

2016



Η Σημασία των
Νηογνωμόνων, των
Ασφαλιστικών Εταιρειών
και P&I Clubs, στη
Σύγχρονη Ναυτιλία.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων καθηγητής cрт
Σωτήριος Σιαφλιάκης Πλοίαρχος Α'
Ε.Ν.

Μπάλλας Αλέξανδρος
Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας
Σχολή Πλοιάρχων
Ιούνιος 2016



**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Σιαφλιάκης Σωτήριος

ΘΕΜΑ

Η σημασία των νηογνομόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I clubs στη σύγχρονη ναυτιλία

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Μπάλλα Αλέξανδρου

Α.Γ.Μ: 3892

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 20/03/2015

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 03/06/2016

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	4
Εισαγωγή.....	5
Κεφάλαιο 1 :	
1.1 Τι είναι οι Νηογνώμονες.....	7
1.2 Ευθύνες και Απαιτήσεις του Νηογνώμονα.....	9
1.3 Ιστορία των Νηογνωμόνων στην Ναυτιλία.....	12
1.4 Η εισαγωγή σε κλάση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του νηογνώμονα και ο ρόλος του στην ναυτιλιακή κοινωνία.....	14
Κεφάλαιο 2 :	
2.1 Τι είναι οι Ασφαλιστικές Εταιρείες.....	17
2.2 Ιστορική αναφορά στην πορεία της ναυτικής ασφάλισης.....	18
2.3 Ο τρόπος λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών, οι ασφαλειομεσίτες και οι φορείς θαλάσσιας ασφάλισης.....	19
2.4 Τύποι Ναυτικής ασφάλισης.....	23
2.4.1 Hull & Machinery.....	24
2.4.2 Ασφάλεια Φορτίου, Cargo Insurance.....	26
2.4.3 Ασφάλεια Κινδύνων Πολέμου (War Risk Insurance).....	28
2.4.4 Ασφάλιση Απώλειας Ναύλου (Loss of Hire).....	30
2.5 Ο ρόλος των παροχών των ασφαλιστικών εταιρειών στη σημασία του ναυτιλιακού εμπορίου και σύγχρονης ναυτιλίας.....	31
Κεφάλαιο 3 :	
3.1 Τα P&I clubs και η λειτουργία τους.....	32
3.2 Ιστορική εξέλιξη των P&I club.....	35

3.3 Υπηρεσίες και παροχές των P&I Clubs στα μέλη τους.....	36
3.3.1 Ευθύνες έναντι προσώπων.....	38
3.3.2 Ευθύνες προς τρίτους.....	38
3.3.3 Ευθύνες στη νομοθεσία των χωρών που διαπλέει το πλοίο.....	39
3.3.4 Διάφορες άλλες ευθύνες και πρόσθετες καλύψεις.....	39
3.3.5 Η κάλυψη “Omnibus”.....	40
3.4 Το αποτέλεσμα της δημιουργίας των P&I Club στη ναυτιλία.....	40
Κεφάλαιο 4 :	
4.1 Σχέση μεταξύ νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs.....	41
4.2 Σημασία της σχέσεως των φορέων ασφάλισης και νηογνωμόνων στη σύγχρονη ναυτιλία.....	43
4.3 Επίλογος.....	44
Βιβλιογραφία.....	45

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο : « Η σημασία των Νηογνωμόνων, των Ασφαλιστικών Εταιρειών και P&I Clubs στη Σύγχρονη Ναυτιλία » πραγματοποιήθηκε το έτος 2016, στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας Σχολής Πλοιάρχων, για την αναγνώριση της μεγάλης σημασίας και του σπουδαίου ρόλου των νηογνωμόνων, των ασφαλιστικών εταιρειών και των P&I Clubs στο ναυτιλιακό χώρο.

Το αποτέλεσμα της πτυχιακής εργασίας είναι μία συσσώρευση πληροφοριών, από συγκεκριμένες πηγές που αναφέρονται στη βιβλιογραφία, όπως βιβλία, συγγράμματα, άρθρα, σύνδεσμοι στο διαδίκτυο και παραπομπές, ένα σύνολο από σημειώσεις του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης Νομικής και τέλος μελέτη του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Επίσης αξίζει να αναφερθεί η αναγκαιότητα της χρησιμοποίησης αυτούσιων νομικών όρων, σε αγγλική γλώσσα και σε ελληνική, διότι η απλούστευση αυτών θα οδηγούσε σε ασάφεια και αποκλίσεις της έννοιας των ορών. Η επιλογή της πτυχιακής εργασίας έγινε με σκοπό την εμπάθυνση, την διερεύνηση των γνώσεων στο τομέα των ασφαλίσεων, των νηογνωμόνων και των P&I Clubs και το ρόλο που κατέχουν στη ναυτιλία, στο πλοιοκτήτη, στο πλοίο και στο ναυτικό. Τέλος, η προσωπική επιθυμία για εκμάθηση, το ενδιαφέρον και η περαιτέρω ενασχόληση πάνω στα νομικά πλαίσια του ναυτικού επαγγέλματος, οδήγησαν στη συγγραφή της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία παραμένει και θα συνεχίσει να παραμένει από τις νούμερο ένα βιομηχανίες, όπου θα παρέχει εργασία σε όλους της τους τομείς, εκπαίδευση και το σημαντικότερο από όλα, διεθνές εμπόριο. Αυτό δεν συμβάλει μόνο στην συντήρηση αλλά και στην ανάπτυξη της οικονομίας μίας χώρας. Οι κλάδοι της ναυτιλίας, είναι πολλοί και είναι δύσκολο να σκεφτεί κανείς όλους αυτούς τους φορείς που είναι εμπλεκόμενοι. Πολύ συχνά, το καράβι, χαρακτηρίζεται ως ένα μεγάλο εργοστάσιο ή ως μία μεγάλη βιομηχανία, το οποίο για να λειτουργήσει και να πραγματοποιήσει το σκοπό του, πρέπει τα μηχανήματά του να δουλεύουν χωρίς προβλήματα, τα μέλη που εμπλέκονται να έχουν τις κατάλληλες γνώσεις και να ασκούν με συνείδηση το επάγγελμά τους και τέλος να τηρούνται οι κανονισμοί που έχουν οριοθετηθεί από τις διεθνής συμβάσεις.

Για να αποπλεύσει ένα καράβι, με φορτίο χύδην μορφής, από το λιμάνι Α, ταξιδεύοντας στη θάλασσα με ασφάλεια, διατηρώντας μια ασφαλή πορεία, έως ότου φτάσει στο λιμάνι Β και περατωθεί η εκφόρτωση, χρειάζεται να εμπειριέλθουν συγκεκριμένοι εμπλεκόμενοι και να περατωθούν συγκεκριμένες εργασίες με το κατάλληλο τρόπο. Χαρακτηριστικά, αυτοί οι εμπλεκόμενοι είναι:

- I. Οι ναυλώτριες εταιρίες, οι φορτωτές, οι παραλήπτες, πρόσωπα δηλαδή που θα ασχοληθούν με το τι θα μεταφερθεί από το πλοίο, που θα ταξιδέψει και πόσο θα ναυλωθεί. Εδώ λοιπόν, διαπιστώνεται η ανάγκη για ασφάλιση του φορτίου, ασφάλιση του μεταφορέα για την περίπτωση που θα γίνει κάποιο ατύχημα που θα ζημιώνει τους προαναφερθέντες.
- II. Μέλη του πληρώματος, στελέχη των επιχειρησιακών, τεχνικών, νομικών και διάφορων άλλων τμημάτων εκ μέρους της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Συνεπώς εδώ διακρίνουμε τα άτομα που θα φροντίσουν να μεταφέρουν το φορτίο και θα πραγματοποιήσουν το ταξίδι φερόμενοι την ευθύνη για τις ζημιές και τα ατυχήματα που μπορεί να έλθουν.
- III. Επιθεωρητές του νηογνώμονα, των λιμενικών αρχών, οι οποίοι θα ελέγξουν αν το πλοίο τηρεί τις προϋποθέσεις και τους κανονισμούς όπως αυτοί έχουν οριστεί από τις διεθνής συμβάσεις καθώς και τον έλεγχο των πιστοποιητικών.

Κατά τη διάρκεια αυτού του σημαντικού διαστήματος μπορεί να προκληθούν προβλήματα, όπως ζημιές, συγκρούσεις, απαιτήσεις για αποζημιώσεις λόγω σταλιών και καθυστερήσεων, ρήξη της ασφάλειας σε λιμάνια που βρίσκονται σε εμπόλεμες χώρες, τραυματισμοί και αρρώστια μελών του πληρώματος, των οποίων θα χρειαστούν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και ίσως επαναπατρισμό και διάφορα άλλα τα οποία θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια. Δεν υπάρχει αμφιβολία λοιπόν, ότι για τα παραπάνω, πρέπει ο πλοιοκτήτης να έχει εξασφαλίσει πρωτίστως για την ασφάλειά των κεφαλαίων του και της κάλυψής του. Συνεπώς αυτό, οδηγεί στην

ανάγκη για ασφάλιση όλων των τομέων είτε από ασφαλιστικές εταιρείες, είτε από αυτασφαλιστικούς οργανισμούς. Ειδικότερα, ένα μέρος του επικερδής αυτού θαλασσίου ταξιδιού, δεν θα ήταν επικερδής αν δεν καλυπτόταν το πλοίο, το φορτίο του και οι ζημιές από ασφαλιστές. Για αυτούς τους λόγους εξ' αρχής έχουν φροντίσει οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα P&I Clubs σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη. Τέλος οι νηογνώμονες, βοηθώντας στην κατάταξη του πλοίου σε ορισμένη «κλάση», όταν πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις τους στο πλοίο, θα το χαρακτηρίσουν ως κατάλληλο ή όχι, ασφαλές ή όχι για την ναυσιπλοΐα και θα φροντίσουν να έχουν σε ισχύ τα πιστοποιητικά τους. Είναι πραγματικότητα, ότι οι νηογνώμονες έχουν αναδειχθεί σε πολύτιμους φορείς ασφαλείας της ναυτιλίας και κατ' επέκταση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των ναυτιλιακών, ναυλωτήριων εταιρειών και πάσης ενδιαφερομένου για το θαλάσσιο εμπόριο.

Ας σημειωθεί ακόμη ότι, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας που εμπεριέχουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι αυτασφαλιστικοί οργανισμοί και οι νηογνώμονες και όπως θα αναλυθεί στην παρακάτω πτυχιακή εργασία, είναι πολύ σημαντικό για τον αυριανό αξιωματικό του Εμπορικού Ναυτικού να γνωρίζει πως επηρεάζεται αυτός από τους εμπλεκόμενους αυτούς φορείς. Συνεπώς, ο αυριανός αξιωματικός πρέπει να γνωρίζει όχι μόνο πώς να ταξιδεύει και να ναυσιπλοεί με ασφάλεια το πλοίο, αλλά να γνωρίζει ποιοι θα είναι δίπλα του και θα μπορούν να τον προστατεύσουν, τι δικαιούται και από ποιόν μπορεί να το απαιτήσει. Επιπλέον, ποιοι μπορούν να τον αποζημιώσουν όταν κάνει έναν λάθος χειρισμό και συγκρουστεί με ένα άλλο πλοίο, σε ποιους μπορεί να επικοινωνήσει για συμβουλές πριν την ολοκλήρωση σημαντικών εργασιών και τέλος πως θα διατηρήσει την ασφάλεια του πλοίου, την αξιοπλοΐα του και πώς θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις που έχει από αυτόν η Αρχή, η λιμενική αρχή του κάθε κράτους και ο νηογνώμονας.

Συνοψίζοντας το εισαγωγικό κεφάλαιο της πτυχιακής εργασίας, στα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν θα εμπεριέχονται πληροφορίες ιστορικές, πληροφορίες για την σταδιοδρομία των ασφαλιστικών εταιρειών, P&I Clubs και των νηογνώμωνων, ανάλυση της φύσης αυτών, των υποχρεώσεων, της κάλυψης που παρέχουν και τα νομικά πλαίσια, την μεταξύ τους σύγκριση και παραδείγματα υποθέσεων που αυτοί λαμβάνουν μέρος, αναφορά σε γνωστές, αναγνωρισμένες ασφαλιστικές εταιρείες και νηογνώμονες, τον τρόπο λειτουργίας τους, την παροχή των υπηρεσιών τους και την γενική αρχή που ακολουθούν, με έμφαση στο έργο που αυτοί προσφέρουν και τη σημασία τους στη σύγχρονη ναυτιλία.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

1.1 Τι είναι οι Νηογνώμονες.

Νηογνώμονες ονομάζονται οι εταιρείες ταξινομήσεως πλοίων (Classification Societies). Πρόκειται για επικερδής ιδιωτικούς οργανισμούς και όχι κρατικούς, οι οποίοι όμως είναι αναγνωρισμένοι από το κράτος, με κύριο σκοπό τους την επιθεώρηση και την ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θέτουν οι ίδιοι, τηρώντας ως βάση τις διατάξεις και τους κανονισμούς των διεθνών συμβάσεων του IMO, όπως SOLAS, MARPOL και της Αρχής. Για να είναι αναγνωρισμένος ο νηογνώμονας από την Αρχή, οι προδιαγραφές που θα χρησιμοποιήσει, πρέπει να συμφωνούν με αυτές της Αρχής. Η ευθύνη των νηογνώμωνων είναι να επικυρώσουν ότι τα πλοία και οι λοιπές ναυτιλιακές θαλάσσιες κατασκευές (marine structures), συμμορφώνονται με τους κανονισμούς που επιβάλλουν για την κατασκευή, τα σχέδια και τις περιοδικές επιθεωρήσεις. Επιπροσθέτως, τα classification societies, έχουν ως αποστολή την προώθηση της ασφάλειας της ζωής, της περιουσίας και του φυσικού περιβάλλοντος, κυρίως μέσω την ανάπτυξη των standards του σχεδιασμού, της κατασκευής, της συντήρησης των πλοίων και άλλων εγκαταστάσεων σχετικών με τη ναυτιλιακό περιβάλλον. Επίσης, οι νηογνώμονες κρατούν αρχεία και αναφορές, αναφορικά με το τι έχει παρατηρηθεί κατά την κατασκευή του πλοίου και των επιθεωρήσεων.

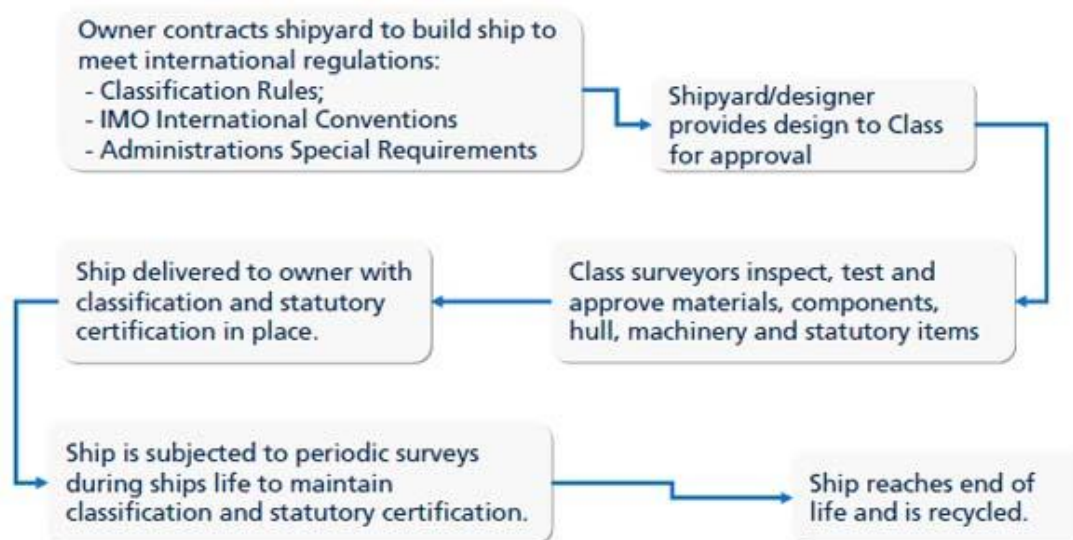
Η κλάση του πλοίου δεν κρίνει την οικονομική βιωσιμότητα του πλοίου. Εφόσον το πλοίο βρεθεί να μην συμμορφώνετε με τις απαιτήσεις του νηογνώμονα, τότε αυτός μπορεί να διακόψει προσωρινά ή και να ακυρώσει την κλάση του. Αξίζει να τονιστεί ότι, στα ελληνικά ο νηογνώμονας αποτελεί μία σύνθετη λέξη , που έχει ως κύρια απόδοση των ατόμων που μπορούν να αποφέρουν μία γνώμη επί των πλοίων.

Νομική Έννοια.

Οι νηογνώμονες είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, οργανωμένα καθ' οποιονδήποτε συμμετοχικό τύπο, όπως μία εταιρεία ή ένα σωματείο. Είτε η εταιρεία ονομάζεται οργανισμός ή γραφείο ή αλλιώς, δεν στερείται ούτε διαφοροποιείται η φύση του ως ιδιωτικού φορέα. Αυτό σημαίνει ότι ο νηογνώμονας δεν είναι κυβερνητικός οργανισμός ή δημόσιος φορέας ή κρατικό νομικό πρόσωπο. Η κρατική αναγνώριση δεν του προσθέτει κρατικό χαρακτήρα. Επίσης, ο όρος οργανισμός έχει

γενική σημασία και σημαίνει την οργανωμένη και άρτια λειτουργία και δραστηριότητα.

Παρακάτω το διάγραμμα αναφέρει τη θέση του νηογνώμονα στη ναυτιλιακή δραστηριότητα του πλοίου:



Σχέση με το κράτος.

Η κρατική εξουσία αναγνωρίζει τους νηογνώμονες ως επιχειρήσεις, στις οποίες μπορεί να εμπιστευθεί τις δραστηριότητες που θα ασκούσε η ίδια, ώστε δια μέσου αυτών να είναι δυνατή η άσκησή της σε τομείς, στους οποίους η ίδια, δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί. Το κράτος δεν είναι πάντα σε κατάλληλη θέση να δραστηριοποιηθεί διότι, μπορεί να μην υπάρχει η κατάλληλη υποδομή κτηρίων, χρημάτων, προσωπικού, τεχνικού εξοπλισμού, διότι η δραστηριότητα που θα πρέπει να ασκηθεί να είναι στο εξωτερικό, όπως γίνεται άλλωστε στο τομέα της ναυτιλίας. Έτσι το κράτος, αντί να σπαταλάει τους πόρους του σε τέτοιες υπηρεσίες, προτιμά να συνεργάζεται με τις ήδη υπάρχουσες, λειτουργούσες επιχειρήσεις, τις οποίες περιβάλλει με κρατικό κύρος και τις αναγάγει σε δημόσιας εξουσίας λειτουργούς ως προς την άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων, την έκδοση βεβαιώσεων και πιστοποιητικών. Όλη, λοιπόν, η κρατική εποπτεία στον τομέα της ναυτιλίας, μεταπίπτει στο πεδίο άσκησης της δραστηριότητας των νηογνώμωνων.

Η αναγνώριση των ελληνικών και ξένων νηογνώμωνων έχει πάρει νομική αναγνώριση με το άρθρο του ΚΔΝΔ, σύμφωνα με το οποίο : «Η γενική ή μερική επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φορτώσεως, η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων ή μετασκευών, καθώς και ο έλεγχος των πλοιοκτητριών εταιρειών σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1974 περί Ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, δύναται να

ανατεθούν σε αναγνωρισμένους από την Ελλάδα ή Κράτος – Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανισμούς με την υπογραφή επίσημης γραπτής συμφωνίας, το περιεχόμενο της οποίας περιλαμβάνει όσα προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία». Σε εφαρμογή του άρθρου αυτού, έχει εκδοθεί το υπ' αριθμόν 32/97 ΦΕΚ Α 35 προεδρικό διάταγμα « Κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων...», το περιεχόμενο του οποίου είναι σύμφωνο με την υπ' αριθμόν 94/57 ΕΚ οδηγία του συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή πλέον η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έχει διαφύγει των ορίων της μέριμνας του μεμονωμένου κράτους και έχει αποκτήσει διεθνή χαρακτήρα. Το προεδρικό διάταγμα θέτει της προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες είναι δυνατόν να αναγνωρισθεί νηογνώμονας εγχώριος ή αλλοδαπός, εκ παραλλήλου δε καθιστά ως εποπτική αρχή των αναγνωρισθέντων νηογνωμόνων τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Προκειμένου να αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος, ο νηογνώμονας πρέπει να συγκεντρώνει τις εξής προϋποθέσεις:

- I. Να αποδεικνύει ότι διαθέτει πείρα σε θέματα σχεδιασμού και κατασκευής εμπορικών πλοίων.
- II. Να διαθέτει στην κλάση του στόλο τουλάχιστον χιλίων ωκεανοπόρων πλοίων και να μπορεί να προβαίνει σε αξιολογήσεις και κατατάξεις των κλάσεων αυτών.
- III. Να απασχολεί ως προσωπικό τουλάχιστον 100 επιθεωρητές
- IV. Να διαθέτει σύστημα κανόνων και κανονισμού λειτουργίας του.
- V. Να δημοσιεύει ετησίως βιβλίο με τα πλοία που παρακολουθεί
- VI. Να μην είναι υπό τον έλεγχο πλοιοκτητριών και άλλων επιχειρήσεων που ασχολούνται με εκμετάλλευση πλοίων και επισκευών.

Στη συνέχεια και εφόσον το κράτος αναγνωρίσει το νηογνώμονα, εξουσιοδοτεί αυτόν να ενεργεί πράξεις επιθεώρησης, εκδόσεως πιστοποιητικών που έχουν ισχύ κρατική, για λογαριασμό του κράτους. Οι νηογνώμονες θα εποπτεύονται διαρκώς από το κράτος το οποίο μπορεί να ανακαλέσει την αναγνώρισή τους

1.2 Ευθύνες και Απαιτήσεις του Νηογνώμονα.

Σε γενικό διεθνή επίπεδο, οι ευθύνες του νηογνώμονα, ο σκοπός, του συνίστανται με τα παρακάτω:

- I. Κατάρτιση και έκδοση κανονισμών που καθορίζουν τον τρόπο ναυπηγήσεως πλοίων. Οι κανονισμοί αυτοί απαιτούν τα ελάχιστα προαπαιτούμενα από τις Διεθνής Συμβάσεις που συνήθως δεν διαφέρουν πολύ από του Νηογνώμονα.
- II. Παρακολούθηση και επίβλεψη των πλοίων καθ' όλη την διάρκεια της ναυτιλιακής τους δραστηριότητας, ζωής, με την διενέργεια ετησίων, μηνιαίων, πενταετίας, ενδιάμεσων, τακτικών ή έκτακτων επιθεωρήσεων. Οι

επιθεωρήσεις γίνονται κάθε φορά που το πλοίο υποστεί ατύχημα, μετασκευή, πώληση, επισκευή μετά από σοβαρής φύσεως ζημιάς, περάσει το ανάλογο χρονικό διάστημα, αίτηση του πλοιοκτήτη όταν αυτός έχει συμφέρον, λόγω παρακρατήσεως από επιθεώρηση λιμενικής αρχής και ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που αμφισβητείται η αξιοπλοΐα του.

- III. Παρακολούθηση και επίβλεψη της ναυπηγήσεως του πλοίου διότι κατά την ναυπήγηση θα παρατηρηθεί εάν τηρηθούν τα στάνταρντ που θα έχει ορίσει ο νηογνώμονας, τις απαιτήσεις του, για να εξασφαλίσει ότι στο ναυπηγείο οι εργασίες εκτελέστηκαν με επιτυχία και με τα κατάλληλα υλικά.
- IV. Έκδοση κανονισμών για τον τρόπο συντηρήσεως των πλοίων, διότι οι απαιτήσεις και η ευθύνη του νηογνώμονα δεν θα σταματήσει όταν ναυπηγηθεί το πλοίο με ότι αυτό συνεπάγεται. Γι' αυτό το λόγο, ο Νηογνώμονας θα φροντίσει να ορίσει το πώς θα συντηρούν το πλοίο και τους κανονισμούς.
- V. Κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις, ανάλογα με την πιστότητα τηρήσεως των κανονισμών και προδιαγραφών, που θέτουν τόσο στην κατασκευή όσο και στη συντήρησή τους.
- VI. Τήρηση μητρώου επιβλεπόμενων πλοίων.
- VII. Καταμέτρηση της χωρητικότητας του πλοίου και κατάταξη του σε αντίστοιχη κλάση χωρητικότητας.
- VIII. Έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας, τα οποία πιστοποιούν την τεχνική αρτιότητα των πλοίων και συντελούν στη νομική τους καταλληλότητα. Τέτοια πιστοποιητικά είναι εκτός του πιστοποιητικού ταξινόμησης ή κλάσεως (certificate of class) τα παρακάτω :
 - α) Πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας (tonnage certificate)
 - β) Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (load line certificate)
 - γ) Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (certificate of seaworthiness)
 - δ) Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (cargo gear certificate)
 - ε) Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (certificate of damages)

και άλλα ειδικότερης φύσεως όπως: Certificate of Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), Tonnage Measurements (TONNAGE). Γενικά ο Νηογνώμονας έχει τη δυνατότητα να πιστοποιήσει με όσα πιστοποιητικά επιθυμεί και να διαθέτει ένα συγκεκριμένο αριθμό πιστοποιητικών, εφόσον αυτά εγκριθούν από την Αρχή του κράτους. Διαπιστώνεται με αυτό τον τρόπο η πληθώρα πιστοποιητικών που διαθέτει ο νηογνώμονας και η ευθύνη που κατέχει ο νηογνώμονας ύστερα από την έκδοση το πιστοποιητικού.

Απαιτήσεις του Νηογνώμονα, ύστερα από τις ευθύνες που απόκτησε για να βάλει σε κλάση το πλοίο, είναι ο πλοιοκτήτης, τα μέλη του πληρώματος του πλοίου και της διαχείρισης αυτού να τηρούν όλες τις διαδικασίες που ακολούθησε ο νηογνώμονας, τα στάνταρντ, τους κανονισμούς που τήρησε και να τηρεί την καταλληλότητα του όσο αυτό είναι δυνατό. Επίσης να ενημερώνει το Νηογνώμονα για τυχόν ζημιές που θα προκληθούν και πιο συγκεκριμένα το πλοίο πρέπει :

- I. να συμμορφώνεται ως προς το αυστηρότερο με τις τεχνικές προδιαγραφές όπως αυτό ναυπηγήθηκε και εγκρίθηκαν τα πιστοποιητικά του,
- II. να τηρεί τους κανονισμούς της κλάσης και κατηγορίας που αυτό εντάσσεται
- III. να τηρεί τις οδηγίες όπως αυτές έχουν διατυπωθεί για τον εξοπλισμό, εξαρτισμό, κύρια και βοηθητικά μηχανήματα του σκάφους
- IV. να διαθέτει όλα τα κατάλληλα σχέδια σύμφωνα με τις διατάξεις της IACS, δηλαδή:
- V. Τα κύρια σχέδια όπως : α) γενικής διάταξης, β) χωρητικότητας, γ) Υδροστατικές καμπύλες, σχέδια δομής κύτους όπως : α) μέσης τομής, β) κατασκευαστικών διαστάσεων, γ) καταστρωμάτων, εγκάρσιων διαφραγμάτων, πηδαλίου και άξονας πηδαλίου, Τα σχέδια μηχανημάτων όπως α) διατάξεων μηχανημάτων, β) διαγραμμάτων συνδεσμολογίας, γ) συστημάτων κίνησης πηδαλίου, σωληνώσεων και διατάξεων κύριας μηχανής, μηχανισμών προώσεως, δ) διαγράμματα σωληνώσεων κατασκευής του πλοίου, Τα σχέδια πυρίμαχης προστασίας κ.ά.
- VI. να διατηρεί όλα τα προαναφερόμενα, τα συστήματά του, τον εξοπλισμό του, τη κατάσταση της γάστρας και των μηχανών και να γίνεται πιστοποιημένη συντήρηση όταν αυτή χρειαστεί.
- VII. να φροντίζει για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας.

Παρακάτω διακρίνονται ρόλοι για την σημασία των νηογνωμόνων στη ναυτιλία:

Present Role of Classification Societies

- To assign a Class notation
- Maintenance of class
- Relevant research work
- Statutory surveys (marine administration)
- Charter surveys
- Profitability advice (to owner)
- Development of computer software
- Set up worldwide networks
- Carry out surveys
- Certification
- Emergency technical services

Τέλος μέσα από τις παραπάνω ευθύνες και απαιτήσεις που παρατηρήθηκαν, μπορεί να διαπιστωθεί μία λίστα από υπηρεσίες που διαθέτει ο κάθε νηογνώμονας για τους πλοιοκτήτες που θα τον επιλέξουν. Οι υπηρεσίες αυτές είναι κατά βάση ίδιες, όμως ο κάθε ένας διαλέγει διαφορετικές οδηγίες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχουν λιγότερες από αυτές που επιβάλλεται να έχουν. Συνήθως για ανταγωνιστικούς λόγους διαλέγουν περισσότερες, έτσι ώστε να διαφέρουν από τους υπόλοιπους νηογνώμονες.

1.3 Ιστορία των Νηογνωμόνων στην Ναυτιλία.

Η ανάγκη δημιουργίας τέτοιων οργανισμών ήταν αισθητή από τους αρχαίους χρόνους. Στην αρχαία Ελλάδα λειτουργούσαν παρόμοιες επιχειρήσεις που με διάφορες παραλλαγές μέσω των Ρωμαίων και των μεσαιωνικών χωρών 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 ακόμα και η Ναυπηγία, να θεωρείται "αγγλικό" δημιούργημα και διεθνής ναυτική γλώσσα να καταστεί η αγγλική. 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 Chambers of Assurance, με βάση όμως το δίκτυο της "Λίγκα Ανσεάτικα". 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). Το 1688 ο Edward Lloyd, έφτιαξε το Edward's Coffee House, στο οποίο σύχναζαν πλοιοκτήτες, ασφαλιστές και ναυτικοί, όπου ο Lloyd τους ενημέρωνε με ακριβή και αξιόπιστα ναυτιλιακά νέα. Επίσης στο coffee shop, λάμβαναν μέρος και διαπραγματεύσεις και ασφαλίσεις. Το 1696, ο Lloyd 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 καλύτερα, μόνο για 8 χρόνια και εκείνα στην Αμερική για 6 χρόνια.

Το 1760 ιδρύθηκε το «The Society for the Registry of Shipping» από πελάτες του καφεeneίου του Lloyd. Έμποροι συνέχισαν να συζητούν ασφαλιστικά θέματα, στο καφεeneίο, μέχρι το 1774, όταν μετακόμισαν και ίδρυσαν την κοινωνία του Lloyd. Στα

επόμενα χρόνια τα γράμματα G, M, B, αντικαταστήθηκαν από τα γράμματα 1, 2, 3, όπου έχει προέλευση και το γνωστό πλέον A1, που σημαίνει η ανώτατη κλάση. Η σημασία του συστήματος αυτού δεν ήταν να αναγνωρισθεί το πόσο αξιόπλοο είναι ένα πλοίο, αλλά να αναγνωρισθεί το ρίσκο.

Εικόνα του 19^{ου} αιώνα απεικονίζόμεντας το Lloyds Coffee Shop:



Αργότερα, μιμητές και σε άλλα ναυτικά κράτη και με την πάροδο του χρόνου, βρήκαν την ευκαιρία, να ιδρύσουν νηογνώμονες, προκειμένου να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους. Ο νηογνώμονας Bureau Veritas, ιδρύθηκε το 1828, στο Antwerp, όταν το 1834 το Lloyd, όρισε κανονισμούς για την ναυπήγηση, την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων όπου άλλαξε το όνομα του νηογνώμονα σε Lloyds Registry of Shipping. Ο Αμερικάνος Νηογνώμονας, το 1862 ιδρύθηκε στη πόλη της Νέας Υόρκης όπου στην αρχή ασχολήθηκε με την πιστοποίηση των Πλοιάρχων και στη συνέχεια με την ανάπτυξη και την εξέλιξη της ασφάλειας των πλοίων. Στη συνέχεια η υιοθέτηση κοινών κανονισμών για την κατασκευή των πλοίων από τις κοινωνίες των ασφαλιστών στη Νορβηγία, οδήγησε στην καθιέρωση του Νορβηγικού Νηογνώμονα, Det Norske Veritas το 1864. Το 1867 ακολούθησε η δημιουργία του Germanischer Lloyd και του Nippon Kaiji (Class NK), το 1899. Με την πάροδο των χρόνων, οι classification societies συνέχισαν την εξέλιξη τους, όπου σήμερα ένα πλοίο είτε τηρεί τους κανονισμούς μίας κλάσης είτε όχι μέσα από μία πληθώρα διαθέσιμων νηογνώμωνων για να διαλέξει ο πλοιοκτήτης.

Μερικοί από τους σημερινούς Νηογνώμονες, αναφέρονται παρακάτω:

- I. Ο Βρετανικός, "**Lloyd's Register of Shipping**", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- II. Ο γαλλικός, "**Bureau Veritas**", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- III. Ο Αμερικανικός, "**American Bureau of Shipping**", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- IV. Ο Νορβηγικός, "**Det Norske Veritas**", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- V. Ο Ιταλικός, "**Registro Italiano Navale**", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.

- VI. Ο Γερμανικός, "**Germanischer Lloyd**", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- VII. Ο Ελληνικός, "**Veritas Hellenique**", ιδρύθηκε το 1870 και ανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "**Hellenic Register of Shipping**" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- VIII. Ο Ιαπωνικός, "**Nippon Kaiji Kyokai**" ("Imperial Japanese Marine Corporation") "**Teikoku Kaiji Kyokai**", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- IX. Ο Ρωσικός, "**Morskoi Registr Rusia**" πρώην "Morskoi Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
- X. Ο Ολλανδικός, "**Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen**", σύντμηση τίτλου: N.V

1.4 Η εισαγωγή σε κλάση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του νηογνώμονα και ο ρόλος του στην ναυτιλιακή κοινωνία

Η σημασία της κλάσης του πλοίου, διατρέχει καθοριστικό ρόλο στην εμπορική ναυτιλιακή του δραστηριότητα. Είναι ο λόγος που οι πλοιοκτήτες, οδηγούνται στους νηογνώμονες με μεγάλο χρηματικό κόστος, διότι θέλουν να διαθέτουν αφενός τη καλύτερη κλάση για το πλοίο τους, αφετέρου και το όνομα του νηογνώμονα, το "image" που τους προσφέρει η γνώμη αυτού. Είναι επίσης, καθοριστικό σημείο η κατάταξη σε κλάση με μεγάλο κύρος Λ.χ. Lloyds Register, για την αξιοπλοΐα και την ασφάλεια του πλοίου, λόγω των υψηλών προδιαγραφών του συγκεκριμένου νηογνώμονα και η φήμη του. Εν συνέπεια αυτού το πλοίο θα έχει περισσότερες πιθανότητες να διεκδικήσει ένα καλύτερο ναύλο, έχοντας ένα σοβαρό προφίλ, αυστηρό και ότι συνεπάγεται η κατάταξη σε κλάση από οποιονδήποτε σπουδαίο νηογνώμονα. Με την κατάταξη αυτή του πλοίου σε κλάση, πιστοποιείται παράλληλα και η χωρητικότητά του με μία διαφορά, μεταξύ κλάσεως που αφορά την αξιοπλοΐα και κλάσεως που αφορά την χωρητικότητά του, με βάση της οποίας γίνεται και η καταχώρηση του στο νηολόγιο. Με αυτά λοιπόν διαπιστώνεται η σημασία της κλάσης στα πλοία και συνεπώς στη ναυτιλία.

Με τον ναυτικό όρο **Κλάση πλοίου** (class, ship-class) χαρακτηρίζεται αφενός η ταξινόμηση πλοίου από τον Νηογνώμονα ή άλλο επίσημο ασφαλιστικό φορέα που παρακολουθεί το πλοίο και αφετέρου η κατηγοριοποίηση ναυπηγηθέντων ή ναυπηγουμένων αδελφών πλοίων, δηλαδή πλοίων με ίδια ναυπηγικά σχέδια ή ίδιες καινοτομίες είτε ναυπηγικές είτε εξοπλισμού. Για να πραγματοποιηθεί η κατάταξη του πλοίου σε κλάση,

- η γάστρα, τα μηχανήματα και οι μηχανές και εξοπλισμός του πλοίου πρέπει να συμμορφώνονται με τον IMO και τους διεθνής κανονισμούς.
- Τήρηση των προδιαγραφών ναυπηγικής τέχνης με έμφαση στην ποιότητα των υλικών κατασκευής.

Πλοία που δεν επάγονται σε κλάση ίσως να είναι αδύνατο να ασφαλιστούν, να ναυλωθούν και να μην επιτρέπεται η πλεύση τους από άλλους οργανισμούς. Η κλάση ενός πλοίου περιλαμβάνει, το τύπο φορτίου που είναι ικανό να μεταφέρει το πλοίο, όπως “oil carrier”, “bulk carrier”, “mixed carrier” κτλ, όπως επίσης μπορεί να περιλαμβάνει και ένα συμβολισμό τύπου “ice class”, “fire fighting capability”, “oil recovery capability”, “automated machinery space capability”, για να μπορεί να διακριθεί μια ειδική ικανότητα του πλοίου. Ο International Association of Class Societies (IACS), έχει ορίσει συγκεκριμένες προδιαγραφές, που οφείλουν να έχουν και να τηρούν, τα συγκεκριμένα πλοία. Η κατάταξη του πλοίου σε κλάση λόγω χωρητικότητας, δεν αποδεικνύει την αξιοπλοΐα του σκάφους, παρά μόνο την χωρητικότητά του σε κόρους εκφραζόμενη, με βάση την οποία γίνεται και η εισαγωγή του στο νηολόγιο Λ.χ. Β' Κλάση μηχανοκίνητων πλοίων, όπου καταχωρούνται πλοία μηχανοκίνητα άνω των 60κ.ο.χ. , σύμφωνα με το άρθρο 25ΒΔ 10/17-7-1910 περί νηολογίων.

Παρακάτω αναλύονται δύο μεγάλες κλάσεις, προς ταξινόμηση των πλοίων:

I. Α. Κλάση πλοίου (κατά ταξινόμηση): Όταν διενεργείται η ταξινόμηση πλοίου (classification) π.χ. στον αγγλικό νηογνώμονα, υπάρχουν δύο κλάσεις. Η μία φέρει επιμέρους δύο υποκατηγορίες: μία με τα χαρακτηριστικά 100 A1, που σημαίνει πως όσα πλοία έχουν αυτό το διακριτικό, έχουν ναυπηγηθεί με υλικά και εξοπλισμό υψηλής αντοχής και μια δεύτερη με διακριτικό 100 A1 freeboard που σημαίνει πως τα υλικά και ο εξοπλισμός δεν είναι τόσο ικανοποιητικής αντοχής. Οπότε για να αντισταθμισθεί αυτό το μειονέκτημα δίνεται μεγαλύτερο ύψος στα έξαλα (freeboard). Η 2η κλάση ταξινόμησης φέρει τα χαρακτηριστικά 90 A1 και αφορά σκάφη κάποιας ηλικίας. Ο αριθμός 100, μπορεί επίσης να σημαίνει ότι το πλοίο καλύπτει όλες τις προδιαγραφές όπως αυτές έχουν τεθεί από το νηογνώμονα και το 1, στην πληρότητα εξαρτισμού του πλοίου. Μετά την ταξινόμηση, ο Νηογνώμονας χορηγεί πιστοποιητικό κλάσεως (certificate of class). Είναι όμως δυνατόν ένα πλοίο να χάσει την προσδιορισθείσα κλάση του όταν πάψει πλέον να τηρεί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις (π.χ. μετά από ναυτικό ατύχημα) ή όταν δεν συμμορφώνεται σε υποδείξεις των επιθεωρητών (surveyors) μετά από επιθεώρηση, είτε κατά την ναυπήγηση και είτε ειδικότερα στη ανά ετήσια επιθεώρηση (annual survey). Εδώ διακρίνετε ο κίνδυνος που υπάρχει από την μεριά του πλοιοκτήτη, να μην είναι σε θέση να κρατήσει την κλάση του αφού δεν τηρεί τους όρους αξιοπλοΐας.

II. Β. Κλάση πλοίου (κατά ναυπήγηση): Εκτός από την παραπάνω ταξινόμηση στη παγκόσμια ναυτική ορολογία καθιερώθηκε να λέγεται κλάση πλοίου και η αρχική ναυπήγηση ενός πλοίου με του οποίου τα ναυπηγικά σχέδια ναυπηγούνται έτερα πλοία, είτε κατά διαστάσεις, είτε κατά εξοπλισμό, είτε με αμφότερα τα χαρακτηριστικά. Σ' αυτή την περίπτωση η κλάση λαμβάνει το όνομα του αρχικού πλοίου. Τέτοιου είδους κλάσεις απαντώνται συνήθως σε ειδικού φορτίου εμπορικά πλοία, όπως ήταν τα Λίμπερτ, περισσότερο όμως

σε ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων. Τέτοιες κλάσεις είναι για παράδειγμα οι κλάσεις των Ναρκαλιευτικών αλλά ακόμη και θωρηκτών όπως υπήρξε το καινοτόμο Θωρηκτό Ντρέντνωτ. Η «κατά ναυπήγηση» κλάση πλοίου δεν θα πρέπει να συγχέεται με τον τύπο πλοίου του οποίου και τυγχάνει σαφώς υποκατηγορία όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

Τα σύμβολα και τα χαρακτηριστικά κατατάξεως της κάθε κατηγορίας πλοίων, καθορίζει ο κάθε νηογνώμονας, όταν αυτός συντάσσει τους κανονισμούς τους, αν και επικρατεί η τάση των κοινών αποδεκτών και γνωστών καθιερωμένων ομοιόμορφων συμβόλων. Επίσης οι νηογνώμονες, χρησιμοποιούν βιβλία καταχωρήσεως των πλοίων που έχουν σε κλάση, για να τα παρακολουθούν και να τηρούν φάκελο για κάθε πλοίο. Βάση των στοιχείων αυτών, προκύπτει ο αριθμός των πλοίων και η χωρητικότητα τους, τα οποία επιβλέπονται από τον νηογνώμονα.

Από την Διάκριση των κλάσεων και των χαρακτηριστικών λεπτομερειών και υποκατηγοριών που αυτές καλύπτουν, από τις επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται στα πλοία από τους επιθεωρητές του νηογνώμονα, από τη κρίσιμη στιγμή που το πλοίο θα κριθεί αξιόπλοο και αναξιόπλοο αφού δεν τηρεί τις προϋποθέσεις, έως και τη καθοριστική σημασία που διαδραματίζεται στην επιλογή του αξιосέβαστου νηογνώμονα, διακρίνεται η τάση στη σύγχρονη εποχή της ναυτιλίας να τοποθετεί μεγάλο βάρος στη ύπαρξη των νηογνώμωνων. Οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται σε μεγάλο βαθμό για την γνώμη του νηογνώμονα, τη θέση που θα κατέχει αυτός για το πλοίο, τη διατήρηση της κλάσεως, διότι η πιστοποίηση αυτής με πιστοποιητικό από έναν αξιόπιστο και αξιосέβαστο νηογνώμονα αποτελεί την εγγύηση για την αξιοπιστία του πλοίου. Επομένως, αυτό θα οδηγήσει το ναυλωτή να εκμεταλλευτεί την γνώμη αυτή του νηογνώμονα, τηρώντας μία σημαντική εξασφάλιση για την ασφάλεια του πλοίου, με το οποίο θα ωφεληθεί για να πραγματοποιήσει τις εμπορικές του δραστηριότητες.

Οι νηογνώμονες φέρουν τεράστια ευθύνη για το πόσο ασφαλές ναυπηγήθηκε, ταξιδεύει και θα συνεχίσει να ταξιδεύει ένα πλοίο, από πολλές απόψεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως το «Α» και το «Ω» στην επίβλεψη του πλοίου, στην καταλληλότητά του και στον τρόπο συντηρήσεως του. Τέλος, όταν έρθει η δύσκολη στιγμή, όπου το πλοίο θα χαρακτηριστεί “detained” από την επιθεώρηση των λιμενικών αρχών ενός κράτος, όπου θα διακυβεύεται αν θα ακυρωθεί ή όχι το ναυλοσύμφωνο και πιθανόν να υπάρξουν απαιτήσεις για αποζημιώσεις, ο νηογνώμονας θα είναι αυτός που θα επέμβει. Θα βρεθεί αυτός στη θέση του επιθεωρητή όπου θα φροντίσει να επαναφέρει την καλή λειτουργία του πλοίου, την αναπροσαρμογή του με τους κανονισμούς, την εξοικείωση του πληρώματος με τις απαιτήσεις των Αρχών και την αναγνώριση του «τι πήγε λάθος;» όπου θα φροντίσει να λύσει οποιοδήποτε πρόβλημα οδήγησε στην παρακράτηση του πλοίου, με την βαρύτητα που φέρνει η φύση του. Το έργο του κρίνεται αναμφισβήτητα σημαντικό για όλη τη ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα του πλοίου και η γνώμη του υψηλά αμειβόμενη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

2.1 Τι είναι οι ασφαλιστικές εταιρείες.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες ή οργανισμοί, είναι Φυσικά ή κυρίως Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου με κερδοσκοπικό χαρακτήρα που διαθέτουν μεγάλα κεφάλαια, όπου έναντι καταβολής συγκεκριμένου ποσού είναι ικανοί να καλύψουν πιθανές ζημιές ή μέρος πιθανών ζημιών, που τυχόν παρουσιαστούν κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Προκύπτει λοιπόν, ότι για τη συγκρότηση μιας ασφαλιστικής εταιρείας, ή οργανισμού απαιτείται η διάθεση κεφαλαίων ανερχομένων σε σημαντικό ύψος ώστε να είναι διαθέσιμος να αποζημιώσει και να καλύψει τους εμπλεκομένους. Έτσι λοιπόν οργανώνονται οι ασφαλιστές με έναν κοινό τρόπο, ώστε να παρέχουν τις υπηρεσίες τους.

Στη ναυτιλία, οι ασφαλιστικές εταιρείες, μπορεί να είναι πολύ γνωστές ή και να ασχολούνται με διάφορες ασφαλίσεις ή μόνο συγκεκριμένα για τη ναυτιλία. Το αντικείμενο που ασφαρίζεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι το σκάφος, το φορτίο και το ναύλο και προβλέπουν αυτά στο ασφαλιστέο αντικείμενο για να τα καλύψουν σε περιπτώσεις απώλειάς τους. Η πληρωμή των ποσών που συνεπάγεται η ζημιά στα ασφαλιστέα αντικείμενα αντιμετωπίζεται με την κάλυψη μέρους της ζημιάς και όχι ολόκληρης. Αυτό σημαίνει ότι οι ασφαλιστές δεν δέχονται να ασφαλίσουν εξ ολοκλήρου ένα εκ των αντικειμένων λ.χ. σκάφος ή ναύλο, επειδή εκτιμούν ότι ο κίνδυνος ζημιάς είναι πιθανότερος. Δέχονται λοιπόν να ασφαλίσουν μόνο ένα μέρος της αξίας του πλοίου ή του ναύλου ή το είδος της ζημιάς κατά ένα μέρος, όπου το υπόλοιπο μέρος μένει εντελώς ακάλυπτο. Επίσης μία ασφαλιστική εταιρεία δεν αναλαμβάνει την ευθύνη να ασφαλίσει ένα μέρος του πλοίου, με αποκλειστική δική της ευθύνη, αλλά με ποσοστό. Δηλαδή ο πλοιοκτήτης πρέπει να βρει πολλές ασφαλιστικές εταιρείες για να ασφαλίσουν αυτό που επιθυμεί. Έτσι λοιπόν, με το που ολοκληρωθεί το ποσοστό πλήρους συμμετοχής για ένα αντικείμενο (100 %), θα οριστεί ένας “Leader”, ο οποίος θα έχει συνήθως και το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής στην ασφάλιση. Με αυτόν τον τρόπο, αμβλύνεται ο ασφαλιστικός κίνδυνος και το ποσό της αποζημίωσης όταν αυτό επέλθει. Πέραν της τακτικής αυτής, διατηρούν και ένα επιτελείο από προσωπικό, ασχολούμενο με τις αξιολογήσεις των αντικειμένων τα οποία ασφαλίζουν, την έρευνα της ασφαλιστικής αγοράς και την γνώση των αντισυμβαλλόμενων.

2.2 Ιστορική αναφορά στην πορεία της ναυτικής ασφάλισης.

Η ναυτική ασφάλιση ήταν η πρώτη ανεπτυγμένη ασφάλεια, με ρίζες από την εποχή των Αρχαίων Ελλήνων και Ρωμαίων. Τον όγδοο π.Χ. αιώνα, στο δίκαιο της Ρόδου, περιλαμβάνεται όρος σύμφωνα με τον οποίο κάθε ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων που γίνεται χάριν του πλοίου και υπολοίπου φορτίου, επιβαρύνει αναλογικά όλα τα διασωθέντα συμφέροντα. Αυτή είναι και η πρώτη αναφορά στο όρο «γενική αβαρία» που αργότερα εντάχθηκε στο δικανικό σύστημα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και διατηρείται αυτούσια μέχρι σήμερα.

Σε λόγο του Δημοσθένη, τον τέταρτο αιώνα π.Χ., περί «θαλασσιών πιστώσεων» περιγράφονται τα «θαλασσοδάνεια». Αντί κάποιος επενδυτής να επενδύσει σε ένα πλοίο μέσω ναυτομεσιτικών γραφείων, θα μπορούσε να μοιραστεί τον κίνδυνο δανείζοντας σε διάφορα άλλα πλοία, ώστε από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν να αποσβέσει την ζημία αυτών που δεν επέστρεφαν. Το δέκατο τέταρτο αιώνα μ.Χ. στη Γένοβα και σε άλλες Ιταλικές πόλεις, αναπτύχθηκαν ξεχωριστά ασφαλιστήρια συμβόλαια ναυτικού περιεχομένου, όπου και εξαπλώθηκαν στη Βόρεια Ευρώπη. Τα ασφαλιστρα προσπαθούσαν να καλύψουν κινδύνους από πειρατές και θαλασσιών κινδύνων λόγω των εποχών του χρόνου. Αποτέλεσμα αυτών είναι, η σύγχρονη νομοθεσία ασφαλιστικού περιεχομένου, να προέρχεται από το “Lex Mercatoria”, νόμος μεταξύ των εμπόρων (law merchant).

Το 1601, μια ειδική αίθουσα συνεδριάσεων για τις ασφαλίσεις, χωρίστηκε από τα άλλα δικαστήρια στην Αγγλία και με το τέλος του δέκατου έβδομου αιώνα, το Λονδίνο, είχε αυξήσει την σημασία του ως κέντρο εμπορίου, όπου η ζήτηση για ναυτικές ασφαλίσεις αυξανόταν συνεχώς. Το 1680 με το “coffee house” του Edward Lloyd, οι ασφαλιστές, οι έμποροι και οι πλοιοκτήτες είχαν μέρος για να πραγματοποιήσουν το εμπόριό τους, με την πιο αξιόπιστη πηγή ναυτιλιακών νέων. Στη συνέχεια, το Lloyd’s Coffee House, έγινε το πρώτο “insurance market” ναυτιλιακού περιεχομένου. Αποτέλεσε μέρος συνάντησης για τα εμπλεκόμενα μέλη του ναυτιλιακού κλάδου, που επιθυμούσαν να ασφαλίσουν τα φορτία και τα πλοία, καθώς και αυτούς που ήταν πρόθυμοι να τους ασφαλίσουν τέτοια εγχειρήματα. Αυτή η ανεπίσημη αρχή, οδήγησε στην ίδρυση της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου και των διαφόρων συναφών ναυτιλιακών και ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ως επόμενο, η ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου οδήγησε στην νομιμοποίηση και τυποποίηση των πολιτικών (policies) και δεδικασμένων, όπου και αναπτύχθηκε ο νόμος για την ναυτική ασφάλιση.

Το 1906, κωδικοποιήθηκε ο “Marine Insurance Act” που ίσχυε ως έθιμο και εθιμικό δίκαιο, το οποίο αποτέλεσε ένα πολύ σημαντικό, εξαιρετικά εμπειριστατωμένο και περιεκτικό έργο, για την σύγχρονη ναυτιλία. Αν και ο τίτλος αυτού αναφέρεται στις ναυτικές ασφαλίσεις, οι γενικές αρχές αυτού χρησιμοποιούνται σε όλα τα εμπλεκόμενα ζητήματα. Το “Institute of London Underwriters” ανέπτυξε τυποποιημένες και ευρέως αποδεχτές ρήτρες για τη ναυτική ασφάλιση, οι οποίες

διατηρούνται από το δέκατο ένατο αιώνα. Μέσα από τη ναυτική ασφάλιση, αναπτύχθηκαν και άλλες ασφάλειες και αντασφαλίσεις όπως τις γνωρίζονται σήμερα.

2.3 Ο τρόπος λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών, οι ασφαλειομεσίτες και οι φορείς θαλάσσιας ασφάλισης.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες στο πλείστο της λειτουργίας τους :

- I. Συνεργάζονται με τους νηογνώμονες, προκειμένου να πληροφορηθούν για την κλάση του πλοίου, την ποιότητα κατασκευής του, την ηλικία του από το χρόνο ναυπηγήσεώς του, την συντήρηση που πραγματοποιείται σε αυτό και τα πιστοποιητικά και την ισχύ αυτών, για τα αντικείμενα στο πλοίο που πρόκειται να ασφαλίσουν.
- II. Συνεργάζονται και με άλλους ασφαλιστές, προκειμένου να αναλάβουν από κοινού την κάλυψη της ζημιάς, να ανταλλάξουν πληροφορίες για τη φερεγγυότητα των υπόχρεων προς καταβολή του ασφαλιστρού δηλαδή των πλοιοκτητών και των ναυλωτών και τέλος να συγκεντρώσουν πληροφορίες από αυτούς και την εμπειρία που απόκτησαν από την ολοκλήρωση προηγούμενης ασφάλειας παρόμοιου τύπου με αυτήν που πρόκειται αυτοί να ασφαλίσουν.
- III. Διαθέτουν επιθεωρητές, δια μέσου των οποίων επιθεωρούν το ασφαλιστέο αντικείμενο, προτού προβούν στη σύναψη της ασφαλιστικής συμφωνίας, ώστε να υπάρξει μία πρώτη εκτίμηση του περιεχομένου αυτού, το ύψος του ασφαλιστρού που θα απαιτήσουν, και το συμφέρον ή το κέρδος που θα έχουν αυτοί εφόσον ολοκληρώσουν την συμφωνία.
- IV. Διαθέτουν πραγματογνώμονες κάθε ειδικότητας, ώστε σε περίπτωση επελεύσεως του ασφαλιστικού κινδύνου και προκλήσεως ζημιάς, να αποφαίνονται για το ύψος αυτής με τα αίτια προκλήσεως, την αποκλειστική ή όχι υπαιτιότητα του προκλήθηκε, αφού προβούν σε έλεγχο των ζημιών και ζημιογόνων αντικειμένων.
- V. Διαθέτουν οικονομικούς συμβούλους, οι οποίοι έχουν σε συνεχή ενημέρωση επί των οικονομικών συνθηκών που επικρατεί στη ναυλαγορά, στην ναυπήγηση των πλοίων, στα φορτία που μεταφέρονται και ποια είναι αυτά που προτιμώνται, πού υπάρχει υψηλή κίνηση, ποια πλοία είναι αυτά που προτιμώνται έναντι άλλων από τους ναυλωτές, ποιών ναύλων διακυβεύεται η καταβολή, ποια η σχέση προσφοράς και ζητήσεως για να μπορέσουν να διαπραγματευτούν και να έχουν μεγάλο κέρδος από την ασφαλιστική τους συμφωνία.
- VI. Συνεργάζονται με ασφαλειομεσίτες (Brokers) για την ανεύρεση πλοίων, συμφωνιών και πελατών.
- VII. Συνεργάζονται και έχουν στην εταιρεία τους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους, προκειμένου να χειρίζονται τις υποθέσεις που δημιουργούνται κατόπιν διαφωνίας περί της καταβολής ή όχι του ποσού της ασφαλιστικής

συμφωνίας, αλλά και για την πληροφορίες για τα νομικά πλαίσια των ασφαλιστήριων συμβολαίων, των περιπτώσεων ζημιών, κ.ά.

Οι ασφαλιστές αναγκάζονται να προβαίνουν σε όλες αυτές τις παραπάνω ενέργειες για να ρυθμίζουν τις πιθανότητες του ασφαλιστικού κινδύνου και διότι ο τομέας της θαλάσσιας ασφαλίσεως, αποτελεί τον κατεξοχήν τομέα ελευθερίας συναλλαγών των συμβαλλόμενων στον ασφαλιστικό εν γένει χώρο. Έτσι οι ασφαλιστικές εταιρείες πρέπει να ανταγωνίζονται τις υπόλοιπες εταιρείες και να προσπαθούν με οποιονδήποτε τρόπο να καρποφορήσουν από τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους κινδύνους που συνεπάγονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες αυτών.

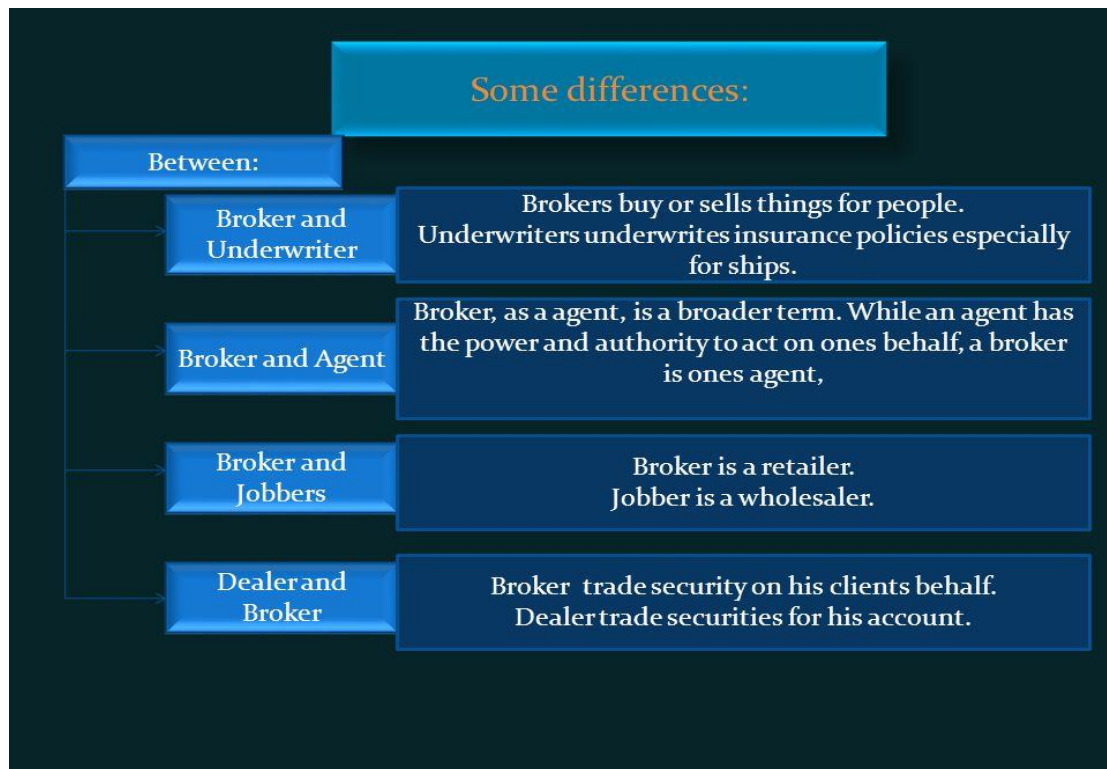
Λόγω της φύσης των ασφαλιστικών εταιρειών ως κερδοφόρων εταιρειών, έχουν την πολιτική να φροντίζουν ώστε το σύνολο των ασφαλειών που συνάπτουν και των κατ' επέκταση κινδύνων που αναλαμβάνουν, να μην υπερβαίνουν τις οικονομικές τους δυνατότητες, τα κεφάλαιά τους, ώστε η πιθανή καταβολή ποσών για τις ζημιές, να μην οδηγήσει σε αδυναμία καλύψεων και συνεπώς στην πτώχευση και την οικονομική τους κατάρρευση. Επίσης στοχεύουν με σοφό με πολύ καλά μελετημένο τρόπο, στην ασφάλεια ποικίλων μορφών κινδύνων είτε με μεγάλες πιθανότητες να πραγματοποιηθούν είτε με λιγότερες λ.χ. καταστροφή φορτίου και αντίθετα, σύγκρουση μεταξύ πλοίων. Χρησιμοποιούν στοιχεία για να καταλήξουν στην κάλυψη των ασφαλιστικών κινδύνων, λαμβάνοντας υπόψη τη συχνότητα των ατυχημάτων κατά είδος, καθώς και τα στοιχεία που τους παρέχουν άλλοι ασφαλιστές για τις καταβολές ασφαλιστρών, που αφορούν ζημιές που είναι πολύ πιθανούς επελθόντες κινδύνους. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες θα επωφεληθούν από την μία ασφάλεια που θα πραγματοποιήσουν και θα ζημιωθούν από την άλλη μερικώς εφόσον επέλθει η ζημιά.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες, για να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους και για να μειώσουν τον κίνδυνο ζημίας από τον συμφωνηθέν ασφαλιστικό κίνδυνο που έχουν υπογράψει που θα χρειαστεί να αποζημιώσουν τον εμπλεκόμενο, προβαίνουν σε αντασφαλίσεις. Αυτό σημαίνει ότι συμφωνούν με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίζουν αυτούς, σε περίπτωση που υποστούν ζημιές από καταβολή ασφαλιστικών αποζημιώσεων. Δηλαδή οι ασφαλιστές προσπαθούν να μην καταβάλλουν ποσά και να μην χρησιμοποιήσουν τα κεφάλαιά τους και να καταβάλλουν ποσά για να αποζημιώσουν ζημιές. Έτσι συμπεραίνεται, ότι οι ασφαλιστές επιθυμούν να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο της συνέπειες της καλύψεως ζημιών, είτε με συνασφάλιση (coinsurance), δηλαδή την ανάληψη από κοινού με άλλους ασφαλιστές συγκεκριμένου ασφαλιστικού κινδύνου, είτε με αντασφάλιση, δηλαδή με την σύναψη συμφωνίας με άλλη ασφαλιστική εταιρεία να καλύψει την ζημιά άμεσα ή να αποζημιώσει την εταιρεία που κατέβαλε το ποσό που αναλογεί στο ασφαλιστέο αντικείμενο. Λ.χ. συμφωνείται μεταξύ των εταιρειών Α και Β, εκ των οποίων η Α έχει ασφαλίσει ναύλο, πως σε περίπτωση που δεν πληρωθεί ο ναύλος και η εταιρεία Α υποχρεωθεί να καταβάλει στο εκναυλωτή το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτήν, η Β ως αντασφαλιστής θα καλύψει την Α, αποδίδοντας της τα χρήματα που κατέβαλε

στον εκναυλωτή. Η Α θα έχει καταβάλει για την κάλυψή της αυτή αντασφάλιστρο στην Β, δηλαδή χρήματα σαν να ασφαλιζόταν η ίδια.

Ασφαλειομεσίτες (Insurance Brokers), είναι τα πρόσωπα που φροντίζουν να μεσολαβήσουν μεταξύ των εκναυλωτών, ναυλωτών, παραληπτών και ασφαλιστών για να καλύψουν τα αντικείμενα που αφορούν στα πρόσωπα αυτά, δηλαδή το πλοίο, το φορτίο, το ναύλο. Είναι η συνέπεια της πολιτικής συνασφάλισης των ασφαλιστικών εταιρειών για όσων ενδιαφέρονται να ασφαλιστούν. Λόγω της πολυπλοκότητας του εκναυλωτή και του ναυλωτή να φροντίσουν τις υποχρεώσεις του, απομένουν για αυτούς ελάχιστα περιθώρια και χρόνος για την ανεύρεση ασφαλιστή και τη διενέργεια των σχετικών διαπραγματεύσεων. Ως αποτέλεσμα αυτής της ανάγκης, είναι η μεσολάβηση των ασφαλειομεσιτών, επειδή την ασφάλιση ενός αντικειμένου την αναλαμβάνουν περισσότεροι από μία ασφαλιστική εταιρεία με διαφορετικό ποσοστό έκαστος όπως έχουμε προαναφέρει. Επίσης πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων για το αντικείμενο που θα ασφαλιστεί καθώς οι μεν ενδιαφέρονται να το ασφαλίσουν το χαμηλότερο δυνατόν και οι δε να επιτύχουν το υψηλότερο δυνατό κέρδος από την ασφάλιση του αντικειμένου με όσο δυνατόν μικρότερο κίνδυνο. Συνεπώς τα προβλήματα που θα έχει η ασφαλιστική εταιρεία, η αντασφαλιστική εταιρεία, ο ασφαλιζόμενος και τις διαφωνίες που θα έχουν, καλείται να τα λύσει ο ασφαλειομεσίτης, ο οποίος δεν είναι φορτισμένος από τη δυσκολία είτε του κινδύνου που διατρέξει η ασφαλιστική ή αντασφαλιστική εταιρεία, είτε το κόστος που θα έχει ο εκναυλωτής ή ο ναυλωτής και την τήρηση των υποχρεώσεων που αυτοί υπόκεινται.

Παρακάτω διακρίνονται διαφορές ασφαλιστών – ασφαλειομεσιτών:

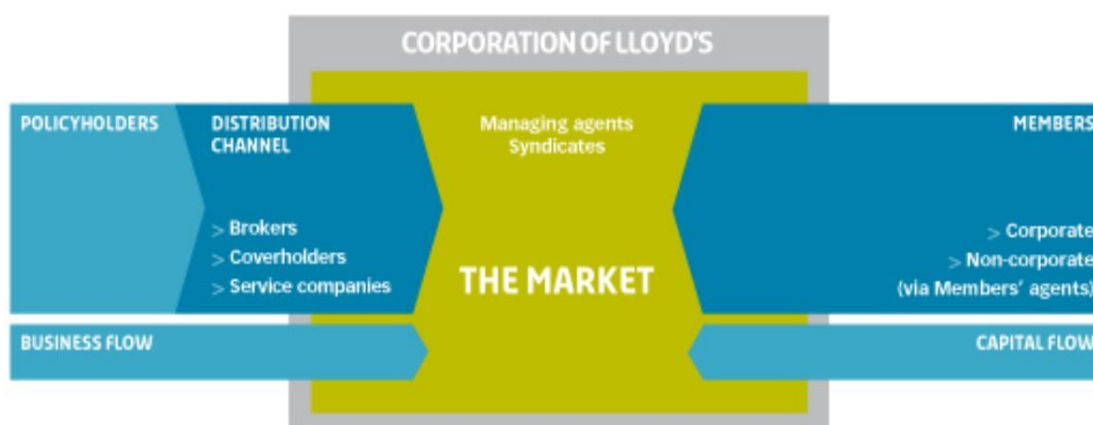


Ο Ship Broker, αφού ενημερωθεί για το αντικείμενο της ασφαλίσεως, αρχίζει την αναζήτηση για προτάσεις ασφαλίσεων από τις ασφαλιστικές εταιρείες που γνωρίζει, μέχρι να βρει εκείνες που θα αναλάβουν και θα καλύπτουν το κίνδυνο, θα συμφέρον τα συμβαλλόμενα μέρη με τους όρους που επιθυμεί ο καθένας. Για τη μεσολάβηση και το έργο του, ο broker θα πληρωθεί με αμοιβή. Οι ασφαλειομεσίτες δεν είναι ατομικές επιχειρήσεις αλλά ανώνυμες εταιρείες όπως το insurance market του Lloyd. Ο ασφαλειομεσίτης όταν λάβει εντολή για να επιτύχει τη σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως, καταρτίζει ένα προσχέδιο, στο οποίο αναφέρεται το ασφαλιστέο αντικείμενο, οι όροι υπό τους οποίους επιθυμεί ο πελάτης του να γίνει η ασφάλιση και άλλα στοιχεία, τα οποία θα βοηθήσουν τον ασφαλιστή να σχηματίσει γνώμη για το μέγεθος και το κόστος της ασφάλειας. Στη συνέχεια, έρχεται σε επαφή με τους προβλεπόμενους ασφαλιστές, προκειμένου να πάρει την προσφορά τους. Αφού λάβει την προσφορά τους, απευθύνεται και σε άλλες εταιρείες ή οργανισμούς προκειμένου να λάβει καλύτερες προσφορές και μέχρι ότου τελικά ολοκληρωθεί η διαδικασία της αναζήτησης ασφαλιστικής καλύψεως.

Ένας από τους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης, είναι φυσικά ο Lloyds και το γενικό insurance market αυτού. Η Lloyd's δεν είναι εταιρεία αλλά μια αγορά με μέλη που συνεργάζονται ως συνεταιρισμός ασφάλισης κινδύνων. Σε μεγάλο βαθμό περισσότερα από ένα μέλη του συνεταιρισμού αναλαμβάνουν αναλογικά ένα συγκεκριμένο κίνδυνο(συνασφάλιση). Οι δουλειές κλίνονται πρόσωπο με πρόσωπο μεταξύ μεσιτών ασφάλισης και underwriters σε συγκεκριμένο χώρο, το Underwriting Room. Στην ουσία η Lloyd's αποτελείται από δύο μέρη που λειτουργούν ανεξάρτητα και συμπληρωματικά

- I. Η αγορά όπως περιγράφεται παραπάνω και
- II. Ο Οργανισμός(Corporation) που στην ουσία είναι επιτροπή εποπτείας της αγοράς .

Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης – Lloyd's



Policy holders: Αιτούνται ασφάλισης αναθέτοντας σε τοπικούς μεσίτες την ασφάλιση των αναγκών τους.

Local broker: Τοπικοί Μεσίτες που μπορούν να προσεγγίσουν την αγορά μέσω πιστοποιημένων μεσιτών.

Lloyd's broker: Πιστοποιημένοι από την Lloyd's μεσίτες.(180 συνολικά)

Cover holders: Εταιρείες που εξειδικεύονται στην διαπραγμάτευση ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Syndicates: Αποτελούνται από ένα ή περισσότερα μέλη του Lloyd που συνασφαλίζουν έναν κίνδυνο.

Managing agents: Εταιρείες που συστήνονται αποκλειστικά για την διαχείριση ενός ή περισσότερων syndicates, για λογαριασμό των μελών που παρέχουν τα κεφάλαια

Members of Lloyd's: Οι κεφαλαιούχοι που υποστηρίζουν οικονομικά τα syndicates. Ασφαλιστικές εταιρείες, ιδιώτες και άλλου είδους εταιρείες

Corporation of Lloyd's: Υποστηρίζει και επιβλέπει την αγορά και προωθεί την Lloyd ανά τον κόσμο.

Ένας δεύτερος ασφαλιστικός φορέας πανομοιότυπος του Lloyd και λειτουργεί παρόμοια αλλά κάτω από το Αμερικάνικο Δίκαιο, είναι το American Institute of Marine Underwriters (AIMU). Ένας τρίτος ασφαλιστικός φορέας είναι η γνωστή εταιρεία AIG με παροχές όπως, Μηχανικοί Έλεγχοι για την Θαλάσσια Απώλεια (Marine Loss Control Engineering), Γάστρας και Προστασίας και Ασφάλειας Αποζημιώσεως (Hull and Protection and Indemnity Insurance), Ασφάλεια για το Φορτίο (Cargo Insurance), Θαλάσσιας Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης (Marine Liability Insurance), Ψυχαγωγική Θαλάσσια Ασφάλιση (Recreational Marine Insurance) με εμπειρία ενενήντα χρόνων. Συνεπώς διακρίνουμε στο ναυτιλιακό χώρο διάσημες ασφαλιστικές εταιρείες, με μεγάλη εμπειρία στο χώρο που μπορούν να ασχοληθούν και με διαφορετικές ασφάλειες, με μία ευρύ γκάμα επιλογών.

2.4 Τύποι Ναυτικής Ασφάλισης.

Μερικοί από τους τύπους ναυτικής ασφάλισης που υπάρχουν και απασχολούν τη σύγχρονη ναυτιλία, είναι οι παρακάτω:

- I. Hull and Machinery, Ασφάλεια για τη Γάστρα του σκάφους και τα Μηχανήματα
- II. Cargo Insurance, Ασφάλεια για το Φορτίο.
- III. War Risks, Ασφάλεια κινδύνων πολέμου

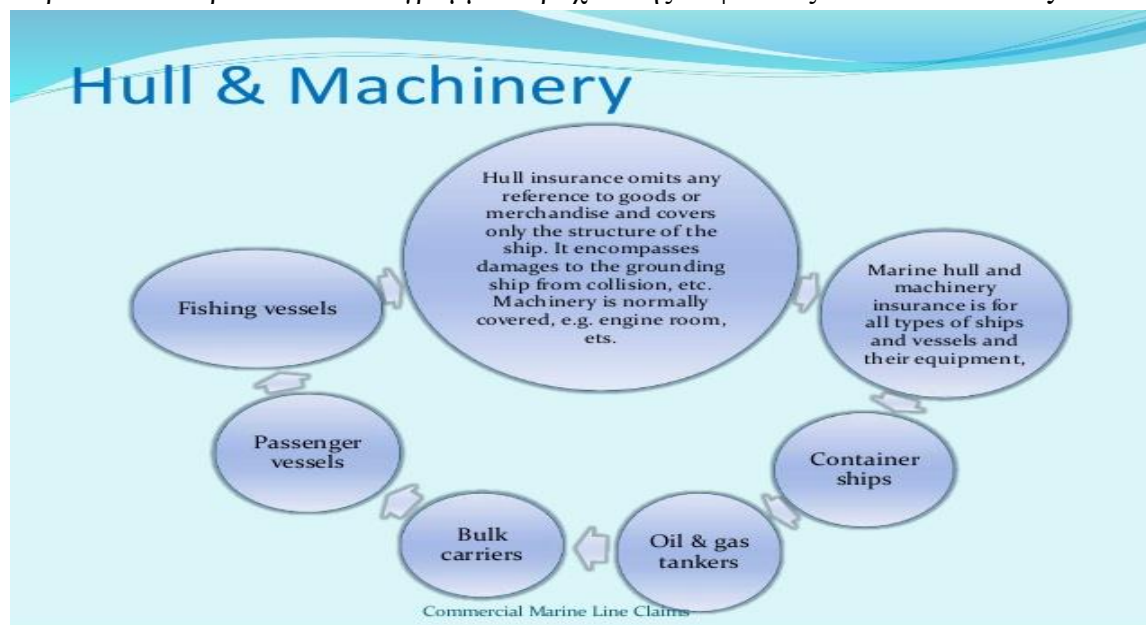
- IV. Loss of hire, Ασφάλεια για την απώλεια Ναύλου
- V. New Building Risks, Ασφάλεια για την κάλυψη ζημιών κατά την ναυπήγηση του πλοίου. Μπορεί να διατυπωθεί και ως Construction All Risks.
- VI. Yacht Insurance, Ασφάλεια για τα σκάφη αναψυχής
- VII. Binding Authority Insurance, Ασφάλεια για μικρότερα πλοία όπως ψαράδικα
- VIII. Increased Value, Ασφάλεια για τη προστασία του πλοιοκτήτη έναντι του κινδύνου να υπάρξει διαφορά μεταξύ ασφαλιστικού ποσού σε μία ασφάλιση και της αγοραίας αξίας του σκάφους.

2.4.1 Hull and Machinery.

Η ασφάλεια Hull and Machinery ή αλλιώς Γάστρας και Μηχανής, Μηχανημάτων είναι η βασική, θεμελιώδης προστασία που οφείλει να έχει ο πλοιοκτήτης για το πλοίο του, για να προστατευτεί και να καλυφθεί το πλοίο απέναντι σε ζημιές που τυχόν γίνουν στα κατασκευαστικά του στοιχεία και στα μηχανήματά του. Το πλοίο περιλαμβανομένου του εξοπλισμού του και των μηχανημάτων του, ασφαρίζεται για την αξία του, η οποία εξαρτάται από τις ρήτρες που θα συμφωνηθούν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Η ασφάλεια Γάστρας και Μηχανημάτων είναι πολύ σημαντική για τους πλοιοκτήτες διότι με αυτήν την ασφάλιση θα προστατέψουν και θα εξασφαλίσουν την οικονομική τους πορεία στην ναυτιλία, χωρίς να χάσουν τα πολύτιμά τους κεφάλαια.

Απώλεια του πλοίου και οι ζημιές σε αυτό, σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης ενδεχομένως να οδηγηθεί σε απώλεια του παραγωγικού του εργαλείου για μία μεγάλη ή μικρή περίοδο. Το κόστος της επισκευής ή ακόμα και η απώλεια του κέρδους που θα του προσφέρει ένα πλοίο ενδέχεται να έχει τόσο μεγάλο μέγεθος και η επιρροή να είναι σημαντική στον οικονομικό τομέα, που να μην μπορούν να υπολογιστούν σε ένα φυσιολογικό παραγωγικό περιβάλλον και ένα κανονικό προϋπολογισμό των επισκευών. Για αυτόν το λόγο ο πλοιοκτήτης φροντίζει να παρέχει σε όλα τα του τα πλοία ικανοποιητικές ασφάλειες, που να καλύπτουν ένα ευρύ πλήθος από ζημιές και απώλειες, ακόμα και καταστροφές που μπορεί να είναι καταστροφικές για την ίδια την ναυτιλιακή επιχείρηση. Το αποτέλεσμα της ασφάλειας Γάστρας και Μηχανημάτων είναι η πιο βασική ασφάλεια και σημαντική για το πλοίο απέναντι σε φυσικές ζημιές, απώλειες και κινδύνους που μπορεί να προκληθούν σε αυτό. Κίνδυνοι απώλειας και ζημιές όπως μερική ζημιά σε σύγκρουση, ζημιές στη μηχανή, ζημιές από πάγους σε πλοία με ανάλογη κλάση, απώλεια του πλοίου σε ναυάγιο και η συνεισφορά του πλοίου σε γενική αβαρία.

Παρακάτω διακρίνεται ένα διάγραμμα παροχών της ασφάλειας Hull & Machinery:



Οι ασφαλιστικές εταιρείες αναλαμβάνουν την ασφάλεια του πλοίου για το σκάφος ή γάστρα και μηχανών αυτού. Όπως διαπιστώθηκε παραπάνω, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν αναλαμβάνουν όλο το ποσοστό για ένα είδος ασφάλειας, αλλά ένα μικρό ποσοστό. Έτσι λοιπόν ο ασφαλιστικός οργανισμός θα αναλάβει την κάλυψη για την ασφαλιστική αξία ενός πλοίου μόνο για τις ζημιές ή απώλειες στο κύτος του πλοίου, ή για αυτές στη μηχανή, είτε μόνος του ή συνεργαζόμενος με άλλους ασφαλιστικούς φορείς. Έτσι διαμορφώθηκε η πρακτική και προέκυψε η ανάγκη της χωριστής ασφαλίσεως σκάφους και μηχανών.

Ο ασφαλιστικός τομέας, προκειμένου να ρυθμίσει ομοιόμορφα το ζήτημα προς το συμφέρον του, χρησιμοποιεί τις ασφαλιστήριες φόρμες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου. Σε αυτές περιέχονται ρήτρες για την ασφάλιση του σκάφους και μηχανών και άλλων αντικειμένων όπου διακρίνεται ο αγγλικός τρόπος σκέψης. Ρήτρες που περιλαμβάνονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια σκάφους και μηχανών που περιγράφουν την έκταση και το είδος της ζημίας είναι οι παρακάτω:

- I. Ρήτρα ναυσιπλοΐας, στην οποία περιγράφονται τα χρονικά πλαίσια της ασφαλίσεως, τα στάδια της ναυσιπλοΐας. Καλύπτει το ταξίδι του πλοίου με ή χωρίς πλοηγό, την κίνηση του σκάφους με ρυμουλκό και την παράταση της ασφαλίσεως εάν αυτή λήξει κατά την διάρκεια του ταξιδιού μέχρι το πλοίο να φτάσει σε έναν ασφαλή λιμένα.
- II. Ρήτρα αθετήσεως δηλώσεων, όπου περιλαμβάνεται η ασφαλιστική κάλυψη για το σκάφος και τη μηχανή όπου οι συμφωνίες που έχουν οριστεί δεν έχουν τηρηθεί.
- III. Ρήτρα διατηρήσεως της κλάσεως του πλοίου, όπου το πλοίο ασφαλίζεται για τη γάστρα και των μηχανών του σύμφωνα με την κλάση του πλοίου και τον νηογνώμονά του. Για να τηρείται ο όρος αυτός το πλοίο θα πρέπει να είναι σε

- θέση να διατηρεί τη κλάση του για όλη τη διάρκεια που αυτό θα είναι ασφαλισμένο.
- IV. Ρήτρα για τις ζημιές και του κινδύνους που καλύπτονται. Μερικοί κίνδυνοι και μερικές ζημιές είναι: α) Ζημιές σε θαλάσσια νερά, ποτάμια, β) Φωτιά, γ) Κλοπές, δ) Πειρατεία, ε) Συγκρούσεις με αντικείμενα, στ) Ζημιές από φυσικά φαινόμενα, ζ) Ζημιές κατά την εκφόρτωση, η) Θραύση και ζημιές στους λέβητες λόγω ελαττωματικών εξαρτημάτων.
- V. Ρήτρα καλύψεως ζημιών, εφόσον προκλήθηκαν από ενέργεια των αρχών προς αποφυγή ρυπάνσεως και σε σύγκρουση με άλλο πλοίο.
- VI. Ρήτρα για έγκαιρη αναγγελία ζημιών, όπου ο ασφαλισμένος πρέπει να αναφέρει έγκαιρα στους ασφαλιστές κάθε ζημιά στο σκάφος και στις μηχανές.
- VII. Ρήτρα καλύψεως γενικής αβαρίας και επιθαλάσσιας αρωγής. Η γενική αβαρία είναι ένα μεγάλο κομμάτι του ασφαλιστήριου συμβολαίου που αναφέρει τη διάσωση ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, όπου το φορτίο πολλές φορές θυσιάζεται. Αυτό σημαίνει ότι τα εμπλεκόμενα μέλη θα ωφεληθούν. Η αρχή της γενικής αβαρίας ορίζει ότι όλα τα μέλη αναλαμβάνουν αναλογικά την ζημιά. Έτσι λοιπόν η ρήτρα αυτή αναφέρεται στις δαπάνες που υποβάλλεται το πλοίο εφόσον συμμετέχει σε γενική αβαρία, και τις αμοιβές που θα καταβληθούν στο αρωγό πλοίο εάν προκύψει ανάγκη για επιθαλάσσια αρωγή. Επίσης πρέπει να διευκρινιστεί ότι στη ρήτρα θα περιλαμβάνεται αναλυτικά η κάλυψη και το αν βοηθήσει το πλοίο και αποτραπεί ο κίνδυνος που αντιμετωπίζει το άλλο πλοίο.
- VIII. Ρήτρα καθήκοντος του ασφαλισμένου. Είναι από τις πιο σημαντικές ρήτρες όπου ο ασφαλισμένος επιβάλλεται να πράξει με οποιονδήποτε τρόπο για να περιορίσει ή να αποτρέψει τη ζημιά ώστε ο ασφαλιστικός φορέας να μην χρειαστεί να καταβάλει ποσά για αποζημίωση.
- IX. Ρήτρα ολικής απώλειας, όπου στη θαλάσσια ασφάλιση έχουμε την Πραγματική Ολική Απώλεια και τη Τεκμαρτή Ολική Απώλεια. Για την πρώτη ισχύει την περιουσία που έχει αποδεδειγμένα και οριστικά καταστραφεί ή χαθεί και δεν μπορεί να ανακτηθεί ενώ για την δεύτερη η περιουσία έχει εγκαταλειφθεί διότι είτε η πραγματική της απώλεια θεωρείται αναπόφευκτη είτε η ανάκτηση ή επισκευή της κοστίζει περισσότερο από την αξία της. Επομένως το ποσό της ασφαλιστικής αποζημίωσης αυξομειώνεται ανάλογα.
- X. Ρήτρες εξαιρέσεων οι οποίες αναφέρονται στην απαλλαγή των ασφαλιστών από την υποχρέωσή τους να καλύψουν ζημιές στο σκάφος ή στις μηχανές που οφείλονται σε πόλεμο, απεργίες ή παράνομες και κακόβουλες πράξεις.

2.4.2 Ασφάλεια Φορτίου, Cargo Insurance.

Η ασφάλεια του φορτίου αφορά την ασφάλιση του φορτίου από ασφαλιστικές εταιρείες που θα αναλάβουν αυτήν την κάλυψη. Τέτοιες ασφαλιστικές εταιρείες δεν αποκλείεται να μπορούν να καλύψουν και άλλες ασφάλειες όπως έχει ήδη αναφερθεί, όπως για παράδειγμα την ασφάλεια γάστρας του σκάφους και μηχανημάτων. Η

ασφάλεια του φορτίου αναφέρεται και εγγυείται από τους ασφαλιστές σύμφωνα με τους όρους από το Ινστιτούτο για τις Ρήτρες και τους Όρους για τα Φορτία ή καλύτερα το “Institute of Cargo Clauses” όπου σε αυτό έχουν οριοθετηθεί οι ρήτρες “Clause A, Clause B, Clause C”. Έχοντας το Clause C ως αυστηρότερο και το πιο περιορισμένο υπάρχει κάλυψη μεταξύ των τριών αυτών ρητρών, οι οποίες έχουν διατυπωθεί και οριστεί από το “Institute of Marine Underwriters” του Λονδίνου, το οποίο είναι το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών που ασχολούνται με τις Ναυτιλιακές Δραστηριότητες.

Το πολύτιμο φορτίο στις ρήτρες που έχει θέσει το Ινστιτούτο Ρητρών για Φορτία ονομάζεται specie. Στο Ινστιτούτο υπάρχουν ρήτρες επίσης για την ασφάλιση των ειδικών τύπων φορτίου όπως τα κατεψυγμένα τρόφιμα, κατεψυγμένα κρέατα και συγκεκριμένα αγαθά και εμπορεύματα, όπως πετρέλαιο σε χύδην μορφή, κάρβουνο και γιούτα. Συχνά αυτές οι ασφαλιστικές προϋποθέσεις αναπτύχθηκαν για μια συγκεκριμένη ομάδα όπως είναι η περίπτωση με το Ινστιτούτο Ομοσπονδίας Ελαίων, Σπόρων και Λίπη, Institute Federation of Oils, Seeds and Fats Associations (FOFSA). Η συναλλαγή και η μεταφορά για τις ρήτρες που έχουν συμφωνηθεί με την FOFSA και το “Institute Commodity Trades Clauses”, στην οποία συναλλαγή που μεταφέρονται και χρησιμοποιούνται για την ασφάλιση φορτίων όπως κακάο, καφές, βαμβάκι, λίπη και έλαια, δέρματα και μέταλλα, ελαιώδους σπόρους, επεξεργασμένη ζάχαρη και τσάι, έχουν συμφωνηθεί με το “Federation of Commodity Associations”.

Οι ρήτρες για το φορτίο του Institute of Cargo Clauses του Λονδίνου, συνδέονται με ένα τύπο θαλάσσιας ασφάλισης που καλύπτει το φορτίο κατά τη μεταφορά και αναπτύχθηκαν από το “International Chamber of Commerce” ως μέσο για την ασφάλιση των φορτίων και την μεταφορά αυτών από την αρχική τους θέση, στο προορισμό τους. Οι ρήτρες αυτές καθορίζουν αν τα στοιχεία του φορτίου, τα φορτία, καλύπτονται και το πότε υπάρχει ζημία ή απώλεια ή κίνδυνος ή καταστροφή όπως επίσης όταν αυτό μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτιο (container) το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο. Κάθε ρήτρα και όρος αφορά αποκλειστικά τα φορτία που μεταφέρονται (in transit), υπό διαμετακόμιση. Για παράδειγμα ο receiver του φορτίου δεν μπορεί να διεκδικήσει για την απογραφή τους, έως ότου πραγματικά τα λάβει, στην οποία περίπτωση ο shipper εξακολουθεί να κατέχει την ιδιοκτησία. Το φορτίο εφόσον ασφαλιστεί, θα ωφελήσει και τα δύο μέρη. Τα στάδια που θα διακινηθεί το φορτίο είναι πολλά και η ευθύνη θα εξέλθει από το πεδίο ευθύνης του πωλητή και γι’ αυτό η χρονική ασφάλιση του φορτίου εκτείνεται καθ’ όλα τα στάδια της μεταφοράς του. Η οριοθέτηση του χρονικού διαστήματος ασφαλίσεως προσδιορίζεται δια του όρου “Warehouse to Warehouse”.

Οι ρήτρες αυτές αποτελούνται από :

- I. **Ρήτρα Α**, Institute Cargo Clause A, θεωρείται η ευρύτερη ασφαλιστική κάλυψη και θα πρέπει να αναμένεται να πληρωθεί το υψηλότερο ασφάλιστρο, επειδή η κάλυψη αυτή είναι πλήρης. Επίσης περιλαμβάνει κάλυψη για Γενική Αβαρία και δαπάνες ναυαγιαυρεσίας, σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς

και το σχετικό δίκαιο και πρακτική, όπως το ότι η ασφάλιση μπορεί να επεκταθεί με τον όρο “both to blame collision”. Σε αυτήν περίπτωση, ο ασφαλιζόμενος συμφωνεί να ειδοποιήσει τους underwriters, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα, με δικές του δαπάνες και έξοδα, υπεράσπισης του ασφαλισμένου κατά της εν λόγω απαίτησης.

- II. **Ρήτρα Β**, Institute Cargo Clause B, θεωρείται μια πιο περιοριστική κάλυψη όπου θα αναμένεται να πληρωθεί ένα μέτριο ασφάλιστρο γιατί τα αντικείμενα του φορτίου, τα φορτία και ο τρόπος που ασφαλίζονται αυτά είναι περιορισμένος στα πιο πολύτιμα και πιο σημαντικά ή ακόμα και μερική κάλυψη του φορτίου. Οι περιορισμένες καλύψεις είναι δυνατόν να είναι οι : α) Φωτιά ή έκρηξη, β) Πρόσκρουση, προσάραξη, βύθιση ή εγκατάλειψη του πλοίου, γ) Ανατροπή ή εκτροχιασμός χερσαίου μεταφορικού μέσου, δ) Αναγκαστική απόρριψη φορτίου σε λιμάνι, ε) Γενική αβαρία, στ) Ζημιές από νερά, ζ) Απώλειες ή ζημιές κατά την φορτοεκφόρτωση, η) Σύγκρουση ή επαφή πλοίου ή χερσαίου μεταφορικού μέσου με εξωτερικά του νερού αντικείμενα, θ) Εκτίναξη ή παράσυρση φορτίου
- III. **Ρήτρα Γ**, Institute Cargo Clause C, θεωρείται η πιο περιοριστική κάλυψη όπου θα πληρωθεί το χαμηλότερο από τις υπόλοιπες ασφάλιστρο, το οποίο σημαίνει ότι οι καλύψεις θα είναι σαφώς λιγότερες. Συγκεκριμένα, περιορισμένες καλύψεις στην ρήτρα Γ είναι δυνατόν να είναι : α) Φωτιά ή έκρηξη, β) Πρόσκρουση, προσάραξη, βύθιση ή εγκατάλειψη του πλοίου, γ) Ανατροπή ή εκτροχιασμός χερσαίου μεταφορικού μέσου, δ) Σύγκρουση ή επαφή πλοίου ή χερσαίου μεταφορικού μέσου με εξωτερικά του νερού αντικείμενα, ε) Αναγκαστική απόρριψη φορτίου σε λιμάνι, στ) Γενική αβαρία, ζ) Εκτίναξη φορτίου

2.4.3 Ασφάλεια Κινδύνων Πολέμου (War Risk Insurance)

Μετά από τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, υπήρξε μία αυξημένη εστίαση στην ασφάλιση για τους κινδύνους πολέμου. Στην ναυτική ασφάλιση, περιλαμβάνονται οι κίνδυνοι πολέμου όπως περιλαμβάνονται και οι υπόλοιποι θαλάσσιοι κίνδυνοι. Ωστόσο, είναι σύνηθες να γίνεται διάκριση μεταξύ των δύο αυτών κινδύνων όταν αναλύονται οι ασφαλιστικές καλύψεις. Στην Αγγλική Πρακτική, στην ασφάλεια κινδύνων πολέμου, αποκλείονται οι κίνδυνοι από τη συνήθη κάλυψη για τη γάστρα του σκάφους και των μηχανημάτων και την απώλεια μίσθωσης. Στη Νορβηγική Πρακτική, οι θαλάσσιοι κίνδυνοι που ασφαλίζονται περιλαμβάνουν όλους τους κινδύνους, εκτός των κλασσικών κινδύνων πολέμου, «σύλληψη, αιχμαλώτιση στη θάλασσα», «κατάσχεση» και άλλες παρεμβάσεις από την κρατική εξουσία όπου το πλοίο δεν έχει τη σημαία του παρεμβαίνοντος κράτους.

Η σημασία της διάκρισης μεταξύ θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου, οφείλεται στο γεγονός ότι πρώτον διαφορετικοί ασφαλιστές ασφαλίζουν, καλύπτουν τους κινδύνους αυτούς. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι υπάρχει επίσης ένα διαφορετικό

πεδίο εφαρμογής, όπως τα είδη της κάλυψης, τις υποχρεώσεις που καλύπτονται και οι ζημιές που emπίπτουν μεταξύ των διαφόρων καλύψεων. Λόγω της διάκρισης αυτής υπάρχουν ασφαλιστικές εταιρείες που ειδικεύονται στις ασφάλειες κινδύνων πολέμου, οι οποίοι είναι πρόθυμοι, να αναλάβουν μία τέτοια κάλυψη, οι οποίοι όμως είναι περιορισμένοι σε αριθμό. Ένας μικρός αριθμός από αυτούς τους ασφαλιστικούς φορείς, βρίσκεται στο “market” του Λονδίνου, με ακόμα μικρότερο αριθμό σε διαφορετικά “markets”. Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των ασφαλιστικών οργανισμών που προσφέρουν τέτοιου είδους ασφαλιστικής κάλυψης, είναι μικρός, άρα και ο “leader” ασφαλιστικός φορέας θα είναι δύσκολο να βρεθεί, η ικανότητα και οι καλύψεις που παρέχουν είναι πολύ σημαντικές.

Οι πλοιοκτήτες, σε ένα συγκεκριμένο αριθμό χωρών, έχουν σχηματίσει αμοιβαία ενώσεις για τους κινδύνους πολέμου, όπως η “Den Norske Krigsforsikring for Skib for Norwegian” που αναφέρεται στα Νορβηγικής ιδιοκτησίας πλοία που ανήκουν ή ελέγχονται από Νορβηγικά συμφέροντα, και η “Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd” που αναφέρεται σε ελληνικά ιδιόκτητα πλοία ωκεανοπόρου πλου. Αν και οι περισσότερες από αυτές τις ασφαλιστικές εθνικών σημαίων εταιρείες, ελέγχονται από εφοπλιστές, η αντασφάλιση βρίσκεται συνήθως στο “insurance market” του Λονδίνου. Το Νορβηγικό Ναυτικό Ασφαλιστικό Πλάνο διαθέτει εκτός του “hull and machinery” ζημιών, τις αποζημιώσεις για τους κινδύνους πολέμου που ο πλοιοκτήτης θα υποστεί ολική απώλεια, όταν το πλοίο στερηθεί από αυτόν, από παρέμβαση μιας ξένης κρατικής εξουσίας. Επίσης, η κάλυψη “loss of hire”, θα περιλαμβάνει την απώλεια χρόνου, εφόσον το πλοίο κρατηθεί ή συλληφθεί από ξένη κρατική εξουσία ανεξαρτήτου βλάβης σε αυτό.

Η κάλυψη για κινδύνους πολέμου, περιλαμβάνει την κάλυψη για κινδύνους και έξοδα τα οποία θα είχαν καλυφθεί από το P&I, εάν η ζημιά δεν επηρεαζόταν από το πόλεμο. Για παράδειγμα, αν το πλοίο προκαλέσει ρύπανση πετρελαίου, από ένα παλιό ορυχείο του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου, θα καλυφθεί από την ασφάλεια για τα συγκεκριμένα συμφέροντα. Χωρίς αμφιβολία, υπάρχουν διαφορές μεταξύ Νορβηγικής αγοράς και Αγγλικής, αναφορικά με τα πλοία υπό ξένη κρατική εξουσία, τις ευθύνες, τις ζημιές και τις καλύψεις που αναφέρονται στην ασφάλεια, αλλά η πιο βασική είναι ότι η Αγγλική αγορά δεν περιλαμβάνει τις ευθύνες που αναφέρονται και στο P&I. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνει ξεχωριστή κάλυψη για τη κάλυψη κινδύνων πολέμου με το P&I. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ασφάλειας αυτής, είναι το δικαίωμα του ασφαλιστή να αναστείλει τη κάλυψη κάτω από ορισμένες κρίσιμες περιστάσεις. Για παράδειγμα, ένα ξέσπασμα του πολέμου μεταξύ των μεγάλων παγκόσμιων δυνάμεων θα μπορούσε να οδηγήσει στην ολική ακύρωση των εν λόγω ασφαλίσεων. Επίσης οι ασφαλιστές μπορούν να αναθεωρήσουν τα “trading limits”, τα “excluded areas” και “conditional areas”. Ένα παράδειγμα είναι το περιστατικό της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, που προκάλεσε αλλαγές στα όρια των συναλλαγών και αύξηση στα ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου.

2.4.4 Ασφάλιση Απώλειας Ναύλου (Loss of Hire).

Η ασφάλεια απώλειας ναύλου περιλαμβάνει τους κινδύνους, τις ζημιές και την απώλεια εσόδων που θα υποστεί το πλοίο όταν χάσει το ναύλο του. Η απώλεια ναύλου μπορεί να οδηγήσει το πλοίο, σε μία σημαντική “off-hire” περίοδο και διαφυγόντων κερδών, από την ναυλαγορά. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να εξακολουθεί να πληρώνει το κόστος των πληρωμάτων, του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτή η απώλεια είναι μία πολύ σημαντική ασφαλιστική κάλυψη που μπορούν να την παρέχουν ασφαλιστικές εταιρείες και το ποσό που καταβάλλεται ανά ημέρα έχει συμφωνηθεί, που συνήθως αντανακλά συχνά στην τωρινή τιμή του ναύλου.

Η ασφάλεια για την απώλεια του ναύλου, συνδέεται με την ασφάλεια του “Hull and Machinery”. Για παράδειγμα, εάν το πλοίο υποστεί βλάβη στο σύστημα προώσεως και πρέπει να πλεύσει προς ναυπηγείο για επισκευή, η ασφάλεια απώλειας ναύλου θα καλύψει την περίοδο που το πλοίο δεν θα πληρώνεται κατά την επισκευή, ανάλογα βέβαια και με τις ρήτρες από το ναυλοσύμφωνο. Απρόβλεπτες ζημιές που οδηγούν στην απώλεια κέρδους από το πλοίο, οι οποίες δεν μπορούν να αποφευχθούν και οδηγούν το πλοίο “off-hire”, οδηγούν στην ασφάλεια απώλειας ναύλου. Οι ασφαλιστικές εταιρείες διαθέτουν πολύ απαιτητικούς όρους για αυτήν την ασφάλεια, όπως και με κάθε άλλη, με διαφορά ότι σε αυτήν ο πλοιοκτήτης, θα πρέπει να έχει φροντίζει να ζητήσει και να διεκδικήσει με claims την απώλειά του και να τηρεί έως και την πιο μικρή λεπτομέρεια. Ο τρόπος που θα καταβάλει την κάλυψη η ασφαλιστική εταιρεία, είναι πολύ απαιτητικός, καθώς χρησιμοποιούνται συγκεκριμένες περιόδους που θα καταβάλλεται το ποσό (deductable periods) και συγκεκριμένες ημέρες όπου το συμφωνηθέν ποσό θα είναι ανάλογο του πραγματικού κέρδους του πλοίου ανά ημέρα. Επομένως, όταν συντάσσεται η ασφάλεια και οι όροι, τα εμπλεκόμενα μέλη πρέπει να συμφωνήσουν τότε θα είναι αυτή η “deductable period”, τον αριθμό των ημερών που θα πληρώνεται η αποζημίωση για κάθε συμβάν, όπως και το συνολικό αριθμό ημερών όπου θα αποζημιώνονται όλα τα συμβάν και ατυχήματα.

Τέλος μεγάλη σημασία θα πρέπει να δοθεί στις καλύψεις που αποζημιώνονται όταν το πλοίο θα προσπαθήσει να επανέλθει σε πλήρη λειτουργικότητα, δηλαδή όταν θα πάει για επισκευή και θα επιδιορθώσει τα προβλήματα που αντιμετώπισε, για τα οποία παρακρατήθηκε και δεν τήρησε τους όρους του ναυλοσυμφώνου, όπου αυτό είχε ως συνέπεια την απώλεια του ναύλου του. Ασφαλιστική εταιρεία, P&I οργανισμός, που ασχολείται με τέτοιου είδους ασφάλειες είναι η Νορβηγική Gard.

2.5 Ο ρόλος των παροχών των ασφαλιστικών εταιρειών στη σημασία του ναυτιλιακού εμπορίου και σύγχρονης ναυτιλίας.

Οι ασφάλειες που προσφέρουν κάλυψη έναντι όλων των ζημιών που αναφέρθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια, η φύση των ασφαλιστικών εταιρειών και ο τρόπος λειτουργίας αυτών, αποδεικνύουν άλλο ένα κεφάλαιο, που επηρεάζει η ναυτική ασφάλιση, την σύγχρονη ναυτιλία.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες που ασχολούνται με τις ναυτικές ασφαλίσεις, ως ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος, έχουν υψηλά στάνταρντ, αυστηρές και πολύπλοκες ρήτρες για να ασφαλίσουν και να αποδώσουν την ασφαλιστική κάλυψη, το οποίο έχει οδηγήσει τους πλοιοκτήτες σε μια συγκεκριμένη πορεία. Σε μία πορεία που για να τηρηθεί από το πλοίο, αυτό θα πρέπει να είναι αποδοτικό, αξιόπλοο και το πλήρωμα να φροντίσει να μην φέρει σε δύσκολη θέση των ασφαλιστή, όπως άλλωστε αυτό διατυπώνεται και στα ασφαλιστικά συμβόλαια (αποφυγή δόλου). Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να εξασφαλίσει με τον τρόπο του, να αποφύγει τις ζημιές, τους θαλάσσιους κινδύνους, ώστε να μην χρειαστεί να διαφύγει στον ασφαλιστή, όπου αυτός έχει καλύψει ορισμένα από αυτά με συγκεκριμένο ποσοστό. Επίσης ο πλοιοκτήτης, θα πρέπει να αναλογιστεί σε περίπτωση ζημίας τα ασφαλιστικά έξοδα που θα υποχρεούται να πληρώσει για να λάβει μέρος ο ασφαλιστικός οργανισμός εφόσον υπάρχει τέτοιος όρος, δηλαδή εάν επωφεληθεί οικονομικά. Οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα εμπλεκόμενα ασφαλιστικά μέλη, έχουν «στοιχηματίσει» με τον πλοιοκτήτη ότι όλα θα διαδραματιστούν χωρίς κανένα πρόβλημα και ζημιές κατά την διάρκεια του ταξιδιού και της ζωής του πλοίου, ώστε να του προσφέρουν την αίσθηση ασφάλειας και σιγουριάς. Με αυτόν τον τρόπο οι ασφαλιστικές εταιρείες θα αποκτήσουν μεγάλα κέρδη και με τις ρήτρες που θα ορίσουν στο συμβόλαιο, θα φροντίσουν να καλύπτουν τις οποιεσδήποτε ζημιές, αλλά με επιφυλάξεις και αναλυτική περιγραφή του όρου της κάθε ζημίας, όπου θα επωφεληθούν ακόμα παραπέρα, μειώνοντας έτσι το ρίσκο της απώλειας των πολύτιμων κεφαλαίων τους.

Τα παραπάνω οδήγησαν το πλοιοκτήτη, τον ναυλωτή, και τους επιχειρησιακούς διευθυντές των ναυτιλιακών και ναυλωτριών εταιρειών, σε μια σειρά από οδηγίες και πολιτικές προς εφαρμογή. Οι οδηγίες και πολιτικές αυτές, πρέπει να εφαρμόζονται από το πλήρωμα του πλοίου και οι ναυτιλιακές-ναυλώτριες εταιρείες, φροντίζουν να τις εφαρμόζει, για να αποφύγουν τις ζημιές και την πολυπλοκότητα που θα οδηγήσουν αυτές στην αναζήτηση για αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Όμως λόγω της φύσης και της πολυπλοκότητας της σύγχρονης ναυτιλίας, αυτή η πολιτική δεν έχει πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα και οι πλοιοκτήτες πρέπει να στραφούν στους ασφαλιστές τους, για να μην ζημιωθούν. Οι απαιτήσεις λοιπόν του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, οδήγησαν σε μία πιο απαιτητική πολιτική από τους ασφαλισμένους για να εφαρμόζουν στα πλοία ώστε να προστατεύουν τα κεφάλαιά τους από ασφάλειες που δεν απαιτούνται. Οι ασφαλιζόμενοι έχοντας και εφαρμόζοντας μία καλύτερη πολιτική σε θέματα ασφάλειας και σωστής ναυσιπλοΐας, θα αποφύγουν ζημιές που θα τους προκαλέσουν οι κίνδυνοι της θαλάσσιας περιπέτειας που θα έρθουν αντιμέτωποι. Εφόσον οι πολιτικές και όροι αυτοί δεν

πετύχουν, έχουν τους ασφαλιστικούς τους φορείς και ασφαλιστικές εταιρείες να τους αποζημιώσουν, αξιοποιώντας με αυτό τον τρόπο το κόστος που πλήρωσαν για να ασφαλίσουν τον εκάστοτε κίνδυνο.

Η σύγχρονη ναυτιλία επωφελήθηκε από την ανάγκη των ασφαλιζόμενων να διατηρήσουν τα κέρδη τους και τους ασφαλιστές να επωμιστούν μεγαλύτερα κέρδη, με διάφορους τρόπους. Τα φορτία μεταφέρονται με μεγαλύτερη ασφάλεια, φτάνοντας στο προορισμό τους χωρίς προβλήματα το οποίο οδηγεί σε κέρδη από τα εμπλεκόμενα μέλη. Τα πλοία διατηρούνται και συντηρούνται με τέτοιο τρόπο, ώστε να αποφεύγονται ζημιές, το οποίο οδηγεί σε ασφαλέστερο ναυτιλιακό περιβάλλον και κέρδη για τους ασφαλιστές. Επομένως όλοι οι κίνδυνοι που ασφαλίζονται είτε με τον έναν είτε με τον άλλο τρόπο μειώθηκαν, ώστε οι επιχειρήσεις που εμπλέκονται στο ναυτιλιακό περιβάλλον να συνεχίσουν να διατηρούν τα κέρδη τους, να τα αυξάνουν και να μειώνουν το κίνδυνο της πτώχευσης. Τα μέλη του πληρώματος εκπαιδεύτηκαν και προσαρμόστηκαν καλύτερα στις ανάγκες αυτές του ναυτιλιακού χώρου, ώστε να μπορέσουν να προσφέρουν κέρδη και να επωφεληθούν στη συνέχεια.

Το ναυτιλιακό εμπόριο ακμάζει, διότι πλέον δεν υπάρχει ο φόβος της απώλειας και καταστροφής του φορτίου, καθυστέρησης λόγω κακοκαιρίας, ζημιά στο πλοίο που θα το καταστήσει μη άξιο των υποχρεώσεων μεταφοράς του φορτίου, ή κινδύνους που μπορεί να επιφέρει ένας πόλεμος μεταξύ κρατών. Οι κίνδυνοι αυτοί δεν εξαλείφτηκαν εντελώς, αλλά πλέον, ασφαλίζονται οι εμπλεκόμενοι και αποζημιώνονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους ασφαλιστικούς φορείς, εφόσον εν τέλει, τύχει κάποιος από αυτούς τους κινδύνους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

P&I CLUBS

3.1 Τα P&I clubs και η λειτουργία τους.

Πιθανώς οι περισσότεροι από τους ανθρώπους που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, να έχουν ακούσει για τα P&I clubs, κατά τύχη, αλλά πολλοί από αυτούς δεν μπορούν να έχουν μια ακριβή ιδέα για το τι σημαίνει “P&I” και γιατί οι οργανώσεις που παρέχουν “P&I” καλύπτουν, ονομάζεται «Ένωση» ή «Συνεταιρισμός» αντί για «Ασφαλιστική Εταιρεία». Ο ρόλος της παραπάνω διαφοράς θα διερευνηθεί για αυτήν την, ειδικής μορφής, θαλάσσια ασφάλιση.

Οι αλληλασφαλιστικές αυτές ενώσεις, καλύπτουν τα μέλη τους με τον όρο της προστασίας, protection, από ορισμένα είδη κινδύνων που αναλαμβάνουν οι ίδιοι να αποκαταστήσουν τις ζημιές τους από την επέλευση των κινδύνων αυτών, indemnity.

Τα μέλη μπορούν να ζητήσουν την εγγραφή των πλοίων τους, την απόσυρσή τους. Τα clubs, έχουν το δικαίωμα να διαγράψουν ένα μέλος, εφόσον δεν ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις του ή είναι απαιτεί συνεχώς αποζημιώσεις, όπως επίσης και να επιλέξουν τα μέλη τους ανάλογα με την αξιοπιστία τους στη ναυτιλιακή αγορά.

P&I clubs ή Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί είναι οργανισμοί κοινοί μεταξύ πλοιοκτητών και άλλων ενδιαφερόμενων του ναυτιλιακού εμπορίου οι οποίοι προσφέρουν ένα είδος αλληλασφάλειας, αμοιβαίας ασφάλειας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μία ασφαλιστική εταιρεία ναυτιλιακού περιεχομένου, προσφέρει κάλυψη για τη γάστρα του σκάφους και των μηχανημάτων αυτού, για τους πλοιοκτήτες, το P&I club διαθέτει κάλυψη «ανοιχτών κινδύνων», οι οποίοι δεν ασφαρίζονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, κίνδυνοι τους οποίους οι παραδοσιακοί ασφαλιστές, διστάζουν να ασφαλίσουν. Η αλληλασφαλιστική αυτή ένωση παρέχει μία μεγάλη συγκέντρωση πληροφοριών για τους κινδύνους, τους οποίους παρουσιάζει στα μέλη της προς αποφυγή αυτών των κινδύνων. Τα μέλη από τα οποία αποτελείται ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός είναι κυρίως πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτών και πιο πρόσφατα έγιναν μέλη διάφοροι φορείς παροχής φορτίων και “warehouse operators”.

Συνήθως, ο ασφαλιζόμενος σε μία ασφαλιστική εταιρεία, πληρώνει το ασφάλιστρό του για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όπως για παράδειγμα ένα χρόνο, ενώ στο P&I club, το μέλος πληρώνει ένα “call”, στάνταρντ ασφάλιστρο. Το σύνολο των ασφάλιστρων που πληρώνουν οι πλοιοκτήτες στο P&I club, θα χρησιμοποιηθούν αργότερα για να καλύψουν τους ανάλογους κινδύνους. Ουσιαστικά τα P&I clubs, δεν επικεντρώνονται στο στοιχείο του κέρδους, αφού ελέγχονται από τα μέλη τους με σκοπό αυτών είναι να αλληλοκαλυφθούν για τους κινδύνους που δεν παρέχονται από τους ασφαλιστές. Αν κατά το τέλος του έτους, εξακολουθούν να υπάρχουν κεφάλαια διαθέσιμα στο λεγόμενο “pool”, το επόμενο έτος κάθε μέλος θα καταβάλλει μειωμένο “call”, ενώ αν το P&I club έχει πληρώσει μεγάλη αποζημίωση λ.χ. μετά από oil spillage, τα μέλη θα πληρώσουν μεγαλύτερο “call” για να αναπληρωθούν τα χρήματα στο διαθέσιμο “pool” για να συγκεντρωθεί το ποσό που απαιτείται. Επίσης τα μέλη των αλληλασφαλιστικών ενώσεων, μπορούν να επωφεληθούν την επιλογή προσφοράς μεγαλύτερης ασφαλιστικής κάλυψης με υψηλά όρια, το οποίο είναι πολύ σημαντικό για την ασφάλεια αστικής ευθύνης, επειδή αντίθετα της ασφάλεια γάστρας σκάφους και μηχανημάτων, τα κόστη και η αξία της ασφάλειας αστικής ευθύνης, είναι πάντα απρόβλεπτα και πολύ σημαντικά. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής αυτών των καλύψεων που προσφέρει το P&I club, δεν περιορίζεται από τους κινδύνους που αναφέρονται αποκλειστικά στους κανόνες του συλλόγου. Σε πολλές περιπτώσεις, όπου η απώλεια ή η ζημιά που προέκυψε λόγω ενός ζητήματος που δεν περιγράφεται ξεκάθαρα στους κανόνες, οι διευθυντές και διευθύνων σύμβουλοι, δικαιούνται διακριτικά να αποφασίσουν κατά πόσο ή όχι το αίτημα της αποζημίωσης πρέπει να καλυφθεί.

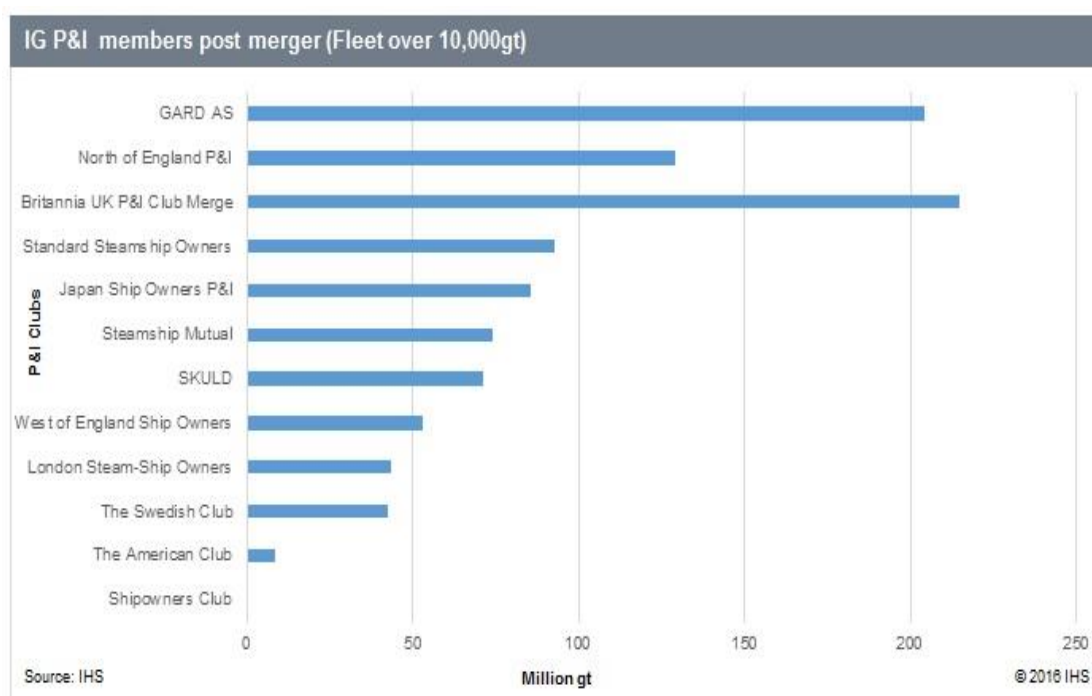
Η ανάγκη, για την δημιουργία των P&I club, από τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές εξ αρχής, προέκυψε όταν οι ασφαλιστικές εταιρείες ήταν λίγες, τα

ασφάλιστρα των οποίων συνέχιζαν να ανεβαίνουν, τη μείωση του ρίσκου που αυτοί αναλάμβαναν και τις συγκεκριμένες, με πολύ αυστηρούς όρους, καλύψεις και κινδύνους που παρείχαν στους ασφαλιζομένους τους. Η διακίνηση των φορτίων με τα πλοία και οι κίνδυνοι που συνεπάγονται, γενούν ευθύνες, αντιδικίες μεταξύ των συμβαλλομένων, νομικά ζητήματα και ζημιές, όπου με την εξέλιξη του ναυτιλιακού εμπορίου και των συναλλαγών, τα παραπάνω πολλαπλασιάζονται. Αυτά επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές, το οποίο οδηγεί την επείγουσα ανάγκη προς αποκατάσταση ανασφάλιστων ζημιών.

Προκειμένου επίσης, τα P&I clubs, να αντισταθμίσουν το βάρος από την καταβολή ποσών προς κάλυψη των ζημιών των μελών τους, προσφεύγουν και αυτά όπως οι ασφαλιστικές εταιρείες στην πολιτική της αντασφάλισης. Η αντασφάλιση αυτή λόγω της πολιτικής της ένωσης, χαρακτηρίζεται περισσότερο ως συνεργασία μεταξύ των clubs, με σκοπό την ανάληψη από κοινού των καταβαλλόμενων αποζημιώσεων. Έτσι λειτουργεί επί δεκαετία το International Group of P&I Clubs, το οποίο αποτελείται από τους δεκατρείς μεγαλύτερους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς στο κόσμο.

Για τους λόγους που εξηγήθηκαν παραπάνω, όπου οι ασφαλιστικές εταιρείες περιορίζουν με πολλούς όρους τις καλύψεις τους, τις απαιτήσεις που έχουν οι εφοπλιστές και οι πλοιοκτήτες και τις ευθύνες που θέλουν να καλύψουν, όπως και την αποζημίωση που θα καλύψουν οι ενώσεις για τις ζημιές που θα προκύψουν από τα μέλη τους, ιδρύθηκαν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις και έχουν το συγκεκριμένο τρόπο λειτουργίας.

Παρακάτω διακρίνεται ένα διαγράμμα των P&I Clubs, μετά την συγχώνευση που έγινε, ως προς το tonnage των μελών τους.



3.2 Ιστορική εξέλιξη των P&I club.

Η ιστορία των P&I clubs, ξεκινάει, όπως ξεκίνησε στα προηγούμενα κεφάλαια, από τα περίφημα “coffee shops” και “coffee houses” του Λονδίνου, τον δέκατο όγδοο αιώνα. Η κλαστική αναζήτηση πλοιοκτητών και εφοπλιστών, να ασφαλίσουν τα φορτία τους και τα πλοία τους, από την τότε εποχή και τα κλασικά προβλήματα ευθυνών σε απώλεια φορτίου, σε ζημιές, αστική ευθύνη και διαφόρων άλλων κινδύνων λάμβανε μέρος στη ναυτιλία. Η απροθυμία των ασφαλιστών, να ασφαλίσουν κινδύνους μεγάλου ρίσκου και ευθυνών οδήγησαν τους πλοιοκτήτες στην δημιουργία μεταξύ τους, ενώσεων αλληλασφάλειας. Τον δέκατο όγδοο αιώνα, το Βρετανικό Κοινοβούλιο, έδινε την δυνατότητα σε δύο μόνο εταιρείες, το “Royal Exchange Assurance” και το “London Assurance”, την παροχή ναυτικών ασφαλίσεων, όπου λόγω του μονοπωλίου, η τιμή της ασφάλισης αναπόφευκτα αυξήθηκε, η οποία με τον καιρό έγινε σχεδόν απρόσιτη για τους ενδιαφερόμενους.

Οι πρώτες ενώσεις είχαν ήδη δημιουργηθεί, αποκαλύπτοντας τα χαρακτηριστικά της διαφοροποίησής της από τις υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες, για την παροχή αρχικά ασφαλειών για τη γάστρα του σκάφους. Με την ένωση αυτή, οι εφοπλιστές μοιράζονταν τους κινδύνους, όπου ο ασφαλισμένος ήταν ταυτόχρονα ασφαλιστής άλλων. Αυτή η έννοια εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να εφαρμόζεται. Το 1824, το μονοπώλιο της Royal Exchange Assurance και London Assurance, τελείωσε και ο ανταγωνισμός μεγάλωσε, με σημαντική επιρροή στις τιμές των ασφάλιστρων. Τα “Hull Clubs” της εποχής, άρχισαν να παρακμάζουν. Καθώς οι τιμές των φορτίων ανέβαιναν, ανέβαινε και η πρόθεση των ασφαλιστών να ανακτήσουν τις απώλειές τους από τους πλοιοκτήτες. Η αυξημένη επιβάρυνση με νόμους και υποχρεώσεις προς τρίτους σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια των κινδύνων από τις καλύψεις που παρείχαν οι ασφαλιστές οδήγησε ξανά τους πλοιοκτήτες, στην ανάγκη δημιουργίας αμοιβαίων ασφαλιστικών ενώσεων. Η ανάγκη συνέχιζε να μεγαλώνει, καθώς μέλη των πληρωμάτων ζητούσαν αποζημιώσεις για τους τραυματισμούς τους, οι οικογένειες να αναζητούν αποζημιώσεις για τους ναυτικούς που σκοτώθηκαν. Επίσης, το “Fatal Accidents Act 1846” του Λόρδου Κάμπελλ και οι νόμοι του αύξησαν, την απαίτηση αποζημιώσεως από τους επιβάτες που επιβαίνονταν στα πλοία και ιδιαίτερα αυτούς που μετανάστευαν στην Αμερική.

Το αποτέλεσμα των παραπάνω και η ανεπάρκεια πλήρης κάλυψης που αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες με την πιθανή σύγκρουση με άλλο πλοίο, οδήγησαν το 1855, στον σχηματισμό του “Shipowner’s Mutual Protection Society” προκατόχου του “Britannia P&I Club”, από τον Mr. Peter Tindall, ασφαλειομεσίτη και πρώην διευθυντή Hull Insurance Club. Η ένωση αυτή λειτουργούσε σαν τα παλιά Hull Clubs, αλλά αυτά κάλυπταν υποχρεώσεις έναντι απώλειας ζωής και προσωπικού τραυματισμού και του κινδύνου σύγκρουσης με ανώτερα όρια από αυτά των ήδη υπερχουσών πολιτικών. Παρόμοια “associations” ιδρύθηκαν στη συνέχεια στην Αγγλία, Σκανδιναβία, Ιαπωνία και Αμερική.

Στη συνέχεια, το 1874, η ευθύνη και το ρίσκο για την μεταφορά του φορτίου, απώλειας ή ζημιάς αυτού, από το ασφαλιζόμενο πλοίο, προστέθηκε στα τότε αυτοαποκαλούμενα “Protection Clubs”. Ο λόγος της προσθήκης αυτής, ήταν ένα συμβάν που επιβάρυνε τον πλοιοκτήτη, το “The Westerhope 1870”. Ακολουθημένοι, του περιστατικού αυτού, οι πλοιοκτήτες ήταν ανήσυχοι για το καινούριο ρίσκο, που δεν καλυπτόταν στην ασφάλεια. Εκμεταλλευόμενος το γεγονός αυτό και ύστερα από άρθρα και συζητήσεις, ο Mr. J Stanley Mitcalfe, ίδρυσε μία καινούρια ένωση, προσφέροντας πιθανούς κινδύνους του περιστατικού “The Westerhope 1870”, με το όνομα “Indemnity Club”. Πολλές από τις Ενώσεις μεταξύ πλοιοκτητών, πρόσθεσαν μια “Indemnity Class”, για να προσφέρουν την απαραίτητη και συνάμα πραγματική οικονομική αποζημίωση των υποχρεώσεών τους. Αργότερα, η “Indemnity Class”, συγχωνεύτηκε με τη ναυτική ασφάλιση που προσέφεραν τα Protection Clubs στους ασφαλιστήριους όρους.

Με την πάροδο των χρόνων, το “P&I Insurance” αντιμετώπισε πολλές αλλαγές. Το 1886, το πρώτο P&I club δημιουργήθηκε, συνδυάζοντας ένα Indemnity Club και ένα Protection Club. Οι πλοιοκτήτες είχαν για άλλη μία φορά απαιτήσεις και προβλήματα, για την οικονομική τους έκθεση στους συνεχόμενους κινδύνους. Σε ανταπόκριση αυτών, δημιουργήθηκαν έτοιμα, στάνταρντ ασφάλιστρα, από ασφαλιστικές εταιρείες με πρωτοπόρους το “The British Marine”. Τα παραδοσιακά Αγγλικά και Σκανδιναβικά P&I Clubs, σχημάτισαν τα δικά τους “International Group of P&I Clubs”, έχοντας σε έλεγχο άνω του 90% του παγκόσμιου ωκεανοπόρου tonnage.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί η αλλαγή της πολιτικής των P&I clubs, μετά το περιστατικό του Torrey Canyon το 1967, καλύπτοντας ζημιές, κινδύνους, ευθύνες και έξοδα σε περιπτώσεις διαρροής πετρελαίου.

3.3 Υπηρεσίες και παροχές των P&I Clubs στα μέλη τους.

Τα P&I clubs, έχουν πλέον εδραιωθεί σε πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο που ασχολούνται με το ναυτιλιακό περιεχόμενο, έχοντας ένα σίγουρο μοτίβο, στάνταρντ υποχρεώσεων και παροχών, των οποίων είναι και ο λόγος που ξεχωρίζουν από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Η προστασία και η ανάληψη της ευθύνης των P&I clubs, εντοπίζεται σε συγκεκριμένες κατηγορίες κινδύνων, οι οποίες διαθέτουν μια λίστα από καλύψεις και αποζημιώσεις για την κάθε κατηγορία κινδύνου, ανάλογα με το αντικείμενο δηλαδή των καλύψεων που παρέχουν στα μέλη τους.

Κύρια δραστηριότητα, επομένως, των P&I clubs είναι η παροχή των όρων “protection” και “indemnity” για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές σε όλο τον κόσμο. Η ασφάλιση είναι περιεκτική σε θέματα που δεν ασφαλίζουν οι ασφαλιστές και περιλαμβάνει καλύψεις έναντι τρίτων και τις νομικές υποχρεώσεις από:

- I. Απαιτήσεις από πρόσωπα.

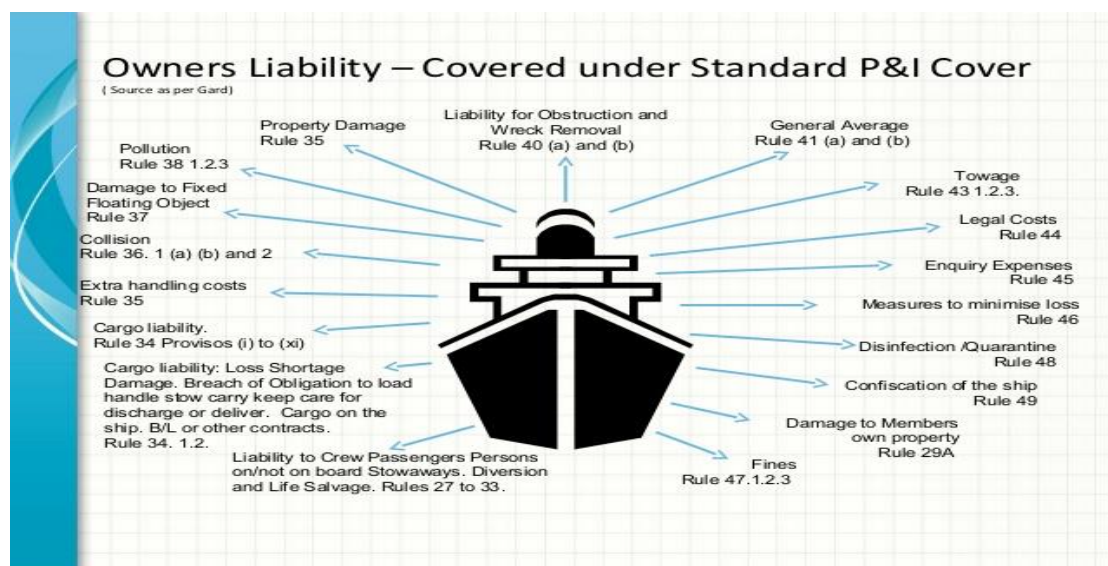
- II. Συγκρούσεις.
- III. Επαφή και βλάβη σταθερών, ακίνητων και κυμαινόμενων αντικειμένων.
- IV. Ρύπανση.
- V. Απομάκρυνση ναυαγίων.
- VI. Απαιτήσεις για το φορτίο.
- VII. Πρόστιμα ή άλλες κυρώσεις.

Στη συνέχεια, περιλαμβάνει καλύψεις αναφορικά με τον όρο “Freight, Demurrage and Defense”. Επίσης, όπως και στις καλύψεις έναντι τρίτων, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι είναι πολλοί και σε αυτό τον τομέα, προστατεύοντας τα συμφέροντα και τα περιουσιακά στοιχεία των μελών. Το **North P&I club** και η **FD&D** ομάδα αυτού, υποστηρίζουν τα μέλη τους να ανακτήσουν οποιαδήποτε αποζημίωση, απώλεια και να αντισταθούν σε οποιοσδήποτε ενέργειες εσφαλμένα αντιμετώπισαν, που να εμπίπτουν με τους κανόνες του συλλόγου τους. Η ομάδα FD&D , παρέχει μια μεγάλη ομάδα ειδικευμένων δικηγόρων, υπερασπιστών, νομικών συμβούλων, ασχολούμενη με την πλειονότητα των νομικών θεμάτων γύρω από το “defense” και την δίωξη της κάθε περίπτωσης. Οι περισσότερες καλύψεις, αφορούν τα ναυλοσύμφωνα και πιο συγκεκριμένα :

- I. Φορτωτικές (B/L).
- II. Εγγυητικές επιστολές (LOI).
- III. Σύμφωνα αγοραπωλησίας (Sales Contracts).
- IV. Πετρελεύσεις.
- V. Διάφορες άλλες ασχολίες σχετικά με συμβόλαια, ναυλώσεις και μεταφορές.

Μετέπειτα, το P&I club θα φροντίσει να προσφέρει σαφής όρους για την ασφάλεια κινδύνων πολέμου (War Risks) και τρομοκρατικών επιθέσεων, σε σχέση με την φυσική απώλεια ή ζημιά που απέκτησε το πλοίο, τις υποχρεώσεις και τις καλύψεις που προκύπτουν όταν το πλοίο παγιδευτεί σε μια περιοχή πολεμικής διαμάχης.

Παρακάτω διακρίνονται οι διάφορες καλυπτόμενες ευθύνες του “GARD”:



3.3.1 Ευθύνες έναντι προσώπων

Στις ευθύνες έναντι προσώπων ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος να καλύψει ζημία ή δαπάνη για αποζημίωση που θα απαιτήσουν οι επιβαίνοντες του πλοίου. Επιβαίνοντες ορίζονται οι επιβάτες του πλοίου και το πλήρωμα, εφόσον αυτοί δεν επιβαίνουν στο πλοίο παράνομα. Συνεπώς τέτοιες ευθύνες είναι οι παρακάτω:

- I. Έξοδα μελών πληρώματος για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, με ότι συνεπάγεται αυτό όπως το κόστος νοσηλείας. Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν και οι επιβάτες και άλλα μέλη που επιβαίνουν στο πλοίο.
- II. Μισθός για την περίοδο που τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες, θα χρειάζονται ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.
- III. Έξοδα επαναπατρισμού για άτομα του πλοίου που χρειάζονται επαναπατρισμό για λόγους υγείας και έξοδα για την πρόσληψη και την μισθοδοσία για τους αντικαταστάτες αυτών.
- IV. Απώλεια ζωής ατόμων που επιβαίνουν στα πλοία και τα μέλη του πληρώματος, με παροχές όπως έξοδα κηδείας

Επίσης σε μερικές περιπτώσεις, η ευρύς κάλυψη που παρέχουν τα P&I clubs, μπορεί να περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω για τους πιλότους, τους επιθεωρητές, τους τελωνιακούς, και άλλους που έχουν να κάνουν με την λειτουργία του πλοίου στο λιμάνι, κατά την αναχώρησή του και την άφιξή του. Οι ευθύνες αυτές συνδέονται με τις ευθύνες έναντι τρίτων αφού τα παραπάνω άτομα δεν αποτελούν πρόσωπα του πλοίου, αλλά πρόσωπα που εκτελούν εργασίες στο πλοίο.

3.3.2 Ευθύνες προς τρίτους

Ο πλοιοκτήτης έχουν την ευθύνη να καλύψουν ζημιές, βλάβες που θα προκληθούν έναντι τρίτων ή πραγμάτων αυτών με όποιο τρόπο αυτές σημειωθούν. Τέτοιες ευθύνες είναι παρακάτω:

- I. Ζημιές σε άλλο πλοίο από σύγκρουση για το υπόλοιπο ένα τέταρτο των εξόδων που δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες
- II. Σωματικές βλάβες ή θάνατος προσώπων, έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης από τραυματισμούς στους στοιβαδόρους που είτε επιβαίνουν στο πλοίο για διάφορες εργασίες ή που βρίσκονται στην ξηρά και για το πρόβλημα που υπέστησαν φέρει ευθύνη το πλοίο. Αυτή ευθύνη μπορεί να συνδέεται με την ευθύνη του πλοιοκτήτη έναντι προσώπων.
- III. Ζημιές σε εγκαταστάσεις ξηράς, ζημιές στα κρηπιδώματα, σε λιμενικές εγκαταστάσεις όπως αποθήκες, γερανούς κτλ, που προήλθαν από την πρόσκρουση, επαφή του πλοίου σε αυτά.

- IV. Έξοδα απομακρύνσεως ναυαγίου, εφόσον προηγήθηκε το ναυάγιο από την σύγκρουση. Γενικά τα P&I clubs με τις καλύψεις τους μπορεί να περιλαμβάνουν εκτός από την απομάκρυνση, την σήμανση του ναυαγίου και την έγερση όσο περισσότερου μέρους από το ναυάγιο, ώστε να υπάρχει διευκόλυνση προς το πλοιοκτήτη.

3.3.3 Ευθύνες στη νομοθεσία των χωρών που διαπλέει το πλοίο.

Οι πλοιοκτήτες φέρουν ευθύνη για την τήρηση της νομοθεσίας, στις χώρες που θα πλεύσουν τα πλοία τους, να τηρούν τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν υπογραφεί στην κάθε χώρα, και να τηρούν συγκεκριμένα τους νόμους που επηρεάζουν την άφιξη και αναχώρηση των πλοίων από το λιμάνι. Συγκεκριμένα τα P&I clubs καλύπτουν τις παρακάτω ευθύνες:

- I. Πρόστιμα και έξοδα που θα επωμιστούν οι πλοιοκτήτες σε περιπτώσεις ρύπανσης από οποιανδήποτε αιτία και αν προήλθε αυτή. Η Ρύπανση είναι ένα μεγάλο ζήτημα, με το οποίο τα P&I clubs ασχολούνται από το 1967, όπου το ποσό που θα διατεθεί στο πλοίο προς κάλυψη, μπορεί να φτάσει και το ένα δις δολάρια. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται όχι μόνο οι ζημιές που προκλήθηκαν και τις απαιτήσεις που ασκήθηκαν απευθείας στο πλοίο όπως λ.χ. σε σύγκρουση, αλλά και στα άτομα και όλους αυτούς που θα υποστούν της συνέπειες της ρύπανσης από πετρέλαιο στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- II. Πρόστιμα λόγω παραβάσεως της τελωνιακής νομοθεσίας και του κανονισμού λιμένα αναφορικά με το λαθρεμπορία μελών πληρώματος, διαφορές στα συνοδευτικά έγγραφα του φορτίου, λανθασμένες αναγραφές ως προς την ποσότητα, το είδος κτλ.
- III. Πρόστιμα από παράβαση της υγειονομικής νομοθεσίας
- IV. Έξοδα ή πρόστιμα που έχουν σχέση με την λαθρομετανάστευση, εφόσον το πλοίο θεωρηθεί κατηγορούμενο και υπεύθυνο για τις ανάλογες πράξεις.

3.3.4 Διάφορες άλλες ευθύνες και πρόσθετες καλύψεις.

Στη συγκεκριμένη κατηγορία βρίσκονται διάφορου είδους κίνδυνοι που δεν υπόκεινται στις παραπάνω κατηγορίες εξ ολοκλήρου. Η ευθύνη για την περίπτωση ρυμουλκήσεως, κατά την τη διέλευση ή προσέγγιση σε λιμάνι, ή σε ρυμούλκηση πέρα των ορίων του λιμανιού, είναι μία τέτοια ευθύνη. Μία δεύτερη ευθύνη σε αυτή την κατηγορία είναι, για τις ευθύνες του φορτίου, αναφορικά με το αν θα πληρώσει ο πλοιοκτήτης για την ζημιά ή απώλεια στο φορτίο. Σε αυτήν την ευθύνη, περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις που δηλώνονται ψευδής στοιχεία στην φορτωτική για να εκδοθεί αυτή χωρίς παρατηρήσεις, «καθαρή», παρεκτροπή από το συμφωνηθέν ταξίδι. Επίσης, στις ευθύνες αυτές, διακρίνονται οι καλύψεις του P&I club για την γενική αβάρια και την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, ως προς τις ζημιές ή τις

απώλειες, που θα υποστεί το φορτίο. Επιπλέον, υπάρχουν καλύψεις πρόσθετες για ασφάλιση, όπου αυτές χρειάζονται από τους ενδιαφερόμενους και καλύψεις για τους ναυλωτές. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί η ανάγκη της πληρωμής των αποζημιώσεων που καλύπτει ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός, πρώτα από τον πλοιοκτήτη στους απαιτούμενους και ύστερα ο πλοιοκτήτης να διεκδικήσει αυτά τα έξοδα από το αλληλασφαλιστικό οργανισμό.

3.3.5 Η κάλυψη “Omnibus”

Στην αναγνώριση του γεγονότος, ότι ο κατάλογος υποχρεώσεων στις οποίες ο πλοιοκτήτης υπόκεινται συνέχεια και η συνεχή αύξηση αυτών με απρόβλεπτους τρόπους, τα P&I clubs με τους όρους τους δίνουν λύση σε αυτό. Οι διευθυντές έχουν την ευχέρεια να συζητήσουν και να «περάσουν» σε μία κάλυψη για αποζημίωση που δεν υπάρχει ρητά στους όρους και τους κανόνες του συνεταιρισμού, με την μοναδική προϋπόθεση να βρίσκεται στο ευρύ πεδίο εφαρμογής της κάλυψης του club και δεν εξαιρούνται ρητά σε κάποιο άλλο σημείο του κανονισμού. Αυτό πραγματοποιείται, για να υπενθυμίσει τα μέλη των P&I clubs, ότι είναι μέλη μιας ένωσης προς όφελος και προστασίας αυτών, αντίθετα με αυτό που συμβαίνει στις ασφαλιστικές εταιρείες. Αυτή η αντιμετώπιση μίας έκτακτης ανάγκης που δεν έχει παρουσιαστεί άλλη φορά, δίνει στα μέλη, την αίσθηση της ασφάλειας και του συμπεράσματος ότι κανένας κίνδυνος δεν αποκλείεται εφόσον υπόκειται στη φύση των κινδύνων που ασφαλίζονται από ένα P&I club.

3.4 Το αποτέλεσμα της δημιουργίας των P&I Club στη ναυτιλία.

Έχουν περάσει ήδη εκατό πενήντα χρόνια από τη δημιουργία και την σύσταση του πρώτου Protection Club, το οποίο χρησιμοποίησε την ίδια αρχή προστασίας των πλοιοκτητών από κινδύνους που δεν καλύπτονταν από τους ασφαλιστές. Πολλά στοιχεία δεν είναι ίδια όπως συνήθιζαν να είναι πριν από εκατό χρόνια, καθώς τα P&I clubs, έχουν επεκτείνει τους ορίζοντές τους, καλύπτοντας ακόμα περισσότερους κινδύνους που εμφανίστηκαν ενοποιημένα, με τον μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα. Ωστόσο το βασικό πνεύμα της παροχής στα μέλη, μίας συνολικής κάλυψης από απαιτήσεις που θα εμφανιστούν από τρίτους, από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες, αυτές που θα προκύψουν από τους πολύ συγκεκριμένους, υπό πολλών προϋποθέσεων, όρων που καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρείες και τέλος καλύψεων για θέματα νομικά με το κάθε κράτος, για τα φορτία, τα συμφέροντα από τα ναυλοσύμφωνα και τα sales contracts.

Συνεπώς, διακρίνεται η ανάγκη για την ασφάλεια των εμπορευμάτων, των προσώπων που επιβαίνουν στα πλοία και πραγματοποιούν το ταξίδι και του τρόπου που διακινούνται και συναλλάσσονται αυτά στο θαλάσσιο εμπόριο. Η ανάγκη της αισιοδοξίας του «όλα θα πάνε καλά» και του σίγουρου ασφαλούς αποτελέσματος, σε

μία σύγχρονη ναυτιλία που εξελίσσεται στην τεχνολογία και δεν μπορεί να εγγυηθεί κάτι παρόμοιο, καθώς τα απρόβλεπτα περιστατικά θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Η ανάγκη για κάλυψη όλων των κινδύνων που επιφέρει η ναυτιλία, χωρίς την αναζήτηση ασφαλιστικών εταιρειών, ασφαλειομεσιτών και τα έξοδα που αυτοί προκαλούν στους εφοπλιστές και πλοιοκτήτες. Η ανάγκη για πλήρη και επαρκής ασφάλεια σε περιπτώσεις σύγκρουσης, τραυματισμών, ατυχημάτων, ρυπάνσεως και προβλημάτων, ζημιών που θα δημιουργήσει το πλοίο στις εγκαταστάσεις της εκάστοτε χώρας. Η ανάγκη για υπενθύμιση των κινδύνων που θα υποστούν οι πλοιοκτήτες, τα πληρώματα σε αυτούς και στο περιβάλλον, μέσω μιας μεθόδου παροχής πληροφοριών και αποφυγής αυτών των κινδύνων. Αναμφίβολα οι ανάγκες αυτές οδηγούν στην αναζήτηση ενός φορέα ασφάλισης που θα «καθησυχάσει» τους εμπλεκόμενους στο χώρο της ναυτιλίας.

Συνοψίζοντας, η ανάγκη για κάλυψη των ευθυνών, των ζημιών, των προβλημάτων, των ατυχημάτων, των απωλειών και όλων των κινδύνων που επιφέρει το ναυτιλιακό περιβάλλον στους πλοιοκτήτες, έδωσε ως αποτέλεσμα στην σύγχρονη ναυτιλία τα P&I Clubs. Οι αλληλασφαλιστικοί αυτοί συνεταιρισμοί, με την ιδιαιτερότητα του τρόπου λειτουργίας τους και τον τρόπο που αναπτύσσουν τα κεφάλαιά τους, ώστε να καλύπτουν τους ασφαλιζομένους τους, τα μέλη τους, στοχεύουν στην προστασία και στην υποστήριξη των φορέων αυτών που επηρεάζονται από τους κινδύνους της ναυτιλίας. Η δημιουργία των ενώσεων αυτών συντελεί σε μία ασφαλέστερη ναυτιλία, της οποίας οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν κινδυνεύουν και προστατεύονται, με αποτέλεσμα να συνεχίζουν να αναπτύσσονται και να ακμάζουν. Με αυτούς τους τρόπους τα P&I Clubs έδωσαν την δική τους σημασία στο ναυτιλιακό χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ

4.1 Σχέση μεταξύ νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I Clubs.

Στα προηγούμενα κεφάλαια διατυπώθηκε ο ορισμός, ο τρόπος λειτουργίας, η ιστορική εξέλιξη, οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των νηογνωμόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I clubs στη σύγχρονη ναυτιλία, όπως και το πώς επηρεάζεται αυτή από την εμπλοκή τους. Αναλύθηκε ο θαλάσσιος κίνδυνος και πώς αυτός ασφαλίζεται στην κάθε περίπτωση και από ποιον φορέα. Οι νηογνώμονες επηρεάζουν την λειτουργία των ασφαλιστικών εταιρειών όταν κρίνουν τα πλοία αξιόπλοα και συνεπώς επηρεάζεται και η λειτουργία των P&I clubs. Και οι τρεις αυτοί φορείς

συμβάλλουν στην ασφαλή και αξιόπιστη εκτέλεση των θαλασσιών μεταφορών λόγω της φύσης τους, των υποχρεώσεών τους και των καλύψεων που προσφέρουν.

Η ναυτιλία περιλαμβάνει πολλούς κλάδους, απασχολεί μεγάλο αριθμό προσωπικού και η γενική ναυτιλιακή εμπορική επιχείρηση είναι αυτή που αναπτύσσεται παράλληλα με τον γενικό όρο της ναυτιλίας. Οι κίνδυνοι και οι πιθανές ζημιές, που θα υποστεί το πλοίο για να εκτελέσει το καθήκον του είναι πολλές και οι νηογνώμονες έχουν φροντίσει αυτό να είναι κατάλληλο για να ανταπεξέλθει σε αυτούς, όπως και να μην τους προκαλέσει. Στη συνέχεια οι ασφαλιστικές εταιρείες θα φροντίσουν να ασφαλίσουν τους περισσότερους κινδύνους, με έναν τρόπο όπου θα μεγαλώνουν τα κέρδη τους αλλά παράλληλα θα προσφέρουν την ασφάλεια που χρειάζεται ο πλοιοκτήτης. Όμως στις περισσότερες φορές οι κίνδυνοι αυτοί δεν καλύπτονται επαρκώς, οι ασφαλιστικές εταιρείες αρνούνται να ανεβάσουν το όριο των ευθυνών τους και του ρίσκου που αυτές θα επωμιστούν, με αποτέλεσμα να υπάρχουν κίνδυνοι που πρέπει επειγόντως να ασφαλισθούν. Εκεί λαμβάνει μέρος ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός, ο οποίος κατανοώντας τα προβλήματα αυτά έχει ιδρυθεί ακριβώς για αυτόν το σκοπό, δηλαδή την προστασία των μελών του από τις ευθύνες και τις απαιτήσεις για αποζημιώσεις.

Η σχέση των φορέων υπηρεσιών για την ασφάλιση και την αξιοπλοΐα ενός πλοίου, ήταν από πολλά χρόνια πριν όσο σημαντική είναι και η ανάγκη να ταξιδέψει το πλοίο με ασφάλεια και να επωφεληθούν, τα συμβαλλόμενα σε αυτό το εμπόριο, μέλη. Τα εμπορεύματα θα φορτωθούν από τους πωλητές ή τους αγοραστές, στο πλοίο, οι οποίοι αναμένουν αυτά να φτάσουν στο προορισμό τους σε καλή κατάσταση, ώστε να πραγματοποιηθεί το εμπόριο. Οι ναυλωτές θα επιλέξουν το πλοίο που θα θεωρήσουν αυτοί κατάλληλο, για την μεταφορά και θα το ναυλώσουν. Έτσι λοιπόν, θα χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες που θα τους δώσει ο νηογνώμονας για την καταλληλότητα του πλοίου, την κλάση του, την ισχύ των πιστοποιητικών του, τις επισκευές που έχουν γίνει σε αυτό, την συντήρηση και τις επιθεωρήσεις, όπως και τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει το πλοίο. Το όνομα του νηογνώμονα και η φήμη του θα συντελέσουν σημαντικά στην απόφαση των ναυλωτών για την επιλογή του πλοίου.

Εφόσον οι ναυλωτές επιλέξουν το πλοίο και οι όροι συμφωνηθούν στο ναυλοσύμφωνο, το πλοίο θα διαταχθεί να πλεύσει σε ένα συγκεκριμένο προορισμό με συγκεκριμένους όρους. Οι κίνδυνοι σύγκρουσης, πρόσκρουσης, απώλεια φορτίου ή μη καταλληλότητα αυτού, όπως και οι τραυματισμοί μελών του πληρώματος, φωτιάς, αβαρίας, διάσωσης και οι υπόλοιποι κίνδυνοι που έχουν αναφερθεί στα παραπάνω κεφάλαια θα απασχολήσουν τους ασφαλιστές. Ο πλοιοκτήτης θα έχει φροντίσει για την ασφάλεια του πλοίου, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο όπως, θα έχει φροντίσει για την αξιοπλοΐα του πλοίου. Η εξασφάλιση αυτή θα έχει πάρει μέρος με ασφαλιστικά συμβόλαια και με την προστασία που θα του προσφέρει το P&I Club. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να πληρώσει αυτά τα έξοδα ώστε να ασφαλίσει τις ευθύνες, τις απώλειες, τους κινδύνους, τις ζημιές και τις οποιεσδήποτε απαιτήσεις για αποζημίωση έρθει αντιμέτωπος, ώστε να μην ζημιωθεί από την μεταφορά αυτή του φορτίου, παρά μόνο

να επικαρπωθεί με κέρδη. Άρα, με αυτόν τον τρόπο διακρίνεται η ανάγκη για διαφύλαξη των κεφαλαίων του πλοιοκτήτη, όπως και του ναυλωτή, πωλητή ή αγοραστή εφόσον επιθυμούν να καλύψουν και αυτοί τους κινδύνους που είναι εκτεθειμένοι, μέσα από την σχέση που έχουν οι αρμόδιοι οργανισμοί.

Εν τέλει η σχέση αυτή μεταξύ των νηογνομόνων, ασφαλιστικών εταιρειών και P&I clubs μπορεί να μην είναι κοινής συνεργασίας, αλλά όπως έχουμε προαναφέρει με τα παραπάνω, ο ένας θεσμός επηρεάζεται από τον άλλον ως προς την απόκτηση κέρδους. Αυτή η απόκτηση κέρδους έχει οδηγήσει στην ασφάλεια και προστασία των κινδύνων από την θαλάσσια περιπέτεια στην οποία θα εμπλακούν τα ανάλογα μέρη.

4.2 Σημασία της σχέσεως των φορέων ασφάλισης και νηογνομόνων στη σύγχρονη ναυτιλία.

Η σχέση που έχει δημιουργηθεί μεταξύ των φορέων ασφάλισης και νηογνομόνων, έχει βοηθήσει την σύγχρονη ναυτιλία να αναπτυχθεί, να προσαρμοστεί στους καινούριους κινδύνους που εμφανίστηκαν, το ναυτιλιακό περιβάλλον να γίνει πιο ασφαλές και οι ζημιές να μειωθούν.

Στο ναυτιλιακό περιβάλλον έχουν αντιμετωπιστεί τα προβλήματα, οι ζημιές και οι απώλειες, διότι οι εμπλεκόμενοι σε αυτό επιθυμούν να αναπτύξουν συνεχώς την οικονομική τους κατάσταση. Παραδείγματα όπως ρύπανση από πετρέλαιο, ζημιές από πρόσκρουση και σύγκρουση στη γάστρα του σκάφους, τα μηχανήματα αυτού και τον εξοπλισμό όπως και τις ζημιές στις εγκαταστάσεις του λιμανιού ή του άλλου πλοίου, τραυματισμοί, φυσικοί θαλάσσιοι κίνδυνοι, φωτιές, εκρήξεις, πόλεμοι και πειρατεία, ζημιές κατά την φορτοεκφόρτωση, καθυστερήσεις και λανθασμένες φορτωτικές. Όλοι αυτοί οι κίνδυνοι, οι ήδη προαναφερθέντες και άλλοι εξίσου σημαντικοί που αναλύονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια των ασφαλιστικών εταιρειών και των κανόνων προστασίας των P&I clubs, είναι οι λόγοι που οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, τα πληρώματα, οι φορτωτές και αγοραστές φορτίου, ζημιώνονταν και υπήρχαν προβλήματα.

Οι νηογνώμονες, με τις ευθύνες που έχουν αυτοί ως αναγνωρισμένοι από το κράτος, έχουν συμβάλει με τον τρόπο τους, στην ασφαλέστερη μεταφορά των εμπορευμάτων και την διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος, με πρώτο και κύριο σκοπό τους, την καταλληλότητα του πλοίου. Εκδίδουν κανονισμούς για την διατήρηση της καταλληλότητας, τα επιθεωρούν σε όλη τη διάρκεια της ναυτιλιακής ζωής τους και όποτε απαιτηθεί, εκδίδουν πιστοποιητικά και τοποθετούν τα πλοία σε κλάσεις. Αυτές και άλλες που έχουν αναλυθεί στο κεφάλαιο ένα, είναι οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις που έχουν απέναντι στα πλοία. Από τους νηογνώμονες, θα κριθεί η κλάση και η καταλληλότητα ενός πλοίου εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους και από τους νηογνώμονες θα δοθεί η πρώτη γνώμη για το πλοίο η οποία θα το ακολουθεί για την υπόλοιπη ναυτιλιακή του ζωή. Με αυτόν τον τρόπο οι νηογνώμονες θα έχουν δώσει την δική τους σημασία για ένα κομμάτι της ναυτιλίας, όπως επίσης θα έχουν

ήδη βοηθήσει τους ασφαλιστές να ασφαλίσουν το πλοίο αφού θα το κρίνουν κατάλληλο και θα είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά για την αξιοπλοΐα του, τους ναυλωτές να το εμπιστευτούν και τα P&I clubs, να προστατέψουν το πλοιοκτήτη για τις ευθύνες που δεν θα καλύψουν οι ασφαλιστές.

Η σχέση μεταξύ των νηογνώμωνων, ασφαλιστικών εταιρειών και των P&I clubs είναι ένας ισχυρός δεσμός που συντελεί στη σύγχρονη ναυτιλία με τον δικό του τρόπο. Αποτέλεσμα αυτής της σχέσης είναι η αξιόπιστη, ασφαλής, αναμφίβολη εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών, έχοντας σε συνεχή έλεγχο του κινδύνου, τις ζημιές, τις απώλειες και οποιαδήποτε αναγνωρισμένη περίπτωση που θα προκαλέσει ζημία σε αυτούς που εμπλέκονται σε αυτή την μεταφορά.

4.3 Επίλογος.

Κλείνοντας, στην πτυχιακή αυτή εργασία, στα παραπάνω κεφάλαια, αναφέρθηκαν αναλυτικά στοιχεία για τις ασφαλιστικές εταιρείες, τους νηογνώμονες και τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς.

Τα στοιχεία αυτά, βοηθούν στην κατανόηση της σοβαρής φύσης των δραστηριοτήτων και των τομέων που αυτοί οι φορείς, εταιρείες, ασχολούνται. Τα στοιχεία τα οποία αναφέρουν την επιρροή τους στο κόσμο της σύγχρονης ναυτιλίας. Στη ναυτιλία όπου οι κίνδυνοι και οι θαλάσσιες περιπέτειες δεν σταματούν, οι ευθύνες θα παίρνουν μέρος συχνά για να αποζημιωθούν τα ανάλογα μέλη, οι ζημιές θα πρέπει να επισκευαστούν και το πλοίο θα πρέπει να είναι κατάλληλο όπως δηλώνει η κλάση του και τα πιστοποιητικά του. Ο ρόλος, η ευθύνη, οι απαιτήσεις, οι καλύψεις και οι υπηρεσίες είναι αντικείμενα που απασχολούν τους ασφαλιστικούς φορείς, τους νηογνώμονες και αυτούς που θα χρησιμοποιήσουν τις παροχές αυτών. Η ασφάλεια για την ναυτιλιακή επιχείρηση του πλοιοκτήτη, στον οικονομικό και εμπορικό τομέα είναι αυτή που οδήγησε τους νηογνώμονες να του ορίσουν κανονισμούς, τους ασφαλιστές να τον ασφαλίσουν για τις ζημιές και τους κινδύνους που μπορεί να υποστεί και τα P&I Clubs να τον προστατέψουν για τις ευθύνες που δεν καλύφθηκαν. Η σύγχρονη ναυτιλία επηρεάστηκε με τις συζητήσεις στα περίφημα coffee house shops του Λονδίνου από το 1760 και έφτασε σήμερα στην μορφή που γνωρίζεται, με όλα τα εμπλεκόμενα μέλη να επωφελούνται με μεγάλα οικονομικά οφέλη. Οφέλη που αποκτήθηκαν λόγω της δύσκολης φύσης της ναυτιλίας και του θαλάσσιου εμπορίου. Της σύγχρονης ναυτιλίας που συναρπάζει και θα συνεχίζει να συναρπάζει στο μέλλον, τους πιστούς ακόλουθούς της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Διάφορα εγκυκλοπαιδικά στοιχεία από:

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%8D%CE%BB%CE%B7:%CE%9A%CF%8D%CF%81%CE%B9%CE%B1>

Και : https://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page

ΚΑΝΔ και ΚΙΝΔ, σημειώσεις από το ΔΠΘ Νομικής.

Ναυτιλιακό Δίκαιο (Βιβλίο του Ευγενίδου Ιδρύματος)

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B7%CE%BF%CE%B3%CE%BD%CF%8E%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%B1%CF%82>

https://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd's_Register

https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society

https://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd's_Coffee_House

https://en.wikipedia.org/wiki/American_Bureau_of_Shipping

https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/publications/Publications_image/class_entry_greek.pdf

https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance

<https://www.alandia.com/marine-insurances/hull-machinery>

Ναυτική ασφάλιση, του Δρ Βαγγέλη Τσουκάτου

<https://blog.ordoro.com/2012/12/30/institute-cargo-clauses/>

<http://www.gard.no/web/updates/content/53305/war-risk-insurance>

<http://www.kominsur.ee/en/merekindlustus/loss-of-hire-insurance/>

<http://www.gard.no/web/updates/content/52703/loss-of-hire-insurance>

<https://www.norclub.no/products/construction-all-risks/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance

<http://www.ukpandi.com/about-us/rules-cover/introductory-guide-to-pi-cover/>

<http://www.dgsmarine.com/history-of-protection-and-indemnity.php>

<http://www.openarchives.gr/view/222684>

http://en.cosco.com/art/2013/4/21/art_812_35936.html

<http://www.american-club.com/page/protection-indemnity-insurance>