

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ – ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΔΙΚΑΙΟ»**

Ιάκωβος Ζώρζος

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

**Πειραιάς
Μάιος 2012**

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Μιχαήλ. (Επιβλέπων)
- Σαμιώτης Γεώργιος
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος.

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

Ευχαριστώ θερμά,

Τον Καθηγητή μου Κο. Παζαρζή για την ευγενική του συνεργασία κατά την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, όπως επίσης την οικογένεια μου για την πολύτιμη συμπαράσταση της κατά την διάρκεια των σπουδών μου και την σύντροφό μου Καρολίνα, που παρέμεινε ένας σιωπηλός ήρωας του παρασκηνίου, στηρίζοντας με συνεχώς και ασταμάτητα καθ' όλη τη διάρκεια την εκπόνησης αυτής της εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	vii
Πρόλογος	viii
Ευχαριστίες	ix
Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 1^ο : Θαλάσσια ασφάλιση και ασφάλιση φορτίου – νομικό πλαίσιο (κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου)	3
1.1 Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση – Κίνδυνοι και περιπτώσεις ασφάλισης	3
1.2 Βασικό αντικείμενο ασφάλισης-το πλοίο	7
1.3 Θαλάσσιοι κίνδυνοι και μέρη θαλάσσιας ασφάλισης	9
1.4 Περίπτωση γενικής Αβαρίας	10
1.5 Διαφορές μεταξύ γενικής και μερικής Αβαρίας	13
1.6 Παραδείγματα γενικής Αβαρίας	13
Κεφάλαιο 2^ο : Διεθνές θεσμικό πλαίσιο / marine insurance act 1906 και είδη πλοίων αναλόγως φορτίων στις μέρες μας	15
2.1 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο – marine insurance act 1906	15
2.2 Είδη πλοίων αναλόγως μεταφοράς φορτίων	21
2.2.1 Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	21
2.2.1.1 Η βιομηχανία των εμπορευματοκιβωτίων	22
2.2.1.2 Ναυτιλιακές και διαμεταφορικές επιχειρήσεις που μεταφέρουν εμπορεύματα με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων	24
2.2.1.3 Είδη φορτίων που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια	28
2.2.1.4 Ποια τα χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων Αντικειμένων φόρτωσης	30
2.2.1.5 Ποιες οι τάσεις κατασκευής πλοίων μεταφοράς Containers στις μέρες μας	32
2.2.2 Φορτηγά πλοία	34
2.2.3 Δεξαμενόπλοια	36
2.2.3.1 Κατηγορίες δεξαμενόπλοιων	37

Κεφάλαιο 3^ο: Ασφαλιστικές ρήτρες φορτίου του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου.	38
3.1 Ασφάλιση θαλάσσιων εμπορευμάτων Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου	38
3.2 Ευθύνες και υποχρεώσεις για πωλητές και αγοραστές Εμπορευμάτων σε θαλάσσιες μεταφορές Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου	41
3.3 Ρήτρες εξαιρέσεων σε θαλάσσιες μεταφορές Βάσει Ινστιτούτου ασφαλιστών Λονδίνου	44
3.3.1 Ρήτρα γενικών εξαιρέσεων	45
3.3.2 Ρήτρα εξαιρέσεως λόγω αναξιοπλοίας και Ακαταλληλότητας	46
3.3.3 Ρήτρα διαμετακομίσεως	47
3.3.4 Ρήτρα τερματισμού σύμβασης μεταφοράς	48
Επίλογος	49
Βιβλιογραφία	51
Ελληνική βιβλιογραφία	53
Παράρτημα Νο. 1 Όροι που αναφέρονται σε διαφόρους τύπους Ναυλοσύμφωνων σε θαλάσσιες μεταφορές	55

Περίληψη

Σκοπός του συγγραφέα στη παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι να παραθέσει και να αναλύσει την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και συνεπώς του πλοίου αλλά και του φορτίου μέσω του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στην Ελλάδα.

Λέξεις Κλειδιά – Ελληνική Ναυτιλία, Θαλάσσια Ασφάλιση, Πλοίο, Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Marine Insurance Act 1906, Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου

Πρόλογος

Σκοπός του συγγραφέα στη παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι να παραθέσει και να αναλύσει την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και συνεπώς του πλοίου αλλά και του φορτίου μέσω του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Προκειμένου λοιπόν να επιτύχει μια ορθή και σωστά διεκπεραιωμένη ανάλυση στο παρόν θέμα, διαχωρίζει την εργασία του σε τρία αντίστοιχα κεφάλαια και στα οποία αναλύονται οι σχετικές έννοιες. Πιο συγκεκριμένα, παραθέεται η αρχή ανάλυσης του Διεθνούς Θεσμικού Πλαισίου και γνωστού στο ναυτιλιακό κόσμο ως Marine Insurance Act 1906 καθώς και τα είδη πλοίων που εντοπίζονται στις μέρες μας, αναλόγως φορτίων που μεταφέρουν. Τέλος, αναφέρονται οι ασφαλιστικές ρήτρες που ισχύουν για τα φορτία του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου και με σκοπό ο συγγραφέας να καταλήξει σε σχετικά συμπεράσματα και αναλύσεις δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα μεταπτυχιακή εργασία.

Ευχαριστίες

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στον Καθηγητή μου και επιβλέποντα της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας Κο. Παζαρζή για την πολύ μεγάλη βοήθεια του κατά την διάρκεια της έρευνας μου.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλους τους ειδικούς αλλά και εκείνους που ασχολούνται με το θέμα της ναυτιλίας καθώς και με ειδικές αναφορές στα θέματα της λειτουργίας της θαλάσσιας ασφάλισης καθώς και των ειδικών Νόμων και Συνθηκών που ισχύουν στις μέρες μας σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και οι οποίοι προσέφεραν σημαντικές πληροφορίες.

Επιπλέον θα ήθελα να δηλώσω ότι είμαι ευγνώμων στο προσωπικό των διαφόρων ναυτιλιακών εταιριών και οργανισμών που ασχολούνται με αυτού του είδους την θεματολογία, για την απεριόριστη παροχή πληροφοριών σχετικά με τις μορφές και είδη θαλάσσιας ασφάλισης που εντοπίζονται στις μέρες μας και εφαρμόζονται στα διάφορα είδων πλοία και τα οποία δραστηριοποιούνται στην εμπορική ναυτιλία στις μέρες μας.

Τέλος, θα επιθυμούσα να αποστείλω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της οικογενείας μου αλλά και τους φίλους μου, οι οποίοι όλο αυτόν τον καιρό της προετοιμασίας της συγκεκριμένης εργασίας αλλά και έρευνας με στήριξαν σε υπέρτατο βαθμό.

Εισαγωγή

Η Ναυτιλία (ή αλλιώς ναυτιλιακή βιομηχανία) ασχολείται με τη μεταφορά μέσω θαλάσσης, προϊόντων και προσώπων ανά τον κόσμο και αποτελείται από ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που ωστόσο, παρότι κάποιος μπορεί να τις διαχωρίσει, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Η Ναυτιλία είναι μια βιομηχανία περίπλοκη στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται και σε άλλο. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί σαν ένα σύνολο από αλληλο-συσχετιζόμενες βιομηχανίες¹.

Τα σημαντικότερα στοιχεία της αποτελούν ο παγκόσμιος χαρακτήρας, η εξωστρέφεια και ο ισχυρός ανταγωνισμός, τα οποία καθιστούν καθοριστική την επίδραση των τεχνολογικών εξελίξεων ως προς τα συστήματα επικοινωνίας, ενημέρωσης και ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Η ναυτιλιακή αγορά, δεν αποτελεί μια ομοιογενή, μεμονωμένη αγορά. Αποτελεί μία αγορά σύνθετη και πολύπλοκη, που ποικίλει και διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος του πλοίου, των προϊόντων που διακινούνται, τη προσφορά και τη ζήτησή τους, τις γεωγραφικές αποστάσεις και τη χρονολογική περίοδο².

Ο ρόλος της ναυτιλίας και των θαλασσίων μεταφορών, στην οικονομική ανάπτυξη είναι καταλυτικός. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο κυριότερος τρόπος διακίνησης και μεταφοράς εμπορευμάτων είναι με θαλάσσια μέσα, αφού είναι και ο πιο συμφέρων και ο πιο φθηνός, συγκριτικά με άλλα μέσα. Ωστόσο η λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν λειτουργεί πάντα χωρίς προβλήματα και δυστυχώς δυσάρεστα γεγονότα, αφού ο ανθρώπινος παράγοντας και ο οποίος εμπλέκεται στη λειτουργία της, την καθιστά σε ορισμένες περιπτώσεις επικίνδυνη με αποτέλεσμα την διεξαγωγή ατυχημάτων και την πρόκληση μολύνσεων ή ακόμα και θανατηφόρων συμβάντων σε αρκετές από αυτές τις περιπτώσεις.

¹ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

² Πουλαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Σημαντικό ρόλο όμως σε όλα τα παραπάνω, κατέχει και η διαδικασία και εφαρμογή της ασφάλισης των πλοίων και των φορτίων που μεταφέρονται και η οποία διαδικασία εμπίπτει σε ειδικά θεσμοθετημένες διατάξεις βάσει του Αγγλοσαξονικού Δικαίου ή διαφορετικά γνωστού ως Marine Insurance Act 1906. Στο συγκεκριμένο Δίκαιο, αναφέρονται όλες οι σχετικές διατάξεις και θεσμοθετήσεις σχετικά με την θαλάσσια ασφάλιση παρέχοντας λύσεις σε προβλήματα ασφάλισης και καταστροφών πλοίων ή φορτίων που συμβαίνουν κατά καιρούς. Οι συγκεκριμένες λοιπόν αυτές θεσμοθετήσεις αλλά και ειδικές συνθήκες που ισχύουν για την ασφάλεια φορτίων σε συνδυασμό με τις σχετικές ρήτρες, αναλύονται στα κεφάλαια που παρατίθενται εντός της εργασίας.

1. Κεφάλαιο 1^ο: Θαλάσσια Ασφάλιση και Ασφάλιση Φορτίου – Νομικό Πλαίσιο (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου)

1.1 Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλεια – Κίνδυνοι και Περιπτώσεις Ασφάλισης

Η εμπορική ναυτιλία υπήρξε πηγή οικονομικής στήριξης της ελληνικής αλλά και παγκόσμιας οικονομίας για όλες τις χώρες γενικότερα και οι οποίες ασχολούνται με το εμπόριο δια θαλάσσης. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και εισόδημα, καρπός μόχθου και πολλών κινδύνων, αποτέλεσε το σταθερό μοχλό οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για την κάθε χώρα. Τα τελευταία χρόνια η διεθνής ναυτιλία αλλά και ακτοπλοΐα βρίσκεται σε περίοδο ριζικών αλλαγών. Πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδιώκοντας να αποκτήσουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους σε αυτή, επέλεξαν την πολιτική της λειτουργίας των πλοίων που αποκαλούνται τάνκερ ή διαφορετικά πετρελαιοφόρα, ανατρέποντας τις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού και τις συνήθεις περιπτώσεις επιλογής πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Ταυτόχρονα οι τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυσιπλοΐα στο συγκεκριμένο τύπο πλοίων δημιούργησαν κάποιες νέες ευνοϊκές συνθήκες³.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος μέσω της λειτουργίας των συγκεκριμένων πλοίων θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, γιατί διεξάγεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας μεταφοράς πετρελαίου αλλά και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία⁴.

³ Πουλιαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

⁴ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Αναφερόμενοι στην έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης, θα λέγαμε πως θεωρείται η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής μέσα σε ορισμένο χρόνο αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τις ζημιές ή απώλειες, που τυχόν θα υποστεί το ασφαλισμένο αγαθό από θαλάσσιο κίνδυνο. Η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται στις εξής μορφές⁵:

➤ Ανάλογα με το αντικείμενό της σε :

- ❖ ασφάλιση πλοίου
- ❖ ασφάλιση φορτίου
- ❖ ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

➤ Ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της σε:

- ❖ ασφάλιση κατά χρόνο
- ❖ ασφάλιση κατά ταξίδι

Αρχές ναυτασφάλισης φαίνεται πως υπήρχαν ήδη από τα χρόνια της αρχαιότητας. Σύμφωνα με το Ροδιακό Ναυτικό Κώδικα, η αποζημίωση του κατόχου σε περίπτωση απώλειας του φορτίου ή μέρους του ήταν απαραίτητος όρος κατά τη θαλάσσια μετακίνηση εμπορευμάτων. Το ίδιο ισχύει και για τη Βενετία του 14ου αιώνα, όταν ήταν η κυρίαρχος της Μεσογείου. Το πρώτο ασφαλιστικό γραφείο, το γνωστό LLOYD, δημιουργείται στο Λονδίνο στα τέλη του 17ου αιώνα, για να εξελιχθεί έναν αιώνα μετά στο New Lloyd's, σωματείο αναγνωρισμένο από την Αγγλική Βουλή. Στην Ελλάδα ιδρύεται ο Ασφαλιστικός Συνεταιρισμός Πλοιοκτητών Πειραιώς και Νήσων, μόλις το 1938⁶.

Σε έναν διαφορετικό ορισμό και ο οποίος αναφέρεται βάσει του Marine Insurance Act 1906⁷, η ναυτική Ασφάλιση είναι δυνατόν να ορισθεί ως ακολούθως.

⁵ Πουλιαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

⁶ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα

⁷ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Το συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης είναι ένα συμβόλαιο όπου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, με συγκεκριμένο τρόπο συμφωνίας, ο οποίος αναφέρεται σε αυτό, σε περίπτωση ναυτικών απωλειών, δηλαδή απώλεια που συμβαίνει κατά την θαλάσσια μεταφορά.

Ένας διαφορετικός ορισμός της ασφάλισης⁸, αναφέρεται στο συμβόλαιο αποζημιώσεως, που έχει γίνει με καλή πίστη, αναφέρεται σε ένα ορισμένο αντικείμενο, για οποιονδήποτε έχει νόμιμο ενδιαφέρον, και έναντι ενδεχομένων κινδύνων οι οποίοι καθορίζονται σαφώς και στους οποίους το αντικείμενο είναι πράγματι εκτεθειμένο, με αντάλλαγμα ένα σταθερό και καθοριζόμενο τίμημα. Επίσης, η ασφάλιση είναι δυνατόν να ορισθεί ως η σύμβαση μεταξύ ασφαλιστού και ασφαλιζομένου, με την οποία ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση, έναντι ορισμένου ανταλλάγματος, να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο για ζημιά ή απώλεια, την οποία θα μπορούσε να υποστεί το αντικείμενο ασφάλισης μέσα σε ορισμένο χρόνο από θαλάσσιο κίνδυνο⁹.

Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης πως κατά την ναυτική νομοθεσία όλων των κρατών, κάθε νόμιμος ναυτικός κίνδυνος δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο ναυτικής ασφάλισης δηλαδή¹⁰:

- Κάθε είδους αγαθό ή άλλο κινητό, το οποίο είναι εκτεθειμένο σε ναυτικούς κινδύνους.
- Οι αποδοχές ή προσκτήσεις οποιουδήποτε ναύλου, εισιτηρίων, προμήθειας, κέρδους ή άλλα χρηματικά ευεργετήματα ή η εξασφάλιση οποιασδήποτε προκαταβολής, δάνεια ή έξοδα, τα οποία κινδυνεύουν από την έκθεση της ασφαλιστέας περιουσίας σε ναυτικούς κινδύνους.
- Οποιαδήποτε υποχρέωση έναντι τρίτων προκύπτει για τους πλοιοκτήτες ή άλλων ενδιαφερομένων προσώπων ή υπευθύνων για την ασφαλισμένη περιουσία λόγω ναυτικών κινδύνων.

⁸ Πουλαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

⁹ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα

¹⁰ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα

Βέβαια θα πρέπει αντίστοιχα να ορισθεί πως με τον όρο ναυτικοί κίνδυνοι, εννοούνται οι κίνδυνοι που προέρχονται ή συμβαίνουν εν πλω, όπως κίνδυνοι από την θάλασσα, θύελλες, συγκρούσεις, προσαράξεις, πυρκαγιές, κλοπή, αποβολή φορτίου, ναυταπάτη, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, συλλήψεις, κατασχέσεις, παρεμποδίσεις, κατακρατήσεις και οποιονδήποτε άλλον κίνδυνο παρόμοιο με τους παραπάνω ή ο οποίος θα καθορίζεται από το συμβόλαιο.

Ουσιαστικά λοιπόν και όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η θαλάσσια ασφάλιση είναι ένα συμβόλαιο αποζημίωσης που έχει σκοπό να θέσει τον ασφαλιζόμενο στην θέση την οποία θα είχε εάν, η καλυπτόμενη από το συμβόλαιο, απώλεια δεν συνέβαινε. Μόνο πραγματικές απώλειες μπορούν να αποζημιωθούν εκτός από περιπτώσεις υπεραξίας άνευ δόλου. Ως εκ τούτου λοιπόν, η θαλάσσια ασφάλιση, αναφέρεται σε¹¹ :

- Συμβόλαιο αποζημίωσης συγκεκριμένης συμφωνίας για προστασία από απώλειες προερχόμενες από θαλάσσιους κινδύνους.
- Συμβαλλόμενα μέρη: Ασφαλιστής και Ασφαλιζόμενος
- Αντιπαροχή: Το ασφάλιστρο
- Όταν υπάρχουν μικτοί κίνδυνοι, θαλάσσιοι και ξηράς, το συμβόλαιο μπορεί να καλύψει θαλάσσιους κινδύνους και κινδύνους ανάλογους ή τυχαίους προς τους θαλάσσιους κινδύνους, όπως μεταφορά δια ξηράς προς τον λιμένα.

¹¹ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

1.2 Βασικό Αντικείμενο Ασφάλισης : Το Πλοίο



Το Πλοίο, αρχαία ελληνική: η ναυς, της νηός, πληθ.: αι νήες, είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα), σχεδιασμένη για να κινείται με ασφάλεια στο νερό. Τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία αφενός του Ναυτικού Δικαίου, το οποίο και διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, που απαρτίζουν και τα δύο σχετικούς Κώδικες ή τα σύνολα ομοειδούς νομοθεσίας, τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ. και αφετέρου από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο¹².

Το κύριο σώμα του πλοίου σκάφος (hull) διακρίνεται σε τρία μέρη: Το μπροστινό καλούμενο πλώρη (fore), το μεσαίο και μεγαλύτερο καλούμενο μέσο (admit) και το πίσω μέρος καλούμενο πρύμνη (aft). Η γραμμή περιφερειακά του πλοίου όπου ακριβώς και η επιφάνεια της θάλασσας, όταν αυτό πλέει ασφαλώς, καλείται ίσαλος γραμμή ή ίσαλος (water line). Όλα τα ορατά μέρη του πλοίου δηλαδή από την ίσαλο και πάνω λέγονται έξαλα (freeboard) σε αντίθεση με τα υπό την ίσαλο μέρη του πλοίου καλούμενα ύφαλα (bottom). Η πλευρική επιφάνεια των εξάλων προς τη πλώρη που καμπυλώνει (εσωκοίλωμα), καλείται παρειά ή μάσκα (bow) ενώ η αντίστοιχη στη πρύμνη λέγεται ισχύο ή γοφός (quarter).

Επίσης, "διαμήκης γραμμή" (central line) λέγεται η νοητή εκείνη που χωρίζει το πλοίο σε δύο ίσα μέρη από πλώρη μέχρι πρύμνη, το δεξιό (starboard) και το αριστερό (port) και έτσι νοείται και ο όρος "διαμήκης άξονας". Ναυπηγικά τά δύο αυτά μέρη - πλευρές ενώνονται στο κάτω μέρος την τρόπιδα ή καρένα (keel) η οποία στη μεν πλώρη καταλήγει στη "στείρα" ή "κοράκι" εις δε τη πρύμνη στο "ποδόστημα"

¹² Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

(stern). Ευκολονόητο ότι η "διαμήκης" ενώνει τα άνω ακραία σημεία της στείρας και του ποδοστήματος¹³.

Επ' αυτής της διαμήκους οριζόμενη επιφάνεια καλείται κατάστρωμα ή κουβέρτα (deck) διακρινόμενο σε κατώτατο (lower deck), μέσο (middle deck), κύριο (main deck), και ανώτατο (upper deck) (όχι απαραίτητα όλα σε ένα πλοίο). Όλες οι κατασκευές από το ανώτατο ή κύριο κατάστρωμα καλούνται "υπερκατασκευές" ή υπερκατασκευάσματα (superstructures). Η υπερκατασκευή στη πλώρη ονομάζεται πρόστεγο ή καμπούνη (forecastle). Η υπερκατασκευή στο μέσον ονομάζεται μεσόστεγο ή γέφυρα (bridge) και εκείνη της πρύμης επίστεγο ή πούπι (roop).

Το εσωτερικό του πλοίου, ανάλογα με το τύπο του, χωρίζεται σε κύτη ή αμπάρια (holds) ή σε δεξαμενές (tanks) για φορτίο, σε δεξαμενές για εφόδια (πχ καύσιμα, νερό, έρμα κλπ), στο μηχανοστάσιο (engine room), στο λεβητοστάσιο (stokehold), στο αντλιοστάσιο (pumps room) μόνο για δεξαμενόπλοια και στα διαμερίσματα του πληρώματος (crew quarters).

Επίσης για λόγους ασφαλείας υπάρχουν οι δεξαμενές "ζυγοστάθμισης" πλώρης (fore-peak tank) και πρύμης (after-peak tank). Το κατώτατο μέρος του πλοίου εσωτερικά ονομάζεται πυθμίν (πυθμένας) ή γάστρα (bottom) και για λόγους επίσης ασφαλείας τα περισσότερα πλοία είναι "διπύθμενα" (double bottoms) δηλαδή με δύο πυθμένες. Στην υπερκατασκευή της "γέφυρας" φέρονται σχεδόν το σύνολο των Ναυτιλιακών οργάνων, το διαμέρισμα του Πλοιάρχου και των Αξιωματικών του πλοίου, οι τραπεζαρίες και η κουζίνα του πλοίου. Τέλος τα πλοία φέρουν διάφορους "μηχανισμούς" όπως πηδαλιουχίας (steering gear), φορτοεκφορτώσεων (cargo winches), αγκυροβολίας (capstan), σωστικούς, ιστιοφορικούς, πτερύγια¹⁴.

¹³ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

¹⁴ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

1.3 Θαλάσσιοι Κίνδυνοι και Μέρη Θαλάσσιας Ασφάλισης

Αναφερόμενοι στους θαλάσσιους κινδύνους και τα μέρη τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση, θα πρέπει να σημειωθεί πως είναι δυνατόν το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, αναλόγως τους όρους του, ή της συνήθειας του ειδικού εμπορίου, να επεκταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προστατεύει τον ασφαλιζόμενο έναντι απωλειών στα εσωτερικά ύδατα (κλειστών θαλασσών) ή κάθε κινδύνου ξηράς, ο οποίος μπορεί να συμβεί σε μια θαλάσσια μεταφορά¹⁵.

Ωστόσο, αν το πλοίο τελεί υπό ναυπήγηση ή καθέλκυση ή από οποιοδήποτε κίνδυνο ανάλογο προς τους θαλάσσιους κινδύνους καλύπτεται από συμβόλαιο του τύπου της θαλάσσιας ασφάλισης. Τα αντικείμενα λοιπόν τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση, είναι τα εξής¹⁶

➤ Σκάφος

Η ασφάλιση αυτή αφορά το πλοίο και συμπεριλαμβάνει το σκάφος και τις μηχανές και ο πλοιοκτήτης είναι ο ασφαλισμένος. Αλλά μέρη δυνατόν να έχουν ασφαλιστικά δικαιώματα στο πλοίο, δυνατόν να είναι δανειστέα, πράκτορες κ.λ.π. Ασφάλιση του σκάφους μπορεί να συναφθεί για ένα ταξίδι ή για μία χρονική περίοδο. Γενικά το συμβόλαιο για μια χρονική περίοδο είναι για ένα έτος αλλά και για μακρύτερη περίοδο π.χ. για την περίοδο παραμονής σε λιμάνι κλπ.

➤ Κίνδυνοι ναυπηγήσεως

Η ασφάλιση αυτή αφορά την κατασκευή του πλοίου. Η χρονική περίοδος ασφαλίσεως, σε αυτή την περίπτωση, είναι συνήθως μακρύτερη του ενός χρόνου.

➤ Φορτίο

Η ασφάλιση αυτή αφορά αγαθά φορτωμένα στο πλοίο για μεταφορά από ένα τόπο σε ένα άλλο. Τόσο ο πωλητής όσο και ο αγοραστής έχουν ασφαλιστικό ενδιαφέρον επί του φορτίου.

¹⁵ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

¹⁶ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

➤ **Νομίσματα και πολύτιμα είδη**

Η ασφάλιση αυτή αφορά νομίσματα ή πολύτιμα είδη, τα οποία στέλλονται από ένα τόπο σε κάποιον άλλο και είναι ανάλογη με την ασφάλιση του φορτίου.

➤ **Ναύλος**

Το διακινδυνεύον μέρος του ναύλου, δηλαδή το ποσό που καταβάλουμε ή που θα καταβάλουμε για την μεταφορά των αγαθών, έχει ασφαλιστικό ενδιαφέρον. Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης, ο εξαγωγέας ή ο εισαγωγέας κλπ.

➤ **Ευθύνες**

Πολλές είναι οι ευθύνες που μπορούν να προκύψουν από την θαλάσσια μεταφορά γενικά. Μέρος των ευθυνών αυτών καλύπτονται από τα ασφαλιστικά συμβόλαια του σκάφους. Πολλοί εξάλλου καλύπτονται από τους Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς, οι οποίοι είναι οργανισμοί αμοιβαίας προστασίας των πλοιοκτητών.

1.4 Περίπτωση Γενικής Αβαρίας

Με σκοπό να κατανοήσει κανείς καλύτερα το σύνολο της πρακτικής της γενικής αβαρίας, θα πρέπει κατ' αρχήν να την εξετάσει τελείως ξεχωριστά από τον θεσμό της ασφάλισης. Η γενική αβαρία είναι ένας ναυτικός θεσμός, ο οποίος επηρεάζει ζωτικά ολόκληρη την ναυτική κοινωνία ασφαλισμένη ή όχι. Αν το σημείο αυτό κατανοηθεί τότε πολλά πράγματα αποσαφηνίζονται. Είναι το καθήκον κάθε πλοιοκτήτη να φροντίζει για την είσπραξη των συνεισφορών της γενικής αβαρίας οποτεδήποτε λάβει χώρα μια απώλεια του είδους αυτού. Ο υπολογισμός και οι σχετικές διαδικασίες απαιτούν μεγάλη πείρα και σχεδόν απαραίτητα την όλη υπόθεση αναλαμβάνει διακανονιστής αβαριών (Average adjuster)¹⁷.

Η αρχή που υπογραμμίζει τον νόμο της γενικής αβαρίας είναι ότι όλα τα μέρη θα συνεισφέρουν στην θυσία που γίνεται σε τέτοιο βαθμό ώστε ο ιδιοκτήτης των θυσιασθέντων αγαθών να βρεθεί στην ίδια θέση όπως εάν θυσιάζονταν τα αγαθά

¹⁷ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

κάποιου άλλου αντί τα δικά του. Είναι λογικό εφ' όσον έγινε η θυσία και το πλοίο και το φορτίο έφτασαν ασφαλώς στο λιμάνι, το πρόσωπο το οποίο υπέφερε την απώλεια, να βρεθεί στην ίδια θέση με τα άλλα μέρη τα οποία έλαβαν μέρος στον κίνδυνο (περιπέτεια). Σε σχέση με την ασφάλιση, κατά κανόνα, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια καλύπτουν τον ασφαλιζόμενο για την απώλεια σε περίπτωση γενικής αβαρίας και στις υποχρεώσεις του για συνεισφορά σε αυτήν.

Θα πρέπει αντίστοιχα να σημειωθεί πως η αρχή της γενικής αβαρίας χάνεται στους αιώνες. Το παλαιότερο στοιχείο είναι ένα κεφάλαιο στους Πανδέκτες του Ιουστινιανού προερχόμενο από τον Νόμο των Ροδίων. Από αυτό συμπεραίνουμε ότι ο θεσμός υπήρχε και κατά το 400 π.Χ. διότι αυτή την περίοδο θεωρείται ότι η Ροδική εποχή βρισκόταν στην ακμή της. Ο Νόμος των Ροδίων αναφέρει ότι αν εμπορεύματα εκβληθούν του πλοίου για να ελαφρώσει, ότι θυσιάστηκε χάρι των άλλων, πρέπει οι άλλοι να συνεισφέρουν για τα θυσιασθέντα είδη (Κεφάλαιον ΛΑ' περί πλοίου ζημίαν παθόντος τα μέρη του φορτίου εκθέντος). Οι Ρωμαίοι διαμόρφωσαν περισσότερο τις αρχές της γενικής αβαρίας, περιορίζοντας το δικαίωμα της απαιτήσεως για την απώλεια η οποία έγινε εκούσια χάρι του συνόλου, καθορίζοντας ότι όταν μια απώλεια προέρχεται από ατύχημα πρέπει να την υφίσταται ο ιδιοκτήτης του. Ούτε οι αρχές της Ολερόν του ναυτικού δικαστηρίου του Μπορντώ, ούτε άλλοι μεταγενέστεροι νόμοι διαφέρουν κατά πολύ από τις παραπάνω αρχές¹⁸.

Ο ορισμός της γενικής αβαρίας, όπως περιλαμβάνεται στο GUIDON DE LA MER, αποτέλεσε την βάση της ORDINANCE του Λουδοβίκου 14ου το 1861, την οποία μιμήθηκαν και τα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη. Ο ορισμός στην GUIDON DE LA MER έχει ως ακολούθως. Ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποζημιώσει τον έμπορο του για έξοδα απώλειας, αβαρίας και ζημίας τα οποία θα συμβούν στα εμπορεύματα, από τον χρόνο της φορτώσεως, το σύνολο των οποίων συμπεριλαμβάνεται στην λέξη "αβάρια" και η οποία λαμβάνει αρκετές έννοιες. Κατ' αρχήν καλείται κοινή ή γενική αβάρια αυτή που προκύπτει από την εκβολή φορτίου ή άλλων βαρών, με σχοινιά, ιστία ή ιστούς, κομμένα για την σωτηρία του πλοίου και των εμπορευμάτων, η

¹⁸ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

αποζημίωση για τα οποία εισπράττεται από το πλοίο και το φορτίο, λόγος για τον οποίο καλείται και "κοινή"¹⁹.

Οι κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας 1924 και 1950 αναφέρουν πως υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας μόνο όταν οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή έξοδο είναι ηθελημένα και λογικά έγιναν ή συνέβησαν προς κοινή σωτηρία με σκοπό την προφύλαξη από άμεσο κίνδυνο της περιουσίας σε μια κοινή θαλάσσια περιπέτεια. Τα βασικά στοιχεία της γενικής αβαρίας μπορούν να συναθροισθούν ως ακολούθως²⁰:

- Για να γίνει δεκτή απώλεια (ζημιά) στην γενική αβαρία:
- Το αίτιο πρέπει να είναι εκτάκτου χαρακτήρος
- πρέπει να έχει γίνει σωφρόνως
- κατ' ανάγκην και
- να αναληφθεί ηθελημένα σε ώρα γενικού κινδύνου
- πρέπει να έχει σαν σκοπό την κοινή σωτηρία πλοίου και φορτίου σαν σύνολο
- ο κίνδυνος πρέπει να παρέλθει πριν εισπραχτεί η συνεισφορά.

Στην πράξη μπορεί να παρατηρήσει κανείς μια ασάφεια ως προς την φρασεολογία. Ο όρος "Γενική Αβαρία" χρησιμοποιείται με τρεις τουλάχιστον έννοιες για τις οποίες ο περισσότερο ακριβής ορισμός είναι μια πράξη γενικής αβαρίας (θυσία και/ή έξοδο) έχει ως αποτέλεσμα μια απώλεια από την γενική αβαρία (χρηματική δαπάνη - βλάβη), η οποία αποζημιώνεται με την συνεισφορά. Το προς αποζημίωση ποσό είναι το ποσό το οποίο συνεισφέρουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προς αποζημίωση των μερών εκείνων τα οποία υπέστησαν οικονομική ζημιά από την πράξη της γενικής αβαρίας.

¹⁹ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

²⁰ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

1.5 Διαφορές Μεταξύ Γενικής και Μερικής Αβαρίας

Γενική Αβαρία είναι η ηθελημένη θυσία η οποία εκτελείται προς χάριν όλων των κινδυνευόντων μερών και συνεπώς επιβαρύνονται αναλόγως δια συνεισφοράς οι ενδιαφερόμενοι ενώ Μερική Αβαρία είναι τυχαία και "παραμένει ένθα επιπίπτει" δηλαδή επιβαρύνεται εκείνος ο οποίος υπέστη την ζημιά. Είναι σημαντικό επίσης πως τα έξοδα επιθαλασσίου αρωγής αντιπροσωπεύουν ανταμοιβή πληρωτέα για υπηρεσίες εθελοντών, οι οποίοι ενεργώντας, ανεξαρτήτως συμβολαίου, προσφέρουν υπηρεσίες για την σωτηρία περιουσίας και ζωής από απώλεια στην θάλασσα. Οι αρωγείς έχουν δικαίωμα επισχέσεως (LIEN) επί της σωζόμενης περιουσίας, για τις υπηρεσίες τους, καθώς και επί του ναύλου, για την αμοιβή τους γιατί, κατά τον ναυτικό νόμο, πλοίο, αγαθά και ναύλος διασωθέντα πρέπει να συνεισφέρουν αναλόγως της αντιστοίχου αυτών αξίας κατά τον χρόνο του πέρατος των εργασιών διασώσεως για την πληρωμή των εξόδων της επιθαλασσίου αρωγής, τόσο για την ζωή όσο και για την περιουσία²¹.

1.6 Παραδείγματα Γενικής Αβαρίας

Τα ακόλουθα στοιχεία είναι παραδείγματα ατυχημάτων, τα οποία πολλές φορές δημιουργούν περιπτώσεις γενικής αβαρίας και τους τύπους των θυσιών και εξόδων της γενικής αβαρίας, οι οποίοι συνήθως υπεισέρχονται σε αυτήν. Θα πρέπει όμως να τονισθεί ότι ο κατάλογος δεν είναι, ούτε είναι δυνατόν να γίνει, πλήρης.

Προσάραξη:

- Ζημιές στο πλοίο και την μηχανή κατά την προσπάθεια αποκολλήσεως.
- Απώλεια ή ζημιά στο φορτίο λόγω χύσεως ή κατ' ανάγκη εκφορτώσεως του.
- Έξοδα εκφορτώσεως, αποθηκεύσεως, και επαναφορτώσεως παντός εκφορτωθέντος φορτίου.
- Έξοδα λιμένος καταφυγής.

²¹ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Πυρκαγιά:

- Ζημιές στο πλοίο και στο φορτίο λόγω προσπαθειών κατάσβεσης της πυρκαγιάς.
- Έξοδα λιμένος καταφυγής.

Ανεπάρκεια καυσίμων:

- Απώλεια υλικών του πλοίου ή φορτίου και καυσίμων.
- Έξοδα λιμένος καταφυγής.

Μετατόπιση φορτίου σε κακοκαιρία:

- Εκβολή φορτίου
- Έξοδα λιμένος καταφυγής

Κακοκαιρία, σύγκρουση, ζημιές μηχανών ή άλλα ατυχήματα σχετικά με ζημιές του πλοίου και καταφυγή ή κατακράτηση αυτού στο λιμάνι:

- Έξοδα λιμένος καταφυγής.

Προσθετικά των αναφερόμενων θυσιών και εξόδων, καθώς και άλλων μη αναφερόμενων, καθεμιά από τις παραπάνω περιπτώσεις, μπορεί να δημιουργήσει απαιτήσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Παρ' όλο που κατά τον νόμο πολλών κρατών, τα έξοδα της επιθαλάσσιας αρωγής αυτά καθ' αυτά εμπίπτουν αυστηρά σε ξεχωριστή κατηγορία, είναι εντελώς διαφορετικά στην γενική αβαρία, όπου για λόγους πρακτικούς, οι απαιτήσεις από την επιθαλάσσια αρωγή θεωρούνται έξοδα γενικής αβαρίας²².

²² Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

2. Κεφάλαιο 2^ο: Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο / Marine Insurance Act 1906 και Είδη Πλοίων Αναλόγως Φορτίων στις Μέρες μας

2.1 Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο - Marine Insurance Act 1906

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσης εργασίας, αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ο όρος «θαλάσσια περιπέτεια» αναφέρεται σε περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους. Αυτή η περιουσία (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα), ονομάζεται περιουσία προς ασφάλιση²³. Στην ασφάλιση είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο ναύλος, τα έξοδα ταξιδιού, προμήθεια, κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος, όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε θαλάσσιους κινδύνους. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσία.

Εφαρμοστέο Δίκαιο στις θαλάσσιες ασφαλίσεις είναι το Αγγλικό Δίκαιο και συγκεκριμένα ο νόμος για τις θαλάσσιες ασφαλίσεις του 1906 (Marine Insurance Act 1906), με τον οποίο κωδικοποιήθηκαν οι μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και ο οποίος περιέχει τις αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης. Ποιοι είναι όμως εκείνοι οι οποίοι έχουν ασφαλιστικό συμφέρον; Γενικά, ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια, όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία.

Ασφαλιστικό συμφέρον έχει και όποιος είναι δυνατόν να ευρεθεί Αστικά υπεύθυνος έναντι τρίτων. Συγκεκριμένα, στην ασφάλιση πλοίου το πρόσωπο αυτό είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής. Η ασφάλιση πλοίων για θαλάσσιους κινδύνους βάσει του Marine Insurance Act 1906, μπορεί να πραγματοποιηθεί με τους εξής δύο τρόπους²⁴:

1) Απ' ευθείας προσέγγιση της Ασφαλιστικής Εταιρίας από μέρος του υποψήφιου ασφαλιζομένου και υποβολή πρότασης ασφάλισης σε αυτήν. Ακολουθεί

²³ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

²⁴ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

προσφορά της Εταιρίας (όροι ασφάλισης και ασφάλιστρα) και, εφόσον ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η Εταιρία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2) Μέσω Μεσίτου (Broker). Ο Μεσίτης, ενεργώντας για λογαριασμό του ασφαλιζόμενου, καταγράφει τους όρους της ασφάλισης σε ένα έντυπο (Slip) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ασφαλιζόμενου και το παρουσιάζει σε έναν ή περισσότερους Ασφαλιστές, οι οποίοι μετά από διαπραγμάτευση των όρων και των ασφαλιστρών συμφωνούν σε ένα τελικό Slip. Το Slip υπογράφεται από κάθε έναν Ασφαλιστή που αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου (Share) μέχρι να συμπληρωθεί το 100% της κάλυψης. Η υπογραφή κάθε Ασφαλιστή στο Slip τον δεσμεύει για το μερίδιο του. Ο Broker συγκεντρώνει τα υπογεγραμμένα από τους Ασφαλιστές Slip και εκδίδει ένα σημείωμα ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλιζόμενο, στο οποίο αναγράφονται όλοι οι συμφωνημένοι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι Ασφαλιστές με τα αντίστοιχα μερίδια τους 30/58 - Εγγυήσεις (Warranties) στην θαλάσσια ασφάλιση²⁵.

Με τον όρο εγγύηση στη θαλάσσια ασφάλιση δηλώνεται ρητά η ανάληψη υποχρεώσεων του ασφαλιζόμενου και η αποδοχή όρων. Εάν κάποιες από αυτές τις εγγυήσεις παραβιαστούν, την ίδια ημερομηνία αποδεσμεύεται και ο ασφαλιστής από τις υποχρεώσεις του. Οι εγγυήσεις είναι δύο ειδών:

- Εγγυήσεις που αναγράφονται ρητά στο συμβόλαιο (Expressed Warranties) και συμφωνούνται από τα δύο μέρη, όπως για παράδειγμα πλεύσης του πλοίου (ελληνικά νερά, Μεσόγειος κ.ά.). Εάν ο ασφαλιζόμενος έχει δηλώσει ως όρια πλεύσης τη Μεσόγειο και το πλοίο εξέλθει εκτός Μεσογείου, για το χρονικό διάστημα που είναι εκτός Μεσογείου, δεν καλύπτεται ασφαλιστικά από το συμβόλαιο. Αυτές οι εγγυήσεις είναι δυνατό να αρθούν, εφόσον ο ασφαλιζόμενος το δηλώσει στον Ασφαλιστή και ο Ασφαλιστής δεχθεί να άρει την εγγύηση με ή χωρίς επασφάλιστρο.
- Εγγυήσεις που δεν αναγράφονται στο συμβόλαιο (Implied Warranties), αλλά υπαγορεύονται από τη νομοθεσία ή και τη Διεθνή Πρακτική. Αυτές οι εγγυήσεις δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης των δύο μερών και

²⁵ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

δεν αίρονται από το συμβόλαιο. Για παράδειγμα, η εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο σε ολόκληρη την περίοδο της ασφάλισης.

- Ασφαλιστικές καλύψεις (H&M, War, I.V., LOH κλπ.). Στη θαλάσσια ασφάλιση χρησιμοποιούνται οι διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες. Σπανιότερα χρησιμοποιούνται και ρήτρες Αμερικής, Νορβηγίας κ.ά.

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες βάσει του Marine Insurance Act 1906 είναι²⁶:

- Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα 3/4.
- Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση.
- Γενική αβαρία και ναυαγισμός.
- Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται²⁷:

• **Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών.**

• **Increased Value.** Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του ασφαλιστικού γεγονότος.

• **Loss of Hire.** Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος (31/58 στ).

²⁶ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

²⁷ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

Εξαιρούνται οι αποζημιώσεις που αφορούν την Αστική Ευθύνη του ασφαλισμένου από:

- Μετακίνηση ναυαγίων ή άλλων αντικειμένων (καλύπτεται μόνο με επασφάλιστρο).
- Οποιαδήποτε ευθύνη του ασφαλισμένου εκτός από την σύγκρουση με άλλο πλοίο.
- Το φορτίο του πλοίου.
- Απώλεια ζωής, προσωπικό ατύχημα ή ασθένεια.
- Ρύπανση (καλύπτεται μόνο με επασφάλιστρο).
- Μερική αβαρία (Μερική απώλεια)
- Μερική αβαρία (Partial Loss) πλοίου καλείται οποιαδήποτε απώλεια δεν αποτελεί Ολική
- Εάν η μερική αβαρία είναι μικρής έκτασης και δεν επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοίου, είναι δυνατό ο πλοιοκτήτης να αναβάλει την επισκευή του πλοίου μέχρι τον επόμενο δεξαμενισμό του ή και να μην το επισκευάσει καθόλου (εάν π.χ. το πλοίο έχει εν τω μεταξύ πουληθεί ως έχει).

Στη δεύτερη περίπτωση μπορεί να προβάλει απαίτηση προς τον ασφαλιστή δια «μη επισκευασθείσα ζημία», διότι το πλοίο έχασε μέρος της αξίας του από τη μερική αβαρία (unrepaired damage claim). Όπως αναφέρθηκε, με την επέλευση της μερικής αβαρίας το πλοίο χάνει μέρος της αξίας του, ενώ θεωρείται ότι επανέρχεται στην αρχική αξία του μετά την επισκευή. Εάν ένα πλοίο υποστεί μερική αβαρία και ακολούθως, παρότι αυτή έχει ήδη αποκατασταθεί με επισκευές, το πλοίο βυθιστεί, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τόσο τη μερική αβαρία όσο και την Ολική Απώλεια. Εάν το πλοίο όμως βυθιστεί πριν από την αποκατάσταση της μερικής αβαρίας, η αποζημίωση που είναι υποχρεωμένος να καταβάλει ο ασφαλιστής περιορίζεται στο ποσό της Ολικής Απώλειας.

Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης πως βάσει του Marine Insurance Act 1906, σημαντικότερη θεωρείται και η περίπτωση της ολικής απώλειας (Total Loss) η οποία αναφέρεται στην απώλεια ολόκληρου του πλοίου και διαχωρίζεται σε Πραγματική

Ολική Απώλεια και Τεκμαρτή Ολική Απώλεια²⁸. Έχουμε λοιπόν μια πραγματική Ολική Απώλεια, όταν²⁹:

- Το ασφαλισμένο πλοίο καταστρέφεται ολοσχερώς ή βυθίζεται.
- Το ασφαλισμένο πλοίο έχει υποστεί ζημιά μεγάλης έκτασης, έτσι ώστε να μην θεωρείται πλέον πλοίο.
- Όταν ο ασφαλιζόμενος έχει αποξενωθεί από το πλοίο, χωρίς να υπάρχει ελπίδα να το επανακτήσει.
- Αντίθετα με την Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, στην Πραγματική Ολική Απώλεια ο ασφαλιζόμενος δε χρειάζεται να δώσει αναγγελία εγκατάλειψης του πλοίου στον ασφαλιστή, μιας και στην πραγματικότητα ο ασφαλιζόμενος το εγκαταλείπει σιωπηρά στους ασφαλιστές για την περίπτωση που αυτοί θέλουν να επωφεληθούν από αυτό (π.χ. αν ευρεθεί πλοίο το οποίο για μακρύ χρονικό διάστημα είχε χαθεί).

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί πως τεκμαρτή ολική απώλεια έχουμε, όταν³⁰:

- Φαίνεται ότι δεν μπορεί να αποφευχθεί η Πραγματική Ολική Απώλεια.
- Το πλοίο έχει παγιδευτεί και δε φαίνεται πιθανό να το επανακτήσει ο ασφαλιζόμενος στο προσεχές μέλλον.
- Το πλοίο έχει προσαράξει και το κόστος αποκόλλησης και επισκευής αυτού υπερβαίνει την αξία του.
- Το πλοίο έχει υποστεί μεγάλης έκτασης ζημιά και το κόστος επισκευών προβλέπεται ότι θα υπερβεί την αξία του πλοίου.

Προκειμένου ο ασφαλιζόμενος να απαιτήσει αποζημίωση για Τεκμαρτή Ολική Απώλεια, θα πρέπει απαραίτητα να εγκαταλείψει το πλοίο στους ασφαλιστές με έγγραφη αναγγελία εγκατάλειψης.

²⁸ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

²⁹ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

³⁰ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

Ναυαγιαρειαία και έξοδα ναυαγιαρειαίας

Ο όρος ναυαγιαρειαία (Salvage) αναφέρεται στην περίπτωση όπου ένας τρίτος, ανεξάρτητα από συμβόλαια και προσφέρει εθελοντικά τις υπηρεσίες του για την διάσωση του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο σε μια θαλάσσια περιπέτεια με αποτέλεσμα να επιτύχει τη διάσωση του πλοίου. Το πρόσωπο αυτό ονομάζεται διασώστης (Salvor). Η αμοιβή που καταβάλλεται στο διασώστη ονομάζεται αμοιβή ή έξοδα ναυαγιαρειαίας. Από τα παραπάνω φαίνεται ότι αν δεν υπάρξει επιτυχία στην επιχείρηση ο διασώστης, δε δικαιούται αμοιβή (no cure - no pay)³¹.

Εφόσον ο διασώστης επιτύχει τη διάσωση, η αμοιβή του καθορίζεται από το βαθμό της επιδεξιότητας του, τις προσπάθειες που κατέβαλε, τα έξοδα της επιχείρησης διάσωσης και το βαθμό του κινδύνου που διέτρεχε το πλοίο που διέσωσε. Η αμοιβή 33/58 ναυαγιαρειαίας δεν μπορεί να υπερβαίνει την αξία του πλοίου που διεσώθη. Η αμοιβή ναυαγιαρειαίας υπολογίζεται με βάση τη διασωθείσα αξία στο τέλος της διάσωσης.

Περίπτωση Αστικής Ευθύνης προς Τρίτους

Στη περίπτωση της Αστικής Ευθύνης προ Τρίτους, οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου καλύπτουν μόνο τα 3/4 της Αστικής Ευθύνης από σύγκρουση με άλλο πλοίο (Collision Liability). Για το 1/4 της Αστικής Ευθύνης από σύγκρουση, καθώς και για τις υπόλοιπες Αστικές Ευθύνες προς τρίτους, οι πλοιοκτήτες ασφαλίζονται σε αλληλο-ασφαλιστικούς οργανισμούς (Mutuals), στα P and I Clubs. Η ασφάλιση H&M

καλύπτει μόνο τα 3/4 της Αστικής Ευθύνης, διότι έχει θεωρηθεί ότι αν ο πλοίαρχος γνωρίζει ότι ο εργοδότης του, ο πλοιοκτήτης δηλαδή, πρόκειται να καταβάλει το 1/4 της ζημίας, θα είναι πιο προσεκτικός. Το όριο ασφάλισης της Αστικής Ευθύνης είναι τα 3/4 της ασφαλιζόμενης αξίας και προστίθενται επί του ορίου της Ολικής Απώλειας. Δηλαδή, ένα πλοίο είναι ασφαλισμένο για 4.000.000\$ (για Ολική Απώλεια) συν 3.000.000 \$ (για Αστική Ευθύνη από σύγκρουση).

³¹ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

2.2 *Είδη Πλοίων Αναλόγως Μεταφοράς Φορτίων*

2.2.1 *Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων*



Αποτελεί γεγονός πως ένας από τους πλέον μοντέρνους τύπους φορηγών πλοίων είναι το λεγόμενο κοντέινερσιπ –κονταινερόπλοιο ή απλά κοντέινερ ή ακόμη περισσότερο στη δημόδη ναυτική γλώσσα κοντεϊνεράδικο πλοίο. Επίσημη ονομασία στην ελληνική είναι εμπορευματοκιβωτιοφόρο αλλά λόγω της μεγάλης σε μήκος σύνθετης αυτής ονομασίας χρησιμοποιείται πιο εύχρηστα ο εκ της αγγλικής χαρακτηρισμός, δηλαδή *containership*³².

Τα συγκεκριμένα πλοία έχουν ναυπηγηθεί έτσι ώστε τόσο τα κύτη τους δηλαδή τα αμπάρια όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις αντίστοιχα για περισσότερη ασφάλεια κατά την μεταφορά των φορτίων. Φέρουν δε και κάποιες ειδικές υποδοχές σύμφωνα με διεθνή πρότυπα διαστάσεων, στις οποίες και στερεώνονται αυτά με ακόμη περισσότερη ασφάλεια. Τα πλοία αυτά, με το είδος αυτό μεταφοράς των φορτίων περιορίζουν χρονικά στο ελάχιστο τη παραμονή τους στους λιμένες εκφορτώνοντας πλήρη και παραλαμβάνοντας κενά ή αντίστροφα, χωρίς να υφίστανται περισσότερες χρεώσεις.

Θα πρέπει να σημειωθεί πως στη ναυτιλιακή οικονομία, πράγματι ο τρόπος αυτός διακίνησης συσκευασμένων προϊόντων επέφερε μια σημαντική επανάσταση. Ακόμη και τα ασφάλιστρα των "κοντεϊνεράιζιγκ" φορτίων αυτών περιορίστηκαν αρκετά και σε σημαντικό βαθμό για τα εμπλεκόμενα μέρη. Συνέπεια δε αυτών υπήρξε και μια νέα επίσης πολιτική οικονομικής εκμετάλλευσης των λιμένων με τη

³² Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.

δημιουργία ειδικών τέρμιναλς (σταθμών) και σημείων φορτοεκφόρτωσης αυτών και με ενίσχυση μέσων και ειδικών γερανών σε μοντέρνες πλέον τεχνικές υποδομές.

Βέβαια πολλά από τα εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία διαθέτουν επίσης δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης των κοντέινερ με συνέπεια να παρέχεται σε αυτά η δυνατότητα της προσέγγισης και σε λιμένες με ελειπή παρόμοια μέσα³³. Τέλος θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί πως η μεγαλύτερη στην Ελλάδα με τέτοια προβλήματα υποδοχής πλοίων κοντέινερ βρίσκεται στη περιοχή του Ικονίου, στο Πέραμα, την οικονομική εκμετάλλευση του οποίου έχει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιάς.

2.2.1.1 Η Βιομηχανία των Εμπορευματοκιβωτίων (Containers)

Η εμφάνιση των διαφόρων τύπων εμπορευματοκιβωτίων στις αρχές της δεκαετίας του 1980, προκάλεσε ισχυρούς τριγμούς στις μεταφορές των φορτίων τα οποία έως τότε μεταφέρονταν με πλοία χύδην ή διαφορετικά bulk carriers. Οι αλλαγές που επήλθαν στις μεταφορές εμπορευμάτων αλλά και στην βιομηχανία της ναυτιλίας, ήταν τόσο ισχυρές που επηρέασαν ακόμα και την τεχνολογική εξέλιξη των συστημάτων φόρτωσης / εκφόρτωσης εμπορευμάτων αλλά και την οργάνωση των λιμανιών ανά τον κόσμο.

Σχεδόν όλα τα αγαθά, χύδην και υγρά, μπορούν να φορτωθούν μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο και να μεταφερθούν μέσω αυτής της μεθόδου. Επιπλέον νέοι τύποι εμπορευματοκιβωτίων τα οποία χαρακτηρίζονται ως “ειδικοί” τύποι έχουν κάνει την εμφάνιση τους, βοηθώντας σημαντικά στην μεταφορά φορτίων μεγάλου βάρους και ειδικών απαιτήσεων. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ναυπήγηση νέων πλοίων τα οποία θα είναι σε θέση να μεταφέρουν κάποιες χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια πάνω σε αυτά, καθώς και την μεταφορά ειδικών τύπων εμπορευματοκιβωτίων που απαιτούν συγκεκριμένο τρόπο φόρτωσης³⁴.

³³ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, “*Liner Conferences in the Container Age*”, New York: McMillan.

³⁴ Stopord, M., 2000, “*Maritime Economics*”, 2nd ed, Routledge

Τα πλοία αυτά κατασκευάζονται με αποκλειστικό σκοπό την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και για το λόγο αυτό φέρουν ειδικό εξοπλισμό φόρτωσης / εκφόρτωσης καθώς και συγκεκριμένους και ακριβής μηχανισμούς ασφαλείας των φορτίων αυτών κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Σε κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια, φορτώνονται 10 σειρές αυτών σε ύψος, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία και προσοχή στο βάρος του κάθε φορτίου, αφού θα πρέπει να τηρείται η σταθερότητα του πλοίου και η αξιοπλοΐα του. Είναι επίσης δυνατόν, ένα πλοίο το οποίο μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια να μην φέρει εξοπλισμό γερανών πάνω σε αυτό για φόρτωση / εκφόρτωση αυτών, αφού εξοικονομεί πολύτιμο βάρος και μπορεί να φορτώσει μεγαλύτερο βάρος φορτίου.

Η πλειοψηφία των εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί ουσιαστικά ένα κουτί το οποίο είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο με επενδύσεις ξύλου στο πάτωμα και εσωτερικούς γάντζους σιδήρου για ασφαλές δέσιμο των φορτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια ανοίγουν με δύο πόρτες από την μια πλευρά αυτών. Υπάρχουν τρία βασικά είδη εμπορευματοκιβωτίων όπως αναφέρεται στον πίνακα Νο. 1 και η διεθνή τους ονομασία αναφέρεται ως TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) για το εμπορευματοκιβώτιο των 20 ποδών και FEU (Forty Feet Equivalent Unit) για το εμπορευματοκιβώτιο των 40 ποδών. Τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μπορούν να φορτώνουν σχεδόν οποιαδήποτε κατηγορία φορτίου και ζυγίζουν περίπου 2 τόνους³⁵.

Η επανάσταση η οποία επήλθε στην θαλάσσια μεταφορά με την χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων, την κατασκευή ειδικών χώρων εκφόρτωσης αυτών, τους κατάλληλους μηχανισμούς και γερανούς για την φόρτωση / εκφόρτωση, τις παροχές εξυπηρέτησης των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια καθώς και το κόστος των ίδιων των εμπορευματοκιβωτίων, συνεισφέρουν στην δημιουργία μιας εξαιρετικά δαπανηρής λειτουργίας αυτής της βιομηχανίας. Για το λόγο αυτό οι διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες λειτουργούν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προσπαθούν να επιλέγουν διεξαγωγή δρομολογίων μεταξύ χωρών και λιμανιών που παρουσιάζουν εξαιρετική ζήτηση για εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων αντιστοίχως. Τα δρομολόγια αυτά

³⁵ Stopord, M., 2000, "*Maritime Economics*", 2nd ed, Routledge

μπορούν να εκτελούνται με μεγάλα ποντοπόρα πλοία ή με μικρότερα, ανάλογα βέβαια πάντα της κίνησης που παρουσιάζει κάποιο λιμάνι.

Τα εμπορευματοκιβώτια παρουσιάζουν το πλεονέκτημα της μείωσης των μικροκλοπών και ζημιών στα εμπορεύματα που μεταφέρονται και τα οποία εμπορεύματα πολλές φορές τοποθετούνται σε πακέτα ή κουτιά από τους ίδιους τους κατασκευαστές. Από όλα λοιπόν τα παραπάνω που αναφέρθηκαν, γίνεται αντιληπτό πως η βιομηχανία των εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε επηρεάζει σημαντικά ένα μεγάλο κομμάτι της ναυτιλίας στην Ελλάδα αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σημαντική επιρροή από όλη αυτή την λειτουργία, επέρχεται και στην λειτουργία των διαμεταφορικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι αναγκασμένες να εξυπηρετούν τους πελάτες τους βάσει των συνθηκών αλλά και των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν στην διάθεση τους. Υπάρχει λοιπόν μια άμεση συνάρτηση ανάμεσα σε διαμεταφορικές επιχειρήσεις και ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν και πρακτορεύουν πλοία μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Η σχέση αυτή είναι ουσιαστικά αμφίδρομη και οποιαδήποτε τεχνολογική εξέλιξη μπορεί να επέλθει στην μια κατηγορία, επηρεάζει άμεσα και την άλλη πλευρά.

2.2.1.2 Ναυτιλιακές και Διαμεταφορικές Επιχειρήσεις που Μεταφέρουν Εμπορεύματα με τη Χρήση Εμπορευματοκιβωτίων (Containers)

Οι διαμεταφορικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούν σημαντικό μέρος του παγκοσμίου εμπορίου και συνεπώς της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο συγκεκριμένος κλάδος επιχειρήσεων αποτελούνταν μόνο από εταιρείες οι οποίες εξυπηρετούσαν τους πελάτες τους επιλέγοντας ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς και χωρίς να είναι σε θέση να εκτελέσουν μια συνδυασμένη μεταφορά, είτε με πλοίο, τρένο, ή αεροπλάνο. Η τάση αυτή βέβαια άλλαξε ολοκληρωτικά τα τελευταία χρόνια, αφού οι πελάτες είναι πλέον καλύτερα ενημερωμένοι σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις στις μεταφορές των εμπορευμάτων τους σε εμπορευματοκιβώτια και τα οποία προϊόντα παρασκευάζονται στις χώρες της Νοτιο-Ανατολικής Ασίας και της Κίνας.

Τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς, αφού μέσα σε αυτά οποιοδήποτε προϊόν μπορεί να μεταφερθεί ασφαλώς και σε σύντομο

χρονικό διάστημα. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών / εξαγωγών εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια από τις χώρες της Κίνας ή της Νοτιο-Ανατολικής Ασίας προς εκείνες της δύσης. Η αύξηση αυτή των φορτώσεων προκάλεσε και την ίδρυση πολλών διαμεταφορικών επιχειρήσεων, οι οποίες μετέτρεψαν την βιομηχανία της διαμεταφοράς σε ανεξάρτητη δύναμη και έδωσαν ώθηση για ανάπτυξη μεθόδων μεταφοράς όπως την οδική και την αεροπορική³⁶.

Η αγορά των διαμεταφορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει ωριμάσει αρκετά τα τελευταία χρόνια και ειδικότερα στις εισαγωγές φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια από τις χώρες της Ασίας και της Κίνας. Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες³⁷, το 78% των εταιρειών που εισάγουν φορτία προέρχονται από εκείνες τις χώρες. Το 52% αυτών των μεταφορών εκτελούνται σε εμπορευματοκιβώτια. Σύμφωνα με τις ίδιες μελέτες³⁸, τα ποσοστά αυτά αναμένονται να αυξηθούν κατά 8% στα επόμενα χρόνια και εντός μιας τριετίας. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται περισσότερο στο γεγονός ότι η αγορά των διαμεταφορικών επιχειρήσεων θα μεγαλώσει αρκετά, λόγω των παραγόντων οι οποίοι θεωρούνται αναγκαίοι είτε για το παγκόσμιο εμπόριο είτε για το εμπόριο μιας χώρας μεμονωμένα.

Το διάγραμμα Νο. 1 παρακάτω αναφέρει τον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων που έγιναν εισαγωγή στην Ελλάδα από τις χώρες της Κίνας και της Ασίας, κατά την τελευταία τριετία και για τα έτη 2005, 2006 και 2007³⁹. Όπως φαίνεται και από το συγκεκριμένο διάγραμμα, ο αριθμός εισαγωγών εμπορευματοκιβωτίων για το έτος

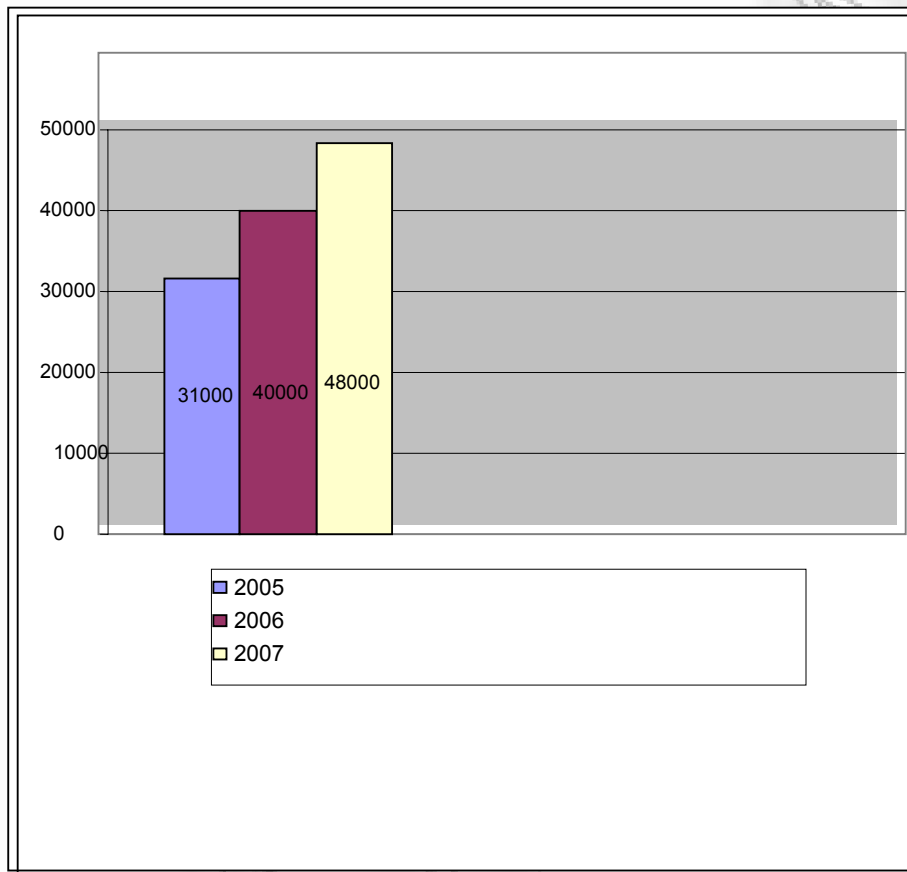
³⁶ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.

³⁷ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.

³⁸ Chrzanowski, I., 2002, "*An Introduction to Shipping Economics*", London, Fairplay Publications.

³⁹ Alderton P., M., 1995, "*Sea Transport Operation and Economics*", 4th ed, Chapman and hall, London

2005 ήταν 31.000 teus, για το έτος 2006 ήταν 40.000 teus και για το έτος 2007, οι εισαγωγές έφτασαν τα 48.000 teus⁴⁰.



Διάγραμμα Νο. 1 – Αριθμός εισαγωγών εμπορευματοκιβωτίων για τα έτη 2005, 2006 και 2007

Αντίστοιχα με τις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται και ένας μικρός αριθμός εξαγωγών. Αποτελεί γεγονός πως η Ελλάδα δεν φημίζεται για τα διάφορα προϊόντα που μπορεί να εξάγει και περιορίζεται σε ένα μικρό αριθμό εξαγωγών. Τα λίγα αυτά αγαθά που παράγονται στην χώρα αυτή, τυγχάνουν ιδιαίτερης ζήτησης από χώρες του εξωτερικού. Τα προϊόντα τα οποία η Ελλάδα ανέκαθεν μπορούσε να φορτώνει σε εμπορευματοκιβώτια για εξαγωγή προς τις χώρες του εξωτερικού, ήταν οι κονσέρβες με φυσικό χυμό ντομάτας ή οποιοδήποτε άλλο προϊόν μπορούσε να μπει σε κονσέρβα.

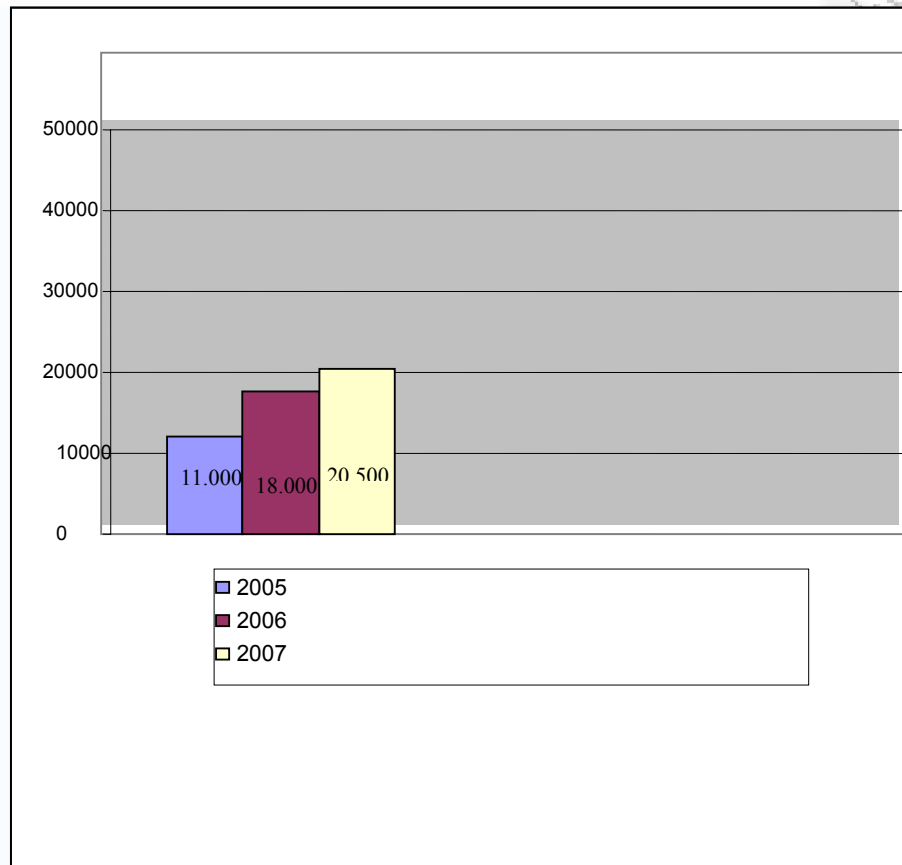
⁴⁰ Εφημερίδα “Ναυτεμπορική”, άρθρο Γ. θωμόπουλου, Ετήσιες Έρευνες στην Λειτουργία των Διαμεταφορικών Εταιρειών και την Εισαγωγή Εμπορευματοκιβωτίων από τις χώρες της Ευρώπης, Κίνας και Απω Ανατολής, Έκδοση 18 Μαΐου 2008, Αθήνα

Τα τελευταία χρόνια στον τομέα των εξαγωγών έχουν προστεθεί τα μάρμαρα και τα φυσικά προϊόντα όπως το μέλι, το ελαιόλαδο και τα δημητριακά. Ιδιαίτερος το ελαιόλαδο φορτώνεται σε πολύ μεγάλες ποσότητες και συχνότητες για εξαγωγή σε εμπορευματοκιβώτια κυρίως προς τις χώρες της Άπω Ανατολής και της Κίνας.

Στο παρακάτω διάγραμμα Νο. 2, αναφέρεται ο αριθμός εμπορευματοκιβωτίων που έγιναν εξαγωγή από την Ελλάδα προς τις χώρες της Κίνας και της Ασίας κατά την τελευταία τριετία και για τα έτη 2005, 2006 και 2007⁴¹. Όπως φαίνεται και από το συγκεκριμένο διάγραμμα, ο αριθμός εισαγωγών εμπορευματοκιβωτίων για το έτος 2005 ήταν 11.000 teus, για το έτος 2006 ήταν 18.000 teus και για το έτος 2007, οι εισαγωγές έφτασαν τα 20.500 teus. Αυτό που γίνεται άμεσα αντιληπτό από τα νούμερα που απεικονίζονται στο διάγραμμα, είναι ότι οι εξαγωγές στην Ελλάδα παραμένουν σε πολύ χαμηλά επίπεδα και σύμφωνα με τις ενδείξεις⁴² δεν αναμένεται ιδιαίτερη αύξηση σε αυτές για τα επόμενα χρόνια και έως το έτος 2010.

⁴¹ Εφημερίδα “Ναυτεμπορική”, άρθρο Γ. Καϊταρτζή, *Διαμεταφορικές Επιχειρήσεις και Ελληνική Αγορά*, Έκδοση 21 Ιουνίου 2007, Αθήνα

⁴² Εφημερίδα “Ναυτεμπορική”, άρθρο Γ. Θωμόπουλου, *Ετήσιες Έρευνες στην Λειτουργία των Διαμεταφορικών Εταιρειών και την Εισαγωγή Εμπορευματοκιβωτίων από τις χώρες της Ευρώπης, Κίνας και Άπω Ανατολής*, Έκδοση 18 Μαΐου 2008, Αθήνα



Διάγραμμα Νο. 2 – Αριθμός εξαγωγών εμπορευματοκιβωτίων για τα έτη 2005, 2006 και 2007

2.2.1.3 Είδη Φορτίων που Μεταφέρονται σε Εμπορευματοκιβώτια

Σκοπός της κάθε διαμεταφορικής ή ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία ξεκινά την λειτουργία της σε μια ανταγωνιστική αγορά, είναι να προσφέρει ανταγωνιστικούς ναύλους σε οποιαδήποτε κατηγορία μεταφοράς έτσι ώστε να αποκτήσει ένα μεγάλο πελατολόγιο και να θεωρείται ιδιαίτερος ανταγωνιστική⁴³. Τα δεδομένα όμως στην πορεία μπορούν να αλλάξουν, αφού έχουν διαπιστωθεί περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν διαμεταφορικές επιχειρήσεις που εξειδικεύονται σε μια μόνο κατηγορία μεταφοράς ή ακόμα και σε ένα μόνο είδος εμπορευμάτων. Λόγω του γεγονότος ότι οι τρεις βασικές κατηγορίες μεταφοράς είναι η θαλάσσια, η οδική και η αεροπορική, υπάρχουν διαμεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται και στις τρεις

⁴³ Εφημερίδα “Ναυτεμπορική”, άρθρο Γ. Θωμόπουλου, *Ετήσιες Έρευνες στην Λειτουργία των Διαμεταφορικών Εταιρειών και την Εισαγωγή Εμπορευματοκιβωτίων από τις χώρες της Ευρώπης, Κίνας και Άπω Ανατολής*, Έκδοση 18 Μαΐου 2008, Αθήνα

αυτές κατηγορίες, ουσιαστικά όμως εξειδικεύονται σε μια από αυτές και προσφέρουν ανταγωνιστικά ναύλα και υπηρεσίες.

Στα στερεά φορτία και τα οποία μπορούν να φορτωθούν σε εμπορευματοκιβώτια εσωκλείονται πολλά είδη, όπως ρούχα, κατασκευαστικά υλικά, έπιπλα, ηλεκτρονικά και ηλεκτρολογικά υλικά, ανταλλακτικά μηχανών και αυτοκινήτων, λευκά είδη, τρόφιμα ή πρώτες ύλες τροφίμων καθώς και πολλές άλλες κατηγορίες που δεν θα ήταν δυνατόν να αναφερθούν όλες σε αυτό το σημείο. Στις περισσότερες των περιπτώσεων μια διαμεταφορική επιχείρηση φορτώνει τα εμπορεύματα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο δηλώνοντας απλά τι περιέχεται μέσα σε αυτό και χωρίς να προσφέρει ειδικά ναύλα για κάθε μια από τις κατηγορίες που φορτώνει.

Αντιθέτως, μια διαμεταφορική επιχείρηση προσφέρει ναύλα εισαγωγής και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με αντίστοιχες ναυτιλιακές επιχειρήσεις από μια συγκεκριμένη χώρα προς μια άλλη με ισχύ τριών μηνών και χωρίς να αναφέρονται για ποια κατηγορία εμπορευμάτων θα χρησιμοποιηθούν τα ναύλα αυτά. Υπάρχουν βέβαια κάποιες ελάχιστες εξαιρέσεις όπου μια διαμεταφορική εταιρεία μπορεί να εξειδικεύεται σε μια κατηγορία αγαθών και τα οποία εισάγει σε υπερβολικές ποσότητες, οπότε και να κάνει χρήση αυτών των ποσοτήτων εισαγωγών για να προσφερθεί εξαιρετικά χαμηλά ναύλα από κάποια ναυτιλιακή εταιρεία⁴⁴. Φυσικά σε κάθε μια από αυτές τις περιπτώσεις, σημαντικό ρόλο κατέχει και η επιθυμία της οποιασδήποτε ναυτιλιακής εταιρείας για προσφορά χαμηλών ναύλων και εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων αυτών.

⁴⁴ Alderton P., M., 1995, "Sea Transport Operation and Economics", 4th ed, Chapman and hall, London

2.2.1.4 Ποια τα Χαρακτηριστικά των Συγκεκριμένων Αντικειμένων Φόρτωσης (Containers)

Με τον ελληνικό όρο *εμπορευματοκιβώτιο* αποδίδεται και εξηγείται ουσιαστικά ο διεθνής όρος *κοντέινερ* – *container* και ο οποίος αφορά μια ειδική, κυρίως μεταλλική, κατασκευή, με χρήση της οποίας μεταφέρονται συσκευασμένα εμπορεύματα σε οποιοδήποτε μέρος ανά τον κόσμο⁴⁵. Πρόκειται δηλαδή για κάποια μεγάλα μεταλλικά - σιδερένια ή αλουμινένια - κιβώτια με τα οποία σήμερα έχει γενικευθεί ο τρόπος μεταφοράς των διαφόρων φορτίων, εκτός βέβαια των χύδην, υγρών και αερίων.



Στις μέρες μας, ένα εμπορευματοκιβώτιο εξασφαλίζει αφενός ασφάλεια φορτίου, αφετέρου ιδιαίτερη ευκολία μεταφοράς κυρίως με πλοίο, σιδηρόδρομο, εμπορικό αεροσκάφος αλλά και μεμονωμένα, με φορτηγά οχήματα. Τα πλοία τα οποία μεταφέρουν έτοιμα συσκευασμένα φορτία σε τέτοιες κατασκευές ονομάζονται επίσημα ως εμπορευματοκιβωτιοφόρα και όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, συνηθίζεται όμως αντ' αυτού ο αγγλικός όρος "*container ship*" ως περισσότερο εύχρηστος.

Ευτυχώς στις μέρες μας η μεταφορά των συγκεκριμένων φορτίων σε τέτοιες κατασκευές είναι πλέον ευρύτατα διαδεδομένη. Το γεγονός αυτό οδήγησε από νωρίς σε διεθνή πρακτική τα εμπορευματοκιβώτια να διακρίνονται σε σταθερές και φυσικά διεθνείς διαστάσεις προκειμένου να αποφευχθεί μια άναρχη κατασκευή η οποία θα επηρέαζε δυσμενώς όχι μόνο τις μεταφορές τους αλλά και την ασφαλή στοιβασία

⁴⁵ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.

τους. Έτσι τυποποιήθηκαν τρεις κατηγορίες κοντέινερ, η Κατηγορία I, Κατηγορία II και Κατηγορία III με λατινικούς αριθμούς και οι οποίες αναφέρονται ως ακολούθως.



Κατηγορία I. Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι έξι τύποι με αντίστοιχες διαστάσεις, (δηλαδή μήκος - ύψος - πλάτος) πάντα σε πόδια ως ακολούθως.

- *Τύπος IA: 40 X 8 X 8 πόδια*
- *Τύπος IB: 30 X 8 X 8 πόδια*
- *Τύπος IC: 20 X 8 X 8 πόδια*
- *Τύπος ID: 10 X 8 X 8 πόδια*
- *Τύπος IE: 6,66 X 8 X 8 πόδια και*
- *Τύπος IF: 5 X 8 X 8 πόδια*

Κατηγορία II. Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι τρεις ακόλουθοι τύποι :

- *Τύπος IIA: 9,7 X 7 X 6 πόδια*
- *Τύπος IIB: 7,11 X 6,11 X 6,11 πόδια και*
- *Τύπος IIC: 4,9 X 7,7 X 6,11 πόδια*

Κατηγορία III. Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μόνο δύο τύποι ως ακολούθως:




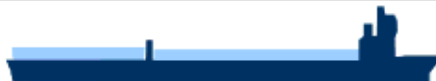


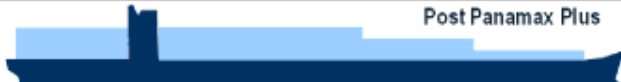

- *Τύπος IIIA: 4 X 3,4 X 5,4 πόδια, και*
- *Τύπος IIIB: 3,6 X 4,9 X 3,6 πόδια.*

Θα πρέπει τέλος στο σημείο αυτό να αναφερθεί πως για τις διάφορες φορτοεκφορτώσεις των κοντέινερ, απαραίτητες τυγχάνουν επίσης οι ανάλογες λιμενικές εγκαταστάσεις και διευκολύνσεις. Οι εγκαταστάσεις αυτές ονομάζονται διεθνώς *containers terminals*. Πρόκειται για προβλήτες ακριβώς έναντι μεγάλων σε

έκταση συνήθως υποκείμενων χώρων με ειδικούς ανάλογους γερανούς και μεταφορείς "τρέιλερ" όπου καταλήγουν τα κοντέινερ προς φορτοεκφόρτωση.

2.2.1.5 Ποιες οι Τάσεις Κατασκευής Πλοίων Μεταφοράς Containers στις Μέρει μας

Αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οι οποίες δραστηριοποιούνται στην μεταφοράς εμπορευμάτων με containers, προσπαθούν να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές μέσω της ναυπήγησης όλο και μεγαλύτερων πλοίων της συγκεκριμένης κατηγορίας ξεπερνώντας ακόμα και εκείνα χωρητικότητας 9.600 ή 10.000 teus. Στον ακόλουθο πίνακα, αναφέρονται οι έξι κατηγορίες πλοίων containerships από το 1970 έως το 2006 και έπειτα.

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	 Panamax Plus	290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Μιλώντας πιο συγκεκριμένα, θα μπορούσε να αναφερθεί πως παραγγελίες για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων των 10.000 TEU και 9.600 TEU έδωσαν αντίστοιχα η ναυτιλιακή εταιρία της ZIM και η MSC, οι αποτελούν τις δύο από τις μεγαλύτερες εταιρίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο και

οι οποίες ωστόσο έχουν δώσει ανάλογες παραγγελίες σε ναυπηγεία της Απω Ανατολής και για πλοία της κατηγορίας με μικρότερες μεταφορικές ικανότητες⁴⁶.

Όταν η είδηση αυτή έγινε γνωστή για την επέκταση των στόλων των δύο εταιριών είχε κάνει τρομερή αίσθηση δεδομένου ότι επιβεβαιώνονται οι σχετικές αναλύσεις που αναφέρουν ότι οι εταιρίες θα επενδύσουν σε μεγαλύτερα πλοία καθώς το διεθνές εμπόριο, με ορίζοντα το 2010 και μετά καθώς επίσης και πως θα αυξησει γεωμετρικά τη ζήτηση τέτοιων πλοίων λόγω των αναδυόμενων αγορών της Κίνας και της Ινδίας.

Είναι πολλοί εκείνοι οι οποίοι έχουν αποτυπώσει τα στοιχεία που αφορούν την τάση γιγαντισμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αλλά και τα συνεχή «στοιχήματα» ναυπηγών και πλοιοκτητριών εταιριών για την κατασκευή του μεγαλύτερου και ταχύτερου πλοίου του συγκεκριμένου τύπου αυτού. Ωστόσο ο ανταγωνισμός αυτός, που πλέον καταγράφεται και από το βιβλίο των ρεκόρ Γκίνες, και που έχει προκαλέσει το διεθνές ενδιαφέρον, φαίνεται τώρα να αφήνει «παγερά αδιάφορη» μία ομάδα ειδικών που εξακολουθούν να εστιάζουν στον ρόλο των πλοίων feeder –και ιδιαίτερα εκείνων που πλέον με βάση τα σημερινά δεδομένα θεωρούνται μικρά.

Η ομάδα αυτή, σύμφωνα με τα στοιχεία που ήρθαν το φως της δημοσιότητας στον διεθνή ειδικό Τύπο⁴⁷, εξακολουθεί να εστιάζει στα πλοία των μέσων προς μικρών χωρητικότητας, πάντα σε σχέση με τα μεγαθήρια των 8.000 TEUs και πλέον, αναγνωρίζοντας στα πλοία αυτά έναν ρόλο τελείως διαφορετικό και σίγουρα ενταγμένο στην αναπτυσσόμενη φιλοσοφία του *short sea shipping* και των συνδυασμένων μεταφορών. Στις περισσότερες των περιπτώσεων οι ειδικοί αυτοί τεκμηριώνουν τις απόψεις τους θυμίζοντας ότι ένα μεγάλο τμήμα του συντελούμενου έργου αφορά αποστάσεις μικρομεσαίου χαρακτήρα και μάλιστα με ιδιαίτερα

⁴⁶ Συλλογικό Έργο (2008). “Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”, Gutenberg.

⁴⁷ Συλλογικό Έργο (2008). “Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”, Gutenberg.

χαρακτηριστικά που μπορεί να είναι τελείως διαφορετικά με αυτά του έργου που καλούνται να καλύψουν στις μεγάλες γραμμές οι «γίγαντες».

Οι απόψεις αυτές φαίνεται να βρίσκουν και έναν απροσδόκητο σύμμαχο. Κυρίως από μικρά λιμάνια, οι διοικήσεις των οποίων διαβλέπουν τον κίνδυνο να βρεθούν σε «δεύτερη μοίρα» σε σχέση με άλλα λιμάνια ανταγωνιστές στις πλησίον θαλάσσιες ζώνες ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν μπορούν να ακολουθήσουν στην κούρσα εξοπλισμών που συνεπάγεται ο συνεχής γιγαντισμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων⁴⁸.

2.2.2 Φορτηγά Πλοία (*Bulk Carriers*)

Φορτηγό πλοίο (*cargo ship*) χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε πλοίο που κύριος προορισμός του είναι η μεταφορά φορτίων. Τα φορτηγά πλοία ποικίλλουν σε τύπους και κλάσεις με ανάλογη κάθε φορά χωρητικότητα. Γενικά έχουν σχεδιασθεί για να μεταφέρουν οποιοδήποτε είδος φορτίου. Μερικά εξ αυτών δύνανται να μεταφέρουν μέχρι 12 επιβάτες (όριο υπεράνω του οποίου το πλοίο χαρακτηρίζεται επιβατηγό). Τα φορτηγά ανάλογα του μεγέθους τους χαρακτηρίζονται σε ωκεάνια και εσωτερικών (χωρικών) υδάτων. Συνήθως διακρίνονται από τη μικρής έκτασης των υπερκατασκευών τους καθώς και από τους γερανούς που φέρουν⁴⁹.

Στην αρχαιότητα τα φορτηγά πλοία ξεχώριζαν από το πλάτος τους σε σχέση με το μήκος τους προκειμένου να έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα. Αυτό το χαρακτηριστικό έφθασε μέχρι την εποχή της ατμοκίνησης των πλοίων. Στους παλαιότερους τύπους των φορτηγών ατμόπλοίων (*Flush decker*) τα ανοίγματα πάνω από το μηχανοστάσιο και λεβητοστάσιο περιελάμβαναν από διαζώματα στα οποία υπήρχαν αναφωτίδες για το φωτισμό των χώρων τους, καθώς επίσης και μεγάλοι ανεμοδόχοι για τον φυσικό αερισμό όχι μόνο του κύτους (αμπάρι), αλλά και όλων των εσωτερικών χώρων. Η πείρα όμως απέδειξε ότι αυτή η μορφή του σκάφους

⁴⁸ Συλλογικό Έργο (2008). “Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”, Gutenberg.

⁴⁹ Alderton, Patrick, 2004 “*Transport, Operations and Economics*”, Adlard Coles Nautical

ήταν επικίνδυνη σε άσχημες καιρικές συνθήκες και έτσι άρχισαν να κατασκευάζονται υπερκατασκευές που εκτείνονταν από τη μια πλευρά του σκάφους στην άλλη⁵⁰.



Συνεχής ανάπτυξη αυτών ήταν η προσθήκη πρόστεγου και επιστέγου προκειμένου τα πλοία αυτά να γίνουν περισσότερο "καλοτάξιδα". Έτσι δημιουργήθηκε ο τύπος πλοίου "τριών νησίδων" (*Three island type*) από τις τρεις χωριστές υπερκατασκευές (πρόστεγο, γέφυρα, επίστεγο) που στον ορίζοντα ξεχώριζε σαν τρεις νησίδες. Συνέχεια αυτού του τύπου φορτηγών πλοίων δημιουργήθηκε ο τύπος του προστατευομένου καταστρώματος (*Shelter deck ship*) όπου μια μακρά ενιαία στεγανή υπερκατασκευή προστάτευε το κατάστρωμα από πλώρη μέχρι πρύμνη, με δυνατότητα να φέρει πρόσθετο φορτίο στο χώρο αυτό. Βέβαια ο λόγος της δημιουργίας της ενιαίας αυτής υπερκατασκευής ήταν και οικονομικός αφού η χωρητικότητά του χώρου της εξαιρείται από τα λιμενικά τέλη όταν δεν φέρουν φορτίο σ' αυτό.

Οι σύγχρονες όμως ανάγκες και κυρίως λόγοι οικονομικοί οδήγησαν στη ναυπήγηση εξειδικευμένων φορτηγών πλοίων, κυρίως για την εκμετάλλευσή τους ως δρομολογημένα πλοία που για μακρύ χρονικό διάστημα θα μεταφέρουν ομοειδές φορτίο. Έτσι διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ξηρού ή γενικού φορτίου, εμπορευματοκιβωτιοφόρα, φορτηγιδοφόρα, δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, πλοία ψυγεία, αυτοκινητάδικα, κ.λπ.⁵¹

⁵⁰ Michael, G., 2002, "*Economics of Shipping*", Thomas Reed Publications

⁵¹ Alderton, Patrick, 2004 "*Transport, Operations and Economics*", Adlard Coles Nautical

2.2.3 Δεξαμενόπλοια (Tankerships)

Με τον όρο Δεξαμενόπλοιο χαρακτηρίζονται δύο διαφορετικοί τύποι πλοίων, ο ένας είναι ο γνωστότερος τύπος "Τάνκερ" ή "Γκαζάδικο" και ο άλλος είναι ιδιαίτερη κατασκευή πλοίου, συνήθως πολεμικού, που μοιάζει με αυτοκινούμενη πλωτή δεξαμενή, τα λεγόμενα "Δεξαμενόπλοια λιφτς" που χρησιμοποιούνται για δεξαμενισμούς ή μεταφορές άλλων πλοίων, στη κατηγορία αυτών υπάγονται και τα εξειδικευμένα πλοία διάσωσης - ανέλκυσης υποβρυχίων⁵². Το Δεξαμενόπλοιο (Tanker) είναι ένα πλοίο σχεδιασμένο να μεταφέρει υγρά φορτία χύδην (χύμα).

Τα δεξαμενόπλοια αυτά ποικίλουν σε μέγεθος. Ξεκινούν από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία εξυπηρετούν μικρά λιμάνια, ως βοηθητικά λιμένας ή ναυστάθμου και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Με δεξαμενόπλοια μεταφέρεται μεγάλη ποικιλία υγρών φορτίων, όπως⁵³:

- προϊόντα υδρογονανθράκων όπου στη προκειμένη περίπτωση τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζονται γενικά πετρελαιοφόρα ή υγροποιημένο φυσικό αέριο όπου τότε χαρακτηρίζονται υγραεριοφόρα.
- χημικά, όπως αμμωνία, χλώριο και νερό, όπου στη περίπτωση αυτή τα δεξαμενόπλοια ονομάζονται υδροφόρα.

⁵² Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

⁵³ Πουλιαντζής Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

2.2.3.1 Κατηγορίες Δεξαμενοπλοίων (Tankerships)

Για την κατηγοριοποίηση των δεξαμενόπλοιων κατά μέγεθος η εταιρεία πετρελαιοειδών Shell ανέπτυξε το 1954 το σύστημα afra (average freight rate assessment)⁵⁴:

Κατηγορία	Τόνοι ξηρού φορτίου
General Purpose (GP)	10.000-24.999 dwt
Medium Range (MR)	25.000-44.999 dwt
Large Range 1 (LR-1)	45.000-79.999 dwt
Large Range 2 (LR-2)	80.000-159.999 dwt
Very Large Crude Carrier* (VLCC)	160.000-319.999 dwt
Ultra Large Crude Carrier** (ULCC)	320.000-549.999 dwt

Η παραπάνω κλίμακα, παρότι η μοναδική που καθορίζει αυστηρά τα όρια των κατηγοριών, δεν χρησιμοποιείται πάντα, καθώς οι αλλαγές στις συνθήκες του χώρου την καθιστούν ξεπερασμένη. Μια άτυπη κατάταξη που χρησιμοποιείται, χωρίς τα όρια της κάθε κατηγορίας να είναι αυστηρά καθορισμένα, είναι η ακόλουθη⁵⁵:

Κατηγορία	Τόνοι ξηρού φορτίου
Product Tanker	10.000-60.000 dwt
Panamax	60.000-80.000 dwt
Aframax	80.000-120.000 dwt
Suezmax	120.000-200.000 dwt
VLCC	200.000-315.000 dwt
ULCC	315.000-550.000 dwt

⁵⁴ Πουλαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

⁵⁵ Πουλαντζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

3. Κεφάλαιο 3^ο: Ασφαλιστικές Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου

3.1 Ασφάλιση Θαλάσσιων Εμπορευμάτων Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου

Αποτελεί γεγονός πως με σκοπό την εξασφάλιση της ομαλής μεταφοράς και διακίνησης εμπορικών προϊόντων, έχουν δημιουργηθεί παγκόσμια δίκτυα εξυπηρέτησης, προκειμένου να εφαρμόζονται οι διεθνείς διακανονισμοί, σε περιπτώσεις ζημιών, που υπό άλλες συνθήκες είναι εξαιρετικά χρονοβόρες και επιπλέον αρκετά δαπανηρές. Οι διεθνείς συνθήκες που υπάρχουν βασίζονται σε ειδικούς όρους και ρήτρες που έχουν θεσμοθετηθεί από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Cargo Clauses), οι οποίες συνοδεύονται από τις ρήτρες πολέμου (Institute War Clauses) και τέλος των απεργιών (Institute Strike Clauses)⁵⁶.

Η ασφάλιση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων δεν αρχίζει και δεν τελειώνει με την έναρξη και την λήξη της μεταφοράς του ταξιδιού. Πέρα από τις ημερομηνίες της μεταφοράς τα φορτία υπόκεινται σε εμπορικούς και νομικούς όρους, διεθνή δικαστήρια καθώς και συμφωνίες αγοροπωλησιών εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας αναλαμβάνει την εκτέλεση της διαμετακόμισης αγαθών από έναν τόπο σε κάποιον άλλο. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καλή κατάσταση των εμπορευμάτων που αναλαμβάνει να διακινήσει και σε περίπτωση υλικών ζημιών ή απωλειών αυτών τότε είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον ιδιοκτήτη τους⁵⁷.

Βασικό αντικείμενο ασφάλισης του κλάδου Μεταφορών είναι η κάλυψη από οποιαδήποτε φυσική ζημία ή απώλεια των φορτίων (εμπορεύματα, οικοσκευές, περιουσιακά στοιχεία κλπ) που διακινούνται, με κάθε αναγνωρισμένο μέσο. Σύμφωνα με τους όρους του ασφαλιστηρίου πρέπει ο ασφαλιζόμενος να έχει ασφαλισίμο συμφέρον απέναντι στο μεταφερόμενο - ασφαλισμένο φορτίο. Και ασφαλισίμο συμφέρον μπορεί να έχει μόνο ένας : ο ιδιοκτήτης του φορτίου. Στο

⁵⁶ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

⁵⁷ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

εμπόριο όμως ο ιδιοκτήτης μπορεί να είναι ή ο πωλητής ή ο αγοραστής. Άρα ασφαλιζόμενος μπορεί να είναι ένας από τους δύο, ανάλογα με το είδος/τρόπο αγοροπωλησίας. Ο μεταφορέας μπορεί να ασφαλίσει την συμβατική του ευθύνη, που προκύπτει απ' την μεταφορά αγαθών αλλά όχι το ίδιο το εμπόρευμα. Ως ακολούθως, αναφέρονται οι ρήτρες ασφάλισης όπως τυποποιήθηκαν από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου, ως εξής⁵⁸

➤ **INSTITUTE CARGO CLAUSES «C» 1. 1.82** Οι ρήτρες «C» παρέχουν την πλέον περιορισμένη κάλυψη κατά των βασικών ζημιών που τυχόν συμβούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ενός φορτίου. Καλύπτεται και η μερική και η ολική απώλεια ή ζημιά του φορτίου που οφείλεται:

α) σε πυρκαγιά ή έκρηξη

β) σε προσάραξη ή βύθιση ή ανατροπή, αν πρόκειται για πλοίο ή πλωτό μέσο.

γ) σε ανατροπή, εκτροχιασμό, πρόσκρουση ή σύγκρουση, αν πρόκειται για χερσαίο μεταφορικό μέσο

δ) σε πρόσκρουση ή σύγκρουση του πλοίου ή άλλου μεταφορικού με άλλο αντικείμενο εκτός από το νερό

ε) σε εκφόρτωση του μεταφερόμενου εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής

στ) σε θυσία γενικής αβαρίας

ζ) σε θεληματική ρίψη του εμπορεύματος στη θάλασσα, δηλαδή ουσιαστικά πρόκειται για μια αναγκαία θυσία μέρους του φορτίου, ώστε να σωθούν τα υπόλοιπα στοιχεία(μορφή γενικής αβαρίας.

⁵⁸ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

➤ **INSTITUTE CARGO CLAUSES «B» 1.1.82** Με αυτή τη μορφή ρητρών ουσιαστικά συμπληρώνονται οι ρήτρες «C», με την επιπλέον κάλυψη ολικής ή μερικής απώλειας ή ζημιάς που οφείλεται:

α) ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμό ή κεραυνό

β) εισροή νερού ή θαλάσσιου ή γλυκού (με εξαίρεση το βρόχινο) στο μεταφορικό μέσο ή στο κιβώτιο εμπορευμάτων ή στον αποθηκευτικό χώρο

γ) παράσυρση του εμπορεύματος στη θάλασσα από κύμα: εδώ φυσικά μιλάμε για την περίπτωση που το μεταφερόμενο φορτίο τοποθετήθηκε στο κατάστρωμα του πλοίου ή παρασύρθηκε από το κύμα στη θάλασσα, λόγω κακοκαιρίας κατά τη διάρκεια του πλοίου. Φυσικά, πρέπει να ερευνηθεί τέτοια περίπτωση «αποθήκευσης» φορτίου στο κατάστρωμα, πριν την ανάληψη του κινδύνου, αφού ο Underwriter θα είναι αυστηρότερος στην αξιολόγηση του, μάλιστα όχι μόνο προς την τιμολόγηση, αλλά και ως προς την ίδια ανάληψη του κινδύνου

δ) ολική απώλεια δέματος κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης στο πλοίο

➤ **INSTITUTE CARGO CLAUSES «A» 1.1.82** Οι ρήτρες αυτές καλύπτουν οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια συμβεί στο φορτίο και δεν έχει όμως εξαιρεθεί ονομαστικά. Σ' αυτές τις ρήτρες συνήθως προσθέτονται Ειδικές Ρήτρες με στόχο την κάλυψη συγκεκριμένων και ειδικών αναγκών του πελάτη, όπως π.χ απεργίες, πόλεμοι κλπ

3.2 Ευθύνες και Υποχρεώσεις για Πωλητές και Αγοραστές Εμπορευμάτων στις Θαλάσσιες Μεταφορές Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου

Οι ευθύνες οι οποίες απορρέουν για τους πωλητές και αγοραστές φορτίων που υπόκεινται σε θαλάσσια μεταφορά και όπως αυτές απορρέουν από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Φορτίου, αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα ως εξής⁵⁹.

Πίνακας Νο.1 - Υποχρεώσεις για Πωλητές και Αγοραστές Εμπορευμάτων στις Θαλάσσιες Μεταφορές Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου

Α. Ο ΠΩΛΗΤΗΣ ΟΦΕΙΛΕΙ:	Β. Ο ΑΓΟΡΑΣΤΗΣ ΟΦΕΙΛΕΙ:
A.1. Παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με το συμβόλαιο	B.1. Πληρωμή της αξίας
<p>Να παραδώσει τα εμπορεύματα και το εμπορικό τιμολόγιο ή το ισοδύναμο του ηλεκτρονικό μήνυμα, σύμφωνα με το συμβόλαιο πώλησης, καθώς επίσης και κάθε άλλη απόδειξη τήρησης της συμφωνίας που μπορεί να απαιτεί το συμβόλαιο.</p>	<p>Να πληρώσει την αξία (των εμπορευμάτων), όπως προβλέπεται στο συμβόλαιο πώλησης.</p>
A.2. Άδειες, εξουσιοδοτήσεις και διατυπώσεις	B.2. Άδειες, εξουσιοδοτήσεις και διατυπώσεις
<p>Να αποκτήσει, με δικό του κίνδυνο και έξοδα, την άδεια εξαγωγής ή άλλη επίσημη εξουσιοδότηση και να διεκπεραιώσει όλες τις απαραίτητες για την εξαγωγή των εμπορευμάτων τελωνειακές διατυπώσεις.</p>	<p>Να αποκτήσει, με δικό του κίνδυνο και έξοδα, την άδεια εισαγωγής ή άλλη επίσημη εξουσιοδότηση και να διεκπεραιώσει όλες τις τελωνειακές διατυπώσεις για την εισαγωγή των εμπορευμάτων και, όπου απαιτείται, για τη διαμετακόμιση τους μέσω άλλης χώρας.</p>
A.3. Σύμβαση μεταφοράς και ασφάλισης	B.3. Σύμβαση μεταφοράς
<p>α. Σύμβαση μεταφοράς Να συνάψει σύμβαση, με συνήθεις όρους και με δικά του έξοδα, για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το συμφωνημένο σημείο, στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού, διά της συνήθους οδού και με το συνηθισμένο τρόπο. Αν δεν συμφωνήθηκε ή δεν προσδιορίζεται από την πρακτική κάποιο σημείο, ο πωλητής μπορεί να επιλέξει το σημείο αυτό, στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού, που τον διευκολύνει περισσότερο για το σκοπό αυτό.</p> <p>β. Σύμβαση ασφάλισης</p>	<p>Ουδεμία υποχρέωση</p>

⁵⁹ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

<p>Να αποκτήσει με δικά του έξοδα, ασφάλεια φορτίου όπως έχει συμφωνηθεί στο συμβόλαιο, ώστε ο αγοραστής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο έχει ασφαλισμό ενδιαφέρον επί των εμπορευμάτων, να νομιμοποιείται να απαιτήσει αποζημίωση απ' ευθείας από τον ασφαλιστή και να εφοδιάσει τον αγοραστή με ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή άλλη απόδειξη ασφαλιστικής κάλυψης. Η ασφάλεια θα πρέπει να συναφθεί με ασφαλιστές ή με ασφαλιστική εταιρεία καλής φήμης και εκτός ρητής αντίθετης συμφωνίας, θα πρέπει να είναι σύμφωνη με την ελάχιστη κάλυψη που παρέχουν οι "Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου" (Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου) ["Institute Cargo Clauses" (Institute of London Underwriters)], ή οποιοσδήποτε άλλες παρόμοιες ρήτρες. Η διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το B.5. και B.4. Αν ζητηθεί από τον αγοραστή, ο πωλητής οφείλει να καλύψει, με έξοδα του αγοραστή και τους κινδύνους πολέμου, απεργιών, στάσεων και πολιτικών εξεγέρσεων (war, strikes, riots and civil commotion risks), αν αυτό είναι εφικτό. Η ελάχιστη ασφάλεια θα πρέπει να καλύπτει την αξία του συμβολαίου (πώλησης) πλέον δέκα τοις εκατό (δηλ. 110%) και θα πρέπει να συναφθεί στο νόμισμα του συμβολαίου (πώλησης).</p>	
<p>A.4. Παράδοση</p>	<p>B.4. Παραλαβή</p>
<p>Να παραδώσει τα εμπορεύματα στη φροντίδα του μεταφορέα ή αν υπάρχουν διαδοχικοί μεταφορείς, του πρώτου μεταφορέα, για την μεταφορά τους στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού κατά την καθορισμένη ημερομηνία ή μέσα στη συμφωνημένη προθεσμία.</p>	<p>Να αποδεχθεί την παράδοση των εμπορευμάτων, εφόσον παραδόθηκαν σύμφωνα με το A.4., και να τα παραλάβει από τον μεταφορέα στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού.</p>
<p>A.5. Μεταβίβαση των κινδύνων</p>	<p>B.5. Μεταβίβαση των κινδύνων</p>
<p>Να αναλάβει, με την επιφύλαξη των διατάξεων του B.5., όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας των εμπορευμάτων μέχρι του χρονικού σημείου που αυτά θα έχουν παραδοθεί σύμφωνα με το A.4.</p>	<p>Να αναλάβει όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας των εμπορευμάτων από τη στιγμή που αυτά παραδόθηκαν σύμφωνα με το A.4. Σε περίπτωση που θα παραλείψει να στείλει ειδοποίηση στον πωλητή σύμφωνα με το B.7., (οφείλει) να αναλάβει όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας των εμπορευμάτων από τη συμφωνημένη ημερομηνία ή από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας που καθορίστηκε για παράδοση, υπό τον όρο όμως ότι τα εμπορεύματα έχουν δεόντως εξασφαλιστεί, δηλαδή έχουν σαφώς τεθεί κατά μέρος ή έχουν κατ' άλλον τρόπο πιστοποιηθεί ότι είναι τα εμπορεύματα του συμβολαίου.</p>

A.6. Κατανομή των εξόδων	B.6. Κατανομή των εξόδων
<p>Με την επιφύλαξη των διατάξεων του Β.6.,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Να πληρώσει, όλα τα συναφή με τα εμπορεύματα έξοδα μέχρι τη στιγμή που αυτά θα έχουν παραδοθεί σύμφωνα με το Α.4., καθώς επίσης και το ναύλο και έξοδα που απορρέουν από την Α.3.α., συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων φόρτωσης των εμπορευμάτων και εκφόρτωσης στον τόπο προορισμού που μπορεί να περιλαμβάνονται στο ναύλο ή να βαρύνουν τον πωλητή κατά τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς. • Να πληρώσει όλα τα έξοδα των απαραίτητων για την εξαγωγή τελωνειακών διατυπώσεων, καθώς επίσης και τους δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις που οφείλονται κατά την εξαγωγή. 	<p>Να πληρώσει, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Α.3. όλα τα συναφή με τα εμπορεύματα έξοδα, από τη στιγμή που αυτά θα έχουν παραδοθεί σύμφωνα με το Α.4., και να πληρώσει όλα τα έξοδα και επιβαρύνσεις των εμπορευμάτων κατά την διάρκεια της μεταφοράς και μέχρι την άφιξη τους στο συμφωνημένο τόπο προορισμού, συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων εκφόρτωσης, εκτός αν τα έξοδα αυτά έχουν περιληφθεί στο ναύλο ή βάρυναν τον πωλητή κατά τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς, σύμφωνα με το Α.3.α.</p> <p>Σε περίπτωση που θα παραλείψει να στείλει κατάλληλη ειδοποίηση σύμφωνα με το Β.7. (οφείλει) να πληρώσει όλα τα πρόσθετα έξοδα που θα επιβαρύνουν τα εμπορεύματα από την συμφωνημένη ημερομηνία ή ημερομηνία λήξης της προθεσμίας που καθορίστηκε για αποστολή, υπό τον όρο όμως ότι τα εμπορεύματα έχουν δεόντως εξατομικευθεί, δηλαδή έχουν σαφώς τεθεί κατά μέρος ή έχουν κατά άλλον τρόπο πιστοποιηθεί ότι είναι τα εμπορεύματα του συμβολαίου. Να πληρώσει όλους τους δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις, καθώς επίσης και τα έξοδα διεκπεραίωσης των τελωνειακών διατυπώσεων που οφείλονται κατά την εισαγωγή των εμπορευμάτων και, όπου απαιτείται, κατά τη διαμετακόμισή τους μέσω άλλης χώρας.</p>
A.7. Ειδοποίηση στον αγοραστή	B.7. Ειδοποίηση στον πωλητή
<p>Να στείλει στον αγοραστή επαρκή ειδοποίηση ότι τα εμπορεύματα έχουν παραδοθεί επί του πλοίου, καθώς επίσης και κάθε άλλη απαιτούμενη πληροφορία που θα επιτρέψει στον αγοραστή να λάβει τα μέτρα που συνήθως είναι απαραίτητα για να μπορέσει να παραλάβει τα εμπορεύματα.</p>	<p>Σε περίπτωση που δικαιούται να καθορίσει το χρόνο αποστολής των εμπορευμάτων ή / και τον τόπο προορισμού, να στείλει στον πωλητή σχετική ειδοποίηση.</p>
A.8. Απόδειξη παράδοσης, έγγραφο μεταφοράς ή ισοδύναμο ηλεκτρονικό μήνυμα	B.8. Απόδειξη παραλαβής, έγγραφο μεταφοράς ή ισοδύναμο ηλεκτρονικό μήνυμα
<p>Να εφοδιάσει τον αγοραστή, με έξοδα του πωλητή, αν συνηθίζεται, με το σύνηθες έγγραφο μεταφοράς (για παράδειγμα, μία διαπραγματεύσιμη φορτωτική, ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο θαλάσσιας μεταφοράς, ένα έγγραφο αποστολής διά εσωτερικής υδάτινης οδού, μία αεροπορική φορτωτική, μία σιδηροδρομική φορτωτική, μία οδική φορτωτική ή ένα έγγραφο πολλαπλής</p>	<p>Να αποδεχθεί το έγγραφο μεταφοράς σύμφωνα με το Α.8., εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με το συμβόλαιο.</p>

<p>μεταφοράς). Όταν ο πωλητής και ο αγοραστής έχουν συμφωνήσει να επικοινωνούν ηλεκτρονικά, το έγγραφο που αναφέρεται στις προηγούμενες παραγράφους, μπορεί να αντικατασταθεί από ένα ισοδύναμο μήνυμα ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI).</p>	
<p>A.9. Έλεγχος - συσκευασία - μαρκάρισμα</p>	<p>B.9. Επιθεώρηση των εμπορευμάτων</p>
<p>Να πληρώσει τα έξοδα που ανακύπτουν από ελεγκτικές εργασίες (όπως ποιοτικούς ελέγχους, μετρήσεις, ζυγίσεις, καταμετρήσεις) που είναι απαραίτητες για την παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με το A.4. Να προμηθεύσει με δική του δαπάνη, τη συσκευασία (εκτός αν είναι συνηθισμένο από εμπορικής πρακτικής τα εμπορεύματα που περιγράφονται στο συμβόλαιο να αποστέλλονται ασυσκευάστα) που απαιτείται για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, για την οποία ο ίδιος μερίμνησε. Η συσκευασία πρέπει να μαρκαριστεί κατάλληλα.</p>	<p>Να πληρώσει, εκτός αν άλλως συμφωνήθηκε, τα έξοδα της προ της φόρτωσης επιθεώρησης εκτός αν αυτή επιβάλλεται από τις αρχές της χώρας εξαγωγής.</p>
<p>A.10. Λοιπές υποχρεώσεις</p>	<p>B.10. Λοιπές υποχρεώσεις</p>
<p>Να παράσχει στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης και με κίνδυνο και έξοδα του τελευταίου, κάθε βοήθεια για την απόκτηση οποιουδήποτε εγγράφου ή ισοδύναμου ηλεκτρονικού μηνύματος (εκτός αυτών που αναφέρονται στο A.8.) που εκδίδεται ή μεταδίδεται από τη χώρα φόρτωσης ή / και καταγωγής, το οποίο ενδέχεται να χρειάζεται ο αγοραστής για την εισαγωγή των εμπορευμάτων και, όπου απαιτείται, για τη διαμετακόμιση τους μέσω άλλης χώρας.</p>	<p>Να πληρώσει όλα τα έξοδα που σχετίζονται με την απόκτηση των εγγράφων ή ισοδύναμων ηλεκτρονικών μηνυμάτων που αναφέρονται στο A.10. και να καλύψει τον πωλητή για τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε κατά την παροχή της βοήθειας του σύμφωνα με το ίδιο (άρθρο). Να παράσχει στον πωλητή, κατόπιν αίτησης του, τις απαραίτητες για την ασφάλιση των εμπορευμάτων πληροφορίες.</p>

3.3 *Ρήτρες Εξαιρέσεων στις Θαλάσσιες Μεταφορές Βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου*

Εν ουδεμία περίπτωση η ασφάλιση στις θαλάσσιες μεταφορές βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου, δεν καλύπτει τα ακόλουθα⁶⁰:

- απώλεια, ζημία ή δαπάνη αποδοτέα εις δόλο του ασφαλισμένου
- συνήθη διαρροή, συνήθη απώλεια βάρους ή όγκου, ή συνήθη εκ χρήσεως φθορά ή αποζημίωση του αντικειμένου της ασφάλισης

⁶⁰ Παζαρζής Μ., (2011), «*Ναυτασφαλίσεις*», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

- απώλεια, ζημιά ή δαπάνη προξενούμενη από ανεπαρκή ή ακατάλληλη συσκευασία ή προετοιμασία του αντικειμένου της ασφάλισης (σαν συσκευασία με την έννοια της ρήτρας της παρούσης 4.3 θεωρείται περιλαμβανόμενη η στοιβασία σε εμπορευματοκιβώτια ή ξυλοκιβώτια μεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά μόνο όταν η εν λόγω στοιβασία γίνεται προ της έναρξης της παρούσης ασφαλίσεως ή υπό του ασφαλισμένου ή των προστεθέντων αυτού).
- απώλεια, ζημιά, ή δαπάνη προξενούμενη από εγγενούς ελαττώματος ή ως εκ της ίδιας φύσεως του αντικειμένου της ασφάλισης
- απώλεια, ζημιά ή δαπάνη αμέσως προξενούμενης εκ καθυστέρησης, έστω και αν η καθυστέρηση προξενείτο από ασφαλιζόμενο κίνδυνο (πλην δαπανών πληρωτέων της ανώτερης ρήτρας 2).
- απώλεια, ζημιάς ή δαπάνη που προκύπτει από αφερεγγυότητα ή αθέτηση οικονομικών υποχρεώσεων των κυρίων εφοπλιστών, διευθυντών, ναυλωτών ή διαχειριστών του πλοίου
- απώλεια, ζημιά ή δαπάνη η οποία προκύπτει από την χρήση οιοδήποτε πολεμικού όπλου, χρησιμοποιούντος ατομική ή πυρηνική διάσπαση και /η τήξη ή άλλη παρόμοια αντίδραση ή ραδιενεργός δύναμη ή ύλη.

3.3.1 *Ρήτρα Γενικών Εξαιρέσεων*

Σε καμία περίπτωση η παρούσα ασφάλιση καλύπτει ζημιά, απώλεια ή δαπάνη η οποία προκύπτει από αναξιοπλοΐα του πλοίου ή πλωτού μέσου ακαταλληλότητας του πλοίου, πλωτού μέσου, οχήματος, εμπορευματοκιβωτίου ή ξυλοκιβωτίου μεταφοράς εμπορευμάτων δια τη ασφαλή μεταφορά του αντικειμένου της ασφάλισης όταν ο /η ασφαλισμένος ή οι προστεθέντες αυτού τελούν εν γνώσει της σαν άνω αναξιοπλοΐας ή ακαταλληλότητας κατά το χρόνο φορτώσεως σε αυτά του αντικειμένου της ασφάλισης⁶¹.

Οι ασφαλιστές παραιτούνται των δικαιωμάτων τν εκ πάσης αθετήσεως των τεκμαίρομένων δηλώσεων αξιοπλοΐας του πλοίου και ικανότητας του πλοίου όπως μεταφέρει το αντικείμενο της ασφάλισης στον προορισμό του, εκτός αν ο

⁶¹ Παζαρζής Μ., (2011), «Ναυτασφάλισεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

ασφαλισμένος ή οι προστεθέντες αυτού τελούν εν γένει γνώση της ως άνω αναξιοπλοίας ή ακαταλληλότητας⁶².

3.3.2 Ρήτρα Εξαιρέσεως Λόγω αναξιοπλοίας και Ακαταλληλότητας

Σε καμία περίπτωση η παρούσα ασφάλιση καλύπτει απώλεια, ζημιά ή δαπάνη προξενούμενη από αιτία:

- πολέμου, εμφύλιου πολέμου, επανάστασης, ανταρσίας στάσεως ή πολιτικής διαμάχης η οποία προκύπτει από οιαδήποτε εχθρική ενέργεια υπό ή κατά εμπολέμου δύναμης
- κατάληψης, κατασχέσεως, συλλήψεως, κρατήσεως ή κατακρατήσης (πλην της πειρατείας) και των συνεπειών ή πάσης σχετικής απόπειρας.
- εγκαταλελειμμένων ναρκών, τορπίλων, βομβών ή άλλων εγκαταλελειμμένων πολεμικών όπλων.

Σε καμία περίπτωση η παρούσα ασφάλιση καλύπτει ζημιά, απώλεια ή δαπάνη⁶³ :

- προξενούμενη από απεργούς ή πρόσωπα που συμμετέχουν σε εργατικές ταραχές, στάσεις ή λαϊκές αναταραχές
- προκύπτουσα από απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, στάσεις ή λαϊκές αναταραχές.
- προξενούμενη από οιαδήποτε τρομοκράτη ή οιαδήποτε πρόσωπου ενεργούντος εκ πολιτικών κινήτρων.

Η ασφάλιση στις θαλάσσιες μεταφορές βάσει Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου άρχεται από του χρόνου καθ' ον τα εμπορεύματα εγκαταλείπουν την αποθήκη ή τόπον εναποθηκεύσεως του ώδε κατονομαζόμενου τόπου δις την έναρξη

⁶² Παζαρζής Μ., (2011), «Ναυτασφαλίσεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

⁶³ Παζαρζής Μ., (2011), «Ναυτασφαλίσεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

της διαμετακομίσεως κατά τη συνήθη πορεία διαμετακομίσεως και τερματίζεται είτε⁶⁴ :

- επί τη παραδόσει εις τους παραλήπτες ή την τελική αποθήκη ή το τόπο αποθηκείσεως εις των ώδε κατονομαζόμενο προορισμό
- επί τη παραδόσει εις οιαδήποτε άλλη αποθήκη ή τόπο εναποθηκείσεως είτε προ εις τον κατονομαζόμενο προορισμό, τον οποίο ο ασφαλισμένος προτιμά να χρησιμοποιήσει είτε
- εναποθηκείσει διάφορα εκείνης συνήθους πορείας διαμετακομίσεως είτε δια διανομή ή διάθεση ή
- επί την εκπνοή 60 ημερών από της συμπλήρωσεως της εκφορτώσεως εις την πλευρά του πλοίου δια του παρόντος ασφαλιζομένων εμπορευμάτων από το ποντοπόρο πλοίο εις τον τελικό λιμένα εκφορτώσεως οιονδήποτε τούτων συμβεί πρώτων.
- εάν μετά την εκφόρτωση εις την πλευρά του πλοίου από το ποντοπόρο πλοίο εις τον τελικό λιμένα εκφορτώσεως αλλά προ τη λήξη της παρούσης ασφάλισης τα εμπορεύματα να προωθηθούν εις προορισμό διαφόρων εκείνου δια τον οποίο ασφαρίζονται δια του παρόντος η παρούσα ασφάλιση αν και υπόκειται σε τερματισμό ως προβλέπεται ανωτέρω δεν θα επεκτείνεται πέραν της ενάρξεως της διαμετακομίσεως μέχρι τον ως άνω έτερον προορισμό .

3.3.3 *Ρήτρα Διαμετακομίσεως*

Εάν συνέπεια συνθηκών μη υποκείμενων εις τον έλεγχο του ασφαλισμένου είτε η σύμβαση μεταφοράς τερματισθεί εις λιμένα ή τόπο διάφορον του εν αυτή κατονομαζόμενου προορισμού είτε η διαμετακόμιση τερματισθεί προ της παραδόσεως των εμπορευμάτων ως προβλέπεται εν τη ανωτέρω ρήτρα 8 τότε η παρούσα ασφάλιση θα τερματίζεται επίσης εκτός εάν ειδοποιηθούν αμέσως οι Ασφαλισταί και ζητηθεί η συνέχισης της καλύψεως οπότε η ασφάλιση θα παραμείνει εν ισχύ, υπό την επιφύλαξη καταβολής πρόσθετου ασφαλίστρου αν ζητηθεί από τους Ασφαλισταί είτε :

⁶⁴ Παζαρζής Μ., (2011), «Ναυτασφάλισεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

- μέχρι της πώλησης και παράδοσης των εμπορευμάτων εις τον εν λόγω λιμένα ή τόπο είτε εκτός εάν άλλως ειδικώς συμφωνηθεί μέχρι της εκπνοής 60 ημερών από την άφιξη των δια του παρόντος ασφαλιζομένων εμπορευμάτων εις τον εν λόγω λιμένα ή τόπο οιονδήποτε τούτων ήθελε συμβεί πρώτον.
- εάν τα εμπορεύματα προωθηθούν εντός της ειρημένης περιόδου των 60 ημερών (ή οιασδήποτε συμφωνηθείσης παρατάσεως αυτής) εις των ώδε κατονομαζόμενο προορισμό ή οιονδήποτε άλλον προορισμό μέχρις τερατισμού της συμφώνως προς τας διατάξεις της ανωτέρω ρήτρας 8.

3.3.4 Ρήτρα Τερματισμού Σύμβασης Μεταφοράς

Όταν μετά την έναρξη της παρούσης ασφαλίσεως μεταβληθεί ο προορισμός υπό του ασφαλισμένου θα παραμείνει ισχυρά η κάλυψης έναντι του ασφαλίστρου και υπό όρους συμφωνηθησομένους υπό την προϋπόθεση άμεσου ειδοποιήσεως των Ασφαλιστών⁶⁵

⁶⁵ Παζαρζής Μ., (2011), «Ναυτασφαλίσεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής

Επίλογος

Σκοπός του συγγραφέα στη παρούσα μεταπτυχιακή εργασία ήταν να παραθέσει και να αναλύσει την έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και συνεπώς του πλοίου αλλά και του φορτίου μέσω του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Προκειμένου λοιπόν να επιτύχει μια ορθή και σωστά διεκπεραιωμένη ανάλυση στο παρών θέμα, διαχωρίζει την εργασία του σε τρία αντίστοιχα κεφάλαια και στα οποία αναλύονται οι σχετικές έννοιες. Πιο συγκεκριμένα, παραθέτεται η αρχή ανάλυσης του Διεθνούς Θεσμικού Πλαισίου και γνωστού στο ναυτιλιακό κόσμο ως Marine Insurance Act 1906 καθώς και τα είδη πλοίων που εντοπίζονται στις μέρες μας, αναλόγως φορτίων που μεταφέρουν. Τέλος, αναφέρονται οι ασφαλιστικές ρήτρες που ισχύουν για τα φορτία του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου και με σκοπό ο συγγραφέας να καταλήξει σε σχετικά συμπεράσματα και αναλύσεις δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα μεταπτυχιακή εργασία.

Αναφερόμενοι στους θαλάσσιους κινδύνους και τα μέρη τα οποία υπόκεινται σε θαλάσσια ασφάλιση, θα πρέπει να σημειωθεί πως είναι δυνατόν το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, αναλόγως τους όρους του, ή της συνήθειας του ειδικού εμπορίου, να επεκταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να προστατεύει τον ασφαλιζόμενο έναντι απωλειών στα εσωτερικά ύδατα (κλειστών θαλασσών) ή κάθε κινδύνου ξηράς, ο οποίος μπορεί να συμβεί σε μια θαλάσσια μεταφορά⁶⁶.

Όπως αναφέρθηκε και σε αντίστοιχο σημείο της παρούσης εργασίας, αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ο όρος «θαλάσσια περιπέτεια» αναφέρεται σε περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους, Αυτή η περιουσία (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα), ονομάζεται περιουσία προς ασφάλιση⁶⁷. Στην ασφάλιση είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο ναύλος, τα έξοδα ταξιδιού, προμήθεια, κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος, όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε θαλάσσιους κινδύνους. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσία.

⁶⁶ Αναστασόπουλος Γ., (2005), «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ίδιου, Αθήνα

⁶⁷ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Αποτελεί γεγονός πως με σκοπό την εξασφάλιση της ομαλής μεταφοράς και διακίνησης εμπορικών προϊόντων, έχουν δημιουργηθεί παγκόσμια δίκτυα εξυπηρέτησης, προκειμένου να εφαρμόζονται οι διεθνείς διακανονισμοί, σε περιπτώσεις ζημιών, που υπό άλλες συνθήκες είναι εξαιρετικά χρονοβόρες και επιπλέον αρκετά δαπανηρές. Οι διεθνείς συνθήκες που υπάρχουν βασίζονται σε ειδικούς όρους και ρήτρες που έχουν θεσμοθετηθεί από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Cargo Clauses), οι οποίες συνοδεύονται από τις ρήτρες πολέμου (Institute War Clauses) και τέλος των απεργιών (Institute Strike Clauses)⁶⁸.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί πως η ασφάλιση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων δεν αρχίζει και δεν τελειώνει με την έναρξη και την λήξη της μεταφοράς του ταξιδιού. Πέρα από τις ημερομηνίες της μεταφοράς τα φορτία υπόκεινται σε εμπορικούς και νομικούς όρους, διεθνή δικαστήρια καθώς και συμφωνίες αγοροπωλησιών εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας αναλαμβάνει την εκτέλεση της διαμετακόμισης αγαθών από έναν τόπο σε κάποιον άλλο. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καλή κατάσταση των εμπορευμάτων που αναλαμβάνει να διακινήσει και σε περίπτωση υλικών ζημιών ή απωλειών αυτών τότε είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον ιδιοκτήτη τους⁶⁹.

⁶⁸ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

⁶⁹ Πουланτζάς Ν., (2005), «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.

Βιβλιογραφία

Αγγλική Βιβλιογραφία

- ✓ Lorange P., *Strategic re-thinking in shipping companies*, Maritime Policy and Management, Vol. 28, no.1, 2001.
- ✓ Alderton and Patrick, 1999, “*Port Management and Operations*”, LLP Publications
- ✓ Alderton, T. and Winchester, N., 2002, “*Globalization and Deregulation in the Maritime Industry*”, Marine Policy 26 (1)
- ✓ Alderton, Patrick, 1995, “*Sea Transport, Operations and Economics*”, Thomas Reed Publications
- ✓ Alderton, Patrick, 2004 “*Transport, Operations and Economics*”, Adlard Coles Nautical
- ✓ Alderton P., M., 1995, “*Sea Transport Operation and Economics*”, 4th ed, Chapman and hall, London
- ✓ Alison, H., 1997, “*Economy of Shipping*”, Thomas Reed Publications
- ✓ Branch, Alan, 1986, “*Elements of port operation and management*”, Chapman and Hall
- ✓ Bennathan, E. and A. Walters, 2002, “*The Economics of Ocean Freight*” London, Professional Books
- ✓ Bloor, M., Thomas, M. and Lane, T., 2000, “*Healthy Risks in the Global Shipping Industry: An Overview*”, Health, Risk and Society 2 (3)
- ✓ Botterill, Gr., J., 2003, “*Training Sea and Shore staff for the ISM Code*”, BIMCO Bulletin, Volume 92, No. 2
- ✓ The British International Freight Association, 1997, “*The International Freight Guide*”
- ✓ Chrzanowski, I., 2002, “*An Introduction to Shipping Economics*”, London, Fairplay Publications.
- ✓ Chrzanowski, I, 1993, “*An Introduction to Shipping Economics*”, London, Fairplay Publications

- ✓ Cowley, J., 1995, “*The Concept of the ISM Code : Definition of the Code – Management and Operation of Ships, Practical Techniques for Today and Tomorrow*”, Fairplay Publications
- ✓ Davies, F., 1996, “*Implementing the ISM Code*”, BIMCO Bulletin, Volume 91, No. 2
- ✓ Davies, F., 1996, “*Quality Policy Manual*”, BIMCO Bulletin, Volume 92, No. 2
- ✓ De Bievre, A., 2005, “*IMO and the ISM Code*”, BIMCO Review 2004
- ✓ Dockray, M., 1993, “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*”, London, Professional Books
- ✓ Dockray, M., 2002, “*Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*”, London, Professional Books
- ✓ Farthing, B., M. Browning, 1997, “*Farthing on International Shipping* LLP Limited, London.
- ✓ GAC – agents of Evergreen shipping line in Greece, 1992, “*Compendium of Shipping Knowledge*”, Loizou Publishes
- ✓ Hilton, Ch., 1997, “*Approaching the ISM Code*”, BIMCO Bulletin, Volume 91, No. 2
- ✓ Huges, L., 2002, “*The Shipping Transport*”, Chapman and Hall
- ✓ Huges, M., 2004, “*Internal Safety Management Systems Controls*”, BIMCO Bulletin, 2005
- ✓ Ignary, T., 2001, “*Introduction to Shipping Economics*”, London, Professional Books
- ✓ Kemp P., 2003, “*History of ships*”, New York, Books for Shipping
- ✓ Roden & B.G. Dale, 2000, “Understanding the language of quality costing”. The TQM Magazine, Volume 12, Number 3.
- ✓ Michael, G., 2002, “*Economics of Shipping*”, Thomas Reed Publications
- ✓ Metaxas, B., 1996, “*The Economics of Shipping*”. London, Athlone Press.
- ✓ Metaxas, B., 1998, “*The Economics of Tramp Shipping*”. London, Athlone Press.
- ✓ O’Neil, W., 1996, “*The Code is Coming*”, BIMCO Bulletin, Volume 91
- ✓ Parker., J., 2001, “*The ISM Conference : As many answers as questions*”, BIMCO Bulletin, Volume 95, No. 7, 2003

- ✓ Peters, H., 2001, "*Seatrade, Logistics, and Transport*", PRE Policy and Research Series, Report No. 6, Washington, D.C., World Bank.
- ✓ Peters, H., 2003, "*Seatrade, Logistics, and Transport*", PRE Policy and Research Series, Report No. 6, Washington, D.C., World Bank.
- ✓ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.
- ✓ Stopord, M., 2000, "*Maritime Economics*", 2nd ed, Routledge
- ✓ Saunders M., Lewis P. and Thornhill A., 2000, "*Research Methods For Business Students*", London: Prentice Hall.
- ✓ Sekaran U., 1992, "*Research Methods for Business, A Skill Building Approach*", New York: John Wiles and Sons Inc.
- ✓ Zikmund W.G., 2000, "*Business Research Methods*", London: Harcourt college publishers.

Ελληνική Βιβλιογραφία

- ✓ Βαμβούκας, Α., Γ., (2004), "*Διεθνείς οικονομικές σχέσεις*", Εκδόσεις Μπένου
- ✓ Γουλιέλμος Α. Μ. (2003). "*Οργάνωση & Διοίκηση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*", Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γιωγγάρας Γ. (1999). "*Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών*", Γιωγγαράς.
- ✓ Γουλιέλμος Α. Μ. (2004). "*Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*", Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γουλιέλμος Α. Μ. (2005). "*Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων*", Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Συλλογικό Έργο (2008). "*Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*", Gutenberg.
- ✓ Χαρλαύτη Τ. (2001). "*Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*", Νεφέλη.
- ✓ Γουλιέλμος, Α. Μ. (2005). "*Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων*", Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Αναστασόπουλος Γ., (2005), "*Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*", εκδ. του ιδίου, Αθήνα

- ✓ Κιάντου-Παμπούκη, (2003), «*Ναυτικό Δίκαιο*», εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα-Θεσσαλονίκη
- ✓ Μυλωνόπουλος Δ., (2004), «*Ναυτιλία*», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2004.
- ✓ Μυλωνόπουλος Δ., (2000), «*Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- ✓ Παζαρζής Μ., (2011), «*Ναυτασφαλίσεις*», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επίκουρος Καθηγητής
- ✓ Πουланτζάς Ν., (2005), «*Ναυτικό Δίκαιο*», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- ✓ Σκαρίμπα Ε., (1999), «*Εισηγήσεις Ναυτικού Δικαίου*», ΕΜΠ, Αθήνα.
- ✓ Συλλογικό Έργο (2008). “*Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*”, Gutenberg
- ✓ Εφημερίδα “*Ναυτεμπορική*”, άρθρο Γ. Καϊταρτζή, *Διαμεταφορικές Επιχειρήσεις και Ελληνική Αγορά*, Έκδοση 21 Ιουνίου 2007, Αθήνα
- ✓ Εφημερίδα “*Ναυτεμπορική*”, άρθρο Γ. θωμόπουλου, *Ετήσιες Έρευνες στην Λειτουργία των Διαμεταφορικών Εταιρειών και την Εισαγωγή Εμπορευματοκιβωτίων από τις χώρες της Ευρώπης, Κίνας και Άπω Ανατολής*, Έκδοση 18 Μαΐου 2008, Αθήνα

Παράρτημα Νο.1 – Όροι που Αναφέρονται σε Διαφόρους Τύπους Ναυλοσυμφώνων στις Θαλάσσιες Μεταφορές

GENCON CHARTER PARTY ANALYSIS

Clause 1 : It talks about the agreement between the parties mentioned in box 3 as the owners of the vessel and all the relevant information of cargo, to be ready to load under this mentioned charter party

Clause 2 : It talks about the owners' responsibility for loss or damage to the goods or for delay in delivery of the goods, only in case that such loss or damage has been caused by personal want or due negligence

Clause 3 : It talks about the liberty of vessel to call at any port or ports without the assistance of pilots but should not deviate in any but only in case of saving life or property

Clause 4 : It talks about the condition of freight, either prepaid or on delivery. Freight is to be paid on shipment and will be deemed earned and non-returnable. In case on delivery freight, that is payable at destination and it shall not be deemed earned until the cargo is delivered

Clause 5 : It talks about loading and discharging. The first case of costs / risks, the cargo should be brought into the holds, loaded, stowed and /or trimmed. Charterers are free of any risk, liability and expense whatsoever to the owners. In the case of Cargo Handling Gear, unless the vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the vessel's gear shall not be used and stated as such in box 15, the owners of the vessel's cargo handling gear are of sufficient motive power to operate all such cargo gear handling gear.

Clause 6 : It talks about the laytime. There are three cases. First about the laytime for loading and discharging, we could say that the cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in box

16, whether permitting, Sundays and holidays excepted unless used in which event time used shall account.

In the second case we have to deal with total laytime for loading and discharging. This case is exactly the same as above and in the third case we deal about the commencement of laytime for loading and discharging. Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up and including 12 hours and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours.

Clause 7 : It talks about demurrage. Demurrage at the loading and discharging port is payable by the charterers at the rate stated in box 20 in the manner stated in box 20 per day to pro rata or any part at day.

Clause 8 : It talks about Lien Clause. The owners shall have a lien on the cargo and on all sub freights payable in respect of the cargo for freight, dead freight, demurrage, claims for damages and for all the amounts that are due to the charter party and include costs of recovering

Clause 9 : It talks about Cancelling Clause. At first case it is stated that should the vessel not be ready to load, whether in berth or not, on the cancelling date indicated in box 21, the charterers shall have the option to cancel the charter party. At the second case, it is stated that should the owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the vessel will not be ready to load by the cancelling clause they shall notify the charterers thereof without delay stating the expected date of the vessel's readiness to load and asking whether asking whether the charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling clause.

Clause 10 : It talks about Bills of Lading. Those shall be presented and signed by the master of the ship as per bill of lading form. Charterers shall indemnify the owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bill of lading documents

Clause 11 : It talks about the Both-to-Blame Collision Clause. This clause states that if the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the owners in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the owners against all loss or liability to other or non-carrying vessel.

Clause 12 : It states about General Average and New Jason Clause. General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp rules 1994 and any subsequent modification thereof.

Clause 13 : It states about the Taxes and Due Clauses. First on vessels, the owners will pay all dues, charges and taxes customarily levied on the vessel, howsoever the amount thereof may be assessed. Secondly on cargo, where the charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on cargo, howsoever the amount thereof may be assessed. Thirdly, on freight where unless agreed in box 23, taxes levied on the freight shall be for the charterer's account.

Clause 14 : It states about the agency. In every case the owners shall appoint their own agent both at the port of loading and discharge.

Clause 15 : It states about the Brokerage. A brokerage commission at the rate stated in box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in box 24

Clause 16 : It mentions about General Strike Clause. At this article they are mentioned clearly all the cases where a general strike occurs in a port and how vessels are considered to be excused in case that they do not call at the ports of destination, but discharge the cargoes in another port until strike ends.

Clause 17 : It mentions about War Risk Clauses. There are six different areas which are covered by mentioned clause and are referred to the case of war and what is made in each case. This article also states who is liable or not according to each case.

Clause 18 : It states about the General Ice Clause. What happens in case that ice exists in port of loading / discharge and what is to incur in any case. Who will hold liable or not and which are those rules and regulations that place shipowners not liable and why.