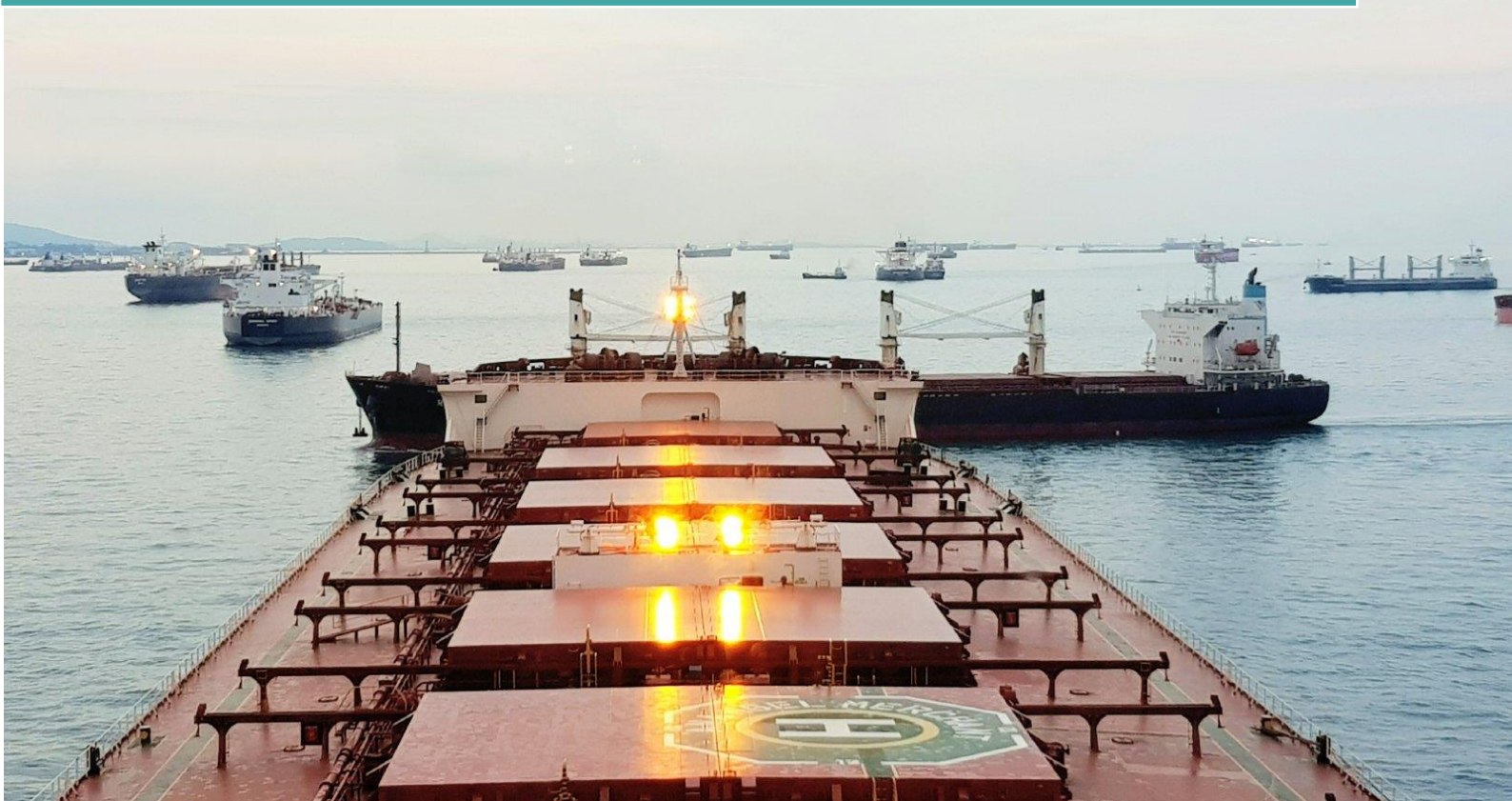


2021

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



**ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ
ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ**

ΚΑΡΥΠΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

**ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ
ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΚΑΡΥΠΙΔΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
Α.Γ.Μ: 4288**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/5/2020
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT.....	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	6
ABSTRACT.....	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

1.1 Ορισμός ναυτικών ατυχημάτων.....	8
1.2 Είδη ναυτικών ατυχημάτων.....	9
1.2.1 Βύθιση πλοίου (foundering or sinking).....	9
1.2.2 Προσαράξεις (grounding).....	9
1.2.3 Συγκρούσεις (collision)	10
1.2.4 Πυρκαγιές - Εκρήξεις (fire – explosion).....	11
1.2.5 Ζημιές στη δομή του πλοίου (structural failure).....	12
1.3 Παράγοντες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων.....	12
1.3.1 Ανθρώπινος παράγοντας.....	12
1.3.2 Φυσικά φαινόμενα.....	13
1.3.3 Κατασκευαστικό σφάλμα/ Προβλήματα εξοπλισμού.....	13
1.4 Θαλάσσια Ρύπανση ως αποτέλεσμα ναυτικού ατυχήματος.....	14
1.5 Διοικητικός έλεγχος ναυτικών ατυχημάτων.....	16
1.5.1 Διαδικασία του διοικητικού ελέγχου.....	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

2.1 Ορισμός και σκοπός της ναυτασφάλισης.....	20
2.2 Ιστορική αναδρομή ναυτικής ασφάλισης.....	20
2.3 Βασικοί ορισμοί ναυτασφάλισης.....	22
2.3.1 Αρχές που διέπουν την θαλάσσια ασφάλιση.....	24
2.4 Χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφάλισης.....	26
2.5 Κλάδοι της ναυτικής ασφάλισης.....	26
2.5.1 Ασφάλιση πληρώματος.....	26
2.5.2 Ασφάλιση φορτίου.....	27
2.5.3 Ασφάλιση πλοίου.....	27
2.5.4 Ασφάλιση σκάφους και μηχανολογικού εξοπλισμού.....	28
2.5.5 Ασφάλιση προς τρίτους.....	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

3.1 Το Lloyd's of London.....	29
3.1.1 Η ιστορία του Lloyd's του Λονδίνου.....	29
3.1.2 Δομή της Ένωσης.....	30
3.1.3 Συμβούλιο του Lloyd's.....	31
3.1.4 Πρόεδροι του Lloyd's.....	32
3.1.5 Ανώτατα στελέχη του Lloyd's.....	32
3.2 Οι ασφαλιστικές εταιρείες.....	33
3.3 Το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου.....	33
3.4 London P&I Clubs (Προστασίας και Αποζημίωσης).....	34
3.4.1 Τι είναι τα P&I Clubs και ποιος είναι ο σκοπός τους.....	34
3.4.2 Οργανωτική δομή και τρόπος λειτουργίας των P&I Clubs.....	35
3.4.3 Παροχή υπηρεσιών P&I Clubs στα μέλη τους.....	36
3.4.4 Γενικές αρχές των P&I Clubs.....	37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	
4.1 Αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης.....	39
4.2 Ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος.....	44
4.3 Ναυτεργατικό ατύχημα και Ευθύνη Πλοιοκτήτη.....	55
 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	 57

Δήλωση αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύεται τα ναυτικά ατυχήματα, την ναυτική ασφάλιση και την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Πριν την έναρξη συγγραφής της εργασίας είχα ελάχιστες γνώσεις σχετικά με τα θέματα που αναλύονται. Οι παράγοντες που με ώθησαν στην επιλογή του συγκεκριμένου θέματος ήταν αρχικά το ενδιαφέρον μου για την Ναυτική Ασφάλιση, έναν κλάδο που συνεχώς εξελίσσεται και είναι υψίστης σημασίας για την ναυτιλία, για την διαδικασία που ακολουθείται ώστε να ερευνηθεί διεξοδικά και να αποδοθούν ευθύνες για ένα ναυτικό ατύχημα καθώς και η σιγουριά πως οι γνώσεις του επιβλέποντα καθηγητή κ. Ιωάννη Σιδέρη θα αποτελέσουν θεμέλιο για τις δικές μου γνώσεις επί του θέματος.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας δίνεται ο ορισμός και τα είδη των ναυτικών ατυχημάτων καθώς και οι παράγοντες που ευθύνονται για αυτά. Στη συνέχεια αναλύεται η διαδικασία του διοικητικού ελέγχου, δηλαδή η διεξοδική έρευνα από τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εντοπιστούν οι αιτίες και οι υπαίτιοι που οδήγησαν σε αυτό το αποτέλεσμα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται ιστορική αναδρομή της ναυτικής ασφάλισης και δίνεται ο ορισμός της και βασικοί ορισμοί που απαιτείται να γνωρίζουμε ώστε να κατανοήσουμε της λειτουργία και χρησιμότητα της. Στη συνέχεια αναλύονται οι αρχές και τα χαρακτηριστικά της και ακολούθως παρουσιάζονται οι κλάδοι της ναυτικής ασφάλισης.

Το τρίτο κεφάλαιο δίνει έμφαση στους φορείς ναυτικής ασφάλισης που προστατεύουν την παγκόσμια ναυτιλία. Αρχικά αναλύεται το Lloyd's of London, έπειτα οι Ασφαλιστικές Εταιρείες και το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου και τέλος τα London P&I Clubs (Προστασίας και Αποζημίωσης) που κατέχει εξέχουσα θέση στην ναυτική ασφάλιση.

Τέλος, το τέταρτο κεφάλαιο εξετάσει την Αστική Ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ζημίας ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, σε περίπτωση ατυχήματος επιβατών ή απώλειας αποσκευών τους και τέλος σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος.

ABSTACT

This graduate work deals with maritime accidents, maritime insurance and the civil liability of the ship-owner. Before starting to write the work, I had little knowledge about the topics being analyzed. The factors that prompted me to choose the topic where initially my interest in maritime insurance, an industry that is constantly evolving and of the utmost importance of shipping, for the process followed in order to thoroughly investigate an assigned responsibility for a maritime accident and the certainty that the knowledge of the supervising professor. Mr. Ioannis Sideris will form a foundation for my own knowledge on the subject.

The first chapter of the work gives the definition and types of maritime accidents and the factors responsible for them. That administrative control procedure is then analysed, a thorough investigation by the competent authorities in order to identify the causes and culprits that led to this result.

The second chapter takes a historical look back at maritime insurance and gives its definition and basic definitions that we need to know in order to understand its fraction and usefulness. The principles and characteristics are then analysed, and the maritime insurance sectors are presented.

The third chapter emphasizes the maritime insurance institutions that protect global shipping. Lloyd's of London, then insurance companies and the London institute of insurance are analysed and finally London P&I Clubs (Protection and Compensation) which holds a prominent position in maritime insurance.

The last chapter examines the civil liability of the shipowner in case of pollution from diesel fuel in case of passenger accident, loss of luggage and in case of seafaring accident.

Κεφάλαιο 1ο: Ναυτικά Ατυχήματα

1.1 Ορισμός ναυτικών ατυχημάτων

«Κώδικας του IMO για τη Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» (Casualty Investigation Code – εφεξής «Κώδικας Διερεύνησης Ατυχημάτων ή Κώδικας του IMO») νοείται ο Κώδικας των διεθνών προτύπων και των προτεινόμενων πρακτικών για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας σε ένα ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν», που υιοθετήθηκε με την υπ' αριθμ' 255 Απόφαση της 84ης Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Res. 255 MSC (84)), της 16ης Μαΐου 2008 και ενσωματώθηκε στο Κεφάλαιο XI-1/6 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 74) με την υπ' αριθμ' 257 Απόφαση της ίδιας Συνόδου, στην επικαιροποιημένη κάθε φορά έκδοσή του.

Σύμφωνα με τον Κώδικα του IMO «Ναυτικό Ατύχημα» (Marine Casualty) ορίζεται κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, που κατέληξε σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα, τα οποία έλαβαν χώρα σε άμεση σύνδεση με τις λειτουργίες του πλοίου:

A) Ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.

(Πραγματική απώλεια υπάρχει όταν το πλοίο χάνεται ολοσχερώς ενώ τεκμαρτή όταν το πλοίο δεν έχει καταστραφεί τελείως, παρόλα αυτά τα έξοδα ανέλκυσης, επισκευής και επαναφοράς του σε κανονική κατάσταση ξεπερνούν τα τρία τέταρτα της ασφαλιστικής του αξίας. Τεκμαρτή ολική απώλεια υπάρχει όταν η επισκευή δεν είναι δυνατή στον τόπο του ατυχήματος και ούτε μπορεί να γίνει ρυμούλκηση του πλοίου σε επισκευαστική βάση ή να προσκομισθούν σε αυτό μέσα για την επισκευή του.)

B) Εγκατάλειψη του στους ασφαλιστές.

Γ) Οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα.

Δ) Απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά ποσοστό πάνω από το ένα τέταρτό του.

Ε) Σοβαρή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου.

Για να θεωρηθεί ότι επήλθε διαρκής ακυβερνησία πρέπει να χρησιμοποιήθηκαν ρυμουλκά ή να ζητήθηκε η βοήθειά τους. Σε περίπτωση βλάβης της μηχανής ή του πηδαλίου που υπάρχει προσωρινή ακυβερνησία δεν θεωρείται ναυτικό ατύχημα βάσει νόμου.

ΣΤ) Απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Ο τραυματισμός ή ο θάνατος ενός ατόμου θα πρέπει να οφείλεται σε γεγονός που έχει σχέση με το πλοίο, όπως πυρκαγιά, σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη. Σύμφωνα με τον νόμο δεν θεωρείται ναυτικό ατύχημα αν συμβεί σοβαρός τραυματισμός ή θάνατος από εγκληματική ενέργεια ή αμέλεια του παθόντος.

Ζ) Προσάραξη ή ανικανότητα (ακυβερνησία) πλοίου να πλεύσει ή εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση.

Η) Σοβαρότατη ζημιά στο περιβάλλον ή ενδεχόμενο πρόκλησης σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον, η οποία προκλήθηκε από τη ζημιά ενός πλοίου ή πλοίων.

Θ) Ρύπανση του περιβάλλοντος ως αποτέλεσμα βλάβης του πλοίου και που προκλήθηκε εξαιτίας λειτουργιών του πλοίου.

Ο όρος «ναυτικό ατύχημα» δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια πλοίου, ατόμου ή του περιβάλλοντος.

1.2 Είδη ναυτικών ατυχημάτων

1.2.1 Βύθιση πλοίου (foundering or sinking)

Η βύθιση του πλοίου είναι ένα αποτέλεσμα- φυσική κατάληξη των ακόλουθων συμβάντων:

- σύγκρουση ενός πλοίου με άλλο πλοίο (όπως το MV Dona Paz, Φιλιππίνες, 1987),
- πρόσκρουση σε ύφαλο (όπως το Tek Sing, Θάλασσα της Νότιας Κίνας, 1822) ή σε βραχονησίδες (όπως το Εξπρές Σάμινα, Αιγαίο Πέλαγος Ελλάδα, 2000/ Χειμμάρα, Νότιο Ευβοϊκό, 1947) ή σε παγόβουνο (όπως το RMS Titanic, Βόρειος Ατλαντικός, 1912)
- Δυσμενείς συνθήκες/ κακοκαιρία (όπως το MV Le Joola, Σενεγάλη, 2002)
- Κλίση/ μετατόπιση φορτίου (όπως το Φ/Γ FOM, Μαύρη Θάλασσα, 2018).

1.2.2 Προσαράξεις (grounding)

Ως προσάραξη πλοίου καλείται η κατάσταση κατά την οποία το πλοίο επικάθεται στον πυθμένα της θάλασσας. Η προσάραξη μπορεί να θεωρηθεί είτε ακούσια, όταν πρόκειται για ναυτικό ατύχημα, είτε εκούσια, όταν το πλοίο εσκεμμένα προσαράζει για κάποιο σκοπό, που αφορά την ασφάλειά του.

Η εκούσια προσάραξη μπορεί να αποφασιστεί να πραγματοποιηθεί όταν το πλοίο, λόγω σύγκρουσης, διαρροής, πυρκαγιάς ή άλλης σοβαρής αιτίας, είναι βέβαιο ότι θα βυθιστεί. Εφόσον ο χρόνος το επιτρέπει η

προσάραξη γίνεται με κατάλληλο σχεδιασμό, ώστε να περιορισθούν οι ζημιές που τυχόν θα προκληθούν και να διευκολυνθεί η πιθανή επανάπλευση του πλοίου μετά την εκτέλεση των πρόχειρων επισκευών.

Η ακούσια προσάραξη είναι από τα πιο συνηθισμένα ναυτικά ατυχήματα και με τις δυσμενέστερες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές. Κύρια αιτία της είναι η λανθασμένη εκτίμηση της θέσης του πλοίου κοντά σε περιοχές με αβαθή ή βλάβη του πηδαλίου ή/και της μηχανής στις ίδιες περιοχές ή κοντά στις ακτές ή σε διάυλο.

Η προσάραξη προκαλείται επίσης λόγω περιστροφικής παλίρροιας. Υπάρχουν πολλά λιμάνια σε όλο τον κόσμο που επιτρέπουν στα πλοία να εισέρχονται μόνο κατά τη διάρκεια παλίρροιας λόγω του προβλήματος του βυθίσματος. Μια απρόβλεπτη αλλαγή στις παλίρροιας, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε ένα λιμάνι, μπορεί να οδηγήσει σε προσάραξη του πλοίου.

1.2.3 Συγκρούσεις (collision)

Η σύγκρουση πλοίου είναι η διαρθρωτική επίδραση μεταξύ δύο πλοίων ή ενός πλοίου και ενός επιπλέοντος ή ακόμα αντικειμένου όπως ένα παγόβουνο . Οι συγκρούσεις μεταξύ πλοίων είναι από τα σοβαρότερα ναυτικά ατυχήματα και οφείλονται κυρίως στη μη πιστή εφαρμογή του Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, ειδικότερα σε περιπτώσεις περιορισμένης ορατότητας ή περιορισμένου χώρου πλεύσης. Οι συγκρούσεις πλοίων έχουν ιδιαίτερη σημασία σε θαλάσσια ατυχήματα.

Μερικοί λόγοι είναι:

- Η απώλεια της ανθρώπινης ζωής
- Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πετρελαιοκηλίδων , ειδικά όταν εμπλέκονται μεγάλα βυτιοφόρα
- Οικονομικές συνέπειες για τις τοπικές κοινότητες κοντά στο ατύχημα.
- Οι οικονομικές συνέπειες για τους πλοιοκτήτες , λόγω απώλειας πλοίου ή κυρώσεων.
- Ζημιά σε παράκτιες ή υπεράκτιες υποδομές, για παράδειγμα σύγκρουση με γέφυρες .

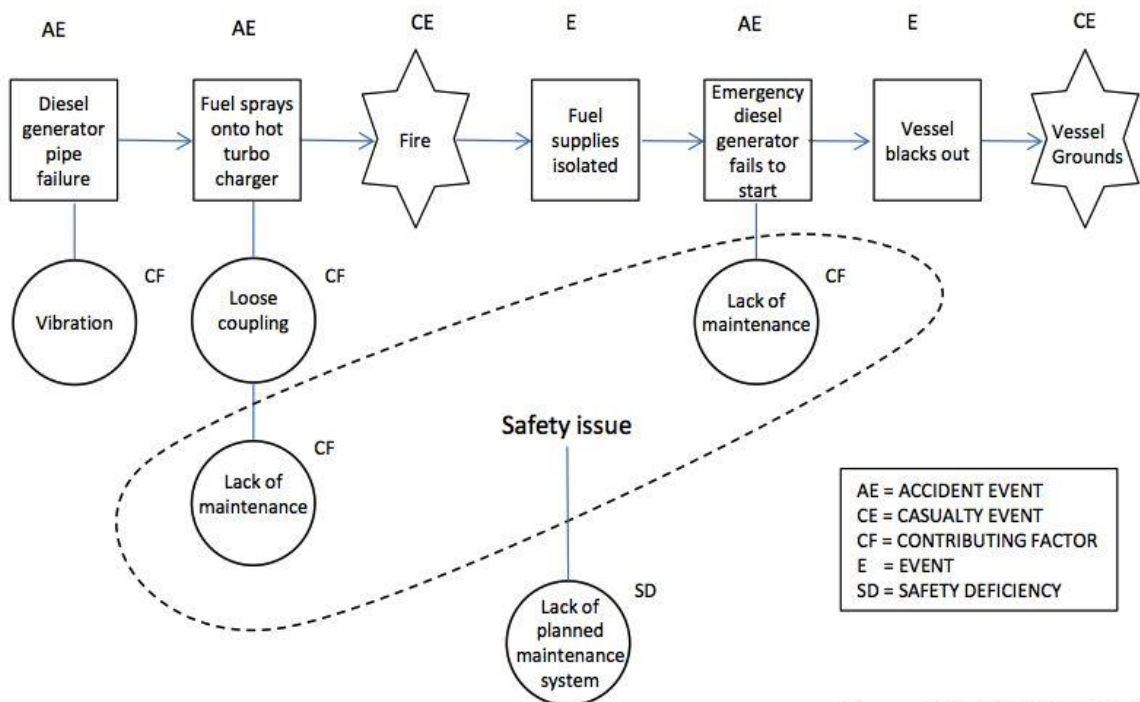
Καθώς οι θαλάσσιες λωρίδες αυξάνονται περισσότερο και οι ταχύτητες του πλοίου αυξάνονται, υπάρχει μια καλή πιθανότητα ένα πλοίο να αντιμετωπίσει ένα σημαντικό ατύχημα κατά τη διάρκεια της ζωής του. Οι υψηλότερες ταχύτητες μπορεί να προκαλέσουν μεγαλύτερα λειτουργικά φορτία, όπως χτύπημα ή υπερβολικά σοβαρά φορτία, για παράδειγμα κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης. Οι πυκνότερες θαλάσσιες διαδρομές αυξάνουν την πιθανότητα ατυχήματος - ιδίως σύγκρουσης - που περιλαμβάνει πλοία ή πλοία και ακτές ή υπεράκτιες κατασκευές.

1.2.4 Πυρκαγιές - Εκρήξεις (fire – explosion)

Ένας ακόμα σύννηθες τύπος ναυτικού ατυχήματος είναι οι εκρήξεις και πυρκαγιές εν πλω. Ο τύπος αυτού του ατυχήματος έχει κοστίσει εκατοντάδες ζωές ναυτικών εξαιτίας της φύσης του πολλές φορές (εύφλεκτα υλικά φορτία) αλλά και της δυσκολίας που υπάρχει να σπεύσει άμεσα βοήθεια. Μερικές από τις πιο συνηθισμένες εργασίες και λειτουργίες του πλοίου που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά:

- Το βραχυκύκλωμα (οφείλεται σε φθαρμένο ηλεκτρικό εξοπλισμό, κακή χρήση ηλεκτρικού ρεύματος)
- Θερμογόνες εργασίες (οξυγονοκοπή, ηλεκτροσυγκόλληση)
- Αυτόματη ανάφλεξη (η οποία είναι μια χημική αντίδραση μεταξύ υλικών που έρχονται σε επαφή με άλλα υλικά ή ουσίες)
- Αυτοθέρμανση – Αυτανάφλεξη (όταν στο εσωτερικό ενός υλικού παραχθεί αρκετή θερμότητα ώστε να δημιουργηθούν χημικές αντιδράσεις μέχρι το σημείο ανάφλεξης του υλικού)
- Διαρροή πετρελαιοειδών
- Καυτές επιφάνειες (σωλήνες ατμού, καπναγωγοί, υπερθερμαντήρες, λέβητες, εστίες των μαγειρειών)
- Κάπνισμα (όταν αυτό γίνεται με απρόσεκτο τρόπο)

Ακολουθεί ένα διάγραμμα που απεικονίζει πως μια ακολουθία συμβάντων οδηγεί σε ατύχημα :



From IMO FSI 21/WP4/Rev.1

1.2.5 Ζημιές στη δομή του πλοίου (structural failure)

Συνήθως οι ζημιές που έχουν να κάνουν με το δομικό μέρος του πλοίου παρουσιάζονται στο εξωτερικό περίβλημα(hull) ή στα τοιχώματα των δεξαμενών/ αμπαριών εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών, μετατόπιση φορτίου, μηχανικής βλάβης, κακής ή ελλιπούς συντήρησης και έγκαιρης αντικατάστασης με συνέπεια την φθορά και διάβρωση των υλικών (όπως διάβρωση σκάλας πρόσβασης) και τέλος την μη αντοχή τους.

1.3 Παράγοντες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων

Κυριότερες αιτίες πρόκλησης των ναυτικών ατυχημάτων είναι πρωτίστως ο ανθρώπινος παράγοντας, κατασκευαστικά σφάλματα στη δομή και τον εξοπλισμό του πλοίου και τα φυσικά φαινόμενα.

1.3.1 Ανθρώπινος παράγοντας

Όπως αναφέρθηκε ο άνθρωπος αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων σε ποσοστό 75-96% . Έρευνες έχουν δείξει ότι σε ανθρώπινο σφάλμα οφείλεται:

- Το 84-88% ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων
- Το 79% προσάραξης πλοίων
- Το 89-96% συγκρούσεων
- Το 75% εκρήξεων και πυρκαγιών

Σε αυτό συντελεί το γεγονός ότι πολλοί ναυτικοί αποκτούν πιστοποιητικά ικανότητας που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και στις γνώσεις και ικανότητες τους. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται έντονα σε χώρες του τρίτου κόσμου. Επίσης οι σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας*, σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ το 1959 όλο και περισσότερα πλοία ελκύουν και προωθούν τελικά στον κόσμο της ναυτιλίας σχεδόν ανεκπαιδευτους αξιωματικούς.

* (χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων Χωρών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες Χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγουν βαριές υποχρεώσεις)

1.3.2 Φυσικά φαινόμενα

Ένας ακόμα παράγοντας που μπορεί να προκαλέσει ορισμένες φορές ανυπολόγιστες ζημιές στο πλοίο, το φορτίο, τους ανθρώπους και στο περιβάλλον είναι τα φυσικά φαινόμενα. Υπάρχουν φαινόμενα, η εκδήλωση και το μέγεθος των οποίων, είναι δύσκολο να εκτιμηθούν και να επισημανθούν από μετεωρολογικές και υδρογραφικές υπηρεσίες. Για παράδειγμα θυελλώδεις άνεμοι, πυκνή νέφωση, θαλάσσια ρεύματα, κύματα, τροπικοί κυκλώνες, αντικυκλώνες, παλίρροιες είναι μερικά από τα στοιχεία τα οποία φτάνουν στη γέφυρα του πλοίου μέσω του WMO (World Meteorological Organization).



1.3.3 Κατασκευαστικό σφάλμα/ Προβλήματα εξοπλισμού

Τέλος, ζημιές στην κατασκευή του πλοίου (εξωτερικό περίβλημα ή εσωτερικά), προβλήματα στον απαραίτητο εξοπλισμό ασφαλούς ναυσιπλοΐας και συστημάτων (RADAR/ ARPA, ECDIS, GPS, Σύστημα GMDSS, Σύστημα NAXTEX, EPIRB, SART κλπ.) μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρά ατυχήματα.

1.4 Θαλάσσια Ρύπανση ως αποτέλεσμα ναυτικού ατυχήματος

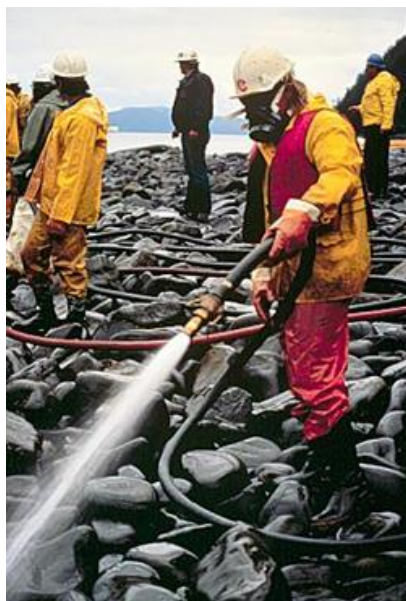
Ένα σοβαρό αποτέλεσμα των ναυτικών ατυχημάτων πέραν της απώλειας της ανθρώπινης ζωής είναι η θαλάσσια ρύπανση καθώς η έκταση της μπορεί να επηρεάσει την ζωή τόσο των ανθρώπων όσο και της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) που ιδρύθηκε το 1958 είχε ως στόχο τη διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στη πλοήγηση και τη ναυτιλία. Οι κύριες περιβαλλοντικές ευθύνες του είναι η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, η παροχή διορθωτικών μέτρων όταν η πρόληψη αποτύχει, και η βοήθεια στην ανάπτυξη των συμβάσεων και των πρωτοκόλλων για τη συνταγογράφηση και την επιβολή των διεθνών προτύπων για τον έλεγχο της ρύπανσης.

Σύμφωνα με μια ομάδα ειδικών του ΟΗΕ (GESAMP) ως θαλάσσια ρύπανση ορίζεται "κάθε εισαγωγή από τον άνθρωπο στο θαλάσσιο περιβάλλον ουσιών ή ενέργειας, άμεσα ή έμμεσα, που έχει ως αποτέλεσμα δηλητηριώδεις συνέπειες, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και ζωή, προβλήματα εκτέλεσης θαλάσσιων δραστηριοτήτων όπως της αλιείας, μείωση της ποιότητας για τη χρήση του θαλασσινού νερού και ελάττωση της θελκτικότητας των υδάτων".

Τα πλοία μπορούν να μολύνουν τις πλωτές οδούς και τους ωκεανούς με πολλούς τρόπους. Οι πετρελαιοκηλίδες μπορεί να έχουν καταστροφικές επιπτώσεις ενώ εξίσου τοξικοί για τη θαλάσσια ζωή είναι οι πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες (ΠΑΥ), που βρίσκονται στο αργό πετρέλαιο. Είναι πολύ δύσκολο να καθαριστούν και διαρκούν για χρόνια στο ίζημα και στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για τις συνέπειες της θαλάσσιας ρύπανσης είναι η προσάραξη, στον ύφαλο Blight στον Πορθμό Prince William στην Αλάσκα, του τάνκερ Exxon Valdez στις 24 Μαρτίου του 1989. Οι συνέπειες ήταν καταστροφικές τόσο για το οικοσύστημα όσο και για την επιβίωση των ανθρώπων της περιοχής καθώς οι 40 χιλιάδες τόνοι αργού πετρελαίου που κατέληξαν στη θάλασσα προκάλεσαν ακαριαίο θάνατο σε περισσότερα από 600.000 πουλιά, εκατομμύρια ψάρια και θαλάσσια ζώα, ενώ το οικοσύστημα δεν έχει ακόμη και σήμερα ανακάμψει. Η ζημιά για τον κλάδο της αλιείας συνεχίζεται.



Ένα ακόμα παράδειγμα αποτελεί το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond στις 5 Απριλίου του 2007 στο λιμάνι της Σαντορίνης. Από τους περισσότερους χαρακτηρίζεται ως μια οικολογική βόμβα καθώς περιέχει περισσότερους από 300 τόνους μαζούτ και μεγάλες ποσότητες τοξικών και επικίνδυνων ουσιών στο εσωτερικό του όπως καύσιμα, λιπαντικά και λάδια μηχανής, περισσότερα από 2500 κυβικά μέτρα μονωτικών υλικών όπως πετροβάμβακας και ναλοβάμβακας, περισσότερα από 400 κιλά ανόδια που περιέχουν βαρέα μέταλλα όπως μόλυβδο, κάδμιο και ψευδάργυρο, περισσότερα από 17.000 μέτρα καλωδιώσεων που περιέχουν χαλκό, περισσότερα από 300 λίτρα ηλεκτρολύτη στις μπαταρίες του πλοίου που περιέχουν ισχυρά οξέα, μόλυβδο και κάδμιο, πολλά άλλα χημικά όπως χρώματα, αντισκωριακά, σταθεροποιητές βαφών, αλλά και πολλές ηλεκτρονικές συσκευές στα όργανα και στις εγκαταστάσεις του πλοίου που περιέχουν υδράργυρο, ενώ όλες οι εύφλεκτες επιφάνειές του ήταν εμποτισμένες με βρωμιούχες επιβραδυντικές χημικές ενώσεις. Το πλοίο αυτό εξακολουθεί να βρίσκεται εντός της θαλάσσιας περιοχής και απειλεί με περιβαλλοντική καταστροφή την Σαντορίνη και κατά συνέπεια το Αιγαίο.



1.5 Διοικητικός έλεγχος ναυτικών ατυχημάτων

Στην περίπτωση που έχει συμβεί ένα ναυτικό ατύχημα, επιβάλλεται η διεξαγωγή διοικητικού ελέγχου του ατυχήματος, δηλαδή έρευνα που διενεργείται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες προκειμένου να εντοπιστούν οι αιτίες καθώς και οι υπαίτιοι. Σκοπός του διοικητικού ελέγχου είναι η λεπτομερής μελέτη του συμβάντος έτσι ώστε να ορισθούν χωρίς καμία αμφιβολία τα αίτια που οδήγησαν στο ατύχημα καθώς και οι εμπλεκόμενοι σε αυτό, αν υπάρχουν. Η διαδικασία αυτή είναι υψίστης σημασίας αφού από το πόρισμα αυτού εξαρτώνται οι οικονομικές συνέπειες και νομικές ευθύνες.

Για την αποτελεσματική άσκηση του διοικητικού ελέγχου συστάθηκε η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ με το ν. 4033/2011 (Α' 264) στο πλαίσιο ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου του 2009.

Αποτελεί τον αμερόληπτο και διοικητικά αυτοτελή Οργανισμό του Ελληνικού Κράτους, αρμόδιο να διεξάγει διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας για τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα που συμβαίνουν σε Ελληνικά πλοία, σε πλοία ανεξαρτήτου σημαίας στα Ελληνικά χωρικά ύδατα ή στην περιοχή έρευνας και διάσωσης της Ελλάδας εφόσον παρέχεται συνδρομή ή αρωγή από παράκτιες Υπηρεσίες του Ελληνικού Κράτους, όπως επίσης και σε οποιοδήποτε ατύχημα ή συμβάν θεωρείται ότι αφορά ουσιαστικά συμφέροντα του Ελληνικού Κράτους.

Οι διερευνήσεις που διεξάγει η Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων – ΕΛΥΔΝΑ, είναι ανεξάρτητες από τις ποινικές, αστικές, πειθαρχικές και διοικητικές έρευνες που διενεργούνται με σκοπό τον καθορισμό υπαιτιότητας και απόδοσης ευθυνών και στοχεύουν αποκλειστικά στην εξακρίβωση των αιτιών που προκάλεσαν ναυτικό ατύχημα ή συμβάν με σκοπό την πρόληψη παρόμοιων ατυχημάτων στο μέλλον, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα συνολικά.

Για να γίνει σωστός προσδιορισμός των αιτιών ενός ναυτικού ατυχήματος θα πρέπει να γίνει έγκαιρη και μεθοδική μελέτη, η οποία δεν βασίζεται μόνο στα προφανή αποδεικτικά στοιχεία. Η μελέτη αυτή μπορεί να αξιοποιηθεί ως ένα μέσο εντοπισμού των γενικότερων προβλημάτων, πολιτικών που οδηγούν σε ναυτικά ατυχήματα με σοβαρές συνέπειες, όπως είναι η απώλεια ανθρωπίνων ζωών, η απώλεια πλοίων και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

1.5.1 Τα στάδια του διοικητικού ελέγχου ενός ναυτικού ατυχήματος:

1) Προανάκριση

Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος η διερεύνηση γίνεται όσο το δυνατόν ταχύτερα προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαφύλαξη των αποδεικτικών στοιχείων. Αρμόδια αρχή για την συλλογή των στοιχείων και την προανάκριση είναι η λιμενική αρχή (κεντρικό λιμεναρχείο, λιμεναρχείο, υπολιμεναρχείο, λιμενικός σταθμός ή υπάλληλος λιμανιού) της περιφέρειας όπου συνέβη το ναυτικό ατύχημα ή που προσέγγισε το πλοίο ή που αποβιβάστηκε το πλήρωμα μετά το ατύχημα. Το αρμόδιο όργανο ή αρχή πρέπει να βρίσκεται σε πλήρη και διαρκή συνεργασία και επικοινωνία με το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η.

Μετά το πέρας της συλλογής αποδεικτικών στοιχείων πρέπει να εξασφαλίζεται η πληρότητα και επάρκεια τους έτσι ώστε να αρθεί κάθε αμφιβολία σχετικά και τα αίτια και πρόσωπα που οδήγησαν στο ατύχημα. Εφόσον από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν δεν μπορεί να προκύψει πόρισμα ή υπάρχουν αμφιβολίες για την εγκυρότητα αυτού, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ή ο Αρμόδιος φορέας κάθε κράτους , διατάσσει ένορκη προανάκριση ορίζοντας αρμόδια αρχή ή πρόσωπο για την διεξαγωγή της. Υπεύθυνος μπορεί να οριστεί αξιωματικός τους λιμενικού σώματος αυτεπαγγέλτως ή μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη.

Με τις πληροφορίες και τα στοιχεία που θα συλλεχθούν από την προανάκριση και έρευνα συντάσσεται μία έκθεση (αρχικό πόρισμα), η οποία υποβάλλεται στον αρμόδιο φορέα/ Υπουργείο Ναυτιλίας τηλεγραφικώς ή τηλεφωνικώς, όχι όμως ταχυδρομικώς. Στην έκθεση θα πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνονται τα ακριβή στοιχεία του πλοίου, η αιτία του ατυχήματος, η τύχη του πληρώματος και των επιβατών(εάν υπάρχουν), του σκάφους και του φορτίου και το λιμάνι στο οποίο θα κατευθύνθηκε το πλοίο εφόσον κατέστη ανίκανο να συνεχίσει τον πλου.

Για να πραγματοποιηθεί προανάκριση δεν απαιτείται η έκδοση διαταγής από τον αρμόδιο φορέα/ YEN, αλλά πρέπει αυτή να ενεργείται αυτεπαγγέλτως.

Βασική προϋπόθεση για την έναρξη της προανάκρισης είναι η ύπαρξη απτών στοιχείων σχετικά με το ναυτικό ατύχημα, που εξασφαλίζεται με την εγγραφή του συμβάντος, με κάθε λεπτομέρεια, από τον Πλοίαρχο στο ημερολόγιο. Έτσι με την θεώρηση του ημερολογίου η λιμενική ή προξενική αρχή λαμβάνει και επίσημα γνώση του ατυχήματος και των όσων συνέβησαν.

Στην δικογραφία που θα συνταχθεί από την προανάκριση είναι απαραίτητο να επισυνάπτονται στοιχεία ή δεδομένα παρεχόμενα μέσω συστήματος παρακολούθησης, από το σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας, τις ναυτιλιακές αρχές, τις υπηρεσίες διάσωσης, την πλοιοκτήτρια εταιρεία και το πλοίο που υπέστη το ατύχημα.

Επισυνάπτονται επίσης φωτογραφίες, οπτικο-ακουστικές καταγραφές ή άλλα διαθέσιμα μέσα με σκοπό τη συλλογή σημαντικών στοιχείων που μπορούν να αναπαραγάγουν εκ των υστέρων τις περιστάσεις.

Τέλος, πρέπει να περιλαμβάνονται αντίγραφα των πιστοποιητικών ασφαλείας του πλοίου και ακριβή αποσπάσματα των σχετικών εγγραφών στα ημερολόγια γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου.

Εφόσον διαπιστώνεται διάπραξη αξιόποινων πράξεων ή υπάρχει σχετική υπόνοια, τότε ο φάκελος με τη δικογραφία που έχει σχηματιστεί από την προανάκριση, υποβάλλεται στον αρμόδιο εισαγγελέα και αντίγραφο της κοινοποιείται στη διεύθυνση ελέγχου ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ. Όταν όμως δεν συντρέχουν τέτοιοι λόγοι ο φάκελος κατατίθεται μόνο στο ΥΕΝ.

Δικογραφία πρέπει να σχηματίζεται και σε περιπτώσεις που δεν υπάρχουν στοιχεία προς διερεύνηση του ναυτικού ατυχήματος αλλά ενδείξεις ότι έχουν διαπραχθεί ποινικές ή πειθαρχικές παραβάσεις από τον Πλοίαρχο ή άλλο μέλος του πληρώματος.

2) Διαδικασία ενώπιον του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού λάβει τον φάκελο με την δικογραφία που σχηματίστηκε κατόπιν ερευνών και προανάκρισης από την λιμενική ή προξενική αρχή ή τον λιμενικό αξιωματικό, κρίνει εάν υπάρχει λόγος παραπομπής στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) ή όχι.

Εφόσον κριθεί απαραίτητο συγκροτούνται κάθε δύο χρόνια, από το ΥΕΝ, ένα ή περισσότερα ΑΣΝΑ, κάθε ένα από τα οποία αποτελείται από πέντε μέλη. Τα μέλη είναι τα εξής:

- Α) Ένας αεροπαγίτης ή εφέτης ως Πρόεδρος
- Β) Ένας ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος(Λ.Σ.)
- Γ) Ένας ανώτερος τεχνικός αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.)
- Δ) Ένας εφοπλιστής ή ειδικός στην ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική
- Ε) Ένας Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.), της ποντοπόρου ναυτιλίας με δίπλωμα Πλοίαρχου Α΄ Τάξεως και επταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία Πλοίαρχου σε ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω των 10.000 DW.

Ως γραμματέας του ΑΣΝΑ ορίζεται αξιωματικός ειδικών υπηρεσιών του Λ.Σ.

Αν κατά την κρίση του ΑΣΝΑ η προανάκριση που διενεργήθηκε είναι ανεπαρκής, ενεργεί το ίδιο τακτική ανάκριση. Επίσης προανάκριση εκτελείται από το ΑΣΝΑ απευθείας, σε περίπτωση πολύ σοβαρών ατυχημάτων.

Στην διαδικασία της ανάκρισης μπορεί να παραστεί οποιοδήποτε πρόσωπο έχει συμφέρον για το πλοίο ή το φορτίο.

Μεταξύ των ενόρκων μαρτύρων μπορούν να βρίσκονται :

- άτομα εμπλεκόμενα στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και στις συνέπειές του
- αυτόπτες μάρτυρες του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος
- προσωπικό αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης
- προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρείας, λιμενικοί υπάλληλοι, σχεδιαστές, προσωπικό επισκευής και τεχνικοί εμπειρογνώμονες

Σε περίπτωση που από το ναυτικό ατύχημα υπάρξει ολική απώλεια του πλοίου ή εγκατάλειψη του στους ασφαλιστές ή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα του , τότε ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα απαγορεύεται να ναυτολογηθούν σε πλόες του εξωτερικού μέχρι την εκδίκαση και λήψη απόφασης από το ΑΣΝΑ.

3) Έκδοση εκθέσεως ΑΣΝΑ

Μετά την διαδικασία της προανάκρισης και ακρόασης το ΑΣΝΑ συντάσσει έκθεση στην οποία αναγράφονται τα αίτια, οι συνθήκες, τυχόν υπεύθυνοι του ναυτικού ατυχήματος και ο βαθμός ευθύνης του καθενός. Η έκθεση εκδίδεται κατά πλειοψηφία και έτσι στην περίπτωση που υπάρξει ισοψηφία υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου. Ο φάκελος της υπόθεσης μαζί με το αντίγραφο της έκθεσης του ΑΣΝΑ διαβιβάζεται στο ΥΕΝ και στον αρμόδιο εισαγγελέα αν τίθεται θέμα ποινικής δίωξης κάποιου προσώπου. Αν υπάρχουν στοιχεία πειθαρχικής ευθύνης του Πλοίαρχου ή μελών του πληρώματος τότε αυτοί παραπέμπονται στο αρμόδιο πειθαρχικό συμβούλιο εμπορικού ναυτικού προκειμένου να τους επιβληθούν οι νόμιμες πειθαρχικές κυρώσεις.

Κεφάλαιο 2^ο: Εισαγωγή στη Ναυτική Ασφάλιση

2.1 Ορισμός και σκοπός της ναυτασφάλισης

Η έννοια της ναυτικής ασφάλισης παραπέμπει στο συμβόλαιο που συνάπτεται μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης είναι ένα συμβόλαιο αποζημίωσης το οποίο κατά βάση διέπεται από τις αρχές και κανόνες του αγγλικού δικαίου. Στο αγγλικό δίκαιο, η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται από τον νόμο με τις θαλάσσιες ασφαλίσεις (Marine Insurance Act) του 1906. Το συμβόλαιο αυτό εξασφαλίζει την αποζημίωση του ασφαλισμένου από τον ασφαλιστή, με τρόπο τέτοιο και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί, έναντι ζημιών που έχουν προκληθεί στο πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες εξαιτίας της θαλάσσιας περιπέτειας. Σκοπός του είναι ο ασφαλισμένος να αποζημιωθεί, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, σε τέτοιο βαθμό έτσι ώστε να είναι στη θέση να αποκαταστήσει, σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο βαθμό του επιτρέπει η χρηματική αποζημίωση, τις ζημιές που έχουν προκληθεί.

2.2 Ιστορική αναδρομή ναυτικής ασφάλισης

Η ναυτιλιακή ασφάλιση έχει κάνει την εμφάνιση της ήδη από τα αρχαία χρόνια πράγμα που αποδεικνύεται μέσα από έργα του Πλάτωνα αλλά και τον λόγο του Δημοσθένη τον 4ο αιώνα Π.Χ. “Περί θαλάσσιων πιστώσεων” όπου γίνεται αναφορά στα “θαλασσοδάνεια”. Το θαλάσσιο εμπόριο παρότι διαδεδομένο και επικερδές στην αρχαία Ελλάδα, επιφύλασσε πολλούς κινδύνους εξαιτίας της πειρατείας και των ναυτικών ατυχημάτων για τα οποία δεν υπήρχε καμία πρόληψη. Εφόσον λοιπόν υπήρχε η πιθανότητα κάποιο πλοίο να μην επιστρέψει από το ταξίδι του οι επενδυτές δεν δάνειζαν χρήματα σε ένα μόνο πλοίο, μέσω ναυτομεσιτικών γραφείων, αλλά σε περισσότερα έτσι ώστε το κέρδος από τα πλοία που επέστρεφαν να αντισταθμίσει την οικονομική ζημία από αυτά που δεν επέστρεφαν.

Η έννοια της κοινής αβαρίας γίνεται ευρέως γνωστή καθώς θεσπίστηκε τον 4ο π.Χ. αιώνα από το δίκαιο της Ρόδου. Σύμφωνα με τον όρο αυτό, κάθε ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων που πραγματοποιείται χάριν του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου, επιβαρύνει, αναλογικά, όλα τα διασωθέντα συμφέροντα.

Ο όρος αυτός αναφέρεται κατά την εποχή του Βυζαντίου στο νομοθέτημα του Ιουστινιανού “Πανδέκτες” αποτελούμενο από πενήντα βιβλία. Συγκεκριμένα το δέκατο πέμπτο βιβλίο αναφέρεται στην κοινή αβαρία των Ροδίων και στα ναυτοδάνεια των Αθηναίων.

Κατά τον Μεσαίωνα η ναυτική ασφάλιση και η κοινή αβαρία ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Την εποχή αυτή σε αντίθεση με τον 4ο αιώνα Π.Χ. ο ασφαλιστής χάνει την έννοια του χρηματοδότη και γίνεται αγοραστής πλοίου και φορτίου στον οποίο ο ασφαλιζόμενος πληρώνει ασφάλιστρα πριν την έναρξη του ταξιδιού και αναλαμβάνει να αποκαταστήσει οποιαδήποτε ζημία προκληθεί.

Από τον 14ο μέχρι τον 18ο αιώνα άκμασε η θαλάσσια ασφάλιση ιδιαίτερα στην Ισπανία και την Ιταλία όπου ασφαλιστές ήταν όσοι αποζημιώναν τις καταστροφές με την δική τους περιουσία.

Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης εκδόθηκε στην Γένοβα στις 23 Οκτωβρίου του 1347 και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara για το ταξίδι από την Γένοβα στην Μαγιόρκα.

Στα τέλη του 17ου αιώνα και συγκεκριμένα το 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στην Tower Street του Λονδίνου. Σύντομα έγινε δημοφιλής τόπος συνάντησης για πλοιοκτήτες, εμπόρους, καπετάνιους με αποτέλεσμα να διαδίδονται οι κυριότερες ειδήσεις για την ναυτιλία.

Το Lloyd's Coffee House έγινε η πρώτη ναυτιλιακή ασφαλιστική αγορά. Όσοι ήθελαν να ασφαλιστούν, άφηναν ένα χαρτί με τα στοιχεία τους, το όνομα του πλοίου, την ποσότητα και το είδος των εμπορευμάτων που αυτό μετέφερε, καθώς και το δρομολόγιο του πλοίου. Εάν κάποιος ασφαλιστής ήθελε να αναλάβει τον κίνδυνο, σημείωνε στο αντίστοιχο χαρτί το ποσό των ασφαλίσεων που ήθελε να εισπράξει και υπέγραφε (Underwrite). Έτσι καθιερώθηκε ο όρος Underwriting που είναι η υπογραφή και η αποδοχή ευθύνης και εγγύηση πληρωμής σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας. Αυτές οι άτυπες δραστηριότητες οδήγησαν στην ίδρυση της ασφαλιστικής αγοράς Lloyd's και συναφών επιχειρήσεων ναυτιλίας και ασφάλισης έχοντας στο δυναμικό τους μεσίτες πλοίων, δικηγόρους ναυαρχείου, τραπεζίτες, επιθεωρητές, ρυθμιστές απώλειας, γενικούς μέσους ρυθμιστές κ.ά.).

Τον 19ο αιώνα οι Lloyd's και το Institute of London Underwriters (μια ομάδα ασφαλιστικών εταιρειών του Λονδίνου) συνεργάστηκαν χρησιμοποιώντας τυποποιημένες ρήτρες για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και αυτές έχουν διατηρηθεί από τότε.

Το 1824 μια αλλαγή στη νομοθεσία σταμάτησε το μονοπώλιο και έδωσε την ευκαιρία για σχηματισμό νέων ασφαλιστικών εταιρειών, νομιμοποιήθηκαν οι όμιλοι των Συνδέσμων Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I Clubs) και ενισχύθηκε ο ανταγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών κάλυψης κινδύνων.



Το κτίριο του Lloyd του 1986 στην Lime Street είναι η σημερινή έδρα του Lloyd's.

2.3 Βασικοί ορισμοί ναυτασφάλισης

Ασφαλιστής: Είναι το αρμόδιο πρόσωπο για την αποκατάσταση των ζημιών που προέρχονται από τους θαλάσσιους κινδύνους. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφο 1 ΝΔ 400/1970 η ασφαλιστική επιχείρηση ασκείται από ανώνυμες εταιρείες και τούτο διότι η εταιρική αυτή μορφή και η υπ' αυτήν ασκούμενη επιχείρηση επιτυγχάνουν τη συγκέντρωση μεγάλων κεφαλαίων, η ύπαρξη των οποίων μπορεί να εγγυηθεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της ασφαλιστικής επιχειρήσεως.

Ασφαλιζόμενος (ή Λήπτης της ασφαλίσεως): Λήπτης της ασφαλίσεως είναι το αρμόδιο πρόσωπο για την ασφάλιση των αγαθών και την προστασία τους από τους κινδύνους. Είναι συνήθως ο κύριος του αγαθού ή τρίτος που έχει δικαιώματα πάνω σε αυτό και σε αυτόν καταβάλλεται η ανάλογη αποζημίωση σε περίπτωση ζημίας. Λήπτης της Ασφαλίσεως μπορεί να είναι και κάποιο πρόσωπο εκτός των συμβαλλομένων, εάν υπέρ αυτού έχει συμφωνηθεί η ασφάλιση (λ.χ. ασφάλιση από εφοπλιστή υπέρ του πλοιοκτήτη επί χρονοναυλώσεως). Είναι δηλαδή το πρόσωπο του πλήττεται από ενδεχόμενη ζημιά.

Ασφάλιστρο: Πρόκειται για το ποσό που καταβάλλει ο ασφαλιζόμενος στην ασφαλιστική επιχείρηση προκειμένου αυτή να αναλάβει την κάλυψη του αντικειμένου. Εφόσον ο ασφαλιζόμενος καταβάλλει τα συμφωνηθέντα ασφάλιστρα βρίσκεται σε ισχύ η σύμβαση που υποχρεώνει την ασφαλιστική επιχείρηση, σε περίπτωση ζημίας, να αποζημιώσει χρηματικά τον ασφαλισμένο προς αποκατάσταση της. Η καταβολή των χρημάτων μπορεί να γίνει εφάπαξ ή περιοδικά. Τα ασφάλιστρα συγκεντρώνονται από την ασφαλιστική σε περίπτωση που δεν υπάρχει κάποια ζημία, έτσι ώστε σε περίπτωση που χρειαστεί να μπορούν τα συγκεντρωμένα χρήματα να καταβληθούν στον ασφαλιζόμενο. Για να υπολογιστεί το ύψος του ασφάλιστρου λαμβάνονται υπόψη : το είδος του ασφαλισμένου αγαθού(παλαιό, νέο, ευπαθές, εύφλεκτο), οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορεί να εκτεθεί και η αξία του.

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις έχουν υπολογίσει συνήθως τα ασφάλιστρα για πληθώρα αγαθών και προτείνουν το χρηματικό ποσό στον ασφαλιζόμενο. Όμως υπάρχει περίπτωση για το ίδιο αγαθό να μεταβληθεί η αξία του ασφάλιστρου εφόσον υπάρχουν επιπλέον παροχές ή το ασφαλιστέο αγαθό καταστεί εκ των υστέρων περισσότερο εκτεθειμένο σε κινδύνους (διέλευση από πειρατικές ζώνες). Το επιπλέον αυτό ασφάλιστρο ονομάζεται επασφάλιστρο.

Ασφαλιστέο αντικείμενο: Είναι το αντικείμενο που ασφαρίζεται από τους κινδύνους στους οποίους μπορεί να εκτεθεί. Η θαλάσσια ασφάλιση αφορά κυρίως το πλοίο, το φορτίο και τον ναύλο όμως μπορεί να επεκταθεί όμως και σε ασφάλιση δραστηριοτήτων ή ευθυνών (ευθύνη από σύγκρουση πλοίων ή ρύπανση), υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ιδιωτικό χαρακτήρα. Η ασφάλιση του αγαθού πραγματοποιείται μετά από συμφωνία ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι το προϊόν να είναι νόμιμο. Ο ασφαλιστής, δεχόμενος την πρόταση για ασφάλιση ενός αντικειμένου εξετάζει αν το αντικείμενο είναι δεκτικό ασφαλίσεως, όσον αφορά τη φύση ασφαλίσεως (λ.χ. στη θαλάσσια ασφάλιση δεν ασφαλιζονται αντικείμενα που δεν σχετίζονται με θαλάσσιες δραστηριότητες)

Θαλάσσιος κίνδυνος: Καλείται η κατάσταση, η φύση της οποίας είναι τέτοια ,που μπορεί να προκαλέσει ζημία ή απώλεια του ασφαλισμένου αγαθού. Στη θαλάσσια ασφάλιση ο κίνδυνος θα πρέπει να έχει αποκλειστικά θαλάσσιο χαρακτήρα. Άλλοι είναι αποδεκτοί προς ασφάλιση, εφόσον είναι ικανοί να προκαλέσουν ζημίες (λ.χ. πυρκαγιά- έκρηξη- ρήτρα 6 του ITC Hulls) και άλλοι όχι (ευθύνες από σύγκρουση πλοίου σε ποσοστό μεγαλύτερο των 3/4).

Διάρκεια ασφαλίσεως: Η ασφαλιστική κάλυψη τίθεται σε ισχύ από την στιγμή που υπογράψουν την σύμβαση ο ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος, χωρίς να είναι απαραίτητη η άμεση καταβολή του ασφάλιστρου. Εφόσον όμως υπάρξουν καθυστερημένες οφειλές και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το συμβόλαιο, μπορεί να υπάρξει πρόβλημα με την ισχύ της σύμβασης. Εφόσον ένα φορτίο ασφαλιστεί για όλη τη διάρκεια

του ταξιδιού, τότε το συμβόλαιο καλύπτει οποιαδήποτε ζημία προκληθεί από την έναρξη του ταξιδιού κι έπειτα ,ακόμα και αν συνέβη πριν την ημερομηνία υπογραφής του.

Η σύμβαση ασφαλίσεως παύει να ισχύει:

- Όταν παρέλθει η χρονική διάρκεια αυτής (άρθρο 8 παράγραφος 1 Ν. 2496/97).
- Με καταγγελία ενός εκ των συμβαλλόμενων εφόσον είναι αορίστου χρόνου.
- Με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μελών, ιδίως της ασφαλιστικής επιχείρησης μετά την αποζημίωση του ασφαλισμένου με περίπτωση ζημίας.

2.3.1 Αρχές που διέπουν την θαλάσσια ασφάλιση

Αρχές που διέπουν την θαλάσσια ασφάλιση είναι οι εξής:

Ύπαρξη Καλής Πίστης. Η καλή πίστη ανάμεσα σε ασφαλιστή και ασφαλιζόμενο είναι θέμα ηθικής και απαραίτητη προϋπόθεση για την σύναψη συμφωνίας και ομαλή λειτουργία της σύμβασης. Η αρχή αυτή βασίζεται στα άρθρα 1 και 6 Ν. 2496/97 και προβλέπει ότι ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να αποκαταστήσει οποιαδήποτε ζημία προκληθεί και ο ασφαλιζόμενος οφείλει να καταβάλλει το ασφάλιστρο.

Η αρχή αυτή σημαίνει ότι ανεξάρτητα με το νομικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η σύμβαση δεν είναι ηθικά σωστό αλλά και επιχειρηματικά ωφέλιμο η ασφαλιστική να αρνηθεί την εκπλήρωση της υποχρέωσης της για αποκατάσταση των ζημιών. Ο λόγος είναι γιατί θα διαδώσει η ίδια την φήμη μιας εταιρίας που εξαπατά τους πελάτες της και τους ταλαιπωρεί ξοδεύοντας επιπλέον χρόνο και χρήματα για να εκπληρώσει τα καθήκοντα της έπειτα από δικαστική απόφαση, εφόσον καταφύγουν στα δικαστήρια. Όμως η ύπαρξη καλής πίστης εμποδίζει και τον ασφαλιζόμενο να προσπαθήσει να βρει τρόπους που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο το προϊόν ασφάλισης ώστε να επωμιστεί μεγαλύτερη αποζημίωση.

Η ασφάλιση δεν αποσκοπεί στην οικονομική ενίσχυση κανενός από τα συμβαλλόμενα μέρη αλλά στην εξασφάλιση ασφαλούς μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών και στην ασφάλεια του ίδιου του πλοίου. Ο αγγλικός Νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης “Marine Insurance Act 1906” ορίζει ότι η θαλάσσια ασφάλιση βασίζεται στην αρχή της καλής πίστης (utmost good faith) οδηγώντας σε περίπτωση μη ύπαρξης της σε ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης.

Μη απόκρυψη στοιχείων. Σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 του Ν. 2496/97 ορίζεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη, ιδιαίτερα ο ασφαλιζόμενος, οφείλουν να μην αποκρύπτουν σημαντικά στοιχεία σχετικά με το ασφαλιζόμενο αντικείμενο. Σε περίπτωση που αυτό συμβεί μπορεί να επηρεάσει την σύναψη ή μη ασφαλιστικής σύμβασης και να επηρεάσει τους όρους αυτής οι οποίοι ίσως ήταν διαφορετικοί αν τα στοιχεία ήταν γνωστά. Επίσης μπορεί η ασφαλιστική εταιρία να λάβει ένα ασφαλιστικό ρίσκο εν αγνοία

της που θα πλήξει τόσο την ίδια όσο και τον ασφαλιζόμενο. Παρότι τα άρθρα 3 και 4 αφορούν την συμπεριφορά του ασφαλισμένου, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που οι ασφαλιστικές εταιρίες χρησιμοποιούν διάφορες μεθόδους για να προσελκύσουν πελάτες και συντάσσουν ειδικά διαμορφωμένα και διατυπωμένα συμβόλαια ώστε οι ασφαλισμένοι να μην καταλαβαίνουν την σημασία των όρων ή να μην είναι σε θέση να διαπραγματευτούν.

Από την αρχή αυτή προκύπτουν οι εξής υποχρεώσεις για τα συμβαλλόμενα μέρη:

Ο ασφαλιστής οφείλει:

1. Να μπορεί να εκπληρώσει στις παροχές τις οποίες έχει υποσχεθεί.
2. Να μην αποκρύπτει τις πραγματικές δυνατότητες της εταιρίας να αναλάβει τον ασφαλιστικό κίνδυνο και να καλύψει οποιαδήποτε ζημία.
3. Να παρουσιάζει με σαφήνεια τις υποχρεώσεις του ασφαλισμένου.

Ο ασφαλιζόμενος οφείλει:

1. Να δηλώνει κάθε στοιχείο που σχετίζεται με το ασφαλιζόμενο αντικείμενο και μπορεί να επηρεάσει την διαμόρφωση του ασφαλίστρου.
2. Κατά τη διάρκεια της ασφάλισης να ενημερώνει τον ασφαλιστή για πραγματικά γεγονότα τα αποτελέσματα των οποίων μπορεί να προκαλέσουν ασφαλιστικό κίνδυνο.
3. Να ειδοποιεί εγκαίρως τον ασφαλιστή για επερχόμενο κίνδυνο και την ζημιά που μπορεί να προκληθεί (άρθρο 7 Ν.2496/77 και 278 ΚΙΝΔ).

Το άρθρο 20 του αγγλικού Νόμου “Marine Insurance Act” ο οποίος αποτελεί βάση των ασφαλιστικών οργανισμών του Λονδίνου ορίζει ότι:

“Οποιαδήποτε ουσιώδης απεικόνιση που δίνεται από τον ασφαλιζόμενο ή τον πράκτορα του ασφαλιστή κατά τη διαπραγμάτευση του συμβολαίου και πριν αυτό οριστικοποιηθεί, πρέπει να είναι αληθής. Εάν είναι αναληθής ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα να ακυρώσει το συμβόλαιο. Η απεικόνιση είναι ουσιώδης εφόσον θα επηρεάζει την κρίση ενός συνετού ασφαλιστή ως προς τον προσδιορισμό του ασφαλίστρου ή ως προς την ανάληψη του κινδύνου.”

2.4 Χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ασφάλισης

- 1) Προσφορά & Αποδοχή: Τα αντικείμενα ασφαλιζονται εφόσον ο ασφαλιζόμενος δέχεται την προσφορά της ασφαλιστικής εταιρίας.
- 2) Πληρωμή ασφαλίστρου: Ο ασφαλιζόμενος πρέπει να καταβάλλει το ασφαλίστρο πριν να είναι αναγκαία η επιστροφή του από τον ασφαλιστή για την κάλυψη ζημιών.
- 3) Σύμβαση αποζημίωσης: Η θαλάσσια ασφάλιση είναι στην πραγματικότητα σύμβαση αποζημίωσης από την ασφαλιστική της πραγματικής ζημίας που έχει υποστεί το ασφαλιζόμενο αντικείμενο.
- 4) Απόλυτα καλή πίστη: Τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να φροντίζουν και να εξυπηρετούν την ομαλή λειτουργία της ασφαλιστικής συμφωνίας.
- 5) Ασφαλίσιμοι τόκοι: Η θαλάσσια ασφάλιση και συνεπώς η αποζημίωση καταβάλλεται εάν το άτομο έχει ασφαλισμένο τόκο κατά τη στιγμή της απώλειας.
- 6) Συνεισφορά: Εάν ένα αντικείμενο είναι ασφαλισμένο σε παραπάνω από μία ασφαλιστικές εταιρίες, τότε σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας η καθεμία αναλαμβάνει να αποζημιώσει αναλογικά.
- 7) Περίοδος ναυτικής ασφάλισης: Η περίοδος ασφάλισης αφορά το χρονικό διάστημα το οποίο απαιτείται για την εκτέλεση του πλου. Η περίοδος ανοικτής ασφάλισης δεν πρέπει να ξεπερνά τον ένα χρόνο.
- 8) Νόμιμος νόμος: Στην περίπτωση εσκεμμένης βλάβης ή απώλειας, κατά την μεταφορά του ασφαλισμένου αντικειμένου, από τον ιδιοκτήτη τότε η ασφαλιστική εταιρία δεν φέρει ευθύνη και συνεπώς δεν αποζημιώνει τον ασφαλιζόμενο.
- 9) Αξιώσεις: Σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του ασφαλισμένου αντικειμένου ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να ενημερώνει άμεσα την ασφαλιστική εταιρία προκειμένου να αξιολογήσει την απώλεια και ακολουθήσει να προχωρήσει στην αποζημίωση.

2.5 Κλάδοι της ναυτικής ασφάλισης

Η θαλάσσια ασφάλιση παρέχει ασφάλιση για το πλήρωμα, το φορτίο, το πλοίο, το σκάφος και το μηχανοστάσιο καθώς και προς τρίτους.

2.5.1 Ασφάλιση πληρώματος

Η ασφάλιση του πληρώματος συνάπτεται από τους πλοιοκτήτες μεγάλων πλοίων (εμπορικά, ακτοπλοΐας), μικρών πλωτών μέσων (ρυμουλκά,

λάντζες, γερανοί) και σκαφών αναψυχής και καλύπτει την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη έναντι του ναυτολογημένου πληρώματος του πλοίου (για το οποίο καταβάλλει το ασφαλιζόμενο ποσό) για περιπτώσεις:

1. Ασθενείας και Ατυχήματος
2. Παλινόστησης (συνεπεία Ατυχήματος ή Ασθενείας)
3. Έξοδα αντικατάστασης πληρώματος που προκύπτουν από τα ανωτέρω.

(Η κάλυψη αφορά και στα πληρώματα των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής για την χρονική περίοδο τέλεσης πλόων).

2.5.2 Ασφάλιση φορτίου

Ως φορτίο στη θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται το σύνολο εμπορευμάτων το οποίο παραλαμβάνεται και προορίζεται να παραδοθεί σε έναν άλλο λιμένα, δηλαδή το αντικείμενο θαλάσσιας μεταφοράς και αφορά συνήθως αντικείμενα εμπορικής πώλησης. Φορτίο δεν θεωρούνται τα εφόδια του πλοίου. Ουσιαστικά η ασφάλιση του φορτίου καλύπτεται από ένα συμβόλαιο μεταξύ της ασφαλιστικής εταιρίας και του ασφαλισμένου, το οποίο υποχρεώνει την πρώτη να αποζημιώσει τις πραγματικές ζημιές ή απώλειες των ασφαλιζόμενων εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, εφόσον έχει καταβληθεί το ανάλογο ασφάλιστρο από τον ασφαλιζόμενο πριν την έναρξη της μεταφοράς. Το συμβόλαιο ασφάλισης φορτίου βασίζεται στο έννομο συμφέρον και την καλή πίστη. Χωρίς των ύπαρξη αυτών το συμβόλαιο είναι άκυρο και δεν επιτρέπεται στον ασφαλιζόμενο να ζητήσει αποκατάσταση των ζημιών αλλά ούτε στον ασφαλιστή να εισπράξει το ασφάλιστρο.

2.5.3 Ασφάλιση πλοίου

Πλοίο κατά το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ ορίζεται “ παν σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση”, όμως ο νόμος της ασφάλισης εφαρμόζεται επίσης για πλοία και πλωτά ναυπηγήματα.

Σύμφωνα με το άρθρο 263 εδ. Α του ΚΙΝΔ η ασφάλιση του πλοίου καλύπτει τον κύριο του πλοίου, σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας αυτού, από την έναρξη φορτώσεως ή παραλαβής έρματος μέχρι και την εκφόρτωση.

Η ασφαλιστική εταιρία αναλαμβάνει την κάλυψη κινδύνου είτε η φόρτωση και η παραλαβή έρματος γίνονται ταυτόχρονα είτε η μία προηγείται της άλλης. Ένα πλοίο συνήθως ασφαλιζεται για περισσότερα από ένα ταξίδια, όμως το κάθε ταξίδι ασφαλιζεται ξεχωριστά. Ένα σκάφος μπορεί να ασφαλιστεί ακόμα και από την στιγμή της ναυπήγησης του παρότι δεν ικανοποιεί τις συνθήκες για να ορισθεί ως “πλοίο” σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ αλλά δεν απειλείται και από θαλάσσιους κινδύνους.

2.5.4 Ασφάλιση σκάφους και μηχανολογικού εξοπλισμού

Τα κύρια στοιχεία ενός συμβολαίου για την ασφάλιση Σκάφους και Μηχανοστασίου είναι τα εξής:

1. Αξία του αντικείμενου: η αξία του πλοίου συμφωνείται από τον ασφαλιστή και τον ασφαλιζόμενο πριν την έναρξη της ασφάλισης και μπορεί να αλλάξει κατά την διάρκεια ισχύος του συμβολαίου εφόσον είναι σύμφωνα και τα δύο μέρη(ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος).

Η εκτίμηση και ο καθορισμός της αξίας ενός πλοίου γίνεται λαμβάνοντας υπόψιν:

1. Την τιμή μεταπώλησης του πλοίου προσαρμοσμένη στις συνθήκες της αγοράς
2. Την τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου
3. Την ηλικία του πλοίου και αν αυτό έχει κάνει απόσβεση τα χρήματα που δαπανήθηκαν για την κατασκευή ή απόκτηση του

2. Κάλυψη: Περιλαμβάνει τις περιπτώσεις κινδύνου που αν εμφανιστούν ο ασφαλιζόμενος δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση βάσει των όρων του συμβολαίου όπως π.χ. σύγκρουση, απώλεια κ.λπ.

3. Οριακό Κεφάλαιο: Αντιπροσωπεί το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημιές προς τρίτους.

4. Ασφάλιστρο: Το χρηματικό ποσό που πρέπει να καταβάλει ο ασφαλιζόμενος στην ασφαλιστική εταιρεία έτσι ώστε ο ασφαλιστής να είναι σε θέση αποζημίωσης όταν χρειαστεί.

2.5.5 Ασφάλιση προς τρίτους

Με τον όρο τρίτοι εννοείται κάθε πρόσωπο που δεν επιβαίνει στο σκάφος, καθώς και οι επιβαίνοντες στα ασφαλισμένα σκάφη, ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης και το πλήρωμα. Συνάπτοντας συμβόλαιο ασφάλισης προς τρίτους ο ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, σε περίπτωση που προκαλέσει ζημιά (σωματικές βλάβες/απώλεια ζωής/υλικές ζημιές) για την οποία είναι υπαίτιος.

Κεφάλαιο 3ο: Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης

3.1 Το Lloyd's of London

3.1.1 Η ιστορία του Lloyd's του Λονδίνου

Τα καφενεία στην πόλη του Λονδίνου αποτελούσαν βολικό μέρος για συνάντηση, ιδιαίτερα για τους ασφαλιστές καθώς ήταν σπατάλη χρόνου να επισκέπτονται τα σπίτια διάφορων εμπόρων που βρίσκονταν από το Bartholomew Lane έως το Crutched Friars και την St. Helen. Εκεί είχαν την δυνατότητα να συναντηθούν όλοι μαζί και τουλάχιστον μία ώρα την ημέρα να συζητήσουν τις υποθέσεις τους και να πληροφορηθούν για γενικότερες ειδήσεις. Μέσα σε λίγα χρόνια τα καφενεία αυτά αύξησαν την χωρητικότητα τους και πλέον μπορούσαν να εξυπηρετήσουν συνελεύσεις πολλών ατόμων, ιδιαίτερα για πολιτικούς και εμπόρους. Το Lloyd's Coffee House δεν ήταν το παλαιότερο αυτού του τύπου ή δεν ήταν πόλος έλξης καθώς δεν αναφέρεται πριν το 1688. Τον Φεβρουάριο της ίδιας χρονολογίας αναφέρεται στην εφημερίδα London Gazette και αποτελεί πλέον χώρο συγκέντρωσης για ναυτικούς και εμπόρους καθώς κυριαρχούσαν πληροφορίες σχετικά με την ναυτιλία. Το 1973 ο μικρός σύλλογος ασφαλιστών θαλάσσιας ασφάλισης αλλάζει τοποθεσία και μεταφέρεται στην οδό Lombard Street 16 έχοντας το μονοπώλιο της θαλάσσιας ασφάλισης, ενώ εξαιτίας των Ναπολεόντειων Πολέμων στις αρχές του 1800 κυριαρχεί και εδραιώνεται στην παγκόσμια αγορά αποδεικνύοντας πως η ασφάλιση ήταν ζωτικής σημασίας. Το 1777 οι Lloyd's αριθμούσαν 200 μέλη τα οποία αυξάνονται και το 1801 φτάνουν τα 2000. Σήμερα μετράει περίπου 7000. Σημαντικό είναι πως τα μέλη του Lloyd ήταν το καθένα ασφαλιστής και δεν ασφάλιζαν σαν επιχείρηση. Σκοπός του συνεταιρισμού ήταν να είναι τα μέλη λειτουργικά και να βελτιώνουν την φήμη τους ενώ παράλληλα τους δίνονταν πειθαρχική και διοικητική δικαιοδοσία. Τα περισσότερα μέλη προτιμούσαν να αναλάβουν συνεταιρικά τον κίνδυνο (συνασφάλιση). Στο ασφαλιστήριο αναγράφεται το ποσοστό που ανάλαβε να ασφαλίσει το κάθε μέλος επιτρέποντας στον ασφαλιζόμενο, σε περίπτωση διαφωνίας που καταλήγει σε δικαστική αντιπαράθεση, να απευθυνθεί ξεχωριστά στο κάθε άτομο που είχε αναλάβει την ασφάλιση. Προκειμένου να ενταχθεί κάποιος στην ένωση θα πρέπει αρχικά να καταβάλλει ένα ποσό ασφαλείας που διαμορφώνεται σύμφωνα με τον κύκλο εργασιών του ατόμου εφόσον αποτελέσει μέλος. Κάθε μέλος έχει αποθεματικό ασφαλείας που συλλέγεται ανάλογα με το ποσό που του αναλογεί από τα ασφαλιστρα, τα οποία όμως δεν δικαιούται να επωμιστεί έως ότου εκπληρωθούν όλες οι υποχρεώσεις που ανέλαβε έναντι του κινδύνου ο ασφαλιστής. Κάθε μέλος υποχρεούται να καταβάλει τον ισολογισμό του λογαριασμού του, ώστε να τηρούνται με διαφάνεια τα έσοδα και έξοδα όλων των μελών της ένωσης.

Η Ένωση έχει δικούς της πράκτορες στα σημαντικότερα λιμάνια προκειμένου να εξυπηρετούνται και να μην εξαπατώνται τα συμφέροντα της.

Η επιτροπή που είναι αρμόδια για τον ορισμό των πρακτόρων έχει επίσης το δικαίωμα να πληρώσει μέσω αυτών χρέη που έχουν τα μέλη της σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

Στην περίπτωση που το ασφάλιστρο δεν συντάσσεται πρόσωπο με πρόσωπο μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου και μεσολαβεί μεσίτης-αντιπρόσωπος τότε: ο ασφαλιζόμενος δίνει εντολή στον μεσίτη να συντάξει μία πρόταση (slip) με τα στοιχεία του ενδεχόμενου ασφαλιζόμενου και όλα τα απαραίτητα στοιχεία που χρειάζεται να γνωρίζει ο ασφαλιστής προκειμένου να προχωρήσει σε ασφάλιση. Έπειτα, αφού αποφασίσουν να αναλάβουν τον κίνδυνο και σε ποιο ποσοστό αναγράφουν στο slip το ποσοστό αυτό και ο μεσίτης είναι υπεύθυνος να βρει τα μέλη που θα καλύψουν το ποσοστό που υπολείπεται.

3.1.2 Δομή της Ένωσης

Όπως προαναφέρθηκε η Lloyd's δεν δραστηριοποιείται σαν ασφαλιστική εταιρεία αλλά σαν ένωση ασφαλιστών οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να αναλάβουν εξ ολοκλήρου ασφάλιση ή κατά ποσοστό μαζί με κάποιο άλλο μέλος. Η Εταιρεία λειτουργεί ως ρυθμιστής της αγοράς και καθορίζει κανόνες στους οποίους οφείλουν να συμμορφώνονται τα μέλη. Αποτελεί την παλαιότερη ενεργή αγορά παγκοσμίως και ως εκ τούτου εφαρμόζει έως σήμερα κάποιες δομές και πρακτικές που δεν συναντώνται σε άλλους ασφαλιστικούς φορείς, διατηρώντας ακόμα τους νόμους του Lloyd του 1871 έως το 1982. (Act of 1871)

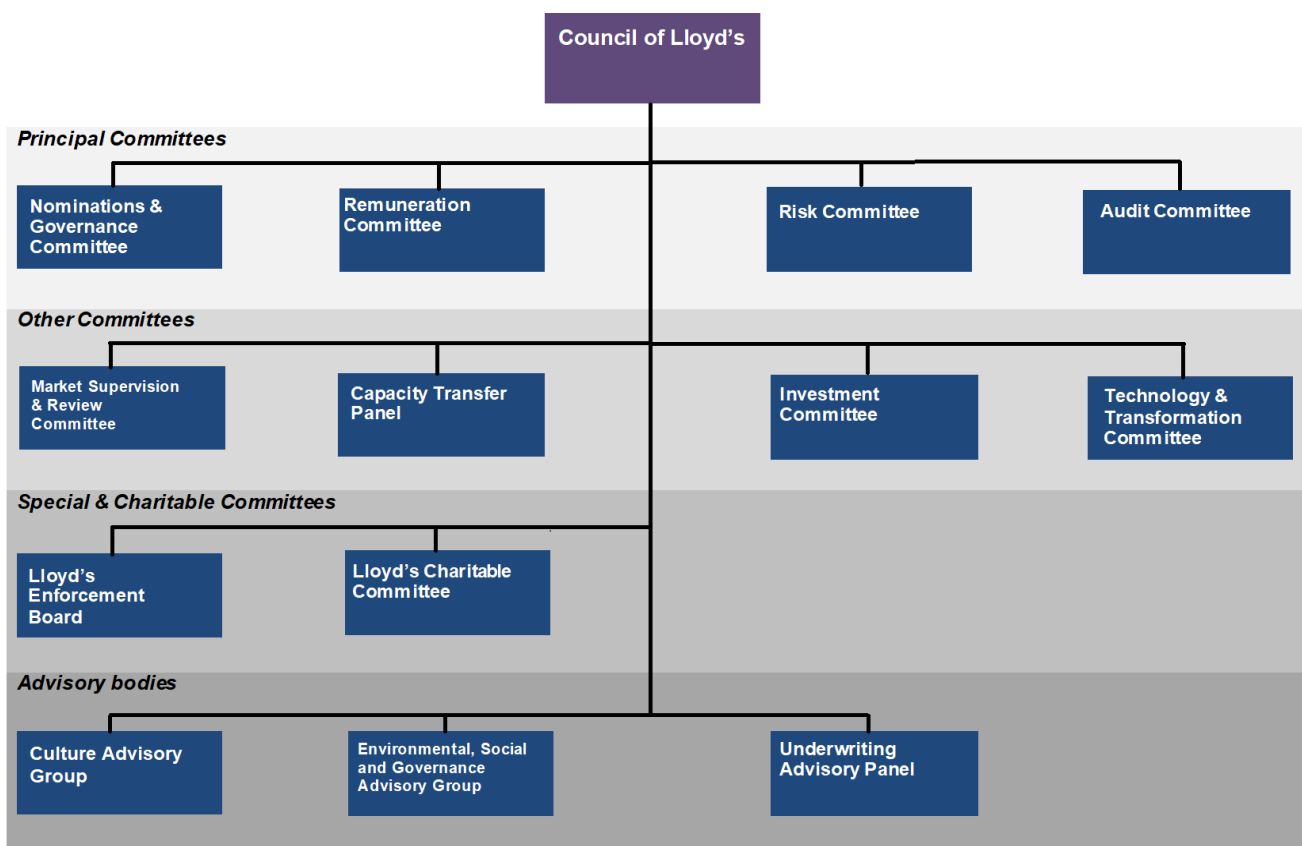
Το Συμβούλιο συνέρχεται στην αίθουσα επιτροπής, στον 11ο όροφο του κτηρίου του Lloyd



3.1.3 Συμβούλιο του Lloyd's

Σύμφωνα με τον νόμο του Lloyd's 1982, το Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση και την εποπτεία της αγοράς και ρυθμίζεται από την Αρχή Προληπτικής Εποπτείας και την Αρχή Χρηματοοικονομικής Συμπεριφοράς.

Σκοπός είναι η διασφάλιση ότι τόσο η Εταιρεία όσο και οι διαχειριστές στην αγορά του Lloyd διαθέτουν ισχυρά και ολοκληρωμένα συστήματα διακυβέρνησης, διαχείρισης κινδύνων και εσωτερικών ελέγχων. Ο βασικός στόχος είναι η Εταιρεία και η αγορά να διαχειρίζονται ενεργά τους κινδύνους για το Κεντρικό Ταμείο ώστε να ενισχύουν την επωνυμία και την φήμη της Lloyd και να διασφαλίζουν καλά αποτελέσματα για τους ασφαλισμένους. Το Συμβούλιο έχει κανονικά δώδεκα μέλη τα οποία εκλέγονται κάθε τέσσερα χρόνια, έξι εξωτερικά και έξι διορισμένα. Τα μέλη αυτά, συμπεριλαμβανομένου του διευθύνοντος συμβούλου, επιβεβαιώνεται από τον κυβερνήτη της Τράπεζας της Αγγλίας. Τα εργατικά και εξωτερικά μέλη εκλέγονται από τα μέλη του Lloyd's. Ο πρόεδρος και οι αναπληρωτές πρόεδροι εκλέγονται ετησίως από το Συμβούλιο. Όλα τα μέλη εγκρίνονται από τα ρυθμιστικά όργανα. Το Συμβούλιο εκτελεί ορισμένες από τις αρμοδιότητές του άμεσα, λαμβάνοντας αποφάσεις και εκδίδοντας ψηφίσματα, απαιτήσεις, κανόνες και παράνομους κανόνες. Άλλες αποφάσεις ανατίθενται σε επιτροπές του Συμβουλίου και στα μέλη της Εκτελεστικής Επιτροπής, σύμφωνα με τους αντίστοιχους όρους εντολής τους.



Principal Committees of Lloyd's, το Συμβούλιο και οι διάφορες Επιτροπές του Lloyd's που βοηθούν το έργο του Συμβουλίου

3.1.4 Πρόεδροι του Lloyd's

Λίστα με τους προέδρους του Lloyd's από το 1979:

- 1979-83: Sir Peter Green
- 1984-87: Sir Peter Miller
- 1988-90: Murray Lawrence
- 1991-92: David Coleridge
- 1993-97: Sir David Rowland
- 1998-00: Max Taylor
- 2001-02: Sax Riley
- 2003-11: Λόρδος Levene
- 2011-17: John Nelson

3.1.5 Ανώτατα στελέχη του Lloyd's

Λίστα με τους διευθύνοντες συμβούλους της Lloyd's από το 1983:

- 1983-85: Ian Hay Davison
- 1985-92: Alan Lord
- 1992-95: Peter Middleton
- 1995-99: Ron Sandler
- 1999-06: Nick Prettejohn
- 2006-13: Richard Ward
- 2013-18: Inga Beale
- 2018-σήμερα: John Neal

3.2 Ασφαλιστικές Εταιρείες

Η Royal Exchange και η London Assurance Company ήταν οι μόνοι ενσωματωμένοι οργανισμοί οι οποίοι σύμφωνα με το Royal Exchange και το London Assurance Corporation Act 1719, γνωστό ως Bubble Act είχαν το δικαίωμα να παρέχουν ναυτική ασφάλιση. Αυτό τις έθεσε σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες όμως οι ιδιωτικοί ασφαλιστές, όπως εκείνοι στο Lloyd's του Λονδίνου εξακολουθούσαν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Η ρύθμιση συνεχίστηκε μέχρι την κατάργηση της πράξης, το 1824, χρονολογία που σήμανε την ελευθερία της ασφάλισης και συνεπώς αύξηση του αριθμού των ασφαλιστικών εταιρειών.

3.3 Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου

Τον 19ο αιώνα, οι Lloyd's και το Institute of London Underwriters (μια ομάδα ασφαλιστικών εταιρειών του Λονδίνου) ανέπτυξαν ανάμεσά τους τυποποιημένες ρήτρες για τη χρήση θαλάσσιας ασφάλισης και διατηρούνται μέχρι και σήμερα. Οι ρήτρες αυτές είναι γνωστές ως Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute Clauses) και αποτέλεσαν σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων παγκοσμίως παρά την ύπαρξη και άλλων τύπων ρητρών. Παρόλα αυτά οι ενδιαφερόμενοι, ιδιαίτερα για θαλάσσια ασφάλιση πλοίου, προτιμούν τις ρήτρες του Ινστιτούτου για να καλύψουν το αντικείμενο ασφάλισης κατά των θαλάσσιων κινδύνων. Η προτίμηση από του ασφαλιζόμενους προκύπτει από το μεγάλο πλήθος και το τεράστιο φάσμα των καλύψεων που προσφέρουν. Οι ρήτρες ακολουθούν μια βασική γραμμή σε ότι αφορά την διατύπωση, την υποδιαίρεση και την αρίθμηση, ωστόσο κάθε χρόνο υφίστανται κάποιες τροποποιήσεις ως αποτέλεσμα συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της.

Το 1986, οι εταιρείες που αποτελούσαν την ιδιότητα μέλους του Ινστιτούτου ενώθηκαν κάτω από μια στέγη για να σχηματίσουν μια αγορά όπου οι ασφαλιστικοί μεσίτες θα μπορούσαν να σπάσουν την επιχείρησή τους με ασφαλιστικές εταιρείες με τον ίδιο τρόπο που έκαναν στο Lloyd's. Το κτίριο της ILU στην οδό Leadenhall / Billiter Street είχε ασφαλιστικές εταιρείες που ήταν μέλη του Ινστιτούτου που διαπραγματεύονταν σε πέντε από τους επτά ορόφους.

Το Ινστιτούτο χρηματοδοτήθηκε μέσω συνδρομής από τις εταιρείες-μέλη του και επίσης από χρεώσεις που επιβάλλονται για τη διεκπεραίωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων όπου εκδόθηκαν συμβόλαια ILU εκ μέρους των εταιρειών που είχαν εγγραφεί σε κινδύνους συνασφάλισης. Στα τέλη του 1998, η ILU συγχωνεύθηκε με την LIRMA (London Insurance and Reinsurance Market Association), η οποία ήταν η εμπορική ένωση που ενεργούσε για μη ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες. Αυτή η κίνηση καθοδηγείται από εταιρείες που έγραψαν τόσο ναυτιλιακές όσο και μη ναυτιλιακές επιχειρήσεις και είδαν την αξία να έχει μια εμπορική

ένωση να τις εκπροσωπεί και να ενεργεί ως διοικητική και πολιτική υπογραφή και λογιστικό γραφείο.

Έτσι, η IUA (η Διεθνής Ένωση Αναδοχών του Λονδίνου) ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου 1999 και όλα τα μέλη της IUA σταμάτησαν να είναι μέλη του Ινστιτούτου και έγιναν μέλη του IUA.

3.4 London P&I Clubs (Προστασίας και Αποζημίωσης)

3.4.1 Τι είναι τα P&I Clubs και ποιος είναι ο σκοπός τους

Τα P&I Clubs ή αλλιώς Αλληλοασφαλιστικοί Οργανισμοί Προστασίας και Αποζημίωσης είναι μη κερδοσκοπικοί συνεταιρισμοί πλοιοκτητών με μέλη τους ίδιους. Ουσιαστικά οι πλοιοκτήτες είναι οι ασφαλιστές και οι ασφαλιζόμενοι. Ο όρος “Indemnity” αφορά τους κινδύνους που απειλούν το φορτίο κατά την μεταφορά του ενώ ο όρος “Protecting” ουσιαστικά αναφέρεται στην κάλυψη των ευθυνών που προκύπτουν από απώλεια ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την απώλεια ή πρόκληση υλικής βλάβης από αμέλεια κατά της διάρκειας της ναυσιπλοΐας. Η άρνηση πολλών ασφαλιστών να αναλάβουν την κάλυψη κάθε ασφαλιστικού κινδύνου αλλά και τη σύναψη συμβολαίων αορίστου χρόνου οδήγησε τους πλοιοκτήτες να δημιουργήσουν αυτούς τους συνεταιρισμούς. Με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και την εξέλιξη του τρόπου με τον οποίο γίνονται οι συναλλαγές οι κίνδυνοι αυξήθηκαν. Η επαφή συνεπώς με τους διάφορους κινδύνους είναι πιθανότερη και συνεπάγεται νομικές ευθύνες, αντιδικίες μεταξύ ασφαλιστών και ασφαλιζομένων αλλά και διαφορών με τις αρχές άλλων κρατών. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης καλούνταν να πληρώσει την αποκατάσταση των ανασφάλιστων ζημιών, οπότε υπήρξε η ανάγκη για την ίδρυση αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών προκειμένου να καλύπτεται κάθε είδους ζημία. Σε σχέση με τις ασφαλιστικές εταιρείες που εξασφαλίζουν τα έσοδά τους από τα ασφάλιστρα που πληρώνει ο ασφαλιζόμενος και διαρκεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (ένα ταξίδι ή ένα έτος) ένα μέλος του συλλόγου Προστασίας και Αποζημίωσης πληρώνει ένα call. Συνεπώς με τις εισφορές των μελών καλύπτονται οι αποζημιώσεις, το κόστος αντασφάλισης και τα λειτουργικά έξοδα του Club. Σε περίπτωση που κληθούν να αποζημιώσουν μία μεγάλη ζημία και δημιουργηθεί έλλειμμα, τότε τα μέλη καταβάλλουν πρόσθετο ασφάλιστρο (additional call) κατ’ αναλογία. Αν υπάρξει πλεόνασμα, τότε τα χρήματα επιστρέφονται αναλογικά στα μέλη ή χρησιμοποιούνται ως αποθεματικό για μελλοντική εκμετάλλευση. Οι πρώτοι αμοιβαίοι συνεταιρισμοί είχαν μέλη μόνο πλοιοκτήτες. Μετέπειτα όμως μπόρεσαν να ενταχθούν και άλλα πρόσωπα που έχουν ασφαλισμένο συμφέρον από ένα πλοίο όπως μεταφορείς εμπορευμάτων, ναυλωτές, διαχειριστές, ενυπόθηκοι δανειστές κ.α. Σύμφωνα με το άρθρο 5(1) του Marine Insurance Act 1906 “ασφαλιστικό συμφέρον έχει οποιοσδήποτε έχει συμφέρον πάνω σε μία θαλάσσια αποστολή”. Στο άρθρο 5(2) του ορίζεται ότι “ένα πρόσωπο έχει συμφέρον στη θαλάσσια αποστολή όταν βρίσκεται σε νόμιμη ή καλής πίστεως σχέση προς την

αποστολή ή την ασφαλιστέα υπό κίνδυνο περιουσία και συνεπώς μπορεί να ευνοηθεί από την ασφαλή ή οφειλόμενη άφιξη της ασφαλιστέας περιουσίας ή να ζημιωθεί από την απώλεια, βλάβη ή κράτηση αυτής ή μπορεί να προκληθεί η ευθύνη του σε σχέση με αυτήν”.

3.4.2 Οργανωτική δομή και τρόπος λειτουργίας των P&I Clubs

Για την ομαλή λειτουργία κάθε ένωσης (σύνολο P&I Clubs) απαιτείται η ύπαρξη καταστατικού που ορίζει ότι οι αποφάσεις παίρνονται από τη Γενική Συνέλευση, η οποία συγκαλείται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Ωστόσο μπορεί να συγκληθεί και έκτακτο συμβούλιο οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο για τη διευθέτηση σοβαρών ζητημάτων που προκύπτουν. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει την τροποποίηση ή μη του καταστατικού και εσωτερικών κανόνων, καθορίζει τις αμοιβές του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και τη διαχείριση πλεονάσματος. Κάθε ένα Club έχει το δικό του Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από πλοιοκτήτες, ναυλωτές, διαχειριστές. Το συμβούλιο εκλέγεται κάθε τρία χρόνια και συνεδριάζει τρεις με τέσσερις φορές το χρόνο. Είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό της πολιτικής, για την εύρυθμη λειτουργία του Club, την είσπραξη των εισφορών για κάθε ασφαλιστικό έτος. Αναλαμβάνει να σχηματίσει μία ομάδα manager οι οποίοι με την σειρά τους είναι υπεύθυνοι για την καθημερινή διαχείριση του συνεταιρισμού και την εφαρμογή της πολιτικής που έχει οριστεί. Η ομάδα αυτή ασχολείται με την ασφάλιση των κινδύνων, την έκδοση πιστοποιητικών για τα μέλη που εγγράφονται στο Club, τη διατήρηση αρχείων για τις συναλλαγές και την διαφύλαξη των συμφερόντων των πλοιοκτητών. Επίσης διορίζεται μία ομάδα αντιπροσώπων των P&I Clubs έτσι ώστε να είναι δυνατόν να παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη παγκοσμίως σε κάθε λιμάνι.

Συμπερασματικά ανώτατο όργανο είναι η Γενική Συνέλευση και ακολουθεί το Διοικητικό Συμβούλιο που αναλαμβάνουν τη λήψη σημαντικών αποφάσεων για την λειτουργία των συνεταιρισμών. Ενώ οι managers και οι αντιπρόσωποι ασχολούνται ουσιαστικά με την εφαρμογή της πολιτικής και των καθημερινών υποθέσεων που προκύπτουν, έτσι ώστε να εξυπηρετούν τα μέλη που είναι ασφαλισμένα.

Προκειμένου κάποιος πλοιοκτήτης να γίνει μέλος του συνεταιρισμού ζητά την εγγραφή του πλοίου του στο Club έχοντας το δικαίωμα να ζητήσει οποιαδήποτε στιγμή τη διαγραφή του. Αν κάποιο μέλος δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του ή συνεχώς στοχευμένα ή από αμέλεια προκαλεί ζημιές προς αποζημίωση τότε το ίδιο το Club έχει το δικαίωμα να τον διαγράψει. Οι συνεταιρισμοί ελέγχουν την αξιοπιστία των πλοιοκτητών που επιθυμούν να γίνουν μέλη έτσι ώστε να μην προκύπτουν προβλήματα και εκμεταλλεύονται τα χρήματα των υπολοίπων μελών. Οι εισφορές είναι ανάλογες με το πλοίο, τη χωρητικότητα και τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται. Είθισται να ζητείται στην αρχή ένα ποσό από τα μέλη μεγαλύτερο αυτού που είχε υπολογιστεί από τα παραπάνω προκειμένου να καλυφθεί πιθανόν συμπληρωματικό ποσό.

Με σκοπό να αντισταθμίσουν το οικονομικό βάρος της κάλυψης ζημιών επιλέγουν είτε την αντασφάλιση είτε τη συνεργασία με άλλα Clubs. Έτσι σχηματίστηκε και λειτουργεί το International Group (IG) of P&I Club, το οποίο αποτελείται από τους 13 μεγαλύτερους αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς του κόσμου, οι οποίοι παρέχουν κάλυψη ευθύνης P&I για περίπου το 90% της παγκόσμιας ωκεάνιας χωρητικότητας.

3.4.3 Παροχή υπηρεσιών P&I Clubs στα μέλη τους

Τα P&I Clubs καλύπτουν τις εξής κατηγορίες κινδύνων:

A) Ευθύνες έναντι προσώπων: Υπάρχουν ευθύνες έναντι των ατόμων που επιβαίνουν νόμιμα στο πλοίο, πλήρωμα και επιβάτες, δηλαδή δεν είναι παράνομα ναυτολογημένοι, σε ό,τι αφορά το πλήρωμα ή δεν είναι λαθρεπιβάτες. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να καταβάλει τα νόμιμα ώστε να αποκατασταθούν σωματικές βλάβες ή ασθένειες. Συνεπώς ο πλοιοκτήτης επιβάλλεται να καταβάλλει:

Τα απαραίτητα χρήματα για την νοσηλεία και ανάρρωση του πληγέντος, είτε στο νοσοκομείο είτε σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός του πλοίου

Τους μισθούς της περιόδου κατά την οποία παραμένει εκτός εργασίας

Έξοδα επαναπατριsmού ή έξοδα επιστροφής στα καθήκοντα εφόσον του ίδιου ή άλλου πλοίου ή έσοδα επιστροφής ενός επιβάτη στο πλοίο εφόσον η υγεία του βρίσκεται σε καλή κατάσταση και δεν χρήζει νοσηλείας

Έξοδα πρόσληψης προσωπικού που θα αναπληρώσει για όσο διάστημα χρειαστεί αυτόν/αυτούς που βρίσκονται εκτός υπηρεσίας για ιατρικούς λόγους

B) Ευθύνες σχετικές με τη διαχείριση του φορτίου: Βασική ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι η διατήρηση του φορτίου στην κατάσταση και την ποσότητα που το παρέλαβε, σε αντίθετη περίπτωση είναι υποχρεωμένος και αποζημιώσει τη ζημία. Η κάλυψη περιλαμβάνει:

- Απώλεια ή ζημία του φορτίου
- Απώλεια αποσκευών
- Έξοδα επανασυσκευασίας φορτίου σε περίπτωση φθοράς ή καταστροφής (κουτιά, σακιά, εμπορευματοκιβώτια)
- Έξοδα μεταφόρτωσης
- Έξοδα συντήρησης φορτίου που έχει βλάβη
- Ευθύνη από λανθασμένη παράδοση φορτίο
- Ζημιά του φορτίου από καθυστέρηση
- Νομική ευθύνης κατ' αναγωγή του μεταφορέα από ζημιά που υπέστη ο παραλήπτης του φορτίου, λόγω καθυστερημένης παράδοσης
- Έξοδα διαφύλαξης και αποθήκευσης φορτίου, εφόσον γίνεται συντήρηση ή επισκευή στο πλοίο

Γ) Ευθύνες έναντι ζημιών προς τρίτους: Πρόκειται για τις ευθύνες που βαραίνουν τον πλοιοκτήτη αν προκληθεί κάποιο ζημία/βλάβη σε πρόσωπο, πλοίο ή φορτίο άλλου πλοίου εξαιτίας του δικού του. Οι βλάβες αυτές αφορούν:

- Ζημιές σε άλλο πλοίο από σύγκρουση εξαιτίας του πλοιάρχου
- Σωματικές βλάβες ή θάνατος ατόμων εξαιτίας σύγκρουσης
- Ζημιές σε λιμενικές αρχές ή εγκαταστάσεις που προήλθαν από την πρόσκρουση πλοίου σε αυτές
- Έξοδα απομάκρυνσης ναυαγίου σε περίπτωση που έχει προκληθεί από την σύγκρουση

Δ) Ευθύνες λόγω παραβάσεων της νομοθεσίας των χωρών διέλευσης ή προσέγγισης: Πρόκειται για την παράβαση της νομοθεσίας των χωρών στα χωρικά ύδατα των οποίων πλέει το πλοίο που οφείλονται σε άγνοια της νομοθεσία, σε αμελή ή υπαίτια συμπεριφορά και έχουν ως αποτέλεσμα κράτηση του πλοιάρχου και υψηλού κόστους πρόστιμα για τον πλοιοκτήτη. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πρόστιμα διοικητικού χαρακτήρα όπως:

- Πρόστιμα ρύπανσης είτε από αμέλεια είτε ηθελημένη
- Πρόστιμα λόγω παράβασης τελωνειακής νομοθεσίας (λαθρεμπορία ανθρώπων, φορτίου)
- Πρόστιμα από παράβαση υγειονομικής νομοθεσίας
- Πρόστιμα για παράβαση υγειονομικής νομοθεσίας
- Πρόστιμα για παράβαση κανονισμών του λιμανιού
- Πόσα που πρέπει να καταβληθούν για να ελευθερωθεί το πλοίο και να συνεχίσει τον πλου
- Έξοδα που έχουν σχέση με τους λαθρομετανάστες (απέλαση, κράτηση του πλοιάρχου)

Τέλος καταβάλλονται οι δαπάνες που έχουν κριθεί σε δικαστική απόφαση όπως κατάσχεση του πλοίου, μεσεγγύηση φορτίου, διαιτησία, συμμετοχή σε αβαρίες. Αξίζει να σημειωθεί πως όσα αναφέρθηκαν δεν καλύπτουν όλο το φάσμα αποζημιώσεων καθώς οι περιπτώσεις εξαρτώνται από τον εκάστοτε αλληλοαφαιριστικό συνεταιρισμό.

3.4.4 Γενικές αρχές των P&I Clubs

Οι γενικές αρχές των P&I Clubs είναι οι εξής:

A) Κάθε P&I Club αποφασίζει ποιες περιπτώσεις θα καλύπτει και ποιες θα εξαιρεί κατά την ασφάλιση.

B) Αποφασίζει αν θα ενταχθεί κάποιος πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, ναυλωτής θα γίνει μέλος του Club.

Γ) Μπορεί να διαγράψει ένα μέλος.

Δ) Καθορίζει και επιβάλλει τα ασφάλιστρα που είναι υπόχρεα να καταβάλουν τα μέλη.

Ε) Μπορεί να διαπραγματευθεί με τα μέλη και να προσαρμόσει τα ασφάλιστρα ανάλογα με τις περιπτώσεις τις οποίες επιθυμεί ο ασφαλιζόμενος να καλύπτει ο αλληλοασφαλιστικός συνεταιρισμός.

ΣΤ) Παρέχουν εξειδικευμένο προσωπικό για την εξυπηρέτηση των μελών στις περιπτώσεις που χρειάζονται κάποιο άτομο για νομικές συμβουλές, παράσταση δικηγόρων σε ενδεχόμενη δικαστική διαδικασία.

Κεφάλαιο 4ο: Αστική Ευθύνη Πλοιοκτ΄ητη

Σύμφωνα με τον ορισμό της Αστικής Ευθύνης ως νομικού όρου πρόκειται για την περίπτωση όπου κάποιος προξενεί με πράξη ή παράλειψή του, από αμέλεια, σωματική βλάβη ή/και υλική ζημιά σε τρίτο και υποχρεούται να την αποκαταστήσει. Το γενικό και ευρύ νόημα του ορισμού αυτού δεν οριοθετεί με σαφή τρόπο τις απαιτήσεις που μπορεί να θέσει ο εκάστοτε θιγόμενος σε βάρος του υπαίτιου που προκάλεσε την ζημιά.

4.1 Αστική ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης

Προκειμένου να αναλυθεί η Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, Νόμος 3393/2005, θα πρέπει να δοθούν κάποιοι ορισμοί.

Σύμφωνα με το Άρθρο 1 :

1.«Πλοίο» σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα, οποιουδήποτε τύπου.

2.«Πρόσωπο» σημαίνει οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο ή εταιρία ή οργανισμός δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, με νομική προσωπικότητα ή μη, συμπεριλαμβανομένου Κράτους ή οποιοδήποτε από τα μέρη από τα οποία το Κράτος αποτελείται.

3.«Πλοιοκτ΄ητης» σημαίνει τον κύριο, συμπεριλαμβανομένου του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου, το ναυλωτή πλοίου bareboat, τον διαχειριζόμενο και τον εκμεταλλεούμενο το πλοίο.

4.«Εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος» σημαίνει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο ως κύριοι του πλοίου ή, σε περίπτωση απουσίας εγγραφής στο νηολόγιο, το πρόσωπο ή τα πρόσωπα στα οποία ανήκει το πλοίο. Ωστόσο, στην περίπτωση πλοίου που ανήκει σε Κράτος και του οποίου την εκμετάλλευση έχει εταιρία η οποία είναι εγγεγραμμένη στο νηολόγιο του Κράτους αυτού ως η εκμεταλλεούμενη το πλοίο, «εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος» σημαίνει αυτή την εταιρία.

5.«Πετρέλαιο κίνησης» σημαίνει κάθε υδρογονανθρακούχου ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση του πλοίου, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού.

6.«Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη» σημαίνει τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία από Πετρελαϊκή Ρύπανση, 1992, όπως έχει τροποποιηθεί.

7.«Προληπτικά μέτρα» σημαίνει οποιαδήποτε εύλογα μέτρα τα οποία λαμβάνονται από οποιοδήποτε πρόσωπο, αφότου συμβεί ένα περιστατικό, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας από ρύπανση.

8.«Περιστατικό» σημαίνει κάθε συμβάν ή σειρά συμβάντων με την ίδια προέλευση, που προκαλεί ζημία από ρύπανση ή δημιουργεί βαριά και επικείμενη απειλή πρόκλησης τέτοιας ζημίας.

9.«Ζημία από ρύπανση» σημαίνει:

(α) απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από το πλοίο, οπουδήποτε τυχόν τέτοια διαφυγή ή απόρριψη συμβεί, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση για υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με εξαίρεση την αποζημίωση για διαφυγόντα κέρδη από την υποβάθμιση αυτή, θα περιορίζεται στις δαπάνες για τα εύλογα μέτρα αποκατάστασης που πραγματικά ελήφθησαν ή πρόκειται να ληφθούν, και

(β) τις δαπάνες για προληπτικά μέτρα και περαιτέρω απώλεια ή ζημία που προκαλούνται από τα προληπτικά μέτρα.

10.«Κράτος νηολόγησης του πλοίου» σημαίνει, σε σχέση με νηολογημένο πλοίο, το Κράτος νηολόγησης του πλοίου, και σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο, το Κράτος τη σημαία του οποίου δικαιούται να υψώσει το πλοίο.

11.«Ολική χωρητικότητα» («Gross tonnage») σημαίνει την ολική χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς μέτρησης χωρητικότητας που περιέχονται στο Παράρτημα 1 της Διεθνούς Σύμβασης για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969.

12.«Οργανισμός» σημαίνει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

13.«Γενικός Γραμματέας» σημαίνει το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

Άρθρο 2- Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται αποκλειστικά:

(α) σε ζημία από ρύπανση η οποία προκαλείται:

(i) στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, Κράτους Μέρους και

(ii) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός Κράτους Μέρους, την οποία έχει συστήσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ή, σε περίπτωση που ένα Κράτος Μέρος δεν έχει συστήσει τέτοια ζώνη, στην προσκειμένη περιοχή που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων του Κράτους αυτού που έχει καθορίσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, συνορεύει με αυτά και δεν εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το εύρος της χωρικής του θάλασσας,

(β) σε προληπτικά μέτρα, οπουδήποτε κι αν λαμβάνονται, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας αυτής.

Άρθρο 3- Ευθύνη του πλοιοκτήτη

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραγράφων 3 και 4, ο πλοιοκτήτης κατά το χρόνο επέλευσης ενός περιστατικού θα ευθύνεται για τη ζημία από ρύπανση που προκαλείται από κάθε τύπο πετρελαίου κίνησης που βρίσκεται πάνω στο πλοίο ή προέρχεται από το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι, αν το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων που έχουν την ίδια προέλευση, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη κατά το χρόνο επέλευσης του πρώτου από τα παραπάνω συμβάντα.

2. Όπου περισσότερα από ένα πρόσωπα ευθύνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1, η ευθύνη τους είναι από κοινού και εις ολόκληρον.

3. Ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ευθύνη για ζημία από ρύπανση αν αποδείξει ότι:

(α) η ζημία ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπόφευκτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, ή

(β) η ζημία προκλήθηκε εξολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου, η οποία τελέσθηκε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, ή

(γ) η ζημία προκλήθηκε εξ' ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε Κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φανών, φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση της λειτουργίας αυτής.

4. Αν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημία από ρύπανση προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει είτε από πράξη ή παράλειψη του προσώπου που υπέστη τη ζημία, το οποίο ενεργούσε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας, είτε από αμέλεια αυτού του προσώπου, ο πλοιοκτήτης δύναται να απαλλαγεί ολικά ή μερικά από την ευθύνη έναντι αυτού του προσώπου.

5. Καμία απαίτηση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να εγερθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλο από αυτό που προβλέπει η παρούσα σύμβαση.

6. Το δικαίωμα προσφυγής του πλοιοκτήτη που υπάρχει ανεξάρτητα από την παρούσα Σύμβαση δεν περιορίζεται από αυτή.

Άρθρο 4- Εξαιρέσεις

1. Η παρούσα Σύμβαση δε θα εφαρμόζεται σε ζημία από ρύπανση όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη, ανεξάρτητα αν για μια τέτοια ζημία οφείλεται ή όχι αποζημίωση σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση.

2. Εκτός από την περίπτωση της παραγράφου 3, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν θα εφαρμόζονται σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή άλλα πλοία, η κυριότητα ή εκμετάλλευση των οποίων ανήκει σε Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται προς το παρόν μόνο σε Κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

3. Ένα Κράτος Μέρος μπορεί να αποφασίζει να εφαρμόζει την παρούσα Σύμβαση στα πολεμικά πλοία του ή σε άλλα πλοία του που περιγράφονται στην παράγραφο

2. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να γνωστοποιήσει τούτο στο Γενικό Γραμματέα, προσδιορίζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτής της εφαρμογής.

4. Αναφορικά με πλοία τα οποία ανήκουν σε Κράτος Μέρος και χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, κάθε Κράτος είναι δυνατό να ενταχθεί στις δικαιοδοσίες που ορίζονται στο άρθρο 9 και οφείλει να παραιτηθεί από όλες τις ενστάσεις του που απορρέουν από την ιδιότητα του ως κυρίαρχου Κράτους.

Άρθρο 5- Περιστατικά στα οποία εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία

Στην περίπτωση που συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία, από το οποίο προκαλείται ζημία από ρύπανση, οι πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκόμενων πλοίων, εκτός αν απαλλάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 3, θα ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον για το σύνολο μιας τέτοιας ζημίας που δεν είναι εύλογα διαιρετή.

Άρθρο 6- Περιορισμός της ευθύνης

Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν θα επηρεάζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη και του προσώπου ή των προσώπων που παρέχουν ασφάλιση ή άλλη οικονομική εξασφάλιση για τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με οποιοδήποτε εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς, όπως η Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο 7- Υποχρεωτική ασφάλιση ή χρηματική ασφάλεια

1.Ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος πλοίου, το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 κοχ και έχει νηολογηθεί σε Κράτος Μέρος, θα υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια, όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου για ζημία από ρύπανση που ανέρχεται σε ποσό ισοδύναμο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού, αλλά σε κάθε περίπτωση (σε ποσό) που δεν υπερβαίνει το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με τη Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως έχει τροποποιηθεί.

2.Πιστοποιητικό το οποίο πιστοποιεί ότι ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια βρίσκεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης εκδίδεται για κάθε πλοίο, αφού η αρμόδια αρχή του Κράτους Μέρους αποφανθεί ότι οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 έχουν πληρωθεί. Σε σχέση με πλοίο νηολογημένο σε Κράτος Μέρος, αυτό το πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή του Κράτους νηολόγησης του πλοίου. Σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο σε Κράτος Μέρος, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να εκδοθεί ή να πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε Κράτους Μέρους.

10.Οποιαδήποτε απαίτηση για αποζημίωση συνεπεία ζημίας από ρύπανση μπορεί να εγερθεί απευθείας κατά του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει χρηματική ασφάλεια για την ευθύνη του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου συνεπεία ζημίας από ρύπανση. Στην περίπτωση αυτή ο εναγόμενος μπορεί να επικαλεσθεί τις ενστάσεις (εκτός από την πτώχευση ή τη θέση σε εκκαθάριση του πλοιοκτήτη), τις οποίες θα εδικαιούτο να επικαλεσθεί ο πλοιοκτήτης, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 6.

Επιπρόσθετα, ακόμη κι αν ο πλοιοκτήτης δε δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 6, ο εναγόμενος μπορεί να περιορίσει την ευθύνη σε ένα ποσό ίσο με το ποσό της ασφάλισης ή άλλης χρηματικής ασφάλειας που απαιτείται να διατηρηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1. Επιπλέον, ο εναγόμενος μπορεί να επικαλεσθεί την ένσταση ότι η ζημία από ρύπανση προήλθε από εκ προθέσεως παράπτωμα του πλοιοκτήτη, αλλά ο εναγόμενος δεν θα δικαιούται να επικαλεσθεί οποιαδήποτε άλλη ένσταση, την οποία θα μπορούσε να επικαλεσθεί σε περίπτωση άσκησης αγωγής από τον πλοιοκτήτη κατά του εναγόμενου. Ο εναγόμενος θα έχει σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να απαιτήσει από τον πλοιοκτήτη να καταστεί ομόδικός του.

Άρθρο 8-Χρονικά όρια

Τα δικαιώματα αποζημίωσης κατά την παρούσα Σύμβαση αποσβένονται εκτός αν ασκηθεί αγωγή εντός τριών ετών από την ημέρα κατά την οποία έλαβε χώρα η ζημία. Σε καμία περίπτωση, πάντως, δεν θα είναι δυνατό να

εγερθεί αγωγή μετά την πάροδο έξι ετών από το χρόνο κατά τον οποίο έλαβε χώρα το περιστατικό που προκάλεσε τη ζημία. Σε περίπτωση που το περιστατικό αποτελείται από μία σειρά συμβάντων, η περίοδος των έξι ετών υπολογίζεται από το χρόνο κατά τον οποίο συνέβη το πρώτο συμβάν.

Άρθρο 9-Δικαιοδοσία

1.Όπου ένα περιστατικό έχει προκαλέσει ζημία από ρύπανση στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας ή σε περιοχή που αναφέρεται στο άρθρο

2(α) (ii) ενός ή περισσοτέρων Κρατών Μερών, ή εάν προληπτικά μέτρα έχουν ληφθεί για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της ζημίας από ρύπανση στο έδαφος αυτό, συμπεριλαμβανομένης της χωρικής θάλασσας, ή στην περιοχή αυτή, αγωγές αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη, ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει εξασφάλιση για την ευθύνη του πλοιοκτήτη μπορούν να ασκηθούν μόνο ενώπιον των δικαστηρίων οποιουδήποτε από τα Κράτη Μέρη αυτά.

2.Οποιαδήποτε αγωγή ασκείται κατά την παράγραφο 1 πρέπει να κοινοποιείται έγκαιρα σε κάθε εναγόμενο.

3.Κάθε Κράτος Μέρος θα εξασφαλίζει ότι τα δικαστήρια του έχουν δικαιοδοσία να εκδικάζουν αγωγές για αποζημίωση κατά την παρούσα Σύμβαση.

4.2 Ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ Ύ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009

Άρθρο 3- Ευθύνη και ασφάλιση

1. Το καθεστώς ευθύνης ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές τους και τα οχήματά τους και οι κανόνες για την ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια διέπονται από τον παρόντα κανονισμό καθώς και από τα άρθρα 1 και 1α, το άρθρο 2 παράγραφος 2, τα άρθρα 3 έως 16, και τα άρθρα 18, 20 και 21 της σύμβασης των Αθηνών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ, όπως παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ, είναι δεσμευτικές.

Άρθρο 4- Αποζημίωση για εξοπλισμό κινητικότητας ή για άλλον ειδικό εξοπλισμό

Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από επιβάτη μειωμένης κινητικότητας, η ευθύνη του μεταφορέα διέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 3 της σύμβασης των Αθηνών. Η αποζημίωση αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή, ανάλογα με την περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

Άρθρο 5- Γενικός περιορισμός της ευθύνης

1. Ο παρών κανονισμός δεν τροποποιεί τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996, περιλαμβανομένης οποιασδήποτε μελλοντικής τροποποίησης της σύμβασης αυτής.

Εφόσον δεν έχει εφαρμογή καμία εθνική νομοθεσία, την ευθύνη του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του διέπει μόνο το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού.

2. Όσον αφορά απαιτήσεις για θάνατο ή για σωματικές βλάβες επιβάτη λόγω οποιουδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μπορούν να περιορίζουν την ευθύνη τους βάσει των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6- Προκαταβολές

1. Εφόσον ο θάνατος ή η σωματική βλάβη επιβάτη έχει προκληθεί σε ναυτικό συμβάν, ο μεταφορέας που εκτέλεσε όντως εν όλω ή εν μέρει τη μεταφορά, κατά τη διάρκεια της οποίας επήλθε το ναυτικό συμβάν, πληρώνει προκαταβολή που επαρκεί για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογη με την προκληθείσα ζημία, εντός δεκαπέντε ημερών από τον προσδιορισμό του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου το ποσό της προκαταβολής ανέρχεται σε 21.000 ευρώ τουλάχιστον.

Η παρούσα διάταξη ισχύει επίσης εάν ο μεταφορέας είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

2. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης και μπορεί να αντισταθμισθεί με οιοδήποτε άλλο ποσό καταβληθεί εν συνεχεία βάσει του παρόντος κανονισμού, αλλά δεν είναι επιστρεπτέα, εκτός από τις

περιπτώσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, ή στο άρθρο 6 της σύμβασης των Αθηνών ή το προσάρτημα Α των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ ή εάν ο αποδέκτης της προκαταβολής δεν είναι ο δικαιούχος της αποζημίωσης.

Άρθρο 7- Πληροφόρηση των επιβατών

Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων ταξιδιωτικών πρακτόρων σύμφωνα με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και τις περιηγήσεις (8), ο μεταφορέας και/ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους επιβάτες κατάλληλες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Εφόσον η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη σε κράτος μέλος, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται σε όλα τα σημεία πώλησης, περιλαμβανομένης της πώλησης διά τηλεφώνου και μέσω του Διαδικτύου. Όταν ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται σε κράτη μέλη, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται πριν από την αναχώρηση. Σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται το αργότερο κατά την αναχώρηση. Εφόσον η υποχρέωση πληροφόρησης δυνάμει του παρόντος άρθρου έχει τηρηθεί είτε από τον μεταφορέα είτε από το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, τότε το άλλο πρόσωπο δεν υποχρεούται να την τηρήσει. Οι πληροφορίες παρέχονται υπό την πλέον ενδεδειγμένη μορφή.

Προκειμένου να συμμορφωθεί προς την υποχρέωση πληροφόρησης που υπέχει από το παρόν άρθρο, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του παρέχει στους επιβάτες τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που καταρτίζει η Επιτροπή και έχει δημοσιοποιηθεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

(Ενοποιημένο κείμενο της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της του 2002)

Άρθρο 1- Ορισμοί

Στην παρούσα σύμβαση, οι ακόλουθες εκφράσεις έχουν τη σημασία που τους αποδίδεται παρακάτω:

1.α) «μεταφορέας» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εάν η μεταφορά εκτελείται όντως από το πρόσωπο αυτό ή από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα·

β) «πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα» σημαίνει το διαφορετικό από τον μεταφορέα πρόσωπο, που είναι ο πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής ενός πλοίου και το οποίο εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της και

γ) «μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή τον μεταφορέα, εφόσον ο τελευταίος εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της·

2. «σύμβαση μεταφοράς» σημαίνει τη σύμβαση που έχει συναφθεί από μεταφορέα ή για λογαριασμό του, με αντικείμενο τη θαλάσσια μεταφορά επιβάτη ή επιβάτη και των αποσκευών του, ανάλογα με την περίπτωση·

3. «πλοίο» σημαίνει μόνο θαλασσοπλοούν πλοίο, αποκλεισμένων των αερόστρομων οχημάτων·

4. «επιβάτης» σημαίνει κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται επί του πλοίου:

α)βάσει συμβάσεως μεταφοράς· ή

β)το οποίο, με τη συναίνεση του μεταφορέα, συνοδεύει όχημα ή ζώντα ζώα, μεταφερόμενα βάσει συμβάσεως μεταφοράς αγαθών η οποία δεν διέπεται από την παρούσα σύμβαση·

5. «αποσκευές» σημαίνει κάθε αντικείμενο ή όχημα που μεταφέρεται από τον μεταφορέα βάσει συμβάσεως μεταφοράς, με εξαίρεση:

α)τα αντικείμενα και οχήματα που μεταφέρονται βάσει ναυλοσυμφώνου, φορτωτικής ή άλλης σύμβασης που αφορά πρωταρχικά τη μεταφορά αγαθών και

β)τα ζώντα ζώα·

6. «αποσκευές καμπίνας» σημαίνει αποσκευές που έχει ο επιβάτης στην καμπίνα του ή που βρίσκονται με άλλο τρόπο στην κατοχή του, υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχό του· στις αποσκευές καμπίνας περιλαμβάνονται και οι αποσκευές που έχει ο επιβάτης μέσα ή πάνω στο όχημά του,

εξαιρουμένων των περιπτώσεων κατά τις οποίες εφαρμόζονται η παράγραφος 8 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 8·

7. η «απώλεια ή φθορά αποσκευών» περιλαμβάνει την οικονομική απώλεια που προέρχεται από τη μη παράδοση των αποσκευών στον επιβάτη μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την άφιξη του πλοίου πάνω στο οποίο έχουν ή θα έπρεπε να είχαν μεταφερθεί οι αποσκευές, αλλά δεν περιλαμβάνει καθυστερήσεις που είναι αποτέλεσμα εργατικών διαφορών·

8. η «μεταφορά» καλύπτει τα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:

α) σχετικά με τον επιβάτη και τις αποσκευές του καμπίνας, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης ή και οι αποσκευές του καμπίνας βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή στη διαδικασία της επιβίβασης ή αποβίβασης, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης και οι αποσκευές του καμπίνας μεταφέρονται με πλωτά μέσα από την ξηρά στο πλοίο ή αντιστρόφως, εφόσον το κόστος της μεταφοράς αυτής περιλαμβάνεται στο ναύλο ή εφόσον το σκάφος που χρησιμοποιείται για αυτόν το σκοπό της βοηθητικής μεταφοράς έχει τεθεί στη διάθεση του επιβάτη από τον μεταφορέα. Εντούτοις, όσον αφορά τον επιβάτη, η μεταφορά δεν περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο αυτός βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση·

β) σχετικά με τις αποσκευές καμπίνας, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση εφόσον οι αποσκευές αυτές έχουν παραληφθεί από τον μεταφορέα ή τον υπάλληλό του ή από πράκτορα και δεν παραδόθηκαν στον επιβάτη·

γ) σχετικά με αποσκευές άλλες από τις αποσκευές καμπίνας, το χρονικό διάστημα από το χρόνο της παραλαβής στην οποία προέβη ο μεταφορέας ή ο υπάλληλός του ή ο πράκτορας στην ξηρά ή στο πλοίο, έως τον χρόνο παράδοσης των εν λόγω αποσκευών από τα πρόσωπα αυτά·

9. «διεθνής μεταφορά» σημαίνει κάθε μεταφορά, της οποίας, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη ή σε ένα μόνον κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος·

10. «Οργανισμός» σημαίνει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

11. «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

Άρθρο 3- Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που προξενήθηκαν από ναυτικό συμβάν, κατά το βαθμό που η ζημία αυτή ως προς τον εν λόγω επιβάτη δεν υπερβαίνει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση τις 250 000 μονάδες υπολογισμού, εκτός εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το συμβάν:

α) ήταν αποτέλεσμα πολεμικής πράξης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου έκτακτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα· ή

β) προξενήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου με σκοπό την προξένηση του συμβάντος.

Εφόσον και κατά το βαθμό που η ζημία υπερβαίνει το ανωτέρω όριο, ο μεταφορέας είναι περαιτέρω υπεύθυνος, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προξένησε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

2. Για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που δεν προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν το οποίο προξένησε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το βάρος απόδειξης του πταίσματος ή της αμέλειας φέρει ο ενάγων.

3. Για ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα της απώλειας ή φθοράς αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν που προξένησε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το πταίσμα ή η αμέλεια του μεταφορέα τεκμαίρονται για τη ζημία που προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν.

4. Για ζημία που προξενήθηκε από την απώλεια ή τη φθορά αποσκευών, πλην των αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

α) «ναυτικό συμβάν» σημαίνει ναυάγιο, ανατροπή, σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου, έκρηξη ή πυρκαγιά στο πλοίο ή ελάττωμα του πλοίου·

β) με τους όρους «πταίσμα ή αμέλεια του μεταφορέα» νοούνται το πταίσμα ή η αμέλεια του προσωπικού του μεταφορέα, το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας του·

γ) «ελάττωμα του πλοίου» σημαίνει οποιαδήποτε δυσλειτουργία, αστοχία ή μη συμφωνία με τους ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας, η οποία αφορά οποιοδήποτε μέρος του πλοίου ή του εξοπλισμού του όταν χρησιμοποιείται για τη διαφυγή, εκκένωση, επιβίβαση και αποβίβαση

επιβατών ή όταν χρησιμοποιείται για την ώθηση, πηδαλιούχηση, ασφαλή πλευση, πρόσδεση, αγκυροβόληση, άφιξη ή αναχώρηση από προκυμαία ή αγκυροβόλιο ή έλεγχο βλάβης έπειτα από κατάκλυση· ή όταν χρησιμοποιείται για την καθέλκυση σωστικών μέσων και

δ) ο όρος «ζημία» δεν περιλαμβάνει αποζημιώσεις ποινικού ή παραδειγματικού χαρακτήρα.

6. Η βάση του παρόντος άρθρου ευθύνη του μεταφορέα αφορά μόνο τη ζημία η οποία προκύπτει από συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ο ενάγων πρέπει να αποδείξει ότι το συμβάν που προξένησε τη ζημία έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς καθώς και την έκταση της ζημίας.

7. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν θίγει τα δικαιώματα αναγωγής του μεταφορέα κατά τρίτου ή τη δυνατότητα ενστάσεως συντρέχοντος πταίσματος βάσει του άρθρου 6 της παρούσας σύμβασης. Κανένα σημείο του παρόντος άρθρου δεν θίγει οποιοδήποτε δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης βάσει των άρθρων 7 ή 8 της παρούσας σύμβασης.

8. Τα τεκμήρια σχετικά με το πταίσμα ή την αμέλεια ενός μέρους ή ο καθορισμός του μέρους που φέρει το βάρος της απόδειξης δεν αποκλείουν το να ληφθούν υπόψη αποδεικτικά στοιχεία υπέρ του εν λόγω μέρους.

Άρθρο 4- Πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα

1. Εάν η εκτέλεση της μεταφοράς ή ενός μέρους της ανετέθη σε πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ο μεταφορέας εξακολουθεί παρά ταύτα να φέρει την ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Επιπλέον, το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, αλλά και δύναται να τις επικαλεσθεί, για το μέρος της μεταφοράς που έχει ο ίδιος εκτελέσει.

2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, σε σχέση με τη μεταφορά που έχει εκτελεσθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, για τις πράξεις και παραλείψεις του τελευταίου και των υπαλλήλων και πρακτόρων του που ενεργούν στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας τους.

3. Οποιαδήποτε ειδική συμφωνία, βάσει της οποίας ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν επιβάλλονται από την παρούσα σύμβαση ή παραιτείται δικαιωμάτων που απονέμονται από την παρούσα σύμβαση, ισχύει έναντι του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μόνον εάν ο τελευταίος συμφωνήσει ρητώς και εγγράφως.

4. Εφόσον και κατά τον βαθμό στον οποίο υπεύθυνοι είναι τόσο ο μεταφορέας όσο και το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον.
5. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν θίγει δικαιώματα αναγωγής μεταξύ του μεταφορέα και του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

Άρθρο 4α- Υποχρεωτική ασφάλιση

1. Όταν μεταφέρονται επιβάτες με πλοίο νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, και εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση, κάθε μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή ένα μέρος της οφείλει να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, όπως τραπεζική εγγύηση ή εγγύηση από παρόμοιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, για την κάλυψη της βάσει της παρούσας σύμβασης ευθύνης λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών. Το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση.

Άρθρο 6- Συντρέχον πταίσμα

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι πταίσμα ή αμέλεια του επιβάτη προκάλεσε ή συνέβαλε στο θάνατο ή τη σωματική του βλάβη ή στην απώλεια ή φθορά αποσκευών του, το δικάζον δικαστήριο δύναται να απαλλάξει τον μεταφορέα πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του, σύμφωνα με το δίκαιο που εφαρμόζει.

Άρθρο 7- Όριο ευθύνης για θάνατο και σωματικές βλάβες

1. Η βάση του άρθρου 3 ευθύνη του μεταφορέα για θάνατο ή σωματικές βλάβες επιβάτη δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 400 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους μεταφορά. Όταν, σύμφωνα με το δίκαιο του δικάζοντος δικαστηρίου, επιδικάζονται αποζημιώσεις υπό μορφή περιοδικών προσόδων, το ισότιμο της αξίας του κεφαλαίου των εν λόγω καταβολών δεν υπερβαίνει το ανωτέρω όριο.

2. Ένα κράτος μέλος της σύμβασης δύναται να ρυθμίζει με ειδικές διατάξεις εθνικού δικαίου το όριο ευθύνης που ορίζει η παράγραφος 1, υπό την προϋπόθεση ότι το εθνικό όριο ευθύνης, εφόσον υπάρχει, δεν είναι χαμηλότερο από εκείνο που ορίζει η παράγραφος 1. Το κράτος μέλος της σύμβασης το οποίο κάνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπει η παρούσα παράγραφος, ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα για το εγκριθέν όριο ευθύνης ή για τη μη ύπαρξη ορίου.

Άρθρο 8- Όριο ευθύνης για απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα

1. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 2 250 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.
2. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αποσκευών που μεταφέρονται εντός ή επί του οχήματος, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 12 700 μονάδες υπολογισμού ανά όχημα και ανά μεταφορά.
3. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών, πέραν εκείνων που αναφέρουν οι παράγραφοι 1 και 2, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 3 375 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.
4. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ότι η ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται σε απαλλαγή, το ύψος της οποίας δεν υπερβαίνει τις 330 μονάδες υπολογισμού για την περίπτωση φθοράς οχήματος και τις 149 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για την περίπτωση απώλειας ή φθοράς άλλων αποσκευών. Το ποσό αυτό αφαιρείται από το ποσό της απώλειας ή της φθοράς.

Άρθρο 9- Μονάδα υπολογισμού και μετατροπή

1. Η μονάδα υπολογισμού κατά την παρούσα σύμβαση είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ποσά που αναφέρουν το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1, και το άρθρο 8 μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται το δικάζον δικαστήριο, βάσει της αξίας του εν λόγω νομίσματος σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ή την ημερομηνία που συμφωνήθηκε από τους διαδίκους. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την οικεία ημερομηνία για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που καθορίζει αυτό το κράτος μέλος της σύμβασης.
2. Ωστόσο, ένα κράτος το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 δύναται, κατά τη στιγμή της κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση ή σε οποιαδήποτε άλλη μεταγενέστερη χρονική στιγμή, να δηλώσει ότι η

μονάδα υπολογισμού την οποία αναφέρει η παράγραφος 1 ισούται με δεκαπέντε χρυσά φράγκα. Το χρυσό φράγκο που αναφέρει η παρούσα παράγραφος αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννιακοσίων βαθμών. Η μετατροπή του χρυσού φράγκου σε εθνικό νόμισμα γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του οικείου κράτους.

3. Ο υπολογισμός στον οποίο αναφέρεται η τελευταία περίοδος της παραγράφου 1 και η μετατροπή στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 2 γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε, για τα ποσά του άρθρου 3 παράγραφος 1, του άρθρου 4α παράγραφος 1, του άρθρου 7 παράγραφος 1 και του άρθρου 8, να εκφράζεται σε εθνικό νόμισμα των κρατών μελών της σύμβασης, κατά το δυνατόν, η ίδια πραγματική αξία με εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των τριών πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1. Τα κράτη γνωστοποιούν στον Γενικό Γραμματέα τον τρόπο υπολογισμού σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή το αποτέλεσμα της μετατροπής σύμφωνα με την παράγραφο 2, ανάλογα με την περίπτωση, κατά την κατάθεση της πράξης κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση και κάθε φορά που επέρχεται αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού ή στο αποτέλεσμα της μετατροπής.

Άρθρο 10- Συμπληρωματικές διατάξεις για τα όρια ευθύνης

1. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ρητώς και εγγράφως υψηλότερα όρια ευθύνης από εκείνα που ορίζονται από τα άρθρα 7 και 8.

2. Οι τόκοι επί των αποζημιώσεων και τα δικαστικά έξοδα δεν περιλαμβάνονται στα όρια ευθύνης που καθορίζουν τα άρθρα 7 και 8.

Άρθρο 11- Υπεράσπιση και όρια για υπαλλήλους μεταφορέων

Εφόσον ασκείται αγωγή κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, σε σχέση με ζημία που καλύπτεται από την παρούσα σύμβαση, αυτός ο υπάλληλος ή ο πράκτορας, εάν αποδεικνύει ότι ενήργησε στο πλαίσιο των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, δικαιούται να χρησιμοποιήσει τα ίδια μέσα υπεράσπισης και να επικαλεσθεί τα ίδια όρια ευθύνης τα οποία διαθέτει ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 13- Απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7, 8 και το άρθρο 10 παράγραφος 1, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από

αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.

2. Ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα ή του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια αυτά, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη αυτού του υπαλλήλου ή πράκτορα, που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.

Άρθρο 18- Ακυρότητα συμβατικών όρων

Οποιοσδήποτε συμβατικός όρος συναφθείς προτού λάβει χώρα το συμβάν που προκάλεσε το θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη ή την απώλεια ή ζημία των αποσκευών του, ο οποίος αποσκοπεί στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη ή στον καθορισμό κατώτερου ορίου ευθύνης από το οριζόμενο στην παρούσα σύμβαση, εκτός από το προβλεπόμενο στο άρθρο 8 παράγραφος 4, και οποιοσδήποτε όρος ο οποίος αποσκοπεί στη μετάθεση του βάρους απόδειξης του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του δικαιώματος επιλογής, όπως ορίζει το άρθρο 17 παράγραφος 1, είναι άκυρος, αλλά η ακυρότητα του όρου αυτού δεν επιφέρει ακυρότητα της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί να υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο 20- Ζημίες από πυρηνική ενέργεια

Δεν υφίσταται ευθύνη σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση για ζημίες που προκλήθηκαν από συμβάν σχετικό με την πυρηνική ενέργεια:

α) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους είτε σύμφωνα με τη σύμβαση των Παρισίων, της 29ης Ιουλίου 1960, περί ευθύνης τρίτων στο πεδίο της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε με το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964, είτε σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης, της 21ης Μαΐου 1963, για την αστική ευθύνη από πυρηνική ενέργεια· ή

β) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους βάσει εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζει την ευθύνη για ζημία αυτού του είδους, υπό την προϋπόθεση ότι η νομοθεσία αυτή είναι από κάθε άποψη εξίσου ευνοϊκή για τα πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να υποστούν ζημίες είτε με τη σύμβαση των Παρισίων είτε με τη σύμβαση της Βιέννης ή με οποιαδήποτε ισχύουσα τροποποίηση ή πρωτόκολλό τους.

4.3 Ναυτεργατικό ατύχημα και Ευθύνη Πλοιοκτήτη

Ο ορισμός του ναυτεργατικού ατυχήματος αποτελεί συνδυασμό του άρθρου 66 Κ.Ι.Ν.Δ και του άρθρου 1 του ν.551/1915 . Σύμφωνα με το τελευταίο εργατικό ατύχημα υφίσταται όταν υπάρχει βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ αιτίας αυτής σε εργαζόμενο ναυτικό και θεμελιώνει αξίωση αποζημίωσης. Βίαιο συμβάν θεωρείται κάθε έκτακτη και αιφνίδια επίδραση εξωτερικού αιτίου, που δεν θα υπήρχε χωρίς την εργασία και την εκτέλεσή της κάτω από τις δεδομένες περιστάσεις. Ως ατύχημα από βίαιο συμβάν θεωρείται και η νόσος του εργαζομένου, συνεπεία της οποίας επήλθε ο θάνατος αυτού, εφόσον προήλθε ή επιδεινώθηκε από την συγκεκριμένη εργασία. Γι' αυτόν το λόγο, όταν συνάπτεται η σύμβαση ναυτολογήσεως κάθε μέλος του πληρώματος προσκομίζει, εκτός από τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, και μία ιατρική βεβαίωση σχετική με την κατάσταση της υγείας του, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθεί ως τεκμήριο απόδειξης της ικανότητάς του να εργασθεί και να συνεργασθεί. Ο εργαζόμενος πριν την σύναψη της σύμβασης εξετάζεται από ιατρικό προσωπικό που συνεργάζεται με τη ναυτιλιακή εταιρεία και εφόσον κριθεί ικανός ναυτολογείται άρα σε περίπτωση ασθένειας ή ατυχήματος, εξαιτίας της εργασίας, την ευθύνη φέρει ο πλοιοκτήτης.

Σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος ο ναυτικός λαμβάνει κανονικά από τον πλοιοκτήτη το μισθό του ακόμα και αν η σύμβαση ναυτολόγησης δεν έχει εγγραφεί στο ναυτολόγιο. Συνεπώς, αρκεί μόνο ο ναυτικός να επιβιβάστηκε στο πλοίο και να ανέλαβε υπηρεσία, ανεξαρτήτως εγγραφής. Θα πρέπει να υπάρχει κάποια αιτία που προκάλεσε το βίαιο συμβάν η οποία μπορεί να είναι είτε άμεση, όταν το συμβάν γίνεται κατά την στιγμή της εργασίας, είτε έμμεσος, όταν η εργασία δημιουργεί γόνιμο έδαφος για την πραγματοποίηση του ατυχήματος. Σε ό,τι αφορά ειδικότερες περιπτώσεις, η αυτοκτονία θεωρείται ναυτεργατικό ατύχημα μόνο όταν οι συνθήκες εργασίας είναι τέτοιες, ώστε να οδηγήσουν σε μία τέτοια πράξη. Στην περίπτωση καρκινοπαθών εφαρμόζεται η ναυτεργατική νομοθεσία μόνο αν ο εργοδότης δεν λαμβάνει υπόψη του την ασθένεια του ναυτικού και έχει υπέρμετρες απαιτήσεις.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ναυτεργατικού ατυχήματος θεμελιώνεται τόσο στις διατάξεις του κοινού δικαίου, όσο και στις ειδικότερες διατάξεις της ναυτεργατικής νομοθεσίας. Κατά το κοινό δίκαιο, για να καταλογιστεί ευθύνη στον εργοδότη πρέπει να πληρούνται οι όροι της αδικοπραξίας κατά 914 ΑΚ (πράξη ή παράλειψη, παρανομία, υπαιτιότητα, ζημία, αιτιώδης σύνδεσμος) ή της πρόσκτησης κατά 922 ΑΚ, αφού ο εργοδότης ευθύνεται για τις πράξεις των προσώπων που χρησιμοποιεί κατά την εκτέλεση της εργασίας. Αν μοναδικός υπαίτιος του ατυχήματος είναι ο εργαζόμενος, τότε ο εργοδότης δεν φέρει καμία ευθύνη. Κατά τον ν. 551/1915 η ευθύνη του εργοδότη είναι αντικειμενική, δηλαδή επέρχεται ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του. Πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση αφού ο εργοδότης είναι ο κάτοχος πηγής ιδιαίτερων κινδύνων, αλλά και το πρόσωπο που

προσπορίζεται ή αναμένει τα οφέλη από την παροχή της εργασίας. Πέραν από τις αστικές συνέπειες, ευθύνεται και με βάση της διατάξεις του Ποινικού Κώδικα, ανάλογα με το είδος της αμέλειας, των αριθμό των παθόντων και την έκταση της βλάβης. Αν το ατύχημα οφείλεται σε πράξη τρίτου προσώπου, ξένου προς την ναυτική εργασία, τότε για να στοιχειοθετηθεί ευθύνη θα πρέπει να συντρέχουν οι προϋποθέσεις της αδικοπραξίας κατά 914 ΑΚ. Σε αυτή την περίπτωση ο παθών ή οι διάδοχοι του μπορούν να στραφούν τόσο κατά του εργοδότη, όσο και κατά του τρίτου.

Κατά το αρ. 66 ΚΙΝΔ, όταν ο ναυτικός ασθενήσει, δικαιούται τον μισθό και νοσηλεύεται με δαπάνες του πλοίου. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί εξαιτίας της ασθένειας και ο ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου, δικαιούται νοσήλια και μισθό εφόσον διαρκεί η ασθένεια, όχι όμως περισσότερο από τέσσερις μήνες.

Το χρονικό αυτό διάστημα ξεκινά από τη λύση της σύμβασης λόγω ασθένειας, που στις περισσότερες περιπτώσεις συμπίπτει με την αποβίβαση του ασθενούς ναυτικού στην ξηρά. Αν ο ναυτικός υπέστη από αυτό ανικανότητα για εργασία, εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις για την αποζημίωση εκείνων που έπαθαν ατύχημα στην εργασία τους. Από τις διατάξεις του ως άνω άρθρου προκύπτει ότι ο ναυτικός όταν η ασθένειά του προήλθε από εργατικό ατύχημα, δικαιούται μισθό ασθενείας, νοσήλια και αποζημίωση για το εργατικό ατύχημα, αν απ' αυτό έμεινε ισόβια ή πρόσκαιρα ανίκανος για εργασία. Επίσης, επιτρέπεται η σωρευτική άσκηση της αξίωσης για μισθούς ασθενείας με την αποζημίωση του Ν. 551/1915, όπως προβλέπεται στα άρθρα 3 και 7 αυτού, και δεν τίθεται ζήτημα επικάλυψης τους. Έχει δηλαδή ο ναυτικός αυτοτελείς και ανεξάρτητες αξιώσεις, οι οποίες δεν έχουν αντικείμενο την ίδια παροχή και αποβλέπουν στην επίτευξη άλλου σκοπού και υπόκεινται σε διαφορετική η καθεμία παραγραφή. Βέβαια, από τις διατάξεις των άρθρων 289 και 291 ΚΙΝΔ προκύπτει ότι οι αξιώσεις του πλοιάρχου και του πληρώματος βάσει της συμβάσεως ναυτολόγησεως ως προς την πληρωμή των μισθών και λοιπών παροχών παραγράφονται μετά ένα έτος από του τέλους του έτους κατά το οποίο έχει γεννηθεί η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική αυτής επιδίωξη, ενώ η παραγραφή διακόπτεται με την έγερση της αγωγής. Τέλος, εφόσον αποδειχθεί ότι το συμβάν οφείλεται σε υπαιτιότητα του εργοδότη, επιδικάζεται και χρηματική ικανοποίηση ηθικής βλάβης στον παθόντα ναυτικό ή, σε περίπτωση θανάτου, ψυχικής οδύνης στην οικογένεια του θύματος κατά 932 ΑΚ, πέραν της πλήρους αποζημίωσης για απώλεια συντήρησης ή διατροφής, έξοδα κηδείας κ.α.. Η προστατευτική λειτουργία των ανωτέρω διατάξεων τις καθιστά αναγκαστικό δίκαιο, πράγμα που σημαίνει ότι είναι άκυρη οποιαδήποτε παρέκκλιση με συμφωνία των μερών. Η πρακτική αυτή είναι σύμφωνη και με τον ηθικό ρόλο που το δίκαιο καλείται να διαδραματίσει στο πλαίσιο των καθημερινών βιοτικών σχέσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

- ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΕΡ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Γ' Έκδοση, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, 2014
- ΙΩΑΝΝΗΣ ΕΜ. ΚΟΛΛΙΝΙΑΤΗΣ, Ναυπηγία, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, 2017
- ΜΑΡΙΑ Μ. ΒΡΑΝΙΚΟΥ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Π. ΔΕΜΕΣΤΙΧΑΣ, Ναυτιλιακό Δίκαιο, Β' Έκδοση, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, 2015
- Ρόκας Κ. Ιωάννης, Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ιδιωτικής Ασφάλισης, 4η Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Συμπίλιας, 1995
- Παναγιωτακόπουλος Βασίλης Π., Ναυλοσύμφωνα - ναυτασφάλιση, Αθήνα: Εκδόσεις Έλλην, 1994
- Πριναράκης Επ. Μιχάλης, Γενικές Αρχές Της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως, Αθήνα: Εκδόσεις FORUM, 1999
- Βλάχος Γεώργιος Π., Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, 1999
- Αργυριάδης Α. Άλκης, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, 4η Έκδοση, Αθήνα- Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε., 1986

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Παρασκευή Λ. Παπαλεωνίδα, Maritime English Volume 2, Α' Έκδοση, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, 2016
- Frederick Martin, The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, London: MACMILLAN AND CO., 1876
- Kyriaki Noussia, The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach, Germany: Springer- Verlag Berlin and Heidelberg GmbH & Co. KG, 2006
- Nigel Watson, 150 Years of the London P&I Club 1866-2016, Great Britain: St Matthew's Press, 2016
- Robert H. Brown, Marine Insurance volume 3 Hull Practice, Second Edition, Witherby & Co Ltd, 1993
- Francis Rose, Marine Insurance: Law and Practice, Second Edition, Publisher: Informa, 2012

Ιστοσελίδες

- <http://www.opengov.gr/ytp/?p=585>
- <https://www.brightengineering.com/seafaring/35933-what-is-ship-grounding/#ship-grounding>
- <http://www.hbmci.gov.gr/>
- [http://www.hbmci.gov.gr/js/legislation/RES%20A.1075%20\(28\).pdf](http://www.hbmci.gov.gr/js/legislation/RES%20A.1075%20(28).pdf)
- <http://www1.eaee.gr/sites/default/files/hull-law-ins-responsibility.pdf>
- <https://www.firesecurity.gr/bibliothiki/asfploia.htm>
- <https://www.fireservice.gr/el>
- <https://eleftherostypos.gr/>
- <https://www.naftikachronika.gr/>
- <https://www.isalos.net/>
- <https://tsitsopoulouins.gr/>
- <https://www.legislation.gov.uk/> (Marine Insurance Act 1906, 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7 An Act to codify the Law relating to Marine Insurance, 21st December 1906)
- <https://www.kathimerini.gr/culture/401365/i-symvoli-tis-rodoy-sto-naytiko-dikaio/>
- <https://www.europeanlink.gr/information/history>
- <https://focusbrokers.gr/>
- <https://www.brokersunion.gr/>
- <https://www.ethniki-asfalistiki.gr/default.aspx?page=home>
- <https://www.gicouncil.in/>
- <https://www.myseatime.com/blog/detail/here-is-all-you-wanted-to-know-about-pi-clubs>
- <https://www.isalos.net/2019/08/ti-einai-ta-pi-clubs-vinteo/>
- <https://underwriter.gr/325-%CF%87%CF%81%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1-lloyds-%CE%BF%CE%B9-%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B3%CE%BC%CE%AD%CF%82-%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%BA%CE%B1%CE%B8%CF%8C%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B1%CE%BD-%CF%84%CE%B7/>
- <https://www.lloyds.com/about-lloyds/history/corporate-history>
- <https://marehist.gr/gr/sources/05.04.02>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Exchange_Assurance_Corporation
- <http://www.ilu.org.uk/history.html>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Financial_Conduct_Authority
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Prudential_Regulation_Authority_\(United_Kingdom\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Prudential_Regulation_Authority_(United_Kingdom))
- <https://pavlakis-partners.gr/maritime-labor/>

- <https://www.offlinepost.gr/2021/01/26/h-nomothesia-epi-nautergatikou-atuximatos-me-mia-matia/>
- <https://www.londonpandi.com/documents/150th-history/>
- [https://assets.lloyds.com/media/2acd7760-2f16-4575-bfd1-3153226d2d77/Lloyd's%20committee%20structure%20chart%20\(March%202021\).png](https://assets.lloyds.com/media/2acd7760-2f16-4575-bfd1-3153226d2d77/Lloyd's%20committee%20structure%20chart%20(March%202021).png)
- <https://www.lr.org/en/>
- [http://www.hbmci.gov.gr/js/legislation/EK%201286-2011\(gre\).pdf](http://www.hbmci.gov.gr/js/legislation/EK%201286-2011(gre).pdf)
Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 9ης Δεκεμβρίου 2011 για την καθιέρωση κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
- <https://rosaeg.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf>
- <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-4033-2011.html>
- <https://www.samgongustofa.is/media/english/A.1075-28-.pdf>IMO Resolution A.1075(28) Adopted on 4 December 2013 (Agenda item 10) GUIDELINES TO ASSIST INVESTIGATORS IN THE IMPLEMENTATION OF THE CASUALTY INVESTIGATION CODE (RESOLUTION MSC.255(84))
- http://www.bowles-langley.com/wp-content/files_mf/humanerrorandmarinesafety.pdf
- <https://slideplayer.gr/slide/11341229/>
- <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.840.8053&rep=rep1&type=pdf>
- <https://evostc.state.ak.us/oil-spill-facts/photo-gallery/>



Το φωτογραφικό υλικό από τα πλοία ανήκει στην αρχειοθήκη του σπουδαστή Γκοτζαμπουϊκίδη Ιωάννη.