

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



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

**“ ΕΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΩΝ
ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ (ΔΟΜΗ, ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΙΣ
ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ)”**

Θεοδοσία Νικητοπούλου

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
Δεκέμβριος 2019**

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

«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), τη 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».

ΘΕΟΔΟΣΙΑ ΝΙΚΗΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- 1) Δανιήλ Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- 2) Σαμιώτης Γεώργιος, Αναπληρωτής Καθηγητής
- 3) Πολέμης Διονύσιος, Επίκουρος Καθηγητής

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

Ευχαριστίες:

Ολοκληρώνοντας την εργασία μου αυτή, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την στήριξη που μου παρείχε όλα αυτά τα χρόνια, αλλά και τον επιβλέποντά μου, επίκουρο καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Δανιήλ, για την διαρκή και ακούραστη καθοδήγηση που μου παρείχε σε όλη την διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας μου αυτής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ	VII
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	VIII
SUMMARY	IX
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ	3
1.1 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	3
1.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	4
1.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	8
1.4 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	10
2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	15
2.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	15
2.2 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ	23
2.3 Η ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ.....	26
2.4 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΙ Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ	29
3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	34
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ.....	34
3.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	34
3.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	40
3.4 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	43
3.5 LLOYD'S OF LONDON.....	46
3.6 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ.....	50
3.7 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	52
3.8 Η ΈΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ	54
3.9 Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΈΝΩΣΗ ΔΙΑΣΩΣΤΩΝ	58
3.10 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	61

4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	64
----------	---------------------------	-----------

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Εικόνα 1: Η σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου διαχρονικά. Πηγή: https://i1.wp.com/www.isalos.net	4
Εικόνα 2: Κατανομή του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου ανά προϊόν και κατανομή των πετρελαιοειδών ανά είδος. (Πηγή: Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων)	6
Εικόνα 3:Μερίδιο των θαλασσιών μεταφορών στο συνολικό εμπόριο και πρόβλεψη για τον ρυθμό ανάπτυξής του για το 2018. (Πηγή: Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων)	8
Εικόνα 4: Πίνακας χρονικής εξέλιξης του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου. Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.	11
Εικόνα 5: Πίνακας χρονικής εξέλιξης του μεγέθους του υπό Ελληνική σημαία στόλου. Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.	12
Εικόνα 6: Συνολικός τζίρος των ναυτασφαλίσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατανομή τους ανά περιοχή και ανά τομέα της ναυτιλίας.	22
Εικόνα 7: Διαχρονική εξέλιξη της κατανομής του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου	33

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή έχει στόχο να μελετήσει την ασφάλιση στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών παραδοσιακά αποτελεί ίσως τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του εμπορίου και των μεταφορών. Από την φύση του ως κλάδος, ιστορικά πάντα δεχόταν την μικρότερη κυβερνητική παρέμβαση σε επίπεδο ρυθμίσεων και ελέγχου και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός ευρύτερου πλέγματος ενώσεων, φορέων και ενεργούντων υποκειμένων τα οποία αλληλεπιδρώντας συνιστούσαν το ρυθμιστικό πλαίσιο του κλάδου. Η εργασία αυτή αποτελείται από τρία κεφάλαια: στο πρώτο κεφάλαιο δίνεται μία σύντομη επισκόπηση του κλάδου του θαλάσσιου εμπορίου και των μεταφορών, στο δεύτερο κεφάλαιο αναπτύσσονται οι σημαντικότερες έννοιες της θαλάσσιας ασφάλισης προκειμένου να είναι κατανοητή η ανάπτυξη που θα γίνει στην πορεία γύρω από το θέμα, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο αναπτύσσονται οι φορείς εκείνοι οι οποίοι εθνικά αλλά και διεθνώς εμπλέκονται στο επιστητό της ναυτασφάλισης. Τέλος, ακολουθούν τα συμπεράσματα και η βιβλιογραφία.

Όπως προκύπτει από την βιβλιογραφική επισκόπηση η οποία έγινε για την ανάπτυξη του θέματος, τόσο στην σύγχρονη εποχή αλλά και παλαιότερα, στο χώρο των θαλάσσιων ασφαλίσεων δραστηριοποιούνται ένα πλήθος από φορείς οι οποίοι αλληλεπιδρούν ακόμα και συγχωνεύονται μεταξύ τους, ενώ το θεσμικό τοπίο το συμπληρώνουν οι αρμόδιοι δημόσιοι φορείς. Ειδικότερα δε για την περίπτωση της βρετανικής αυτοκρατορίας, συναντάται κάτι το οποίο δεν είναι τετριμμένο για την ελληνική περίπτωση, δηλαδή το ότι το θεσμικό πλαίσιο παράγεται κυρίως στην ιδιωτική σφαίρα και υπάγεται ως επίσημο δίκαιο με την υιοθέτηση του από τα αρμόδια κρατικά όργανα.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Ασφάλιση, Θαλάσσιο Εμπόριο, Ναυτική ασφάλιση

SUMMARY

This work aims to study insurance in maritime transport. The shipping industry is traditionally perhaps the most competitive trade and transport sector. By its nature as a branch, it historically always accepted the smallest government intervention at the level of regulation and control, and as a result a wider network of associations, operators and acting subjects was developed, interacting with the regulatory framework of the industry. This work consists of three chapters: the first chapter gives a brief overview of the maritime trade and transport sector, the second chapter develops the most important concepts of maritime insurance in order to understand the development that will take place around the issue, in the third chapter are developed institutions who nationally and internationally are involved in the science of the insurance. Finally, the conclusions and bibliography follow.

It is clear from the bibliographic overview that has been made about the subject that both now and in the past, the field of maritime insurance is the activity of a number of factors who interact and even merge with each other, while the institutional landscape is complemented by the responsible public bodies. In particular, in the case of the British Empire, something that is not trivial for the Greek case, namely that the institutional framework is mainly produced in the private sphere and is classified as official law by its adoption by the competent state institutions.

KEY WORDS: Insurance, Marine trade, Maritime insurance

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της εργασίας αυτής είναι η μελέτη των φορέων οι οποίοι εμπλέκονται στη ναυτική ασφάλιση, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ο στόχος δηλαδή της εργασίας αυτής είναι να καταγράψει και να παρουσιάσει κριτικά τους σημαντικότερους φορείς όπως είναι ενώσεις, ινστιτούτα, εταιρείες οι οποίοι δραστηριοποιούνται ή επηρεάζουν το τοπίο της ναυτικής ασφάλισης. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η εργασία αυτή είναι μία εργασία βιβλιογραφικής ανασκόπησης. Ακολουθήθηκε η μεθοδολογία της βιβλιογραφικής ανασκόπησης, δηλαδή της μελέτης βιβλιογραφικών πηγών, όπως είναι άρθρα, βιβλία, εφημερίδες, ιστοσελίδες στο διαδίκτυο, εκθέσεις κλπ από τα οποία συλλέχθηκαν οι πληροφορίες, οι οποίες παρατίθενται. Ο στόχος της εργασίας αυτής δεν είναι να αποτελέσει απλά μία παράθεση πληροφοριών από επιλεγμένες ιστοσελίδες των εκάστοτε φορέων. Σκοπός είναι να γίνει μία κριτική επιλογή των πληροφοριών οι οποίες βρίσκονται διαθέσιμες, η παράθεση να γίνει με έναν συγκεκριμένο τρόπο ο οποίος να ακολουθεί το τρίπτυχο: ιστορική εξέλιξη του φορέα, δομή του φορέα, λειτουργία του φορέα και σημασία για την ναυτασφάλιση. Επιπλέον, προκειμένου ο στόχος αυτός να εξυπηρετηθεί σωστά, θα πρέπει οι φορείς οι οποίοι παρουσιάζονται να παρουσιάζονται με τρόπο τέτοιο ώστε να φαίνεται η σχέση που έχουν με τις θεμελιώδεις έννοιες της θαλάσσιας ασφάλισης όπως είναι η διεθνής φύση της ναυτιλίας, η σχέση της με την οικονομική ανάπτυξη, η ιστορική εξέλιξη της ναυτιλίας και της ναυτικής ασφάλισης και κεντρικές έννοιες όπως αυτές του ασφαλιστικού συμφέροντος, του ασφαλιστρού, της καλής πίστης, του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και της αποζημίωσης.

Η εργασία αυτή αποτελείται από τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο αναπτύσσονται κάποιες γενικές έννοιες οι οποίες θα επιτρέψουν στον αναγνώστη να εισαχθεί σε βασικές πλευρές της Ναυτιλίας. Παρουσιάζεται ο κλάδος της Ναυτιλίας, η διεθνής του φύση, η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και η σχέση της Ναυτιλίας με την οικονομική ανάπτυξη. Στο δεύτερο κεφάλαιο δίνονται κάποιες ειδικότερες έννοιες οι οποίες αφορούν τη ναυτική ασφάλιση έτσι ώστε να υπάρχει μία συνεχής ροή από το

γενικότερο πλαίσιο του πρώτου κεφαλαίου σε μία διαρκή αναλυτικότερη περιήγηση στο αντικείμενο και τις έννοιες της θαλάσσιας ασφάλισης. Έτσι λοιπόν στο δεύτερο κεφάλαιο δίνονται ορισμένοι λειτουργικοί ορισμοί των βασικών εννοιών της ναυτασφάλισης, όπως είναι η σύντομη ιστορική εξέλιξη των ναυτασφαλίσεων και οι έννοιες του ασφαλίστρου, του ασφαλιστικού συμφέροντος, της καλής πίστης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, της ασφαλιστήριας σύμβασης και των αποζημιώσεων. Το τρίτο κεφάλαιο είναι το κεφάλαιο εκείνο στο οποίο, (αφού έχουν προηγηθεί οι περιγραφές των βασικών εννοιών και έχουν αναλυθεί οι βασικές συνιστώσες που συνδέουν τη ναυτιλία με το υπόλοιπο οικονομικό κοινωνικό και πολιτικό και περιβαλλοντικό σύστημα), έρχεται η πλέον κατάλληλη στιγμή για την περιγραφή των φορέων που δραστηριοποιούνται στη ναυτική ασφάλιση. Έτσι λοιπόν, στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφονται οι φορείς εκείνοι οι οποίοι σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με κάποιο σημαντικό τρόπο με την θαλάσσια ασφάλιση. Για κάθε φορέα η περιγραφή του αναπτύσσεται πάνω στους άξονες της ιστορικής εξέλιξης του φορέα, της δομής του, της λειτουργίας του, και της ιδιαίτερης σημασίας που έχει ο φορέας αυτός για τη ναυτασφάλιση. Οι φορείς εκείνοι οι οποίοι περιγράφονται με το τρόπο που αναφέρθηκε ανωτέρω στην εργασία αυτή είναι οι εξής: η Διεθνής Ένωση ναυτασφαλίσεων, η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, οι Lloyd's of London, η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων, το Ινστιτούτο Ναυτασφαλίσεων του Λίβερπουλ, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, η American Salvage Association και η International Salvage Union. Η εργασία αυτή τελειώνει με το κεφάλαιο των συμπερασμάτων και της συζήτησης των γνώσεων, που παρατέθηκαν στα βασικά κεφάλαια που προαναφέρθηκαν, τέλος ακολουθεί η βιβλιογραφία.

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

1.1 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

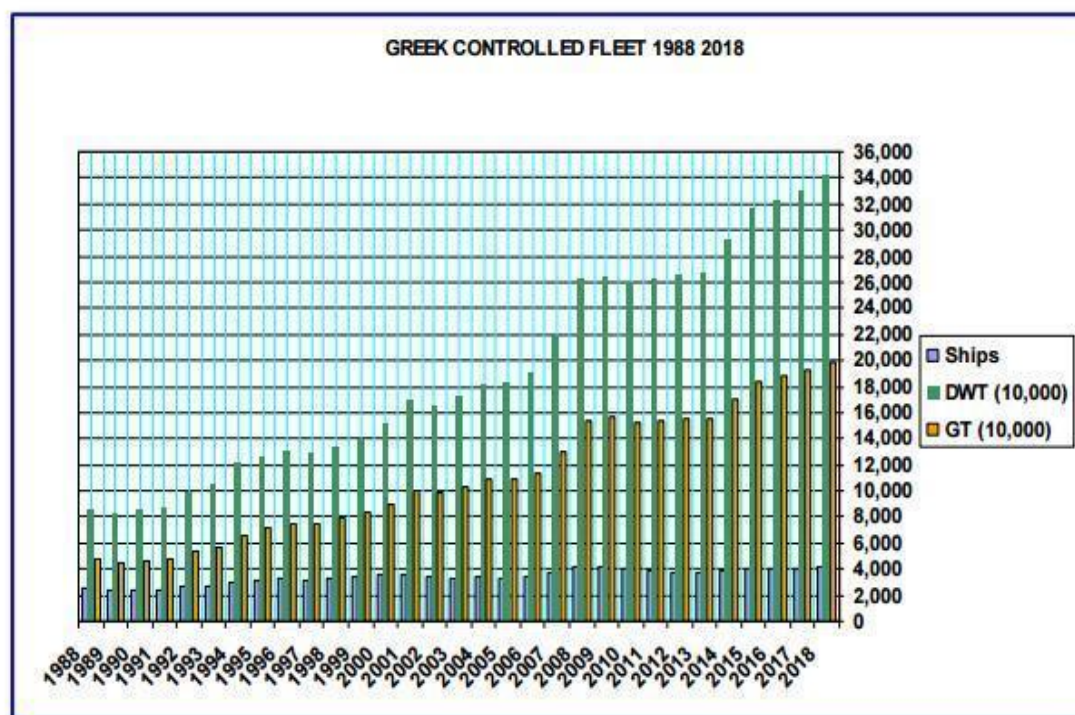
Ο κλάδος των μεταφορών δια θαλάσσης, των θαλάσσιων μεταφορών δηλαδή, παραδοσιακά αποτελεί έναν από τους πιο ανταγωνιστικούς, αν όχι τον πιο ανταγωνιστικό, κλάδο του ευρύτερου τομέα των μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές υφίστανται από τη φύση τους σχετικά μικρή κυβερνητική παρέμβαση σε επίπεδο ελέγχου, με εξαίρεση φυσικά τα λειτουργικά θέματα της ασφάλειας, της προστασίας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο βάρος του ελέγχου που υφίσταται ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται απ' αυτές καθ' αυτές τις δυνάμεις που ρυθμίζουν την αγορά.

Με την έννοια ρύθμιση, εννοούμε την αυθόρμητη ρύθμιση η οποία προκύπτει από την αγορά, με όρους όπως ακριβώς περιέγραψε ο Άνταμ Σμιθ, το αόρατο χέρι της αγοράς. Έτσι λοιπόν οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις μπορούν να διακριθούν σε κρατικές και σε αγοραίες. Με την πάροδο των ετών και κυρίως μετά από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η κρατική παρέμβαση εντοπίζεται ως περισσότερο ενδυναμωμένη, θεσμικά πιο οριοθετημένη, αλλά πάντως όχι κυρίαρχη και δίνει πάρα πολύ μεγάλα περιθώρια και διακριτική ευχέρεια στις εταιρείες να ασκήσουν τη δική τους στρατηγική μέσα στο πλαίσιο, το οποίο τίθεται από τους νόμους και τους υπερεθνικούς κανονισμούς.

Οι θαλάσσιες μεταφορές συνιστούν έναν ιδιαίτερο κλάδο του τομέα των μεταφορών. Περίπου το 80% του εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο πραγματοποιείται μέσω των θαλάσσιων οδών. Το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου στον παγκόσμιο στόλο, ανέρχεται σε 7,6% σε αριθμό πλοίων, σε 13,8% σε χωρητικότητα και σε 16,4% σε όρους μεταφορικής ικανότητας.

Τα πλοία με ελληνική σημαία σε όρους αριθμού πλοίων, GT και DWT

αντιπροσωπεύουν το 1,3%, 3 % και 3,6%, αντίστοιχα, του παγκόσμιου στόλου.



Εικόνα 1: Η σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου διαχρονικά. Πηγή: <https://i1.wp.com/www.isalos.net>

1.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

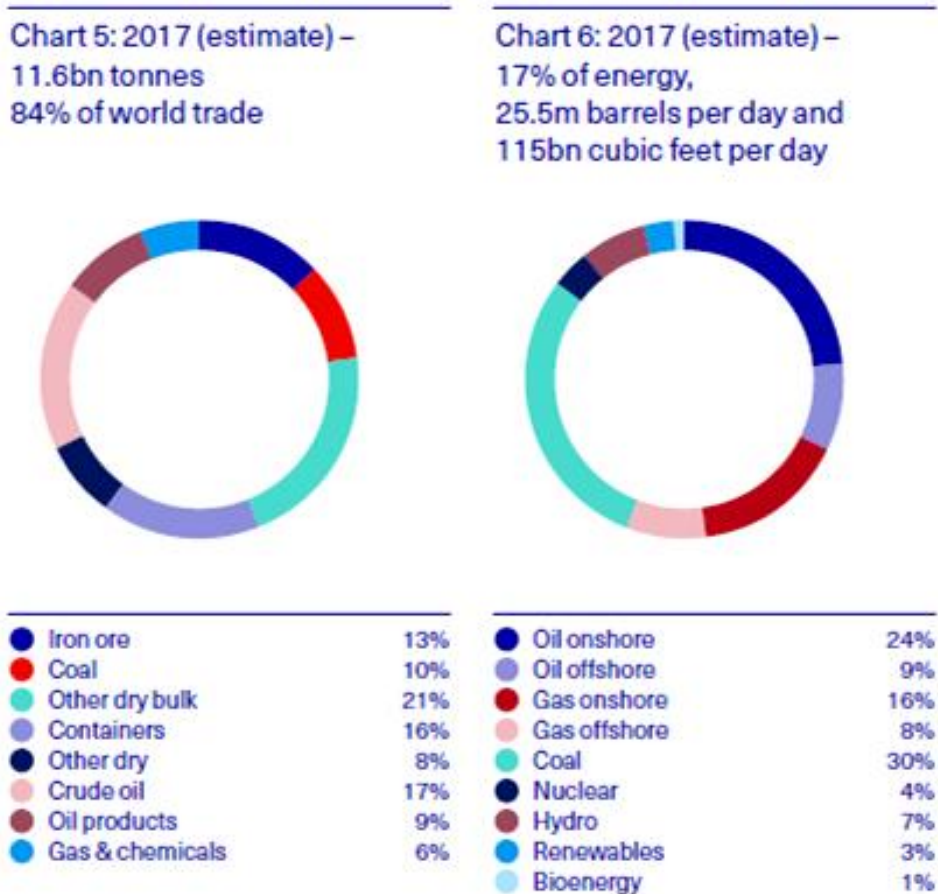
Η χρησιμοποίηση της ναυτιλίας ως μέσου μεταφοράς εντοπίζεται από την αρχαιότητα και ίσως είναι ένα από τα πρώτα δύο μέσα μεταφοράς. Αν μάλιστα γίνεται λόγος για μετακίνηση τεράστιων ποσοτήτων διακινούμενων προϊόντων, τότε μάλλον το πλοίο είναι το μοναδικό μέσο μεταφοράς που μπορεί να εξασφαλίσει από οικονομικής, αλλά και από τεχνικής απόψεως την πιο συμφέρουσα μεταφορά εκείνης της μεγάλης μάζας εμπορίου για την οποία γίνεται λόγος, ειδικά εάν αυτή συνιστά ένα χύδην φορτίο. Είναι άλλωστε γνωστό και δεδομένο ότι ολόκληρη η παγκόσμια οικονομική ισορροπία και η εύρυθμη λειτουργία της στηρίζονται σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων από φορτία σε χύδην ή μη μορφή. Τέτοιες περιπτώσεις είναι τα

ορυκτά καύσιμα, τα τρόφιμα και οι πρώτες ύλες για τη βιομηχανία. Χωρίς κανένα ίχνος υπερβολής, θα λέγαμε ότι το πλοίο ως μεταφορικό μέσο είναι εκείνο το μέσο το οποίο διεθνοποίησε την οικονομία μέσω της παροχής απεριόριστων δυνατοτήτων ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Είναι λοιπόν σαφές και κοινά παραδεκτό ότι το πλοίο ως μεταφορικό μέσο, συνιστά τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην μαζική παραγωγή και τη μαζική κατανάλωση. Μ' αυτό τον τρόπο αποτελεί την κρίσιμη βάση ολόκληρης της παγκόσμιας διεθνοποιημένης πια οικονομίας και είναι βασικός μοχλός οικονομικής ανάπτυξης.

Μ' όσα αναφέρθηκαν μέχρι στιγμής προκύπτει ότι ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων διαμετακομίσεων και μεταφορών εμφανίστηκε από πάρα πολύ παλιά και συνετέλεσε από τις πρώτες στιγμές τόσο στην οικονομική ανάπτυξη, την δημιουργία αυτοκρατοριών, όσο και στην πολύπλευρη συνεισφορά του σε επίπεδο διαπολιτισμικών αλληλεπιδράσεων. Άλλωστε θεωρείται πλέον δεδομένο στη διεθνή οικονομική επιστήμη και ειδικότερα στον τομέα των οικονομικών του εμπορίου ότι η μαζική μετακίνηση συγκεκριμένων αναγκαίων πρώτων υλών όπως είναι οι ενεργειακές ύλες, δηλαδή τα ορυκτά ή μη ορυκτά στερεά ή υγρά καύσιμα, είναι πρακτικά οικονομικά εφικτή μόνο μέσω της θαλάσσιας οδού. Αυτό ειδικά σε περιόδους όπου οι τιμές των ορυκτών καυσίμων ήταν αρκετά χαμηλές με τρόπο τέτοιο ώστε να κάνουν ανταποδοτικές και οικονομικές μη συμφέρουσες επιλογές όπως είναι η κατασκευή υποθαλάσσιων αγωγών μεταφοράς αερίων ή ορυκτών και υγρών καυσίμων σαν αυτούς που στην εποχή μας σχεδιάζονται αλλά αποτελούν οικονομικά βιώσιμα σχέδια μόνο εξαιτίας της υψηλής τιμής του πετρελαίου ή του φυσικού αερίου που ως τέτοια τιμή βιώνεται μόνο την τελευταία δεκαετία.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο βιώσαμε μία ραγδαία αύξηση των ακαθάριστων εγχώριων προϊόντων σε διεθνές επίπεδο, μία μαζική αύξηση της παραγωγής των εθνικών κρατών και κατά συνέπεια ή εξαιτίας αυτού μία πολύ σημαντική επέκταση των καταναλωτικών αγορών, αλλά και της έντασης της κατανάλωσης σε ολόκληρο σχεδόν τον κόσμο. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την τεχνολογική επανάσταση η οποία κατά κύματα εμφανιζόταν τα τελευταία 70 χρόνια, οδήγησε μεταξύ άλλων και σε μείωση του κόστους παραγωγής των υπηρεσιών μεταφοράς μέσω των πλοίων. Με τον τρόπο αυτό κατέστησαν εφικτές τις εμπορικές συναλλαγές έτσι ώστε να επιτρέπεται η επιμήκυνση

των αποστάσεων και των δρομολογίων μεταξύ της προέλευσης ή της παραγωγής των πρώτων υλών προς μεταφορά και του τόπου κατανάλωσης ως τελικού προορισμού. Οι διεθνείς θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο, τόσο σε όγκο όσο και σε χρηματική αξία, ποσοστό του διεθνούς εμπορίου.



Εικόνα 2: Κατανομή του παγκόσμιου θαλασσίου εμπορίου ανά προϊόν και κατανομή των πετρελαιοειδών ανά είδος. (Πηγή: Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων)

Απ' όλα όσα αναφέρθηκαν μέχρι στιγμής, είναι προφανές ότι είναι μεγάλης σημασίας η εμπορική ναυτιλία και η ύπαρξη των θαλάσσιων οδών και των εμπορικών πλοίων και του συστήματος γενικότερα του θαλάσσιου εμπορίου στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και μεγέθυνση. Παράλληλα, επειδή ουδέν καλό αμιγές κακού και τανάπαλιν, υπάρχουν και οι αρνητικές πλευρές της ναυτιλίας. Ως τέτοια μεταξύ άλλων

μπορεί να εντοπιστεί η υποχρεωτική αναδιάρθρωση την οποία επιβάλλει σε επίπεδο εργατικού δυναμικού ή κατανομής κεφαλαίων και ανισόρροπης ανάπτυξης σε κάποιες περιπτώσεις, αλλά πολύ περισσότερο μπορούμε να εντοπίσουμε ως υψηλού κοινωνικού κόστους ή ευρύτερου πέρα από το κοινωνικό κόστος το ζήτημα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών. Ως δύο τέτοιες διαστάσεις μπορούμε να εντοπίσουμε τα παρελκόμενα της λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών ή λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά πάνω από όλα ως τέτοιο κοινωνικό κόστος πρέπει να λογιστεί η περίπτωση των ατυχημάτων στη θάλασσα ή σε παράκτιες περιοχές εξαιτίας δραστηριοτήτων (οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ύπαρξη της ναυτιλίας).

Ως ατυχήματα, τα ναυτικά ατυχήματα είναι σπάνια, είναι όμως συνήθως εξαιρετικά μεγάλα στην οικονομική και περιβαλλοντική τους επίπτωση, όταν συμβούν. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν βέβαια συγκεκριμένες χρήσεις της ναυτιλίας όπως είναι τα δεξαμενόπλοια τα οποία σε περίπτωση ατυχημάτων παρουσιάζουν μία πολύ σημαντική έκκριση πετρελαίου ή λοιπών ορυκτών στο θαλάσσιο περιβάλλον με τη δημιουργία επιπλεόντων ή καταβυθιζόμενων πετρελαιοκηλίδων και τα παρελκόμενα αρνητικά αποτελέσματα σε περιβαλλοντικό ή και οικονομικό επίπεδο. Παράδειγμα παρελκόμενου αρνητικού αποτελέσματος πέρα από το περιβαλλοντικό, είναι για παράδειγμα τα σημαντικά πλήγματα που μπορεί να δεχθεί ο κλάδος της αλιείας σε μία μικρή τοπικά περιοχή στην οποία έχει συμβεί κάποια εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση εξαιτίας ενός ναυτικού ατυχήματος. Τα παραπάνω δεν αναιρούν τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας, ίσα-ίσα εντείνουν την ανάγκη και τον χαρακτήρα της διεθνούς αντιμετώπισης των προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν από τη ναυτιλία, δεδομένου ότι πλέον η ανθρωπότητα αντιλαμβάνεται ότι μοιράζεται από κοινού ένα περιβάλλον, ενώ σ' ορισμένες περιπτώσεις η ρύπανση μπορεί να ξεπερνάει τα στενά εθνικά όρια με την γεωγραφική τους έννοια.

1.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η ναυτιλία έχει πολύ μεγάλη σημασία στον κλάδο της οικονομίας. Ακόμα και στα κράτη τα οποία δεν έχουν τα ίδια πλοία με σημαίες του κράτους αναφοράς, η ναυτιλία επιδρά σημαντικά ακριβώς γιατί αποτελεί ένα θεμέλιο λίθο του ευρύτερου οικονομικού κυκλώματος. Η σημασία της ναυτιλίας στην πορεία της οικονομίας τόσο στο πλαίσιο μιας οικονομίας ενός κράτους όσο και στο ευρύτερο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας είναι καθοριστική. Η επέκταση και η διεθνοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως επίσης και η σημαντική αύξηση του όγκου του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα της μαζικής δυνατότητας μεταφοράς, με οικονομικούς και συμφέροντες όρους, μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, είτε επεξεργασμένων, είτε αδρά επεξεργασμένων, είτε πρωτογενών είτε τελικών προϊόντων, όπως επίσης και της μεταφοράς επιβατών ή οχημάτων σε μεγάλες αποστάσεις.

84%

of global trade is
carried by sea

3.1%

growth in seaborne trade
forecast for 2018

The US dollar – the universal indicator of global wealth – is likely to strengthen in the near-term before weakening as America's growing current account deficit begins to make itself known. The 40% growth in oil price seen over the past 12 months has re-set prices and these should remain relatively stable into 2019.

At least 84% of global trade remains seaborne and generally follows cycles in GDP, although not precisely (Chart 3). 2018 is predicted to see a 3.8% rise in global trade and a consequent 3.1% growth in seaborne trade (Chart 4). Around 12 billion tonnes of cargo is forecast to be moved by sea in 2018 (Chart 5 and 6).

Εικόνα 3:Μερίδιο των θαλασσιών μεταφορών στο συνολικό εμπόριο και πρόβλεψη για τον ρυθμό ανάπτυξής του για το 2018. (Πηγή: Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων)

Η ιστορική μετάβαση από έναν κόσμο διακριτά οριοθετημένων οικονομιών και

κατά συνέπεια και κοινωνιών, σε μία εποχή διεθνοποιημένης ενοποιημένης παγκόσμιας και αλληλοεξαρτώμενης οικονομίας έγινε εφικτή κατά βάση κυρίως λόγω της ανάπτυξης της ναυτιλίας. Χωρίς την παρουσία μιας διαρκώς αναπτυσσόμενης ναυτιλίας, η ανταλλαγή των απαραίτητων αγαθών, αλλά και των υπηρεσιών, τα οποία παράγει αλλά και έχει ανάγκη, η οικονομία και η κοινωνία θα ήταν υπερβολικά μικρή τόσο σε όγκο, όσο και σε σημασία, με αποτέλεσμα σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στο επίπεδο διαβίωσης σε παγκόσμιο επίπεδο (Μυλωνόπουλος, 2004).

Η οικονομική θεμελίωση της άποψης ότι η ναυτιλία συνιστά έναν καταλυτικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους δεν είναι κάτι καινοφανές. Από τις εποχές του Riccardo, του Adam Smith και παλιότερα ακόμα από τον οικονομικό εθνικισμό (Krugman & Obstfeld, 2011), θεωρούνταν ότι η ναυτιλία είναι ο θεμέλιος λίθος της οικονομικής ανάπτυξης ενός κράτους ειδικά εάν αυτό πλευριζόταν από θάλασσα (Σέργης, 2012). Κατά τον Adam Smith μία πόλη ή ένα κράτος που δεν έχει σημεία επαφής με τον υπόλοιπο κόσμο και δεν έχει τη δυνατότητα ή την επιλογή να αναπτύξει θαλάσσιο εμπόριο δεν θα μπορέσει ποτέ να φτάσει σε υψηλά επίπεδα παραγωγής και οικονομικής αποδοτικότητας, όπου η οικονομική αποδοτικότητα εννοείται με την ολοένα και εντεινόμενη απόδοση των χρησιμοποιούμενων συντελεστών παραγωγής. Και σε επίπεδο οικονομικών θεωριών δηλαδή, είχε εντοπιστεί από τα πρώτα στάδια της σύνθεσης της οικονομικής επιστήμης ως μία διακριτή επιστήμη ότι η συμβολή της ναυτιλίας είναι σημαντική στην οικονομική ανάπτυξη (Κροκίδης, 2018).

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας αποτέλεσε ένα σημαντικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας. Ήδη από τα τέλη του 14ου αιώνα όταν συνέβαλε σημαντικά στο παγκόσμιο εμπόριο με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το εμπόριο της αγγλικής ναυτιλίας από τις Ινδίες αλλά και σε διευρωπαϊκό επίπεδο ή μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής (Krugman & Obstfeld, 2011). Όσο αυξάνεται η παραγωγή, όσο εντείνεται η παραγωγικότητα των μεθόδων παραγωγής, όσο αυξάνεται η παγκόσμια ζήτηση σε εμπορεύματα, σε υπηρεσίες, αλλά και σε πρώτες ύλες, οι ανάγκες για μεταφορές αυξάνονται με γεωμετρικό ρυθμό. Αν λάβουμε υπόψη ότι το 80% των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο πραγματοποιείται δια μέσω των θαλάσσιων οδών (Clarksons Research, 2019), αυτόματα γίνεται αντιληπτή το πόσο σημαντική είναι η συμβολή της

ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη

1.4 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ελλάδα είναι ένα από τα σημαντικότερα και τα πιο ισχυρά κράτη με ναυτική παράδοση στον κόσμο και η εμπορική της ναυτιλία μαζί με τον κλάδο του τουρισμού αποτελούν σε όγκο τις 2 σημαντικότερες δραστηριότητες της ελληνικής οικονομίας (Ισαλος Νετ, 2019). Για πάρα πολλά χρόνια ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως μετρούμενη με δυνατότητα μεταφερόμενου όγκου προϊόντων. Σύμφωνα με τακτικά στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύονται από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας η οποία εδρεύει στο Λονδίνο, ο ελληνόκτητος στόλος με περίπου 4.200 πλοία άνω των χιλίων ΚΟΧ τον Φεβρουάριο του 2010, αντιπροσώπευε περίπου το 8,5% του παγκόσμιου στόλου, τόσο σε αριθμό πλοίων ενώ σε κόρους ολικής χωρητικότητας αντιπροσώπευε το 13,2% (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2019).

Ο μέσος όρος των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου από απόψεως ηλικίας, το 2010 ήταν 12 χρόνια. Δηλαδή ήταν κατά ένα χρόνο περίπου νεαρότερης της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου. Αυτό αποτυπώνει μία δυναμική ανάπτυξη και εισαγωγή συνεχώς νέων πλοίων στα στον ελληνόκτητο στόλο. Η εντυπωσιακή διαρκής μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου με ελληνική σημαία οφείλεται προφανώς στον μεγάλο αριθμό επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών σε απόκτηση καινούργιων πλοίων με υψηλές προδιαγραφές. Το τελευταίο γίνεται ακόμη εντυπωσιακότερο εάν ληφθεί υπόψη ότι πριν από μερικά χρόνια, μία δεκαετία περίπου, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου ήταν περίπου 20 χρόνια. Σημαντική είναι εξάλλου η παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών σε τομείς όπως έχουν να κάνουν με τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου, τα οποία μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος σε επίπεδο παγκοσμίου εμπορίου.

Greek Controlled Shipping (ships over 1000 gt)

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2015	4,057	314,456,451	184,063,875
15 Μάρτιος 2014	3,901	290,847,132	170,984,684
15 Μάρτιος 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Εικόνα 4: Πίνακας χρονικής εξέλιξης του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου. Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Ships in the Greek national registry (ships over 100 gt)

Ημερομηνία	Number Of Ships	Gross Tons
31 Δεκέμβριος 2011	2,014	43,397,583
31 Δεκέμβριος 2010	2,096	43,086,974
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727
31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκέμβριος 1998	1,849	25,171,034
31 Δεκέμβριος 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκέμβριος 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκέμβριος 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκέμβριος 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκέμβριος 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκέμβριος 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκέμβριος 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκέμβριος 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκέμβριος 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκέμβριος 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκέμβριος 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκέμβριος 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκέμβριος 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκέμβριος 1984	2,788	32,334,886
31 Δεκέμβριος 1983	3,422	37,707,377

Εικόνα 5: Πίνακας χρονικής εξέλιξης του μεγέθους του υπό Ελληνική σημαία στόλου. Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων, κατόρθωσαν να κατακτήσουν αλλά και να διατηρήσουν συστηματικά κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ιεραρχία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και των μεταφορών ήδη από τις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα με αποκορύφωμα φυσικά τον 20ο αιώνα. Βασικό άξονα γι' αυτή την επιτυχία αποτελούσαν οι συγκεκριμένες επιχειρηματικές στρατηγικές και η οπτική με την οποία επέλεξαν να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους και είναι αυτή ακριβώς η στρατηγική η οποία επέτρεψε να χτιστεί το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2013).

Τι είναι αυτό όμως που αποκαλείται το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα; Η μοναδικότητα αυτού του θαύματος έγκειται στο γεγονός ότι μία χώρα σαν την Ελλάδα η οποία είναι μία κατά βάση και με κριτήριο την έκταση αλλά και την οικονομική δραστηριότητα μία μικρή νησιωτική χώρα με μερικά εκατομμύρια κατοίκους, σε μία περιοχή του πλανήτη χωρίς ιδιαίτερη ένταση συγκέντρωσης κεφαλαίου ή έντονους ρυθμούς ανάπτυξης, αυτή η χώρα λοιπόν σ' αυτές τις συνθήκες κατόρθωσε μέσα σε δύσκολες ιστορικές συνθήκες τόσο στο 19ο όσο και στον 20ο αιώνα να οικοδομήσει και να λειτουργήσει με κερδοφόρο τρόπο έναν από τους μεγαλύτερους ναυτικούς στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο και να μπορεί να ανταγωνίζεται τεράστια οικονομικά μεγέθη εκείνης της εποχής όπως είναι η Βρετανία, η Ιαπωνία, οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Νορβηγία, η Ισπανία, η Ολλανδία κλπ.

Η εκρηκτική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας κατά την προπολεμική αλλά κυρίως κατά τη μεταπολεμική περίοδο μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτή από τα διαθέσιμα στοιχεία και δεδομένα. Μόλις το 1938, λίγο πριν ξεσπάσει ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ο στόλος με ελληνική ιδιοκτησία, ο ελληνόκτητος δηλαδή στόλος, συνολικά καταμετρούσε ολική χωρητικότητα λίγο λιγότερο από δύο εκατομμύρια κόρους. Τέσσερα χρόνια μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (ενδεχομένως έχει συντελέσει σημαντικό ρόλο η ιστορία των Liberties), η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε στα 2,5 περίπου εκατομμύρια κόρους, δηλαδή υπερδιπλασιάστηκε, ενώ στα 1976 έφτασε στο απίστευτο μέγεθος των 50 εκατομμυρίων κόρων, δηλαδή 25 φορές μεγαλύτερη από εκείνη τη χωρητικότητα που ήτανε πριν από

το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (Θανοπούλου , Ελένη, 1992). Δηλαδή η συνολική χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων από το 1938 έως το 1978, σε ένα διάστημα 40 ετών, εικοσιπενταπλασιάστηκε. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες οι Έλληνες πλοιοκτήτες αναδεικνύονται σε πλέον ισχυρούς παράγοντες στον παγκόσμιο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και μεταφοράς. Σημειώνεται επιπλέον ότι ακόμα και στη σημερινή εποχή κλείνοντας τη δεύτερη δεκαετία του 21ου αιώνα, ο ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο μετρούμενος σε όρους συνολικής χωρητικότητας, αλλά και σε όρους χωρητικότητας εκτοπίσματος, αν και θα πρέπει να συνυπολογιστεί ότι διαθέτει σε καθαρό αριθμό λιγότερα πλοία καταμετρημένα σε σχέση με άλλες χώρες όπως είναι η Κίνα, η Ιαπωνία. Ειδικότερα οι Έλληνες πλοιοκτήτες στις αρχές του 2015 ήταν πρώτοι στα δεξαμενόπλοια, δεύτεροι σε πλοία που εκτελούν μεταφορά χύδην φορτίου και δεύτεροι στα πλοία τα οποία μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο. (Ισαλος Νετ, 2019)

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

2.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι τόσο παλιά σαν ιδέα, όσο και η ναυτιλία ως εγχείρημα. Ήδη, 6.000 χρόνια πριν την εποχή μας στην περιοχή της Βαβυλώνας εντοπίζονται στον κώδικα του Χαμουραμπί, κάποιες αναφορές σε περιστατικά αιτήματα και διατάξεις που προσομοιάζουν, ως ρυθμιστικές διατάξεις, για περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων αποζημιώσεων εν είδη ναυτικής ασφάλισης (Ζουλάμογλου, 2014). Με τον τρόπο αυτό μέσα από τις διατάξεις του κώδικα του Χαμουραμπί στοιχειοθετείται για πρώτη φορά η έννοια του κινδύνου και οι προβλέψεις για αποζημίωση στην περίπτωση που ο κίνδυνος από πιθανότητα γίνει βεβαιότητα, δηλαδή γεγονός. Δημιουργούνται με τον τρόπο αυτόν και πάντα σύμφωνα με τον κώδικα, ένα σύνολο ατόμων που είχαν την από κοινού υποχρέωση να συνεισφέρουν σε ένα ή περισσότερα μέλη που από κάποιο κίνδυνο έπαθαν ζημιά όσον αφορά την θαλάσσια ασφάλιση (Ζουλάμογλου, 2014).

Σημαντικές ενδείξεις, αναφορικά με την ύπαρξη ρυθμίσεων που αφορούν την αντιμετώπιση του κινδύνου στο θαλάσσιο εμπόριο, εντοπίζονται και στην περίοδο της Ελληνικής αρχαιότητας. Ήταν αναγκαίο να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που προέκυπταν στην καθημερινή ζωή, όσον αφορά το εμπόριο στη θάλασσα και αυτό δεν είχε διαφύγει της προσοχής των αρχαίων Ελλήνων. Έτσι, τόσο στην ομηρική εποχή όσο και στην μυκηναϊκή εποχή εμφανίστηκαν θεσμοί των οποίων ο χαρακτήρας ήταν αποζημιωτικός, όπως λόγου χάρη η υποχρέωση αυτός ο όποιος αφαιρεί ανθρώπινη ζωή να αποζημιώνει τους κληρονόμους αυτού του οποίου την ζωή αφαίρεσε. Επιπλέον, αργότερα, στην εποχή του Σόλωνα, εμφανίστηκαν επίσης θεσμοί οι οποίοι έχουν έντονα στοιχεία ασφάλισης κατά τους οποίους θεσμούς διαφορές συλλογικότητες που μπορούν να εννοηθούν ως ενώσεις πολιτών, ναυτικών, με βασικό σκοπό την αντιμετώπιση των

δαπανών που αφορούσαν το ξαφνικό γεγονός του θανάτου, όπου τέτοιες δαπάνες νοούνται η κηδεία και η συντήρηση των παιδιών (Παζαρζής, 2015).

Στην Αρχαία Ελλάδα η ναυτιλία αποτελούσε το βασικό μέσο μεταφοράς για πρόσωπα και πράγματα, κυρίως λόγω της γεωγραφικής θέσης, αλλά και εξαιτίας της γεωμορφολογίας του ελληνικού χώρου ο οποίος είναι κατά κύριο λόγο ένας πολυνησιακός σχηματισμός, όπου εκατοντάδες νησιά και νησίδες κατοικούνταν και ανέπτυσαν παραγωγική δραστηριότητα και πολιτισμό και με το πέρασμα των αιώνων προέκυψε η αδήριτη ανάγκη για ανταλλαγή είτε αγαθών είτε επισκέψεων είτε ακόμα και πολεμικών επιχειρήσεων με χρήση σκαφών. Το πλήθος των δραστηριοτήτων που αφορούσαν την θαλάσσια ζωή των αρχαίων Ελλήνων διαπερνά το σύνολο των στοιχείων που έχουν κληρονομηθεί στην σύγχρονη εποχή από την αρχαία Ελλάδα, όπως κείμενα έργα τέχνης και λοιπά. Πληροφορίες σε σχέση με την ναυτιλία την παράδοση, τα μέσα, τους θεσμούς και τις συνήθειες στην αρχαία ελληνική εποχή λαμβάνουμε από διάφορους συγγραφείς μεταξύ των οποίων ο Ησίοδος στο σύγγραμμά του «Έργα και Ημέραι», ο Ξενοφώντας στο σύγγραμμά του «Οικονομικός» και από τον Δημοσθένη επίσης. Σημαντικά λιμάνια εμπορίου εκείνης της εποχής πέρα από τον Πειραιά ήταν η Κόρινθος, η Ρόδος, η Αίγινα και η Δήλος (Ζουλάμογλου,2014). Οι δύο πιο γνωστοί θεσμοί οι οποίοι προσιδιάζουν στη ναυτική ασφάλιση για την εποχή της αρχαίας Ελλάδος είναι η γενική αβαρία και το ναυτικό δάνειο. Στις παραγράφους που ακολουθούν αναπτύσσεται και περιγράφεται η γενική αβαρία και το ναυτικό δάνειο.

Το ναυτικό δάνειο είναι ίσως ένα από τα πρώτα αν όχι το πρώτο χρηματοοικονομικό εργαλείο ανάπτυξης, σύμφωνα με το οποίο ο δανειστής και ο δανειζόμενος συνιστούν από κοινού συμφωνία μεταξύ τους, κατά την οποία ο έμπορος ο οποίος σκόπευε να ασκήσει μία θαλάσσια δραστηριότητα, δηλαδή ουσιαστικά να πάρει ένα καράβι να το φορτώσει με εμπορεύματα και να ξεκινήσει για κάποιο προορισμό (κάποιο λιμάνι) στο οποίο θα πουλήσει τα εμπορεύματά του, λάμβανε ένα δάνειο από κάποιον ο οποίος είχε την χρηματική δυνατότητα να του χορηγήσει αυτό το κεφάλαιο (Παζαρζής, 2015). Σε περίπτωση που το πλοίο του εμπόρου έφτανε στο λιμάνι το οποίο ήταν αρχικός προορισμός και προβλεπόταν στη συμφωνία και εφόσον έκανε την προβλεπόμενη εμπορική δραστηριότητα και δοσοληψία και λάμβανε τις σχετικές αμοιβές, τότε θα επέστρεφε το ποσό το οποίο είχε λάβει ως χρηματοδότηση με

τη μορφή δανείου με έναν αρκετά υψηλό τόκο. Σε περίπτωση όμως που το πλοίο για κάποιο λόγο δεν κατάφερνε να φτάσει στο λιμάνι το οποίο είχε δηλωθεί ως προορισμός, τότε ο θαλασσοπόρος έμπορος απαλλασσόταν από κάθε υποχρέωση καταβολής αυτού του δανείου. Στο σημείο αυτό αναγνωρίζουμε δύο σημαντικές διαδικασίες: η μία αφορά την εμφάνιση μιας μορφολογίας ενός χρηματοπιστωτικού εργαλείου ανάπτυξης που είναι η χορήγηση ενός δανείου, με τρόπο τέτοιο ώστε να δίνει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να ικανοποιήσουν και τα δύο τις επιδιώξεις τους και να βελτιώσουν την κατάστασή τους σε μία όπως αναφέρεται στην οικονομία αποτελεσματικότερη κατάσταση κατά Pareto (Krugman & Obstfeld, 2011), στην οποία και οι δύο συμβαλλόμενοι έχουν βελτιώσει την ευημερία τους, γιατί τόσο ο δανειστής ως κεφαλαιούχος βρίσκει ένα πεδίο στο οποίο μπορεί να επενδύσει το κεφάλαιο του με υψηλό τόκο και να το αυξήσει αλλά και ο διατιθέμενος να λάβει το ρίσκο (ο θαλασσοπόρος έμπορος) βρίσκει τα κεφάλαια τα οποία χρειάζεται ενώ διαθέτει ήδη την τεχνογνωσία της Ναυτιλίας να ασκήσει την δραστηριότητα εκείνη για την οποία έχει την τεχνογνωσία. Κερδισμένοι είναι και οι δύο συναλλασσόμενοι αλλά και το κοινωνικό σύνολο από την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας. Δεύτερη διαδικασία η οποία εντοπίζεται στο σημείο αυτό ως μία ιστορική καινοτομία, αφορά μία άδηλη αντιμετώπιση του κινδύνου με την έννοια της πρόβλεψης για κάλυψη σε περίπτωση ενός ατυχούς περιστατικού. Η πρόβλεψη αυτή προέρχεται από το γεγονός ότι στη συμφωνία περιλαμβανόταν πως σε περίπτωση που για κάποιο λόγο, προφανώς ένα θαλάσσιο ατύχημα, το πλοίο δεν καταφέρει να φτάσει στον προορισμό του τότε ο δανειζόμενος απαλλάσσεται από την υποχρέωση να καταβάλει το δάνειο το οποίο έχει λάβει αυτό το στοιχείο εμπεριέχει καθαρά την έννοια της ναυτασφάλισης και της μετάθεσης του κινδύνου (Παζαρζής, 2015).

Το ναυτικό δάνειο είναι ένα πολύ συχνό προϊόν στα χρόνια της αρχαίας Αθήνας και χρησιμοποιήθηκε είτε για ειρηνικούς εμπορικούς σκοπούς αλλά και για στρατιωτικές επιχειρήσεις από πάρα πολλούς το ναυτικό δάνειο σηματοδοτεί το πρώτο στην ιστορία είδος θαλάσσιας ασφάλισης Αν και εντοπίζονται σημαντικές διαφορές με την θαλάσσια ασφάλιση όπως αυτή εννοείται σήμερα.

Η γενική αβαρία είναι η τυπική περίπτωση μετάθεσης του κινδύνου και διασποράς του σε ένα σύνολο αποδεκτών ώστε να γίνει το εγχείρημα, το οποίο τελεί

υπό κίνδυνο, βιώσιμο για αυτόν που επιχειρεί το εγχείρημα. Η γενική αβαρία με τη μορφή που ιστορικά εμφανίστηκε στην αρχαία Ελλάδα, αφορούσε την περίπτωση εκείνη κατά την οποία εάν ένα πλοίο το οποίο μετέφερε εμπορεύματα βρισκόταν σε κατάσταση κινδύνου, λόγω παραδείγματος εξαιτίας μιας θαλασσοταραχής, και έπρεπε για να διαχειριστεί και να γλιτώσει το κίνδυνο να πετάξει τα εμπορεύματα στη θάλασσα (προκειμένου να σωθεί το καράβι και οι επιβαίνοντες σε αυτό). Τότε η αβαρία αφορούσε την αξία των εμπορευμάτων τα οποία πετάχτηκαν στη θάλασσα το οποίο κόστος είχε καταβληθεί για την αγορά τους ή την οποία αποζημίωση προέκυπτε από αυτή την ενέργεια ή την αποπληρωμή τυχόν ναυτικού δανείου που είχε χορηγηθεί όπως περιγράφηκε στην προηγούμενη παράγραφο κλπ (Ζουλάμογλου, 2014). Αυτή λοιπόν την αξία για την ενέργεια την επωμίζονταν όλοι οι έχοντες συμφέρον από το ταξίδι αυτό του καραβιού. Η γενική αβαρία ως θεσμός, μας είναι γνωστός από τα αρχαία χρόνια από την εποχή όπου τα εμπορικά συμφέροντα από την θαλάσσια ναυτιλία αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος των εμπορικών νόμων όλων των κρατών, τα οποία προέβλεπαν και ρύθμιζαν μέσω νόμων τις ναυτιλιακές δραστηριότητες των κατοίκων τους. Η εφεύρεση του θεσμού της γενικής αβαρίας ανάγεται κάπου μεταξύ Φοινίκων και Κρητών της κλασικής περιόδου του Ελληνισμού της αρχαιότητας . Γραπτά αποτυπωμένο εντοπίζουμε τον θεσμό της γενικής αβαρίας για πρώτη φορά στο νησί της Ρόδου εξ ου και ονομάστηκε ως νόμος των ρόδιων περί ναυτοσύνης (Παζαρζής, 2015).

Όπως αδιάλειπτη ήταν η εξέλιξη του φαινομένου της ναυτιλίας το ίδιο αδιάλειπτη ήταν και η εξέλιξη των θεσμών που ρύθμιζαν το φαινόμενο αυτό, οι οποίοι θεσμοί εξελίσσονται ανάλογα με την εξέλιξη που λάμβανε είτε η τεχνολογία θαλάσσιας μεταφοράς είτε γενικότερα η αντίληψη για την έννοια του κράτους του κοινού συμφέροντος του εμπορίου και τα λοιπά. Μέχρι τον 13ο αιώνα το κύριο χαρακτηριστικό των προϊόντων αυτών ήταν η εμφάνιση ασφαλίσεων μεταξύ διαφόρων ομάδων που είχαν το σχετικό συμφέρον. Τέτοιες μορφές αλληλοβοήθειας και ασφάλισης αποτελούν η Βυζαντινή κοινωνία η Ιταλική «κολόνα» και η «κονσέρβα» (Παζαρζής, 2015). Η τελευταία αφορούσε ένα είδος παροχής ασφάλισης, όχι με χρήμα αλλά με υπηρεσία, με την παροχή δηλαδή πλοίων υποστήριξης από τον κίνδυνο των πειρατών. Την μακρά αυτή ιστορική περίοδο μέχρι τον 13ο αιώνα ωριμάζουν οι ρυθμίσεις που αφορούν την ναυτασφάλιση και όλο και πιο συχνά εμφανίζονται με

θεσμικό τρόπο στο δικανικό σύστημα των διαφόρων παράκτιων κρατών. Σημαντικό ρόλο σε αυτό λαμβάνουν και οι συντεχνίες. Εκείνη την περίοδο εμφανίζονται για πρώτη φορά με σαφή διακριτό και θεσμοθετημένο τρόπο οι ρήτρες ως μορφές αποζημιώσεων αλλά και η έννοια του ασφαλιστρου ως αντίτιμο για την αντιστάθμιση του κινδύνου (Ζουλάμογλου, 2014).

Η περίοδος από τον 13ο αιώνα μέχρι και τον 17ο αιώνα χαρακτηρίζεται από ραγδαία εξέλιξη της ναυτασφάλισης, ως αποτέλεσμα της ωρίμανσης των εθνικών κρατών στο πλαίσιο της φεουδαρχίας της ανάπτυξης των πρώτων αυτοκρατοριών με υπερπόντια δράση. Ως βασική αιτία της μετεξέλιξης της ναυτασφάλισης στην σύγχρονη μορφή της ή έστω της εγκατάλειψης της πρώιμης μορφής κατά την αρχαιότητα, αναφέρεται μία σειρά από απαγορεύσεις τις οποίες επέβαλε η ρωμαιοκαθολική εκκλησία την περίοδο του πάπα Γρηγορίου του ένατου, ο οποίος εξέδωσε μία σειρά από απαγορεύσεις, μεταξύ άλλων απαγόρευσε τους τόκους και το ναυτικό δάνειο (Σαμιώτης & Παζαρζής, 2015). Ως εκ τούτου παρουσιάζεται η ανάγκη αναζήτησης νέων τρόπων και μεθόδων για την κάλυψη και χρηματοδότηση των θαλάσσιων εγχειρημάτων και ιδιαίτερα των κινδύνων που προκύπτουν από τα εγχειρήματα αυτά, που να μην περιέχουν την παράνομη (σύμφωνα με την οδηγία του Πάπα) προκαταβολή ασφαλιστρου ή ναυτικού δανείου (Ζουλάμογλου, 2014).

Από εκείνη την ιστορική περίοδο σώζονται αρκετά έγγραφα τα περισσότερα εκ των οποίων αποτελούν ιδιωτικά συμφωνητικά ασφαλιστηρίων συμβολαίων, το αρχαιότερο εκ των οποίων ανάγεται στο 1347 στην Γένοβα. Ήταν η εποχή που δημιουργήθηκε η ασφαλιστική σύμβαση, η συνασφάλιση και η αντασφάλιση. Το τέλος της ιστορικής αυτής περιόδου, περίπου δηλαδή στο 1700, σηματοδοτεί το τέλος ενός πρώτου κύκλου ωρίμανσης της ναυτικής ασφάλισης κατά το οποίο τέθηκαν οι βάσεις και ωρίμασαν οι συνθήκες για να προκύψει η ναυτασφάλιση με την σύγχρονη μορφή της.

Η σύγχρονη μορφή στις ναυτασφάλισεις αρχίζει να εδραιώνεται και να σχηματοποιείται μεταξύ 17ου και 19ου αιώνα. Κατά την περίοδο αυτή η ναυτασφάλιση πραγματοποιείται από ανεξάρτητα υποκείμενα, τους ασφαλιστές, οι οποίοι είναι επιχειρηματίες της ναυτασφάλισης, δηλαδή εισέρχονται στην ασφαλιστική αγορά των

θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό την επένδυση χρημάτων και την αύξηση των εσόδων τους. Αυτό προϋπέθετε την ύπαρξη ενός αρχικού κεφαλαίου επένδυσης και για αυτό το λόγο αρκετοί από αυτούς παράλληλα λειτουργούσαν ως τραπεζίτες ή δανειοδότες.

Εκείνη την περίοδο, ειδικά στην περιοχή του Λονδίνου, ιδρύονται οι πρώτες σημαντικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτασφάλισης. Παρόλα αυτά, πρώτη εταιρεία με αντικείμενο την αυτασφάλιση ιδρύθηκε στην Ολλανδία το 1629, αλλά ακολούθησε η ίδρυση αρκετών εταιρειών στη μητρόπολη της θαλάσσιας ασφάλισης το Λονδίνο. Αργότερα δημιουργήθηκαν εταιρείες ναυτασφάλισης στη Γαλλία, την Ιταλία, τη Γερμανία, το Βέλγιο και άλλες χώρες που είχαν θαλάσσια δραστηριότητα.

Η πρώτη θεσμική παρέμβαση ενός κράτους για να ρυθμίσει την αγορά των ναυτασφαλίσεων του, εντοπίζεται ακριβώς την περίοδο που γαλουχείται ο Adam Smith και είναι ενάντια στο πνεύμα του, με την έννοια ότι η παρέμβαση αυτή αποτελεί μία κίνηση κρατικού παρεμβατισμού (Παναγιωτακόπουλος, 1994). Η παρέμβαση αυτή της Αγγλικής Κυβέρνησης συνέβη το 1720 και ουσιαστικό στόχο είχε να σπάσει το μονοπώλιο της σύμπραξης δύο μεγάλων ναυτασφαλιστικών εταιρειών και να επιτρέψει την είσοδο στην αγορά των ασφαλίσεων, ανεξάρτητων μικρών μεμονωμένων ασφαλιστών.

Ένας σημαντικός σταθμός στην εξέλιξη των θαλάσσιων ασφαλίσεων αποτελεί ο νόμος του 1862 (Παζαρζής, 2015), ο οποίος επέτρεψε την δημιουργία μεγάλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο χώρο οι οποίες με τη σειρά τους για πρώτη φορά δημιούργησαν τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς δηλαδή οργανισμούς οι οποίοι είχαν την μορφή ομότιμων οργανισμών που προσέφεραν ένα δείκτη κάλυψης και ασφαλιστική προστασία στις ασφαλιστικές εταιρείες. Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί αρχικά λειτουργούσαν χωρίς κάποια νομική προσωπικότητα, αυτό συνέβη αρκετά αργότερα

Προς το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα όταν υπήρξε σημαντική αύξηση του αριθμού των P&I clubs (Ηλιόπουλος, 2017). Η εξέλιξη των clubs αφορούσε την προσθήκη στην ασφαλιστική ατζέντα και αντικειμένων τα οποία δεν εμπίπτουν στη στενή έννοια του πλοίου όπως είναι τα εμπορεύματα οι επιβαίνοντες το προσωπικό κλπ.

Σημαντικό ρόλο την εξέλιξη και την διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου στις ναυτασφαλίσεις εκείνης της περιόδου είχαν και οι διάφορες υπηρεσίες οι οργανισμοί, όπως αυτοί δημιουργήθηκαν σε εξελεγμένα κράτη. τέτοιο οργανισμοί είναι ο γαλλικός νηογνώμονας, οι διαμεσολαβητές και οι salvage associations.

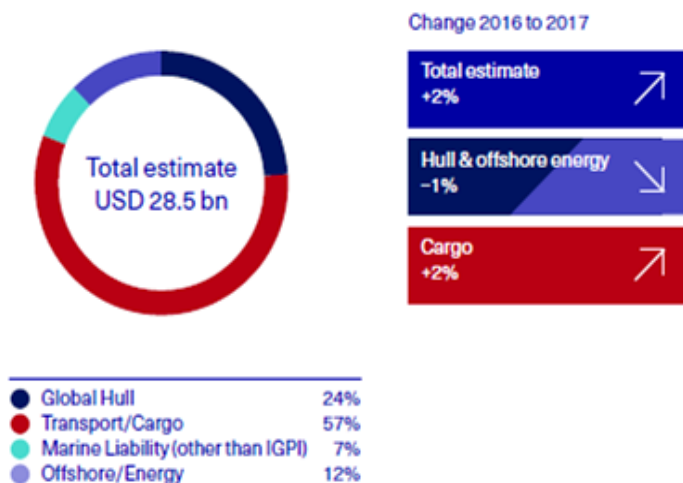
28.5 bn

US dollar marine insurance premiums in 2017

Global marine insurance premiums reached USD 28.5 billion in 2017 representing a 2% increase compared with 2016 (Chart 7 and 8). This upswing was largely attributable to growth in trade plus strengthening of European and other currencies against the US dollar.

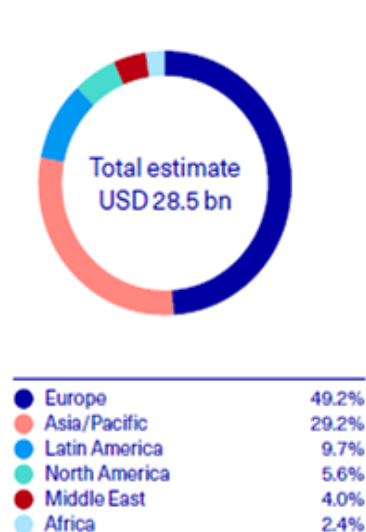
The modest increase in absolute global premium income does not reflect any actual market development. When taking all factors into account which influence both income and cost, a contrary picture emerges and underlines the need for robust risk evaluation. Static or reduced premium income in relation to the covered risks in all sectors coupled with a growing overall risk profile remains an ongoing concern.

Chart 7: Marine Premium 2017 by line of business



Source: IUMI Global Marine Insurance Report

Chart 8: Marine Premium 2017 by region



Source: IUMI Global Marine Insurance Report

Εικόνα 6: Συνολικός τζίρος των ναυτασφαλίσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και κατανομή τους ανά περιοχή και ανά τομέα της ναυτιλίας.

2.2 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Η ναυτασφάλιση ή αλλιώς θαλάσσια ασφάλιση, προκύπτει από όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω, ότι είναι κρίσιμης σημασίας για όλο το πλαίσιο των δραστηριοτήτων της Ναυτιλίας. Για να γίνει αντιληπτή η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και η λειτουργική της εξάρτηση από όλο το πλαίσιο εννοιών με τις οποίες αλληλεπιδρά, είναι απαραίτητο να εξεταστεί και να διασαφηνιστεί η γενικότερη έννοια της ασφάλισης, του συμφέροντος και οι θεωρίες οι οποίες διέπουν το κοινωνικό αυτό φαινόμενο. Για τη μελέτη του φαινομένου της ασφάλισης έχουν αναπτυχθεί διάφορες θεωρίες και εξετάζεται η ασφάλιση στα πλαίσια διαφόρων έτσι κι αλλιώς υπαρκτών θεωριών όπως είναι η θεωρία παιγνίων, η θεωρία πιθανοτήτων, η αποτίμηση κινδύνου οι θεωρίες ωφελιμότητας κλπ. Για παράδειγμα σύμφωνα με την θεωρία της ανάγκης, η ασφάλιση είναι μία οικονομική οργάνωση που στηρίζεται στην αμοιβαιότητα προς κάλυψη τυχαίας και μετρήσιμης σε χρήματα οικονομικής ανάγκης (Παναγιωτακόπουλος, 1994). Έτσι προκύπτει ότι οι άνθρωποι και ειδικότερα τα πλοία, ασφαλίζονται απέναντι στους οικονομικούς κινδύνους, που διατρέχουν με την καταβολή ενός συγκεκριμένου τιμήματος, το οποίο αποκαλείται ασφάλιστρο και με τον τρόπο αυτό αποσκοπούν στην πλήρη ένταξη τους και επαναφορά στην πρότερη κατάσταση στην πριν την πραγματοποίηση του κινδύνου κατάσταση τους, δηλαδή. αυτή η διαδικασία επαναφοράς στην προ του κινδύνου κατάσταση ονομάζεται αποζημίωση (Γκολογκίνα-Οικονόμου, 2012).

Κάτω από αυτό το Πλαίσιο είναι εφικτό να γίνει κατανοητή σε κάποιο βαθμό η χρησιμότητα της ναυτικής ασφάλισης, με την έννοια της αποζημίωσης να είναι μία από τις θεμελιώδεις έννοιες που απαρτίζουν τον πυρήνα της ναυτασφάλισης, ως δηλαδή εκείνο το πακέτο μέτρων τα οποία επαναφέρουν το πλοίο, το εμπόρευμα, το προσωπικό και τα λοιπά στην προ της πραγματοποίησης του κινδύνου κατάσταση. Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης συνάπτεται μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου. Ως σύμβαση δημιουργεί και δικαιώματα αλλά και υποχρεώσεις και προς τα δύο μέρη ως μία αμοτεροβαρής συμφωνία. Βασική υποχρέωση του ασφαλιζόμενου είναι η πληρωμή του ασφαλίστρου προς τον ασφαλιστή. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί ο

κίνδυνος, δηλαδή που το ενδεχόμενο το οποίο ήταν πιθανό τώρα πια από τον κόσμο της πιθανότητας μεταβεί στον κόσμο της πραγματικότητας, και ζημιωθεί το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ως αποτέλεσμα της πραγματοποίησης του κινδύνου, τότε ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος (σύμφωνα με τα όσα ορίζει η σύμβαση) να αποζημιώσει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο προκειμένου αυτό να επανέλθει στο βαθμό που είναι εφικτό (και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί) στην πρότερη οικονομική κατάσταση στην οποία βρισκόταν πριν επέλθει ο κίνδυνος και πριν πραγματοποιηθούν οι δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Ένα από τα θεμελιώδη στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης είναι η έννοια του έννομου συμφέροντος του ασφαλιζόμενου. Η σύμβαση αποζημίωσης ή αλλιώς η ασφαλιστική σύμβαση προϋποθέτει πρώτα από όλα και κύρια να έχει ο ασφαλιζόμενος έννομο συμφέρον, έτσι ώστε να προβεί στη σύναψη συμφωνίας, να ζημιώνεται δηλαδή σε οικονομικό επίπεδο σε περίπτωση που συμβεί απώλεια ή βλάβη του συμφωνημένου πλοίου ή εμπορεύματος. Σε περίπτωση που δεν υπήρχε αυτή η έννοια του έννομου συμφέροντος, δεν υπήρχε δηλαδή και η δυσμενής οικονομική επίπτωση μεταξύ του ασφαλιζόμενου προσώπου και του αντικειμένου της ασφάλισης έτσι ώστε η βλάβη ή η απώλεια του αντικειμένου της ασφάλισης να μην επιφέρει οικονομική έννοια στο πρόσωπο, τότε η έννοια της ναυτασφάλισης θα ήταν κάτι που τείνει περισσότερο προς την κερδοσκοπία (Αθανασοπούλου, 2010). Αυτό συμβαίνει γιατί αν είναι δυνατό να λαμβάνει αποζημίωση κάποιος χωρίς να του έχει προκληθεί κάποια οικονομική ζημιά και τότε κερδίζει χωρίς τον κίνδυνο, τότε πρόκειται για μια τυπική περίπτωση αρμπιτράζ, το οποίο θεωρείται ξένο τόσο προς το δημόσιο συμφέρον αλλά και ως προς τα αποδεκτά ήθη και έθιμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας (Καραλή, 2016). Αυτό τίθεται με την μορφή αυτή, αφού, για παράδειγμα, θα ήταν μία βάσιμη επιλογή για κάποιον να ασφαλίσει την περιουσία του και να την καταστρέφει προκειμένου να πάρει το οικονομικό αντίτιμο της αποζημίωσης.

Εν κατακλείδι στη θαλάσσια ασφάλιση ο ασφαλιστής συμφωνεί να πληρώσει την αποζημίωση στον ασφαλιζόμενο ανάλογα με τη συμφωνία που έχει υπογραφεί, για ζημιές βλάβες ή απώλειες που προκαλούνται στο πλοίο στο προσωπικό ή στα εμπορεύματα εξαιτίας των θαλάσσιων κινδύνων οι οποίοι είναι συναφείς με την

θαλάσσια δραστηριότητα και τη ναυσιπλοΐα. Η έννοια του αιτήματος του έννομου συμφέροντος είναι μία έννοια η οποία έχει διάφορες μορφές (Γκολογκίνα-Οικονόμου, 2012) με τις οποίες αυτή εμφανίζεται, όπως για παράδειγμα το προσδοκώμενο κέρδος, το καταβληθέν κόστος και τα λοιπά. Για παράδειγμα στα τυποποιημένα έντυπα ασφαλιστήρια των Lloyd του Λονδίνου στην κωδικοποίηση του αγγλικού νόμου για τη θαλάσσια ασφάλιση (Act 1906, 1976), σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης που υπογράφονταν, κάθε πρόσωπο που έχει ενδιαφέρον για ένα οποιοδήποτε εγχείρημα σχετικό με τη ναυτιλία θεωρείται ότι έχει ένα ασφαλιστικό συμφέρον την ίδια σύμβαση (Παζαρζής, 2015).

Στο τέταρτο άρθρο του σχετικού νόμου για την θαλάσσια ασφάλιση (Act 1906, 1976), προβλέπεται ότι στο ενδεχόμενο εκείνο που ο ασφαλιζόμενος σε μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης δεν έχει έννομο συμφέρον ούτε μία ορθολογική οικονομική προσδοκία τέτοιου συμφέροντος, τότε όχι μόνο αυτό επισύρει την ποινή ακυρότητας του συμβολαίου εφόσον δεν υφίσταται καμία οικονομική ζημιά αλλά σηματοδοτείται πως πρόκειται για μία σύμβαση στοιχήματος ή παιγνίου με έννομη συνέπεια να θεωρείται παραβίαση του νόμου περί ναυτασφάλισης.

Σχετικά με τον χρόνο και την στιγμή εμφάνισης του ασφαλιστικού συμφέροντος σημειώνεται, ότι στην διεθνή πρακτική της ναυτικής ασφάλισης, δεν είναι απαραίτητη η προϋπόθεση να έχει εμφανιστεί και να υπάρχει το ασφαλιστικό συμφέρον όταν συνάπτεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Δεν συγκρίνεται δηλαδή η στιγμή της σύμβασης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου με την ύπαρξη του έννομου συμφέροντος (Παναγιωτακόπουλος, 1994). Αυτό όμως το οποίο αποτελεί σημαντική προϋπόθεση είναι η σύγκριση και η αντιστοίχιση της ύπαρξης του έννομου συμφέροντος με την στιγμή στην οποία εκδηλώνεται ο κίνδυνος, ο προερχόμενος από την θαλάσσια δραστηριότητα και προκαλείται η οικονομική ζημιά. Εκείνη τη στιγμή της πρόκλησης της οικονομικής ζημίας εξαιτίας της εκδήλωσης του κινδύνου θα πρέπει να τεκμηριώνεται, όχι απλά η προσδοκία αλλά η ύπαρξη του έννομου συμφέροντος και η βλάβη σε αυτό. Πάρα πολλές φορές είναι δύσκολο έως αδύνατο να τεκμηριωθεί το έννομο συμφέρον και κυρίως να ποσοτικοποιηθεί αυτό το συμφέρον και πολύ περισσότερο η βλάβη του. Αυτό θα ήταν ένα αντικίνητρο για την σύναψη θαλάσσιων συμβολαίων. Ως αντιστάθμισμα αυτού του αντικειμένου, αναπτύχθηκαν τα

ασφαλιστήρια συμβόλαια τύπου PPI δηλαδή πώληση «proof of interest» κατά τα οποία η ίδια η υπογραφή της σύμβασης συνιστά μία τεκμηρίωση και απόδειξη του συμφέροντος και του ενδιαφέροντος του ασφαλισμένου εκ των προτέρων, χωρίς να χρειάζεται να τεκμηριωθεί αυτό εκ των υστέρων την στιγμή δηλαδή που εκδηλώνεται ο κίνδυνος (Ρόκας & Θεοχαρίδης, 2015).

2.3 Η ΚΑΛΗ ΠΙΣΤΗ

Η καλή πίστη στη θαλάσσια ασφάλιση είναι μία κεντρική έννοια. Ως καλή πίστη εννοούμε την αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ των συναλλασσομένων ασφαλιστικών μερών. Η καλή πίστη είναι μία βασική και θεμελιώδης αρχή στην ασφάλιση, στη θαλάσσια ασφάλιση και στην τραπεζική. Η ασφαλιστική σύμβαση θεμελιώνεται στην αρχή της καλής πίστης η οποία αρχή επιβάλλεται να υπάρχει, να ομολογείται και να υπονοείται όχι μόνο την στιγμή της διαπραγμάτευσης για τη σύναψη της σύμβασης αλλά σε όλη τη διάρκεια της ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης, στην ερμηνεία της ασφαλιστικής σύμβασης και στην εκτέλεση της ασφαλιστικής σύμβασης (Αθανασοπούλου, 2010).

Ίσως η πρώτη στιγμή που γίνεται εφαρμογή της αρχής της καλής πίστης στην θαλάσσια ασφάλιση είναι η στιγμή περιγραφής των όρων του συμβολαίου, δεδομένου ότι πολύ συχνά το πλοίο το φορτίο το εμπόρευμα και το προσωπικό βρίσκονται μακριά από το σημείο στο οποίο συνομολογείται η σύμβαση. Βεβαίως ο ασφαλιστής βασίζεται στις προφορικές διαβεβαιώσεις του ασφαλισμένου, σε πρώτη φάση βέβαια, γιατί εκ των υστέρων θα υπάρχει μία πραγματογνωμοσύνη. Η καλή πίστη είναι απαραίτητη, σε αρχικό επίπεδο για τη σύναψη της σύμβασης, τον καθορισμό του ασφαλιστρού και για τους ιδιαίτερους όρους της σύμβασης, δεδομένου ότι ο ασφαλιστής βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην καλή πίστη και στην καλή πρόθεση του ασφαλιζόμενου (Αθανασοπούλου, 2010).. Αλλά αυτό ισχύει και από την αντίστροφη, ότι ο ασφαλιζόμενος βασίζεται στην καλή πίστη και στην καλή πρόθεση για την τήρηση των όρων της συμφωνίας από τον

ασφαλιστή. Φυσικά και ο ασφαλιστής, λόγω της εξειδικευμένης γνώσης και της πρότερης εμπειρίας που έχει στο αντικείμενο, μπορεί να αξιολογήσει με διαφορετικό τρόπο την ιδιαίτερη φύση του πλοίου ή του φορτίου τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ασφάλισης, να ποσοτικοποιήσει και να αξιολογήσει με κατάλληλα εργαλεία και μεθόδους τους κινδύνους από την θαλάσσια δραστηριότητα.

Υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν από τη θαλάσσια ασφάλιση μεταξύ των δύο μερών ονομάζονται ασφαλιστικά βάρη και περιλαμβάνουν τρόπους συμπεριφοράς και δράσης σε πράξεις ή σε παραλείψεις στις οποίες είναι απαραίτητο να προβαίνουν οι ασφαλιζόμενοι. Τα ασφαλιστικά βάρη επιβάλλονται από το νόμο ή προβλέπονται από τη σύμβαση και εξειδικεύουν την αρχή της καλής πίστης (Αθανασοπούλου, 2010). Σε τι διαφέρει όμως το ασφαλιστικό βάρος από την ασφαλιστική υποχρέωση; Η βασική διαφορά είναι ότι, όσον αφορά το ασφαλιστικό βάρος, δεν μπορεί να απαιτηθεί η συμμόρφωση του ασφαλιζόμενου ως προς αυτά, ως συνέπεια όμως σε περίπτωση παράβασης επέρχεται συνήθως η απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις τις οποίες προβλέπει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο (Αθανασοπούλου, 2010).

Τα στάδια στο οποία επιδεικνύεται η καλή πίστη είναι: Το αρχικό στάδιο των διαπραγματεύσεων μέχρι και την ολοκλήρωση και την υπογραφή της ασφαλιστικής συμφωνίας. Σε αυτό το στάδιο το σημαντικότερο ασφαλιστικό βάρος μέχρι και την τυπική υπογραφή της ασφάλισης είναι η «αλήθεια» και πρέπει να είναι πρόδηλη και η ορθότητα την οποία πρέπει να εμπεριέχουν οι προσυμβατικές δηλώσεις. Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να παρουσιάσει και να δηλώσει με πλήρη ακρίβεια ειλικρίνεια και καλή πίστη στον ασφαλιστή, όλα εκείνα τα ιδιαίτερα στοιχεία που μπορούν να ποσοτικοποιηθούν, να περιγράψουν και να επιδράσουν στο κίνδυνο που επηρεάζει το φορτίο ή το πλοίο ή το αντικείμενο το οποίο ασφαρίζεται (Παζαρζής, 2015). Είναι συνηθισμένο ως πρακτική, οι διατυπώσεις του υποψηφίου ασφαλιζόμενου προς τον ασφαλιστή να εμπεριέχονται και να διατυπώνονται με τη μορφή απαντήσεων σε ένα γραπτό μήνυμα ερωτηματολογίου του ασφαλιστή προς τον ασφαλιζόμενο, το οποίο εμπεριέχει την απάντηση στους σημαντικότερους παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τον κίνδυνο.

Σε πολλές περιπτώσεις νομοθετικών πλαισίων ορίζεται το δικαίωμα του

ασφαλιστή (νόμος 2496 του 1997) να προχωρήσει σε καταγγελία της υπογεγραμμένης ασφαλιστικής σύμβασης ή να ζητήσει την ουσιώδη τροποποίηση των όρων της σύμβασης που έχει υπογραφεί, όταν ο ασφαλιζόμενος κατά τη διάρκεια των πρώτων δηλώσεων παραβίασε το καθήκον που είχε να παρέχει ορθά και αληθή στοιχεία ή απέκρυψε σημαντικά στοιχεία σχετικά με τον κίνδυνο. Η καταγγελία αυτή από την πλευρά του ασφαλιστή, μπορεί αν δεν επιφέρει την από κοινού τροποποίηση των όρων της σύμβασης να επιφέρει την οριστική λύση της σύμβασης που έχει υπογραφεί με αμφίπλευρα αποτελέσματα και για τους δύο (τον ασφαλιζόμενο και τον ασφαλιστή).

Πέρα από την υποχρέωση της καλής πίστης κατά τη διάρκεια των προ συμβατικών διακανονισμών απαιτείται η επίδειξη καλής πίστης και κατά τη διάρκεια την οποία η ασφαλιστική σύμβαση είναι εν ισχύ. Ο ασφαλιστής δεν πρέπει να αδιαφορήσει για την πραγματοποίηση της αποζημίωσης απέναντι σε συγκεκριμένο κίνδυνο, επίσης η καλή πίστη έχει και υποχρεώσεις για τον ασφαλιζόμενο ο οποίος έχοντας καλή πίστη οφείλει εξαιτίας αυτής να ενεργεί μη αδιαφορώντας, σαν να μην ήταν ασφαλισμένος με τρόπο τέτοιο ώστε να μειώσει τον κίνδυνο της ζημιάς, την έκτασή της ή να την αποφύγει κάνοντας όλα αυτά που περιγράφονται ως «συνετός ανασφάλιστος». Με τον ίδιο τρόπο ο ασφαλισμένος πρέπει να επιδείξει την συμπεριφορά καλής πίστης και μετά την έλευση του κινδύνου. Ειδικότερα, το συνηθέστερο καθήκον το οποίο απορρέει για τον ασφαλιζόμενο εξαιτίας της καλής του πίστης, είναι η έγκαιρη ειδοποίηση του ασφαλιστή για τον κίνδυνο ο οποίος πραγματοποιήθηκε ως ατυχές συμβάν (Αθανασοπούλου, 2010). Μάλιστα περιγράφεται υποχρέωση του ασφαλιζόμενου να ενημερώνει αμελλητί τον ασφαλιστή σχετικά με όλες τις πληροφορίες που διαθέτει μετά την έλευση του κινδύνου. Αυστηρότερος και σαφέστερος είναι ο αγγλικός νόμος ο σχετικός με τη θαλάσσια ασφάλιση οποίος επιβάλλει να τηρείται η μέγιστη δυνατή καλή πίστη μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη θαλάσσια ασφάλιση. Το αγγλικό δίκαιο δίνει το δικαίωμα σε κάθε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη (Γκολογκίνα-Οικονόμου, 2012), να ζητήσει αρμοδίως την ακύρωση του ασφαλιστικού συμβολαίου οποιαδήποτε στιγμή θεωρηθεί ότι το αντισυμβαλλόμενο μέρος παραβιάζει τη θεμελιώδη αρχή της καλής πίστης. Επιπλέον η δυνατότητα, η οποία δίνεται για ακύρωση της σύμβασης εμπεριέχει αποτελέσματα για το μέλλον Με τρόπο τέτοιο ώστε το μέρος που δεν επέδειξε καλή πίστη συνεχίζει να

έχει τις ευθύνες που απορρέουν και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το ασφαλιστικό συμβόλαιο ενώ το αντισυμβαλλόμενο μέρος το οποίο θίχτηκε από την μη επίδειξη καλής πίστης απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις αυτές που προκύπτουν από το ασφαλιστικό συμβόλαιο, με τα παραπάνω βέβαια να αποτελούν ζητήματα της διακριτικής ευχέρειας της δικαστικής αρχής να αποφασίσει (Γκολογκίνα-Οικονόμου, 2012).

2.4 ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΙ Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Η ασφαλιστική σύμβαση, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και η αποζημίωση είναι τρεις αλληλένδετες έννοιες. Η ασφαλιστική σύμβαση συνάπτεται μεταξύ των δύο αντισυμβαλλομένων μερών δηλαδή του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι αμοτεροβαρής, αυτό σημαίνει ότι δημιουργεί υποχρεώσεις και δικαιώματα και στους δύο αντισυμβαλλόμενους. Αφενός μεν υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αναλαμβάνει τον κίνδυνο τον οποίο ασφαλίζει, αφετέρου δε υποχρεώνει τον ασφαλιζόμενο, το πρόσωπο εκείνο το οποίο κάνει την ασφάλιση δηλαδή, να πληρώνει το συμφωνημένο ασφάλιστρο.

Μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί κατά ένα μέρος να είναι ως προς το ασφαλιζόμενο προϊόν θαλάσσια, δεν παύει όμως να είναι μία σύμβαση ασφάλισης και άρα, σε ένα σημαντικό βαθμό, διέπεται από τους ίδιους δεοντολογικούς θεσμικούς ή νομικούς κανόνες με τους οποίους διέπεται μία τυπική ασφαλιστική σύμβαση. Μία θαλάσσια σύμβαση ασφάλισης καθίσταται έγκυρη ακόμα και με απλή συναίνεση μεταξύ των αντισυμβαλλομένων μερών. Όπως έχει ήδη αναφερθεί θεωρείται απαράδεκτο ο σκοπός ή το αποτέλεσμα μιας θαλάσσιας σύμβασης ναυτικής ασφάλισης να είναι ο πλουτισμός του ασφαλιζόμενου. Σκοπός της ναυτικής ασφάλισης και ειδικότερα της θαλάσσιας σύμβασης ασφάλισης είναι απλά και μόνο η αποζημίωση από τη ζημιά που θα υποστεί αυτός που θα εκτεθεί στο κίνδυνο όταν ο κίνδυνος γίνει πράξη και προκληθεί μία συγκεκριμένη μετρήσιμη ποσοτικά απώλεια συμφέροντος

(Γκολογκίνα-Οικονόμου, 2012). Η ασφαλιστική σύμβαση δηλαδή είναι μία συμφωνία όπου ο ασφαλιστής παραδέχεται τη συμφωνημένη παροχή καθ'όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης ενώ ο αντισυμβαλλόμενος, δηλαδή ο ασφαλιζόμενος, οφείλει το συμφωνημένο ασφάλιστρο. Η θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση είναι μία σύμβαση παροχής αποζημίωσης. Δηλαδή μία σύμβαση αποζημίωσης δηλαδή αίρεσης της ζημιάς, όπου η ζημιά είναι η βλάβη του συμφέροντος, για αυτό θεωρείται βασική προϋπόθεση για να υπάρχει και να είναι σύννομη μία ασφαλιστική σύμβαση ο ασφαλιζόμενος να έχει προφανές έννομο συμφέρον επί του αντικειμένου το οποίο ασφαρίζει δηλαδή το πλοίο το εμπόρευμα το προσωπικό και τα λοιπά, όπως έχει ήδη αναφερθεί

Εάν δεν τεκμηριώνεται το έννομο συμφέρον τότε η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης χάνει τον αποζημιωτικό της χαρακτήρα και μεταπίπτει σε μία σύμβαση τύπου αρμπιτράζ ή αλλιώς στοιχήματος και εκπίπτει. Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί το ασφαλιστικό συμφέρον δεν είναι ανάγκη να υπάρχει κατά το χρόνο της σύναψης της σύμβασης, είναι απαραίτητο όμως να υπάρχει κατά το χρόνο που συμβαίνει ο κίνδυνος ή το ατύχημα αλλά αυτό που είναι απαραίτητο να υπάρχει κατά τη στιγμή σύναψης σύμβασης, είναι η προσδοκία συμφέροντος ή κερδών. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι η πραγματοποίηση της σύμβασης, δηλαδή μία σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται ανυπόστατη ως στοιχείο εμπράγματο, εκτός αν αυτή έχει ενσωματωθεί μέσα σε ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο συμβόλαιο (Ρόκας & Θεοχαρίδης, 2015). Το συμβόλαιο αυτό το οποίο καλείται συμβόλαιο ασφάλισης, μπορεί να επικυρωθεί είτε τη στιγμή σύναψης της σύμβασης ή αργότερα. Η σύναψη της σύμβασης είναι η συμφωνία, έτσι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το έγγραφο το οποίο αποδεικνύει την σύμβαση που έχει συναφθεί. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο έχει αποδεικτικό χαρακτήρα και όχι χαρακτήρα συστάσεως. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδίδεται από τον ασφαλιστή και για να έχει ισχύ υπογράφεται από τον ασφαλιστή. Σύμφωνα με τον Παζαρζή (2015), είναι δυνατόν να είναι τεκμαρτή η ασφαλιστική σύμβαση και με άλλα έντυπα πέραν του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, όπως είναι οι αποδείξεις ασφαλιστρών, το επασφάλιστρο κλπ.

Βασικά στοιχεία τα οποία πρέπει να αναγράφονται σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι η χρονολογία υπογραφής, τα συμβαλλόμενα μέρη και τα στοιχεία επικοινωνίας και διαμονής τους, το αντικείμενο της ασφάλισης δηλαδή το πλοίο το

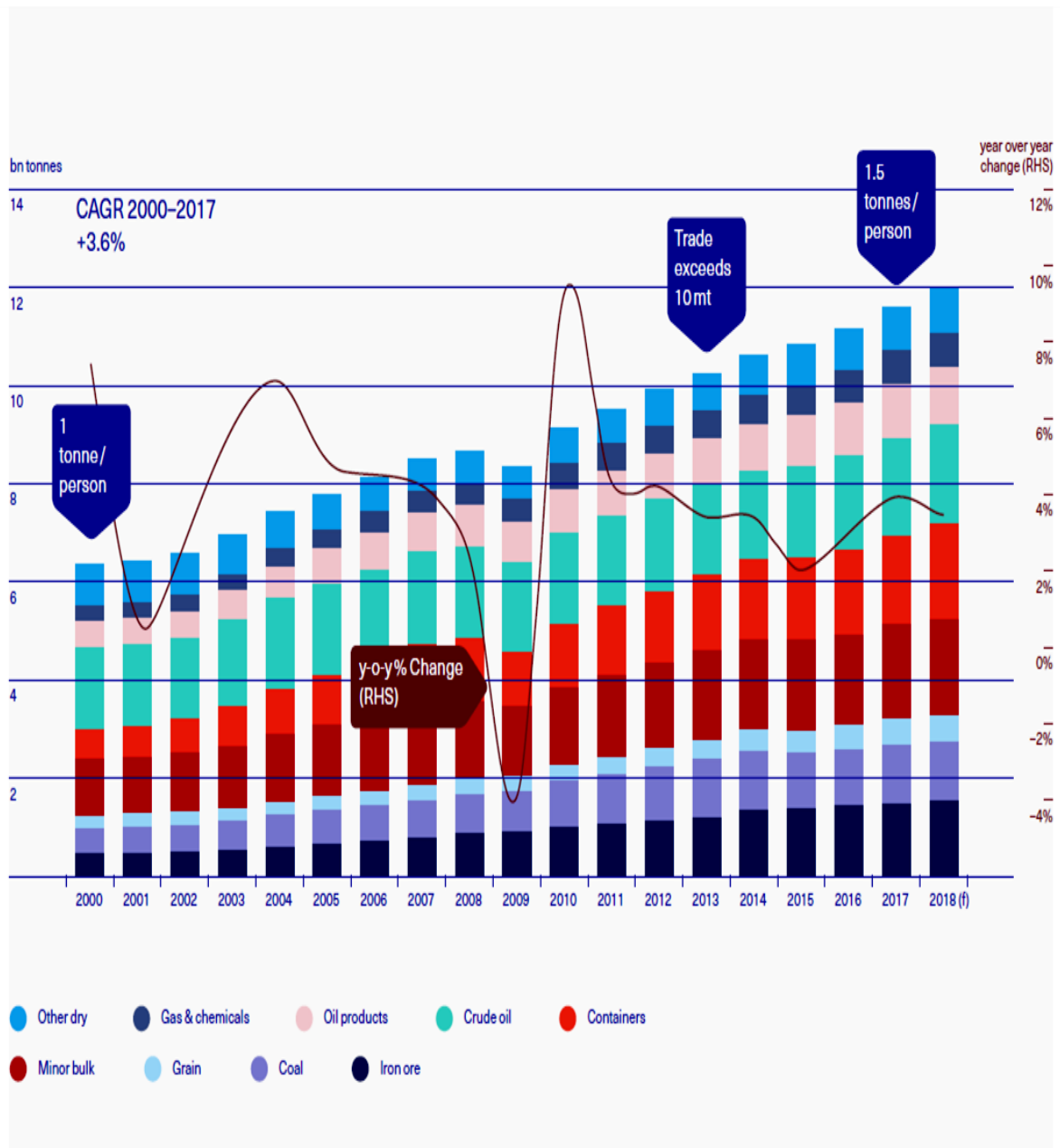
φορτίο, το προσωπικό, το όνομα το είδος και η χωρητικότητα και η ιθαγένεια του πλοίου οι κίνδυνοι έναντι των οποίων παρέχεται αποζημίωση και το ύψος του ασφαλιστρού.

Όσον αφορά στην αποζημίωση είναι η τρίτη έννοια της θεμελιώδους τριάδας σύμβαση, συμβόλαιο, αποζημίωση. Η αποζημίωση είναι το ποσό που ο ασφαλιζόμενος θα λάβει προκειμένου να αντισταθμίσει μία απώλεια του συμφέροντος του. Ως τέτοια απώλεια μπορεί να είναι μία μερική απώλεια των προϊόντων του πλοίου, ή μία ολική καταστροφή του πλοίου και των προϊόντων η οποία προκύπτει από την επέλευση του κινδύνου, δηλαδή την μετατροπή του πιθανού και ενδεχόμενου κινδύνου σε πραγματικό γεγονός. Τυπικά, στην θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται ως η αποζημίωση εκείνο το ποσό το οποίο θα λάβει ως ο ασφαλιζόμενος από τον ασφαλιστή το οποίο πόσο θα τον επαναφέρει στην ίδια οικονομική κατάσταση στην οποία βρισκόταν πριν την επέλευση του κινδύνου. Για να λάβει την αποζημίωση θα πρέπει να έχει έννομο συμφέρον, να έχει ασφαλιστική σύμβαση, να έχει ασφαλιστήριο συμβόλαιο, να τεκμηριωθεί η έλευση του κινδύνου και βασιζόμενοι στην αρχή της καλής πίστης να πράξει το καθήκον του και την υποχρέωση του ο ασφαλιστής. Η έννοια της αποζημίωσης έχει κάποιες βασικές παραμέτρους που την χαρακτηρίζουν όπως είναι η αποτίμηση του αγαθού το οποίο ασφαλίζεται και η υποκατάσταση του ασφαλιστή στα δικαιώματα του ασφαλισμένου σε περίπτωση που η ζημιά προκληθεί από άλλο άτομο (έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα στον ασφαλιζόμενο να ζητήσει την αποζημίωση από αυτό το άλλο άτομο, με τρόπο τέτοιο ώστε ο ασφαλιστής να υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου από το τρίτο άτομο). Όσον αφορά την αποτίμηση του ασφαλιζόμενου αγαθού, γενικά η έκταση της αποτίμησης εξαρτάται από το ποσό στο οποίο προσδιορίζεται το ασφαλιστικό συμφέρον. Υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες αποτίμησης του ασφαλιστικού συμφέροντος και καθορισμού της αποζημίωσης. Στον πυρήνα όμως της μεθοδολογίας αποτίμησης βρίσκεται η εμπορική αξία του ασφαλιζόμενου πλοίου εμπορεύματος ή αντικειμένου γενικότερα μετά την επέλευση του κινδύνου συμπεριλαμβανομένων των λεγόμενων transaction costs δηλαδή των εξόδων μεταφοράς, ασφάλισης και όλα τα overheads της ασφάλισης. Προκειμένου να αναγνωριστεί η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης και να πραγματοποιηθεί η καταβολή της αποζημίωσης θα πρέπει ο ασφαλιζόμενος να πληροφορήσει τον ασφαλιστή αμελλητί για τη ζημιά την οποία

υπέστη, να επιδείξει στα πλαίσια της καλής πίστης και ενεργώντας ως συνετός ανασφάλιστος, την μέγιστη δυνατή πρόνοια ώστε να σώσει οποιοδήποτε εμπόρευμα μπορεί και να περιορίσει τη ζημιά, να κινήσει όλες τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες έναντι τρίτων και να εξαντληθούν τα περιθώρια υποκατάστασης του ασφαλιστή και ενδεχομένως να χρησιμοποιήσει πραγματογνώμονες ανάλογα με το τι προβλέπει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, για να διερευνήσει τους παράγοντες που το οδήγησαν στην επέλευση του κινδύνου.

Ορισμένα βασικά έγγραφα και έντυπα τα οποία συνοδεύουν μία αίτηση αποζημίωσης, είναι το πρωτότυπο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, το εμπορικό τιμολόγιο που αφορά τη ναύλωση και τα προϊόντα τα οποία μετέφερε το πλοίο, την φορτωτική του πλοίου, διάφορα προσδιοριστικά στοιχεία που αφορούν την ποσότητα και την ποιότητα και το είδος του εμπορεύματος, έντυπα διαστασιολόγησης της ζημιάς που έχει υποστεί, έντυπα που αποδεικνύουν την άσκηση δικαιωμάτων υποκατάστασης του ασφαλιστή από τρίτους, δηλαδή έντυπα διαμαρτυρίας για τυχόν υπεύθυνους για τη ζημιά, εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης για την έκταση της ζημιάς ή για την προέλευση των κινδύνων και τα λοιπά.

Όσον αφορά την διαστασιολόγηση της αποζημίωσης, τόσο εκ των προτέρων όσο και εκ των υστέρων, σημαντικά στοιχεία για την μέτρηση της αποζημίωσης είναι όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία επιδρούν στην ποσοτικοποίηση της βλάβης του έννομου συμφέροντος, δηλαδή στη μέτρηση της απώλειας. Τέτοια στοιχεία αφορούν την κατηγοριοποίηση της ζημιάς, δηλαδή το αν διαπιστώνεται ολική απώλεια, τεκμαρτή ολική απώλεια, ή μερική απώλεια προϊόντων, μερική απώλεια φορτίου, μερική απώλεια ναύλου, μερική απώλεια φορτίου κλπ.



Εικόνα 7: Διαχρονική εξέλιξη της κατανομής του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας αυτής, γίνεται περιγραφή των φορέων που δραστηριοποιούνται στις ναυτασφαλίσεις. Για κάθε φορέα ο οποίος περιγράφεται στο κεφάλαιο αυτό δίνεται η ιστορική του εξέλιξη, κάποια στοιχεία της δομής και λειτουργίας του, της αποστολής του, ενώ επισημαίνεται ο τρόπος με τον οποίο εμπλέκεται στην ναυτασφάλιση και η ιδιαίτερη σημασία, η επίδραση και η λειτουργική συσχέτιση που έχει με τον κλάδο της ναυτασφάλισης. Οι φορείς οι οποίοι περιγράφονται στο κεφάλαιο αυτό είναι η Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων, η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, οι Lloyd's of London, η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων, το Ινστιτούτο Ασφαλίσεων του Λίβερπουλ, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, η American Salvage Association και η International Salvage Union.

3.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιων Ασφαλίσεων, γνωστή και ως International Union of Marine Insurance (IUMI), είναι ένας επαγγελματικός οργανισμός ο οποίος διευθύνεται από τα μέλη της με σκοπό να εξυπηρετήσει και να προωθήσει τα συμφέροντα των μελών της αλλά και της κοινωνίας. Η ένωση εκπροσωπεί ασφαλιστές που δραστηριοποιούνται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και στο πλαίσιο αυτής της εκπροσώπησης εξετάζει τα ζητήματα τα οποία αφορούν στο παγκόσμιο ναυτιλιακό

κλάδο με έμφαση στην ασφάλιση (International Union of Marine Insurance, 2019).

Η Διεθνής Ένωση θαλάσσιων Ασφαλίσεων έχει ένα μοναδικό και ιδιαίτερο καθεστώς στον κόσμο της ασφάλισης των θαλασσών και των μεταφορών και της ναυτασφαλίσεις υπό την έννοια ότι είναι η μοναδική ένωση φορέας που συνενώνει όλους αυτούς τους ασφαλιστικούς φορείς σε διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο. Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της Ένωσης, το όραμά της είναι να είναι ισχυρή και αξιόπιστη η φωνή της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλισης. Το όραμα αυτό επάγει ως αποστολή τη συνεχή αύξηση των επαγγελματικών προτύπων στη θαλάσσια ασφάλιση μέσω της έγκαιρης και επίκαιρης ενημέρωσης των μελών της ένωσης, τη στατιστική παρακολούθηση του κλάδου, την παροχή εμπειρογνωμοσύνης σε θέματα κινδύνου, την εκπαίδευση των εμπλεκόμενων μερών, την πρόβλεψη και την καθοδήγηση για τις τάσεις του κλάδου, αλλά και τους κινδύνους την προσφορά δυνατοτήτων δικτύωσης και την αποτελεσματική άσκηση πίεσης στα κέντρα λήψης απόφασης που αφορούν τον κλάδο.

Ιδιότητα του μέλους στην διεθνή ένωση θαλάσσιων ασφαλίσεων αφορά είτε εθνικές ενώσεις ασφάλισης και ναυτικής ασφάλισης είτε επαγγελματίες εταίρους, είτε όλους όσοι σχετίζονται με τη δραστηριότητα της ναυτικής ασφάλισης. Οι δραστηριότητες της ένωσης αφορούν κυρίως στην παροχή ενός φόρουμ για τη συζήτηση και την ανταλλαγή ιδεών κοινού ενδιαφέροντος για τους ασφαλιστές και αντασφαλιστές, στην προστασία και προαγωγή των συμφερόντων των μελών που συμμετέχουν στην ένωση και στη διατήρηση ενός παγκόσμιου δικτύου επικοινωνίας για την ανταλλαγή απόψεων και ιδεών σε θέματα θαλάσσιας ασφάλισης και αντασφάλισης. Τα όποια θέματα στη συνέχεια διαδίδονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμπεριλαμβανομένης και της ναυτιλιακής βιομηχανίας των επιθεωρητών και του νομικού τομέα που εμπλέκεται με την ναυτασφάλιση. Η ένωση επίσης ασκεί πιέσεις για την υπεράσπιση των συμφερόντων των μελών σε οργανώσεις ή σε συνεργασία με οργανώσεις Η ένωση διοικείται από το διοικητικό της συμβούλιο το οποίο συνεδριάζει μία φορά το χρόνο κατ' ελάχιστο και απαρτίζεται από τα μέλη του Συμβουλίου τα οποία διορίζονται από κάθε ένωση μελών, δηλαδή ένα μέλος από κάθε ένωση, όπου ως ένωση εννοείται μία ομάδα η οποία αποτελεί ένα μέλος.

Το συμβούλιο αποφασίζει για τα οικονομικά, τους ελέγχους της ένωσης και για ζητήματα γενικής πολιτικής. Εκλέγει τον πρόεδρο και τους αντιπροέδρους της ένωσης οι οποίοι αποτελούν την εκτελεστική επιτροπή (αυτός και τα μέλη της τεχνικής επιτροπής της ένωσης και τα μέλη της επιτροπής υποψηφίων). Μόλις εκλεγεί ο πρόεδρος της ένωσης αυτοδίκαια γίνεται και πρόεδρος τόσο του Συμβουλίου της ένωσης και της εκτελεστικής επιτροπής και προεδρεύει σε όλες τις συναντήσεις της (εσωτερικά και εξωτερικά της ένωσης). Επίσης ο πρόεδρος του Συμβουλίου είναι και εξ οφίτιο μέλος όλων των τεχνικών επιτροπών. Ο πρόεδρος του Συμβουλίου της ένωσης έχει την εξουσία να υπογράφει για λογαριασμό της ένωσης, δεσμεύει με την υπογραφή του την ένωση και συντονίζει όλες τις δραστηριότητες της ένωσης.

Η εκτελεστική επιτροπή της ένωσης είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση και τη διαχείριση σύμφωνα με τη γενική πολιτική, τις κατευθύνσεις της οποίας δίνει το συμβούλιο. Η εκτελεστική επιτροπή εκλέγει και ορίζει τον γενικό γραμματέα του διοικητικού συμβουλίου τους αντιπροσώπους και συνδέσμους με διάφορους φορείς και έχει το δικαίωμα να διευκολύνει την συγκρότηση διαφόρων φορέων εκπροσώπησης. Η εκτελεστική επιτροπή περιορίζεται σε έξι αντιπροέδρους ο Πρόεδρος και οι αντιπρόεδροι εκλέγονται για δύο χρόνια και μπορούν να επανεκλεγούν για μία ακόμα φορά για άλλα δύο χρόνια.

Η Επιτροπή Διορισμών απαρτίζεται από πέντε έως εννέα μέλη από διαφορετικές ενώσεις μελών που εκλέγονται από το Συμβούλιο για περιορισμένη θητεία. Η επιτροπή αυτή διορίζει υποψήφιους για θέσεις προέδρου και αντιπροέδρου.

Ο Γενικός Γραμματέας και η Γραμματεία του IUMI στο Αμβούργο είναι υπεύθυνοι για τις διοικητικές και οικονομικές απαιτήσεις του IUMI και βοηθούν τον Πρόεδρο και την Εκτελεστική Επιτροπή στη λειτουργία του Συλλόγου. Ο Γενικός Γραμματέας και η Γραμματεία του IUMI συνεργάζονται με τα μέλη του IUMI και τους Συνεργάτες του IUMI για τα σχετικά πολιτικά ζητήματα στην ΕΕ και αλλού.

Οι Τεχνικές Επιτροπές είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση του ενδιαφέροντος του IUMI σε συγκεκριμένους τομείς της ναυτικής ασφαλιστικής βιομηχανίας.

Κάθε Τεχνική Επιτροπή απαρτίζεται από εκπροσώπους τουλάχιστον τριών

Ενώσεων μελών που εκλέγονται από το Συμβούλιο. Τα άτομα που υπηρετούν στις επιτροπές αυτές διορίζονται από τις αντίστοιχες ενώσεις μελών τους για εκλογή. Η θητεία της ιδιότητας μέλους περιορίζεται σε τρία χρόνια, η επανεκλογή είναι δυνατή.

Υπάρχουν επί του παρόντος επτά μόνιμες επιτροπές σχετικές με τα εξής θέματα: Φορτίο, Πρόληψη των ζημιών, Ocean Hull, Ενέργεια και Υπεράκτια, Νομική Ευθύνη, Χερσαία σκάφη, αλιευτικά σκάφη και ιστιοπλοΐα, Γεγονότα και στατιστικά.

Οι επιτροπές αυτές ακολουθούν τις τάσεις και τις εξελίξεις στις αντίστοιχες περιοχές τους, αναλύουν τις αγορές, την ασφαλιστική κάλυψη και τις ρήτρες, τις απώλειες και τα πρότυπα απωλειών, την πρόληψη των ζημιών και την τρέχουσα και προτεινόμενη νομοθεσία. Οι ad-hoc επιτροπές συγκροτούνται σύμφωνα με τις κατά περίπτωση απαιτήσεις.

Η Εκτελεστική Επιτροπή δικαιούται να βρει Φόρουμ Εκπροσώπησης για περιορισμένο ή απεριόριστο χρονικό διάστημα. Τα Φόρουμ θα εργαστούν σε ορισμένους ειδικούς τομείς ενδιαφέροντος για την ένταξη του IUMI. Υπάρχουν επί του παρόντος τρία Φόρουμ IUMI: Φόρουμ πολιτικής, Φόρουμ Εκπαίδευσης, Φόρουμ διάσωσης. Τα μέλη των Φόρουμ διορίζονται από την εκτελεστική επιτροπή του IUMI για περιορισμένη θητεία. Ο πρόεδρος αναφέρει στην ΕΚ.

Οι ρίζες του IUMI, με τη σημερινή του μορφή, εντοπίζονται στο τέλος του 19ου αιώνα, μια εποχή συνεχούς αύξησης του όγκου του διεθνούς εμπορίου και της κατανάλωσης και της συνεχούς βελτίωσης της επικοινωνίας. Η μετάβαση από το ιστιοφόρο στον ατμό ήταν ήδη σε εξέλιξη, οδηγώντας σε μεγαλύτερη ανάγκη για θαλάσσια ασφάλιση, ιδίως την ασφάλιση φορτίων, τόσο στον ωκεανό όσο και στην ενδοχώρα.

Μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα, οι περισσότερες θαλάσσιες ασφάλειες τοποθετήθηκαν στις τοπικές αγορές. Οι εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και στη ναυτιλία, ωστόσο, οδήγησαν σε περισσότερες διεθνείς συναλλαγές. Δημιουργήθηκαν νέες αγορές και υπήρξε ζήτηση για ομοιομορφία στην ασφαλιστική κάλυψη, κυρίως από τις τράπεζες και τους πελάτες (International Union of Marine Insurance, 2019).

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 στη χαοτική χρήση ποικίλων κανόνων και συνθηκών πολιτικής, πολλοί από τους οποίους δεν είχαν συμμόρφωση και ουσία. Η ύφεση που ακολούθησε το 1870 έπληξε αυτές τις εταιρείες στη μέση ενός αγώνα για τις επιχειρήσεις και οδήγησε πολλούς από αυτούς σε εκκαθάριση. Στη συνέχεια, 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).

Ταυτόχρονα, αναλήφθηκαν περαιτέρω πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ταξινόμησης των πλοίων, επηρεάζοντας έτσι το έργο που επιτελούν οι ταξινομητές (νηογνώμονες) να καταρτίσουν κανονισμούς σχετικά με τις τελωνειακές πρακτικές και τους όρους ασφάλισης και να εκφράσει γνώμη για νομικά θέματα, όπως ομοιόμορφους κανόνες για τα νομοσχέδια κ.λπ. Η IUMI προσπάθησε επίσης να καθορίσει συμβουλευτικά ποσοστά για ορισμένα προϊόντα όπως το βαμβάκι, τα σιτηρά, το ξύλο, το μαλλί, τον καπνό κ.λπ. Ωστόσο, οι προσπάθειες αυτές απέτυχαν, οι συμφωνίες σχετικά με τα ποσοστά θα ήταν αντίθετες με τους νόμους που υπήρχαν σε ορισμένα κράτη μέλη.

Κατά το ξέσπασμα του Β Παγκοσμίου Πολέμου το 1939, η συμμετοχή στην IUMI περιλάμβανε 203 εταιρείες από 24 χώρες. Το περιοδικό IUMI έπαψε να δημοσιεύεται μετά το τεύχος του για τον Αύγουστο / Σεπτέμβριο του 1939. Ο γενικός γραμματέας Hans Hoppenstedt ήταν σε ενεργό υπηρεσία από την αρχή του Β' Παγκοσμίου πολέμου, οπότε και διετέλεσε διοικητής της Κοπεγχάγης το 1942. Από τα αρχικά 14 μέλη της γραμματείας, επιβίωσε του πολέμου. 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 επανασύσταση της Ένωσης ήδη από το 1946. Η επανασύσταση συνδέθηκε με την πλήρη αναδιάρθρωση που αποτελεί το

αποφασιστικότερο σημείο καμπής στην ιστορία του οργανισμού. Ενώ μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο η Ένωση υφίστατο σαν συνεργασία μεταξύ των ναυτικών ασφαλιστικών εταιρειών, μετά το τέλος του πολέμου έγινε μια παγκόσμια ομπρέλα οργάνωσης ενώσεων θαλάσσιων ασφαλίσεων. Για πρώτη φορά, ο στόχος που επιδιώχθηκε από την ίδρυσή του το 1874, δηλαδή η πλήρης κάλυψη ολόκληρης της θαλάσσιας ασφάλισης, είχε επιτευχθεί.

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. Το ίδρυμα έχει μεγάλη φήμη σε διεθνές επίπεδο και έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του μοντέλου της θαλάσσιας ασφάλισης (International Union of Marine Insurance, 2019).

3.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση ή Διεθνής Ένωση Ασφαλιστών Λονδίνου (IUA) είναι ο κεντρικός αντιπρόσωπος και η οργάνωση της αγοράς για διεθνείς χονδρεμπόρους, ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες της Lloyd's που δραστηριοποιούνται στην αγορά του Λονδίνου (The International Underwriting Association of London (IUA), 2019).

Η IUA υπάρχει για την προώθηση και την ενίσχυση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τις διεθνείς εταιρείες ασφάλισης και αντασφάλισης που λειτουργούν μέσα ή μέσω του Λονδίνου.

Η IUA συστάθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1998, με τη συγχώνευση του Διεθνούς Συνδέσμου Ασφαλίσεων και Επενδύσεων του Λονδίνου (London Insurance and Reinsurance Market Association : LIRMA) και του Ινστιτούτου Λονδίνου Underwriters (Institute of London Underwriters:ILU). Αυτή η ένωση συγκέντρωσε τα αντιπροσωπευτικά όργανα για τον θαλάσσιο και μη θαλάσσιο τομέα της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου (The International Underwriting Association of London (IUA), 2019).

Το ιστορικό της ILU στις ασφαλιστικές αγορές θαλάσσιων μεταφορών, αεροπορικών μεταφορών και γενικών μεταφορών χρονολογείται από το 1884. Ανώτερα μέλη των ναυτικών ασφαλιστικών εταιρειών συναντήθηκαν άτυπα από τον 18ο αιώνα στην αίθουσα καφέ «Ιερουσαλήμ» κοντά στο βασιλικό χρηματιστήριο για να συζητήσουν τις διατυπώσεις πολιτικής και άλλα θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Υποβλήθηκε πρόταση για την καθιέρωση μιας τυπικής αντιπροσωπευτικής ασφαλιστικής ένωσης τον Ιούλιο του 1882 και δύο χρόνια αργότερα η νέα ILU ανέλαβε τα γραφεία της στο Royal Exchange Buildings.

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

μεταξύ άλλων την αποτελεσματικότητα της ναυτασφαλιστικής διαδικασίας και προσέλκυση επιχειρήσεων στο Λονδίνο

Η IUA προωθεί το σχεδιασμό και την υλοποίηση όλων των πτυχών του εκσυγχρονισμού της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των μεταρρυθμίσεων των διαδικασιών και των ηλεκτρονικών διεπαφών σε όλη την αγορά. Αυτό περιλαμβάνει τη διεξαγωγή νέων διαδικασιών για την τοποθέτηση, τη διεκπεραίωση απαιτήσεων και τη λογιστική και τον διακανονισμό χρησιμοποιώντας τα πρότυπα ACORD (Association for cooperative research and development) ως την προτιμώμενη μορφή δεδομένων, σε συνδυασμό με την κορυφαία οργάνωση στην αγορά (The International Underwriting Association of London (IUA), 2019).

Με στόχο την προώθηση της εμπειρογνομosύνης και της καινοτομίας στην αναδοχή και τις αξιώσεις, διατηρείται πλήρης γραμματεία για να υποστηριχθούν οι πολυάριθμες επιτροπές αναδοχής και διεκδίκησης που παρέχουν πολύτιμες τεχνικές συμβουλές και ιδέες βέλτιστης πρακτικής προς όφελος ολόκληρης της συμμετοχής.

Αναγνωρίζοντας ότι ο κανονισμός για την ασφάλιση και την ανασφάλιση ενισχύεται τοπικά και συγκλίνει σε παγκόσμιο επίπεδο, η IUA παρακολουθεί και ανταποκρίνεται, όπως είναι απαραίτητο, στις κανονιστικές εξελίξεις. Οι επακόλουθες δραστηριότητες συμμόρφωσης συνδέονται με το γενικό έργο της δημόσιας πολιτικής.

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες μελών της IUA που περιγράφονται παρακάτω: **Τακτικά:** δηλώνει την πλήρη ιδιότητα μέλους με δικαιώματα ψήφου και ενεργό συμμετοχή στη διακυβέρνηση και τη λειτουργία της ένωσης. Τακτικές συμμετοχές είναι ανοικτές σε διεθνείς και χονδρεμπόρους ασφαλιστικές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες που είναι κάτοχοι αδείας από την τοπική τους ρυθμιστική αρχή για τη διεξαγωγή τέτοιων συναλλαγών. Στην πράξη, τα περισσότερα Τακτικά μέλη τείνουν να λειτουργούν μέσα ή μέσω του Λονδίνου.

Συνδεδεμένα: είναι ανοικτή σε ασφαλιστικές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες εκτός του Λονδίνου. Τα συνδεδεμένα μέλη μπορούν να παραστούν στην ετήσια γενική συνέλευση της ένωσης, αλλά δεν έχουν δικαίωμα ψήφου. Λαμβάνουν μια βασική υπηρεσία δημοσίευσης.

Επίτιμα/θυγατρικά: εισήχθη για να καλύψει τις οργανώσεις αγοράς του Λονδίνου οι οποίες είτε βρίσκονται σε απογείωση είτε παρέχουν επαγγελματικές υπηρεσίες στα τακτικά μέλη του σωματείου. Η ιδιότητα του μέλους της θυγατρικής δεν παρέχει δικαιώματα ψήφου αλλά προσφέρει το πλεονέκτημα των υπηρεσιών πληροφόρησης της IUA. Τα μέλη των θυγατρικών μπορούν επίσης, ενδεχομένως, να συμμετέχουν στη δραστηριότητα της επιτροπής IUA.

3.4 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου, Institute of London Underwriters ξεκίνησε τη δραστηριότητά του περίπου το 1850 (Παζαρζής, 2015). Τότε ένας καθόλου ευκαταφρόνητος αριθμός των ασφαλιστών οι οποίοι είχαν δραστηριότητα στην αγορά του Λονδίνου συνήθιζαν να συναντιούνται στο καφενείο ενός εβραίου με το όνομα του καφενείου Jerusalem. (Παζαρζής, 2015). Στο χώρο εκείνο του καφενείου παραδοσιακά πραγματοποιούνταν συζητήσεις, ανταλλαγές προϊόντων, αλλά και εμπορικές συναλλαγές αλλά και ειδικότερα εμπορικές συναλλαγές με περιεχόμενο το οποίο είχε ασφαλιστικό χαρακτήρα. Αυτή λοιπόν η πρωινή σύναξη από ασφαλιστές που συνασπίστηκαν δημιουργώντας έναν ασφαλιστικό οργανισμό ο οποίος με το αρχικό όνομα Australian And New Zealand Underwriters Association, απετέλεσε το προπομπό του μετέπειτα Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου. Ένα σημαντικό μέρος εκείνων των ασφαλιστών, είτε ως άτομα είτε ως εταιρείες, κινητοποιήθηκαν και συνέστησαν το 1882 την δημιουργία του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Όπως περιγράφεται και σε επόμενη παράγραφο, η τελική του νομική μορφή από το 1882 δόθηκε επίσημα το 1884 με 20 αρχικά μέλη τα οποία ήταν ορισμένες από τις σημαντικότερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ασφάλιση εκείνη την περίοδο και είχαν ως ιστορικό εφαλτήριο το καφενείο Jerusalem.

Οι εταιρείες, από τις οποίες αρχικά συστάθηκε το Ινστιτούτο αυτό ήταν αποκλειστικά βρετανικών συμφερόντων. μία σημαντική χρονιά στην εξέλιξη του Ινστιτούτου ασφαλιστών Λονδίνου μπορεί να θεωρηθεί το 1922 όταν δημιουργήθηκε το γραφείο επιστροφών γνωστό ως returns bureau (Παζαρζής, 2015). Η λειτουργία του συγκεκριμένου γραφείου επιστροφών ήταν κυρίως να παρακολουθήσει τις επιστροφές των ασφαλίσεων προς τους πλοιοκτήτες δηλαδή την παρακολούθηση της αξιοπιστίας των καταβολών των αποζημιώσεων οι οποίες υπόσχονταν οι ασφαλιστές προς τους ασφαλισμένους. Αυτές οι συγκεκριμένες επιστροφές κυρίως αφορούσαν πλοία τα οποία για συγκεκριμένους λόγους παρέμεναν για μεγάλο διάστημα εκτός αγοράς κυρίως λόγω αργίας ή παροπλισμού.

Μία ακόμα χρονιά σταθμός για το Ινστιτούτο ασφαλιστών Λονδίνου μπορεί να θεωρηθεί το 1942 με την δημιουργία του γραφείου πώλησης Sign-In Office το οποίο είχε ως βασική αποστολή την διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής, ενός πλαισίου ασκούμενων στρατηγικών και δραστηριοτήτων των ασφαλιστικών εταιρειών, οι οποίες ήταν μέλη του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου σε αντικείμενα που αφορούσαν την αγορά της ασφάλισης. Τόσο το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου όσο και ειδικότερα το συγκεκριμένο γραφείο πώλησης (Sign-In Office) βρίσκονταν σε συνεργασία και αμοιβαία συνεννόηση με τους ασφαλιστές, οι οποίοι λάμβαναν μέρος στην αγορά των Lloyd's of London εφόσον ήταν και μέλη της αγοράς αυτής (The International Underwriting Association, 2019).

Η αποστολή και η συνεισφορά του Ινστιτούτου ασφαλιστών του Λονδίνου αφορά στην διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής που επικρατεί στην αγορά των Ασφαλίσεων αλλά και των θαλάσσιων ασφαλίσεων, αλλά όχι μόνο εκεί. Το κύρος το οποίο απολαμβάνει ως Ινστιτούτο είναι πολύ μεγάλο και αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στη Διεθνή Ασφαλιστική και ναυτιλιακή αγορά πάντα σε συνεργασία και με τις υπόλοιπες οργανώσεις ενώσεις και φορείς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο τόσο εντός όσο και εκτός της Μεγάλης Βρετανίας. Μια από τις σημαντικές δραστηριότητες του είναι η σύνταξη, η κριτική αναθεώρηση συμβολαίων, ή όρων συμβολαίων, που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλιση με την παροχή τεχνικών συμβουλών οι οποίες συνήθως παρέχονται μέσω μιας ειδικής επιτροπής τεχνικών εμπειρογνομόνων, η οποία λειτουργεί μόνιμα για το σκοπό αυτό.

Επίσης, μία ακόμα υπηρεσία είναι η σύνταξη και παροχή ενός ενιαίου τύπου ασφαλιστηρίου για κάθε ενδιαφερόμενο. Ειδικότερα για την υπηρεσία αυτή, δηλαδή τον ενιαίο τύπο ασφαλιστηρίου και γενικότερα για την προσπάθεια τυποποίησης και ενοποίησης των εντύπων και των διαδικασιών, γίνεται ειδική μνεία καθώς σε αυτήν την αντίληψη και τις απορρέουσες δραστηριότητες οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό η τυποποίηση πολλών πόρων της ναυτικής ασφάλισης αλλά και των σχετικών διαδικασιών.

Μία ακόμα συνεισφορά του Ινστιτούτου αυτού είναι η τήρηση αρχείων και στοιχείων που σχετίζονται με τους κινδύνους που υπήρχαν κατά τη διάρκεια των

θαλάσσιων δραστηριοτήτων αλλά και των ασφαλιστικών καλύψεων με τρόπο τέτοιο, ώστε να υπάρχει ένα ιστορικό των κινδύνων που υπήρχαν και αυτό θεωρείται πάρα πολύ σημαντικό γιατί η εκτίμηση του κινδύνου στατιστικά γίνεται πάντα στη βάση των δεδομένων που προκύπτουν από τη μέχρι τώρα ιστορικότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Το γεγονός αυτό λοιπόν της τήρησης αρχείων σε σχέση με τα ατυχήματα τους κινδύνους και όλα τα σχετικά περιστατικά δίνει μία αντικειμενική βάση για τον προσδιορισμό και την έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης την οποία μπορεί να δεχτεί ένας ασφαλιστής να αναλάβει όπως επίσης βέβαια και για τον καθορισμό του ύψους του ασφαλιστρού της αποζημίωσης και τα λοιπά (The International Underwriting Association of London (IUA), 2019).

3.5 LLOYD'S OF LONDON

Οι Lloyd's of London είναι ίσως εκείνος ο θεσμός, αν και δεν πρόκειται ακριβώς περί θεσμού, ο οποίος είναι περισσότερο από όλους συνυφασμένος με το θαλάσσιο εμπόριο και ειδικότερα με την θαλάσσια ασφάλιση. Πήραν το όνομα τους από τον Edward Lloyd, ο οποίος γεννήθηκε το 1648 (Παζαρζής, 2015) και ο οποίος ήταν ιδιοκτήτης ενός καφενείου στην περιοχή Tower street. Το καφενείο του Edward Lloyd είχε την τύχη να αποτελέσει τόπο συγκέντρωσης ανθρώπων που ασχολούνταν με τη θάλασσα και ειδικότερα με την ασφάλιση πλοίων φορτίων προσωπικού, δηλαδή με την θαλάσσια ασφάλιση αλλά και γενικότερα να αποτελέσει τόπο συνάντησης και καθημερινής συνέντευξης συζήτησης και ενασχόλησης ανθρώπων που το αντικείμενό τους ήταν η ναυτιλία. Έτσι με το πέρασμα του χρόνου αποτέλεσε έναν κοινωνικό και επαγγελματικό πόλο συναναστροφής, το κοινό επαγγελματιών (Lloyd's London, 2019).

Μεταξύ των ατόμων που σύχναζαν στο καφενείο του, βρίσκονταν και άνθρωποι οι οποίοι ήταν επαγγελματίες στο χώρο της ασφάλισης γενικότερα αλλά και της θαλάσσιας ασφάλισης ειδικότερα (Παζαρζής, 2015). Το 1691 το καφενείο των Lloyd's μετεγκαταστάθηκε στην οδό Lombard στον αριθμό 16 ενώ πέντε χρόνια αργότερα, δηλαδή το 1696 ξεκίνησε η έκδοση της εφημερίδας Lloyd's news η οποία κυκλοφορούσε κάθε δύο μέρες. Η εφημερίδα αυτή περιείχε πληροφορίες τόσο ναυτιλιακής όσο και γενικότερης φύσης. Συνολικά η έκδοση της εκείνη την περίοδο διάρκεσε 5 μήνες και αργότερα έκλεισε εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού από τις σύγχρονες εκείνης της εποχής εφημερίδες, αλλά και από το γεγονός ότι αποτελούσε ένα έντυπο ειδικού τύπου δηλαδή ένα έντυπο το οποίο απευθύνονταν σε ένα περιορισμένο κοινό και εκείνη η εποχή δεν κρίνεται ως αρκετά ώριμη για να μπορέσει να υποστηρίξει ένα εξειδικευμένο έντυπο. Ωστόσο η Lloyd's news απετέλεσε τον πρόδρομο για την έκδοση της Lloyd's list η οποία εκδόθηκε περίπου 30 χρόνια αργότερα και συνεχίζει να εκδίδεται μέχρι τις μέρες μας. Αυτή ήταν η απαρχή των Lloyd's of London (Lloyd's London, 2019).

Ιστορικά, μέσα από το καφενείο και τον ευρύτερο χώρο τον κοινωνικό και

επαγγελματικό του καφενείου των Lloyd's αναπτύχθηκαν διάφορες ομάδες ή επαγγελματικές συσπειρώσεις, οι οποίες με την πάροδο του χρόνου έλαβαν πιο καθορισμένη μορφή δομή και λειτουργία και μετεξελίχθηκαν σε σύγχρονες οργανώσεις που λειτούργησαν για πάρα πολλά χρόνια, ορισμένες από αυτές ακόμα και σήμερα. Για παράδειγμα, μία ομάδα η οποία ήταν γνωστή ως Society of underwriters at Lloyd's Coffee house, η οποία ομάδα απετέλεσε τον πρόγονο των Lloyd's register of shipping, δηλαδή τού σύγχρονου Βρετανικού νηογνώμονα.

Το 1774 μετακόμισαν σε νέο μεγαλύτερο κτίριο στο Royal exchange, το οποίο όμως παρόλα αυτά αποδείχτηκε μικρό για να τους στεγάσει δεδομένου ότι αύξανε ο κύριος όγκος της ναυτιλίας και μαζί αύξανε όγκος της θαλάσσιας ασφάλισης και μαζί με αυτόν αυξάνεται ο όγκος των ανθρώπων που ασχολούνται με το αντικείμενο αυτό . Ενδεικτικό του κύρους που απολάμβαναν οι Lloyd's, είναι το γεγονός ότι το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που συντάχθηκε για πλοίο και φορτίο από αυτούς το 1779 συνεχίζει ακόμα και σήμερα να χρησιμοποιείται με κάποιες τροποποιήσεις σε κάποιες περιπτώσεις (Παζαρζής,2015). Μετά την καταστροφή από πυρκαγιά του Royal exchange, επιστρέφουν σε νεόδμητο κτίριο στο χώρο όπου κάποτε βρισκόταν το καφενείο . Από το 1928 λειτουργούν στο κτίριο της Leadenhall street μέχρι και το 1986, όπου τελικά εγκαινιάζεται το νέο του κτίριο από την Βασίλισσα Ελισάβετ. Η ιστορία τον Lloyd's είναι μία ιστορία η οποία περιλαμβάνει αρκετές διασπάσεις συγχωνεύσεις και μετεξέλιξης ήδη, η αναφορά της οποίας ξεφεύγει από τον σκοπό της εργασίας αυτής.

Μιλώντας για την σημερινή εποχή μπορούμε να πούμε ότι η Lloyd's είναι από τους σημαντικότερους αν όχι ο σημαντικότερος stakeholder στο παίγνιο των φορέων της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλισης.

Επισημαίνεται ότι δεν πρέπει να υπάρχει σύγχυση μεταξύ των Lloyd's of London και των άλλων οργανώσεων που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλιση, αλλά πολύ περισσότερο δεν πρέπει να υπάρχει σύγχυση μεταξύ των Lloyd's of London και του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου εξαιτίας του γεγονότος ότι και τα δύο δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο. Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου, το οποίο βέβαια αργότερα αποτέλεσε τη βάση μετεξέλιξης της Παγκόσμιας Ένωσης

Ασφαλιστών του Λονδίνου, είναι ένας οργανισμός εντός του οποίου αντιπροσωπεύονται ανεξάρτητοι ασφαλιστικοί φορείς. ενώ η Lloyd's of London είναι μία ασφαλιστική αγορά, ένα μάρκετ, κάτι σαν πεδίο διαπραγματεύσεων και κλεισίματος συμφωνιών, το οποίο λειτουργεί είτε μέσω ανεξάρτητων ασφαλιστών είτε κυρίως μέσω ενώσεων ασφαλιστών. Οι όποιοι ασφαλιστικοί κίνδυνοι υπεισέρχονται στις διαπραγματεύσεις αυτές, οι οποίες συμβαίνουν στους Lloyd's of London, υπάγονται, επιμερίζονται και αναλαμβάνονται από τους ασφαλιστές οι οποίοι συνάπτουν τα μεταξύ τους συμβόλαια η από τις ασφαλιστικές εκείνες εταιρείες, συχνά και αλληλασφαλιστικές, οι οποίοι είναι διατεθειμένες να αναλάβουν τις σχετικές καλύψεις.

Στην σημερινή εποχή οι Lloyd's, έτσι όπως προσδιορίζονται οι ίδιοι, είναι η κορυφαία ασφαλιστική και αντασφαλιστική αγορά παγκοσμίως, προστατεύοντας δηλαδή ασφαλίζοντας τα περιουσιακά στοιχεία, κάθε είδους περιουσιακά στοιχεία, προωθώντας την ανάπτυξη και τον καταμερισμό του κινδύνου για την δημιουργία ενός ασφαλέστερου κόσμου (Lloyd's London, 2019). Μία επιχείρηση η οποία εγγράφεται στους Lloyd's και συνεργάζεται μαζί τους είναι σίγουρο ότι απευθύνεται σε έναν εξειδικευμένο ασφαλιστικό οργανισμό, μέσω του οποίου μπορεί να προβεί στην διαχείριση ή την ανάληψη κινδύνου μέσω μεσιτών ή επενδυτών της ασφαλιστικής αγοράς. Ως οργανισμός, ασφαλίζει από νεοσύστατες επιχειρήσεις, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, εθνικές κυβερνήσεις, πολυεθνικές εταιρείες, επιδρώντας στην παγκόσμια οικονομία. Σε κάποιο βαθμό μπορούμε να πούμε ότι μεγάλοι ασφαλιστικοί οργανισμοί ή αγορές, κατά κάποιο τρόπο λειτουργούν και ως δικλείδες ασφαλείας ή αποθήκες οικονομικής δύναμης (σαν energy buffers) τα οποία σε περιόδους οικονομικών κρίσεων όπως αυτή του 2008, σε κάποιο βαθμό λειτουργούν αποσβεστικά στις κρίσεις μέσω της αποδέσμευσης κεφαλαίων τα οποία εκρέουν από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς μέσω των συμβολαίων που έχουν για αποζημιώσεις σε περιπτώσεις ζημιών κλπ(Lloyd's London, 2019).

Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα τους, το 2018 υιοθέτησαν μία νέα στρατηγική με σκοπό να συνεργαστούν στενότερα με άλλους παράγοντες της αγοράς για να βελτιώσουν τις επιδόσεις τόσο της αγοράς, όσο κυρίως τις δικές τους. Η στρατηγική τους αφορά σε τέσσερις τομείς προτεραιότητας ως εξής: πρώτον την βελτίωση των επιδόσεων και των συνθηκών ανάληψης και ασφάλισης ενός οργανισμού μέσω της

συνολικότερης εποπτείας της αγοράς με καλύτερο προσδιορισμό του κινδύνου και με μία αυστηρότερη διαδικασία επιθεώρησης. Πιθανότατα ο στόχος αυτός είναι αντιστάθμισμα της αυξημένης ανασφάλειας και του μακροοικονομικού κινδύνου ο οποίος προκύπτει ως εκτίμηση από την τελευταία δεκαετία της οικονομικής κρίσης.

Ο δεύτερος στόχος των Lloyd's αφορά τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών επιχειρησιακής λειτουργίας, ειδικότερα για την αγορά στόχο του Λονδίνου για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων με τις οποίες συνάπτουν συμβόλαιο. Ο τρίτος στόχος της στρατηγικής των Lloyd's αφορά την στρατηγική διεύρυνσης του οργανισμού των Lloyd's προς την Ευρώπη, μέσω της ίδρυσης μιας νέας θυγατρικής της Lloyd's Brussels, η οποία από το 2019 είναι λειτουργική. Ο τέταρτος στόχος αφορά τη νομοθεσία νέων στρατηγικών για την ενθάρρυνση της καινοτομίας σε όλη την αγορά μέσω μιας σειράς πιλοτικών πρωτοβουλιών.

Για την διαμόρφωση αυτής της στρατηγικής υλοποίησαν ένα εξάμηνο δημόσιες διαβουλεύσεις με εκατοντάδες εμπλεκόμενους φορείς του χώρου της ασφάλισης και της οικονομίας, έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να προτείνουν τρόπους για το πώς θα μπορούσε ο οργανισμός των Lloyd's να αυξήσει την προστιθέμενη του αξία για την αγορά, την κοινωνία, την οικονομία, αλλά και κάθε εμπλεκόμενο φορέα ξεχωριστά.

Αξιολογώντας την παραπάνω στρατηγική στους τέσσερις πυλώνες που αναφέρθηκαν, μπορούμε να σχολιάσουμε και να διακρίνουμε μία εξωστρεφή δραστηριότητα του οργανισμού, μία προσπάθεια να αναγνώσει και να ανταποκριθεί στην διαφοροποίηση των μακροοικονομικών συνθηκών και του νέου πολιτικού και οικονομικού τοπίου που δημιουργείται στον πλανήτη, αλλά και να αντισταθμίσει ενδεχόμενους κινδύνους από τη διάρθρωση της αγοράς στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, ειδικότερα υπό το πρίσμα της πιθανής εξόδου της Μεγάλης Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ειδικά αυτό το τελευταίο στοιχείο, δηλαδή η έξοδος της Μεγάλης Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία είναι γνωστή ως Brexit, φαίνεται ότι επιλέχθηκε να αντιμετωπιστεί με τη δημιουργία μιας θυγατρικής στην καρδιά της Ευρώπης, δηλαδή στις Βρυξέλλες η οποία πλέον θυγατρική θα αποτελέσει την βασική πλατφόρμα δραστηριοποίησης των Lloyd's στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.6 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (International Association of Classification Societies: IACS) αφιερωμένη στο στόχο για ασφαλή πλοία και καθαρή θάλασσα, το IACS συμβάλλει μοναδικά στη θαλάσσια ασφάλεια και ρύθμιση μέσω της τεχνικής υποστήριξης, της επαλήθευσης της συμμόρφωσης και της έρευνας και ανάπτυξης. Περισσότερο από το 90% της συνολικής χωρητικότητας φορτίου στον κόσμο καλύπτεται από τους κανόνες και τα πρότυπα κατασκευής και διάρκειας ζωής που καθορίζονται από τις δώδεκα κοινοτικές εταιρείες του IACS (International Association of Classification Societies, 2019).

Σκοπός μιας Εταιρείας Ταξινόμησης (CS) είναι να παρέχει ταξινόμηση, νόμιμη πιστοποίηση και υπηρεσίες, ως αναγνωρισμένος οργανισμός που ενεργεί για λογαριασμό της διοίκησης και να προσφέρει βοήθεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους ρυθμιστικούς φορείς όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, με βάση σχετικά με τη συσσώρευση ναυτικών γνώσεων και τεχνολογίας.

Το όραμα της IACS είναι να είναι αξιόπιστος εταίρος των ρυθμιστικών αρχών όσον αφορά την ανάπτυξη των θαλάσσιων κανονισμών και να διατηρηθεί η ταξινόμηση ως ο κύριος μηχανισμός πρακτικής αυτορρύθμισης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αποστολή της IACS είναι να καθιερώσει, να επανεξετάσει, να προωθήσει και να αναπτύξει ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και την επιθεώρηση πλοίων και άλλων εγκαταστάσεων που σχετίζονται με τη θάλασσα και να βοηθήσει τα διεθνή ρυθμιστικά όργανα και τους τυποποιημένους οργανισμούς να αναπτύξουν, να εφαρμόσουν και να ερμηνεύσουν τους θεσμοθετημένους κανονισμούς και τα βιομηχανικά πρότυπα στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Βασικά στοιχεία της δεοντολογίας είναι η ικανότητα να προχωρήσει και να συνεργαστεί με τους ρυθμιστικούς φορείς και τον κλάδο σχετικά με πρωτοβουλίες που

μπορούν να προωθήσουν αποτελεσματικά τη θαλάσσια ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα, να παράσχουν πρακτικές κατευθύνσεις σε πραγματικό επίπεδο στις ρυθμιστικές αρχές και στη βιομηχανία και να αντιμετωπίσουν καταλλήλως την ασφάλεια στη θάλασσα .

Σημαντικές είναι οι τεχνικές γνώσεις και συμβουλές που παρέχει από τη συλλογική και ατομική γνώση και πείρα που αποκτήθηκε από τον κύκλο της για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη, η υιοθέτηση και η εφαρμογή τεχνικών κανόνων και ελάχιστων απαιτήσεων, καθώς και ερμηνειών νομικών πράξεων που αντικατοπτρίζουν την τρέχουσα πρακτική και τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις την κοινωνία, την υποστήριξη της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών. Σημαντική είναι η δέσμευση των μελών να καθορίσουν και να τηρήσουν τα υψηλότερα παγκόσμια ποιοτικά πρότυπα, μέσω της αυστηρής εφαρμογής του QACS του IACS και μέσω της πραγματικής απόδοσης που αποδεικνύεται από τους κατάλληλους βασικούς δείκτες απόδοσης .

Έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί ανοιχτά δεδομένα σχετικά με τον ζωτικό της ρόλο και τα ποιοτικά της πρότυπα, καθώς και να παρέχει συμβουλές σχετικά με την εφαρμογή κανονισμών, ερμηνειών ή βελτιώσεων αυτών, αν υπάρχει ανάγκη, έτσι ώστε να μπορούν να αναπτυχθούν αποτελεσματικά πρακτικές λύσεις σε συνεργασία και με την υποστήριξη άλλων ενδιαφερομένων, αυξάνοντας την εμπιστοσύνη στον κλάδο της ναυτιλίας (International Assosiation of Classification Societes, 2019).

Εργάζεται για την εξασφάλιση της επαγγελματικής ακεραιότητας και τη διατήρηση υψηλών επαγγελματικών προτύπων, μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής εσωτερικών συστημάτων διαχείρισης ποιότητας που συμμορφώνονται με το σύστημα πιστοποίησης συστήματος ποιότητας του συστήματος IACS (QSCS) και επαληθεύονται από ανεξάρτητους διαπιστευμένους οργανισμούς πιστοποίησης και την αρχική αξιολόγηση και την περιοδική εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια συμμετοχής . Το IACS παράγει μια σειρά εγγράφων που συμβάλλουν στην προώθηση της συνοχής σε όλες τις κοινωνίες-μέλη.

3.7 ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ

Το Ινστιτούτο Ναυτασφαλιστών του Λίβερπουλ ιδρύθηκε το 1882, ωστόσο ουσιαστικά οι πρώτες αναφορές για τη λειτουργία του μάλλον ανάγονται στο 1802. Συχνά αναφέρεται και ως ένωση, αντί του ινστιτούτου (The Liverpool underwriters and maritime association, 2019). Το 1802, συστήθηκε για πρώτη φορά από ομάδα ασφαλιστών πλοιοκτητών αλλά και στελέχη που προέρχονταν από την κοινότητα των επιχειρηματιών του Λίβερπουλ, το γραφείο των ασφαλιστών του Λίβερπουλ δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό τον πρώτο οργανισμό αυτού του είδους στο Ηνωμένο Βασίλειο. Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του Ινστιτούτου, το αντικείμενο στο οποίο δραστηριοποιούταν δεν αφορούσε αποκλειστικά τον χώρο της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά περιλαμβάνει και άλλα αντικείμενα ασφάλισης που αφορούσαν τον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας όπως η ναυσιπλοΐα ή εταιρείες που υποστήριζαν τον κύκλο εργασιών της ναυτιλίας στη στεριά.

Τα πρώτα χρόνια γνώρισε μεγάλη άνθηση το Ινστιτούτο, η οποία σε μεγάλο βαθμό οφειλόταν στο γενικότερα αναπτυγμένο εμπόριο της επικρατούσας επί των θαλασσών Βρετανικής Αυτοκρατορίας, μέρος του οποίου εμπορίου διεξαγόταν μεταξύ της Μητρόπολης και των αποικιών. Μάλιστα, μέχρι και το 1866 το Ινστιτούτο ήταν ο βασικός αποδέκτης των Ναυτιλιακών ειδήσεων που προέρχονταν από τις ΗΠΑ, τις οποίες με τη σειρά του διαβίβαζε στους Lloyd's του Λονδίνου (Παζαρζής,2015). Την σημερινή νομική μορφή του, αλλά κυρίως τη λειτουργική του μορφή και αποστολή την απέκτησε περί το 1882 με τη μορφή επιχείρησης (The Liverpool underwriters and maritime association, 2019).

Το Ινστιτούτο ναυτικών Ασφαλίσεων του Λίβερπουλ ή αλλιώς the Liverpool Underwriters and Maritime Association, είναι μία ενεργός επιχείρηση η οποία ιδρύθηκε στις 7 Νοεμβρίου 1882, σύμφωνα με την καταχώρηση στα μητρώα επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του Λίβερπουλ, με το γραφείο να είναι δηλωμένο στο Λίβερπουλ στο Merseyside. Το Ινστιτούτο ναυτασφαλίσεων του Λίβερπουλ βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία για περίπου 137 χρόνια. Υπάρχουν αυτή τη στιγμή ενεργοί οκτώ διευθυντές

του και μία γραμματεία σύμφωνα με την τελευταία και έγκαιρη ενημέρωση την οποία καταχώρησε το Ινστιτούτο το 2019. Η νομική του μορφή είναι μία ανώνυμη εταιρεία χωρίς μετοχικό κεφάλαιο δηλαδή είναι μία «private limited by guarantee without share Capital».

Συνεργάζεται Τόσο με τους Lloyd's of London όσο και με άλλες ενώσεις ή γραφεία και προσφέρει υπηρεσίες που βοηθούν τα μέλη του να προσφέρουν ποιοτικότερες και περισσότερο ανταγωνιστικές υπηρεσίες μέσω της συλλογής και της επεξεργασίας στατιστικών στοιχείων της κωδικοποίησης της νομοθεσίας και της ανάλυσης των παραμέτρων που διέπουν την ασφαλιστική αγορά Με τρόπο ώστε συνολικά να πληρείται η όσο το δυνατόν καλύτερη ενημέρωση των μελών του οργανισμού ώστε αυτά να επιβιώνουν σε μία άκρως ανταγωνιστική αλλά κερδοφόρα αγορά παρέχοντας τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες και εξασφαλίζοντας τα βέλτιστα οφέλη για τα μέλη του.

3.8 Η ΈΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Η ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, είναι το βασικό θεσμικό όργανο το οποίο έχει αποστολή να εκπροσωπήσει τις ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Πρόκειται για ένα αναγνωρισμένο επαγγελματικό σωματείο το οποίο σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ιστοσελίδα του έχει ιστορία περισσότερο από 110 έτη και ένα θεσμικό ρόλο τον οποίο διαρκώς εξελίσσει και εμπλουτίζει (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας , 2019). Στην ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος είναι καταγεγραμμένα περίπου 50 μέλη συνολικά, τα οποία σε επίπεδο κύκλου εργασιών αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 95% των ασφαλιστρών τα οποία καταγράφονται ως παραγόμενη υπηρεσία στην ελληνική αγορά. Ως βασικός εκφραστής του ασφαλιστικού κλάδου στην Ελλάδα, η ένωση μεταξύ άλλων προβάλλει τις θέσεις των μελών της και τις προτάσεις τους προς την πολιτεία προς τα αντίστοιχα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και τους διάφορους διεθνείς ασφαλιστικούς οργανισμούς οι οποίοι σχετίζονται με τον κλάδο των Ασφαλίσεων (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας , 2019).

Ορισμένοι από τους βασικούς στόχους της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, είναι να αναδείξει την αξία της ασφάλισης και την επέκταση του κλάδου ενισχύοντας αυτό που αποκαλούμε ως «ασφαλιστική συνείδηση» των Ελλήνων πολιτών, να εκσυγχρονίζει τον ασφαλιστικό κλάδο εισάγοντας τις διεθνείς καλές πρακτικές, ακολουθώντας τις πρωτοπόρες εξελίξεις και τις τάσεις που εμφανίζονται στον κλάδο αυτό διεθνώς και να μεγιστοποιήσει τη συμβολή στο κοινωνικό σύνολο και στην οικονομική ανάπτυξη μέσα από την παραγόμενη αξία που δημιουργεί ο κλάδος με τον τζίρο τον οποίο καταγράφει (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας , 2019).

Η έδρα της ένωσης είναι η Αθήνα, η περιφέρεια δράσης είναι όλη η ελληνική επικράτεια, ενώ ένας από τους σκοπούς της είναι η προστασία και η προαγωγή των ηθικών επαγγελματικών και οικονομικών συμφερόντων των μελών της καθώς και η με κάθε πρόσφορο μέσο επιδίωξη της ανάπτυξης της ιδιωτικής επιχείρησης με δραστηριότητα την ασφάλιση. Μεταξύ των άλλων δραστηριοτήτων της Ένωσης

Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, μπορούμε να καταγράψουμε, σύμφωνα με το καταστατικό της, τις εξής: τη συμμετοχή σε προκαταρκτικές εργασίες και τη διατύπωση της γνώμης σε σχετικά νομοσχέδια, την έκφραση απόψεων σε θέματα που την αφορούν ενώπιον δημόσιων εθνικών ή υπερεθνικών αρχών, την προστασία και τη δημιουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού, την παρακολούθηση των τάσεων της αγοράς, την εκπόνηση μελετών και την ανάληψη εκπαιδευτικών και μορφωτικών δραστηριοτήτων σε θέματα ιδιωτικής ασφάλισης και συναφή θέματα, την επεξεργασία και τη μελέτη στατιστικών στοιχείων για την παρακολούθηση των παραμέτρων του κλάδου και της σχετικής ασφαλιστικής νομοθεσίας, την προβολή του θεσμού της ιδιωτικής ασφάλισης στην προώθηση δράσεων με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους καταναλωτές των υπηρεσιών.

Μέλη της ένωσης, εκτός από τις εταιρείες οι οποίες παρέχουν ασφάλιση στα γεωγραφικά όρια της Ελληνικής επικράτειας, μπορούν να είναι και εκείνες οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται ως αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί. Η ένωση διοικείται από διοικητικό συμβούλιο το οποίο αποτελείται από 19 μέλη συνολικά. Η θητεία του διοικητικού Συμβουλίου είναι διετής. Ένα ακόμα όργανο της ένωσης είναι η εκτελεστική επιτροπή, η οποία έχει την αρμοδιότητα να αποφασίζει για τα τρέχοντα θέματα της ένωσης, καθώς και να προετοιμάζει την ατζέντα και τα θέματα αρμοδιότητας που αφορούν στο διοικητικό συμβούλιο. Η Γενική Διεύθυνση της ένωσης, έχει την ευθύνη ως όργανο για την υλοποίηση των αποφάσεων του διοικητικού Συμβουλίου. Υπό την εποπτεία της γενικής διεύθυνσης και του διοικητικού Συμβουλίου βρίσκονται διάφορες επιτροπές, μόνιμες ή περιστασιακές, οι οποίες απαρτίζονται από μέλη της ένωσης ή από στελέχη διαφόρων εταιρειών και έργο τους είναι η επεξεργασία, η διαχείριση, η μελέτη εξειδικευμένων ζητημάτων, τα οποία εμπίπτουν στον τομέα αρμοδιότητας της ένωσης. Ως μέλη της ένωσης, τα οποία όπως αναφέρθηκε θα πρέπει να δραστηριοποιούνται στις ασφάλειες στην Ελλάδα, προφανώς συγκαταλέγονται και εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται διεθνώς στον τομέα των ασφαλίσεων και ειδικότερα και τον ναυτασφαλίσεων, όπως είναι η Association of Lloyd's Underwriters και η Tokio Marine Europe Insurance Limited.

Η ίδρυση της ένωσης ασφαλιστικών εταιρειών Ελλάδος ανάγεται στο 1907 όπου ιδρύεται η ένωση με την αρχική της μορφή, ως ένωση των εν Ελλάδι εργαζομένων

εταιρειών ασφαλείας κατά του πυρός. Το 1929 η ένωση ασφαλιστικών εταιρειών Ελλάδος με την ονομασία που αναφέρθηκε πριν, αποκτά τη νομική μορφή ενός επίσημου επαγγελματικού σωματείου και κάτω από αυτή την μορφή αναδεικνύεται σε έναν κεντρικό ρυθμιστή της ασφαλιστικής αγοράς στην Ελλάδα. Το 1959 η ένωση συγχωνεύεται με μία σειρά από πρωτοβάθμια σωματεία, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό το πρώτο συλλογικό και ενιαίο όργανο του κλάδου της ασφάλισης στην Ελλάδα, το οποίο όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται αφορούσε στην ένωση των εν Ελλάδι Εργαζομένων Ασφαλιστικών Εταιρειών. Το 1968 δημιουργείται υπό αυτήν την ονομασία η Ένωση Ασφαλιστών Ελλάδος και ταυτόχρονα έχουμε και μία πρώτη της διάσπαση. Το 1982 δημιουργείται η Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιρειών και παράλληλα διασπάται ο κλάδος σε τρεις ασφαλιστικές ενώσεις. Το 1987 προσχωρεί στην ένωση η μία εκ των τριών ενώσεων η Ένωση Ασφαλιστών Ελλάδος και μετατρέπεται με αυτό τον τρόπο στο Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών, το οποίο και ήταν ένας πρώτος εξειδικευμένος εκπαιδευτικός οργανισμός στην ελληνική αγορά σε θέματα ασφάλισης. Το 1992 προσχωρεί στην Ένωση Ασφαλιστών Ελλάδος και η παλιότερη διάσπαση της ένωσης ελληνικών ασφαλιστικών εταιρειών όπου και υιοθετείται το μέχρι σήμερα καταστατικό και το όνομα της Ένωσης Ασφαλιστικών εταιρειών Ελλάδος.

Όσον αφορά τη σημασία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος για την θαλάσσια ασφάλιση εντοπίζεται ότι αρχικά το γενικότερο ενδιαφέρον και η συμβολή της ένωσης στη δημιουργία του θεσμικού πλαισίου της ασφάλισης και στην διαμόρφωση της αγοράς της ασφάλισης. Έμμεσα υπάγεται και η επίδραση στο ειδικότερο τοπίο της θαλάσσιας ασφάλισης τουλάχιστον σε εθνικό επίπεδο. Μπορεί όμως να εντοπιστεί και ειδικότερη ενασχόληση της ένωσης με τον κλάδο των πλοίων η της θαλάσσιας ασφάλισης εφόσον τα μεταφερόμενα εμπορεύματα και ο κλάδος των πλοίων των πλοίων ή σκαφών αναψυχής αποτελούν δύο από τα από τα οκτώ πεδία τα οποία η ένωση παρακολουθεί με στατιστικούς δείκτες τους οποίους επικαιροποιεί ανά έτος (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας , 2019). Από τα στατιστικά τα οποία παρέχει η Ένωση στην ιστοσελίδα της για το έτος 2017, προκύπτει ότι η συνολική παραγωγή ασφαλιστρων στον κλάδο της ασφάλισης πλοίων, (υπάρχουν 6 που αφορούν σε πλοία και 12 που αφορούν σε αστική ευθύνη πλοίων), έφτασε στα 16 εκατομμύρια

ευρώ σχεδόν καταγράφοντας με τον τρόπο αυτό αύξηση κατά 7,2% σε σχέση με το 2016. Ο επιμερισμός της παραγωγής αυτού του κλάδου στα διάφορα κανάλια διανομής, αφορούσε κατά 76% ανεξάρτητα δίκτυα, μεσίτες και πράκτορες, απευθείας πωλήσεις σε ποσοστό 13,3%, ιδιόκτητο δίκτυο ασφαλιστικών συμβούλων σε ποσοστό 10%, και συνεργασία με τράπεζες σε ποσοστό 0,7% (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2018). Το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλιζόμενων σκαφών τόσο σε πλήθος όσο και σε συνολική αξία, δηλαδή σε τζίρο, είναι αυτά της προσωπικής αναψυχής. Αυτό ισχύει και όσον αφορά το πλήθος των ζημιών, δηλαδή οι περισσότερες αποζημιώσεις σε πλήθος αφορούν επίσης σκάφη προσωπικής αναψυχής. Όσον αφορά τις κύριες αιτίες καταβολής αποζημιώσεων, προκύπτει ότι αυτές έχουν σχέση κυρίως με την πρόσκρουση της σύγκρουσης σε ποσοστό 17,5%, τις μηχανικές βλάβες σε ποσοστό 15% και την αστική ευθύνη σε ποσοστό 14,8% (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2019).

3.9 Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΈΝΩΣΗ ΔΙΑΣΩΣΤΩΝ

Η Αμερικάνικη Ένωση Διασωστών ή American Salvage Association (ASA) δημιουργήθηκε ως σύνδεσμος επαγγελματιών διασωστών για να παράσχει μια ενιαία ταυτότητα και να βοηθήσει στην εξειδίκευση της ικανότητας αντίδρασης θαλάσσιας διάσωσης και πυρόσβεσης των Ηνωμένων Πολιτειών (American Salvage Association, 2019). Με τον τρόπο αυτό, η ASA συνέβαλε στη βελτίωση της απόκρισης σε θαλάσσια ατυχήματα, στα παράκτια και στα εσωτερικά ύδατα της Βόρειας Αμερικής. Η ASA εκπαιδεύει επίσης την κυβέρνηση, τη βιομηχανία και το ευρύ κοινό σχετικά με το ρόλο του θαλάσσιου διασώστη στην προστασία της ζωής, του περιβάλλοντος και της ιδιοκτησίας, από τις συνέπειες των κινδύνων των μεταφορών στο νερό (θάλασσα, λίμνες, ποτάμια). Για την επίτευξη των στόχων αυτών, η ASA προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των μελών της για να εξασφαλίσει αποτελεσματική και επιτυχημένη αντιμετώπιση σε μείζονα περιστατικά.

Η ASA επιδιώκει να εξασφαλίσει ανοιχτή επικοινωνία και συνεργασία με τις ρυθμιστικές αρχές, με αποτέλεσμα την ταχεία και αποτελεσματική ανταπόκριση, με τακτικές συναντήσεις με διάφορες ομοσπονδιακές και κρατικές υπηρεσίες για την ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τη βελτίωση της απόσχισης και της αντιμετώπισης των πυρκαγιών και των ναυαγίων ή άλλων ναυτικών ατυχημάτων στη Βόρεια, Κεντρική και Νότια Αμερική, Καραϊβική θάλασσα. Η ASA διερευνά επίσης τους ιδιοκτήτες σκαφών και τα συμφέροντα αναδοχής τους, καθώς και διάφορες ομάδες δημόσιων συμφερόντων, για να διευκολύνουν την καλύτερη κατανόηση όλων των απόψεων και να εξασφαλίσουν μια επιτυχημένη και προστατευτική λήψη απόφασης όταν απαιτείται στο μέλλον. Τα ζητήματα ασφάλειας, ασφάλισης, αυξημένης κατάρτισης, επαρκών αποταμιευτικών περιουσιακών στοιχείων και άμεσης απόκρισης είναι υψηλά στην ατζέντα της ASA. Η ASA και τα μέλη της δεσμεύονται να δουλέψουν με τρόπο συνεργατικό με όποιον εμπλέκεται σε τέτοια ζητήματα.

Η ASA σκοπεύει, σύμφωνα με τις διακηρύξεις της (American Salvage Association, 2019), να εξασφαλίσει ανοιχτή επικοινωνία και συνεργασία με τις

ρυθμιστικές αρχές, τόσο την πολιτειακή όσο και την ομοσπονδιακή, την περιβαλλοντική κοινότητα, και φυσικά με τους εφοπλιστές και τους αναδόχους για να εξασφαλίσουν αποτελεσματικές επιχειρήσεις στο μέλλον. Συνεργαζόμενη στενά με τις ρυθμιστικές αρχές, καθώς και με τους ιδιοκτήτες και τους αναδόχους, και όχι με διασταυρούμενους σκοπούς, υπηρετώντας με τον τρόπο αυτό την αντίληψη ότι μέσω της συνεργασίας, το ευρύ κοινό και οι θαλάσσιοι πόροι θα προστατεύονται ακόμη καλύτερα.

Η American Salvage Association συναντιέται με διάφορες ομοσπονδιακές και κρατικές υπηρεσίες για να ανταλλάξουν απόψεις για τη βελτίωση της διάσωσης και της αντιμετώπισης των πυρκαγιών στις ΗΠΑ. Πρόκειται επίσης για διασύνδεση με τους ιδιοκτήτες σκαφών και τα συμφέροντα αναδοχής τους καθώς και διάφορες ομάδες δημόσιου ενδιαφέροντος για να εξασφαλίσουν καλύτερη κατανόηση όλων των απόψεων για να εξασφαλιστεί μια επιτυχημένη ανταπόκριση όταν απαιτείται στο μέλλον.

Η αποστολή της ASA είναι να είναι ένας ενοποιητικός σύνδεσμος της εμπορικής βιομηχανίας θαλάσσιας διάσωσης, που θα είναι ο οριστικός εκπρόσωπος της βιομηχανίας αυτής στη Βόρεια, Κεντρική και Νότια Αμερική καθώς και στην Καραϊβική Θάλασσα. Οι στόχοι της ASA είναι (American Salvage Association, 2019):

- Δημιουργία και προώθηση μιας καλής εργασιακής σχέσης και πνεύματος αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ των Γενικών και των Συνδεδεμένων μελών της.
- Οι μονάδες θαλάσσιων σωμάτων που εργάζονται στη Βόρεια, Κεντρική και Νότια Αμερική, καθώς και η Θάλασσα της Καραϊβικής και τα εδάφη και τα περιουσιακά τους στοιχεία, προκειμένου να εξετάσουν και, όταν είναι επιθυμητό, να αναλάβουν κοινή δράση για θέματα που αφορούν τη βιομηχανία διάσωσης θαλάσσης.
- Να εργαστεί για τη βελτίωση και, ενδεχομένως, την τυποποίηση των συμβάσεων και άλλων εγγράφων σχετικών με τη βιομηχανία θαλάσσιας διάσωσης.
- Να γνωστοποιήσει στα μέλη της περιπτώσεις πρακτικών που θεωρούνται άδικες ή απαράδεκτες που έρχονται αντιληπτές στην ASA.
- Να συνεργάζεται με άλλες ενώσεις που εργάζονται προς το συμφέρον της βιομηχανίας θαλάσσιας διάσωσης.
- Η λήψη τέτοιων ενεργειών κατά καιρούς φαίνεται επιθυμητή και θεωρείται

κατάλληλη και προς το καλύτερο συμφέρον της βιομηχανίας θαλάσσιας διάσωσης.

- Να υποστηρίζει ενεργά τα Γενικά Μέλη του σε σχέση με νομικές ή εμπορικές διαφορές όπου η εν λόγω υποστήριξη συνιστάται από την Εκτελεστική Επιτροπή και εγκρίνεται από τη Μέλη σύμφωνα με τους παρόντες Κανονισμούς.

Η ASA ξεκίνησε το Πρόγραμμα 4-C - Επικοινωνία, Συνεργασία και Αρμοδιότητα. Υπογραμμίζοντας την ανάγκη για συνεχή επαγγελματισμό στη βιομηχανία θαλάσσιας διάσωσης, τα μέλη της ASA συμφώνησαν να αυξήσουν τις κεφαλαιουχικές δαπάνες, να επεκτείνουν την κατάρτιση και να αποκτήσουν μια έμπειρη ομάδα εργατικού δυναμικού για να συμπληρώσουν το αυξανόμενο ενδιαφέρον της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης των ΗΠΑ καθώς και κρατών στον τομέα της ανταπόκρισης σε θαλάσσια ατυχήματα.

Η ASA δεσμεύεται να βοηθήσει τους ομοσπονδιακούς νομοθέτες στην οικοδόμηση ενός ισχυρού ρυθμιστικού πλαισίου για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων. Οι εργασίες διάσωσης θα γίνουν αποδοτικότερες και αποτελεσματικότερες μέσω του προκαταρκτικού σχεδιασμού και της προκαταρκτικής σύναψης συμβάσεων με υπεύθυνους ιδιοκτήτες χρησιμοποιώντας τυποποιημένους συμβατικούς όρους και προϋποθέσεις, μέσω αυστηρής διασταυρούμενης κατάρτισης μεταξύ της ταξινόμησης της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, κρατών και μεμονωμένων εταιρειών, με ρυθμιστικούς οργανισμούς και άλλους που ενδιαφέρονται για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων. Μόνο μέσω μιας αποτελεσματικής απάντησης στις οργανωτικές, τεχνικές και θεσμικές προκλήσεις της διάσωσης, η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να αποδείξει στο κοινό την ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για σωστές διασωστικές διαδικασίες και εκπαιδευμένο προσωπικό, για την προστασία των θαλάσσιων οδών.

3.10 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Η Διεθνής Ένωση Διάσωσης (International Salvage Union , ISU) είναι η παγκόσμια εμπορική ένωση που εκπροσωπεί τους θαλάσσιους διασώστες. Με την έννοια του διασώστη εδώ εννοείται ο οργανισμός με την επιχειρησιακή του μορφή και όχι ως άτομο. Τα μέλη του ISU παρέχουν βασικές υπηρεσίες στις θαλάσσιες και ασφαλιστικές κοινότητες του κόσμου. Τα μέλη ασχολούνται με την αντιμετώπιση θαλάσσιων ατυχημάτων, την άμυνα κατά της ρύπανσης από ατυχήματα, την απομάκρυνση ναυαγίων, την ανάκτηση φορτίων, τη ρυμούλκηση και τις συναφείς δραστηριότητες. Οι αρχές του θεσμικού πλαισίου διάσωσης έχουν εξελιχθεί επί πολλούς αιώνες. Μια θεμελιώδης ιδέα είναι ότι ο διασώστης (salvor) θα πρέπει να ενθαρρύνεται από την προοπτική κατάλληλης διάσωσης για να επεμβαίνει σε οποιαδήποτε κατάσταση ατυχήματος για να σωθεί το πλοίο, η ιδιοκτησία και ειδικότερα, να σωθεί η ζωή και να προληφθεί η ρύπανση. Το δικαίωμα του διασώστη σε ανταμοιβή βασίζεται στη φυσική ισότητα, η οποία επιτρέπει στον διασώστη να συμμετέχει στο όφελος που παρέχεται στον πλοιοκτήτη, στο ίδιο το πλοίο και στο φορτίο του πλοίου.

Η Διεθνής Ένωση Διάσωσης (ISU) είναι η μοναδική αντιπροσωπευτική οργάνωση για τη διεθνή βιομηχανία θαλάσσιας διάσωσης με μέλη 60 ναυτικών εταιρειών διάσωσης από 34 διαφορετικές χώρες (American Salvage Association, 2019). Η ιδιότητα του μέλους της ISU περιορίζεται στις εταιρείες με επιτυχημένη διάσωση και πρόληψη της ρύπανσης. Τα μέλη αναμένεται να αποδείξουν με συνέπεια, υψηλό επίπεδο εμπειρογνωμοσύνης και να διεξάγουν τις δραστηριότητές τους δεοντολογικά και σύμφωνα με τον Κώδικα Συμπεριφοράς της ISU. Η Γραμματεία ISU εδρεύει στο Λονδίνο.

Επιπλέον, η ISU είναι ανοιχτή για συνδεδεμένα μέλη, σε όλους τους οργανισμούς και τους επαγγελματίες που ενδιαφέρονται για τη διάσωση, συμπεριλαμβανομένων των σωματείων P&I, άλλων ασφαλιστικών εταιρειών, των ναυτικών γραφείων, των εθνικών οργανισμών απόκρισης, των περιβαλλοντικών

οργανώσεων, των ειδικών καθαρισμού κ.α. Η ISU έχει πάνω από 80 συνδεδεμένα και μη συνδεδεμένα μέλη.

Η ISU διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως πρωταρχικός παράγοντας σε πολλές νομικές και εμπορικές εξελίξεις σχετικά με τη διάσωση των θαλασσών. Είναι μέλος του Ομίλου Lloyd's Salvage Group και SCOPIIC. Έχει συμβουλευτικό ρόλο στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στο Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για την Ρύπανση από Πετρέλαιο (IOPC) και στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (CMI). Η ISU συνεργάζεται και συνεδριάζει με πολλές οργανώσεις σε τακτική βάση, συμπεριλαμβανομένης της Διεθνούς Ένωσης Θαλάσσιων Ασφαλίσεων (IUMI), της European Tugowners Association (ETA), της INTERTANKO, της BIMCO (όλων των συνδέσμων ISU), της Διεθνούς Ομάδας P&I Clubs, το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), το Admiralty Solicitors Group, την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της ISU είναι να ενθαρρύνει την ευρύτερη κατανόηση της συμβολής της βιομηχανίας διάσωσης στην προστασία του περιβάλλοντος και τη διάσωση των ατυχημάτων των πλοίων, των φορτίων και άλλων θαλάσσιων περιουσιακών στοιχείων. Η ISU διαδραματίζει επίσης ενεργό ρόλο στην ενθάρρυνση της διεπιστημονικής συζήτησης σχετικά με τα πολλά νομικά και εμπορικά ζητήματα που επηρεάζουν την αποτελεσματική απόδοση των υπηρεσιών διάσωσης και πρόληψης της ρύπανσης.

Η Διεθνής Βιομηχανία Θαλάσσιων Απορριμμάτων, ως αφηρημένος όρος και όχι ως κάποιος οργανισμός, συνεργάζεται με την ISU, για τον καθορισμό προδιαγραφών των προϊόντων θαλάσσιας διάσωσης και για την διαρκή εξέλιξη των υλικών και των προϊόντων. Η διεθνής βιομηχανία θαλάσσιας διάσωσης παρέχει βασικές υπηρεσίες στις θαλάσσιες και ασφαλιστικές κοινότητες του πλανήτη. Οι κυριότεροι ρόλοι της βιομηχανίας είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η μείωση των ζημιών που υφίστανται οι εφοπλιστές και οι ασφαλιστές τους.

Οι διασώστες της ISU θα απαντούν πάντα σε ένα ατύχημα ανεξάρτητα από τις συνθήκες ή τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν. Έχουν μια φήμη για την καινοτομία και την επιτυχία τους, όπως καταδεικνύουν τα μεγάλα ατυχήματα όπως το Costa

Concordia εκτός Ιταλίας.

Η βιομηχανία θαλάσσιας διάσωσης περνάει μια περίοδο αλλαγών με τη μείωση της επείγουσας αντίδρασης και των συμβάσεων Lloyd's Open Form, η οποία αντισταθμίζεται με την αύξηση των επιχειρήσεων απομάκρυνσης ναυαγίων. Η ενοποίηση του κλάδου πραγματοποιείται επίσης μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών και ορισμένοι διασώστες μειώνουν την ικανότητά τους να επικεντρωθούν σε άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες. Ωστόσο, η μείωση της ικανότητας δεν είναι σημαντική όταν λαμβάνεται στο πλαίσιο της παγκόσμιας ικανότητας.

Μία από τις κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία είναι η αύξηση του μεγέθους των πλοίων, ιδίως στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τους μεταφορείς μεταλλευμάτων και τα επιβατηγά πλοία. Αυτά τα νέα mega-πλοία θα είναι δύσκολο να σωθούν λόγω του μεγάλου μεγέθους τους. Ωστόσο, οι διασώστες θα πρέπει να απαντούν πάντα και να παρέχουν λύση στους ιδιοκτήτες και τους ασφαλιστές.

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εργασία αυτή είχε στόχο να μελετήσει το ζήτημα της ναυτασφάλισης και ειδικότερα να περιγράψει τους φορείς και τις ενώσεις οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό. Για τον σκοπό αυτό εκτελέστηκε βιβλιογραφική ανασκόπηση και μελέτη πρωτογενών πηγών.

Από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας και την μελέτη των πηγών μεταξύ άλλων προκύπτει ότι το τοπίο στην θαλάσσια ασφάλιση σε διεθνές επίπεδο είναι πολυπαραγοντικό. Αυτό σημαίνει ότι δραστηριοποιούνται ένα μεγάλο πλήθος από φορείς, τόσο δημόσιοι όσο και ιδιωτικοί. Εντοπίστηκαν και εξετάστηκαν μία σειρά από φορείς, όπως η Διεθνής Ένωση ναυτασφαλίσεων, η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, οι Lloyd's of London, η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων, το Ινστιτούτο Ναυτασφαλίσεων του Λίβερπουλ, η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, η American Salvage Association και η International Salvage Union.

Για τους περισσότερους από τους φορείς αυτούς φαίνεται ότι είναι είτε ιδιωτικών συμφερόντων οργανισμοί, είτε συνασπισμοί δηλαδή ενώσεις σύλλογοι ιδιωτικών συμφερόντων οργανισμών. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει την έλλειψη του Κράτους ή των υπερεθνικών οργανισμών, αλλά σηματοδοτεί σίγουρα μία αγορά η οποία σε πολύ μεγάλο βαθμό έχει αναπτυγμένο και αρκετά οργανωμένο τον τρόπο με τον οποίο δραστηριοποιείται οικονομικά αλλά και παρεμβαίνει θεσμικά καθορίζοντας το θεσμικό πλαίσιο από το ιδιωτικό κεφάλαιο. Αυτό μπορεί να συμβαίνει για διάφορους λόγους ο κυριότερος εκ των οποίων μάλλον πρέπει να αναζητηθεί στην ιστορικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα τον κεντρικό χαρακτήρα που έχει για τις θαλάσσιες μεταφορές ιστορικά η Βρετανική αυτοκρατορία, με τον κυρίαρχο ρόλο που έπαιζε ο στόλος της επικρατώντας εκατοντάδες χρόνια στο διεθνές εμπόριο αλλά και στον στρατιωτικό συσχετισμό ισχύος (μέσω του πανίσχυρου Βρετανικού ναυτικού) συγκροτώντας έτσι μια ισχυρή ναυτοσύνη και μία γενικότερη επιρροή στα της θαλάσσης πράγματα. Η ειδικότερη αυτή επιρροή της βρετανικής αυτοκρατορίας συνετέλεσε στην αυξημένη επίδραση των ιδιωτικής καταγωγής οργανισμών στον

καθορισμό του θεσμικού πλαισίου, καθόσον είναι γενικότερα γνωστό ότι αυτός είναι ένας τύπος που χαρακτηρίζει πάρα πολύ την σχέση μεταξύ οικονομίας και πολιτικής στο Ηνωμένο Βασίλειο και τον τρόπο με τον οποίο παράγεται το θεσμικό πλαίσιο (στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου). Χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει μία ασυδοσία, απλά σηματοδοτεί ότι ο πυρήνας και η αποστολή του θεσμικού πλαισίου από την πλευρά του κράτους είναι η υποστήριξη της ανάπτυξης του ιδιωτικού τομέα, στην συγκεκριμένη περίπτωση του κλάδου των θαλάσσιων ασφαλίσεων, μέσω της οποίας ανάπτυξης προκύπτει το όφελος για το κοινωνικό σύνολο. Αυτή είναι έτσι κι αλλιώς μία άλλη προσέγγιση η οποία χαρακτηρίζει μία από τις κλασικότερες Σχολές της πολιτικής οικονομίας, αυτή του Adam Smith, πατρίδα της οποίας είναι η Μεγάλη Βρετανία.

Ένα ακόμα ιδιαίτερο στοιχείο το οποίο σημειώνεται είναι η διαρκής αλληλεπίδραση κατά την εξέλιξη του χρόνου μεταξύ των Θεσμών αυτών, όπως για παράδειγμα φαίνεται στην περίπτωση των Lloyd's του Λονδίνου οι οποίοι είτε αποτέλεσαν τον πυρήνα μέσα από τον οποίο προέκυψαν διάφορες ενώσεις, είτε βρίσκονται σε μία διαρκή συζήτηση και αλληλεπίδραση με το σύνολο των φορέων που δραστηριοποιούνται στη ναυτική ασφάλιση. Η Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλίσεων, με τον σημαντικό ρόλο τον οποίο διαδραματίζει στον καθορισμό και την πρόταση τεχνικών προδιαγραφών ενημερώσεων καλών πρακτικών και στατιστικών της αγοράς, προφανώς διαδραματίζει έναν κεντρικό ρόλο συνοψίζοντας την δράση του συγκεκριμένου κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο. Ανάλογη είναι η σημαντικότητα για τη Διεθνή Ασφαλιστική Ένωση, δεδομένου ότι η ναυτική ασφάλιση είναι ένα τμήμα του ευρύτερου κλάδου της ασφάλισης. Άλλωστε το ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλιση δεν αφήνει αδιάφορη τη ναυτική ασφάλιση, ενώ πολλοί παράγοντες κινδύνου γενικότερου ασφαλιστικού ενδιαφέροντος, αποτελούν και παράγοντες κινδύνου για τη θαλάσσια δραστηριότητα. Όσον αφορά το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου επισημαίνεται η ιδιαίτερη συνεισφορά του σε μία σειρά από παράγοντες και διαστάσεις, όπως είναι η διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής που επικρατεί στην αγορά των ασφαλίσεων και των θαλάσσιων ασφαλίσεων, η κριτική αναθεώρηση των συμβολαίων που χρησιμοποιούνται στη ναυτική ασφάλιση και η τυποποίηση των συμβολαίων αυτών.

Οι νηογνώμονες παίζουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο στις ναυτασφαλίσεις. αυτό μπορεί να φανεί, ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά και εξαντλητικά, από το γεγονός ότι μία από τις βασικές προϋποθέσεις για την ασφάλιση ενός πλοίου είναι η τεχνική επιθεώρηση του από τον οικείο νηογνώμονα η κατάταξη του σε κάποια κλάση και βέβαια η ένταξή του σε κάποιον από τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες. Η κατάταξη, η επιθεώρηση και όλα τα συναφή, είναι βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση, γιατί μεταξύ άλλων ικανοποιεί την ανάγκη που έχουν οι ασφαλιστές και οι πάροχοι θαλάσσιας ασφάλισης, να γνωρίζουν την πραγματική κατάσταση του πλοίου έτσι ώστε να εκτιμήσουν και να ποσοτικοποιήσουν το κίνδυνο, να εκτιμήσουν τη δυνατότητα ανάληψης του κινδύνου και να προσδιορίσουν με ακρίβεια το ύψος του ασφαλιστρού. Για παράδειγμα, ορισμένα στοιχεία τα οποία λαμβάνονται υπόψη για την ένταξη του πλοίου στην κατηγορία κάποιων νηογνώμονα είναι η ηλικία του πλοίου, δηλαδή το έτος ναυπήγησης, το είδος του πλοίου η επάρκεια της συντήρησης που έχει λάβει όλα τα προηγούμενα έτη, το εκτόπισμα του και μία σειρά άλλα δομικά και λειτουργικά του χαρακτηριστικά. Το πόσο στενά συνδεδεμένη είναι η πραγματογνωμοσύνη και η κατάταξη του νηογνώμονα για τη ναυτασφάλιση, φαίνεται από το γεγονός ότι ορισμένοι από τους ιστορικούς και πολύ παλιούς νηογνώμονες στην ιδρυτική τους ομάδα περιελάμβαναν μέλη της κοινότητας των θαλάσσιων ασφαλίσεων έτσι ώστε με αυτόν τον τρόπο να καταδεικνύεται η έντονη λειτουργική αλληλεπίδραση μεταξύ του νηογνώμονα και της θαλάσσιας ασφάλισης.

Οι ενώσεις που δρουν στον χώρο των ναυτασφαλίσεων αλλά και οι νηογνώμονες παρέχουν έναν ερευνητικό έργο, προμηθεύουν τη διεθνή κοινότητα με κανονισμούς, κατευθυντήριες γραμμές, δείκτες standards, και όλα τα υπόλοιπα εφόδια, τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να εφοδιαστεί η Διεθνής κοινότητα με ένα ασφαλές κανονιστικό πλαίσιο το οποίο με τη σειρά του είναι συναφές με την θαλάσσια ασφάλιση ως λειτουργική ενότητα. Οι νέοι και επαρκέστεροι κανονισμοί, ουσιαστικά είναι εκείνα τα εργαλεία τα οποία καταπολεμούν τις αιτίες που προκαλούν (είτε ως αιτία είτε ως συνέργεια) τα ναυτικά ατυχήματα. Έτσι λοιπόν η ανάπτυξη ενός ορθότερου κανονιστικού πλαισίου μέσα από τη λειτουργία των νηογνωμόνων μειώνει τη συχνότητα αλλά και την βαρύτητα των περιστατικών εκείνων των οποίων αποτελούν

κίνδυνο και ειδικότερα το λεγόμενο ασφαλιστικό κίνδυνο με μείωση της συνολικής αποζημίωσης, αύξηση του άμεσου όφελους για την αγορά ναυτικής ασφάλισης, καταβολή μικρότερου ύψους αποζημιώσεων, δυνατότητα για πιο ευνοϊκή τιμολόγηση και συνολικά αποτελεσματικότερες επιδόσεις της Ναυτιλίας και πιο εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του Διεθνούς εμπορίου.

Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι από την απορρέουσα αυτή σημαντικότητα των νηογνώμων προκύπτει και η ανάγκη και ο ελληνικός νηογνώμονας να βρίσκεται στην αιχμή της Ελληνικής Ναυτιλίας στεκόμενος στο ύψος των περιστάσεων και αποδεικνύοντας την αποτελεσματικότητα του διαρκώς.

Ειδικά όσον αφορά το ελληνικό τοπίο, δηλαδή τα ελληνικά κεφάλαια τα οποία δραστηριοποιούνται στο χώρο των ναυτασφαλίσεων, μάλλον αυτός θα πρέπει να θεωρείται υποανάπτυκτος με την έννοια ότι δεν δαπανώνται αρκετά κεφάλαια και δεν υπάρχουν ανεπτυγμένες μεγάλες εταιρείες, ενώ η κάλυψη των ασφαλιστικών κινδύνων φαίνεται ότι γίνεται μέσω εταιρειών που εδρεύουν σε άλλες χώρες όπως για παράδειγμα στη Μεγάλη Βρετανία σε μεγάλους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Κάτι τέτοιο βέβαια δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο, συμβαίνει σε διεθνές επίπεδο ναυτιλιακές εταιρείες, πλοιοκτήτες ή λοιποί επαγγελματίες που εμπλέκονται με τη θαλάσσια μεταφορά να καταφεύγουν σε βρετανικές ή μητροπολιτικές εταιρείες. Ωστόσο για την Ελλάδα θα μπορούσε να αποτελέσει μία ευκαιρία ανάπτυξης του κλάδου αυτού δεδομένης και της κυρίαρχης θέσης που κατέχει ο κλάδος της ναυτιλίας ελληνικών συμφερόντων στο διεθνές σκηνικό.

5 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Act 1906. (1976). London: Butterworth & Co Ltd.

American Salvage Association. (2019, 06 01). *American Salvage Association*. Ανάκτηση από <http://www.americansalvage.org/united.php>

Clarksons Research. (2019, 06 10). Ανάκτηση από <https://www.clarksons.com/services/research/>

International Assosiation of Classification Societes. (2019, 04 12). Ανάκτηση από <http://www.iacs.org.uk/>

International Union of Marine Insurance. (2019, 05 10). Ανάκτηση από <https://iumi.com/>

International Union of Marine Insurance. (2019, 07 05). *An analysis of the global marine insurance market 2018*. Ανάκτηση από file:///C:/Users/Tom/Downloads/IUMI_Stats_Report__5c62966a7392d.pdf

ISU. (2019, 06 01). *The International Salvage Union (ISU)*. Ανάκτηση από <http://www.marine-salvage.com/>

Krugman, P., & Obstfeld, M. (2011). *Διεθνής Οικονομική*. Αθήνα: (Μτφ) Κριτική.

Lloyd's. (2019). *Lloyd's Statistics*. Ανάκτηση 06 01, 2019, από <https://www.lloyds.com/market-resources/data-and-research/statistics-relating-to-lloyds/about-lloyds-statistics>

Lloyd's London. (2019, 05 01). *About Lloyd's*. Ανάκτηση 06 01, 2019, από <https://www.lloyds.com/>

The International Underwriting Association. (2019, 06 01). Ανάκτηση από <https://www.maritimelondon.com/member/the-international-underwriting-association>

- The International Underwriting Association of London (IUA)*. (2019, 06 10). Ανάκτηση από <https://www.iua.co.uk/>
- The International Underwriting Association of London (IUA)*. (2019, 04 10). Ανάκτηση από <https://www.iua.co.uk/>
- The Liverpool undewriters and maritime assosiation*. (2019, 07 09). Ανάκτηση από <https://beta.companieshouse.gov.uk/company/00017497>
- The London P&I Club*. (2019, 05 10). Ανάκτηση από <https://www.londonpandi.com/>
- Welcome to the ISU – saving lives, ships and cargo*. (n.d.). Ανάκτηση από <http://www.marine-salvage.com/>
- Αθανασοπούλου, Β. (2010). *Η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης στη θαλάσσια ασφάλιση*. Αθήνα: Σάκουλα.
- Βλάχος, Γ., & Σαμιώτης, Γ. (1997). *Διεθνής Ναυτιλιακή πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το δικαιο της θάλασσας*. Αθήνα: Σάκουλας.
- Γκολογκίνα-Οικονόμου, Ε. (2012). *Ναυτικό δίκαιο - Βασική εμπορική νομοθεσία*. Αθήνα: 2012.
- Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδας* . (2019, 06 02). Ανάκτηση από <http://www1.eaee.gr/>
- Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος*. (2018). *Αποτελέσματα Έρευνας Κλάδου Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων*. Ανάκτηση 05 10, 2019
- Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος*. (2019). *Αποτελέσματα Στατιστικών Στοιχείων Πλοίων και Σκαφών Αναψυχής*. Ανάκτηση 05 01, 2019, από <http://www1.eaee.gr/sites/default/files/oikmel-yacht2017gr.pdf>
- Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος*. (2019, Ιούλιος 1). *Ιστοσελίδα*. Ανάκτηση από <http://www1.eaee.gr/>
- Ζουλάμολου, Γ. (2014). *Ιστορική Εξέλιξη ναυτασφαλιστικών θεσμών*. Πειραιάς: ΜΔΕ ΠΑΠΕΙ.

- Ηλιόπουλος, Ν. (2017). *Ο ρόλος των PI Clubs στην ναυτική ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα*. Αθήνα: Μεταπτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Θανοπούλου, Ελένη. (1992). *Αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό εργασίας της Ναυτιλίας - η θέση του Ελληνικού εμπορικού στόλου*. Πειραιάς: Διδακτορική Διαιτριβή ΠΑΠΕΙ.
- Θωμάτος, Γ. (2014). *Ναυλώσεις ναυτασφαλίσεις και ο ρόλος της BIMCO στην ναυτιλία*. Χίος: ΜΔΕ Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Ισαλος Νετ. (2019, 06 10). Ανάκτηση από <https://www.isalos.net/>
- Καραλή, Σ. (2016). *Θεσμικό πλαίσιο στελέχωσης των πλοίων με στόχο την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά*. Πειραιάς: ΜΔΕ ΠΑΠΕΙ.
- Κόκοτος, Δ. (2002). *Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων με χρήση τεχνικών Όρυξης Δεδομένων*. Πειραιάς: Διδακτορική Διατριβή ΠΑΠΕΙ.
- Κροκίδης, Β. (2018, 06 26). *Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας*. Ανάκτηση από Ναυτικά Χρονικά:
<https://www.naftikachronika.gr/2018/06/26/v-korkidis-i-syneisfora-tis-ellinikis-naftilias-stin-oikonomiki-anaptyxi-tis-choras/>
- Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). *Ναυτιλία, Έννοια, Τομείς, Δομές*. Πειραιάς: Σταμούλης.
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. (2013, 09 01). *Ναυτική Αναπτυξιακή Στρατηγική*. Ανάκτηση από https://nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf
- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. (2019, 07 01). *Ελληνική Ναυτιλία*. Ανάκτηση από <https://nee.gr/%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1/>
- Παζαρζής, Μ. (2015). *Ναυτασφαλίσεις*. Αθήνα: Da Vinci.
- Παναγιωτακόπουλος, Β. (1994). *Ναυλοσύμφωνα - Ναυτασφαλίσεις*. Αθήνα: Έλλην.

Ρόκας, Ι., & Θεοχαρίδης, Γ. (2015). *Ναυτικό Δίκαιο*. Αθήνα: Σάκουλα.

Σέργης, Ν. (2012). *Σημασία και επιπτώσεις της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας*. Πειραιάς: ΜΔΕ ΠΑΠΕΙ.

Τσαβδαρίδης, Α. (2000). *Διεθνής ναυτική δίκαιη*. Θεσσαλονίκη: Διδακτορική Διατριβή Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Χριστοδούλου, Α. (2013). *Εξωτερικές οικονομίες (ρύποι και ατυχήματα) της ναυτιλίας"*. Πειραιάς: Διδακτορική Διατριβή ΠΑΠΕΙ.

