

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	16
1.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	19
1.3 Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	22
1.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	24
1.4.1 Συλλογή στοιχείων.....	25
1.4.2 Επεξεργασία των στοιχείων.....	25
1.5 Στοιχεία (data).....	26

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Γενικά .....	28
2.2 Ιστορικά στοιχεία.....	29
2.3 Τι καλύπτουν τα P&I Clubs.....	31
2.4 Τρόπος λειτουργίας των P&I Clubs.....	33
2.5 Η κατάσταση σήμερα.....	33

2.6 Πρόβλημα στον τρόπο μέτρησης του τονάζ.....	35
2.7 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μεγάλων και μικρών P&I Clubs.....	36

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Τα P&I Clubs και τα οικονομικά τους στοιχεία.....	38
3.1.1 THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	38
3.1.2 ASSURANCE FOR EMIGEN CARD.....	44
3.1.3 LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	50
3.1.4 THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED.....	56
3.1.5 SKULD.....	59
3.1.6 STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	63
3.1.7 THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	70
3.1.8 THE SWEDISH CLUB.....	72
3.1.9 THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	74

3.1.10 THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION(LUXEMBOURG).....	79
3.1.11 THE AMERICAN CLUB.....	82
3.1.12 THE JAPAN CLUB.....	87
3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	96
3.2.1 Έτος 1998.....	96
3.2.2 Έτος 1999.....	99
3.2.3 Έτος 2000.....	102
3.2.4 Έτος 2001.....	105
3.2.5 Έτος 2002.....	108
3.2.6 Έτος 2003.....	111
3.3 Συγκριτική ανάλυση .....	113
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	115

## **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ**

### **§ Σχεδιάγραμμα 1**

**Εγγεγραμμένο τονάζ του BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMETED.....39**

### **§ Σχεδιάγραμμα 2**

**Τονάζ ανάλογα με την περιοχή προέλευσης του BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMETED.....40**

### **§ Σχεδιάγραμμα 3**

**Τύποι πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMETED.....41**

### **§ Σχεδιάγραμμα 4**

**Ηλικία πλοίων του BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMETED.....42**

### **§ Σχεδιάγραμμα 5**

**Καθαρά πληρωμένα claims του BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMETED.....43**

### **§ Σχεδιάγραμμα 6**

**Διάρθρωση στόλου του ASSURANCEFOREMIGEN CARD.....47**

### **§ Σχεδιάγραμμα 7**

**Καταγεγραμμένο τονάζ του ASSURANCEFOREMIGEN CARD.....48**

### **§ Σχεδιάγραμμα 8**

**Καθαρά πληρωμένα claims του ASSURANCEFOREMIGEN CARD.....49**

§ Σχεδιάγραμμα 9	
Κατάσταση claims του LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	52
§ Σχεδιάγραμμα 10	
Εγγεγραμμένο ποσοστό πλοίων του LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	53
§ Σχεδιάγραμμα 11	
Συνολικό τονάζ του LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	55
§ Σχεδιάγραμμα 12	
Ποσοστό ηλικίας πλοίων του LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.....	56
§ Σχεδιάγραμμα 13	
Κατάσταση claims του THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED.....	59
§ Σχεδιάγραμμα 14	
Ποσοστό συμμετοχής κρατών στο SKULD.....	62
§ Σχεδιάγραμμα 15	
Ανάλυση claims του SKULD.....	63
§ Σχεδιάγραμμα 16	
Είδη πλοίων του STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	66

<b>§ Σχεδιάγραμμα 17</b>	
Είδος καλυπτόμενου κινδύνου στο STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INTEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	67
<b>§ Σχεδιάγραμμα 18</b>	
Γεωγραφική περιοχή πελατών STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INTEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	68
<b>§ Σχεδιάγραμμα 19</b>	
Κατάσταση claims του STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INTEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	69
<b>§ Σχεδιάγραμμα 20</b>	
Κατάσταση claims του THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	72
<b>§ Σχεδιάγραμμα 21</b>	
Κατάσταση claims του THE SWEDISH CLUB.....	74
<b>§ Σχεδιάγραμμα 22</b>	
Γεωγραφικές περιοχές του THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	75
<b>§ Σχεδιάγραμμα 23</b>	
Είδη πλοίων που μετέχουν στο THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	76

§ Σχεδιάγραμμα 24	
Ηλικία πλοίων του THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	78
§ Σχεδιάγραμμα 25	
Κατάσταση claims του THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED.....	79
§ Σχεδιάγραμμα 26	
Κατάσταση claims του THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG).....	82
§ Σχεδιάγραμμα 27	
Είδη πλοίων που μετέχουν στο THE AMERICAN CLUB.....	84
§ Σχεδιάγραμμα 28	
Κατάσταση claims του THE AMERICAN CLUB.....	86
§ Σχεδιάγραμμα 29	
Είδη πλοίων του THE JAPAN CLUB.....	89
§ Σχεδιάγραμμα 30	
Σημαία των καταγεγραμμένων πλοίων του THE JAPAN CLUB.....	91
§ Σχεδιάγραμμα 31	
Ηλικία πλοίων του THE JAPAN CLUB.....	92
§ Σχεδιάγραμμα 32	
Κατάσταση claims του THE JAPAN CLUB.....	93
§ Σχεδιάγραμμα 33	
Εγγεγραμμένο τονάζ του THE JAPAN CLUB.....	95

§ Σχεδιάγραμμα 34	
Οικονομικά στοιχεία 1998.....	98
§ Σχεδιάγραμμα 35	
Οικονομικά στοιχεία 1999.....	100
§ Σχεδιάγραμμα 36	
Οικονομικά στοιχεία 2000.....	103
§ Σχεδιάγραμμα 37	
Οικονομικά στοιχεία 2001.....	106
§ Σχεδιάγραμμα 38	
Οικονομικά στοιχεία 2002.....	109
§ Σχεδιάγραμμα 39	
Οικονομικά στοιχεία 2003.....	112
§ Σχεδιάγραμμα 40	
Γενικά οικονομικά στοιχεία.....	114



## **ΠΙΝΑΚΕΣ**

§ <u>Πίνακας 1</u>	
<i>Τονάζ που είναι εγγεγραμμένο στο club.....</i>	<i>39</i>
§ <u>Πίνακας 2</u>	
<i>Τονάζ ανάλογα με την περιοχή προέλευσης.....</i>	<i>40</i>
§ <u>Πίνακας 3</u>	
<i>Τύποι πλοίων που είναι εγγεγραμμένα.....</i>	<i>41</i>
§ <u>Πίνακας 4</u>	
<i>Ηλικία πλοίων.....</i>	<i>42</i>
§ <u>Πίνακας 5</u>	
<i>Κατάσταση claims.....</i>	<i>43</i>
§ <u>Πίνακας 6</u>	
<i>Διάρθρωση του στόλου.....</i>	<i>46</i>
§ <u>Πίνακας 7</u>	
<i>Καταγεγραμμένο τονάζ.....</i>	<i>47</i>
§ <u>Πίνακας 8</u>	
<i>Κατάσταση claims.....</i>	<i>48</i>
§ <u>Πίνακας 9</u>	
<i>Κατάσταση claims.....</i>	<i>52</i>
§ <u>Πίνακας 10</u>	
<i>Διάρθρωση στόλου.....</i>	<i>53</i>
§ <u>Πίνακας 11</u>	
<i>Είδος ατυχήματος.....</i>	<i>54</i>
§ <u>Πίνακας 12</u>	
<i>Ηλικία πλοίων .....</i>	<i>55</i>

§ <u>Πίνακας 13</u>	
Κατάσταση claims.....	58
§ <u>Πίνακας 14</u>	
Είδη πλοίων.....	60
§ <u>Πίνακας 15</u>	
Γεωγραφική διάρθρωση πελατών.....	61
§ <u>Πίνακας 16</u>	
Κατάσταση claims.....	62
§ <u>Πίνακας 17</u>	
Είδος πλοίου.....	65
§ <u>Πίνακας 18</u>	
Ποσοστό καλυπτόμενου κινδύνου.....	66
§ <u>Πίνακας 19</u>	
Γεωγραφική περιοχή πελατών.....	67
§ <u>Πίνακας 20</u>	
Κατάσταση claims.....	69
§ <u>Πίνακας 21</u>	
Κατάσταση claims.....	71
§ <u>Πίνακας 22</u>	
Κατάσταση claims.....	73
§ <u>Πίνακας 23</u>	
Εγγεγραμμένη την χωρητικότητα.....	75
§ <u>Πίνακας 24</u>	
Είδος πλοίου.....	76

§ <u>Πίνακας 25</u>	
<i>Ηλικία πλοίων</i> .....	77
§ <u>Πίνακας 26</u>	
<i>Κατάσταση claims</i> .....	78
§ <u>Πίνακας 27</u>	
<i>Κατάσταση claims</i> .....	81
§ <u>Πίνακας 28</u>	
<i>Είδη πλοίων</i> .....	83
§ <u>Πίνακας 29</u>	
<i>Χωρητικότητα club</i> .....	84
§ <u>Πίνακας 30</u>	
<i>Γεωγραφική διάρθρωση</i> .....	85
§ <u>Πίνακας 31</u>	
<i>Κατάσταση claims</i> .....	85
§ <u>Πίνακας 32</u>	
<i>Είδος πλοίου</i> .....	89
§ <u>Πίνακας 33</u>	
<i>Σημαία των καταγεγραμμένων πλοίων</i> .....	90
§ <u>Πίνακας 34</u>	
<i>Σύγκριση μεταξύ ηλικίας στόλου ιαπωνικού και παγκόσμιου</i> .....	91
§ <u>Πίνακας 35</u>	
<i>Είδος ατυχήματος</i> .....	92
§ <u>Πίνακας 36</u>	
<i>Κατάσταση claims</i> .....	93

§ <u>Πίνακας 37</u>	
<i>Εγγεγραμμένο τονάζ (σε εκατ \$gt).....</i>	<i>94</i>
§ <u>Πίνακας 38</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>96</i>
§ <u>Πίνακας 39</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>99</i>
§ <u>Πίνακας 40</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>102</i>
§ <u>Πίνακας 41</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>105</i>
§ <u>Πίνακας 42</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>108</i>
§ <u>Πίνακας 43</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>111</i>
§ <u>Πίνακας 44</u>	
<i>Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club.....</i>	<i>113</i>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εργασία που ακολουθεί αποτελεί μια λεπτομερή περιγραφή των P&I clubs και των οικονομικών τους στοιχείων για την μελέτη των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων στα P&I clubs.

Σκοπός της εργασίας είναι να μελετήσουμε την οικονομική επίπτωση που έχει ένα ατύχημα τόσο για την εταιρία όσο και για την οικονομική και κοινωνική ζωή της περιοχής στην οποία σηνεβη. Να εξαγάγουμε και να μελετησουμε συμπερασματα τα οποία αφορούν το κόστος απο εν ατηημα σχετικά με την αξία του πλοιου, της εργασίες απομακρινσης της ρυπανσης και με την γενικη της μοφη την υποβαθμιση της ζωης των κατοικων της περιοχηστου ατηχηματος. Γνωριζουμε οτι ολες οι ναυτιλιακες εταιριες εναι μελη P&I clubs με σκοπο την καλυψη του κοστους απο των ατηχηματων. Συνεπως απο τα οικονομικα στοιχει των P&I clubs θα συλεξοπυμε το κοστος των ατηχηματων για καθ P&I clubs ξεχωριστα για καθε χρονο και μετα απο την αθροιση ολων των σοιχειων απο ολα τα P&I clubs θα εχουμε το κοστος των ατηχηματων για της σηγκεκριμενη χρονα που εναι και οσκοπος ρης εργασιας δηλαδη η γνωση του κοστους των ατηχηματων και των ενεργιων που πρεπει να γινουν για την μειωση του.

Πιο συγκεκριμένα η εργασία χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια που κάθε ένα δίνει μια ολοκληρωμένη γνώση τόσο της ασφαλιστικής αγοράς των P&I clubs όσο και της γενικότερης λειτουργίας τους και των οικονομικών τους στοιχείων.

Αναλυτικότερα στο κεφάλαιο 1 γίνεται αναφορά σε τρεις τομείς.

Πιο συγκεκριμένα στην εισαγωγή αναλύονται όλες οι επιπτώσεις από τα ατυχήματα και πως μπορούν αυτές να επηρεάσουν τόσο την εταιρεία που διαθέτει τα πλοία όσο και την

αγορά αλλά και γενικότερα την κοινωνία. Επίσης και οι λόγοι για τους οποίους είναι αναγκαία η ασφάλιση σε κάποιο P&I club.

Στην συνέχεια και στο τμήμα της μεθοδολογίας αναφέρεται η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την συλλογή και ανάλυση των στοιχείων για την έρευνα όσος και ο τρόπος που αυτά συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν.

Στο τελευταίο τμήμα αναφέρονται τα στοιχεία της έρευνας που χρησιμοποιήθηκαν για την ολοκλήρωση της.

Στο κεφάλαιο 2 επιχειρείται μια παρουσίαση όσο γίνεται περισσότερων στοιχείων σχετικά με τα P&I clubs και την γενικότερη λειτουργία τους. Ξεκινάει με μια γενική αναφορά στα P&I clubs και τον σκοπό για τον οποίο έχουν αυτά δημιουργηθεί. Συνεχίζει με μια ιστορική αναδρομή στην πριν και μετά εποχή των P&I clubs και στις αναφορές που υπήρχαν γι' αυτά και ακολουθεί με μια αναλυτική παρουσίαση του τι καλύπτουν τα P&I clubs. Επίσης και ο τρόπος λειτουργίας των P&I clubs είναι ένα κομμάτι της έρευνας το οποίο παρουσιάζεται και αυτό στην συνέχεια. Αφού επιχειρήθηκε μια απεικόνιση τη γενικής έννοιας των P&I clubs προχωρώντας, αναλύεται η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην αγορά των P&I clubs και σε πιο ειδικά θέματα όπως το πρόβλημα της μέτρησης του τονάζ και οι διάφορες προτάσεις που έχουν γίνει γι αυτό το θέμα. Και κλείνουμε με το κεφάλαιο 2 που αναφέρεται στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των P&I clubs.

Το κεφάλαιο 3 που είναι και το μεγαλύτερο σε όγκο αλλά και το βασικότερο κομμάτι της έρευνας αφορά στα οικονομικά στοιχεία της εργασίας.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι χρησιμοποιήθηκε μια συγκεκριμένη μεθοδολογία για τη συγγραφή αυτού κεφαλαίου. Πιο συγκεκριμένα, μελετήσαμε κάθε P&I club ξεχωριστά και παρουσιάσαμε στοιχεία που αφορούσαν το έτος ιδρύσεως του, την θέση του στην παγκόσμια αγορά, τα ποσοστά των πλοίων που διαθέτει, την εθνικότητα των μελών και φυσικά τα οικονομικά του στοιχεία σχετικά με τα claims που έχει πληρώσει από το 1998 έως το 2003. Αυτή η εργασία έγινε για όλα τα μεγαλύτερα P&I clubs παγκοσμίως. Ολοκληρώνοντας αυτό το τμήμα συγκεντρώνονται όλα τα οικονομικά στοιχεία για κάθε P&I club και για κάθε έτος ξεχωριστά, στην συνέχεια τίθεται ένας πίνακας που δίδει μια συγκεντρωτική ανάλυση.

Τέλος στα συμπεράσματα γίνεται μια ανασκόπηση της εργασίας και μια προσπάθεια για των εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων σχετικά με τα οικονομικά στοιχεία που έχουν επεξεργαστεί και αναφέρονται και οι προτάσεις μας σχετικά με το τι πρέπει να εφαρμοστεί για τον περιορισμό των ατυχημάτων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## 1.1 Εισαγωγή

Στην έρευνα που θα ακολουθήσει γίνεται μια μελέτη σχετικά με την οικονομική επίπτωση που έχουν τα ατυχήματα στα P&I clubs για τα έτη 1998 - 2003. Πιο συγκεκριμένα, στο ποσό των χρημάτων που δόθηκαν από τα P&I clubs για την κάλυψη των ατυχημάτων.

Μια παράμετρος της δραστηριότητας των πλοίων είναι τα ναυτιλιακά ατυχήματα, που οδηγούν σε "οικονομική" επιβάρυνση των ναυτιλιακών εταιριών με τις εξής μορφές:

### 1. Οικονομική επιβάρυνση προερχόμενη από την απώλεια του πλοίου:

Αναλυτικότερα, το πλοίο αποτελεί περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας και η απώλεια του δημιουργεί μια μεγάλη οικονομική επίπτωση στην εταιρία, η οποία είναι ακόμα μεγαλύτερη από μια άλλη που δεν υπέστη ένα παρόμοιο ατύχημα τόσο λόγω της μεγάλης αξίας των πλοίων όσο και λόγω άλλων γενικότερων παραγόντων που μπορούν να επηρεάσουν έμμεσα ακόμα και την ύπαρξη της εταιρίας. Οι παράγοντες αυτοί είναι :

**§ Απώλεια Εισοδήματος:** Στην ναυτιλία λόγω ρευστότητας της αγοράς υπάρχουν περίοδοι που μπορεί ένα πλοίο να δραστηριοποιείται συνεχώς με πολύ υψηλό ποσό ναύλου. Σε περίπτωση ατυχήματος το πλοίο θα βγει από την αγορά με αποτέλεσμα η οικονομική επιβάρυνση της εταιρίας να είναι ακόμα μεγαλύτερη σε σχέση πάντα με την αγορά που βρίσκεται σε



ύφεση. Σαν παράδειγμα αναφέρουμε τη εποχή συγκομιδής και μεταφοράς του σιταριού (grain).

**§ Χρηματοδότηση:** Όλα τα πλοία της εταιρείας δεν έχουν χρηματοδοτηθεί ούτε με τον ίδιο τρόπο ούτε με τους ίδιους όρους. Για παράδειγμα, εάν η εταιρία έχει πάρει δάνειο για την αγορά πλοίου με τέτοιο τρόπο ώστε οι δόσεις στην αρχή να είναι μικρότερες και το πλοίο χαθεί, τότε θα είναι μεγαλύτερο το οικονομικό βάρος σε σχέση με διαφορετικό διακανονισμό που θα είχε μεγάλες δόσεις στην αρχή, και εάν το συμβάν γινόταν λχ. προς το τέλος του δανείου το ποσό φυσικά θα ήταν μικρότερο.

**§ Σταυροειδής χρηματοδότηση:** Είναι μια πρακτική με την οποία ένα πλοίο που δραστηριοποιείται σε ένα συγκεκριμένο εμπόριο και αποφέρει υψηλά κέρδη, καλύπτει κάποια αλλά πλοία τα οποία είτε δεν είναι κερδοφόρα είτε η αγορά τους βρίσκεται σε ύφεση.

2. **Οικονομική επιβάρυνση προερχόμενη από την ρύπανση:** Σε περίπτωση ατυχήματος, εκτός από την απώλεια του πλοίου, οικονομική επιβάρυνση δημιουργείται και από τη ρύπανση της περιοχής. Σε αυτό το σημείο θα διακρίνουμε αυτή τη ρύπανση σε δυο κατηγορίες:

**§ Ρύπανση στην ανοικτή θάλασσα:** Στην περίπτωση που το ατύχημα συμβεί στην ανοικτή θάλασσα, πχ στη μέση ενός ωκεανού, δεν υπάρχει οικονομική επίπτωση από τη ρύπανση γιατί είναι μακριά από τις ακτές και εκτός της δικαιοδοσίας κάποιου κράτους, απλή ρύπανση του περιβάλλοντος.

**§ Ρύπανση κοντά σε ακτές:** Σε αυτή την περίπτωση η ρύπανση έχει οικονομική επίπτωση και για την γύρω περιοχή που παρουσιάζεται σε τομείς όπως:

1. **Η Αλιεία:** Από την ρύπανση υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να καταστραφεί ένα μεγάλο κομμάτι του οικοσυστήματος, το οποίο έχει επίπτωση στην αλιεία και στην μείωση ακόμα και στην ολοσχερή εξαφάνιση των αλιευμάτων (π.χ περίπτωση E Exxon Valdez)
2. **Ο Τουρισμός:** Η μείωση της τουριστικής κίνησης λόγω της ρύπανσης των ακτών, αμμουδιών και θαλάσσης.
3. **Η Ανεργία:** Που είναι παράγωγο των πιο πάνω περιπτώσεων.
4. **Η Οικονομική επιβάρυνση από την προσπάθεια απομάκρυνσης της ρύπανσης:** Είναι φυσικό ότι όταν γίνεται ένα ατύχημα, οι τοπικές αρχές καταβάλουν προσπάθειες αποκατάστασης των επιπτώσεων της ρύπανσης με υψηλό κόστος και γι' αυτόν το λόγο θα πρέπει να αποζημιωθούν. Σε πολλές περιπτώσεις περισσότερες από μια αρχές ή κράτη ζητούν την ανάλογη αποζημίωση, όπως έγινε και στην περίπτωση του ναυαγίου του δεξαμενόπλοιου Erika λίγο έξω από τις Ισπανικές ακτές.

Όπως καταλαβαίνει κανείς, το οικονομικό βάρος για μια εταιρία θα ήταν τόσο μεγάλο που δεν θα μπορούσε να το αντέξει η ίδια και γι αυτόν το λόγο δημιουργήθηκαν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί που προσπαθούν να καλύψουν την οικονομική αυτή επιβάρυνση. Το πρόβλημα όμως δεν λύνεται γιατί οι οργανισμοί αυτοί δεν μπορούν να καλύψουν όλο

το κόστος της ρύπανσης γι αυτό δημιουργήθηκαν παράλληλα και τα P&I clubs τα οποία έρχονται να καλύψουν αυτό το κενό το οποίο δημιουργείται.

## 1.2 Βασικές κατηγορίες ατυχημάτων

Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδος ατυχήματα. Ο IMO στο ψήφισμα A849 ορίζει ως ναυτικό ατύχημα κάθε συμβάν το οποίο έχει σαν αποτέλεσμα:

- § Το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.
- § Την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από, ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.
- § Την απώλεια, ή τεκμαρτή απώλεια ή εγκατάλειψη πλοίου.
- § Υλική ζημία στο πλοίο.
- § Προσάραξη ή ανικανότητα πλοίου ή την εμπλοκή του σε σύγκρουση.
- § Υλική ζημία που προήλθε από, ή σε σχέση με την λειτουργία του πλοίου.
- § Ζημία στο περιβάλλον που οφείλεται στη δράση του πλοίου ή πλοίων και που προκλήθηκε από/ ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου ή πλοίων.

Πολύ σοβαρό ατύχημα θεωρείται εκείνο που έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του πλοίου, απώλεια ζωής ή σοβαρή ρύπανση.

Σοβαρό ατύχημα θεωρείται αυτό που περιλαμβάνει πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη, πρόσκρουση, βαριά ζημία λόγω καιρού και ρήγματα που έχουν ως αποτέλεσμα ζημίες στο

πλοίο που το καθιστούν αναξιόπλοο, ρύπανση, βλάβη ή ανάγκη ρυμούλκησης ή βοήθειας από την ξηρά.

Εξετάζοντας τις περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή/και φορτίων καταλήγουμε στους εξής παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων:

- § Βύθιση πλοίου κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών καιρικών φαινομένων ή μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δυο κομμάτια. Για να θεωρηθεί η βύθιση ως ολική απώλεια του πλοίου εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες, όπως πχ την πιθανότητα να ανέλκυση σε σχέση με την κατάσταση του και την τοποθεσία του.
- § Προσάραξη πλοίου ή όταν το πλοίο εξωκείλει συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας ή λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα, κυρίως λόγω των διαστάσεων τους και την ύπαρξη ελάχιστου χώρου για ελιγμούς (πχ το Metula 1974). Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσαράξεων, ο ΙΜΟ έχει εκτίμηση της θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος.
- § Σύγκρουση ή επαφή πλοίου. Στην περίπτωση αυτή αναφερόμαστε σε σύγκρουση με άλλο ή άλλα πλοία, κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς, καθώς και σε θαλάσσιες περιοχές με έντονη εμπορική κίνηση (πχ το Patmos 1985). Οι στατιστικές αναλύσεις θεωρούν ότι το 80% των περιπτώσεων σύγκρουσης είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους.
- § Πυρκαγιά ή έκρηξη που εμφανίζει υψηλά ποσοστά σε ανθρώπινες απώλειες, αφού συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή, και οι

επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες (πχ Castillo de Bellver). Ακόμη και μετά την καθιέρωση των συστημάτων C.O.W και I.G.S δεν έχει λυθεί το πρόβλημα της πρόληψης των εκρήξεων στα δεξαμενόπλοια, αφού η χρήση των παραπάνω συστημάτων αφορά κυρίως στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης.

- § Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για την μεταφορά καυσίμων κατά την διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων.
- § Ζημίες στη δομή του πλοίου, ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια την μη αντοχή των υλικών και μηχανικής βλάβης (πχ Wafra 1971). Ωστόσο, η ανθεκτικότητα της κατασκευής του πλοίου σχετίζεται άμεσα με την ηλικία του, στοιχείο που επιβαρύνεται από τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων ιδίως των VLCC's.

Είναι ευνόητο, ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες φορτίου που μεταφέρουν, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πρόκληση ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, με όλες τις σχετικές συνέπειες. Σαν αποτέλεσμα, τα μεγάλα πλοία αποτελούν και μεγάλους κινδύνους για τις περιοχές μας στις οποίες κινούνται, παρά την προσπάθεια της διεθνούς νομοθεσίας που στοχεύει να περιορίσει τους κινδύνους αυτούς.

Αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από αργό πετρέλαιο, από πετρελαιοειδή ή από ορισμένα χημικά φορτία εξαιρετικά μεγάλης τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα ενώ

συγχρόνως η καταπολέμηση της είναι επίπονη, χρονοβόρα και ιδιαίτερα δαπανηρή, με αμφίβολα μάλιστα αποτελέσματα στις περιπτώσεις εκείνες που δρουν εξαιρετικά επιβαρυντικές συνθήκες (πχ κακός καιρός).

### **1.3 Η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτιλιακά ατυχήματα**

Η συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιολογηθεί όσο θα έπρεπε ως βασικό, βαθύτερο αίτιο της ατυχηματικής ρύπανσης. Ωστόσο πιστεύουμε ότι θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να γίνει μια σύντομη ανάλυση των παρακάτω σχέσεων:

1. ναυτικό ατύχημα και επίπεδο εκπαίδευσης
2. ναυτικό ατύχημα και μέση θαλάσσια εμπειρία
3. ναυτικό ατύχημα και σημαίες ευκαιρίας
4. ναυτικό ατύχημα και επίπεδο management

Αρκετοί Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι μια ολόκληρη γενιά άριστα εκπαιδευμένων ναυτικών που προέρχεται από αναπτυγμένες χώρες, χάθηκε την περασμένη δεκαετία διότι υπήρξε ανεπαρκής ζήτηση για εργασία και επόμενο ήταν να στραφεί σε απασχόληση στην ξηρά. Όσο παρέμεναν « on board» μεγάλωσαν σε ηλικία, με αποτέλεσμα οι νέοι ναυτικοί που τους αντικαθιστούν να προέρχονται κατά κανόνα από τριτοκοσμικές χώρες που συνδέονται από «Open Registry Flags».

Φαίνεται όμως ότι υπάρχουν σοβαρές ατέλειες στο εκπαιδευτικό σύστημα πολλών σημαίων, ιδίως δε αυτών που αρνούνται να υπογράψουν τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών εκδίδονται σωρηδόν από αυτές τις χώρες χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για θαλάσσια υπηρεσία. Αρκεί να αναφέρουμε ότι ο Παναμάς χορηγεί ετήσια περίπου 45,000 πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας διαφόρων βαθμίδων, ενώ είναι αποδεδειγμένο ότι ο αριθμός των σχετικών εξετάσεων δε ξεπέρασε τις 5,000.

Η μέση θαλάσσια υπηρεσία έχει μειωθεί σε κάτω από 6 έτη, και μάλιστα η σχετική υπηρεσία πραγματοποιείται σε μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων τύπων, φορτίων και μεγεθών. Αντίθετα στο παρελθόν η μέση ετήσια υπηρεσία των 18 ετών ήταν η πλέον συνηθισμένη, ενώ οι ναυτικοί άλλαζαν τύπο πλοίου μάλλον σπάνια. Οι νέες γενιές ναυτικών προτιμούν την απασχόληση στα γραφεία, και αυτό σημαίνει ότι η παροχή οικονομικών κινήτρων για θαλάσσια υπηρεσία πιθανών να μην επαρκεί. Η άνοδος σε μια σειρά από πάλαι ποτέ «φτωχές» χώρες, σε συνάρτηση με το χάσιμο της αίγλης του ναυτικού επαγγέλματος και την επιβάρυνση του φόρτου εργασίας, οδηγούν στη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, τουλάχιστον όσον αφορά τους νέους των αναπτυσσόμενων χωρών.

Επιπλέον, είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη σχέση μεταξύ ναυτικών ατυχημάτων και σημαίων ευκαιρίας ιδίως στα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα θαλάσσιας ρύπανσης. Πολλές αναπτυγμένες χώρες θεωρούν ότι η ύπαρξη των στόλων ανοιχτού νηολογίου αποτελεί τον κύριο λόγο για την θεσμοθέτηση αυστηρότερων κανονισμών διεθνώς ( TORREY CANYON και AMOCO CADIZ) τα οποία προκάλεσαν τεράστια θαλάσσια ρύπανση με τη σημαία της Λιβερίας.

Οι στόλοι αυτοί χαρακτηρίζονται συνήθως από χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, κακή συντήρηση των πλοίων, φορολογικές απαλλαγές για τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες, χαμηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου, χαμηλά επίπεδα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας καθώς και ανικανότητα ή και απροθυμία άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου και δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Σχετικά με τα διάφορα επίπεδα management αναφερόμαστε στην κατάλληλη επιλογή ναυτικών αλλά και των στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στην παροχή κινήτρων για αποφυγή πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και στις προσπάθειες συμπίεσης του κόστους. Σε ότι αφορά το τελευταίο, οι συνθήκες εντατικοποίησης που λαμβάνουν χώρα τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο γραφείο οδηγούν στην εκδήλωση ανθρώπινου σφάλματος και κατ' επέκταση στην έλλειψη της απαραίτητης προσοχής σε θέματα ασφαλείας. Δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί την ουσιαστική έκφραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η έμφαση που δίνεται από την πλευρά του πληρώματος αφορά πολύ περισσότερο την εμπορική του πλευρά, παρά την πλευρά της ασφάλειας, με όλες τις ανεπιθύμητες βεβαίως παρενέργειες.

## **1.4 Μεθοδολογία**

Για την ολοκλήρωση της εργασίας και την εξαγωγή όχι μόνο αποτελεσμάτων αλλά και εκτιμήσεων, είναι αναγκαίο να ακολουθηθεί συγκεκριμένη μεθοδολογία τόσο για την συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων όσο και για τον τρόπο με τον οποίο έγινε αυτή.



### **1.4.1 Συλλογή στοιχείων**

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, ο βασικός κορμός της εργασίας είναι η οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs. Πρώτη μας δουλειά ήταν να βρούμε τα στοιχεία τα οποία αναφέρονται στην ποσά που έχουν πληρωθεί από τα P&I clubs για λογαριασμό των πελατών τους και για την κάλυψη των απαιτήσεων (claims) που δημιουργούνται ύστερα από κάποιο ναυτικό ατύχημα. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν είναι αυτά που αναφέρονταν μέσα στους ισολογισμούς τους σαν ποσά που έχουν πληρώσει τα P&I clubs για την κάλυψη των απαιτήσεων και η συλλογή τους έγινε από τις αντίστοιχες διευθύνσεις τους στο Internet και στις σελίδες οι οποίες είχαν τα απαραίτητα νούμερα και αναφέρονταν σαν καθαρά πληρωμένα ποσά απαιτήσεων (net claims paid).

### **1.4.2 Επεξεργασία των στοιχείων**

Με τα στοιχεία που υπήρχαν και αναφέρονταν στα ποσά που έχουν πληρωθεί από τα P&I clubs μπορέσαμε πλέον να βγάλουμε τα συμπεράσματα μας, αφού πρώτα τα επεξεργαστήκαμε. Έτσι, για κάθε ένα από τα μεγαλύτερα P&I clubs, έγινε μια ξεχωριστή μελέτη η οποία περιελάμβανε γενικές πληροφορίες για κάθε club όπως το έτος ιδρύσεως του, τα είδη των πλοίων που διαθέτει σε ποσοστό τόσο του ίδιο όσο και μεταξύ του παγκόσμιου στόλου και πίνακες με τα οικονομικά στοιχεία τα οποία αναφέρουν τα ποσά που έχει πληρώσει το club για απαιτήσεις (claims) από τα ατυχήματα που έχουν τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτό. Έτσι είχαμε μια πλήρη εικόνα για τα ποσά αυτά για κάθε χρόνο από το 1998 έως το 2003 που είναι ο χρονικός ορίζοντας της εργασίας μας.

Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίσαμε τόσο κατά την συλλογή όσο και κατά την επεξεργασία των δεδομένων ήταν η έλλειψη στοιχείων για κάποια έτη. Σε αυτή την περίπτωση και για την αποφυγή λανθασμένων εκτιμήσεων, αφού δεν θα ήταν πλήρης η εικόνα εάν κάθε χρόνο έλειπαν στοιχεία από 3-4 P&I clubs, θεωρήθηκε σωστό να βγει ένας μέσος όρος για κάθε club, ο οποίος προκύπτει από το κλάσμα. πχ:

**ποσά ετών 1998+ ποσά ετών 1999 + ποσά 2000 / αριθμό ετών (3)**

και να υπολογίζεται αυτός για τα έτη που δεν υπάρχουν στοιχεία. Έτσι δημιουργήσαμε ποσά για όλα τα έτη.

Στη συνέχεια φτιάξαμε να πίνακα ο οποίος περιλαμβάνει τα ποσά για όλα τα P&I clubs μαζί και για κάθε έτος ξεχωριστά. Με αυτή την επεξεργασία είχαμε μια πλήρη εικόνα για τα ποσά που έχουν πληρώσει τα P&I clubs για τα ατυχήματα που έγιναν εκείνη την χρονιά.

Για μια πιο ολοκληρωμένη άποψη θα πρέπει να αναφέρουμε ότι για πολλά ατυχήματα που έγιναν κάποιο συγκεκριμένο έτος, πολλές αποφάσεις για την πληρωμή των απαιτήσεων (claims) εκκρεμούν και μπορεί να περάσουν χρόνια ώσπου να υπάρξουν τελικές αποφάσεις.

## **1.5 Στοιχεία (data)**

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, για την ολοκλήρωση της εργασίας χρειαζόμασταν δεδομένα, δηλαδή νούμερα, τα οποία να αναφέρονται σε ποσά που έχουν πληρωθεί.

Μέσα από τα sites των P&I clubs στο internet και τις σελίδες που καταγράφουν τον ετήσιο ισολογισμό τους αντλήσαμε τα ποσά που αναφέρονται στις καθαρά πληρωμένες απαιτήσεις (net claims paid) για κάθε έτος ξεχωριστά.

Επίσης κάποια άλλα στοιχεία που υπήρχαν και αυτά στα αντίστοιχα sites αναφέρουν ποσά σχετικά με το μέγεθος του στόλου τόσο του club όσο και παγκόσμια, την αναλογία στα είδη των πλοίων αλλά και την γεωγραφική κατανομή των πελατών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **2.1 Γενικά**

Για να προφυλαχθούν οι πλοιοκτήτες από ζημιές προς τρίτους που δεν καλύπτονται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, δημιούργησαν τις Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης (Protection & Indemnity Clubs). Τα P&I Clubs είναι οργανισμοί ή ενώσεις που έχουν σαν σκοπό την αμοιβαία ασφάλιση των πλοιοκτητών που είναι εγγεγραμμένοι σε αυτούς. Μια βασική πτυχή της λειτουργίας τους είναι ότι τα P&I Clubs σε περίπτωση απώλειας ενός μέλους για να καλύψουν τη διάφορα υποχρεώνουν τα μέλη τους να συνεισφέρουν ένα αυξημένο ασφάλιστρο κατά αναλογία.

Ο σκοπός των P&I Clubs είναι να προσφέρουν προστασία και αποζημίωση στα μέλη τους. Ο όρος προστασία (Protection), αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου σαν σκάφος. Ο όρος Indemnity αφορά κάλυψη τυχόν ευθυνών που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου σαν μεταφορέας φορτίων.

Στα P&I Clubs των πρωταρχικό ρόλο κατέχουν τα Βρετανικά και τα Σκανδιναβικά P&I Clubs μαζί με το Lloyd's του Λονδίνου. Στον IMO αντιπροσωπεύονται από την Διεθνή Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη της Βαλτικής (Baltic International Maritime Conference, BIMC) και τη Διεθνή Ένωση Ναυτιλιακών Ασφαλιστών (International Union of Maritime Insurers, IUMI). Όταν συμμετέχουν στις διασκέψεις του IMO επικεντρώνονται στις αποφάσεις που αφορούν τις ευθύνες μετά από περιστατικό θαλάσσιας ρύπανσης (liability for pollution damage).

Η ασφάλεια για την προστασία και αποζημίωση (Protection & Indemnity) είναι το παραδοσιακό όνομα που πρώτο χρησιμοποιήθηκε στην Αγγλία για την ασφάλεια υπευθυνότητας και συγκεκριμένων άλλων απωλειών που προκύπτουν από την λειτουργία του πλοίου.

## 2.2 Ιστορικά στοιχεία

Σχετικά με την πρώτη εμφάνιση των P&I Clubs σαν αυτούσιο θεσμός δεν είναι ανάγκη να κάνουμε μακρά ιστορική ανάδρομη. Οι πρώτες αναφορές για την εμφάνιση τους προσδιορίζονται κατά τον 10<sup>ο</sup> αιώνα. Κυριαρχεί επίσης η άποψη ότι οι υπεύθυνοι των ασφαλιστικών οργανισμών ήταν διατεθειμένοι και για άλλες ασφαλιστικές δραστηριότητες και αυτή την προσπάθεια επέκτασης των επιχειρήσεων επινόησαν το ¼ της ευθύνης για σύγκρουση, πράγμα που δεν ασφάλιζαν μέχρι τότε κανονικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί.

Υποστηρίζεται επίσης ότι τα Clubs αυτά προήλθαν από την Campell's act του έτους 1846 που ήταν πιο απαιτητική σε θέματα που σχετίζονταν με την ευθύνη για την απώλεια της ανθρώπινης ζωής και τον τραυματισμό ανθρώπου. Σχέση επίσης υπάρχει και με την Merchant shipping act του 1854, η οποία για πρώτη φορά εισήγαγε τον περιορισμό της ευθύνης με την αναλογία ποσό /τόνοι.

Παρ' όλες τις πιο πάνω αναλύσεις, το πρώτο P&I Club ιδρύθηκε το 1855 σαν κλάδος αλληλοασφαλιστικού οργανισμού και υπάρχει μέχρι σήμερα με το όνομα "Britannia Association", που μετά από κάποιο χρονικό διάστημα ενώθηκε με άλλους ασφαλιστικούς

οργανισμούς. Εκείνη την εποχή οι ασφαλιστικοί οργανισμοί ήταν καινούργιοι θεσμοί και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί των “Lloyd’s Coffe House” και η “London Insurance” μονοπωλούσαν την ασφαλιστική αγορά βασιζόμενοι στην ειδικευμένη act του έτους 1719. Αυτός ήταν και ο λόγος που οδήγησε και τους πλοιοκτήτες να ενώσουν τις δυνάμεις τους και να αρχίσουν να αυτό ασφαλίζονται σε μια βάση αλληλεγγύης.

Το έτος 1824 με την κατάργηση της act του 1719 οι ιδιωτικοί αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί περιθωριοποιήθηκαν, οπότε ήταν πλέον αδύνατο να ανταγωνιστούν τους Lloyd’s και τις καινούργιες ιδιωτικές επιχειρήσεις που συνήθως εμφανίζονταν. Όλοι αυτοί οι οργανισμοί έχουν εκλείψει και σήμερα στην Αγγλία έχει γίνει αξίωμα ότι η Hull ασφάλιση δεν είναι πλέον κατάλληλη για τους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς.

Όμως, τα καινούργια P&I Clubs ήταν εκείνοι οι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί που κλήθηκαν να καλύψουν τις ανάγκες που δημιουργήθηκαν με την κατάργηση της act του 1719. Συνεπώς, άρχισαν τις δραστηριότητές τους ασφαλίζοντας το ¼ της ευθύνης από την σύγκρουση πλοίων για την απώλεια ανθρώπινης ζωής και τον τραυματισμό ανθρώπου. Αυτή η κάλυψη ονομάστηκε “Ασφάλεια Προστασίας”. Μέχρι εκείνη την εποχή δεν υπήρχε ανάγκη για μια περισσότερο εκτεταμένη κάλυψη ευθύνης. Τα ¾ της ευθύνης σύγκρουσης καλύπτονταν από τους συνήθεις ασφαλιστικούς οργανισμούς, ενώ η ευθύνη για το φορτίο μπορούσε ελεύθερα να απομονωθεί. Το 1870 ο ιδιοκτήτης του πλοίου Westenhope, που χάθηκε στο ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κατέστη τελικά υπεύθυνος για την απώλεια του φορτίου που μεταφερόταν πέρα από τον προορισμό του. Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το 1874 ένα από τα P&I Clubs (το “The North of England Association”) να συνεχίσει την ασφάλεια για το φορτίο σε ξεχωριστή τάξη μέσα στα Club.

Αργότερα, το πλοίο Emily χάθηκε μαζί με το φορτίο του λόγω προσάραξης και οι ιδιοκτήτες του φορτίου κάλυψαν τις ολικές απώλειες από τον πλοιοκτήτη στην βάση του ότι δεν ήταν μια απώλεια λόγω των κινδύνων της θάλασσας (perils of sea) αλλά ήταν απώλεια λόγω αμέλειας ναυσιπλοΐας. Οι φορτωτικές εκείνο των καιρό προστάτευαν τους πλοιοκτήτες μόνο από μια λίστα θαλάσσιων κινδύνων, που δεν περιελάμβανε την αμέλεια ναυσιπλοΐας. Αυτή η ασφάλεια ονομάστηκε Ασφάλεια Αποζημίωσης (Indemnity) και σύντομα υιοθετήθηκε και από τους άλλους οργανισμούς.

## **2.3 Τί καλύπτουν τα P&I Clubs**

Τα πιο πάνω καθώς και μια σειρά άλλων γεγονότων συνέβαλαν στη διαμόρφωση του Ασφαλιστικού θεσμού της προστασίας και αποζημίωσης, γνωστού ως "Protection and Indemnity Club", που ασφαλίζει οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Η Marine Insurance Act του έτους 1906, που ισχύει μέχρι σήμερα, δεν αναφέρει πολλά για τους κινδύνους που καλύπτονται με τέτοιο τρόπο.

Πιο αναλυτικά τα P&I Clubs καλύπτουν τους παραπάνω κινδύνους αλλά οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι διαφέρουν από Club σε Club και εξαρτώνται από το ειδικό τύπο του Συνεταιρισμού καθώς επίσης και από το αντικείμενο του. Ειδικότερα, παρατηρούμε ότι καλύπτονται:

- Ποσοστό 25% από ζημιές που θα προκληθούν σε άλλο πλοίο ή περιουσία μετά από σύγκρουση. Το υπόλοιπο 75% καλύπτεται, τουλάχιστον για τα ασφαλισμένα στην Βρετανική ασφαλιστική αγορά πλοία, από την ασφάλεια του σκάφους. Επίσης,

καλύπτονται και ζημιές σε πλοίο ή περιουσία που προήλθαν από πράξη ή παράλειψη που δεν κατέληξε σε σύγκρουση.

- Απώλεια ή ζημία στο φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου (καλύπτονται και τα έξοδα αποκομιδής κατεστραμμένου, άνευ αξίας φορτίου.)
- Απώλεια ή ζημία σε λιμάνι, εξέδρα, ή προβλήτα, κ.ά.
- Ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου σαν μέλος της συμφωνίας των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων για ρύπανση, η οποία αποκαλείται TOVALOP (από τα αρχικά των λέξεων Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution). Η ασφάλεια της ρύπανσης προϋποθέτει την καταβολή συμπληρωματικών "CALLS" και περιορίζεται σε κάποιο μέγιστο ποσό.
- Δαπάνες και Αποζημίωση για θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια, τόσο των μελών του πληρώματος του ασφαλισμένου πλοίου όσο και τρίτων που απλώς επιβαίνουν ή ευρίσκονται πλησίον του πλοίου ή εργάζονται για τη διακίνηση του φορτίου. Φυσικά, η ασφάλιση καλύπτει έξοδα ιατρικά, νοσοκομείου, κηδείας, επαναπαρισμού και αντικατάστασης των μελών του πληρώματος.
- Αποζημίωση για απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και μισθών λόγω ναυαγίου.
- Έξοδα λιμένος.
- Έξοδα ρυμούλκησης.

Το Club πρέπει να καταβάλει αποζημίωση και στις εξής περιπτώσεις:

1. Όταν η ζημία δεν προήλθε από παράνομο ή επικίνδυνο ταξίδι
2. Το πλοίο διατηρούσε την κλάση του
3. Η απαίτηση δεν έχει διαγράψει (αυτό συνήθως συμβαίνει με την παρέλευση 12 μηνών).



## **2.4 Τρόπος λειτουργίας των P&I Clubs**

Είναι απαραίτητο να γίνει ειδική αναφορά για την πρώτη είσοδο του πλοίου στο Club. Γι' αυτό το σκοπό προκαταβάλλεται ένα ασφάλιστρο, το call, το οποίο έχει υπολογιστεί βάσει εκτιμήσεων του πιθανού ύψους των πληρωμών που μπορεί να κάνει το Club κατά έτος. Στο τέλος της ασφαλιστικής περιόδου, μετά από σύγκριση των εισπραχθέντων Calls προς τις καταβληθείσες ασφαλιστικές αποζημιώσεις, προκύπτει αν θα πρέπει να γίνει συμπληρωματική καταβολή (Supplementary call) ή όχι. Εννοείται ότι στην αντίθετη περίπτωση επιστροφές γίνονται μόνο προς τα μέλη που εξέρχονται του Club.

Η ασφάλιση για κάθε πλοίο που θέλει να γίνει μέλος του club μπορεί να είναι ορισμένου χρόνου (Fixed Period) ή μέχρι το τέλος του τρέχοντος ασφαλιστικού έτους, το οποίο ξεκινάει από την ημέρα που αρχίζει η ασφαλιστική περίοδος. Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνει δεκτό ένα πλοίο στα P&I Clubs είναι να έχει ασφαλιστεί για την πλήρη πραγματική αξία του τόσο το σκάφος όσο και ο μηχανολογικός εξοπλισμός (Hull & Machinery).

## **2.5 Η κατάσταση σήμερα**

Η Αγγλία κατέχει την πρώτη θέση της παγκόσμιας αγοράς για αυτού του είδους την ασφάλεια αφού όλα τα Clubs ασφαλίζουν σε μια βάση αλληλεγγύης. Μόνο στις Η.Π.Α κάποιοι ασφαλιστές αναφέρουν ένα συγκεκριμένο ποσό για κινδύνους P&I Clubs, αλλά αυτό αφορά ένα ασήμαντο μέρος της ασφαλιστικής αγοράς.

Εκτός Αγγλίας σημαντικά P&I Clubs βρίσκονται στη Σκανδιναβία και στην Ιαπωνία, τα οποία κατέχουν το 10% περίπου της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Τέλος, το ‘London Group of P&I Association’ είναι μια κοινοπραξία η οποία περιλαμβάνει όλα τα μεγάλα βρετανικά Clubs και αντιπροσωπεύει το υπόλοιπο 90% της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μερικά P&I Clubs ζητούν από τα μέλη τους ένα επιπλέον ασφάλιστρο (catastrophe call) ώστε να καλύψουν απαιτήσεις που εγείρονται και είναι μεγαλύτερο σε ποσό από αυτό που τα P&I Clubs μπορούν να καλύψουν. Αν και έχει επικριθεί η πολιτική του αυξημένου ασφαλίστρου από τα μέλη των P&I Clubs, εν τούτοις ορισμένες απαιτήσεις δημιούργησαν μεγάλες σε ποσά αποζημιώσεις. Τα Clubs φάνηκαν να ανταπεξέρχονται, εφόσον είχαν δημιουργήσει ικανοποιητικά αποθέματα.

Σε περίπτωση που κάποιο μέλος αποχωρήσει από την ομάδα αμοιβαίας ασφάλισης πληρώνει το release call (ασφάλιστρο αποδέσμευσης). Όταν αυτό πληρωθεί, ο πλοιοκτήτης δεν έχει περαιτέρω ευθύνη για επιπλέον ασφάλιστρα (supplementary calls). Όμως δεν σημαίνει ότι απαλλάσσεται και από την υποχρέωση να πληρώσει το catastrophe call αν ζητηθεί.

## 2.6 Πρόβλημα στον τρόπο μέτρησης του τονάζ

Ένα πρόβλημα που φαίνεται ότι υπάρχει στα P&I Clubs αφορά τον τρόπο μέτρησης του τονάζ, σύμφωνα με το οποίο υπολογίζεται το ασφάλιστρο που πληρώσουν τα μέλη. Η διεθνής σύμβαση για την μέτρηση του τονάζ των πλοίων (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969), δήλωνε ότι πλοία ναυπηγημένα μετά τον Ιούλιο του 1982 θα έχουν ως βάση μέτρησης της χωρητικότητάς τους κανονισμούς της σύμβασης σύμφωνα με το παγκόσμιο σύστημα μέτρησης (Universal Measurement System, UMS). Πλοία που είχαν ναυπηγηθεί πριν από τον Ιούλιο του 1982 έκαναν επαναμέτρηση της χωρητικότητάς τους κάτω από το UMS στις 18 Ιουλίου 1994. Κάθε πλοίο που συμμορφώνεται με τους κανονισμούς της σύμβασης πιστοποιείται με το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμέτρησης (International Tonnage Certificate) και ο όρος ολικό τονάζ (Gross Tonnage (GT)) θα πρέπει να αντικαταστήσει το ολικό νηολογημένο τονάζ (Gross Register Tonnage (GRT)). Η διάφορα του GT με το GRT στα πλοία τύπου bulk και τα δεξαμενόπλοια είναι μικρή, περίπου 5% - 10% κατά μέσο όρο. Για τα πλοία τύπου RO/RO και Ferries η παραπάνω διαφορά είναι αρκετά σημαντική, κατά μέσο όρο από 40% - 60% με το ενδεχόμενο ότι σε ορισμένα πλοία μπορεί να είναι μεγαλύτερη.

Παραδοσιακά, τα P&I Clubs χρησιμοποιούσαν το GRT για τον προσδιορισμό του ασφάλιστρου για τα μέλη τους. Από 20 Φεβρουαρίου 1995 αναγκάστηκαν να χρησιμοποιήσουν τον τρόπο μέτρησης του GT. Αναγκαστικά, το ασφάλιστρο των μελών

θα μπει κάτω από διαπραγματεύσεις ώστε, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά που υπάρχει στο GRT και στο GT, να προσδιοριστεί το νέο ύψος του ασφαλίστρου.

Οι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης βρίσκονται σε μια διαδικασία αναπροσαρμογής των αποθεματικών διαθεσίμων τους. Αυτό συμβαίνει γιατί από την μια υπάρχουν πιέσεις να μην αυξηθούν τα ασφάλιστρα και από την άλλη οι υπάρχουν απαιτήσεις συνεχώς αυξανόμενες. Τα P&I Clubs φοβούνται ότι η δύναμη τους χάνεται εφόσον οι συνεχώς αυξημένες απαιτήσεις τους αποδυναμώνουν τα αποθέματα τους.

## **2.7 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα μεγάλων και μικρών P&I Clubs**

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τεθεί το ερώτημα:

Σε ποια P&I Clubs αισθάνονται οι πλοιοκτήτες ότι είναι ασφαλείς; Στα μεγάλα ή στα μικρά; Πολλοί πλοιοκτήτες πιστεύουν ότι η ένταξη τους στα μεγάλα P&I Clubs τους εξασφαλίζει σε περίπτωση μεγαλύτερων κινδύνων. Αντίθετα, άλλοι υποστηρίζουν την πολιτική της ποιότητας με την ένταξη τους σε μικρά P&I Clubs. Για παράδειγμα, την πολιτική της ασφάλειας, με το να εισέρχονται στα μεγάλα P&I Clubs, προτιμούν οι εταιρίες πετρελαίου και οι πολυεθνικές. Οι μικρότεροι πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν να ενταχθούν στα μεγάλα P&I Clubs, επειδή αισθάνονται χαμένοι, δεν θα ακούγονται οι προτάσεις τους και πάνω απ' όλα θα χάσουν την προσωπικότητα τους. Συνεπώς, αποφεύγουν τα πιο πάνω και αποκτούν «κύρος» με το εντάσσονται σε μικρότερες ενώσεις.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα των μεγάλων Clubs είναι ο μεγάλος αριθμός των μελών τους. Πολλά μέλη σε μια ένωση αμοιβαίας ασφάλισης δίνουν την δυνατότητα για μεγαλύτερα εισοδήματα στο ταμείο της. Έτσι αποκτά μια οικονομική ανωτερότητα και δημιουργεί αποθεματικά, ικανοποιητικά για την αντιμετώπιση και των πιο μεγάλων απαιτήσεων. Ίσως αυτό είναι και το πιο ικανοποιητικό στοιχείο που ξεχωρίζει στην επιλογή του πλοιοκτήτη.

Τα μικρά P&I Clubs, με μικρότερο εισόδημα, θα είναι περισσότερο επιρρεπή στα μεγάλα ποσά απαιτήσεων. Η οικονομική αδυναμία τους, που υποδηλώνεται και από την αδυναμία να διατηρούν ικανοποιητικά αποθεματικά, ίσως φανερώνει το σημαντικότερο μειονέκτημα τους. Όμως, όπως αυτά υποστηρίζουν, χρησιμοποιούν κάποιες τεχνικές που δεν αφήνουν ακάλυπτο κανένα μέλος τους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **3.1 Τα P&I Clubs και τα οικονομικά τους στοιχεία**

#### **3.1.1 THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED**

Το παλαιότερο P&I Club, που ιδρύθηκε το 1855, είναι το BRITANNIA το οποίο είναι και από τα πιο δημοφιλή Clubs.

Έχει στο δυναμικό του περίπου 57 εκ τόνους σε χωρητικότητα και είναι το τρίτο σε μέγεθος Club παγκοσμίως. Τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο με την μεγαλύτερη δύναμη του σε Η.Π.Α, Ανατολή, Η.Β και Ισπανία.

Η επιλογή των πλοίων που θα δεχθεί δεν γίνεται τυχαία. Η κύρια προτίμηση αφορά δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιριών πετρελαίου όπως π.χ. Exxon, BP, Chevron και Mobil. Το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων στο Club είναι περίπου το 40% της συνολικής χωρητικότητας του. Ακολουθούν τα Bulk carrier μαζί με τα OBO με ποσοστό 30% στην συνολική χωρητικότητα. Χαρακτηριστικό του Britannia είναι ότι δεν δέχεται επιβατηγά πλοία, θεωρώντας ότι το ασφάλιστρο που πρέπει να καταβληθεί από αυτά, ώστε να συμβαδίζει με τον μεγάλο κίνδυνο που απορρέει από την επιχειρηματική τους

δραστηριότητα, δεν είναι σύμφωνο με τα ποσά που θα ήθελαν να πληρώσουν οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών πλοίων.

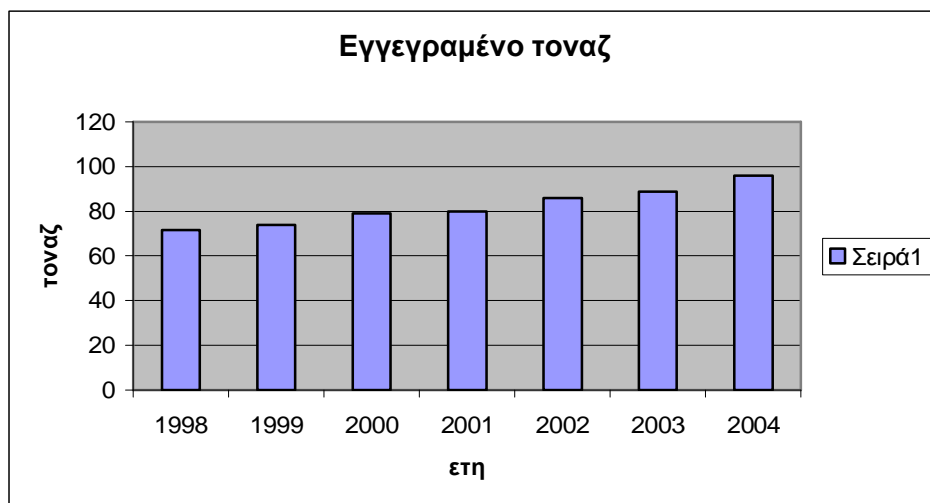
Στον πίνακα 1 βλέπουμε το τονάζ που είναι εγγεγραμμένο στο club.

### **Πίνακας 1**

#### ***Τονάζ που είναι εγγεγραμμένο στο club***

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Τονάζ σε εκατ gt	71.5	73.8	78.8	80	85.9	88.8	96

### **Σχεδιάγραμμα 1**



Από τον πίνακα 1 βλέπουμε ότι το τονάζ τα τελευταία έξι χρόνια αυξήθηκε αργά και από τα 71,5 εκατ gt πήγε στα 96 εκατ gt.

## Πίνακας 2

### *Τονάζ ανάλογα με την περιοχή προέλευσης*

	Μέση ανατολή	Σκανδιναβία	Αυστραλία	Αμερική	Ευρώπη	Ασία
Καταγεγραμμένο τονάζ ανάλογα με την περιοχή προέλευσης των πλοίων	3%	18%	1%	10%	14%	54%

### **Σχεδιάγραμμα 2**



Η μεγαλύτερη περιοχή στην οποία το P&I club δραστηριοποιείται είναι η Ασία και ακολουθεί η Σκανδιναβία, η Ευρώπη και η Αμερική με 18%, 14% και 10% αντίστοιχα και τελευταία έρχεται η Μέση Ανατολή και η Αυστραλία.

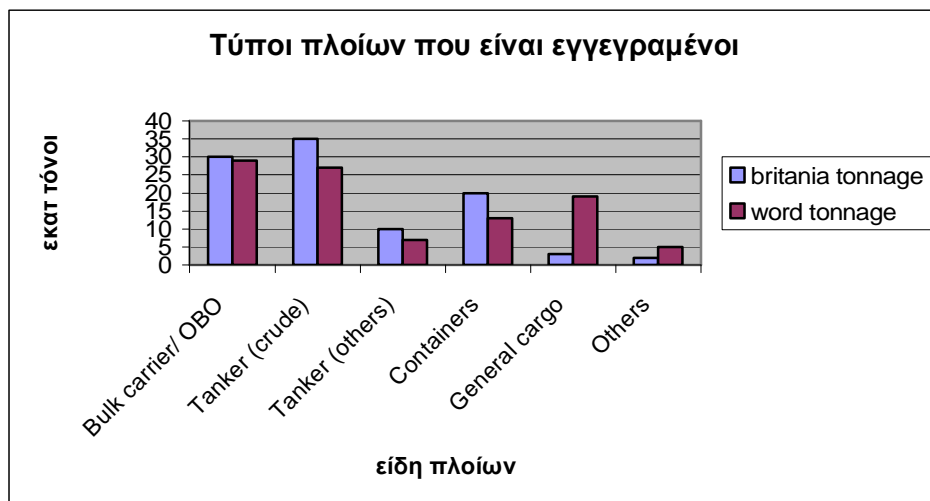


### Πίνακας 3

#### *Τύποι πλοίων που είναι εγγεγραμμένο*

	Bulk carrier/ obo	Tankers (crude)	Tankers (others)	Containers	General cargo	Others
Britannia tonnage	30	35	10	20	3	2
World tonnage	29	27	7	13	19	5

### **Σχεδιάγραμμα 3**



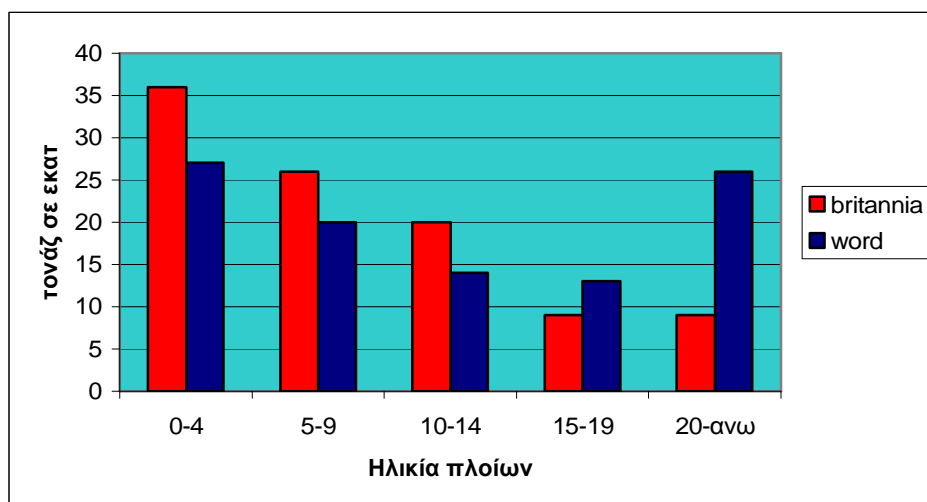
Την πρώτη θέση στα είδη των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο club την μοιράζονται από κοινού περίπου τα crude oil tankers και τα bulk carriers και ακολουθούν τα containers, ενώ το μικρότερο ποσοστό το κατέχουν τα general cargo.

#### **Πίνακας 4**

##### *Ηλικία πλοίων*

Ηλικία πλοίων	0-4	5-9	10-14	15-20	20-άνω
Britannia tonnage	36	26	20	9	9
World tonnage	27	20	14	13	26

#### **Σχεδιάγραμμα 4**



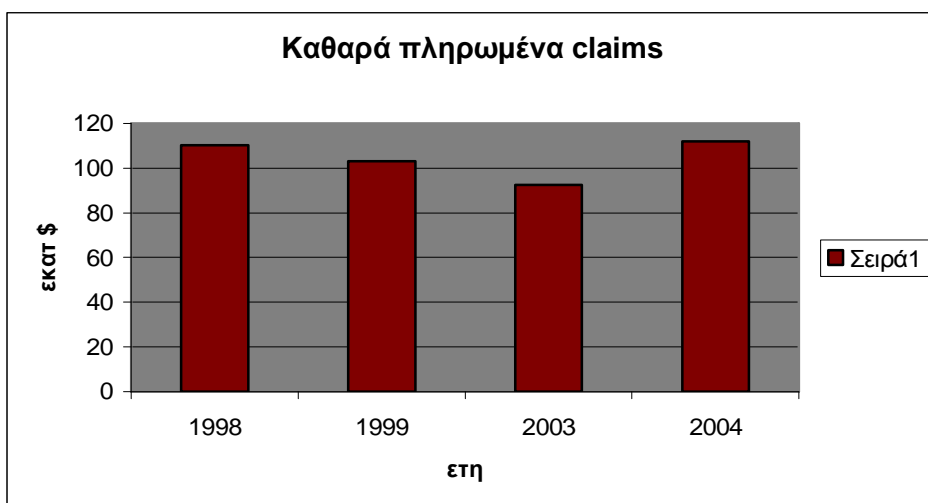
Σχετικά με την ηλικία των πλοίων βλέπουμε ότι στο συγκεκριμένο club τα περισσότερα πλοία είναι ηλικίας έως τεσσάρων ετών και γενικά το 62% είναι ηλικίας μέχρι 10 ετών

### **Πίνακας 5**

#### ***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2003	2004
Καθαρά claims που πληρώθηκαν	110,3	103,0	92,5	112,0

#### **Σχεδιάγραμμα 5**



Από τον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε ότι υπάρχει μια σταθερότητα μεταξύ των claims που πληρώθηκαν, η οποία κυμαίνεται κατά μέσο όρο στα 105 εκατ. \$. Πιο αναλυτικά, το 1998, 1999, 2003 και 2004 πληρώθηκαν 110,3, 103,0, 92,5 και 112,0 εκατ. \$ αντίστοιχα.

### 3.1.2 ASSURANCE FOREMIGEN CARD

Ιδρύθηκε το 1907 στο Arendal της Νότιας Νορβηγίας όταν οι τοπικοί πλοιοκτήτες ένιωσαν την ανάγκη για μείωση του κόστους των marine liabilities. Δημιούργησε ένα ομογενές σύστημα πλοίων, πλοιοκτητών και εμπορευμάτων που οδήγησε στην επιτυχία της εταιρίας, η οποία συνέχισε την δράση της μέχρι το 1915 όταν το P & I club άρχισε να εγγράφει για πρώτη φορά ατμόπλοια.. Ωστόσο, η αρχική ιδέα ένας για όλους και όλοι για έναν μεταξύ των ιδρυτικών μελών παρέμεινε. Η εταιρία συνέχισε την πορεία της σταθερά ανάμεσα στους πολέμους και στα τέλη του 1920 δημιούργησε μια ειδική σχέση με τους tanker owners μέσω της απόκτησης ενός αριθμού αγγλοσαξονικών tankers ( π.χ. Shell), μια σχέση που συνεχίζεται ακόμη και σήμερα. Είναι ένα από τα σκανδιναβικά Clubs με έδρα του τη Νορβηγία. Αρχικά είχε ως μέλη μόνο πλοιοκτήτες από τις σκανδιναβικές χώρες, αλλά μετά από την ύφεση που παρουσίασε ο στόλος των σκανδιναβών, φεύγοντας από την σημαία, αναγκάστηκε να βρει μέλη έξω από την περιοχή δράσης του. Έτσι έγινε ένα διεθνές P&I Club με έναν αρκετά μεγάλο αλλοδαπό στόλο.

Η μεταπολεμική περίοδος οδήγησε το P&I Club στην ασφάλιση του πρώτου μη Σκανδιναβικού μέλους, ενός Γερμανικού στόλου το 1958, όπως και το 1961 ενός επίσης μεγάλου στόλου.

Σήμερα το Gard είναι το δεύτερο μεγαλύτερο P&I Club στον κόσμο όσον αφορά το συνολικό του tonnage και αποτελεί ισχυρή δύναμη στην βιομηχανία με ένα 12,5% του Global Bluewater Hull Market Shore και με μέλη από όλο τον κόσμο.

Τα μέλη του, εκτός από τις σκανδιναβικές χώρες, προέρχονται από την Ελλάδα, την Μεγάλη Βρετανία, την Αυστραλία, την Ινδία, την Ευρώπη και τη Νότια Αμερική.

Ο σκοπός του δεν είναι το κέρδος αλλά αμιγώς το συμφέρον των μελών του. Η βάση του βρίσκεται ανάμεσα στους ισχυρότερους ομίλους P & I με απόθεμα για το 2004 που ανέρχεται στα 343 εκατ. \$ και είναι το δεύτερο σε μέγεθος Club παγκοσμίως, με 65 εκ τόνους συνολικής χωρητικότητας.

Ένα από τα χαρακτηριστικά του club είναι ότι ρυθμίζει να υπάρχουν ευκολίες και δίνει κάποια προνόμια στους πλοιοκτήτες - μέλη του.

Το P&I Club παρέχει δυνατότητα για ασφαλιστικά προϊόντα συμπεριλαμβανομένων κατασκευαστικών κινδύνων σκελετών πλοίων, μηχανών και ενέργειας.

Η Gard services είναι η εταιρία διαχείρισης που δημιουργήθηκε για να παρέχει υποστήριξη παγκόσμιας ασφάλισης τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και για τους διαχειριστές, αλλά και για τους εμπλεκόμενους στην αγορά πετρελαίου.

Το προσωπικό του εκπαιδεύεται με σκοπό να βοηθήσει στην κατανόηση και την διαχείριση των επιχειρηματικών κινδύνων των πελατών και να παρέχει γρηγορότερη και αποτελεσματικότερη βοήθεια όταν παρουσιάζεται μία απαίτηση. Επίσης, σχεδιάζουν ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης σχετικά με την αποφυγή των απωλειών και τον απολογισμό των κινδύνων σαν ένα βασικό στοιχείο των υπηρεσιών τους προς όλα τα μέλη και τους πελάτες τους.

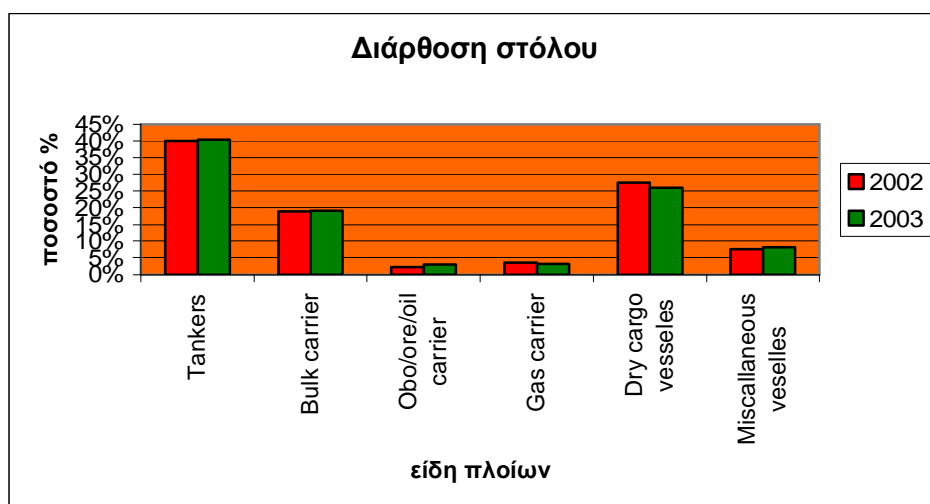
Η διάρθρωση του στόλου φαίνεται από τον πιο κάτω πίνακα:

**Πίνακας 6**

*Διάρθρωση του στόλου*

Τύποι πλοίων που συμμετέχουν στο τονάζ μέχρι 20 Φεβρουαρίου		
Τύποι πλοίων	gt (000) 2002	gt (000) 2003
Tankers	40%	40.4%
Bulk carriers	18.9%	19.1%
Obo/ ore/ oil carrier	2.3%	3%
Gas carrier	3.5%	3.2%
Dry cargo vessels	27.5%	26%
Miscellaneous vesseles	7.6%	8.2%

**Σχεδιάγραμμα 6**



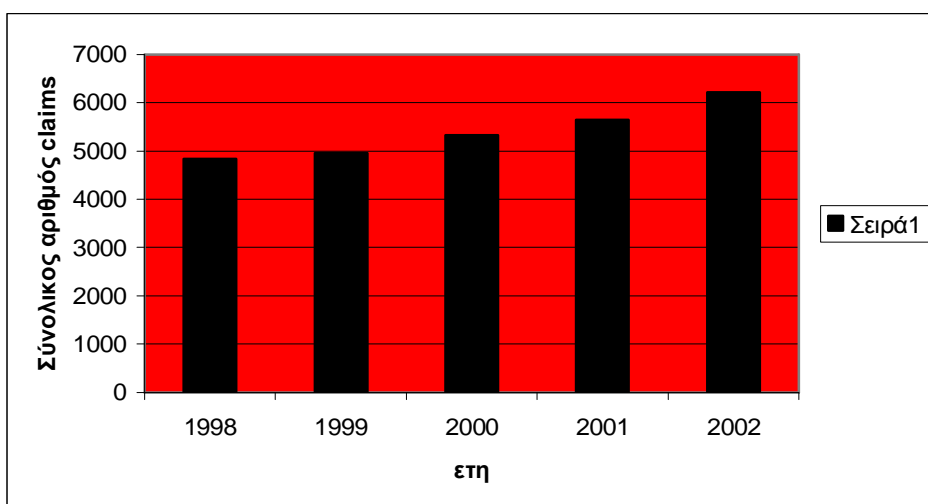
Από τον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του καταγεγραμμένου τονάζ αποτελείται από πλοία τύπου τάνκερ που κατέχουν ποσοστό 40% και ακολουθούν τα πλοία ξηρού φορτίου με ποσοστό που κυμαίνεται στο 27%. Οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων κατέχουν σχεδόν το ίδιο ποσοστό στο καταγεγραμμένο τονάζ.

**Πίνακας 7**

***Καταγεγραμμένο τονάζ***

Συνολικός αριθμός claims	1998	1999	2000	2001	2002
	4832	4954	5319	5649	6210

**Σχεδιάγραμμα 7**



Ο αριθμός των claims διαφέρει από έτη σε έτη. Σύμφωνα με τον σχετικό πίνακα βλέπουμε ότι από το 1998 μέχρι το 2002 έχουμε μια αύξηση της τάξεως του 28% αφού το 1998 τα claims ανέρχονταν σε 4832 και το 2002 σε 6210.

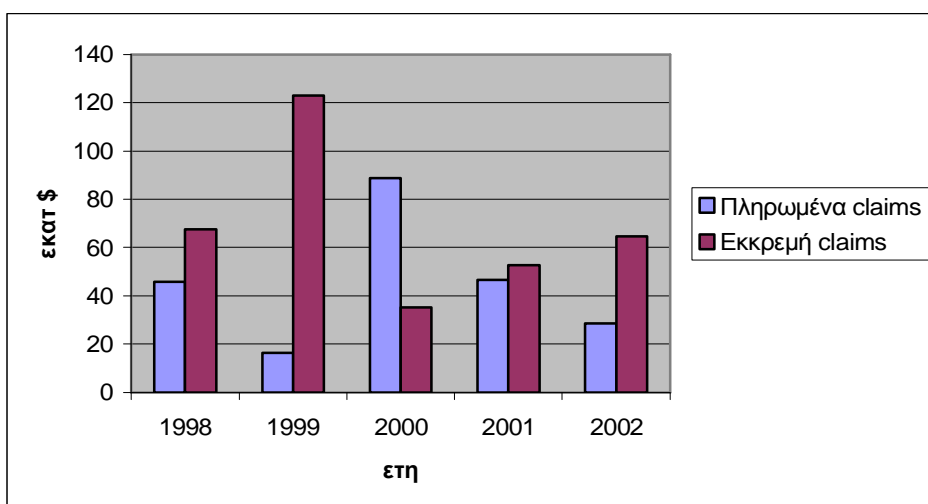
**Πίνακας 8**

***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2000	2001	2002
Καθαρά πληρωμένα claims (σε εκατ. \$)	45,8	16,4	88,6	46,4	28,4
Εκκρεμείς αιτήσεις αποζημιώσεων	67,4	123,0	35,3	52,8	64,5



**Σχεδιάγραμμα 8**



Ο πίνακας 3 παρουσιάζει τα καθαρά πληρωμένα claims από τα έτη 1998 – 2002. Βλέπουμε ότι τα χρήματα που δόθηκαν διαφέρουν από έτος σε έτος. Πιο συγκεκριμένα, το 1999 έχουμε το πιο μικρό ποσοστό χρημάτων που πληρώθηκαν και αποτελούν οικονομική επίπτωση από ατυχήματα για το συγκεκριμένο P&I club και ανέρχονται σε 16,4 εκατ. \$. Τον αμέσως επόμενο χρόνο τα χρήματα που δόθηκαν είναι τα περισσότερα στην πενταετία μου μελετάμε και ανέρχονται σε 88,6 εκατ. \$. Τα έτη 1998 και 2001 έχουμε ίδιο σχεδόν ποσό (45,8 και 46,4 εκατ. \$ αντίστοιχα). Αν τώρα μελετήσουμε τις εκκρεμείς αιτήσεις για αποζημίωση θα δούμε ότι είναι αντιστρόφως ανάλογες με τις πληρωμένες. Πιο συγκεκριμένα, το 2000 όπου έχουμε τις μεγαλύτερες πληρωμένες αποζημιώσεις έχουμε αντίστοιχα τις μικρότερες εκκρεμείς με 35,3 εκατ. \$ και το 1999 με τις μικρότερες έχουμε 123,0 εκατ. \$.

### **3.1.3 LONDON, STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED**

Το London P&I Club που εδρεύει στο Λονδίνο και ιδρύθηκε επίσημα το 1866, διατηρεί γραφεία στο Χονγκ- Κονγκ και στην Ελλάδα. Αρχικά πρόεδρος του ήταν ο Sir George Hodgkinson που ήταν μεσίτης και πλοιοκτήτης. Το 1890 ανέλαβε την προεδρία ένας άλλος πλοιοκτήτης και μεσίτης των Lloyd's, ο Arthur Bilbrough από το Λίβερπουλ.

Ένα βασικό χαρακτηριστικό του είναι ότι παρέχει υπηρεσίες ποιότητας ακόμη και παρά τα όποια προβλήματα υπάρχουν σχετικά με το ασφάλιστρο. Αρχικά το London P&I Club είχε εγγεγραμμένα 394 πλοία με συνολική χωρητικότητα 329,814 gt. Στην συνέχεια αύξησε τόσο το μέγεθος του όσο και τις δραστηριότητές του ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς και των μελών του.

Από το 1950 και μέχρι σήμερα εγγράφει πλοία των οποίων οι ιδιοκτήτες δεν είναι βρετανοί. Στα τέλη του 1960 το εγγεγραμμένο tonnage αυξήθηκε δραματικά και τα παλιά πλοία άρχισαν να αντικαθίστανται από νέα και γρηγορότερα καθώς και από νέους τύπους όπως το container ship.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι διατηρεί μια επιλεκτική πολιτική για την είσοδο πλοίων ανάλογα με τον τύπο, την ηλικία και τα standard ασφαλείας που εφαρμόζονται στο πλοίο. Μέλη εγγράφονται πλοιοκτήτες που είναι εδραιωμένοι στον χώρο της ναυτιλίας και διαχειρίζονται πλοία ανάμεσα στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα ενώ η διοίκησή της ασκείται από ένα ενεργό συμβούλιο πλοιοκτητών.

Το εγγεγραμμένο tonnage είναι μεγαλύτερο από 30 εκατ. gt και παρέχει ασφάλεια σε μια αμοιβαία μη κερδοσκοπική βάση. Καλύπτει ένα ευρύ φάσμα απαιτήσεων για ζημιές φορτίου αλλά και για μόλυνση που ακολουθείται από σημαντικές απώλειες.

Για την αντιμετώπιση των συνεχών αυξανόμενων απαιτήσεων, το London P&I Club, κατά το έτος 1989 επέβαλε το συμπληρωματικό ασφάλιστρο. Η πολιτική αυτή οδήγησε σε μια μείωση του εισερχόμενου τονάζ κατά 25%. Όμως έκανε δυνατή τη δημιουργία μεγάλων αποθεμάτων και πιο εύκολη την αντιμετώπιση των μεγάλων απαιτήσεων.

Οι βασικοί στόχοι του Club χωρίζονται σε τρεις τομείς:

- Την δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων αποθεμάτων.
- Την εκλεκτική επιλογή των μελών, με προσεκτική αξιολόγηση. Αυτό οδήγησε σε μια μείωση των εισερχόμενων κάθε χρόνο μελών από 800,000 GRT σε 26,000 GRT περίπου.
- Τη βελτίωση του μέσου όρου της ηλικίας των πλοίων. Η επιτυχία αυτού του στόχου συντελείται με τον περιορισμό της εγγραφής στο Club αν το πλοίο ξεπερνά τα 10 χρόνια ζωής.

Το London P&I Club έχει μέλη κυρίως από την Ανατολή, την Ελλάδα, τις Η.Π.Α άλλα και το Η.Β.

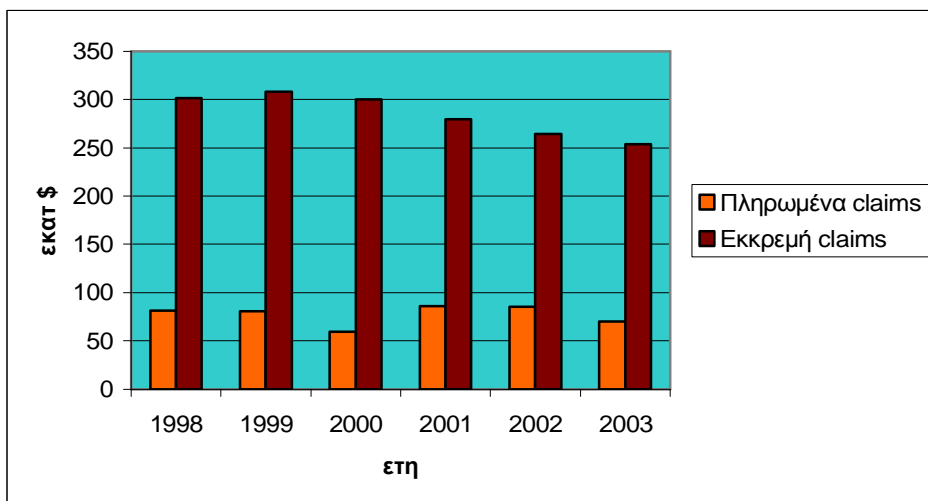
Τα οικονομικά στοιχεία του P&I club είναι:

### **Πίνακας 9**

#### ***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Πληρωμένα claims	81,0	80,4	59,6	86,1	85,4	69,8
Εκκρεμή claims	301,1	307,7	300,0	279,1	264,4	235,7

#### **Σχεδιάγραμμα 9**



Από τον πάνω πίνακα βλέπουμε ότι, με εξαίρεση τα έτη 2000 και 2003, στα υπόλοιπα έχουμε έναν σταθερό αριθμό χρημάτων που κυμαίνεται κατά μέσω όρο στα 82 εκατ. \$.

Από την πλευρά των εκκρεμών claims παρατηρούμε ότι μεταξύ 1998 – 2000 τα ποσά κυμαίνονταν στα 300 εκατ. \$ και μεταξύ 2001 – 2003 γύρω στα 260 εκατ. \$

**Πίνακας 10**

***Διάρθρωση στόλου***

	Tankers	Bulk carriers	Containers ro/ro	General cargo	LNG/LPG	Chemical	Others	OBO
Είδος πλοίου	31%	47%	14%	3%	2%	1%	1%	1%

**Σχεδιάγραμμα 10**

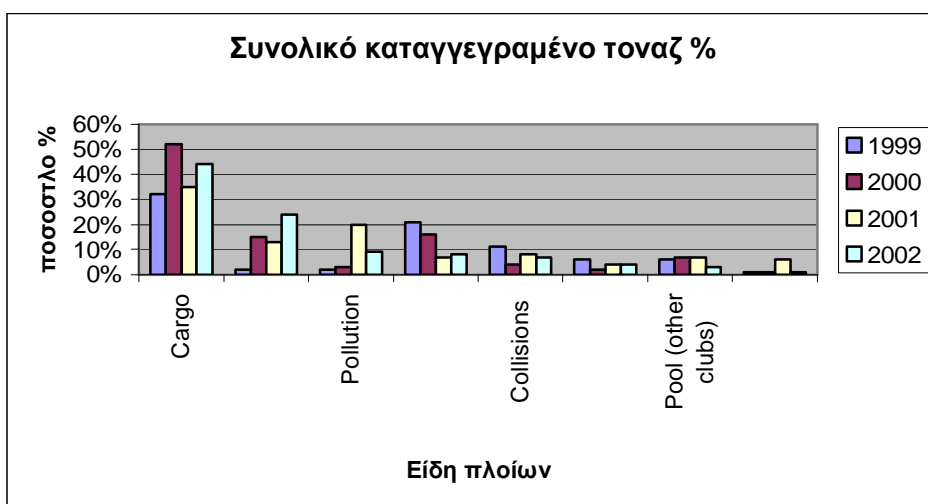


Σχετικά με τον εγγεγραμμένο στόλο το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελούν τα bulk carriers, tankers & containers και τα υπόλοιπα είδη πλοίων έχουν πολύ μικρό μερίδιο στο συνολικό καταγεγραμμένο τονάζ.

**Πίνακας 11*****Είδος ατυχήματος***

	1999	2000	2001	2002
Cargo	32%	52%	35%	44%
Injury	2%	15%	13%	24%
Pollution	2%	3%	20%	9%
Fixed & Floating Objects	21%	16%	7%	8%
Collisions	11%	4%	8%	7%
Miscellaneous	6%	2%	4%	4%
Pool (other clubs)	6%	7%	7%	3%
Wreck Removal	1%	1%	6%	1%

**Σχεδιάγραμμα 11**



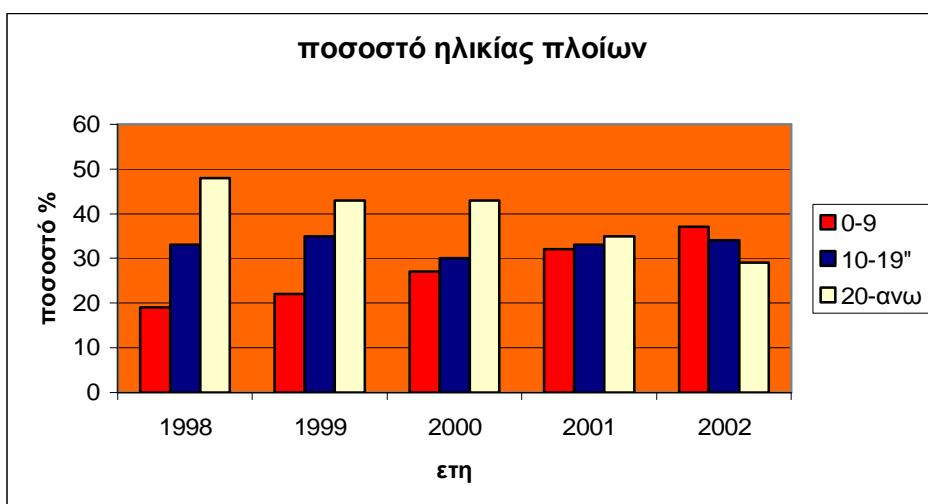
Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε την ηλικία των πλοίων του club.

**Πίνακας 12**

***Ηλικία πλοίων***

	0 – 9	9 – 19	20 - άνω
1998	19	33	48
1999	22	35	43
2000	27	30	43
2001	32	33	35
2002	37	34	29

**Σχεδιάγραμμα 12**



Στον πιο πάνω πίνακα παρατηρούμε ότι ενώ το 1999 το μεγαλύτερο μέρος του στόλου ήταν πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών βλέπουμε σταδιακά αυτό να μειώνεται και φτάνοντας στο 2002 τα περισσότερα πλοία να είναι ηλικίας μέχρι 10 ετών.

### **3.1.4 THE NORTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED**

Το North of England P&I Club είναι ένα από τα 13 μέλη των P&I Clubs τα οποία παρέχουν κάλυψη για περισσότερο από το 90% των πλοιοκτητών παγκοσμίως. Επίσης αποτελεί το πρώτο P&I Club που δημιουργήθηκε το 1886 μετά από συγχώνευση των North of England Protection and Association και του Steamship Owners Mutual Indemnity Association.



Το North of England P&I Club ήταν ένα από τα μικρότερα Clubs που υπήρχαν διεθνώς αλλά με το πέρασμα του χρόνου 3,5 εκατ. τόνοι εγγράφηκαν στις καταστάσεις του και έτσι σήμερα αριθμεί συνολική χωρητικότητα περίπου 11 εκατ. τόνων.

Όλα τα μέλη του group λειτουργούν πάνω σε μια αμοιβαία μη κερδοσκοπική βάση και τα ασφάλιστρα χρησιμοποιούνται για απ' ευθείας αποζημιώσεις, μια μέθοδος που αναγνωρίστηκε σαν την πιο αξιόπιστη μέθοδο για την παροχή ασφάλειας.

Τα μέλη και το προσωπικό υποστηρίζονται από ένα παγκόσμιο δίκτυο τοπικών ανταποκριτών που έχουν την βάση τους σε όλα τα μεγάλα λιμάνια και ναυτιλιακά κέντρα ανά τον κόσμο. Κάθε ανταποκριτής κατέχει τους κανονισμούς και τις πρακτικές στο αντίστοιχο τοπικό λιμάνι και παρέχει στα μέλη και το προσωπικό απευθείας υποστήριξη και συμβουλή για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων.

Τα μέλη του North of England P&I Club είναι εταιρίες ή ιδιώτες που κατέχουν, διαχειρίζονται ή ναυλώνουν πλοία και προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη αλλά και την Ασία, την Μέση Ανατολή και την Αφρική.

Χαρακτηριστικό του παραπάνω P&I Club είναι η επιλογή πλοιοκτητών με γνώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Δεν γίνονται δεκτοί πλοιοκτήτες χωρίς προηγούμενη γνώση και εμπειρία στη ναυτιλία.

Βασικός στόχος είναι η παροχή προστασίας και αποζημίωσης. Επίσης όμοιες καλύψεις παρέχει και η θυγατρική του North of England P&I Club, το MSMI (Marine Shipping

Mutual Insurance). Περίπου το 60% των μελών του MSMI είναι μέλη του North of England P&I Club. Τέλος, προσφέρει κάλυψη για War Risks και άλλα ασφαλιστικά προϊόντα.

Βρίσκεται μεταξύ των πρώτων θέσεων ανάμεσα στα P&I Clubs και παρέχει υπηρεσίες σε 2750 πλοία παγκοσμίως με ένα συνολικό tonnage 50 εκατ. gt. Τα πλοία αυτά είναι όλων των τύπων από μικρά containers μέχρι μεγάλα δεξαμενόπλοια.

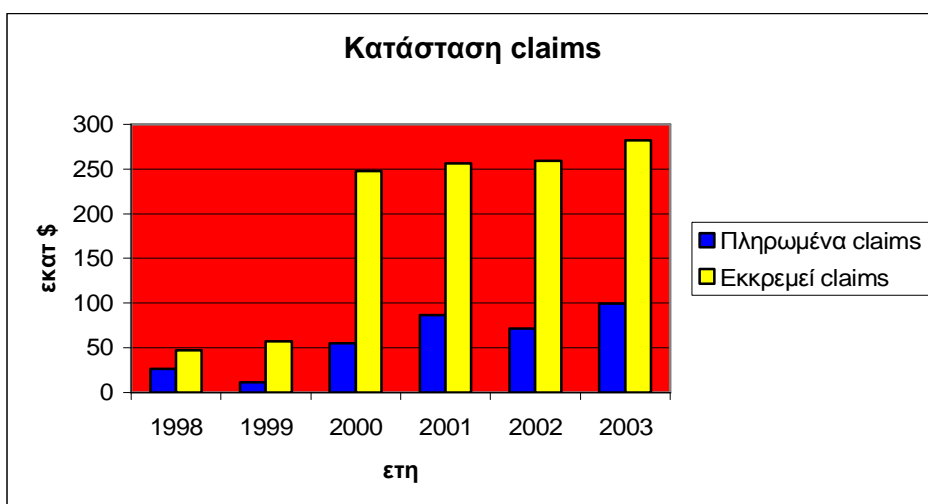
Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι εδρεύει στο Newcastle και διατηρεί γραφεία στον Πειραιά και το Χονγκ – Κονγκ.

### **Πίνακας 13**

#### ***Κατάσταση claims***

Έτη	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Πληρωμένα claims	25.9	11.2	55.0	86.1	71.2	99,1
Εκκρεμή claims	46.8	57.4	247.7	256.0	259.1	282,1

**Σχεδιάγραμμα 13**



Από τον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε ότι υπάρχει μια σταδιακή αύξηση των πληρωμένων claims από τα 25.9 εκατ. \$ το 1998 στα 99,1 εκατ. \$ το 2003.

### **3.1.5 SKULD**

Το Assurance for ningen club έχει έδρα το Όσλο και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από τις Σκανδιναβικές χώρες. Έχει υποκαταστήματα στο Παρίσι και στο Χονγκ Κονγκ.

Το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στις λίστες του είναι κάτω από 500 τόρους με το μεγαλύτερο ποσοστό να αποτελείται από πλοία που είναι χρονοναυλωμένα. Έτσι το 1999 από τα περίπου 40,2 εκ. τόρους που είχε το Club, το 32,4% ανήκει σε χρονοναυλωτές που είχαν χρονοναυλώσει τα πλοία.

Βασική προϋπόθεση αποτελεί το ότι όλα τα πλοία πρέπει να είναι κάτω των 13 ετών και να έχουν ταξινομηθεί από τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.

Το Skuld Club έχει δημιουργήσει κοινοπραξία με το Gard Club ώστε να παρέχει πληρέστερη κάλυψη των απαιτήσεων, κυρίως από πετρελαιοειδή.

Στον πιο κάτω πίνακα αναφέρονται τα είδη των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο club:

#### **Πίνακας 14**

##### ***Είδη πλοίων***

Είδη πλοίων	Owners		Charters	
	Αριθμός πλοίων	Τονάζ (million gt)	Αριθμός πλοίων	Τονάζ (million gt)
Tankers	576	17,1	113	3,5
Tankers /chemicals	189	1,2	54	0,4
LPG/ LNG	100	1,5	6	0,1
Combined oil/ ore	22	1,4	-	-
Dry cargo bulk	463	8,0	512	12,1
Dry cargo bulk Tw. D	1025	4,0	496	3,2
RO-RO /Containers	305	4,1	136	1,4
Cruise vessels	31	0,7	1	-

Ferries/ passengers	335	0,8	30	-
Offshore/ supply	175	0,3	23	0,1
Fishing vessels	92	0,1	-	-
Others	435	0,4	14	0,1
Σύνολο	3748	39,6	1385	20,9

**Πίνακας 15**

*Γεωγραφική διάρθρωση πελατών*

	2001	2002
Norway	21.9%	24.1%
Nordic countries (except Norway)	16.8%	14.7%
Greece	8.8%	6.3%
Rest of Europe	31.5%	31.5%
USA	9.7%	10.1%
Far East	9.8%	8.8%
Other	1.5%	4.6%

**Σχεδιάγραμμα 14**



Στον προηγούμενο πίνακα γίνεται η διάρθρωση του στόλου του club.

Στην συνέχεια γίνεται μια ανάλυση τόσο των πληρωμένων όσο και των εκκρεμών αποζημιώσεων.

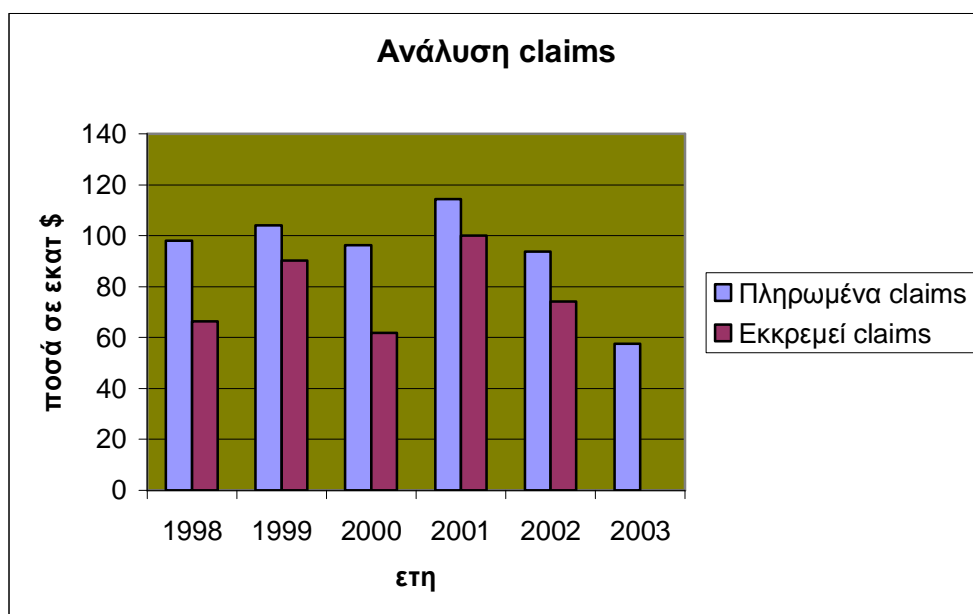
**Πίνακας 16**

***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Πληρωμένα claims	98.0	104.23	96.4	114.4	93.7	57.5

Εκκρεμή claims	66.3	90.3	61.8	100.1	74.1	-
----------------	------	------	------	-------	------	---

**Σχεδιάγραμμα 15**



### **3.1.6 STANDARD STEAMSHIP OWNERS PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED**

Το Standard P&I Club είναι ένα από τα μεγαλύτερα Club, έχει έδρα το Λονδίνο και τα μέλη του προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη.

Ιδρύθηκε το 1885 και το 1970 μετέφερε τις βασικές του επιχειρήσεις στις Βερμούδες. Σήμερα ασφαλίζει περίπου 67 εκατ. gt αντιπροσωπεύοντας μια μεγάλη ποικιλία

ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ανά τον κόσμο. Το αρχικό standard P&I Club παραμένει στο Λονδίνο και ασφαλίζει περίπου 1 εκατ. γι του ναυτικού εμπορίου στην Ευρώπη.

Σταθμούς του Standard P&I Club αποτελούν το 1995 όπου αναπτύχθηκε το Standard Europe για τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 1997 όπου δημιουργήθηκε το Standard Asia για τα μέλη της περιοχής Ασίας – Ειρηνικού.

Το Standard War Risks ιδρύθηκε το 1913 για Βρετανικά πλοία με σκοπό να παρέχει κάλυψη για Hull & Machinery και όχι για απαιτήσεις προς τρίτους. Τα μέλη του δεν περιορίζονται μόνο σε πλοία που φέρουν την Βρετανική σημαία αλλά δέχεται και πλοία των οποίων η ιδιοκτησία είναι τουλάχιστον 50% Βρετανική. Επίσης, αντίστοιχο παράρτημα διαθέτει και στον Καναδά με την ονομασία Canadian Ship-owners Mutual Assurance Association.

Οι στόχοι του standard P&I Club είναι οι εξής:

- § Να μειωθεί το κόστος του P&I Insurance
- § Να δοθεί έμφαση στην υψηλή ποιότητα των Ship Operators
- § Να παρέχεται πρώτης τάξεως ασφάλιση και εξυπηρέτηση

Τα Bermuda, London, Asia & Europe Standard P&I Club υπόκεινται στους κανονισμούς του International Group Agreement και προσφέρουν κάλυψη μέχρι 2 δις \$/ claims (με εξαίρεση τα claims για ρύπανση από πετρέλαιο που περιορίζονται σε 1 δις \$/ claims).

Η Defense class παρέχει ασφάλιση νομικών εξόδων στους πλοιοκτήτες, ναυλωτές και διαχειριστές. Καλύπτει το κόστος των νομικών εξόδων και άλλων δαπανών που



προέρχονται από ένα μέλος στην έρευνα μιας ευρείας ποικιλίας claims που προκύπτουν από Shipping Operator συμπεριλαμβανομένων claims για ενοίκιο πλοίου, ναύλο και demurrage αλλά και από διαφωνίες ανάμεσα σε ναυπηγεία και προμηθευτές.

Ο στόλος των πλοίων είναι κυρίως πλοία γραμμών που ανήκουν σε Βρετανούς και Δυτικοευρωπαίους πλοιοκτήτες. Όμως πλοιοκτήτες από την Ν. Αμερική, την Ασία, την Ελλάδα, την Ιταλία και την Ολλανδία έχουν κάνει την εμφάνιση τους διεκδικώντας τουλάχιστον μερικοί από αυτούς, σημαντική θέση στο Club.

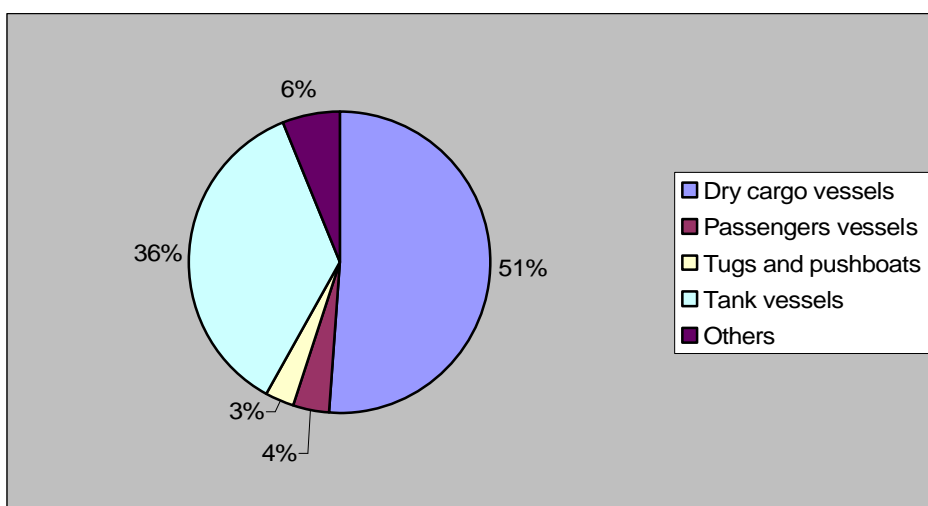
Ο στόλος του club αποτελείται:

### **Πίνακας 17**

#### ***Είδος πλοίου***

Είδος πλοίου	Dry cargo vessels	Passengers vessels	Tugs and pushboats	Tank vessels	Others
	51%	4%	3%	36%	6%

**Σχεδιάγραμμα 16**



Το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου αποτελείται από πλοία Dry cargo vessels και Tank vessels και ακολουθούν τα άλλα είδη με σχεδόν ίδιο ποσοστό.

Ποσοστό καλυπτόμενου κινδύνου για τα έτη 1998,1999 και 2000.

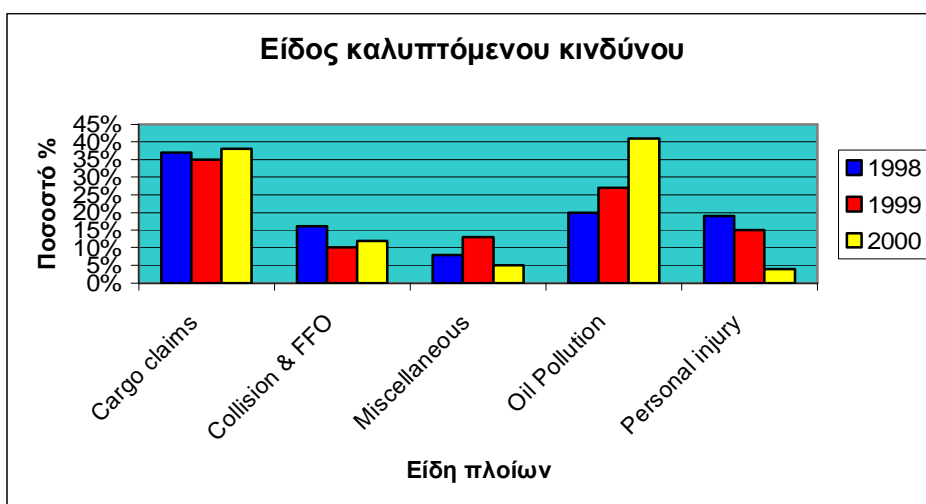
**Πίνακας 18**

*Ποσοστό καλυπτόμενου κινδύνου*

Είδος καλυπτόμενου κινδύνου	1998	1999	2000
Cargo claims	37%	35%	38%
Collision & FFO	16%	10%	12%
Miscellaneous	8%	13%	5%
Oil Pollution	20%	27%	41%

Personal injury	19%	15%	4%
-----------------	-----	-----	----

### Σχεδιάγραμμα 17



Στον πιο κάτω πίνακα βλέπουμε το ποσοστό συμμετοχής στο club ανάλογα με την γεωγραφική περιοχή

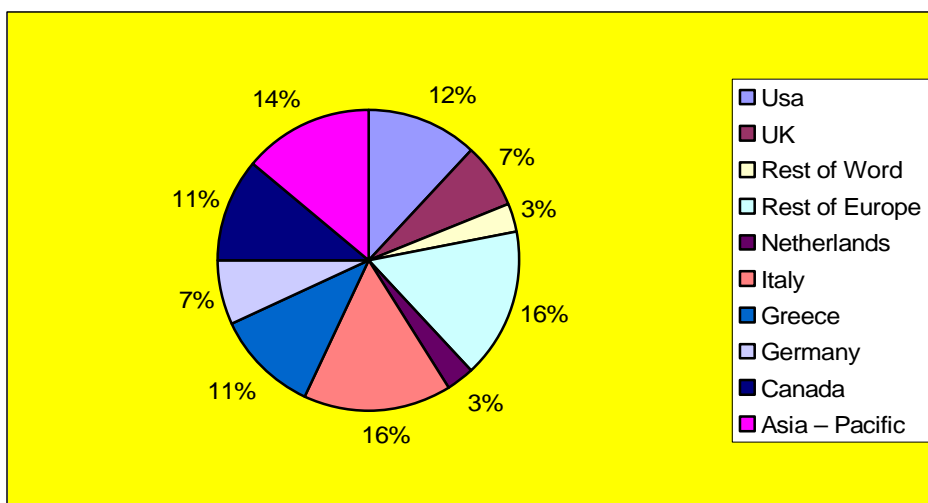
### Πίνακας 19

#### *Γεωγραφική περιοχή πελατών*

Χώρα	Ποσοστό συμμετοχής
U.S.A	12%
UK	7%
Rest of the World	3%
Rest of Europe	16%

Netherlands	3%
Italy	16%
Greece	11%
Germany	7%
Canada	11%
Asia – Pacific	14%

**Σχεδιάγραμμα 18**



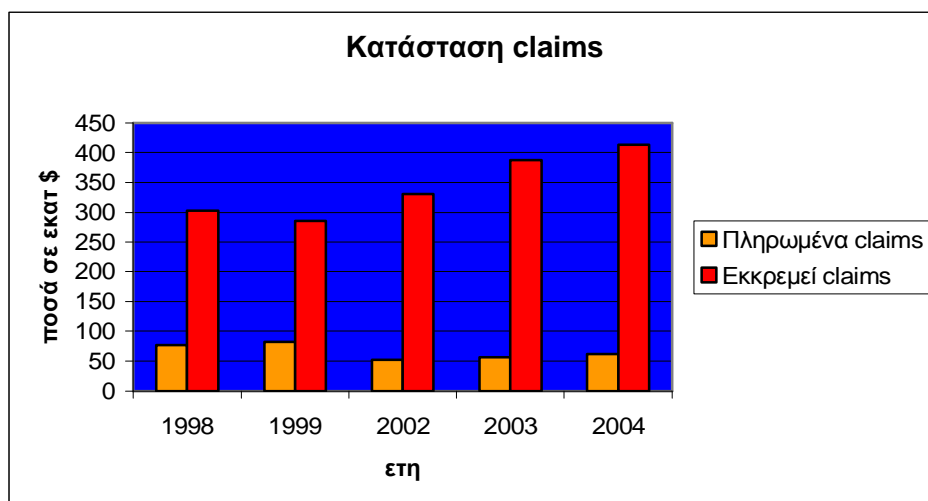
Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα claims που έχουν πληρωθεί και αυτά που εκκρεμούν

## Πίνακας 20

### *Κατάσταση claims*

Έτη	1998	1999	2002	2003	2004
Πληρωμένα claims	76,9	82,4	52,2	56,7	61,8
Εκκρεμή claims	303,0	286,0	330,0	387,4	413,1

### **Σχεδιάγραμμα 19**



Όπως παρατηρούμε έχουμε μια αυξομείωση των πληρωμένων claims. Πιο συγκεκριμένα το έτος 1998 τα claims ήταν 76,9 εκατ. \$ και στη συνέχεια από 82,4 εκατ. \$ το 1999 μειώθηκαν στα 61,8 εκατ. \$ το 2004

### **3.1.7 THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED**

Το Steamship Mutual ιδρύθηκε το 1909 και έγινε P&I Club το 1974. Στις 20 Φεβρουαρίου του 1975 μετονομάστηκε σε Steamship Bermuda και τελευταία έχει εγγράψει στις λίστες του μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών οχηματαγωγών. Δουλεύει πάνω σε μη κερδοσκοπική βάση και πληρώνει τα claims από τις συνδρομές των μελών του. Εάν μια χρονιά τα Claims υπερβαίνουν τις εισφορές του club τότε τα μέλη του πληρώνουν ένα pro rata call για την κάλυψη αυτού του ποσού και δεν είναι υποχρεωμένοι να πληρώνουν όλο το ασφάλιστρο αλλά ένα συγκεκριμένο μειωμένο ποσό που συνεπάγεται βέβαια και περιορισμένες καλύψεις. Αρχικά κάλυπτε μόνο το ¼ σε περιπτώσεις σύγκρουσης και για ζημιές προς τρίτους, αλλά από το 1974 ξεκίνησε να καλύπτει και τις ζημιές του φορτίου.

Δυο είναι οι βασικοί κλάδοι της δομής του club η οποία ακολουθεί την τυπική και δοκιμασμένη συνταγή των μεγαλύτερων P&I club στον χώρο της ναυτιλίας και είναι:

#### **§ The Directors**

Αυτοί αποτελούν το Board of Directors που εκλέγεται από τα μέλη του club και είναι υπεύθυνο για την χάραξη στρατηγικής, οικονομικής πολιτικής και για την μεταβολή η οποία σχετίζεται με το ποσό των claims ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

## § The Managers

Επειδή οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να ασχοληθούν με θέματα που αφορούν τα claims αναλαμβάνουν αυτή την εργασία οι managers. Επίσης διαθέτει ένα μεγάλο δίκτυο από αναλυτές, δικηγόρους και ανταποκριτές σε όλο τον κόσμο.

Τέλος, σχετικά με τα είδη των καλύψεων αυτά είναι τα εξής δύο:

### § Class 1 Protection and Indemnity

Καλύπτει claims για τέσσερις βασικούς τύπους και πιο συγκεκριμένα για φορτίο (π.χ. ζημία φορτίου), πληρώματος (π.χ. τραυματισμός ή αρρώστια μέλους του πληρώματος), σύγκρουση, ζημίες στον εξοπλισμό των λιμανιών, για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών και τέλος για ρύπανση από πετρέλαιο. Σχετικά με τις καλύψεις, αυτές ανέρχονται σε 1 δις \$ για ρύπανση από πετρέλαιο και 4,25 δις \$ για άλλες μορφές ρύπανσης.

### § Class 2 Freight Demurrage and Defense

Προσφέρει νομική αποστασία στα μέλη του και τα ποσά τα οποία πληρώνει αφορούν μόνο αμοιβές δικηγόρων.

Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζονται τόσο οι πληρωμένες όσο και οι εκκρεμείς αποζημιώσεις για τα έτη 1998, 1999, 2002, 2003 και 2004.

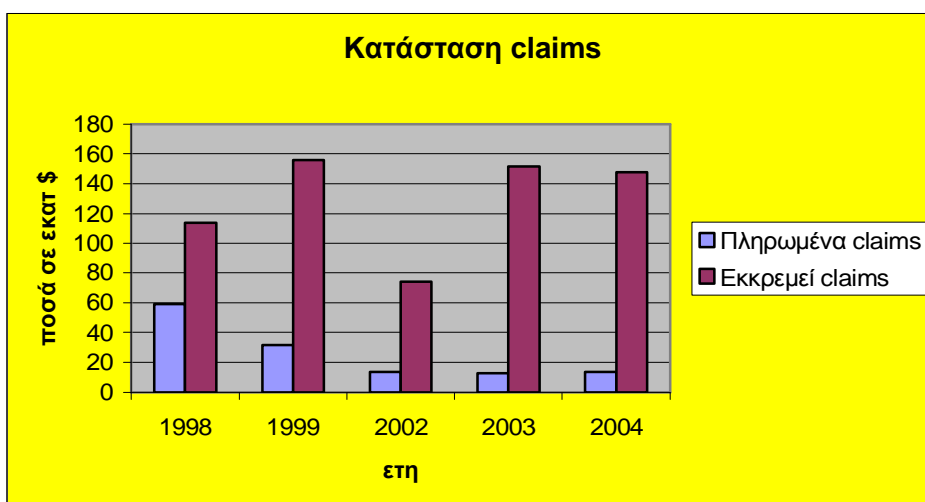
#### Πίνακας 21

##### *Κατάσταση claims*

	1998	1999	2002	2003	2004
Πληρωμένες αποζημιώσεις	59,2	31,7	13,6	13,0	13,5

Εκκρεμείς αποζημιώσεις	113,9	155,8	74,2	151,5	147,6
---------------------------	-------	-------	------	-------	-------

### Σχεδιάγραμμα 20



### 3.1.8 THE SWEDISH CLUB

Το Swedish club έχει έδρα το Gothenburg της Σουηδίας, και είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1872 διατηρώντας γραφεία σε όλα τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Η διοίκησή του ασκείται από τα μέλη του (που έχουν σαν βασική τους αρχή την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν) μέσω του Board of Directors που χαράσσει την στρατηγική του club.

Οι βασικές του καλύψεις είναι:

- § Για Valovem B/L



- § Για απαιτήσεις πλοιοκτητών
- § Για παρέκκλιση
- § Για Passengers deviation
- § Για απαιτήσεις πλοιοκτητών
- § Για καύσιμα
- § Exxon GA Clause
- § Ship's cash

Η πλειονότητα των μελών του Swedish club προέρχεται από την Σουηδία αλλά μέλη υπάρχουν και από την Βόρεια Ευρώπη, την Ελλάδα, το Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη. Ο στόλος των πλοίων περιλαμβάνει σχεδόν όλους τους τύπους, με τα φορτηγά να κυριαρχούν. Το μεγαλύτερο μέρος των επιβατηγών πλοίων δραστηριοποιείται στη Βαλτική Θάλασσα.

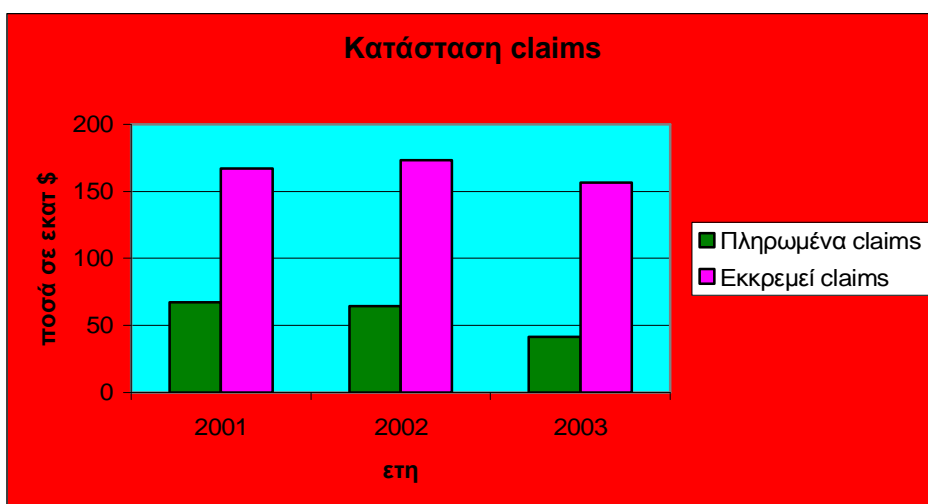
Τα οικονομικά στοιχεία για τα τρία τελευταία έτη όπως έχουν ανακοινωθεί είναι:

## **Πίνακας 22**

### ***Κατάσταση claims***

	2001	2002	2003
Πληρωμένα claims	67.1	64.6	41.3
Εκκρεμή claims	166.9	173.3	156.6

**Σχεδιάγραμμα 21**



### **3.1.9 THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED**

Με την έδρα του στο Λονδίνο το U.K club διατηρεί γραφεία στο Μαϊάμι, στο Σαν Φρανσίσκο, στη Νέα Υόρκη και στο Τόκιο.

Πρόκειται για το μεγαλύτερο P&I Club στον κόσμο, με εγγεγραμμένο τονάζ διπλάσιο από το αμέσως προηγούμενο σε μέγεθος Club. Τα μέλη του προέρχονται από την Αμερική, την Ελλάδα, την Ανατολή και την Ευρώπη.

Το U.K. Club, είτε εξ' ολοκλήρου είτε εν μέρει συνεργάζεται με *αλλά* Clubs όπως:

- Το THE HELLENIC MUTUAL WAR RISKS CLUB, που παρέχει κάλυψη για κινδύνους πολέμου για τα ελληνικά πλοία.

- Το T.T Club, που παρέχει αμοιβαία ασφάλιση για τα container ship και τις μεταφορικές βιομηχανίες γενικότερα.

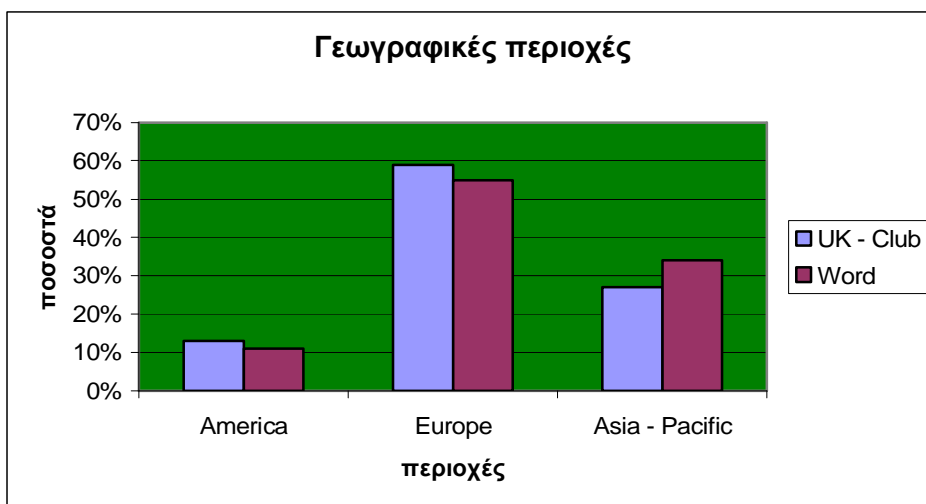
Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζονται οι γεωγραφικές περιοχές όπου το Club έχει εγγεγραμμένη την χωρητικότητά του

### Πίνακας 23

#### *Εγγεγραμμένη χωρητικότητα*

	America	Europe	Asia – Pacific
UK – Club	14.5 εκατ. gt	58.3 εκατ. gt	27.2 εκατ. gt
	13%	59%	27%
World	11%	55%	34%

### Σχεδιάγραμμα 22

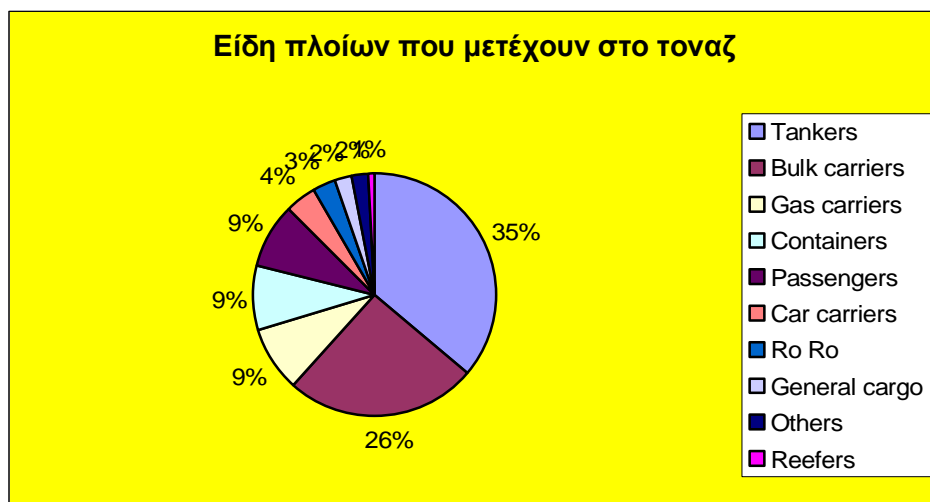


## Πίνακας 24

### *Είδος πλοίου*

Είδος πλοίου	Ποσοστό
Tankers	36%
Bulk carriers	25.6%
Gas carriers	8.6%
Containers	8.7%
Passengers	8.5%
Car carriers	4.2%
Ro Ro	3.2%
General cargo	2.1%
Others	2.4%
Reefers	0.7%

### **Σχεδιάγραμμα 23**



Όπως βλέπουμε το μεγαλύτερο ποσοστό το κατέχουν τα πλοία τύπου Tanker και Bulk carrier. Αναφορικά με τις ηλικίες τα περισσότερα πλοία είναι νέα με ηλικία περίπου 10 ετών.

### **Πίνακας 25**

#### ***Ηλικία πλοίων***

Age	Ποσοστό
0 – 4	28%
5 – 9	21%
10 – 14	16%
15 – 19	13%
20 – 24	14%
25+	9%

**Σχεδιάγραμμα 24**



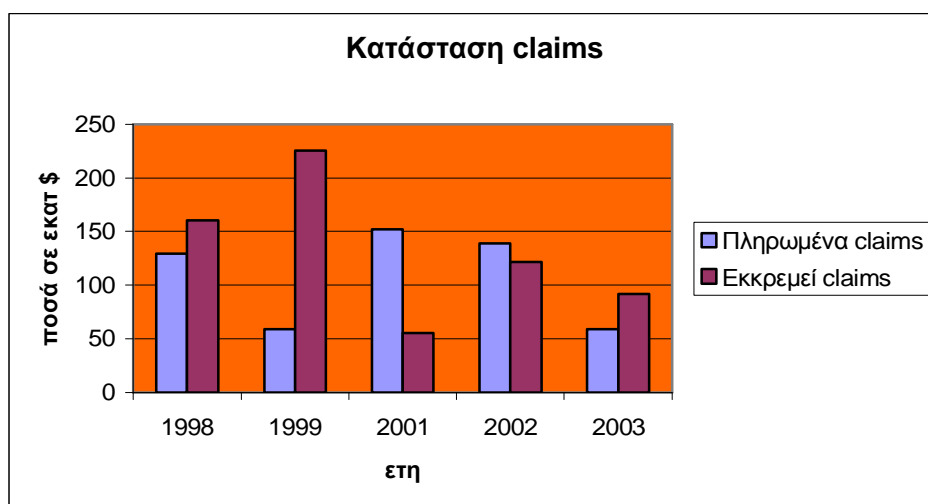
Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζονται τόσο οι πληρωμένες όσο και οι εκκρεμείς αποζημιώσεις.

**Πίνακας 26**

***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2001	2002	2003
Πληρωμένες αποζημιώσεις	129,1	59,1	152,1	138,7	59,1
Εκκρεμείς αποζημιώσεις	160,1	225,5	55,2	121,4	91,7

Σχεδιάγραμμα 25



### 3.1.10 THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

Το West of England Club ιδρύθηκε το 1832 από τους πλοιοκτήτες της δυτικής Βρετανίας με σκοπό να σπάσει το μονοπώλιο που οι Lloyd's και οι άλλες ασφαλιστικές εταιρίες είχαν επιβάλει στην αγορά της Βρετανίας. Για την δημιουργία του Club τα αρχικά του μέλη συνεισέφεραν ένα αρχικό αμοιβαίο ποσό το οποίο ήταν μικρότερο από αυτό που επικρατούσε στην ασφαλιστική αγορά.

Από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα δημιουργήθηκε η ανάγκη για την κάλυψη απαιτήσεων προς τρίτους το οποίο οδήγησε το 1855 στην μετατροπή του σε P&I Club. Το 1870 δημιουργήθηκε το West of England Steam Ship Owners Protection and Indemnity

που αποτέλεσε ένα από τα πρώτα Club όπου εγγράφονταν πλοία τα οποία δεν έφερναν την βρετανική σημαία. Στην συνέχεια, και πιο συγκεκριμένα το 1969, πήρε την τελική του μορφή και ονομασία η οποία διατηρείται μέχρι σήμερα.

Το West of England είναι πρωτοπόρος στον χώρο του και σκοπός του είναι να καλύπτει απαιτήσεις τρίτων αλλά και να εξυπηρετεί τους πλοιοκτήτες και ναυλωτές - μέλη του ανά τον κόσμο. Σήμερα διαχειρίζεται περίπου 48 εκατ. gt και χαίρει μεγάλης εκτίμησης στον χώρο που δραστηριοποιείται. Το West of England απασχολεί συνολικά 150 άτομα (125 στην Αγγλία, 7 στον Πειραιά και 18 στο Χονγκ – Κονγκ), διαθέτοντας αντιπροσώπους σε όλα τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και χαράσσοντας την στρατηγική του οικονομική και πολιτική από το Board of Directors.

Δύο είναι οι βασικοί τύποι καλύψεων που προσφέρει το West of England Club:

**§ Protection and Indemnity (P&I) (Class 1)**

Καλύπτει τα μέλη του για ζημιές φορτίου καθώς και για απαιτήσεις προς τρίτους, με 1 δις \$ για ρύπανση από πετρέλαιο και 4,5 δις \$ για άλλες μορφές.

**§ Freight Demurrage and Defense (FD & D) (Class 2)**

Καλύπτει νομικά θέματα που αφορούν συμβόλαια και ναυλοσύμφωνα.

Σχετικά με την διαχείριση των claims, αυτή ακολουθεί την εξής διαδικασία:

**§** Συγκεντρώνονται όλα τα σχετικά στοιχεία με τα claims και οτιδήποτε υπάρχει από παρόμοιο παλαιότερο γεγονός.

**§** Γίνεται προσπάθεια να βρεθεί ποιος έχει την ευθύνη του περιστατικού.



§ Ακολουθεί συνεργασία με τα εμπλεκόμενα μέλη και το International Group of P&I Clubs.

Η κυρίως καταγωγή των μελών του είναι ευρωπαϊοί αλλά υπάρχουν και πλοιοκτήτες από τα Αραβικά Εμιράτα, τη Νότια Αφρική και τις Η.Π.Α. Επίσης συνεργάζεται με το T.T Club.

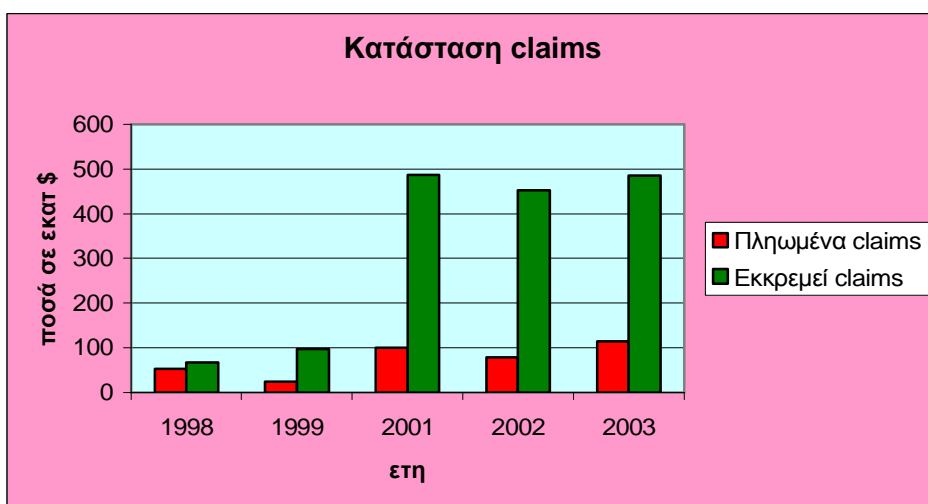
Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα claims που έχουν πληρωθεί και αυτά που εκκρεμούν

**Πίνακας 27**

***Κατάσταση claims***

Έτη	1998	1999	2001	2002	2003
Πληρωμένα claims	52.5	23.4	99.1	78.0	114.1
Εκκρεμή claims	67.1	97.4	486.1	452.6	485.3

**Σχεδιάγραμμα 26**



Όπως και στα περισσότερα clubs έτσι και εδώ έχουμε μια σταδιακή αύξηση των πληρωμένων claims από έτος σε έτος ξεκινώντας από το 1998 με 52,5 και φτάνοντας στο 2003 με 114,1 εκατ. \$.

### **3.1.11 THE AMERICAN CLUB**

Το American P & I club ιδρύθηκε στη Ν. Υόρκη το 1917 και είναι το μόνο P&I Club που εδρεύει στην Αμερική.

Το American P & I club έγινε μέλος των διεθνών γκρουπ των P & I club που ελέγχουν το 90% της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς στις 20 Φεβρουάριου 1998. Σκοπός του είναι να παρέχει κάλυψη στους Ship-owners και Charters για υποχρεώσεις που αντιμετωπίζουν στις εμπορικές τους επιχειρήσεις. Σήμερα εγγράφονται σε αυτό μέλη από όλο τον κόσμο

ενώ παλαιότερα δικαίωμα συμμετοχής είχαν μόνο οι πλοιοκτήτες οι οποίοι είχαν σημαία Αμερικής πάνω στο πλοίο τους.

Διαφοροποιείται από τα υπόλοιπα P & I clubs στο ότι βασίζεται σε μη κερδοσκοπική αρχή όπου μέλη του P & I club είναι και οι ασφαλιστές και οι ασφαλιζόμενοι. Σχετικά με τα ποσά των αποζημιώσεων του καλύπτει αυτά είναι 1 εκατ. \$ για ρύπανση από πετρέλαιο και 4,5 εκατ. \$ για άλλες μορφές ρύπανσης και υπόκειται στους κανονισμούς του New York State Insurance Department που είναι διεθνώς αναγνωρισμένο.

Από το 1996 που άνοιξε τις πόρτες του σε άλλες σημαίες, εκτός της Αμερικής, έχει μια αύξηση στα μέλη του κατά περίπου 54%. Τα μέλη του P & I club αποτελούνται από μεγάλα ονόματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως οι Atlantic Richfield, BP, Farrell Linew, Kimberly Clarke, Occidental Petroleum, Standard Shipping και Union Carpide.

Οι τύποι των πλοίων που το παραπάνω club έχει στις λίστες του είναι Bulklers & Tankers. Από την μελέτη του πίνακα βλέπουμε ότι πριν από το 1999 τα δεξαμενόπλοια ήταν τα πλοία που κυριαρχούσαν στις λίστες του club. Μετά το 2001 ο τύπος των πλοίων άλλαξε και κυρίαρχη θέση έχουν τα χύδην φορτίου.

Από τα μέσα του 2004 διανύει το σημαντικότερο σημείο της ιστορίας του. Μετά την αύξηση του Φεβρουαρίου του 2004 το συνολικό tonnage ξεπέρασε τα 20 εκατ. gt και το εισόδημά του άγγιξε το ρεκόρ των 120 εκατ. \$.

### **Πίνακας 28**

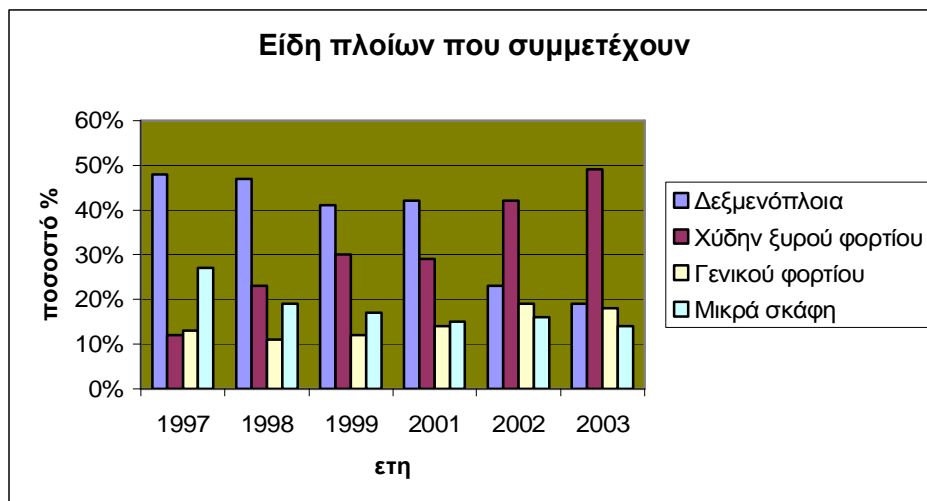
#### ***Είδη πλοίων***

Τύπος πλοίου	1997	1998	1999	2001	2002	2003
Δεξαμενόπλοια	48%	47%	41%	42%	23%	19%
Χύδην ξυρού	12%	23%	30%	29%	42%	49%

φορτίου						
Γενικού φορτίου	13%	11%	12%	14%	19%	18%
Μικρά σκάφη	27%	19%	17%	15%	16%	14%

Πηγή: THE AMERICAN CLUB

**Σχεδιάγραμμα 27**



Η διαφορά μεταξύ owned % και charterer % είναι μεγάλη με το μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας να κατέχουν οι charterers. Πιο αναλυτικά:

**Πίνακας 29**

***Χωρητικότητα club***

Έτη	OWNED	CHARTERER
2001	10%	90%

2002	12%	88%
2003	13%	87%

Από τον πιο κάτω πίνακα βλέπουμε ότι παραδοσιακά η Ευρώπη κατέχει το μεγαλύτερο μέρος, με δεύτερη τις Η.Π.Α. Η Μέση Ανατολή και οι άλλες χώρες κατέχουν σαφώς μικρότερο ποσοστό.

### **Πίνακας 30**

#### *Γεωγραφική διάρθρωση*

Έτη	Europe	USA	Far East	Other
2001	42%	42%	10%	6%
2002	50%	35%	11%	4%
2003	54%	23%	14%	9%

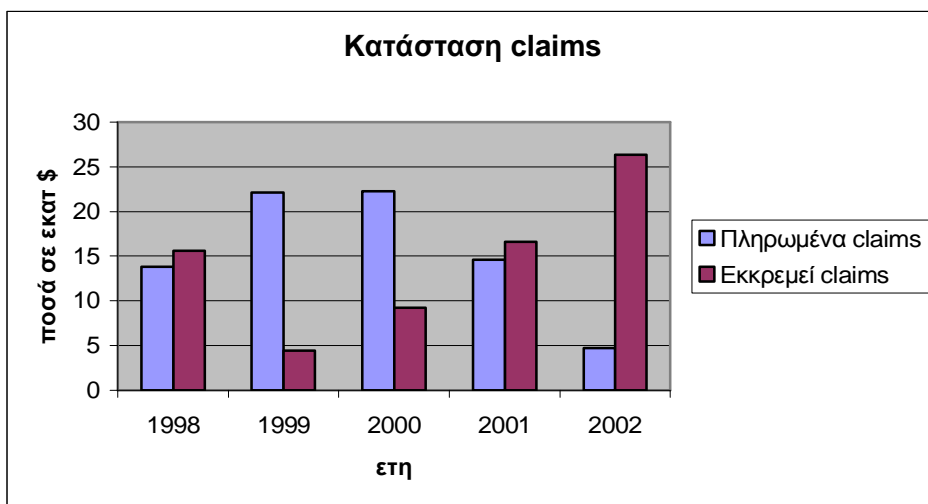
Σχετικά με τα χρήματα που έχει πληρώσει το Club για αποζημιώσεις και με τις εκκρεμείς αποζημιώσεις έχουμε:

### **Πίνακας 31**

#### *Κατάσταση claims*

	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03
Καθαρές πληρωμένες αποζημιώσεις	13,8	22,1	22,3	14,6	4,7
Εκκρεμείς αιτήσεις αποζημιώσεων	15,6	4,4	9,2	16,6	26,3

Σχεδιάγραμμα 28



Από τα πιο πάνω στοιχεία βλέπουμε ότι η οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων για το America P&I Club ήταν 13,8 εκατ. \$ το 1998/99, 22,1εκατ\$ το 1999/00, 22,3 εκατ. \$ το 2000/01, 14,6εκατ\$ το 2001/02 και 4,7 εκατ. \$ το 2002/03 με τα περισσότερα χρήματα για αποζημιώσεις τα έτη 1999/00 και 2000/01 με 22,1 και 22,3 εκατ.\$ αντίστοιχα ενώ τα λιγότερα πλήρωσε το 2002/03 με συνολικά 4,7 εκατ.\$ . Βλέπουμε ότι μεταξύ 1998/99 και 1999/00 και 2000/01 έχουμε μια αύξηση κατά 59% και μετά μια πολύ μεγάλη πτώση μεταξύ των ετών 2000/01 και 2002/03 της τάξεως του 40% .

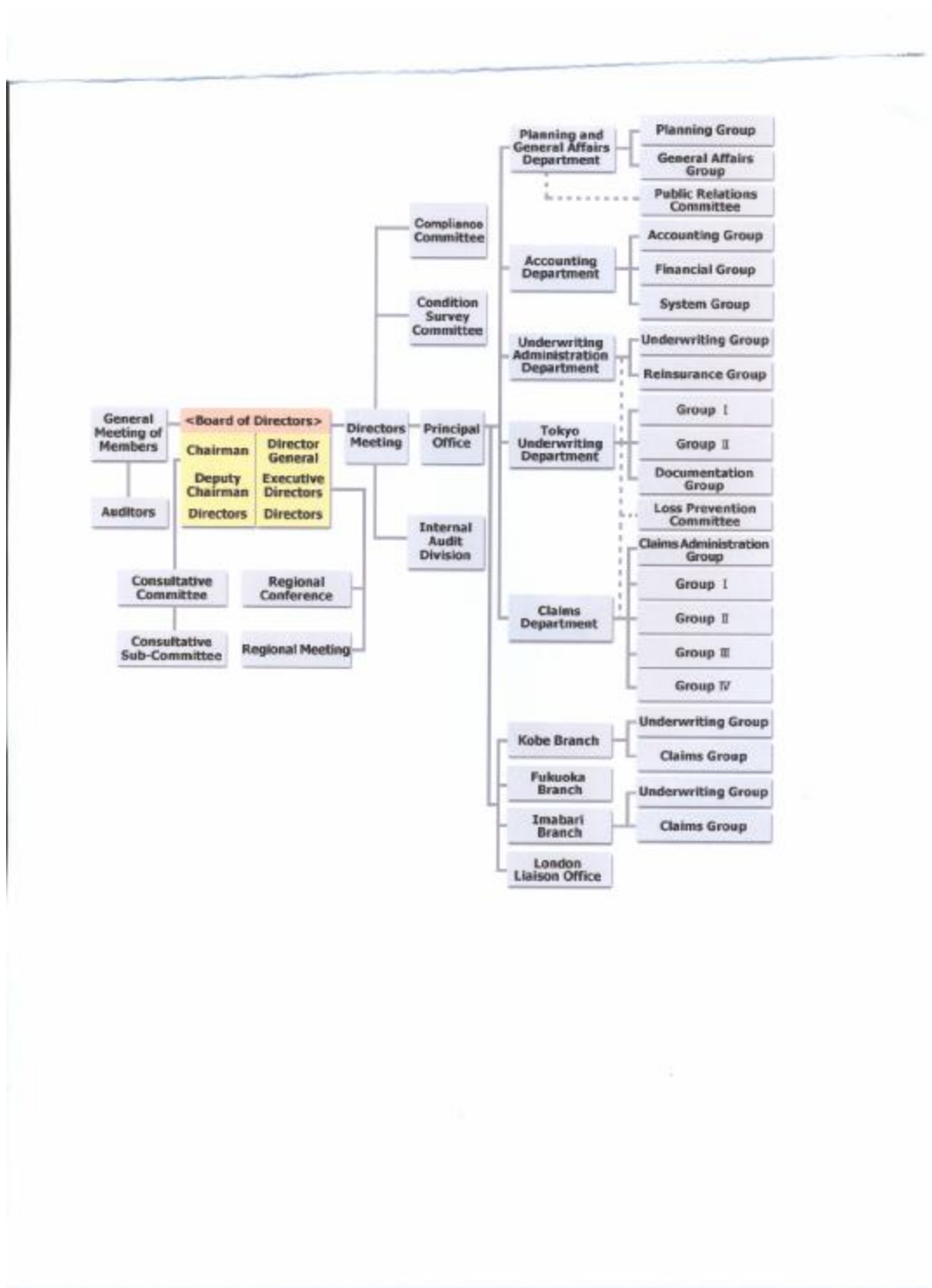
### 3.1.12 THE JAPAN CLUB

Το JAPAN CLUB ιδρύθηκε το 1950 για να καλύψει τις απαιτήσεις του συνεχώς αυξανόμενου ιαπωνικού στόλου και έγινε μέλος του International Group of P&I club το 1976. Τα περιουσιακά του στοιχεία υπολογίζονται σε 240 εκατ. γεν και διατηρεί γραφεία στα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα απασχολώντας συνολικά 118 άτομα. Έχει 4,200 μέλη και εγγεγραμμένα 6,200 πλοία συνολικής χωρητικότητας 57 εκατ. gt.

Οι βασικότερες καλύψεις του είναι:

- § Ζημίες στον εξοπλισμό του λιμανιού
- § Ρύπανση από πετρέλαιο
- § Ζημίες στην αλιεία
- § Τραυματισμός πληρώματος
- § Τραυματισμός ή θάνατος τρίτων
- § Ζημίες στον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης
- § Ζημίες από σύγκρουση
- § Ζημίες σε εξοπλισμό ναυσιπλοΐας
- § Ζημιά στο φορτίο
- § Νομικά κόστη

Η οργάνωση του Japan P&I Club έχει την εξής μορφή (πηγή Japan P&I Club) :



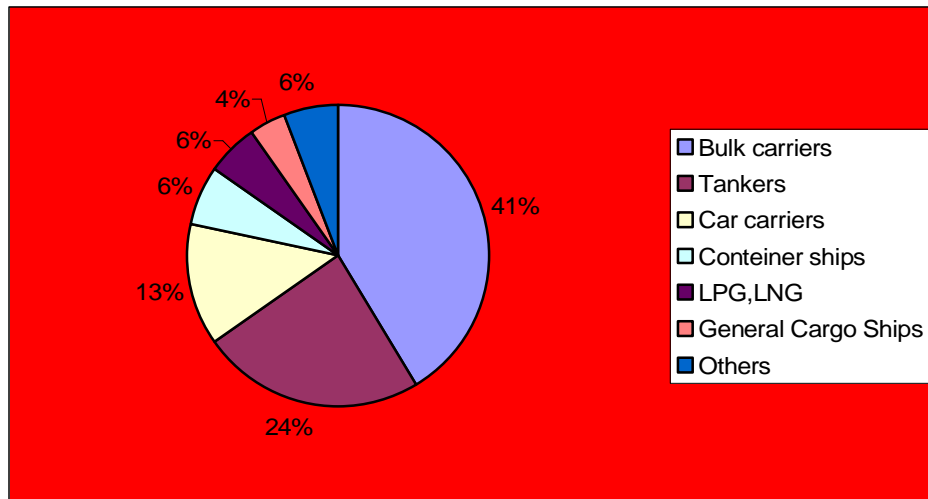


### Πίνακας 32

#### *Είδος πλοίου*

Είδος πλοίου	Ποσοστό
Bulk carriers	41.33%
Tankers	23.97%
Car carriers	13.01%
Container ships	6.42%
LPG, LNG	5.59%
General Cargo Ships	3.75%
Others	5.93%

#### **Σχεδιάγραμμα 29**



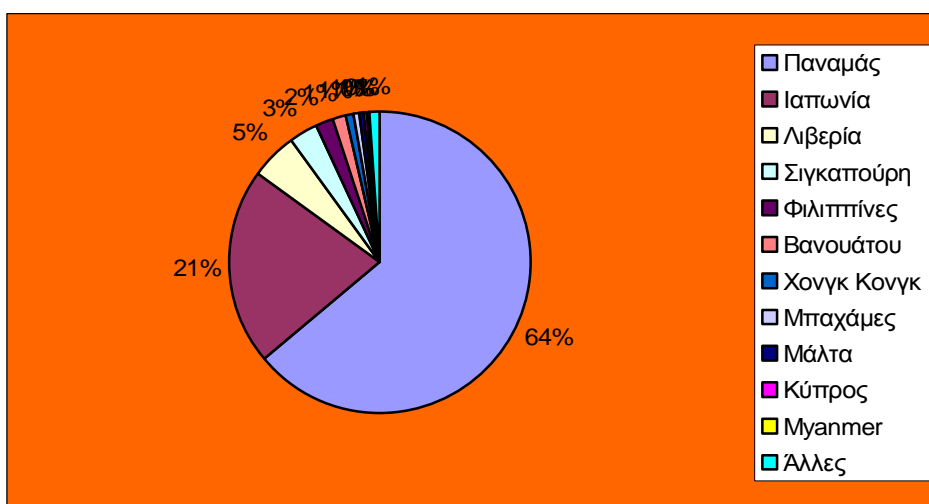
Από τον πίνακα βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των εγγεγραμμένων πλοίων είναι Bulk carriers και ακολουθούν τα Tankers. Τα υπόλοιπα είδη πλοίων έχουν το ίδιο ποσοστό με εξαίρεση τα Car carriers.

### **Πίνακας 33**

#### ***Σημαία των καταγεγραμμένων πλοίων***

Σημαία των καταγεγραμμένων πλοίων	Ποσοστό
Παναμάς	62,27%
Ιαπωνία	20,66%
Λιβερία	4,39%
Σιγκαπούρη	2,97%
Φιλιππίνες	1,97%
Βανουάτου	1,12%
Χονγκ Κονγκ	1,04%
Μπαχάμες	0,54%
Μάλτα	0,52%
Κύπρος	0,24%
Myanmar	0,18%
Άλλες	1,12%

**Σχεδιάγραμμα 30**



Σχετικά με τις σημαίες η κυρίαρχη είναι ο Παναμάς με ποσοστό που αγγίζει το 60% και ακολουθεί η Ιαπωνία. Από εκεί και πέρα όλες οι άλλες έχουν το ίδιο ποσοστό.

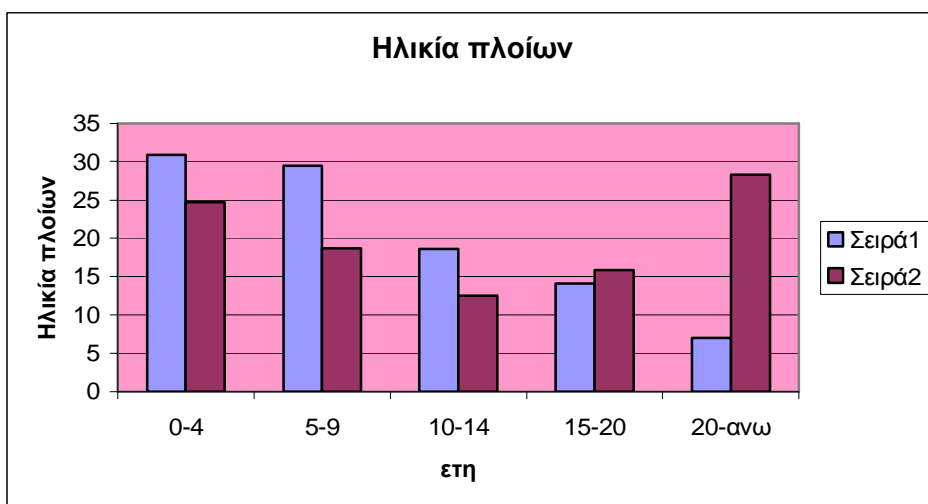
**Πίνακας 34**

*Σύγκριση μεταξύ ηλικίας στόλου ιαπωνικού και παγκόσμιου*

Σύγκριση μεταξύ ηλικίας στόλου ιαπωνικού και παγκόσμιου	0 – 4	5 – 9	10 – 14	15 - 19	20 - άνω

Japan P& I	30.9	29.5	18.6	14.1	7.0
World	24.7	18.7	12.5	15.8	28.3

### Σχεδιάγραμμα 31



Από της ηλικίες βλέπουμε ότι ο στόλος είναι από τους πιο νέους αφού τα περισσότερα πλοία είναι τουλάχιστον 5 ετών.

### Πίνακας 35

#### *Είδος ατυχήματος*

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Pier damage	25	31	15	13	19	
Fishery	5	4	3	4	3	

damage						
Wreck removal	5	4	2	7	3	
Clean up expenses	20	9	5	3	6	
Crew claims	28	24	19	19	16	
Personal injury	4	4	9	2	3	
Cargo damage	11	3	9	4	13	
Others	12	10	10	7	11	
Σύνολο	110	89	72	59	73	10,2
	177,5	181,8	203,1	195,2	197,7	14,8

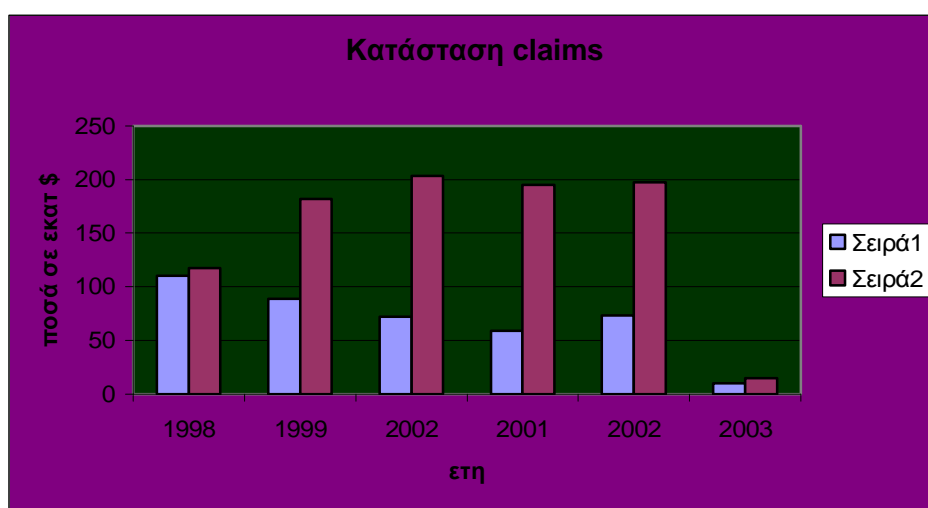
### **Πίνακας 36**

#### ***Κατάσταση claims***

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Συνολικό ποσό πληρωμένων claims (εκατ. \$)	110	89	72	59	73	10,2
Συνολικό	177,5	181,8	203,1	195,2	197,7	14,8

ποσό εκκρεμών claims						
----------------------------	--	--	--	--	--	--

**Σχεδιάγραμμα 32**



Από τα οικονομικά στοιχεία και πιο συγκεκριμένα από τα claims που έχουν πληρωθεί βλέπουμε ότι από το 1998 και μετά υπάρχει μια σταδιακή μείωση των ποσών με αποκορύφωμα το έτος 2003 όπου πληρώθηκαν μόνο 10,2 εκατ. \$

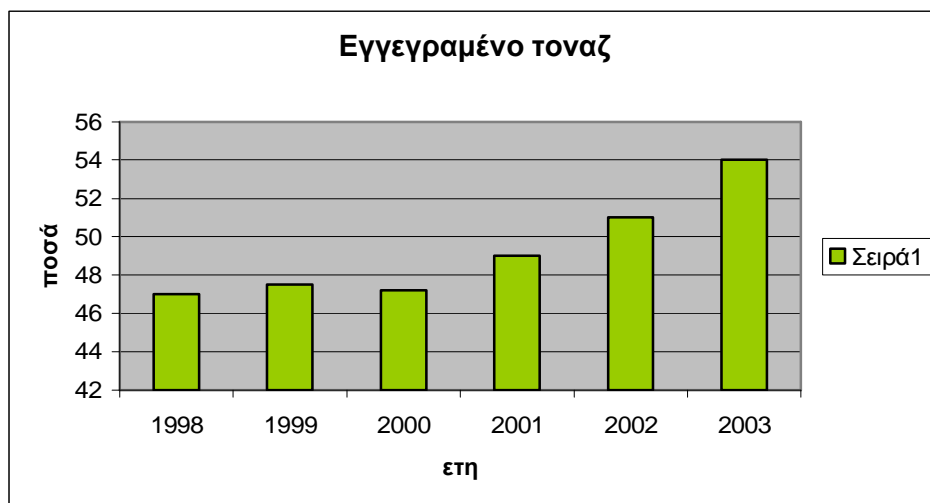
**Πίνακας 37**

**Εγγεγραμμένο τονάζ (σε εκατ. \$gt)**

Εγγεγραμμένο τονάζ (σε εκατ. \$gt)	
1998	47
1999	47,5

2000	47,2
2001	49
2002	51
2003	54

**Σχεδιάγραμμα 33**



Τέλος, παρατηρούμε μια σταδιακή αύξηση της δυναμικότητας του Club αφού έχουμε σταδιακή αύξηση του εγγεγραμμένου τονάζ από τα επίπεδα των 47 εκατ. gt το 1998 στα 54 εκατ. gt το 2003.

## 3.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Από τα οικονομικά στοιχεία που αναφέρουν το ποσό των claims που έχουν πληρωθεί μπορούμε να δούμε την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs. Στον πιο κάτω πίνακα εμφανίζονται τα συνολικά ποσά των χρημάτων για κάθε club ξεχωριστά ανά έτος αλλά και το γενικό συνολικό ποσό των χρημάτων που δόθηκαν.

### 3.2.1 Έτος 1998

Το έτος 1998 έχουμε τα εξής στοιχεία:

#### Πίνακας 38

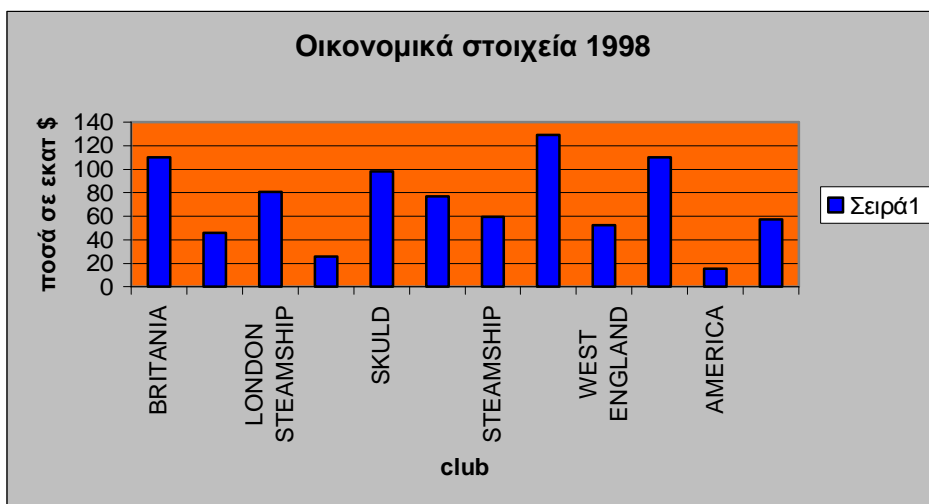
*Συνολικός αριθμός πληρωμένων claims για κάθε club*

	1998 σε εκατ. \$
BRITANNIA	110,3
GARD	45,8
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	81,0
NORTH ENGLAND	25,9



SKULD	98.0
STANDARD	76.9
STEAMSHIP	59.2
UK	129.1
WEST ENGLAND	52.5
JAPAN	110
ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	
AMERICA	15,5
SWEDEN	57,6
Σύνολο	861,8

Σχεδιάγραμμα 34



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με τα AMERICA και SWEDEN P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε τον μέσο όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I clubs πλήρωσαν συνολικά 861,8 εκατ. \$ το έτος 1998 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs για το έτος 1998.

### 3.2.2 Έτος 1999

Το έτος 1999 έχουμε τα εξής στοιχεία:

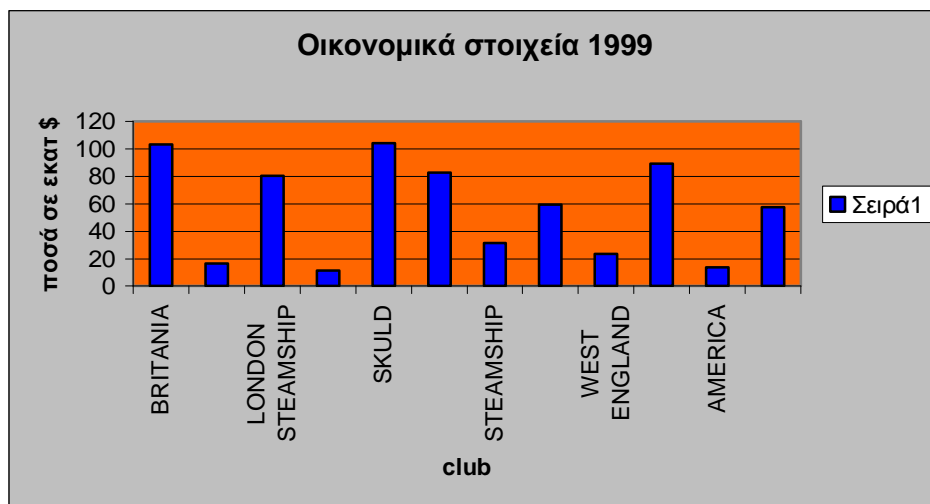
#### Πίνακας 39

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club*

	1999 σε εκατ. \$
BRITANIA	103,0
GARD	16,4
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	80,4
NORTH ENGLAND	11,2
SKULD	104,23
STANDARD	82,4
STEAMSHIP	31,7
UK	59,1

WEST ENGLAND	23.4
JAPAN	89
AMERICA	13,8
ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	
SWEDEN	57,6
Σύνολο	672,23

Σχεδιάγραμμα 35



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με το SWEDEN P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε τον μέσο όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I clubs πλήρωσαν συνολικά 672,23 εκατ. \$ το έτος 1999 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs για το έτος 1999.

### 3.2.3 Έτος 2000

Το έτος 2000 έχουμε τα εξής στοιχεία

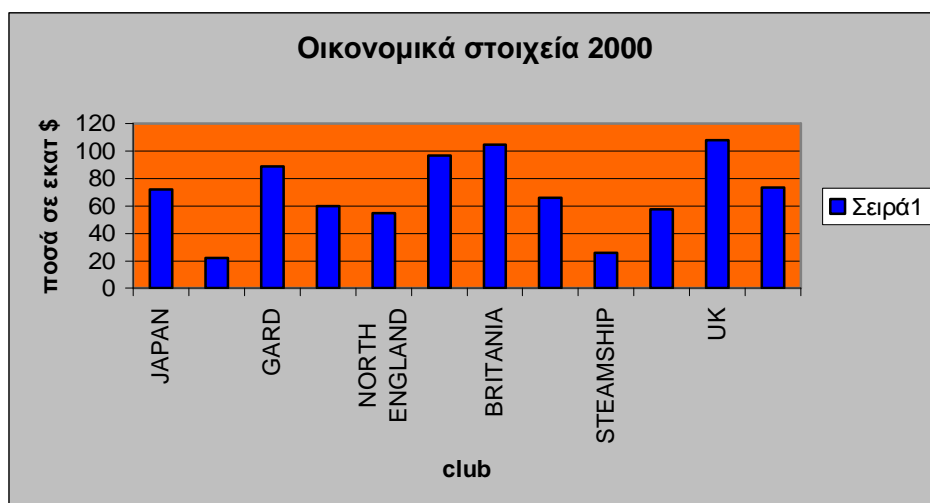
#### Πίνακας 40

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club*

	2000 σε εκατ. \$
JAPAN	72
AMERICA	22,1
GARD	88,6
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	59,6
NORTH ENGLAND	55,0
SKULD	96,4
ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	
BRITANNIA	104,45
STANDARD	66,0
STEAMSHIP	26,0

SWEDEN	57,6
UK	107,62
WEST ENGLAND	73,42
Σύνολο	828,79

**Σχεδιάγραμμα 36**



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με τα SWEDEN, BRITANNIA, STANDARD, STEAMSHIP, UK, WEST ENGLAND P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε τον μέσο όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I

clubs πλήρωσαν συνολικά 828,79 εκατ. \$ το έτος 2000 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των R&I clubs για το έτος 2000.



### 3.2.4 Έτος 2001

Το έτος 2001 έχουμε τα εξής στοιχεία

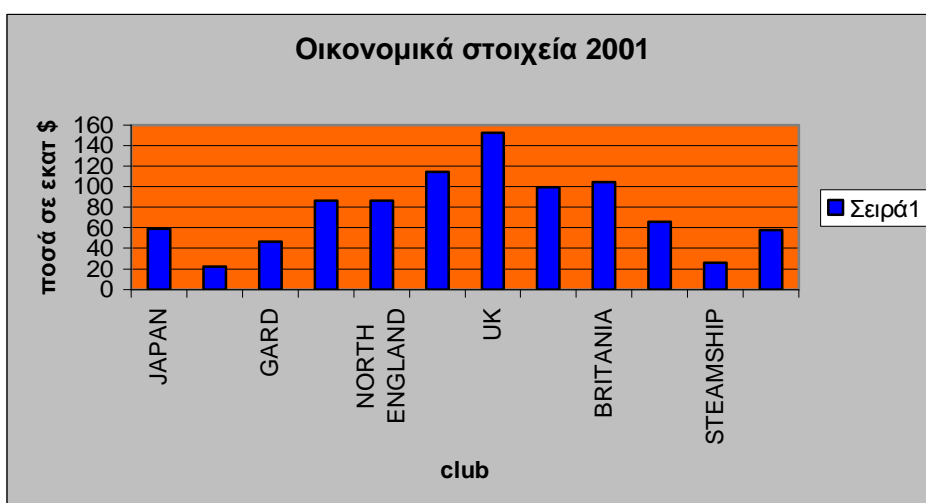
#### Πίνακας 41

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club*

	2001 σε εκατ. \$
JAPAN	59
AMERICA	22,3
GARD	46.4
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	86.1
NORTH ENGLAND	86.1
SKULD	114.4
UK	152.1
WEST ENGLAND	99.1
ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	
BRITANNIA	104,45

STANDARD	66,0
STEAMSHIP	26,0
SWEDEN	57,6
Σύνολο	919.55

**Σχεδιάγραμμα 37**



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με τα SWEDEN, BRITANNIA, STANDARD, STEAMSHIP, P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε των μέσω όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I clubs πλήρωσαν συνολικά 919.55 εκατ. \$ το έτος 2001 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι

αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs για το έτος 2001.

### 3.2.5 Έτος 2002

Το έτος 2002 έχουμε τα εξής στοιχεία

#### Πίνακας 42

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club*

	2002 σε εκατ \$
JAPAN	73
AMERICA	14.6
GARD	28.4
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	85.4
NORTH ENGLAND	71.2
SKULD	93.7
UK	138.7
WEST ENGLAND	78.0
STANDARD	52.2
STEAMSHIP	13.6

SWEDEN	64.6
BRITANNIA ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	104,45
BRITANNIA	104,45
Σύνολο	817.55

**Σχεδιάγραμμα 38**



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με τα SWEDEN, BRITANNIA, STANDARD, STEAMSHIP, P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε τον μέσο όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I clubs πλήρωσαν

συνολικά 817.55 εκατ. \$ το έτος 2002 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs για το έτος 2002.

### 3.2.6 Έτος 2003

Το έτος 2003 έχουμε τα εξής στοιχεία

#### Πίνακας 43

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για κάθε club*

	2003 σε εκατ \$
JAPAN	10.2
AMERICA	4.7
LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED	69.8
NORTH ENGLAND	99.1
SKULD	57.5
UK	59.1
WEST ENGLAND	114.1
STANDARD	56.7
STEAMSHIP	13.0
SWEDEN	41.3

BRITANNIA	92.5
ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΟΡΟ	
GARD	45.12
Σύνολο	663.12

### Σχεδιάγραμμα 39



Στον πιο πάνω πίνακα βλέπουμε τα οικονομικά στοιχεία όπως ανακοινώθηκαν. Σχετικά με τα BRITANNIA P&I clubs λόγω της έλλειψης των ακριβών οικονομικών στοιχείων πήραμε τον μέσο όρο των ετών που έχουν ανακοινωθεί. Από τα συνολικά ποσά βλέπουμε ότι τα μεγαλύτερα P&I clubs πλήρωσαν συνολικά 663.12 εκατ. \$ το έτος 2003 και αυτό το ποσό μπορούμε να αναφέρουμε ότι αντιπροσωπεύει την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των P&I clubs για το έτος 2003.



### 3.3 Συγκριτική ανάλυση

Από τα πιο πάνω στοιχεία μπορούμε να δούμε την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των μεγαλύτερων P&I clubs και να συγκρίνουμε τα οικονομικά στοιχεία των ετών.

#### **Πίνακας 44**

*Συνολική εικόνα πληρωμένων claims για όλα τα clubs*

Έτη	Ποσά σε εκατ. \$
1998	861,8
1999	672,23
2000	828,79
2001	919,55
2002	817,55
2003	663,12
Σύνολο	4762,00

**Σχεδιάγραμμα 40**



Πιο συγκεκριμένα βλέπουμε ότι τα χρήματα που έχουν δοθεί για την κάλυψη των απαιτήσεων κυμαίνονται σε ένα ορισμένο όριο που είναι 650 εκατ. \$ έως 900 εκατ. \$. Αναλυτικότερα, τα έτη 1999 και 2003 τα χρήματα που δόθηκαν είναι 672,23 εκατ. \$ και 663,12 εκατ. \$ αντίστοιχα, τα έτη 1998, 2000, 2002 δόθηκαν 861,8 εκατ. \$, 828,79 εκατ. \$ και 817,55 και τέλος το 2001 δόθηκαν 919,55 εκατ. \$. Από τα πιο πάνω στοιχεία μπορούμε να υπολογίσουμε ένα τυπικό μέσο όρο που είναι 793,6 εκατ. \$.

## 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην εργασία που προηγήθηκε έγινε μια προσπάθεια για λεπτομερή μελέτη και εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων από την μεριά των μεγαλύτερων P&I Clubs για το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 1998 – 2003. Πιο συγκεκριμένα, όταν γίνεται κάποιο ατύχημα προκαλούνται αυτόματα και κάποιες απαιτήσεις τόσο από τους ιδιοκτήτες των πλοίων όσο και από άλλους που με διάφορους τρόπους έχουν υποστεί οικονομική επιβάρυνση από το ατύχημα.

Έχοντας, συνεπώς, τα στοιχεία σχετικά με τα ποσά που έχει πληρώσει κάθε P&I Club για τα ατυχήματα που προκλήθηκαν από πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα για κάθε εξεταζόμενο έτος και συγκεντρώνοντας όλα τα στοιχεία για κάθε έτος από όλα τα P&I Clubs, μπορούμε να προσεγγίσουμε την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων που έγιναν το συγκεκριμένο έτος.

Από την επεξεργασία των στοιχείων βγήκαν πολλά και σοβαρά συμπεράσματα όχι μόνο για την οικονομική επίπτωση των ατυχημάτων που είναι και το βασικό θέμα της εργασίας αλλά και γενικά μια εικόνα σχετικά με τα είδη των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα, με την γεωγραφική κατανομή των πελατών και την σχέση των εγγεγραμμένων πλοίων με το συνολικό παγκόσμιο τονάζ.

Συνεπώς τα βασικά συμπεράσματα της εργασίας είναι:

- Έχουμε μια εικόνα για τα ατυχήματα ανάλογα με την σημαία που φέρει το πλοίο. Τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας έχουν μεγαλύτερα ποσοστά ατυχημάτων αφού δεν εφαρμόζουν όλες τις μεθόδους τόσο για την ασφάλεια των πλοίων όσο και των ναυτικών.
- Το μέγεθος της οικονομικής και οικολογικής ζημιάς σχετικά με το φορτίο που μεταφέρει το πλοίο. Είναι δεδομένο ότι μια ρύπανση από πετρέλαιο θα έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση τόσο στο περιβάλλον όσο και στις περιοχές που θα πλήξει γιατί τα οικονομικά αποτελέσματα θα είναι μεγάλα και μακροχρόνια από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος.
- Την σχέση που υπάρχει μεταξύ ατυχημάτων και γεωγραφικών περιοχών. Πιο συγκεκριμένα πολλές χώρες έχουν θέσει κάποια standards για τα πλοία που προσεγγίζουν τις ακτές τους. Έτσι σε αυτές έχουμε λιγότερα ατυχήματα σε σχέση με άλλες. Όμοια θα αναφέρουμε και την πολιτική της Ε.Ε για την πρόληψη των ατυχημάτων, την εφαρμογή του ISPS Code, τον ISM κτλ.
- Επίσης την σχέση που υπάρχει ανάμεσα στα ατυχήματα και τα standards των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα των P&I Clubs αλλά και τις γεωγραφικές περιοχές που έγιναν αναφορικά με τις αποζημιώσεις. Χώρες τις Ε.Ε θα ζητούσαν μεγαλύτερες αποζημιώσεις σε σχέση με χώρες του τρίτου κόσμο.

Όλα αυτά θα μας βοηθήσουν για την εξαγωγή του σημαντικότερου συμπεράσματος της εργασίας που είναι το κόστος των ατυχημάτων και οι προσπάθειες που γίνονται για την μείωση τους τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης και management όσο και σε επίπεδο πολιτικής.

Οι συνέπειες από ένα ναυτικό ατύχημα είναι πολλές φορές μεγάλες και δεν καλύπτονται μόνο με χρήματα. Εκτός από την απώλεια του πλοίου το οποίο στοιχίζει κάποια χρήματα συνέπειες δημιουργούνται επίσης από :

**§ Απώλεια ανθρώπινης ζωής:** Σε πολλά ατυχήματα στα οποία είτε έχουμε έκρηξη, είτε αποκόλληση και βύθιση του πλοίου σε μακρινές αποστάσεις από την ακτή μπορεί να προκληθεί και απώλεια της ανθρώπινης ζωής η οποία, παρόλο που υπάρχει ένα είδος χρηματικής αποζημίωσης, δεν μπορεί να αντικατασταθεί με κανέναν τρόπο

**§ Ρύπανση της περιοχής:** Πολλά από τα φορτία που μεταφέρονται με τα πλοία είναι πολύ τοξικά και μολύνουν εκτεταμένα τις περιοχές στις οποίες γίνεται το ατύχημα. Πιο συγκεκριμένα, εάν γίνει ένα ατύχημα με δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο και όλο το φορτίο ή μέρος αυτού χυθεί στην θάλασσα το οικοσύστημα της περιοχής πλήττεται ανεπανόρθωτα. Μπορεί να υπάρξει αποζημίωση για την οικονομική επίπτωση σχετικά με τον τουρισμό και την αλιεία αλλά οι κάτοικοι της περιοχής θα υποστούν συνέπειες που δεν θα μπορούν να αποτιμηθούν και αφορά τόσο τα μάνια που θα κάνουν αυτοί οι άνθρωποι όσο και την ερασιτεχνική αλιεία κτλ.

Εκτός από τις συνέπειες που προαναφέραμε και δεν μπορούν να καλυφθούν από τους ασφαλιστικούς και αυτασφαλιστικούς οργανισμούς, η οικονομική επιβάρυνση των ατυχημάτων είναι πάρα πολύ μεγάλη. Προς αυτήν την κατεύθυνση και περισσότερο για την πρόληψη των ατυχημάτων θα πρέπει τόσο οι εταιρίες όσο και οι παγκόσμιοι οργανισμοί αλλά και οι κυβερνήσεις να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα..

Με την καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και τις συνεχείς ασκήσεις που γίνονται πάνω στο πλοίο αλλά και τις απαιτήσεις από την μεριά των κυβερνήσεων για τα διπλώματα των ναυτικών γίνονται μεγάλα βήματα προς την μεριά τις πρόληψης των ατυχημάτων.

Επίσης με την εισαγωγή από τον IMO του κώδικα ISM και ISPS Code που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων φανερώνεται ότι γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια.

Παρά τις όποιες προσπάθειες, το μεγαλύτερο μέρος της πρόληψης πρέπει να γίνει τόσο από την μεριά των πλοιοκτητών που θα πρέπει να διατηρούν τα πλοία τους σε πάρα πολύ καλή κατάσταση και να κάνουν όσο γίνεται καλύτερη επιλογή πληρωμάτων με γνώμονα την καλύτερη ποιότητα και όχι το χαμηλό κόστος, όσο και από την μεριά των ναυτικών που είναι πάνω στο πλοίο, οι οποίοι θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι και να επιδεικνύουν σοβαρότητα και υπευθυνότητα στην εργασία τους γιατί από έρευνες που έχουν γίνει έχει φανεί ότι το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης για τα ατυχήματα το έχουν οι ίδιοι οι ναυτικοί των πλοίων.

Είναι μια εργασία προσεγγιστική στο μεγάλο ζήτημα των ναυτικών ατυχημάτων και με την βοήθεια των αριθμών μπορούμε να διαπιστώσουμε το μεγάλο οικονομικό κόστος που έχουν τα ατυχήματα. Στην συγκεκριμένη όμως εργασία μας ενδιαφέρει μόνο το οικονομικό τμήμα της και το κοινωνικό στο βαθμό που μπορεί να μετρηθεί με χρηματικούς όρους. Επίσης, στο τελευταίο τμήμα της αναφέρονται και κάποιες προτάσεις σχετικά με την προσπάθεια για μείωση των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα αποτελούν ένα πολύ μεγάλο και σοβαρό θέμα καθώς είναι προτιμότερο να προλαμβάνουμε ένα ατύχημα παρά να προσπαθούμε με διάφορους τρόπους και με αποζημιώσεις να το εκτιμήσουμε, ιδιαίτερα

όταν υπάρχει και το θέμα π.χ. της απώλειας της ανθρώπινης ζωής, το οποίο δεν μπορεί να υπολογιστεί σε χρηματικές μονάδες.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- § Σαμπράκος Ε. (1997)  
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
Εκδόσεις Α. Σταμούλη Αθήνα
- § Αλεξ. Μ. Γουλιέλμος (1996)  
Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων  
Εκδόσεις Α Σταμούλη Αθήνα.
- § Αλεξ. Μ. Γουλιέλμος (1997)  
Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση  
Εκδόσεις Α Σταμούλη Αθήνα.
- § Γ. Βλάχος (1997)  
Ναυτιλιακή Οικονομική  
Εκδόσεις J&J Hellas
- § Γ. Βλάχος (1997)  
Διεθνής Ναυτιλιακή Οικονομική  
Εκδόσεις J&J Hellas
- § Γ. Βλάχος (1998)  
Ναυτιλιακή Γεωγραφία  
Εκδόσεις J&J Hellas
- § ISPS Code 2003 Edition IMO
- § [www.american-club.com](http://www.american-club.com)
- § [www.sculd.com](http://www.sculd.com)
- § [www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)
- § [www.nepia.com](http://www.nepia.com)
- § [www.ssmua.com](http://www.ssmua.com)
- § [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com)
- § [www.gard.no](http://www.gard.no)
- § [www.Issocom.com](http://www.Issocom.com)
- § [www.standardclub.com](http://www.standardclub.com)
- § [www.UK.com](http://www.UK.com)
- § [www.britannia.com](http://www.britannia.com)
- § [www.piclub.or.jp](http://www.piclub.or.jp)
- § [www.simsl.com](http://www.simsl.com)



