους φορτίου στο πλοίο. Η τρίτη μεγάλη διαρροή σημειώθηκε προς τα τέλη του έτους όταν ένα δεξαμενόπλοιο συγκρούστηκε με ένα άλλο στην Κίνα, με αποτέλεσμα την έκχυση φορτίου πετρελαίου.¹⁸⁷

¹⁸⁷ ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019, p.7. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/document/oil-tanker-spill-statistics-2018/>

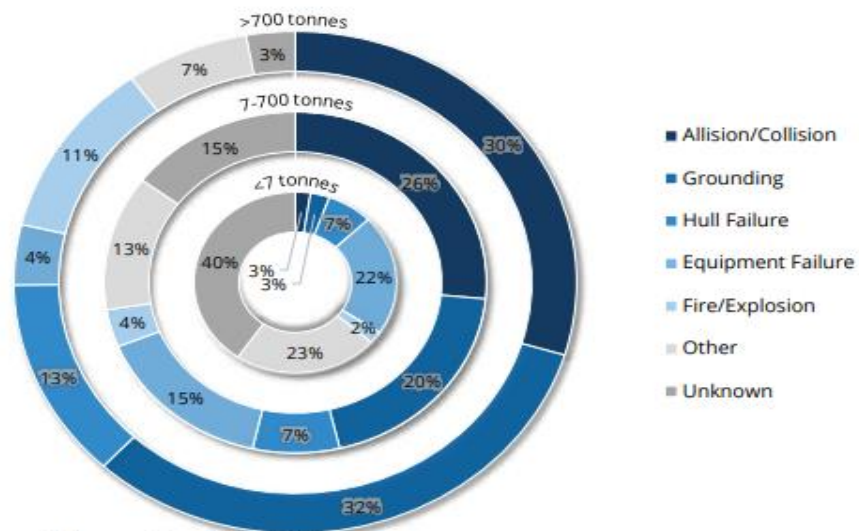


Διάγραμμα 15

Πηγή : ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019, p.7

Οι αιτίες πρόκλησης των ατυχημάτων είναι γνωστές. Οι συνέπειες όμως ενός τόσο σοβαρού ατυχήματος επιφέρουν μεγάλο κοινωνικό κόστος το οποίο καλείται η Διεθνής Κοινότητα να αντιμετωπίσει. Αρχικά, όπως προαναφέρθηκε είναι οι συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον με τη διατάραξη του οικοσυστήματος και την εξαφάνιση ειδών που ήδη τείνουν να εξαφανιστούν. Συνέπειες και για τις παράκτιες κοινότητες με πτώση της αξίας της αστικής γης, λόγω της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Επίσης, μια ρύπανση έχει αντίκτυπο και στην τουριστική βιομηχανία με αποτέλεσμα μια απώλεια αναμενόμενων εσόδων και μείωση αντίστοιχα των εσόδων των εργαζομένων του κλάδου αλλά και στην αλιευτική βιομηχανία με τη μείωση και εξαφάνιση των αλιευμάτων. Σημαντικές είναι οι συνέπειες στην δημόσια υγεία από απλώς επιβαρυντικές σε πολύ σοβαρές σε περίπτωση ρύπανσης, ιδίως όταν γίνεται λόγος για εμφάνιση ιών. Εφόσον αντλείται ένας φυσικός πόρος όπως το πετρέλαιο, μια όλο και πιο συχνή απώλεια μεγάλων ποσοτήτων αυτού καθιστά πιο δυσεύρετους τους ενεργειακούς πόρους. Τέλος τα έξοδα απομάκρυνσης τόσο στην ανοιχτή θάλασσα όσο και στις ακτές είναι τεράστια αλλά το ίδιο ισχύει για το κόστος απώλειας του πλοίου.¹⁸⁸

¹⁸⁸ Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011, σελ. 156



Αιτίες πετρελαιοκηλίδων από το 1970-2018

Διάγραμμα 16

Πηγή : ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019, p.7

Η πιο συχνή αιτία πρόκλησης των μεγάλων πετρελαιοκηλίδων από τα δεξαμενόπλοια είναι οι συγκρούσεις και οι προσαράξεις [Διάγραμμα 16].

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.1 ΒΥΘΙΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»

Στις 10 Σεπτεμβρίου του 2017, εξεδόθη Δελτίο Τύπου από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο ανέφερε ότι τις πρώτες πρωινές ώρες της ίδιας ημέρας, το Ενιαίο Κέντρο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης έλαβε γνώση από το το Φ/Γ πλοίο «FRANCESCO DI GIORGIO» σημαίας Λουξεμβούργου, το οποίο ήταν αγκυροβολημένο στο βόρειο τμήμα του αγκυροβολίου του Πειραιά, για πιθανή εισροή υδάτων στο Δ/Ξ πλοίο «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» Ν.Π. 11763¹⁸⁹, το οποίο βρισκόταν αγκυροβολημένο στη θαλάσσια περιοχή νότια νοτιοδυτικά της Αταλάντης.

Βάσει των στοιχείων που κατείχε στα χέρια του το Υπ. Ναυτιλίας, το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» είχε αποπλεύσει έμφορτο πρωινές ώρες της 9^{ης} Σεπτεμβρίου του 2017 από τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου με δύο χιλιάδες διακόσιους (2.200) μετρικούς τόνους fuel oil και τριακόσιους εβδομήντα (370) μετρικούς τόνους marine gas oil, ενώ επέβαιναν επί του πλοίου δύο (02) μέλη του πληρώματος από τα συνολικά έντεκα (11) μέλη. Μετά την έλευση της είδησης, άμεσα έσπευσαν στην περιοχή το περιπολικό σκάφος Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., τα Ρ/Κ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ 2» Ν.Π. 5061, «ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ Ν.Γ» Ν.Π. 11876 και η «ΡΟΥΣΣΗΣ IV» Ν.Π. 10973. Το πλοίο βυθίστηκε, ωστόσο τα δύο μέλη του πληρώματος που επέβαιναν επί του πλοίου διεσώθησαν από τα βοηθητικά πλοία «ΡΟΥΣΣΗΣ IV» και «ΗΦΑΙΣΤΟΣ 2» και μεταφέρθηκαν στον Νέο Μώλο Δραπετσώνας καλά στην υγεία τους. Έπειτα διακομίστηκαν στο Γενικό Νοσοκομείο Πειραιά “ΤΖΑΝΕΙΟ” για προληπτικούς λόγους, από όπου και εξήλθαν.

Το βασικότερο πρόβλημα που δημιουργήθηκε όμως ήταν η τεράστια ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον από την διαρροή πετρελαίου. Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ξεκίνησε αμέσως την διενέργεια προανάκρισης, και έθεσε σε εφαρμογή το τοπικό σχέδιο αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, ενώ κατέπλευσε στην περιοχή αντιρρυπαντικό σκάφος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προς αντιμετώπιση της προκληθείσας θαλάσσιας ρύπανσης. Από την άλλη πλευρά, αεροσκάφος AC-3 του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διενήργησε περιπολία στην περιοχή του συμβάντος περίπου στις 07:25 μετά το ατύχημα, όπου και εντοπίστηκε διάσπαρτη ιριδιζούσα ρύπανση κατά τόπους χρώματος καφέ από το σημείο της βύθισης προς τα βόρεια μέχρι το ΝΑ άκρο της Ψυτάλλειας.

¹⁸⁹ Ν.Π. 11763 είναι ο αριθμός νηολογίου.

Για τα ελληνικά δεδομένα, το εν λόγω ναυάγιο δημιούργησε εκτεταμένη βλάβη. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης από την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου ανατέθηκαν εργασίες ναυαγιαίρεσης και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος σε ιδιωτική εταιρεία. Στο σημείο που σημειώθηκε το ατύχημα αυτό πραγματοποιήθηκαν σχεδόν αμέσως εργασίες και τοποθετήθηκε φράγμα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του πετρελαίου. Ρυμουλκά σκάφη, αντιρρυπαντικά και ένας πλωτός γερανός επιχειρούσαν εξαρχής τα μέγιστα για παροχή βοήθειας.

Βάσει του ελληνικού νόμου συνελήφθησαν κατά παράβαση των άρθρων 1, 2 και 3 του Ν. 743/77¹⁹⁰, ο οποίος όπως κωδικοποιήθηκε και μεταγλωττίστηκε με το ΠΔ 55/98 και σύμφωνα με το άρθρο 28 Π.Κ.¹⁹¹, ο πλοίαρχος και ο Α΄ Μηχανικός και προσήχθησαν στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά από όπου κατόπιν εντολής του αρμόδιου Εισαγγελέα αφέθησαν ελεύθεροι. Από τότε άρχισε και η περαιτέρω διενέργεια προανάκρισης από το Β΄ Λιμενικό Τμήμα Κερατσινίου του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά σύμφωνα με Ν.Δ. 712/70¹⁹², ενώ ταυτόχρονα διορίστηκε πραγματογνώμονας προς εξακρίβωση των αιτιών και των συνθηκών του συμβάντος.¹⁹³

Η πετρελαιοκηλίδα εκτεινόταν στις ακτές της Αττικής από τη Σαλαμίνα μέχρι την Γλυφάδα. Από κάποιες τεκμηριωμένες πληροφορίες που έρχονται στο φως από την ΕΛΥΔΝΑ (Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων) η οποία στηρίζει τη λειτουργία της στον Ν. 4033/2011 (Α΄ 264) περί Διεξαγωγής Τεχνικής Διερεύνησης, το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» ήταν ένα πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο που έπλεε με ελληνική σημαία. Το ολικό μήκος του ανερχόταν στα 91,33 m και το πλάτος του ήταν 13,70 m. Το έτος καθέλκυσης του πλοίου ήταν το 1972 ενώ το ίδιο μετασκευάστηκε το 2013. Τόπος της ναυπήγησης ήταν η Γερμανία και το βασικό υλικό κατασκευής του ο Χάλυβας. Το πλοίο είχε ολική χωρητικότητα 1521,21 κόρους και ήταν προορισμένο να κάνει πλόες εσωτερικού, με αριθμό πληρώματος στα 11 άτομα. Η λειτουργία των συγκεκριμένων πλοίων συνίσταται στο να μεταφέρουν καύσιμα εν πλω σε διερχόμενα πλοία που βρίσκονται αγκυροβολημένα ή ελλιμενισμένα στους

¹⁹⁰ Ν. 743/1977 - Περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων

¹⁹¹ Άρθρο 28 Π.Κ. – Αμέλεια. Από αμέλεια πράττει όποιος από έλλειψη της προσοχής την οποία όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει είτε δεν πρόβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του, είτε το πρόβλεψε ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν.

¹⁹² Ν.Δ. 712/1970 – Νομοθετικό Διάταγμα Περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος

¹⁹³ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Δελτίο Τύπου Βύθιση Δ/Ξ πλοίου στη θαλάσσια περιοχή νότια-νοτιοδυτικά ν. Αταλάντης και πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, 10/09/2017. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.yen.gr/web/guest/-/bythise-d-x-ploiou-ste-thalassia-perioche-notia-notiodytika-n-atalantes-kai-proklese-thalassias-rypanseis>

Λιμένες του Πειραιά και της Ελευσίνας. Στις 10 Σεπτεμβρίου 2017 που σημειώθηκε το ατύχημα και ώρα 1.30 το ξημέρωμα, ο καιρός που επικρατούσε ήταν αίθριος με ανέμους μεταβλητής διεύθυνσης 2-3Bf. Σήμερα κατατάσσεται αδιαμφισβήτητα στα πολύ σοβαρά ατυχήματα του Ελλαδικού χώρου, με εκτεταμένη ρύπανση στις χερσαίες – παράκτιες περιοχές του Σαρωνικού Κόλπου.

Το Δελτίο Τύπου άφηγε πολλά αναπάντητα ερωτήματα τα οποία έμελλε να ξεκαθαριστούν με την παρέμβαση ειδικών και εμπειρογνομόνων. Το περιεχόμενο της προσωρινής έκθεσης της ΕΛΥΔΝΑ δίνει μια ακριβή συνοπτική περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος. Το Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» κατόπιν της ολοκλήρωσης της διαδικασίας φόρτωσης, απέπλευσε με εντεκαμελές πλήρωμα από τα διυλιστήρια του Ασπρόπυργου για το αγκυροβόλιο του Πειραιά, έχοντας φορτώσει στις δεξαμενές δυο χιλιάδες πεντακόσιους εβδομήντα μετρικούς τόνους (2.570) βαρύ πετρέλαιο τύπου μαζούτ και πετρέλαιο τύπου marine gas oil. Το πλοίο αγκυροβόλησε στο βόρειο τμήμα στον Πειραιά, εν αναμονή οδηγιών από την διαχειρίστρια εταιρεία για την επόμενη προγραμματισμένη πετρέλευση. Κατά την παραμονή του πλοίου εκεί, ο Πλοίαρχος έδωσε άδεια σε επτά μέλη του πληρώματος να μεταβούν στην ξηρά για να φάνε και να ξεκουραστούν, ενώ εντός του πλοίου για λόγους ασφαλείας παρέμειναν ο ίδιος, ένας ναύτης, ένας μηχανοδηγός και ένας δόκιμος μηχανής. Όταν πλέον είχε φτάσει 23.30 η ώρα, ο Πλοίαρχος αποφάσισε να εξέλθει του πλοίου και να μεταβεί στην στεριά με τον δόκιμο μηχανής για να φάνε επίσης. Έτσι στο πλοίο, κατέληξαν πλέον μόνο δύο άτομα, ο ναύτης και ο μηχανοδηγός.

Με χρονολογική ακρίβεια, κατά τις 00.30 της 10^{ης} Σεπτεμβρίου 2017 ο μηχανοδηγός κατέβηκε στο μηχανοστάσιο προκειμένου να διενεργήσει έναν συνήθη οπτικοακουστικό έλεγχο στο πλαίσιο των καθηκόντων του. Σε αυτή την φάση δεν εντοπίστηκε κάποιο πρόβλημα αλλά ούτε και παρατηρήθηκε κάτι ασυνήθιστο. Εν συνεχεία και ενώ πλέον έχει φτάσει 01.00 η ώρα, ο μηχανοδηγός άκουσε έναν έντονο θόρυβο σαν κρότο απροσδιορίστου προελεύσεως με αποτέλεσμα να μεταβεί εκ νέου στο μηχανοστάσιο για να ελέγξει τον εξοπλισμό και τυχόν διαρροές, εισροές υδάτων, χωρίς ωστόσο και πάλι να εντοπίσει κάποιο πρόβλημα. Το χρονικό του ατυχήματος σημειώνεται κατά τις 01:30-01:35, όταν το πλοίο παίρνει μια αυξανόμενη δεξιά κλίση. Ο ναύτης και ο μηχανοδηγός ειδοποιούν τον πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό μέσω τηλεφώνου σχετικά με την κατάσταση και φοράνε αμέσως τα σωσίβια τους. Ο Πλοίαρχος με τη σειρά του ενημερώνει την εταιρεία, ένα Ρ/Κ επιφυλακής καθώς και

τα βοηθητικά υπηρεσιακά πλοία Κερατσινίου για να μεταβούν μαζί με τον Α' Μηχανικό και δύο μέλη του πληρώματος στο πλοίο.

Ένα παραπλέον αγκυροβολημένο πλοίο κατά τις 02.10 επιβεβαιώνει την πληροφορία ότι το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» έχει πάρει μεγάλη δεξιά κλίση. Παράλληλα ειδοποιείται και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς όσο και ο Θάλαμος Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος. Στις 02.20 η κλίση του πλοίου ήταν πλέον μέγιστη και έφτανε τις 35°, όπου τότε άρχισαν να εισέρχονται και τα νερά από το κυρίως κατάστρωμα εντός του μηχανοστάσιου, με συνέπεια να παύσει η λειτουργία της ηλεκτρομηχανής και να διακοπεί εντελώς η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος. Στη συνέχεια εκκινούν τα φώτα ανάγκης του πλοίου, μια αποτυχημένη κατά τα άλλα προσπάθεια αφού η συστοιχία συσσωρευτών εντός του μηχανοστάσιου είχε κατακλυστεί από θάλασσα.

Περί τις 02.32 και 02.40 αντίστοιχα καταφθάνουν στο σημείο τα δύο ρυμουλκά επιφυλακής τα οποία καταφέρνουν να διασώσουν το πλήρωμα. Οι δύο άνθρωποι μέλη του πληρώματος πήδησαν στην θάλασσα δεδομένης της κατάστασης από όπου και τα αφιχθέντα προς παροχή συνδρομής σκάφη τους ανέσυραν. Το πλοίο καθ' όλη την διάρκεια συνέχισε να βυθίζεται με την δεξιά πλευρά να βρίσκεται όλη πλέον εντός του νερού ενώ η αριστερή ήταν κάπως εμφανής. Τελικά, στις 04.10 το Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» βυθίζεται ολοκληρωτικά, σε απόσταση μικρότερη του μισού μιλίου (0.5ν.μ) νότιο-νοτιοδυτικά της Αταλάντης.

Οι διαδικασίες αντιρρύπανσης ξεκίνησαν από τις τοπικές αρχές σε συνεργασία με ιδιωτικές εταιρείες προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» ανελκύστηκε στις 29 Νοεμβρίου του 2017 και την επόμενη μέρα ρυμουλκήθηκε στη Σαλαμίνα όπου παραμένει έως και σήμερα.¹⁹⁴ Το ναυάγιο απομακρύνθηκε χωρίς κόστος για την Ελληνική Κυβέρνηση, αλλά τη στιγμή της ανύψωσης μέρος πετρελαίου διέφυγε και αναμόλυνε τις περιοχές γύρω από το Πέραμα του Πειραιά, απαιτώντας περαιτέρω καθαρισμούς κατά μήκος της ηπειρωτικής χώρας. Οι εργασίες καθαρισμού

¹⁹⁴ ΕΛΥΔΝΑ. Προσωρινή Έκθεση, Διερεύνηση πολύ σοβαρού ατυχήματος Δ/Ξ-Π/Φ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» Ν.Π. 11763, που έλαβε χώρα κατά τις πρωινές ώρες της 10-09-2017, Νότιο-Νοτιοδυτικά της ν. Αταλάντης στον Σαρωνικό Κόπλο, Σεπτέμβριος 2018. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από :

<http://www.hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/interim/AGIA%20ZONI%20II-INTERIM.pdf>

συνεχίστηκαν στην ξηρά και στο χώρο του ναυαγίου για τον καθαρισμό του θαλάσσιου πυθμένα από τα συντρίμια.¹⁹⁵

Δυστυχώς από την βύθιση του πλοίου δημιουργήθηκε μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα που εκτεινόταν σε όλον τον Αργοσαρωνικό μέχρι και το Σούνιο, γεγονός που προκαλούσε έντονο προβληματισμό και μεγάλη ανησυχία. Τρεις μήνες μετά, και ενώ η έρευνα ήταν σε εξέλιξη προκειμένου να κατατεθεί η τελική έκθεση από την ΕΛΥΔΝΑ, η ίδια ανακοινώνει πως δεν θα την ολοκληρώσει, γιατί «μετά την αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέχθηκαν κρίθηκε ότι το περιστατικό δεν χρήζει περαιτέρω τεχνικής διερεύνησης από την Υπηρεσία, καθόσον δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτικού ατυχήματος σύμφωνα με τα ισχύοντα τόσο στην ελληνική νομοθεσία (ν. 4033/2011) όσο και στην Ευρωπαϊκή Οδηγία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/18/Ε.Κ.)». Έτσι, αξιολογείται ως περιστατικό εκτός πεδίου αρμοδιότητας της και παύουν οι εργασίες.

Για το «Αγία Ζώνη II», ενώ συνέτρεχαν όλοι οι λόγοι να χαρακτηριστεί «μεγάλο ναυτικό ατύχημα», όπως και έγινε αρχικά στην προσωρινή έκθεση, ο μόνος λόγος για να αποχαρακτηριστεί αφήνει ανοικτό το ενδεχόμενο να υπάρχει δόλος. Ας σημειωθεί πως βάσει του IMO ο όρος ναυτικό ατύχημα δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη με πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια πλοίου, ατόμου ή του περιβάλλοντος.¹⁹⁶

Βάσει του πορίσματος του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων¹⁹⁷ το οποίο έχει παραδοθεί στην Εισαγγελία Πειραιά για δικαστική διερεύνηση, ήδη εδώ και περίπου τρεις μήνες, το Συμβούλιο αποφαινεται ομόφωνα ότι η βύθιση του πλοίου οφείλεται σε «εκ προθέσεως πράξεις και παραλείψεις και εξ αμελείας αντίστοιχα» συγκεκριμένων προσώπων και εταιρειών. Η βύθιση δηλαδή προήλθε από δόλια πράξη του ανοίγματος των επιστομίων θαλάσσης-ερματισμού που είχε ως αποτέλεσμα την κατάκλιση με θαλασσινό νερό χώρων του πλοίου ώστε οδήγησε τελικώς στην βύθιση του. Η διαρροή ήρθε ως αποτέλεσμα της διαφυγής φορτίου από τα στόμια των

¹⁹⁵ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Incident report: Agia Zoni II, Response operations. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από :

<https://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#157-10-September-2017>

¹⁹⁶ Πρώτο Θέμα. Θρίλερ με το «Αγία Ζώνη»: Δεν αναγνωρίζει το ναυάγιο ως ατύχημα η αρμόδια υπηρεσία, 07/02/2019. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από :

<https://www.protothema.gr/greece/article/862716/thriller-me-to-agia-zoni-den-anagnorizei-to-nauagio-os-atuhima-i-armodia-upiresia/#Comments>

¹⁹⁷ Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ): Το όργανο που είναι στελεχωμένο από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος και διεξάγει κάθε έρευνα για τα ναυτικά ατυχήματα καθώς επίσης συντάσσει και την αντίστοιχη αναφορά.

δεξαμενών ή και από τις θυρίδες επιθεώρησης φορτίου τα οποία βρίσκονταν στο κατάστρωμα του πλοίου. Τα ανοίγματα αυτά είχαν σφραγιστεί μετά την ολοκλήρωση φόρτωσης στα ΕΛΠΕ (Ελληνικά Πετρέλαια), επομένως η μόνη λογική εξήγηση είναι να ανοίχτηκαν από κάποιους εντός του πλοίου. Οι μεγάλες ποσότητες έκχυσης πετρελαιοειδών κυρίως του μαζούτ θα μπορούσαν να είχαν περιοριστεί αν δεν είχε καθυστερήσει τόσο η στεγανοποίηση των δεξαμενών φορτίου, δηλαδή του κλεισίματος των ανοιχτών καπακιών. Άρα, το συμπέρασμα του ΑΣΝΑ είναι ότι σε περίπτωση που τα στόμια δεν είχαν ανοιχτεί θα μπορούσε μεν το πλοίο να είχε βυθιστεί αλλά δεν θα είχε διαφύγει φορτίο στη θάλασσα αφού θα παρέμενε εγκλωβισμένο μέσα στις σφραγισμένες δεξαμενές. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά που γίνεται στο πόρισμα ότι τα «επιστόμια θαλάσσης που χρησιμοποιούνταν και για τον ερματισμό, ήταν δεμένα με σχοινί για να μην μπορούν να ανοίγονται. Άρα κάποιος πήγε και τα άνοιξε. Πρόκειται για σκόπιμη και εγκληματική εις βάρος του πλοίου ενέργεια που το οδήγησε στη βύθισή του».¹⁹⁸

Η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού καταγγέλλει πως η κατασκευή είχε πολλά προβλήματα στο μηχανοστάσιο και οι επιδιορθώσεις τους ήταν πρόχειρες. Επιπλέον κατηγόρησε τους αρμόδιους που έδωσαν την πιστοποίηση στο πλοίο, χαρακτηρίζοντας την αναφορά τους «βεβιασμένη». Από την άλλη πλευρά, η εταιρεία του δεξαμενόπλοιου χαρακτήρισε την καταγγελία για ακαταλληλότητα του σκάφους ψευδή και συκοφαντική, αφού όπως υποστηρίζει το πλοίο είχε περάσει από όλους τους απαραίτητους ελέγχους και είχε λάβει τις πιστοποιήσεις με καθ' όλα νόμιμο τρόπο. Παράλληλα, η WWF επισήμανε τους κινδύνους τέτοιου είδους διαρροών σε «μία χώρα με μεγάλη θαλάσσια κυκλοφορία – διελεύσεις δεξαμενόπλοιων και άλλων σκαφών» και τόνισε ότι η πολιτεία «παρουσιάζεται ανέτοιμη να αντιδράσει έγκαιρα, προστατεύοντας τον θαλάσσιο πλούτο και τις ακτές της».

Το χάος που επικράτησε από το ατύχημα δεν είχε τέλος. Δέκα ημέρες μετά από το τραγικό συμβάν, το Υπουργείο Ναυτιλίας ξαναεκδίδει Δελτίο Τύπου έχοντας προχωρήσει σε σύλληψη του Πλοιάρχου και του Α' Μηχανικού του Δ/Ξ – Π/Φ “ΛΑΣΣΑΙΑ” Ν.Π. 11860, όταν στελέχη του γραφείου Ασφάλειας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά με τη συνδρομή στελεχών του γραφείου Ασφάλειας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ελευσίνας διενεργώντας νομότυπους ελέγχους για παράβαση

¹⁹⁸ Χριστίνα Παπασταθοπούλου. Δολιοφθορά το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη II», Εφημερίδα των Συντακτών, 09/02/2019. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/182719_doliofthora-nayagio-toy-agia-zoni-ii

του “Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα” αντιλήφθηκαν πως το εν λόγω πλοίο διενεργούσε απάντληση πετρελαιοειδών μιγμάτων από το ναυάγιο του “ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ” Ν.Π. 11763, χωρίς να έχει τα νόμιμα παραστατικά. Κατασχέθηκαν σημαντικές ποσότητες πετρελαιοειδών από τις δεξαμενές έρματος, ενώ παράλληλα κατασχέθηκε το ανωτέρω πλοίο από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά. Οι συλληφθέντες προσήχθησαν ενώπιον του κ. Εισαγγελέα Πρωτοδικών Πειραιά κατά την αυτόφωρη διαδικασία.¹⁹⁹

4.1.1 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΑΣ ΤΟΥ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η ποιότητα του νερού μετά από μία τέτοιου είδους ζημιά στους παραλιακούς δήμους της Αττικής. Το πετρέλαιο είχε κυριολεκτικά «μαυρίσει» όλη την θάλασσα και η μυρωδιά ήταν πολύ έντονη. Μάλιστα δεδομένης της κατάστασης απαγορεύτηκε η κολύμβηση έως ότου αποκατασταθεί η ζημιά. Στις παραλίες του Σαρωνικού περιλαμβάνονται οι Γαλάζια Ακτή, Λαγονήσι, Σαρωνίδα, Ανάβυσσος και Παλαιά Φώκεια. Αυτές λόγω του ναυαγίου είχαν καλυφθεί από συμπαγείς μάζες πίσσας οι οποίες όσο πέρναγε ο καιρός έβγαιναν στις ακτές.²⁰⁰

Ήδη από τις 27/10/2017 το Κεντρικό Λιμεναρχείο του Πειραιά έλαβε επιστολή από τον Όμιλο Σπανόπουλου, ο οποίος τόνιζε ότι αρχίζει τις απαραίτητες ενέργειες για την ανέλκυση του Δ/Ξ «Αγία Ζώνη ΙΙ» και αναλαμβάνει σταδιακά να ολοκληρώσει την επιχείρηση απορρύπανσης του Σαρωνικού Κόλπου, απαλείφοντας κάθε δυσμενή συνέπεια και οποιονδήποτε κίνδυνο θα μπορούσε να προσβάλει σε μεγαλύτερο βαθμό το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως και έγινε.²⁰¹

Το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.), ως ο αρμόδιος δημόσιος φορέας σύμφωνα με το «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο» [ΠΔ 11/02 (Α΄06)], ανέλαβε την

¹⁹⁹ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτίο Τύπου για σύλληψη Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού καθώς και κατάσχεση του Δ/Ξ – Π/Φ “ΛΑΣΣΑΙΑ” Ν.Π. 11860 στην Ελευσίνα για παράβαση του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, 20/09/2017. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.yen.gr/web/guest/-/syllipse-ploiarchou-kai-a-mechanikou-kathos-kai-kataschese-tou-d-x-p-ph-lassaia-n-p-11860-sten-eleusina-gia-parabase-tou-ethnikou-teloneiakou-kodika>

²⁰⁰ Η Καθημερινή, Ελλάδα. Πετρελαιοκηλίδα Σαρωνικού: Τι συμβαίνει σχεδόν ένα χρόνο μετά; 23/06/2018. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <http://www.kathimerini.gr/971130/article/epikairothta/ellada/petrelaiokhlida-sarwnikoy-ti-symvainei-sxedon-ena-xrono-meta>

²⁰¹ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτίο Τύπου, αρχίζουν οι ενέργειες προετοιμασίας για την ανέλκυση του «Αγία Ζώνη ΙΙ» , 27/10/2017. Ανασύρθηκε στις 14/03/2019 από : <https://www.yen.gr/web/guest/-/archizoun-oi-energeies-proetoimasias-gia-ten-anelkyse-tou-agia-zone-ii->

πραγματοποίηση συστηματικών μετρήσεων για την παρακολούθηση των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων επιπτώσεων του συμβάντος στην ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων και ιζημάτων (πετρελαιορύπανση), όπως επίσης και στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα των προσβεβλημένων από τη ρύπανση περιοχών. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων ολοκληρώθηκαν στις 05/04/2018 οπότε και παρέδωσε την Τελική Επιστημονική Έκθεσή του, βάσει των δράσεων που πραγματοποίησε κατά το διάστημα από 18/09/2017 έως και 30/03/2018. Πιο συγκεκριμένα, από τις 18/09/2017 έως και 21/03/2018 το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε πραγματοποιούσε τακτικά σειρά δειγματοληψιών θαλάσσιων υδάτων προκειμένου να καταγραφούν τα επίπεδα της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από πετρελαιοειδή και η εξέλιξη αυτών στην παράκτια ζώνη και την ανοιχτή θάλασσα του Σαρωνικού Κόλπου.

Συνολικά συνελέγησαν 247 δείγματα θαλασσινού νερού από διάφορα σημεία, είτε από την επιφάνεια είτε από βάθη έως 90 μέτρα. Σε αυτά πραγματοποιήθηκαν οι έλεγχοι για τον προσδιορισμό των ολικών πετρελαϊκών υδρογονανθράκων. Τα συμπεράσματα λοιπόν της Επιστημονικής έκθεσης έδειξαν ότι σε 37 από τους 56 παράκτιους σταθμούς οι συγκεντρώσεις κυμάνθηκαν σε φυσιολογικά επίπεδα σε κάθε χρονική περίοδο δειγματοληψίας. Αντίθετα, έντονη επιβάρυνση παρατηρήθηκε στις περιοχές Ελληνικού, Γλυφάδας, Σεληνίων και Κυνόσουρας ειδικά τις πρώτες μέρες και σε λίγο μικρότερο βαθμό επιβάρυνση σημαντική παρατηρήθηκε στην περιοχή του Φλοίσβου (έως τις 10/10/2017), στο Ασκληπιείο Βούλας (στις 18/09/2017), στο Μεγάλο Καβούρι, στην πλαζ Βουλιαγμένης και στο Μαύρο Λιθάρι Αναβύσσου. Για όλα αυτά τα αποτελέσματα και μέχρι την τελική Έκθεση το Υπουργείο Ναυτιλίας, με Δελτία Τύπου ενημέρωνε τους πολίτες για την κατάσταση και τις μετρήσεις με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διαφάνεια.

Με την πάροδο του χρόνου τα επίπεδα ολικών πετρελαϊκών υδρογονανθράκων μειώθηκαν σημαντικά. Στις επόμενες μετρήσεις στις 02/11/2017 αλλά και στις 04/12/2017 και 19/01/2018 καταγράφηκαν φυσιολογικά επίπεδα, γεγονός ιδιαίτερα ενθαρρυντικό κυρίως για το οικοσύστημα. Το ίδιο ισχύει και για τον ανοικτό Σαρωνικό Κόλπο όπου αντίστοιχα οι μετρήσεις έδειξαν καλά αποτελέσματα χωρίς ιδιαίτερη επιβάρυνση από πετρελαιοειδή. Βάσει του πορίσματος του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. μπορεί να καταγράφηκε μια επιβάρυνση που αποδίδεται στο συμβάν του ναυαγίου του Δ/Ξ «Αγία Ζώνη II», όμως αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ήπια και πολύ μικρή σε σχέση με την χρόνια ανθρωπογενή πετρελαϊκή ρύπανση της περιοχής του εσωτερικού Σαρωνικού κόλπου.

Συν τοις άλλοις, σημείο στο οποίο στάθηκε το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. ήταν και η διερεύνηση των πιθανών επιπτώσεων του συμβάντος στις ζωοβενθικές και φυτοβενθικές βιοκοινωνίες. Από την εξέταση των δειγμάτων που ελήφθησαν στην ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού κόλπου και ειδικότερα στη ζώνη βάθους 20-60 μ. (υποαιγιαλίτιδα ζώνη ή υποπαράλια ζώνη) διαπιστώθηκε πως δεν υπάρχει πρόβλημα. Μάλιστα οι δείκτες απόκρισης του βένθους σε πετρελαιορύπανση βρέθηκαν σε συγκρίσιμα επίπεδα με αυτά των αντιστοίχων περιοχών από δειγματοληψίες πριν το ατύχημα χωρίς στατιστικά σημαντικές διαφορές. Στις περιοχές αυτές δεν παρατηρήθηκαν ούτε ίχνη πίσσας. Εξειδικευμένη μελέτη έγινε και στα οστρακοειδή για τη βιοσυσσώρευση ρυπογόνων ουσιών. Ούτε και σε αυτά βρέθηκε κάτι ανησυχητικό, οι τιμές κινούνταν στα ίδια επίπεδα με τις προηγούμενες φορές, επομένως δε διαπιστώθηκε σαφής επίδραση του πετρελαίου από το ναυάγιο του Δ/Ξ «Αγία Ζώνη ΙΙ».

Καταλήγοντας λοιπόν, το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από την επιστημονική μελέτη του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε είναι ότι οι κύριες επιπτώσεις του ατυχήματος περιορίστηκαν στην παράκτια ζώνη, ιδιαίτερα στις περιοχές της Σαλαμίνας, Γλυφάδας και Ελληνικού και μόνο για την περίοδο των τριών πρώτων μηνών μετά τη διαρροή του πετρελαίου. Μετά το Δεκέμβριο 2017 φαίνεται ότι σε όλη την ακτογραμμή δεν υπήρχαν σημαντικά ευρήματα σε ότι αφορά στην παρουσία πετρελαϊκών υδρογονανθράκων. Οι θαλάσσιοι οργανισμοί δεν επηρεάστηκαν από το ναυάγιο, το ίδιο και ο θαλάσσιος πυθμένας στον οποίο δεν βρέθηκαν κατάλοιπα πετρελαιοειδή, βάσει των υποβρύχιων βιντεοσκοπήσεων σε βάθη 3-20 m και των δειγματοληψιών των ιζημάτων. Παρ' αυτά, δεν είναι λογικό να αποκλειστεί η ύπαρξη μεμονωμένων υπολειμμάτων πετρελαιοειδών σε κάποια σημεία του πυθμένα σε βάθη μεγαλύτερα των 20-25 μέτρων.²⁰²

Οι εργασίες απορρύπανσης από ότι φαίνεται απέδωσαν καρπούς και τα αποτελέσματα ήταν εμφανή. Οι καθαρισμοί των βράχων και των ακτών με πιεστικά μηχανήματα και λοιπά μηχανικά μέσα διήρκησαν καιρό αλλά εφαρμόστηκαν σε όλες τις περιοχές που δημιουργήθηκαν προβλήματα. Ιδιωτικά συνεργεία, δύτες για τον καθαρισμό του βυθού και εθελοντές για τον καθαρισμό των ακτών συνέβαλαν σημαντικά με την συνεισφορά

²⁰² Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών. Σύνοψη επιστημονικής μελέτης του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. για τις επιπτώσεις της ρύπανσης που προκλήθηκε από το ναυάγιο του Δ/Ξ “ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ”, 27/04/2018. Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από : <https://www.hcmr.gr/el/news/σύνοψη-μελέτης-του-ελ-κε-θ-ε-για-τις-επι/>

τους. Στην επιχείρηση απορρύπανσης εκτός της αναδόχου εταιρείας, συνέδραμαν τακτικά και περιπολικά σκάφη του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.²⁰³

4.1.2 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II»

Εκατοντάδες επιχειρήσεις και ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες επλήγησαν από το ατύχημα του «Αγία Ζώνη II» έχουν απευθυνθεί στο Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεων για την Ρύπανση από Πετρέλαιο. Κύριος σκοπός αυτού είναι η καταβολή αποζημίωσης σε όλους αυτούς που υπέστησαν ζημία από ρύπανση πετρελαίου που συμβαίνει στα κράτη μέλη και οι οποίοι δεν δύνανται να λάβουν πλήρη αποζημίωση για την εν λόγω ζημία από τον πλοιοκτήτη (IOPC funds).²⁰⁴

Η ιστορία των Ταμείων IOPC ξεκινάει πολλά χρόνια πίσω με το ατύχημα του Torrey Canyon από το οποίο υπήρξε μεγάλη διαρροή πετρελαίου, ίσως μια από τις μεγαλύτερες στην ιστορία, προσβάλλοντας τις ακτές του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας. Κατόπιν, ο IMO αντιλήφθηκε τη σημασία ύπαρξης μιας Διεθνούς Συμφωνίας για την ευθύνη και την αποζημίωση σε περίπτωση τέτοιας διαρροής. Στο πλαίσιο αυτό υιοθετήθηκε η Διεθνής σύμβαση του 1969 για την αστική ευθύνη για ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969) και η Διεθνής Σύμβαση του 1971 που όριζε τη σύσταση διεθνούς ταμείου αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση (International Fund for Compensation for Oil Pollution 1971). Με το πέρας των χρόνων όμως, κατέστη σαφές ότι το ποσό της αποζημίωσης που ήταν διαθέσιμο για μείζονα περιστατικά έπρεπε να αυξηθεί και το πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος διευρύνθηκε με δύο περαιτέρω πράξεις, γνωστές ως Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη του 1992 (Civil Liability Convention 1992) και Σύμβαση του 1992 για το Ταμείο (Fund Convention 1992). Το 2003 υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο για τη σύσταση του Διεθνούς Συμπληρωματικού Ταμείου αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρέλαιο ως αποτέλεσμα μιας διπλωματικής διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στα κεντρικά γραφεία του IMO στο Λονδίνο (Supplementary Fund Protocol 2003). Για τα πλοία που μεταφέρουν φορτίο άνω των 2.000 τόνων όπως εν προκειμένω, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση για την κάλυψη της ευθύνης του, βάσει του CLC του 1992 και οι αιτούντες

²⁰³ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτία Τύπου για το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από : <https://www.yen.gr/web/guest/deltia-typou-gia-agia-agia-zone-ii>

²⁰⁴ Η Καθημερινή Ελλάδα. Πετρελαιοκηλίδα Σαρωνικού: Τι συμβαίνει σχεδόν ένα χρόνο μετά; 23/06/2018. Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από : <http://www.kathimerini.gr/971130/article/epikairothta/ellada/petrelaiokhlida-sarwnikoy-ti-symvainei-sxedon-ena-xrono-meta>

έχουν δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή. Η Ελλάδα είναι συμβαλλόμενο μέρος της CLC 1992 αλλά και της Fund Convention 1992.²⁰⁵

Επι του παρόντος, το Ταμείο αυτό για την ρύπανση από πετρέλαιο ασχολείται με αξιώσεις και προσφυγές 10 περιστατικών ένα εκ των οποίων είναι και η υπόθεση του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Οι αιτούντες μπορεί να είναι φυσικά πρόσωπα, κοινοπραξίες, εταιρίες, ιδιωτικοί οργανισμοί ή οργανισμοί δημοσίου δικαίου, συμπεριλαμβανομένων κρατών ή τοπικών αρχών. Δεδομένου ότι στην περίπτωση του περιστατικού «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» οι απαιτήσεις αναμένεται να υπερβούν το ποσό που είναι διαθέσιμο από τον ασφαλιστή του πλοιοκτήτη, τα ταμεία IOPC ανέλαβαν εξ' αρχής τη διαχείριση της διαδικασίας διεκπεραίωσης των απαιτήσεων. Για να δικαιούται κάποιος αποζημίωση, η βλάβη από τη ρύπανση πρέπει να έχει οδηγήσει σε πραγματική και ποσοτικοποιημένη οικονομική ζημία. Ο αιτών πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει το ποσό της απώλειας ή της ζημίας του με την προσκόμιση λογιστικών αρχείων ή άλλων κατάλληλων αποδεικτικών στοιχείων. Για να διευκολυνθεί η διεκδίκηση απαιτήσεων σε αυτό το περιστατικό, τα Ταμεία IOPC δημιούργησαν ένα τοπικό Γραφείο Υποβολής Απαιτήσεων (ΓΥΑ) στον Πειραιά. Το γραφείο στελεχώνεται από μια Ελληνική ομάδα και έχει συσταθεί για να εξασφαλίσει ότι όλες οι απαιτήσεις αποζημίωσης θα διεκπεραιώνονται με αποτελεσματικό και έγκαιρο τρόπο.²⁰⁶

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του IOPC, το πλοίο ήταν ασφαλισμένο στο «Lodestar Marine Limited P&I Insurer». Πρόκειται για μια πάγια ασφαλιστική εταιρεία με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο. Ωστόσο, δεν είχε ασφάλιση αφορώσα το κύτος (hull insurance). Δεδομένου ότι το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» δεν ξεπερνούσε τις 5.000 μονάδες χωρητικότητας (1.597 GT), το ασφαλιστήριο συμβόλαιο μεταξύ του εφοπλιστή και του παρόχου ασφάλισης περιείχε όριο ευθύνης ύψους 5 εκατ. ευρώ, όσο ορίζεται και από την CLC 1992. Το συνολικό διαθέσιμο ποσό για αποζημίωση βάσει της Σύμβασης CLC του 1992 και του Ταμείου 1992 είναι 203 εκατομμύρια ΕΤΔ²⁰⁷, δηλαδή 244,80 εκατομμύρια ευρώ. Μιας και η Ελλάδα είναι επίσης συμβαλλόμενο μέρος στο πρωτόκολλο του συμπληρωματικού ταμείου (Supplementary Fund Protocol 2003), το συνολικό διαθέσιμο ποσό για αποζημίωση ανέρχεται σε 750 εκατομμύρια ΕΤΔ, συμπεριλαμβανομένων των ποσών που καταβάλλονται βάσει των Συμβάσεων Αστικής

²⁰⁵ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Funds Overview.

Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από : <https://www.iopcfunds.org/about-us/>

²⁰⁶ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Πληροφορίες για αιτούντες.

Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από : <https://www.iopcfunds.org/agia-zoni-ii-claimants/gr/>

²⁰⁷ ΕΤΔ (SDR/Special Drawing Rights) : Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα

Ευθύνης και του Ταμείου του 1992. Βάσει των πρόσφατων στοιχείων που παρουσιάστηκαν στη Σύνοδο της Εκτελεστικής επιτροπής «του Ταμείου του 1992» τον Οκτώβριο του 2018 κατεβλήθησαν €10.535.838. Να σημειωθεί πως μέχρι τον ίδιο μήνα το Γραφείο Υποβολής Απαιτήσεων (ΓΥΑ) στον Πειραιά είχε λάβει 232 απαιτήσεις συνολικού ύψους 80,65 εκατ. Ευρώ και 175.000 USD.²⁰⁸

Ο εισαγγελέας έχει ξεκινήσει έρευνα σχετικά με τα αίτια του ναυαγίου και την διερεύνηση ύπαρξης ευθύνης βάσει του ελληνικού ποινικού κώδικα, η οποία θα επιφέρει την υποβολή ποινικών κατηγοριών εναντίον συγκεκριμένων μερών. Επίσης, ανέθεσε σε δικαστή να διενεργήσει δικαστική έρευνα και η Κεντρική Λιμενική Αρχή του Πειραιά ενεργεί σύμφωνα με τις οδηγίες του δικαστή, ο οποίος έχει επίσης διορίσει εμπειρογνώμονες και επιθεωρητές για να βοηθήσουν. Μετά την ολοκλήρωση της έρευνας, ο φάκελος θα παραδοθεί πίσω στον εισαγγελέα ο οποίος θα αποφασίσει εάν θα απαγγελθούν κατηγορίες και για ποια αδικήματα. Οι δηλώσεις μαρτύρων που έφτασαν στα χέρια των δικηγόρων «του Ταμείου του 1992» δεν αποκάλυψαν καμία σαφή αιτία για το περιστατικό και όλοι οι μάρτυρες εξέφρασαν την άποψη ότι το πλοίο ήταν σε «καλή κατάσταση». Για αυτό τον λόγο, οι δικηγόροι υπέβαλαν αίτηση στον εισηγητή δικαστή να επιτρέψει στους επιθεωρητές «του Ταμείου του 1992» πρόσβαση στο ναυάγιο ώστε να διαπιστώσουν την ακρίβεια των ειπωμένων, αλλά αυτός αρνήθηκε εν αναμονή της ολοκλήρωσης της έρευνας από τον εισαγγελέα. Εκτός από την εξέταση των δηλώσεων του πληρώματος που εξετάστηκαν ως μάρτυρες, οι δικηγόροι του Ταμείου εξακολουθούν να παρακολουθούν την υπόθεση και τις όποιες έρευνες γίνονται με στραμμένη την προσοχή κυρίως στην ΕΛΥΔΝΑ, δεδομένου ότι είναι όργανο το οποίο λειτουργεί ανεξάρτητα από τις δικαστικές αρχές και διεξάγει δικές του έρευνες, χωρίς ωστόσο όπως φαίνεται να έχουν λάβει σαφείς απαντήσεις στα ερωτήματα τους. Οι εμπειρογνώμονες του Ταμείου του 1992 αξιολογούν μεγάλο αριθμό απαιτήσεων, για τις οποίες ζητήθηκαν περισσότερες πληροφορίες από πολλούς αιτούντες για να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση περαιτέρω αξιολογήσεων.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, κάθε πλοίο με προορισμό προς ή από ελληνικό λιμένα ή τερματικό σταθμό, πρέπει να είναι ασφαλισμένο για τις υποχρεώσεις απομάκρυνσης ναυαγίου προς όφελος του Ελληνικού Κράτους, μέχρι τα όρια ευθύνης που ορίζονται στη Σύμβαση περί Περιορισμού Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις

²⁰⁸ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Incident report: Agia Zoni II, Claims for compensation. Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από: <https://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#157-10-September-2017>

(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims /LLMC 1976). Έτσι, δίνεται το δικαίωμα στο Ελληνικό Δημόσιο, να προσφύγει ευθέως κατά του ασφαλιστή. Εν προκειμένω, συναντάται το εξής φαινόμενο με το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II». Ήταν ασφαλισμένο για κινδύνους ρύπανσης από πετρέλαιο και αφαίρεση ναυαγίων με ασφαλιστήριο συμβόλαιο που περιείχε όριο ευθύνης ύψους 5 εκατ. ευρώ για τον ασφαλιστή. Αυτός δήλωσε πως προσέφερε στον πλοιοκτήτη συμπληρωματική ασφάλιση για να του καλύψει μεγαλύτερο εύρος ζημιών και απαιτήσεων, αλλά ο πλοιοκτήτης αρνήθηκε με το πρόσχημα της αυτασφάλισης για τυχόν πρόσθετες υποχρεώσεις. Ωστόσο, από ότι φαίνεται ο πλοιοκτήτης δεν κατείχε πραγματικά το ποσό αυτό το οποίο του παρείχε ο ασφαλιστής ως πρόσθετη ασφάλιση. Έτσι, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με συνολικό όριο ευθύνης 5 εκατομμυρίων ευρώ κρίνεται τελικώς ανεπαρκές, διότι καλύπτει δύο ξεχωριστές νομικές υποχρεώσεις, δηλαδή την απομάκρυνση των ναυαγίων και τις υποχρεώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης που συνήθως εγείρουν μεγάλου εύρους αξιώσεις. Άρα και βάσει των ευρημάτων του IOPC υφίσταται εδώ ένα καθεστώς υπο-ασφάλισης.

Σε γενικές γραμμές, λαμβάνοντας υπόψη την έκταση της ρύπανσης, την περιοχή που επηρεάστηκε, τους τυχόν προσβληθέντες, τις εργασίες καθαρισμού και άλλα έγινε εξαρχής ξεκάθαρο πως θα υπήρχε σημαντική υπέρβαση του κεφαλαίου των 5 εκατομμυρίων ευρώ της ασφαλιστικής κάλυψης της «Lodestar Marine Limited P&I Insurer». Επομένως, το «Ταμείο του 1992» ήταν αναμενόμενο πως θα καλείτο να καταβάλει αποζημιώσεις και κυρίως στα θύματα που επηρεάστηκαν από το περιστατικό με τον οποιοδήποτε νόμιμο τρόπο. Ο Διευθυντής των Ταμείων, θεωρεί απίθανο να ξεπεραστεί το ποσό που είναι διαθέσιμο στο πλαίσιο της σύμβασης του 1992 από το Ταμείο. Το περιστατικό όπως όλα δείχνουν δεν θα περιλαμβάνει τη συνδρομή του Συμπληρωματικού Ταμείου.²⁰⁹

²⁰⁹ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Incident report: Agia Zoni II. Ανασύρθηκε στις 15/03/2019 από: <https://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#157-10-September-2017>

4.2 ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ «COSTA CONCORDIA»

Το πλοίο Costa Concordia ήταν ένα μεγάλο κρουαζιερόπλοιο που κατασκευάστηκε το 2004 από τα ναυπηγεία Sestri Ponente της Fincantieri στην Ιταλία και λειτούργησε από το 2005 έως το 2012 από την θυγατρική της Carnival Corporation, Costa Crociere. Καταστράφηκε κατόπιν σύγκρουσης με βυθισμένο βράχο στην ακτή του νησιού «Isola del Giglio» της Τοσκάνης στην Ιταλία στις 13 Ιανουαρίου 2012. Το πλοίο ανατράπηκε ώρες αργότερα και στη συνέχεια κηρύχθηκε η πλήρης απώλεια. Ο πλοίαρχος του πλοίου Francesco Schettino κρίθηκε ένοχος για ανθρωποκτονία, προκαλώντας ναυτικό ατύχημα και εγκατάλειψη του πλοίου. Το ναυάγιο διασώθηκε και στη συνέχεια τραβήχτηκε στο λιμάνι της Γένοβας, όπου ξεκίνησαν οι εργασίες διάλυσης. Το Costa Concordia ήταν το πρώτο κρουαζιερόπλοιο της κατηγορίας Concordia, ακολουθούμενο από παρόμοια πλοία Costa Serena, Costa Pacifica, Costa Favolosa και Costa Fascinosa και το Carnival Splendor χτίστηκε για τις Κρουαζιέρες Carnival. Το έξι ετών πλοίο της Costa Cruises διένυε το πρώτο σκέλος μιας κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Η απόκλιση από την προγραμματισμένη διαδρομή του προς το ιταλικό νησί που βρίσκεται στο Τυρρηνικό Πέλαγος είχε ως αποτέλεσμα το ναυάγιο. Ένας υποθαλάσσιος βράχος δημιούργησε ρήγμα 50 μέτρων στη γάστρα του πλοίου. Σύντομα, άρχισε να πλημμυρίζει το μηχανοστάσιο, κόβοντας την ισχύ των κινητήρων και γενικώς την λειτουργία των προσφερόμενων υπηρεσιών. Τελικώς το πλοίο πήρε μεγάλη κλίση και βυθίστηκε, όπου πλέον γίνεται λόγος για ανεπανόρθωτη ζημιά. Η εκκένωση του Costa Concordia έλαβε πάνω από έξι ώρες και από τους 3.229 επιβάτες και τα 1.023 άτομα πλήρωμα που ήταν γνωστό ότι είχαν επιβιβαστεί, 32 έχασαν τη ζωή τους. Η διάσωση του Costa Concordia έχει καταγραφεί στην ιστορία ως μία από τις μεγαλύτερες προσπάθειες που έχουν συμβεί στα χρονικά.

Σύμφωνα με πληροφορίες που έρχονται στο φως από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών της Ιταλίας (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), το Costa Concordia ήταν ένα κρουαζιερόπλοιο που έπλεε με ιταλική σημαία. Κατασκευάστηκε το 2006, είχε μήκος 247.37 mt²¹⁰, πλάτος: 35,5 mt, ύψος: 11,2 mt, βύθισμα 14,18 mt και χωρητικότητα 114,147 grt. Το πλοίο αυτό ήταν κατασκευασμένο να εξυπηρετεί έως και 3.780 άτομα και την περίοδο του ατυχήματος ήταν προγραμματισμένο να εκτελέσει μια εβδομαδιαία κρουαζιέρα στη Μεσόγειο Θάλασσα. Εκείνη την ημέρα,

²¹⁰ 1t = 1000 kg = 1.000.000g, αναφέρεται και ως metric ton

είχαν επιβιβαστεί στο πλοίο σύνολο 4.252 άνθρωποι.²¹¹ Όσον αφορά το εσωτερικό του σκάφους, είχε συνολικά 1.500 καμπίνες. Οι 55 από αυτές και 12 σουίτες είχαν άμεση πρόσβαση στο Samsara Spa το μεγαλύτερο wellness κέντρο που χτίστηκε ποτέ σε κρουαζιερόπλοιο. Επίσης είχε πέντε εστιατόρια, 13 μπαρ και 4 πισίνες. Διέθετε ένα γυμναστήριο δυο επιπέδων, σάουνα, ένα τούρκικο λουτρό και ένα σολάριουμ. Είχε πέντε ιαματικά λουτρά και μια κινηματογραφική αίθουσα. Οι επιλογές ψυχαγωγίας περιλάμβαναν τρισδιάστατο θέατρο, καζίνο, ντίσκο, καθώς και παιδική χαρά εξοπλισμένη με βιντεοπαιχνίδια. Επιπλέον, είχε και έναν προσομοιωτή αγώνων αυτοκινήτου Grand Prix και ένα internet καφέ. Εν τοις πράγμασι τίποτα δεν έλειπε από αυτό το πλοίο για αυτό και κάποιος το είχαν χαρακτηρίσει ως «καλλιτέχνημα» του θαλάσσιου χώρου. Το κόστος αγοράς του πλοίου ανήλθε στα 450 εκατομμύρια ευρώ.

4.2.1 ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Το κρουαζιερόπλοιο Costa Concordia αναχώρησε από λιμάνι Civitavecchia και κατευθύνθηκε προς το νησί Giglio, σε πλήρη συμμόρφωση με όλους τους ισχύοντες κανονισμούς της SOLAS και ανταποκρινόμενο σε όλες τις σχετικές απαιτήσεις, στις 19:18 στις 13 Ιανουαρίου του 2012. Στις 21:19:02, ο πρώτος αξιωματικός καταστρώματος επικοινωνεί τηλεφωνικά με τον Πλοίαρχο ενημερώνοντας τον πως θα παραμείνει στα 6 μίλια από το νησί Giglio με προγραμματισμένη ώρα άφιξης τις 21:44. Βάσει της πορείας και της ταχύτητας που εξ' αρχής είχε αποφασιστεί, το πλοίο θα έφτανε με ακριβείς υπολογισμούς στο σημείο στροφής για να περάσει το νησί Giglio και πάντα κοντά στην ακτή στις 21:39. Το λάθος συνέβη στις 21:39:30 όταν ο Πλοίαρχος δίνει εντολή να ακολουθηθεί μια πορεία παρεκκλίνουσα από την προγραμματισμένη, πλησιάζοντας πολύ κοντά στο νησί Giglio. Μια ασυνεννοησία μεταξύ του Α' Αξιωματικού Καταστρώματος, του Πλοίαρχου και του Τιμονιέρη οδηγεί το πλοίο στα 0,5 μίλια μακριά από την ακτή. Κατόπιν, ο καπετάνιος με πολύ γρήγορες αλλά και πάρα πολλές εντολές προσπαθεί να απομακρύνει το πλοίο.

Ο Β' Αξιωματικός Καταστρώματος από την αριστερή πτέρυγα προειδοποιεί πως η αριστερά πλευρά έχει προσαράξει και ένα δευτερόλεπτο αργότερα ακούστηκε ένα πολύ δυνατό χτύπημα. Στις 21:45:07 το πλοίο συγκρούεται στα βράχια και η ταχύτητα μειώνεται στους 8,3 κόμβους ενώ παράλληλα το πλοίο χάνει την πρόωση των δύο

²¹¹ Ministry Of Infrastructures and Trasports. Marine Casualties Investigative Body, Cruise Ship Costa Concordia, Report on the safety technical investigation. Ανασύρθηκε στις 16/03/2019 από : http://3kbo302xo3lg2i1rj8450xje-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/05/Costa_Concordia_-_Full_Investigation_Report.pdf

κινητήρων. Ο Πλοίαρχος αντιλαμβάνεται την σύγκρουση και διατάζει επιτόπου το κλείσιμο όλων των υδατοστεγών θυρών. Στις 21:46:05 η γεννήτρια έκτακτης ανάγκης ενεργοποιείται και παρέχει ισχύ μόνο για 41 δευτερόλεπτα. Στην πραγματικότητα, από την στιγμή αυτή και έπειτα η γεννήτρια έκτακτης ανάγκης δεν είναι σε θέση να παράσχει ηλεκτρική ενέργεια ούτε για τις βασικές ενέργειες του πλοίου, ιδίως για το πηδάλιο. Ο έλεγχος από τα πηδάλια έχει χαθεί οριστικά.

Αμέσως μετά τη συντριβή όλοι οι αξιωματικοί πηγαίνουν στην γέφυρα του πλοίου. Συναγερμοί για την ακινησία του πηδαλίου, το σύστημα εξισορρόπησης του πλοίου και την εκκίνηση της πρόωσης ξεκίνησαν να χτυπάνε. Παράλληλα, το πλήρωμα κατευθύνθηκε προς τα κατώτερα καταστρώματα για να ελέγξει τη ζημιά όπου και διαπίστωσε ως αποτέλεσμα της επαφής την δημιουργία ενός ρήγματος 50 μέτρων από το οποίο έμπαινε και νερό. Στις 21:54:47 αναγγέλλεται γενικό blackout και οι επιβάτες επιβεβαιώνονται ότι παρόλα αυτά η κατάσταση είναι υπό έλεγχο και οι τεχνικοί εργάζονται για να αποκαταστήσουν την λειτουργικότητα του πλοίου. Στις 21:57:58 ο καπετάνιος έχει την πρώτη τηλεφωνική επικοινωνία με την Εταιρεία και αναφέρει στον Συντονιστή του Στόλου πως το πλοίο χτύπησε σε βράχο στην αριστερή πλευρά προς την πρύμνη. Προσέθεσε πως οι έλικες δεν επηρεάστηκαν από το χτύπημα, αλλά το πλοίο βρίσκεται υπο καθεστώς γενικού blackout και το νερό εισέρχεται από την πρύμνη έχοντας πλέον φτάσει στον κύριο ηλεκτρικό πίνακα.

Λίγα λεπτά αργότερα και συγκεκριμένα στις 22:07, το πλοίο έρχεται σε επαφή με τον Υπεύθυνο Λιμένος της Civitavecchia, αναφέροντας του μόνο το γενικό blackout, αφήνοντας την εντύπωση πως η κατάσταση βρισκόταν υπο έλεγχο. Αυτό ήταν και ένα από τα τραγικά λάθη που έγιναν. Στο μεταξύ, ο οργανισμός SAR (Search and Rescue) έλαβε διαφορετικά νέα σχετικά με την κατάσταση. Πολλοί από τους επιβάτες ενημέρωναν τους συγγενείς ή γνωστούς τους στην ακτή και αυτοί με την σειρά τους καλούσαν τόσο την Αστυνομία όσο και το Λιμενικό Σώμα. Η πραγματικότητα ήταν πως είχαν ήδη πλημμυρίσει 4 διαμερίσματα έως εκείνη την στιγμή γεγονός που γνώριζαν τόσο ο Α' Αξιωματικός Καταστρώματος όσο και ο Αναπληρωτής Προϊστάμενος Μηχανικός, οι οποίοι είχαν διενεργήσει επιθεωρήσεις και ελέγχους εντός του πλοίου.

Στις 22:18:19 ο Κυβερνήτης αναφέρεται τηλεφωνικά στον Συντονιστή Στόλου της Εταιρείας για τα προβλήματα που υπάρχουν με τη γεννήτρια ντίτζελ έκτακτης ανάγκης, καθώς και για τα δυο διαμερίσματα που έχουν πλημμυρίσει ένα εκ των οποίων είναι αυτό των γεννητριών. Κομβικό σημείο είναι πως παρά την σοβαρή πραγματική

κατάσταση δεν είχε δοθεί έως εκείνη την στιγμή η πραγματική εικόνα στην Εταιρεία και έτσι κανείς από αυτή δεν είχε έρθει σε επαφή με την εθνική οργάνωση SAR για να ζητήσει βοήθεια. Στις 22:26:38 επειδή υπάρχει πια έντονη ανησυχία ο Πλοίαρχος ενημέρωσε τηλεφωνικώς την εταιρεία για την πραγματική κατάσταση. Τότε η κατάσταση έκτακτης ανάγκης μεταβιβάζεται από τη γέφυρα και περαιτέρω στο πλήρωμα. Εν τω μεταξύ το νερό συνέχιζε να κατακλύζει τους χώρους έχοντας φτάσει πλέον στο κατάστρωμα «zero», στην κουζίνα, σε μερικούς ανελκυστήρες και στην περιοχή προετοιμασίας του μπουφέ.

Μερικοί επιβάτες που αντιλήφθηκαν την καταστροφή έγκαιρα μπαίνουν μόνοι τους σε σωσίβια λέμβους στις 22:30:08 παρόλο που ακόμη δεν είχε ανακοινωθεί ούτε παραγγελία εγκαταλείψεως του πλοίου ούτε είχε χτυπήσει ο γενικός συναγερμός έκτακτης ανάγκης. Έτσι, στις 22:32:09 και όταν πλέον η καταστροφή είχε γίνει ανεπανόρθωτη, ο Α' Μηχανικός προτείνει στον Πλοίαρχο να εγκαταλείψει το πλοίο. Μόλις τρία λεπτά μετά, χτυπάει και ο γενικός συναγερμός έκτακτης ανάγκης. Δυστυχώς, στις 22:35:53 ο Πλοίαρχος αποφασίζει να εγκαταλείψει το πλοίο, δίνει ειδικές οδηγίες στο Διευθυντή Κρουαζιέρας και στη συνέχεια κάνει την πρώτη ανακοίνωση προς τους επιβάτες να πάνε στον σταθμό συγκέντρωσης. Η τελευταία κλήση μεταξύ Πλοίαρχου και Συντονιστή Στόλου γίνεται στις 23:11:54. Σε αυτήν ο Πλοίαρχος αναφέρεται στο περιστατικό εκθέτοντας τα γεγονότα λιγότερο σοβαρά από ότι στην πραγματικότητα, η κλίση του πλοίου ήταν αρκετά μεγάλη αλλά εκείνος αναφέρει μόλις 20°.

Ο Κυβερνήτης διατάζει τους πάντες να πάνε στην εξωτερική γέφυρα στις 23:19:30. Αυτό είναι και το τελευταίο στίγμα που κατέγραψε το VDR (Voyage data recorder) από τον Πλοίαρχο. Υπό αυτή την εντολή όλοι εγκαταλείπουν την γέφυρα εκτός του Β' Κυβερνήτη που μένει να βοηθήσει με την εκκένωση. Η τελευταία επικοινωνία αυτού καταγράφεται στις 23:32:55. Τότε είναι που εγκαταλείπεται οριστικά και η γέφυρα.

Να σημειωθεί πως ακόμη 300 άνθρωποι βρίσκονται εντός του πλοίου συμπεριλαμβανομένων επιβατών και μελών του πληρώματος. Στο σημείο είχαν ήδη φτάσει σκάφη για βοήθεια. Το περιπολικό σκάφος Portoferraio SAR, ένα ελικόπτερο ακτοφυλακής, το επιβατικό πλοίο «Aegilium» και ένα περιπολικό σκάφος της Κρατικής Αστυνομίας. Η πρώτη σωσίβια λέμβος που κατέβηκε από το πλοίο άρχισε να κινείται προς το λιμάνι Giglio ενώ οι σχεδίες ρυμουλκούνται από το περιπολικό σκάφος Porto Santo Stefano SAR και προσεγγίζονται από το επιβατικό σκάφος «Aegilium». Παράλληλα και άλλα σκάφη συγκλίνουν στην περιοχή.

Οι περισσότεροι επιβάτες πηδούν στη θάλασσα ή κατεβαίνουν με μια σκάλα επιβίβασης και από κει σώζονται από τα περιπολικά σκάφη. Μέχρι τις 00:36 υπάρχουν ακόμη περίπου 80 άτομα εντός του πλοίου και ο Κυβερνήτης δεν είναι πλέον στο πλοίο αλλά στην Ακτή. Από την ακτή διατάσσεται ο Πλοίαρχος να επιστρέψει στο πλοίο ώστε να παρέχει μια αναφορά της κατάστασης, εκείνος όμως δεν υπακούει. Τρεις ώρες μετά τα άτομα που βρίσκονται ακόμη εντός του πλοίου είναι 30 με 40. Στις 06:14 βρίσκονται εντός του πλοίου μόνο 30 τραυματίες.

Συνολικά εντός του πλοίου όπως αναφέρθηκε εκείνη την ημέρα ήταν 4.229 άτομα, εκ των οποίων 1.023 πλήρωμα και 3.206 επιβάτες, μεταξύ των οποίων 2.954 ενήλικες, 52 βρέφη και 200 παιδιά κάτω των 12 ετών. Η εγκατάλειψη του πλοίου, η βοήθεια και οι πρώτες βοήθειες επέτρεψαν τη διάσωση 4.197 ανθρώπων. Οι επιχειρήσεις διάσωσης συνεχίστηκαν μέχρι τις 22 Μαρτίου οπότε και βρέθηκε το τελευταίο θύμα. Από το ατύχημα 30 άνθρωποι έχασαν την ζωή του και 2 παρέμεναν αγνοούμενοι (ένας επιβάτης, ένα μέλος του πληρώματος).²¹² Τελικά, στις 3 Νοεμβρίου του 2014 βρέθηκε το νεκρό σώμα του Ινδού Russel Rebello, του ενός εκ των δυο αγνοουμένων, ο οποίος εργαζόταν ως σερβιτόρος στο Costa Concordia και η κύρια αιτία θανάτου του ήταν η προσπάθεια του να βοηθήσει άλλες ζωές να επιβιώσουν οπότε και παρέμεινε μέσα στο πλοίο έως την τελευταία στιγμή. Βάσει των δημοσιευμάτων και των δηλώσεων του Πλοίαρχου Francesco Schettino ο σκοπός που το πλοίο πλησίασε τόσο κοντά στην ακτή ήταν για να πουν οι επιβάτες "salute"(γεια) στους κατοίκους του Giglio.²¹³

4.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Μετά από κάθε ατύχημα πλοίου υπάρχουν συνέπειες και σίγουρα πρέπει να αποδοθούν κατηγορίες σε όσους ευθύνονται. Αρχικά, ανέκυψαν ζητήματα περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος. Λίγες μέρες μετά το ναυάγιο οι ιταλικές αρχές ανακοίνωσαν ότι η περιοχή είχε εν μέρει υποστεί φυσική καταστροφή. Οπότε, έπρεπε να ληφθούν υπόψη κάποια ζητήματα, όπως η απάντληση του πετρελαίου μέσα από το πλοίο. Η Costa Crociere ανέφερε ότι αμέσως μετά το ατύχημα η άντληση των καυσίμων μπήκε σε εφαρμογή, σύμφωνα με σχέδιο που σχεδιάστηκε από την ομάδα Neri / Smit Salvage.

²¹² Ministry Of Infrastructures and Trasports. Marine Casualties Investigative Body, Cruise Ship Costa Concordia, Report on the safety technical investigation. Ανασύρθηκε στις 16/03/2019 από : http://3kbo302xo3lg2i1rj8450xje-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/05/Costa_Concordia_-_Full_Investigation_Report.pdf

²¹³ NBC News. Italy: Brother Identifies Corpse Found in Costa Concordia Wreck as Russel Rebello, 3 November 2014. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://www.nbcnews.com/news/world/italy-corpse-found-costa-concordia-wreck-assumed-be-russel-rebello-n239981>

Από την ημέρα που ξεκίνησε ο καθαρισμός δηλαδή στις 12 Φεβρουαρίου του 2012 και μέχρι τις 17 Φεβρουαρίου αντλήθηκαν 952 κυβικά μέτρα καυσίμων από τέσσερις δεξαμενές που βρίσκονταν στο εμπρόσθιο τμήμα του πλοίου. Συνολικά, 1.428 κυβικά μέτρα καυσίμων έπρεπε ακόμη να αφαιρεθούν από 13 δεξαμενές, όπως και έγινε αφού στις 23 Μαρτίου ολοκληρώθηκε με επιτυχία η διαδικασία. Μια κρίσιμη παράμετρος που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η σταθερότητα του ναυαγίου, καθώς μια πιθανή απώλεια της σταθερότητας θα είχε ως αποτέλεσμα και την διαρροή πετρελαίου, σε μια περιοχή που θεωρείται περιβαλλοντικά ευαίσθητη, δεδομένου ότι έχει καταγραφεί ως εθνικό πάρκο.²¹⁴

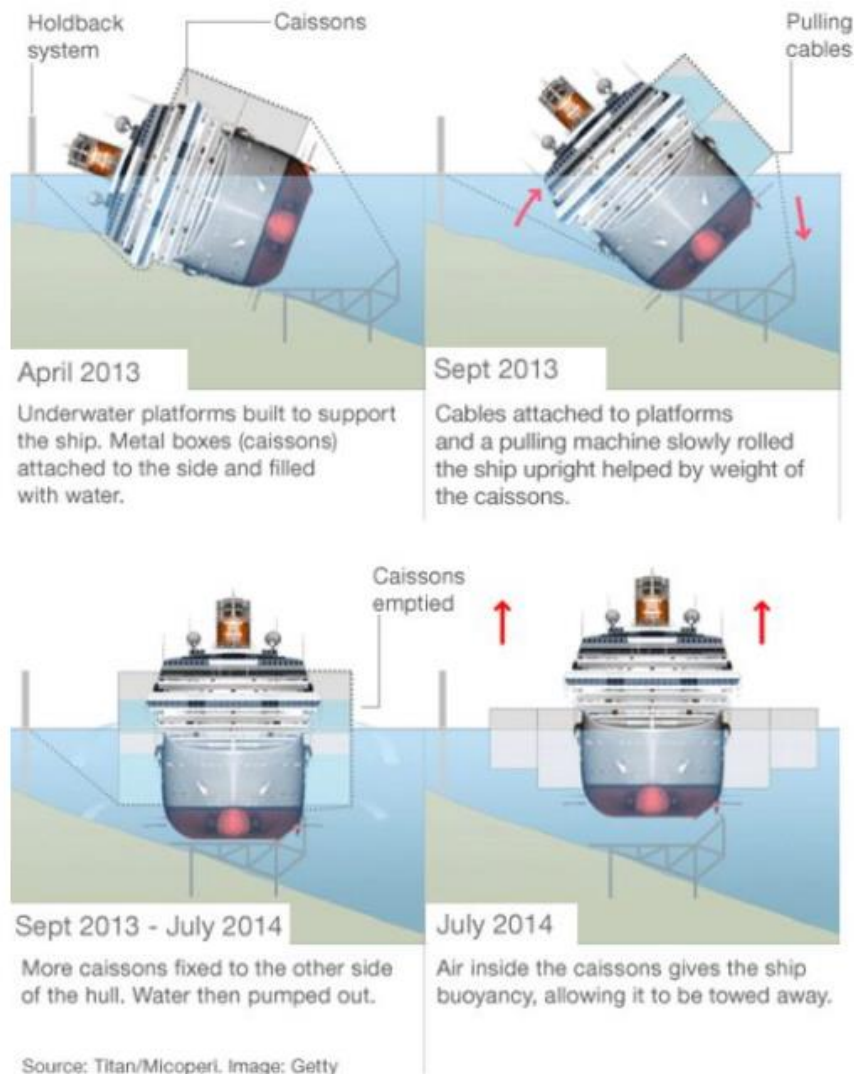
Πέρα από αυτά, έπρεπε να στηθεί και η σωστή επιχείρηση ανέλκυσης του ναυαγίου, μια περίπλοκη και πολυδάπανη σίγουρα διαδικασία. Συνολικά έξι σχέδια παρουσιάστηκαν μέχρι τις 3 Μαρτίου του 2012. Από τις 10 επιχειρήσεις διάσωσης που προσκλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά, τρεις αποφάσισαν να μην προσφέρουν λόγω προηγούμενων δεσμεύσεων και δύο ένωσαν τις δυνάμεις τους για να παρουσιάσουν ένα κοινό έργο. Τα έξι σχέδια περιελάμβαναν διαφορετικές προσεγγίσεις και τεχνικές. Ωστόσο, όλοι έδιναν έμφαση στην εξασφάλιση των λιγότερων πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στην προστασία του τουρισμού και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο νησί Giglio με τη μέγιστη ασφάλεια.²¹⁵ Τελικώς, το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου εισήλθε στο λιμάνι της Γένοβας για διάλυση μετά από διετή επιχείρηση διάσωσης. Η απομάκρυνση του ήταν μία από τις μεγαλύτερες θαλάσσιες επιχειρήσεις διάσωσης. Οι ανησυχίες ότι η φθαρμένη γάστρα θα αποσυντεθεί κατά τη διάρκεια τετραήμερου ταξιδιού 280 χλμ. (170 μιλίων) από την περιοχή της καταστροφής δεν αποδείχθηκε αβάσιμη.²¹⁶

²¹⁴ Travel Press, Online Home of Canadian Travel Press & Travel Courier. Costa Concordia defueling operation continues, 20 February 2012. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://www.travelpress.com/costa-concordia-defueling-operation-continues/#.XI9vJyIzaM8>

²¹⁵ Travel Press, Online Home of Canadian Travel Press & Travel Courier. Plans received for Costa Concordia removal, 9 March 2012. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://www.travelpress.com/plans-received-for-costa-concordia-removal/#.XI9vLiIzaM8>

²¹⁶ BBC News. Costa Concordia wreck enters Genoa port for scrapping, 27 July 2014. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από: <https://www.bbc.com/news/world-europe-28508387>

Critical phases of the salvage operation



Διάγραμμα 17

Πηγή : BBC News. Costa Concordia wreck enters Genoa port for scrapping. Ανασύρθηκε από: <https://www.bbc.com/news/world-europe-28508387>

*caissons : Υδατοστεγής θάλαμος

* Buoyancy : άνωση, ικανότητα να επιπλέει

Η θυγατρική «Crowley Maritime TITAN Salvage» και η ιταλική εταιρεία «Micoperi», τιμήθηκαν με το βραβείο «Meritious Service International Salvage Union (ISU)» για το ρόλο τους στην επιτυχημένη εκτέλεση της διάσωσης του Costa Concordia και τη γενικότερη συνεισφορά τους στο μοναδικό έργο απομάκρυνσης ναυαγίων.²¹⁷

Κυρώσεις επέληθαν για τον Πλοίαρχο Francesco Schettino, ο οποίος κρίθηκε ένοχος και οδηγήθηκε στη φυλακή για τα κακουργήματα της ανθρωποκτονίας κατά συρροή, της πρόκλησης βαριάς σωματικής βλάβης, της εγκατάλειψης πλοίου και πολλών άλλων

²¹⁷ Wendy Laursen. Costa Concordia Ready for Last Journey, the Maritime Executive, 06/05/2015. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://www.maritime-executive.com/article/costa-concordia-ready-for-last-journey>

πλημμελημάτων. Το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο της Ιταλίας στη Ρώμη δεν αναίρεσε τις αποφάσεις που εξεδόθησαν τόσο από το αρμόδιο πρωτοδικείο που εκδίκασε την υπόθεση το 2015, όσο και από το εφετείο το 2016. Ο κ. Schettino είχε καταδικαστεί από το 2015 σε 16 χρόνια κάθειρξη. Αφού η απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου έγινε αμετάκλητη ο κατηγορούμενος παραδόθηκε στη φυλακή Ρεμπιμπία στη Ρώμη στις 12 Μαΐου του 2017. Αν και η απόφαση πλέον είναι αμετάκλητη (δεν επιδέχεται δηλαδή κανένα επιπλέον ένδικο μέσο) και πρέπει να εκτελεσθεί άμεσα, ο δικηγόρος του κ. Francesco Schettino δήλωσε ότι θα προσπαθήσει να προσφύγει και να την ‘αμφισβητήσει’ ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στο Στρασβούργο.²¹⁸

Επίσης τέσσερα μέλη του πληρώματος και ένας υπάλληλος της Εταιρείας αντιμετώπισαν κατηγορίες για συμμετοχή στο ναυάγιο από το οποίο επήλθε ο θάνατος των 32 ανθρώπων. Αυτοί οι πέντε έλαβαν ποινές μεταξύ 18 και 34 μηνών για πολλαπλές ανθρωποκτονίες, αμέλειες και ναυάγιο. Ο Πλοίαρχος ωστόσο αντιμετώπισε τις βαρύτερες ποινές καθώς η κύρια αιτία του ατυχήματος αποδίδεται στην μη συμβατική συμπεριφορά του.²¹⁹

4.2.3 ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Από την καταστροφή δημιουργήθηκε ένα γενικό κλίμα ανησυχίας σχετικά και με την νομοθεσία ασφάλειας των επιβατών. Μετά την έλευση του ατυχήματος, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee /MSC), όταν συναντήθηκε στην έδρα του Οργανισμού στο Λονδίνο για την 90η σύνοδο από τις 16 έως τις 25 Μαΐου του 2012 αποφάσισε τη λήψη προσωρινών μέτρων. Η MSC ενέκρινε ψήφισμα το οποίο καλούσε τα κράτη μέλη να συστήσουν στις εταιρείες επιβατηγών πλοίων επανεξέταση των μέτρων επιχειρησιακής ασφάλειας σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους σε εθελοντική βάση. Τα συνιστώμενα προσωρινά μέτρα που προτάθηκαν είναι : να φέρουν πρόσθετα σωσίβια, να είναι εύκολα προσβάσιμα σε δημόσιους χώρους, στους σταθμούς συγκέντρωσης, στο κατάστρωμα ή στις σωσίβιες λέμβους, έτσι ώστε σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι επιβάτες να μην χρειάζεται να επιστρέψουν στις καμπίνες τους για να ανακτήσουν το σωσίβιο που είναι αποθηκευμένο εκεί .

²¹⁸ Ναυτικά Χρονικά, Οριστικά στη φυλακή ο πλοίαρχος του Costa Concordia, 13 Μαΐου 2017. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://www.naftikachronika.gr/2017/05/13/oristika-sti-fylaki-o-ploiarchos-tou-costa-concordia/>

²¹⁹ Safety4Sea. Costa Concordia Captain on trial, Main cause of the casualty is attributed to the Master's unconventional behavior, 09/07/2013. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <https://safety4sea.com/costa-concordia-captain-on-trial/>

επανεξέταση της επάρκειας της διάδοσης και της ανακοίνωσης των οδηγιών έκτακτης ανάγκης επί των πλοίων, εξασφάλιση ότι το σχέδιο ταξιδιού του πλοίου έχει λάβει υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τον προγραμματισμό ταξιδιών και, ενδεχομένως, τις κατευθυντήριες γραμμές για τον προγραμματισμό ταξιδιών για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες σε απομακρυσμένες περιοχές και πολλά άλλα.²²⁰

Η Επιτροπή στην 92^η Σύνοδο στις 12 έως 21 Ιουνίου του 2013 κλήθηκε να εγκρίνει τροποποιήσεις στον Κανονισμό III της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Συζητήθηκαν οι προκαταρκτικές συστάσεις που προέκυψαν από το συμβάν της Costa Concordia και εν γένει θέματα που σχετίζονται με την πειρατεία, την ένοπλη ληστεία σε πλοία και άλλα που υποβλήθηκαν από τις υποεπιτροπές του IMO. Σκοπός των τροποποιήσεων είναι η γρηγορότερη και ασφαλέστερη διάσωση των επιβατών στα ναυτικά ατυχήματα αλλά και η καλύτερη συντήρηση του σωστικού εξοπλισμού. Μέσα από την έρευνα του ατυχήματος, η MSC έκρινε τις αδυναμίες του συστήματος και μπόρεσε να λάβει μέτρα για ζητήματα που αφορούν στον ηλεκτρικό εξοπλισμό, στην διαδικασία εκκένωσης και στην διάσωση.²²¹

Να σημειωθεί πως τα διδάγματα και τα πορίσματα του ατυχήματος αυτού αποτέλεσαν κινητήριο μοχλό ερευνών για την επανεξέταση της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα συμβαδίζει με τις τελευταίες εξελίξεις στον τομέα του σχεδιασμού, των επιχειρησιακών διαδικασιών και της τεχνολογίας που χρησιμοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.²²²

4.2.4 ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το ναυάγιο του Costa Concordia μεταφέρθηκε από το λιμάνι της Γένοβας, στο «Molo Ex Superbacino» για δεξαμενισμό, για να υποστεί την τελική φάση της αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης. Τον Ιούλιο του 2014 που είχε ρυμουλκηθεί στο λιμάνι «Prà Voltri» απογυμνώθηκε από έπιπλα και εξαρτήματα των

²²⁰ IMO. Passenger ship safety recommendations agreed by IMO's Maritime Safety Committee Maritime Safety Committee (MSC), 90th session, 16 to 25 May 2012, Last ed. 25 May 2012. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-msc-90-passengership.aspx#.XI0GKyIzaM9>

²²¹ IMO. Maritime Safety Committee meets 12 to 21 June, Preview: Maritime Safety Committee (MSC), 92nd session, 20 June 2013. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/20-MS-92-preview.aspx#.XI9nmSIzaM9>

²²² European Commission, Press Release Database. Safety of passenger ships – Costa Concordia accident and Commission review of safety legislation, 20 January 2012 Brussels. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-25_en.htm?locale=en

καταστρωμάτων ώστε να επιτευχθεί ένα μειωμένο βύθισμα και να είναι πιο εύκολη η μετακίνηση του στο «Molo Ex Superbacino». Συνολικά 55.000 τόνοι χάλυβα και 2.000 τόνοι χαλκού αναμενόταν να ανακτηθούν από το ναυάγιο σύμφωνα με τον Ferdinando Garrè, Διευθύνοντα Σύμβουλο της Κοινοπραξίας Ανακύκλωσης Πλοίων που επέβλεπε τις επιχειρήσεις.²²³ Η «Consortium Recycling Ship» είναι η ομάδα που συγκροτήθηκε κατά ποσοστό 51% από την εταιρεία «Sairrem» και κατά 49% από την εταιρεία «San Giorgio del Porto», τον Σεπτέμβριο του 2012 με στόχο την παροχή πράσινων υπηρεσιών διάλυσης πλοίων. Το έργο της αποσυναρμολόγησης ήταν σχεδιασμένο να γίνει σε 4 φάσεις οι οποίες απαιτούσαν 250 άτομα τη φορά.

Στην πρώτη φάση το πλοίο έφτασε στο λιμάνι της Γένοβας από τις «Titan- Micoperi», οι οποίες είχαν κάποιες αρχικές προετοιμασίες, όπως: εγκατάσταση πυροσβεστικού συστήματος επί του πλοίου, εγκατάσταση των απαραίτητων καλωδιώσεων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, ολοκλήρωση του συστήματος φωτισμού, εγκατάσταση ανελκυστήρων για τη μεταφορά υλικών, κλείσιμο ορισμένων χώρων, λήψη μέτρων προστασίας, τοποθέτηση διαδρόμων πρόσβασης στο πλοίο, δημιουργία ανοιγμάτων για την αφαίρεση υλικών και άλλα. Εκεί αφαιρέθηκαν και τα έπιπλα και ο εξοπλισμός του πλοίου εσωτερικά. Σε δεύτερη φάση μεταφέρθηκε στο «Molo Ex Superbacino» όπου άρχισε η αποσυναρμολόγηση. Στην τρίτη φάση επετεύχθη ο καθαρισμός και η αποσύνθεση των ψυκτικών θαλάμων και των αποθηκών τροφίμων. Επίσης, τοποθετήθηκαν υδατοστεγείς θάλαμοι και αερόσακοι που βοηθούν στην άνωση του πλοίου ενώ παράλληλα αφαιρέθηκαν 30 αγωγοί που ήταν προσαρτημένοι στο κύτος του πλοίου. Τέλος, στην τέταρτη και τελευταία φάση ο δεξαμενισμός περιλαμβάνει την πλήρη αποσυναρμολόγηση του ναυαγίου, συμπεριλαμβανομένης της αφαίρεσης των υπόλοιπων εσωτερικών εξαρτημάτων, τον καθαρισμό των διαφόρων περιοχών και την τελική κατεδάφιση όλων των υπολοίπων δομών. Αυτή η φάση θα ολοκληρωθεί με τη διάθεση για ανακύκλωση των απορριφθέντων υλικών.²²⁴

²²³ ANSA.it. Concordia moved to 'Superbacino' for further dismantling, 12 May 2015. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : http://www.ansa.it/english/news/2015/05/12/concordia-moved-to-superbacino-for-further-dismantling_ce38dabe-8c46-46de-91e1-2e10cf109c79.html

²²⁴ Wendy Laursen. Costa Concordia's Million Dollar Recycling Plan. 13/05/2015. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από : <http://digital.nexsitepublishing.com/i/438320-costa-concordia>

4.2.5 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την έκθεση του Εισαγγελέα καθώς και δημοσιευμένες στον τύπο πληροφορίες, υπήρξαν πολλαπλά σφάλματα που συνδυάστηκαν και οδήγησαν στην πρόσκρουση του πλοίου στο βράχο και στην επακόλουθη ανατροπή και προσάραξη του. Ο πλοίαρχος αμελώς παρέκκλινε από την αρχική πορεία και έφτασε πολύ κοντά στο νησί Τζίλιο, χωρίς να γνωρίζει επαρκώς τις τοπικές συνθήκες και μη λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς ενός τόσο μεγάλου και βαριού κρουαζιερόπλοιου στην πραγματοποίηση ελιγμών. Ενώ ο Πλοίαρχος καταδικάστηκε, οι κατηγορίες κατά της εταιρείας αποσύρθηκαν, με την καταβολή προστίμου 1 εκατ. ευρώ. Η Costa Cruises, η ναυτιλιακή εταιρεία που διαχειριζόταν το Costa Concordia, προσέφερε αρχικά στους επιζώντες ως αποζημίωση έκπτωση 30% σε μελλοντικές κρουαζιέρες. Η πρόταση απερρίφθη αμέσως και χαρακτηρίστηκε απ' όλους ως "προσβλητική". Έτσι, η Costa έκανε μία νέα προσφορά. Οι σώοι επιβάτες θα λάμβαναν 11.000 ευρώ (περίπου 14.250 δολ. ΗΠΑ) ως αποζημίωση για απολεσθέντα προσωπικά αντικείμενα και ψυχική οδύνη, καθώς και επιπλέον 3.000 ευρώ για την κάλυψη εξόδων συνεπεία του δυστυχήματος. Σε ορισμένες από τις υποθέσεις που έχουν ήδη βρεθεί ενώπιον του δικαστηρίου, υπήρξε ο ισχυρισμός ότι οι απαιτήσεις των επιβατών υπόκεινται στις διατάξεις της Διεθνούς Συνθήκης των Συμβάσεων Ταξιδιού, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες το 1970, η οποία έχει κυρωθεί από την Ιταλία και έχει ενσωματωθεί στο ιταλικό δίκαιο με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ. Άλλοι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι εφαρμογή έχει το Ιταλικό Δίκαιο και κατ' επέκταση ο Ιταλικός Κώδικας Ναυσιπλοΐας. Σε αυτή την περίπτωση δεν υπάρχει περιορισμός ευθύνης για θάνατο ή σωματικές βλάβες, αφού ο Ιταλικός Κώδικας Ναυσιπλοΐας δεν προβλέπει τέτοια όρια.

Ακόμη, πολλοί επιχειρηματίες του Τζίλιο κατέθεσαν απαιτήσεις κατά της Carnival Corp. στις ΗΠΑ. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι υπέστησαν σημαντική οικονομική ζημιά από το δυστύχημα. Αυτές απορρίφθηκαν λόγω τοπικής αναρμοδιότητας. Αδιαμφισβήτητο το θέμα του εφαρμοστέου δικαίου είναι ένα από τα πιο δύσκολα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η δικαιοσύνη. Συνεπώς, είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη στα ζητήματα αυτά η διατύπωση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων ευθύνης.²²⁵

²²⁵ All Accidents. COSTA CONCORDIA: Αποζημιώνοντας τα θύματα. Ανασύρθηκε στις 18/03/2019 από: <http://allaccidents.gr/gr/alla-atyximata/sti-thalassa/20-thalassa/164-costa-concordia-apozimionondas-ta-thimata>

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1^ο Κεφαλαίου

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει καταφέρει να διατηρήσει στο πέρασμα των χρόνων μια ισχυρή και σπουδαία θέση πρωταγωνιστώντας σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρά την οικονομική κρίση που βίωσε και εξακολουθεί να αντιμετωπίζει η Ελλάδα, ο ναυτιλιακός κλάδος είναι δυναμικός και επιφέρει κέρδη. Μάλιστα, αυτή την στιγμή, τα πλοία της μεταφέρουν το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, ποσοστό τεράστιο αν αναλογιστεί κανείς ότι αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού.

Ωστόσο, το θαλάσσιο περιβάλλον κρίνεται ιδιαίτερος αβέβαιο εξαιτίας των πολλών κινδύνων που επιφυλάσσει, άλλων γνωστών και άλλων όχι. Για αυτό τον λόγο, οι άνθρωποι δημιούργησαν τον θεσμό της θαλάσσιας ασφάλισης προκειμένου να εξασφαλίσουν την προστασία τους και να καλύψουν τις όποιες απαιτήσεις ανέκυπταν από ναυτικά ατυχήματα στον θαλάσσιο χώρο. Η ναυτασφάλιση καλύπτει την βλάβη ή την απώλεια των πλοίων, των φορτίων, των τερματικών σταθμών καθώς και κάθε μεταφοράς που παρεμβάλλεται μεταξύ των σημείων προέλευσης και τελικού προορισμού με στόχο την μεταβίβαση αγαθών. Καλύπτει επίσης και τις απαιτήσεις που γεννώνται και σχετίζονται με αστική ευθύνη, καθώς ένα ναυτικό ατύχημα προκαλεί παράπλευρες απώλειες εξίσου.

Η αναγκαιότητα ύπαρξης του θεσμού αυτού οδήγησε στην θεσμοθέτηση της υποχρεωτικής θαλάσσιας ασφάλισης, δεδομένης της σημασίας της. Αν και πολλές συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν αντίστοιχες διατάξεις συστήνεται στους πλοιοκτήτες να διατηρούν ασφαλιστική κάλυψη για να είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις σε περίπτωση ατυχήματος αλλά και για να εξασφαλίζουν την βιωσιμότητα των επιχειρήσεών τους, ανεξαρτήτως των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν το μέλλον τους.

Εφαρμοστέο δίκαιο στην ναυτική ασφάλιση είναι το αγγλικό και μάλιστα πολλές φορές σε συμβόλαια που συνάπτονται στην Ελλάδα συνηθίζεται να υπάρχει ρήτρα υπαγωγής τους σε αυτό. Κύριο νομοθέτημα είναι η “Marine Insurance Act 1906”, όπως τροποποιήθηκε με τον νέο ασφαλιστικό νόμο “Insurance Act 2015”. Εφόσον καταρτιστεί μια ασφαλιστική σύμβαση, η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρού, στο συμβαλλόμενο μέρος ή σε τρίτον, το ασφάλισμα, όταν βέβαια επέλθει το περιστατικό που συνιστά την ασφαλιστική

περίπτωση. Δηλαδή, όταν επέλθει ο κίνδυνος εξ' ου υπάρχει και η ασφαλιστική κάλυψη. Η παροχή που δίνεται είτε είναι σε χρήμα, είτε είναι δυνατόν να συμφωνηθεί ειδικώς παροχή σε είδος.

Πέρα από την ΜΙΑ 1906, υπάρχουν και οι Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν υπογραφεί και επικυρωθεί από τα περισσότερα κράτη και ρυθμίζουν πολλά θέματα που αφορούν στον ναυτιλιακό κόσμο και στους εγγενείς θαλάσσιους κινδύνους. Επίσης, μέσω των Διεθνών Οργανισμών παρέχονται οδηγίες και κατευθυντήριες γραμμές για την σωστή εφαρμογή δικαίου και την παροχή βοήθειας στα κράτη.

Κατόπιν μελετών και μακροχρόνιων ερευνών έχουν βρεθεί και αναπτυχθεί πολλά είδη θαλάσσιας ασφάλισης ώστε να καλύπτεται ένα όσο το δυνατόν ευρύτερο φάσμα κινδύνων. Κλασική περίπτωση ασφάλισης είναι αυτή του κύτους του πλοίου, η “Hull and Machinery”, που αφορά στο πλοίο και στον εξοπλισμό του. Υπάρχουν όμως κι άλλες μορφές, όπως η “Protection and Indemnity”, η “Loss of Hire” ή η “Cargo Insurance”, που καλύπτουν εξίσου σημαντικές πτυχές και απώλειες που δημιουργούνται από τα ναυτικά ατυχήματα. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η “P&I” που καλύπτει τις αξιώσεις τρίτων και συμβάλλει στην πρόληψη μη προβλέψιμων κινδύνων.

Για να ισχύσει ο θεσμός και να συνεχίσει να διατηρείται μέχρι σήμερα, στηρίζεται σε πολύ βασικές αρχές που εξαρχής τον θεμελίωσαν. Για παράδειγμα, η ασφάλιση υφίσταται αν και ο ασφαλιζόμενος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του προς την ασφαλιστική εταιρεία, δηλαδή καταβάλλει το προβλεπόμενο ασφάλιστρο. Συν τοις άλλοις πρέπει να ενυπάρχει και το στοιχείο του ασφαλιστικού συμφέροντος σε μια ασφαλιστική συμφωνία άρα ο ασφαλιζόμενος να ζημιώνεται οικονομικά σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του συμφωνηθέντος αντικείμενου. Όπως φαίνεται, η καλή πίστη είναι το βασικότερο στοιχείο ερμηνείας μιας ασφαλιστικής συμφωνίας. Οφείλουν τα συμβαλλόμενα μέρη να την τηρούν μέχρι τέλους με τιμιότητα και ευθύτητα. Αν τηρηθούν τα πρέποντα, όταν επέλθει ο κίνδυνος, ο ασφαλιζόμενος έχει τη δυνατότητα να αποζημιωθεί σχετικά με τη ζημία που υπέστη το περιουσιακό του αντικείμενο αλλά και για οποιαδήποτε άλλη απώλεια. Κάποια από αυτά τα στοιχεία που επι χρόνια ίσχυαν στην ναυτιλιακή πρακτική τροποποιήθηκαν εν μέρει με τον νέο αγγλικό ασφαλιστικό νόμο του 2015 και πλέον διαμόρφωσαν μια άλλη λίγο διαφορετική πραγματικότητα στον κλάδο της ναυτασφάλισης, με την οποία οι άμεσα ενδιαφερόμενοι οφείλουν να συμμορφωθούν.

2^ο Κεφαλαίου

Οι φορείς της παραδοσιακής ναυτικής ασφάλισης είναι πολλοί. Στην Αγγλία ένας από τους βασικούς είναι η ασφαλιστική αγορά των Lloyd's στην οποία ενσωματώνεται καθημερινά πλήθος εξειδικευμένων ασφαλιστικών εταιρειών. Οι ασφαλιστές ενώνονται μαζί ως συνδικάτα και αλυσιδωτά τα συνδικάτα ενώνονται για να αναλάβουν τους κινδύνους. Πρόκειται για έναν επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών που έργο έχει την προάσπιση των συμφερόντων των ασφαλισμένων.

Από την άλλη πλευρά, σημαντικό έργο με τη δράση της έχει διατελέσει και η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση (International Underwriting Association). Τα μέλη αυτής είναι αποκλειστικά εταιρείες και όχι φυσικά πρόσωπα, οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο των ασφαλίσεων και αντασφαλίσεων. Βασικότερη συνεισφορά της Ένωσης είναι οι ρήτρες των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Στην I.U.A. μπορούν να συμμετέχουν μόνο εταιρείες που δεν είναι μέλη του Lloyd's of London και αντιπροσωπεύει μόνο ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες.

Επίσης, οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί χαίρουν εκτίμησης στον κλάδο αφού παρέχουν κυρίως κάλυψη αστικής ευθύνης για τις ζημίες που προκλήθηκαν προς τρίτους στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος αλλά και για περιπτώσεις νομικών διαμαχών που χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας και διακυβεύονται μεγάλα χρηματικά ποσά. Το κοινό ταμείο συγκεντρώνει τα χρήματα από τις συνδρομές των μελών πλοιοκτητών, τα οποία έπειτα από ένα ατύχημα χρησιμοποιούνται ως αποζημίωση προς τους επαγγελματίες για την καταστροφή ή μείωση των δραστηριοτήτων τους, για τις οικολογικές καταστροφές, για τα ατυχήματα των μελών του πληρώματος και των επιβατών, για τις πιθανές ζημίες ή ελλείψεις στο φορτίο, για την απομάκρυνση ναυαγίων, για τα πρόστιμα και άλλα.

Η οργανωτική τους δομή διέπεται από τέσσερα βασικά σώματα: την Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο (Committee men), τους Διαχειριστές (Managers) και τους Αντιπροσώπους (Correspondents). Για την απόκτηση της ασφαλιστικής κάλυψης απαιτείται έγγραφη αίτηση που υποβάλλει ο πλοιοκτήτης στο club προκειμένου να ακολουθήσει το στάδιο των διαπραγματεύσεων και τελικά η υπογραφή της σύμβασης.

Εκτός όμως από τις ομίλους P&I, λειτουργεί σήμερα και ο θεσμός της αντασφάλισης. Ουσιαστικά ο ασφαλιστής ζητάει να ασφαλιστεί από έναν μεγαλύτερο όμιλο ασφαλιστών και έτσι του επιτρέπεται να αποδεχθεί σημαντικούς κινδύνους

διαθέτοντας την εγγύηση που παρέχεται από την αντασφάλιση. Αυτή τη στιγμή στην Αγγλία υφίσταται ένα όμιλος από τα σημαντικότερα P&I Clubs που συμφώνησαν στην ένωση και την συνεργασία προκειμένου να επιμεριστούν το βάρος των απαιτήσεων. Ο Διεθνής Όμιλος Ενώσεων Προστασίας και Αποζημίωσης (International Group of P&I Clubs) συνίσταται από 13 P&I Clubs που προσφέρουν κάλυψη αστικής ευθύνης κατά προσέγγιση για το 90% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Τα μέλη, εν ολίγοις, έχουν προσχωρήσει στο θεσμό της Διεθνούς Συμφωνίας (International Group Agreement/ IGA) ως μέλη μιας ευρύτερης ομάδας. Το αντασφαλιστικό πρόγραμμα ρυθμίζει τα ποσά αποζημίωσης που είναι εφικτό να καλύψει η ένωση βάσει του υπογραφόμενου από τα μέλη συμβολαίου (2019/20 POOL AND GXL REINSURANCE CONTRACT). Κανένα club-μέλος της IGA δεν δεσμεύεται εις αεί σε αυτή την συμφωνία σύμπραξης. Δίνεται η ευχέρεια να αποσυρθεί στην αρχή κάθε ασφαλιστικού έτους αν το επιθυμεί.

Τα πιο σύγχρονα P&I Clubs διέπονταν από την Companies Act 1985, η οποία έχει αντικατασταθεί σήμερα από την Companies Act του 2006. Στην Ελλάδα αντίστοιχα, το νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση αλληλασφαλιστικών ενώσεων είναι σύγχρονο σχετικά δημιουργήμα και ρυθμίζεται με τον νόμο 3569/2007 (ΦΕΚ Α 122/8.6.2007).

Πέρα από τους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης, ήδη από πολύ νωρίς οι άνθρωποι αντιλήφθηκαν την ανάγκη δημιουργίας και διαφόρων άλλων οργανισμών που θα βοηθούσαν στον κλάδο μέσα από την συμμετοχή εξειδικευμένων επαγγελματιών. Σε αυτό το πλαίσιο ιδρύθηκε και η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιων Ασφαλίσεων, ένας επαγγελματικός οργανισμός που αντιπροσωπεύει διεθνείς και εθνικούς ασφαλιστές θαλάσσιων μεταφορών και εξετάζει ζητήματα που ενδιαφέρουν τον παγκόσμιο ναυτιλιακό κλάδο. Εκεί γίνεται ανταλλαγή απόψεων και ιδεών μεταξύ ασφαλιστών και αντασφαλιστών. Μέσω αυτής της διαδικασίας και βάσει ερευνών και μελετών η Ένωση λαμβάνει πληροφορίες και εξάγει συμπεράσματα και στατιστικά στοιχεία για την ναυτασφάλιση σε παγκόσμιο επίπεδο. Γνωρίζει που κυμαίνονται τα παγκόσμια ασφαλιστρα και αντιλαμβάνεται το εύρος των κινδύνων που είναι δυνατό να καλυφθούν.

Βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση ενός πλοίου είναι η τεχνική επιθεώρηση και η ταξινόμηση του σε κλάσεις, έργο που αναλαμβάνουν οι νηογνώμονες. Ελέγχεται η αξιοπλοΐα και εκδίδονται πιστοποιητικά για την πραγματοποίηση πλόων. Οι επιθεωρήσεις των Νηογνώμωνων δεν περιορίζονται μόνο στα πλοία αλλά αφορούν στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας. Γίνονται τακτικές επιθεωρήσεις καθ' όλη την

διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου. Μια έκτακτη επιθεώρηση λαμβάνει χώρα συνήθως μετά την επέλευση ενός ατυχήματος.

3^ο Κεφάλαιο

Δυστυχώς μελετώντας την ναυτιλιακή πρακτική είναι πολύ εύκολο να εντοπίσει κανείς ναυτικά ατυχήματα που σημάδεψαν τον κλάδο και προκάλεσαν τεράστιες περιβαλλοντικές ζημιές, κόστισαν ανθρώπινες ζωές και οι μέθοδοι αντιμετώπισης των συνεπειών δεν ήταν καθόλου εύκολες. Αντιθέτως, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν χρονοβόρες και πολύ δαπανηρές.

Μια χρήσιμη διάκριση των ατυχημάτων είναι αυτή που τα χωρίζει από σοβαρά σε πολύ σοβαρά. Σαφώς τα σοβαρά αποτελούν αντικείμενο μελέτης και ερευνών αλλά η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα κατά βάση εστιάζει την προσοχή της στα πολύ σοβαρά που έχουν ως αποτέλεσμα την ολική απώλεια του πλοίου, την απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση. Για να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν τα ναυτικά ατυχήματα, οι επιστήμονες έψαξαν να βρουν αρχικώς τα αίτια που τα προκαλούν. Η βύθιση πλοίου, η προσάραξη αυτού, η σύγκρουση με άλλο πλοίο, η πυρκαγιά, οι καιρικές συνθήκες, τα απρόβλεπτα φαινόμενα, οι μηχανικές βλάβες είναι μερικά από αυτά.

Αυτό βέβαια που εύκολα εντοπίζει κάποιος είναι πως πίσω από τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα κρύβεται ο ανθρώπινος παράγων, για αυτό και χρήζει ειδικής μεταχείρισης και πιο εμπεριστατωμένης μελέτης, ώστε να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την επίλυση του ζητήματος και να δοθεί έμφαση κυρίως στην εκπαίδευση. Τα περισσότερα από τα γνωστά αίτια πρόκλησης των ατυχημάτων μπορούν να περιοριστούν και να κατασταλούν μέσω του Διεθνούς Νομοθετικού πλαισίου. Η μεγαλύτερη δυσκολία συναντάται κατά την αντιμετώπιση εξωγενών παραγόντων, απρόβλεπτων συνθηκών που θεωρούνται και ως μη εξακριβωμένες αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων. Τα καιρικά φαινόμενα για παράδειγμα, είναι ένας από τους παράγοντες που όσα μέτρα και να ληφθούν ποτέ δεν θα 'ναι επαρκή λόγω της φύσης τους.

Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε, συναντάται στις μέρες μας η τάση της παγκοσμιοποίησης και γενικότερα η κλίση γιγαντισμού των πλοίων για την όλο και μεγαλύτερη κάλυψη των αναγκών των ανθρώπων. Εδώ, τα θεσμικά μέτρα κρίνονται εξίσου ανεπαρκή. Η αλήθεια είναι ότι ατύχημα ενός τόσο μεγάλου πλοίου, είναι πιθανό να δημιουργήσει τεράστια οικολογική καταστροφή και αποτελέσματα που δύσκολα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν. Ενώ τα κόστη σε ένα άτυχες τέτοιο συμβάν δεν μπορούν και να προσδιοριστούν. Όσο αυξάνεται το μέγεθος του πλοίου, αυξάνεται το φορτίο,

αυξάνεται και ο βαθμός της ρύπανσης που θα προκληθεί, και αντίστοιχα και τα κόστη κάλυψης των απωλειών.

Η συστηματική μελέτη και ο φόβος των ανθρώπων για τα πιθανές συνέπειες έχουν αυξήσει κατά πολύ τα μέτρα και γενικώς το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο οφείλει να κινείται η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, κάτι που δυσχεραίνει το επάγγελμα του ναυτικού και των εμπλεκόμενων φορέων. Αυτή τη στιγμή οι Διεθνείς Συμβάσεις είναι τόσες πολλές και συνήθως έρχονται ως αποτέλεσμα ναυτικών ατυχημάτων για να διορθώσουν τους μη καλυπτόμενους κινδύνους από το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο αλλά και ως ρυθμίσεις πρόληψης τέτοιων καταστάσεων ώστε να μην ξανασυμβούν. Όμως έτσι έχει δημιουργηθεί ένας κορεσμός αποφάσεων που δεν εστιάζουν στην ουσία αλλά στην γενικότερη αντιμετώπιση κινδύνων. Ενώ το βασικότερο είναι ότι εμπιρεύονται πολλές υποχρεώσεις και καθήκοντα για όλες τις ομάδες του ναυτιλιακού κόσμου που δύσκολα μπορούν να επιτευχθούν σε μια κατάσταση ανάγκης, όταν όλοι δρουν περισσότερο με το ένστικτο του φόβου και της επιβίωσης.

Από τις έρευνες λοιπόν φαίνεται πως τα τελευταία χρόνια τα ναυτικά ατυχήματα έχουν αυξηθεί με μια πολύ μικρή ανοδική πορεία που δεν παύει ωστόσο να είναι ανησυχητική. Τα πολύ σοβαρά ατυχήματα από την άλλη έχουν σταθεροποιηθεί εδώ και μια πενταετία σε ποσοστό της τάξεως του 2-3% , γεγονός ενθαρρυντικό. Έμφαση πρέπει να δοθεί εμφανώς στην εμπορική ναυτιλία που έρχεται αντιμέτωπη με μεγάλους και δύσκολους κινδύνους για αυτό άλλωστε και τα περισσότερα ατυχήματα παρατηρούνται εδώ. Αυτό αποδεικνύεται και από τα στατιστικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν πως η νεότερη κατηγορία πλοίων που εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα είναι τα φορτηγά, τα οποία εκτίθενται καθημερινά στους κινδύνους της ανοικτής θαλάσσης και ταλαιπωρούνται σε μεγαλύτερο βαθμό, κυρίως το κύτος αυτών. Η σύγκρουση και η απώλεια του ελέγχου με λάθος χειρισμούς είναι οι βασικότερες αιτίες πρόκλησης των ατυχημάτων βάσει των στοιχείων της EMSA. Με ποσοστό μεγάλο που αγγίζει το 60% ο ανθρώπινος παράγων είναι αυτός που ευθύνεται κατά κόρον για τα ατυχή συμβάντα και ατυχήματα. Παρόλα αυτά, κρίνεται πως τα περισσότερα από τα ατυχήματα στο διάστημα 2011-2017 ήταν κατά βάση αντιμετωπίσιμα και δεν επήλθε ολική καταστροφή των πλοίων. Συνολικά, σύμφωνα με τα στατιστικά της EMSA, 203 πλοία χάθηκαν στην παραπάνω αναφερθείσα περίοδο. Και ενώ θα έλεγε κανείς πως για τα πλοία οι ζημιές είναι αναστρέψιμες και κατ' επέκταση οι απώλειες λιγοστεύουν, δυστυχώς δεν ισχύει το ίδιο και για τις ανθρώπινες ζωές, όπου οι ζημιές είναι ανεπανόρθωτες και πολλές φορές καταλήγουν σε σοβαρούς

τραυματισμούς και θανάτους. Η βύθιση ή οι πλημμύρες σε πρώτο βαθμό και οι συγκρούσεις σε δεύτερο, είναι οι κυριότεροι παράγοντες που οδηγούν σε θανάτους, με το πλήρωμα να είναι η πιο πληγείσα ομάδα με τις περισσότερες απώλειες. Βέβαια, να αναφερθεί πως το 2017 σημειώθηκε ένας μικρός αριθμός θανάτων σε σχέση με όλα τα προηγούμενα χρόνια, αν και πάνω από 1.500 φορτηγά πλοία συμμετείχαν σε ατυχήματα.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος όχι μόνο μέσω της ατυχηματικής ρύπανσης των εμπορικών πλοίων αλλά και μέσω της λειτουργικής. Η χειρότερη μορφή ρύπανσης που συναντάται από πλοίο είναι αυτή που προκαλείται από την έκχυση αργού πετρελαίου στη θάλασσα. Για κάθε πετρελαιοκηλίδα που δημιουργείται είναι σημαντικό να εξετάζονται όλες οι αντικειμενικές συνθήκες για τη λήψη των σωστών μέτρων αντιμετώπισης. Η βιοποικιλότητα, τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής, οι κλιματολογικές συνθήκες, η διαθεσιμότητα εξοπλισμού είναι μερικά από τα στοιχεία που θα καθορίσουν τη σωστή μέθοδο καθαρισμού και απορρύπανσης. Η πιο συχνή αιτία πρόκλησης των μεγάλων πετρελαιοκηλίδων από τα δεξαμενόπλοια είναι οι συγκρούσεις και οι προσaráξεις

4^ο Κεφάλαιο

Η μελέτη των δυο μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων, αυτού που συνέβη στον ελλαδικό χώρο και του δευτέρου που εξετάζεται και έλαβε χώρα στο Τυρρηνικό Πέλαγος, αποσκοπεί στην καταγραφή των συνεπειών και των μέτρων αντιμετώπισης που λήφθηκαν, στην παρουσίαση των αποζημιώσεων που δόθηκαν, στην κινητοποίηση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας όπως αυτή συνέβη στην εκάστοτε περίπτωση, στην εξερεύνηση των αιτιών που τα προκάλεσαν και σαφώς στον ρόλο που έπαιξε ο απρόβλεπτος ανθρώπινος παράγον σε αυτά.

Από ότι φαίνεται και στις δύο περιπτώσεις η αμέλεια των ανθρώπων και η υποτίμηση των καταστάσεων οδήγησε σε αυτά τα αποτελέσματα. Στο μεν πρώτο, ναύαγιο του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», αν όντως πρόκειται για ενέργειες που συνέβησαν χωρίς δόλο, το ατύχημα προκάλεσε εκτεταμένη ρύπανση στις χερσαίες – παράκτιες περιοχές του Σαρωνικού Κόλπου, τουλάχιστον αρχικά. Ωστόσο και σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε., η ρύπανση αυτή δεν υφίσταται πλέον κατόπιν πραγματοποίησης συστηματικών μετρήσεων. Αυτές υπέδειξαν πως οι συγκεντρώσεις ολικών πετρελαϊκών υδρογονανθράκων κυμάνθηκαν σε φυσιολογικά επίπεδα σε κάθε χρονική περίοδο δειγματοληψίας. Άρα και στις περιοχές που αρχικά παρατηρήθηκε έντονη επιβάρυνση, αυτή μειώθηκε σημαντικά με το πέρασμα του χρόνου. Έτσι θα

μπορούσε κανείς να ισχυριστεί πως το σχέδιο απορρύπανσης και η κινητοποίηση της πολιτείας έγιναν με γρήγορους ρυθμούς και συνέβαλαν θετικά.

Ωστόσο, πολλά δημοσιεύματα αναφέρουν το συμβάν ως σκόπιμη και εγκληματική εις βάρος του πλοίου ενέργεια. Οι ισχυρισμοί αυτοί γεννήθηκαν εξαιτίας του πορίσματος του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων το οποίο έχει παραδοθεί στην Εισαγγελία Πειραιά για δικαστική διερεύνηση. Σε αυτή την περίπτωση δεν θα πρέπει να γίνεται καν λόγος για ναυτικό ατύχημα, αφού με βάση τον ορισμό του IMO, ο όρος «ναυτικό ατύχημα» δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια του πλοίου, του ατόμου ή του περιβάλλοντος. Το συγκεκριμένο ζήτημα μένει να διερευνηθεί από τα αρμόδια όργανα ώστε να βγει ένα καταληκτικό πόρισμα, το οποίο θα είναι και καθοριστικό για την απόφαση των δικαστηρίων.

Δεδομένης όμως της ζημιάς που προκλήθηκε, η ναυτιλιακή κοινότητα έδρασε γρήγορα και αποζημιώθηκε ένα μέρος των ζημιωθέντων καθώς η Ελλάδα είναι και συμβαλλόμενο μέλος της Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη του 1992 και του ιδρυθέντος Ταμείου του 1992 που αναλαμβάνει αποζημιώσεις για τη ρύπανση από πετρέλαιο. Μένει να δοθούν εξηγήσεις και να λογοδοτήσουν όσοι φέρουν μερίδιο ευθύνης ώστε να βγει ένα συμπέρασμα σχετικά με τις σαφείς αιτίες του ατυχήματος. Οι εμπειρογνώμονες και οι επιθεωρητές μπορούν να συνεισφέρουν με τις γνώσεις και το έργο τους προς τον σκοπό αυτό. Το «Ταμείο του 1992» ήταν αναμενόμενο εξ' αρχής πως θα καλείτο να καταβάλει αποζημιώσεις και κυρίως στα θύματα που επηρεάστηκαν από το περιστατικό αφού η συμφωνημένη κάλυψη από το P&I έδειχνε μικρή μπροστά στο μέγεθος των ζημιών που επήλθαν.

Όσον αφορά στο δεύτερο περιγραφόμενο ατύχημα, μεγάλο μερίδιο ευθύνης αποδίδεται εξίσου στον ανθρώπινο παράγοντα και συγκεκριμένα στην αντισυμβατική συμπεριφορά του πλοίαρχου. Σε αυτήν την περίπτωση, η απόκλιση από την καθορισμένη προγραμματισμένη διαδρομή είχε ως αποτέλεσμα την προσάραξη σε βράχο κοντά στο νησί Giglio με συνέπεια τη δημιουργία ενός ρήγματος 50 μέτρων στη γάστρα του πλοίου, από το οποίο εισήλθαν νερά, πλημμύρισαν καταστρώματα, βυθίστηκε εν μέρει το πλοίο και χάθηκαν 32 ανθρώπινες ζωές. Μια τραγωδία που όπως όλα δείχνουν θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν είχαν γίνει οι σωστές κινήσεις, αν είχε γίνει από την αρχή αντιληπτή η σοβαρότητα της κατάστασης και είχε κηρυχθεί το πλοίο υπο καθεστώς έκτακτης ανάγκης ώστε να γίνουν και οι απαιτούμενες ενέργειες. Το πλοίο καταστράφηκε ολοκληρωτικά και από τις μετέπειτα ενέργειες ρυμούλκησης

του, αλλά το θετικό είναι πως σχεδόν αμέσως τέθηκε σε εφαρμογή σχέδιο απορρύπανσης και ανακύκλωσης των εξαρτημάτων. Η κακή συνεννόηση και ο πανικός που επικράτησε καθ' όλη την διάρκεια του συμβάντος συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στα αρνητικά αποτελέσματα. Κάθε όργανο έχει τις δικές του αρμοδιότητες και εδώ δεν τηρήθηκαν, ούτε από την πλευρά της θάλασσας αλλά και ούτε από την πλευρά της ξηράς, εφόσον ήταν και ελλιπής η ενημέρωση από τον πλοίαρχο. Αδιαμφισβήτητα όμως σε τέτοιες περιπτώσεις οι αρχές πρέπει να λαμβάνουν ενημέρωσης ταχύτατα ώστε να έχουν και το χρονικό περιθώριο να δράσουν όπως πρέπει, κάτι που εν προκειμένω δεν έγινε γιατί και καθυστερημένα ειδοποιήθηκαν αλλά και ανεπαρκώς για το μέγεθος της ζημιάς και τον κίνδυνο που διέτρεχαν οι επιβάτες και το πλήρωμα.

Το σημαντικότερο είναι πως το ναυτικό αυτό ατύχημα γέμισε αμφιβολίες τους Διεθνείς Οργανισμούς, οι οποίοι θορυβήθηκαν και αντιλήφθηκαν κάποια κενά στο θεσμικό πλαίσιο. Για αυτό τον λόγο στις επόμενες Διεθνείς Συνόδους που έπονταν του ατυχήματος, ο IMO επιδόθηκε στην μελέτη και έρευνα του ζητήματος αφιερώνοντας χρόνο στο κατά πόσο οι επιβάτες χαίρουν ασφάλειας κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού και ποιες είναι οι πρώτες πληροφορίες για τις οποίες πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τις καταστάσεις κινδύνου. Έτσι, ενέκριναν ορισμένες τροποποιήσεις, και ειδικώς στην Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία από τα προσφερόμενα σωστικά μέσα και να διαφυλαχθούν τα συμφέροντα των επιβατών. Δεδομένου επίσης ότι πρόκειται για ένα μεγάλο ατύχημα εξίσου και οι αποζημιώσεις κινήθηκαν σε υψηλά επίπεδα επίπεδα.

Εν κατακλείδι, αυτό που αποδεικνύει η παρούσα εργασία είναι πως για κάθε κίνδυνο που επιφυλάσσει το θαλάσσιο περιβάλλον και ο οποίος είναι γνωστός στους ανθρώπους, η μόνη λύση αντιμετώπισης του είναι η σύμπραξη και η συνεργασία. Από τους ασφαλιστές που λειτουργούσαν κατά μόνας, οδηγήθηκαν στις αλληλασφαλιστικές ενώσεις και στις αντασφαλιστικές αντίστοιχα και έτσι κατάφεραν να επιλύσουν σημαντικά προβλήματα, επιμερίζοντας τον κίνδυνο. Στον χώρο της ναυτιλίας που χαρακτηρίζεται ως ανταγωνιστικός, η συνεργασία έχει επωφελήσει όλους τους εμπλεκόμενους. Η ναυτασφάλιση είναι ο μόνος τρόπος να προστασίας από προβλέψιμους και μη κινδύνους, που θα συναντήσουν οι άνθρωποι στην πορεία της ναυτιλιακής καθημερινότητας. Το βασικότερο είναι να διαφυλάξουν την βιωσιμότητα των επιχειρήσεων τους αλλά παράλληλα να προσφέρουν στο σύνολο. Για αυτό και κάθε ασφάλιστρο ή γενικώς παροχή μπορεί να θεωρηθεί και επένδυση για το μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αθανασίου Λία. Η Υποχρεωτική θαλάσσια ασφάλιση ιδίως ο ρόλος και η λειτουργία της ασφάλισης στη θαλάσσια ρύπανση, Ναυτιλία και Θαλάσσια ασφάλιση, Πρακτικά Δημερίδας Χίος 12-13 Μαΐου 2006, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη

Αθανασοπούλου Β., Η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα- Αθήνα Θεσσαλονίκη, 2010

Βλάχος Γ. Π. Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2007

Βλάχος Γ. Π. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Γ' Έκδοση, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2015

Βλάχος Γ.Π. Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011

Βλάχος Γ. Π. και Ψύχου Ε. Ναυλώσεις, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2011

Γουλιέλμος Α.Μ. και Γκιζιάκης Κ.Β. Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο πλοίο, 3^η Βελτιωμένη Έκδοση, Α' Τόμος, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005

Θεοτοκάς Γιάννης. Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2^η Έκδοση, Εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, Μάιος 2014

Ντούνης Χρήστος. Κείμενα Ναυτιλιακού Προβληματισμού, Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2005/07

Παζαρζής Μιχάλης. Ναυτασφαλίσεις, Β' Έκδοση, Εκδ. Da Vinci, Αθήνα, 2015

Πουλαντζάς Νικόλαος. Ναυτικό Δίκαιο, Β' έκδοση επαυξημένη, Εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005

Ρόκας Ιωάννης . Ασφαλιστικό δίκαιο, Εισηγήσεις, 3^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014

Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2017

Σινανιώτη-Μαρούδη Αριστέα. Ασφαλιστικό Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2014

Χριστοδούλου Δημήτρης, Η προσυμβατική δήλωση στο Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο - Συμβολή στην ερμηνεία του άρθρου 3 ν. 2496/1997, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Baris Soyer. Warranties in Marine Insurance, 1st Edition, Routledge-Cavendish, London, 2002

Bennett H. Law of Marine Insurance, 2nd Edition, Oxford University Press, 2006

Brown H. Robert. Marine Insurance Volume 3: Hull Practice. 2nd Edition, Witherby Insurance and Legal, July 1993

Gold Edgar. Gard Handbook on P&I Insurance, 5th Edition, Gard, 2002

Goodacre J. Kenneth. Marine Insurance Claims, 3rd Edition Witherby, 1996

Hazelwood J. Steven. P&I Clubs: Law and Practice, 3rd Edition, LLP, 2000

Hodges Susan, LLB. Law of Marine Insurance, Cavendish Pub., 1996

Hodges Susan. Cases and Materials on Marine Insurance law, Cavendish Publishing Limited, 2004

Hudson N. Geoffrey and Allen Jeff. Marine Claims Handbook, 5th Edition, Informa Law, 1st June 1996

Institute of Chartered Shipbrokers. Marine Insurance, Published by Witherby Seamanship International Ltd. 2009/2010 Edition

Merkin Robert. Marine Insurance Legislation. Lloyd's List Group, 4th Edition, 2010

Mitchell Charles and Mitchell Paul. Landmark Cases in the Law of Contract, 1st Edition, Bloomsbury, 2008 (Carter v Boehm)

Prof. D. Rhidian Thomas. The Modern Law of Marine Insurance, Volume 2, LLP, 2002

Prof. D. Rhidian Thomas. The Modern Law of Marine Insurance, Volume 4, Informa Law from Routledge, 2016

Rose F. D. Marine Insurance, Law and Practice. LLP (London Singapore), 2004

Templeman Frederick, Marine Insurance: Its Principles and Practice, Read Books Ltd, 2013

Turner A. Harold. The principles of Marine Insurance; a Primer, 5th Edition, Stone and Cox Limited, England, 1964

Winter William D. Marine insurance: its principles and practice, 3rd Edition, McGraw-Hill Book Company, 1952

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ/ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ/
ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ**

Γνωμολογικόν <https://www.gnomikologikon.gr/catquotes.php?categ=350>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ετήσια Έκθεση 2017-2018
https://www.ugs.gr/media/13491/annual-report-2018_gr.pdf

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2018
<https://www.ugs.gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/>

Insurance daily Editorial team. Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, Insurance Daily News, 16 September 2015
<https://www.insurancedaily.gr/η-ιστορία-της-ασφάλισης/>

Raunek Kantharia in Maritime Law. Different Types of Marine Insurance & Marine Insurance Policies, Marine Insight, 6 February 2018.
<https://www.marineinsight.com/maritime-law/different-types-of-marine-insurance-marine-insurance-policies/>

Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εξωτερικών. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, 08/02/2018.
<https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

Nigel H. Frawley. A brief History, Comité Maritime International Official Website (CMI), 7 January 2011.
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawlye.pdf>

Comité Maritime International Official Website (CMI). Marine Insurance.
<http://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

Paper of Dr. Dieter Schwampe and Wang Pengan. Mandatory Insurances in International Conventions, Comité Maritime International Official Website (CMI)
<http://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

The law essay professionals. The theory of the lex Mercatoria, 02/02/2018.
<https://www.lawteacher.net/free-law-essays/commercial-law/the-theory-of-the-lex-mercatoria-commercial-law-essay.php>

International Underwriting Association of London Official Website. IUA Clauses.
<http://www.iaclauses.co.uk/site/cms/contentChapterView.asp?chapter=21>

E. Rosaeg. Compulsory Maritime Insurance, Yearbook 2000 of Scandinavian Institute of Maritime Law. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf>

The Swedish Club Official Website. Marine Insurance, Increased Insurance Value, p 6. <https://www.swedishclub.com/insurance/marine/increased-value-iv/>

Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of Increased Value Insurance
<https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4675-introduction-of-increased-value-insurance>

Andrew Liu & Co Ltd. Innocent Owners Interest Insurance.
<https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4700-innocent-owners-interest-insurance>

Andrew Tulloch. Utmost Good Faith, CMI Yearbook 2003 Annuaire, Vancouver I, p.534. (Αρχείο: John Hare- Report on the IWG Meeting in London).
<https://comitemaritime.org/work/marine-insurance/>

Norwegian Hull Club Official Website. General Average
<https://www.norclub.com/casualty-response/document/advice-to-the-master-in-case-of-average/general-average/>

Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of Strike & Delay.
<https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4638-introduction-of-strike-delay>

The American Club. 2018-2019 By-Laws, Rules, List of Correspondents
<https://www.american-club.com/page/e-rulebooks>

The American Club. Freight, Demurrage and Defense (FD&D) Insurance, p.85-89.
<https://www.american-club.com/page/freight-demurrage-defense-insurance>

Julia Kagan. War Risk Insurance, Investopedia, updated 27 August 2018
<https://www.investopedia.com/terms/w/war-risk-insurance.asp>

Andrew Liu & Co Ltd. Introduction of War Risks.
<https://www.andrewliu.com.hk/compweb/about-us/8-about-us/4919-introduction-of-war-risk-2>

Chhote Lal Yadav. Marine insurance policies and practice: An appraisal. International Journal of Multidisciplinary Research and Development, Research Associate (Maritime Law) Gujarat National Law University, Gandhinagar, India/ Vol. 2, Issue 12, December 2015
www.allsubjectjournal.com/download/1629/2-11-154.pdf

International Risk Management Institute Official Website. Free of Particular Average (FPA). <https://www.irmi.com/term/insurance-definitions/free-of-particular-average>

Troy Segal. What is the difference between CIF and FOB, Investopedia, Updated 5 January 2018
<https://www.investopedia.com/ask/answers/020215/what-difference-between-cif-and-fob.asp>

Thomas Cooper. The Insurance Act 2015, Summary, 4 March 2015.
<http://www.thomascooperlaw.com/insurance-act-2015-2/>

P.L. Ferrari & Co. The United Kingdom Insurance Act 2015 coming into force on 12th August 2016 and The International Group of P&I Clubs. Newsletter no 3/16.
http://www.plferrari.it/public/file/circulars/2016/3_PLF_circulars_12-7.pdf

Sarah Turpin, Sarah G. Emerson, Frank Thompson, K&L GATES. New UK Insurance Act Coming Into Force in August 2016, 19 May 2016.
<http://www.klgates.com/new-uk-insurance-act-coming-into-force-in-august-2016---some-practical-tips-for-policyholders-in-anticipation-of-the-changes-05-17-2016/>

Abdolazim Khorrooshi, Habibollah Rahimi, Abbas Ghasemi Hamed & Jalil Maleki. Basis of Contract Clause in the UK and the necessity for Reforming Insurance Law in Iran, Published by Canadian Center of Science and Education, Journal of Politics and Law; Vol. 10, No. 2, 28 February 2017
https://www.researchgate.net/publication/314127189_Basis_of_Contract_Clause_in_the_UK_and_the_Necessity_for_Reforming_Insurance_Law_in_Iran

Marsh & McLennan Companies. Adviser, The insurance Act 2015- Warranties and Other Terms, June 2016
<https://www.marsh.com/uk/insights/research/the-insurance-act-2015-warranties-and-other-terms.html>

Merkin Rob and Gürses Özlem, The Insurance Act 2015: Rebalancing the Interests of Insurer and Assured, The Modern Law Review Limited, 2 November 2015, p. 1022-1023. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2230.12158>

Nigel Brook. Third Parties' (Rights against Insurers) Act 2010 comes into force in August, Clyde & Co, 10 May 2016
<https://www.clydeco.com/insight/article/third-parties-rights-against-insurers-act-2010-comes-into-force-in-august>

Sarah Turpin, Jonathan Lawrence, Sarah G. Emerson. Third Party (Rights against Insurers) Act 2010, K&L GATES, 14 July 2016
<http://www.klgates.com/third-party-rights-against-insurers-act-2010-07-14-2016/>

International Maritime Organization. Guidelines on Maritime Cyber Risk Management, 7 July 2017
<https://www.imca-int.com/briefing/1375/imo-guidelines-maritime-cyber-risk-management/>

UK P&I CLUB. Rules and Articles 2019 for UK (Europe), UK P&I N.V.
https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/2019/2019_rules_FINAL_13TH_FEB_19.pdf

Lloyd's Official Website. What is Lloyd's?
<https://www.lloyds.com/about-lloyds/what-is-lloyds>

International Underwriting Association Official Website. About the IUA, What is the difference between the IUA and Lloyd's?
https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About_the_IUA/FAQ.aspx

International Group of P&I Clubs. About the International Group.
<https://www.igpandi.org/about>

International Group of P&I Clubs. Group Clubs, Full list of Principal Clubs, Affiliated Associations and reinsured subsidiary. <https://www.igpandi.org/group-clubs>

International Group of P&I Clubs. 2019/20 Pool and GXL Reinsurance contract structure. <https://www.igpandi.org/reinsurance>

Ετήσια Έκθεση 2017/2018 IGP&I.
<https://online.flowpaper.com/78ad0729/23407IGPIAnnualReview20171840mb/#page=1>

Openseapro. Top 13 P&I Clubs Review.
<https://opensea.pro/blog/p-and-i-clubs>

P. Jeremy Bolger (Assisted by Gerry Argento). Marine Insurance ; a primer, Canadian Maritime Law Association, Maritime Law Seminar, Vancouver 12 May 2012, Borden Ladner Gervais LLP, Montreal
http://www.cmla.org/papers/Bolger_Marine_Insurance_Terms_and_Conditions_2012-05.pdf

Ένωση Ασφαλιστικών Εταριών Ελλάδος. Ερμηνευτικό Λεξικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης.
http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/astiki_efthinh_ermineytiko_lexiko.pdf

Gard Guidance to the Rules 2019. Protection and Indemnity (P&I) cover.
http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747884&p_document_id=20747880

Aigaion Ασφαλιστική Α.Ε. <http://www.aigaion.gr/>

International Union of Marine Insurance. Introducing IUMI.
<https://iumi.com/about/introducing-iumi>

International Union of Marine Insurance. IUMI - a brief history.
<https://iumi.com/about/history>

IUMI Global Marine Insurance Report 2018. Statistics
<https://iumi.com/statistics>

Attilo M. Costabel. The UK Insurance Act 2015: A Restatement of Marine Insurance Law, St. Thomas Law Review
<http://stthomaslawreview.org/articles/v27/2/costabel.pdf>

International Union of Marine Insurance. Press Releases, IUMI reports continued increase in frequency of major vessel casualties, 6th April 2017.
<https://iumi.com/news/press-releases/iumi-reports-continued-increase-in-frequency-of-major-vessel-casualties>

European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018. www.emsa.europa.eu/fc-default-view/tagged/85-annual-overview.html

Seafarers Rights International Website. Maritime Labour Convention, What is the Maritime Labour Convention (MLC)? <https://seafarersrights.org/seafarers-subjects/maritime-labour-convention-mlc/>

Environmental Pollution Centers, Oil Spill Pollution
<https://www.environmentalpollutioncenters.org/oil-spill/>

Nilanjana Das and Preethy Chandran. Microbial Degradation of Petroleum Hydrocarbon Contaminants: An Overview, National Center for Biotechnology Information, U.S. National Library of Medicine, Published online 2010 Sep 13.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3042690/>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μέθοδοι Καταπολέμησης Ρύπανσης.
<https://www.yen.gr/methodoi-katapolemeses-rypanses>

ITOPF Official Website, About Us. <https://www.itopf.org/about-us/>

ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019
<https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/document/oil-tanker-spill-statistics-2018/>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Δελτίο Τύπου Βύθιση Δ/Ξ πλοίου στη θαλάσσια περιοχή νότια-νοτιοδυτικά ν. Αταλάντης και πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης, 10/09/2017
<https://www.yen.gr/web/guest/-/bythise-d-x-ploiou-ste-thalassia-perioche-notia-notiodytika-n-atalantes-kai-proklese-thalassias-rypanses>

ΕΛΥΔΑΝΑ. Προσωρινή Έκθεση, Διερεύνηση πολύ σοβαρού ατυχήματος Δ/Ξ-Π/Φ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ» Ν.Π. 11763, που έλαβε χώρα κατά τις πρωινές ώρες της 10-09-2017, Νότιο- Νοτιοδυτικά της ν. Αταλάντης στον Σαρωνικό Κόλπο, Σεπτέμβριος 2018.
<http://www.hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/interim/AGIA%20ZONI%20II-INTERIM.pdf>

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Incident report: Agia Zoni II, Response operations. <https://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#157-10-September-2017>

Πρώτο Θέμα. Θρίλερ με το «Αγία Ζώνη»: Δεν αναγνωρίζει το ναυάγιο ως ατύχημα η αρμόδια υπηρεσία, 07/02/2019.
<https://www.protothema.gr/greece/article/862716/thriler-me-to-agia-zoni-den-anagnorizei-to-nauagio-os-atuhima-i-armodia-upiresia/#Comments>

Χριστίνα Παπασταθοπούλου. Δολιοφθορά το ναυάγιο του «Αγία Ζώνη ΙΙ», Εφημερίδα των Συντακτών, 09/02/2019.
https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/182719_doliofthora-nayagio-toy-agia-zoni-ii

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτίο Τύπου για σύλληψη Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού καθώς και κατάσχεση του Δ/Ξ – Π/Φ “ΛΑΣΣΑΙΑ” Ν.Π. 11860 στην Ελευσίνα για παράβαση του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα, 20/09/2017.
<https://www.yen.gr/web/guest/-/syllepse-ploiarchou-kai-a-mechanikou-kathos-kai-kataschese-tou-d-x-p-ph-lassaia-n-p-11860-sten-eleusina-gia-parabase-tou-ethnikou-teloneiakou-kodika>

Η Καθημερινή Ελλάδα. Πετρελαιοκηλίδα Σαρωνικού: Τι συμβαίνει σχεδόν ένα χρόνο μετά; 23/06/2018.

<http://www.kathimerini.gr/971130/article/epikairothta/ellada/petrelaiokhlida-sarwnikoy-ti-symvainei-sxedon-ena-xrono-meta>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτίο Τύπου, αρχίζουν οι ενέργειες προετοιμασίας για την ανέλκυση του «Αγία Ζώνη II», 27/10/2017.

<https://www.yen.gr/web/guest/-/archizoun-oi-energeies-proetoimasias-gia-ten-anelkyse-tou-agia-zone-ii>

Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών. Σύνοψη επιστημονικής μελέτης του ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. για τις επιπτώσεις της ρύπανσης που προκλήθηκε από το ναυάγιο του Δ/Ξ «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ», 27/04/2018.

<https://www.hcmr.gr/el/news/σύνοψη-μελέτης-του-ελ-κε-θ-ε-για-τις-επι/>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Δελτία Τύπου για το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ ΙΙ». <https://www.yen.gr/web/guest/deltia-typou-gia-agia-zone-ii>

Η Καθημερινή Ελλάδα. Πετρελαιοκηλίδα Σαρωνικού: Τι συμβαίνει σχεδόν ένα χρόνο μετά; 23/06/2018.

<http://www.kathimerini.gr/971130/article/epikairothta/ellada/petrelaiokhlida-sarwnikoy-ti-symvainei-sxedon-ena-xrono-meta>

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Funds Overview. <https://www.iopcfunds.org/about-us/>

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Πληροφορίες για αιτούντες. <https://www.iopcfunds.org/agia-zoni-ii-claimants/gr/>

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). Incident report: Agia Zoni II <https://www.iopcfunds.org/incidents/incident-map/#157-10-September-2017>

Ministry Of Infrastructures and Transports. Marine Casualties Investigative Body, Cruise Ship Costa Concordia, Report on the safety technical investigation. http://3kbo302xo3lg2i1rj8450xje-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/05/Costa_Concordia_-_Full_Investigation_Report.pdf

NBC News. Italy: Brother Identifies Corpse Found in Costa Concordia Wreck as Russel Rebello, 3 November 2014.

<https://www.nbcnews.com/news/world/italy-corpse-found-costa-concordia-wreck-assumed-be-russel-rebello-n239981>

Travel Press, Online Home of Canadian Travel Press & Travel Courier. Costa Concordia defueling operation continues, 20 February 2012.

<https://www.travelpress.com/costa-concordia-defueling-operation-continues/#.XI9vJyIzaM8>

Travel Press, Online Home of Canadian Travel Press & Travel Courier. Plans received for Costa Concordia removal, 9 March 2012.

<https://www.travelpress.com/plans-received-for-costa-concordia-removal/#.XI9vLiIzaM8>

BBC News. Costa Concordia wreck enters Genoa port for scrapping, 27 July 2014.
Ανασύρθηκε από: <https://www.bbc.com/news/world-europe-28508387>

IMO. Passenger ship safety recommendations agreed by IMO's Maritime Safety Committee, Maritime Safety Committee (MSC), 90th session, 16 to 25 May 2012, Last ed. 25 May 2012. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/18-msc-90-passengership.aspx#.XI0GKyIzaM9>

IMO. Maritime Safety Committee meets 12 to 21 June, Preview: Maritime Safety Committee (MSC), 92nd session, 20 June 2013.
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/20-MSC-92-preview.aspx#.XI9nmSIzaM9>

Ναυτικά Χρονικά, Οριστικά στη φυλακή ο πλοίαρχος του Costa Concordia, 13 Μαΐου 2017.
<https://www.naftikachronika.gr/2017/05/13/oristika-sti-fylaki-o-ploiarchos-tou-costa-concordia/>

Safety4Sea. Costa Concordia Captain on trial, Main cause of the casualty is attributed to the Master's unconventional behavior, 09/07/2013.
<https://safety4sea.com/costa-concordia-captain-on-trial/>

Wendy Laursen. Costa Concordia Ready for Last Journey, the Maritime Executive, 06/05/2015.
<https://www.maritime-executive.com/article/costa-concordia-ready-for-last-journey>

ANSA.it. Concordia moved to 'Superbacino' for further dismantling, 12 May 2015.
http://www.ansa.it/english/news/2015/05/12/concordia-moved-to-superbacino-for-further-dismantling_ce38dabe-8c46-46de-91e1-2e10cf109c79.html

Wendy Laursen. Costa Concordia's Million Dollar Recycling Plan. 13/05/2015.
<http://digital.nexsitepublishing.com/i/438320-costa-concordia>

European Commission, Press Release Database. Safety of passenger ships – Costa Concordia accident and Commission review of safety legislation, 20 January 2012 Brussels. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-25_en.htm?locale=en

All Accidents. COSTA CONCORDIA: Αποζημιώνοντας τα θύματα.
<http://allaccidents.gr/gr/alla-atyximata/sti-thalassa/20-thalassa/164-costa-concordia-apozimionondas-ta-thimata>

United Nations Conference on Trade And Development. Review of Maritime Transport 2018.
<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245>

NΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Απόφαση 1459 / 2014 Αρείου Πάγου, Α'1 Πολιτικό τμήμα.

http://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=DB061WO86ZBΧG8F5B7YCIKKXUIZWDR&apof=1459_2014&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%C11

Ασφαλιστικός Ν. 2496/1997 (ΦΕΚ 87/τ.Α'16.5.1997)

<http://www.eaee.gr/cms/sites/default/files/n2496.pdf>

Ν. 4364/2016 (ΦΕΚ Α' 13/5.2.2016)

https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/733#load_article_22365

Marine Insurance Act 1906

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/part/12>

Απόφαση 2263/2013 Αρείου Πάγου (Α'1 Πολιτικό Τμήμα)

http://www.areiospagos.gr/nomologia/apofaseis_DISPLAY.asp?cd=JMY3FKHHFC41KN8ZBY3CZQEPF0Z22&apof=2263_2013&info=%D0%CF%CB%C9%D4%C9%CA%C5%D3%20-%20%20%C11

Insurance Act 2015

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/section/7/enacted>

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1 και 2 Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2018. Ανασύρθηκε στις 31/8/2018 από : <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2018/>

Διάγραμμα 3 IUMI Global Marine Insurance Report 2018, p. 8-9. Ανασύρθηκε στις 05/03/2019 από: <https://iumi.com/statistics>

Διαγράμματα 4 – 13 European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018

Διαγράμματα 14 – 16 ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2018, January 2019, p. 4 – 7

Διάγραμμα 17 BBC News. Costa Concordia wreck enters Genoa port for scrapping.

Ανασύρθηκε από: <https://www.bbc.com/news/world-europe-28508387>