

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Νηογνώμονες, Ναυτασφαλιστές

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : Θεόδωρος Α. Νανιόπουλος

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Γεώργιος Γκοτζαμάνης

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

2014

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Νηογνώμονες, Ναυτασφαλιστές

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : Θεόδωρος Α. Νανιόπουλος
ΑΜ : 3996**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ : Ιούνιος 2014

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας

Ο καθηγητής
Γεώργιος Γκοτζαμάνης

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύεται το θέμα των νηογνομόνων, της ναυτικής ασφάλισης και τον ρόλο τους στην Εμπορική Ναυτιλία. Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι αφενός η γενική ενημέρωση οποιουδήποτε ενδιαφέρεται και αφετέρου, η ανάλυση του ρόλου των νηογνομόνων και της ναυτικής ασφάλισης στο σύγχρονο κόσμο.

Για τη συγγραφή της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν συγγράμματα, σημειώσεις, διπλωματικές εργασίες και διατριβές, καθώς επίσης άλλα βοηθήματα, που βρέθηκαν σε βιβλιοθήκες και στο Διαδίκτυο.

Αρχικά, παρατίθεται μία σύντομη ιστορική εξέλιξη των νηογνομόνων και της ναυτικής ασφάλισης. Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο ρόλος και η λειτουργία των νηογνομόνων, ο ρόλος και τα είδη της ναυτικής ασφάλειας. Αναλύονται οι διεθνείς ενώσεις και φορείς που έχουν σχέση με τους νηογνώμονες και τους ναυτασφαλιστές και γίνεται εκτίμηση της κατάστασης που επικρατεί τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, όσον αφορά τους νηογνώμονες. Τέλος, διατυπώνονται κάποια κύρια συμπεράσματα μετά από επεξεργασία και σύνθεση των όλων όσων έχουν παρουσιασθεί στα προηγούμενα στάδια της εργασίας.

Abstract

The present Thesis is dealing with the subject of Classifications Societies, Maritime Insurance and their role in the Maritime Industry. Main objective of the work is to present the subject to those interested and also analyse the role of Registers and Maritime Insurance, in the contemporary world.

For the writing of this Thesis have been used papers, course notes, Thesis and other material found in the Libraries, also in Internet.

Initially a brief history of Registers and the Maritime Insurance is presented. Next the role and function of Registers, as well as the role and types of Maritime Insurance are presented. The International associations, having a relationship with the Registers and Maritime Insurance are analysed, and the existing situation in Greece is evaluated and presented in relation to the Registers. Finally main conclusions are presented, following a processing and synthesis of what has been discussed in previous sections of the Thesis.

Πρόλογος

Η έννοια της ασφάλειας αποτελεί υψίστης σημασίας ζήτημα και χρησιμοποιείται ως βασικός και αναγκαίος όρος στους –επί το πλείστον- σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, αεροπορίας, βιομηχανίας και ναυτιλίας (Βλάχος Γ. Π., 2000). Με τον όρο αυτό, υποδηλώνεται η προσπάθεια αποφυγής ατυχημάτων που οφείλονται είτε σε ανθρώπινη δραστηριότητα, είτε σε αστοχίες που προέρχονται από τον τεχνολογικό εξοπλισμό.

Μία από τις κυριότερες προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας ήταν η συνεχής βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Κύρια αφορμή αποτέλεσε η υπόθεση του «Τιτανικού», όπου έκτοτε, δημιουργήθηκε ένα γραφείο υπεύθυνο για την ασφάλεια και τον έλεγχο των πλοίων, το οποίο αργότερα μετονομάστηκε σε IMCO και εν συνεχεία Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO). Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation), ο οποίος τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, είναι ο μοναδικός οργανισμός που διευθετεί και οργανώνει θέματα σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια, προστασία περιβάλλοντος, υιοθετεί υψηλά πρότυπα, λαμβάνει μέτρα έναντι έκνομων ενεργειών και προτρέπει τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν τις συμβάσεις και τους κώδικες που υιοθετεί (Παπαγιαννούλης Κ., 2002).

Η ανάγκη (Susan Hodges, 1996), για ναυτική ασφάλιση έγκειται στο γεγονός της λήψης μέτρων για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τυχόν απώλειες. Με τη χρήση της ασφάλισης αποφεύγονται οι δεσμεύσεις έναντι τρίτων που ίσως χρειαστεί να αποζημιωθούν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο. Οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου, αλλά και οι τράπεζες, ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για φορτίο και πλοίο. Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το θέμα των νηογνομόνων, της ναυτικής ασφάλισης και τον ρόλο τους. Η μεγάλη έκταση του θέματος δεν επιτρέπει την εξάντλησή του, συνεπώς στα περιορισμένα πλαίσια της παρούσας εργασίας γίνεται προσπάθεια εξέτασης των σημαντικότερων πτυχών του θέματος. Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι αφενός η γενική ενημέρωση οποιουδήποτε ενδιαφέρεται και αφετέρου η ανάλυση του ρόλου των νηογνομόνων και της ναυτικής ασφάλισης στο σύγχρονο κόσμο.

Για τη συγγραφή της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν συγγράμματα, σημειώσεις, διπλωματικές εργασίες, διατριβές καθώς και άλλα βοηθήματα. Έγινε μελέτη των διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), και του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) με έμφαση στο άρθρο περί ασφάλισης. Επίσης χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες από το διαδίκτυο, άρθρα εφημερίδων σχετικά με το θέμα -προσπαθώντας να διασταυρωθούν οι πληροφορίες και από άλλες πηγές και ελληνική βιβλιογραφία.

Η εργασία *απαρτίζεται* από τέσσερα κύρια μέρη:

- I. Στο πρώτο μέρος *παρατίθεται* μία σύντομη ιστορική εξέλιξη των νηογνωμόνων και της ναυτικής ασφάλισης.
- II. Στο δεύτερο μέρος *παρουσιάζεται* ο ρόλος και η λειτουργία των νηογνωμόνων, καθώς και ο ρόλος και τα είδη της ναυτικής ασφάλισης.
- III. Στο τρίτο μέρος *αναλύονται* οι διεθνείς ενώσεις και φορείς που έχουν σχέση με τους νηογνώμονες και τους ναυτασφαλιστές και γίνεται εκτίμηση της κατάστασης που επικρατεί τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, όσον αφορά τους νηογνώμονες.
- IV. Στο τέταρτο μέρος *καταγράφονται* συμπεράσματα, μετά από επεξεργασία και σύνθεση των όλων όσων έχουν παρουσιασθεί στα προηγούμενα μέρη.

Τέλος, *παρατίθεται* η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Επιπλέον κρίθηκε σκόπιμη η δημιουργία ενός παραρτήματος που περιλαμβάνει τη μια πρόσφατη τιμητική διάκριση για τον Ελληνικό νηογνώμονα.

1. Σύντομη ιστορική εξέλιξη της δημιουργίας των νηογνωμόνων και της εισαγωγής των ναυτασφαλιστών

1.1 Σύντομη ιστορική εξέλιξη νηογνωμόνων

Η λέξη νηογνώμονας είναι σύνθετη και προέρχεται από τις λέξεις ναυς (πλοίο) και γνώμων, σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία.

Νηογνώμονες ονομάζονται οι Εταιρίες Ταξινόμησης ή Κατάταξης πλοίων (Classification Societies διεθνώς). Πρόκειται για ιδιωτικούς οργανισμούς, αναγνωρισμένους από το κράτος, με κύριο σκοπό τους την επιθεώρηση των πλοίων και τη κατάταξή τους σε διάφορες κλάσεις, ανάλογα με τη κατάσταση που βρίσκονται και την ασφάλεια που παρέχουν. Σε ότι αναφορά την οργανωτική τους δομή, τα στελέχη των διοικητικών οργάνων προέρχονται: από τους πλοιοκτήτες ή ενώσεις αυτών, τους ασφαλιστές, ή από τον τεχνικό κλάδο. Δεν συμπεριλαμβάνονται στελέχη από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών.

Η ανάγκη δημιουργίας τέτοιων οργανισμών ήταν αισθητή από τους αρχαίους χρόνους. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιοι που με διάφορες παραλλαγές, μέσω των Ρωμαίων και των μεσαιωνικών χρόνων διατηρήθηκαν μέχρι το τέλος του 17ου αι., όταν στη Μεγάλη Βρετανία ιδρύθηκε ο πρώτος με διεθνή επιρροή νηογνώμονας, ο Lloyd Register of Shipping, του οποίου η εξέλιξη και επί σειρά ετών “μονοπωλιακή” επικράτησή του, οφείλεται κυρίως στη Βρετανική θαλασσοκρατία, κατά τους τελευταίους πέντε αιώνες.

Είναι γεγονός πως η αγγλική επίδραση σε όλα γενικώς τα ναυτικά ζητήματα υπήρξε τόσο σημαντική, ώστε και αυτή ακόμα η Ναυπηγία (Ναυπηγική) να θεωρείται "αγγλικό" δημιούργημα και διεθνής ναυτική γλώσσα να καταστεί η αγγλική, πολλά χρόνια πριν επικρατήσει διεθνώς στη διπλωματία, τις επιστήμες, στο εμπόριο και στον τουρισμό.

Κρίνοντας τα αποτελέσματα ιστορικών ερευνών θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τόσο ο “φλεγματικός” χαρακτήρας των Βρετανών, όσο και ο συντηρητισμός του Lloyd μπορεί να ήταν οι αιτίες στη βραδύτητα της εξέλιξης της ναυπηγικής. Αντίθετα ο Γαλλικός Νηογνώμονας Bureau Veritas αν και επηρέαζε μικρότερο αριθμό πλοίων, ίσως και από αντίδραση προς τον Lloyd, υπήρξε υποστηρικτής των τεχνικών ναυπηγικών καινοτομιών.

Ακόμα και το πνεύμα της ασφάλισης των πλοίων μεταμοσχεύθηκε στην Αγγλία από την Μεσόγειο, περί τον 14ο αιώνα, από ιταλούς εμπόρους που είχαν εγκατασταθεί στη Lombard str. του Λονδίνου. Το 1600 αυτοί εκδιώχθηκαν από την Βασίλισσα Ελισάβετ για να ιδρυθεί το Champers of

Assicurance, με βάση όμως το δίκτυο της “Lega Anseatica”. Το επιμελητήριο αυτό τηρούσε ειδικό βιβλίο-αρχείο πλοίων με κύριο ενδιαφέρον τις αγοραπωλησίες και την ασφάλισή τους. Στην αρχή το έργο αυτό το αναλάμβαναν ιδιωτικά γραφεία (συμβολαιογραφικά) σε καφεενία της εποχής. Σημαντικότερο δε αυτών των καφεενιών ήταν του Edward Lloyd επίσης στη Lombard str. που ιδρύθηκε το 1691. Το 1696 ο Λούδ εξέδωσε την πρώτη ναυτιλιακή εφημερίδα τη Lloyd’s News, 3 φορές την εβδομάδα, στην οποία περιελάμβανε διάφορες πληροφορίες για την κίνηση των Βρετανικών και ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς και χαρακτηριστικά των πλοίων με διάφορους συμβολισμούς όπως με τα φωνήεντα A,E,I,O,U την αξία του πλοίου και με τα G,M,B από τις λέξεις Good (=καλό), Middling (=μέτριο) και Bad (=κακό) την αξία του εξαρτισμού. Τα πλοία που κατασκευάζονταν στο Τάμεση έπαιρναν την ανώτατη κλάση (A-G) για 13 χρόνια. Τα ναυπηγούμενα στη Σκωτία και Ευρώπη, ανεξάρτητα αν ήταν καλλίτερα, μόνο για 8 χρόνια και εκείνα στην Αμερική για 6 χρόνια.

Αυτό είχε σαν συνέπεια τελικά οι εφοπλιστές της Σκωτίας και Γαλλίας, προκειμένου να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους, να ιδρύσουν ανεξάρτητους νηογνώμονες . Αυτοί βρήκαν αργότερα μιμητές και σε άλλα ναυτικά κράτη και έτσι, με την πάροδο του χρόνου, ιδρύθηκαν και άλλοι νηογνώμονες (wikipedia).

Ο πρώτος νηογνώμονας δημιουργήθηκε στην αρχή του 17ου αιώνα και ήταν το Lloyds Register of shipping, ιδιοκτήτης του οποίου ήταν ο Edward Lloyd, ο οποίος, σε μια προσπάθεια να προσελκύσει πελάτες, ξεκίνησε να κυκλοφορεί λίστες στις οποίες έδινε πληροφορίες των πλοίων. Επόμενο βήμα ήταν το 1764, όταν μια ομάδα ασφαλιστών και ασφαλιστικών εταιρειών δημοσίευσε την πρώτη επίσημη λίστα πλοίων που τα κατάτασσε σύμφωνα με την ποιότητά τους. Το “πράσινο βιβλίο” όπως ήταν γνωστό περιείχε 15.000 πλοία. Το 1799 δημοσιεύτηκε μια ανταγωνιστική λίστα, το New Register Book of Shipping, γνωστό ως το ‘κόκκινο βιβλίο’. Μετά ακολούθησε ένας σκληρός ανταγωνισμός ανάμεσα στις δύο πλευρές των λιστών που τους έφερε σε πτώχευση. Το 1834 δημιουργήθηκε μία λίστα που θα ήταν αποδεκτή από όλους. Η νέα έκδοση ήταν το Lloyds Register of British and Foreign Shipping. Το κυβερνητικό τους σώμα είχε 24 μέλη, 8 πλοιοκτήτες, 8 εμπόρους και 8 ασφαλιστές, κάνοντάς την πιο αντιπροσωπευτική.

Με τη σειρά τους οι Βέλγοι ασφαλιστές A. Delehay, Louis Van Den Broek και Auguste Morel ίδρυσαν το 1828 στην Αμβέρσα το «Γραφείο πληροφοριών για τη θαλάσσια ασφάλιση», γνωστότερο με τη δεύτερη ονομασία του ως «Bureau Veritas». Σύμφωνα με την ιδρυτική του ανακοίνωση, σκοπός του Γραφείου ήταν η ενημέρωση των ασφαλιστών για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των πλοίων που ναυλοχούσαν στο Βασίλειο (τότε Βελγίου και Ολλανδίας) καθώς και για τους όρους ναυτασφάλισης σε διάφορες αγορές του κόσμου.

Μια τέτοια δραστηριότητα αναμενόταν να ωφελήσει όχι μόνο τους ασφαλιστές, αλλά και τους εφοπλιστές που συντηρούσαν σε καλή κατάσταση τα πλοία τους, τους εμπόρους και το κοινωνικό σύνολο μέσω της μείωσης των επικίνδυνων πλοίων. Οι ιδρυτές υπόσχονταν αντικειμενική κρίση στην πληροφόρηση, συμβολικά δε ενσωμάτωσαν στην επωνυμία τη λατινική λέξη «αλήθεια» (veritas). Από το 1829, ο νηογνώμονας άρχισε να λειτουργεί με δωρεά του βασιλιά της Ολλανδίας Γουλιέλμου Ι και με την επωνυμία «Bureau Veritas». Το 1830 μετέφερε την έδρα του στο Παρίσι, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα. Το 1868 μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία, η πρώτη, σύμφωνα με τους συγγραφείς, που συστάθηκε στη Γαλλία μετά την υιοθέτηση του νόμου τους 24/07/68 για τις εμπορικές εταιρείες (Gandolfo Th.).

Με πρωτοβουλία του J.Divine Jones και άλλων ασφαλιστών, ιδρύθηκε το 1862 η «Αμερικανική Ένωση Πλοιάρχων», η οποία μετατράπηκε αργότερα στο «American Bureau of Shipping». Η Αμερικανική Ένωση Πλοιάρχων είχε σαν κύριο σκοπό της την προαγωγή της ναυτικής ικανότητας και αποτελεσματικότητας των αξιωματικών. Είχε μάλιστα θεσπίσει και αντίστοιχα Πιστοποιητικά Ικανότητας (Commission of Competency).

Παράλληλα, βλέπει το φως μια σειρά άλλων νηογνωμόνων: Κατ' απομίμηση του αγγλικού νηογνώμονα, ιδρύθηκε το 1867 στο Αμβούργο ο Γερμανικός νηογνώμονας, ο οποίος το 1889 μετέθεσε την έδρα του στο Βερολίνο και μετατράπηκε σε μετοχική εταιρεία που εγκατέστησε πρακτορεία στα κυριότερα λιμάνια. Το 1894 συνεργάστηκε με το Ναυτικό Σύνδεσμο «Seebegufsgenossenschaft» και ανέλαβε την εποπτεία των πλοίων του γερμανικού εμπορικού ναυτικού για την πρόληψη ατυχημάτων, ενώ ταυτόχρονα εξέδιδε κατά έτος κατάλογο πλοίων.

Ο Ιταλικός νηογνώμονας (RINA) δημιουργήθηκε το 1861 στο κυριότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ιταλίας, τη Γένοβα, με πρωτοβουλία μιας Ένωσης ασφαλιστών (“Comitato delle Compagnie di Assicurazioni Maritime), για να ανταποκριθεί αφενός σε ένα αίτημα γοήτρου, αφετέρου δε για τις ανάγκες της ιταλικής ναυτιλίας, που άρχισε να ανθίζει μετά το πέρας των ναπολεόντειων πολέμων. Ωστόσο, η πρώτη περίοδος λειτουργίας του σημαδεύεται από εσωτερικές διαμάχες.

Επικρίθηκε ότι εξυπηρετεί τα γενοβέζικα συμφέροντα και για το λόγο αυτό, μετατράπηκε το 1870 σε κρατικό οργανισμό με την επωνυμία “Registro Italiano”. Κατόπιν, η διαμάχη μεταξύ ιδιωτικού και κρατικού εφοπλισμού οδήγησε στη συνύπαρξη δύο «εθνικών νηογνωμόνων», του Registro Italiano και του Registro Nazionale, οι οποίοι τελικά συγχωνεύτηκαν το 1910 για να δημιουργήσουν τον κρατικό οργανισμό που γνωρίζουμε σήμερα: το Registro Italiano navale (RINA) (Zampieri, A.).

Επίσης ιδρύονται: το 1864, με έδρα το Όσλο, ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (Det Norske Veritas) και στο τέλος του αιώνα, το 1899, με έδρα το Τόκιο, ο Ιαπωνικός νηογνώμονας (Nippon Kaiji Kyokai (Παρίδη Μ., 2011).

1.1.1 Οι εγκυρότεροι νηογνώμονες σήμερα

Σήμερα οι εγκυρότεροι Νηογνώμονες (wikipedia) - αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία και αρχές, κατά σειρά έτους ίδρυσής των είναι:

- Ο Βρετανικός, “**Lloyd's Register of Shipping**”, ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο γαλλικός, “**Bureau Veritas**”, ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, “**American Bureau of Shipping**”, ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, “**Det Norske Veritas**”, ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, “**Registro Italiano Navale**”, ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, “**Germanischer Lloyd**”, ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, “**Veritas Hellenique**”, ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως “Ελληνικός Νηογνώμων” “Hellenic Register of Shipping” ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, “**Nippon Kaiji Kyokai**” (“Imperial Japanese Marine Corporation”) “Teikoku Kaiji Kyokai”, ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- Ο Ρωσικός, “**Morskoi Registr Rusia**” πρώην “Morskoi Registr SSSR”, έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
- Ο Ολλανδικός, “**Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen**”, σύντμηση τίτλου: N.V.

1.2 Σύντομη ιστορική εξέλιξη ναυτασφαλίσεων

Το πλοίο είναι το κατ' εξοχήν αντικείμενο ναυτικής ασφάλισης. Η ασφάλιση του περιλαμβάνει το σκάφος-γάστρα (μεταλλική κατασκευή), διατάξεις και τα εξαρτήματα-μηχανήματα του. Η ναυτική ασφάλιση πλοίων καλύπτει τους κινδύνους που παρουσιάζει το περιβάλλον όπου κινείται το πλοίο ή εκείνους που προκύπτουν από τις ειδικές συνθήκες μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Την έννοια της ασφάλισης την βρίσκουμε με σαφήνεια διατυπωμένη σε διάφορα αρχαία κείμενα, ή την συμπεραίνουμε από διάφορα περιστατικά. Τέσσερις είναι οι περίοδοι στις οποίες

μπορεί να διαιρεθεί η εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης. Η πρώτη περίοδος περιλαμβάνει την αρχαιότητα που υπάρχουν κάποιοι θεσμοί που μπορούν να θεωρηθούν πρόδρομοι της θαλάσσιας ασφάλισης. Η δεύτερη φτάνει μέχρι το τέλος του 13^{ου} αιώνα που εμφανίζονται κυρίως αλληλοασφαλιστικά φαινόμενα, η τρίτη διαρκεί από το 14^ο έως τον 16^ο αιώνα και εμφανίζεται η ασφάλιση ως σύγχρονος θεσμός και τέλος η τέταρτη περίοδος αρχίζει από το 17^ο αιώνα, που δημιουργούνται οι πρώτες μεγάλες εταιρίες, και φτάνει μέχρι και σήμερα.

1.2.1 Η αρχαιότητα

Αντί της ναυτικής ασφάλισης υπήρχαν κατά την αρχαιότητα θεσμοί οι οποίοι ικανοποιούν, σε κάποιο μέτρο, τις ανάγκες των συναλλαγών. Οι θεσμοί αυτοί ήταν το ναυτικό δάνειο και η κοινή αβαρία.

Το ναυτικό δάνειο ήταν γνωστό στις αρχαίες Ινδίες και από την Ανατολή παρέλαβαν το θεσμό αυτόν οι Έλληνες. Το ναυτικό δάνειο ήταν ένα δάνειο που έπαιρνε αυτός που επιχειρούσε μια υπερπόντια ναυτική επιχείρηση και το οποίο δεν ήταν υποχρεωμένος να το επιστρέψει σε περίπτωση ναυαγίου και γενικά απώλειας του πλοίου και του φορτίου. Εάν όμως το πλοίο έφθανε αίψια στο προορισμό του, ο δανειστής ήταν υποχρεωμένος να επιτρέψει όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά και υψηλό τόκο ο οποίος έφθανε π.χ. στην αρχαία Ελλάδα έως και 36%.

Ο θεσμός της κοινής αβαρίας θεσπίστηκε τον 4^ο π.Χ. αιώνα από το δίκαιο της Ρόδου. Σύμφωνα με τον όρο αυτό, κάθε ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων που πραγματοποιείται χάριν του πλοίου και του υπόλοιπου φορτίου, επιβαρύνει, αναλογικά, όλα τα διασωθέντα συμφέροντα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όρος της κοινής αβαρίας, διατηρείται αυτούσιος μέχρι σήμερα.

1.2.2 Η μέχρι του τέλους 13^{ου} αιώνα περίοδος

Ο χρόνος εμφάνισης των πρώτων συμβάσεων ασφάλισης, καθώς και των πρώτων κειμένων επί του θέματος, δεν είναι ακριβώς γνωστός. Ο αρχικός χώρος ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης φέρεται ότι υπήρξε η Ιταλία και ειδικότερα οι μεσογειακές της πόλεις, όπως επίσης και οι μεσογειακές πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας. Κατά την περίοδο αυτή, παρατηρούνται αλληλοασφαλιστικά φαινόμενα τόσο στην Ευρώπη (Βυζάντιο, Ιταλία, Δανία), όσο και εκτός αυτής (Ταλμούδ της Βαβυλώνας κατά τον 4^ο αιώνα μ.Χ.).

1.2.3 Το χρονικό διάστημα 14^{ου}-16^{ου} αιώνα

Υπάρχουν στοιχεία, από την υπό εξέταση περίοδο, που αποδεικνύουν την εμφάνιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης εκδόθηκε στη Γένοβα το 1347.

Στις αρχές της εξέλιξής της, η ασφαλιστική σύμβαση εμφανίζεται σε δύο μορφές. Κατά την πρώτη, ο ασφαλιστής προφασίζεται ότι έχει λάβει δάνειο από τον ασφαλισμένο, το οποίο δεν είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει, σε περίπτωση άφιξης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού. Το αντίθετο γινόταν όταν συνέβαινε ατύχημα. Κατά τη δεύτερη μορφή, η ασφάλιση αποτελεί μία αγοραπωλησία κατά την οποία ο ασφαλιστής αγόραζε τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, κατέβαλλε το τίμημα και δικαιούνταν την επιστροφή του σε περίπτωση αίσιας άφιξης. Ο ασφαλιστής δικαιούνταν το ασφάλιστρο.

Καθαρή αναφορά σε νόμο κράτους, για υποχρεωτική συμμετοχή σε έξοδα και ζημιές που προκλήθηκαν από ναυτικούς κινδύνους υπάρχει στο νόμο Ροδίων που αποτελεί μέρος της Ιουστινιανής “Digesta”, νόμο του Βυζαντινού κράτους. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα για τη διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου οφείλει να αποζημιωθεί κατ’ αναλογία.

Κάπου τον 15^ο αιώνα εμφανίζονται οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι ονομαζόμενοι Lloyd’s από το ομώνυμο καφενείο όπου το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστικά συμβόλαια.

1.2.4 Η περίοδος από το 17^ο αιώνα μέχρι σήμερα

Η συγκεκριμένη περίοδος παρουσιάζει ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά, βασικότερα των οποίων είναι η δημιουργία της έννοιας του σύγχρονου ασφαλιστικού επιχειρηματία, οι εξελίξεις στις διάφορες χώρες, τα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση και τέλος οι διάφορες ενώσεις που δημιουργούνται από το συνασπισμό των ασφαλιστών για την προαγωγή των ασφαλιστικών τους συμφερόντων.

Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp. όπου και μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το 1824. Το 1774, μεμονωμένοι ασφαλιστές γίνονται μέλη των Lloyd’s και δημιουργούν έτσι έναν ασφαλιστικό φορέα τον Lloyd’s.

Σήμερα δεν νοείται πλέον εμπορική ναυτιλία χωρίς την ασφάλιση έναντι των κινδύνων αυτών, τον τομέα δε αυτόν έχουν αναλάβει μεγάλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις και οργανισμοί σε διεθνές επίπεδο, οι οποίοι καλύπτουν όλη τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξή της. Σήμερα στη θαλάσσια ασφάλιση οι αγγλικοί Lloyds είναι οι πλέον φημισμένοι

και το ασφαλιστήριό τους, το επονομαζόμενο Lloyds S.G. Policy υπό τη μορφή που έλαβε κατά το έτος 1779, εξακολουθεί να χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. Είναι σαφές ότι το αγγλικό δίκαιο και η αγγλική ασφαλιστική νοοτροπία έχουν επηρεάσει καταλυτικά τη διαμόρφωση και εξέλιξη της ναυτικής ασφάλισης.

Η εμφάνιση των ανοιχτών νηολογίων

Σημαία ανοικτού νηολογίου είναι η σημαία της χώρας, η οποία δε φαίνεται να θεωρεί την νηολόγηση εμπορικών πλοίων ως απόλυτη διαδικασία επιβολής της κυριαρχίας και του ελέγχου της (δεδομένου ότι το υπό σημαία της πλοίο αποτελεί επέκταση της επικράτειάς της), αλλά ως τη διαδικασία εκείνη, η οποία της εξασφαλίζει νέα έσοδα από το εξωτερικό, θέσεις εργασίας, ενίσχυση της κρατικής της υπόστασης, κλπ. Η εμφάνιση των ανοιχτών νηολογίων αποτέλεσε το μεγαλύτερο γεγονός στη μετέπειτα εξέλιξη της εμπορικής ναυτιλίας δημιουργώντας σημαντικές δομικές αλλαγές σε όλες τις χώρες που είχαν σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι αλλαγές αυτές δεν αφορούν μόνο τον αριθμό των πλοίων που μετακινήθηκαν από το ένα νηολόγιο στο άλλο, αλλά αφορούν και σε ένα σημαντικό σύνολο συντελεστών παραγωγής και συντελεστών που επηρέασαν σημαντικά το επίπεδο των ναύλων αλλά και τον όγκο του διεθνούς εμπορίου και όχι μόνον (Πετρόπουλος Δ., 2003).

Τα ανοικτά νηολόγια προκάλεσαν ανακατατάξεις στους εμπορικούς στόλους διαφόρων χωρών, καθόρισαν νέες τιμές και ναύλα, επηρέασαν το διεθνές εμπόριο, και συνέβαλαν στη δημιουργία νέων ναυτιλιακών κέντρων και νέων τύπων και κατηγοριών ναυτιλιακών εταιριών. Παράλληλα όμως, έφεραν νέες προκλήσεις όπως αυξημένα ατυχήματα, αυξημένες απώλειες ζωών, σημαντικές ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον και ανεργία στους ναυτικούς της Ευρώπης (Πετρόπουλος Δ., 2003).

Οι νηογνώμονες με το ρόλο τους αλλά και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί διαδραμάτισαν ένα θετικό ρόλο στην πορεία επιβίωσης και ανάπτυξης των ανοικτών νηολογίων. Οι νηογνώμονες προσέφεραν τεχνική υποστήριξη στα ανοικτά νηολόγια, τα οποία κυριολεκτικά έπασχαν από έλλειψη τεχνογνωσίας, αντιμετωπίζοντάς τα με τον ίδιο τρόπο που αντιμετώπιζαν και τα εθνικά νηολόγια, ενώ οι ασφαλιστικοί οργανισμοί δέχτηκαν να ασφαλίζουν τα πλοία χωρίς διακρίσεις ως προς τη σημαία που αυτά φέρουν (Πετρόπουλος Δ., 2003).

2. Ο ρόλος και η λειτουργία των νηογνώμωνων

2.1 Ρόλος των νηογνώμωνων

Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικοί οργανισμοί που έχουν σκοπό την επιθεώρηση των πλοίων και την κατάταξη αυτών σε διάφορες κλάσεις ανάλογα με την κατάσταση που βρίσκονται και την ασφάλεια που παρέχουν. Διεθνώς είναι γνωστοί με την ονομασία Classification Societies – εταιρίες Ταξινόμησης ή Κατάταξης (Μπαλαφούκος Συμεών, 2007).

Ο νηογνώμονας παρακολουθεί το πλοίο από την κατασκευή του, βάσει σύμβασης που συνάπτει με το ναυπηγείο ή τον πλοιοκτήτη. Επιθεωρεί τα υλικά, τις διαστάσεις του πλοίου, την αντοχή, την ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Απονέμοντας την κλάση, ο νηογνώμονας θεωρεί ότι το πλοίο συγκεντρώνει τους τεχνικούς όρους που έχει θεσπίσει και εφαρμόζει σύμφωνα με τους κανονισμούς του. Οι τεχνικοί αυτοί κανονισμοί εκπονούνται από εξειδικευμένο προσωπικό (κυρίως ναυπηγούς και μηχανολόγους), εγκρίνονται από αρμόδιες για κάθε αντικείμενο επιτροπές, αποτελούν δε προϊόν συνδυασμού εφαρμοσμένης επιστημονικής γνώσης, έρευνας και μακρόχρονης εμπειρίας.

Η διατήρηση της κλάσης του πλοίου θεωρείται εξίσου σημαντική με την απονομή της. Για το λόγο αυτό τα πλοία υπόκεινται σε τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις, που στόχο έχουν την εξασφάλιση και διατήρηση της αξιοπλοΐας τους. Τις επιθεωρήσεις αυτές διενεργεί ο νηογνώμονας, ο οποίος παρέχει κάθε φορά και σχετικό πιστοποιητικό για την καλή κατάσταση του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται σε:

1. Ετήσια επιθεώρηση σκάφους, μηχανών και εξοπλισμού
2. Επιθεώρηση υφάλων
3. Ενδιάμεση επιθεώρηση με πιο ενδελεχή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξοπλισμού
4. Επιθεώρηση λεβήτων ανά διετία
5. Επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος.

Σε αυτές προστίθενται και οι έκτακτες επιθεωρήσεις σε περίπτωση ατυχήματος, μετασκευής, πώλησης ή εντοπισμού από τον πλοιοκτήτη ελαττώματος, που επηρεάζει την κλάση και απαιτεί επιδιόρθωση.

Η πιστοποίηση της αξιοπλοΐας του πλοίου από το νηογνώμονα αποτελεί βασικό στοιχείο για τον πλοιοκτήτη, τον ασφαλιστή, το φορτωτή, τον αγοραστή κλπ.

Ειδικότερα ο ρόλος των νηογνώμωνων είναι:

- Να θέτουν τους κανονισμούς, με βάση τους οποίους γίνεται η κατασκευή του σκάφους και των μηχανών, να θέτουν τις προδιαγραφές των υλικών κατασκευής των διαφόρων τμημάτων του πλοίου και να καθορίζουν γενικότερα τις λεπτομέρειες κατασκευής.
- Να επεξεργάζονται και να εγκρίνουν τα σχέδια του σκάφους και των μηχανών πλοίου, για το οποίο έγινε σχετική αίτηση στο νηογνώμονα για κατάταξη και ταξινόμηση.
- Να επιθεωρούν το σκάφος, τις μηχανές και τα υλικά κατασκευής κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου.
- Να εκδίδουν πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοΐας, μετά από επιθεώρηση των διαφόρων τμημάτων του πλοίου.
- Να παρακολουθούν τα πλοία που έχουν καταχωρηθεί σε αυτούς και να εκδίδουν πιστοποιητικά διατήρησης της κλάσης, μετά από διενέργεια έκτακτων επιθεωρήσεων.
- Να τηρούν και να εκδίδουν στατιστικά στοιχεία για την κίνηση των πλοίων.

Ο νηογνώμονας, για να επιτελέσει το ρόλο του, ορίζει απαιτήσεις με τη μορφή κανονισμών, οι οποίες αφορούν τον πλοιοκτήτη, τα ναυπηγεία, τα εργοστάσια παραγωγής υλικών, κλπ. Όλα τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του πλοίου πρέπει να είναι ελεγμένα, να συνοδεύονται από πιστοποιητικό ελέγχου και γενικά να είναι εγκεκριμένα από το νηογνώμονα τύπου.

Επίσης τα ναυπηγεία πρέπει να είναι αναγνωρισμένα από νηογνώμονα ή τουλάχιστον να παρακολουθούνται από τους ναυπηγούς και τους τεχνικούς του. Οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να ειδοποιούν αμέσως το νηογνώμονα για κάθε ζημιά που συμβαίνει στο σκάφος και να επιτρέπουν στους τεχνικούς και επιθεωρητές του νηογνώμονα, σε οποιαδήποτε στιγμή (Μυλωνόπουλος Δ.) να επισκέπτονται το πλοίο.

2.2 Κατάταξη/Ταξινόμηση

Οι νηογνώμονες αφού επιθεωρήσουν τα διάφορα πλοία με τους ειδικούς-επιθεωρητές που διαθέτουν, κατατάσσουν αυτά σε κλάσεις ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας και αξιοπλοΐας που βρίσκονται. Η κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις αποσκοπεί στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, γεγονός που αποτελεί επίσης, απαραίτητο στοιχείο στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Μάλιστα, τα πιστοποιητικά κατάταξης σε κλάσεις, που εκδίδουν

νηογνώμονες με διεθνές κύρος και φήμη, αποτελούν εγγύηση για την αξιοπλοΐα του πλοίου και πολλές φορές διευκολύνουν τις σχετικές συναλλαγές επί του πλοίου.

Ταξινόμηση ενός πλοίου σε κλάση σημαίνει ότι με την ολοκλήρωση των ικανοποιητικών ερευνών που διεξάγονται από το νηογνώμονα, ο τελευταίος πιστοποιεί ότι το εν λόγω πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία ταξινομήθηκε και συμμορφώνεται με τους κανόνες του εκάστοτε νηογνώμονα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με:

- Την ολοκλήρωση της ναυπήγησης του πλοίου κατά τη διάρκεια της οποίας έχει διεξαχθεί έρευνα.
- Επιθεώρηση που διεξάγεται σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας που αναπτύχθηκε στους κόλπους της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS), όταν τα πλοία αλλάζουν τάξη μεταξύ των μελών της.
- Ειδική παροχή ότι υφίσταται ανάγκη για επιθεώρηση ταξινόμησης, σε περιπτώσεις που το πλοίο είτε δεν έχει ποτέ ταξινομηθεί, είτε έχει ταξινομηθεί από νηογνώμονα ο οποίος δεν είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.

Οι κανόνες ταξινόμησης αναπτύσσονται για να αξιολογήσουν τη δομική δύναμη και την ακεραιότητα των βασικών μερών του σκάφους και των προσαρτημάτων του, την αξιοπιστία και τη λειτουργία των συστημάτων προώθησης και οδήγησης, την ηλεκτρική παραγωγή, τα βοηθητικά του συστήματα καθώς και άλλα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του σκάφους, προκειμένου να διατηρηθούν οι ουσιαστικές υπηρεσίες εν πλω.

Τα ταξινομημένα σκάφη παρακολουθούνται από το νηογνώμονα για να εξακριβωθεί εάν το πλοίο εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία τοποθετήθηκε. Η συμμόρφωση δηλαδή στους κανόνες και τις απαιτήσεις της κλάσης πρέπει να είναι συνεχής.

Η ταξινόμηση ενός σκάφους βασίζεται στον όρο ότι το σκάφος φορτώνεται, χρησιμοποιείται και διατηρείται κατά τρόπο κατάλληλο από το ικανό και καταρτισμένο πλήρωμα.

Κάθε νηογνώμονας τηρεί τα δικά του σύμβολα κατάταξης των πλοίων σε κλάσεις. Σε όλους τους νηογνώμονες ο «σταυρός της Μάλτας» δηλώνει ότι το πλοίο (σκάφος και μηχανή) κατασκευάστηκε σύμφωνα με τους κανονισμούς του νηογνώμονα. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι στο βρετανικό νηογνώμονα η ανώτερη κλάση για χαλύβδινα πλοία συμβολίζεται ως «100 A1» (Παρίδη Μ., 2011). Ο αριθμός 100 δηλώνει ότι η κατάσταση του πλοίου είναι σύμφωνη με τους κανόνες του νηογνώμονα, το γράμμα Α δείχνει την κλάση και ο αριθμός 1 ότι ο εξαρτισμός του πλοίου (άγκυρες, αλυσίδες, σκοινιά κλπ.) ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κανονισμών.

Οι λόγοι για τους οποίους ένα πλοίο μπορεί να χάσει την κλάση του ή να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη κλάση αφορούν θέματα ποιότητας κυρίως, σε θέματα συντήρησης, αλλά και θέματα

μη έγκαιρης ανανέωσης του «πιστοποιητικού κλάσης», ή ακόμα και τη μη καταβολή των τελών για τις επιθεωρήσεις, την έκδοση των πιστοποιητικών, ή τις λοιπές παρεχόμενες από τους νηογνώμονες υπηρεσίες. Οι λειτουργίες των νηογνώμωνων αποτελούν την εφαρμογή της ιδρυτικής αναγκαιότητας για σωστή πληροφόρηση των εμπλεκόμενων στη μεταφορική διαδικασία μερών (πλοιοκτήτες, ασφαλιστές, ναυλωτές, κ.λπ.) τόσο για τα υπάρχοντα, όσο και για τα μελλοντικά πλοία. Είναι χαρακτηριστικό ότι πλοίο χωρίς κλάση είναι εξαιρετικά δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να ασφαλισθεί ή να ναυλωθεί. Η παρακολούθηση των πλοίων από τους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς παραδεκτή ναυτιλιακή πρακτική (Κουκούμης Δ., 2009).

Όσον αφορά την κατάταξη των πλοίων οι νηογνώμονες έχουν πρότυπα, κανονισμούς και οδηγίες σε σχέση με το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη επιθεώρηση των πλοίων. Οι διάφοροι κανονισμοί που βασίζονται σε εμπειρία ετών από χιλιάδες πλοία, επηρεάζουν πολύ την ασφάλεια του πλοίου. Έτσι το πιστοποιητικό ενός νηογνώμονα (Class Certificate) είναι η επιβεβαίωση ότι ένα πλοίο έχει σχεδιασθεί και ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις καλύτερες προδιαγραφές και για να διατηρήσει την κλάση του, θα πρέπει να επιθεωρείται περιοδικά. Η κατάταξη δε ενός πλοίου έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ναυτασφαλιστές, τους ναυλωτές, αλλά και τους τραπεζικούς οργανισμούς, με τους οποίους συνεργάζεται μια ναυτιλιακή εταιρία (Κουκούμης, Δ., 2009).

2.3 Αξιοπλοΐα και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου

Ο όρος αξιοπλοΐα (αρχαία ελληνικά «εύπλοια») χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση – καταλληλότητα που βρίσκεται ένα πλοίο, ώστε να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες. Ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν είναι κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει συνηθισμένους θαλάσσιους κινδύνους. Την κατάσταση αυτή προσδιορίζουν τα διάφορα πιστοποιητικά νηογνώμωνων ή άλλων επίσημων φορέων που παρακολουθούν με επιθεωρήσεις το πλοίο και με τα οποία τούτο έχει εφοδιασθεί, γνωστά ως «πιστοποιητικά αξιοπλοΐας» (όπως π.χ. το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, ή το Πιστοποιητικό ασφάλειας και εξαρτισμού, γραμμής φόρτωσης κ.α.). Την αξιοπλοΐα – καταλληλότητα αναλαμβάνει ως υποχρέωση ο εκναυλωτής προς το ναυλωτή κατά τη σύναψη της ναύλωσης αλλά και τον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης (διμερής δικαιοπραξία) (Κουκούμης Δ., 2007).

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο η αξιοπλοΐα ενός πλοίου είναι ευθύνη του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Εξαιτίας όμως μιας ορισμένης έλλειψης τεχνικής υποδομής και τεχνογνωσίας, ορισμένα κράτη δεν είναι σε θέση να διενεργούν επαρκείς και τακτικές επιθεωρήσεις, ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ικανοποιούν τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως αυτά εκτίθενται στις

διεθνείς συμβάσεις. Για το λόγο αυτό τα κράτη έχουν μεταβιβάσει την ευθύνη σε ειδικευμένους οργανισμούς, τους νηογνώμονες. (Κουκούμης Δ., 2007).

Η ταξινόμηση ενός πλοίου σε κλάση σημαίνει ότι ο νηογνώμονας επιθεώρησε το πλοίο και βρήκε ότι αυτό πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία ταξινομήθηκε. Τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας τα εκδίδουν διεθνώς οι Νηογνώμονες που καταρτίζουν τους κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους και τα κατατάσσουν σε διάφορες κλάσεις. Με ειδικούς επιθεωρητές, τα πλοία παρακολουθούνται σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές, είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις (Κουκούμης Δ., 2007).

2.4 Σημαίες πλοίων και νηογνώμονες

Η κλάση στην οποία ανήκει κάθε πλοίο αποδεικνύεται με το πιστοποιητικό certificate of classification, το οποίο εκδίδεται από το νηογνώμονα και μόνο στον οποίο είναι καταχωρημένο, και δεν εκδίδεται on behalf of the flag (για λογαριασμό σημαίας) όπως τα υπόλοιπα πιστοποιητικά. Από την αρχή της ζωής του το πλοίο παρακολουθείται από ένα νηογνώμονα και κατασκευάζεται βάσει των κανονισμών που θεσπίζονται από τους ίδιους σύμφωνα με ειδικές διατάξεις. Το πλοίο που έχει κατασκευαστεί με βάση αυτούς του κανονισμούς, έχει το δικαίωμα να κάνει αίτηση για να αποκτήσει το πιστοποιητικό ταξινόμησης από το συγκεκριμένο νηογνώμονα. Ο νηογνώμονας στη συνέχεια εκδίδει το πιστοποιητικό και κατατάσσει το πλοίο σε μια κλάση (Κούνουπα Α., 2010).

Κάθε κράτος σημαίας, στη συνέχεια, εκδίδει πιστοποιητικά, τα λεγόμενα Flag Certificates, απαραίτητα για τον απόπλου βάσει των κανονισμών και των διεθνών συμβάσεων που έχει επιλέξει να εφαρμόζει. Όλα τα υπόλοιπα πιστοποιητικά τα εκδίδουν οι Νηογνώμονες, αλλά για λογαριασμό της Σημαίας. Από τη στιγμή της επιλογής της Σημαίας του πλοίου μετά την κατάταξή του σε κλάση, όλα λειτουργούν βάσει των απαιτήσεων και των προδιαγραφών της εκάστοτε σημαίας. Η Σημαία θεωρείται σημαντικό στοιχείο του πλοίου διότι καθορίζει την αξιοπλοΐα του και επηρεάζει και το Νηογνώμονα κατά ένα μέρος. Κάθε κράτος Σημαίας, εξουσιοδοτεί κάποιους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες μέλη του Διεθνούς Οργανισμού IACS, προκειμένου να κάνουν επιθεωρήσεις στα πλοία (Κούνουπα Α., 2010).

Μετά την επιθεώρηση του πλοίου γίνεται η έκδοση του πιστοποιητικού της κλάσης, αποκλειστικά και μόνο από το νηογνώμονα, ενώ για τα υπόλοιπα πιστοποιητικά τον εξουσιοδοτεί το Κράτος Σημαίας να τα εκδίδει για λογαριασμό της. Τα περισσότερα κράτη Σημαίας επιλέγουν να εξουσιοδοτούν Νηογνώμονες, οι οποίοι είναι μέλη του IACS για την έκδοση των διεθνών πιστοποιητικών, ενώ οι εκτός IACS εκδίδουν πιστοποιητικά μόνο για πλοία του κράτους στο οποίο

ανήκουν και πολύ «φιλικών» κρατών (π.χ. ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι εκτός IACS και εξουσιοδοτείται μόνο από την Ελλάδα και την Κύπρο) (Κούνουπα Α., 2010).

2.5 Ασκούμενη κριτική

Σύμφωνα με μία άποψη, οι νηογνώμονες ήταν, είναι και θα είναι ο βασικός πυλώνας της αριστείας όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης. Η θέση αυτή υποστηρίζεται προφανώς κατ' αρχήν από τους ίδιους τους νηογνώμονες και τεκμηριώνεται με διάφορα στοιχεία, ποσοτικά και ποιοτικά. Ο πρώτος λόγος που προβάλλεται αφορά στις μειωμένες κρατήσεις: το 92% των αφίξεων στις ΗΠΑ το 2004 αφορούσαν πλοία των οποίων οι νηογνώμονες είχαν μηδενικό σκορ στο Αμερικανικό σύστημα βαθμολόγησης, όπου μηδέν σημαίνει ποσοστό κράτησης λιγότερο από 0,5% στα τρία χρόνια 2001-2003, ενώ από τους γνωστούς νηογνώμονες, ο ABS είχε ποσοστό κρατήσεων 0,03%, το Lloyds Register 0,1%, το Bureau Veritas 0,2% ενώ το RINA και ο Κινεζικός νηογνώμονας δεν είχαν καμιά κράτηση. Αν και τα μέλη του IACS είναι μόνο 10 από τους περίπου 50 νηογνώμονες που υπάρχουν στον κόσμο, το τονάζ που εκπροσωπούν είναι περίπου το 94% του παγκόσμιου τονάζ και συνεπώς η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου βρίσκεται υπό τον έλεγχο ποιοτικών νηογνωμόνων (Ψαραύτης Χ., 2005).

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται σαν υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηογνωμόνων είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογνωμόνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των νηογνωμόνων και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα (Ψαραύτης Χ., 2005).

Σύμφωνα με την κριτική άποψη, το σύστημα των νηογνωμόνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό (Ψαραύτης Χ., 2005). Αν σ' αυτό προστεθεί η ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν ή να παρακάμπτουν τους κανονισμούς, συνεχώς προς χαμηλότερα standards, για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία μπορεί να θεωρηθεί σαφώς ανησυχητική (Ψαραύτης Χ., 2005).

Ο ακραιφνής ανταγωνισμός των νηογνώμωνων και η πληθώρα της προσφοράς τους (άνω των 50) έβλαψε την ποιότητα των υπηρεσιών και έφερε στο προσκήνιο μια νέα κατηγορία οργανισμών, τους λεγόμενους νηογνώμονες ευκαιρίας. Η έξαρση του ανταγωνισμού αλλάζει τις προτεραιότητες, καθώς ο στόχος της διατήρησης του μεγαλύτερου αριθμού πλοίων στους καταλόγους του νηογνώμονα προηγείται και ενδεχομένως νοθεύει τα κριτήρια της ασφάλειας. Η δυσπιστία οδηγεί με τη σειρά της σε ανεξάρτητες και παράλληλες επιθεωρήσεις του πλοίου από ναυλωτές, ασφαλιστές και εθνικές αρχές, με συνέπεια τη δυσανάλογη καθυστέρηση του απόπλου και την αύξηση του κόστους (Παρίδη Μ, 2011).

Είναι κοινώς γνωστό ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ένα πλαίσιο λειτουργίας και κανονισμών αρκετά διαφορετικό από εκείνο των αεροπορικών, των οποίων το υψηλό επίπεδο ασφάλειας είναι παράδειγμα προς μίμηση. Επισημαίνεται όμως ότι στις αεροπορικές μεταφορές δεν υπάρχουν νηογνώμονες (Ψαραύτης Χ., 2005). Σε μια πιθανή λοιπόν μετεξέλιξη όλου του πλαισίου της ναυτιλίας οι νηογνώμονες θα μπορούσαν εκλείψουν. Αν και αυτό δεν είναι αναγκαστικά μονόδρομος, υποδεικνύει το εύρος των εναλλακτικών επιλογών που διαθέτει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα στην προσπάθειά της να ανταποκριθεί στις διεθνείς προκλήσεις, μετασχηματίζοντας το ρόλο των νηογνώμωνων (Ψαραύτης Χ., 2005). Πράγματι, για παράδειγμα, αξίζει να παρατηρηθεί ότι σε αντίθεση με τις θαλάσσιες, οι αεροπορικές μεταφορές: 1) διαθέτουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα κεντρικού έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας, 2) έχουν πολύ μεγαλύτερη τυποποίηση στην κατασκευή αεροπλάνων και εξοπλισμού, 3) έχουν πολύ αυστηρότερες διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσωπικού, 4) δίνουν πολύ περισσότερη σημασία στην πρόληψη των ατυχημάτων, 5) απολαμβάνουν πολύ μεγαλύτερων χρονικών εγγυήσεων σε αεροπλάνα και εξοπλισμό, 6) δεν κατατρύχονται από όρια ηλικίας στην απόσυρση αεροπλάνων, 7) δεν έχουν να συμμορφωθούν με ένα «λαβύρινθο» ανομοιόμορφων κανονισμών νηογνώμωνων (Ψαραύτης Χ., 2005).

3. Ο ρόλος και τα είδη των ναυτασφαλιστών

3.1 Ο ρόλος της ναυτασφάλισης

Ναυτική ασφάλιση είναι η συμφωνία, δυνάμει της οποίας η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει, έναντι ασφαλιστρού, να αποκαταστήσει σε περιπτώσεις ορισμένων θαλασσιών κινδύνων, που προκαλούν απώλεια ή ζημιές αγαθών, την οικονομική τους αξία απέναντι στο πρόσωπο που έχει συμφέρον στη διατήρησή της (λήπτης ασφαλίσεως).

Η ανάγκη αντιμετώπισης των θαλασσιών κινδύνων και των ζημιών που προέρχονταν απ' αυτούς αποτέλεσε ανέκαθεν επιδίωξη των ασχολουμένων με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, κυρίως των ιδιοκτητών πλοίων και των δια αυτών μεταφερομένων φορτίων. Η αντιμετώπιση του μείζονος φυσικού στοιχείου και των απροβλέπτων μεταβολών αυτού με τους κινδύνους που αυτές συνεπάγονταν έθετε σε αμφιβολία την ύπαρξη και την ακεραιότητα των διά της θαλάσσης κινουμένων ή διαμετακομιζομένων, η αξία των οποίων είναι αρκετά υψηλή και η απώλεια της οποίας δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί από ένα και μόνο πρόσωπο, δίχως την οικονομική του συρρίκνωση.

Διεφάνη λοιπόν ότι είναι απαραίτητο οι ιδιοκτήτες των αντικειμένων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες δραστηριότητες, σε περίπτωση που αυτά απολεσθούν ή καταστραφούν, να μπορούν να επανορθώσουν τη ζημία, δίχως να υποστούν οι ίδιοι οικονομική καταστροφή.

Δημιουργήθηκε έτσι μια συνήθεια, σύμφωνα με την οποία ένα άτομο ή ένας σύλλογος ατόμων, συνήθως οικονομικά ισχυρών, ανελάμβαναν την υποχρέωση να αποκαταστήσουν κάθε βλάβη ή απώλεια πραγμάτων στη θάλασσα (πλοίων, φορτίων) απέναντι στον ιδιοκτήτη τους. Σε αντάλλαγμα δε αυτός είχε υποχρέωση να καταβάλει με τον τρόπο που είχε συμφωνηθεί χρηματικό αντάλλαγμα σ' αυτούς που δέχθηκαν να του παρέχουν τις προϋποθέσεις, προκειμένου αυτός να επιχειρήσει τη θαλάσσια περιπέτεια από την οποία θα είχε και ο ίδιος κέρδη, εάν αυτή έληγε ομαλά. Στη δε αντίθετη περίπτωση, δεν θα υφίστατο οικονομική καταστροφή. Αυτή είναι η φιλοσοφία και ο ρόλος, ο οποίος μένει αναλλοίωτος στο πέρασμα των χρόνων, της ναυτικής ασφάλισης.

Τα ναυτικά ατυχήματα δημιουργούν, κάθε χρόνο, ένα κόστος που υπολογίζεται πέραν των 8 δις δολαρίων, το οποίο η διεθνής κοινότητα πληρώνει ετήσια και το οποίο επιβαρύνει αναπόφευκτα το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών. Η ευαισθησία των χωρών – μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ υποχρέωσε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των θαλάσσιων μεταφορών, να υιοθετήσουν σημαντικά μέτρα, με σκοπό να περιοριστούν τα ναυτικά ατυχήματα (Πετρόπουλος Δ., 2003).

Οι επιθεωρήσεις των εμπορικών πλοίων από τα διάφορα Μνημόνια Συνεννόησης έχουν επισημάνει σε ένα σημαντικό βαθμό τα πλοία που δεν πληρούν τις διεθνείς απαιτήσεις και που θέτουν σε κίνδυνο τη θαλάσσια ασφάλεια. Οι επιθεωρήσεις γίνονται σε πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια των διαφόρων Μνημονίων ενώ υπάρχουν αρκετά άλλα υποβαθμισμένα πλοία που συνεχίζεται η εμπορική εκμετάλλευσή τους, χωρίς αυτά να υπόκεινται σε έλεγχο και συνεπώς συνιστούν μεγάλο κίνδυνο για τη διεθνή ναυσιπλοΐα (Πετρόπουλος Δ., 2003).

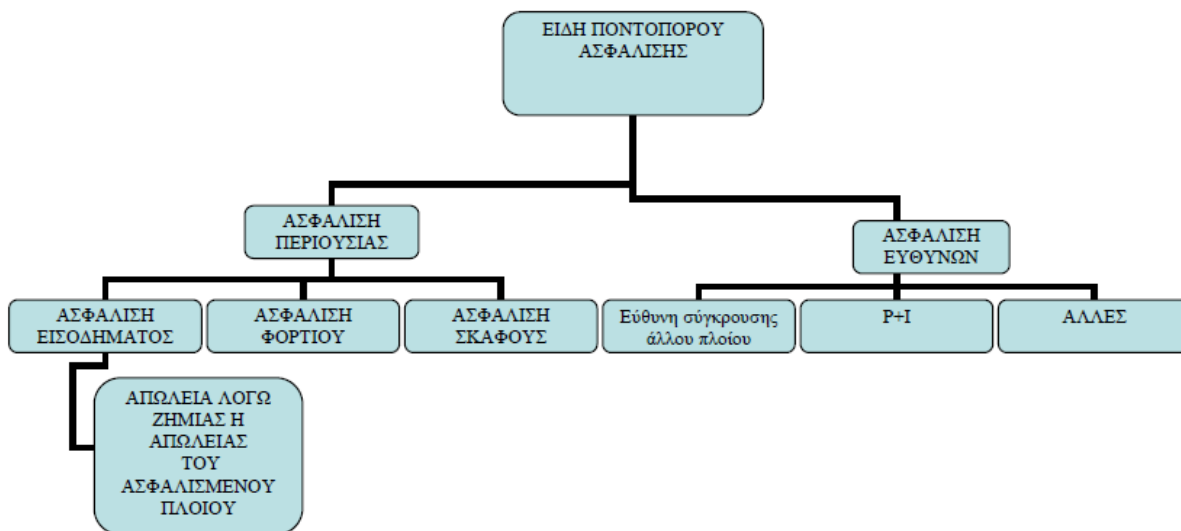
3.2 Είδη ναυτασφάλισης

Τυπικά, η ναυτική ασφάλιση χωρίζεται σε αυτή του πλοίου και σε αυτή του φορτίου. Η ασφάλιση των πλοίων είναι γενικά γνωστή σαν “Hull and Machinery” (H&M), την αναλαμβάνουν οι Underwriters και το πιστοποιητικό το εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Ενώ την ασφάλιση του φορτίου την αναλαμβάνουν τα P&I Clubs. Μία μορφή κάλυψης η οποία έχει να κάνει επίσης με το πλοίο είναι η κάλυψη για «Ολική Απώλεια Μόνο» (Total Loss Only), η οποία χρησιμοποιείται σαν είδος αντασφάλισης, και δεν καλύπτει τη μερική απώλεια. Η κάλυψη αυτή μπορεί να είναι είτε για voyage ή για time basis. Το voyage καλύπτει τη μεταφορά φορτίων μεταξύ λιμανιών, που καθορίζονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, ενώ το time που είναι πιο συνηθισμένο, καλύπτει μια χρονική περίοδο που είναι συνήθως ένας χρόνος.

Οι πιο συνηθείς περιπτώσεις ασφαλιστικής σύμβασης (με βάση τον τύπο της παροχής του ασφαλιστή) είναι (Κουκούμης, Δ., 2009):

- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε παροχή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό της εν λόγω σύμβασης
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιουσιακή παροχή, κινητή ή ακίνητη.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε χρηματική παροχή.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε ανάληψη κινδύνου από μια επιχείρηση, όπου μια επιχείρηση που έχει συσταθεί για αυτόν το σκοπό αναλαμβάνει τους κινδύνους άλλων επί της βάσης ενός ασφαλιστή.

Στο παρακάτω σχήμα διακρίνονται οι διάφοροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι ενός πλοίου ποντοπόρου ναυτιλίας.



Διάγραμμα 1: Διάκριση ασφαλιστικών κινδύνων ποντοπόρου πλοίου.

Πηγή: [Παπαριστοδήμου Γ., 2005]

3.2.1 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση

Σύμφωνα με τον ορισμό του αγγλικού Marine Insurance Act του 1906: «η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μία σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τρόπο και έκταση που έχουν συμφωνηθεί σε αυτήν, κατά ναυτικών απωλειών, δηλαδή απωλειών εξαρτώμενων από το θαλάσσιο κίνδυνο». Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί ειδική μορφή σύμβασης ασφάλισης και άρα διέπεται από τις ίδιες αρχές και από τους ίδιους κανόνες του ασφαλιστικού δικαίου. Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι αμοτεροβαρούς σημασίας και μπορεί να καταρτισθεί έγκυρα ακόμα και με απλή συναίνεση. Η σύμβαση ασφάλισης δεν αποβλέπει στον πλουτισμό του ασφαλισμένου αλλά μόνο στην αποκατάσταση της ζημιάς που αυτός υπέστη (Κουκούμης, Δ., 2009).

3.2.2 Ασφάλιση Πλοίου (Hull & Machinery)

Η ασφάλιση του πλοίου (κύτους και μηχανών) είναι σημαντική για ένα πλοιοκτήτη διότι θα πρέπει να προστατεύει το φορτίο που μεταφέρει αλλά και να φροντίζει για την ασφάλεια του πληρώματος. Οι ασφαλιστές διακρίνονται σε κύριους (Underwriters) και σε αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, τα λεγόμενα P & I Clubs (Protect and Indemnity Clubs). Την ασφάλιση του H &

Μ την αναλαμβάνουν οι Underwriters, που είναι ασφαλιστικοί οργανισμοί, ενώ το πιστοποιητικό της επιθεώρησης του πλοίου, του κύτους και των μηχανών, το εκδίδουν οι Νηογνώμονες.

Η ασφάλιση κάθε πλοίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ταξινόμησή του στον εκάστοτε νηογνώμονα. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί οι νηογνώμονες που είναι μέλη στον IACS (Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων) θεωρούνται οι πιο σημαντικοί και είναι ευνόητο πως τα πλοία που έχουν ταξινομηθεί σε αυτούς έχουν μεγαλύτερη αξιοπιστία ως προς την ασφάλισή τους. Οι υποχρεώσεις του ασφαλιζόμενου είναι σαφείς και αυστηρές: 1) πρέπει να έχουν ταξινομημένο το πλοίο σε κλάση και 2) να ακολουθούν και να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και τις απαιτήσεις του νηογνώμονα στον οποίο ανήκει. Τα certificates που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα πλοία (αναλόγως του είδους του πλοίου και της φύσης του φορτίου) και να συμβαδίζουν με τις υποδείξεις του νηογνώμονα στον οποίο ανήκουν.

Ο ασφαλιστής, σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο, είναι υπεύθυνος για τις απώλειες και κάθε είδους ζημιές που προκαλούνται κατά τη διάρκεια του πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Δεν είναι υπεύθυνος όμως για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυλοχίας και καθάρσεως, ούτε και για κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο και το φορτίο. Ο ασφαλιστής με τη ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας», απαλλάσσεται από κάθε είδους υποχρέωση που αφορά σε ζημιές οι οποίες συνιστούν ολική απώλεια του πλοίου ή περίπτωση εγκατάλειψης. Η εγκατάλειψη του πλοίου μπορεί να γίνει σε περιπτώσεις που: 1) το πλοίο δεν δύναται να επισκευαστεί, οπότε περιέρχεται σε κατάσταση ανικανότητας για να ταξιδέψει, 2) τα έξοδα για την επισκευή του υπερβαίνουν τα $\frac{3}{4}$ της ασφαλιστικής του αξίας.

Ο ασφαλιστής, προκειμένου να προβεί στην ασφάλιση ενός πλοίου, ελέγχει δυο στοιχεία: τα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός πλοίου και το moral risk (ηθικό ρίσκο).

Το Moral Risk αναφέρεται σε γενικά χαρακτηριστικά τα οποία οι ασφαλιστές λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους. Αρχικά εξετάζουν την αξιοπιστία της εταιρείας που διαχειρίζεται το εκάστοτε πλοίο, το ιστορικό της, και γενικά τη φήμη της στην αγορά. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζει το ανθρώπινο δυναμικό που στελεχώνει το πλοίο και τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας. Εξετάζουν την κατάρτισή τους, την εμπειρία τους και την ικανότητα αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ελέγχουν οι ασφαλιστές έχουν να κάνουν με το πλοίο γενικά. Για παράδειγμα: η ηλικία του πλοίου, πού έχει κατασκευαστεί, ποιος νηογνώμονας το παρακολουθούσε και τα επιμέρους ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα του πλοίου.

Η ασφάλιση μπορεί να γίνει με συμβόλαιο time και να είναι για περίπου 1 χρόνο ή να είναι ασφάλιση για ένα ταξίδι (voyage). Από τη στιγμή που αρχίζει να ισχύει το ασφαλιστήριο, ξεκινάει και ο χρόνος της ασφάλισης. Ως χρόνος θεωρείται ο τοπικός χρόνος της χώρας στην οποία εκδόθηκε το ασφαλιστήριο. Εάν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού λήξει ο χρόνος της ασφάλισης, τότε γίνεται παράταση του χρόνου έως την επόμενη ημέρα κατά την οποία το πλοίο θα αγκυροβολήσει

στο λιμάνι προορισμού, και ο ασφαλιστής δικαιούται επιπλέον ασφάλιστρο. Εάν η ασφάλιση ξεκινήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η κάλυψη των κινδύνων γίνεται από τη στιγμή της φόρτωσης ή της παραλαβής έρματος μέχρι τη στιγμή της εκφόρτωσης.

3.2.3 Ασφάλιση Φορτίου

Οι κίνδυνοι που συνήθως καλύπτουν τα P & I Clubs είναι (Παζαρζής Μ., 2009):

- Τραυματισμό ή θάνατο μέλους του πληρώματος-επιβατών ή τρίτων
- Υποχρεώσεις που έχουν να κάνουν με λαθρεπιβάτες ή ανθρώπους που σώθηκαν στη θάλασσα
- Υποχρεώσεις που προέρχονται από σύγκρουση του πλοίου
- Υποχρεώσεις από προσάραξη του πλοίου
- Υποχρεώσεις από καταστροφές σε σταθερά ή πλωτά αντικείμενα.
- Κάλυψη έναντι των εξόδων ναυαγιάρεσης του πλοίου, του εξοπλισμού, των καυσίμων και του φορτίου που έχει χαθεί.
- Υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν από εργασίες ρυμούλκησης
- Ευθύνες οι οποίες προκύπτουν σε σχέση με το φορτίο
- Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος και το κόστος για τον καθαρισμό από τη ρύπανση που προκλήθηκε.
- Υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν σε περίπτωση απώλειας των αποσκευών των επιβατών.

Τα P & I Clubs πρέπει ακόμα να καταβάλλουν αποζημιώσεις εφόσον η ζημιά προκλήθηκε από διάφορους άλλους κινδύνους εκτός από μη νόμιμο ταξίδι, αν το πλοίο είναι ακόμα εγγεγραμμένο στην κλάση που είχε γραφεί και τέλος αν η απαίτηση αυτή για την αποζημίωση δεν έχει περάσει το διάστημα των 12 μηνών. Τα clubs αυτά είναι οργανισμοί οι οποίοι όχι μόνο προσφέρουν ασφαλιστική κάλυψη, αλλά διαχειρίζονται τις απαιτήσεις και παρέχουν υπηρεσία ανταπόκρισης στα ατυχήματα που συμβαίνουν.

Κάθε νέο πλοίο το οποίο ασφαλιζεται σε ένα P&I Club ασφαλιζεται για ορισμένο χρονικό διάστημα ή μέχρι να τελειώσει το ασφαλιστικό έτος, το οποίο ξεκινά μόλις αρχίσει η ασφάλισή του. Το πλοίο για να γίνει αποδεκτό στο club θα πρέπει πρώτα να αποδείξει ότι έχει ασφάλεια hull and machinery (και για το πλοίο εξωτερικά και για τη μηχανή) και ότι οι κίνδυνοι οι οποίοι καλύπτονται από τα P&I Clubs δεν ασφαλιζονται και από άλλους οργανισμούς.

4. Διεθνείς ενώσεις και φορείς που σχετίζονται με τους νηογνώμονες και τη ναυτασφάλιση

4.1 Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων IACS

Ο κυριότερος εκφραστής της πολιτικής των νηογνώμωνων είναι η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων IACS (International Association of Classification Societies), ο οποίος εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους νηογνώμονες παγκόσμια. Ιδρύθηκε το 1968 (Μπαλαφούκος Σ., 2007). Οι κυριότεροι νηογνώμονες αποτελούν και τα ιδρυτικά μέλη του IACS. Ουσιαστικά συγκεντρώνει τους παλαιότερους και γνωστότερους νηογνώμονες σε παγκόσμια κλίμακα, οι οποίοι κατατάσσουν το 95% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας ή, σε αριθμό πλοίων, το 50% του διεθνούς στόλου και διενεργούν περισσότερες από 500.000 επιθεωρήσεις κάθε χρόνο (Μπαλαφούκος Σ., 2007).

Κύρια αντικείμενα της ένωσης αυτής αποτελούν τόσο τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων, κατηγοριοποιώντας αυτά σε κλάσεις, όσο και η τήρηση των μέτρων για αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από αυτά. Στόχος της είναι να θεωρείται η ιδιότητα του μέλους της IACS ως εγγύηση ποιότητας και τεχνογνωσίας. Η συμβολή της διεθνούς αυτής ένωσης στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά, αλλά και στη ρύθμιση μέσω της συλλογικής τεχνικής υποστήριξης, στον έλεγχο-συμμόρφωση, καθώς και την έρευνα και την ανάπτυξη, είναι πολύ σημαντικές. Η πραγματοποίηση των στόχων αυτών επιδιώκεται με δραστηριότητες εντός και εκτός της Ένωσης.

Σήμερα η IACS, που πρόκειται για μία μη κυβερνητική οργάνωση, αποτελεί τον κύριο συνεργάτη με συμβουλευτικό χαρακτήρα, σε θέση παρατηρητή, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Μέσω αυτού εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του IMO.

Η Ένωση έχει δέκα μέλη. Το 1992 ιδρύθηκε στο Λονδίνο ως διεθνές διοικητικό κέντρο της Ένωσης, η Μόνιμη Γραμματεία, με έμφαση στις τεχνικές υπηρεσίες και στις επικοινωνίες. Η Διεθνής Ένωση διοικείται από ένα συμβούλιο στο οποίο συμμετέχει κάθε Νηογνώμονας – μέλος, με ένα στέλεχος του.

Μέλη της IACS

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)

- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)
- Indian Register of Shipping (IRS)- συνεργαζόμενο μέλος (associate)

4.2 Φορείς Ναυτικής Ασφάλισης

Τρεις είναι οι φορείς της ναυτικής ασφάλειας:

- το Lloyd μέσω των μελών του
- οι ασφαλιστικές εταιρίες
- αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (P & I Clubs)

4.2.1 To Lloyd

Το 1688 ο Edward Lloyd ιδρύει στο Λονδίνο το ομώνυμο καφενείο (εντευκτήριο) στο οποίο συγκεντρώνονται οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία. Αυτό παίρνει στο τέλος του 18ου αιώνα ορισμένη μορφή επαγγελματικής οργάνωσης των ασφαλιστών του Λονδίνου, με ιδιαίτερη δωδεκαμελή επιτροπή διοίκησης και το 1871 με ειδικό νόμο του Κοινοβουλίου αναγνωρίζεται ως Ένωση (σωματείο) ασφαλιστών του Λονδίνου, με την ίδια επωνυμία.

Το Lloyd δεν αποτελεί ασφαλιστική επιχείρηση, αλλά επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών και δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες. Ασφαλιστικές εργασίες ενεργούν τα μέλη του, συναλλασσόμενα επ' ονόματι τους και για λογαριασμό τους. Το Lloyd, ως πρότυπη επαγγελματική οργάνωση, ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλιζόμενων, τη διευκόλυνση (με τη συστηματική συγκέντρωση και ανακοίνωση των απαιτούμενων ναυτικών ειδήσεων και στοιχείων) και την εξύψωση του έργου και του γοήτρου των μελών και της οργάνωσής τους.

Για την είσοδο μέλους στο Lloyd οι κανονισμοί του απαιτούν την κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφαλείας, ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψήφιου. Επίσης επιβάλλεται, σε κάθε μέλος, ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφαλείας, το οποίο σχηματίζεται από

μικρές ετήσιες κρατήσεις από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα. Η κυριότερη όμως προστασία του ασφαλιζόμενου παρέχεται από την υποχρέωση των μελών να τηρούν και να υποβάλουν τον ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους, όπου όλα τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό ασφαλείας, από τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις, μέχρις ότου εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχουν συναφθεί.

Η Επιτροπή Διοικήσεως του Lloyd διορίζει, στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου, τους πράκτορες του, με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του Lloyd, να αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και λοιπά στοιχεία της περιοχής τους και γενικά να ενεργούν ό,τι άλλο ενδιαφέρει τις ασφαλίσεις και τον εντολέα τους. Εξελίχθηκε έτσι το Lloyd σε ένα σύστημα λαμπρών πρακτόρων σε όλο τον κόσμο και σε μια μεγάλη πρότυπη οργάνωση συγκέντρωσης ναυτικών πληροφοριών και στοιχείων προστασίας και ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης, που παρέχει με το παγκόσμιο δίκτυο των συνεργατών του σοβαρή προστασία στα συμφέροντα όχι μόνο του διεθνούς ασφαλιστικού αλλά και γενικότερα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

Η Επιτροπή Διοικήσεως (Simon Poland and Tony Rooth), "του Lloyd ενεργεί και διακανονισμούς απαιτήσεων από συμβάσεις των μελών του και σχετικές πληρωμές στα διάφορα μέρη του κόσμου, μέσω των πρακτόρων του.

Τα μέλη του Lloyd συνάπτουν τις ασφαλίσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις ατομικά και συνήθως σε ομάδες, είτε απ' ευθείας, είτε μέσω αντιπροσώπου. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους είναι καθορισμένο και κανονικά πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο τα μέλη που κάλυψαν τον κίνδυνο και το ποσοστό του κάθε μέλους στο ασφαλιστικό ποσό. Ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας απέναντι στην οποία δεν θεωρείται ότι νομιμοποιείται.

Η πρακτική ασφάλισης σε μέλη του Lloyd μέσω μεσίτη του Lloyd είναι η ακόλουθη: Αφού δοθεί στο μεσίτη από τον ασφαλιζόμενο η σχετική εντολή ασφάλισης, ο μεσίτης συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (Slip) που αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία τα σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, πλου ή χρονική περίοδο ασφάλισης, εκτίμηση αξίας, ασφαλιστικό ποσό, τυποποιημένους όρους και οποιοδήποτε ειδικό όρο που τυχόν ζητηθεί). Στη συνέχεια την υποβάλλει στα μέλη του Lloyd για να πετύχει κάλυψη ανάλογα με την εντολή που έχει λάβει. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο Slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές-μέλη, μέχρι την πλήρη συμπλήρωση του.

4.2.2 Οι ασφαλιστικές εταιρίες

Μέχρι το 1824 δύο μόνο εταιρείες, η Royal Exchange και η London Assurance, είχαν το προνόμιο να ενεργούν ασφαλιστικές εργασίες. Από το 1824 που το προνόμιο τους αυτό καταργήθηκε, άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες, οι οποίες υπαχθήκανε στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και τον μεταγενέστερο του 1948.

Αφού λοιπόν αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες, ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης καθοριζόταν συνήθως στις λεπτομέρειες με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 το Ινστιτούτο ίδρυσε Τμήμα Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και έκδοση ασφαλιστηρίων κοινού συνδυαζόμενου τύπου, για λογαριασμό των εταιρειών-μελών του Ινστιτούτου. Υπάρχουν φυσικά και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια.

4.2.3 Αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (P & I Clubs)

Ο αγγλικός νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 (Marine Insurance Act 1906) ορίζει στο άρθρο 85 ότι όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο, κατά θαλάσσιων κινδύνων υπάρχει η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση. Στο άρθρο αυτό βασίζεται η ενοποίηση των πλοιοκτητών των διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών, οι οποίοι συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Μετά τον περί εταιρειών νόμο του 1862, οι συνεταιρισμοί αυτοί (περισσότερων των 20 μελών) αναγνωρίστηκαν ως εταιρείες απεριορίστου ή περιορισμένης ευθύνης, ανάλογα με τις διατάξεις του καταστατικού τους.

Στην αλληλοασφάλιση, οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι συνασπίζονται ασφαλίζοντας μέρος των κινδύνων ή της ευθύνης τους και αναλαμβάνουν, σε συγκεκριμένη αναλογία, συνήθως καθοριζόμενη με βάση σταθερά μεγέθη, να καλύψουν από κοινού τις ζημιές που υφίστανται καθένας από αυτούς. Πρόκειται κυρίως για κινδύνους ή ζημιές που δεν ευρίσκουν επαρκή ή ολική κάλυψη στην ασφαλιστική αγορά.

Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν, αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης.

Υπάρχουν τρεις κλάδοι ασφάλισης:

α) **Κλάδος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity)**: ο οποίος είναι ο σημαντικότερος στο χώρο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

β) **Κλάδος ναύλου, σταλιών και υπερασπίσης (Freight, Demurrage and Defence Class)**: ο οποίος καλύπτει κατά βάση θέματα δικαστικής προστασίας για απαιτήσεις ή υποχρεώσεις των πλοιοκτητών-μελών σε διαφορές με ναυλωτές, πληρώματα, ασφαλιστές, ναυπηγούς κλπ.).

γ) **Κλάδος πολέμου και απεργιών (War and Strikes Class)** : ο οποίος καλύπτει κινδύνους πολέμου ή εχθροπραξιών, οι οποίοι γενικά δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια του Lloyd ή των ασφαλιστικών εταιρειών. Μπορεί να καλύψει επίσης κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ανωμαλίες ή δολιοφθορές.

Τα μέλη του συνεταιρισμού συνεισφέρουν στις ζημιές των άλλων μελών που προέκυψαν από καλυπτόμενους κινδύνους, καθώς και στα έξοδα διακανονισμού τους, κατά τον τρόπο που ορίζει ο κανονισμός του συνεταιρισμού, συνήθως ανάλογα με τη χωρητικότητα και της ζημιές των πλοίων που έχουν εισαγάγει στον συνεταιρισμό.

Οι πλοιοκτήτες – μέλη οφείλουν προς το συνεταιρισμό τις εξής εισφορές υπό τύπου ασφαλιστρών (Κουκούμης Δ., 2009):

- Αρχικό ασφάλιστρο, το οποίο επιβάλλεται στην αρχή της ασφαλιστικής κάλυψης
- Ασφάλιστρο ανανέωσης για την ανανέωση της κάλυψης του πλοίου που εξαρτάται από τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε να πληρώσει ο συνεταιρισμός για το συγκεκριμένο πλοίο
- Συμπληρωματικό ασφάλιστρο που συνδέεται με την εξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεων κάθε συνεταιρισμού, με βάση τις απαιτήσεις κατά των μελών του
- Ασφάλιστρα απαλλαγής που πληρώνονται κατά την αποχώρηση από το συνεταιρισμό για την αποφυγή χρέωσης με συμπληρωματικό ασφάλιστρο
- Ασφάλιστρα επιστροφής σε περίπτωση ύπαρξης ικανού πλεονάσματος από συσσωρευμένα ασφάλιστρα.

5. Η υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα: ο Ελληνικός Νηογνώμονας

5.1 Το ιστορικό

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας (Hellenic Register of Shipping, HRS) αποτελεί ένα μη κυβερνητικό διεθνή οργανισμό, αφιερωμένο στη διασφάλιση, προστασία και περιφρούρηση της ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και στην εξασφάλιση της ποιότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1919, είναι η συνέχεια και η ανάπτυξη της «Veritas Hellenique et Reglements de Classification des Navires», η οποία ιδρύθηκε το 1870 από την “Banque Maritime Archange”. Το 1950 αναγνωρίστηκε από το ελληνικό κράτος (Φ.Ε.Κ 113/Α/1950), ενώ ως το 1992 αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Στη συνέχεια μετατράπηκε σε ιδιωτική εταιρία, ενώ από το 1996 τέθηκε σε καθεστώς περιορισμένης αναγνώρισης (ανανέωση ανά τριετία) από την Ε.Ε. σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας εξυπηρετεί τις διεθνείς θαλάσσιες και βιομηχανικές κοινότητες προσφέροντας τις ακόλουθες υπηρεσίες:

1. Επιθεώρηση και κατάταξη όλων των τύπων σκαφών και υπεράκτιων Εγκαταστάσεων.
2. Την εποπτεία και έγκριση σχεδίων για νέα πλοία, των μετατροπών και/ή τροποποιήσεων των σκαφών, των θαλάσσιων εγκαταστάσεων, μηχανημάτων, λεβήτων και βιομηχανικών εξαρτημάτων και υλικών.
3. Θεσμοθετημένοι έλεγχοι και έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών εξ ονόματος 28 κυβερνήσεων.
4. Πιστοποίηση Ασφαλούς Διαχείρισης των Εταιρειών Διαχείρισης καθώς και των πλοίων τους, σε συμμόρφωση με τον κώδικα ISM.
5. Πιστοποίηση των Συστημάτων Ποιότητας, σύμφωνα με τα πρότυπα του ISO 9000.
6. Πιστοποίηση Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης κατά το πρότυπο ISO 14001.
7. Δημοσίευση και κωδικοποίηση των τεχνικών κανόνων και κανονισμών.
8. Πιστοποίηση σύμφωνα με τον International Ship & Port Facility Security Code.

Τον Μάιο του 1994, ο Ελληνικός Νηογνώμονας αναθεώρησε τους κανονισμούς του σύμφωνα με τα ψηφίσματα του IMO και τις ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνής Ένωσης Νηογνομόνων. Η πλειοψηφία των νεόκτιστων πλοίων και τα πλοία, που υποβάλλονται σε μετατροπή ή τροποποίηση

στα ελληνικά Ναυπηγεία, τελούν υπό την εποπτεία του Ελληνικού Νηογνώμονα. Πρέπει να σημειωθεί ακόμη, ότι τα περισσότερα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα, βρίσκονταν υπό την επιτήρηση του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Επιπλέον, ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε υπογράψει επίσημες συμφωνίες με τους μεγάλους διεθνείς Νηογνώμονες για αμοιβαία εκπροσώπηση και ανταλλαγή τεχνογνωσίας. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ενεργούσε επίσης ως σύμβουλος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τεχνικά θέματα και συμμετείχε ως μόνιμος τεχνικός σύμβουλος στην Ελληνική Αντιπροσωπεία του ΙΜΟ και σε άλλες κυβερνητικές αντιπροσωπείες.

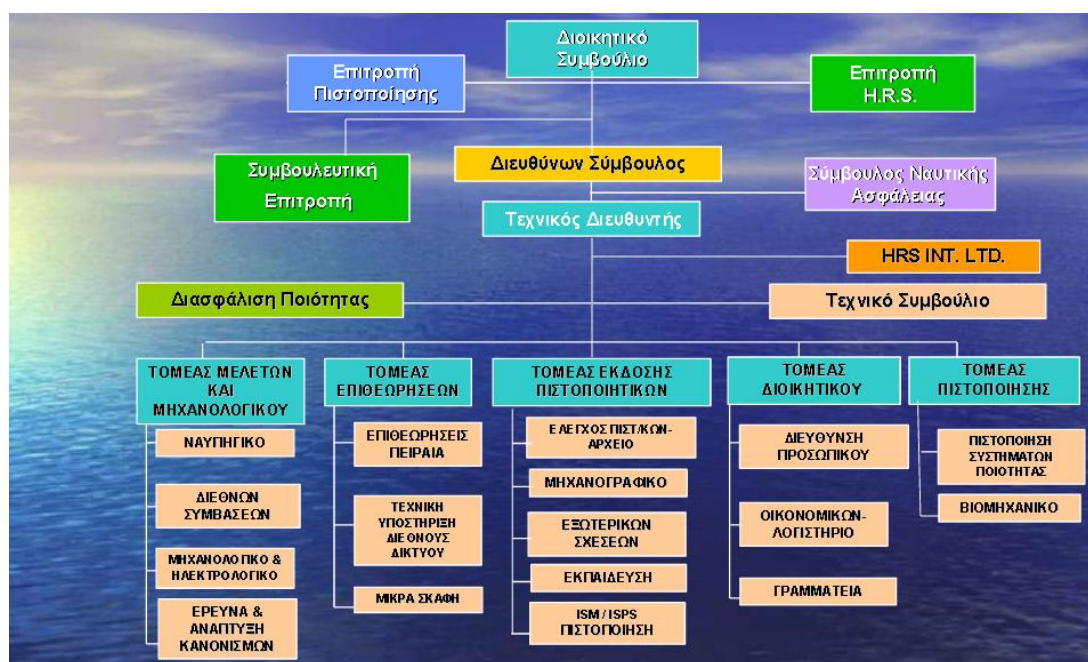
Επεκτείνοντας τις υπηρεσίες του, ο Ελληνικός νηογνώμονας κατάφερε να επιβλέψει την κατασκευή σχεδόν όλων των ειδών των μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα και το εξωτερικό, ενώ αποτελούσε και διαπιστευμένο οργανισμό ο οποίος επιθεωρούσε και πιστοποιούσε μια ποικιλία προϊόντων, όπως: ανυψωτικά μηχανήματα, ικριώματα, πίεση σκαφών, λέβητες, μηχανές κλπ. Επίσης, ο Ελληνικός Νηογνώμονας διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στην έρευνα και την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου, συμμετέχοντας σε διάφορα ερευνητικά προγράμματα σε συνεργασία με πολλά ελληνικά και ξένα ιδρύματα (<http://www.hrs.gr>).

5.2 Η δομή, οι υποδομές, οι διαπιστεύσεις

Από το 2001 και μετά, σημαντικές προσπάθειες και επενδύσεις για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της όλης οργάνωσης του Ελληνικού Νηογνώμονα (Ε.Ν.) έχουν γίνει, καθώς και για τη δημιουργία στενότερων σχέσεων με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου του, ο Ελληνικός Νηογνώμονας προσπάθησε να αποδείξει την ισχυρή του θέληση για την αναβάθμιση των υπηρεσιών του, καθόρισε εύλογες αμοιβές και, γενικά προσπάθησε να δημιουργήσει ένα καλύτερο κλίμα, στα πλαίσια του τομέα ταξινόμησης των πλοίων.

Ο Ε.Ν. έχει διαπιστευτεί από τον Δεκέμβριο 2001, κατά το πρότυπο ISO / IEC 17020, να πραγματοποιεί, ως Φορέας Ελέγχου Τύπου Α, ελέγχους προϊόντων, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 59-2. Έχει επίσης διαπιστευθεί από τον Δεκέμβριο 2001 κατά το πρότυπο EN 45011, για την πιστοποίηση των προϊόντων, όπως ορίζεται στα Πεδία Διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 60-2, και, τέλος, έχει διαπιστευτεί κατά το πρότυπο ISO / IEC 17021, για την εκτέλεση των ελέγχων και πιστοποιήσεων Συστημάτων Διαχείρισης, όπως ορίζεται στα πεδία της διαπίστευσης του πιστοποιητικού αριθ. 9-2, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε. (Ε.ΣΥ.Δ.). Αυτή τη στιγμή ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι στη διαδικασία της διαπίστευσης κατά το πρότυπο ISO / IEC 17024, για την πιστοποίηση προσώπων.

Από το Μάιο 1995 ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει αναπτύξει, εφαρμόζει και συντηρεί ένα εσωτερικό σύστημα ποιότητας σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 9001, όπως έχει ερμηνευθεί από το QSCS της διεθνούς ένωσης νηογνωμόνων IACS. Αυτό το σύστημα ποιότητας έχει πιστοποιηθεί από τον διεθνή φορέα πιστοποίησης INTERTEK, ο οποίος είναι διαπιστευμένος φορέας UKAS. Το πεδίο εφαρμογής της πιστοποίησης αφορά τις επιθεωρήσεις πλοίων και την κατάταξή τους σε κλάση, τόσο για τα πλοία εν υπηρεσία, όσο και τις νέες κατασκευές, κυβερνητικές επιθεωρήσεις για λογαριασμό των Αρχών σημαίων, τεχνικές μελέτες, υπολογισμούς και εκτιμήσεις.



Διάγραμμα 2: Οργανωτική δομή των κεντρικών γραφείων

(Πηγή: Βόνδας, Α., 2005)

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας διαθέτει επίσης την υποδομή και την εμπειρία για τη στήριξη της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας τόσο στον τομέα των νέων κατασκευών, όσο και των μεγάλης έκτασης μετασκευών. Συγκεκριμένα απαριθμεί το εξής προσωπικό:

- 28 αποκλειστικούς επιθεωρητές στα Κεντρικά Γραφεία
- 5 αποκλειστικούς επιθεωρητές βιομηχανικού τομέα
- 18 αποκλειστικούς επιθεωρητές σε ελληνικά λιμάνια
- 37 γραφεία σε λιμάνια του εξωτερικού
- 53 άτομα διοικητικό και τεχνικό προσωπικό

5.3 Πρόσφατα προβλήματα και εξελίξεις

Κατόπιν αιτήματος της Ελληνικής Αρχής η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χορήγησε με απόφασή της, κατ' αρχήν στις 22.04.1998, περιορισμένη αναγνώριση στον Ε.Ν. για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης και έκδοσης πιστοποιητικών των πλοίων διάρκειας τριών (3) ετών, τα αποτελέσματα της οποίας περιορίζονταν στην Ελλάδα. Μετά την λήξη της ανωτέρω αναγνώρισης και νέας αίτησης της Ελληνικής Αρχής χορηγήθηκε νέα περιορισμένη αναγνώριση για δεύτερη περίοδο τριών (03) ετών από την 13.12.2001. Η αναγνώριση του Οργανισμού παρατάθηκε εκ νέου με Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 03.08.2005 για τρίτη περίοδο, τριών (3) ετών. Τα αποτελέσματα της εν λόγω Απόφασης περιορίζονταν στην Ελλάδα και την Κύπρο, ενώ κατόπιν αίτησης της Μάλτας η αναγνώριση επεκτάθηκε και στη Μάλτα το 2006. Η εν λόγω περιορισμένη αναγνώριση του Ελληνικού Νηογνώμονα έληξε την 03/08/2008. Κατόπιν σχετικής απόφασης της Επιτροπής COSS (23/02/2009), εγκρίθηκε η αριθμ.: Ε(2009) 2130/30.03.2009 Απόφαση της Ε. Επιτροπής για την παράταση της αναγνώρισης του Ε.Ν. επί 17μηνου, η οποία έληξε την 30.08.2010 (ΥΕΝ, 2010).

Στα πλαίσια της ισχύουσας νομοθεσίας και της κοινοτικής αναγνώρισης, συνάφθηκε η από 15.03.2004 διμερής συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Αρχής και του ΕΝ για την παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης και πιστοποίησης των υπό Ελληνική σημαία πλοίων. Κατόπιν ολοκλήρωσης των ελέγχων του Ελληνικού Νηογνώμονα (Ε.Ν.) από την αρμόδια Κοινοτική Υπηρεσία (EMSA) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την 10.08.2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωστοποίησε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 391/2009/ΕΚ, δεν δύναται να προβεί σε παράταση αναγνώρισης του Ε.Ν.

Κατόπιν αυτών, οι Υπηρεσίες του Υπουργείου με γνώμονα την εξασφάλιση του καλύτερου δυνατού επιπέδου ασφάλειας των υπό Ελληνική σημαία πλοίων και την χορήγηση δυνατότητας μεταβατικής περιόδου στις ναυτιλιακές εταιρείες, εξέδωσαν σχετική εγκύκλιο (Α.Π.4124.1/22/2010/27-08-2010), σύμφωνα με την οποία (ΥΕΝ, 2010):

- Πιστοποιητικά κλάσης και κυβερνητικής πιστοποίησης που εκδόθηκαν ή θεωρήθηκαν μέχρι την 30.08.2010 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης αυτών ή την ημερομηνία θεώρησής τους και πάντως όχι αργότερα από την 28.02.2011.
- Σε περιπτώσεις βλάβης/ ζημιάς πλοίου ο Ε.Ν. δύναται να διενεργεί τις αναγκαίες επιθεωρήσεις και να εκδίδει τα προβλεπόμενα βεβαιωτικά μόνο υπό την επίβλεψη της Ελληνικής Αρχής.
- Μετά τις 30/8/2010 ο Οργανισμός δεν έχει το δικαίωμα να εκδίδει νέα πιστοποιητικά πλοίων, σύμφωνα με την εθνική, διεθνή και κοινοτική νομοθεσία.

Τα εν λόγω μέτρα έχουν προσωρινό χαρακτήρα μέχρι τη λήψη οριστικής απόφασης από την Ε. Επιτροπή επί του αιτήματος χορήγησης αναγνώρισης στον Οργανισμό (ΥΕΝ, 2010).

Βάσει της Υπουργικής Απόφασης 4113.297/01/2012-ΦΕΚ 334 Β της 14ης Φεβρουαρίου 2012, υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του υπουργείου Ανάπτυξης και του Ελληνικού Νηογνώμονα. Με την υπογραφή της σύμβασης, ο Ελληνικός Νηογνώμονας απέκτησε το δικαίωμα να διενεργεί επιθεωρήσεις και να εκδίδει τα αντίστοιχα κυβερνητικά πιστοποιητικά σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και που εμπίπτουν στις απαιτήσεις της Ελληνικής εθνικής νομοθεσίας, χωρίς περιορισμό. Μέχρι και την υπογραφή της σύμβασης, ο φορέας είχε δικαίωμα να εκδίδει πιστοποιητικά σε πλοία εθνικής νομοθεσίας, με σχετική υπουργική απόφαση, η οποία όμως θα έληγε μετά από διάρκεια 18 μηνών. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για πλοία εθνικής νομοθεσίας έως 500 κόρους, αλλά όχι για πλοία που υπάγονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, λόγω άρσης της αναγνώρισής του από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 30 Αυγούστου 2010. Ήδη, έχει κατατεθεί φάκελος στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, ώστε να περάσει από νέα επιθεώρηση από τους επιθεωρητές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας (EMSA) και να μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας και για πλοία που υπάγονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς (Το Βήμα, 2012).

6. Συμπεράσματα, Επίλογος

6.1 Συμπεράσματα και γενικές παρατηρήσεις

Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους (άρθρο 259 ΚΙΝΔ). Το έννομο συμφέρον πρέπει να υπάρχει κατά τον χρόνο κατάρτισης της ασφαλιστικής σύμβασης, για το αν όμως πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς, οι απόψεις δίστανται. Κατά μια άποψη, το έννομο συμφέρον πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς (Καμβύσης Δ.Ν.). Κατά άλλη άποψη, αρκεί να υπάρχει κατά την κατάρτιση της σύμβασης ασφάλισης.

Τυπικά η θαλάσσια ασφάλιση χωρίζεται σε αυτή του πλοίου και σε αυτή του φορτίου. Η ασφάλιση των πλοίων είναι γενικά γνωστή σαν “Hull and Machinery” (H&M), την αναλαμβάνουν οι Underwriters και το πιστοποιητικό το εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Ενώ την ασφάλιση του φορτίου την αναλαμβάνουν τα P&I Clubs.

Όσο πιο αναγνωρισμένοι είναι οι Νηογνώμονες, π. χ μέλη IACS, τόσο πιο αποδεκτοί από τους ασφαλιστές. Συμπεραίνεται λοιπόν, ότι ο Νηογνώμονας έχει βαρύνουσα σημασία στην ασφάλιση ενός πλοίου, διότι είναι αυτός που πιστοποιεί την καλή κατάστασή του.

Για να τονωθεί το ενδιαφέρον για την Ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά θα πρέπει τέλος να προσεχθεί, ο ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας της κρατικής εποπτείας. Οι έλεγχοι στις ασφαλιστικές εταιρίες και το ισχύον νομικό πλαίσιο θα πρέπει να αυστηροποιηθούν, ώστε να εξαλειφθούν, κατά το δυνατό, τυχόν κρούσματα λειτουργίας αφερέγγυων εταιριών. Επιπλέον, η ασφαλιστική αγορά των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα φαίνεται ότι έχει ανάγκη από στελέχη που να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις διεθνείς απαιτήσεις και τις συνεχείς αλλαγές στο χώρο της εκπαίδευσης, ασφάλειας, τεχνικο-οικονομικής υποδομής και στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

6.2 Επίλογος

Η θαλάσσια διακίνηση αγαθών και ανθρώπων εμπεριέχει ένα μικρό μεν αλλά υπαρκτό ρίσκο. Τεχνικές αστοχίες, ανθρώπινα λάθη, στοιχεία της φύσης μπορούν να οδηγήσουν σε μερική ή ολική απώλεια του πλοίου, του φορτίου και των ανθρωπίνων ζώων. Το κόστος αποζημίωσης είναι συχνά υψηλό. Το ρίσκο αυτό έρχονται να καλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες. Οι θαλάσσιες ασφαλίσεις

σημειώνουν διαρκή άνοδο από τη στιγμή της εμφάνισής τους (14ο αιώνα). Κανένας πλοιοκτήτης δεν διακινδυνεύει να μην ασφαλίσει το πλοίο του καθώς το ύψος αποζημιώσεων σε περίπτωση ατυχήματος θα ήταν ολέθριο για τη βιωσιμότητά του.

Την ικανότητα ενός πλοίου να μεταφέρει με ασφάλεια και χωρίς καθυστερήσεις το φορτίο και το πλήρωμά του στον προορισμό του, την διασφαλίζουν οι έλεγχοι που πραγματοποιούν οι Νηογνώμονες. Είναι οι οργανισμοί που εκδίδουν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τις Διεθνείς Συμβάσεις και προδιαγραφών ασφαλείας

Οι νηογνώμονες ήταν, είναι και θα είναι ο βασικός πυλώνας της αριστείας, όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης.

Η Ελλάδα, χώρα που για πολλά χρόνια τώρα κατέχει την πρώτη θέση στη διεθνή ναυτιλία, θα πρέπει να αξιοποιήσει ευκαιρίες που παρουσιάζονται στη δραστηριοποίηση Ελλήνων στον τομέα της Ναυσφάλισης και επίσης να εργασθεί συστηματικά στη βελτίωση της διεθνούς θέσης του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Αναφορές – βιβλιογραφία

Gandolfo (Th.): Bureau Veritas, Procédures de classification et de contrôle, Aspects techniques et juridiques, Memoire (DESS Transports, Aix, 1982- αδημ.).

Zampieri (A.): Il Registro Italiano navale: ruolo, struttura et prospettive, Testi di Laurea, Università di Genova, 1991-92

Simon Poland and Tony Rooth, Gard Handbook on P & I Insurance

Susan Hodgec, (1996), Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, Great Britain

Βλάχος Γ. Π., (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Δεμέστιχα Π. Ευαγγέλλου & Βρανίκου Μ. Μαρίας, Ναυτιλιακό Δίκαιο, Ίδρυμα Ευγενίδου, βιβλιοθήκη του Ναυτικού

Καμβύσης Δ.Ν., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Κούνουπα Αργυρώ (2010), Η σημαία ως συντελεστής αξιοπλοίας του πλοίου και η επίδραση στη θαλάσσια ασφάλιση, διπλωματική εργασία, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Κουκούμης Δημήτριος, Ασφάλιση Πλοίου, διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα, 2009.

Μπαλαφούκος Συμεών, Υπολογισμός βάρους μεταλλικής κατασκευής δεξαμενόπλοιου διπλής γάστρας με χρήση του προγράμματος NAPA και εφαρμογή των κανονισμών του IACS, ΕΜΠ, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, 2007.

Μυλωνόπουλος Δημήτρης Ν., Ναυτιλία-Έννοιες-Τομείς-Δομές, εκδ. Αθ. Σταμούλης

Παζαρζής Μιχάλης, 2009, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων

Παπαγιαννούλης Κ., (2002), Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Παπαριστοδήμου Γιώτα, Ναυτική Ασφάλιση, διπλωματική εργασία, ΕΜΠ, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Αθήνα, 2005.

Παρίδη Μαρία, (2011), Ο ρόλος των νηογνομόνων στη ναυτιλία. Θεσμική, οικονομική και τεχνική προσέγγιση, διπλωματική εργασία, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Πετρόπουλος Δ. (2003), Ο ρόλος των ανοικτών νηολογίων στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία, διδακτορικό δίπλωμα, Πειραιάς, 2003.

Ψαρούτης Χαρίλαος, «Νηογνώμονες: σωτήρες, η αποδιοπομπαίοι τράγοι;», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιούνιος 2005.

YEN (2010), Ελληνικός Νηογνώμονας Α.Ε. (Ε.Ν.) – Αναγνώριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 31-08-2010, πρόσβαση στις 14.03.14 από: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=36258>

Το Βήμα (2012), άρθρο εφημερίδας: Ελληνικός Νηογνώμονας: Θα εκδίδει πιστοποιητικά χωρίς χρονικό όριο - Υπεγράφη σχετική σύμβαση με το υπουργείο Ανάπτυξης, 30/04/2012, πρόσβαση στις 05.03.2014 από <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=455448>.

Ιστότοποι

<http://el.wikipedia.org>

<http://www.hrs.gr>

Παραρτήματα

Τιμητική διάκριση για τον Ελληνικό Νηογνώμονα στον τομέα έρευνας & τεχνολογικής ανάπτυξης



ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΛΛΑΔΑ-ΚΙΝΑ, ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ: ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ ΜΕ ΤΟ ΚΙΝΕΖΙΚΟ HARBIN ENGINEERING UNIVERSITY ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΡΟΩΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Στα πλαίσια του Προγράμματος «Διμερής E&T Συνεργασία Ελλάδας- Κίνας 2012-2014»,

εγκρίθηκε από την Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας του Ελληνικού Υπουργείου Ανάπτυξης και το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων του Υπουργείου Επιστήμης & Τεχνολογίας της Κίνας, το **Ερευνητικό Έργο LNG-COMSHIP** με αντικείμενο την **χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου ως καύσιμο εγκαταστάσεων πρόωσης εμπορικών πλοίων**. Αξίζει να σημειωθεί ότι αν και σχετική συμφωνία ανάμεσα στις δύο χώρες βρίσκεται σε ισχύ ήδη από το 1979, αυτή είναι η πρώτη φορά που προκηρύσσεται Πρόγραμμα Διακρατικής Συνεργασίας Έρευνας & Τεχνολογίας τόσο υψηλής χρηματοδοτικής εμβέλειας και μάλιστα με τόσο συγκεκριμένο ζητούμενο αποτέλεσμα: την παραγωγή, δηλαδή, καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών, με στόχο την Ευρωπαϊκή και Διεθνή Αγορά. Εκ των 80 από κοινού υποβληθεισών προτάσεων, εγκρίθηκε η χρηματοδότηση των 15 έργων που συγκέντρωσαν τις υψηλότερες βαθμολογίες. **Η πρόταση που κατατέθηκε από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και το Harbin Engineering University, έλαβε την 2η καλύτερη βαθμολογία!**

Η Ελληνική Ερευνητική Ομάδα αποτελείται από τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ, που είναι και ο συντονιστής του Έργου, το Τμήμα Ναυπηγικής του Τ.Ε.Ι. Αθήνας και το ναυπηγικό γραφείο Ε. Πετυχάκη. Από Κινεζικής πλευράς, συμμετέχει το Πανεπιστήμιο Harbin Engineering University και η ναυτιλιακή εταιρεία China International Marine Containers Ltd. Ο συνολικός Προϋπολογισμός του Έργου ανέρχεται στο ποσό των 1.200.000 Ευρώ, εκ του οποίου το 60% αντιστοιχεί στην Ελληνική Ερευνητική Ομάδα. Η δράση συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και εντάσσεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα και

Επιχειρηματικότητα (ΕΠΑΝ ΙΙ) και στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ 2007 –2013).

Η χρήση υγροποιημένου φυσικού αερίου ως εναλλακτικός τύπος καυσίμου στις εγκαταστάσεις πρόωσης εμπορικών πλοίων, μπορεί να οδηγήσει αφενός σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων (CO₂, NO_x, SO_x, PM) και αφετέρου σε μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, λόγω της αρκετά χαμηλότερης τιμής του φυσικού αερίου. Συνεπώς, αναμένεται να κυριαρχήσει μεσο-μακροπρόθεσμα λόγω της αύξησης των τιμών του καυσίμου, της αυστηρότερης νομοθεσίας που αφορά στην μείωση των ενεργειακών δεικτών του πλοίου (EEDI, EEOI) και την μείωση των αερίων ρύπων, καθώς και της ανεύρεσης και εξόρυξης νέων κοιτασμάτων φυσικού αερίου παγκοσμίως. Η Ελληνική Ερευνητική Ομάδα θα εστιάσει στα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ενώ η Κινεζική Ομάδα θα επικεντρωθεί στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Περιεχόμενα

Περίληψη	1
Abstract.....	2
Πρόλογος.....	3
1. Σύντομη ιστορική εξέλιξη της δημιουργίας των νηογνομόνων και της εισαγωγής των ναυτασφαλιστών.....	5
1.1 Σύντομη ιστορική εξέλιξη νηογνομόνων	5
1.1.1 Οι εγκυρότεροι νηογνώμονες σήμερα	8
1.2 Σύντομη ιστορική εξέλιξη ναυτασφαλίσεων.....	8
1.2.1 Η αρχαιότητα	9
1.2.2 Η μέχρι του τέλους 13 ^{ου} αιώνα περίοδος	9
1.2.3 Το χρονικό διάστημα 14 ^{ου} -16 ^{ου} αιώνα	10
1.2.4 Η περίοδος από το 17 ^ο αιώνα μέχρι σήμερα	10
2. Ο ρόλος και η λειτουργία των νηογνομόνων	13
2.1 Ρόλος των νηογνομόνων.....	13
2.2 Κατάταξη/Ταξινόμηση.....	14
2.3 Αξιοπλοΐα και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου.....	16
2.4 Σημαίες πλοίων και νηογνώμονες.....	17
2.5 Ασκούμενη κριτική	18
3. Ο ρόλος και τα είδη των ναυτασφαλιστών.....	20
3.1 Ο ρόλος της ναυτασφάλισης	20
3.2 Είδη ναυτασφάλισης	21
3.2.1 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση.....	22
3.2.2 Ασφάλιση Πλοίου (Hull & Machinery).....	22
3.2.3 Ασφάλιση Φορτίου	24
4. Διεθνείς ενώσεις και φορείς που σχετίζονται με τους νηογνώμονες και τη ναυτασφάλιση	25
4.1 Η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων IACS	25
4.2 Φορείς Ναυτικής Ασφάλισης	26
4.2.1 Το Lloyd.....	26
4.2.2 Οι ασφαλιστικές εταιρίες	28
4.2.3 Αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (P & I Clubs).....	28
5. Η υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα: ο Ελληνικός Νηογνώμονας.....	30
5.1 Το ιστορικό.....	30
5.2 Η δομή, οι υποδομές, οι διαπιστεύσεις	31

5.3	Πρόσφατα προβλήματα και εξελίξεις	33
6.	Συμπεράσματα, Επίλογος.....	35
6.1	Συμπεράσματα και γενικές παρατηρήσεις	35
6.2	Επίλογος	35
	Αναφορές – βιβλιογραφία.....	37
	Ιστότοποι.....	38
	Παραρτήματα	39