

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σχολή Οικονομικών Επιχειρηματικών και Διεθνών Σπουδών
ΔΠΜΣ «Δίκαιο και Οικονομία» -Master in Law and Economics

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Βικτώρια Πέκκα – Οικονόμου

Θέμα:

«Η ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας και η ναυτική ασφάλιση»

Όνοματεπώνυμο: **Γκούβα Αικατερίνη**

Πειραιάς, 2019-2021

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο "Η ανάλυση του κλάδου της ναυτιλίας και η ναυτική ασφάλιση"

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/τριας.....

Όνοματεπώνυμο..... Αικατερίνη Γκαβα

Ημερομηνία..... 13.06.2021

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον θέμα την κ. Βικτώρια Πέκκα – Οικονόμου, καθηγήτρια στο τμήμα- Σχολή Οικονομικών Επιχειρηματικών και Διεθνών Σπουδών ΔΠΜΣ «Δίκαιο και Οικονομία» -Master in Law and Economics, η οποία ανέλαβε την επίβλεψη της παρούσας εργασίας, καθώς με την επιστημονική της καθοδήγηση και την έμπρακτη υποστήριξή της, ολοκληρώθηκε η παρούσα εργασία.

Επίσης, θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη της οικογένειάς μου για την κατανόηση, συμπαράσταση και στήριξή τους.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος της Ναυτιλίας συνιστά έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της οικονομίας της χώρας μας. Σκοπός της εν λόγω εργασίας είναι να “παντρέψει” την οικονομική και νομική πτυχή της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα σκοπό έχει να αναλύσει τον κλάδο της ναυτιλίας και να γίνει μία διεξοδική αναφορά στην ναυτική ασφάλιση. Με αυτό τον τρόπο θα θιχτούν θέματα που θα είναι κατανοητά και χρήσιμα σε όσους ασχολούνται επαγγελματικά με τον χώρο της ναυτιλίας ή με φοιτητές που πρόκειται να ασχοληθούν στο μέλλον.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την παρουσίαση και ανάλυση των εν λόγω θεμάτων είναι η ακόλουθη: αρχικά παρουσιάζονται κάποιες βασικές έννοιες Ναυτικού Δικαίου, έπειτα αναλύεται ο κλάδος της ναυτιλίας και στη συνέχεια αναλύονται οι βασικές έννοιες του Ασφαλιστικού Δικαίου. Τέλος, στο πιο σημαντικό κομμάτι της διπλωματικής, γίνεται αναφορά στις ζημιές από ρύπανση – ειδικά καθεστώτα ευθύνης και περιορισμού και παρουσιάζονται πολλά παραδείγματα ναυτιλιακών ατυχημάτων.

Στο 1^ο Κεφάλαιο αναλύεται ο κλάδος της ναυτιλίας (π.χ Ανάλυση Μίκρο – Περιβάλλοντος, Ανάλυση Μάκρο - Περιβάλλοντος, Κόστος Λειτουργικό, Παγκόσμιο Εμπόριο και Δεσπόζουσα θέση).

Στο 2^ο Κεφάλαιο της εργασίας, δίνονται οι βασικές έννοιες του Ναυτικού Δικαίου. Ειδικότερα, στο 2^ο Κεφάλαιο παρουσιάζονται οι βασικές πτυχές του Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, δίνεται ένας συσχετισμός μεταξύ της έννοιας του Πλοίου και του Ναυτικού Δικαίου και παρουσιάζεται η νομική υπόσταση του Πλοίου ως ένα σύνθετο κινητό αντικείμενο. Επίσης, αναλύεται το Ασφαλιστικό Δίκαιο και οι έννοιες του Ασφαλιστή και του Ασφαλιζομένου, της Αποζημίωσης αλλά και τα χρονικά σημεία μιας Ασφαλιστικής Σύμβασης.

Στο 3^ο Κεφάλαιο αναλύονται οι ζημιές από ρύπανση – ειδικά καθεστώτα ευθύνης και περιορισμού (πχ η ευθύνη του πλοιάρχου), αναφέρεται η κατάσχεση του πλοίου και παρουσιάζονται πολλά παραδείγματα ναυτιλιακών ατυχημάτων.

Στο 4^ο Κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην αστική ευθύνη από σύγκρουση πλοίων, το καθεστώς της ευθύνης αλλά και για το εφαρμοστέο δίκαιο σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε εθνικά ή διεθνή ύδατα.

Στο 5^ο Κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και οι περαιτέρω προτάσεις που προκύπτουν από την συγκεκριμένη διπλωματική εργασία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^οΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1 Η Σημασία του Κλάδου για την οικονομία.....σελ.8	
1.2 Κύρια Χαρακτηριστικά του κλάδου.....σελ.8	
1.3 Προβλήματα του Κλάδου.....σελ.9	
1.4 Η προοπτική του Κλάδου.....σελ.9	
1.5 Ανάλυση του Κλάδου της Ναυτιλίας.....σελ.9	
1.6 Ανάλυση Εξωτερικού Περιβάλλοντος.....σελ.10	
1.7 Ανάλυση Μάκρο – Περιβάλλοντος.....σελ.10	
1.8 Ανάλυση Μίκρο – Περιβάλλοντος.....σελ.13	
1.9 Στρατηγικές Ναυτιλιακών Εταιρειών.....σελ.17	
1.10 Παγκόσμιο Εμπόριο.....σελ.20	
1.11 Ανάλυση Ελληνικής και Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικήςσελ.20	
1.12 Το αντίκτυπο της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008 στο κλάδο της ναυτιλίας.....σελ.21	
1.13 Προϋπολογισμός κόστους πλοίων σε ναύλωση χρόνου.....σελ.21	
1.14 Κόστος Κεφαλαίου.....σελ.23	
1.15 Λειτουργικό Κόστος.....σελ.23	

1.16 Δεσπόζουσα Θέση.....σελ.28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^οΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

2.1 Ορισμός Ναυτικού Δικαίου.....σελ.30

2.2 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο.....σελ.30

2.3 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.....σελ.31

2.4 Κανόνες Ναυτικού δικαίου.....σελ.31

2.5 Πλοία και Πλωτά ναυπηγήματα βάσει Ναυτικού Δικαίου.σελ.32

2.6 Νομική υπόσταση του Πλοίου.....σελ.33

2.7 Ασφαλιστικό Δίκαιο.....σελ.33

2.8 Ασφαλιστικό «Εμπόριο» και Δίκαιοσελ.34

2.9 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου.....σελ.34

2.10 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης.....σελ.34

2.11 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης.....σελ.35

2.12 Χρονικά σημεία ασφάλισης – ασφαλιστικής σύμβαση.....σελ.35

2.13 Αποζημίωση -Ασφαλιστικό Ποσόσελ.35

2.14 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης.....σελ.36

2.15 Δικαιούχος Ασφάλισης.....σελ.36

2.16 Ασφαλιστήριο – Ασφαλιστικό Συμβόλαιο.....σελ.37

2.17 Όροι Ασφάλισης.....σελ.37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο.....ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ -ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ

3.1 Η ΔΣ 1992 (CLC) σχετικά με την ευθύνη για ρύπανση από πετρελαιοειδή
.....σελ.39

3.2 Σημασία Ζημίας.....	σελ.39
3.3 Τα δομικά χαρακτηριστικά του καθεστώτος ευθύνης.....	σελ.40
3.4 Η ΔΣ 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου (IOPC Fund)....	σελ.41
3.5 Χρηματοδότηση του Διεθνούς Κεφαλαίου	σελ.41
3.6 Αποζημίωση.....	σελ.41
3.7 Κριτήρια Αποζημίωσης.....	σελ.42
3.8 Αστική ευθύνη και αποζημίωση.....	σελ.43
3.9 Ποινική Ευθύνη.....	σελ.43
3.10 Ενίσχυση Θαλάσσιας Ασφάλειας.....	σελ.44
3.11 Κατάσχεση πλοίου.....	σελ.45
3.12 Παραδείγματα θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικά.....	σελ.46
3.13 Ενέργειες του πλοίαρχου κατά τη σύγκρουση.....	σελ.52
3.14 Παραβάσεις πλοίαρχου.....	σελ.53
3.15 Απεικόνιση Ναυτικών ατυχημάτων.....	σελ.56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°.....ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	
4.1 Η έννοια της σύγκρουσης.....	σελ.59
4.2 Η ειδική ρύθμιση της αστικής ευθύνης.....	σελ.59
4.3 Η ικανοποίηση της ναυτικής απαίτησης από σύγκρουση πλοίων...σελ.	60
4.4 Ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.....	σελ.60
4.5 Ολική απώλεια.....	σελ.61
4.6 Πραγματική ολική απώλεια.....	σελ.61
4.7 Στατιστικά Δεδομένα για τις ολικές απώλειες πλοίων.....	σελ.65
4.8 Μερική απώλεια ναύλου.....	σελ.72

4.9 Μερική απώλεια πλοίου.....σελ.73
4.10 Δικαίωμα εγκατάλειψης.....σελ.73
4.11 Δήλωση εγκατάλειψης.....σελ.74
4.12 Τι είναι η δήλωση εγκατάλειψης.....σελ.74
5. Συμπεράσματα.....σελ.77

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1 Εισαγωγή

Στο Κεφάλαιο αυτό αναλύεται ο κλάδος της ναυτιλίας (π.χ Ανάλυση Μίκρο – Περιβάλλοντος, Ανάλυση Μάκρο - Περιβάλλοντος, Κόστος Λειτουργικό, Παγκόσμιο Εμπόριο και Δεσπόζουσα θέση). Ακόμη, παρουσιάζονται διεξοδικά με παραδείγματα όλοι οι ως άνω τρόποι αναλύσεως του κλάδου της ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ευκολότερα αντιληπτοί.

1.1 : Η Σημασία του Κλάδου για την Οικονομία

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας και η ναυτιλιακή παράδοση παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του κράτους. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια αγορά και δη δεσπόζουσα θέση στην ελληνική οικονομία, καθώς εξυπηρετεί κάθε χρόνο εκατομμύρια επιβάτες, οχήματα, ύλες και καύσιμα.

1.2 : Κύρια Χαρακτηριστικά του Κλάδου

Τα κύρια χαρακτηριστικά της επιβατηγού ναυτιλίας είναι τα εξής:

- Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας είναι η έντονη εποχικότητα της ζήτησης, καθώς τα περισσότερα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών γραμμών διαδραματίζονται την τουριστική περίοδο.
- Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο ποσοστό συγκέντρωσης που υφίσταται στις εταιρείες του κλάδου, επομένως είναι μειωμένη η ανταγωνιστικότητα.
- Ένα τρίτο βασικό χαρακτηριστικό που συνδέεται άμεσα με το δεύτερο είναι το γεγονός ότι η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά είναι ολιγοπωλιακή. Αυτό αποδεικνύεται αν αναλογιστούμε ότι σε πολλά νησιά δραστηριοποιούνται οι ακτοπλοϊκές γραμμές Β & Γ κατηγορίας, «τα γνωστά δρομολόγια των άγονων γραμμών», όπου υπάρχει το μονοπώλιο.

- Ένα τελευταίο χαρακτηριστικό είναι η παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους.

1.3 : Προβλήματα του Κλάδου

Τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ναυτιλίας είναι τα ακόλουθα:

1. Κίνδυνος Ρευστότητας: Ο κίνδυνος ρευστότητας υπάρχει ένεκα της υποχώρησης των μεγάλων οικονομικών μεγεθών αλλά και των κρατικών επιχορηγήσεων. Η μη ύπαρξη ρευστότητας υπάρχει κυρίως λόγω εσόδων που πηγάζουν από τις άγονες γραμμές και από την μη ύπαρξη ταμειακών ροών. Επίσης, σ' αυτό το αποτέλεσμα οδηγεί και η καθυστερημένη καταβολή των αποζημιώσεων που έχουν συμφωνηθεί.
2. Διακύμανση Καυσίμων: Τα τελευταία έτη παρουσιάζεται μια διαρκής αύξηση στην τιμή των καυσίμων, γεγονός που αυξάνει το υψηλό κόστος λειτουργίας των εταιρειών.
3. Ποιότητα Υπηρεσιών: Η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται διαρκώς μειώνεται τους καλοκαιρινούς μήνες και το χειμώνα. (Το καλοκαίρι ένεκα της υψηλής ζήτησης παρέχονται μειωμένης ποιότητας υπηρεσίες, δηλαδή ανεπαρκής εξυπηρέτηση, και το χειμώνα η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων νησιών είναι ανεπαρκής, καθώς δεν έχουν υψηλό κέρδος για τις εταιρείες).
4. Θεσμικό Πλαίσιο: Η διαρκής μεταβολή των νόμων δυσχεραίνει την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος.
5. Λιμενική Υποδομή: Αρκετά δρομολόγια δεν είναι ορθά οργανωμένα, εφόσον πολλά πλοία αναχωρούν παρόμοιες ώρες.
6. Λοιπά Προβλήματα: Για παράδειγμα, η μη αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού στόλου και η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με την άρση του καμποτάζ.

1.4 : Η Προοπτική του Κλάδου

Σχετικά με τα προαναφερόμενα προβλήματα, προκειμένου να είναι βιώσιμες οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει να ληφθούν κάποια μέτρα για να λυθούν και τα εν λόγω προβλήματα. Συνεπώς, τέτοιου είδους μέτρα αποτελούν αρχικά η μείωση του λειτουργικού κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών (π.χ μείωση του ΦΠΑ), ενώ επίσης

βασικό μέτρο συνιστά και η βελτίωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των συγκοινωνιών μεταξύ των νησιών (π.χ εφαρμογή του συστήματος « Hub and Spoke » - σύστημα ανταποκρίσεων).Επίσης, θα πρέπει να καμφθεί και το πρόβλημα της γραφειοκρατίας.

1.5: Ανάλυση του Κλάδου της Ναυτιλίας

1.6: Ανάλυση Εξωτερικού Περιβάλλοντος

Το εξωτερικό περιβάλλον μιας επιχείρησης είναι ουσιαστικά όλα εκείνα τα εξωτερικά στοιχεία που έχουν επιρροή στην λειτουργία και την αποδοτικότητά της. Το εξωτερικό περιβάλλον, λοιπόν, μιας επιχείρησης είναι ο χώρος που η διοίκηση της πρέπει να αναζητήσει ευκαιρίες και πιθανές απειλές.

Το εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- ✓ Το Γενικευμένο ή Μάκρο – Περιβάλλον
- ✓ Το Ανταγωνιστικό ή Μίκρο – Περιβάλλον

Δύο σημαντικά χαρακτηριστικά που υφίστανται στο εξωτερικό περιβάλλον είναι η μεταβλητότητα και η αβεβαιότητα.¹

1.7: Ανάλυση Μάκρο – Περιβάλλοντος

Στο μάκρο – περιβάλλον μιας επιχείρησης συγκαταλέγονται όλες οι εξωτερικές δυνάμεις που δύνανται να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό τις επιχειρηματικές αποφάσεις. Η πιο γνωστή ανάλυση του μάκρο – περιβάλλοντος είναι με το «εργαλείο» ανάλυσης P.E.S.T. (Political, Economic, Social, Technological).

ΙΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.

-«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

-«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

-«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

Η P.E.S.T. ανάλυση είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου στρατηγικού σχεδίου, καθώς βοηθά την επιχείρηση να αναγνωρίσει όλους εκείνους τους παράγοντες που συντελούν στη μεγέθυνση ή συρρίκνωση της αγοράς και στη μελλοντική θέση που μπορεί να έχει αυτή μέσα στην αγορά.

(Kotler & Keller, 2006)

Η P.E.S.T. ανάλυση είναι σημαντική ώστε να :

- ✓ Αντιληφθούμε την πορεία της οικονομικής ύφεσης.
- ✓ Εκμεταλλευτούμε εν δυνάμει ευκαιρίες και να αντιμετωπίσουμε εν δυνάμει απειλές.
- ✓ Κατευθυνθούμε ορθά και να θέσουμε τους ανάλογους μελλοντικούς στόχους.
- ✓ Γνωρίσουμε μια χώρα, μια περιοχή, μια αγορά ή έναν κλάδο.

Συνεπώς, παρακάτω αναλύονται οι διαστάσεις της P.E.S.T. ανάλυσης:

Πολιτική Διάσταση (Political)

- Αποτελεί την πολιτική κατάσταση της χώρας, δηλαδή τους νόμους και κυβερνητικούς φορείς που δύνανται να διαφοροποιήσουν τις λειτουργίες μιας επιχείρησης.
- Επίσης, αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική, όπως είναι η φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τιμολογιακή πολιτική πιέσεων με την οποία κάποιες επιχειρήσεις υποχρεούνται να διατηρήσουν το μερίδιο αγοράς τους αν είναι δυνατό ή ακόμη και να αναπτυχθούν.

- Οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επιτρέπουν ή απαγορεύουν σε επιχειρήσεις να εισέλθουν σε αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες αγορές, αλλά και ο σχηματισμός στρατηγικών συμμαχιών.
- Δημιουργία νέων και καινούργιων νόμων αναφορικά με την λειτουργία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οικονομική Διάσταση (Economic)

- Οικονομική κατάσταση μια χώρας ή κοινωνίας στην οποία δραστηριοποιείται μια επιχείρηση
- Αύξηση ή μείωση του Α.Ε.Π. (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν)
- Αύξηση ή μείωση επιτοκίων
- Ρυθμός του πληθωρισμού και πληθωριστικές τάσεις
- Αύξηση ή μείωση εισοδήματος
- Ποσοστά ανεργίας
- Οικονομική ανάπτυξη ή ύφεση
- Φορολογία ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Ανάπτυξη ή παρακμή του κλάδου της ναυτιλίας

Κοινωνική – Πολιτιστική Διάσταση (Social)

- Ίση αντιμετώπιση στον εργασιακό χώρο, χωρίς ρατσισμό προς το γυναικείο φύλο ή σε ομάδες μειονότητας
- Αλλαγές στις συνθήκες εργασίας προς το καλύτερο ή το χειρότερο
- Κοινωνική υπευθυνότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον
- Ο τρόπος ζωής των σύγχρονων ανθρώπων και οι αλλαγές που γίνονται σε αυτόν
- Η δομή της οικογένειας
- Το επίπεδο μόρφωσης των ανθρώπων
- Ρυθμός αύξησης ή μείωσης του πληθυσμού²

2ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000. και «ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

Η ηλικία, το φύλο και τα κοινωνικά πρότυπα παίζουν σημαντικό ρόλο για την εταιρία, καθώς είτε μπορεί να αυξήσει τις πωλήσεις αν εκμεταλλευτεί τις επιθυμίες τους είτε να τις μειώσει.

➤ Η διαχείριση του ελεύθερου χρόνου των πελατών πρέπει να ληφθεί υπόψη από τις ναυτιλιακές εταιρίες για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

Τεχνολογική Διάσταση (Technological)

➤ Η αποτελεσματικότητα του μάρκετινγκ της ναυτιλιακής εταιρείας εξαρτάται άμεσα από την αξιοποίηση των τεχνολογικά ανεπτυγμένων μέσων.

➤ Ταχύτητα αλλαγών και προσαρμογής στη νέα τεχνολογία λειτουργίας πλοίων και εταιρειών

➤ Η αγορά νέων εξελιγμένων μηχανημάτων που μπορούν να στελεχώσουν καλύτερα την γραμμή παραγωγής

➤ Τα πληροφοριακά συστήματα και η εύκολη επεξεργασία δεδομένων δίνουν την δυνατότητα ελέγχου ολόκληρης της επιχείρησης

➤ Οι τηλεπικοινωνιακές υποδομές

➤ Ενημέρωση και ανάπτυξη των τεχνολογιών και πρόοδος στην αυτοματοποίηση³

1.8: Ανάλυση Μίκρο – Περιβάλλοντος

Στο μικρο - περιβάλλον μιας επιχείρησης συγκαταλέγονται τα στοιχεία (δηλαδή οι ομάδες Stakeholders) από τα οποία εξαρτάται η λειτουργία της επιχείρησης. Οι σημαντικότερες από αυτές τις ομάδες είναι οι εξής: οι μέτοχοι, οι προμηθευτές, οι

3«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980. και «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

ανταγωνιστές, οι κοινωνίες στις οποίες δραστηριοποιούνται οι πελάτες και οι πιστωτές.

Συνεπώς, τα στελέχη των επιχειρήσεων πρέπει να έχουν υπόψη τους τις παραπάνω ομάδες, ώστε να αποκτήσουν πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.

Το Μίκρο – Περιβάλλον αναλύεται μέσω της ανάλυσης των δυνάμεων του Porter. Ειδικότερα, με την ανάλυση των δυνάμεων του Porter δύναται να προσδιοριστεί η ένταση και η φύση του ανταγωνισμού που υπάρχει και ακόμη καθίσταται ευκολότερη η επιλογή στρατηγικής για την επιχείρηση. Ειδικότερα, το υπόδειγμα του Porter αποδεικνύει την ελκυστικότητα του κλάδου και δομείται από την ανάλυση των παρακάτω πέντε δυνάμεων :

1. Η απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο
2. Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών
3. Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών
4. Η απειλή ή η πίεση από υποκατάστατα
5. Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις του κλάδου

Κάθε επιχείρηση προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ως άνω δυσκολίες δημιουργεί εμπόδια, τα οποία θα αναλύονται ως εξής :

Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στο κλάδο : Όταν υφίσταται μεγάλο περιθώριο κέρδους σ' έναν κλάδο, προκειμένου να μην εισέλθουν νέες επιχειρήσεις σ' αυτόν, οι ήδη υφιστάμενες επιχειρήσεις δημιουργούν εμπόδια για τους ανταγωνιστές. Τέτοιου είδους εμπόδια είναι τα εξής :

- ✓ Οικονομίες κλίμακας
- ✓ Απαιτήσεις σε κεφάλαια
- ✓ Διαφοροποίηση προϊόντος – Switching costs
- ✓ Μειονεκτήματα κόστους ανεξάρτητα από το μέγεθος
- ✓ Κυβερνητική πολιτική

✓ Πρόσβαση στα κανάλια διανομής

✓ Τεχνογνωσία

✓ Αναγνωρισιμότητα – Φήμη⁴

➤ Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών: Οι προμηθευτές παίζουν σημαντικό ρόλο για την κερδοφορία μιας επιχείρησης, εφόσον στο συνολικό κόστος ενός προϊόντος βοηθούν και αυτοί με το να καλύπτουν τα έξοδα για την απόκτηση των πρώτων υλών. Συνεπώς, είναι μεγάλη η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών, καθώς:

✓ Υπάρχουν ελάχιστοι προμηθευτές πρώτων υλών

✓ Δεν υπάρχουν εναλλακτικές πηγές ανεφοδιασμού, δηλαδή δεν υπάρχουν υποκατάστατα από τα προσφερόμενα προϊόντα ή υπηρεσίες

✓ Οι προμηθευτές διαθέτουν διαφοροποιημένα προϊόντα

✓ Οι προμηθευτές μπορούν εύκολα να ολοκληρωθούν προς τα εμπρός (καθετοποίηση προς τα εμπρός) και να ανταγωνιστούν άμεσα τους πρώην αγοραστές

✓ Το μέγεθος του αγοραστή είναι σχετικά μικρό (δηλαδή δεν είναι μια εταιρεία κολοσσός)

✓ Οι πωλήσεις των προμηθευτών στον κλάδο δεν αντιπροσωπεύουν υψηλό ποσοστό των πωλήσεων στο κλάδο

Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών. Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι μεγάλη καθώς :

4ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.

-«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

-«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

-«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

- ✓ Υπάρχει μικρός αριθμός αγοραστών στον κλάδο
- ✓ Ο όγκος των αγορών που πραγματοποιείται από τους αγοραστές είναι μεγάλος
- ✓ Το προϊόν ή η υπηρεσία των προμηθευτών είναι αδιαφοροποίητο, τυποποιημένο ή άφθονο
- ✓ Οι αγοραστές έχουν μικρά κέρδη
- ✓ Το μέγεθος του αγοραστή είναι σχετικά μεγάλο
- ✓ Οι αγοραστές έχουν καλή πληροφόρηση για το τι συμβαίνει στο κλάδο
- ✓ Οι αγοραστές μπορούν εύκολα να ολοκληρωθούν προς τα πίσω (κάθετη ολοκλήρωση προς τα πίσω) και να παράγουν μόνοι τους τα προϊόντα που αγοράζουν
- Η απειλή ή η πίεση από υποκατάστατα: Υποκατάστατα είναι τα προϊόντα που δύνανται να αντικαταστήσουν το ένα το άλλο και κατ' αυτό τον τρόπο επηρεάζεται η ζήτηση των προϊόντων μια επιχείρησης. Η απειλή από τα υποκατάστατα προϊόντα είναι μεγάλη όταν:
 - ✓ Οι αγοραστές αντιμετωπίζουν μικρό κόστος μετακίνησης
 - ✓ Η τιμή των υποκατάστατων είναι χαμηλότερη και η ποιότητα ή η επίδοσή τους είναι μεγαλύτερη ή ίδια με τα προϊόντα του κλάδου
 - ✓ Η τάση των καταναλωτών για την δοκιμή κάτι νέου

Απεναντίας, οι επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται μεταξύ τους σ' ένα κλάδο προκειμένου να ελαττώσουν την απειλή υποκατάστατων προϊόντων, είναι απαραίτητο να προσφέρουν διαφορετικά προϊόντα με το να αλλάξουν τα χαρακτηριστικά των προϊόντων τους ως προς:

- ✓ Την τιμή
- ✓ Την ποιότητα
- ✓ Την διανομή
- ✓ Την εξυπηρέτηση μετά την πώληση

➤ Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις του κλάδου: Το κέρδος που θα έχει ο κλάδος εξαρτάται από τον ανταγωνισμό που υφίσταται μεταξύ των ήδη υφιστάμενων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Ανταγωνισμός υφίσταται με την μείωση των τιμών στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες που προσφέρει μία επιχείρηση ή με την αύξηση του μάρκετινγκ και των διαφημίσεων αλλά και με το να χρησιμοποιούν μια καινοτομία για να διαφοροποιηθεί το προϊόν ή η υπηρεσία.

Ο ανταγωνισμός, επομένως αυξάνεται αν :

- ✓ Ο κλάδος παρουσιάζει μικρή ανάπτυξη
- ✓ Οι ανταγωνιστές είναι πολυάριθμοι
- ✓ Οι ανταγωνιστές είναι ίσοι σε μέγεθος
- ✓ Η ποσοστιαία συμμετοχή του σταθερού κόστους στο ολικό κόστος είναι μεγάλη ✓
- Δεν υπάρχει διαφοροποίηση στο προϊόν ή την υπηρεσία
- ✓ Υπάρχουν υψηλά εμπόδια εξόδου
- ✓ Προσπάθειες για αύξηση μεριδίου αγορά από τις επιχειρήσεις⁵

1.9 : Στρατηγικές Ναυτιλιακών Εταιρειών

Αρχικά, ο Andrews (1971) ορίζει το εξής: «Η στρατηγική έχει να κάνει με τον σχεδιασμό των στόχων και των επιδιώξεων που θέλει μια επιχείρηση να επιτύχει μέσω των πλάνων των οποίων κάνει, κατανέμοντας έτσι τις εργασίες που πρέπει να γίνουν προκειμένου να επιτύχει τους στόχους της».

Με την πάροδο των χρόνων ο Henderson (1989) έδωσε ένα διαφορετικό ορισμό για την έννοια της στρατηγικής :

5ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.

-«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

-«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

-«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

«Στρατηγική είναι μια προσεκτική έρευνα για ένα σχέδιο δράσης που θα αναπτύξει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της επιχείρησης και θα το επαυξήσει».

Συνεπώς, κατά τα ανωτέρω πρέπει να υπάρχει και ένας ορθολογικός προγραμματισμός. Κάθε επιχείρηση πρέπει αρχικά να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος και έπειτα να ορίζει τους στόχους και τη στρατηγική που την αντιπροσωπεύουν. Ειδικότερα, μια στρατηγική ναυτιλιακής εταιρείας αποτελείται από τα εξής:

1. Σκοπό: Να καθορίζεται ο τύπος πλοίου που θα δραστηριοποιείται, αλλά και το γεωγραφικό πλάτος δραστηριοποίησης.

2. Στόχο: Πρόκειται για τα μετρήσιμα και ανιχνεύσιμα μεγέθη που προσδοκά να επιτύχει η εταιρεία, όπως για παράδειγμα ο δείκτης απασχόλησης πλοίων.

3. Απαιτήσεις πόρων : Είναι επιτακτική ανάγκη η δέσμευση πόρων για να επιτύχουν τους στόχους τους, δηλαδή για παράδειγμα η δέσμευση αποβάθρας για την φόρτωση και εκφόρτωση.

4. Συγκριτικό πλεονέκτημα: Η επιχείρηση να έχει ως σκοπό την διαφοροποίηση από τους ανταγωνιστές της. (όπως η μεταφορά του εμπορεύματος στον τελικό παραλήπτη-καταναλωτή και οδικώς).

5. Δημιουργία συνεργιών και συνεργασιών : Η δημιουργία συμμαχιών με κυριότερο στόχο τη βελτίωση των αποτελεσμάτων.

Συνεπώς, για να είναι επιτυχημένη η στρατηγική για την ναυτιλιακή εταιρεία, θα πρέπει να υφίστανται όλα τα παραπάνω.

Επομένως, οι τύποι των στρατηγικών που δύναται να έχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση ώστε να επιτύχει τους στόχους της είναι οι εξής:

➤ Περαιτέρω Διείσδυση: Κατορθώνεται με την αύξηση της συνολικής μεταφορικής ικανότητας με αγορά πλοίων, με αποτέλεσμα να υφίσταται διεκδίκηση μεριδίων στην αγορά. Ακόμη ένας τρόπος είναι η αύξηση της απασχολησιμότητας των πλοίων, μέσω των συνεργασιών με πράκτορες ή ναυλωτές ώστε με τις μειωμένες τιμές να επηρεάσει τους πελάτες των ανταγωνιστών.

- Ανάπτυξη νέων αγορών: Κατορθώνεται με καινούργιες γεωγραφικές αγορές ή συνεργασίες με μεγαλύτερους προμηθευτές ή με την αλλαγή του είδους του φορτίου.
- Ανάπτυξη νέων προϊόντων: Δύναται να επιτευχθεί με την αγορά φορτηγών πλοίων ειδικού τύπου ή άλλης κατηγορίας πλοίων ή με την αγορά περιβαλλοντικών πλοίων.
- Στρατηγικές διαφοροποίησης: Αφορά την διεύρυνση των δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής εταιρείας. (π.χ. με την απόκτηση εταιρείας οδικών μεταφορών-κάθετη ολοκλήρωση και με αλλαγή πλοίων από φορτηγά σε πετρελαιοφόρα-με οριζόντια ολοκλήρωση).
- Στρατηγικές εστίασης ή επικέντρωσης σε συγκεκριμένο τομέα: Αφορά περιπτώσεις όπου η δραστηριότητα είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένη. (πχ για να μεταφέρονται αγαθά σε δυσπρόσιτες γεωγραφικές περιοχές).

Επίσης, πρέπει να υπάρχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όταν επιλέγεται μία στρατηγική. Κρίσιμα στοιχεία σε μία στρατηγική είναι οι καλές σχέσεις με τον πελάτη, η ευελιξία στις απαιτήσεις του και η απαραίτητη εχεμύθεια που του παρέχεται.

Ειδικότερα, πρέπει να γίνει ενδελεχής αναφορά στις επιτυχημένες στρατηγικές που επιλέγουν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι οι κάτωθι:

1. Ηγεσία Κόστους: Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αφενός λόγω του χαμηλού κόστους (π.χ ένεκα της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας παρουσιάζονται μειωμένα πάγια μεταφορικά κόστη) και αφετέρου λόγω της στρατηγική ηγεσίας κόστους.
2. Επενδυτική Στρατηγική : Η επενδυτική στρατηγική μιας ναυτιλιακής εταιρείας συνιστά βασικό παράγοντα για την εξέλιξή της. Συγκεκριμένα, οι μεταβολές στις τιμές των πλοίων και στις τιμές των ναύλων παίζουν σημαντικό ρόλο για το χρόνο που θα υλοποιηθεί η επένδυση. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες αγοράζουν μεταχειρισμένα πλοία σε χαμηλές τιμές, με σκοπό να μεγαλώσουν τον στόλο τους.
3. Στρατηγική Ανάπτυξης και Περαιτέρω Διεξόδου: Η στρατηγική των Ελλήνων είναι η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν πλοία σε

χαμηλές τιμές και τα καθιστούσαν ανταγωνιστικά χρησιμοποιώντας χαμηλού κόστους ανθρώπινο δυναμικό.⁶

1.10 Παγκόσμιο Εμπόριο

1 Οι διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση. Αρχικά σχετικά με τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, ο σπουδαιότερος παράγοντας που επηρεάζει τόσο την ποσότητα όσο και την ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου είναι η οικονομία. Ακολούθως, η παγκόσμια οικονομία επηρεάζεται και από πολιτικά γεγονότα. Τέλος, το μεταφορικό κόστος και οι αποστάσεις κατά τη μεταφορά φορτίων μέσω θαλάσσης επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών ένεκα των διάφορων διακυμάνσεων και των αλλαγών που δύναται να προκύψουν, λόγω διαφόρων παραγόντων.

Συνεπώς οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι εξής: 1. Παγκόσμιος στόλος, 2. Παγκόσμια οικονομία, 3. Ναυπηγική παραγωγή, 4. Θαλάσσιο εμπόριο, 5. Διαλύσεις και απώλειες πλοίων, 6. Πολιτικά γεγονότα, 7. Παραγωγικότητα υπηρεσιών, 8. Απόσταση μεταφοράς φορτίων, 9. Λειτουργικό περιβάλλον, 10. Μεταφορικό κόστος.

1.11 ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Το εμπόριο έχει συνεισφέρει στην αύξηση των χρηματοπιστωτικών και εμπορικών ροών σε όλες τις χώρες του κόσμου. Η παγκοσμιοποίηση επιδρά θετικά στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, επειδή με την μεταφορά τεχνολογίας αυξάνεται η ζήτηση από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες σε πρώτες ύλες, με συνέπεια να βελτιώνεται η παραγωγική τους διαδικασία και να δημιουργούν με αυτό τον τρόπο, παραγωγικές μονάδες.

6ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.

-«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

-«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

-«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

1.12 Το αντίκτυπο της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008 στον κλάδο της ναυτιλίας

Προκειμένου να αναφερθούμε στο σήμερα, θα πρέπει να εξετάσουμε το αντίκτυπο της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008 στον κλάδο της ναυτιλίας. Δηλαδή στο πως η παγκόσμια κρίση του 2008 και η ύφεση που την ακολούθησε επηρέασε τον κλάδο της ναυτιλίας. Η παγκόσμια κρίση επέδρασε ακόμα και σε μεγάλες και ισχυρές επιχειρήσεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν πετρέλαιο και ξηρό φορτίο έχουν επηρεαστεί άμεσα από την κρίση και την μεταγενέστερη ύφεση. Ως αποτελέσματα της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη διεθνή ναυτιλία μπορούν να αναφερθούν η αύξηση του κόστους των καυσίμων και συνακόλουθα η μείωση των αριθμών των ναυλώσεων και των ναύλων κ.α. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός των ακυρώσεων/αναβολών σε σχέση με τη δημιουργία καινούργιων πλοίων, κάτι το οποίο επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τις ναυπηγικές επιχειρήσεις και είχε ως επακόλουθο την χρεοκοπία και το κλείσιμό τους.

1.13 Προϋπολογισμός κόστους πλοίων σε ναύλωση χρόνου

Το κόστος των πλοίων είτε πρόκειται για δεξαμενόπλοιο, φορτηγό, μεταφοράς Ε/Κ, μεταφοράς φυσικού αερίου ή υγροποιημένων προϊόντων πετρελαίου, κ.α. διακρίνεται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

1) το Κόστος Κεφαλαίου (Capital Cost)

Το Κόστος Κεφαλαίου συνιστά ένα είδος Σταθερού Κόστους και σχετίζεται κυρίως τον τρόπο απόκτησης και χρηματοδότησης του πλοίου. Στη περίπτωση που το πλοίο αποκτήθηκε από κεφάλαια της εταιρείας, στο κόστος κεφαλαίου συμπεριλαμβάνεται η προαιρετική διανομή μερίσματος στους μετόχους (dividends to equity) ή οι τόκοι που θα εισπράττονταν στη περίπτωση που τα κεφάλαια αυτά παρέμεναν σε κάποιο προθεσμιακό ή άλλο λογαριασμό.

2) το Λειτουργικό Κόστος (Operating Cost / Expenses – OPEX)

Το Λειτουργικό Κόστος αποτελεί το Σταθερό Κόστος που απαιτείται για την καθημερινή λειτουργία του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι είναι ναυλωμένο.

Το ύψος του λειτουργικού κόστους δεν μεταβάλλεται και απεικονίζεται σε μία συνάρτηση των πέντε παραγόντων κόστους :

$$OPEX_{tn} = M_{tn} + SS_{tn} + MR_{tn} + I_{tn} + A_{tn}$$

Ειδικότερα:

OPEX= Λειτουργικά Έξοδα (Operating Expenses)

M= Κόστος Επάνδρωσης (Manning Cost)

SS= Κόστος Εφοδίων και Ανταλλακτικών (Stores & Spares Cost)

MR= Κόστος Συντήρησης και Επισκευών (Maintenance & Repair Cost)

I= Κόστος Ασφάλισης (Insurance Cost)

A= Κόστος Διοίκησης (Administration Cost ή Overheads)

t= Έτος

n= Πλοίο

Αξίζει να αναφερθεί ότι όσο αυξάνει η ηλικία του πλοίου, τόσο αυξάνεται και το λειτουργικό κόστος.

3) το Κόστος Ταξιδιού (Voyage Cost)

Το Κόστος Ταξιδιού αποτελεί το Μεταβλητό Κόστος με το οποίο επιβαρύνεται το πλοίο για την εκτέλεση ενός ορισμένου ταξιδιού. Το εν λόγω κόστος απεικονίζεται σε μία συνάρτηση πέντε παραγόντων κόστους:

$$VC_{tn} = B_{tn} + PD_{tn} + CD_{tn} + CH_{tn} + EI_{tn}$$

Ειδικότερα:

VC = Κόστος Ταξιδιού (Voyage Cost)

B = Κόστος Καυσίμων (Bunkers Cost)

PD = Έξοδα Λιμένων συμπεριλαμβανομένων Ρυμουλκών και Πιλότων (Port and Light Dues including Tugs and Pilotage)

CD = Έξοδα Διέλευσης Καναλιών (Canal Dues)

CH = Κόστος Χειρισμού του Φορτίου (Cargo Handling Cost)

EI = Κόστος Πρόσθετης Ασφάλισης (Extra Insurance Cost)

t = Ταξίδι

n = Πλοίο

Συγκεκριμένα, στην περίπτωση ναύλωσης ταξιδιού, εργολαβικής μεταφοράς και ναύλωσης χρόνου είναι υπεύθυνος για το λειτουργικό κόστος ο πλοιοκτήτης, ενώ στη περίπτωση της ναύλωσης πλοίου γυμνού υπεύθυνος είναι ο ναυλωτής.

1.14 Κόστος Κεφαλαίου

Όπως προαναφέρθηκε, το κόστος κεφαλαίου σχετίζεται με τον τρόπο χρηματοδότησης του πλοίου.

1.15 Λειτουργικό Κόστος

1.15.α Μεταχειρισμένου Πλοίου «9.000 DWT»

Το Συνολικό Κόστος Συντήρησης (Repairs & Maintenance) του πλοίου είναι το αποτέλεσμα από το άθροισμα των εξόδων Συντήρησης και Επισκευών, των Ανταλλακτικών και των Εφοδίων. Συγκεκριμένα, οι εργασίες επισκευής ή συντήρησης έχουν άμεση εξάρτηση από τα κατάλληλα ανταλλακτικά και εφόδια.

Επομένως, σ' αυτή την κατηγορία κόστους συγκαταλέγονται τα έξοδα που αφορούν τη συντήρηση ή την επισκευή βλάβης:

1. στην κύρια μηχανή, δηλαδή στην τουρμπίνα της μηχανής,
2. στις βοηθητικές μηχανές, για παράδειγμα σε μια από τις ηλεκτρομηχανές,
3. στα λοιπά βοηθητικά μηχανήματα, για παράδειγμα στο μηχανισμό εξαερισμού του μηχανοστασίου,
4. στον εξοπλισμό χειρισμού, δηλαδή σε έναν από τους γεραμούς,
5. στον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας, δηλαδή σ' ένα ραντάρ,
6. στον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, για παράδειγμα σε μια κεραία ένεκα του καιρού,
7. στον εξοπλισμό καταστρώματος, για παράδειγμα στη σκάλα του πλοίου (accommodation ladder),
8. στο κύτος, δηλαδή ανανέωση βαφής σε ορισμένα σημεία ένεκα επαφής με ρυμουλκό, και άλλες
9. το κόστος αγοράς, αποστολής, πρακτοριακών και παράδοσης των απαραίτητων ανταλλακτικών της κύριας μηχανής (για παράδειγμα ενός ακόμη κυλίνδρου που πρέπει να υπάρχει πάντα στο πλοίο), των βοηθητικών μηχανημάτων, και
10. το κόστος αγοράς, αποστολής, πρακτοριακών και παράδοσης των αναγκαίων εφοδίων μηχανής (για παράδειγμα γράσα, ηλεκτρολογικά είδη, κ.α) καταστρώματος (π.χ. βαφές, εργαλεία, κ.α).

Ακόμη, στο Συνολικό Κόστος Συντήρησης συγκαταλέγονται:

11. τα έξοδα των προγραμματισμένων «Ετήσιων» επιθεωρήσεων του πλοίου και όλου του εξοπλισμού του από την Κλάση (έξοδα ταξιδιού, διαμονής, εργασίας κ.λ.π. του Επιθεωρητή),
12. τα έξοδα των προγραμματισμένων «Ενδιάμεσων» επιθεωρήσεων του εξωτερικού κάτω μέρους της γάστρας του πλοίου (bottom survey) ανά 2,5 με 3 έτη, όπως ορίζουν οι κανονισμοί, δηλαδή το κόστος των δυτών που ελέγχουν τη γάστρα ενώ το πλοίο

βρίσκεται σε λιμάνι και με το οποίο φωτογραφικό υλικό εκδίδουν τη αντίστοιχη αναφορά (UnderWater Survey Report) που αποδίδεται στην Κλάση,

13. τα έξοδα των δυτών για επαναληπτικούς ελέγχους της γάστρας ή καθαρισμό των μη-καθαρών σημείων της, εφόσον το απαιτεί η Κλάση.

Στο κόστος Μισθοδοσίας συγκαταλέγονται:

14. οι μισθοί του πληρώματος

Αντίστοιχα, στα έξοδα τροφοδοσίας συγκαταλέγονται:

15. τα τρόφιμα, τα φρούτα, το εμφιαλωμένο νερό κ.λ.π.,

16. τα είδη καθαρισμού, κ.λ.π.,

17. τα είδη καμπίνας – οικιακής χρήσης,

18. τα είδη κουζίνας,

19. οι εφημερίδες, τα περιοδικά, τα βιβλία, οι ταινίες σε DVD κτλ.

Στην Ασφάλιση ανήκει το κόστος που αντιστοιχεί ανά ημέρα από τα ετήσια ασφάλιστρα:

20. της ασφάλισης «Κύτους και Μηχανημάτων», του ίδιου του πλοίου. Η εν λόγω ασφάλιση καλύπτει την ολική και μερική απώλεια του πλοίου από ζημιές στο ίδιο ή στον εξοπλισμό του ένεκα των καιρικών συνθηκών (π.χ ζημιές από πυρκαγιά, ζημιές λιμενικού εξοπλισμού κτλ).

21. της ασφάλισης «Προστασίας και Αποζημίωσης»

Η εν λόγω ασφάλιση καλύπτει τον Πλοιοκτήτη σχετικά με την ευθύνη και τα έξοδα του στην περίπτωση που για παράδειγμα τραυματιστεί, ασθενήσει ή αποβιώσει ένα μέλος του πληρώματος ή ένα επιβάτης. Ακόμη, η ασφάλιση καλύπτει και τις περιπτώσεις ζημιάς σε τρίτους ή στην περιουσία τρίτων (π.χ απώλεια ή κλοπή φορτίου κτλ.).

22. της ασφάλισης «Ναύλου, Επισταλίας και Άμυνας»

Η ασφάλιση αυτή καλύπτει τα νομικά έξοδα που προκύπτουν από το χειρισμό μιας νομικής διαμάχης που αφορά θέματα ναύλου, επιχείρηση διάσωσης, σύμφωνα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί.

23. της «Ασφάλισης ή Άλλης Οικονομικής Εξασφάλισης σχετικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημιά από Ρύπανση Πετρελαίου Κίνησης» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της σχετικής Διεθνούς Σύμβασης του 2001.

24. της «Ασφάλισης ή Άλλης Οικονομικής Εξασφάλισης σχετικά με την Αστική Ευθύνη για την Απομάκρυνση Ναυαγίου» σύμφωνα με όσα ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 12 της σχετικής Σύμβασης του Ναϊρόμπι του 2007.

Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί ότι ο συντελεστής ασφάλισης αυξάνεται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου.

Το κόστος των Λιπαντικών, συνιστούν μια σημαντική κατηγορία του Συνολικού Λειτουργικού Κόστους αλλά και του κόστους για τον πλοιοκτήτη.

Τα Λιπαντικά είναι αναγκαία για τη ορθή λειτουργία της κύριας μηχανής του πλοίου, των ηλεκτρομηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων και εξοπλισμού του, επειδή παίζουν σημαντικό ρόλο:

25. στην αποφυγή των τριβών που δύναται να δημιουργηθούν μεταξύ των διαφόρων τμημάτων – εξαρτημάτων των μηχανών,

26. στη διατήρηση της θερμοκρασίας κατά τη λειτουργία των μηχανών στα προβλεπόμενα πλαίσια,

27. στην μείωση της φυσιολογικής φθοράς των μηχανών και των υλικών των διαφόρων κινητών εξαρτημάτων τους που έρχονται σε επαφή,

28. την καλύτερη διατήρησή τους και

29. την χρονική επιμήκυνση της λειτουργίας τους.

Επομένως, ουσιώδης είναι η τήρηση των οδηγιών των Κατασκευαστών σχετικά με το είδος, την ποσότητα και τη συχνότητα χρήσης των λιπαντικών.

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι ένεκα του κόστους των λιπαντικών που χρησιμοποιεί ένα πλοίο, κομβικής σημασίας είναι και:

30. η έμπειρη και ορθή χρήση τους από το πλήρωμα της μηχανής, με αποτέλεσμα να αποτρέπονται τα λάθη και η άσκοπη χρήση τους, η καλή συνεργασία μεταξύ του πληρώματος μηχανής και των υπευθύνων του τμήματος προμηθειών λιπαντικών της εταιρείας, προκειμένου να γίνονται ορθές παραγγελίες, αλλά και

31. η καλή γνώση της αγοράς από το τμήμα προμηθειών, ώστε να προμηθεύονται τα λιπαντικά από το λιμάνι που συνδυάζει την καλύτερη ποιότητα και τιμή.

Τα υπόλοιπα Λειτουργικά Έξοδα που δεν ανήκουν στις προηγούμενες κατηγορίες είναι:

32. τα έξοδα επικοινωνίας του πλοίου (τηλέφωνα, fax, e-mails κτλ),

33. τα έξοδα έκδοσης πιστοποιητικών του πλοίου που συμπεριλαμβάνονται στις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη,

34. τα έξοδα ταξιδιού (αεροπορικά εισιτήρια), διαμονής,

35. τα έξοδα για το έντυπο, εποπτικό και λοιπό υλικό που είναι απαραίτητο για την αδιάκοπη εκπαίδευση και ενημέρωση του πληρώματος του πλοίου.

Τέλος, το Κόστος Διαχείρισης αποτελεί την αμοιβή της διαχειρίστριας εταιρίας CemVision Shipping Co.Ltd, για τις υπηρεσίες διοικητικής, τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης που παρέχει για το πλοίο στην πλοιοκτήτρια εταιρία του.

1.15.β Νεότευκτου Πλοίου «9.000 DWT»

Ο προϋπολογισμός των Λειτουργικών Εξόδων του νεότευκτου αυτού πλοίου, έγινε ως εξής:

Για όσες κατηγορίες είναι ανεξάρτητες από την ηλικία του πλοίου:

1. το ημερήσιο Συνολικό Κόστος Πληρώματος
2. το ημερήσιο κόστος των Λοιπών Λειτουργικών Εξόδων
3. το ημερήσιο κόστος Διαχείρισης

Για όσες κατηγορίες κόστους επηρεάζονται από την ηλικία και την τεχνολογία του πλοίου, ήτοι:

1. το ημερήσιο Συνολικό Κόστος Συντήρησης

2. το ημερήσιο κόστος Λιπαντικών

3. το ημερήσιο κόστος Ασφάλισης⁷

1.16 Δεσπόζουσα Θέση

Στο Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού προβλέπεται η απαγόρευση της καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης από μία επιχείρηση εις βάρος άλλων. Ως δεσπόζουσα θέση ορίζεται "η θέση οικονομικής ισχύος που κατέχει μία επιχείρηση, πράγμα που της επιτρέπει να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην οικία αγορά και της προσφέρει, σε σημαντικό βαθμό, τη δυνατότητα ανεξάρτητης έναντι των ανταγωνιστών της, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών συμπεριφοράς". Για τη θεμελίωση της δεσπόζουσας θέσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η σχετική αγορά ενώ ορισμένα από τα κριτήρια που χρησιμοποιούμε για να εντοπίσουμε τη θεμελίωση αυτής είναι τα μερίδια αγοράς και οι φραγμοί εισόδου νέων επιχειρήσεων και επέκτασης. Μια δεσπόζουσα επιχείρηση προκειμένου να κατοχυρώσει την θέση της σε βάρος των ανταγωνιστών της, μπορεί να πράττει διάφορες καταχρηστικές συμπεριφορές. Οι καταχρηστικές πρακτικές μιας δεσπόζουσας επιχείρησης διαχωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες. Αρχικά, διακρίνονται σε α. εκμεταλλευτικές και β. παρεμποδιστικές πρακτικές, και κατά δεύτερον σε καταχρηστικές συμπεριφορές α. τιμολογιακού και β. μη τιμολογιακού χαρακτήρα. Παράδειγμα δεσπόζουσας θέσης αποτελεί η κάτωθι υπόθεση όπου ο ενάγων διατηρούσε επιχείρηση τουριστικού γραφείου στη νήσο Κάλυμνο Ν. Δωδεκανήσου και κατηγορούσε την Ναυτιλιακή Εταιρεία για κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης καθώς επέτρεπε σε όλα τα τουριστικά γραφεία της Καλύμνου πλην του δικού του να εκδίδουν εισιτήρια των πλοίων της και κατά συνέπεια να

7ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.

-«ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.

-«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

-«ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

βρίσκεται ο ενάγων σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό και να υποστεί οικονομική ζημιά.(ΠΠρΚω 47/2017).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Καταλήγωντας, προκειμένου να είναι βιώσιμες οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει να ληφθούν κάποια μέτρα για να λυθούν και τα εν λόγω προβλήματα, όπως αναλύονται παραπάνω. Επίσης, πρέπει να τονιστεί ότι πρέπει να υπάρχει και ένας ορθολογικός προγραμματισμός. Κάθε επιχείρηση πρέπει αρχικά να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος και έπειτα να ορίζει τους στόχους και τη στρατηγική που την αντιπροσωπεύουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΗΓΕΣ

1. Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.
2. «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.
3. «ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.
4. «ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.
5. «ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

2.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια πρώτη προσέγγιση στις βασικές έννοιες του Ναυτικού Δικαίου. Περιλαμβάνεται μια σύντομη ανάλυση του δημοσίου και ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ενώ από την ίδια σκοπιά εξετάζεται και η έννοια του πλοίου. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό δίνονται οι βασικές έννοιες του Ασφαλιστικού Δικαίου, των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων καθώς και της Ασφαλιστικής Σύμβασης. Παραθέτονται οι θεμελιώδεις έννοιες ασφάλισης (σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης και χρονικά σημεία αυτής, ασφαλιστικό ποσό, αποζημίωση, ασφαλισμένος και λήπτης ασφάλισης και όροι ασφάλισης.)

2.1 Ορισμός Ναυτικού Δικαίου. Το Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί τον κλάδο του Δικαίου που ασχολείται με τις δραστηριότητες των ανθρώπων με αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα αφενός ως πηγή ενέργειας και πλούτου και αφετέρου ως φυσικό στοιχείο αναγκαίο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία. Το Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.⁸

2.2 Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο (Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου)(ΚΔΝΔ): Υπό τη στενή έννοια το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει:

- α) την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ασφάλεια πλοίων κτλ)
- β) τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα κατά του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.
- ι) για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας,

⁸«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980. και «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

ii) την επιστημονική έρευνα και

γ) τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των Κρατών.⁹

2.3 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται με τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από: α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και β) από την άσκηση της Ναυτικής εμπορίας. Οι σχετικές διατάξεις ευρίσκονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Επίσης, Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διαχωρίζεται στους παρακάτω κλάδους: 1. Ναυτεργατικό Δίκαιο, 2. Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, 3. Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης, 4. Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας. Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο διαχωρίζεται σε: 1. Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο, 2. Ειδικό Ποινικό Δίκαιο και 3. Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

2.4 Κανόνες Ναυτικού δικαίου Οι κανόνες Ναυτικού δικαίου πηγάζουν από τις λεγόμενες πηγές Ναυτικού δικαίου. Ισότιμες πηγές του Ναυτικού δικαίου αποτελούν ο Ναυτικός νόμος και το Ναυτικό έθιμο. Επομένως, το Ναυτικό έθιμο δύναται να αντικαταστεί τα κενά του Ναυτικού νόμου, αλλά και να τον καταργήσει.. Συμπληρωματικές πηγές του Ναυτικού δικαίου αποτελούν ο εμπορικός νόμος και το εμπορικό έθιμο, ο αστικός νόμος και το αστικό έθιμο. Οι γενικοί όροι των συναλλαγών, δεν αποτελούν πηγή του δικαίου, αλλά στη περίπτωση που επιβληθούν με διάταξη Νόμου τότε συνιστούν πηγή του Ναυτικού δικαίου. Το θετικό ελληνικό Ναυτικό δίκαιο αποτελείται από δύο βασικά νομοθετήματα: τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) περιέχει το ιδιωτικό Ναυτικό δίκαιο, κατανεμημένο σε 15 τίτλους και 297 άρθρα. Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), περιέχει το δημόσιο Ναυτικό δίκαιο κατανεμημένο σε 273 άρθρα. Το νομοθέτημα αυτό κωδικοποίησε πολλά νομοθετήματα δημοσίου Ναυτικού δικαίου, αλλά συμπεριέλαβε και νέες διατάξεις. Κατάργησε κάθε διάταξη που αναφέρεται σε θέματα που το ίδιο ρυθμίζει ή έρχεται σε αντίθεση με

⁹«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980. και «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

αυτό, πέραν από τις διατάξεις για τη φορολογία των πλοίων. Διατήρησε τους ειδικούς νόμους. Πηγή του ελληνικού Ναυτικού δικαίου δεν συνιστά η νομολογία των δικαστηρίων και η επιστήμη του Ναυτικού δικαίου.¹⁰

2.5 Πλοία και Πλωτά ναυπηγήματα βάσει Ναυτικού Δικαίου. Το πλοίο είναι μια σύνθετη οντότητα (σύμφωνα με όσα ορίζει το άρθρο 947 Α.Κ.), εφόσον αποτελείται από περισσότερα απλά πράγματα, τεχνικά συναρμοσμένα σε ένα οργανικό σύνολο. Το πλοίο έχει ιδιαίτερη ατομικότητα και αποτελεί "αντικείμενο", και συνεπώς υπόκειται σε εξουσίαση και έχει κύριο, στον οποίο ανήκουν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που δημιουργούνται σε σχέση με αυτό. Ακόμη το πλοίο είναι κινητό πράγμα. Το πλοίο αποκτά εξατομικευμένη οντότητα με την εγγραφή του με βάση τα χαρακτηριστικά του στο δημόσιο βιβλίο, το οποίο ονομάζεται νηολόγιο. Σκοπός του πλοίου είναι η μεταφορά προσώπων και πραγμάτων στη θάλασσα. Στη θάλασσα το πλοίο και μαζί του τα πρόσωπα και τα πράγματα που μεταφέρει, είναι εκτεθειμένα σε σοβαρούς κινδύνους και για την ασφάλεια των οποίων είναι υπεύθυνη η πολιτεία, καθώς αποτελεί θέμα "δημοσίου συμφέροντος". Η ίδια η πολιτεία ενδιαφέρεται για το πλοίο και την κυκλοφορία του, καθώς το πλοίο αποτελεί μέρος της πολιτείας και οι δραστηριότητές του επηρεάζουν την εθνική οικονομία. Επομένως, η πολιτεία έχει δημιουργήσει ολόκληρο σύστημα διοικητικής εποπτείας και παρακολουθήσεως των πλοίων καθόλη τη διάρκεια της ζωής τους με κατάλληλους θεσμούς και οργανισμούς εποπτείας και ελέγχου. Το σύστημα αυτό ολοκληρώνεται με την πρόβλεψη ότι στο πλοίο απαιτείται να τηρούνται ορισμένα ναυτιλιακά έγγραφα. Κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1 του ΚΙΝΔ, «Πλοίων, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένων όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση». Τα στοιχεία, επομένως, που είναι αναγκαία για την έννοια του πλοίου από το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ είναι τα εξής: i) Σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα, ανεξάρτητα από το σχήμα του, δηλαδή πρέπει να έχει επίπεδη επιφάνεια. ii) Χωρητικότητα καθαρή τουλάχιστον δέκα κόρων. iii) Αυτοδύναμη κίνηση, που σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει δικά του μέσα πλεύσεως και προώσεως. Πλοία κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ είναι και αυτά που κινούνται με ανθρώπινη δύναμη (κωπήλατα πλοία), με φυσική δύναμη (ιστιοφόρα), με τεχνικά μέσα κάθε είδους (ατμοκίνητα, ηλεκτροκίνητα, ατομικά ή

10«ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980. και «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.

πυρηνικά πλοία κλπ.). Επομένως, πλοία είναι τα ποντοπόρα, τα ακτοπλοϊκά και όσα κινούνται στην ανοιχτή θάλασσα, στους λιμένες ή στους όρμους, καθώς και τα υποβρύχια. Επίσης, πλοία θεωρούνται όσα έχουν προορισμό και συνεπώς στην έννοια του "πλοίου" δεν συγκαταλέγονται τα υδροπλάνα, τα αμφίβια αυτοκίνητα και τα σκάφη που είναι προσδεμένα σε μόνιμη βάση στη στεριά. Εξαιρέση αποτελούν τα ιπτάμενα πλοία (τα αερόστρωμα και τα υδροπτέρυγα), γιατί αυτά έχουν προορισμό να πλέουν στη θάλασσα. ν) Δεν είναι στοιχείο της έννοιας του πλοίου η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας. Επομένως, κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ, πλοία είναι όχι μόνο τα εμπορικά, αλλά και τα επιστημονικά, τα εκπαιδευτικά, τα ψυχαγωγικά. Τέλος, πλοία είναι και τα κρατικά, στη περίπτωση που δε χρησιμοποιούνται για κρατικούς σκοπούς. Για να υπάρξει πλοίο, πρέπει να συντρέξουν όλα τα στοιχεία του άρθρου 1 του ΚΙΝΔ. Συνεπώς, το ναυπήγημα που δεν έχει όλα τα στοιχεία αυτά, δεν συγκαταλέγεται στην έννοια του πλοίου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχασε προσωρινά την ικανότητα προς πλεύση, θεωρείται ακόμα πλοίο, ενώ αν για παράδειγμα ναυάγησε και έχασε οριστικά την ικανότητα προς πλεύση δεν θεωρείται πλοίο. Τα πλωτά ναυπηγήματα, αν και δεν είναι πλοία κατά τον ΚΙΝΔ, δύναται να είναι πλοία σύμφωνα με κάποιο άλλο νομοθέτημα, για την εφαρμογή των διατάξεων του. Στα «πλωτά ναυπηγήματα» δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΙΝΔ. Το νομικό καθεστώς για αυτά καθορίζεται από τις διατάξεις του κοινού δικαίου και δη από αυτές για τα κινητά. Παρόλα αυτά, στα πλωτά ναυπηγήματα αρμόζει καλύτερα η εφαρμογή των διατάξεων του ναυτικού δικαίου παρά αυτών του αστικού δικαίου. Για αυτό το λόγο, το άρθρο 1 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι σε αυτά εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις για τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, για τη ναύλωση, για τη μεταβίβαση κυριότητας προς εξασφάλιση απαιτήσεως, για τη σύγκρουση πλοίων, για την επιθαλάσσια αρωγή και για τη θαλάσσια ασφάλιση.

2.6 Νομική υπόσταση του Πλοίου. Το πλοίο είναι κινητό αντικείμενο και μάλιστα σύνθετο. Στο νηολόγιο εγγράφεται το πλοίο από την κατασκευή του και καταχωρίζονται όλες οι έννομες σχέσεις που σχετίζονται με αυτό. Επίσης, στα πλοία εφαρμόζεται ο θεσμός της υποθήκης, αλλά και της αναγκαστικής εκτέλεσης κατά τις διατάξεις των άρθρων 992 επ. Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, που αφορούν την κατάσχεση «επί ακινήτων, πλοίων και αεροσκαφών του οφειλέτου».

2.7 Ασφαλιστικό Δίκαιο

Το ασφαλιστικό δίκαιο ρυθμίζει την ασφαλιστική σχέση, βάσει της οποίας ο ασφαλιστής παρέχει ασφαλιστική προστασία σε κάποιο άλλο πρόσωπο. Η ασφαλιστική προστασία ενεργοποιείται όταν υπάρχει ανάγκη σε ορισμένα περιστατικά. Το ασφαλιστικό δίκαιο με την ευρεία έννοια, αφορά κάθε ασφάλιση (και την κοινωνική), ενώ με τη στενή έννοια αφορά μόνο την ιδιωτική ασφάλιση. Οι διατάξεις του ασφαλιστικού δικαίου που ρυθμίζουν την ασφαλιστική σχέση, είναι αυτές που αναφέρονται στα άρθρα 189 ως 225 του Εμπορικού Νόμου (ως προς την χερσαία ασφάλιση) και αυτές που περιέχονται στα άρθρα 257 ως 288 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ως προς την θαλάσσια ασφάλιση). Πέραν αυτών των διατάξεων, το ασφαλιστικό δίκαιο εφαρμόζει και διατάξεις δημοσίου δικαίου που σχετίζονται με τον έλεγχο και την εποπτεία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.¹¹

2.8 Ασφαλιστικό «Εμπόριο» και Δίκαιο.

Το ασφαλιστικό «εμπόριο» στοιχειοθετείται από την παροχή και ζήτηση ασφαλιστικής προστασίας. Είναι συνεπώς ο «οικονομικός χώρος» όπου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ανταλλάσσουν το οικονομικό αγαθό της ασφάλισης με την πληρωμή ασφαλιστρού, αντασφαλιστρού, προμήθειας, εισφοράς.

2.9 Έννοια Ασφαλιστικού Δικαίου

Το ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο συνιστά ιδιαίτερο κλάδο του εμπορικού δικαίου. Ο κορμός του ιδιωτικού ασφαλιστικού δικαίου είναι οι διατάξεις για την ασφαλιστική σύμβαση του Ασφαλιστικού Νόμου και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ). Οι ιδιαίτερες έννομες σχέσεις που ρυθμίζουν την προσωπική κατάσταση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων υφίστανται στο νομοθέτημα «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως». ¹²

2.10 Θεμελιώδεις Έννοιες Ασφάλισης

Τα κύρια χαρακτηριστικά της κάθε ασφάλισης είναι τα ακόλουθα:

¹¹Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

¹² Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

I) Ο κίνδυνος, δηλαδή η δυνατότητα επέλευσης ενός περιστατικού που είναι σε θέση να δημιουργήσει ένα οικονομικό βάρος,

II) Η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς κινδύνους,

III) Η μετάθεση των κινδύνων στον φορέα της ασφάλισης,

IV) Η δυνατότητα δημιουργίας οικονομικού βάρους από την επέλευση κινδύνου,

V) Το αντάλλαγμα για την κάλυψη της οικονομικής ανάγκης,

VI) Η νομική αξίωση κατά του φορέα ασφάλισης προς ασφαλιστική παροχή,

VII) Το ομοειδές των κινδύνων. Η ιδιωτική ασφάλιση μπορεί να ασκηθεί από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου.

2.11 Σύναψη Ασφαλιστικής Σύμβασης.

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια ενοχική, διαρκής, επώνυμη σύμβαση, στην οποία ο μὲν ασφαλιστής οφείλει ασφαλιστική προστασία, ο δε λήπτης της ασφάλισης ασφάλιστρο. Η σύμβαση συνάπτεται με απλή συμφωνία των συμβαλλομένων, σύμφωνα με όσα ορίζουν οι γενικοί κανόνες του Αστικού Δικαίου. Για αυτό το λόγο προκειμένου να έχουμε σύμβαση ασφάλισης πρέπει να έχει επέλθει συμφωνία σε όλα τα συστατικά στοιχεία της σύμβασης, όπως αυτά ορίζονται από το νόμο. Επίσης, πρέπει ο ασφαλιστής να έχει ενημερωθεί και να συμφωνεί με την ασφαλιστική αξία, το πρόσωπο του ασφαλισμένου, το ύψος των ασφαλίσεων, την διάρκεια της ασφάλισης και να έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ τους ως προς το ύψος του ασφαλιστικού ποσού.

2.12 Χρονικά σημεία ασφάλισης – ασφαλιστικής σύμβασης

Διαχωρίζεται η τυπική, η ουσιαστική και η τεχνική έναρξη της ασφάλισης, που αντιστοιχούν στην τυπική, ουσιαστική και τεχνική της διάρκεια. Για την τυπική έναρξη, η οποία ορίζεται στο χρόνο που συμφώνησαν ο ασφαλιστής και ο αιτούμενος την ασφάλιση και αναγράφεται ως χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου.

2.13 Αποζημίωση - Ασφαλιστικό Ποσό

Το ασφαλιστικό ποσό έχει διπλή έννοια. Άλλοτε αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή ή απλώς περιορισμό του ασφαλίσιματος και άλλοτε ταυτίζεται

με το ασφάλισμα. Το ασφαλιστικό ποσό είναι το ασφάλισμα που υποχρεούται, να καταβάλει ο ασφαλιστής μόλις επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού προσδιορίζουν την έκταση της παροχής τον ασφαλιστή που έχει γενεσιουργό αιτία την ασφαλιστική σύμβαση, δηλαδή το ασφάλισμα. Στην ασφάλιση κατά ζημιών παθητικού το ασφαλιστικό ποσό έχει μόνο το ρόλο του ανώτατου ορίου ευθύνης του ασφαλιστή. Στην ασφάλιση ποσού, όπου δεν δύναται να προσδιοριστεί η έκταση της ζημιάς, το ασφαλιστικό ποσό είναι το σταθερό ποσό που οφείλει να καταβάλλει ο ασφαλιστής σε κάθε παρόμοια ασφαλιστική περίπτωση και επομένως παρομοιάζεται με το ασφάλισμα. Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, στην περίπτωση που δεν έχουν συμφωνήσει ασφαλιστικό ποσό, πρέπει να υπάρχει η ασφαλιστική αξία. Επίσης, αν η ζημιά ενός αντικειμένου ασφάλισης είναι μεγαλύτερη, δεν θα ευθύνεται πέραν του ποσού αυτού ο ασφαλιστής.¹³

2.14 Ασφαλισμένος και Λήπτης Ασφάλισης

Ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) που αντλεί δικαιώματα από την ασφαλιστική σύμβαση, το πρόσωπο δηλαδή για το οποίο συνάπτεται η ασφάλιση. Στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού πραγμάτων, ασφαλιζεται το πρόσωπο που έχει συμφέρον για τη διατήρηση των πραγμάτων. Στην ασφάλιση παθητικού, ασφαλισμένο είναι το πρόσωπο, το παθητικό της περιουσίας του οποίου κινδυνεύει να αυξηθεί. Ο ασφαλισμένος είναι ο λήπτης της ασφάλισης. Ο λήπτης της ασφάλισης ευθύνεται όταν επέλθει ο κίνδυνος να καταβάλει τα ασφάλιστρα. Ο λήπτης της ασφάλισης ευθύνεται για όλες οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση.

2.15 Δικαιούχος Ασφάλισης

Δικαιούχος του ασφαλίματος είναι ο ασφαλισμένος, δηλαδή, το πρόσωπο που αναφέρεται στην ασφαλιστική σύμβαση ότι πλήττεται από την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου. Επομένως, αν ο λήπτης της ασφάλισης είναι ο ίδιος ο ασφαλισμένος, αυτός θα είναι και ο δικαιούχος του ασφαλίματος. Στις ασφαλίσεις κατά ζημιών ο δικαιούχος του ασφαλίματος είναι αυτός που ζημιώθηκε εξαιτίας της επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Ο προσδιορισμός του δικαιούχου του

13 *Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.*

ασφαλίματος είναι κομβικής σημασίας, καθώς μόνο αυτός νομιμοποιείται να ζητήσει την πληρωμή του ασφαρίματος και συνεπώς μόνο αυτός μπορεί να στραφεί με αγωγή κατά του ασφαλιστή. Αν ο ασφαλισμένος εκχωρήσει τις απαιτήσεις του κατά του ασφαλιστή σε τρίτο, ο τρίτος θα είναι δικαιούχος του ασφαρίματος και συνακόλουθα μόνο αυτός θα δικαιούται να ζητήσει την πληρωμή του ασφαρίματος.

2.16 Ασφαλιστήριο – Ασφαλιστικό Συμβόλαιο

Το ασφαλιστήριο είναι το έγγραφο, με το οποίο αποδεικνύεται η ασφαλιστική σύμβαση. Είναι επομένως έγγραφο αποδεικτικό και όχι συστατικό της ασφαλιστικής σύμβασης. Για να τηρηθεί ο γραπτός τύπος σύμβασης πρέπει να υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους.

2.17 Όροι Ασφάλισης

Το ασφαλιστήριο περιέχει τους λεγόμενους χειρόγραφους και τους έντυπους όρους. Οι χειρόγραφοι όροι είναι ανώτεροι των έντυπων ως ειδικότεροι και σε περίπτωση σύγκρουσης τους θα υπερισχύει ο χειρόγραφος όρος. Οι ασφαλιστικοί όροι εμπερικλείουν τις προϋποθέσεις με τις οποίες παρέχεται η κάλυψη από τον ασφαλιστή. Οι ασφαλιστικοί όροι για να είναι έγκυροι πρέπει να μην είναι καταχρηστικοί και να μην αντιβαίνουν σε νομοθετικές διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, να λαμβάνουν υπόψη τα εύλογα συμφέροντα του λήπτη της ασφάλισης και των ασφαλισμένων. Πρέπει επίσης να γράφονται με σαφήνεια., διαφορετικά δεν θα μπορούν να εφαρμοστούν από τα δικαστήρια.¹⁴

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παραπάνω αναλύθηκαν οι σημαντικές έννοιες του Ναυτικού Δικαίου και του πλοίου, οι οποίες συνιστούν θεμελιώδεις γνώσεις για όσους δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Επίσης, παρουσιάστηκαν οι σημαντικές έννοιες του Ασφαλιστικού Δικαίου, των Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων καθώς και της Ασφαλιστικής Σύμβασης. Ακόμη, παρατίθενται οι θεμελιώδεις έννοιες ασφάλισης, σημαντικές έννοιες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την επίλυση διαφόρων ζητημάτων ασφάλισης που δύναται να προκύψουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

¹⁴ Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

ΠΗΓΕΣ

- 1.Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.
- 2.«Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ», Δούκας Σ.Ι., Αθήνα 1985.
- 3.«TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE», Lambeth, Great Britain 1986.
- 4.«ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Α. Αντάπαση, Αθήνα 1989.
- 5.«ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Κ. Καραβά, Θεσσαλονίκη 1995.
- 6.«ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ», Μακρής Κ.Χ., Αθήνα 1987.
- 7.«SECURITY IN MARITIME TRANSPORT», Paris OECD, 2003.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΡΥΠΑΝΣΗ – ΕΙΔΙΚΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ

3.1 Εισαγωγή

Στο εν λόγω κεφάλαιο πρόκειται να γίνει αναφορά στη ρύπανση και συγκεκριμένα στην έννοια της ζημίας και πως αυτή στοιχειοθετείται και οριοθετείται. Επίσης, θα αναλυθεί η σημασία του Διεθνούς Κεφαλαίου στην καταβολή αποζημίωσης στις περιπτώσεις των θαλάσσιων ατυχημάτων και το νομικό πλαίσιο και τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη. Τέλος, θα γίνει αναφορά σε διάφορα παραδείγματα θαλάσσιων ατυχημάτων, καθώς και στη κατάσχεση των πλοίων.

3.1 Η ΔΣ 1992 (CLC) σχετικά με την ευθύνη για ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Αρχικά, πρέπει να αναφερθεί ότι η ΔΣ Ευθύνης τίθεται σε ισχύ όταν έχει προκληθεί ζημιά στο έδαφος αλλά επίσης και για τυχόν προληπτικούς λόγους. Επίσης, είναι αδιάφορη η εθνικότητα των εξεταζόμενων πλοίων και ο τόπος που εκτελεί τα καθήκοντα του ο πλοιοκτήτης. Επομένως, δύνανται να ασκηθούν αγωγές στο κράτος ή στα κράτη στο έδαφος του οποίου/ων έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός.

3.2 Σημασία ζημίας

Η ζημιά όπως αναφέρει το εδ. (α) της παρ. 6 άρθ. I είναι η μόλυνση που προέρχεται “από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου”. Το πετρέλαιο που προκαλεί το ζημιογόνο γεγονός είναι εμμένον ορυκτό πετρέλαιο και το πλοίο το μεταφέρει ως φορτίο ή στις δεξαμενές καυσίμων. Επίσης, είναι ζημιά που γίνεται στο εξωτερικό περιβάλλον του πλοίου και συνεπώς αφορά μόνο τα τρίτα πρόσωπα. Η ζημιά πρέπει να προέρχεται μόνο από μόλυνση και όχι από κάποια άλλη αιτία. Ακόμη, το ζημιογόνο γεγονός πρέπει να προκαλείται μόνο από το πλοίο και όχι από κάποιο άλλο εξάρτημα ή εγκατάσταση. Συνεπώς, εφόσον συντρέχουν όλα όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως και υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος, ο ζημιωθείς θα αποζημιωθεί για το διαφυγόν κέρδος κτλ.¹⁵

¹⁵Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

3.3 Τα δομικά χαρακτηριστικά του καθεστώτος ευθύνης

1. Ευθύνη του κυρίου του πλοίου: Ο πλοιοκτήτης είναι ο κύριος του πλοίου και είναι υπεύθυνος για το ζημιογόνο γεγονός.
2. Ευθύνη αντικειμενική: Ο πλοιοκτήτης έχει ευθύνη αντικειμενική από διακινδύνευση. Υπάρχει περίπτωση να απαλλαγεί ο πλοιοκτήτης από την εν λόγω ευθύνη εάν σύμφωνα με το άρθρο III παρ.2 το ζημιογόνο γεγονός προέρχεται από πολεμική δραστηριότητα ή αν είναι προϊόν πράξης ή παράλειψης τρίτου προκειμένου να προκληθεί ζημία ή αν έγινε εξ αμελείας ή ήταν προϊόν κάποιας άλλης παράνομης πράξης Κυβέρνησης ή άλλης αρχής που αναλαμβάνει την διατήρηση των φάρων κτλ. Σύμφωνα όμως και με την παράγραφο 3 του παραπάνω άρθρου, στη περίπτωση ύπαρξης συντρέχον παύσματος, δεν καταβάλλεται στον ζημιωθέντα η αντίστοιχη αποζημίωση.
3. Ευθύνη οριοθετημένη: Ο κύριος του πλοίου ευθύνεται οριοθετημένα. Αρχικά, προκειμένου να ικανοποιηθούν απαιτήσεις για αποκατάσταση ζημιάς από ρύπανση χρησιμοποιείται ως νομική βάση μόνο η Σύμβαση (άρθ. III παρ.4). Επίσης, ο κύριος του πλοίου έχει την ευθύνη για ικανοποίηση της απαίτησης. Ακόμη, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1992, το “ανεύθυνο” του άρθρου III παρ.4 έχει επεκταθεί και συμπεριλαμβάνει άλλες 6 περιπτώσεις ανεύθυνων οφειλετών, οι οποίοι είναι οι εξής:
 - α. Ο εντολοδόχος του κυρίου του πλοίου ή τα μέλη του πληρώματος.
 - β. Ο πλοηγός
 - γ. Ο ναυλωτής
 - δ. Το άτομο που έχει λάβει εντολή από τον κύριο του πλοίου για να προβεί σε διάσωση.
 - ε. Όποιος έχει λάβει μέτρα πρόληψης.
 - στ. Οι εντολοδόχοι των αναφερόμενων στα (γ), (δ), (ε).

Ακόμη, πρέπει να τονιστεί ότι δεν ισχύει το “ανεύθυνο” για τα ως άνω πρόσωπα σε περίπτωση που η ζημία προκλήθηκε από δική τους πράξη ή παράλειψη.

4. Ευθύνη ποσοτικώς περιορισμένη: Αυτού του είδους η ευθύνη αποτελεί δικαίωμα του υπόχρεου, δηλαδή του κυρίου του πλοίου. Τα όρια υπολογίστηκαν αρχικά με βάση την χωρητικότητα του πλοίου. Ακολούθησαν αλλαγές με το Πρωτόκολλο του 1976 και στη συνέχεια τα όρια μεγάλωσαν με το Πρωτόκολλο του 1992.¹⁶

3.4 Η ΔΣ 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου (IOPC Fund)

Αρχικά, πρέπει να αναφερθεί ότι η ΔΣ Διεθνούς Κεφαλαίου έχει δευτερεύουσα θέση σε σχέση με την Σύμβαση Ευθύνης, εφόσον την υπογράφουν οι χώρες που ανήκουν στη Σύμβαση Ευθύνης. Υπάρχει επίσης μεταξύ της Σύμβασης Ευθύνης και του ΔΣ Κεφαλαίου, ερμηνευτική συνοχή και τέλος η ευθύνη για αποζημίωση του Διεθνούς Κεφαλαίου υφίσταται εφόσον έχει παύσει η ευθύνη στο πρώτο στάδιο.

3.5 Χρηματοδότηση του Διεθνούς Κεφαλαίου

Το Κεφάλαιο χρηματοδοτείται από όσους κάνουν εισάγουν περισσότερο από 150.000 τόνους πετρέλαιο κάθε χρόνο. Οι χώρες που συνεισφέρουν περισσότερο είναι η Ινδία και η Ιαπωνία. Η χρηματοδότηση δύναται να καταβάλλεται είτε από την ισχύ της ΔΣ είτε κάθε χρόνο. Το Διεθνές Κεφάλαιο διοικείται από τα εξής όργανα:

1. Η Γενική Συνέλευση αποτελείται από όλα τα μέλη που έχουν την αρμοδιότητα για την επιλογή της στρατηγικής που θα ακολουθήσει ο Οργανισμός αλλά και για τα οικονομικά θέματα του Οργανισμού.

2. Η Εκτελεστική Επιτροπή που αποτελείται από 15 μέλη αναλαμβάνει τον έλεγχο των απαιτήσεων και κάνει συναντήσεις 2 φορές το χρόνο.¹⁷

3.6 Αποζημίωση

Το Διεθνές Κεφάλαιο όπως προαναφέρθηκε αποτελεί το δεύτερο στάδιο όπου μπορεί να καταφύγει κανείς για να ικανοποιήσει την απαίτησή του, εφόσον η ΔΣ Ευθύνης δεν ικανοποίησε την απαίτησή του για τις κάτωθι αιτίες:

¹⁶Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

¹⁷Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

1. Επειδή υφίσταται κάποιος από τους προαναφερόμενους λόγους απαλλαγής του κυρίου του πλοίου.
2. Επειδή είτε ο κύριος του πλοίου δεν είναι εχέμυθος είτε δεν αρκεί η αποζημίωση δεν αρκεί για να καλύψει τις απαιτήσεις του ζημιωθέντα.
3. Επειδή η ζημία είναι πάνω από τα όρια που ευθύνεται ο πλοιοκτήτης.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η ευθύνη για αποζημίωση του Κεφαλαίου είναι ποσοτικά περιορισμένη, όπως συμβαίνει δηλαδή και με την ευθύνη του κυρίου του πλοίου.

3.7 Κριτήρια αποζημίωσης

Τα κριτήρια με βάση τα οποία καταβάλλεται η αποζημίωση δημιουργούνται με βάση τις αρχές της αναλογικότητας και της αιτιώδους συνάφειας .

Πρέπει σ' αυτό το σημείο να τονιστεί ότι, αποζημιώνεται και το διαφυγόν κέρδος, η αποζημίωση του οποίου έχει κάποιο όριο καθώς στηρίζεται στην προϋπόθεση της εύλογης εγγύτητας μεταξύ ρύπανσης και ζημίας, η οποία αναλύεται με τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) την γεωγραφική εγγύτητα μεταξύ της ζημίας και της περιοχής όπου κινείται αυτός που ζημιώθηκε.
- β) το πόσο εξαρτάται ο ζημιωθείς από το ζημιωθέν.
- γ) εάν υφίστανται αντικατάστατα που θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει ο ζημιωθείς .
- δ) το πόσο ο ζημιωθείς αποτελεί μέρος της οικονομικής ζωής

Συνεπώς, εφόσον συντρέχουν τα παραπάνω κριτήρια όσοι έχουν ζημιωθεί κατηγοριοποιούνται ως εξής:

1. Πρώτου βαθμού ζημιωθέντες, οι οποίοι συνήθως λαμβάνουν την αποζημίωση.
2. Δευτέρου βαθμού ζημιωθέντες, οι οποίοι τις περισσότερες φορές δεν λαμβάνουν την αποζημίωση.

Εν συνεχεία, σχετικά με τα μέτρα αποκατάστασης, τα κριτήρια αναλύουν την αρχή της αναλογικότητας και της αιτιότητας και ειδικότερα τα μέτρα θα πρέπει προκειμένου να λάβουν αποζημίωση να:

1. Έχουν την δυνατότητα να επαναφέρουν στην πρόιμη κατάσταση που υπήρχε πριν συμβεί το ζημιογόνο γεγονός.
2. Αποφυγούν τις επακόλουθες ζημίες από το συμβάν.
3. Αποτρέψουν την ενδεχόμενη ζημία σε έτερα οικοσυστήματα.
4. Δύνανται να πραγματοποιηθούν τεχνικά.
5. Μην είναι πολύ δαπανηρά¹⁸

3.8 Αστική ευθύνη και αποζημίωση

Το 2000 με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου "Erika", προτάθηκε η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Κεφαλαίου Αποζημίωσης Περιβαλλοντικών Ζημιών (COPE), το οποίο θα είχε συμπληρωματική ισχύ και θα ενίσχυε το Διεθνές Κεφάλαιο Αποζημίωσης και κατ' αυτό τον τρόπο θα επιτύχαιναν την καταβολή στους ζημιωθέντες πλήρους αποζημίωσης. Όμως αυτή η πρόταση δεν έγινε δεκτή, όμως έδωσε τα θεμέλια για την δημιουργία του Πρωτοκόλλου της 16 Μαΐου 2003 με βάση το οποίο λειτούργησε το Συμπληρωματικό Κεφάλαιο Αποζημίωσης.

3.9 Ποινική Ευθύνη

Η απόφαση – πλαίσιο του Συμβουλίου 2005/667/ΔΕΥ για να θεσπιστούν νόμοι αποτροπής της ρύπανσης από πλοία, αλλά και η Οδηγία 2005/35/ΕΚ της 7 Σεπτεμβρίου 2005 έχουν συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση των ποινικών κυρώσεων.

Όμως, πρέπει να αναφερθεί ότι ένεκα των ως άνω νόμων έχουν δημιουργηθεί οι ακόλουθες εντάσεις: 1) στα ενωσιακά όργανα σχετικά με τη διανομή των αρμοδιοτήτων, 2) ανάμεσα στα κράτη μέλη σχετικά με την δικαιοδοσία της Ένωσης, 3) σχετικά με τα διεθνή πρότυπα της MARPOL και για το εάν οι ως άνω

¹⁸Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιγάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

νόμοι έρχονται σε σύγκρουση με τις διεθνείς υποχρεώσεις των μελών καθώς και για το ρίσκο να ποινικοποιηθεί η δουλειά των ναυτικών.

Η ως άνω οδηγία, δηλαδή η Οδηγία 2005/35/EK, έχει τροποποιηθεί και εντάχθηκε στην Ελληνική νομοθεσία με τον Ν 4037/2012.¹⁹

3.10 Ενίσχυση Θαλάσσιας Ασφάλειας

Οι κατηγορίες είναι οι εξής:

1. Μέτρα εποπτικού χαρακτήρα

Σ' αυτή την κατηγορία έχει ενταχθεί η Οδηγία 2009/21/EK, σύμφωνα με την οποία πρέπει τα κράτη μέλη 1) να είναι ενήμερα για το εάν τα πλοία, που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια του κράτους στο οποίο ανήκουν, ακολουθούν τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς, 2) να φροντίζουν την τήρηση της απογόρευσης απόπλου του πλοίου, 3) να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με το πλοίο και 4) να ελέγχονται οι αρχές της διοίκησης κάθε κράτους – μέλους από το σύστημα ελέγχου ΔΝΟ και 5) να δημιουργήσουν ένα σύστημα αξιολόγησης.

2. Μέτρα κατασκευαστικά/λειτουργικά

Τα μέτρα αυτά σχετίζονται με τον εξοπλισμό, τον έλεγχο της χωρητικότητας του πλοίου, την εκπαίδευση των ναυτικών κτλ. Ενδεικτικά θα γίνει μια αναφορά στις ευρωπαϊκές ρυθμίσεις που ενισχύουν τα λειτουργικά μέτρα: Η Οδηγία 1999/32/EK που σχετίζεται με την περιεκτικότητα των πλοίων, η Οδηγία 1999/35/EK που αφορά την λειτουργία ενός συστήματος ασφαλούς εκτέλεσης δρομολογίων, η Οδηγία 2001/96/EK αναφορικά με τον προσδιορισμό των απαιτήσεων, η Οδηγία 2003/25/EK για τις απαιτήσεις κτλ.

3. Μέτρα που σχετίζονται με το κράτος λιμένος

Αρχικά, το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων (Paris MOU) ρύθμιζε την αντιπαράθεση προς τα πλοία που δεν ακολουθούσαν τους όρους ασφαλείας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο εντάχθηκαν τα επόμενα μέτρα:

¹⁹Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιγάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

Η Οδηγία 2009/16/EK αναφορικά με τον έλεγχο των πλοίων, η οποία τροποποιήθηκε με την οδηγία 2013/38/ΕΕ, με την οποία έγινε αναγκαστική η διαδικασία ελέγχου που προβλέπεται στο Μνημόνιο.²⁰

3.11 Κατάσχεση πλοίου

A. Συντηρητική Κατάσχεση πλοίου

Η συντηρητική κατάσχεση πλοίου ελέγχεται από τη ΔΣ των Βρυξελλών της 10ης Μαΐου 1952 για την ενοποίηση των κανόνων που αφορούν την συντηρητική κατάσχεση θαλασσοπλοούντων πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 2 και 8 παράγραφος 1,2 και 4, το πλοίο που έχει τη σημαία κράτους μέλους, κατάσχεται με συντηρητική κατάσχεση και επιβάλλεται στη δικαιοδοσία οποιουδήποτε μέλους.

B. Αναγκαστική Κατάσχεση κατά πλοίου

Η αναγκαστική εκτέλεση αρχίζει όταν επιδοθεί η επιταγή. Επίσης, το άρθρο 211 παράγραφος 1 ΚΙΝΔ που αναφέρει ότι η εν λόγω κατάσχεση δεν γίνεται να επιτευχθεί πριν περάσουν 24 ώρες από όταν επιδόθηκε η επιταγή για πληρωμή και η προθεσμία ξεκινά από την επόμενη μέρα της επίδοσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι συνέπεια της αναγκαστικής κατάσχεσης αποτελεί και η απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

Επίσης, στην περίπτωση που το πλοίο κατασχεθεί σε διαφορετική δικαιοδοσία από τον τόπο που έχει νηολογηθεί, τότε πρέπει να επιβληθεί και στον τόπο νηολόγησης η αναγκαστική κατάσχεση για να εγγραφεί στο νηολόγιο. Επίσης, η πράξη της αναγκαστικής κατάσχεσης ρυθμίζεται από τους νόμους του τόπου εκτέλεσης, αλλά τα αποτελέσματα από την νομική δέσμευση γνωστοποιούνται από το δίκαιο της σημαίας.

Επίσης, σχετικά με την έκθεση κατάσχεσης του πλοίου, αυτή θα πρέπει να καταγράφει το κατασχεμένο πλοίο και επίσης θα πρέπει να αναφέρει αναλυτικά τα παραρτήματα του πλοίου που πρόκειται να κατασχεθούν και μόνο με την λεπτομερή περιγραφή τους, σε τέτοιου είδους παραρτήματα δεν συγκαταλέγεται ο ναύλος, αλλά τα καύσιμα κίνησης.²¹

²⁰Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιγάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α.

Είδος ατυχήματος:	Επαγγελματικό ατύχημα
EMSA Αριθμός:	169-1245
Τίτλος:	Διερεύνηση ασφάλειας για ένα θάνατο στο πλοίο του εγγεγραμμένου αερομεταφορέα χύδην της Μάλτας TARSUS στο Λιμάνι Rozi Anchorage, Ινδία
Περίληψη:	<p>Στις 10 Νοεμβρίου 2013, το εγγεγραμμένο Μαλτέζικο μπαλκ κάριερ Tarsus αγκυροβόλησε από το λιμάνι Rozi της Ινδίας για να φορτώσει φορτίο άνθρακα από τις φορτηγίδες. Το πλήρωμα ετοίμασε τους γερανούς του σκάφους και συνέδεσε τις διπλές πτυχώσεις. Οι λιμενεργάτες του λιμένα επιβιβάστηκαν στο πλοίο και άρχισαν να φορτώνουν στις 14451. Οι γερανοί λειτουργούσαν από τους λιμενεργάτες.</p> <p>Στις 13 Νοεμβρίου 2013 στις 0450, ο χειριστής του γερανού στο γερανό αρ. 2, ταυτόχρονα ανύψωσε την λαβή και το φλόκο του γερανού. Καθοδηγούταν από έναν σηματοωρό στο κατάστρωμα, που ήταν τοποθετημένος σε απόσταση από το αμπάρι αρ. 2. Ενώ το συρματόσχοινο ανύψωσης ανύψωσε την λαβή, το χαλαρωμένο συρματόσχοινο είχε μια αντίθετη κίνηση στον εξοπλισμό και ο γερανός άρχισε να πέφτει κάτω. Ο χειριστής απελευθέρωσε τα χειριστήρια ανύψωσης και τα χειριστήρια του μοχλού και πίεσε το κουμπί «απενεργοποίησης». Αμέσως, το συρματόσχοινο ανύψωσης σταμάτησε, αλλά ο φλόκος του γερανού συνέχισε να πέφτει μέχρι να χτυπήσει το σωλήνα εξαερισμού στο κύριο κατάστρωμα. Η πτώση ελήφθη από το απόλυτο ποντάρισμα του πλοίου. Το χαλαρωμένο συρματόσχοινο είχε ξετυλιχτεί και το άκρο γλίστρησε έξω από το χαλαρωμένο τύμπανο του συρματόσχοινου.</p> <p>Ένας ναύτης που ήταν στο ρολόι του φορτίου δραπετεύσε χωρίς τραυματισμό. Ωστόσο, ο σηματοωρός ήταν ξαπλωμένος κάτω από το φλόκο του γερανού, αναισθητός και με αιμορραγία στο κεφάλι. Στον τραυματία σηματοωρό χορηγήθηκαν πρώτες βοήθειες εν πλω και μεταφέρθηκε με φορτηγίδα για ιατρική περίθαλψη στην ξηρά. Εισήχθη στη μονάδα εντατικής θεραπείας του τοπικού νοσοκομείου. Ο σηματοωρός υπέκυψε στους τραυματισμούς του στις 14 Νοεμβρίου 2013.</p>

21Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

	<p>Γνωρίζοντας τις παρατηρήσεις του πλοιάρχου, το γεγονός ότι τα ευρήματα του επικεφαλής μηχανικού και του μηχανικού συντήρησης για την αιτία της βλάβης του γερανού καταστρώματος δεν βρήκαν καμία τεχνική, υδραυλική ή ηλεκτρική βλάβη, η Μονάδα Έρευνας για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (MSIU) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η άμεση αιτία του ατυχήματος και ο επακόλουθος θανατηφόρος τραυματισμός του λιμενεργάτη ήταν η πτώση του φλόκου πέρα από το όριο λειτουργίας του.</p> <p>Το MSIU έχει υποβάλει τρεις συστάσεις στους διαχειριστές του πλοίου και στον κατασκευαστή των γερανών με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας κατά τις εργασίες του φορτίου.</p>
<p>Συστάσεις ασφαλείας:</p>	<p>Genel Denizcilik Nakliyatı A.S. συνιστάται για να:</p> <p>29/2014_R1 Εκτελούνται εκ νέου ηχητικοί και οπτικοί συναγερμοί, οι οποίοι θα ενεργοποιούνται αυτόματα όταν πατηθεί το κουμπί απενεργοποίησης στους γερανούς του καταστρώματος που είναι τοποθετημένοι σε πλοία υπό τη διαχείρισή του.</p> <p>29/2014_R2 Διεξάγονται συναντήσεις ασφαλείας με μέλη του πληρώματος για να οριστούν τα «περιστατικά ασφαλείας» και να επισημανθεί η σημασία της αναφοράς τους στην ομάδα διαχείρισης πλοίων.</p> <p>IHI-WMMP συνιστάται για να:</p> <p>29/2014_R3 Τοποθετηθούν ηχητικοί και οπτικοί συναγερμοί σε νέους γερανούς καταστρώματος, οι οποίοι θα ενεργοποιούνται αυτόματα όταν πατηθεί το κουμπί διακοπής έκτακτης ανάγκης.</p>
<p>Ημερομηνία του ατυχήματος:</p>	<p>13 Νοεμβρίου 2013</p>
<p>Πηγή:</p>	<p>Μονάδα διερεύνησης ασφαλείας στη θάλασσα [MSIU], Μάλτα²²</p>

22 Ιστότοπος EMSA στην ενότητα [Σημεία Επικοινωνίας](#)

Β. Πίνακας 1. Ναυτιλιακών Ατυχημάτων

Μήνας	Ατυχήματα	Ναυάγια	Θάνατοι	Απαγωγές
Δεκέμβριος 2020	92	9	31	8
Νοέμβριος 2020	85	4	22	33
Οκτώβριος 2020	98	7	22	
Σεπτέμβριος 2020	60	5	53	2
Αύγουστος 2020	73	5	31	
Ιούλιος 2020	94	5	15	29
Ιούνιος 2020	62	2	27	6
Μάιος 2020	78	1	2	4
Απρίλιος 2020	67	4	31	18
Μάρτιος 2020	82	8	16	11
Φεβρουάριος 2020	76	3	26	10
Ιανουάριος 2020	78	2	18	3

Πηγή: <https://e-nautilia.gr/2020-ekthesi-naytikon-atyximaton-se-arithmous/>

Στον παραπάνω πίνακα είναι αξιωσημείωτο το γεγονός ότι τους μήνες Ιούλιο, Οκτώβριο και Δεκέμβριο του 2020, σημειώθηκαν τα πεισσότερα ατυχήματα.

Γ. Διάφορα παραδείγματα συγκρούσεων

1. Δύο πλοία Α και Β συγκρούστηκαν στο East River της Νέας Υόρκης στις 00:25. Είχε 2-3 μποφόρ. Και στο Α και στο Β πλοίο υπήρχε πλοηγός. Ο πλοηγός του Α πλοίου είδε το πράσινο φώς του Β πλοίου και άρχισε να σφυρίζει, χωρίς να ακούει τα σφυρίγματα, το πλοίο Β συνέχισε να δείχνει το πράσινο και το κόκκινο φανάρι του. Έπειτα, ο ο πλοηγός του Α πλοίου έδωσε εντολή να επιστρέψουν. Όμως, έγινε η σύγκρουση και η πλώρη του Α πλοίου χτύπησε την αριστερή πρυμαία του Β, με αποτέλεσμα να συγκρουστεί το πλοίο Β

Αιτία της ως άνω συγκρούσεως ήταν η λάθος μεταβολή της κατεύθυνσης του πλοίου προς τα αριστερά. Το αποτέλεσμα είναι ότι τα πλοία που περνούν από στενά, πρέπει να χρησιμοποιούν ηχητικά σήματα.

2. Το πλοίο Α που κινούταν σε πορεία 033 συγκρούστηκε με το πλοίο Β σε ορθή γωνία στο αμπάρι. Με την σύγκρουση το πλοίο Α δεν έπαθε κάτι, ενώ το Β πλοίο είχε μεγάλες ζημιές.

Αιτία της σύγκρουσης ήταν η παράλειψη από το πλοίο Α να προσαρμόσει την νέα κατεύθυνση με συνέπεια όλες οι ακόλουθες αντιστοιχίες να είναι λάθος. Η ως άνω παράλειψη ήταν η αιτία που ο πλοίαρχος του Α πλοίου αντιλήφθηκε το πλοίο Β άλλαξε κατεύθυνση προς τα δεξιά, ενώ το πλοίο Α εξακολουθούσε να έχει σταθερή πορεία. Το πλοίο που ευθυνόταν περισσότερο ήταν το πλοίο Α, καθώς δεν χρησιμοποίησε το radar όπως έπρεπε και το πλοίο Β ευθυνόταν για την μεγάλη ταχύτητα και λάθος μεταβολή κατεύθυνσης προς τα αριστερά.

Ένα ακόμη παράδειγμα είναι η σύγκρουση του φορτηγού πλοίου με ένα μικρό αλιευτικό. Το φορτηγό είχε radar. Υπήρχε άνεμος 5 μποφόρ και πολλή ομίχλη.²³

Αιτία της σύγκρουσης ήταν η υψηλή ταχύτητα με την οποία κινούνταν το φορτηγό πλοίο Α σε ομίχλη. Το αποτέλεσμα ήταν ότι αν υπήρχε radar στο αλιευτικό Β, τότε θα το έβρισκε το radar του φορτηγού πλοίου Α.

Το δίδαγμα από το παραπάνω παράδειγμα είναι ότι στην περίπτωση που ο πλοίαρχος αντιληφθεί την παρουσία και άλλου πλοίου, θα πρέπει να κινείται με χαμηλές ταχύτητες, προκειμένου να μην γίνει κάποια σύγκρουση και γενικά προκειμένου να

23 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

προληφθεί οποιαδήποτε καταστροφή. Με αυτόν τον τρόπο ο πλοίαρχος μπορεί να προβλέψει τις κινήσεις του άλλου πλοίου και να μην γίνει η αναμενόμενη σύγκρουση.

Πρέπει δηλαδή σε κάθε περίπτωση το έτερο πλοίο πρέπει να γνωρίσει αμέσως το χειρισμό που χρησιμοποιείται από το πρώτο πλοίο, μέσω του radar. Το radar αποτελεί το μόνο μέσω επικοινωνίας μεταξύ ``δύο άγνωστων μεταξύ τους πλοίων``.²⁴

Δ. Ιστορικά παραδείγματα ναυτικών ατυχημάτων

Το ατύχημα του Torrey Canyon το 1967, βυθίστηκε στη περιοχή της Κορνουάλης και είχε ως αποτέλεσμα να χυθούν 119.000 τόνοι πετρελαίου στα νερά της Αγγλίας αλλά και της Γαλλίας. Δεν υπήρχε κάποιο μέτρο πρόληψης. Το εν λόγω πλοίο ήταν υπό την δικαιοδοσία 9 χωρών και με αφορμή αυτό το γεγονός η διεθνής έννομη τάξη επιτάχυνε τις διαδικασίες για την δημιουργία ενός αποτελεσματικότερου διεθνούς καθεστώτος σχετικά με την ευθύνη.

Εν συνεχεία, το 1978, το πετρελαιοφόρο Amoco Cadiz, που είχε τη σημαία της Λιβερίας, προσέκρουσε σε ακτή της Βρετανίας, επηρεαζόμενο από δυνατούς ανέμους και είχε ως αποτέλεσμα να αφεθούν στην θάλασσα 223.000 τόνοι αργού πετρελαίου και 4.000 τόνοι καυσίμων. Αυτές οι διαρροές δημιούργησαν τεράστιες καταστροφές στο περιβάλλον. Το κόστος αποκατάστασης των ζημιών ανερχόταν στο ποσό των 150.000.000 δολλαρίων και αυτό το γεγονός οδήγησε στην μεταρρύθμιση του 1992.²⁵

Το 1989, το πετρελαιοφόρο Exxon Valdez, συγκρούστηκε σε ύφαλο, στην Αλάσκα, λόγω του ότι ο πλοίαρχος ήταν σε κατάσταση μέθης. Με την πρόσκρουση αφέθηκαν 40.000 τόνοι πετρελαίου στο νερό και συνακόλουθα η ζημίες που προκλήθηκαν στο οικολογικό σύστημα είναι μέχρι και σήμερα εμφανής. Παρόλο που συνεχίστηκαν για πολλά έτη οι δικαστικοί αγώνες για αποζημίωση, μετά από αυτό το συμβάν δημιουργήθηκε η Oil Pollution Act (OPA) 1990, προκειμένου να λυθούν συντομότερα οι ζημίες που θα προκληθούν από τυχόν μελλοντικά ατυχήματα.

Το 1999, το πετρελαιοφόρο Erika, με σημαία της Μάλτας, κόπηκε σε δυο μέρη και προκάλεσε μεγάλη ρύπανση στα νερά της Γαλλίας. Επίσης, το εν λόγω συμβάν

24 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

25 Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

προκάλεσε ζημιές που είχαν αντίκτυπο και στον τουρισμό αλλά και στην αλιεία και κατά συνέπεια μέχρι και σήμερα έχει συμπεριληφθεί στη λίστα με τις σοβαρότερες ζημιές που συνέβησαν πρόσφατα.

Το 2002, το πετρελαιοφόρο Prestige, με σημαία Μπαχαμών, βυθίστηκε λόγω έντονης κακοκαιρίας σε ανοικτή θάλασσα, καθώς η Ισπανία αρνήθηκε να του προσφέρει λιμένα καταφυγής. Αποτέλεσε το τρίτο πιο δαπανηρό συμβάν των τελευταίων ετών, καθώς το κόστος ανήλθε στο ποσό των 12.000.000.000 δολλαρίων. Το συγκεκριμένο συμβάν προκάλεσε ζημιές στην ακτογραμμή της Πορτογαλλίας, της Βόρειας Ισπανίας και της Γαλλίας.

Τέλος, το πιο πρόσφατο παράδειγμα που έλαβε χώρα στις 10.09.2017 στην Ελλάδα και συγκεκριμένα πρόκειται για τη βύθιση του πετρελαιοφόρου Agia Zoni II. Με την βύθιση του προκλήθηκαν ζημιές στις Ακτέ της Αττικής. Συγκεκριμένα, υπήρξε διαρροή 2.580 τόνων πετρελαίου και καυσίμων και προκειμένου να γίνει η αποκατάσταση των ζημιών δημιουργήθηκε γραφείο του IOPC στον Πειραιά.²⁶

Ειδικότερα, οι ζημιές που προκλήθηκαν από την βύθιση του είναι οι σοβαρότερων των τελευταίων εποχών. Επομένως, πρέπει να αναφερθεί ότι η έκθεση του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων ανέφερε ότι υπάρχουν στοιχεία ότι η βύθιση του πλοίου πραγματοποιήθηκε εσκεμμένα, λόγω οικονομικών συμφερότων. Συγκεκριμένα, το οικονομικό συμφέρον αφορά την ασφαλιστική αποζημίωση, καθώς και τις περαιτέρω ειδικότερες αποζημιώσεις για να καλυφθούν οι δαπάνες των εργασιών από το Πράσινο Ταμείο. Όμως, μέχρι και σήμερα δεν έχει επαληθευτεί επισήμως η αναφορά του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου. Υπήρξαν πάνω από 230 απαιτήσεις αποζημίωσης που ανέρχονταν συνολικά στο ποσό των 135.000.000 ευρώ που στάλθηκαν απευθείας στο Διεθνές Κεφάλαιο (IOPC Fund) καθώς επίσης υπήρξαν και πάνω από 80 αιτήματα αποζημίωσης στο Πρωτοδικείο Πειραιά που ανέρχονταν στο ποσό των 95.000.000 ευρώ.

Ακόμη, να αναφερθεί ότι στην πραγματογνωμοσύνη που Τμήματος Ναυπηγικής Τεχνολογίας του ΕΜΠ, όπου αναφέρεται ότι η βύθιση του εν λόγω πλοίου είναι προϊόν έκρηξης με συνέπεια να προκληθεί ρήγμα στην δεξιά πλευρά του.

²⁶ Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

Με την βύθιση του εν λόγω πλοίου προκλήθηκε ζημία από την Σαλαμίνα έως και την περιοχή της Γλυφάδας.Σύμφωνα επίσης και με την Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, το πλοίο είχε σοβαρές βλάβες στο μηχανοστάσιο.Αθροιστικά αιτήματα για αποζημίωση ανήλθαν περίπου σε 229,4 εκατομμύρια ευρώ.Να αναφερθεί ότι το (IOPC Funds), που αποτελείται από 115 χώρες,μέχρι το 2019 κάλυψε τα μικρότερα ποσά των 10 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ παράλληλα είχε απορρίψει πολλά αιτήματα, καθώς προκείμενου να θεωρηθεί κάποιος ζημιωθείς θα πρέπει να πλήρει κάποιες προϋποθέσεις,(όπως μείωση εσόδων από τη χρονική περίοδο που συνέβη το γεγονός και έπειτα κ.α).²⁷

3.13 Ενέργειες του πλοιάρχου κατά τη σύγκρουση

Κατά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να προβεί στις ακόλουθες ενέργειες.Αρχικά, κύρια υποχρέωση του πλοιάρχου είναι η παροχή αρωγής στο έτερο πλοίο, δηλαδή αυτή η υποχρέωση περιλαμβάνει την παροχή βοήθειας σε όλα τα μέλη του πληρώματος κτλ.Η ευθύνη αυτή του πλοιάρχου προέρχεται από την ελληνική νομοθεσία και όποιος δεν την εφαρμόσει, τότε θα πρέπει να του επιβληθούν και οι αντίστοιχες κυρώσεις.

Επιπροσθέτως, μία ακόμη υποχρέωση του πλοιάρχου είναι να ενημερώσει τις αρμόδιες αρχές.Ο πλοίαρχος λοιπόν πρέπει να αναφέρει το γεγονός στο YEN και συγκεκριμένα πρέπει να αναφέρει τα στοιχεία και των δυο πλοίων, το λιμάνι προορισμού και προέλευσης, τους τραυματισμούς αν υπήρχαν και το συμβάν δηλαδή τη ζημία που προκλήθηκε με την σύγκρουση, την αρωγή που ο ίδιος έδωσε καθώς και τα μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπίσει την ζημία.²⁸

Επίσης, θα πρέπει να αναφέρει στο YEN τα στοιχεία του έτερου πλοίου.Ο πλοίαρχος θα πρέπει να καταχωρίσει στο ημερολόγιο το συμβάν και να συμπεριλάβει σ' αυτό τα στοιχεία του άλλου πλοίου καθώς και τις ζημίες που προέκυψαν από την σύγκρουση.Ακόμη, θα πρέπει να σημειώσει το συμβάν στο χάρτι της ναυσιπλοΐας.Πρέπει να αναφερθεί ότι ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση μετα την

27 <https://www.kathimerini.gr/society/1039667/i-ora-tis-alitheias-gia-to-nayagio-toy-agia-zoni/>

28 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού,Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα,Αναστασίου Δημαράκη,Χρήστου Ντούνη,Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

κατάπλου να εμφανιστεί στην εκάστοτε λιμενική αρχή εντός 24 ωρών, επομένως με το συμβάν εξακολουθεί ο πλοίαρχος να έχει την εν λόγω υποχρέωση να εμφανιστεί στην εκάστοτε αρμόδια αρχή και να καταθέσει τα ναυτιλιακά έγγραφα. Τέλος, πρέπει να καλέσει τον επιθεωρητή της ΕΕΠ για να ελέγξει το πλοίο.

Επίσης σημαντικό είναι να ακολουθεί και η εξής διαδικασία, ο πλοίαρχος θα πρέπει να ενημερώσει μέσω Brokers τους ασφαλιστές του πλοίου, Η και Μ και Ρ και Ι club και στη συνέχεια αναλαμβάνουν οι δικηγόροι την υπόθεση και ανταλλάσσουν εγγυητικές επιστολές. Αν το πλοίο είναι υπαίτιο για την σύγκρουση, τότε πρέπει να καταθέσει εγγύηση. Στην περίπτωση όμως που αρνείται να καταθέσει εγγύηση τότε προβαίνουν στη διαδικασία της κατασχέσεως.²⁹

3.14 Παραβάσεις πλοιάρχου

Τα είδη των παραβάσεων είναι τρία.

Το πρώτο είδος παράβασης αφορά τις κατασκευαστικές απαιτήσεις που αφορούν την παραγωγή ηχητικών σημάτων και συνακόλουθα με αυτό τον τρόπο παραβιάζονται οι απαιτήσεις του ναυτιλιακού εξοπλισμού και για αυτό το λόγο ελέγχονται από τον επιθεωρητή της ΕΕΠ. Κατόπιν της επιθεώρησης, αν το πλοίο κριθεί ασφαλές, τότε εκδίδεται το πιστοποιητικό ασφαλείας. Εάν δεν εκδοθεί το πιστοποιητικό ασφαλείας, τότε απαγορεύεται ο απόπλους και του επιβάλλεται πρόστιμο.

Το δεύτερο είδος παραβάσεων αφορά την εκτέλεση ή μη χειρισμού και την επίδειξη των φανών που χρειάζονται για να αποφύγουν τις συγκρούσεις. Το τρίτο είδος παραβάσεων έχει σχέση με την αρωγή που πρέπει να παρέχει ο πλοίαρχος στο άλλο πλοίο σε περίπτωση συγκρούσεως.

Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι οι κυρώσεις επιβάλλονται αφού έχει γίνει πρώτα προανάκριση από τα μέλη της λιμενικής Αρχής. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 48 του ΚΔΝΔ, ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να καταχωρήσει στο ημερολόγιο του πλοίου το συμβάν και να καταθέσει για θεώρηση αυτό στην αρμόδια λιμενική Αρχή εντός 24 ωρών από τον κατάπλου.³⁰

29 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

Επίσης, κατά τη διαδικασία της προανάκρισης η αρμόδια λιμενική Αρχή υποχρεούται να προβεί στις ακόλουθες ενέργειες:

- 1) Να καλεί μάρτυρες για να καταθέσουν, δηλαδή όσα πρόσωπα ήταν παρόν όταν συνέβη η σύγκρουση.
- 2) Να απαιτεί αντίγραφο του ημερολογίου της γέφυρας.
- 3) Να απαιτεί αντίγραφο ημερολογίου μηχανής και ημερολογίου ασυρμάτου.
- 4) Να απαιτεί χάρτη όπου αποτυπώνονται οι κινήσεις των πλοίων.
- 5) Να ζητά σχεδιάγραμμα των κινήσεων των στόχων κατά τη σύγκρουση.
- 6) Να κρίνει τα φύλλα υποτυπώσεως .
- 7) Να ζητά τον κατάλογο πληρώματος.
- 8) Να βγάζει πόρισμα για την λόγω που έγινε η σύγκρουση.

Η δικογραφία στη συνέχεια εγγράφεται σε δυο αντίτυπα, απο τα οποία το ένα κατατίθεται στον αρμόδιο Εισαγγελέα και το άλλο στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μερικές από τις ερωτήσεις που μπορεί να τεθούν κατά την διάρκεια της ανακρίσεως, είναι οι ακόλουθες:

1. Ποια είναι τα στοιχεία του άλλου πλοίου;
2. Ποιο είναι το όνομα του νηογνώμονα που ελέγχει το πλοιο;
3. Αν το πλοίο είχε φορτίο ή όχι
4. Σε ποια πλευρά συγκρούστηκαν τα πλοια;
5. Πως προέκυψε το ατύχημα;
6. Ποιες άδειες έχουν οι αυτόπτες μάρτυρες.
7. Ποιοι βρίσκονταν στην γέφυρα;

30 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού,Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα,Αναστασίου Δημαράκη,Χρήστου Ντούνη,Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

8. Τι συνέβη μετά την σύγκρουση
9. Ποιες ήταν οι οδηγίες που είχαν δοθεί από τον κύριο του πλοίου;
10. Χρησιμοποιήθηκαν τα σήματα ομίχλης;
11. Υπήρχαν άλλα πλοία σε κοντινή απόσταση;
12. Το πηδάλιο είχε ελεγχθεί;
13. Ποιος είχε αναλάβει το πλοίο όταν έγινε η σύγκρουση;
14. Να περιγράψουν τις ζημιές των πλοίων.
15. Το πλοίο ενήργησε έγκαιρα ή καθυστέρησε;
16. Υπήρχε ορατότητα τη στιγμή της σύγκρουσης;
17. Πότε έδωσε ο πλοίαρχος την εντολή "ανάποδα";
18. Ποια είναι η εταιρεία που αντιπροσωπεύει το πλοίο;
19. Ποιο ήταν το λιμάνι προέλευσης;
20. Ποιο ήταν το λιμάνι προορισμού;
21. Το radar λειτουργούσε κατά τη σύγκρουση;
22. Ποια ήταν η ταχύτητα του πλοίου;
23. Ποια ήταν η πορεία του πλοίου;
24. Υπήρξαν θύματα;³¹

Οι κυρώσεις που επιβάλλονται στην περίπτωση παραβιάσεων των υποχρεώσεων που προβλέπει η ελληνική ναυτική νομοθεσία είναι διοικητικές πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις.

Σχετικά με τις διοικητικές κυρώσεις, απαγορεύεται ο απόπλους. Ακόμη, επιβάλλεται πρόστιμο από την αρμόδια λιμενική Αρχή στα ελληνικά πλοία με ξένη σημαία που κινούνται στα ελληνικά λιμάνια στις ακόλουθες περιπτώσεις:

31 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

1. Όταν η εκάστοτε Αρχή ενημερωθεί έπειτα από καταγγελία ότι πρέπει να ελέγξει το πλοίο επειδή εμφανίζει σημαντικές ελλείψεις.

2. Στην περίπτωση που γίνει αναφορά ότι το πλοίο παραβιάζει τους κανόνες.

Το πρόστιμο που επιβάλλεται δύναται να φθάσει μέχρι και το ύψος των 100.000 δρχ αλλά μπορεί επίσης να είναι και το διπλάσιο. Το πρόστιμο εκδίδεται με αιτιολογημένη απόφαση της αρμόδιας Αρχής. Επίσης, μόλις επιβληθεί το πρόστιμο από εκείνο το σημείο και μετά απαγορεύεται ο απόπλους έως ότου ξεχρεωθεί ολοσχερώς το πρόστιμο. Όμως, υπάρχει η δυνατότητα να ασκηθεί προσφυγή κατά του προστίμου που επιβλήθηκε.

Πρέπει να τονιστεί ότι τα πρόστιμα εισπράττονται από το Δημόσιο και η προσφυγή που ασκείται έχει προθεσμία ασκήσεως ενός μήνα από την κοινοποίηση.³²

3.15 Πίνακας 2 και Γράφημα 3 Απεικόνισης Ναυτικών ατυχημάτων.

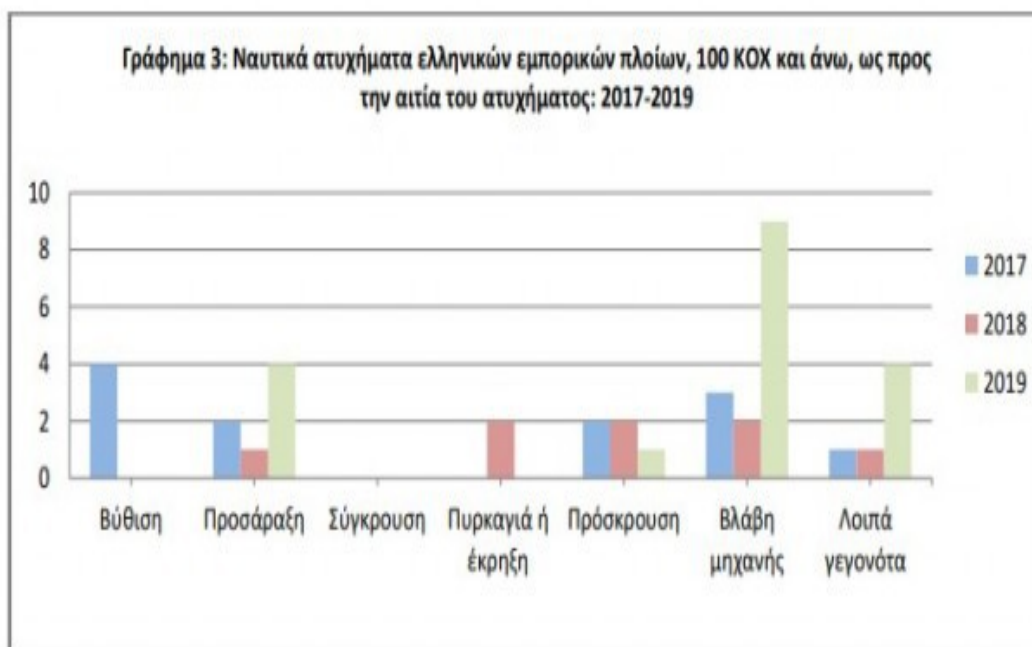
32 Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

Πίνακας 2. Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, ως προς το γεγονός πρόκλησης του ατυχήματος: 2017-2019

	2017		2018		2019	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	12	82.999	8	46.453	18	156.946
Βύθιση ⁽¹⁾	4	2.812	0	0	0	0
Προσάραξη	2	39.309	1	886	4	872
Σύγκρουση	0	0	0	0	0	0
Πυρκαγιά ή έκρηξη	0	0	2	40.081	0	0
Πρόσκρουση	2	9.447	2	2.114	1	26.172
Βλάβη μηχανής ⁽²⁾	3	3.031	2	3.246	9	123.924
Λοιπά γεγονότα	1	28.400	1	126	4	5.978

(1) Περιλαμβάνονται οι αιφνίδιες βυθίσεις πλοίων, που δεν προέρχονται από γεγονότα αναφερόμενα στον πίνακα.

(2) Περιλαμβάνεται και η βλάβη έλικα και λέβητα.



Πηγή: <https://www.naftikachronika.gr/2020/03/31/ta-naftika-atychimata-pou-katagrafikan-to-2019/>

Όπως παρατηρείται από τον ως άνω πίνακα καθώς και από το ακόλουθο διάγραμμα, το έτος 2019 υπήρξε μια σημαντική άνοδος στον αριθμό των ναυτιλιακών ατυχημάτων με τα σημαντικότερα ναυτιλιακά ατυχήματα να προέρχονται από βλάβη της μηχανής.

Απεναντίας, το έτος 2018 εν συγκρίσει με το έτος 2017 υπήρξε μια αισθητή κάθοδος των ναυτιλιακών ατυχημάτων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παρατηρείται η σημασία του Διεθνούς Κεφαλαίου στην καταβολή αποζημίωσης στις περιπτώσεις των θαλάσσιων ατυχημάτων και το νομικό πλαίσιο και τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη. Επίσης, τα γραφήματα, οι πίνακες και τα διάφορα παραδείγματα που αναλύονται στο παραπάνω κεφάλαιο, βοηθούν τον αναγνώστη να αντιληφθεί ευκολότερα τους λόγους και τις συνέπειες των διάφορων ναυτιλιακών συγκρούσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΗΓΕΣ

1. Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.
2. Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

4.1 Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε στην αστική ευθύνη από σύγκρουση πλοίων, το καθεστώς της ευθύνης αλλά και για το εφαρμοστέο δίκαιο σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε εθνικά ή διεθνή ύδατα. Συγκεκριμένα, θα γίνει αναφορά στην έννοια της σύγκρουσης, στην μερική και στην ολική απώλεια ναύλου ή πλοίου, με αναφορά σε διάφορες υποθέσεις, καθώς και σε διάφορα διαγράμματα που απεικονίζουν τα αντίστοιχα ποσοστά αύξησης ή μείωσης χαμένων πλοίων κτλ.

4.1 Η έννοια της σύγκρουσης

Η σύγκρουση διακρίνεται σε άμεση και έμμεση. Η άμεση συγκρούση υφίσταται όταν η πρόσκρουση δεν αφορά το κύριο σώμα αλλά παράρτημα αυτού όπως π.χ οι άγκυρες, ενώ η έμμεση σύγκρουση, σύμφωνα με το άρθρο 13 ΔΣ 1910 και το αντίστοιχο άρθρο 241 ΚΙΝΔ, οι διατάξεις περί συγκρούσεως εφαρμόζονται στη περίπτωση που ένα πλοίο προξένησε ζημιά σε άλλο λόγω λανθασμένου χειρισμού ή στην περίπτωση που έχει παραλειφθεί ωφέλιμος χειρισμός ή δεν έχουν τηρηθεί οι κανονισμοί ναυσιπλοΐας. (Για παράδειγμα έμμεση σύγκρουση υφίσταται στη περίπτωση που για να αποφύγει το πλοίο μια σύγκρουση, συγκρούεται με τρίτο πλοίο). Προκειμένου να υπάρξει έμμεση σύγκρουση, θα πρέπει ο κίνδυνος και το ζημιογόνο αποτέλεσμα του εσφαλμένου χειρισμού εκ μέρους του υπαίτιου πλοίου, να έχουν μια άμεση σύνδεση με την υλική υπόσταση του ζημιωθέντος πλοίου.³³

4.2 Η ειδική ρύθμιση της αστικής ευθύνης

Χρησιμοποιώντας την έννοια του πλοίου, αναφερόμαστε σε κάποιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, καθώς το πλοίο ως πράγμα δεν έχει βούληση και κατα συνέπεια ευθύνη. Φυσικό ή νομικό πρόσωπο, θεωρείται το πρόσωπο που χρησιμοποιεί το πλοίο στο όνομά του και για λογαριασμό του, για τη διενέργεια ναυτιλιακών εργασιών, με σκοπό το κέρδος ή για άλλους σκοπούς. Συνεπώς, η ΔΣ 1910 (αρθρ. 3) και ο ΚΙΝΔ (αρθ. 236) αναφέρονται στη ευθύνη των προσώπων που εκμεταλλεύονται τα πλοία ή σε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που δύναται να επηρεάσει τη διακυβέρνηση του πλοίου. Επίσης, η ρύθμιση αφορά αξιώσεις αποζημίωσης για ζημιές που αφορούν

³³ Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

αποκλειστικά και μόνο τα πλοία που συγκρούονται. Ακόμη, καλύπτονται οι ζημιές που έχουν υποστεί τα πράγματα ή τα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο που συγκρούστηκε. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ο νόμιμος λόγος της αστικής ευθύνης θεμελιώνεται στο άρθρο 3 ΔΣ 1910. Το άρθρο 3 ΔΣ 1910 ορίζει ότι: "Εάν η σύγκρουση εγένετο πταισμάτι ενός των πλοίων, η αποζημίωση επίκειται τω διαπραξάντι αυτό". Συνεπώς, νόμιμος λόγος αστικής ευθύνης αποτελεί το "πταίσμα" του πλοίου, δηλαδή του προσώπου που εκμεταλλεύεται το πλοίο, και που εκδηλώνεται είτε από τον ίδιο είτε από έτερο πρόσωπο (ευθύνη για αλλότριες ενέργειες). Η ευθύνη από σύγκρουση πλοίων είναι αδικοπρακτική και για τη θεμελίωσή της απαραίτητη είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στο νόμιμο λόγο ευθύνης και την πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος και την έκταση της αποδιδόμενης ζημίας. Τέλος, όταν η σύγκρουση οφείλεται στις ενέργειες αυτού που εκμεταλλεύεται το πλοίο, τότε η ευθύνη είναι υποκειμενική και απαλλαγή από την ευθύνη υφίσταται μόνο στη περίπτωση ανυπαίτιας σύγκρουσης λόγω ανωτέρας βίας, τυχηρών ή λόγω συνυπαίτιας σύγκρουσης.

4.3 Η ικανοποίηση της ναυτικής απαίτησης από σύγκρουση πλοίων

Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από σύγκρουση πλοίων είναι υποχρεωτική με την ισχύ της Οδηγίας 2009/20/EK, η οποία ενσωματώθηκε στην Ελλάδα με το ΠΔ 6/2012. Παρόλα αυτά η οδηγία δεν ρυθμίζει την ευθεία αξίωση για αποζημίωση κατά του ασφαλιστή και συνεπώς το ζήτημα συγκαταλέγεται στη ρύθμιση του εφαρμοστέου δικαίου. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι ο χρόνος παραγραφής της κύριας αξίωσης αποζημίωσης είναι διετής, σύμφωνα με όσα ορίζει το άρθρο 7 παρ. 1 του ΔΣ 1910 και ως χρόνος έναρξης ορίζεται ο χρόνος επέλασης του ατυχήματος της σύγκρουσης.

4.4 Ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Αρχικά, σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε εθνικά ύδατα, το εφαρμοστέο δίκαιο προσδιορίζεται στον κανόνα του άρθρου 4 Καν. Ρώμη II. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, σε περίπτωση σύγκρουσης εφαρμοστέο θα είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία επήλθε η αρχική ζημία και συνακόλουθα στη χώρα όπου έλαβε μέρος η σύγκρουση.³⁴

³⁴Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπωση Μιγάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

Σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε διεθνή ύδατα, οι απόψεις δίστανται. Κατα την πρώτη άποψη, ο Κανρώμη II δεν αναφέρει όρια και δύναται να περιλαμβάνει την ανοικτή θάλασσα ή την ΑΟΖ παράκτιου κράτους. Τίθεται συγκεκριμένα σε εφαρμογή το άρθρο 2 στη περίπτωση που τα πλοία που εμπλέκονται έχουν την συνήθη διαμονή τους στο ίδιο κράτος και κατα συνέπεια εφαρμόζουν το δίκαιο αυτού του κράτους. Να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την ρήτρα διαφυγής παράγραφος 3 εάν τα πλοία φέρουν ίδια σημαία, τότε η αδικοπραξία συνδέεται περισσότερο με το δίκαιο του κράτους της κοινής σημαίας. Κατα την δεύτερη άποψη, σε περίπτωση σύγκρουσης στην ανοικτή θάλασσα, το εφαρμοστέο δίκαιο θα πρέπει να ορίζεται με βάση τους κανόνες ιδ.δ.δ. του δικάζοντος δικαστή και έπειτα θα πρέπει να επιστρέψουμε στις ρυθμίσεις του Κανρώμη II.³⁵

4.5 Ολική Απώλεια

1.Ολική απώλεια ναύλου: Υφίστανται δυο περιπτώσεις για απώλεια του ναύλου:α) Στη περίπτωση που το φορτίο καταστράφηκε ολικώς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και β) Στη περίπτωση που το πλοίο εμφανίσει ολική απώλεια κατά την πορεία προς το λιμάνι προορισμού ή κατα τη διάρκεια του ταξιδιού, με αποτέλεσμα να μην δύναται να το πραγματοποιήσει. Όμως, πρέπει να αναφερθεί ότι απώλεια ναύλου δεν συντελείται μόνο σε αυτές τις περιπτώσεις αλλά όταν δεν υπάρχει άλλη λύση μεταφοράς του φορτίου. Ειδικότερα, η ρήτρα Institute Freight Clauses αναφέρει ότι ολική απώλεια του ναύλου πραγματώνεται όταν υφίσταται πραγματική ή τεκμαρτή ολική απώλεια.³⁶

4.6 Πραγματική ολική απώλεια

Σύμφωνα με όσα ορίζει το άρθρο 57 παράγραφος 1 του ΜΙΑ, όταν το πλοίο που έχει ασφαλιστεί καταστραφεί ολοσχερώς ή οι καταστροφές του είναι τεράστιες και δεν δύναται πλέον ο ασφαλιμένος να το χρησιμοποιήσει, τότε πρόκειται για

35Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

πραγματική ολική απώλεια.³⁷ Επομένως, πραγματική απώλεια εμφανίζεται ως συνέπεια των κάτωθι καταστάσεων:

A. Στην περίπτωση που το αντικείμενο υποστεί ολικές ζημιές.

Εν προκειμένου πρέπει να γίνει αναφορά στον Λόρδο Abbot και συγκεκριμένα στην υπόθεση Cambridge vs. Anderton (1824) όπου αναφέρεται ότι προκειμένου να θεωρηθεί "ολική απώλεια" θα πρέπει το πλοίο να γίνει "σανίδες".

B. Στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος έχει υποστεί ανεπανόρθωτες ζημιές.

Αυτή η περίπτωση πραγματικής απώλειας δίνει την δυνατότητα στον ασφαλισμένο να λάβει αποζημίωση ακόμη και αν δεν ευθύνεται ο ίδιος για την απώλεια της περιουσίας του.

Ειδικότερα, μπορεί να γίνει αναφορά στην υπόθεση George Cohen, Sons and Co v Standard Marine Insurance Co Ltd (1925) 21 LIL Rep 30 όπου "Το πολεμικό πλοίο Prince George ναυάγησε στις ακτές της Ολλανδίας όταν το άφησε μόνο του το ρυμουλκό προκειμένου να ψάξει για καταφύγιο λόγω των καιρικών συνθηκών. Μολονότι το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι υφίστατο ολική απώλεια ένεκα των κινδύνων στη θάλασσα, οι ιδιοκτήτες υποστήριζαν ότι υπέστη ανεπανόρθωτες ζημιές από την στέρηση του πλοίου, ένεκα του μεγάλου κόστους της επιχείρησης διάσωσης, καθώς οι Ολλανδία δεν αναλαμβάνει τέτοιου είδους επιχειρήσεις".

Στον παραπάνω ισχυρισμό το δικαστήριο απεφάνθη ότι η απόφαση των Αρχών δεν ήταν τελεσίδικη.

Υπόθεση Marstrand Fishing Co Ltd v Beer, "Girl Pat" (1937)

Στη συγκεκριμένη υπόθεση, ο καπετάνιο ενός αλιετικού σκάφους "Girl Pat" αντί να μεταβεί για αλίευση στη Μαύρη Θάλασσα, κατευθύνθηκε στο λιμάνι του Dover για προμήθειες, προκειμένου να διαφύγει με το σκάφος. Απουσίαζε για έξι εβδομάδες. Ο ιδιοκτήτης κατέθεσε δήλωση για εγκατάλειψη, την οποία αποδέχτηκαν οι ασφαλιστές. Με την πάροδο του χρόνου, έγινε γνωστό ότι είχε προορισμό την

37

-Where the subject matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss

-Susan Hodges "Cases and Mats on Marine Insurance law" Cavendish Publishing Limited page 600

βρετανική Γουινέα και εκεί τον συνέλαβαν. Οι ιδιοκτήτες ζητούσαν να τους δωθεί αποζημίωση για ολική απώλεια ένεκα αποστασίας, όμως οι ασφαλιστές ήταν ενάντιοι σ' αυτήν την αξίωση.

Το δικαστήριο απεφάνθη ότι δεν υφίστανται στοιχεία που να θεμελιώνουν την ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ένεκα αποστασίας. Επομένως, στην εν λόγω υπόθεση η αποστασία ως μοναδικό στοιχείο δεν δύναται να θεμελιώσει πραγματική ολική απώλεια.

Υπόθεση W.W Howart Bros Co.

Ένα φορτίο που έχει ασφαλιστεί, φορτώθηκε στο γερμανικό πλοίο Haile. Ο πλοιοκτήτης ήταν γερμανός. Το πλοίο είχε ως λιμάνι φόρτωσης το Bunbury της Αυστραλίας με κατεύθυνση το Λονδίνο, είχε εντολή να ταξιδέψει μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Επλίδας. Τη 18η Αυγούστου 1939 έπλεε με κανονικά και είχε προγραμματίσει ότι θα φθάσει στο Λονδίνο τη 16η Σεπτεμβρίου.

Η Γερμανική Κυβέρνηση, όμως, διέταξε όλα της τα πλοία να προσεγγίσουν ουδέτερα ή γερμανικά λιμάνια ή να προσαράξουν. Ο ασφαλισμένος έπειτα από αυτό το συμβάν ζήτησε να αποζημιωθεί για την ολική απώλεια του φορτίου.

Το δικαστήριο δικαίωσε τον ασφαλισμένο λόγω της ανεπανόρθωτης βλάβης που υπέστη και στην περιουσία του ακόμα.

Γ. Στην περίπτωση που το αντικείμενο που έχει ασφαλιστεί έχει υποστεί τέτοιου είδους ζημιά ώστε να μην αποτελεί πλέον το ίδιο αντικείμενο ασφάλισης.

Ένα παράδειγμα αυτής της περίπτωσης αποτελεί η υπόθεση *Asfar v Blundel and Another* (1896)

"Στη συγκεκριμένη υπόθεση οι ενάγοντες ναύλωσαν το ατμόπλοιο *Govino* από τον Περσικό Κόλπο μέχρι το Λονδίνο και το φορτίο που μετέφερε ήταν μεικτό. Οι ενάγοντες είχαν ασφαλίσει και το κέρδος τους από τη ναύλωση. Το πλοίο κατά την άφιξή του στον Τάμεση συγκρούστηκε με έτερο πλοίο και βυθίστηκε. Έπειτα, κατάφεραν να το ανασύρουν αλλά το φορτίο που μετέφερε (δηλαδή οι χουρμάδες), δεν ήταν πλέον για κατανάλωση και κατά συνέπεια δεν παραδόθηκαν αλλά τις πούλησαν για να χρησιμοποιηθούν ως απόσταγμα για αλκοόλ.

Οι ενάγοντες έδωσαν τα χρήματα για το ναύλο του πλοίου και ζήτησαν από τους ασφαλιστές το διαφυγόν κέρδος για τους χουρμάδες που δεν παραδόθηκαν.

Το δικαστήριο απεφάνθη ότι υφίστατο πραγματική ολική απώλεια στους χουρμάδες και συνακόλουθα οι ενάγοντες έπρεπε να αποζημιωθούν με το ποσό της χρηματικής διαφοράς του ναύλου που πλήρωσαν και του ποσού που θα λάμβαναν αν είχαν παραδοθεί οι χουρμάδες".

Δ. Αγνοούμενο πλοίο.

Σύμφωνα με όσα ορίζει η παράγραφος 58 του ΜΙΑ 1906, όταν ένα σκάφος έχει ξεκινήσει τη διαδρομή του και δεν μπορεί να εντοπιστεί με την πάροδο του χρόνου, τότε θεωρείται ότι έχει χαθεί ένεκα των θαλασσιών κινδύνων και οι κύριοι του πλοίου δύνανται να ζητήσουν αποζημίωση για πραγματική ολική απώλεια.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Green v Brown (1743) 2 Str 1199.

Σε αυτή την υπόθεση το πλοίο είχε ξεκινήσει το δρομολόγιο από Βόρεια Καρολίνα προς Λονδίνο αλλά μετά χάθηκαν τα ίχνη του. Η κρίση του δικαστή για την εν λόγω υπόθεση ήταν : "θα ήταν παράλογο να περιμένουμε για στοιχεία εφόσον θα έχουν πνιγεί οι επιβαίνοντες του πλοίου και το δικαστήριο θεωρεί ότι υφίσταται ολική απώλεια".

Μία ακόμη υπόθεση αποτελεί η υπόθεση Houstman v Thornton (1816)

Σ' αυτή την υπόθεση υφίστατο ασφαλιστική σύμβαση για το πλοίο και το φορτίο από την Αβάνα στην Ολλανδία. Το σκάφος ξεκίνησε την πορεία του απο την Αβάνα τον Αύγουστο του 1815 και στη συνέχεια χάθηκαν τα ίχνη του.

Το δικαστήριο απεφάνθη ότι επρόκειτο για ολική απώλεια και ότι αν το πλοίο εντοπιζόταν αυτό θα είχε θετικές συνέπειες για τους ασφαλιστές.

Στη εν λόγω περίπτωση δίνεται έμφαση στο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται ώστε να κριθεί ότι ένα πλοίο έχει χαθεί. Ειδικότερα, το εύλογο χρονικό διάστημα εξαρτάται από το είδος του πλοίου, το φορτίο, την φύση και τον χρόνο που θα διαρκέσει το ταξίδι. Επίσης, στον ΚΙΝΔ το χρονικό διάστημα αναφέρεται ακριβώς ποιο πρέπει να είναι.

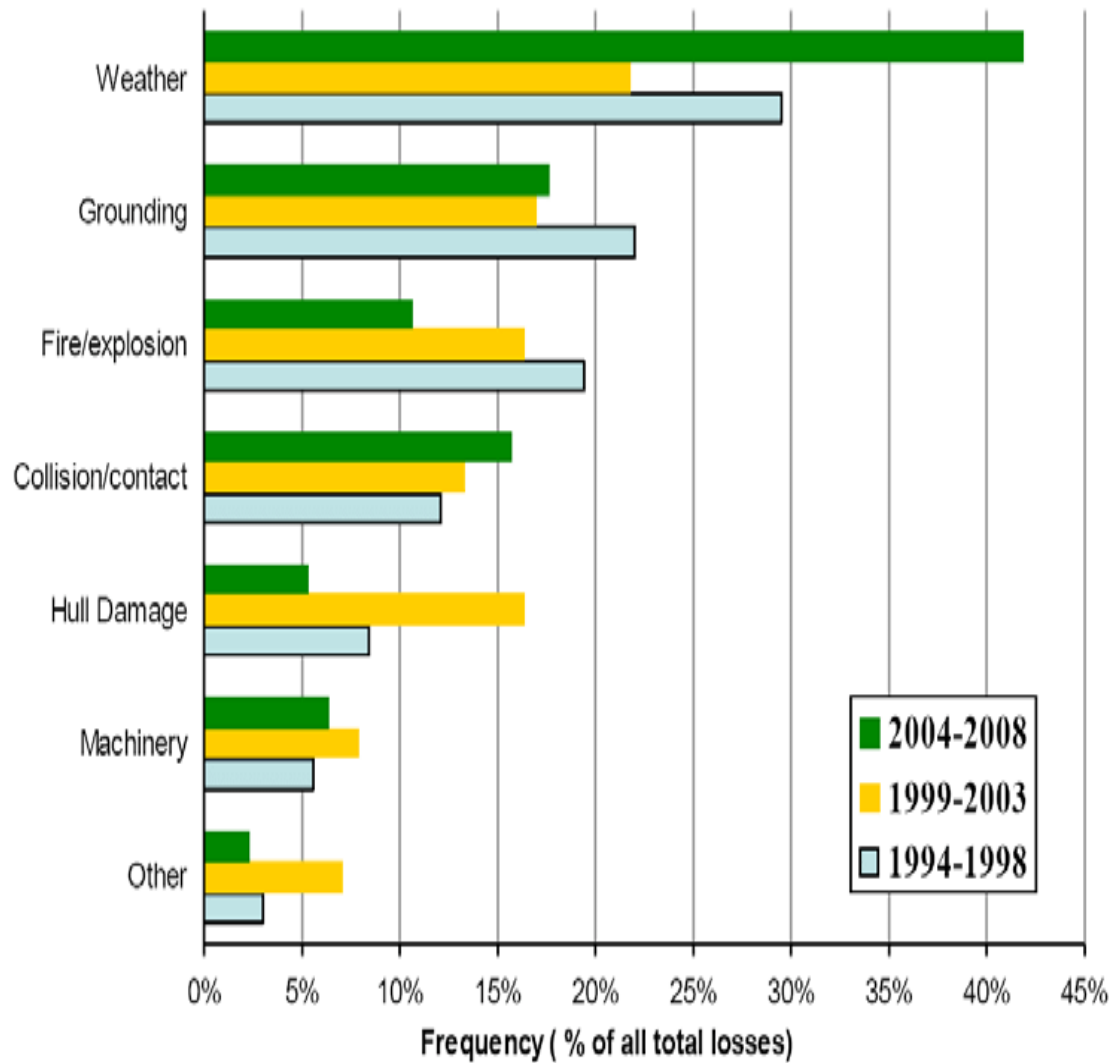
4.7 Στατιστικά Δεδομένα για τις ολικές απώλειες πλοίων

4.7.1



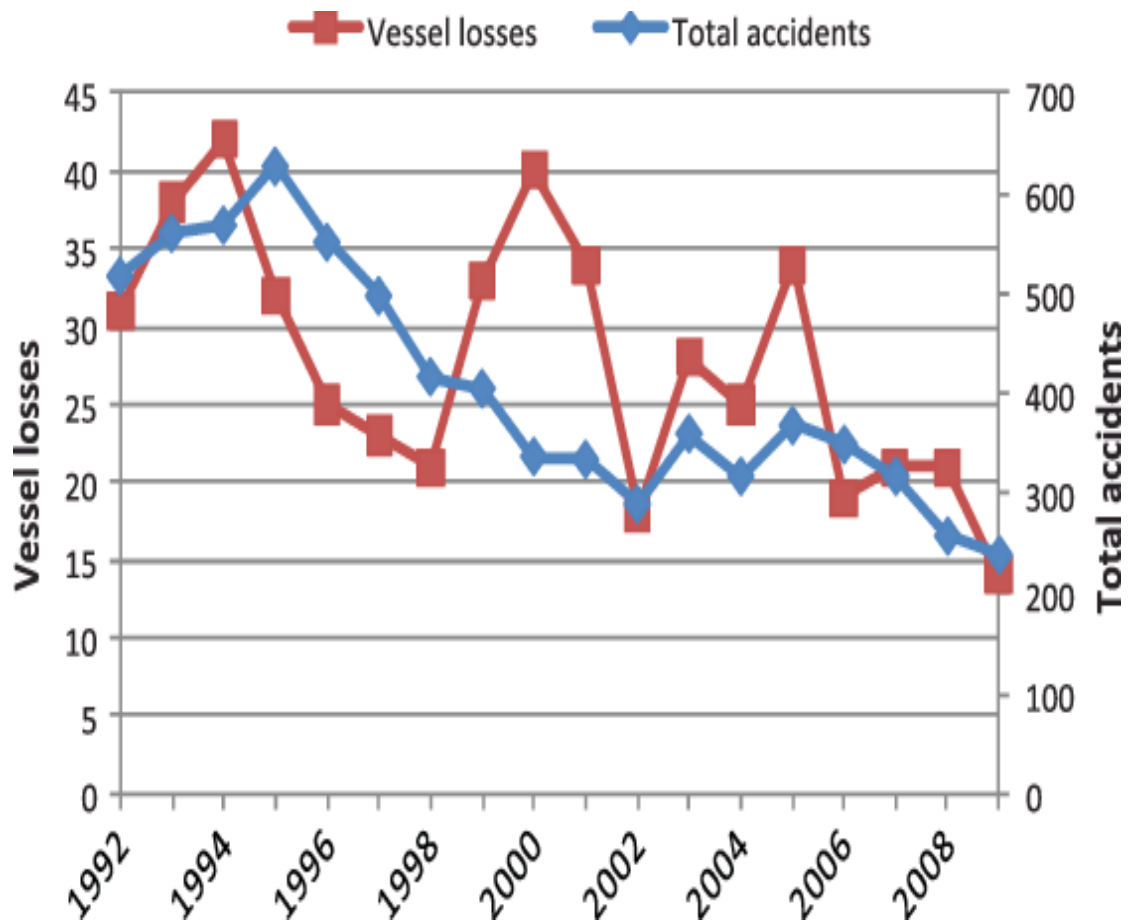
Στον ως άνω πίνακα 4.7.1 απεικονίζεται η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων – container τα τελευταία χρόνια. Πηγή: <https://safety4sea.com/allianz-larger-vessels-bring-bigger-losses/>

4.7.2



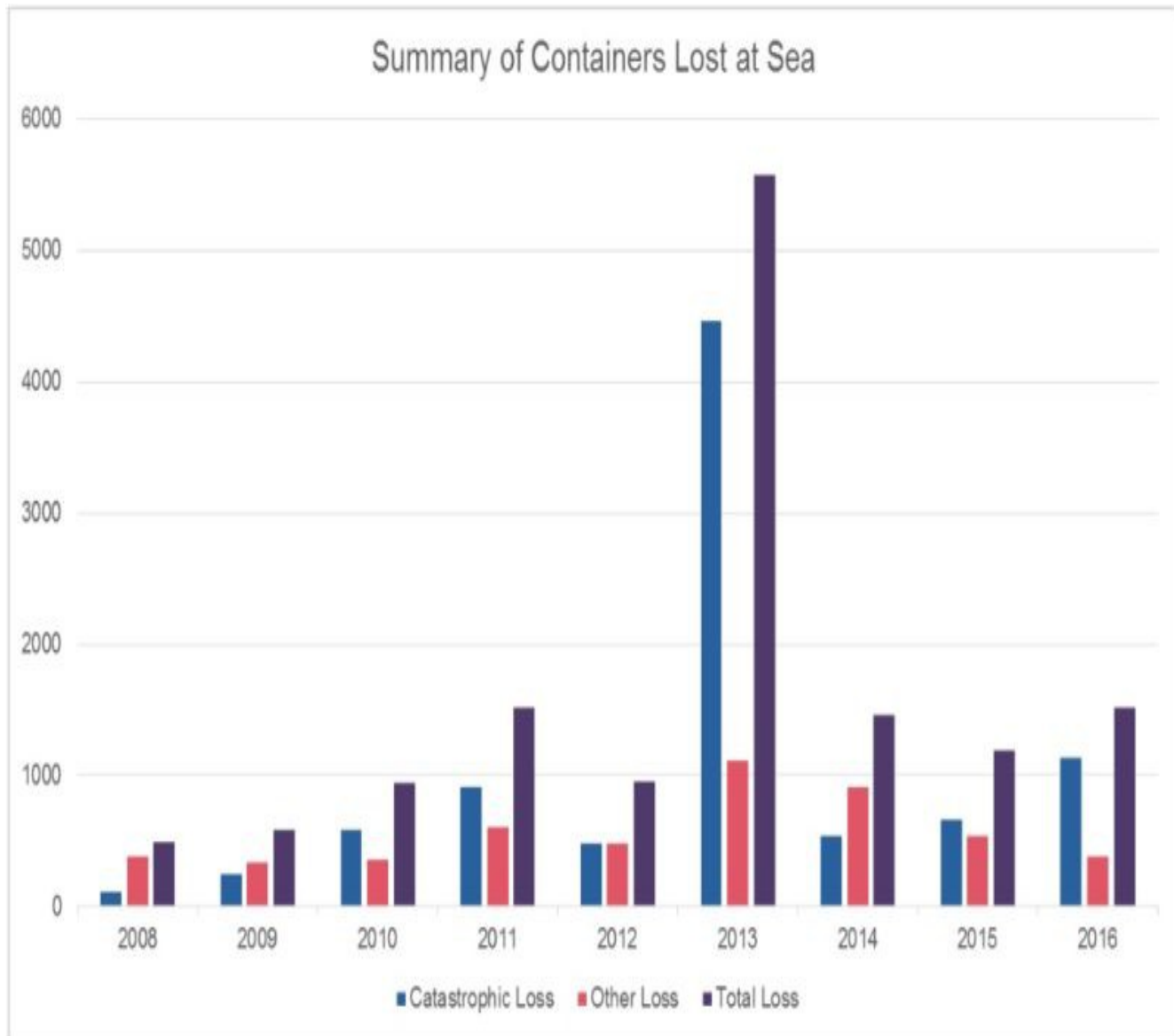
Στο ως άνω διάγραμμα 4.7.2 απεικονίζεται το ποσοστό της συχνότητας της ολικής απώλειας ένεκα των διάφορων συνθηκών. Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/Total-losses-by-causes-for-all-vessel-types-greater-than-500-GT-19942008-IUMI-2008_fig1_265567876/download

4.7.3



Στο ως άνω διάγραμμα 4.7.3 παρουσιάζεται η ανάλογη αύξηση και μείωση της απώλειας των πλοίων και των ναυτικών ατυχημάτων για τα έτη 1992 έως 2008. Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/Fishing-vessel-loses-and-total-accidents-occurring-for-the-UK-registered-fleet-between_fig6_277128803/download

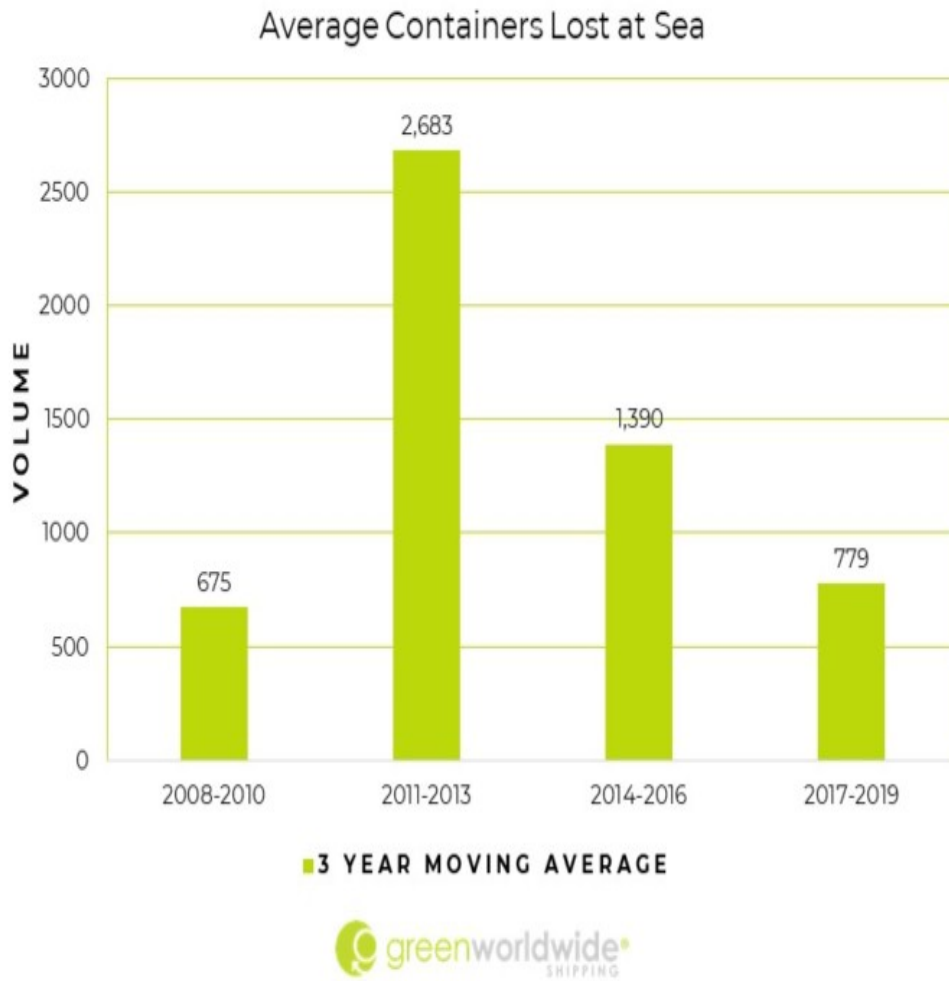
4.7.4



Στο ως άνω διάγραμμα 4.7.4 απεικονίζεται η αύξηση και μείωση των χαμένων στη θάλασσα πλοίων - container κατά τα έτη 2008 έως 2016.

Πηγή: <https://gcaptain.com/number-of-containers-lost-at-sea-falling-survey-shows>

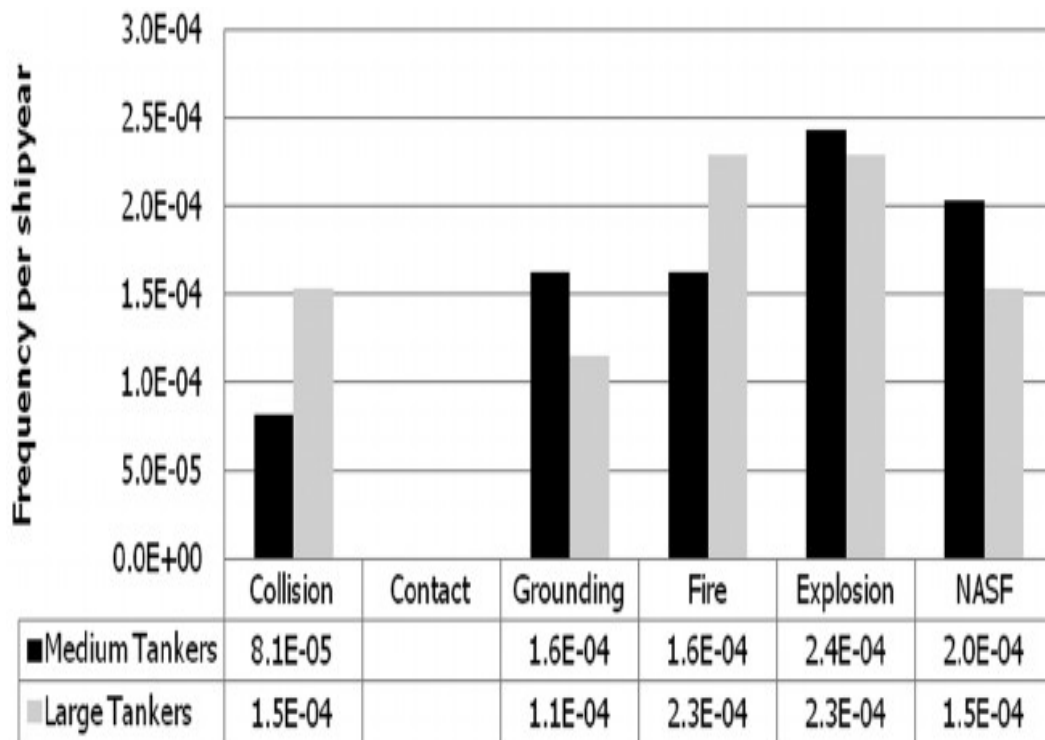
4.7.5



Στο ως άνω διάγραμμα 4.7.5 απεικονίζεται η αύξηση και μείωση των χαμένων στη θάλασσα πλοίων - container κατά τα έτη 2008 έως 2019.

Πηγή: <https://www.greenworldwide.com/are-more-shipping-containers-being-lost-at-sea/>

4.7.6



Στο ως άνω διάγραμμα 4.7.6 απεικονίζεται το ποσοστό της συχνότητας της ολικής απώλειας των πλοίων - tanker ένεκα των διάφορων συνθηκών.

Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/Frequencies-of-ships-total-loss-main-categories-of-accidents-and-tanker-size_fig16_259693302

4.7.7

Total Losses by Top 10 Regions: 2005-2014 and 2014



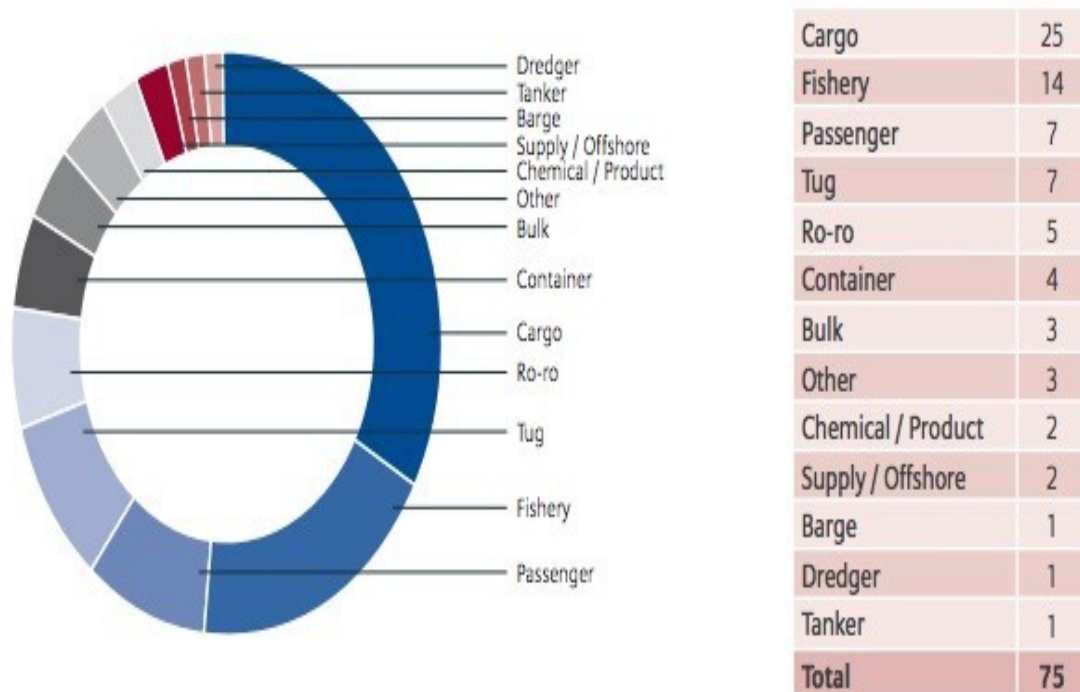
Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics, Analysis: ACCS

Στον ως άνω χάρτη 4.7.7 εμφανίζονται οι ολικές απώλειες σε 10 περιοχές. Πηγή: <https://www.greenworldwide.com/are-more-shipping-containers-being-lost-at-sea/>

4.7.8

Total Losses by type of vessel

January 1, 2014 - December 31, 2014



Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

Στην παραπάνω εικόνα 4.7.8 απεικονίζεται η ολική απώλεια ανά είδος πλοίου.
Πηγή : <https://gcaptain.com/maritime-losses-and-casualties-in-2014-report/>

4.8 Μερική απώλεια ναύλου

Ο ναύλος είναι το ποσό που κερδίζεται από την εκμετάλλευση/χρησιμοποίηση του πλοίου. Ο ναύλος (που μπορεί να βρεθεί σε κίνδυνο) δύναται να ασφαλιστεί από τους κυρίους του πλοίου.

Μερική απώλεια ναύλου υφίσταται στις κάτωθι καταστάσεις:

1. Όταν έχει χαθεί ολοσχερώς μέρος του φορτίου.
2. Όταν έχει χαθεί ολοσχερώς όλο το φορτίο αλλά το πλοίο μπορεί να αποκτήσει κάποιο ναύλο από την μεταφορά άλλων αγαθών.
3. Όταν το πλοίο έχει χαθεί ολοσχερώς αλλά το πλοίο μπορεί να αποκτήσει κάποιο ναύλο από τη μεταφορά του φορτίου σε έτερο πλοίο.

4.9 Μερική απώλεια πλοίου

Σύμφωνα με όσα ορίζει το άρθρο 69 του ΜΙΑ 1906

"Στην περίπτωση που το πλοίο υποστεί κάποια ζημιά, τότε το ύψος της αποζημίωσης εξαρτάται από τα κάτωθι κριτήρια:

1. Στην περίπτωση που το πλοίο δοθεί για επισκευή, τότε η αποζημίωση που θα λάβει ο ασφαλισμένος θα προέρχεται από την αφαίρεση του λογικού κόστους των επισκευών από τις κρατήσεις.
2. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει επισκευασθεί εν μέρει, τότε η αποζημίωση που θα λάβει ο ασφαλισμένος υπολογίζεται όπως στη προηγούμενη περίπτωση και επίσης δύναται να αποζημιωθεί και για την λογική μείωση της αξίας.
3. Στην περίπτωση που το πλοίο δεν έχει τεθεί υπό επισκευή και δεν έχει μεταβιβαστεί, ο ασφαλισμένος δύναται να λάβει αποζημίωση για την λογική μείωση της αξίας".

4.10 Δικαίωμα εγκατάλειψης

Σύμφωνα με το άρθρο 61 ΜΙΑ στη περίπτωση που υφίσταται ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος δύναται να την χειριστεί ως μερική ή να εγκαταλείψει το αντικείμενο που έχει ασφαλιστεί στον ασφαλιστή και να θεωρήσει την απώλεια ως πραγματική.³⁸

Συνεπώς, ο ασφαλιζόμενος έχει τις ακόλουθες δυο επιλογές. Αρχικά, δύναται να χειριστεί την απώλεια ως μερική και να ζητήσει την αντίστοιχη αποζημίωση και να συνεχίσει να έχει την κυριότητα του αντικειμένου. Η δεύτερη επιλογή του είναι να αφήσει το αντικείμενο στους ασφαλιστές και να ζητήσει αποζημίωση για πραγματική ολική απώλεια.

4.11 Δήλωση εγκατάλειψης

Την δήλωση για εγκατάλειψη δύναται να τη δώσει ο ασφαλισμένος ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτορας του. Η δήλωση θα περιγράφει τη τοποθεσία που βρίσκεται το πλοίο, την κατάστασή του.

4.12 Τι είναι η δήλωση εγκατάλειψης

Σύμφωνα με όσα ορίζει το άρθρο 62 παράγραφος (1) του ΜΙΑ:

"Στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποφασίσει να εγκαταλείψει το ασφαλισμένο αντικείμενο στον ασφαλιστή, είναι υποχρεωμένος να υποβάλλει δήλωση εγκατάλειψης, διαφορετικά η απώλεια θα θεωρηθεί μερική".

Επιπλέον, στην παράγραφο 7 του άρθρου 62 του ΜΙΑ αναφέρεται ότι :

"Δεν απαιτείται δήλωση εγκαταλείψεως όταν δεν υφίσταται όφελος για τον ασφαλιστή".

Υπόθεση Martin v Crockatt

Σ' ένα ασφαλισμένο πλοίο προκλήθηκαν ζημιές από την θάλασσα και έπλευσε προς την Σουηδία. Οι επισκευές του πλοίου κρίθηκαν αναγκαίες προκειμένου το πλοίο να είναι ασφαλές και έτοιμο για να συνεχίσει την πορεία του. Ο ασφαλισμένος δεν δήλωσε εγκατάλειψη, με αποτέλεσμα οι ασφαλιστές να μείνουν αδιάφοροι και ο

38

-MIA 1906 (61) "Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as partial loss or abandon the subject matter insured to the insurer and treat the loss as if it an actual total loss"

-E. R Hardy Ivamy "MARINE INSURANCE" second edition London Butterworths 1974 page 399

ιδιοκτήτης να μεταβιβάσει το πλοίο και το φορτίο και να ζητήσει αποζημίωση για ολική απώλεια. Το δικαστήριο στην εν λόγω υπόθεση απεφάνθη αρνητικά, καθώς δεν υπήρχε αίτηση εγκατάλειψης.

Υπόθεση Cambridge v Anderton

Ένα πλοίο προσέκρουσε σε βράχους στο ποταμό ST. Lawrence. Το κόστος επισκευής θα ξεπερνούσε την αξία του αντικειμένου. Ο ιδιοκτήτης το μεταβίβασε και το καινούργιος ιδιοκτήτης το επισκεύασε. Έπρεπε όμως σε αυτή την υπόθεση να σταλεί δήλωση εγκατάλειψης.

Υπόθεση Rankin v Potter

Στην εν λόγω υπόθεση πρόκειται για φορτίο. Το δρομολόγιο που έπρεπε να ακολουθήσει ήταν Νέα Ζηλανδία για την παράδοση του φορτίου, έπειτα έπρεπε να φορτώσει άλλο φορτίο στην Καλκούτα και τέλος να φθάσει στο Λίβερπουλ ή στο Λονδίνο. Όμως, στο Southland προκλήθηκαν στο πλοίο ζημιές και έμεινε στο λιμάνι της Νέας Ζηλανδίας για ένα χρόνο μέχρι να γίνουν οι επισκευές. Όταν το πλοίο πήγε στο ναυπηγείο, κρίθηκε ότι το κόστος επισκευής θα ξεπεράσει την αξία του πλοίου. Παρόλο που στάλθηκε δήλωση εγκατάλειψης, κρίθηκε ότι οι ασφαλιστές δεν είχαν συμφέρον.

Υπόθεση Trinder, Anderson co v Thames and Mersey Marine Insurance co

Η πορεία του πλοίου ήταν από Σύδνει προς Νιουκαστλ και προς Νέα Ζηλανδία με τελικό προορισμό το Σαν Φραντζίσκο. Στην πορεία του από Νέα Ζηλανδία προς Σαν Φραντζίσκο το πλοίο προσέκρουσε με ύφαλο στην Χονολουλού. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου αποφάσισε να μεταβιβάσει το πλοίο και το φορτίο του. Ο αγοραστής σε σύντομο χρονικό διάστημα μεταβίβασε το φορτίο σε μεγαλύτερη τιμή. Έπρεπε να είχε δοθεί αίτηση για εγκατάλειψη και οι ασφαλιστές θα είχαν ενεργήσει αναλόγως, όμως το δικαστήριο έκρινε ότι δεν χρειάστηκε η αίτηση.

Συνεπώς, είναι δύσκολο να κριθεί πότε χρειάζεται δήλωση εγκατάλειψης και πότε είναι περιττή. Το ουσιώδες συμπέρασμα είναι ότι αν με τη δήλωση εγκατάλειψης δεν προκύπτει όφελος για τον ασφαλιστή, τότε δεν χρειάζεται να σταλεί δήλωση. Επίσης, από τα ως άνω παραδείγματα προκύπτει ότι υφίσταται διαφορετική αντιμετώπιση για

τους ασφαλιστές όσον αφορά την ανάγκη για δήλωση εγκατάλειψης στην ασφάλιση φορτίου σε σύγκριση με την ασφάλεια πλοίου.

Ακόμη, αξίζει να αναφερθεί ότι όσο μεγαλώνει το κόστος του αντικειμένου που έχει ασφαλιστεί, τόσο αυξάνεται και η υποχρέωση από τους ασφαλιστές για να στείλουν δήλωση εγκατάλειψης. Τέλος, κάποιες αποφάσεις δεν είναι ίδιες, παρόλο που οι υποθέσεις "μοιάζουν" μεταξύ τους, εφόσον οι αποφάσεις εκδίδονται με βάση το αντικείμενο της ασφάλισης και συνεπώς τα κριτήρια ποικίλλουν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ανωτέρω έγινε αναφορά στην αστική ευθύνη από σύγκρουση πλοίων, το καθεστώς της ευθύνης αλλά και για το εφαρμοστέο δίκαιο σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων σε εθνικά ή διεθνή ύδατα. Επίσης, με την ανάλυση της έννοιας της μερικής ή ολικής απώλειας, μέσα από διάφορες υποθέσεις καθώς και με την βοήθεια των διαγραμμάτων, γίνεται περισσότερο κατανοητή η εν λόγω έννοια, καθώς παρουσιάζονται τα ποσοστά αύξησης ή μείωσης π.χ των χαμένων πλοίων κτλ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΗΓΕΣ

1. Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.
2. Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

5. Συμπεράσματα

Ολοκληρώνοντας την διπλωματική αυτή εργασία μπορεί να αντιληφθεί ο αναγνώστης την χρησιμότητα του να γνωρίζει κάποιος που ασχολείται με τον χώρο της Ναυτιλίας τα θέματα που αφορούν τον κλάδο της ναυτιλίας και την Ναυτική Ασφάλιση. Για παράδειγμα, είναι σημαντικό για μία Ναυτιλιακή Εταιρεία να μπορεί να διαχειριστεί το κόστος λειτουργίας της, να έχει στρατηγική και σε περίπτωση που προκύψει κάποια ζημιά σε πλοίο της, η εταιρεία να είναι ικανή να προϋπολογίσει την οικονομική ενίσχυση της, για να μπορεί μετέπειτα να ανταποκριθεί στα έξοδα των επισκευών και των αποζημιώσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ναυτικό Δίκαιο, Αντάπαση Μιχάλης, Κωνσταντινίδης Μανόλης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.
2. «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δελούκα Ν., Αθήνα 1998.
3. «ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ», Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000.
4. «ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σκαρίμπα Ε, Αθήνα 1999.
5. «ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Σταυρόπουλος Σ.Ι., Αθήνα 1980.
6. «Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ», Δούκας Σ.Ι., Αθήνα 1985.
7. «TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE», Lambeth, Great Britain 1986.
8. «ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Α. Αντάπαση, Αθήνα 1989.
9. «ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ», Κ. Καραβά, Θεσσαλονίκη 1995.
10. «ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ», Μακρής Κ.Χ., Αθήνα 1987.
11. «SECURITY IN MARITIME TRANSPORT», Paris OECD, 2003.
12. Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, Αποφυγή Συγκρούσεων στη θάλασσα, Αναστασίου Δημαράκη, Χρήστου Ντούνη, Α' ΕΚΔΟΣΗ 1984.

