

2022

“Η σημασία της ασφάλισης στην Εμπορική Ναυτιλία”



ΤΣΙΧΛΑΚΙΔΗΣ Ι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Α.Ε.Ν. Μακεδονίας πλοιάρχων

25/1/2022

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΘΕΜΑ:

**Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ
ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

ΑΓΜ: 4497

Ημερομηνίας παράδοσης της εργασίας: 25/26-1-2022

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: Νικόλαος Τσούλης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	4
Εισαγωγή.....	5
Κεφάλαιο 1:	
1.1 Η εισαγωγή σε κλάση σύμφωνα με τις προδιαγραφές του νηογνώμονα και ο ρόλος του στην ναυτιλιακή κοινωνία.....	10
1.2 Τι είναι οι ασφαλιστικές εταιρίες.....	13
1.3 Ιστορική της ναυτικής ασφάλισης.....	14
1.4 Ναυτικό Δίκαιο πλοίου και οι κανόνες αυτού.....	15
1.5 Ο τρόπος λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών, οι ασφαλειομεσίτες και οι φορείς θαλάσσιας ασφάλισης.....	19
1.6 Τύποι Ναυτικής ασφάλισης.....	25
1.7 Βασικά τμήματα Ναυτικής Ασφάλισης.....	30
1.8 Ο ρόλος των παροχών των ασφαλιστικών εταιρειών στη σημασία του ναυτιλιακού εμπορίου και σύγχρονης ναυτιλίας.....	32
1.9 Νόμοι περί Ναυτικής ασφάλισης μέσω των εμπορικών συναλλαγών.....	34
Επίλογος.....	36
Βιβλιογραφία.....	37

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο : «Η Σημασία της ασφάλισης στο πλαίσιο των εμπορικών συναλλαγών μέσω της Εμπορικής Ναυτιλίας» πραγματοποιήθηκε το έτος 2022, στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας Σχολής Πλοιάρχων, για την αναγνώριση της μεγάλης σημασίας και του σπουδαίου ρόλου των νηογνώμωνων, των ασφαλιστικών εταιρειών και των P&I Clubs στο ναυτιλιακό χώρο, στο πλαίσιο των εμπορικών συναλλαγών.

Είναι γνωστό πως ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της οικονομίας της χώρας μας. Ένα μεγάλο μερίδιο στην οικονομική πίτα της Ναυτιλίας κατέχει ο χώρος των Ναυτικών Ασφαλίσεων, που είναι και το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική. Από αυτό και μόνο γίνεται αντιληπτό πόσο σημαντική είναι η ανάλυση και η γνώση θεμάτων που αφορούν τον κλάδο των Ναυτικών Ασφαλίσεων για κάποιον που ασχολείται με τον τομέα της Ναυτιλίας. Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι να συγκεντρώσει σε ένα έντυπο τις βασικές πτυχές του θέματος της Ναυτικής Ασφάλισης, ώστε αυτές να είναι προσιτές και κατανοητές τόσο σε φοιτητές που θέλουν μελλοντικά να ασχοληθούν με την διερεύνηση άλλων θεμάτων που αφορούν στην Ναυτική Ασφάλιση όσο και σε ανθρώπους που ασχολούνται επαγγελματικά με την Ναυτιλία και θέλουν να αποκτήσουν μια βασική γνώση πάνω στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

Το αποτέλεσμα της πτυχιακής εργασίας είναι μία συσσώρευση πληροφοριών, από συγκεκριμένες πηγές που αναφέρονται στη βιβλιογραφία, όπως βιβλία, συγγράμματα, άρθρα, σύνδεσμοι στο διαδίκτυο και παραπομπές, ένα σύνολο από σημειώσεις του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης Νομικής και τέλος μελέτη του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Επίσης αξίζει να αναφερθεί η αναγκαιότητα της χρησιμοποίησης αυτούσιων νομικών όρων, σε αγγλική γλώσσα και σε

ελληνική, διότι η απλούστευση αυτών θα οδηγούσε σε ασάφεια και αποκλίσεις της έννοιας των ορών. Η επιλογή της πτυχιακής εργασίας έγινε με σκοπό την εμβάθυνση, την διερεύνηση των γνώσεων στο τομέα των ασφαλίσεων, των νηογνωμόνων και των P&I Clubs και το ρόλο που κατέχουν στη ναυτιλία, στο πλοιοκτήτη, στο πλοίο και στο ναυτικό. Τέλος, η προσωπική επιθυμία για εκμάθηση και το ενδιαφέρον πάνω στα νομικά πλαίσια του ναυτικού επαγγέλματος, οδήγησαν στη συγγραφή της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία παραμένει και θα συνεχίσει να παραμένει από τις νούμερο ένα βιομηχανίες, όπου θα παρέχει εργασία σε όλους της τους τομείς, εκπαίδευση και το σημαντικότερο από όλα, διεθνές εμπόριο. Αυτό δεν συμβάλει μόνο στην συντήρηση αλλά και στην ανάπτυξη της οικονομίας μίας χώρας.

Πολύ συχνά, το καράβι, χαρακτηρίζεται ως ένα μεγάλο εργοστάσιο ή ως μία μεγάλη βιομηχανία, το οποίο για να λειτουργήσει και να πραγματοποιήσει το σκοπό του, πρέπει τα μηχανήματά του να δουλεύουν χωρίς προβλήματα, τα μέλη που εμπλέκονται να έχουν τις κατάλληλες γνώσεις και να ασκούν με συνείδηση το επάγγελμά τους και τέλος να τηρούνται οι κανονισμοί που έχουν οριοθετηθεί από τις διεθνής συμβάσεις.

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

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

κανονισμούς όπως αυτοί έχουν οριστεί από τις διεθνείς συμβάσεις καθώς και τον έλεγχο των πιστοποιητικών.

Κατά τη διάρκεια αυτού του σημαντικού διαστήματος μπορεί να προκληθούν προβλήματα, όπως ζημιές, συγκρούσεις, απαιτήσεις για αποζημιώσεις λόγω σταλιών και καθυστερήσεων, ρήξη της ασφάλειας σε λιμάνια που βρίσκονται σε εμπόλεμες χώρες, τραυματισμοί και αρρώστια μελών του πληρώματος, των οποίων θα χρειαστούν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και ίσως επαναπατρισμό και διάφορα άλλα τα οποία θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια. Δεν υπάρχει αμφιβολία λοιπόν, ότι για τα παραπάνω, πρέπει ο πλοιοκτήτης να έχει εξασφαλίσει πρωτίστως για την ασφάλειά των κεφαλαίων του και της κάλυψής του. Συνεπώς αυτό, οδηγεί στην ανάγκη για ασφάλιση όλων των τομέων είτε από ασφαλιστικές εταιρείες, είτε από αυτασφαλιστικούς οργανισμούς. Ειδικότερα, ένα μέρος του επικερδής αυτού θαλασσιού ταξιδιού, δεν θα ήταν επικερδής αν δεν καλυπτόταν το πλοίο, το φορτίο του και οι ζημιές από ασφαλιστές. Για αυτούς τους λόγους εξ' αρχής έχουν φροντίσει οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα P&I Clubs σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη. Τέλος οι νηογνώμονες, βοηθώντας στην κατάταξη του πλοίου σε ορισμένη «κλάση», όταν πραγματοποιήσουν τις επιθεωρήσεις τους στο πλοίο, θα το χαρακτηρίσουν ως κατάλληλο ή όχι, ασφαλές ή όχι για την ναυσιπλοΐα και θα φροντίσουν να έχουν σε ισχύ τα πιστοποιητικά τους. Είναι πραγματικότητα, ότι οι νηογνώμονες έχουν αναδειχθεί σε πολύτιμους φορείς ασφαλείας της ναυτιλίας και κατ' επέκταση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των ναυτιλιακών, ναυλωτήριων εταιρειών και πάσης ενδιαφερομένου για το θαλάσσιο εμπόριο.

Ας σημειωθεί ακόμη ότι, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας που εμπεριέχουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι αυτασφαλιστικοί οργανισμοί και οι νηογνώμονες και όπως θα αναλυθεί στην παρακάτω πτυχιακή εργασία, είναι πολύ σημαντικό για τον αυριανό αξιωματικό του Εμπορικού Ναυτικού να γνωρίζει πως επηρεάζεται αυτός από τους εμπλεκόμενους αυτούς φορείς. Συνεπώς, ο αυριανός αξιωματικός πρέπει να γνωρίζει όχι μόνο πώς να ταξιδεύει και να ναυσιπλοεί με ασφάλεια το πλοίο, αλλά να γνωρίζει ποιοι θα είναι δίπλα του και θα μπορούν να τον προστατεύσουν, τι δικαιούται και από ποιόν μπορεί να το απαιτήσει. Επιπλέον, ποιοι μπορούν να τον αποζημιώσουν όταν κάνει έναν λάθος

χειρισμό και συγκρουστεί με ένα άλλο πλοίο, σε ποιους μπορεί να επικοινωνήσει για συμβουλές πριν την ολοκλήρωση σημαντικών εργασιών και τέλος πως θα διατηρήσει την ασφάλεια του πλοίου, την αξιοπλοΐα του και πώς θα ικανοποιήσει τις απαιτήσεις που έχει από αυτόν η Αρχή, η λιμενική αρχή του κάθε κράτους και ο νηογνώμονας.

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

ΚΥΡΙΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟ

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

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

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

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

Πλοία που δεν επάγονται σε κλάση ίσως να είναι αδύνατο να ασφαλιστούν, να ναυλωθούν και να μην επιτρέπεται η πλεύση τους από άλλους οργανισμούς. Η κλάση ενός πλοίου περιλαμβάνει, το τύπο φορτίου που είναι ικανό να μεταφέρει το πλοίο, όπως “oil carrier”, “bulk carrier”, “mixed carrier” κτλ, όπως επίσης μπορεί να περιλαμβάνει και ένα συμβολισμό τύπου “ice class”, “fire fighting capability”, “oil recovery capability”, “automated machinery space capability”, για να μπορεί να διακριθεί μια ειδική ικανότητα του πλοίου. Ο International Association of Class Societies (IACS), έχει ορίσει συγκεκριμένες προδιαγραφές, που οφείλουν να έχουν

και να τηρούν, τα συγκεκριμένα πλοία. Η κατάταξη του πλοίου σε κλάση λόγω χωρητικότητας, δεν αποδεικνύει την αξιοπλοΐα του σκάφους, παρά μόνο την χωρητικότητά του σε κόρους εκφραζόμενη, με βάση την οποία γίνεται και η εισαγωγή του στο νηολόγιο Λ.χ. Β' Κλάση μηχανοκίνητων πλοίων, όπου καταχωρούνται πλοία μηχανοκίνητα άνω των 60κ.ο.χ. , σύμφωνα με το άρθρο 25ΒΔ 10/17-7-1910 περί νηολογίων.

Παρακάτω αναλύονται δύο μεγάλες κλάσεις, προς ταξινόμηση των πλοίων:

- I. A. Κλάση πλοίου (κατά ταξινόμηση): Όταν διενεργείται η ταξινόμηση πλοίου (classification) π.χ. στον αγγλικό νηογνώμονα, υπάρχουν δύο κλάσεις. Η μία φέρει επιμέρους δύο υποκατηγορίες: μία με τα χαρακτηριστικά 100 A1, που σημαίνει πως όσα πλοία έχουν αυτό το διακριτικό, έχουν ναυπηγηθεί με υλικά και εξοπλισμό υψηλής αντοχής και μια δεύτερη με διακριτικό 100 A1 freeboard που σημαίνει πως τα υλικά και ο εξοπλισμός δεν είναι τόσο ικανοποιητικής αντοχής. Οπότε για να αντισταθμισθεί αυτό το μειονέκτημα δίνεται μεγαλύτερο ύψος στα έξαλα (freeboard). Η 2η κλάση ταξινόμησης φέρει τα χαρακτηριστικά 90 A1 και αφορά σκάφη κάποιας ηλικίας. Ο αριθμός 100, μπορεί επίσης να σημαίνει ότι το πλοίο καλύπτει όλες τις προδιαγραφές όπως αυτές έχουν τεθεί από το νηογνώμονα και το 1, στην πληρότητα εξαρτισμού του πλοίου. Μετά την ταξινόμηση, ο Νηογνώμονας χορηγεί πιστοποιητικό κλάσεως (certificate of class). Είναι όμως δυνατόν ένα πλοίο να χάσει την προσδιορισθείσα κλάση του όταν πάψει πλέον να τηρεί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις (π.χ. μετά από ναυτικό ατύχημα) ή όταν δεν συμμορφώνεται σε υποδείξεις των επιθεωρητών (surveyors) μετά από επιθεώρηση, είτε κατά την ναυπήγηση και είτε ειδικότερα στη ανά ετήσια επιθεώρηση (annual survey). Εδώ διακρίνετε ο κίνδυνος που υπάρχει από την μεριά του πλοιοκτήτη, να μην είναι σε θέση να κρατήσει την κλάση του αφού δεν τηρεί τους όρους αξιοπλοΐας.
- II. B. Κλάση πλοίου (κατά ναυπήγηση): Εκτός από την παραπάνω ταξινόμηση στη παγκόσμια ναυτική ορολογία καθιερώθηκε να λέγεται κλάση πλοίου και η αρχική ναυπήγηση ενός πλοίου με του οποίου τα ναυπηγικά σχέδια ναυπηγούνται έτερα πλοία, είτε κατά διαστάσεις, είτε κατά εξοπλισμό, είτε με αμφότερα τα χαρακτηριστικά. Σ' αυτή την περίπτωση η κλάση λαμβάνει το όνομα του αρχικού πλοίου. Τέτοιου είδους κλάσεις απαντώνται συνήθως σε ειδικού φορτίου εμπορικά πλοία, όπως ήταν τα Λίμπερτυ, περισσότερο όμως 16 σε ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων. Τέτοιες κλάσεις είναι για παράδειγμα οι κλάσεις των Ναρκαλιευτικών αλλά ακόμη και θωρηκτών όπως υπήρξε το καινοτόμο Θωρηκτό Ντρέντνοτ. Η «κατά ναυπήγηση» κλάση πλοίου δεν θα πρέπει να συγχέεται με τον τύπο πλοίου του οποίου και τυγχάνει σαφώς υποκατηγορία όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη παράγραφο.

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

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

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

1.2 Τι είναι οι ασφαλιστικές εταιρίες.

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

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

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

1.3 Ιστορική αναφορά στην πορεία της ναυτικής ασφάλισης

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

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

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

Το 1906, κωδικοποιήθηκε ο “Marine Insurance Act” που ίσχυε ως έθιμο και εθιμικό δίκαιο, το οποίο αποτέλεσε ένα πολύ σημαντικό, εξαιρετικά εμπειριστατωμένο και περιεκτικό έργο, για την σύγχρονη ναυτιλία. Αν και ο τίτλος αυτού αναφέρεται στις

ναυτικές ασφαλίσεις, οι γενικές αρχές αυτού χρησιμοποιούνται σε όλα τα εμπλεκόμενα ζητήματα. Το “Institute of London Underwriters” ανέπτυξε τυποποιημένες και ευρέως αποδεχτές ρήτρες για τη ναυτική ασφάλιση, οι οποίες 19 διατηρούνται από το δέκατο ένατο αιώνα. Μέσα από τη ναυτική ασφάλιση, αναπτύχθηκαν και άλλες ασφάλειες και αντασφαλίσεις όπως τις γνωρίζονται σήμερα.

1.4 Ναυτικό Δίκαιο πλοίου και οι κανόνες αυτού

Συγκρίνοντας το Ναυτικό δίκαιο με το Εμπορικό πρέπει να επισημανθεί πως στο Ναυτικό παρατηρείται ένας έντονος διεθνιστικός χαρακτήρας. Η ιδιομορφία του Ναυτικού δικαίου έγκειται στο γεγονός ότι η ανθρώπινη δραστηριότητα στη θάλασσα ασκείται με διαφορετικές συνθήκες από αυτές της ξηράς. Συγκεκριμένα, τόσο το πλοίο, όσο και τα πρόσωπα και τα πράγματα που βρίσκονται πάνω σ’ αυτό, για μεγάλο συνήθως χρονικό διάστημα, βρίσκονται απομονωμένα στην ανοικτή θάλασσα ή σε ξένα λιμάνια αντιμέτωπα με κινδύνους και απρόοπτα. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με τη μεγάλη αξία του πλοίου και του φορτίου, και το υψηλό κόστος της θαλάσσιας επιχειρήσεως, οδήγησαν στη δημιουργία ιδιαίτερων θεσμών στο Ναυτικό δίκαιο, που δεν απαντώνται σε άλλα πεδία του δικαίου.

Η υπερβολική ενίσχυση της θέσεως του πλοιάρχου στον οποίον αναγνωρίστηκαν δύο εντελώς ασυνήθιστα δικαιώματα, που ενισχύουν την ιδιομορφία του Ναυτικού δικαίου: (α) το εξαιρετικά αυστηρό διατακτικό δικαίωμα του πλοιάρχου, που σκοπό έχει να εξασφαλίσει την πειθαρχία και την τάξη στο πλοίο και (β) με ευρύτατες εξουσίες να αντιπροσωπεύσει πολλά πρόσωπα και ιδίως το φορέα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, με συνέπεια να αναγνωρισθεί νομοθετικά το δικαίωμα του θαλάσσιου επιχειρηματία να περιορίζει την ευθύνη του, ένα δικαίωμα που είναι άγνωστο στο κοινό δίκαιο.

Η μέχρι σήμερα προσέγγιση των Ναυτικών δικαίων διαφόρων χωρών επιτεύχθηκε κατά διαφόρους τρόπους, με πρωτοβουλία είτε ιδιωτικών οργανώσεων είτε κρατών. Συγκεκριμένα, με την πρωτοβουλία ιδιωτικών οργανώσεων εκπονούνται για συγκεκριμένα θέματα ενιαίοι κανόνες, με τη μορφή γενικών συναλλακτικών όρων συνήθως, τους οποίους περιλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι στα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές. Με τη συνεχή αποδοχή τους, οι κανόνες αυτοί επηρεάζουν πλατιά τις συμβατικές ρυθμίσεις. Έτσι, διεισδύουν βαθμιαία στις εσωτερικές νομοθεσίες και συντελούν στην προσέγγιση των Ναυτικών δικαίων των διαφόρων χωρών. Η διαδικασία αυτή ενοποιήσεως που εξαρτάται από την εκούσια αποδοχή των ενιαίων κανόνων από τους ενδιαφερομένους, δεν μπορεί να λειτουργήσει σε κάθε περίπτωση (π.χ. στο θέμα της συγκρούσεως πλοίων) και εκεί,

όπου αντιδρούν ομάδες ισχυρών συμφερόντων. Σε παρόμοιες περιπτώσεις, προτιμάται η οδός των διεθνών βάσεων, που καταρτίζονται σε διεθνείς διασκέψεις.

Οι διεθνείς αυτές συμβάσεις, στη συνέχεια, επικυρώνονται από τα ίδια τα κράτη και τότε, στις διεθνείς σχέσεις, υπερισχύουν έναντι των εσωτερικών ρυθμίσεων των κρατών Ωστόσο, κάποια κράτη ακολουθούν διαφορετικές διαδικασίες. Συγκεκριμένα, αντί να επικυρώσουν νομικά και να εισαγάγουν στην εσωτερική τους νομοθεσία τις διεθνείς αυτές συμβάσεις, προτιμούν να ρυθμίσουν τα σχετικά θέματα απευθείας στις εσωτερικές τους νομοθεσίες. Η μέθοδος αυτή έχει το πλεονέκτημα να επιτυγχάνεται η προσέγγιση και των εσωτερικών δικαίων διαφόρων χωρών σε θέματα Ναυτικού δικαίου. Έτσι, δεν δημιουργούνται σε κάθε χώρα δύο ξεχωριστές ρυθμίσεις για το ίδιο θέμα (μια για τις διεθνείς και μια για τις εσωτερικές σχέσεις). Έχει όμως το μειονέκτημα ότι μερικές φορές εισάγει στις εθνικές νομοθεσίες ρυθμίσεις ξένες προς την κατά τόπους οικονομική πραγματικότητα και το γενικότερο νομικό της σύστημα.

Για τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα της ενοποιήσεως σε θέματα Ναυτικού δικαίου, μπορεί να επισημάνει κανείς τα ακόλουθα δύο σημεία: (α) η ενοποίηση δεν είναι πλήρης, ή σε ικανοποιητικό βαθμό πλήρης. Έπειτα, η ενοποίηση που επιτεύχθηκε ως σήμερα, είναι το αποτέλεσμα της αντιπαραθέσεως ομάδων αντιθέτων συμφερόντων, κρατών ή ιδιωτών. Αυτό έχει ως συνέπεια να αποδίδει τα συμφέροντα των ισχυρότερων από τις ομάδες αυτές, που κατόρθωναν κάθε φορά να επιβάλλονται στις διεθνείς διασκέψεις και στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Το γεγονός και μόνο ότι οι ενοποιήσεις που επιτεύχθηκαν είναι σφραγισμένες από τα συμφέροντα των ισχυρότερων ομάδων, σημαίνει ότι η ενοποίηση δεν έχει πάρει τη σωστή κατεύθυνση, ώστε να συντελέσει στην υγιή ανάπτυξη του σύγχρονου Ναυτικού δικαίου. Πέρα από αυτό, όμως, η ενοποίηση που έγινε ως τώρα δεν ανταποκρίνεται πια στις σύγχρονες τεχνικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες. Γι' αυτό και όλο εντείνονται οι προσπάθειες για την αναθεώρησή της. Πραγματικά, τα τελευταία χρόνια, κυρίως από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και έπειτα, πραγματοποιήθηκαν κοσμογονικές μεταβολές στη διεθνή πολιτική και οικονομική τάξη. Πολλές χώρες χειραφετήθηκαν πολιτικά και αποτέλεσαν νέα ανεξάρτητα κράτη. Έτσι, ανάμεσα στον δυτικό και τον ανατολικό κόσμο παρεμβλήθηκε και ο λεγόμενος τρίτος κόσμος, που άρχισε να παίζει σημαντικό ρόλο στη διεθνή πολιτική και οικονομική ζωή. Η δημιουργία των νέων αυτών κρατών οδήγησε σε αναδιάρθρωση της διεθνούς κοινωνίας, με άξονα τον Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών.

Από οικονομική άποψη πάλι, η δημιουργία των κρατών αυτών είχε σημασία και για την ίδια την ναυτιλία. Πραγματικά, οι χώρες αυτές έχουσε ζωηρό εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο. Δεν διαθέτουν όμως τους εμπορικούς στόλους και διεξάγουν το εμπόριο αυτό με ξένα πλοία. Για τον λόγο αυτό είναι εύλογο να ενδιαφέρονται για την επαύξηση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ενοποίηση του Ναυτικού δικαίου παρουσιάζουν οι

προσπάθειες που γίνονται από οργανώσεις του ΟΗΕ. Πρόκειται για την UNCTAD (United Nations Conference on Trade Development), την UNCITRAL (United Nations Committee on International Trade Law), την IMO (International Maritime Organisation). Η UNCTAD έχει συστήσει ομάδα εργασίας για την προώθηση μιας διεθνούς νομοθεσίας για τη ναυσιπλοΐα και, σε συνεργασία με την UNCITRAL, ανέλαβε την επεξεργασία μιας αναθεωρήσεως για το δίκαιο της φορτωτικής. Η IMO ασχολείται κυρίως με τη διεθνή συνεργασία σε θέματα καθαρά τεχνικού χαρακτήρα, δηλαδή θέματα δημοσίου Ναυτικού δικαίου, ιδίως σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων. Ύστερα από το ατύχημα του «Torrey Canyon», η διεθνής κοινότητα ανέθεσε στον IMO όλα τα θέματα δημοσίου αλλά και ιδιωτικού δικαίου σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση. Από τότε, άλλοτε σε συνεργασία με το CMI και άλλοτε ως σύμβουλος μεγάλων διεθνών οργανισμών εξαρτημένων από τον ΟΗΕ, προετοιμάζει διεθνείς συμβάσεις σε θέματα ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου.

Οι κανόνες Ναυτικού δικαίου δημιουργούνται και προέρχονται από τις λεγόμενες πηγές Ναυτικού δικαίου. Το πρόβλημα των πηγών τίθεται και στο Ναυτικό δίκαιο όπως ακριβώς σε όλους τους κλάδους του δικαίου. Με την επιφύλαξη της ύπαρξης κανόνων του Ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου, στην ελληνική έννομη τάξη, πηγές του Ναυτικού δικαίου είναι αρχικά ο Ναυτικός νόμος και το Ναυτικό έθιμο. Οι πηγές αυτές είναι ισότιμες. Συνεπώς, το Ναυτικό έθιμο χρησιμεύει όχι μόνο για την ερμηνεία και τη συμπλήρωση των κενών του Ναυτικού νόμου, αλλά μπορεί και να τον καταργήσει. Συμπληρωματικές πηγές του Ναυτικού δικαίου είναι ο εμπορικός νόμος και το εμπορικό έθιμο, ο αστικός νόμος και το αστικό έθιμο.

Οι γενικοί όροι των συναλλαγών, ακόμα και όταν συντάσσονται συλλογικά από τις ενώσεις των επιχειρηματιών, αλλά χωρίς νομοθετική εξουσιοδότηση, δεν αποτελούν πηγή του δικαίου. Είναι μόνο όροι της συμβάσεως (εφόσον γίνουν αποδεκτοί από τον αντισυμβαλλόμενο). Όταν όμως οι γενικοί όροι επιβάλλονται απευθείας με διάταξη νόμου, είναι και αυτοί πηγή του Ναυτικού δικαίου. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση που οι γενικοί όροι συντάσσονται από επαγγελματικές ενώσεις ή αντιπροσώπους των επιχειρήσεων και των πελατών τους κατά νομοθετική εξουσιοδότηση. Στη περίπτωση αυτή, οι γενικοί όροι των συναλλαγών ανάγονται σε δευτερογενή πηγή του Ναυτικού δικαίου.

Για τους ιδιαίτερους θεσμούς του Ναυτικού δικαίου, όπως η αβαρία, η επιθαλάσσια αρωγή, η ναυαγιάριση, η συμπλήρωση των κενών πρέπει να γίνεται αρχικά από το ίδιο το Ναυτικό δίκαιο με όλα τα μέσα ερμηνείας, και μόνο μετά την εξάντληση κάθε δυνατότητας ερμηνείας, μπορεί να γίνεται προσφυγή στο εμπορικό και στο αστικό δίκαιο. Για τους θεσμούς, αντίθετα, που εμφανίζονται ως εξαιρέσεις γενικότερων θεσμών του δικαίου, όπως η Ναυτική υποθήκη, η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου για εξασφάλιση απαιτήσεως κ.ά., μπορεί να γίνεται

ευκολότερα προσφυγή στους κανόνες που βρίσκονται στο εμπορικό ή στο αστικό δίκαιο.

Το θετικό ελληνικό Ναυτικό δίκαιο αποτελείται από δύο βασικά νομοθετήματα: τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) περιέχει το ιδιωτικό Ναυτικό δίκαιο, κατανεμημένο σε 15 τίτλους και 297 άρθρα. Ο κώδικας αυτός, βέβαια, ανανέωσε τη Ναυτική μας νομοθεσία στα θέματα του ιδιωτικού δικαίου και αντικατάστησε το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού μας Νόμου «περί θαλάσσιας εμπορίας».

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), περιέχει το δημόσιο Ναυτικό δίκαιο κατανεμημένο σε 273 άρθρα. Το νομοθέτημα αυτό κωδικοποίησε πολλά νομοθετήματα δημοσίου Ναυτικού δικαίου, αλλά περιέλαβε και νέες διατάξεις. Κατάργησε ρητά κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτό ή αντίκεινται σε αυτό, εκτός από τις διατάξεις για τη φορολογία των πλοίων. Διατήρησε όμως τους ειδικούς νόμους και πρόβλεψε τη ρύθμιση πολλών κατ' ιδίαν θεμάτων με προεδρικά διατάγματα ή υπουργικές αποφάσεις. Πηγή του ελληνικού Ναυτικού δικαίου δεν αποτελεί η νομολογία των δικαστηρίων και η επιστήμη του Ναυτικού δικαίου. Η νομολογία στο νομικό μας σύστημα δεν έχει δεσμευτική δύναμη, δεν αποτελεί συνεπώς, πηγή δικαίου. Παρ' όλα αυτά, η νομολογία και στο δικό μας σύστημα παίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του Ναυτικού δικαίου και των πηγών του. Νομολογία για θέματα Ναυτικού δικαίου περιέχεται σε όλα τα ελληνικά νομικά περιοδικά, π.χ. στην μηνιαία Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου που περιέχει αποκλειστικά νομολογία και νομοθεσία για ναυτιλιακά θέματα και στην τριμηνιαία Επιθεώρηση Εμπορικού δικαίου στην οποία η νομολογία που αφορά το Ναυτικό δίκαιο κατέχει ιδιαίτερη θέση. Πηγή δικαίου δεν αποτελεί, πολύ περισσότερο, η επιστήμη του Ναυτικού δικαίου. Και αυτή, όμως, διαμέσου της ερμηνείας των νόμων και της επιστημονικής συζητήσεως, έμμεσα μπορεί να επηρεάσει τη διαμόρφωση του Ναυτικού δικαίου και των πηγών του. Πρέπει να πούμε, ότι στην Ελλάδα υπάρχει μια πλούσια επιστημονική κίνηση γύρω από τα ζωτικά θέματα του Ναυτικού δικαίου. Αυτή η κίνηση εκφράζεται σε γενικά έργα, και μελέτες δημοσιευμένες αυτοτελώς ή στα ελληνικά νομικά περιοδικά.

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

Οι ασφαλιστικές εταιρείες στο πλείστο της λειτουργίας τους :

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

νομικά πλαίσια των ασφαλιστήριων συμβολαίων, των περιπτώσεων ζημιών, κ.ά.

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

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

από την μία ασφάλεια που θα πραγματοποιήσουν και θα ζημιωθούν από την άλλη μερικώς εφόσον επέλθει η ζημιά.

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

Α υποχρεωθεί να καταβάλει στο εκναυλωτή το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτήν, η Β ως αντασφαλιστής θα καλύψει την Α, αποδίδοντας της τα χρήματα που κατέβαλε στον εκναυλωτή. Η Α θα έχει καταβάλει για την κάλυψή της αυτή αντασφάλιστρο στην Β, δηλαδή χρήματα σαν να ασφαλιζόταν η ίδια.

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



- Διάφορες εταιρίες ασφαλιστών, ασφαλομεσιτών και P & I Clubs.

Ο Ship Broker, αφού ενημερωθεί για το αντικείμενο της ασφαλίσεως , αρχίζει την αναζήτηση για προτάσεις ασφαλίσεων από τις ασφαλιστικές εταιρείες που γνωρίζει, μέχρι να βρει εκείνες που θα αναλάβουν και θα καλύπτουν το κίνδυνο, θα συμφέρουν τα συμβαλλόμενα μέρη με τους όρους που επιθυμεί ο καθένας . Για τη μεσολάβηση και το έργο του, ο broker θα πληρωθεί με αμοιβή. Οι ασφαλειομεσίτες δεν είναι

ατομικές επιχειρήσεις αλλά ανώνυμες εταιρείες όπως το insurance market του Lloyd. Ο ασφαλειομεσίτης όταν λάβει εντολή για να επιτύχει τη σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως, καταρτίζει ένα προσχέδιο, στο οποίο αναφέρεται το ασφαλιστέο αντικείμενο, οι όροι υπό τους οποίους επιθυμεί ο πελάτης του να γίνει η ασφάλιση και άλλα στοιχεία, τα οποία θα βοηθήσουν τον ασφαλιστή να σχηματίσει γνώμη για το μέγεθος και το κόστος της ασφάλειας. Στη συνέχεια, έρχεται σε επαφή με τους προβλεπόμενους ασφαλιστές, προκειμένου να πάρει την προσφορά τους. Αφού λάβει την προσφορά τους, απευθύνεται και σε άλλες εταιρείες ή οργανισμούς προκειμένου να λάβει καλύτερες προσφορές και μέχρι ότου τελικά ολοκληρωθεί η διαδικασία της αναζήτησης ασφαλιστικής καλύψεως.

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

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

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

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

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

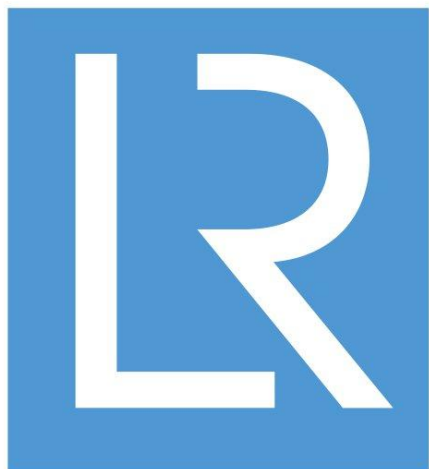
Cover holders: Εταιρείες που εξειδικεύονται στην διαπραγμάτευση ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

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

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

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

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



Lloyd's Register

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

1.6 Τύποι Ναυτικής Ασφάλισης.

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

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

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

Οι ασφαλιστικές εταιρείες αναλαμβάνουν την ασφάλεια του πλοίου για το σκάφος ή γάστρα και μηχανών αυτού. Όπως διαπιστώθηκε παραπάνω, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν αναλαμβάνουν όλο το ποσοστό για ένα είδος ασφάλειας, αλλά ένα μικρό ποσοστό. Έτσι λοιπόν ο ασφαλιστικός οργανισμός θα αναλάβει την κάλυψη για την ασφαλιστική αξία ενός πλοίου μόνο για τις ζημιές ή απώλειες στο κύτος του πλοίου, ή για αυτές

στη μηχανή, είτε μόνος του ή συνεργαζόμενος με άλλους ασφαλιστικούς φορείς. Έτσι διαμορφώθηκε η πρακτική και προέκυψε η ανάγκη της χωριστής ασφαλίσεως σκάφους και μηχανών.

Ο ασφαλιστικός τομέας, προκειμένου να ρυθμίσει ομοιόμορφα το ζήτημα προς το συμφέρον του, χρησιμοποιεί τις ασφαλιστήριες φόρμες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου. Σε αυτές περιέχονται ρήτρες για την ασφάλιση του σκάφους και μηχανών και άλλων αντικειμένων όπου διακρίνεται ο αγγλικός τρόπος σκέψης.

- II. Cargo Insurance, Ασφάλεια για το Φορτίο: Η ασφάλεια του φορτίου αφορά την ασφάλιση του φορτίου από ασφαλιστικές εταιρείες που θα αναλάβουν αυτήν την κάλυψη. Τέτοιες ασφαλιστικές εταιρείες δεν αποκλείεται να μπορούν να καλύψουν και άλλες ασφάλειες όπως έχει ήδη αναφερθεί, όπως για παράδειγμα την ασφάλεια γάστρας του σκάφους και μηχανημάτων. Η ασφάλεια του φορτίου αναφέρεται και εγγυείται από τους ασφαλιστές σύμφωνα με τους όρους από το Ινστιτούτο για τις Ρήτρες και τους Όρους για τα Φορτία ή καλύτερα το “Institute of Cargo Clauses” όπου σε αυτό έχουν οριοθετηθεί οι ρήτρες “Clause A, Clause B, Clause C”. Έχοντας το Clause C ως αυστηρότερο και το πιο περιορισμένο υπάρχει κάλυψη μεταξύ των τριών αυτών ρητρών, οι οποίες έχουν διατυπωθεί και οριστεί από το “Institute of Marine Underwriters” του Λονδίνου, το οποίο είναι το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών που ασχολούνται με τις Ναυτιλιακές Δραστηριότητες.

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

Οι ρήτρες αυτές καθορίζουν αν τα στοιχεία του φορτίου, τα φορτία, καλύπτονται και το πότε υπάρχει ζημία ή απώλεια ή κίνδυνος ή

καταστροφή όπως επίσης όταν αυτό μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτιο (container) το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο. Κάθε ρήτρα και όρος αφορά αποκλειστικά τα φορτία που μεταφέρονται (in transit), υπό διαμετακόμιση. Για παράδειγμα ο receiver του φορτίου δεν μπορεί να διεκδικήσει για την απογραφή τους, έως ότου πραγματικά τα λάβει, στην οποία περίπτωση ο shipper εξακολουθεί να κατέχει την ιδιοκτησία. Το φορτίο εφόσον ασφαλιστεί, θα ωφελήσει και τα δύο μέρη. Τα στάδια που θα διακινηθεί το φορτίο είναι πολλά και η ευθύνη θα εξέλθει από το πεδίο ευθύνης του πωλητή και γι' αυτό η χρονική ασφάλιση του φορτίου εκτείνεται καθ' όλα τα στάδια της μεταφοράς του. Η οριοθέτηση του χρονικού διαστήματος ασφαλίσεως προσδιορίζεται δια του όρου "Warehouse to Warehouse".

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

Η σημασία της διάκρισης μεταξύ θαλάσσιων κινδύνων και κινδύνων πολέμου, οφείλεται στο γεγονός ότι πρώτον διαφορετικοί ασφαλιστές ασφαλίζουν, καλύπτουν τους κινδύνους αυτούς. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι υπάρχει επίσης ένα διαφορετικό πεδίο εφαρμογής, όπως τα είδη της κάλυψης, τις υποχρεώσεις που καλύπτονται και οι ζημιές που εμπίπτουν μεταξύ των διαφόρων καλύψεων. Λόγω της διάκρισης αυτής υπάρχουν ασφαλιστικές εταιρείες που ειδικεύονται στις ασφάλειες κινδύνων πολέμου, οι οποίοι είναι πρόθυμοι, να αναλάβουν μία τέτοια κάλυψη, οι οποίοι όμως είναι περιορισμένοι σε αριθμό. Ένας μικρός αριθμός από αυτούς τους ασφαλιστικούς φορείς, βρίσκεται στο "market" του Λονδίνου, με ακόμα μικρότερο αριθμό σε διαφορετικά "markets". Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των ασφαλιστικών οργανισμών που προσφέρουν τέτοιου είδους ασφαλιστικής κάλυψης, είναι μικρός, άρα και ο "leader" ασφαλιστικός φορέας θα είναι δύσκολο να βρεθεί, η ικανότητα και οι καλύψεις που παρέχουν είναι πολύ σημαντικές.

Οι πλοιοκτήτες, σε ένα συγκεκριμένο αριθμό χωρών, έχουν σχηματίσει αμοιβαία ενώσεις για τους κινδύνους πολέμου, όπως η "Den Norske

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

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

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

Machinery”. Για παράδειγμα, εάν το πλοίο υποστεί βλάβη στο σύστημα προώσεως και πρέπει να πλεύσει προς ναυπηγείο για επισκευή, η ασφάλεια απώλειας ναύλου θα καλύψει την περίοδο που το πλοίο δεν θα πληρώνεται κατά την επισκευή, ανάλογα βέβαια και με τις ρήτρες από το ναυλοσύμφωνο. Απρόβλεπτες ζημιές που οδηγούν στην απώλεια κέρδους από το πλοίο, οι οποίες δεν μπορούν να αποφευχθούν και οδηγούν το πλοίο “off-hire”, οδηγούν στην ασφάλεια απώλειας ναύλου.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες διαθέτουν πολύ απαιτητικούς όρους για αυτήν την ασφάλεια, όπως και με κάθε άλλη, με διαφορά ότι σε αυτήν ο πλοιοκτήτης, θα πρέπει να έχει φροντίξει να ζητήσει και να διεκδικήσει με claims την απώλειά του και να τηρεί έως και την πιο μικρή λεπτομέρεια. Ο τρόπος που θα καταβάλει την κάλυψη η ασφαλιστική εταιρεία, είναι πολύ απαιτητικός, καθώς χρησιμοποιούνται συγκεκριμένες περιόδους που θα καταβάλλεται το ποσό (deductable periods) και συγκεκριμένες ημέρες όπου το συμφωνηθέν ποσό θα είναι ανάλογο του πραγματικού κέρδους του πλοίου ανά ημέρα. Επομένως, όταν συντάσσεται η ασφάλεια και οι όροι, τα εμπλεκόμενα μέλη πρέπει να συμφωνήσουν πότε θα είναι αυτή η “deductable period”, τον αριθμό των ημερών που θα πληρώνεται η αποζημίωση για κάθε συμβάν, όπως και το συνολικό αριθμό ημερών όπου θα αποζημιώνονται όλα τα συμβάν και ατυχήματα.

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

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



1.7 Βασικά τμήματα ναυτικής ασφάλισης

- P & I Clubs

Οργανισμοί αμοιβαίας ασφάλισης πλοικτητών με σκοπό την προστασία και αποζημίωση των μελών τους για ευθύνες προς τρίτους.

- Underwriters

Οργανισμοί που αναλαμβάνουν την αποζημίωση για ζημιές σκάφους και μηχανής του πλοίου.

- Απώλεια

Το γεγονός μερικής ή γενικής ζημιάς στο πλοίο ή στο φορτίο λόγω αναπόφευκτου ατυχήματος

- Ευθύνη πλοιοκτήτη

Η ευθύνη που επωμίζεται ο κάθε πλοιοκτήτης και οι αποζημιώσεις που είναι αναγκασμένος να καταβάλλει για κάποια απώλεια. Διαχωρίζεται σε μερική και ολική ευθύνη.

- Ασφάλιση σκάφους και μηχανοστασίου

Τα πιο σημαντικά σημεία ενός ναυτικού ασφαλιστικού συμβολαίου είναι η αξία του αντικειμένου. Είναι καθορισμένο και συμφωνημένο με την έναρξη της ασφάλισης. Δεν αλλάζει παρα μόνο με την σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζόμενων. Η μόνη εξαίρεση είναι μόνον όταν το πλοίο πηγαίνει για scrap οπότε και αξία του αντιστοιχείται στην τιμή της διάλυσης.

Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία του πλοίου:

1. Τιμή μεταπώλησεως στις παρούσες συνθήκες
2. Τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου
3. Ηλικία του πλοίου και απόσβεση

I. Κάλυψη

Συμβάντα που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο όπως π.χ. σύγκρουση, διάσωση, αμοιβαία απώλεια κλπ.

II. Οριακό κεφάλαιο

Το χαμηλότερο ποσό που μπορεί ο πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημιές προς τρίτους. Στην περίπτωση σύγκρουσης ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημιάς, ενώ το υπόλοιπο 25% το καλύπτει ο οργανισμός του P&I Club.

III. Ασφάλιστρο

Προσδιορίζεται ανάλογα με τα παραπάνω και είναι το άθροισμα των στοιχείων: Ολικής απώλειας και μερικής απώλειας ή ζημιάς. Η ετήσια έκθεση της επιτροπής ασφάλισης πλοίου και μηχανημάτων θέτει κανόνες για την ενιαία αντιμετώπιση και προσδιορισμό των ασφάλιστρων από τους ασφαλιστικούς φορείς. Άλλοι δύο παράγοντες που επηρεάζουν είναι το deductible και το ιστορικό του συγκεκριμένου ασφαλιζόμενου.

1.8 Ο ρόλος των παροχών των ασφαλιστικών εταιριών στη σημασία του ναυτιλιακού εμπορίου και σύγχρονης ναυτιλίας.

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

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

Τα παραπάνω οδήγησαν το **πλοιοκτήτη**, τον ναυλωτή, και τους επιχειρησιακούς διευθυντές των ναυτιλιακών και ναυλωτριών εταιρειών, σε μια σειρά από οδηγίες και πολιτικές προς εφαρμογή. Οι οδηγίες και πολιτικές αυτές, πρέπει να εφαρμόζονται από το πλήρωμα του πλοίου και οι ναυτιλιακές-ναυλώτριες εταιρείες, φροντίζουν να τις εφαρμόζει, για να αποφύγουν τις ζημιές και την πολυπλοκότητα που θα οδηγήσουν αυτές στην αναζήτηση για αποζημίωση από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Ομως λόγω της φύσης και της πολυπλοκότητα της σύγχρονης ναυτιλίας, αυτή η πολιτική δεν έχει πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα και οι πλοιοκτήτες πρέπει να στραφούν στους ασφαλιστές τους, για να μην ζημιωθούν. Οι απαιτήσεις λοιπόν του

ασφαλιστηρίου συμβολαίου, οδήγησαν σε μία πιο απαιτητική πολιτική από τους ασφαλισμένους για να εφαρμόζουν στα πλοία ώστε να προστατεύουν τα κεφάλαιά τους από ασφάλειες που δεν απαιτούνται. Οι ασφαλιζόμενοι έχοντας και εφαρμόζοντας μία καλύτερη πολιτική σε θέματα ασφάλειας και σωστής ναυσιπλοΐας, θα αποφύγουν ζημιές που θα τους προκαλέσουν οι κίνδυνοι της θαλάσσιας περιπέτειας που θα έρθουν αντιμέτωποι. Εφόσον οι πολιτικές και όροι αυτοί δεν πετύχουν, έχουν τους ασφαλιστικούς τους φορείς και ασφαλιστικές εταιρείες να τους αποζημιώσουν, αξιοποιώντας με αυτό τον τρόπο το κόστος που πλήρωσαν για να ασφαλίσουν τον εκάστοτε κίνδυνο.

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

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

1.9 Νόμοι περί Ναυτικής ασφάλισης μέσω των εμπορικών συναλλαγών.

Σύμφωνα με νόμο περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 η ασφάλιση αποτελεί την βάση σε όλα τα συμβόλαια που συνάπτονται. Κύρια σημεία είναι:

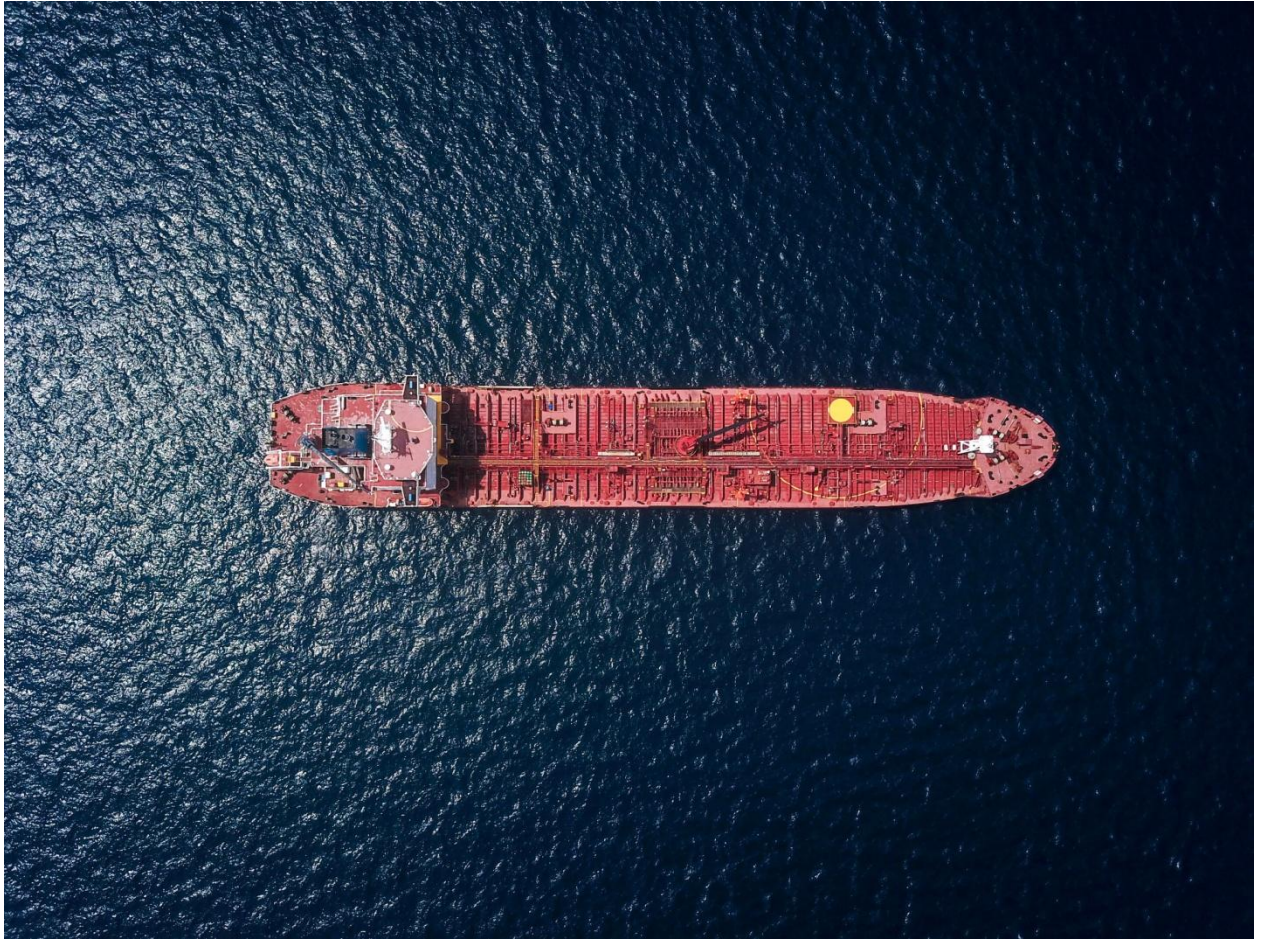
Το Ασφαλισμένο Αντικείμενο όπου πρέπει να αποτελεί περιουσία του ασφαλιζόμενου για να ισχύει το συμβόλαιο. Απαγορεύεται η ασφάλιση για κερδοσκοπικούς λόγους σε αντικείμενα τρίτων.

Καλή πίστη, το συμβόλαιο ασφάλισης συμφωνείται με την καλή πίστη και των δύο πλευρών. Εάν αποδειχτεί ότι αυτό δεν τηρείται από κάποια από τις δύο πλευρές, το συμβόλαιο παύει να ισχύει. Όταν υπογραφεί το συμβόλαιο, ο ασφαλιστής και ο ασφαλιζόμενος πρέπει να δηλώνουν άγνοια ως προς την τελική κατάληξη του ανειλημμένου κινδύνου.

Μέτρο αποζημίωσης, είναι το ποσό ασφάλισης. Δεν επιτρέπεται το κέρδος από το συμβόλαιο ασφάλισης. Το αποζημιωθέν ποσό είναι ίσο με το ύψος της κάλυψης και όχι παραπάνω. Αποζημιωθέν ποσό μπορεί να αποτελέσει η αντίστοιχη αξία του ως καινούργιο αντί για την αξία του ως μεταχειρισμένο.

Περίοδος ασφάλισης, για ορισμένο χρόνο ή για συγκεκριμένο ταξίδι. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι παύει να ισχύει αν αλλάξει άθελα ή θελημένα ο προορισμός του πλοίου.

Εγγυήσεις, πιστοποίηση ότι κάτι συγκεκριμένο θα γίνει ή θα αποφευχθεί. Εάν δεν τηρηθεί, η κάλυψη παύει να ισχύει. Αυτονόητες εγγυήσεις είναι η ασφάλεια πλοίου, η υπακοή στους νόμους, η αξιοπιστία, η μεταφορική ικανότητα του πλοίου για το συγκεκριμένο φορτίο και η συμμόρφωση με τους όρους της ασφάλειας.



“Κάτοψη πλοίου τύπου tanker στον Ατλαντικό Ωκεανό”

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Εν κατακλείδι, στην εργασία, στα παραπάνω κείμενα, αναφέρθηκαν αναλυτικά στοιχεία για τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς μέσω των εμπορικών συναλλαγών. Τα στοιχεία αυτά, βοηθούν στην κατανόηση της σοβαρής φύσης των δραστηριοτήτων και των τομέων που αυτοί οι φορείς, εταιρείες, ασχολούνται.

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

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Διάφορα εγκυκλοπαιδικά στοιχεία από:

<https://el.wikipedia.org/wiki/>

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

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

ΚΑΝΔ και ΚΙΝΔ, σημειώσεις από το ΔΠΘ Νομικής.

Ναυτική ασφάλιση, του Dr Βαγγέλη Τσουκάτου

Διάφορα βιβλία του Ευγενίδιου Ιδρύματος

<https://www.eef.edu.gr/el/to-idryma/ekdoseis/katalogos-bibliothikes-seires/bibliothiki-tou-naytikou-1967-eos-simera/didaktika-biblia-gia-tous-spoudastes-ton-aen/>

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

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

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

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

<http://martrans.org/docs/theses/paparistodimou.pdf>



The London P&I Club

