

Τ.Ε.Ι ΗΠΕΙΡΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΟΝΟΜΑ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ : ΖΑΡΚΑΛΗΣ ΚΛΕΟΜΕΝΗΣ
(Λογιστής Οικονομολόγος)



Θέμα:

**ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ. ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΟΥΣ.**

Έρευνα –Σύνταξη –Παρουσίαση

ΘΕΟΧΑΡΟΥΣ ΛΕΑΝΔΡΟΣ (Αρ. Μητρώου : 1437)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΕΛΕΝΗ (Αρ. Μητρώου : 1438)

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2002-2003

«ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ»
ΤΜΗΜΑ : ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ 2002 - 2003

© **e-mail:** leandros-eleni@yahoo.com
Π. Γαλαδάκη 27 • Τ.Κ. 481 00
Τηλ. 697 - 607.67.11 • Πρέβεζα

Πίνακας Περιεχομένων

Περιεχόμενα

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 1

(Σύνδεσμος Προστασίας και Αποζημίωσης
Όμιλος P & I)

<i>Εισαγωγή</i>	1
Γένεση της Αμοιβαίας Ασφάλισης	1-2
Σχηματισμός και Ανάπτυξη Ομίλων P & I	2-3
Καταγωγή των ομίλων αποζημίωσης	4
Επέκταση και ανάπτυξη των συνδέσμων P & I	4-5
Δομή των συνδέσμων P & I	6-8
Διαχειριστική δομή και διοίκηση	8-11
Επιτυχάνοντας συμβουλή και βοήθεια	11-12
Η Διεθνής ομάδα των ομίλων P & I	13-14

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2

(**Ασφάλιση P & I**)

<i>Εισαγωγή</i>	1-5
Η φύση και το εύρος των απαιτήσεων που προσπαθεί να καλύψει η ασφάλιση P & I	5-17
Ευθύνες προς τρίτους	17-18
Πως οι όμιλοι P & I διαφέρουν από άλλες μορφές ασφάλισης	18-20
Πως το κόστος διανέμεται στα μέλη	20
Το εισόδημα από εισφορές	20-28
Οι διαδικασίες για την εισαγωγή πλοίων και τα απαιτούμενα έγγραφά τους	28-30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

(**Το φάσμα της κάλυψης P & I**)

<i>Εισαγωγή</i>	31
Καλυπτόμενοι κινδύνοι	31-32
Ευθύνες που αφορούν τους ναυτικούς	32-33
Ευθύνες που αφορούν τα επιπλέον άτομα	33
Ευθύνες που αφορούν τους επιβάτες	34-35
Ευθύνες που αφορούν τρίτους	35
Λαθρεπιβάτες	35-36
Έξοδα απόκλισης	36
Διάσωση ζωής	37
Άτομα σε κίνδυνο	37
Καραντίνα	37
Ευθύνες που προκύπτουν από σύγκρουση	38-39
Βλάβη χωρίς επαφή των πλοίων	39
Βλάβη σε περιουσία	39
Μόλυνση	40
TOVALOP	40-42
L.O.F. (Lloyd's Open Form)	42-43
Απομάκρυνση Ναυαγίου	43-44
Ρυμούλκηση	44
Συμβόλαια Αποζημίωσης	44-45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

(Το φάσμα της κάλυψης P & I)

ΜΕΡΟΣ II

<i>Εισαγωγή</i>	146
Ευθύνες που αφορούν το φορτίο	46-50
Γενική Αβαρία	51
Πρόστιμα	51-52
Νομικό κόστος, αγωγές και εργασία	52
Τυχαιοί κινδύνοι πλοιοκτησίας	53
Ειδική κάλυψη	53
Ειδική κάλυψη για Containers	53
Ειδική κάλυψη για συμβατική ευθύνη σε πλοία που ασχολούνται με υποθαλάσσιες εργασίες και άλλα βοηθήματα	
Ναυπηγείματα	53
Ειδική κάλυψη για χρονοναυλώτες	54-55

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 5

(Αποτροπή απώλειας I)

<i>Εισαγωγή</i>	56
Τραυματισμοί προσώπων	56-61
Ασθένεια	61
Λαθρεπιβάτες	61-64
Σύγκρουση	64-67
Ζημιά σε πλοίο άνευ επαφής	67
Ζημιά σε ιδιοκτησία	68
Μεταφορά ναυαγίου	68-69
Ρυμούλκηση	69-70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

(Πρόληψη απώλειας II – ΜΕΡΗ 1,2 & 3)

ΜΕΡΟΣ I

<i>Εισαγωγή</i>	71
Συμβόλαια Μεταφοράς	71-72
Κανόνες της Χάγης	72-73
Κανόνες της Χάγης ΒΙΣΜΠΥ	73-74
Υποχρέωση του μεταφορέα να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο	74-75
Διεκπεραίωση Ελέγχων	75-77
Πρόληψη απώλειας – Περιορισμός απαιτήσεων φορτίου	77-78
Κανόνες Αμβούργου	78-80

ΜΕΡΟΣ 2

<i>Εισαγωγή</i>	80
Υποχρέωση του μεταφορέως για φροντίδα του φορτίου	80-81
Ιδιότητες και απαιτήσεις στοιβασίας	81-82
Πρόληψη απωλειών – Έκδοση φορτωτικών	82-93
Επιστολές ευθύνης & έκδοσης καθαρών φορτωτικών	93-94

ΜΕΡΟΣ 3

<i>Εισαγωγή</i>	94
Ναυλοσύμφωνα	94-95
Όροι Ναυλοσυμφώνων οι οποίοι σχετίζονται με την υπογραφή φορτωτικών	95-96
Χρονοναυλοσύμφωνο	96
Παρουσίαση εγγράφου κυριότητας	97
Αλλαγή Προορισμού	97-98

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 7
(Απώλειες φορτίου III)

Εισαγωγή	99
Απόρρητα & εμπιστευτικά έγγραφα	99-101
Αναφορά πλοιάρχου	101-102
Έγγραφα πλοίου	102-105
Επιστολές διαμαρτυρίας και επιφυλάξεις	105-106
Αλληλογραφία	106-107
Φωτογραφίες και ταινίες Video	107-109
Διατήρηση των αποδείξεων	109-110

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 8
(Συνεργάτες του P&I Club)

Εισαγωγή	111
Ποιοί είναι οι Αντιπρόσωποι του P&I Club	111-112
Ποίος είναι ο σκοπός ενός Αντιπροσώπου	112-114
Πότε ζητάτε βοήθεια ενός Αντιπροσώπου του Club	114

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 9
(Διάφορα)

Επιλεγμένοι εγκύκλιοι	115
Κατάσχεση πλοίου	116
Δικαιοδοσία	116-117
Διαιτησία	117-118
Αλληλοεπίδραση ασφάλισης P&I και Ασφάλισης σκάφους και μηχανής	118-120

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	121
---------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : « Σύνδεσμος Προστασίας και Αποζημίωσης Όμιλος P & I »**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο πρώτο κεφάλαιο θα ερμηνευθούν οι αιτίες που οδήγησαν στο σχηματισμό των Ομίλων και πως αυτοί αναπτύχθηκαν με την πάροδο του χρόνου. Επίσης θα εξεταστεί η διαχειριστική και διοικητική δομή του Ομίλου P&I και το πώς ο όμιλος αυτός ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των μελών του για βοήθεια.









ΓΕΝΕΣΗ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Θα αρχίσουμε ιχνηλατώντας με συντομία την ιστορία της ναυτικής ασφάλισης και θα εξηγήσουμε τους λόγους για τους οποίους οι πλοιοκτήτες παρέχουν τη δική τους αμοιβαία ασφάλιση. Πρώτα απ' όλα πρέπει αν είναι ξεκάθαρο τι εννοούμε με τον όρο ναυτική ασφάλιση.

- Συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης.

" Ένα συμβόλαιο στο οποίο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο έναντι συγκεκριμένων ναυτικών κινδύνων σε αντάλλαγμα πληρωμής ενός συμφωνημένου ασφαλιστρού."

Καταγραφές δείχνουν ότι οι Φοίνικες έμποροι χρησιμοποιούσαν μια μορφή ναυτικής ασφάλισης 1000 χρόνια πριν τη Χριστιανική εποχή. Ωστόσο, έπρεπε να περάσουν πολλοί αιώνες προτού η ναυτική ασφάλιση χρησιμοποιηθεί ευρέως από τους πλοιοκτήτες στην Αγγλία. Όταν μιλούμε για ναυτική ασφάλιση το πρώτο όνομα που έρχεται στο νου μας είναι των Lloyd.

Δ Ο Μ Η	
	Γένεση της Αμοιβαίας Ασφάλισης
	Σχηματισμός και ανάπτυξη ομίλων P&I
	Καταγωγή των Ομίλων αποζημίωσης
	Επέκταση και Ανάπτυξη των συνδέσμων P & I
	Δομή των Συνδέσμων P & I
	Διαχειριστική Δομή και διοίκηση
	Επιτυχόνοντας συμβουλή και βοήθεια
	Η Διεθνής ομάδα των Ομίλων P&I

Γύρω στα 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο που έγινε σημείο συνάντησης για πλοιάρχους, πλοιοκτήτες και τους έμπορους της πόλης, των οποίων η δουλειά ήταν η διατύπωση κατάλληλου ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ασφάλεια των πλοίων και των φορτίων τους. Οι έμποροι αυτοί, που εγγυώνταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις για ένα συμφωνημένο χρηματικό ποσό (ασφάλιστρο – premium) υπέγραφαν τα ονόματά τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και εκ τούτου ονομάζονταν (Υπογράφωντες – Underwriters) Ασφαλιστές. Το καφενείο του Lloyd έγινε

σύντομα ευρύτατα γνωστό από τους πλοιοκτήτες, ως το μέρος όπου μπορούσαν να βρεθούν οι Ασφαλιστές που θα παρείχαν ασφάλιση. Οι Ασφαλιστές αυτοί έγιναν γνωστοί ως Ασφαλιστές του Lloyd. (Lloyd's Underwriters).

Η ασφάλιση βοήθησε πάρα πολύ στην ανάπτυξη του εμπορίου και δε χρειάστηκε πολύς καιρός προτού οι Ασφαλιστικές Εταιρίες να προσφέρουν επίσης στους πλοιοκτήτες ναυτική ασφαλιστική κάλυψη.



Ανάμεσα στα 1719 και 1824 πολλοί πλοιοκτήτες δυσαρεστούνταν όλο και περισσότερο με τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλισης. Αυτό ήταν αποτέλεσμα μιας Απόφασης του Κοινοβουλίου που επέτρεπε μόνο σε δύο εταιρίες (τη Βασιλική Συναλλαγματική Ασφάλεια και τη Λονδρέζικη Ασφάλεια) και μεμονωμένους Ασφαλιστές όπως οι Ασφαλιστές του Lloyd να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στους πλοιοκτήτες. Το ασφαλιστικό αυτό μονοπώλιο είχε ως αποτέλεσμα το ότι οι πλοιοκτήτες έπρεπε να πληρώσουν αυτό που θεωρούσαν υπερβολικά υψηλά ασφάλιστρα. Έτσι, κάποιες ομάδες πλοιοκτητών σχημάτισαν κάποιους συνδέσμους, δρώντας δηλαδή παράνομα. Ο σκοπός των συνδέσμων αυτών ήταν η παροχή αμοιβαίας ασφάλειας στα μέλη της, κυρίως για την κάλυψη του κινδύνου καταστροφής ή απώλεια των πλοίων τους από τους κινδύνους της θάλασσας ή της φωτιάς (κίνδυνοι σκάφους).

- Αμοιβαία ασφάλιση.

" Η κατανομή ευθύνης σε μη κερδοφόρα βάση. "



Κάθε πλοιοκτήτης (μέλος) του συνδέσμου εισήγαγε τα πλοία του με συμφωνημένο ασφάλιστρο για περίοδο 12 μηνών και όλες οι απώλειες και τα έξοδα που συνέβαιναν στην περίοδο αυτή μοιράζονταν εξίσου ανάμεσα στα Μέλη. Οι σύνδεσμοι αυτοί ήταν γνωστοί ως Σύνδεσμοι Αμοιβαίας Ασφάλισης Σκαφών ή Όμιλοι Σκαφών.

Οι πλοιοκτήτες βρήκαν ότι μπορούσαν να κάνουν σημαντική οικονομία καθώς τα ασφάλιστρα που τους χρεώνονταν ήταν πολύ χαμηλότερα από αυτά που χρέωναν οι Ασφαλιστές του Lloyds και οι εταιρίες Βασιλική Συναλλαγματική και Λονδρέζικη Ασφάλεια.

ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΜΙΛΩΝ P&I

Οι όμιλοι σκαφών επηρέασαν σημαντικά τη σχηματισμό Συνδέσμων Προστασίας και Αποζημίωσης. Ενώ το μονοπώλιο για παροχή ναυτικής ασφάλισης υπήρχε, οι όμιλοι ανθούσαν και αυξάνονταν σε αριθμό.

Εκτός από την παροχή κάλυψης σε κινδύνους του σκάφους, οι όμιλοι σκαφών παρείχαν επίσης στους πλοιοκτήτες κάλυψη για ζημία σε άλλο πλοίο σε

περίπτωση σύγκρουσης. Αυτό ήταν κοινή πρακτική αρκεία πριν συμφωνήσουν οι Ασφαλιστές του Lloyd να καλύψουν τα τρία τέταρτα (3/4) τέτοιων ζημιών.

Το 1824 μια αλλαγή στο νόμο, που τελείωσε το μονοπώλιο των εταιριών Βασιλική Συναλλαγματική και Λονδρέζικη Ασφάλεια, ενθάρρυνε περισσότερες εταιρίες να εισέλθουν στην Αγορά και ο ανταγωνισμός για την παροχή κάλυψης κινδύνων σκάφους έγινε πιο έντονος. Οι ιδιοκτήτες με πλοία που θεωρούνταν καλύτεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι συχνά πετύχαιναν κάλυψη σε καλύτερες τιμές και με καλύτερες συνθήκες στην εμπορική αγορά.

Οι όμιλοι σκαφών έμειναν με παλαιότερα πλοία που ήταν συχνά υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι και ως επίπτωση βαθμιαία βρισκόνταν σε κίνδυνο να μείνουν χωρίς δουλειά.

Οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών, ωστόσο, δεν περιορίζονταν μόνο στην απώλεια του πλοίου. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο πάντοτε ήταν υπεύθυνοι για απώλεια ή καταστροφή σε άλλα πλοία και το φορτίο τους, ως αποτέλεσμα σύγκρουσης, για απώλεια ή καταστροφή του φορτίου των πλοίων τους και για απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς· αλλά μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αιώνα υπήρχαν σχετικά ελάχιστες επιτυχημένες δικαστικά διεκδικήσεις έναντι στους πλοιοκτήτες και συνεπώς η ασφάλιση των ζημιών αυτών δεν ήταν κύριο ενδιαφέρον. Παρ' όλα αυτά, βελτιώσεις του νόμου επέφεραν αλλαγές. Μια απόφαση το 1846, για παράδειγμα, έδινε στα άτομα το δικαίωμα να μηνύουν τους ιδιοκτήτες για ζημιές ως αποτέλεσμα θανάτου προκληθέντος από αμέλεια, εκεί που πρωτίτερα το δικαίωμα αυτής της απαίτησης πέθαινε με το θύμα. Με την αύξηση της μεταφοράς επιβατών, οι πλοιοκτήτες ανησύχησαν για την πιθανότητα ότι θα έπρεπε να πληρώσουν πολύ μεγάλα χρηματικά ποσά για να καλύψουν τις απαιτήσεις από απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς. Πίεσαν την κυβέρνηση να περιορίσει τις ευθύνες αυτές και το 1854 πέρασε μια Απόφαση για την Εμπορική Ναυτιλία που περιόρισε την ευθύνη τους στον τομέα αυτό όπως επίσης και για ζημία περιουσίας.

Οι όμιλοι σκαφών, αγωνιζόμενοι ενάντια στον ανταγωνισμό από τους Lloyds και άλλες ασφαλιστικές εταιρίες, αναγνώρισαν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζονταν προστασία έναντι σε ένα συνεχώς αυξανόμενο φάσμα ζημιών και ότι αυτές οι ανάγκες δεν καλύπτονταν από την ασφαλιστική αγορά.

Το επόμενο βήμα δεν πρέπει να θεωρηθεί έκπληξη. Ένας εμπορικός οίκος από Διευθυντές Ομίλων Σκαφών, (Peter Tindall, Rigey and Co) προχώρησε στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, έναντι αμοιβαίας ασφάλισης για τις ζημιές αυτές. Σχημάτισαν την πρώτη ένωση προστασίας με την ονομασία Ένωση Αμοιβαίας Προστασίας Πλοιοκτητών που άρχισε εργασίες την 1η Μαΐου 1855.

Ακολούθησαν σύντομα άλλοι σύνδεσμοι προστασίας, ο Σύνδεσμος Προστασίας Πλοιοκτητών το 1855 και ο Σύνδεσμος Προστασίας Σιδηρών Ατμόπλοιων Βόρειας Αγγλίας το 1860. Οι περισσότεροι από τους άλλους Ομίλους Προστασίας εγκαθιδρύθηκαν με το γύρισμα του αιώνα.

ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Οι Όμιλοι Προστασίας σχηματίστηκαν από πλοιοκτήτες προς παροχή αμοιβαίας ασφάλισης για να προστατεύουν τον εαυτό τους έναντι σε ζημιές απώλειας ζωής και προσωπικών τραυματισμών και επίσης έναντι στον κίνδυνο σύγκρουσης με άλλα πλοία που δεν καλύπτονται από το κανονικό ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σιάφους. Οι απαιτήσεις για το φορτίο δεν ήταν σοβαρό βάρος για τους πλοιοκτήτες για το μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα, αλλά αυτά επρόκειτο να αλλάξει, θα δούμε πως οι απαιτήσεις φορτίου ήταν σημαντικές στο σχηματισμό των Ομίλων Αποζημίωσης.

Όπως είδαμε πιο πάνω, οι πλοιοκτήτες ήταν πάντα υπεύθυνοι ως συνήθεις μεταφορείς για απώλεια ή καταστροφή φορτίου που προκάλεσε η αμέλεια τους. Ωστόσο, γύρω στα μέσα του 19^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε μια αυξανόμενη τάση για τους ιδιοκτήτες φορτίου και τους Ασφαλιστές τους να ασκήσουν το δικαίωμα τους, της αποζημίωσης, έναντι στους πλοιοκτήτες σε πολύ μεγαλύτερη έκταση. Το 1890, για παράδειγμα, ένα πλοίο ονόματι “Westen hope” υπερφορτωμένο, χάθηκε και οι πλοιοκτήτες έπρεπε να πληρώσουν για την απώλεια του φορτίου. Ο σύνδεσμος προστασίας του πλοιοκτήτη δε, αποζημίωσε τον πλοιοκτήτη καθώς η απώλεια δεν καλύπτονταν από τους Νόμους.

Ένα άρθρο σε κάποιο ναυτιλιακό περιοδικό από τον Mr. J. Stanley Mitcalfe έναν Ασφαλιστή της Βόρειας Ναυτικής Ασφαλιστικής Εταιρίας Περιορισμένης Ευθύνης, τράβηξε την προσοχή των πλοιοκτητών στους πολλούς κινδύνους που δεν καλύπτονταν από την υπάρχουσα ασφαλιστική κάλυψη και από σοβαρές ευθύνες για ζημιές φορτίου που μπορούσαν να προκύψουν ως αποτέλεσμα αυτού.

Κάποιοι πλοιοκτήτες εξέλαβαν πολύ σοβαρά το άρθρο και προσέγγισαν τον κ. Mitcalfe για να τον ρωτήσουν αν θα σχημάτιζε ένα σύνδεσμο αμοιβαίας αποζημίωσης για να καλύψει τις απαιτήσεις φορτίου.

Έτσι, σχηματίστηκε στο Newcastle το 1874 ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμόπλοιοιων και έγινε ο πρώτος όμιλος που κάλυψε απαιτήσεις φορτίου.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ P&I

Έχοντας δει πως δημιουργήθηκαν οι όμιλοι P&I θα δούμε τώρα τον τρόπο με τον οποίο επεκτάθηκαν και αναπτύχθηκαν. Οι κύριοι λόγοι ήταν η αύξηση στο υπερπόντιο εμπόριο και αλλαγές στο νόμο. Η εισαγωγή του ατμού στη ναυτιλία, αύξησε το υπερπόντιο εμπόριο και τους στόλους των πλοιοκτητών και αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα την επέκταση των Ομίλων.

Οι αλλαγές στο νόμο είχαν μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν σ' αυτό που είναι σήμερα. Η εφαρμογή νέας νομοθεσίας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ευθυνών των πλοιοκτητών και αυτοί, με τη σειρά τους, ζήτησαν ευρύτερη κάλυψη από τους Ομίλους. Πολλοί από τους νόμους αυτούς όπως οι νόμοι για αποζημίωση εργατών, εργατικά, βιομηχανικά ατυχήματα και συγκεκριμένοι νόμοι για την Εμπορική Ναυτιλία (M.S.A.) εισήχθησαν για την παροχή κατάλληλης φροντίδας για τις ανάγκες των εργαζομένων. Σήμερα, απαίτηση για απώλεια ζωής ή προσωπικά ατυχήματα είναι ανάμεσα στις βαρύτερες ζημίες που καταλογίζονται στους Ομίλους.

Ο νόμος "Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης του 1924" είχε μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν. Ο νόμος αυτός βασίστηκε στους κανονισμούς της Χάγης, που αντιπροσωπεύουν ένα συμβιβασμό μεταξύ πλοιοκτητών, ασφαλιστών και εμπόρων. Οι κανονισμοί καθορίζουν ποιες απώλειες πρέπει να αναληφθούν από τον πλοιοκτήτη και ποιες από τον ιδιοκτήτη φορτίου και τους ασφαλιστές του. Οι απαιτήσεις φορτίου παραμένουν η μεμονωμένη μεγαλύτερη περιοχή ευθυνών για τους Ομίλους P&I. Η ασφαλιστική κάλυψη P&I αναπτύσσεται συνεχώς προκειμένου να παρακολουθεί τους μεταβαλλόμενους νόμους διαφόρων χωρών σε όλο τον κόσμο.

Πρόσφατες αλλαγές περιλαμβάνουν για παράδειγμα: η εισαγωγή των Κανόνων του Αμβούργου για τις χώρες που τους επικύρωσαν και ο νόμος των Η.Π.Α. "Oil Pollution Act 1990" γνωστός σαν O.P.A. 1990 (ως το αποτέλεσμα του περιστατικού πετρελαϊκής μόλυνσης από το δεξαμενόπλοιο "Echelon Valder".)

Έχοντας δει πως οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν με την πάροδο του χρόνου, θα τελειώσουμε το τμήμα αυτό δεικνύοντας ότι κάποιοι Όμιλοι επέκτειναν την κλάση των κινδύνων που καλύπτουν για Μέλη τους.

Αυτές οι άλλες κλάσεις, βασισμένες πάλι στην αρχή της αμοιβαίας ασφάλισης, δημιουργήθηκαν κατ' απαίτηση των Μελών και περιλαμβάνουν:

- Κλάση κινδύνων πολέμου.
- Κλάση F.D & D (Αποζημίωση δι' Υπερημερία, Ναύλο και Υπεράσπιση). Η κλάση αυτή καλύπτει νομικό κόστος που δημιουργείται στην εφαρμογή και/ή στην υπεράσπιση απαιτήσεων που προέρχονται από τη λειτουργία εισαχθέντος πλοίου σε σχέση με την είσπραξη ναύλου ή/και επισταλιών.
- Κλάση απεργιών.

ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ P&I



Προτού προχωρήσουμε στην εξέταση του φάσματος της κάλυψης του P&I που είναι αντικείμενο των παρακάτω κεφαλαίων της έρευνας μας, θα εξετάσουμε κάποιες ερωτήσεις που γίνονται για αυτό καθεαυτό τον Όμιλο. Οι απαντήσεις στις ερωτήσεις αυτές μας παρέχουν κάποιες ενδιαφέρουσες στατιστικές για τον Όμιλο.

- **Ποιοί είναι Μέλη του Ομίλου;**

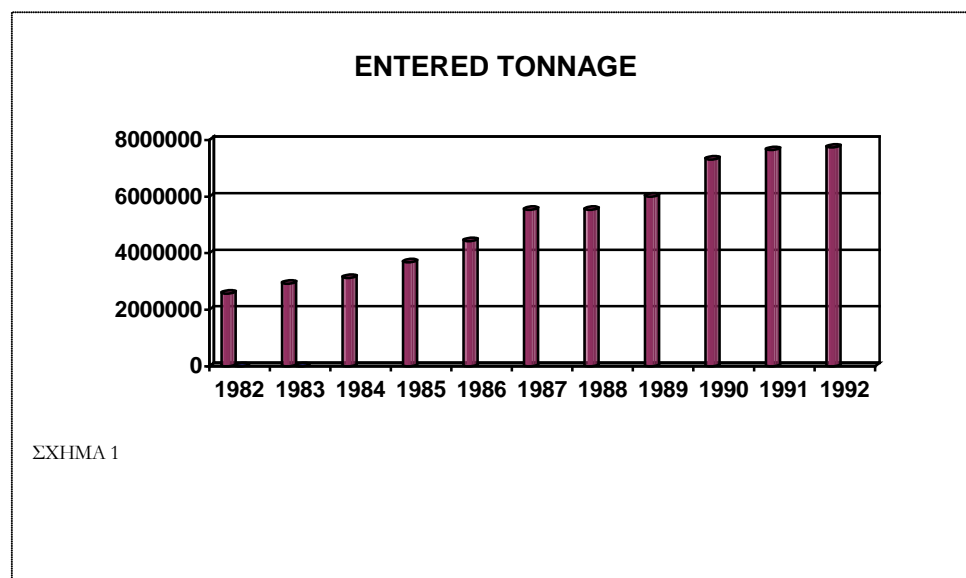
Μέλος μπορεί να είναι ένας πλοιοκτήτης, διευθυντής, διαχειριστής ή ναυλωτής. Η εταιρία ή το πρόσωπο γίνεται Μέλος όταν το πλοίο ή τα πλοία «εισάγονται» στον Όμιλο. Τα περισσότερα Μέλη είναι πλοιοκτήτες.

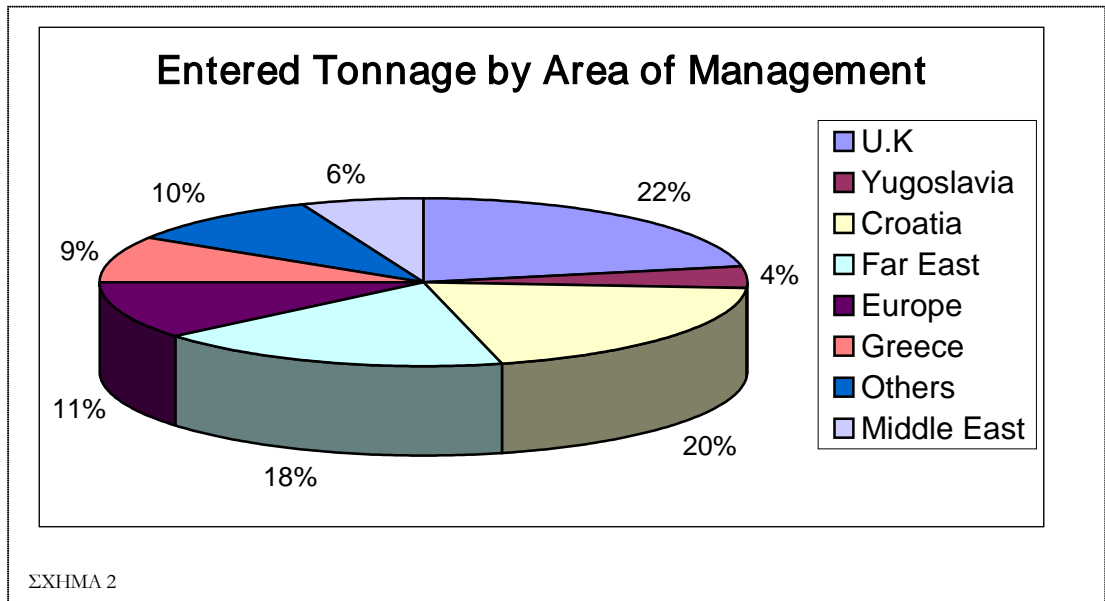
- **Εισαχθέν πλοίο.**

Ένα πλοίο που έχει εισαχθεί για ασφάλιση σε οποιαδήποτε κλάση του Ομίλου.

- **Πόσα πλοία έχουν εισαχθεί στον Όμιλο;**

Προς το παρόν, τα μέλη έχουν εισάγει 1054 πλοία στον Όμιλο. Πριν το 1967 η μεγάλη πλειοψηφία ιδιοκτητών που εισήγαγαν πλοία στον Όμιλο ήταν Βρετανοί. Αυτό που αντανάκλα το πόσο διεθνής έχει γίνει ο Όμιλος σε διάστημα 25 χρόνων είναι το ότι υπάρχουν τώρα Μέλη από 48 χώρες.

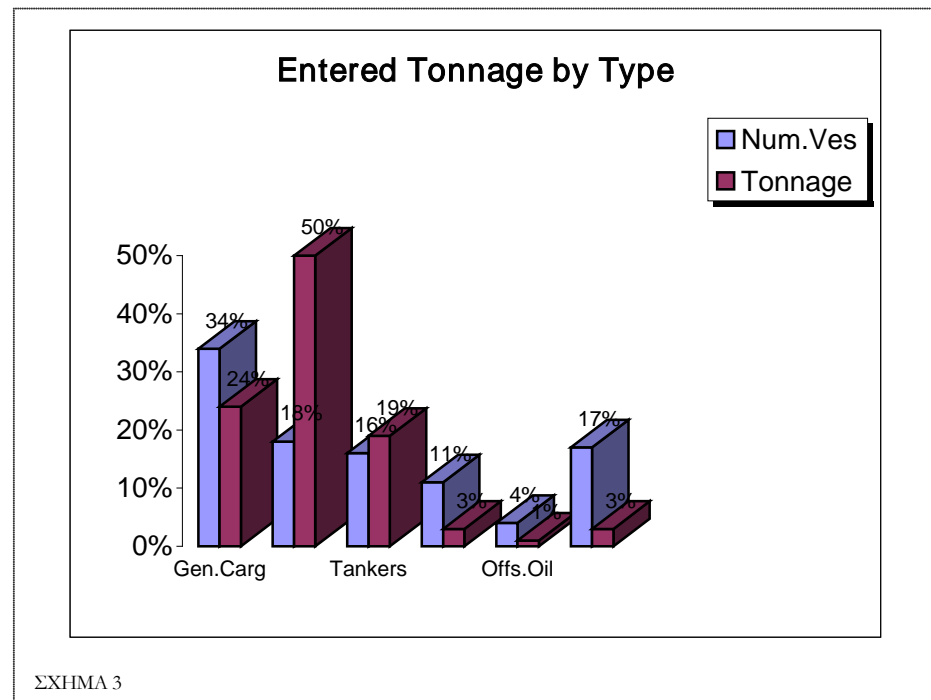




▪ **Τι τύποι πλοίων εισάγονται στον Όμιλο;**

Υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός διαφορετικών τύπων πλοίων που έχουν εισαχθεί στον Όμιλο. Αυτά ποικίλουν από σκάφη ανεφοδιασμού εν πλω έως φορτηγά χύμα φορτίου.

Το ήμισυ περίπου των εισαχθέντων πλοίων είναι πλοία γενικού φορτίου και πλοία χύδην φορτίου.



▪ **Ποιος ελέγχει τον Όμιλο;**

Ο όμιλος ελέγχεται από τα Μέλη πλειοκτῆτες διαμέσου εκλεγμένου Συμβουλίου μη-εκτελεστικών Διευθυντών. Οι Διευθυντές εκλέγονται για διάρκεια τριών χρόνων και αντιπροσωπεύουν γενικά τα Μέλη που έχουν εισαγάγει μεγάλη χωρητικότητα.

Εκλέγουν ένα Πρόεδρο και έναν Αντιπρόεδρο για δύο χρόνια και όλοι αυτοί οι Διευθυντές έχουν τις ίδιες θεσπισμένες υπευθυνότητες όπως οι διευθυντές οποιουδήποτε άλλου τύπου εταιρίας.

▪ **Τι εξουσίες είναι κεκτημένες στον Όμιλο;**

Ο Όμιλος δημιουργήθηκε σαν Ομόρρυθμος εταιρία με το νόμο περί εταιριών του 1886. Το καταστατικό του Συνδέσμου θέτει τους αντικειμενικούς στόχους για τους οποίους η εταιρία ιδρύθηκε. Το Μάρτιο του 1952 έγινε ανώνυμος εταιρία.

Οι σκοποί της εταιρίας καταγράφονται στο καταστατικό του Συνδέσμου. Τα Άρθρα ασχολούνται με θέματα όπως:

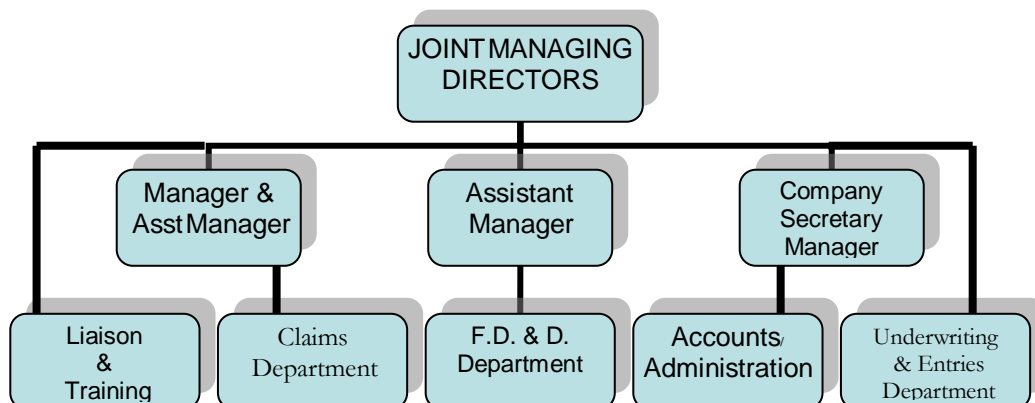
- Συμμετοχή Μελών.
- Διάφορες κλάσεις του Ομίλου.
- Γενικές συνελεύσεις των Μελών του Ομίλου.
- Διενέργεια εκλογών.
- Διορισμός, αριθμός, προσόντα, αμοιβή και συνταξιοδότηση των Διευθυντών.
- Διάφορα άλλα διοικητικά θέματα.
-

Θα εξετάσουμε τώρα τη διοικητική δομή του Ομίλου, την οργανωτική του διάρθρωση και θα αναφερθούμε στις υπηρεσίες που δύναται να προσφέρει.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Η διαχείριση των Ομίλων P&I μπορεί να γίνεται είτε από ανεξάρτητη εταιρία διαχειριστών ή άμεσα από υπαλλήλους του Ομίλου.

Η τελευταία περίπτωση εφαρμόζεται στο Σύνδεσμο P&I της Βορείου Αγγλίας, θα σας είναι ευκολότερο να κατανοήσετε τη διαχειριστική δομή του Ομίλου, με το παρακάτω οργανόγραμμα.



Οι Συνδιευθυντές Διαχείρισης είναι οι μόνοι Εκτελεστικοί διευθυντές και αυτοί έχουν την υπευθυνότητα για όλες τις όψεις της λειτουργίας του Ομίλου. Κανονικά ασχολούνται κυρίως με την κατάσταση της πολιτικής εταιρίας, το μελλοντικό σχεδιασμό, την αναφορά στο Συμβούλιο και καθημερινές υπογραφές, το marketing και εργασία γύρω από τις απαιτήσεις. Επιπλέον, εμπλέκονται κανονικά στην υποδοχή Μελών επισκεπτών, αντιπροσώπων του Ομίλου, μεσιτών και άλλων κατηγοριών επισκεπτών, πιο ειδικά από το εξωτερικό.

Το Λογιστικό Τμήμα είναι υπό τον έλεγχο του Γραμματέα της Εταιρίας που είναι υπεύθυνος για όλα τα οικονομικά θέματα συμπεριλαμβανομένου, ειδικότερα, συλλογής των ασφαλιστρών που χρεώνει ο Όμιλος (εισφορές) και της τακτοποίησης των απαιτήσεων. Η κατάρτιση των ετήσιων ισολογισμών, των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και η φροντίδα των στατιστικών για σκοπούς ανανέωσης είναι επίσης φροντίδα του λογιστικού τμήματος. Ο Γραμματέας της Εταιρίας είναι υπεύθυνος επίσης για απαιτούμενες φορολογικές δηλώσεις και για τήρηση πρακτικών Συνελεύσεων Συμβουλίου και Διαχείρισης και διοίκηση γραφείου.

Το Τμήμα Απαιτήσεων (CLAIMS DEPARTMENT) που είναι και το μεγαλύτερο τμήμα είναι υπό τον έλεγχο ενός Διευθυντή και ενός Βοηθού Διευθυντή. Υπάρχει προσωπικό οι Ρυθμιστές Απαιτήσεων (συνήθως αναφέρονται ως Χειριστές Απαιτήσεων) που εξειδικεύονται σε διαφορετικούς τύπους απαιτήσεων και σε κάθε έναν από αυτούς ανατίθενται μία ή περισσότερες υποθέσεις εκάστοτε, ανάλογα με την ειδικότητα του και με την περίπτωση π.χ. απαιτήσεις για φορτίο, για θάνατο, για ατύχημα για σύγκρουση, για βλάβη από επαφή κ.λ.π.

Το Τμήμα Σχέσεων και Εκπαίδευση, πρόσφατα ιδρυθέν, είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση, την ανάπτυξη πρωτοβουλιών πρόληψης (απωλειών και για διατήρηση κανονικής επαφής με, καθώς και παρακολούθηση των παρεχομένων υπηρεσιών από τους ανταποκριτές του Ομίλου τους δικηγόρους, τους επιθεωρητές και τους συμβούλους.

Το Ασφαλιστικό Τμήμα και το Τμήμα εγγραφών δουλεύουν σε συνεργασία μεταξύ τους υπό τον έλεγχο των Συνδιευθύνων Διαχείρισης. Το ασφαλιστικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την κατάσταση το προϋπολογισμού του Ομίλου για τον ερχόμενο χρόνο και για τους όρους εισόδου προς εφαρμογή για νέα ή επιπρόσθετα πλοία, όπως επίσης και (για κάθε άλλη αλλαγή που μπορεί να ζητήσει ένα Μέλος. Το τμήμα Εγγραφών τότε θα εξετάσει τα έγγραφα του Μέλους τις συμβουλευτικές παρατηρήσεις για τα ασφάλιστρα (τρέχουσες παρατηρήσεις) και τη δημιουργία ή τροποποίηση των αρχείων του Ομίλου.

Το Ασφαλιστικό Τμήμα σχετίζεται έντονα επίσης με το marketing και την ανάπτυξη. Είναι υγιές για έναν Όμιλο να φαίνεται πρόθυμος να επεκταθεί και να αναπτυχθεί, ακόμη και αν είναι πολύ εκλεκτικός στις συναλλαγές που είναι πρόθυμος να αναλάβει, και είναι επίσης σημαντικό να είναι ικανός να διατηρήσει τη σωστή «εξάπλωση» των συναλλαγών.

Ο Όμιλος P&I της Βορείου Αγγλίας επένδυσε ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια για να παρέχει στο προσωπικό τα πιο σύγχρονα συστήματα υπολογιστών και τεχνολογία πληροφορικής, μέσα σε μοντέρνα γραφεία. Όλα τα τμήματα και με αυτόν τον τρόπο τα Μέλη, ωφελούνται κατά πολύ έχοντας στιγμιαία πρόσβαση σε όλους τους τύπους πληροφοριών και στατιστικής.

Το τμήμα Απαιτήσεων και το Ασφαλιστικό τμήμα χειρίζονται επίσης ερωτήσεις από τα Μέλη και είναι πάντα διαθέσιμα να συμβουλέψουν. Αυτό μπορεί να βοηθήσει τα Μέλη να κάνουν βήματα προς αποφυγή πιθανών απαιτήσεων στο μέλλον ή να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο ένα Μέλος να έχει απώλεια για την οποία δεν είναι ασφαλισμένο. Για παράδειγμα ένα Μέλος μπορεί να ζητήσει συμβουλή για όρους ναυλοσύμφωνου ή για φορτωτική, τεχνικές συμβουλές για τη μεταφορά συγκεκριμένων εμπορευμάτων, ή συμβουλές για ξένους κανονισμούς και απαιτήσεις. Είναι σημαντικό ώστε οι Χειριστές απαιτήσεων και οι Ασφαλιστές να γνωρίζουν το προσωπικό μέσα στα γραφεία των πλοιοκτητών ώστε να ενθαρρύνουν τις ανοικτές συζητήσεις. Ο Όμιλος ενθαρρύνει ενεργητικά τα Μέλη να θεωρούν τον Όμιλο ως επέκταση του δικού του γραφείου.

Επίσης όταν το Μέλος ζητήσει, ο Όμιλος θα κινήσει διαδικασίες εφαρμογής για:

- *Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας (C.F.R.S) που απαιτείται από την ακτοφυλακή των Η.Π.Α.*
- *TOVALOP (Εθελοντική Συμφωνία Ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων για Υπευθυνότητα σε Πετρελαϊκή Μόλυνση) και C.L.C. (Αστική Σύμβαση Ευθύνης). Πιστοποιητικά που απαιτούνται στις μεταφορές με δεξαμενόπλοια.*

Τέλος, ως υπηρεσία προς τα Μέλη, η Βόρεια Αγγλία διενεργεί ένα ευρύ πλήθος από κύκλους μαθημάτων και σεμιναρίων προς κάλυψη των αναγκών του προσωπικού σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο κάτωθι χάρτης περιέχει μια γρήγορη αναφορά στα μαθήματα και την καταλληλότητά τους.

Event	Duration	Ship Owners Office Staff				
		Junior Exec./ Middle Management	Senior Exec./ Management	Ship Master and Officers	P&I Correspondents	Surveyorw/ Consultants
In-office Training Course	1 Week	0				
	1 Month					
On-site Training Course	1-3 Days	0		0		
A Distance Learning Course in P&I Insurance	Approx. 9 months	0		0	0	0
	(flexible)					
The Mariner & Maritime Law		0		0	0	0
	1 Day					
National & International Seminar		0	0	0	0	
	1 Day					

ΣΧΗΜΑ 1.3

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΟΝΤΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΗ ΚΑΙ ΒΟΗΘΕΙΑ

Όταν ένα Μέλος εισάγει ένα πλοίο στον Όμιλο περιμένει από τον Όμιλο να του παρέχει ικανοποιητική εξυπηρέτηση.

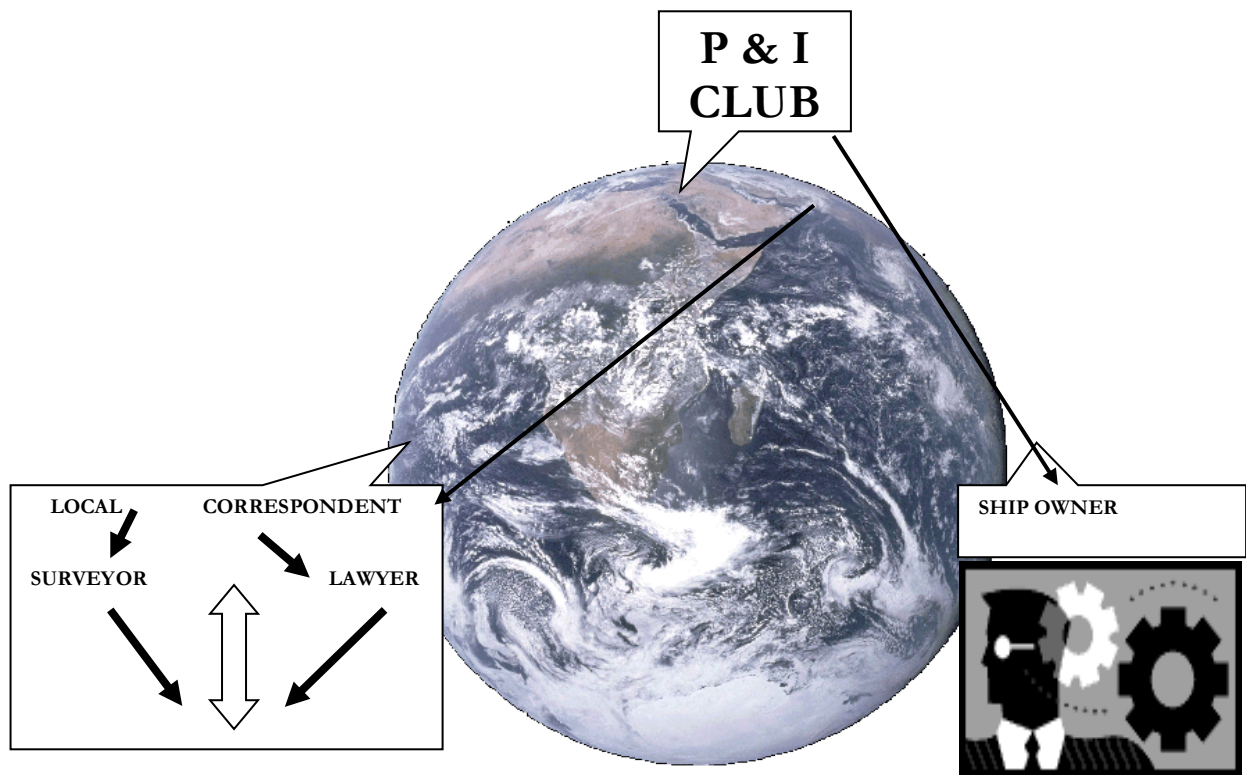
Η παροχή της εξυπηρέτησης αυτής είναι ο πιο σημαντικός ρόλος της διαχείρισης: Πρέπει να είναι διαθέσιμη νύχτα και μέρα, Σαββατοκύριακα και διακοπές και σε κάθε μέρος του κόσμου. Για παράδειγμα, το πλοίο σας είναι σε λιμάνι και συμβεί ένα σοβαρό περιστατικό χρειαστείτε άμεση βοήθεια και συμβουλή.

Είδαμε νωρίτερα ότι τα άτομα στο γραφείο που χειρίζονται τα (τμήματα P&I και απαντούν σε ερωτήσεις των Μελών είναι οι Χειριστές Απαιτήσεων. Οι Χειριστές απαιτήσεων διαθέτουν πλήθος εμπειριών πάσης φύσεως. Ο Όμιλος ειδοποιείται συνήθως για κλήση για βοήθεια από ένα τέλεξ, φαξ ή τηλεφωνικό μήνυμα. Στη συνέχεια υποδεικνύεται ένας Χειριστής Απαιτήσεων για την περίπτωση, που θα συντονίσει τη δράση και θα έρθει σε άμεση επαφή με το Μέλος. Αν είναι απαραίτητο ο Χειριστής Απαιτήσεων θα ταξιδέψει μέχρι το λιμάνι που βρίσκεται πλοίο, για να είναι διαθέσιμος επί τόπου αλλά συνηθέστερα ο Χειριστής Αιτημάτων θα ζητήσει τη βοήθεια ενός Τοπικού Αντιπρόσωπου ή Ανταποκριτή.

Ο Όμιλος χρησιμοποιεί την υπηρεσία πάρα πολλών αντιπροσώπων που έχουν ως βάση όλα τα μεγάλα και πολλά μικρά λιμάνια σε όλο τον κόσμο.

Αν υπάρξει ένα επείγον πρόβλημα είναι σημαντική η επικοινωνία με τον αντιπρόσωπο του Ομίλου στην περιοχή που υπήρξε, προκειμένου να λάβει άμεση συμβουλή.

Συχνά απαιτούνται οι υπηρεσίες δικηγόρου, επιθεωρητή ή ειδικού συμβούλου και ο Χειριστής Απαιτήσεων ή ο Αντιπρόσωπος θα έχει μέση πρόσβαση σε τέτοια άτομα. Για τον ρόλο των αντιπροσώπων του Ομίλου θα αναφερθούμε με περισσότερες λεπτομέρειες σε παρακάτω σημείο της έρευνας μας.



Μας δείχνει τις γραμμές επικοινωνίας μεταξύ του Μέλους και / ή του Πλοιάρχου ενός πλοίου και του Ομίλου Ρ&Ι και τον τοπικό αντιπρόσωπο αφού έχει συμβεί ένα περιστατικό που απαιτεί άμεση φροντίδα.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ P&I

Πολλοί από τους Ομίλους που υπάρχουν σήμερα έχουν έδρα την Αγγλία, αντανακλώντας έτσι την καταγωγή των Ομίλων P&I. Μολονότι δρούσαν ανεξάρτητα, οι Όμιλοι εργάστηκαν στενά μαζί για πολλά χρόνια. Το 1899, για παράδειγμα ιδρύθηκε η ομάδα του Λονδίνου, που αναφέραμε προηγουμένως, από διάφορους Ομίλους P&I που ενώθηκαν μεταξύ τους για να μοιραστούν τους κινδύνους P&I που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο.

Σήμερα την Ομάδα του Λονδίνου έχει διαδεχθεί η Διεθνής Ομάδα Ομίλων P&I. Ο διακανονισμός της κοινοπραξίας που εμπεριέχει άμεσα ή έμμεσα όλους τους Ομίλους στη Διεθνή Ομάδα, επιβεβαιώνει ότι πλοιοκτήτες καλύπτονται προς ελάχιστο κόστος έναντι σε αιτήματα καταστροφικά ποσά.

Υπάρχουν 16 Όμιλοι προς το παρόν στη Διεθνή Ομάδα και πα χουν μεταξύ τους κάλυψη P&I σε περισσότερο από το 95% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Υπάρχει ένας μικρός αριθμός Ομίλων εκτός της Διεθνούς Ομάδας.

Με την πάροδο των χρόνων η συνεργασία που καθιερώθηκε μεταξύ των Ομίλων επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές κοινού ενδιαφέρον των Μελών όπως η παρακολούθηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε όλο τον κόσμο, η τυποποίηση των διαδικασιών για απαιτήσεις που συμβαίνουν συχνά και η φροντίδα για συμβουλή και πληροφόρηση όσον αφορά μορφές ναυλοσύμφωνων, των φορτωτικών και άλλων ναυτιλιακών συμβολαίων. Η διεθνής ομάδα δεν είχε αρχικά επίσημο καταστατικό. Ωστόσο, για να είναι ικανή να αντιπροσωπεύει κανονικά τα Μέλη έναντι διαφόρων διεθνών συμβουλευτικών κυβερνητικών τμημάτων και αρχών με πιο συγκεκριμένα, για να είναι ικανή να επιτυγχάνει συμβουλευτική κατάσταση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.), ήταν ανάγκη να υιοθετήσει επίσημο καταστατικό πράγμα που έγινε στις 24 Μαΐου 1979.

Η διεθνής Ομάδα έχει Πρόεδρο ένα διευθυντή Ομίλου που επειγεται από τους άλλους διευθυντές και του οποίου η θητεία είναι δύο χρόνια. Υπάρχει επίσης γραμματεία Ομάδας που παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και παρακολουθεί την καθημερινή λειτουργία της Ομάδας διάφορα θέματα εξόδων της Ομάδας.

Γίνονται συνελεύσεις των Διευθυντών των Ομίλων της Ομάδας τουλάχιστον τρεις φορές το χρόνο, αλλά υπάρχουν επίσης διάφορες από επιτροπές που συναντιούνται είτε σε συνεχή είτε σε ειδική βάση, συσκέπτονται στα θέματα ενδιαφέροντος των Μελών και τα αναφέρουν πίσω στις γενικές συνελεύσεις των Διευθυντών της Ομάδας.

Οι μόνιμες επιτροπές, για παράδειγμα, ασχολούνται με πράγματα όπως οι φορτωτικές, ευθύνες επιβατών, η μόλυνση και η επανασφάλιση, ενώ οι ειδικές επιτροπές ασχολούνται με θέματα όπως οι αμειαντώσεις, οι συμφωνίες κοινοπραξίας, οι λειτουργίες παραγωγής, η διάσωση και τα υποβαθμισμένα πλοία.







Τα ζητήματα με τα οποία ασχολούνται οι Διευθυντές της Ομάδας ποικίλουν από καιρού εις καιρό ανάλογα με τα προβλήματα που ανακύπτουν. Τα

θέματα με τα οποία ασχολήθηκαν τα τελευταία χρόνια περιλαμβάνουν, πετρελαϊκή μόλυνση στις Η.Π.Α. Συνέδριο ναυαγιαίρεσης το 1989, ο ανοικτός τύπος ναυαγιαίρεσης του Lloyd 1990, παράδοση φορτίου χωρίς προσαγωγή των φορτωτικών, η άποψη της κάλυψης των γεωτρητικών πλοίων και των δεξαμενόπλοιων αποθήκευσης πετρελαίου, επικίνδυνα βλαβερό φορτίο και αποφυγή ραδιενεργού μόλυνσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : « Ασφάλιση P & I »**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό, πρόκειται να εξετάσουμε τον τρόπο που καλύπτονται οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών από την Ρ&Ι ασφάλιση και πώς αυτό γίνεται σε αμοιβαία βάση.

Η ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΟΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙ ΝΑ ΚΑΛΥΨΕΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ Ρ&Ι**Δ Ο Μ Η**

-  Η φύση και το εύρος των απαιτήσεων που προσπαθεί να καλύψει η ασφάλιση Ρ&Ι
-  Ευθύνες προς τρίτους
-  Πως οι όμιλοι Ρ&Ι διαφέρουν από άλλες μορφές ασφάλισης
-  Πως το κόστος διανέμεται στα μέλη
-  Το εισόδημα από εισφορές
-  Οι διαδικασίες για την εισαγωγή πλοίων και τα απαιτούμενα έγγραφά τους

Η ασφάλιση υπάρχει προς αποφυγή ή ελάττωση της οικονομικής αβεβαιότητας. Στην περίπτωση του πλοιοκτήτη η ασφάλιση του συνήθως περιορίζεται στις οικονομικές επιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού, ή απώλειας ή καταστροφής περιουσίας που προκαλείται τυχαία ή από άλλα μέσα, με άλλα λόγια περιστατικά τα οποία το ασφαλισμένο πρόσωπο ή η εταιρεία δε θα μπορούσε να προβλέψει λογικά ή να αποφύγει.

Ο πλοιοκτήτης έχει πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές απαιτήσεις αλλά οι κύριες είναι: πρώτον, κάλυψη απώλειας ή καταστροφής στο δικό του πλοίο, που καλύπτεται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής, και δεύτερον νομικές ευθύνες σε τρίτους και εκεί είναι που υπεισέρχεται η ασφάλιση Ρ&Ι.

Ωστόσο, μερικές φορές όλη ή μερική κάλυψη των ζημιών προς τρίτους σε άλλα πλοία λόγω σύγκρουσης περιέχεται σε ειδική ρήτρα στην ασφάλιση σκάφους και μηχανής. Αυτό είναι γνωστό ως άρθρο συγκρούσεως η R.D.C. κάλυψη. Αυτό είναι φυσιολογικά η μόνη προς τρίτους κάλυψη που παρέχεται σε ένα παραδοσιακό ασφαλιστήριο συμβόλαιο Σκάφους και Μηχανής, το υπόλοιπο της προς τρίτους κάλυψης συνήθως παρέχεται στον πλοιοκτήτη από τον Ρ&Ι όμιλο του.

Ωστόσο, κάποιες ασφαλιστικές αγορές όπως της Νορβηγίας και της Γερμανίας έχουν παραδοσιακά συμπεριλάβει τη ζημία σε σταθερά αντικείμενα ως μέρος της ασφάλισης σκάφους και μηχανής όπως επίσης και τη σύγκρουση με άλλα πλοία.

Στις περιπτώσεις αυτές το στοιχείο αυτό της προς τρίτους κάλυψης είναι μόνο για ένα ποσό μέχρι της τιμής ασφάλισης αυτού του ίδιου του πλοίου, έτσι ώστε ο όμιλος P&I να εμπλέκεται συνεχώς σε απαίτηση για υψηλότερα ποσά.

Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 1, οι όμιλοι P&I μπορούν να προσφέρουν επίσης άλλους τύπους ασφάλισης. Η κάλυψη ζημιών προς τρίτους είναι γνωστή ως κλάση P&I και οι άλλες κλάσεις ασφάλισης που συχνά παρέχονται είναι:

- Κίνδυνοι πολέμου, τόσο για απώλεια όσο και για βλάβη στο εισαχθέν πλοίο που προκαλείται από κινδύνους πολέμου και όσο και για ζημιές προς τρίτους που προκύπτουν από κινδύνους πολέμου. Άλλα πλοία συνήθως ασφαλιζονται στην εμπορική αγορά για κινδύνους πολέμου.
- Ασφάλιση ναύλου, επισταλιών και Υπεράσπιση (F.D.&D.) όπου ο όμιλος παρέχει συμβουλές και ασφαλιστική κάλυψη για νομικά έξοδα σε σχέση με την επιδίωξη ή υπεράσπιση έναντι τρίτων, ζητημάτων που έχουν σχέση με εισπραξή ή καθυστέρηση ναύλου και επισταλιών και ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στην κάλυψη κλάσης P&I ή στην κάλυψη του σκάφους και μηχανής.
- Η ασφάλιση απεργιών, που αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για το καθημερινό λειτουργικό τους κόστος όταν το πλοίο του τελεί υπό απεργία ως αποτέλεσμα είτε εργατών ξηράς είτε πληρώματος.

Η φύση της ασφάλισης άλλαξε δραματικά τον τελευταίο καιρό. Αναλογιστείτε την κατάσταση το 18^ο και αρχές 19^{ου} αιώνα όταν ο ασφαλιστής θα ασφάλιζε τον πλοιοκτήτη για απώλεια του πλοίου και τον ιδιοκτήτη φορτίου για απώλεια του φορτίου του. Μπορούσε να ζητηθεί από τον Ασφαλιστή να ασφαλίσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι μόνο επιπλέον, αυτό ήταν συχνά αποκλειστικά για τον κίνδυνο ολικής απώλειας του πλοίου ή του φορτίου και για συμφωνημένη τιμή. Έτσι μόλις το πλοίο έφτανε σώ στον προορισμό του ο Ασφαλιστής μπορούσε να είναι σίγουρος ότι δε θα είχε να πληρώσει αιτήματα και θα μπορούσε τότε να διαθέσει όλο το ασφαλιστικό του κεφάλαιο σε άλλο ιδιοκτήτη ή φορτωτή.

Συγκρίνετε το απλό αυτό σύστημα με τη θέση P&I σήμερα. Εκτός από απώλεια ή βλάβη στο πλοίο, ο ιδιοκτήτης αντιμετωπίζει την πιθανότητα αγωγής έναντι του από τρίτους όπως οι ιδιοκτήτες του φορτίου ή οι ασφαλιστές τους, το πλήρωμα, οι επιβάτες και επίσης από άλλα πλοία ή λιμενικές αρχές, για να αναφέρουμε κάποια παραδείγματα.

Τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια έχουν διάρκεια 12 μηνών και όχι ανεξάρτητα ταξίδια και ούτε ο πλοιοκτήτης ούτε ο όμιλος P&I έχει τρόπο να γνωρίζει πόσα ατυχήματα θα συμβούν την περίοδο αυτή, πόσα αιτήματα μπορεί να ξεπληθήσουν από κάθε ατύχημα ή ποιο είναι το ποσό των αιτημάτων αυτών.

Η αθροιστική αξία διαφόρων μικρότερων αιτημάτων μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως ένα μόνο μεγάλο αίτημα.

Επιπλέον, ο νόμος μπορεί να επιτρέψει στους απαιτητές αριετά χρόνια προτού μια απαίτηση έναντι στον πλοιοκτήτη να παραγραφεί και, φυσικά, κανένα αίτημα δεν μπορεί να εκτιμηθεί κανονικά προτού να έχει ερευνηθεί ολοκληρωτικά.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ

Η αναγκαιότητα κάλυψης P&I για ευθύνες προς τρίτους φαίνεται καλύτερα από λίγο ακραία αλλά όχι τόσο ασυνήθιστα παραδείγματα:

Η καταστροφή στο Texas City το 1947 είναι χαρακτηριστική περίπτωση, όπου το αίτημα υπερέβηκε τα U.S \$400.000.000 (το ισοδύναμο του 2003 θα ήταν U.S. \$1.900.000.000). Το Γαλλικό πλοίο «Grandcamp» ήταν έτοιμο να ξεφορτώσει λίπασμα όταν εντοπίστηκε καπνός. Τα κουβούσια κλείστηκαν καλά και εφαρμόστηκε πυρόσβεση ατμού. Το πλοίο σύντομα ανατινάχθηκε! Περισσότερα από 500 άτομα σκοτώθηκαν και πάνω από 3000 τραυματίστηκαν σε ακτίνα μισού μιλίου. Στα κτίρια που καταστράφησαν περιλαμβάνονται αποβάθρες, διυλιστήριο, κατοικίες κ.τ.λ. Μετά από 16 ώρες άλλο πλοίο στο λιμάνι «High Ever» φορτωμένο με παρόμοιο λίπασμα F.G.A.N. το οποίο είχε πάθει ζημιές με την πρώτη έκρηξη, αυτοεξερράγη και καθώς έγινε αυτό κατέστρεψε ένα τρίτο πλοίο επίσης. Η περίπλοκη δίκη αυτής της υπόθεσης κράτησε δέκα χρόνια. Ευτυχώς το τρίτο πλοίο ήταν εν μέρη ιδιοκτησία της Γαλλικής Κυβέρνησης και έτσι δεν υπήρξε θέμα χρεοκοπίας, αλλά εάν το πλοίο ήταν ολοκληρωτικά ιδιόκτητο, και οι ιδιοκτήτες του δεν είχαν καλυφθεί έναντι κινδύνων προς τρίτους και ήταν υποχρεωμένοι να πληρώσουν πλήρως τις τεράστιες αποζημιώσεις, τότε σίγουρα θα είχαν οδηγηθεί σε χρεοκοπία.

Τρία πιο πρόσφατα παραδείγματα είναι:

Πρώτα, το «Amoco Cadiz» (1978) που έχασε 221.000 τόνους αργού πετρελαίου, προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή και προκαλώντας επακόλουθο κόστος καθαρισμού περισσότερο από U.S. \$50.000.000.

Μετά έχουμε την περίπτωση του «Betelgueuse» που ήταν Γαλλικό δεξαμενόπλοιο που εξερράγη και βυθίστηκε στον προορισμό του το νησί Whiddy στην ακτή Bantry (1979). 51 άνθρωποι σκοτώθηκαν και έπρεπε να καλυφθούν αιτήματα που υπερέβαιναν τα U.S. \$140.000.000.

Η προσάραξη του «Exxon Valdez» στις 24 Μαΐου του 1989 είχε ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη πετρελαιοκηλίδα της Αμερικάνικης ιστορίας. Αντίθετα με κάθε άλλο προηγούμενο συμβάν προκάλεσε την προσοχή της Αμερικάνικης κοινής γνώμης στο πρόβλημα της πετρελαϊκής μόλυνσης και του δηλητηριώδους αποτελέσματος της στο περιβάλλον. Το αποτέλεσμα της μόλυνσης της κηλίδας του Exxon Valdez συνεχίζει να είναι αισθητό. Η οικονομική ζημία των πλοιοκτητών υπερέβη το τότε όριο της κάλυψης του ομίλου των U.S. \$400.000.000. Μια περαιτέρω επίπτωση της κηλίδας ήταν η θέσπιση στις 18 Αυγούστου του 1990 της Πράξης περί Πετρελαϊκής Μόλυνσης

των Η.Π.Α, γνωστής ως Ο.Ρ.Α. 1990 που επέβαλε περισσότερες υποχρεώσεις στους πλοιοκτήτες.

Φυσικά, ενώ τα δεξαμενόπλοια συχνά δημιουργούν τα πιο φανταστικά αιτήματα, έχουν γίνει άλλες καταστροφές που εμπλέκουν άλλους τύπους πλοίων όπως το επιβατηγό «Herald of free Enterprise». Είναι επίσης σημαντικό, ότι οποιοδήποτε μέγεθος ή τύπος πλοίου μπορεί να βρεθεί ένοχο για καταστροφή που προέρχεται από σύγκρουση του με δεξαμενόπλοιο ή επιβατηγό πλοίο. Σίγουρα αυτές οι περιπτώσεις δείχνουν τη ζωτική αναγκαιότητα για το διαχειριστή του πλοίου να έχει κάλυψη Ρ&Ι προς τρίτους για τέτοιες ζημιές.

Ο πλοιοκτήτης της μοντέρνας εποχής χρειάζεται να αποφύγει όλη αυτή την αβεβαιότητα. Πρέπει να ξέρει με λογική ακρίβεια, πόσο θα κοστίσει και πότε θα είναι υπόχρεος να πληρώσει έτσι ώστε να το συνυπολογίσει στον ήδη σε λειτουργία προϋπολογισμό του. Ιδανικά χρειάζεται λογικά ακριβή πρόβλεψη για τα επόμενα δύο με τρία χρόνια.

Αυτό αποτελεί πρόκληση για τις ασφαλιστικές ικανότητες και μέρος όπου για μεγάλη χρονική περίοδο οι όμιλοι Ρ&Ι επέδειξαν ότι μπορούν να ξεπεράσουν την τυπική ασφαλιστική αγορά.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού θα δούμε τις ωφέλειες της αμοιβαίας ασφάλισης σε σύγκριση με την υπόλοιπη αγορά ασφάλισης και τον τρόπο με τον οποίο οι όμιλοι Ρ&Ι μπορούν να επωφεληθούν από αυτή την αγορά.

ΠΩΣ ΟΙ ΟΜΙΛΟΙ Ρ&Ι ΔΙΑΦΕΡΟΥΝ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Πολύ ελάχιστοι άνθρωποι εκτός ναυτιλίας έχουν ακούσει για τους ομίλους Ρ&Ι. Οι περισσότεροι άνθρωποι συνδέουν συνήθως την ασφάλιση των πλοίων με τους Lloyds που απαρτίζονται από ασφαλιστικά συνδικάτα, καθένα από τα οποία είναι μια ομάδα ανεξάρτητων Ασφαλιστών.

Υπάρχουν επίσης αναρίθμητες ασφαλιστικές εταιρίες σε όλο τον κόσμο, οι οποίες όλες σχεδόν είναι ιδιοκτησίες μετόχων και στις εταιρίες αυτές οι ασφάλιση των πλοίων είναι συνήθως μικρό μέρος γενικότερης συλλογής άλλων τύπων ασφαλιστικών συναλλαγών, συμπεριλαμβανομένων κινδύνων φωτιάς, κινδύνων αυτοκινήτου και ασφάλειας ζωής. Έταιρία αμοιβαίας ασφάλισης είναι εκείνη που δεν έχει μετόχους και όπου η εταιρία είναι τελικά ιδιοκτησία των κατόχων ασφαλιστηρίων συμβολαίων που μοιράζονται τους κινδύνους αυτούς σε ίση βάση.

Πολλές εταιρίες ασφάλειας ζωής κατέχονται επίσης αμοιβαία και υπάρχουν λίγες ακόμη αμοιβαίες εταιρίες που λειτουργούν σε άλλα εξειδικευμένα πεδία αλλά ελάχιστες αμοιβαίες εταιρίες απολαμβάνουν τα οφέλη της στενής σχέσης μεταξύ της εταιρίας και των κατόχων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων με την ίδια αίσθηση του κοινού σκοπού που έχει ένας όμιλος Ρ&Ι με τα Μέλη του. Εκτός από τους πλοιοκτήτες που παρέχουν αμοιβαία προστασία ο ένας στον άλλο, υπάρχουν συγκριτικά και πρόσφατες κινήσεις από εταιρίες πετρελαίου και από

επαγγελματίες όπως οι δικηγόροι, οι γιατροί, οι λογιστές και οι αρχιτέκτονες να οργανώσουν εαυτούς με τον τρόπο του ομίλου P&I σε σχέση με τις συνολικές προς τρίτους ευθύνες τους.

ο *Τι είδους πλεονεκτήματα έχουν οι όμιλοι P&I;*

α) Οι Ασφαλιστές του Lloyd είναι άτομα που θέτουν την προσωπική του παρουσία σε κίνδυνο εις αντάλλαγμα για το πληρωθέν ασφάλιστρο.

Όπως είναι φυσικό αναμένουν να κερδίσουν ένα ουσιαστικό ποσόν από τη δραστηριότητα αυτή, και παρομοίως, άλλες μη αμοιβαίες ασφαλιστικές εταιρίες έχουν μετόχους που περιμένουν κέρδος από την επένδυσή τους. Ένας όμιλος αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) δεν έχει τέτοια κερδοσκοπική απαίτηση.

β) Οι ασφαλιστές που έχουν βάση το κέρδος πρέπει να επωφεληθούν από την κατάσταση της αγοράς, το νόμο προσφοράς και ζήτησης και τη μεγιστοποίηση των κερδών τους όποτε παρέχεται η ευκαιρία, ώστε να αποζημιωθούν για φτωχότερα χρόνια. Αυτό μπορεί, σε κάποιες περιπτώσεις, να οδηγήσει σε δραματικές διακυμάνσεις του κόστους ασφάλισης, ανεξάρτητα από την πραγματική καταγραφήσας απαίτηση.

γ) Οι ασφαλιστές της αγοράς χρεώνουν συνήθως ένα σταθερό μη επιστρεφόμενο ασφάλιστρο εκεί που οι Όμιλοι P&I διατηρούν το δικαίωμα πρόσθετων εισφορών στα Μέλη τους αν πρέπει να πληρωθούν πολλές απαιτήσεις από τον όμιλο ως σύνολο. Αυτό μπορεί να φαίνεται ότι μπορεί να θέτει τον Όμιλο σε μειονεκτική θέση αλλά η ικανότητα για διενέργεια επιπλέον εισφορών στα Μέλη σημαίνει ότι ο Όμιλος P&I είναι ικανός να προσφέρει στα Μέλη μια κάλυψη που είναι πραγματικά απεριόριστη στο πληρωτέο ποσό για μια απαίτηση, όπως επίσης δεν έχει συνολικό όριο για πληρωτέο ποσό σε κάθε ασφαλιστικό έτος. Το σύστημα αυτό θα επιβεβαιώσει ακόμα, ότι ο Όμιλος παραμένει φερέγγυος ακόμη και αν ασφαλίζει με πολύ χαμηλότερα επίπεδα αποθεματικού από ότι θα είχε μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία. Η μόνη εξαίρεση είναι για αιτήματα πετρελαϊκής μόλυνσης, όπου υπάρχει όριο κάλυψης ίσο με U.S. \$500.000.000 σε κάθε ατύχημα.

Η ασφάλιση του εμπορίου, από την άλλη, απαιτεί από σένα την επιλογή καθορισμένου ποσού κάλυψης ακόμη και αν ο νόμος σπάνια εγγυάται ότι οι κάτοχοι ασφαλιστηρίων συμβολαίων θα έχουν σταθερό όριο για ευθύνη τους.

Στην πρακτική, η συνετή χρήση της επανασφάλισης σημαίνει ότι απρόσμενες επιπλέον εισφορές των Μελών του ομίλου P&I είναι ουσιαστικά ασυνήθιστες. Σίγουρα κατά τη διάρκεια των τελευταίων λίγων χρόνων όλοι σχεδόν οι P&I όμιλοι πείστηκαν να επιβάλουν επιπλέον εισφορές στα Μέλη τους ως το αποτέλεσμα ραγδαίας αύξησης στα επίπεδα των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, αλλά πρέπει να υπενθυμιστεί ότι τα αμέσως προηγούμενα χρόνια αυτής της πρόσφατης περιόδου, πολλοί από τους όμιλους, δε χρειάστηκε να εισπράξουν τις απαραίτητες εκτιμώμενες συνολικές εισφορές εξαιτίας των καλύτερων απ' ό,τι αναμενόταν αποτελεσμάτων.

δ) Εξαιτίας της στενής εργασιακής σχέσης μεταξύ ομίλου και Μελών, ο όμιλος αναμένεται συνήθως να έχει μια μακροχρόνια σχέση με κάθε Μέλος του. Κάθε επιδείνωση των φακέλων των αιτημάτων των μεμονωμένων Μελών μπορεί να αντιμετωπισθεί με λιγότερο αυστηρή και πιο μακρόχρονη αντιμετώπιση απ' ό,τι θα ήταν στην περίπτωση του εμπορικού ασφαλιστή, που δεν μπορεί να βασιστεί στη συνέχεια και που θα προσπαθήσει να καλύψει τις απώλειες όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

ε) Οι όμιλοι P&I ελέγχονται αποτελεσματικά από τα Μέλη τους και από την άποψη αυτή οι μικρότεροι όμιλοι μπορεί να είναι περισσότερο ευθυγραμμισμένοι με τις απαιτήσεις των Μελών απ' ό,τι οι μεγαλύτεροι όμιλοι. Εδώ τελειώνει η έρευνα για το υπόστρωμα των ομίλων P&I και τη σχετική τους θέση στην ασφαλιστική αγορά. Στο επόμενο τμήμα του κεφαλαίου αυτού θα εξετάσουμε λεπτομερέστερα πως λειτουργούν οι όμιλοι P&I και πως εξυπηρετούν τις ανάγκες των Μελών, που είναι η οικονομική σταθερότητα και η ποιοτική εξυπηρέτηση.

ΠΩΣ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΣΤΑ ΜΕΛΗ

Στην αρχή του κεφαλαίου αυτού αναφερθήκαμε στη μεγάλη αβεβαιότητα που αντιμετωπίζουν ο πλοιοκτήτης και ο όμιλος στην αρχή κάθε ασφαλιστικού χρόνου.

Επίσης, ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ένα ακριβές κόστος ασφάλισης για προϋπολογισμό. Πως συμβιβάζονται οι δύο αυτοί παράγοντες;

Οι παράγοντες που μετέχουν στην εξίσωση αυτή είναι:

- Τα ασφάλιστρα που χρεώνει ο όμιλος -π.χ. το εισόδημα από τις εισφορές.
- Οι επανασφαλίσεις του ομίλου.
- Τα αποθεματικά του Ομίλου.

ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΑΠΟ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Το ασφάλιστρο που χρεώνει ο όμιλος P&I είναι γνωστό ως εισφορά. Παρόλη τη συνολική αβεβαιότητα αιτημάτων και το γεγονός ότι τα επίπεδα των αιτημάτων μπορούν να ποικίλουν σημαντικά ανάμεσα σε ένα χρόνο και τον επόμενο, η διαχείριση του Ομίλου πρέπει να εκτιμήσει στην αρχή κάθε ασφαλιστικού χρόνου, το εισόδημα από εισφορές που απαιτεί ο όμιλος ως σύνολο και από κάθε Μέλος χωριστά.

Αυτό συνήθως μπορεί να γίνει με ένα αποδεκτό επίπεδο ακρίβειας με την επιδέξια μελέτη των αρχείων των απαιτήσεων παρελθόντων ετών και των αποτελεσμάτων χρήσεως που κρατάει ο Όμιλος. Λαμβάνονται επίσης τυχόν νέοι παράγοντες που θεωρούν οι Διευθυντές ότι μπορούν να ασκήσουν επιρροή τον ακόλουθο χρόνο. Πάντα συμβαίνουν αλλαγές στην έκθεση σε απαιτήσεις που

αφορούν τη ναυτιλία. Μερικές φορές οι αλλαγές αυτές μπορεί να είναι πολύ σύντομες όπως όταν η ναυτιλία βγαίνει από μια βαθιά κρίση και κάποιες άλλες φορές πιο βαθμιαίες, όπως μπορεί να γίνει από αλλαγές στη νομοθεσία.

Ακόμη, ίσως θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπ' όψη ο πληθωρισμός ή τρέχουσες νομισματικές διακυμάνσεις.

Το συνολικό εισόδημα εισφορών που απαιτεί ο όμιλος θα βασιστεί κυρίως στην πρόβλεψη του για το επίπεδο των απαιτήσεων που θα αντιμετωπίσει τον ερχόμενο χρόνο.

Ο όμιλος θα επιχειρήσει να επιβεβαιώσει όσο το δυνατόν καλύτερα ότι ο σχεδιασμός του λαμβάνει πλήρως υπ' όψη του τις πιο πρόσφατες τάσεις απαιτήσεων, αλλά στην ασφάλιση P&I, όπως με τις περισσότερες άλλες μορφές ασφάλισης νομικής ευθύνης, αυτό μπορεί να αποτελεί δύσκολη άσκηση εξαιτίας του γεγονότος ότι τα αιτήματα μπορεί να χρειαστούν αρκετά χρόνια για να φτάσουν σε τελικό διακανονισμό. Εξαιτίας αυτών, ο όμιλος θα εξετάσει τα γνωστά επίπεδα αιτημάτων που πληρώθηκαν ή οφείλονται τα τελευταία χρόνια και στη συνέχεια θα προσθέσει ένα παράγοντα για να λάβει υπόψη του πιθανές μελλοντικές αυξήσεις στο σύνολο των αιτημάτων για κάθε συγκεκριμένο χρόνο ασφάλισης. Ο παράγοντας αυτός συνήθως οφείλεται κυρίως σε αιτήματα που έχουν συμβεί αλλά για τον ένα ή τον άλλο λόγο δεν έχουν αναφερθεί στον Όμιλο, ή ίσως ακόμη και στον πλοιοκτήτη, και, κατά δεύτερο λόγο στην πιθανότητα ότι το τελικό αποτέλεσμα γνωστών αιτημάτων θα είναι υψηλότερο από τα διαθέσιμα προς το παρόν νούμερα.

Ο παράγοντας αυτός είναι γνωστός ως (Incurred but not reported) I.B.N.R. παράγων, που σημαίνει υφιστάμενα αλλά όχι αναφερόμενα αιτήματα και έχει γίνει ένας παράγοντας που λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη τα τελευταία χρόνια λόγω της ραγδαίας αύξησης των απαιτήσεων.

Για τον προσδιορισμό του συνολικού εισοδήματος από εισφορές λαμβάνονται επίσης υπόψη ότι, οι πληρωμές των απαιτήσεων θα γίνουν όχι συγχρόνως αλλά με την πάροδο αρκετών ετών, και ότι οι εισφορές θα επενδυθούν και θα επιφέρουν κέρδος για τον όμιλο την περίοδο αυτή. Επιπρόσθετα με το κόστος των απαιτήσεων πρέπει να ληφθεί φροντίδα για τα ασφαλιστρα επανασφάλισης και το κόστος της διοίκησης. Το κόστος επανασφάλισης έχει αυξηθεί απότομα τα τελευταία χρόνια, εν μέρει ως αποτέλεσμα του ατυχήματος «Ecxhon Valdez» και εν μέρει εξ αιτίας αλλαγών στην παγκόσμια αγορά επανασφάλισης.

Μετά τον συνυπολογισμό των παραγόντων αυτών, οι Διαχειριστές μπορεί να ζητήσουν από τους Διευθυντές του ομίλου να εγκρίνουν γενική αύξηση προς όλα τα μέλη ανεξάρτητα από τα μεμονωμένα αποτελέσματα κάθε μέλους. Ωστόσο, αλλά ανεξάρτητα από κάθε πιθανή γενική αύξηση, οι Διαχειριστές θα μελετήσουν επίσης το αρχείο απαιτήσεων του κάθε Μέλους.

Φυσικά μια απαίτηση έναντι σε ένα πλοιοκτήτη μπορεί να χρειαστεί πολλά χρόνια για να καταλήξει σε τελικό διακανονισμό, και γι' αυτό, ο όμιλος πρέπει να

λαμβάνει ξεχωριστά υπόψη του λογαριασμούς των πληρωθέντων πραγματικά ποσών και λογαριασμούς των ποσών για τα οποία έχει ληφθεί πρόβλεψη πιθανής πληρωμής. Μιλώντας γενικά, ο Όμιλος θα προσπαθήσει να λάβει μια μακροχρόνια άποψη έτσι ώστε το μέλος να μην τιμωρηθεί άδικα για απαιτήσεις που το μέλος και ο όμιλος μπορεί να υπερασπίζονται ακόμη με θέρμη.

Τελικά η κατάρτιση του προϋπολογισμού του ομίλου για κάθε οικονομικό έτος είναι θέμα καθορισμού:

- i)** Των εισφορών κάθε μέλους σε σχέση με τις εισφορές των άλλων μελών.
- ii)** Του συνολικού ποσού που θα απαιτηθεί για να καλυφθούν οι απαιτήσεις κατά των μελών και,
- iii)** Ενός λογικού ποσού για τα υπόλοιπα έξοδα του ομίλου.

Αυτά τα υπόλοιπα έξοδα περιέχουν αναπόφευκτα συμβολή έναντι των αιτημάτων άλλων μελών. Κάθε όμιλος θα έχει έναν αριθμό μεγάλων αιτημάτων κάθε χρόνο που είτε δεν είναι επανασφαλισμένα ή είναι μόνο μερικώς. Στην απόφαση της κατανομής του αναμενόμενου κόστους των αιτημάτων αυτών με τρόπο δίκαιο προς όλα τα Μέλη οι Διαχειριστές θα λάβουν αρχικά υπ' όψη τους το πραγματικό αρχείο τέτοιων μεγάλων αιτημάτων κάθε Μέλους και, κατά δεύτερο λόγο, την πιθανή έκθεση όλων των Μελών σε τέτοια αιτήματα. Η έκθεση μπορεί να υφίσταται είτε γιατί ένα Μέλος έχει αρχείο μικρότερων αιτημάτων που αποκαλύπτει έναν πάνω από το μέσο όρο κίνδυνο να συμβούν μεγαλύτερα αιτήματα, ή γιατί ο τύπος των πλοίων ή του εμπορίου των συγκεκριμένων μελών ενέχει περισσότερο κίνδυνο απ' ό,τι οι δραστηριότητες άλλων Μελών, ακόμη κι αν δεν έχουν συμβεί αληθινά αιτήματα.

Μόλις το αναγκαίο επίπεδο καθοριστεί, τα Μέλη θα ειδοποιηθούν για το ποσό των εισφορών που πρέπει να προϋπολογίσουν για τον επόμενο χρόνο. Αυτό είναι, φυσικά, ένα επίπεδο κατά προσέγγιση και είναι γνωστό ως εκτιμηθείσα ολική εισφορά (Estimated Total Call) (E.T.C.) Έχοντας υπόψη ότι όλο αυτό το εισόδημα δεν είναι απαραίτητο για να πληρωθούν αιτήματα κατά τη διάρκεια της άμεσης περιόδου των 12 μηνών, ο όμιλος δεν απαιτεί όλα αυτά τα λεφτά συγχρόνως. Από την άλλη, ο όμιλος πρέπει να αναλογιστεί την πιθανή δυσκολία συλλογής υπολοίπων των Μελών των δύο ή τριών προηγούμενων ετών και έτσι οι Όμιλοι, συλλέγουν κατά προσέγγιση το 70% της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς στην έναρξη, που το μέλος συνήθως πληρώνει σε δόσεις κατά τη διάρκεια των 12 μηνών του ασφαλιστικού χρόνου. Αυτή είναι γνωστή ως προκαταβολική ή πρωταρχική εισφορά. (Advanced Or Initial Call AC).

Η επόμενη δυσκολία που συναντούν οι Διαχειριστές του ομίλου προέρχεται από το γεγονός ότι μολονότι χρειάζεται πολύς χρόνος για να διακανονιστούν οι απαιτήσεις και οι αγωγές που μπορεί να γίνουν έναντι στον πλοιοκτήτη, δεν είναι σκόπιμο να αφήσουμε τον ασφαλιστικό χρόνο αόριστα «ανοιχτό», έχοντας κατά νου ότι το υπόλοιπο της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς πρέπει να εισπραχθεί από τους πλοιοκτήτες που ήταν Μέλη κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου χρόνου. Η συνήθης διαδικασία είναι για τους διαχειριστές η διεκπεραίωση ετήσιας εκτίμησης της προσόδου του καθενός από τα προηγούμενα ασφαλιστικά έτη και στη συνέχεια η υποβολή προτάσεως στους Διευθυντές του

Ομίλου για το αν κάποια συγκεκριμένη ασφαλιστική χρονιά θα έπρεπε να κλείσει ή να μείνει ανοιχτή για άλλη μια περίοδο 12 μηνών.

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση αυτή: το αποτέλεσμα των αρχικών αιτημάτων μπορεί να είναι καλύτερα από το αναμενόμενο, όλα τα υπόλοιπα αιτήματα μπορεί να καλύπτονται από την επανασφάλιση ή μπορεί να είναι το ότι οι Διευθυντές νοιώθουν ότι οι αβεβαιότητες μπορούν με ασφάλεια να τακτοποιηθούν από τα αποθεματικά του Ομίλου.

Ανάλογα με το αποτέλεσμα, ο Όμιλος τότε θα χρεώσει όλο ή ένα μέρος του υπολοίπου της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E.T.C). Ίσως μια πρόσθετη εισφορά μπορεί να είναι αναγκαία, ή, κατά περίπτωση μπορεί να είναι πιθανό ο όμιλος να παραιτηθεί από άλλη επιπλέον επιβολή εισφοράς. Η επιπλέον αυτή εισφορά είναι γνωστή ως επιπρόσθετη εισφορά ή εισφορά κλεισίματος, (Supplementary Call or Closing Call) και εκφράζεται κανονικά ως ένα ποσοστό της προκαταβολικής εισφοράς (AC). Αν η εισφορά πρέπει να είναι περισσότερο από την πραγματική προβλεφθείς επιπρόσθετη εισφορά, τότε το επιπλέον ποσό είναι γνωστό ως πλεονάζουσα επιπρόσθετη εισφορά (Excess Supplementary Call E.S.C.). Όταν ένα Μέλος πουλάει ένα πλοίο ή για κάποιο λόγο εγκαταλείπει τον Όμιλο, τότε οι Διευθυντές μπορούν να εγείρουν πρόσθετη επιβάρυνση, η πληρωμή της οποίας θα απαλλάξει το Μέλος από ευθύνη για άλλες μελλοντικές εισφορές που οφείλονται σε αιτίες σχετιζόμενες με τα εν λόγω πλοία. Το συνολικό ποσό των απλήρωτων προβλεφθεισών επιπρόσθετων εισφορών, μαζί με το ποσό της επιβάρυνσης, αν υπάρχει, είναι γνωστό ως εισφορά αποδέσμευσης (Realease Call).

Ο όμιλος μπορεί οποτεδήποτε να αποφασίσει την αναθεώρηση της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς για ένα δοσμένο ασφαλιστικό έτος. Κανονικά το Νοέμβριο κάθε χρόνου, πριν από κάθε ανανέωση, ο Όμιλος εκδίδει ένα έντυπο προς τα Μέλη πληροφορώντας τα για το τελευταίο προβλεπόμενο αποτέλεσμα για κάθε ένα από τα «ανοιχτά» χρόνια συμπεριλαμβάνοντας στην πρόβλεψη του και την εισφορά αποδέσμευσης.

Μέχρι τώρα όσον αφορά τον προϋπολογισμό του πλοιοκτήτη, σε κάθε ένα λογιστικό χρόνο, ένα Μέλος αναμένει να πληρώσει την προκαταβολική εισφορά (AC) της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς (E.T.C.) για τον τρέχοντα χρόνο, συν κάθε επιπρόσθετη εισφορά που μπορεί να χρεωθεί σε προηγούμενους χρόνους.

Ορισμένες φορές γίνονται και εξαιρέσεις στον διακανονισμό αυτό. Ο Όμιλος θα δεχθεί επίσης εγγραφές για ασφάλιση από ναυλωτές κατά χρόνο ή ταξίδι των οποίων η ευθύνη φορτίου είναι συμβατή με αυτή ενός πλοιοκτήτη.

Ωστόσο ένας ναυλωτής δεν μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα μέτοχος στη ναυτική βιομηχανία και γι' αυτό δε γίνεται κανονικό Μέλος του Ομίλου σε πλήρη αμοιβαία βάση. Ο ναυλωτής πληρώνει κανονικά ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο, συνήθως σε ένα ελαφρώς υψηλότερο επίπεδο απ' ό τι η ισοδύναμη εκτιμηθείσα ολική εισφορά θα μπορούσε να είναι και δεν καρπώνεται το προνόμιο της απεριόριστης κάλυψης. Σε μερικές περιπτώσεις ένας ναυλωτής

μεγάλης φερεγγυότητας μπορεί να συμμετέχει βάση της εκτιμηθείσας ολικής εισφοράς αλλά και πάλι με περιορισμένη κάλυψη. Υπάρχουν επίσης συγκεκριμένοι τύποι πλοίων για τους οποίους ο Όμιλος μπορεί να προτιμήσει να αποφύγει να δώσει απεριόριστη κάλυψη και όπως στις συναλλαγές με τους ναυλωτές, το μέλος πλοιοκτήτης με ειδικό τύπο πλοίων θα πληρώσει είτε καθορισμένο ασφάλιστρο ή μια εκτιμηθείσα ολική εισφορά, αλλά για περιορισμένη κάλυψη.

Προτού αφήσουμε το θέμα των εισφορών, θα εξετάσουμε ορισμένους άλλους παράγοντες που επηρεάζουν το ποσό που πληρώνει κάθε Μέλος. Το όφελος της αμοιβαίας ασφάλισης είναι ότι κάθε Μέλος φέρει μέρος του βάρους των απαιτήσεων των άλλων μελών, αλλά το κόστος πρέπει να καταναμηθεί δίκαια. Εκτός από το αρχείο των αιτημάτων, η φύση του πλοίου και το είδος των μεταφορών που εκτελεί είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες και θα εξετάσουμε τους παράγοντες αυτούς λεπτομερέστερα στο τελευταίο τμήμα που αναφέρεται στη διαδικασία για την εισαγωγή των πλοίων.

○ *Επανασφάλιση.*

Επανασφάλιση είναι η διαδικασία κατά την οποία μια ασφαλιστική εταιρία ή όμιλος P&I μεταφέρει ολόκληρο ή μέρος του κινδύνου σε άλλη ασφαλιστική εταιρία ή άλλο όμιλο P&I. Η επανασφάλιση είναι ζωτικής σημασίας για την ικανότητα ενός ομίλου P&I να προσφέρει τόσο ασφάλεια όσο και σταθερότητα στα Μέλη του. Ενθυμούμενοι ότι ένα από τα πλεονεκτήματα του Ομίλου αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I) είναι ότι δεν υπάρχουν εμπορικοί ασφαλιστές που να βγάζουν κέρδος, θα ήταν επιθυμητό, στη θεωρία, να αφεθούν τα Μέλη να αντιμετωπίζουν συλλογικά καθεμιά από τις απαιτήσεις του Ομίλου.

Δυστυχώς ωστόσο, η απρόβλεπτη φύση των απαιτήσεων και οι πολύ υψηλές απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν ορισμένες φορές, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε τεράστιες διαφορές στο επίπεδο των ασφάλιστρων που απαιτείται από χρόνο σε χρόνο και θα έκανε πραγματικά αδύνατη την ακριβή πρόβλεψη από μέρος της διαχείρισης. Η λύση έγκειται στην επανασφάλιση και μολονότι αυτό μπορεί να απορροφήσει μέχρι και 20 ή 30 % του ετήσιου εισοδήματος του Ομίλου θα πρέπει μακροπρόθεσμα η επανασφάλιση να πληρώνει το ίδιο ποσοστό των απαιτήσεων, όπως επίσης να παρέχει ασφάλεια για καταστροφικά επίπεδα των απαιτήσεων.

Το πρόγραμμα επανασφάλισης για τους περισσότερους Ομίλους θα είναι ως ακολούθως:

○ *Συμφωνία κοινοπραξίας.*

Παρόλη την ανάγκη για επανασφάλιση είναι επιθυμητό για τους ομίλους να καταφύγουν όσο το δυνατό λιγότερο στην εμπορική ασφαλιστική αγορά. Οι απαιτήσεις μπορεί να αφορούν οποιοδήποτε ποσό αλλά η υψηλότερη συχνότητα απαιτήσεων θα αφορά φυσικά τα χαμηλότερα επίπεδα και γι αυτό η ιδέα της αμοιβαιότητας λειτουργεί καλύτερα στα χαμηλά αυτά επίπεδα. Προκειμένου να γίνει αυτό και ταυτόχρονα να επιτύχουμε την καλύτερη πιθανή εξάπλωση του

κινδύνου όλοι οι όμιλοι P&I στη Διεθνή Ομάδα συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα σε μια αμοιβαία Συμφωνία Κοινοπραξίας.

Σύμφωνα με το διακανονισμό αυτό, κάθε Όμιλος θα καλύπτει μόνο τα πρώτα 2 εκατομμύρια \$Η.Π.Α. καθενός και όλων των αιτημάτων. Το ποσό αυτό λέγεται επίσχεση (retention). Την κάλυψη κάθε απαίτησης που υπερβαίνει το ποσό αυτό αναλαμβάνει η Κοινοπραξία μέχρι το όριο των 13 εκατομμυρίων \$Η.Π.Α. Κάθε όμιλος συνεισφέρει στις απαιτήσεις με βάση προκαθορισμένη φόρμουλα που βασίζεται στη χωρητικότητα και το εισόδημα του από ασφάλιστρα, καθώς επίσης και στο μακροχρόνιο αρχείο απαιτήσεων που τηρεί η Κοινοπραξία για κάθε όμιλο.

ο *Επανασφάλιση Υπερβολικής Απώλειας.*

Αιτήματα που υπερβαίνουν το ανώτερο όριο της Συμφωνίας Κοινοπραξίας 15 εκατομμύρια \$Η.Π.Α. (2 εκ. \$Η.Π.Α. + 13εκ. \$Η.Π.Α.) ανά περιστατικό, θα είναι συγκριτικά λίγα ανάμεσα σε όλα, μολονότι υπάρχει ένας τέτοιος αριθμός αιτημάτων σε καταστροφικό επίπεδο που προκαλεί έκπληξη. Ωστόσο, οι Όμιλοι ανακάλυψαν από την πείρα τους ότι η αβέβαιη συχνότητα τέτοιων αιτημάτων πάνω από το επίπεδο των 15 εκατομμυρίων \$Η.Π.Α. κάνει ελκυστική τη χρήση της εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς για επανασφάλιση. Οι εμπορικοί ασφαλιστές είναι πρόθυμοι στη χρέωση ενός τέτοιου ασφάλιστρου που αντανακλά το γεγονός ότι μια πολύ μεγάλη απαίτηση μπορεί να προκύψει μόνο μια κάθε τόσα χρόνια. Ειμεταλλευόμενοι τη συλλογική αγοραστική τους δύναμη, όλοι οι Όμιλοι της Διεθνούς Ομάδας συμμετέχουν σε ένα μοναδικό συμβόλαιο επανασφάλισης. Η επανασφάλιση αυτή καλύπτει το κόστος κάθε αιτήματος μέχρι και 1,05 δισεκατομμύρια \$Η.Π.Α. ανά περίπτωση, εκτός από την περίπτωση της πετρελαϊκής μόλυνσης όπου το όριο είναι 500 εκατομμύρια \$Η.Π.Α. ανά περίπτωση. Εξαπλώνεται σε όλες τις διεθνείς ασφαλιστικές αγορές και είναι ένα από τα μεγαλύτερα μεμονωμένα ασφαλιστικά συμβόλαια στον κόσμο.

Τόσο το διαθέσιμο ποσό όσο και το κόστος της επανασφάλισης αυτής για υπερβολικά μεγάλη απαίτηση, επηρεάζεται κατά πολύ από την κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς επανασφάλισης. Ο συνδυασμός αυτού του ειδικού επανασφαλιστικού συμβολαίου, το ατύχημα «Echcon Valdez», η συνεπακόλουθη αυξημένη προσοχή της κοινής γνώμης και των αρχών για την έκθεση σε μόλυνση του περιβάλλοντος και οι σοβαρές απώλειες που ανέφεραν οι Lloyds και άλλες παγκόσμιες ασφαλιστικές αγορές στα τελευταία χρόνια, είχαν ως αποτέλεσμα αυξημένα ουσιαστικά ασφάλιστρα για χαμηλά όρια κάλυψης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Το κόστος κατανέμεται σε διαφόρους τύπους πλοίων με τα δεξαμενόπλοια να πληρώνουν πολύ περισσότερο απ' ό,τι τα πλοία ξηρού φορτίου και άλλα πλοία διαφόρων τύπων αντανακλώντας την επιπρόσθετη έκθεση σε κινδύνους απαιτήσεων. Επιπλέον υπάρχει μια ειδική επιβάρυνση για δεξαμενόπλοια που κάνουν εμπόριο σε λιμάνια των Η.Π.Α, με βάση τον αριθμό των ταξιδιών. Μολονότι τα δεξαμενόπλοια απαρτίζουν το 43% της συνολικής παγκόσμια χωρητικότητας που καλύπτεται από την επανασφάλιση αυτή υπολογίζονται κατά προσέγγιση ότι επιβαρύνθηκαν με το 76% των ολικών ασφαλιστρών το 1992.

ο *Απαιτήσεις Άνω της Επανάσφαλισης Υπερβολικής Απώλειας. (Overspill Claims)*

Στο απίθανο γεγονός καταστροφικής απώλειας που υπερβαίνει το ανώτατο όριο του επανασφαλιστηρίου συμβολαίου υπερβολικής απώλειας, (1.05 δις. \$Η.Π.Α.) κάθε πλεονάζον ποσό επιστρέφει προς κάλυψη στη συμφωνία κοινοπραξίας αλλά κάθε όμιλος συμμετέχει με βάση της συγκριτικής του χωρητικότητας. Η ευθύνη του ομίλου σε ένα τέτοιο αίτημα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως κανονική απαίτηση στο ασφαλιστικό έτος του Ομίλου.

ο *Επανάσφαλιση συνολικού ορίου επίσχεσης, (Stop Loss Reinsurance)*

Καθώς είδαμε παραπάνω, κάθε Όμιλος καλύπτει τα πρώτα 2 εκατομμύρια \$Η.Π.Α. καθενός και όλων των αιτημάτων. (όριο επίσχεσης). Προφανώς το σύνολο όλων των αιτημάτων κάτω από το όριο επίσχεσης σε κάθε ένα από τα ασφαλιστικά έτη μπορεί να είναι αρκετά απρόβλεπτο και μπορεί να είναι ο λόγος ανεπιθύμητων διακυμάνσεων στα οικονομικά του ομίλου χρόνο με χρόνο. Στο σημείο αυτό, κάποιοι όμιλοι επωφελούνται με τη χρήση της εμπορικής ασφαλιστικής αγοράς και ασφαλίζουν στην αγορά αυτή, το συνολικό ποσό, πάνω από ένα όριο, το οποίο οι Διευθυντές του Ομίλου θεωρούν ότι μπορεί άνετα να καλυφθεί με τις προϋπολογισθείσες εισφορές ελαχιστοποιώντας έτσι την αβεβαιότητα. Μπορεί να υπάρχει ένα ανώτατο όριο στο πληρωτέο ποσό από την ασφαλιστική αγορά.

Ο όμιλος μπορεί επίσης να θέσει σε λειτουργία επιπρόσθετες επανασφαλίσεις υπερβολικής απώλειας σε συνδυασμό με το όριο επίσχεσης. Για παράδειγμα, μπορεί να αποφασίσει την επανασφάλιση όλων των απαιτήσεων πάνω από 1 εκατομμύριο \$Η.Π.Α. μέχρι της Κοινοπραξιακής επίσχεσης των 2 εκατομμυρίων \$Η.Π.Α. Μπορεί επίσης να αποφασίσει να κάνει συγκεκριμένες άλλες επιλεκτικές διευθετήσεις επανασφάλισης από καιρού εις καιρόν αν θεωρήσει ότι αυτό εξυπηρετεί το συμφέρον των Μελών του Ομίλου.

ο *Αποθέματα.*

Όταν τα αιτήματα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν από το εισόδημα των εισφορών ή την επανασφάλιση τότε υπάρχουν πάντα τα αποθέματα.

Οι περισσότεροι P&I όμιλοι, κανονικά έχουν αποθέματα, μολονότι είναι μικρότερα από τα επίπεδα που διατηρεί μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία ισοδύναμου μεγέθους, εξαιτίας του γεγονότος ότι ο όμιλος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει επιπρόσθετες εισφορές από τα μέλη του. Ωστόσο, δεν αποτελεί πολιτική των ομίλων P&I να εξαρτώνται από τα χρήματα των Μελών τους, χωρίς να υπάρχει ανάγκη, και έτσι διατηρούν αποθέματα σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Εκτός από τη γενική ασφάλεια, τα αποθέματα χρησιμοποιούνται ως μέσα για την ομαλοποίηση του αποτελέσματος χρήσεως ανάμεσα στον ένα χρόνο και τον επόμενο. Όταν έρθει η χρονική στιγμή για τη λήψη της απόφασης του κλεισίματος ενός ασφαλιστικού έτους. Διαχειριστές και Διευθυντές μπορεί να

αποφασίσουν τη διευθέτηση των αιτημάτων μερικώς από επιπρόσθετες εισφορές και μερικώς από τα αποθέματα. Μπορεί ακόμη και όταν η απόφαση για το κλείσιμο του χρόνου έχει αναβληθεί για 12 επιπλέον μήνες, να υπάρχει ακόμα τόση αβεβαιότητα για το αποτέλεσμα ώστε οι Διευθυντές να αποφασίσουν ότι θα ήταν παράλογο να το καλύψουν με επιπρόσθετη εισφορά. Τότε, θα πρέπει να ληφθεί φροντίδα ώστε ο ισολογισμός του χρόνου αυτού να καλυφθεί από το αποθεματικό του ομίλου. Ανόμη και τότε, ο Όμιλος μπορεί να μεταθέσει τα παλαιά αυτά αιτήματα εκτός του κλεισμένου χρόνου στον αρχαιότερο των ακόμα ανοικτών χρόνων και να συμπεριλάβει τα αιτήματα αυτά στη χρήση της επιπρόσθετης εισφοράς προς τα μέλη στο ασφαλιστικό αυτό έτος.

Σε καλή χρονιά, οι Διευθυντές μπορούν να αποφασίσουν να μεταφέρουν όλο ή μέρος του πλεονάσματος του ασφαλιστικού αυτού χρόνου στο απόθεμα αντί να το επιστρέψουν στα Μέλη. Η απόφαση εξαρτάται από την κατάσταση του αποθέματος και τη γνώμη των Διευθυντών για το πιθανό αποτέλεσμα μελλοντικών ετών.

Ως αποτέλεσμα της ταχείας αύξησης των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι Διευθυντές των περισσότερων ομίλων P&I αποφάσισαν ότι τα υπάρχοντα αποθέματα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ώστε να κρατούνται στο ελάχιστο οι επιπλέον επιπρόσθετες εισφορές. Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των Ομίλων στον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν τα αποθέματα, αλλά μιλώντας γενικά, τα αποθέματα είναι σήμερα σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα απ' ό,τι θα ήταν κανονικά.

ο *Άλλες κλάσεις κάλυψης.*

Μιλώντας γενικά, η χρηματοδότηση άλλων κλάσεων κάλυψης που παρέχουν οι Όμιλοι P&I λειτουργεί με τρόπο παρόμοιο μ' αυτό της κλάσης P&I. Τα ασφαλιστρα για ασφάλιση από κινδύνους πολέμου βασίζονται σε ένα ποσοστό της αξίας ασφάλισης του πλοίου και οι τιμές αυτές είναι συνήθως σε πολύ χαμηλό επίπεδο, γιατί τα αποθέματα για αυτή την κλάση κάλυψης είναι κανονικά σε υψηλό επίπεδο, παρέχεται κάποιος βαθμός επανασφάλισης από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και υπάρχει επίσης κοινοπρακτικός διακανονισμός μεταξύ αρχιετών από τους ομίλους.

Η κλάση υπερημερίας, ναύλου και υπεράσπισης, λειτουργεί επίσης στη βάση ενός εκτιμηθέντος ετήσιου ασφαλιστρου που πληρώνεται ολόκληρο τον πρώτο χρόνο αλλά με τα μέλη ακόμα υποκείμενα σε επιπρόσθετες εισφορές. Στην κλάση αυτή υπάρχουν μικρότερες διαφοροποιήσεις στο ποσόν που πληρώνει κάθε μέλος από τις άλλες κλάσεις, αλλά σε πολλούς συνδέσμους τα μικρότερα πλοία που πραγματοποιούν μικρά ταξίδια πληρώνουν συγκριτικά λιγότερα. Στην κλάση απεργιών τα ασφαλιστρα βασίζονται σε ποσοστό της ημερήσιας αποζημίωσης που επιλέγει το μέλος, τον αριθμό των προς ασφάλιση ημερών και τον αριθμό των ημερών «περιόδου αναμονής» ή των αφαιρετέων.

ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΟΥΣ

Είδαμε ωρύτερα ότι το πληρωτέο ποσό του κάθε μέλους εξαρτάται, σε κάποιο βαθμό, από το αποτέλεσμα των συνολικών απαιτήσεων για όλο τον όμιλο και το μεμονωμένο μέλος, αλλά υπάρχουν πολλοί άλλοι παράγοντες και θα βρούμε την ευκαιρία να τους αναλύουμε εξετάζοντας τις διαδικασίες εισαγωγής των πλοίων στον όμιλο.

Υπάρχει σταθερή ροή νέων πλοίων στον όμιλο. Κάποια ανήκουν σε νέα μέλη, κάποια είναι πρόσθετα πλοία υπαρχόντων μελών και σε κάποιες περιπτώσεις αντικαταστάσεις πλοίων εκπονηθέντων. Ο όμιλος δέχεται αιτήσεις για νέα μέλη τόσο άμεσα όσο και μέσω μεσιτών ασφαλείας. Ο Όμιλος θα απαιτήσει τις ακόλουθες λεπτομέρειες, οι οποίες έχουν όλες άμεση επίδραση στο επίπεδο της εισφοράς που θα χρωθεί το νέο μέλος του ομίλου.

- Το όνομα του πλοίου, η ηλικία του, η χωρητικότητα του, ο τύπος του, η σημαία και ο νηογνώμονας του.
- Το όνομα του ιδιοκτήτη ή διαχειριστή και των διευθυντών του πλοίου, αν διαφέρουν.
- Ο τομέας των μεταφορών με τις οποίες θα ασχοληθεί το πλοίο και οι διευθετήσεις για την επάνδρωσή του.
- Προηγούμενοι ασφαλιστικοί διακανονισμοί και παρελθόντα αρχεία απωλειών.

Ο όμιλος θα εξετάσει προσεκτικά τις πληροφορίες αυτές και κατόπιν θα αποφασίσει αν ο τύπος και ο τομέας των μεταφορών του πλοίου είναι ευρέως συμβατοί με τα υπάρχοντα ενδιαφέροντα του Ομίλου, ή αν θα αντιπροσωπεύει μια πολύτιμη συνεισφορά στο γενικότερο φάσμα κινδύνων. Πολύ λίγοι Όμιλοι ειδικεύονται σε συγκεκριμένους μόνο τύπους πλοίων. Ένα άλλο ζήτημα που εξετάζεται από τους διευθυντές του Ομίλου είναι αν ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα ήταν κατάλληλο μέλος του Ομίλου π.χ. ισχυρός οικονομικά και έτοιμος να ξεκινήσει μακροχρόνια σχέση με τον Όμιλο.

Υπάρχει επίσης μια συμφωνία μεταξύ των μελών της Διεθνούς Ομάδας των Ομίλων R&I ότι, σε αναγνώριση της επαναστασιατικής Κοινοπραξιακής συμφωνίας που λειτουργεί μεταξύ τους, θα αποδεχθούν όλα περιορισμούς για τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ανταγωνιστούν ο ένας τον άλλο στις συναλλαγές.

Αυτό, στην πράξη, σημαίνει ότι κάθε αίτηση πρέπει να ελεγχθεί προκειμένου να εξακριβωθεί ότι ούτε το πλοίο που προσφέρεται, ούτε άλλο πλοίο υπό τον έλεγχο του ίδιου πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, έχει εισαχθεί σε κάποιο άλλο όμιλο.

Μπορεί να μην είναι δυνατόν να προσφερθεί εξοικονόμηση στο επίπεδο των ασφαλιστρών άλλου Ομίλου, αλλά υπάρχει πάντα έντονος συναγωνισμός μεταξύ των Ομίλων στο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών και ειδικότερα τα τελευταία χρόνια, στην ακρίβεια των προβλέψεων των εισφορών.

Παλαιότερα πλοία, είναι δυνατό να περάσουν πλήρη επιθεώρηση για διαπίστωση της κατάστασης τους με έξοδα του Μέλους ή του αιτούντος. Ο όμιλος θα απαιτήσει να γίνουν επισκευάσιμες εργασίες όπου θεωρεί ότι ο κίνδυνος για απαιτήσεις P&I από ελαττώματα στο πλοίο είναι αυξημένος. Αν το νέο πλοίο είναι κατάλληλο, τότε ο Όμιλος θα εκδώσει ένα τιμολόγιο με την απαιτούμενη ολική εισφορά τις αφαιρετέες απαλλαγές και κάθε άλλη ειδική συνθήκη αν το πλοίο εισάγεται με διαφορετική βάση απ' ότι οι καθορισμένοι κανονισμοί. Με την αποδοχή του ιδιοκτήτη, ο Όμιλος θα επιβεβαιώσει την κάλυψη και θα εκδώσει επίσημο έντυπο αίτησης που πρέπει να συμπληρωθεί από τον πλοιοκτήτη.

Μόλις γνωστοποιηθούν όλες οι λεπτομέρειες, τότε το Τμήμα Εισαγωγής θα εκδώσει πιστοποιητικό εισαγωγής. Οι πληροφορίες που θα φαίνονται στο πιστοποιητικό εισαγωγής θα περιλαμβάνουν:

- Το όνομα του μέλους και του πλοίου του.
- Την περίοδο ασφάλισης και τις κλάσεις για τις οποίες το πλοίο εισάγεται.
- Τα ονόματα οποιονδήποτε πρόσθετων ασφαλισμένων ή ενυπόθητων δανειστών.
- Τα αφαιρέσιμα, ειδικούς όρους και όλη τη διατύπωση κάθε συνθήκης που δεν καλύπτεται από τους κανονισμούς.

Το πιστοποιητικό εισαγωγής θα παραδοθεί έγκαιρα στο μέλος, μαζί με αντίγραφο του βιβλίου κανονισμών για κάθε κλάση ασφάλισης, που περιλαμβάνει κατάλογο των αντιπροσώπων του Ομίλου σε όλο τον κόσμο. Ένα νέα μέλος θα παραλάβει επίσης ένα αντίγραφο του καταστατικού του Συνδέσμου.

Το τμήμα εισαγωγών είναι επίσης υπεύθυνο για την προετοιμασία και την έκδοση τιμολογίων για τις εισφορές. Αυτά είναι γνωστά ως γραμμάτια εισφοράς (call notes). Η πραγματική ολική εισφορά αναγράφεται στο γραμμάτιο εισφοράς να υπολογίζεται σε τιμή, ανά GRT του πλοίου. Η τιμή φυσικά θα είναι διαφορετική για κάθε Μέλος, αλλά αυτή η πρακτική οφείλει την καταγωγή της στο γεγονός ότι κάποτε κάθε Όμιλος P&I χρέωνε ίδια τιμή σε όλα τα Μέλη του. Προκειμένου να εισπραχθεί η κατάλληλη ολική εισφορά από κάθε μέλος, αυτή η σταθερή τιμή εφαρμόζοταν σε διαφορετικά ποσοστά του πραγματικού ΟΚΤ του πλοίου και το μερίδιο της χωρητικότητας στο οποίο βασιζόταν η τιμή ήταν γνωστό ως συμβάλλουσα χωρητικότητα (Contributing tonnage).

Με τον ίδιο τρόπο το τμήμα εισαγωγών θα εκδώσει γραμμάτια εισφοράς για τις επιπρόσθετες εισφορές και όταν το πλοίο πωλείται ή το μέλος αποχωριστεί από τον όμιλο, την κατάλληλη εισφορά αποδέσμευσης. Ένα μέλος που αποχωρεί έχει επίσης τη δυνατότητα να δώσει στον Όμιλο τραπεζική εγγύηση, αντί να πληρώσει εισφορές αν προτιμάει να το ρισκάρει και ίσως να ωφεληθεί από κάθε μελλοντική έκπτωση των προβλεφθεισών επιπρόσθετων εισφορών.

Το τμήμα εισαγωγών θα ασχοληθεί επίσης με οπισθογραφήσεις, γραμμάτια εισφορών για αλλαγές στον κίνδυνο κάλυψης και αίτηση για επιστροφή ασφαλιστρών όταν τα πλοία έχουν παροπλισθεί. Τέλος, το τμήμα εισαγωγών, θα βοηθήσει κανονικά τα μέλη στη λήψη πρόσθετων πιστοποιητικών σχετικών με την

κάλυψη P&I, όπως το πιστοποιητικό οικονομικής υπευθυνότητας (Μόλυνσης Νερού) όταν συναλλάσσονται στις Η.Π.Α, πιστοποιητικό μέλους του TOVALOP και η «Μπλε Κάρτα» ως απόδειξη της κάλυψης σε μόλυνση.

Εκτός από τα έγγραφα εισαγωγής του πλοίου, τα μέλη του ομίλου λαμβάνουν τακτικά αντίτυπα των ετήσιων ισολογισμών, όπως επίσης διάφορα έντυπα με πληροφορίες προς τα μέλη που εκδίδονται όταν οι Διαχειριστές νοιώθουν ότι υπάρχει θέμα ενδιαφέροντος. Με τον τρόπο αυτό, και μέσα από ποικιλία άλλων εκδόσεων του ομίλου, τα μέλη έχουν ολοκληρωμένη πληροφόρηση.


















Στο κεφάλαιο αυτό αναφερθήκαμε στις απαιτήσεις που ωθούν τον πλοιοκτήτη /ναυλωτή να ζητήσει ασφαλιστική κάλυψη για τις προς τρίτους ευθύνες του και πως οι όμιλοι P&I προσπαθούν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις αυτές με τον αποτελεσματικότερο τρόπο.

Εξετάσαμε επίσης πως οι όμιλοι P&I είναι διαφορετικοί από την εμπορική ασφάλεια που αγοράζεται στην ασφαλιστική αγορά. Επειδή οι όμιλοι P&I είναι αμοιβαίοι οργανισμοί, πρέπει να κατανέμουν τους κινδύνους που καλύπτουν ισοδύναμα μεταξύ των μελών. Για τη διευκόλυνση επίσης του ακριβούς προϋπολογισμού από μέρους των Μελών, μια συγκεκριμένη αναλογία της κάλυψης επανασφαλίζεται στην «αγορά» αλλά με προνομιακούς όρους. Αυτό γίνεται για το κοινό συμφέρον των μελών. Τέλος εξετάσαμε την ακολουθημένη διαδικασία και τις συνθήκες που πρέπει να ακολουθήσουν πιστά προκειμένου να εισαχθούν τα πλοία προς κάλυψη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : « Το φάσμα της κάλυψης P & I »**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τον τύπο της παρεχόμενης κάλυψης προς το Μέλος και θα εξηγήσουμε γιατί ένα Μέλος /πλοιοκτήτης απαιτεί την κάλυψη.

ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Δ Ο Μ Η	
	Καλυπτόμενοι κινδύνοι
	Ευθύνες που αφορούν τους ναυτικούς
	Ευθύνες που αφορούν τα επιπλέον άτομα
	Ευθύνες που αφορούν τους επιβάτες
	Ευθύνες που αφορούν τρίτους
	Λαθρεπιβάτες
	Έξοδα απόγλισης
	Άτομα σε κίνδυνο
	Καραντίνα
	Ευθύνες που προκύπτουν από σύγκρουση
	Βλάβη χωρίς επαφή των πλοίων
	Βλάβη σε περιουσία
	Μόλυνση
	L.O.F. (Lloyd's Open Form)
	Απομάκρυνση Ναυαγίου
	Ρυμούλκηση
	Συμβόλαια Αποζημίωσης

Όταν ένα πλοίο εισάγεται για ασφάλιση στο Σύνδεσμο, το μέλος λαμβάνει πιστοποιητικό εισαγωγής και επίσης μια χρεωστική σημείωση που δείχνει την οφειλόμενη εισφορά ή ασφάλιστρο. Το ποσό της παρεχόμενης κάλυψης είναι απεριόριστο, εκτός από την περίπτωση πετρελαϊκής μόλυνσης, και οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι αναφέρονται στο βιβλίο κανονισμών του ομίλου.

Προτού προχωρήσουμε παραπέρα ας κοιτάξουμε τι σημαίνουν μερικοί από τους όρους που χρησιμοποιούνται στις επόμενες παραγράφους.

ο *Εισφορά ή Ασφάλιστρο. (Call or Premium)*

Αυτά είναι χρήματα που καταβάλλονται στο Σύνδεσμο για το εισαχθέν πλοίο.

ο *Πιστοποιητικό Εισαγωγής. (Certificate of Entry)*

Ένα έγγραφο και κάθε οπισθογράφηση που εκδίδει ο Σύνδεσμος που καταγράφει τα ονόματα των ενδιαφερόμενων μελών και είναι απόδειξη συμβολαίου ασφάλισης για κάποιο εισαχθέν πλοίο.

ο *Αφαιρετέα απαλλαγής. (Deductible)*

Μερικές φορές καλείται και «πλεόνασμα», είναι τα ποσά που το μέλος συμφωνεί να πληρώσει ή απαιτείται να πληρώσει εξαιτίας κάποιων απαιτήσεων.

Τα ποσά αυτά το μέλος δε θα τα εισπράξει αλλά θα τα επιβαρυνθεί το ίδιο.

ο *Εισαχθέν πλοίο.*

Ένα πλοίο που έχει εισαχθεί για ασφάλιση σ' αυτή την κλάση του Συνδέσμου.

ο *Κλάση.*

Κλάση 1- Προστασία και Αποζημίωση.

Στο βιβλίο κανόνων κάθε ομίλου P&I και στο άρθρο που αναφέρει τους κινδύνους τις ευθύνες και τα έξοδα που καλύπτονται, αναφέρεται ότι το μέλος θα ασφαλιστεί από το Σύνδεσμο έναντι στις επόμενες ευθύνες, στο κόστος και τα έξοδα που προκύπτουν εξαιτίας κάποιου εισαχθέντος πλοίου από γεγονότα που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της περιόδου της εισαγωγής του πλοίου.

Ας εξετάσουμε καλύτερα τι εννοούμε με τις ευθύνες το κόστος και τα έξοδα.

Οι ευθύνες με την έννοια που αναφέρονται στους κανονισμούς είναι οι νομικές ευθύνες. Αυτές οι ευθύνες μπορεί να προκύψουν σε διάφορες μορφές, π.χ. αυτές που προκύπτουν από το νόμο μιας χώρας ή ευθύνες από συμβόλαιο ή από αδίκημα (με ή χωρίς πρόθεση λανθασμένη πράξη ή παράλειψη, που προκαλεί ζημία σε άλλο πρόσωπο).

Οι ευθύνες που οφείλονται σε όρους του συμβολαίου μπορεί να υπόκεινται σε ορισμένες καταστάσεις που περιγράφονται από το Σύνδεσμο.

ο *Κόστος και Έξοδα.*

Αυτό είναι πληρωμές που κάνει το μέλος ή έξοδα στα οποία υπόκειται.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ο *Ναυτικοί.*

Για το σκοπό των κανόνων αυτών "ναυτικός είναι οποιοσδήποτε προσλαμβάνεται σύμφωνα με τα άρθρα της συλλογικής σύμβασης ή με άλλο τρόπο υπόχρεος από συμβόλαιο να υπηρετεί στο εισαχθέν πλοίο. Αυτό περιλαμβάνει τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του εισαχθέντος πλοίου με άλλα λόγια κάθε απασχολούμενος στο πλοίο σύμφωνα με τα άρθρα συμφωνίας."

Σύμφωνα με τους κανόνες του P&I δεν ασφαρίζεται ο ναυτικός αλλά ο πλοιοκτήτης / μέλος του ομίλου που απασχολεί το ναυτικό. Η ασφάλιση αυτή είναι μια μορφή ασφάλισης για βλάβες προς τρίτους ή αποζημίωση κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του ναυτικού στο εισαχθέν πλοίο. Ας δούμε πιο κοντά την τελευταία δήλωση. Γιατί ένα μέλος απαιτεί αυτή την κάλυψη; Οι ναυτικοί είναι υπάλληλοι του μέλους σύμφωνα με άρθρα της συμφωνίας ή σύμφωνα με συλλογικές συμφωνίες με το μέλος. Αν, κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του ένας ναυτικός προκαλέσει βλάβη ή τραυματισμό στον εαυτό του ή σε άλλους τότε το μέλος (εργοδότης) μπορεί, σε κάποιες περιπτώσεις, να θεωρηθεί υπεύθυνος για τις πράξεις του υπαλλήλου του π.χ. του ναυτικού.

Ο σύνδεσμος υπόκειται στην πληρωμή των βασικών εξόδων για ιατρική περίθαλψη συμπεριλαμβανομένων νοσοκομειακών εξόδων, κηδείας και άλλων εξόδων που έχουν σχέση με το θάνατο του ναυτικού.

Τα έξοδα τα οποία καλύπτονται πρέπει να είναι αποτέλεσμα προσωπικού τραυματισμού, αρρώστιας ή θανάτου του ναυτικού. Δεν καλύπτεται το κόστος προληπτικής θεραπείας όπως έλεγχοι δοντιών κτλ., ή έμμεσο κόστος όπως λουλούδια ή στεφάνια για την κηδεία του ναυτικού. Ο Σύνδεσμος παρέχει επίσης αποζημίωση όταν το μέλος ενέχει ευθύνη όσον αφορά απώλεια ή ζημία σε προσωπικά αντικείμενα του ναυτικού ενώ υπηρετεί το εισαχθέν πλοίο.

Ο όμιλος P&I παρέχει κάλυψη στο μέλος ενώ ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος και κατά τη διάρκεια που ταξιδεύει για να συναντήσει το πλοίο ή αφήνει το πλοίο.

Είναι σύνηθες για τους πλοιοκτήτες να συνάπτουν χωριστή ασφάλεια ταξιδιού για πλήρωμα που ταξιδεύει για να ναυτολογηθεί ή αφήνει το πλοίο.

Όταν ένα εισαχθέν πλοίο καθίσταται πραγματική ή τεμαρτή ολική απώλεια, ο Σύνδεσμος θα πληρώσει τις θεσπισμένες ευθύνες του μέλους όσον αφορά την αποζημίωση.

Αυτό περιλαμβάνει την απώλεια μισθών του ναυτικού, έξοδα επαναπατρισμού κ.α. ως αποτέλεσμα της πραγματικής ή τεμαρτής ολικής απώλειας.

Τα έξοδα επαναπατρισμού και υποκατάστασης περιλαμβάνουν την αποστολή αντικαταστάτη για να αντικαταστήσει μέλος του πληρώματος που αρρώστησε τραυματίστηκε ή πέθανε. Αυτά θα πληρωθούν μόνο αν η αντικατάσταση είναι απαραίτητη για τη σωστή επάνδρωση του πλοίου. Τα έξοδα περιλαμβάνουν κόστος ταξιδιού, καταλύματος και τροφής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς συνάντηση του πλοίου.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΤΟΜΑ

ο Υπεράριθμοι, (επιπλέον άτομα)

"Ένας συγγενής ναυτικού ή άλλο άτομο το οποίο ένα μέλος έχει συμφωνήσει να συντηρεί και να μεταφέρει σε ένα εισαχθέν πλοίο (εκτός από επιβάτες) συμπεριλαμβανομένων ατόμων που έχουν ναυτολογηθεί με συμβολική αμοιβή."

Σύμφωνα με τους κανόνες των P&I οι ευθύνες του πλοιοκτήτη όσον αφορά τους υπεράριθμους είναι παρόμοιες με αυτές που σχετίζονται με το ναυτικό. Δηλαδή, οι υπεράριθμοι εισαχθέντος πλοίου θεωρούνται από τον όμιλο σα να ήταν μέλη του πληρώματος και οι ευθύνες του μέλους όσον αφορά αυτούς είναι σα να ήταν μέλη του πληρώματος.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

ο *Επιβάτης*

"Πρόσωπο που μεταφέρεται επί εισαχθέντος πλοίου σύμφωνα με επιβατικό συμβόλαιο."

Προκείμενου ο Σύνδεσμος να παρέχει κάλυψη στο μέλος είναι βασικό το συμβόλαιο επιβάτη (εισιτήριο) να έχει την προηγούμενη εγγραφή, έγκριση, των Διαχειριστών. Οι νόμοι που σχετίζονται με τη μεταφορά επιβατών διαφέρουν από χώρα σε χώρα αλλά ένας μεγάλος αριθμός χωρών έχει επικυρώσει αυτό που είναι γνωστό ως Συνθήκη των Αθηνών 1974 που θέτει τις ευθύνες του μεταφορέα όσον αφορά τους επιβάτες και τις αποσκευές τους και επίσης επιτρέπει στον μεταφορέα να περιορίσει το όριο της ευθύνης του όσον αφορά:

θάνατο ή προσωπικό τραυματισμό, απώλεια ή καταστροφή επίπλων, απώλεια ή καταστροφή των οχημάτων, απώλεια ή καταστροφή άλλων αποσκευών.

Το Ηνωμένο βασίλειο υπογράφει στη συνθήκη αυτή. Πολιτείες που δεν έχουν επικυρώσει τη συνθήκη των Αθηνών μπορεί να μην έχουν συγκεκριμένους νόμους που να αφορούν την ευθύνη του μεταφορέα προς τους επιβάτες αλλά μπορεί να ρυθμίζονται από διατάξεις των νόμων της χώρας αυτής.

Οι διατάξεις της Συνθήκης των Αθηνών εφαρμόζονται όπου:

- Το συμβόλαιο παρέχει τα σχετικά με τη διεθνή μεταφορά του επιβάτη, και
- Το πλοίο ταξιδεύει υπό τη σημαία (ή είναι καταγεγραμμένο) κράτους της Συνθήκης των Αθηνών.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη ως μεταφορέας ορίζεται το άτομο με το οποίο έχει γίνει συμβόλαιο μεταφοράς. Έτσι ο μεταφορέας μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής του πλοίου, ή ταξιδιωτικός πράκτορας.

ο *Η Συνθήκη των Αθηνών αναφέρει ότι:*

i) Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για προκληθείς βλάβη ως αποτέλεσμα θανάτου ή προσωπικού τραυματισμού σε επιβάτη και για απώλεια ή βλάβη σε αποσκευές αν το περιστατικό που προκάλεσε την απώλεια ή βλάβη.

α) Συνέβηκε κάτι κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

β) Οφειλόταν σε σφάλμα ή αμέλεια του μεταφορέα ή των υπαλλήλων του μεταφορέα ή πρακτόρων που ενεργούσαν εντός των κύκλων των καθηκόντων τους.

ii) Ο ενάγων φέρει το βάρος της απόδειξης ότι η απώλεια ή η βλάβη συνέβηκε κατά τη μεταφορά καθώς του μεγέθους της απώλειας ή της βλάβης.

iii) Μόνο αν η προκληθείς απώλεια ή βλάβη οφείλεται σε ναυάγιο, σύγκρουση, έκρηξη, φωτιά ή ελάττωμα στο πλοίο θεωρείται λάθος ή αμέλεια του μεταφορέα, εκτός και αν αποδειχθεί το αντίθετο.

iv) Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για απώλεια πολύτιμων όπως χρήματα, χρυσός, ασημιά, κοσμήματα κ.α. εκτός και αν τα πολύτιμα είχαν δοθεί στο μεταφορέα για ασφάλεια.

ν) Αν ο μεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η απώλεια ή η βλάβη προκλήθηκε ή συνέβαλε σ' αυτή το λάθος του επιβάτη τότε η ευθύνη μπορεί να μειωθεί αναλόγως.

Η Συνθήκη των Αθηνών επίσης ορίζει για εφαρμογή αφαιρέσιμων σε αιτήματα επιβατών, δικαιώματα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, μια περίοδο παραγραφής δύο χρόνων όπως επίσης λεπτομέρειες γνωστοποίησης της απώλειας στο μεταφορέα.

Αυτοί που έρχονται συχνά σε επαφή με τους επιβάτες και / ή τα αιτήματα θα πρέπει αν εξοικειωθούν με τη Συνθήκη των Αθηνών όταν /αν εφαρμόζεται στα εισιτήρια των σχετικών επιβατών.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΡΙΤΟΥΣ

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη για ευθύνες που προκύπτουν από θάνατο, προσωπικό τραυματισμό, αρρώστια άλλου προσώπου εκτός από ναυτικούς, υπεράριθμους ή επιβάτες.

Ο κανόνας αυτός καλύπτει ευθύνες που προκύπτουν από τραυματισμό φορτοεφορτωτών, επισκεπτών ή εργατών του λιμανιού ενώ βρίσκονται επί του πλοίου ή κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και / ή της εκφόρτωσης του πλοίου. Όταν σε ένα λιμάνι διάφορα άτομα (φορτοεφορτωτές, επισκέπτες ή εργατές του λιμανιού) επιβαίνουν επί του εισαχθέντος πλοίου είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη / μέλους να επιβεβαιώσει ότι το πλοίο είναι ασφαλές για αυτούς τους ανθρώπους να εκτελέσουν τις εργασίες τους. Αν, καθόσον είναι στο πλοίο, τραυματισθούν μπορεί να ζητήσουν αποζημίωση ή ιατρικά έξοδα από τον πλοιοκτήτη. Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη για το μέλος στην περίπτωση αυτού του γεγονότος.

Η κάλυψη είναι περιορισμένη για ευθύνες που προκύπτουν από πράξη αμέλειας ή παραλείψης επί του εισαχθέντος πλοίου ή σε σχέση με τη μεταχείριση του φορτίου από την ώρα της παραλαβής του από το φορτωτή μέχρι την παράδοση στον παραλήπτη.

Όταν συμβεί σύγκρουση και προκαλέσει τραυματισμούς στο πλήρωμα του άλλου πλοίου, ο κανόνας αυτός δεν έχει εφαρμογή. Το μέλος μπορεί να καλυφθεί σύμφωνα με τον κανόνα «Ευθύνες που προκύπτουν από μια Σύγκρουση».

ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ.

"Ένα άτομο που σε οποιοδήποτε λιμάνι κρύβεται μέσα στο πλοίο χωρίς τη συναίνεση του πλοιοκτήτη ή πλοιάρχου και που είναι επί του πλοίου και αφού το πλοίο αφήσει το μέρος αυτό. "

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη για το μέλος όταν προκύπτουν έξοδα εξαιτίας της υπαρξης λαθρεπιβατή επί του πλοίου. Τα πιο συχνά έξοδα είναι αυτά

του επαναπατρισμού και της συντήρησης. Επίσης, καλύπτονται τα έξοδα που θα προκληθούν εάν οι μεταναστευτικές αρχές απαιτήσουν φρουρά στο πλοίο που έχει λαθρεπιβάτη, ή τη μεταφορά και φύλαξη του λαθρεπιβάτη στην ξηρά με συνοδεία όπως και τα πρόστιμα που μπορεί να επιβληθούν από τις μεταναστευτικές αρχές.

Η παρέκλιση κανονικά δεν επιτρέπεται για την αποβίβαση των λαθρεπιβατών, καθώς αυτό θα αποτελούσε παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς του φορτίου, μολονότι υπό κάποιες περιπτώσεις, για παράδειγμα σε ταξίδι έρματος, μπορεί να είναι δυνατή η παρέκλιση για την αποβίβαση λαθρεπιβατών.

Το μέλος θα καλυφθεί σύμφωνα με τον κανόνα αυτό αν έχουν ληφθεί ικανοποιητικά μέτρα για τη φύλαξη του πλοίου από λαθρεπιβάτες.

Αν δεν έχουν παρθεί ικανοποιητικά μέτρα τότε το αίτημα μπορεί να απορριφθεί κατά την κρίση του Διευθυντή.

ο *Διευθυντές.*

"Οι διευθυντές (ειτός των διαχειριστικών διευθυντών) για το χρόνο ύπαρξης του Συνδέσμου ή όπως μπορεί να απαιτούν τα συμφραζόμενα, οι διευθυντές που είναι παρόντες σε μια δεόντως συγκληθείς συνέλευση των Διευθυντών στην οποία να υπάρχει απαρτία. "

ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη για το μέλος όταν το εισαχθέν πλοίο αποκλίνει μόνο για σκοπό παροχής θεραπείας τραυματισμένου ή αρρώστου ή ενώ περιμένει έναν αντικαταστάτη ασθενούς ή αποβιβάζει λαθρεπιβάτες ή πρόσφυγες.

Είναι απίθανο το μέλος να προκαλέσει παρέκλιση του πλοίου για αποβίβαση λαθρεπιβατών αν το πλοίο είναι ναυλωμένο σύμφωνα με συμβόλαιο μεταφοράς φορτίου καθώς αυτή θα εθεωρείτο αδικαιολόγητη παρέκλιση από τους ναυλωτές.

Μια παρέκλιση για αποβίβαση αρρώστου ή τραυματισμένου ναυτικού είναι αποδεκτή. Ακόμα αποδεκτή είναι μια παρέκλιση για αποβίβαση σοβαρά αρρώστου ή τραυματία λαθρεπιβάτη.

Τα έξοδα που καλύπτονται περιορίζονται στο επιπλέον κόστος καυσίμων, ασφάλειας μισθών των ναυτικών, τρόφιμα και υλικά που καταναλώθηκαν καθώς και λιμενικά τέλη και άλλα συναφή έξοδα που θα προκληθούν. Ο κανόνας αυτός δεν περιλαμβάνει κάλυψη απώλειας, ειτός ενοικίου σε περίπτωση χρονοναύλωσης καθώς επίσης και κάλυψη για απώλεια ναύλου ή επισταλιών.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΖΩΗΣ

Αυτός είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται στην περιγραφή των υπηρεσιών του ναυαγοσώστη όταν σώζει ζωές στη θάλασσα.

Ο κανόνας για τη διάσωση ζωής παρέχει κάλυψη P&I για ανταμοιβή διάσωσης που οφείλεται σε τρίτο όταν σώζει τη ζωή οποιουδήποτε ατόμου από εισαχθέν πλοίο, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει τέτοια κάλυψη και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους του εισαχθέντος πλοίου. Η ανταμοιβή αποδίδεται στον τρίτο (ναυαγοσώστη) και γενικά πληρώνεται μόνο όταν έχει διασωθεί περιουσία μαζί με τις ζωές. Η διάσωση δεν ανταμείβεται στις συνήθεις περιπτώσεις όταν αφορά μόνο διάσωση ζωής γιατί αυτό αναγνωρίζεται ως δημόσιο καθήκον που υφίσταται ανεξάρτητα από την ανταμοιβή.

Αν το σκάφος και το φορτίο είναι ασφαλισμένα τότε οι ασφαλιστές αυτών μπορεί να είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή της ανταμοιβής της διάσωσης. Αν είναι έτσι, ο κανόνας αυτός δεν έχει εφαρμογή. Αν ωστόσο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν περιλαμβάνεται η διάσωση ζωής, τότε ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται και το μέλος καλύπτεται για διάσωση ζωής.

ΑΤΟΜΑ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ

Η συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής στη θάλασσα (S.O.L.A.S.) δηλώνει ότι ο Πλοίαρχος ενός πλοίου είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει στη βοήθεια ατόμου σε κίνδυνο αν δεν κινδυνεύει το δικό του πλοίο ή δεν έχει απαλλαχθεί από τις υποχρεώσεις του από τον Πλοίαρχο του υπό κινδύνου πλοίου. Ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη στο μέλος όσον αφορά τα πρόσθετα έξοδα που προκύπτουν από την προσέγγιση της περιοχής του κινδύνου και της έρευνας και τα έξοδα εξασφάλισης και αποβίβασης εις ξηρά τέτοιων ατόμων. Τα έξοδα που καλύπτονται είναι αυτά που δεν μπορούν να καλυφθούν από τον Ασφαλιστή του σκάφους ή άλλους τρίτους.

Το ποσό που τελικά εισπράττει το μέλος είναι η καθαρή απώλεια που αφορά, καύσιμα, ασφάλεια, μισθούς ναυτικών, τρόφιμα και υλικά καθώς και λιμενικά τέλη και άλλα συναφή έξοδα.

ΚΑΡΑΝΤΙΝΑ

Όταν ένα πλοίο τελεί σε κατάσταση καραντίνας ή απαιτείται η απολύμανση πλοίου ή πληρώματος εξαιτίας μολυσματικής ασθένειας στο πλοίο, το πλοίο θα υπέχει πρόσθετα έξοδα. Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό μπορούν να καλυφθούν τα ακόλουθα έξοδα: Μυοκτονίας / εντομοκτονίας και απολύμανσης, πρόσθετο κόστος μισθών, καύσιμα, ασφάλιση, τρόφιμα και υλικά καθώς και λιμενικά τέλη και άλλα συναφή έξοδα.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΣΥΤΚΡΟΥΣΗ

Για να καλυφθεί το εισαχθέν πλοίο από τον κανόνα αυτό πρέπει να συμβεί σύγκρουση με άλλο πλοίο. Όταν το πλοίο έρθει σε επαφή με την προβλήτα, αυτό δεν είναι σύγκρουση και γι αυτό το πλοίο δεν καλύπτεται από τον κανόνα αυτό. Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη ευθύνης προς τρίτους για το μέλος εκτός από ευθύνη προς τους ιδιοκτήτες του φορτίου, ή επιβάτες ή πλήρωμα επί του εισαχθέντος πλοίου. Με άλλα λόγια, κάλυψη όσον αφορά απαιτήσεις για βλάβη στο άλλο πλοίο (και ποτέ βλάβη στο ίδιο πλοίο). Ο όμιλος P&I παρέχει κάλυψη για το μέλος μόνο για απώλειες που δεν καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους και συνήθως περιορίζεται στο 1/4 (αλλά μερικές φορές στα 4/4 ή τίποτα) των ευθυνών του Μέλους. Αυτό συνήθως αναφέρεται ως Ρήτρα Σύγκρουσης (Running Down Clause R.D.C.). Τα μέλη πρέπει να σιγουρευούνται ωστόσο ότι τα πλοία τους είναι ασφαλισμένα με ασφαλιστήρια συμβόλαια σκάφους για την προσήκουσα τιμή. Οι Διευθυντές θα χρειαστούν να είναι ικανοποιημένοι ότι η τιμή του ασφαλιστηρίου συμβολαίου σκάφους υπόκειται σε περιοδική αναθεώρηση.

Ο πλοίαρχος πρέπει πάντα να γνωρίζει που καλύπτεται το R.D.C, του πλοίου του.

Αν, ως αποτέλεσμα σύγκρουσης, το πλοίο του μέλους ή το άλλο πλοίο ναυαγήσει ή αποτελεί λόγο για παρεμπόδιση ναυσιπλοΐας, ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη τεσσάρων τετάρτων στο Μέλος για τα έξοδα μετακίνησης του ναυαγίου ή απαλλαγής από το εμπόδιο. (Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται και τυχόν φορτίο του πλοίου. Αυτό μπορεί να καλύπτεται σύμφωνα με τον κανόνα απομάκρυνσης ναυαγίου).

Ο κανόνας παρέχει επίσης κάλυψη του μέλους για ευθύνη προς τρίτους, όσον αφορά προσωπική περιουσία, φορτίο ή άλλη περιουσία, απώλεια ζωής, προσωπικό τραυματισμό ή ασθένεια και μόλυνση.

Αυτά μπορούν επίσης να καλύπτονται και σε άλλους κανόνες. Το ποσό που θα εισπράξει το μέλος από τον όμιλο και το ποσό που τυχόν θα εισπράξει από τυχόν ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να είναι μεγαλύτερο από τα πραγματικώς γενόμενα έξοδα.

Σημείωση: *Οι ασφαλιστές Ρ&Ι είναι συνήθως οι μόνοι μεγαλύτεροι ασφαλιστές που καλύπτουν τον κίνδυνο σύγκρουσης των μελών (συνήθως 1/4), με τον υπόλοιπο κίνδυνο να μοιράζεται μεταξύ πολλών μεμονωμένων ασφαλιστών.*

ο *Απαλλαγή. (Franchise)*

"Όταν ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει να υπέχει τμήμα του κινδύνου μόνος του που μπορεί να είναι αφαιρετέο ή όχι. "

Στους κανόνες συναντάμε την παράγραφο «Υπαιτιότητα και των δύο». Αυτό αναφέρεται στους όρους. Απλή ευθύνη ή αμφοτεροβαρής ευθύνη. Ας δούμε αναλυτικότερα τι σημαίνουν οι όροι αυτοί.

ο *Απλή Ευθύνη.*

Όταν οι ζημιές έχουν καθοριστεί από ένα δικαστήριο, εκεί παύουν να υπάρχουν δύο ξεχωριστές ευθύνες όπως συμβαίνει ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και αντικαθιστούνται από μια απλή ευθύνη. Αυτή είναι η ευθύνη του πλοιοκτήτη που, σε συνυπολογισμό των απαιτήσεων πρέπει να πληρώσει στον άλλο πλοιοκτήτη.

ο *Αμφοτεροβαρής ευθύνη.*

Σχετίζεται με τη διευθέτηση κάθε πλοιοκτήτη και των ασφαλιστών του (σκάφους και P&I). Η διευθέτηση μεταξύ πλοιοκτητών και των ασφαλιστών τους γίνεται στη βάση της ξεχωριστής ευθύνης κάθε πλοιοκτήτη και όχι σε βάση απλής ευθύνης. Οι ασφαλιστές αποζημιώνουν τους πλοιοκτήτες με βάση τη συνολική ευθύνη κάθε πλοιοκτήτη έναντι του άλλου. Αυτή είναι γνωστή ως αμφοτεροβαρής ευθύνη.

ΒΛΑΒΗ ΧΩΡΙΣ ΕΠΑΦΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη ευθύνης προς τρίτους στο μέλος όταν προκαλείται βλάβη σε κάποιο πλοίο που οφείλεται σε οτιδήποτε άλλο εκτός από σύγκρουση. Ένα καλό παράδειγμα αυτού είναι όταν ο κυματισμός που προέρχεται από ένα πλοίο που κινείται με ταχύτητα σε διάυλο προκαλεί θραύση των σχοινιών παραβεβλημένου πλοίου. Αυτό είναι βλάβη χωρίς επαφή.

Αν υπέχονται ευθύνες σύμφωνα με τις παρακάτω περιπτώσεις τότε η κάλυψη παρέχεται από τον κατάλληλο κανόνα:

- Ανέλκυση και / ή απομάκρυνση ναυαγίου.
- Μόλυνση.
- Φορτίο ή παρουσία στο εισαχθέν πλοίο.
- Απώλεια ζωής, προσωπικός τραυματισμός ή ασθένεια.

ΒΛΑΒΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ

Ο κανόνας αυτός παρέχει στο μέλος κάλυψη για ευθύνες προς τρίτους αλλά εκτός των ιδιοκτητών του φορτίου ή άτομο επί του εισαχθέντος πλοίου, που έρχονται ως αποτέλεσμα ζημίας που το πλοίο προκάλεσε σε λιμάνι, αποβάθρα, λιμενοβραχίονα, προκυμαία, προβλήτα, γη ή σε οτιδήποτε άλλο (συχνά αναφερόμενα ως «σταθερά και επιπλέον τα αντικείμενα», περιλαμβάνει αυτό επίσης ζημιές σε πράγματα όπως σημαδούρες, υποβρύχια καλώδια κ.α.). Εκεί όπου το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους καλύπτει το μέλος, ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη στο μέλος μόνο για το τμήμα της ευθύνης που υπερβαίνει το επανορθωτικό ποσό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του σκάφους.

ΜΟΛΥΝΣΗ

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη στο μέλος του οποίου οι ευθύνες, το κόστος και τα έξοδα προκαλούνται ως αποτέλεσμα διαφυγής ή εκφόρτωσης πετρελαίου ή άλλης ουσίας. Αυτή είναι κάλυψη περιορισμένης ευθύνης 500.000.000 εκατ. \$Η.Π.Α. όσον αφορά πετρελαϊκή μόλυνση όπως αυτή ισχύει στις 20 Φεβρουαρίου 1990. Όλες οι άλλες καλύψεις είναι απεριόριστες.

θεωρούμε τη μόλυνση πάντα ως μόλυνση από πετρέλαιο αλλά μπορεί να προκληθεί μόλυνση από πολλές ουσίες, τοξικά αέρια, ακτινοβολία, δηλητηριώδεις ουσίες, καπνό από την τσιμινιέρα κλπ.

Ο κανόνας αυτός παρέχει κάλυψη για τις προκληθείσες ζημιές το κόστος καθαρισμού το κόστος πρόληψης περαιτέρω μόλυνσης, και το κόστος ή τις ευθύνες που υπέχονται ως αποτέλεσμα συμμόρφωσης με κάθε διαταγή ή συμβουλές που δίνονται από μια κυβέρνηση ή αρχή για το σκοπό πρόληψης ή μείωσης της μόλυνσης. Αν το μέλος ανήκει στην Εθελοντική Συμφωνία για την Ευθύνη σε Πετρελαϊκή Μόλυνση των Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (TOVALOP), ή σε κάποια άλλη συμφωνία που σχετίζεται με τη μόλυνση, ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη, με την προϋπόθεση ότι η συμφωνία έχει εγκριθεί από τους Διαχειριστές και το μέλος έχει πληρώσει ή έχει δεχθεί να πληρώσει τις επιπρόσθετες εισφορές ή ασφάλιστρο που ο Σύνδεσμος έχει καθορίσει.

TOVALOP

Αυτή είναι εθελοντική συμφωνία, αλλά νόμιμα δεσμευτική, μεταξύ των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων που παρέχει αποζημίωση προς τρίτους για ζημία μόλυνσης και το κόστος καθαρισμού.

Μετά το περιστατικό TORREY CANYON καταρτίστηκε μια εθελοντική συμφωνία μεταξύ εταιριών πετρελαίου, διαχειριστών δεξαμενόπλοιων και ομίλων P&I. Αυτή είναι γνωστή ως TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement on Liability for Oil Pollution) (Συμφωνία των Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για την Ευθύνη σε Πετρελαϊκή Μόλυνση).

Ένας ιδιοκτήτης δεξαμενόπλοιου που είναι μέλος της συμφωνίας αυτής συμφωνεί να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του για καθαρισμό πετρελαιοκηλίδας που προέρχεται από το δεξαμενόπλοιο του, να μετριάσει κάθε βλάβη και να αποζημιώσει τους αιτούντες που υπέστησαν απώλεια ως επίπτωση της κηλίδας. Η ευθύνη του ιδιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου περιορίζεται με βάση τη συμφωνία αυτή. Οι όμιλοι P&I με τη σειρά τους ενσωμάτωσαν στους κανόνες τους ρήτρες που καλύπτουν την ευθύνη ενός ιδιοκτήτη δεξαμενόπλοιου σύμφωνα με την TOVALOP. Η TOVALOP διοικείται από την I.T.O.P.F (Διεθνή Ομοσπονδία των Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων για τη Μόλυνση). (International Tanker Owners Pollution Federation).

Από την άλλη πλευρά ενός τέτοιου εθελοντικού σχεδίου είναι οι διαφορές αδυναμίες του διεθνούς νόμου που ήρθαν στην επιφάνεια με το περιστατικό

Torrey Canyon και έδειξαν ότι οι διεθνείς νόμοι στο πεδίο αυτό χρειάζονταν ανάλυση και τροποποίηση. Σε μια προσπάθεια επανόρθωσης του προβλήματος, ο IMCO διοργάνωσε διάφορα συνέδρια μετά την πετρελαιοκηλίδα και τα συνέδρια αυτά κατέληξαν σε μια Διεθνή Διπλωματική Συνδιάσκεψη στις Βρυξέλες το 1969. Αυτή η Διπλωματική Συνδιάσκεψη κατέληξε στη σύνταξη της (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969) Διεθνούς Συνθήκης για την Αστική Ευθύνη σε Ζημία από Πετρελαϊκή Μόλυνση το 1969 (C.L.C.).

Μερικά από τα σημαντικά χαρακτηριστικά της συνθήκης είναι (στην περίπτωση απαιτήσεων για ζημία που υποβάλλονται σε κράτη τα οποία έχουν επικυρώσει τη συνθήκη).

α) Προκείμενου να ξεκαθαριστεί το μέρος που ευθύνεται μετά από περιστατικό πετρελαϊκής μόλυνσης, μόνος ο καταγεγραμμένος ως ιδιοκτήτης του πλοίου ευθύνεται σύμφωνα με τη C.L.C. κανένα αίτημα δε μπορεί αν υποβληθεί εκτός της C.L.C. ενάντια στον ιδιοκτήτη ή τους υπαλλήλους ή πράκτορες του.

β) Το πετρέλαιο (είτε ως καύσιμο πλοίου, είτε ως φορτίο) πρέπει να χυθεί για να έχει εφαρμογή η C.L.C. Δεν είναι αρκετή η ύπαρξη απειλής για πετρελαιοκηλίδα. Κατά συνέπεια, ληφθέντα προληπτικά μέτρα εκεί που δεν έχει χυθεί πετρέλαιο δεν εντάσσονται μέσα στα όρια της C.L.C.

γ) Στο καθεστώς περιλαμβάνονται μόνο δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο, πλοία ξηρού φορτίου και κενά δεξαμενόπλοια δεν καλύπτονται.

δ) Μολονότι η C.L.C. επιβάλλει τη θεωρία της αυστηρής ευθύνης του φερόμενου ως ιδιοκτήτη υπάρχουν πολλές εξαιρέσεις διαθέσιμες.

- Πολεμική πράξη, εχθροπραξίες, εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση ή φυσικό φαινόμενο εξαιρετικού, αναπόφευκτου και αναταμάχτητου χαρακτήρα.
- Αν η βλάβη προκλήθηκε ολοκληρωτικά από πράξη ή παράλειψη που έγινε με σκοπό την πρόκληση βλάβης από μέρους τρίτων (σαμποτάζ για παράδειγμα).
- Η ζημία προκλήθηκε ολοκληρωτικά εξαιτίας αμέλειας ή άλλης εσφαλμένης πράξης κάποιας κυβέρνησης ή άλλης υπεύθυνης αρχής για τη συντήρηση φάρων ή άλλων ναυτιλιακών καθοδηγητικών βοηθημάτων.

ε) Σε απουσία πραγματικού λάθους ή ενοχής του ιδιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου, ο ιδιοκτήτης αυτός έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του σε 133 SDR (Special Drawings Rights) ανά συμβατικό τόνο ή 14.000.000 SDR (κατά προσέγγιση 18.000.000 \$Η.Π.Α.), οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

στ) Σύμφωνα με την C.L.C. κάθε δεξαμενόπλοιο που φέρει 2000 ή περισσότερους τόνους πετρελαίου χύμα ως φορτίο απαιτείται να ασφαρίζεται για ζημίες σύμφωνα με τη C.L.C. και να φέρει το πιστοποιητικό ασφάλισης επί του πλοίου. Η συνθήκη παρέχει σε ένα τρίτο ενάγοντα το δικαίωμα άμεσης αγωγής εναντίον του ασφαλιστή που παρέχει την κάλυψη, ενώ ο ασφαλιστής μπορεί να

βασιστεί στην ίδια υπεράσπιση που διατίθεται και στον ιδιοκτήτη σε περίπτωση άμεσης αγωγής. Η μόνη διαθέσιμη υπεράσπιση στον ασφαλιστή σύμφωνα με το συμβόλαιο του ασφαλιζόμενου είναι δόλος του ασφαλιζόμενου.

Εκεί που το όριο ευθύνης σύμφωνα με τις TOVALOP και CLC είναι ανεπαρκές να καλύψει το κόστος καθαρισμού π.χ. σε ένα μεγάλη περιστατικό ρύπανσης, ένα πρόσθετο σχέδιο καθιερώθηκε από τις εταιρίες πετρελαίου, αναπληρώνοντας οποιοδήποτε έλλειμμα μεταξύ του ορίου ευθύνης του ιδιοκτήτη του δεξαμενόπλοιου σύμφωνα με τις TOVALOP και CLC και των άλλων απαιτήσεων που δημιουργούνται από το περιστατικό ρύπανσης. Το εθελοντικό αυτό σχέδιο στο οποίο συμβάλουν όλα τα μέλη (εταιρίες πετρελαίου) είναι γνωστό ως Συμβόλαιο που αφορά ένα μεσολαβητικό συμπλήρωμα στην ευθύνη των δεξαμενόπλοιων για τη μόλυνση με πετρέλαιο. (the Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), (CRISTAL): αυτό μπήκε σε εφαρμογή το 1974.

Η προσάραξη του «Echxon Valdez» και το αποτέλεσμα αυτής η πετρελαιοκηλίδα, προκάλεσε σημαντικές αλλαγές στη νομοθεσία των Η.Π.Α, με αποτέλεσμα το Νόμο των Ηνωμένων Πολιτειών για την Πετρελαϊκή Μόλυνση 1990 (O.P.A. 1990). Αυτός ο νόμος έχει προκαλέσει αλλαγές στο φάσμα των κινδύνων που απαιτούν ασφαλιστική κάλυψη και τον τρόπο μεταφοράς πετρελαίου στα νερά των Η.Π.Α. Ως αποτέλεσμα, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν έκθεση σε οικονομικό κίνδυνο οκτώ φορές μεγαλύτερου απ' ότι με προηγούμενες νομοθεσίες και την πιθανότητα απεριόριστης ευθύνης.

Όσον αφορά το πιστοποιητικό, τα μέλη γνωρίζουν ότι οι όμιλοι δεν εκδίδουν πιστοποιητικά οικονομικής υπευθυνότητας για μόλυνση

από πετρέλαιο ή άλλες ουσίες για να αναγκάσουν τα μέλη να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των επί μέρους Πολιτειών.

Στο παρελθόν κάποιες μεμονωμένες Πολιτείες είχαν προετοιμαστεί για να δεχθούν το ομοσπονδιακό πιστοποιητικό που εξέδιδε η ακτοφυλακή των Η.Π.Α, σύμφωνα με τις διατάξεις της Ομοσπονδιακής Πράξης για μόλυνση του νερού ως ικανοποιητική παραχώρηση σύμφωνη με το νόμο της Πολιτείας. Ωστόσο, υπάρχει μια εξαίρεση, η Πολιτεία Αλάσκα στην οποία απαιτούνται ξεχωριστές αποδείξεις της οικονομικής υπευθυνότητας όπως καθορίζει ο νόμος της Πολιτείας της Αλάσκας. Σε απουσία πιστοποιητικού από τον όμιλο, τα μέλη συχνά βασίζονται σε ναυλωτές ή άλλες ενδιαφερόμενες πλευρές να παρέχουν αυτές τις αποδείξεις γι αυτούς έναντι μιας αμοιβής.

L.O.F (LLOYD'S OPEN FORM)

Το ανοικτό έντυπο της συμφωνίας διάσωσης των Lloyd's (L.O.F.) βασίζεται επί της αρχής «όχι διάσωση, όχι πληρωμή». (No cure no pay) Ωστόσο το L.O.F. 1980 περιλάμβανε σημαντική καινοτομία από την αρχή αυτή, γιατί σύμφωνα με τους όρους του L.O.F. 1980 για πρώτη φορά ο ναυαγοσώστης είχε το δικαίωμα να καλύψει τα τρέχοντα του έξοδα μαζί με βραβείο ή μπόνους που δεν υπερέβαινε το 15% των εξόδων αυτών σε περιπτώσεις όπου ο ναυαγοσώστης

είχε χρησιμοποιήσει τις μεγαλύτερες του προσπάθειες για την αποτροπή διαφυγής φορτίου πετρελαίου από φορτωμένο ή μερικώς φορτωμένο δεξαμενόπλοιο.

Το συμβούλιο των Lloyd's έχει εκδώσει τη L.O.F. 1990 που ενσωματώνει συγκεκριμένες διατάξεις της Συνθήκης Διάσωσης 1989 (που ισχύει από 14 Ιουλίου 1996) και συγκεκριμένα τα άρθρα 13 και 14. Το άρθρο 14 της Συνθήκης Διάσωσης του 1989 τώρα συσσωματωμένο στη L.O.F. 1990 έχει επεκτείνει την εξαίρεση του "No cure no pay" για να συμπεριλάβει τις προσπάθειες των ναυαγοσώστων να αποτρέψουν ή να ελαχιστοποιήσουν τις ζημιές στο περιβάλλον που μπορεί να προκληθούν από τα πλοία και το φορτίο τους.

Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο ότι αντίθετα με τη L.O.F. 1980 η L.O.F. 1990 δεν περιορίζει την πληρωμή της αποζημίωσης σε αυτούς που παρέχουν υπηρεσίες διάσωσης σε δεξαμενόπλοια που φέρουν φορτία πετρελαίου. Καλύπτει επίσης υπηρεσίες σε άλλα πλοία που φέρουν επικίνδυνες ή βλαβερές ουσίες συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων των πλοίων.

Η ειδική αποζημίωση καταβάλλεται μόνο από τους ιδιοκτήτες των πλοίων αυτών.

Συνοψίζοντας περιληπτικά τα σχετικά άρθρα της L.O.F. 1990. Ένας ναυαγοσώστης αποκτά δικαίωμα κάλυψης των εξόδων του σύμφωνα με το άρθρο 14 (1) από τον ιδιοκτήτη του πλοίου αν υπήρχε απειλή ζημίας στο περιβάλλον και ο ναυαγοσώστης απέτυχε να κερδίσει ικανοποιητική αμοιβή συμφωνάτε τις παραδοσιακές (άρθρο 13) αρχές διάσωσης τουλάχιστον ισοδύναμη με την ειδική αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 14 (1). Το άρθρο 14 (2) παρέχει πρόβλεψη για αύξηση της ειδικής αυτής αποζημίωσης μέχρι ένα μέγιστο 30% των εξόδων του ναυαγοσώστη, μολονότι ο διαιτητής έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την ειδική αποζημίωση στο 100% των εξόδων. Ωστόσο, η αύξηση της ειδικής αποζημίωσης στα έξοδα σύμφωνα με το άρθρο 14 (2) εφαρμόζεται μόνο όταν οι λειτουργίες διάσωσης ήταν πραγματικά επιτυχείς στην αποφυγή ή ελαχιστοποίηση της ζημίας στο περιβάλλον.

Ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη στο μέλος που μπορεί να βρεθεί υπεύθυνο να πληρώσει ειδική αποζημίωση σε ένα ναυαγοσώστη ενός εισαχθέντος πλοίου για την εργασία του ή τα μέτρα που έλαβε για την αποφυγή ή ελαχιστοποίηση της βλάβης στο περιβάλλον σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 της Διεθνούς Συνθήκης για τη Διάσωση 1989.

ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Όταν εισαχθέν πλοίο ναυαγήσει και αποτελεί εμπόδιο, οι περισσότερες ναυτικές χώρες απαιτούν από τον ιδιοκτήτη του πλοίου να αναλάβει την απομάκρυνση του ναυαγίου αν αυτό αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα. Υπάρχει επίσης ευθύνη φωτισμού και σήμανσης του ναυαγίου και του φορτίου.

Η ευθύνη για παρεμπόδιση προκύπτει και όταν ένα πλοίο βυθιστεί στη θέση φόρτωσης του, εμποδίζοντας έτσι τις αρχές του λιμανιού να

χρησιμοποιήσουν τη θέση αυτή και ίσως και τις παρακείμενες θέσεις με αποτέλεσμα έτσι την απώλεια εσόδων.

Ο Σύνδεσμος παρέχει κάλυψη για την ανέλυση, απομάκρυνση, καταστροφή, φώτιση και σήμανση όπου αυτά είναι υποχρεωτικά δια νόμου. Η αξία του ναυαγίου, φορτίου ή περιουσίας που θα σωθεί θα αποδοθεί στο Σύνδεσμο ή θα αφαιρεθεί από οποιαδήποτε οφειλή επανόρθωσης από το σύνδεσμο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, αν το μέλος μεταβιβάσει τα συμφέροντα του στο ναυάγιο ή στο φορτίο ή σε άλλη περιουσία πριν από την ανέλυση, απομάκρυνση ή καταστροφή, φωτισμό ή μαρκάρισμα του ναυαγίου, δε θα υπάρξει επανόρθωση σύμφωνα με τον κανόνα περί απομάκρυνσης ναυαγίου.

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Η κάλυψη που παρέχει ο Σύνδεσμος διακρίνεται σε δύο κατηγορίες:

- Όταν το εισαχθέν πλοίο ρυμουλκείται.
- Όταν το εισαχθέν πλοίο ρυμουλκεί.

Εισαχθέν πλοίο που ρυμουλκείται.

Η παρεχόμενη κάλυψη είναι για οποιοσδήποτε ευθύνες, κόστος και έξοδα που δημιουργούνται, καθώς το εισαχθέν πλοίο ρυμουλκείται, με την προϋπόθεση ότι το συμβόλαιο ρυμούλκησης έχει γίνει δεκτό από τους Διαχειριστές και το Μέλος έχει πληρώσει, ή έχει συμφωνήσει να πληρώσει, οποιοδήποτε πρόσθετο ασφάλιστρο μπορεί να απαιτείται.

Δεν είναι αναγκαία η λήψη έγκρισης των Διαχειριστών όσον αφορά κανονικά συμβόλαια ρυμούλκησης λιμένων.

Ένα παράδειγμα θα ήταν το κόστος και τα έξοδα που προκύπτουν όταν τα σχοινιά ρυμουλκήσεως κοπούν και το ρυμουλικό συγκρουστεί με την αποβάθρα.

Εισαχθέν πλοίο που ρυμουλκεί.

Οι ευθύνες αυτές καλύπτονται μόνο αν έχει δοθεί από το Σύνδεσμο προηγούμενη έγκριση του συμβολαίου ρυμούλκησης, ή αν οι Διαχειριστές εκ των υστέρων δεχθούν ότι οι όροι του συμβολαίου είναι ρεαλιστικοί, σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Μερικές φορές οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε θέση όπου αναγκάζονται αν υπογράψουν συμβόλαιο αποζημίωσης σε ένα λιμάνι ή αποβάθρα προτού επιτραπεί στα πλοία τους να εργασθούν στο λιμάνι αυτό· για παράδειγμα κάποιοι ιδιοκτήτες πορθμείων έχουν τέτοια συμβόλαια με τους σταθμούς που χρησιμοποιούν.

Το συμβόλαιο στην περίπτωση αυτή αποζημιώνει τις αρχές του

λιμανιού ή τους λειτουργούς της αποβάθρας έναντι σε οποιαδήποτε ζημία οι υπάλληλοι τους προκαλέσουν σε πλοίο, ακτή ή περιουσία· επίσης για κόστος και έξοδα που προκύπτουν από θάνατο, προσωπικό τραυματισμό ή ασθένεια σε οποιοδήποτε άτομο. Με άλλα λόγια το λιμάνι αποποιείται κάθε ευθύνης.

Ο κύριος όρος είναι ότι τα συμβόλαια αυτά θα πρέπει να εγκριθούν από τους Διαχειριστές του ομίλου και ότι το μέλος έχει πληρώσει ή έχει συμφωνήσει να πληρώσει επιπρόσθετη εισφορά ή ασφάλιστρα.

Στο κεφάλαιο αυτό της έρευνας μας αναλύσαμε ένα μέρος της κάλυψης που ο Σύνδεσμος παρέχει στο μέλος.

Κεφάλαιο











4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : « Το φάσμα της κάλυψης P & I » - ΜΕΡΟΣ ΙΙ -

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κεφάλαιο αυτό είναι συνέχεια του κεφαλαίου 3 στην ανάλυση της παρεχόμενης κάλυψης από τον όμιλο Ρ&Ι πιο συγκεκριμένα για ευθύνες που αφορούν το φορτίο, τη γενική αβαρία, τα πρόστιμα κτλ. Ο όμιλος παρέχει επίσης συγκεκριμένη ειδική κάλυψη για ναυαγοσώστες, για containers για ευθύνες που απορρέουν από συμβόλαια για έρευνες και εγκαταστάσεις πετρελαίου στη θάλασσα και για βοηθητικά πλοία.

ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

Δ Ο Μ Η	
	Ευθύνες που αφορούν το φορτίο
	Γενική Αβαρία
	Πρόστιμα
	Νομικό κόστος, αγωγές και εργασία
	Τυχαιοί κινδύνοι πλοιοκτησίας
	Ειδική κάλυψη
	Ειδική κάλυψη για Containers
	Ειδική κάλυψη για συμβατική ευθύνη σε πλοία που ασχολούνται με υποθαλάσσιες εργασίες και άλλα βοηθήματα Ναυπηγείματα
	Ναυπηγείματα
	Ειδική κάλυψη για χρονοναυλώτες

Όταν μεταφέρεται φορτίο με ένα πλοίο, συντάσσεται ένα συμβόλαιο μεταφοράς μεταξύ του προσώπου που επιθυμεί την αποστολή αγαθών από τη θάλασσα γνωστού ως φορτωτή και του ιδιοκτήτη, διαχειριστή ή ναυλωτή του πλοίου, γνωστού ως μεταφορέα. Συνήθιζεται ο μεταφορέας να είναι ο πλοιοκτήτης.

Από τη στιγμή που το φορτίο θα τεθεί υπό την επιτήρηση του πλοιοκτήτη (μεταφορέα), είναι υπεύθυνος να βεβαιωθεί ότι λαμβάνεται η κατάλληλη φροντίδα για το φορτίο και ότι θα φτάσει στον προορισμό του στην ίδια καλή κατάσταση και τάξη στην οποία ήταν κατά τη στιγμή της φόρτωσης.

Αν το φορτίο δε φτάσει στον προορισμό του στην ίδια καλή τάξη και κατάσταση, ή αν υπάρχει μια έλλειψη κατά την άφιξη στο λιμάνι εκφόρτωσης, ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή ο ασφαλιστής του φορτίου μπορεί να αποταθεί στο μεταφορέα για αποζημίωση της απώλειας ή ζημίας στο φορτίο. Ο σύνδεσμος παρέχει κάλυψη στο μέλος για τέτοια αιτήματα με συγκεκριμένες εξαιρέσεις.

Τα αιτήματα για το φορτίο αντιπροσωπεύουν το 40% όλων των αιτημάτων που γίνονται στο Όμιλο και γι' αυτό αποτελεί συμφέρον του μέλους να προσπαθήσει να μειώσει αυτά τα αιτήματα.

Αν συμβεί ζημία στο φορτίο καθ' όσον βρίσκεται στη φροντίδα του μεταφορέα, μπορεί να προκύψει επιπρόσθετο κόστος για την εκφόρτωση ή για την απαλλαγή από το κατεστραμμένο ή άχρηστο φορτίο, ένα παράδειγμα αυτού είναι όταν καταστραφεί μερικώς φορτίο σίτου εις χύμα από είσοδο νερού που οφείλεται σε εσφαλμένο σφράγισμα στομίου κύτους.

Η κανονική εκφόρτωση σίτου (με σιλό) θα πρέπει να σταματήσει καθώς ο κατεστραμμένος σίτος θα διαχωριστεί, θα μπει σε σάκους, θα εκφορτωθεί και θα μεταφερθεί μακράν του πλοίου προς καταστροφή. Αυτό το επιπρόσθετο κόστος καλύπτεται σύμφωνα με τους κανόνες του Ρ&Ι εάν δεν καλύπτεται από άλλη πλευρά και το πλοίο δεν απέπλευσε από το λιμάνι σε κατάσταση αναξιοπλοΐας με την επίγνωση του μέλους.

Όταν είναι αναγκαία η εκφόρτωση και η απαλλαγή ή επαναστοίβαση του φορτίου προκειμένου να συνεχιστεί το ταξίδι ομαλά, το μέλος καλύπτεται για τα έξοδα του αυτά.

Ο μεταφορέας καλύπτεται για τα έξοδα που κάνει για εκφόρτωση ή και επαναστοίβαση φορτίου στην περίπτωση που δεν υπάρχει κίνδυνος για το πλοίο αλλά υπάρχει κίνδυνος για μέρος ή όλο το φορτίο αυτό. Ας πούμε ένα παράδειγμα στο οποίο μπορεί να έχει εφαρμογή αυτό. Ένα πλοίο μεταφέρει φορτίο ξυλείας στο κατάστρωμα, το φορτίο μετατοπίζεται αλλά δε θέτει σε κίνδυνο το πλοίο, υπάρχει όμως κίνδυνος απώλειας μέρους της ξυλείας από το κατάστρωμα. Το πλοίο εισέρχεται σε προστατευμένο όρμο για να επαναστοίβαξει το φορτίο. Το κόστος επαναστοίβαξης και καθυστέρησης θα είναι μια ειδική πρόσθετη χρέωση στο φορτίο που θα καλυφθεί από τους ιδιοκτήτες του φορτίου, εκτός εάν υπάρχει παράβαση του συμβολαίου μεταφοράς από το μεταφορέα για παράδειγμα· παράκαμψη για αλλαγή πληρώματος χωρίς άδεια των ναυλωτών. Στην περίπτωση αυτή, το επιπρόσθετο κόστος θα επανορθωθεί σύμφωνα με τους κανόνες του Ρ&Ι από τον Όμιλο δεδομένου ότι το μέλος δε δικαιούται να το επανορθώσει από τους ιδιοκτήτες του φορτίου ή τους ναυλωτές ή από άλλη πλευρά.

Άλλο ένα παράδειγμα όπου η κάλυψη αυτή Ρ&Ι μπορεί να εφαρμοστεί είναι όταν ένα πλοίο προσαράξει σε μαλακή λάσπη. Ενώ το πλοίο αυτό καθεαυτό μπορεί να μη βρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο και να πρέπει να περιμένει μέχρι την επόμενη παλίρροια συζυγιών και να πλεύσει ξανά, αν το φορτίο επί του πλοίου είναι φθαρτό, θα πρέπει μέρος από το φορτίο να εκφορτωθεί για να επαναπλεύσει το πλοίο έτσι ώστε το ταξίδι να συνεχίσει μέχρι τον τελικό προορισμό.

Κάποιοι μπορούν να ισχυριστούν ότι αυτή είναι πράξη γενικής αβαρίας, αλλά υπάρχει ένα ισχυρό επιχείρημα ότι αυτό δεν είναι γενική αβασία καθώς δε βρίσκεται σε κίνδυνο συνολικά ή όλη επιχείρηση παρά μόνο το φθαρτό φορτίο. Το κόστος εκφόρτωσης επανορθώνεται από τον όμιλο εάν υπάρχει παράβαση του συμβολαίου μεταφοράς από την πλευρά του μέλους που αποτρέπει την επανόρθωση από τους ιδιοκτήτες του φορτίου ή άλλη πλευρά.

Διάμεσος φορτωτική.

"Συμφωνία μεταφοράς αγαθών από το ένα μέρος στο άλλο σε δύο ή περισσότερα χαρακτηριστικά στάδια που ενσωματώνονται σε ένα ενιαίο συμβόλαιο ". Ένα από τα δύο στάδια αυτά μεταφοράς πρέπει να είναι η θάλασσα.

Όταν φορτίο μεταφέρεται σύμφωνα με διάμεση φορτωτική ή φορτωτική μεταφόρτωσης ή άλλη μορφή συμβολαίου και το φορτίο καταστραφεί ή χαθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου του συμβολαίου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος αν η ζημία ή η απώλεια συνέβηκε κατά τη διάρκεια:

- Της επί του πλοίου περιόδου - συμφωνία με τους κανόνες της Χάγης ή Χάγης Visby.
- Της δια ξηράς μεταφοράς - σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους, ή τους οδικούς ή τους σιδηροδρομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στη χώρα αυτή.

Μπορεί να είναι πολύ δύσκολο στην πρακτική να βεβαιωθεί ο χρόνος που συνέβη η απώλεια ή ζημία στο φορτίο και κατά συνέπεια μπορεί να είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι η απώλεια ή η ζημία συνέβη όταν τα αγαθά ήταν εκτός της φροντίδας του θαλάσσιου μεταφορέα. Ο σχετικός με τη Διάμεσο φορτωτική κανόνας των P&I παρέχει κάλυψη έναντι τέτοιας ευθύνης, με την προϋπόθεση ότι το συμβόλαιο μεταφοράς έχει εγκριθεί από τους Διαχειριστές.

Ο κανόνας περί Διαμέσου φορτωτικής έχει κάποιους σημαντικούς όρους που πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν εφαρμόζεται.

Κανόνες της Χάγης. (A)

Όταν ένα φορτίο μεταφέρεται σύμφωνα με συμβόλαιο μεταφοράς το οποίο δεν έχει συνταχθεί σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης ή της Χάγης - Visby, το συμβόλαιο θα πρέπει να παρέχει παρόμοια μέτρα προστασίας με αυτά που περιέχονται στους παραπάνω διεθνώς αναγνωρισμένους κανόνες.

Παρέκλιση. (B)

Η παρέκλιση από τη συντομότερη ή συνηθέστερη πορεία προς το λιμένα προορισμού είναι γενικά παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς. Ωστόσο, εάν ένα πλοίο πρέπει να αποκλίνει από την ενδεδειγμένη πορεία του για την ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, ή είναι αναγκαίο να αποκλίνει για την ασφάλεια του πλοίου ή του πληρώματος, ή σε άλλες περιορισμένες περιπτώσεις, η παρέκλιση δεν θεωρείται παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς. Εκτός από τις περιπτώσεις αυτές, στην περίπτωση παρέκλισης η κάλυψη τελεί υπό αμφισβήτηση εκτός εάν έχει δοθεί προηγούμενη ειδοποίηση στους Διαχειριστές (εκεί όπου το μέλος εξουσιοδοτεί μια παρέκλιση) ή εδόθη άμεση ειδοποίηση στους Διαχειριστές αμέσως μόλις το μέλος έμαθε για την παρέκλιση (στην περίπτωση που η παρέκλιση γίνει χωρίς εξουσιοδότηση του μέλους) και οι Διαχειριστές έχουν επιβεβαιώσει στο μέλος και στις δύο περιπτώσεις ότι η κάλυψη του σύμφωνα με τον κανόνα αυτό συνεχίζει να είναι αναμφισβήτητη. Ωστόσο, αν φαίνεται ότι η παρέκλιση είναι καθαρή παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, οι Διαχειριστές δεν μπορούν να κάνουν διάκριση υπέρ του μέλους. Ακόμη και αν δεν έχει δοθεί η προηγούμενη ειδοποίηση ή στην περίπτωση παρέκλισης χωρίς εξουσιοδότηση,

δεν έχει δοθεί η πιο έγκαιρη ειδοποίηση, αν το μέλος έχει βάσιμα στοιχεία να πιστεύει ότι δεν έγινε παρέκκλιση, οι Διευθυντές μπορεί κατ' εξαίρεση να δεχθούν όλη ή μέρος της απαίτησης.

Φορτίο καταστρώματος. (Γ)

Η μεταφορά φορτίου στο κατάστρωμα είναι ένα ιδιαίτερο είδος «απόκλισης» από τη μεταφορά φορτίου σε κανονικό μέρος. Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης ή της Χάγης Visby το κατάστρωμα ενός πλοίου δεν είναι κατάλληλο μέρος για τη μεταφορά φορτίου, εκτός αν είναι έθιμο του εμπορίου, και γι' αυτό, αν το φορτίο μεταφέρεται στο κατάστρωμα, οι Διαχειριστές μπορούν κατά την κρίση τους, να ελαττώσουν κάθε αίτημα στην έκταση εκείνη σε να είχε γίνει παρατήρηση στη φορτωτική «επί του καταστρώματος». Κατάλληλα παραδείγματα κατάλληλων όρων για τις φορτωτικές ή τα ναυλοσύμφωνα υπάρχουν στα βιβλία των κανόνων P&I στο τμήμα "Προτεινόμενοι όροι" (Clauses Recommended).

Εκφόρτωση σε λάθος λιμάνι κτλ. (Δ)

Η εκφόρτωση σε λάθος λιμάνι είναι ένας άλλος ιδιαίτερος τρόπος παρέκκλισης δηλ. τεχνική παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, έτσι η κάλυψη που παρέχει ο όμιλος P&I είναι πιθανότατα αμφισβητήσιμη:

i) Όπου απαιτείται η εκφόρτωση του φορτίου σε λιμάνι άλλο από το δηλωθέν στο συμβόλαιο μεταφοράς, οι αυθεντικές φορτωτικές 3/3 που θα έχουν διαχωριστεί θα χρειάζονται όλες αλλαγή, κάτι που ουσιαστικά κάνει απίθανη τη διόρθωση όλων των αντιγράφων με το νέο λιμάνι εκφόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή προκειμένου να προστατεύσει τον εαυτό του ο πλοιοκτήτης θα καταστεί αναγκαίο να αποκτήσει ένα γράμμα αποζημίωσης από το ναυλωτή ή τον ιδιοκτήτη του φορτίου που θα αιτείται την αλλαγή κατεύθυνσης και το γράμμα αυτό θα πρέπει να συνοπογράφεται από τράπεζα πρώτης τάξης. (Ένα πρότυπο κείμενο που συνιστά ο Σύνδεσμος μπορεί να βρεθεί στο Βιβλίο Κανόνων στο τμήμα «Προτεινόμενοι όροι»).

ii) Η καθυστερημένη άφιξη στο λιμάνι φόρτωσης ή αποτυχία ικανοποίησης των χρονικών ορίων δεν καλύπτεται εκτός εάν οι Διαχειριστές κρίνουν κατ' εξαίρεση.

iii) Σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να εκδίδονται φορτωτικές προχρονολογημένες ή μεταχρονολογημένες. Η πράξη αυτή αποτελεί σοβαρή παραβίαση των κανόνων του P&I που αφήνει ανέλυτο τον πλοιοκτήτη.

iv) Αν τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν επί του πλοίου παρουσιάζουν ελαττώματα, ή δεν είναι τα σωστά, ο πλοίαρχος δεν πρέπει να υπογράψει καθαρές φορτωτικές. Η υπογραφή καθαρών φορτωτικών με επίγνωση ότι τα εμπορεύματα ήταν ελαττωματικά ή ελλειμματικά είναι πράξη απάτης και η επιστολή αποζημίωσης (Letter of indemnity) που δίνεται από τους φορτωτές δεν καλύπτει τους πλοιοκτήτες. Επίσης, στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες δεν καλύπτονται από το P&I.

Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι η εξουσιοδότηση των πρακτόρων ή των ναυλωτών να συνυπογράψουν φορτωτικές δεν απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση του, να εξασφαλίσει το ότι η περιγραφή των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν κατά ποσότητα και ποιότητα είναι όπως αναφέρονται στη φορτωτική.

Φορτωτικές κατ' εκτίμηση. (E)

Εκτός εάν η φύση και η αξία των αγαθών έχουν δηλωθεί από το φορτωτή και έχουν καταγραφεί στη φορτωτική (που στη συγκεκριμένη περίπτωση θα είναι μια κατ' εκτίμηση φορτωτική) ο μεταφορέας δύναται να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με το σχετικό τμήμα των κανόνων της Χάγης ή της Χάγης – Visby.

Όταν η μεταφορά γίνεται σύμφωνα με τη φορτωτική κατ' εκτίμηση και η αξία της μονάδας δηλώνεται ότι είναι κατ' υπέρβαση 2.500 \$Η.Π.Α., τότε δεν υπάρχει επανόρθωση μεγαλύτερη των 2.500 \$Η.Π.Α. ανά μονάδα ή μεγαλύτερη από την τιμή μονάδα, που προβλέπεται από τους κανόνες της Χάγης - Visby, οποιαδήποτε από τις δύο τιμές είναι υψηλότερη. Ο μεταφορέας μπορεί να χρειαστεί πρόσθετη κάλυψη για να ασφαλισθεί για την πλεονάζουσα ευθύνη.

Κατεψυγμένο φορτίο. (Z)

Τα κατεψυγμένα φορτία έχουν υψηλό κίνδυνο, γι' αυτό μπορούν οι Διαχειριστές, να απαιτήσουν οποτεδήποτε διαβεβαίωση ότι οι χώροι, οι εγκαταστάσεις και οι συσκευές που χρησιμοποιούνται καθώς και οι οδηγίες που δίνονται για τη μεταφορά του φορτίου είναι ικανοποιητικά. Αν για οποιοδήποτε λόγο, οι Διαχειριστές δεν είναι ικανοποιημένοι από τις διευθετήσεις για τη μεταφορά του φορτίου, τότε μπορούν να αρνηθούν την έγκρισή τους και να ειδοποιήσουν το μέλος για την άρνησή τους αυτή.

Σπάνιο και Πολύτιμο φορτίο. (H)

Τα κέρματα, οι ράβδοι χρυσού ή άλλα σπάνια ή πολύτιμα φορτία αποτελούν φορτία υψηλού κινδύνου και οι Διαχειριστές πρέπει να ικανοποιούνται ότι το συμβόλαιο μεταφοράς, οι χώροι, οι συσκευές και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά και οι δοσμένες οδηγίες για την ασφαλή επιτήρηση του φορτίου είναι ικανοποιητικές για να καλυφθεί το μέλος.

Περιοσία του μέλους. (Θ)

Όταν το μεταφερόμενο φορτίο ανήκει στο μέλος και χαθεί ή καταστραφεί ο Όμιλος παρέχει κάλυψη στο μέλος σα να ανήκε το φορτίο σε τρίτους και μεταφερόταν σύμφωνα με συμβόλαιο μεταφοράς με βάση τους Κανόνες της Χάγης Visby. Αυτό δεν αποτελεί ασφάλιση φορτίου αλλά παρέχει κάλυψη στο μέλος όταν μια παραβίαση στο συμβόλαιο μεταφοράς επιδράσει στο να γίνει ο μεταφορέας νομικά υπεύθυνος να αποζημιώσει τον ιδιοκτήτη του φορτίου για την απώλεια ή τη ζημία του φορτίου.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Πράξη γενικής αβαρίας υφίσταται, όταν, και μόνο όταν, γίνει κάποια εξαιρετική θυσία ή δαπάνη με πρόθεση και λογική, για την κοινή ασφάλεια για το λόγο διατήρησης εκτός κινδύνου την εμπλεκόμενη περιουσία σε μια κοινή περιπέτεια. (Κανόνες York Antwerp.1974).

Όταν γίνει θυσία γενικής αβαρίας για να σωθούν από τον κοινό κίνδυνο, όλες οι εμπλεκόμενες στην περιπέτεια πλευρές θα συμβάλλουν για την απώλεια. Κάποιες από τις πλευρές που μπορεί να εμπλακούν είναι:

- Ο πλοιοκτήτης.
- Ο ιδιοκτήτης φορτίου.
- Το άτομο που έχει απαίτηση στο ναύλο που δεν έχει εισπραχθεί
- Ο ιδιοκτήτης των καυσίμων του πλοίου.

Οι σχετικοί κανόνες των P&I παρέχουν κάλυψη στο μέλος όταν η αναλογία του πλοίου στη γενική αβάρια δεν καλύπτεται ολόκληρη με βάση τα ασφαλιστήρια συμβόλαια του πλοίου γιατί η συνεισφορά του πλοίου στη γενική αβάρια υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία του πλοίου.

Σημείωση: Όρος της «αρμόζουσας αξίας»

Σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες του P&I παρέχεται κάλυψη από τον Όμιλο για τη συνεισφορά μέλους σε γενική αβάρια ή έξοδα διάσωσης που δεν είναι επανορθώσιμα αν το μέλος αυτό μπορεί να ισχυριστεί επιτυχώς παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, για παράδειγμα, όταν η αιτία του περιστατικού που συνέβηκε και οδήγησε σε γενική αβάρια ή έξοδα διάσωσης οφείλεται σε κάποια αποτυχία από μέρους του πλοιοκτήτη να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του ως προς την αξιοπλοΐα το πλοίου του.

ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Οι σχετικοί κανόνες παρέχουν κάλυψη στο μέλος όταν του επιβάλλονται πρόστιμα για εισαχθέν πλοίο από δικαστήρια, επιτροπές κρίσεως ή αρχές.

Η περίπτωση αυτή καλύπτει μεγάλο εύρος τύπου προστίμων.

Ένα παράδειγμα έχουμε όταν το πλοίο καταδικάζεται σε πρόστιμο για παράβαση τελωνειακή ή νόμο ή ρύθμιση για μετανάστες ή όταν καταδικάζεται σε πρόστιμο ο Πλοίαρχος λειτουργώντας ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη.

Άλλη περιοχή κάλυψης αφορά την κατάσχεση του πλοίου: οι Διευθυντές μπορούν κατά την κρίση τους, να εξουσιοδοτήσουν πλήρη ή μερική πληρωμή όταν έχουν γίνει παραβιάσεις σε τελωνειακούς νόμους ή ρυθμίσεις. Πρέπει να δοθεί έμφαση στο ότι αυτή είναι η μόνη περίπτωση όπου ο Σύνδεσμος P&I θα αποζημιώσει ένα μέλος για την πραγματική απώλεια του πλοίου του.

Δεν υπάρχει κάλυψη για πρόστιμα ή ποινή που επιβάλλονται στο μέλος για υπερφόρτωση ή παράνομο ψάρεμα.

ΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΩΓΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑ

Νομικό κόστος.

Είναι συχνά αναγκαία η υπόδειξη δικηγόρων για το χειρισμό των περιπτώσεων που καλύπτει η P&I ασφάλιση, είτε σε αρχικά στάδια είτε για την υπεράσπιση των θέσεων των μελών στο δικαστήριο. Εκεί που προκύπτουν νομικές αμοιβές από την πρώτη στιγμή για το χειρισμό μιας περίπτωσης, οι αμοιβές αυτές καλύπτονται από το P&I, αν γίνουν μετά από προηγούμενη συμφωνία των Διαχειρίσεων, ή αν οι Διευθυντές αποφασίσουν ότι το κόστος και τα έξοδα είναι λογικά. Το νομικό κόστος που σχετίζεται με απαιτήσεις που δεν εμπίπτουν στην ασφάλιση P&I μπορεί να καλυφθεί σύμφωνα με την κλάση F.D & D.

Αγωγές και εργασία.

Όταν οι απώλειες και τα έξοδα επέρχονται προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ή να αποφευχθεί ένα περιστατικό και τα μέτρα πρόληψης που λαμβάνονται είναι λογικά αναγκαία τότε το μέλος μπορεί να επανορθώσει τις απώλειες ή τα έξοδα που προέκυψαν.

Υπάρχουν αρκετοί σημαντικοί παράγοντες που πρέπει να είναι παρόντες για τη δικαιολογία εξόδων αγωγής και εργασίας και για το διαχωρισμό τους από τα έξοδα γενικής αβαρίας:

i) Τα έξοδα πρέπει να γίνονται προς όφελος του αντικειμένου που υπόκειται στην ασφάλιση P&I. Αν γίνονται για το κοινό όφελος του τότε μπορεί να είναι έξοδα γενικής αβαρίας.

ii) Πρέπει να είναι λογικά.

iii) Μπορούν να γίνουν από τον ασφαλισμένο, τους πράκτορες του, τους υπαλλήλους ή τους εντολοδόχους του.

iv) Είναι επανορθώσιμα αν γίνονται για την ελαχιστοποίηση ή αποφυγή μιας απώλειας που καλύπτει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο P&I.

Ειδική κατεύθυνση.

Αν το μέλος καθοδηγείται από το Σύνδεσμο να περιπίπτει σε απώλειες ή έξοδα τότε αυτά μπορούν επίσης να επανορθώνονται σύμφωνα με τον κανόνα αυτό.

Ο κύριος όρος είναι ότι τα έξοδα που προκύπτουν πρέπει κανονικά να γίνονται μετά από προηγούμενη συμφωνία των Διαχειριστών.

ΤΥΧΑΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ (OMNIBUS RULE)

Αυτός είναι πολύ σημαντικός κανόνας και συνήθως αναφέρεται ως «Πολυχρηστικός κανόνας». Η παρεχόμενη από το Σύνδεσμο κάλυψη περιορίζεται στις ζημιές ή απώλειες που εντάσσονται μέσα στους κανόνες που έχουν θεσπιστεί και περιέχονται στα βιβλία κανόνων του P&I.

Η ασφάλεια P&I αναπτύσσεται συνεχώς και τα μέλη πλοιοκτήτες, κατά τη διάρκεια των καθημερινών τους συναλλαγών, μπορούν να βρουν τους εαυτούς τους υπεύθυνους για ένα περιστατικό που δεν έχει συμβεί πριν ή δεν ανήκει ξανάθρα σε οποιαδήποτε από τις υπάρχουσες κατηγορίες των κινδύνων P&I μέσα στα βιβλία κανονισμών, αν και από τη φύση της η ευθύνη θα φαινόταν να είναι κίνδυνος τύπου P&I δηλαδή ευθύνη προς τρίτο. Σε κατάλληλες περιπτώσεις τέτοια αιτήματα μπορούν να αναφερθούν στους Διευθυντές που θα κρίνουν εάν ο Σύνδεσμος θα καλύψει ή όχι το μέλος.

ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Κάποια μέλη λειτουργούν πλοία σε ειδικούς τομείς μεταφορών ή ασυνήθιστους τύπους πλοίων και η παραδοσιακή P&I κάλυψη μπορεί να μην τους παρέχει με όλη την κάλυψη ευθύνης προς τρίτους που απαιτούν. Προκειμένου να ικανοποιηθούν απαιτήσεις συγκεκριμένων μελών, ειδικοί κανόνες έχουν συνήθως ενσωματωθεί με τους κανόνες του συνδέσμου. Ένα πρόσθετο ασφάλιστρο χρεώνεται για την παροχή πρόσθετης κάλυψης.

ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΕΣ

Όταν ένα μέλος εμπλέκεται σε έργο διάσωσης, τότε αυτό απαιτεί πρόσθετη ειδική κάλυψη επιπλέον από αυτή που παρέχεται από τους παραπάνω κανόνες ειδικής κάλυψης. Οι κανόνες κάλυψης για ναυαγосώστες παρέχουν αυτή την κάλυψη για το μέλος. Απαιτείται προηγούμενη ειδοποίηση και συμφωνία των Διευθυντών του P&I.

ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ CONTAINERS

Μέλη που εμπλέκονται σε εμπόριο με containers ή ενδιαφέρονται για αυτά, απαιτούν να ασφαλίζουν τα containers αυτά. Ο Σύνδεσμος παρέχει την ασφάλιση αυτή με την πληρωμή πρόσθετης εισφοράς ή ασφάλιστρου από το μέλος.

ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ

Ο σχετικός κανόνας των P&I παρέχει κάλυψη στα πλοία που εργάζονται σε υποθαλάσσιες εργασίες π.χ. έρευνες- για ανεύρεση πετρελαίου, τοποθέτηση υποβρυχίων σωληνώσεων κλπ., όπου τα πλοία υποχρεώνονται με σύμβαση να διεκπεραιώνουν συγκεκριμένες λειτουργίες με φάση υψηλού κινδύνου. Παρόμοια κάλυψη παρέχεται μετά από συμφωνία σε γεωτρύπανα, βαθυσκάφη και άλλα βοηθητικά ναυπηγήματα.

ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΤΕΣ

Προτού ασχοληθούμε με την κάλυψη που παρέχουν τα P&I στους χρονοναυλωτές, είναι απαραίτητο να κάνουμε τη διαφοροποίηση μεταξύ αμοιβαίων και μη αμοιβαίων μελών.

ο *Αμοιβαία μέλη.*

Αυτά είναι μέλη που εισάγονται με αμοιβαία βάση, δηλαδή μέλη πλοιοκτήτες που πληρώνουν ένα προκαταβολικό ασφάλιστρο και έχουν μια συνεχώς δυνητική ευθύνη για επιπρόσθετες κλήσεις κτλ.

ο *Μη αμοιβαία μέλη.*

Μη αμοιβαία μέλη, όπως αυτά που εργάζονται στην υποθαλάσσια βιομηχανία και αυτά με χρονοναυλωτικές εισαγωγές, πληρώνουν ένα σταθερό ασφάλιστρο δηλαδή δεν υπάρχει συνεχής δυνητική ευθύνη για επιπρόσθετες κλήσεις.

ο *Κάλυψη χρονοναυλωτών.*

Ο κανόνας αυτός είναι πολύ σημαντικός και παρέχει κάλυψη σε μέλη χρονοναυλωτές που έχουν πληρώσει ένα συγκεκριμένο ασφάλιστρο για να καλύψουν τους κινδύνους της προς τρίτους ευθύνης. Η δυνητική ευθύνη ενός χρονοναυλωτή έναντι τρίτων εναγόντων φορτίου, μπορεί να είναι παρόμοια με αυτή του πλοιοκτήτη - ειδικά όπου χρησιμοποιήθηκε από το ναυλωτή μια φορτωτική τύπου «της γραμμής» δηλαδή, υπό συγκεκριμένες καταστάσεις, ο χρονοναυλωτής μπορεί να χαρακτηριστεί καθαρά ως «ο μεταφορέας», ή πιθανότατα ο ρόλος του «μεταφορέα» να μοιραστεί μεταξύ πλοιοκτήτη και χρονοναυλωτής. Συνεπώς, ένας χρονοναυλωτής σε ορισμένες περιπτώσεις χρειάζεται το ίδιο είδος κάλυψης όπως παρέχεται στα αμοιβαία μέλη σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες των P&I.









Μπορεί να φαίνεται ότι οι ναυλωτές δεν είναι άμεσα υπεύθυνοι προς τρίτες πλευρές σύμφωνα με το συμβόλαιο που τεκμηριώνεται με την φορτωτική αλλά ο ναυλωτής μπορεί να είναι μερικώς ή ολικώς υπεύθυνος για αιτήματα φορτίου σύμφωνα με τους όρους του ισχύοντος ναυλοσύμφωνου. Έτσι, απαιτεί ασφαλιστική κάλυψη ευθύνης προς τρίτους (P&I) για να τον προστατεύσει κατ' αυτήν την έννοια.

Ένας χρονοναυλωτής μπορεί επίσης να επιθυμεί να καλυφθεί σε αιτήματα από τον πλοιοκτήτη για ζημίες του πλοίου από πράξεις του ναυλωτή.

Ουσιαστικά πολλοί από τους κανόνες των P&I δεν είναι κατάλληλοι για ένα μέλος χρονοναυλωτή και έτσι, το φάσμα της παρεχόμενης κάλυψης μειώνεται πολύ, αν και τελικά, μόνο στην έκταση που ο χρονοναυλωτής μέλος επιτυγχάνει την κάλυψη που πραγματικά ζητά.

Με το τέλος του κεφαλαίου αυτού έχουμε ολοκληρώσει το φάσμα της κάλυψης που παρέχει ο Όμιλος στα μέλη του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : « Αποτροπή Απώλειας Ι »**Εισαγωγή**

Δ Ο Μ Η	
	Τραυματισμοί προσώπων
	Ασθένεια
	Λαθρεπιβάτες
	Σύγκρουση
	Ζημιά σε πλοίο άνευ επαφής
	Ζημιά σε ιδιοκτησία
	Μεταφορά ναυαγίου
	Ρυμούλκηση

Σε αυτό το κεφάλαιο αναφερόμαστε σε τρόπους μέσω των οποίων τα ποσά των απαιτήσεων μπορούν να μειωθούν στο ελάχιστο, έτσι, σε αντάλλαγμα, ίσως μειωθεί το ποσό των ασφαλιστρών που καταβάλλει το μέλος στον Όμιλο. Όταν συμβεί σοβαρό περιστατικό, το P&I Club θα ανταποκριθεί είτε άμεσα, είτε διαμέσου του τοπικού Αντιπροσώπου του, διορίζοντας δικηγόρους, ειδικούς, συμβούλους, επιθεωρητές ανάλογα με τη φύση του περιστατικού. Αυτή η βοήθεια θα παρασχεθεί κατά το δυνατόν συντομότερο και ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί πρέπει να συνεργαστούν πλήρως με το υπό Ομίλου διοριζόμενο προσωπικό. Παρ' όλα αυτά θα υπάρξει χρονική περίοδος, ίσως ώρα ή σε ορισμένες περιστάσεις μερικές εβδομάδες, μεταξύ της αιτήσεως βοήθειας / γνωστοποίησης του γεγονότος και της παρακολούθησης υπό σχετικό προσωπικό όταν εξειδικευμένα στοιχεία μπορούν να ληφθούν.

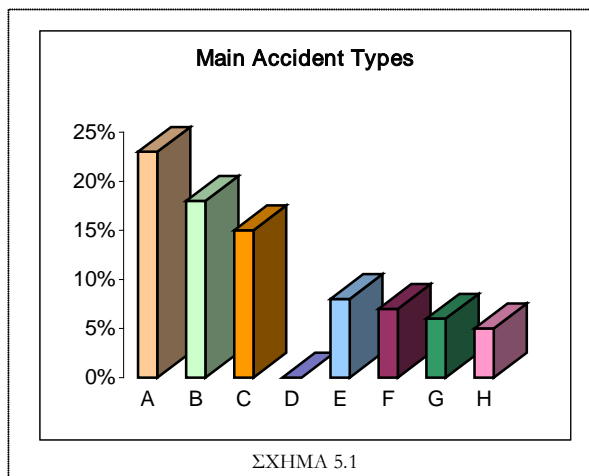
Κατά τη διάρκεια της χρονικής αυτής περιόδου ο ρόλος του προσωπικού του πλοίου είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα της ελαχιστοποίησης ζημιάς.

ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

- ο **Ατυχήματα Συντέλοντα σε Τραυματισμό του Προσωπικού.**

Πρόσφατες έρευνες σε ατυχήματα έδειξε πως οι κύριες αιτίες είναι: αμέλεια, γράσο, επισφαλείς μέθοδοι εργασίας, ανεπάρχεια επίβλεψης, κίνηση πλοίου, ανύψωση και μεταφορά, μη χρήση ρουχισμού προστασίας.

Οι επιπλέον κοινές τοποθεσίες ατυχημάτων ήταν συστηματικά το μηχανοστάσιο, οι χώροι εργασίας, γενικές περιοχές στο κατάστρωμα, και χώροι στέγασης πληρώματος και επιβατών. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει τα Κύρια Μη - θανατηφόρα Ατυχήματα που συνέβησαν σε συγκεκριμένο έτος. (Δεν μεταβάλλεται αισθητά από έτος σε έτος).



ΣΧΗΜΑ 5.1

- A:** slip or fall- same level
B: slip or fall- different level
C: manual handling-not otherwise specified
D: involving machinery/ equipment/tools or implements not otherwise specified
G: opening and closing hatches/ involving winches, lifting devises
H: involving rope/hawser
E: hit by moving/falling object
F: others

Notes: 1. Total accidents 676
 2. Only 5% and above shown

Τα περισσότερα ατυχήματα επί του πλοίου μπορούν να αποφευχθούν μέσω επίγνωσης, υπό του προσωπικού, των κινδύνων οι οποίοι είναι συνυφασμένοι με τις εργασίες που επιτελούν.

Για να καταστεί το προσωπικό του πλοίου γνώστης των κινδύνων που εμπλέκονται, είναι σημαντικό να οργανωθούν εν πλω εκπαιδευτικά προγράμματα τα οποία δείχνουν το Σωστό και το Λάθος τρόπο να κάνεις μια δουλειά.

Από το διάγραμμα που δείχνει τους κύριους τύπους ατυχημάτων, θα διαπιστώσετε πως τα γλιστρήματα ή οι πτώσεις είναι οι κύριες αιτίες τραυματισμού επί πλοίων. Γι αυτό είναι πολύ σημαντικό να γνωρίσουν όλοι, από τον Πλοίαρχο έως και το νεότερο μέλος του πληρώματος ότι:

- Σε χώρους εργασίας που επικρατεί τάξη συμβαίνουν λιγότερα ατυχήματα.
- Η σωστή ένδυση, υπόδηση, κάλυψη χεριών, χρήση κράνους, πρέπει να εφαρμόζεται πάντοτε.

Ατυχήματα που περιλαμβάνουν εξοπλισμό, εργαλεία σχοινιά κ.α. είναι επίσης σε υψηλά ποσοστά.

Σε κάθε πλοίο πρέπει να γίνονται μερικοί τύποι εκπαιδευτικών προγραμμάτων εν πλω. ώστε ο καθένας στον τομέα του, να γνωρίζει πως να διεκπεραιώνει σωστά τις εργασίες που του ανατίθενται και το σωστό τρόπο χρήσεως εξοπλισμού ή εργαλείων.

Πρέπει να υπάρχει αντίγραφο αυτού επί πλοίου και να διαβάζεται από το κάθε μέλος του πληρώματος. Ακόμη και αν όλα αυτά τα μέτρα έχουν ληφθεί για τον περιορισμό των ατυχημάτων, δυστυχώς ορισμένες φορές θα υπάρξουν.

Αν υπάρξουν, οι σωστές διαδικασίες θα πρέπει να ακολουθηθούν:

- Ιατρική Φροντίδα ή Πρώτες Βοήθειες διδόμενες στον τραυματία.
- Αν ενδείκνυται, οι ιδιοκτήτες και / ή ο τοπικός αντιπρόσωπος του P&I Club να ενημερωθεί.
- Αν ο τραυματισμός είναι σοβαρός, ο τραυματίας πρέπει να μεταφερθεί σε νοσοκομείο, ή ιατρικές συμβουλές πρέπει να ζητηθούν από τον MEDIVAC το Διεθνές Ιατρικό Συμβουλευτικό Κέντρο στη Ρώμη, ή από C.R.S. (Παράκτιο ραδιοσταθμό).
- Αν υπήρχαν μάρτυρες στο ατύχημα να ληφθούν καταθέσεις τους.
- Λεπτομέρειες του ατυχήματος πρέπει να καταγραφούν σε κατάλληλο έγγραφο ατυχήματος.
- Λεπτομέρειες να καταγραφούν στο Επίσημο Ημερολόγιο.
- Φωτογραφίες πρέπει να λαμβάνονται, να χρονογραφούνται, και να υπογράφονται από αυτόν που τις έλαβε και από μάρτυρες.

Αν το ατύχημα έγινε λόγω θραύσης του εξαρτισμού, τα σπασμένα μέρη πρέπει να διατηρηθούν προσεκτικά ώστε ίσως αναλυθούν και επιθεωρηθούν για να καθοριστεί η αιτία της βλάβης.

Εκτός από ατυχήματα, ή ασθένειες μεταξύ του προσωπικού του πλοίου, ατυχήματα και ασθένειες συμβαίνουν στους στοιβαδόρους και άλλο προσωπικό εκτός αυτού του πλοίου. Είναι εξαιρετικά σημαντικό στις περιπτώσεις αυτές να καταγραφεί η ιατρική φροντίδα που εδόθη και οι μετέπειτα ενέργειες που έγιναν από το πλήρωμα του πλοίου καθώς επίσης και να καταγραφούν τα στοιχεία των προσώπων που μπορούν να δώσουν μαρτυρικές καταθέσεις για τα παραπάνω.

Ο τοπικός αντιπρόσωπος του P&I Club πρέπει να ενημερωθεί το δυνατό συντομότερα (ιδιαίτερα στις Η.Π.Α.) ώστε να γίνουν οι σωστές νομικές ενέργειες.

REPORT OF ACCIDENT

SHIP

Name: Owner/Operator/:

Type: Cargo Passenger Tanker Container Bulk Carrier Other
 Gross Tonnage: Trade: Home Foreign Machinery: Steam Diesel

SEAFARER

Name: Rank/ Rating:

Address:

Date of Birth: Sex: Male Female

Dis. A No: Nationality:

Port of Engagement: Date of Engagement:

ACCIDENT

Date of Accident: Time: By Whom Reported:

Date Reported: Time: To Whom Reported:

Place: On Board Ashore if on board, place on Ship:

If at Sea, State Lat: Long: If in Port, State Name:

Weather: Good Moderate Bad Shipping Seas/ Spray Ice/Show on Deck

Was Seafarer at authorized place of work: Yes No Was Seafarer Sobeg: Yes No

Was Seafarer on Duty: Yes No if on duty, hours worked continuously prior to Accident? :

Total number of hours worked by Seafarer in the 24 hours prior to the Accident

How was Seafarer employed at the time? :

How was the accident caused through negligence, default or misconduct of injured or other person: Yes No

If Yes, give particulars:

Detailed description of Accident:

Cause of Accident:

What was the source of lighting?

If rope involved was it: Natural Fibre Synthetic fibre Wire Rope Combination Rope

Names, addresses and Dis. A. Nos. Of witnesses:

INJURY

Nature:

Body Location:

<u>Has injury incapacitated Seafarer from work?</u>	Yes
No	
<u>Period of incapacity:</u> Less than 1 day 1 to 3 days 4 to 7 days More than 7 days	
<u>Date injured Seafarer Ceased Work:</u>	<u>Was a long entry made?</u> Yes
No	
<u>If yes, Copies of all relevant Log entries must accompany this Report.</u>	
<u>Was Seafarer Discharged through injury?</u> :	Yes
No	
<u>If Yes, State Name of Port and Date:</u>	
.....	
<u>Particulars of Medical Treatment on board / ashore (attach Medical Report):</u>	
.....	
.....	
.....	
<hr/>	
<u>ANY FURTHER INFORMATION (attach sketch necessary)</u>	
<hr/>	
<u>if Accident Due to Breakage of Gear, Broken Parts must be carefully preserved</u>	
<hr/>	
Signed	Date
.....

Εξαιρετικά μεγάλες απαιτήσεις μπορεί να προκύψουν εναντίον του πλοίου αλλά αν οι κατάλληλες διαδικασίες ακολουθηθούν, είναι πιο πιθανή η επιτυχημένη άμυνα κατά των απαιτήσεων.

Τα ακόλουθα μπορούν να βοηθήσουν στην αποφυγή ή μείωση απαιτήσεων:

- Προσεκτική επιλογή μελών πληρώματος, αρμονική συνύπαρξη εθνικοτήτων μπορεί να είναι σημαντική, σαφείς οδηγίες στους πράκτορες επανδρώσεως.
- Ιατρικές εξετάσεις προ της προσλήψεως.
- Νόμιμα συντεταγμένο συμβόλαιο πληρώματος, εγκεκριμένο υπό της Ενώσεως στην οποία το μέλος του πληρώματος ανήκει και σαφώς δηλώνοντας τα δικαιώματα του μέλους πληρώματος σε περίπτωση τραυματισμού, ασθένειας ή θανάτου.
- Ο διορισμός ενός αξιωματικού ασφαλείας του οποίου τα καθήκοντα θα περιλαμβάνουν:

i) Τακτικές επιθεωρήσεις του πλοίου προς βεβαίωση ότι οι όποιες επισφαλείς συνθήκες γρήγορα διορθώθηκαν και ο εξοπλισμός του πλοίου είναι σε καλή κατάσταση.

ii) Επιβεβαίωση ότι όλα τα μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με τη λειτουργία του πλοίου.

iii) Έρευνα κατά το συντομότερο δυνατόν κάθε ατυχήματος ή επικίνδυνου περιστατικού επί του πλοίου, καταθέσεις μαρτύρων, λήψη φωτογραφιών, αναφορά στον Πλοίαρχο για καταχώρηση στο

ημερολόγιο, μέτρα αποφυγής επανάληψης του περιστατικού, διατήρηση εξοπλισμού ή εργαλείου που ανεμείχθη.

iv) Προώθηση ασφαλών εργασιακών τακτικών π.χ. λίστες ελέγχου, είσοδος σε κλειστούς χώρους.

Προσεκτική και σωστή επιλογή νοσοκομείων ή έγκαιρος επαναπατρισμός, προκειμένου να αποφευχθούν άσκοπα υψηλά ιατρικά έξοδα.

ΑΣΘΕΝΕΙΑ

Γενικά ασθένειες μελών του πληρώματος δεν είναι δυνατόν να αποφευχθούν τελείως. Είναι όμως δυνατόν, να αποφευχθούν ασθένειες οφειλόμενες στη λήψη τροφής ή νερού, οιοπνευματωδών και ναρκωτικών, αφροδίσια νοσήματα και σύνδρομο ανοσολογικής ανεπάρκειας, μέσω σωστής διδασκαλίας και εκπαίδευσης. Σε περίπτωση τροφής και νερού, τακτές επιθεωρήσεις πρέπει να γίνονται σε αποθήκες τροφίμων, ψυγεία, χώρους ενδιαίτησης και στέγασης για έλεγχο της καθαριότητας και σημείων μόλυνσης από έντομα ή ποντίκια. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην κατάσταση του κρέατος, πουλερικών και ψαριών που βρίσκονται στα ψυγεία του πλοίου. Αν η κατάσταση εμπνέει ανησυχίες πρέπει να καταστραφούν και να ληφθούν φρέσκιες προμήθειες.

Είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικό το βοηθητικό προσωπικό που ετοιμάζει το φαγητό να ενεργεί με τρόπο υγιεινό. Αμέλεια μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή ασθένεια.

Οι προμήθειες γλυκού νερού του πλοίου πρέπει να εξετάζονται αν υπάρχουν αμφιβολίες για την ποιότητα και την κατάσταση του νερού που εφοδιάζεται σ' ένα λιμάνι. Πράκτορες ή το προξενείο πρέπει να είναι σε θέση να δώσουν πληροφορίες για την ποιότητα του εφοδιαζόμενου γλυκού νερού του λιμένα.

Αν υπάρχουν λόγοι να πιστέψουμε ότι το πόσιμο νερό είναι μολυσμένα πρέπει να ληφθούν αμέσως μέτρα για απολύμανση του.

Μια άλλη πιθανή πηγή μόλυνσης μπορεί να είναι η ύπαρξη βακτηριδίων Legionella στο σύστημα κλιματισμού.

ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων υπήρξε σταθερή αύξηση στον αριθμό των λαθρεπιβατών που απέκτησαν πρόσβαση σε πλοία μελών ομίλων Ρ&Ι. Αυτό προκαλεί αξιοσημείωτες δυσκολίες και έξοδα συχνά υπολογίσιμα για τον επαναπατρισμό των λαθρεπιβατών που συνήθως δεν έχουν διαβατήριο ή κανενός είδους ταυτότητα.

Οι περιοχές υψηλού κινδύνου είναι:

ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, (ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΓΚΑΝΑ, ΝΙΓΗΡΙΑΣ, ΤΑΝΖΑΝΙΑΣ).

Οι λαθρεπιβάτες δεν υφίστανται μόνο στην Αφρικανική Ήπειρο και μπορεί να βρεθούν οπουδήποτε.

Πρόσφατα, επί πλοίου ασφαλισμένου στα Ρ&Ι επιβιβάστηκαν για τον Αρχάγγελο δύο θηλυκοί λαθρεπιβάτες και βρέθηκαν αφού το πλοίο άφησε το λιμάνι του Φούνες στην Ιρλανδία.

Οι κοπέλες αποβιβάστηκαν στη Βόρεια Σκοτία. Όταν ρωτήθηκαν γιατί επιβιβάστηκαν σε πλοίο με προορισμό την τότε Ε.Σ.Σ.Δ., εξήγησαν ότι το πλοίο έγγραφε στην πρύμνη του, κάτω από το όνομα, «ΛΟΝΔΙΝΟ» και υπέθεσαν ότι εκεί θα πήγαινε.

Η κατάσταση στη Γουϊνέα είναι τώρα τόσο τραγική ώστε οι Αρχές υποχρεώνουν τους Πλοιάρχους φεύγοντας να υπογράφουν ότι δεν υπάρχουν λαθρεπιβάτες.

Οι Αρχές μπορούν να επιβάλλουν πρόστιμα στο λιμάνι απόπλου αν βρεθούν λαθρεπιβάτες αφού υπογραφούν τα χαρτιά του immigration. Αν βρεθούν λαθρεπιβάτες πρέπει να ειδοποιηθεί ο Πλοιοκτήτης ο οποίος με τη σειρά του θα ειδοποιήσει το Ρ&Ι Club. Αν γίνει αυτό μπορούν μετά να γίνουν ενέργειες για τον επαναπατρισμό των λαθρεπιβατών.

Πολύ συχνά οι αναφορές του Πλοιάρχου σχετικά με τα μέτρα που πάρθηκαν για να αποφύγουν λαθρεπιβάτες ή δραπέτες μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον Όμιλο για να σβηστούν πρόστιμα που επέβαλλαν οι Αρχές.

ο ΜΟΛΥΝΣΗ

Απαιτήσεις κατά της Ενώσεως για μόλυνση πετρελαιοειδών κυμαίνονται στο 7% των απαιτήσεων που γίνονται κάθε χρόνο. IV αυτό να εκτιμάτε ότι αν το Μέλος ή τα Μέλη έκαναν οικονομία στον τομέα αυτό, θα είχαν ωφέλεια από τη μείωση των εισφορών.

Ας δούμε μια περίπτωση όπου μια σχετικά μικρή ποσότητα πετρελαίου συντέλεσε σε τεράστιες απαιτήσεις.

□ 3 Φεβρουαρίου

Πλοίο εκτελώντας πετρέλευση στο Ροστόκ την 3^η Φεβρουαρίου παρελήφθησαν 471 m³ πετρελαίου από το φορτηγίδα μεταξύ 1307 έως 1536 ώρες.

Καιρός τη χρονική περίοδο: άνεμος εντάσεως 1/2, θερμοκρασία μεταξύ 0° έως -7,5 °C. Επιφάνεια θαλάσσης καλυμμένη υπό συμπαγών επιπλεόντων πάγων.

Κατά τη διάρκεια εργασιών πετρέλευσης, παρατηρήθηκε για ένα διάστημα υπερβολική λειτουργία αντλιών αλλά το πιστοποιητικό παραλαβής δε φανέρωνε παρατυπίες. Περίπου 6 τόνοι ξεχείλισαν από τα διπύθμενα μέσω του εξαεριστικού

αγωγού στις 1455 ώρες, για 3 ή 4 λεπτά. Η υπερχειλίση δεν έγινε αντιληπτή από το πλοίο εκείνη την ώρα.

□ *5 Φεβρουαρίου.*

Δήλωση παρεδόθη σε υπεύθυνο πράκτορα στις 1500 ώρες και την ίδια μέρα εκδόθηκε από τις αρχές του λιμένα ειδοποίηση για υπαιτιότητα σε μόλυνση του περιβάλλοντος κατά του πλοίου.

□ *5 Φεβρουαρίου.*

Ο πάγος περιορίστηκε σε έκταση μέχρι την εξαφάνιση του στις 11 Φεβρουαρίου.

□ *5-8 Φεβρουαρίου.*

Άρχισαν εργασίες καθαρισμού. Αριθμός πλοίων ρυπάνθηκε.

□ *13-15 Φεβρουαρίου.*

Περαιτέρω καθαρισμός λιμένα.

□ *26 Φεβρουαρίου - 2 Μαρτίου.*

Περαιτέρω καθαρισμός λιμένα.

□ *10 Μαρτίου.*

Εκ νέου μόλυνση πετρελαίου.

□ *14 Μαρτίου.*

Πετρέλαιο ανεβρεθεί σε ανοιχτό χώρο όπισθεν της προβλήτας.

□ *14 Μαρτίου.*

Προταθεί καθαρισμός λιμένα.

Προσελήφθη δύτης.

Εργασίες καθαρισμού χρησιμοποιώντας διάφορα σκάφη συνεχίστηκε έως την 14^η Ιουνίου.

□ *13 Μαΐου.*

Ενημέρωση P&I Club.

□ *18-21 Μαΐου.*

Αρχική επιθεώρηση υπό του ομίλου διενεργήθηκε.

□ *15 Ιουνίου.*

Άρχισαν εργασίες καθαρισμού κάτω από την προβλήτα.

□ *2 Ιουλίου.*

Τελείωσαν οι εργασίες καθαρισμού κάτω από την προβλήτα.

□ *5-7 Ιουλίου.*

Καθαρίστηκε η εξωτερική προβλήτα.

□ *9 Ιουλίου.*

Τελική αποδοχή εργασιών απορρύπανσης μετά από επιθεώρηση.

Το κόστος των εργασιών καθαρισμού ειπώθηκε ότι έφτασε τα 1.851.000 \$Η.Π.Α.

Το P&I Club διαπραγματεύθηκε με αυτό που τότε ήταν οι αρχές της Ανατολικής Γερμανίας για τη μείωση των απαιτήσεων. Ο τελικός διακανονισμός που συμφωνήθηκε και από τις δύο πλευρές ήταν 650.000 \$Η.Π.Α.

ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Οι απαιτήσεις για περιστατικά συγκρούσεως διαφέρουν από έτος σε έτος αλλά κυμαίνονται μεταξύ 3% έως 8% επί των απαιτήσεων που εγείρονται κατά του Ομίλου. Μεγάλο μέρος τέτοιων απαιτήσεων γίνονται σε περιορισμένη ορατότητα όπου η εσφαλμένη χρήση του RADAR είναι ένας από τους παράγοντες της σύγκρουσης.

Ο Όμιλος παρέχει, πως μια σύγκρουση μπορεί να επιφέρει μεγάλες απαιτήσεις κατά του προσηχθέντος πλοίου, επίσης καλύπτει τις ζημίες στο άλλο πλοίο κ.λ.π. και όχι τις ζημίες του δικού του πλοίου.

Γενικά οι συγκρούσεις συμβαίνουν επειδή κάποιος κάνει ένα λάθος ή δεν ακολουθεί τους Διεθνείς Κανόνες Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα.

Όλοι γνωρίζουμε ότι αν κάνουμε μια δουλειά για αρκετό καιρό, γινόμαστε απρόσεκτοι και απλοποιούμε τις διαδικασίες, οι οπτήρες γέφυρας δε διαφέρουν. Ας δούμε μερικές από τις αρχές τήρησης φυλακής:

- Προετοιμασία τήρησης φυλακής.

α) Η σύνθεση της φυλακής πρέπει να είναι επαρκής και σύμφωνη με τις επικρατούσες συνθήκες και περιστάσεις. Είναι αναγκαία η διατήρηση μια σωστή φυλακή οπτηρών.

β) Όταν αποφασίζεται η σύνθεση της φυλακής, οι ακόλουθοι παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη:

- Η γέφυρα δεν εγκαταλείπεται ποτέ χωρίς παρακολούθηση.
- Καιριές συνθήκες και αν είναι μέρα ή νύχτα.
- Απόσταση από κινδύνους ναυσιπλοΐας.
- Κατάσταση ναυσιπλοϊών βοηθημάτων.
- Αν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με αυτόματη πηδαλιουχία.

- Κατάσταση για καθήκον.

Η επάρκεια του αξιωματικού γέφυρας δεν πρέπει να μειώνεται από κόπωση, ασθένεια, ποτά, φάρμακα, ναρκωτικά κ.λ.π.

- Ναυσιπλοΐα.

- Ταξίδι κατάλληλα σχεδιασμένο.
- Καταγραφή θέσεως πλοίου σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Αξιωματικοί να γνωρίζουν τα ναυσιπλοϊκά βοηθήματα του πλοίου.
- Δεν πρέπει να ανατίθενται άλλα καθήκοντα στον Αξιωματικό που ασχολείται με την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου.

- Ναυτιλιακός εξοπλισμός.

Πρέπει να γίνεται πλήρης χρήση όλων των ναυτιλιακών βοηθημάτων του πλοίου και ο Αξιωματικός Φυλακής δεν πρέπει να διστάζει να χρησιμοποιήσει το τιμόνι, τη μηχανή, και τη σφυρίχτρα αν οι περιστάσεις το απαιτούν.

- Ναυσιπλοϊκά καθήκοντα και υπευθυνότητες.

Ο αξιωματικός φυλακής πρέπει:

- Να τηρεί φυλακή στη γέφυρα μέχρι να αντικατασταθεί.
- Να είναι υπεύθυνος για ασφαλή ναυσιπλοΐα.
- Να ειδοποιεί τον Πλοίαρχο αν αμφιβάλλει για οτιδήποτε.
- Να παραδίδει τη φυλακή στον Αξιωματικό που θα τον αντικαταστήσει αν ο τελευταίος είναι ικανός να διεκπεραιώσει τα καθήκοντα του με επάρκεια. Αν υπάρχει αμφιβολία γι' αυτό να ειδοποιεί τον Πλοίαρχο.
- Να καταγράφει κανονικά τις κινήσεις και δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της τήρησης φυλακής.

- Φυλακή Οπτηρών.

Μια κανονική φυλακή οπτηρών πρέπει να διατηρείται συνεχώς.

- Ναυσιπλοΐα με Πλοηγό επιβιβασμένο.

Η παρουσία πλοηγού επί πλοίου δεν απαλλάσσει τον Πλοίαρχο ή τους αξιωματικούς φυλακής από τα καθήκοντα τους και τις υποχρεώσεις τους για την ασφάλεια του πλοίου.

- Προστασία του θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος από μόλυνση επί του πλοίου και υπακοή στους ισχύοντες κανονισμούς για τη ρύπανση.

Στην ατυχή περίπτωση που θα συμβεί σύγκρουση, είναι ουσιώδες ότι η σωστή διαδικασία θα τηρηθεί μετά τη σύγκρουση.

Όταν όλα τα βήματα έχουν ληφθεί για την ασφάλεια της ζωής και την ασφάλεια των πλοίων, τα ονόματα των λιμένων νηολόγησης καθώς και τα ονόματα των λιμένων αναχωρήσεως των πλοίων και προορισμού τους θα πρέπει να ανταλλαχθούν.

Κατά το συντομότερο δυνατό μετά το γεγονός όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες για το συμβάν πρέπει να καταχωρηθούν στο επίσημο ημερολόγιο. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ενημερωθούν και με τη σειρά τους να ειδοποιήσουν το P&I Club και τους Ασφαλιστές Σκάφους και Μηχανής.

Οι χάρτες που χρησιμοποιούνται εκείνη την ώρα (του γεγονότος) να κρατηθούν και να μη σβηστούν γιατί ίσως χρησιμοποιηθούν σε κάποιο δικαστήριο. Τα όποια φύλλα υποτυπώσεως RADAR να κρατηθούν για δικαστική χρήση.

Οποιαδήποτε πρόχειρα φύλλα χαρτιού κ.λ.π. που είναι γραμμένο οτιδήποτε μπορεί να συνδεθεί με το ατύχημα πρέπει να φυλαχτούν.

Οτιδήποτε φωτογραφίες ληφθούν σχετικές με το γεγονός πρέπει να φυλαχτούν.

Εκτός από τις θεσμοθετημένες απαιτήσεις αναφοράς της σύγκρουσης, οι ιδιοκτήτες θα χρειαστεί να ειδοποιήσουν τους Ασφαλιστές Σκάφους και Μηχανής τους και το P&I Club το δυνατόν συντομότερα.

Οι τύποι των απαιτήσεων, που καλύπτονται απ' τα P&I Club σε περιπτώσεις σύγκρουσης ανήκουν στις εξής κατηγορίες:

- Ευθύνη για το φορτίο και το προσωπικό επί του άλλου πλοίου.
- Ευθύνη έναντι του ιδιοκτήτη για ζημιά γενόμενη επί του άλλου πλοίου σε συνάθροιση με το R.D.C.
- Ευθύνη στους επιβάτες του άλλου πλοίου.

Είναι ασυνήθιστο για ένα πλοίο να φέρει την ευθύνη 100% για μια σύγκρουση. Οι Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεως στη θάλασσα (κανών 17β) δηλώνουν: «Όταν για οποιοδήποτε λόγο το πλοίο που πρέπει να κρατήσει την πορεία και ταχύτητα του βρίσκεται τόσο κοντά ώστε η σύγκρουση δεν μπορεί να αποφευχθεί με χειρισμό μόνο του φυλάσσοντος πλοίου, θα ενεργήσει έτσι ώστε να βοηθήσει κατά το καλύτερο δυνατό στην αποφυγή σύγκρουσης.»

ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ ΑΝΕΥ ΕΠΑΦΗΣ

Αυτές οι αποζημιώσεις και έξοδα προκύπτουν ως αποτέλεσμα ζημίας προκαλούμενης σε άλλο πλοίο με οποιοδήποτε άλλο τρόπο εκτός της σύγκρουσης.

Ας δούμε ένα παράδειγμα:

Το αναφερόμενο ατύχημα συνέβη καθώς το πλοίο «Α» διέσχισε το κανάλι Βικτόρια στο Μπέλφαστ Βόρεια Ιρλανδία, προκαλώντας στο πλοίο «Β» βίαια πρόσκρουση στην αποβάθρα με τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- i) Ζημία στη σιάλα του πλοίου.
- ii) Λύγισμα των χειραγωγών
- iii) Λύγισμα στη σιάλα πρόσβασης στη γέφυρα, από το κατάστρωμα.
- iv) Ο γερανός εφοδίων στο πρυμίο κατάστρωμα κόπηκε από τη βάση του.

Δηλώθηκε από τον Πλοίαρχο του πλοίου «Α» ότι το πλοίο έπλεε με μειωμένη ταχύτητα, λαμβανομένων υπ' όψη του βάρους του νερού κάτω από την τρόπιδα και το πιθανό αποτέλεσμα της επιβύθισης (squat).

Αναφέρθη επίσης ότι τα σχοινιά πρόσδεσης του πλοίου «Β» ήταν χαλαρά. Οι λιμενικές αρχές συμβουλεύουν όλα τα πλοία να τεντώνουν τα σχοινιά.

Συμπέρασμα:

Και οι δύο πλευρές ισχυρίζοντο ότι είχαν δίκιο.

Ανεξάρτητοι μάρτυρες κατέθεσαν ότι τα σχοινιά του πλοίου «Β» τεντώνονταν τακτικά και ήταν τεντωμένα τη στιγμή του ατυχήματος. Αυτό το στοιχείο ήταν σημαντικό ώστε να αποφασισθεί ότι η ευθύνη βάραινε το πλοίο «Α».

Αυτό το περιστατικό και άλλα δείχνουν τη σπουδαιότητα της τήρησης σωστής φυλακής στο λιμάνι όπως και εν πλω. Στο ημερολόγιο πρέπει να κρατείται το πότε και γιατί τα σχοινιά τεντώθηκαν.

Σε περίπτωση που εγερθούν οποιοσδήποτε απαιτήσεις εναντίον καταχωρημένου πλοίου, ο Πλοίαρχος πρέπει να επικοινωνήσει με τον ιδιοκτήτη, ο οποίος με τη σειρά του θα ειδοποιήσει το P&I Club, δίνοντας πληροφορίες για το περιστατικό και τις απαιτήσεις που εγέρθηκαν εναντίον του πλοίου ή να έρθει σε επαφή όσο το δυνατόν συντομότερα με τον τοπικό αντιπρόσωπο του P&I Club.

ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

Όπου αναφέρθη ζημιά σε ιδιοκτησία, είναι σημαντικό, όπου είναι δυνατόν, η συλλογή πληροφοριών από μάρτυρες και η καταγραφή των πραγματικών ορατών ζημιών που έγιναν τη στιγμή εκείνη. Φωτογραφίες υπό παρουσία μαρτύρων, χρονογραφημένες και υπογεγραμμένες θα μπορούσαν να αποδειχθούν πολύτιμες σε κάθε διαφωνία για την αναφερόμενη ζημιά.

Όταν εγερθεί μια απαίτηση κατά καταχωρημένου πλοίου, ο Πλοίαρχος πρέπει να ειδοποιήσει τον ιδιοκτήτη και τον τοπικό αντιπρόσωπο το δυνατόν συντομότερο ώστε μια επισταμένη επιθεώρηση να γίνει το συντομότερο δυνατό.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Όταν έχει συμβεί μια απώλεια όπως βύθιση, απώλεια φορτίου ή ένα συμβάν που μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στη ναυσιπλοΐα, η θέση πρέπει να καταγραφεί με ακρίβεια και να αναφερθεί στις λιμενικές αρχές ή στο πλησιέστερο παράκτιο ραδιοσταθμό ώστε να αποσταλούν Ναυτιλιακές Οδηγίες.

Αν το πλοίο έχει προσαράξει και δεν μπορεί να κινηθεί με τα δικά του μέσα και αν κινδυνεύει να βυθιστεί ή πρέπει να εγκαταλειφθεί, τότε πρέπει όλα τα σχετικά στοιχεία συγκεντρώθηκαν π.χ. χάρτες, ημερολόγια κ.α., αλλά θυμηθείτε η ασφάλεια του πληρώματος είναι υπεράνω όλων.

Στις περισσότερες ναυτικές χώρες ο νόμος υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να μετακινεί το πλοίο ή ναυάγιο ή φορτίο αν είναι πραγματικός ή πιθανός κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα ή κίνδυνος μόλυνσης. Η ακριβής ευθύνη του πλοιοκτήτη διέπεται από το νόμο και τους τοπικούς ή διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν στην περιοχή.

Ο Πλοιοκτήτης ίσως έχει καθήκον να φωτίσει και να ποντίσει σημαντήρες στο ναυάγιο. Κανονικά, η σχετική τοπική αρχή θα φωτίσει και θα ποντίσει σημαντήρες στο ναυάγιο και θα χρεώσει τους ιδιοκτήτες. Μερικές ναυτιλιακές αρχές επίσης έχουν το δικαίωμα να φωτίσουν και να σημάνουν τις θέσεις των ναυαγίων. Σ' αυτή την περίπτωση, ο Πλοιοκτήτης ίσως καλύψει τις υποχρεώσεις του να φωτίσει και να σημειώσει το εμπόδιο ειδοποιώντας τις αρχές.

Θα πρέπει, όμως, να μάθει ποιες απ' αυτές τις συνθήκες ισχύουν.

Το P&I Club πρέπει να ειδοποιηθεί για την απώλεια το δυνατόν συντομότερο ώστε να μπορέσουν να βοηθήσουν και να συμβουλευθούν ώστε τα έξοδα να ελαχιστοποιηθούν. Στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κοινό συμφέρον του Πλοιοκτήτη και του P&I Club να κάνουν τους δικούς τους διακανονισμούς για τη μετακίνηση του εμποδίου, καθώς θα μπορέσουν έτσι να ασκήσουν έλεγχο των εξόδων.

Όταν το ναυάγιο ή εμπόδιο προκύπτει από σύγκρουση, ο πλοιοκτήτης ίσως διαταχθεί να μετακινήσει το ναυάγιο ή εμπόδιο, από τις αρχές, έστω και αν δεν είναι ο υπεύθυνος. Υπό αυτές τις περιστάσεις πρέπει να συμμορφωθεί με την

εντολή και να απαιτήσει κάλυψη εξόδων από τον ιδιοκτήτη του πλοίου του υπεύθυνου για τη σύγκρουση.

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Όποτε ένα πλοίο ρυμουλκείται από άλλο πλοίο ή ρυμουλκεί άλλο πλοίο, είναι καθήκον των πλοιοκτητών να ασκήσουν έλεγχο για να βεβαιωθούν ότι τα πλοία τους δεν προκαλούν ζημία το ένα στο άλλο, σε άλλο πλοίο ή ιδιοκτησία τρίτου. Αν ένα πλοίο ρυμουλκείται από άλλο πλοίο και προκαλέσει απώλεια ή ζημία σε άλλο πλοίο ή τρίτο μέρος, το πλοίο ή ρυμουλκικό ή και τα δύο ίσως είναι υπεύθυνα για την απώλεια ή ζημία.

Σε μερικές χώρες όμως, το ρυμουλκικό ή ρυμουλκούμενο πλοίο θεωρείται να είναι υπηρέτης του ρυμουλκούμενου. Υπό αυτές τις συνθήκες ο ιδιοκτήτης του ρυμουλκούμενου είναι υπεύθυνος έναντι τρίτων για οποιαδήποτε αμέλεια ή λάθος του ρυμουλκούντος πλοίου (ρυμουλκικού).

Αν υπογραφεί συμβόλαιο ρυμούλκησης, τότε η υπευθυνότητα θα είναι μεταξύ ρυμουλκικού και ρυμουλκούμενου πλοίου για απαιτήσεις τρίτων και θα σημειώνεται στους όρους του συμβολαίου.

Αν ένα καταχωρημένο πλοίο πρόκειται να ρυμουλκηθεί, με συμβόλαιο ρυμούλκησης που προβλέπει όρους ασυνήθιστους και εγκεκριμένους από το P&I, τότε το Μέλος πρέπει να πάρει έγκριση από τους Διευθυντές και ίσως ζητηθεί επιπλέον ασφάλιστρο.

Τα συνήθη συμβόλαια ρυμούλκησης είναι:

- Συνθήκη Ρυμούλκησης U.K
- TOWCON το οποίο είναι παρόμοιο με ναυλοσύμφωνο ταξιδιού πληρωτέο κατ' αποκοπή.
- TOWHIRE το οποίο είναι παρόμοιο με ναυλοσύμφωνο χρόνου πληρωτέου σε ημερήσια βάση.

Υπάρχουν άλλα συμβόλαια ρυμούλκησης όπως το Σκανδιναβικό και Ολλανδικό συμβόλαιο ρυμούλκησης αυτά είναι παρόμοια με το συμβόλαιο U.K. αλλά όχι ταυτόσημα.

Αν το καταχωρημένο πλοίο πρόκειται να ρυμουλκήσει άλλο πλοίο ή αντικείμενο, τότε πρέπει να ζητηθεί η συμβουλή του P&I για τον τύπο του συμβολαίου ρυμούλκησης που θα καταρτισθεί.

Συνήθως τα P&I αποδέχονται τους ακόλουθους τύπους συμβολαίου:

- Συνθήκη Ρυμούλκησης U.K.
- TOWCON ή TOWHIRE

- Συνθήκη Συμφωνίας Διασώσεων των LLOYD'S
- Αναγνωρισμένο συμβόλαιο που θα περιλαμβάνει ειδική συμφωνία.

Όποτε ένα πλοίο ρυμουλκεί ή ρυμουλκείται, είναι ουσιώδες, για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα απώλειας ή ζημιάς κατά τη διάρκεια της επιχείρησης, η σωστή λειτουργία π.χ. εγκατάσταση σωστής επικοινωνίας μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου, βεβαίωση ότι οι φυλακές οργανώνονται κανονικά και οι άγκυρες είναι σε ετοιμότητα για άμεση χρήση.

Σε όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις που εξετάσαμε είδαμε ότι το P&I Club βρίσκεται εκεί για να βοηθήσει τον πλοιοκτήτη. Είναι επομένως, προς όφελος του πλοιοκτήτη να συμμορφώνεται με τους κανόνες και τις υποχρεώσεις που ορίζουν, ότι το Μέλος θα πρέπει να δώσει έγκαιρη ειδοποίηση στους Διευθυντές για κάθε περιστατικό που ίσως εγείρει απαιτήσεις. Έτσι το P&I Club γίνεται μια επέκταση του γραφείου του ιδιοκτήτη και ο Όμιλος θα είναι εκεί να βοηθήσει και θα είναι σε θέση να συμβουλεύει τον πλοιοκτήτη όταν ένα περιστατικό συμβεί και οι απαιτήσεις εγερθούν ή υπάρχει περίπτωση να εγερθούν.










ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : « Πρόληψη απώλειας ΙΙ » - ΜΕΡΗ 1,2 & 3 -

Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τις σημαντικές αρχές που εμπλέκονται στη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης και τις ευθύνες που επωμίζεται το Μέλος και συχνά ο Πλοίαρχος του πλοίου. (**ΜΕΡΗ 1 2 3**)

ΜΕΡΟΣ (1)

ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Δ Ο Μ Η	
	Συμβόλαια Μεταφοράς
	Κανόνες της Χάγης
	Κανόνες της Χάγης ΒΙΣΜΠΥ
	Υποχρέωση του μεταφορέα να καταστήσει το πλοίο αξιόπλο
	Διεκπεραίωση Ελέγχων
	Πρόληψη απώλειας – Περιορισμός απαιτήσεων φορτίου
	Κανόνες Αμβούργου

Όταν το φορτίο μεταφέρεται με ένα πλοίο υπογράφεται ένα συμβόλαιο μεταφοράς, μεταξύ του ατόμου που επιθυμεί να στείλει τα αγαθά του δια θαλάσσης (φορτωτή) και τον ιδιοκτήτη ή ναυλωτή ή τον διαχειριστή του πλοίου (μεταφορέας). Συνήθως ο μεταφορέας είναι ο πλοιοκτήτης.

Έτσι, ένα συμβόλαιο μεταφοράς καθορίζει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του φορτωτή και του μεταφορέα και ο μεταφορέας αντιμετωπίζει ενδεχομένως πολλές ευθύνες αν δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Τα πιο συνηθισμένα παραδείγματα συμβολαίων θαλάσσιας μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο (C/P, Charter-party) και η

φορτωτική (B/L, Bill of lading) (παρόλο που το τελευταίο έγγραφο τεχνικά παρέχει μόνο αποδεικτικά για τους όρους ενός συμβολαίου μεταφοράς και δεν είναι από μόνο του συμβόλαιο). Δεν είναι παράξενο για δυο συμβόλαια να έχουν κοινή ισχύ και περιστασιακά μεταξύ των δύο συμβολαίων μπορεί να υπάρξει αντιπαράθεση.

Είναι ευκολότερο να καταλάβουμε το γιατί ένας φορτωτής ή ένα άλλο άτομο σχετικά με τα αγαθά προβάλλει απαιτήσεις για απώλεια ή καταστροφή φορτίου, αν εκτιμήσετε δύο στοιχειώδεις αρχές.

Η πρώτη αρχή είναι ότι ο μεταφορέας αναλαμβάνει ευθύνη για την παρουσία άλλων και πρέπει να την προσέχει. Αν η παρουσία καταστραφεί ενώ είναι στη φροντίδα του μεταφορέα, ο μεταφορέας πρέπει να επανορθώσει τη ζημιά.

Η δεύτερη αρχή είναι ότι ο μεταφορέας έχει δεχθεί να μεταφέρει παρουσία από το ένα μέρος στο άλλο για μια συμφωνημένη αμοιβή. Όχι μόνο πρέπει ο μεταφορέας να προσέξει καλά την παρουσία αλλά πρέπει να την παραδώσει ασφαλής στον προορισμό της.

Πριν προχωρήσουμε και εξετάσουμε τους συνήθεις λόγους από τους οποίους προέρχονται οι απαιτήσεις για ζημίες φορτίων κατά ενός Μέλους, θα έχουμε μια γρήγορη ματιά στους κανόνες που ενσωματώνονται σε πολλά συμβόλαια μεταφοράς.

KANONEΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Κατά το τελευταίο μισό του 19^{ου} αιώνα υπήρχε μια αυξανόμενη δυσανεμία ανάμεσα στους ιδιοκτήτες φορτίων και στους ασφαλιστές τους με τους νόμους που διευθετούσαν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα για καταστροφή αγαθών όταν ήταν υπό την εποπτεία του. Αυτό οφειλόταν σε ένα αυξανόμενο αριθμό από προστατευτικούς και περιοριστικούς κανόνες στο συμβόλαιο το οποίο μείωνε σημαντικά τις υποχρεώσεις, επί του φορτίου, των μεταφορέων.

Υπήρχε μια αυξανόμενη απαίτηση να καθιερωθεί ένας αμφίδρομος κώδικας κανόνων για τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών. Μετά από μακροχρόνιες συζητήσεις μεταξύ ιδιοκτητών και ασφαλιστών, πραγματοποιήθηκε μια διεθνής διάσκεψη για το Ναυτικό Δίκαιο στις Βρυξέλες. Η διάσκεψη αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τον καταρτισμό μιας σειράς κανόνων γνωστών ως Κανόνων της Χάγης. Η διεθνής αυτή διάσκεψη υπεγράφη από πολλές χώρες στις Βρυξέλες το 1924.

Ο σκοπός των Κανόνων της Χάγης ήταν να καθιερώσουν έναν ομοιότυπο κώδικα για τη μεταφορά φορτίων που μεταφέρονταν με φορτωτικές (B/L).

Τα κράτη που εφαρμόζουν τους κανόνες της Χάγης συνήθως τους ενσωματώνουν στο δίκαιο που αφορά τις εξαγωγές τους.

Ευθύνες Μεταφορέων (Άρθρο III Κανόνες 1 και 2).

Το βασικό είναι ότι οι Κανόνες επιβάλλουν βασικές ευθύνες και καθήκοντα στο Μεταφορέα. Οι κύριες υποχρεώσεις του είναι:

- Ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλλει φροντίδα για να καταστήσει το πλοίο του αξιόπλοιο και άξιο φορτίου (seaworthy and cargoworthy).
- Το φορτίο, όταν είναι στη φροντίδα του μεταφορέα, πρέπει να φροντίζεται κανονικά και προσεκτικά.
- Όταν το φορτίο παραδίδεται στη φροντίδα του μεταφορέα, ο πλοιοκτήτης πρέπει να εκδώσει φορτωτική στον φορτωτή για το φορτίο που παρέλαβε.

Δικαιώματα και Απαλλαγές του Μεταφορέα (άρθρο IV καν.2)

Οι Κανόνες επίσης ορίζουν τα δικαιώματα και τις απαλλαγές του μεταφορέα. Ο μεταφορέας πρέπει να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις τις σχετικές με την αξιοπλοΐα και την αξιοφορτωσύνη του πλοίου του, επιβεβλημένες από το άρθρο III κανών 2, πριν του επιτραπεί να επικαλεσθεί οποιονδήποτε άλλον όρο που απαλλάσσει από ευθύνες λόγω απώλειας ή καταστροφή όπως ορίζεται στο Άρθρο IV κανόνας 2.

Ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο θα είναι υπεύθυνο για την απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου, την προερχόμενη από:

- Σφάλματα ή παραβλέψεις στη διαχείριση του πλοίου τα οποία μπορεί έμμεσα να επιδράσουν στο φορτίο.
- Φωτιά, εκτός αν προέρχεται από λάθος πράξη ή εν γνώση και συναίνεση του μεταφορέα.
- Διάσωση ή προσπάθεια σωτηρίας ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα.
- Ανεπαρκή συσκευασία ή ανεπάρκεια σημάτων.

Χρονικό Όριο Παραγραφής (Άρθρο III κανόνας 6).

Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης οι ιδιοκτήτες του φορτίου πρέπει να καταθέσουν αγωγή για απώλεια ή καταστροφή μέσα σε ένα χρόνο από τη στιγμή την οποία τα αγαθά παρεδόθησαν, ή έπρεπε να παραδοθούν αλλιώς ο μεταφορέας απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη.

Περιορισμός της Ευθύνης. (Άρθρο IV κανόνας 5).

Αν ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή καταστροφή σε αγαθά (συσκευασμένα) οι Κανόνες επιτρέπουν στο μεταφορέα να περιορίσει την ευθύνη του ανάλογα με τον αριθμό των μονάδων συσκευασίας.

KANONES THΣ XAΓHΣ VISBY

Το 1968 οι Κανόνες της Χάγης ανανεώθηκαν και συμπληρώθηκαν ώστε να συμπορεύονται με τις ανάγκες της μοντέρνας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οι συμπληρωμένοι Κανόνες είναι γνωστοί ως Κανόνες της Χάγης- Visby και είναι στην ευρεία τους έννοια παρόμοιοι με τους κανόνες της Χάγης.

Μια σημαντική αλλαγή υπήρξε η αύξηση του ορίου απαλλαγής της ευθύνης του μεταφορέα. Αυτό έγινε επειδή το ποσόν που εισέπρατταν οι ιδιοκτήτες φορτίου όταν ο μεταφορέας επικαλείτο τον κανόνα για περιορισμό της ευθύνης του, είχε μειωθεί κατά πολύ με την πάροδο των ετών αφού κατά πρώτον η τιμή μονάδας για τον περιορισμό της ευθύνης ορίστηκε το 1924.

Μια άλλη κύρια αλλαγή υπήρξε η εισαγωγή του «Κανόνα εμπορευματοκιβωτίου». Αυτός ο κανόνας καθορίζει αν το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να θεωρηθεί ως ενιαία μονάδα ή εναλλακτικά, αν οι μεμονωμένες συσκευασίες εντός του εμπορευματοκιβωτίου μπορούν να θεωρηθούν ως ξεχωριστές μονάδες για το σκοπό του περιορισμού της ευθύνης.

Όπως δηλώθηκε στο κεφάλαιο 4, υπονοείται ότι όπου το φορτίο μεταφέρεται με συμβόλαιο μεταφοράς ο Όμιλος απαιτεί στο συμβόλαιο αυτό να ενσωματώνονται οι κανόνες της Χάγης ή οι κανόνες της Χάγης Visby. Αν το συμβόλαιο της μεταφοράς δεν υπάγεται στους κανόνες της Χάγης, οι Διευθυντές, ίσως, περιορίσουν τις εγειρόμενες απαιτήσεις από το συμβόλαιο στο βαθμό των υπευθυνοτήτων που ορίζουν οι κανόνες της Χάγης.

Έχοντας δει τους Κανόνες της Χάγης και τους Κανόνες της Χάγης Visby (συνοπτικά γνωστούς ως οι «Κανόνες») και τι προσπαθούν να επιτύχουν θα κοιτάξουμε τώρα λεπτομερέστερα κάθε σημαντική υποχρέωση που οι κανόνες επιβάλλουν στο μεταφορέα και θα προσπαθήσουμε να υποδείξουμε τρόπους ώστε να αποφευχθούν υπαιτιότητες για απώλεια ή ζημιά στο φορτίο.

Απλώς για να το ξεκαθαρίσουμε, όταν οι κανόνες αναφέρονται στο μεταφορέα στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων αυτός θα είναι ο πλοιοκτήτης.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΣΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΑΞΙΟΠΛΟΥ

Ο μεταφορέας πρέπει να "καταβάλλει προσήκουσα επιμέλεια" να καταστήσει το πλοίο αξιόπλου. Πρώτα απ' όλα πρέπει να είμαστε σίγουροι για το τι είναι αξιόπλου πλοίο.

- *Αξιόπλου Πλοίο.*

Ένα πλοίο είναι αξιόπλοο αν μπορεί να αποπλεύσει για το ταξίδι και να συνεχίσει στη θάλασσα σε κατάσταση κατάλληλη να αντεπεξέλθει στις συνηθισμένες συνθήκες του θαλάσσιου περιβάλλοντος χωρίς πιθανότητας κινδύνου ή ζημίας στο πλοίο ή το φορτίο προκύπτουσα από δυσλειτουργία του πλοίου ή από συνηθισμένες περιβαλλοντολογικές συνθήκες.

Με απλά λόγια αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση με έμφαση στο:

- Σκάφος και εξοπλισμός.
- Κύτη φορτίου και εξοπλισμό φορτίου.
- Επάνδρωση και διαδικασίες.

- Η σημασία της "Προσήκουσας επιμέλειας".

Ενεργώντας με την προσήκουσα επιμέλεια ο πλοιοκτήτης αναμένεται να φροντίσει να καταστήσει το πλοίο απόπλοο πριν από κάθε ταξίδι.

Αν απολεσθεί φορτίο ή σημειωθεί ζημία κατά το ταξίδι οι ναυλωτές ή δικαιωματικά ιδιοκτήτες του φορτίου (συχνά αναφέρονται ως ενδιαφερόμενοι φορτίου) θα θέσουν το θέμα αν αυτή (απώλεια ή ζημία) ήταν αποτέλεσμα μη προσήκουσας επιμέλειας για την αξιοπλοΐα του πλοίου.

Αν μπορεί να αποδειχθεί ότι:

- i) Οποιαδήποτε ανεπάρκεια θα ήταν δυνατόν να διαπιστωθεί με προσεκτικό έλεγχο του πλοίου πριν διενεργηθεί το ταξίδι, και
- ii) ένας προσεκτικός ιδιοκτήτης θα είχε επισκευάσει αυτή την ανεπάρκεια πριν επιτρέψει στο πλοίο να ανοιχθεί στη θάλασσα, τότε ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή ζημία.

Αν η πλευρά των φορτωτών θεμελιώσει δικαίωμα για απαίτηση λόγω αναξιοπλοΐας του πλοίου, εναπόκειται στο μεταφορέα να αποδείξει ότι κατέβαλλε την προσήκουσα επιμέλεια για να κάνει το πλοίο του αξιόπλοο.

Ο πλοίαρχος ως νόμιμος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο, είναι υπεύθυνος για να βεβαιωθεί ότι ασκήθηκε η προσήκουσα επιμέλεια και όλοι οι αναγκαίοι έλεγχοι ή επισκευές πραγματοποιήθηκαν. Μερικές εταιρίες όμως έχουν επιθεωρητές που επιβλέπουν αυτή τη δουλειά και εγριίνουν όποια επισκευή ή συντήρηση πρέπει να γίνει.

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ ΕΛΕΓΧΩΝ

Ένα πλοίο είναι μια πολύπλοκη κατασκευή, που περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό μηχανικών αντικειμένων, εξοπλισμού, βοηθημάτων που όλα απαιτούν επιθεώρηση και συντήρηση για να βεβαιωθούμε ότι θα λειτουργήσουν καλά.

Οι νηογνώμονες και η νομοθεσία απαιτούν ένα πλοίο να πραγματοποιεί έναν αριθμό λεπτομερών περιοδικών επιθεωρήσεων που γίνονται από εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές για να εξασφαλισθεί ότι το πλοίο παραμένει σε ικανοποιητική κατάσταση όσον αφορά το σκάφος, τη μηχανή, τα βοηθητικά μηχανήματα, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα, τα μέσα ραδιοεπικοινωνίας κ.λπ. Ακόμη και αν ένα πλοίο κατέχει ισχύοντα πιστοποιητικά εκδοθέντα υπό αυτών των επιθεωρητών, εξακολουθεί να είναι απαραίτητο για το μεταφορέα να δείξει ότι πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι με επιμέλεια, για τη βεβαίωση ότι το πλοίο ήταν πραγματικά αξιόπλοο και ειδικά άξιο φόρτου.

Το όριο των ελέγχων που πρέπει να γίνουν πριν από κάθε ταξίδι δεν είναι του ορίου μιας γενικής επιθεώρησης, αλλά περιλαμβάνει και απαιτεί τη διεκπεραίωση ελέγχων υπό του Πλοιάρχου και του πληρώματος με τρόπο επαγγελματικό και όπως ορίζουν οι κανόνες της ναυτοσύνης.

Συντήρηση ρουτίνας στο πλοίο πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να γίνεται μεθοδικά και σε συνεχή βάση, παρόλο που για πρακτικούς λόγους, μέρος της εργασίας αυτής μπορεί να γίνει μόνο στο λιμάνι. Εργασιακή εμπειρία μπορεί να υποδείξει αντικείμενα του εξοπλισμού που χρειάζονται έλεγχο σε σχετικά μικρά χρονικά διαστήματα.

Ο όλος σκοπός της διενέργειας ελέγχων είναι να προσδιοριστεί που "χρειάζεται συντήρηση και επισκευές για τη εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας του εξοπλισμού μέχρι τη στιγμή που ο εξοπλισμός αυτός θα επιθεωρηθεί και θα επισκευαστεί και πάλι. Οι όποιες επισκευές που πραγματοποιήθηκαν πρέπει επίσης να ελεγχθούν επισταμένα για να βεβαιωθούμε ότι έγιναν κανονικά.

Αν μέρος του εξοπλισμού δεν λειτουργήσει, η υπόθεση θα είναι ότι δεν ελέγχθη κανονικά. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δείξει πως η βλάβη του εξοπλισμού δεν ήταν λόγω έλλειψης επιμέλειας στον έλεγχο και ότι δε θα μπορούσε να εξακριβωθεί με λογική επιθεώρηση.

- Οργάνωση και διαδικασίες εν πλω.

Είδαμε γιατί είναι σημαντικό να ελέγχουμε το πλοίο, εξοπλισμό, μηχανήματα, κύτη φορτίου και εξοπλισμό φορτίου πριν ξεκινήσει ένα ταξίδι.

Η υπευθυνότητα γι' αυτό εναποτίθεται στον πλοιοκτήτη και θα είναι επιτυχής εάν υπάρχει καλή εν πλω οργάνωση και κατάλληλη καθοδήγηση από τον πλοιοκτήτη ή τους αρμοδίους γι' αυτό Διευθυντές της εταιρίας.

Καμία οργάνωση δεν θα είναι όμως αποτελεσματική, εκτός αν υπάρχουν στο πλοίο κατάλληλα εκπαιδευμένα και προσοντούχα άτομα.

Ο κύριος ρόλος του Πλοίαρχου στην άσκηση προσηκούσης επιμέλεια θα είναι:

- Να εξουσιοδοτεί τους υπεύθυνους αξιωματικούς, με τον έλεγχο όλων των συσκευών, των μηχανημάτων, του εξοπλισμού καταστρώματος, μηχανοστασίου και κυτών. Παρόλο που ο Πλοίαρχος μεταβιβάζει αρμοδιότητες στους υφισταμένους του, ο Πλοίαρχος παραμένει, σε όλες τις περιπτώσεις, υπεύθυνος και η εργασία γίνεται υπό την εποπτεία του.
- Να βεβαιωθεί ότι ακολουθούνται διαδικασίες που έχουν σαν αποτέλεσμα ο έλεγχος και οι επισκευές να γίνονται αποτελεσματικά και όσο τακτικά απαιτούνται.
- Να βεβαιωθεί ότι κρατούνται αρχεία όλων των ελέγχων, επισκευών και συντηρήσεων που γίνονται.
- Να συζητεί με τους αξιωματικούς του τους λόγους για τους οποίους είναι απαραίτητο να γίνονται τακτικοί έλεγχοι.
- Να βεβαιωθεί ότι οι αξιωματικοί διαβάζουν τις εγκυκλίους του Ρ&Ι, άρθρα στην Ετήσια Αναφορά και άλλα έγγραφα της εταιρίας σχετικά με τον επιμελή έλεγχο.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ – ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Παρ' ότι πολλές απαιτήσεις γίνονται μετά την πάροδο μεγάλου χρονικού διαστήματος από το τέλος του ταξιδιού, τα έξοδα του Ομίλου εξαρτώνται από το αν το πλοίο είναι σε θέση να αποδείξει ότι έγιναν κατάλληλοι έλεγχοι πριν το την έναρξη του ταξιδιού.

Αποτυχία στην άσκηση, της προσηκούσης επιμέλεια να καταστεί το πλοίο αξιόπλοο είναι ο κύριος λόγος που προκαλεί απαιτήσεις φορτίου. Καθώς είναι σχεδόν αδύνατον να αναφερθεί ο κάθε έλεγχος που έπρεπε να γίνει, αξίζει να σημειωθεί ότι καλά οργανωμένα πλοία με σωστές διαδικασίες έχουν γενικά άριστα μητρώα απαιτήσεων.

Γενικά, ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί στην επιθεώρηση αντικειμένων όπως: καλύμματα κυτών, πόρτες φορτίου, κύτη φορτίου, δεξαμενές φορτίου, σκάλες προσβάσεως, αεραγωγοί, αγωγοί βυθομετρήσεως, σεντίνες, βαλβίδες, αντλίες φορτίου, θερμαντές, σύστημα αδρανούς αερίου, εγκατάσταση ψύξεως, γερανοί, φορτωτήρες, συστήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης, συστήματα πρόσδεσης.

Ορισμένοι τύποι απαιτήσεων φορτίου προκαλούν περισσότερη ανησυχία στον Όμιλο από τις άλλες και έτσι εμείς θα δούμε που εντοπίζονται τα

προβλήματα και θα προτείνουμε ελέγχους που πρέπει να κάνει ο Πλοίαρχος για να αποτρέψει τις απαιτήσεις.

KANONEΣ AMBOYRΓOY.

Μία ακόμη συνδιάσκεψη για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης έγινε στο Αμβούργο το 1978. Τα άρθρα τα οποία συμφωνήθηκαν σ' αυτήν είναι γνωστά ως Κανόνες Αμβούργου.

Παρ' ότι οι κανόνες της Χάγης και Χάγης - Visby αποτελούν μια ισορροπία μεταξύ των υποχρεώσεων του Μεταφορέως και των δικαιωμάτων / απαλλαγών αυτού, οι Κανόνες του Αμβούργου δεν ακολουθούν αυτή την τακτική. Αντιθέτως, σύμφωνα με τους Κανόνες του -Αμβούργου ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία, εκτός εάν αποδειχθεί ότι ο μεταφορέας έλαβε όλα τα λογικώς απαιτούμενα μέτρα, για την αποφυγή απώλειας ή ζημίας και των συνεπειών της.

Για να τεθούν εν ισχύ οι Κανόνες του Αμβούργου, έπρεπε η συνθήκη του 1978 να επικυρωθεί από τουλάχιστον 20 χώρες. Την 7^η Οκτωβρίου 1991, ελήφθη και η τελευταία από τις είκοσι επικυρώσεις, και έτσι οι Κανόνες του Αμβούργου τέθηκαν οριστικώς εν ισχύ την 1^η Νοεμβρίου 1992.

Θα ριζούμε μια σύντομη ματιά, στα Κύρια Άρθρα Κανόνων του Αμβούργου, θα δείξουμε τα σημεία εκείνα στα οποία υπάρχουν διαφορές μεταξύ των Κανόνων της Χάγης και της Χάγης - Visby.

- Πεδίον εφαρμογής.

Οι Κανόνες εφαρμόζονται στη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης, οι οποίες ορίζονται εκ συμβολαίου μεταφοράς εκτός ενός ναυλοσύμφωνου. Θα παρατηρήσουμε ότι όχι μόνον οι Κανονισμοί ισχύουν εάν οι καθορισμένοι λιμένες φορτοεκφορτώσεων ευρίσκονται σε κράτος που αναγνωρίζει τους Κανονισμούς του Αμβούργου, αλλά ισχύουν επίσης εάν η φορτωτική ή άλλο συμβόλαιο μεταφοράς έχει εκδοθεί σε κράτος το οποίο αναγνωρίζει τους κανόνες του Αμβούργου.

Αυτό το τελευταίο σημείο, είναι ένα σημαντικό νέο στοιχείο της εφαρμογής των Κανόνων του Αμβούργου, και σημαίνει ότι οι Κανόνες ισχύουν σε φορτωτικές εισαγωγής και εξαγωγής.

Για να επιτευχθεί αυτό είναι υποχρεωτικό σύμφωνα με τους Κανόνες, να έχει εισαχθεί σχετική ρήτρα στη φορτωτική. Με τον τρόπο αυτό οι Κανόνες θα πρέπει να εφαρμοσθούν και σε χώρες οι οποίες δεν έχουν κυρώσει τη συμφωνία.

- Ο μεταφορέας και η περίοδος ευθύνης αυτού.

Ο ορισμός του Μεταφορέα στους Κανόνες είναι πολύ γενικός συμπεριλαμβανομένου του ορισμού "οποιοδήποτε άτομο, στο όνομα του οποίου ένα συμβόλαιο μεταφοράς φορτίου δια θαλάσσης, έχει συναφθεί με έναν φορτωτή" και κανένας διαχωρισμός δε γίνεται μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Πάντως, ένας επιπλέον διαχωρισμός γίνεται μεταξύ "μεταφορέως" και "πραγματικού μεταφορέως" ο οποίος νοείται ως συμβαλλόμενος στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεσις του συμβολαίου.

Ο μεταφορέας, είναι υπεύθυνος για τα (μεταφερόμενα) αγαθά καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, αντίθετα με τους Κανόνες της Χάγης - Χάγης / Visby, όπου ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος από το σημείο φορτώσεως έως το σημείο εκφορτώσεως. Αυτό σημαίνει ότι ο μεταφορέας θα είναι γενικώς υπεύθυνος αφ' ότου αναλάβει τα αγαθά στο λιμένα φορτώσεως, έως την παράδοση τους στο λιμένα εκφορτώσεως. Αυτό εξαρτάται πάντως, από νόμους, κανονισμούς, και χρήσεις των συγκεκριμένων λιμένων.

- Αξιοπλοια

Στο προηγούμενο μέρος είδαμε ότι οι Κανόνες της Χάγης - Χάγης / Visby, θεωρούν ως υποχρέωση του μεταφορέα να εξασκήσει την προσήκουσα επιμέλεια ώστε να κάνει το πλοίο αξιόπλοιο και ασφαλές για τη μεταφορά του φορτίου, πριν και στην αρχή κάθε ταξιδιού. Σύμφωνα όμως προς τους Κανόνες του Αμβούργου, ο μεταφορέας έχει ως καθήκον να κάνει το πλοίο αξιόπλοιο, αλλά η γενική ιδέα ότι ο μεταφορέας πρέπει να ασκήσει την προσήκουσα επιμέλεια εγκαταλείπεται και εισάγεται η ιδέα ότι: πρέπει να ασκηθεί λογικό ενδιαφέρον (για την προστασία του φορτίου) καθ' όλη τη διάρκεια που τα (μεταφερόμενα) αγαθά ευρίσκονται υπ' ευθύνη του μεταφορέα.

- Ευθύνες του μεταφορέα.

Εάν τα (μεταφερόμενα) αγαθά απολεσθούν, υποστούν ζημιές ή καθυστερηθεί η παράδοση τους, ο μεταφορέας θα ευθύνεται εάν το συμβάν το οποίο προκάλεσε την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση έλαβε χώραν ενώ τα αγαθά ευρίσκοντο υπ' ευθύνη του. Εδώ υπάρχει στη φιλοσοφία των κανόνων η αρχή ότι υπάρχει σφάλμα του μεταφορέα και ότι αυτός όπως θυμάστε δεν έχει δικαιώματα και απαλλαγές, τα οποία όπως θυμάστε προβλεπόντουσαν υπό των Κανόνων της Χάγης - Χάγης / Visby (Άρθρον IV Κανών 2). Σύμφωνα με τους Κανόνες του Αμβούργου τώρα, το βάρος των αποδείξεων πέφτει στο μεταφορέα. Να αποδείξει δηλαδή ότι αυτός, οι εργαζόμενοι για αυτόν ή οι πράκτορες του έλαβαν όλα τα λογικώς απαιτούμενα μέτρα για να αποφύγουν το συμβάν και τις συνέπειες του.

- Προθεσμία παραγραφής.

Η προθεσμία παραγραφής για αγωγές σχετικά με τα μεταφερόμενα αγαθά επεκτείνεται στα δύο χρόνια από την ημερομηνία που τα αγαθά παραδόθηκαν ή θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί, αντί για ένα που ήταν σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης - Χάγης / Visby.

- Περιορισμός ευθύνης.

Εάν ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή ζημία στα (μεταφερόμενα) αγαθά, του παρέχεται το δικαίωμα ως άλλωστε στους Κανόνες Χάγης - Χάγης / Visby, να περιορίσει την ευθύνη του σε ένα ποσό το οποίο καθορίζεται από τον αριθμό των μονάδων συσκευασίας ή το μικτό τους βάρος.

Στην αρχή του πρώτου μέρους αυτού του τμήματος, είδαμε ότι οι Κανόνες της Χάγης- Χάγης / Visby εναποθέτουν μεγάλες ευθύνες στο μεταφορέα. Ένα πάρα πολύ σημαντικό Άρθρο των Κανόνων αυτών είναι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να εφαρμόσει την προσήκουσα επιμέλεια για την αξιοπλοία του πλοίου. Κατόπιν είδαμε επίσης πως οι Κανόνες του Αμβούργου κάνουν αυτή την υποχρέωση του Πλοιοκτήτη ακόμη δυσκολότερη.





Εάν επιθυμούμε την μείωση των απαιτήσεων σε αυτό τον τομέα, με προφανές όφελος στα μέλη του P&I Club μέσω περιορισμένων εισφορών , τότε πρέπει να γίνονται οι κατάλληλοι έλεγχοι επί του πλοίου ακολουθώντας τη σωστή πρακτική για τη βεβαίωση της αξιοπλοίας του πλοίου.

Μέρος (2)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο μέρος (2), θα προχωρήσουμε στις υπόλοιπες ευθύνες οι οποίες εναποτίθενται στο μεταφορέα από τους Κανόνες.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΓΙΑ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Δ Ο Μ Η	
	Υποχρέωση του μεταφορέως για φροντίδα του φορτίου
	Ιδιότητες και απαιτήσεις στοιβασίας
	Πρόληψη απωλειών – Έκδοση φορτωτικών
	Επιστολές ευθύνης & έκδοσης καθαρών φορτωτικών

Είδαμε στο πρώτο μέρος πόσο σημαντικό είναι να καταστεί το πλοίο αξιόπλοιο. Μια εξίσου σημαντική υποχρέωση που επιβάλλεται από τους κανόνες Χάγης - Χάγης / Visby είναι ότι ο μεταφορέας πρέπει να φροντίσει καλώς το φορτίο, κατά τη διάρκεια που είναι υπεύθυνος γι' αυτό. Λάβετε υπ' όψιν ότι η περίοδος αυτή πρόκειται να επεκταθεί συμφώνως με τους Κανόνες του Αμβούργου.

Ο στόχος του Άρθρου III - Κανόνος 2 των Κανόνων του Αμβούργου είναι να καταστεί σίγουρο ότι ο μεταφορέας κάνει ότι είναι δυνατόν για να παραδοθεί το φορτίο στην ίδια κατάσταση που ευρισκόταν όταν του το εμπιστεύθηκαν.

Ο Κανών αυτός απαιτεί από το μεταφορέα να φορτώσει, να χειρισθεί, να στοιβάξει, να μεταφέρει, να φυλάξει, να φροντίσει, και να εκφορτώσει τα αγαθά τα οποία μεταφέρει σωστά και προσεκτικά.

Το ακριβές σημείο στο οποίο ο μεταφορέας αρχίζει ή παύει να είναι υπεύθυνο: μπορεί να μην είναι πάντοτε εμφανές. Αυτό δύναται μόνον να καθορισθεί από άρθρα τα οποία περιέχονται στις φορτωτικές ή τα ναυλοσύμφωνα αν έχουν εφαρμογή ή ακόμη από τα τοπικά έθιμα ή νόμους.

Ένα φορτίο μπορεί να περάσει από διάφορα στάδια κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του. Εάν τυχόν παρουσιαστεί απώλεια ή ζημία, θα είναι απαραίτητο να καθορισθεί ποιος ήταν υπεύθυνος για το φορτίο τη χρονική στιγμή που συνέβη η ζημία / απώλεια.

Πολύ συχνά ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για όλα τα στάδια χειρισμού του φορτίου, τα οποία είναι: φόρτωσης, στοιβασία, μεταφορά, και εκφόρτωσης. Εάν όλα αυτά τα στάδια γίνουν με προσοχή και όπως πρέπει, τότε τυχούσες ζημιές / απώλειες, τελικώς θα αποφευχθούν.

Ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, ο Πλοίαρχος θα αναλάβει την ευθύνη για τη φροντίδα του φορτίου, άρα θα αναλάβει τη διεκπεραίωση όλων των παραμέτρων που αφορούν το φορτίο, με τις οποίες ο Πλοίαρχος πρέπει να είναι πλήρως εξοικειωμένος.

Αυτές είναι:

- Ιδιότητες και απαιτήσεις στοιβασίας.
- Απαιτήσεις φορτώσεως.
- Η φροντίδα και η προσοχή που χρειάζεται για να παραμείνει το φορτίο σε καλή κατάσταση όσον αυτό ευρίσκεται υπό τη φροντίδα του Πλοίαρχου.

ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ

Νέα φορτία παράγονται από τις χημικές βιομηχανίες και μεταφέρονται δια θαλάσσης. Επίσης αλλαγές στις μεθόδους στοιβασίας και φροντίδας των φορτίων εμφανίζονται ανάλογα με την εμπειρία και τα μέσα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι φορτωτές συνήθως παρέχουν στον Πλοίαρχο οδηγίες μεταφοράς οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται εκτός εάν είναι εμφανώς λάθος.

Εάν υπάρχει αμφιβολία περί της σωστής μεταφοράς του φορτίου ο Πλοίαρχος πρέπει να συζητήσει το θέμα αμέσως με τον Πλοιοκτήτη / Φορτωτή / Ναυλωτή, ή απαραίτητως να ζητήσει συμβουλές από ανεξάρτητο ειδικό στο θέμα αυτό ή από το club. Στο πρώτο μέρος αναφέραμε ότι Αντιπρόσωποι του

club καθώς και οι χειριστές απαιτήσεων δεν περιορίζονται μόνον στην αντιμετώπιση απαιτήσεων αλλά απαντούν και σε απορίες και δίνουν συμβουλές σχετικά με τη μεταφορά φορτίων.

- Φόρτωση.

Είδαμε ήδη στο μέρος (1) τη σημασία του να καταστεί το πλοίο ασφαλές δια τη μεταφορά του φορτίου (cargoworthy) ως επίσης να εξασφαλισθεί ότι τα κύτη είναι κατάλληλα δια τη μεταφορά του φορτίου. Πριν από τη φόρτωση τα κύτη πρέπει να επιθεωρούνται από τους Αξιωματικούς του Πλοίου και να γίνεται εγγραφή στο ημερολόγιο. Καθώς υπάρχουν πολλά φορτία τα οποία μπορεί να υποστούν ζημιά εάν φορτωθούν σε ακατάλληλα κύτη, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να λάβει υπόψη του την πιθανότητα να αποκτήσει από επιθεωρητή (surveyor) ένα Πιστοποιητικό Καταστάσεως Αμπαριού (hold condition report) πριν φορτώσει ορισμένα φορτία. Ορισμένα πλοία μεταφέρουν φορτία, τα οποία απαιτούν ο μηχανικός και ειδικός εξοπλισμός να λειτουργούν σωστά πριν την έναρξη της φορτώσεως, π.χ. κατεψυγμένα φορτία. Για αυτούς τους τύπους πλοίων, θα πρέπει να γίνεται μια επιθεώρηση από επιθεωρητή του νηογνώμονα (του πλοίου) ή από άλλο εξουσιοδοτημένο άτομο και να εκδοθεί πιστοποιητικό το οποίο θα αναφέρει ρητώς ότι ο μηχανολογικός εξοπλισμός ή άλλος εξοπλισμός καθώς και τα κύτη ευρίσκονται σε καλή κατάσταση και είναι κατάλληλα δια τη μεταφορά του φορτίου.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΠΩΛΕΙΩΝ – ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ

Για να εξασφαλισθεί ότι το φορτίο θα φορτωθεί με κατάλληλο και ικανοποιητικό τρόπο, κατά τη σύνταξη του σχεδίου φορτώσεως και των οδηγιών φορτώσεως θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- Τα κύτη είναι προετοιμασμένα για το φορτίο.
- Τυχόν ειδικές απαιτήσεις στοιβασίας ακολουθούνται.
- Αποφεύγονται μίξεις διαφορετικών φορτίων.
- Υπάρχει επαρκής ευστάθεια σε όλα τα στάδια φορτώσεως.
- Φορτώνεται το σωστό φορτίο όπως προβλέπεται από τη λίστα φορτώσεως.
- Όταν εισέρχεται το φορτίο στο πλοίο καταμετρείται. Τοποθετούνται ταμπέλες με τύπο / ποσότητα / βάρος / παραλήπτη (tallying).

- Η φόρτωση διακόπτεται, και καλύμματα τοποθετούνται πάνω από τα στόμια των κυτών κατά τη διάρκεια της βροχής ή άλλων αντίξωων καιρικών συνθηκών.
- Τυχόν φορτίο που έχει υποστεί ζημία, επιστρέφεται πριν φορτωθεί στο πλοίο, ή γίνεται προσεκτική σημείωση των εμπορευμάτων τα οποία έχουν υποστεί ζημιές με σημείωση των στοιχείων αναγνώρισης τους, (marks and numbers) στις αποδείξεις υποπλοιάρχου (matees receipts).

Ένα σημείο στο οποίο δεν δίνεται η απαραίτητη προσοχή, είναι ότι οποιαδήποτε ζημία γίνει από τους στοιβαδότες, όταν το φορτίο τεθεί υπό τη συνοδεία του μεταφορέα θα θεωρηθεί ευθύνη του μεταφορέα. Έτσι τα συμφέροντα του φορτίου, νόμιμα στην περίπτωση αυτή, θα ενάγουν το μεταφορέα για ζημιές φορτίου. Είναι πολύ σημαντικό για τους αξιωματικούς του πλοίου να επιβλέπουν τους στοιβαδότες για να γίνεται σωστή φόρτωση του φορτίου. Εάν πάντως γίνει ζημία στο φορτίο, ο πλοίαρχος θα πρέπει να γράψει στους στοιβαδότες καθιστώντας αυτούς πλήρως υπεύθυνους για τη ζημία, καθώς και να αποστείλει αντίγραφο στον πλοιοκτήτη και τους ναυλωτές.

Ειδικά για τα Δεξαμενόπλοια είναι σημαντικό ότι:

- Παίρονται συχνά δείγματα από το φορτίο, κατά προτίμηση κοντά στις λήψεις. Τα δείγματα αυτά θα πρέπει να φέρουν ταμπέλες και να δείχνουν καθαρά τον τόπο και την ώρα την οποία ελήφθησαν.
- Μετά το πέρας της φορτώσεως, προσεκτικές μετρήσεις των Ullages και της θερμοκρασίας πρέπει να λαμβάνονται για να υπολογιστεί ακριβώς η ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε.

Ορισμένα προβλήματα φορτώσεως προκαλούν περισσότερα προβλήματα από κάποια άλλα, και παρακάτω εξετάζουμε μερικά από αυτά.

- Μόλυνση του φορτίου από άλλα φορτία.

Ορισμένα παραδείγματα θα μας βοηθήσουν να το ξεκαθαρίσουμε:

Η ξυλεία που έχει αποξηρανθεί σε φούρνο έχει πολύ μικρή περιεκτικότητα σε υγρασία, και εάν στοιβαχτεί στο ίδιο κύτος με υγρή ξυλεία θα απορροφήσει πολύ εύκολα υγρασία η οποία αποβάλλεται από την υγρή ξυλεία, και θα χάσει εμπορική αξία.

Το τσάι, το πιπέρι, και άλλα παρόμοια φορτία απορροφούν οσμές εύκολα από άλλα φορτία τα οποία ευρίσκονται στο ίδιο χώρο, και χάνουν επίσης έτσι την εμπορική τους αξία.

Είναι πολύ σημαντικό για τον Πλοίαρχο να:

- Γνωρίζει αυτά τα φορτία τα οποία είναι πιθανόν να υποστούν ζημιές από αλληλοεπίδραση με άλλα φορτία.
- Φορτώσει φορτία τα οποία μπορούν να επηρεάσουν φορτία σε διαφορετικά κύτη του πλοίου.
- Ζητήσει τη συμβουλή του club αμέσως, εάν αμφιβάλλει για τις ιδιότητες ενός φορτίου. Να θυμάστε, ότι το club είναι πάντα έτοιμο να δώσει συμβουλές πάνω σε τέτοια θέματα.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΠΩΛΕΙΩΝ – ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Αφού το φορτίο φορτωθεί και στοιβαχτεί προσεκτικά απαιτεί φροντίδα έτσι ώστε να παραδοθεί στην ίδια τάξη και κατάσταση στην οποία ευρισκόταν όταν φορτώθηκε.

Ορισμένα φορτία δεν απαιτούν μεγάλη προσοχή κατά το ταξίδι, όπως το σιδηρομετάλλευμα π.χ. Άλλα όμως απαιτούν μεγάλη προσοχή, και έλλειψη φροντίδας ή προσοχής στους ακόλουθους τομείς, μπορεί να οδηγήσει σε ζημία φορτίου.

α) Ανάγκη εξαερισμού.

β) Παρακολούθηση της θερμοκρασίας. Θα

εξετάσουμε αυτές τις ανάγκες του φορτίου και θα

προτείνουμε τι πρέπει να γίνει για την πρόληψη

(claims).

- Εφίδρωσης φορτίου (condensation/sweating).

Αν τα προβλήματα της εφίδρωσης φορτίου δεν κατανοηθούν πλήρως, μπορούν να γίνουν σοβαρές ζημιές στο φορτίο. Η απουσία εξαερισμού και ο εξαερισμός σε λάθος χρόνο είναι οι κύριες αιτίες για τα προβλήματα της εφίδρωσης του φορτίου.

Το φορτίο δύναται να υγρανθεί από υδρατμούς του ίδιου του φορτίου (cargo sweat) ή από υδρατμούς που υδροποιούνται πάνω στις πλευρές και την οροφή του κύτους και πέφτουν στο φορτίο (ship's sweat). Για την αποφυγή τέτοιας ζημίας πρέπει να προβλεφθεί ο τύπος της υγρασίας που θα παρουσιαστεί για να ρυθμιστεί ο εξαερισμός καταλλήλως. Η ιδέα που συνοψίζεται στη φράση "Εάν ο καιρός είναι καλός να γίνεται αερισμός" είναι λάθος και μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφικά αποτελέσματα.

Οι παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν τον τύπο της εφιδρώσεως φορτίου που θα γίνει είναι:

1. Οι θερμοκρασίες του αέρος και το σημείο δρόσου τόσο εκτός του κύτους όσο και εντός αυτού.
2. θερμοκρασία θαλάσσης.
3. Εάν το πλοίο φόρτωσε σε κρύο κλίμα και κατευθύνεται προς ζεστό ή το αντίστροφο.
4. Η φύσις του φορτίου.

Ανεξαρτήτως εάν το πλοίο χρησιμοποιεί φυσικό αερισμό, φυσικό υποβοηθούμενο από εξαεριστήρα, ή σύστημα αποξήρανσης αέρα, η καταγραφή θερμοκρασιών και της ώρας κατά την οποία έγινε ο εξαερισμός είναι ένας σημαντικός τρόπος για να φανεί ότι το φορτίο φροντίστηκε καταλλήλως.

Υπάρχουν πάντως περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν μπορεί να γίνει εξαερισμός λόγω καιροικαιρίας, και είναι ακριβώς τότε που υπάρχει πιθανότητα να συμβεί ζημία λόγω εφιδρώσεως. Κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων όχι μόνον πρέπει να συνεχίσουμε να λαμβάνουμε θερμοκρασίες αλλά και πλήρεις λεπτομέρειες της πραγματικής καταστάσεως του καιρού και της θαλάσσης θα πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο καταστρώματος. Φωτογραφίες ή εγγραφές Video είναι πάρα πολύ χρήσιμα στοιχεία εάν ο Πλοίαρχος θέλει να δείξει για ποιο λόγο δεν μπόρεσε να εξαερίσει το φορτίο του.

Δεν πρέπει παρόλα αυτά να υπερεκτιμάται η σημασία τέτοιων εγγραφών ως αποδεικτικών στοιχείων.

- Υπερθέρμανση / ψύχρανση.

Πολλά ξηρά φορτία αυτοθερμαίνονται, πράγμα το οποίο μπορεί να προκαλέσει αυτανάφλεξη και ζημία λόγω πυρκαγιάς στο φορτίο, όπως ορισμένα είδη κάρβου και λιπάσματος. Κατεψυγμένα φορτία και ορισμένα είδη χύμα υγρών φορτίων πρέπει να μεταφέρονται μέσα σε ένα ορισμένο πεδίο θερμοκρασιών. Εάν η θερμοκρασία πέσει ή ανέβει από τα καθορισμένα όρια μπορεί να προκληθεί ζημία στο φορτίο και έτσι το φορτίο μπορεί να χάσει την εμπορική του αξία.

Για να αποφευχθούν ζημιές στο φορτίο και claims είναι πολύ σημαντικό ότι θα παρθούν τα ακόλουθα μέτρα και θα γίνουν οι ακόλουθοι έλεγχοι:

- Οι ιδιότητες των φορτίων είναι πλήρως γνωστές.
- Πραγματοποιείται συχνός έλεγχος της θερμοκρασίας κυτών και φορτίου. Εάν η θερμοκρασία ανέβει επικίνδυνα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα.
- Τηρείται λεπτομερές αρχείο θερμοκρασιών των κυτών ή του φορτίου και τα μέτρα που ελήφθησαν.
- Συμβουλή εμπείρου προσώπου ζητείται όταν απαιτείται.

Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ

Τώρα θα εξετάσουμε την άλλη πολύ σημαντική ευθύνη που επιβάλλεται στο μεταφορέα από το Άρθρο III του Κανόνος 3 των Κανόνων Χάγης - Χάγης / Visby, η οποία είναι:

Μια αποδεκτή απόδειξη παραλαβής του φορτίου που παρελήφθη υπό τη φροντίδα μεταφορέως, πρέπει να εκδίδεται υπό του τελευταίου δια το φορτωτή. Το έγγραφο αυτό το οποίο συνήθως εκδίδεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα ονομάζεται φορτωτική (Bill of lading B/L).

- Οι χρήσεις της φορτωτικής.

Εκτός του να είναι απόδειξη για τα παραδοθέντα αγαθά, η φορτωτική έχει τρεις επιπλέον σημαντικές λειτουργίες:

- Είναι απόδειξη για το φαινομενικό είδος και κατάσταση των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στο πλοίο, την ποσότητα τους ή το βάρος τους.
- Είναι έγγραφο κυριότητας στα αγαθά αυτά. Αυτό σημαίνει ότι ο φορτωτής οπισθογραφώντας τη φορτωτική μεταβιβάζει την κυριότητα των αγαθών αυτών σε τρίτη-ο εταιρία / άτομο.
- Περιέχει αποδείξεις όρων ενός συμβολαίου μεταφοράς.

Η κοινή εμπορική πρακτική υπαγορεύει την υπογραφή ενός συνόλου τριών φορτωτικών από τις οποίες και οι τρεις είναι μεταβιβάσιμες.

Κατά κανόνα όταν ο πλοίαρχος υπογράφει τις φορτωτικές, τις υπογράφει εκ μέρους του πλοιοκτήτη και όχι των ναυλωτών ή των φορτωτών.

Επειδή τα άτομα τα οποία δεν έχουν δει καν το φορτίο, θα αποφασίσουν να το αγοράσουν ή όχι από τις λεπτομέρειες που υπάρχουν στη φορτωτική, πρέπει όλα τα στοιχεία που περιέχονται στη φορτωτική να είναι αληθή και πλήρη.

Επειδή δημιουργούνται πολλά claims που βασίζονται σε στοιχεία τα οποία αναγράφονται στις φορτωτικές, θα εξετάσουμε τις κύριες λειτουργίες της φορτωτικής πιο επισταμένα.

- Η φορτωτική ως αποδεικτικό στοιχείο του φορτίου.

Οι κανόνες της Χάγης - Χάγης / Visby, ορίζουν ότι φορτωτική η οποία εκδίδεται υπέρ του φορτωτή, θα πρέπει να αναγράφει την ποσότητα ή το βάρος του φορτίου ως και το φαινόμενο είδος και κατάσταση αυτού, την ώρα που την ευθύνη για τη φροντίδα του την ανέλαβε ο μεταφορέας. Θα πρέπει επίσης να περιγράφει τα αναγνωριστικά σημάδια από τα οποία θα μπορεί να αναγνωριστεί το φορτίο.

Ούτε ο πλοίαρχος ούτε οι πράκτορες του πλοιοκτήτη, πάντως, υποχρεούνται στη υπογραφή φορτωτικής η οποία βεβαιώνει ότι έχουν παραληφθεί από το πλοίο αγαθά τα οποία δεν έχουν πραγματικά παραληφθεί ή περιγράφει αγαθά τα οποία δεν είναι έτσι στην πραγματικότητα.

Εκτός εάν η φορτωτική έχει οπισθογραφεί ή μεταβιβασθεί σε τρίτο-η άτομο / εταιρία, θεωρείται συνήθως ως απόδειξη ότι ο μεταφορέας έχει παραλάβει τα εμπορεύματα, όπως περιγράφονται στη φορτωτική.

Εξαργάται από τον πλοιοκτήτη πλέον να αποδείξει ότι οι λεπτομέρειες οι περιεχόμενες στη φορτωτική ήταν λάθος εάν εμφανισθεί κάποιο claim. Αυτό είναι μια πολύ δύσκολη υπόθεση.

Με μια οπισθογράφησα ή μεταβιβασθείσα φορτωτική, ένα τρίτο-η άτομο εταιρία, έχει αγοράσει τα εμπορεύματα σύμφωνα με το είδος την ποιότητα και την ποσότητα που αναφέρονται σε αυτή, και έτσι αυτή γίνεται πλέον αποδεικτικό στοιχείο της φαινόμενης κατάστασης των αγαθών την ώρα της φόρτωσης. Ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί σε αυτή την περίπτωση να αποφύγει την ευθύνη με το να δείξει ότι οι λεπτομέρειες που υπάρχουν στη φορτωτική είναι αναληθείς.

- Η φορτωτική ως έγγραφο κυριότητας.

Οι περισσότερες φορτωτικές είναι μεταβιβάσιμες ή εμπορεύσιμες. Η μεταβίβαση γίνεται κατά την αγοραπωλησία των αγαθών. Έτσι γίνεται η μεταβίβαση της κυριότητας των αγαθών στον αγοραστή.

Στην πράξη, η ιδιοκτησία των μεταφερομένων δια θαλάσσης αγαθών μεταβιβάζεται με αυτόν τον τρόπο. Ορισμένα φορτία αγοράζονται και πωλούνται πολλές φορές, κατά τη διάρκεια ενός μόνο ταξιδιού.

Η νομική θέση του μεταφορέα, παραμένει ανεπηρέαστη από τέτοιες αλλαγές ιδιοκτησίας του φορτίου. Ο μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον κάτοχο της πρώτης αυθεντικής φορτωτικής, η οποία θα του παρουσιαστεί στο λιμένα εκφορτώσεως, εκτός εάν:

- Ο Πλοίαρχος έχει πληροφορηθεί και για την ύπαρξη και άλλων νομικών διεκδικήσεων της κυριότητας του φορτίου,
- Ο Πλοίαρχος γνωρίζει ότι ο κομιστής της φορτωτικής δεν έχει τη νόμιμη κυριότητα των μεταφερομένων αγαθών.

- Η φορτωτική ως συμβόλαιο μεταφοράς.

Εάν και η φορτωτική δεν αποτελεί συμβόλαιο μεταφοράς, παρουσιάζει απόδειξη για τους όρους που συμφωνήθηκαν σε αυτό το συμβόλαιο. Οι όροι αυτοί θα διαφέρουν ανάλογα με τον τομέα μεταφοράς.

Όταν μια φορτωτική μεταβιβάζεται, ο αγοραστής δεν αποκτά μόνο τα μεταφερόμενα αγαθά, αλλά και όλα τα δικαιώματα του φορτωτή στο όνομα του οποίου εξεδόθη η φορτωτική.

ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΕΚΔΟΣΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ

Η φορτωτική είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό έγγραφο όταν έχουμε να κάνουμε με claims που αφορούν ελλείψεις ή κατάσταση φορτίου. Στην πραγματικότητα πολλές νομικές διεκδικήσεις θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν οι φορτωτικές εκδίδονταν με μεγαλύτερη προσοχή.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η φορτωτική είναι συνήθως έγγραφο που εκδίδει ο πλοιοκτήτης, και υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή πράκτορα του πλοιοκτήτη, εκ μέρους του τελευταίου.

Το Άρθρο III του Κανόνος 4 των Κανόνων της Χάγης, υποθέτει ότι ο μεταφορέας μπορεί και πρόκειται να ελέγξει τις λεπτομέρειες που πρόκειται να περιληφθούν σε μια φορτωτική.

Ένα σημαντικό έγγραφο που χρησιμοποιείται στην προετοιμασία των φορτωτικών, είναι οι Αποδείξεις του Υποπλοιάρχου (Mate's Receipt), υπογεγραμμένη υπό του υποπλοιάρχου, η οποία αφορά αγαθά τα οποία έχουν πραγματικά παραδοθεί επί του πλοίου. Αυτές οι αποδείξεις, πρέπει να ετοιμαστούν προσεκτικά, και να δίνουν μια περιγραφή του φορτίου καθώς και την ποσότητα (αριθμός αντικειμένων ή βάρος), αναφέροντας ξεχωριστά τυχόν σημάδια, την ποιότητα, και άλλες σχετικές πληροφορίες.

Η φορτωτική προετοιμάζεται από τις λεπτομέρειες οι οποίες αναφέρονται στις αποδείξεις υποπλοιάρχου, και είναι σημαντικό τα στοιχεία που αναφέρονται σε αυτές να περιγράφουν την κατάσταση των αγαθών κατά την ώρα της φορτώσεως, αληθώς και με ακρίβεια. Οι πράκτορες του πλοιοκτήτη π.χ. μπορεί να λάβουν γραπτή εξουσιοδότηση υπό του πλοιάρχου, να υπογράψουν φορτωτικές εκ μέρους του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τις πληροφορίες οι οποίες

εμφανίζονται στις αποδείξεις του υποπλοιάρχου. Όπου αυτό δικαιολογείται, ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να προσθέσει ειδικές παρατηρήσεις στις αποδείξεις- του, πράγμα που σημαίνει να προσθέσει επιπλέον πληροφορίες για το φορτίο, π.χ. εάν φορτωθέν φορτίο φορτωθεί με ζημιά, τότε στην απόδειξη που θα συνταχθεί για αυτήν την ποσότητα φορτίου θα περιέχεται παρατήρηση με τον αριθμό και τα αναγνωριστικά σημάδια όλων των αγαθών που έχουν υποστεί ζημιά καθώς και τη φύση αυτής.

- Εκδίδοντας φορτωτικές.

Τώρα θα εξετάσουμε τα κύρια σημεία που πρέπει να έχει υπόψη ο πλοίαρχος πριν υπογράψει μια φορτωτική:

- Ποσότητα του φορτίου.
- Περιγραφή και κατάσταση του φορτίου.
- Ημερομηνία.
- Περιγραφή ταξιδιού.
- Όρους και συνθήκες.
- Πληρωμή του ναύλου.

Τα δύο πρώτα είναι τόσο σημαντικά ώστε θα ασχοληθούμε μαζί τους λεπτομερώς, αφού εξετάσουμε τα υπόλοιπα.

- Ημερομηνία.

Η φορτωτική, θα πρέπει να φέρει ως ημερομηνία την ημερομηνία φορτώσεως του φορτίου. Τρίτα άτομα / εταιρίες, λαμβάνουν αποφάσεις βασισμένες πάνω στην αληθοφάνεια αυτής της ημερομηνίας, και εάν παρουσιαστεί απώλεια την ευθύνη θα τη φέρει ο πλοιοκτήτης. Το club μπορεί να μην καλύψει claims τα οποία βασίζονται σε μια φορτωτική με ημερομηνία προχρονολογημένη ή μεταχρονολογημένη.

- Περιγραφή ταξιδιού.

Το ταξίδι ή ο προορισμός που αναφέρονται στη φορτωτική πρέπει να είναι σύμφωνα με τα αναφερόμενα σε τυχόν ναυλοσύμφωνο με το οποίο έχει ναυλωθεί το πλοίο ή με οποιεσδήποτε οδηγίες ταξιδιού. Το πλοίο θα πρέπει επίσης να είναι ικανό να προσεγγίσει το λιμένα προορισμού του με ασφάλεια.

- Όροι και συνθήκες.

Η φορτωτική μπορεί να αναφέρει ότι η μεταφορά του φορτίου γίνεται κάτω από τους όρους ενός ναυλοσύμφωνου. Εάν γίνεται έτσι, θα πρέπει οπωσδήποτε να αναφέρει αυτό το ναυλοσύμφωνο.

- Πληρωμή του ναύλου.

Εάν σε μια φορτωτική αναφέρεται "Ναύλος Προπληρωμένος" ή "Ναύλος Πληρωμένος", τότε η φορτωτική αποτελεί μια απόδειξη και για το φορτίο και για το ναύλο. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να έχει ισχυρές ενδείξεις ότι ο ναύλος έχει πράγματι πληρωθεί ή άλλως να λάβει εντολή από τους πλοιοκτήτες πριν να υπογράψει τέτοια φορτωτική.

- Ποσότητα φορτίου.

Για ορισμένα φορτία, το να ελεγχθεί η ποσότητα που φορτώθηκε είναι σχετικά εύκολο. Τα φορτία που είναι συσκευασμένα σε σάκους π.χ. ,μπορούν να μετρηθούν απ' ευθείας όπως φορτώνονται. Άλλα φορτία όμως, ειδικά τα χύμα ξηρά / υγρά, δεν μπορούν να μετρηθούν και οι ποσότητες συνήθως δίνονται από τους φορτωτές, βασισμένοι σε μια ποικιλία μηχανημάτων μετρήσεως όπως πλάστιγγες, ρολόγια από σιλό, ποσότητες που δίνονται από βαγόνια μεταφοράς φορτίων και από ογκοφορηγίδων, ζυγαριάς ιμάντων μεταφοράς, μετρητές ροής, ογκομέτρηση δεξαμενών ξηράς κ.λ.π.

Υπ' αυτές τις περιστάσεις τίθεται το ερώτημα εάν θα πρέπει ο πλοίαρχος να υπογράψει τις φορτωτικές βασισμένος μόνο στις ποσότητες που του δίνει ο φορτωτής.

Όπως είδαμε νωρίτερα, οι Κανόνες της Χάγης και Χάγης - Visby, υποθέτουν ότι ο μεταφορέας θα ελέγξει τις λεπτομέρειες τις οποίες αναφέρει στη φορτωτική. Υπογράφοντας μια φορτωτική χωρίς να λάβει μέτρα για την επαλήθευση της ποσότητας του φορτίου που αναφέρεται σε αυτή θα εκθέσει το μεταφορέα σε claim για έλλειμμα φορτίου από τρίτα μέρη. Εάν πάντως γίνουν παρατηρήσεις μέσα στη φορτωτική του τύπου "Άγνωστη Ποσότης" (Quantity unknown) ή "Οι ποσότητες που εδόθησαν από το Φορτωτή είναι "(Shipper's figures said to weigh), μπορούν να βοηθήσουν πολύ τους πλοιοκτήτες να προστατευθούν από τέτοια claims, αλλά δεν μπορούν να προσφέρουν πλήρη προστασία.

Ας εξετάσουμε τα πρακτικά μέτρα που μπορούν να ληφθούν επί του πλοίου για να εξακριβωθούν οι φορτωθείσες χύμα ποσότητες:

- Να γίνει ένα λεπτομερές draught survey (Επιθεώρηση βυθίσματος) και ένας υπολογισμός εκτοπίσματος στο λιμένα φορτώσεως είναι ο μοναδικός αποτελεσματικός τρόπος για να ελεγχθούν οι ποσότητες που δίνει ο φορτωτής για τα πλοία μεταφοράς χύμα ξηρών φορτίων.
- Η συνηθισμένη διαδικασία που ακολουθείται για τα πλοία μεταφοράς χύμα υγρών φορτίων, είναι να γίνει μια πλήρης επιθεώρηση των ullages μετά το πέρας της φορτώσεως.

Δεν είναι εύκολο να δοθεί ένας αυστηρός ορισμός για τον ακριβή βαθμό ακριβείας που θα πρέπει να γίνεται αποδεκτός, γιατί εξαρτάται κατά πολύ από το

είδος των μεταφορών που εκτελεί ένα πλοίο, το μέγεθος του, το είδος του φορτίου, την κατάσταση της θάλασσας όταν έγινε το draught survey, καθώς και πολλές άλλες παραμέτρους.

Οι περισσότεροι διαιτητές και δικαστές, θα ανηγνώριζαν ότι οι μέθοδοι που έχει στη διάθεση του ο πλοίαρχος για να ελέγξει την ποσότητα του χύμα ξηρού φορτίου που φορτώνεται στο πλοίο του, έχουν κάποια όρια ανοχής, τα οποία είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε κάποιες διαφορές μεταξύ των ποσοτήτων που μετρήθηκαν στο πλοίο και αυτών που μετρήθηκαν στην ξηρά. Αυτό, θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψη αν πρόκειται να γίνει κάποιο claim για ελλιπή φόρτωση.

Σαν ένας γενικός κανόνας, οτιδήποτε άλλο εκτός από μικροδιαφορές ανάμεσα στις ποσότητες του φορτωτή και τις ποσότητες που υπολογίζονται από το draught survey (Επιθεώρηση Βυθίσματος), πρέπει να ερευνούνται περαιτέρω. Εάν η διαφορά είναι σημαντική και δεν μπορεί να αγνοηθεί, ο πλοίαρχος πρέπει να αποφασίσει για ένα από τα παρακάτω:

- Να σβήσει τις ποσότητες της φορτωτικής, και να βάλει τις ποσότητες που βρέθηκαν στο πλοίο.
- Να κάνει παρατήρηση στη φορτωτική "X τόνοι αμφισβητούνται" "(X tones in dispute)".
- Να αρνηθεί να υπογράψει τη φορτωτική και να την παραδώσει στους πράκτορες του πλοίου με τις σχετικές οδηγίες.
- Να τη στείσει και να ειδώσει δική του.

Εάν ο φορτωτής ή ο ναυλωτής, καταστήσει αδύνατο στον Πλοίαρχο να ακολουθήσει οποιονδήποτε από τους άνω τρόπους, τότε ο Πλοίαρχος θα πρέπει όπου είναι δυνατόν να αναφέρει το θέμα στο club ή στον αντιπρόσωπο του.

Προβλήματα όμως έχουμε συχνά και στο λιμένα εκφορτώσεως όπου αντιπρόσωποι των παραληπτών υποστηρίζουν ότι το εκφορτωθέν βάρος είναι διαφορετικό από το φορτωθέν. Εκτός εάν το πλοίο μπορεί να δικαιολογήσει τη διαφορά, οι αντιπρόσωποι των παραληπτών θα καταθέσουν αγωγή για έλλειψη ή απώλεια φορτίου.

Και στην περίπτωση αυτή θα βοηθήσει πολύ ένα draught survey εκφόρτωσης ή ullage survey εκφόρτωσης, όπως επίσης και μια υπογεγραμμένη βεβαίωση από ανεξάρτητο επιθεωρητή ότι δεν παραμένει φορτίο επί του πλοίου.

Μπορεί αν υπάρχουν και άλλοι λόγοι οι οποίοι προκαλούν τη διαφορά. Ορισμένα φορτία όπως εμπλουτισμένα μεταλλεύματα, αλάτι κ.λ.π. μπορεί να περιέχουν σοβαρές ποσότητες νερού όταν φορτωθούν. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αριετό από το νερό αυτό θα κατακαθίσει στις σεντίνες. Αυτό το νερό αναπαριστά το χαμένο φορτίο, έτσι είναι αναγκαίο να έχουμε σωστές μετρήσεις του νερού των σεντινών όπως και τις ώρες που βάζουμε την αντλία των σεντινών.

- Περιγραφή και κατάσταση του φορτίου.

Η περιγραφή του φορτίου στο οποίο αναφέρεται η φορτωτική είναι απόδειξη της καταστάσεως του φορτίου τη χρονική στιγμή της παραλαβής, φόρτωσης ή μεταφοράς του από το μεταφορέα. Έτσι είναι ζωτικής σημασίας να βεβαιωθούμε ότι η περιγραφή ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Όπως είδαμε προηγουμένως, οι αποδείξεις υποπλοιάρχου χρησιμοποιούνται στην προετοιμασία της φορτωτικής και τα στοιχεία τα οποία αναγράφονται σε αυτές θα πρέπει να αναφέρουν το είδος και την κατάσταση των αγαθών με ακρίβεια και σωστά. Όπου δε συμβαίνει αυτό είναι πιθανό να επακολουθήσουν αγωγές για ζημίες φορτίου.

Η σωστή πρακτική εργασιών επί του πλοίου, είναι ο καλύτερος δυνατός τρόπος για τη μείωση τέτοιων αγωγών.

Οι Αξιωματικοί θα πρέπει να διαταχθούν να ελέγχουν ότι το φορτίο που φορτώνεται, είναι αυτό που πρέπει να φορτωθεί π.χ. ένα έγγραφο φορτίου μπορεί να δηλώνει ότι ένα πετρελαιοειδές φορτίο αναμειγνύεται στις γραμμές φόρτωσης (line blended) ενώ πραγματικά αναμειγνύεται στις δεξαμενές του δεξαμενόπλοιου, (tank blended).

Ίσως η μεγαλύτερη επιφυλακή που απαιτείται από τους αξιωματικούς είναι για την κατάσταση του φορτίου. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό όταν από το ναυλοσύμφωνο είμαστε υποχρεωμένοι να υπογράψουμε καθαρές φορτωτικές. Αυτό σημαίνει απλά ότι όλο το φορτίο που θα φορτωθεί πρέπει να ευρίσκεται σε άριστη κατάσταση, και δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να υποστεί ζημία ή ανάμιξη / μόλυνση από τρίτο φορτίο. Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι αξιωματικοί του πλοίου θα πρέπει να απορρίψουν και να απαγορέψουν τη φόρτωση του φορτίου που δε βρίσκεται σε άριστη κατάσταση. Αλλιώς, θα προκύψουν τρομερά προβλήματα όταν θα έρθει η ώρα της υπογραφής των φορτωτικών και ο πλοιοκτήτης μπορεί να εκτεθεί σε αγωγές για σημαντικές ζημίες.

- Είναι ζωτικής σημασίας να ενημερωθεί ο πλοίαρχος πριν τη φόρτωση ότι απαιτούνται καθαρές φορτωτικές.

Ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί του δεν αναμένεται να είναι έμπειροι για οποιοδήποτε τύπο φορτίου που θα φορτωθεί. Αναμένεται πάντως να είναι καταρτισμένοι και ικανοί να αναγνωρίσουν κάτι το οποίο είναι εμφανώς λάθος με το φορτίο, κατόπιν λογικής επιθεωρήσεως.

Ας εξετάσουμε τα πράγματα που πρέπει να προσέχουν οι αξιωματικοί:

- Υγρά εμπορεύματα σε μπάλες και υγρούς σάκους.
- Λερωμένα ή μολυσμένα εμπορεύματα.
- Κατεψυγμένο φορτίο που έχει αρχίσει να ξεπαγώνει μερικώς.

- Αποχρωματισμένα ή μουχλιασμένα δημητριακά.
- Ξένα σώματα σε Χύμα Φορτίο.
- Αγαθά τα οποία έχουν υποστεί ζημιές ή είναι σπασμένα.
- Σκουριά σε φορτίο σιδηρών προϊόντων.

Το τελευταίο παράδειγμα, (φορτία σιδήρου), έχει προκαλέσει τόσες πολλές αγωγές εξ' αιτίας ζημιών λόγω σκωρίασης, που το club τώρα πληρώνει για επιθεωρήσεις φορτώσεως σε αυτά τα φορτία. Ο επιθεωρητής βοηθάει τους αξιωματικούς του πλοίου στην αναγνώριση των ζημιών πριν φορτωθεί το φορτίο, τοποθέτηση παρατηρήσεων στις αποδείξεις υποπλοιάρχου και στις φορτωτικές.

Αναλόγως τις συνθήκες εάν το φορτίο βρεθεί σε μη ικανοποιητική κατάσταση θα πρέπει να :

- Απορριφθεί και να μη φορτωθεί,
- ή
- Να φορτωθεί αλλά να καταχωρηθούν πλήρεις λεπτομέρειες στις αποδείξεις υποπλοιάρχου και στις φορτωτικές.

Εάν οι πράκτορες πρόκειται να εκδώσουν και να υπογράψουν τέτοιες φορτωτικές, θα πρέπει να τους δοθούν πλήρεις και απαρέγκλιτες οδηγίες.

Να θυμάστε ότι το club μπορεί να μην καλύψει αγωγές οι οποίες προέρχονται από φορτωτικές που εκδόθηκαν με λάθος περιγραφή της καταστάσεως του φορτίου, εν γνώση του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου.

ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΕΥΘΥΝΗΣ & ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ

Πριν τελειώσουμε με αυτό το κομμάτι, θα εξετάσουμε το πρόβλημα που παρουσιάζεται όταν ζητηθεί από τον πλοίαρχο να αποδεχθεί μια επιστολή ευθύνης, έναντι υπογραφής καθαρών φορτωτικών, όταν το φορτίο έχει φορτωθεί και η κατάσταση του δεν επιτρέπει την έκδοση καθαρών φορτωτικών.

Από τον πλοίαρχο ζητείται να αποδεχτεί τέτοιο γράμμα, συνήθως λίγο πριν την ολοκλήρωση της φορτώσεως και τον απόπλου του πλοίου. Οι φορτωτές ναυλωτές, μπορούν να ασκήσουν σοβαρή πίεση πάνω σε έναν πλοίαρχο, προκειμένου να αποδεχτεί μια τέτοια επιστολή. Τα μέσα πίεσης, συνήθως συνίστανται σε συστάσεις για υπογραφή καθαρών φορτωτικών ή για αποφυγή απώλειας ενοικίου σε χρονοναυλωμένο πλοίο και καμιά φορά σε καθαρές απειλές για απαγόρευση απόπλου. Στην πραγματικότητα, οι επιστολές ευθύνης δεν είναι άμεσα εφαρμόσιμες, και θεωρούνται συχνά από τα δικαστήρια ως μια προσπάθεια συγκάλυψης μιας απάτης. Έτσι οι πλοιοκτήτες, καταλήγουν να έχουν

ένα άχρηστο χαρτί στην κατοχή τους, έναντι εκδόσεως μιας πολύτιμης φορτωτικής.

Στο κεφάλαιο 4 είδαμε ότι στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος, εκδώσουν καθαρές φορτωτικές, εν γνώση τους ότι το φορτίο είναι ελλειμματικό ή έχει ζημιά με αντάλλαγμα επιστολή ευθύνης, η κάλυψη τους από τον Όμιλο, σε περίπτωση αγωγής για το φορτίο είναι υπό αμφισβήτηση.

Όταν ο πλοίαρχος αντιμετωπίζει τέτοιου είδους πρόβλημα, θα πρέπει αμέσως να επικοινωνήσει με τον Πλοιοκτήτη του, ή με τον πλησιέστερο Αντιπρόσωπο του club προς βοήθεια.

Στο μέρος (2) εξετάσαμε τις δυο εναπομένουσες υποχρεώσεις που επιβάλλονται στο μεταφορέα από τους Κανόνες της Χάγης – Χαγής / Visby. Η καλή φροντίδα του φορτίου και η άσκηση της δέουσας προσοχής κατά την έκδοση της φορτωτικής, μπορεί να μειώσει το κόστος των αγωγών που αφορούν το φορτίο κατά πολύ και ως αποτέλεσμα θα μειώσει και το κόστος των εισφορών των μελών προς τον όμιλο.

Επίσης εξετάσαμε τους λόγους για τους οποίους ο πλοιοκτήτης καθίσταται υπεύθυνος για ζημιά φορτίου, ως επίσης και τα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν για να αποφευχθούν αγωγές για ζημιές φορτίου. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται σωστή οργάνωση και διοίκηση του πλοίου.

Στην έκδοση των φορτωτικών τώρα, μεγάλη προσοχή πρέπει να επιδεικνύεται στο να γράφει σωστά στη φορτωτική η κατάσταση και η φορτωθείς ποσότητα του φορτίου. Εάν γίνει αυτό, τότε μπορεί έχουμε μεγάλη μείωση στις αγωγές που αφορούν ζημιές ή ελλείμματα φορτίου.

ΜΕΡΟΣ (3)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο μέρος (3) θα προχωρήσουμε και θα εξετάσουμε ναυλοσύμφωνα τα οποία χρησιμοποιούνται κοινά στο χώρο των χύμα ξηρών φορτίων.

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

Σε αυτό το μέρος θα αναφερθούμε στα έντυπα των ναυλοσύμφωνων BALTIME 1939, N.Y.P.E. και, καθώς και στην Εσωτερική συμφωνία μεταξύ ομίλων P&I (Inter Club Agreement).

Ως επίσης, θα εξετάσουμε το άλλο συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης, το Ναυλοσύμφωνο, θα αναλύσουμε τα κύρια είδη ναυλοσύμφωνων, και θα εξετάσουμε χωριστά ορισμένους όρους οι οποίοι περιλαμβάνονται σε ορισμένα ναυλοσύμφωνα, τα οποία πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά για την αποφυγή αγωγών κατά του πλοιοκτήτη. Πρώτα απ' όλα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε την έννοια του ναυλοσύμφωνου.

- Ναυλοσύμφωνο.

Είναι ένα συμβόλαιο μεταξύ ενός πλοιοκτήτη και ενός εμπόρου ή άλλου ατόμου ο οποίος είναι γνωστός ως ναυλωτής. Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας, ένα πλοίο που ανήκει στο συμβαλλόμενο πλοιοκτήτη, ή μέρος αυτού, τίθεται στη διάθεση του ναυλωτή, με σκοπό τη μεταφορά φορτίου από ένα λιμένα σε άλλον, με πληρωτέο ναύλο ανάλογα με το μεταφερθέν φορτίο, ή όπως- το πλοίο διατίθεται από τον πλοιοκτήτη για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, για το οποίο λαμβάνει ενοίκιο.

Πλοιοκτήτες και ναυλωτές, συνήθως χρησιμοποιούν τυποποιημένα είδη ναυλοσύμφωνων, στα οποία οι όροι του συμβολαίου καθορίζονται από έναν αριθμό άρθρων. Τα συμβαλλόμενα μέρη πάντως μπορεί να συμφωνήσουν στην αλλαγή ορισμένων άρθρων, ή στη συμπερίληψη επιπλέον άρθρων.

ΟΡΟΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ

Πριν προχωρήσουμε για να εξετάσουμε ορισμένα ναυλοσύμφωνα τα οποία χρησιμοποιούνται πολύ στο χώρο των μεταφορών ξηρών φορτίων χύμα θα δούμε πως ορισμένοι όροι ναυλοσύμφωνων επηρεάζουν την υπογραφή των φορτωτικών. Θα συναντήσετε συχνά έναν όρο στα ναυλοσύμφωνα, ο οποίος αναφέρει ότι ο πλοίαρχος θα πρέπει να υπογράψει τις φορτωτικές "όπως αυτές του παρουσιάζονται" (as presented) ή "με το ρυθμό φόρτωσης που του παρουσιάζονται" (at such freight rate as present). Αυτοί οι όροι των ναυλοσύμφωνων, φαίνονται να έρχονται σε αντίθεση με αυτά που είδαμε ήδη στο κεφάλαιο των φορτωτικών στο Μέρος (2).

Ας εξετάσουμε τώρα τα σημεία στα οποία ο πλοίαρχος πρέπει να προσέξει πριν την υπογραφή της φορτωτικής εάν το ναυλοσύμφωνο περιέχει τέτοιους όρους.

- Ποσότητα φορτωθέντος φορτίου.

Εάν αυτή δεν είναι η πραγματική, κανένας όρος ναυλοσύμφωνου δεν μπορεί να υποχρεώσει τον πλοίαρχο να υπογράψει φορτωτική με εσφαλμένη ποσότητα φορτίου.

- Περιγραφή και κατάσταση του φορτίου.

Και πάλι, ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται να υπογράψει φορτωτική η οποία να αναφέρει ότι το φορτίο ευρίσκεται σε "καλή τάξη και κατάσταση" (good order and condition), όταν αυτό είναι ψευδές.

- Ημερομηνία.

Μια φορτωτική, μπορεί να περιέχει μια ψευδή ημερομηνία εσικεμένως από τους φορτωτές ή ναυλωτές, με σκοπό να εξαπατήσουν κάποιον. Εάν ο πλοίαρχος υπογράψει μια τέτοια φορτωτική γίνεται συνεργός σε απάτη.

- Περιγραφή ταξιδιού.

Ο πλοίαρχος πρέπει να προσέχει για ασυνέπειες και να χρησιμοποιεί την κρίση του. Φαίνεται ότι σε ορισμένες περιοχές διαμορφώνεται μια νέα πρακτική στον τομέα αυτό. Δηλαδή οι ναυλωτές ζητούν από τους πλοιοκτήτες να ειδώσουν φορτωτικές για μια ορισμένη χώρα, γνωρίζοντας εκ των προτέρων ότι το φορτίο προορίζεται για άλλη χώρα, με την πρόθεση αργότερα να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες την έκδοση νέων φορτωτικών, με τον πραγματικό προορισμό του φορτίου, είτε επιστρέφοντας στους πλοιοκτήτες τις αρχικές φορτωτικές είτε καταθέτοντας επιστολή ευθύνης.

Αν οι πλοιοκτήτες εσικεμένα ενδώσουν στην πρακτική αυτή και συγκατατεθούν στην έκδοση φορτωτικών με προορισμό διαφορετικό του πραγματικού, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος η φορτωτική να καταστεί ανίσχυρη. Έτσι είναι δυνατό όχι μόνο η επιστολή ευθύνης που δίνουν οι ναυλωτές να είναι άχρηστη, αλλά οι πλοιοκτήτες αν μην είναι δυνατόν να εφαρμόσουν και τους άλλους όρους της φορτωτικής που προστατεύουν τα συμφέροντα τους όπως π.χ. όρους που αναφέρονται στην πληρωμή του ναύλου, εξαιρέσεις όσον αφορά ζημιές φορτίου, ελευθερία παρέκκλισης κ.λ.π.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

" Ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας ναυτιλίας λειτουργεί με τα χρονοναυλοσύμφωνα. Ένα χρονοναυλοσύμφωνο, είναι μια συμφωνία όπου ο πλοιοκτήτης ενοικιάζει ένα πλήρως επανδρωμένο πλοίο στο ναυλωτή, ο οποίος μπορεί τότε να χρησιμοποιήσει και να απασχολήσει το πλοίο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, μέσα σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια ή / και περιορισμούς στα είδη των αγαθών που το πλοίο πρόκειται να μεταφέρει. Για να χρησιμοποιεί το πλοίο ο ναυλωτής πληρώνει ενοίκιο στον πλοιοκτήτη συνήθως επί μηνιαίας βάσεως.

Οι χρονοναυλωταί συνήθως πληρώνουν τα καύσιμα, έξοδα λιμένα και τα έξοδα του πλοίου στους λιμένες φορτοεκφορτώσεως. Οι πλοιοκτήτες, συνήθως πληρώνουν για τη συντήρηση του πλοίου, του μηχανολογικού εξοπλισμού, και άλλου εξοπλισμού για τα εφόδια καταστρώματος και μηχανοστασίου, για την τροφοδοσία, τα λιπαντικά, την ασφάλιση του πλοίου και για τους μισθούς του πληρώματος. Υπάρχουν διαφορετικοί τύποι χρονοναυλοσυμφώνων για διαφορετικούς εμπορικούς τομείς. Οι δύο τύποι που χρησιμοποιούνται στο τομέα των μεταφορών χύμα ξηρών φορτίου είναι:

BALTIME 1939

Εκδόθην υπό της Διεθνούς και Βαλτικής Ναυτικής Συνσέψεως.
(Baltic & International Maritime Conference – B.I.M.C.O.).

Κυβερνητικό Έντυπο Εγκριθέν εκ του Χρηματιστηρίου Προϊόντων της Νέας Υόρκης (New York Produce Exchange). Συνήθως αποκαλείται New York Produce Exchange ή Ν.Υ.Ρ.Ε.

ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΩΡΙΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΓΓΡΑΦΟΥ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ

Καθώς είδαμε στο κεφάλαιο των Φορτωτικών, ο μεταφορέας υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον κάτοχο της πρώτης αυθεντικής Φορτωτικής που θα του παρουσιαστεί στο λιμένα εκφορτώσεως.

Προβλήματα μπορεί να παρουσιαστούν, όταν το άτομο που αξιώνει παραλαβή των αγαθών, δεν παρουσιάζει φορτωτική.

Σιεφτείτε την περίπτωση όπου ο μεταφορέας παραδίδει το φορτίο χωρίς την προσκόμιση φορτωτικής και ένα άλλο άτομο εμφανίζεται με την αυθεντική φορτωτική, ως έγγραφο κυριότητας στα αγαθά.

Ο μεταφορέας έχει χαρίσει τα αγαθά κάποιου άλλου, που προφανώς αξίζουν πολλά εκατομμύρια δολάρια, και εφ' όσον δεν ενήργησε με υπεύθυνο τρόπο, θα θεωρηθεί νομικά υπεύθυνος. Σε αυτήν την περίπτωση παραδόσεως αγαθών, χωρίς την παρουσίαση εγγράφου κυριότητας, η αγωγή για αποζημίωση που θα γίνει εναντίον μέλους, μπορεί να μην καλυφθεί από το P&I Club.

Η άφιξη του φορτίου στο λιμένα εκφορτώσεως πριν από την άφιξη της φορτωτικής, είναι συχνά ένα υπαρκτό πρόβλημα, ειδικά στον χώρο των Δεξαμενόπλοιων, διότι τα φορτία πετρελαίου συχνά πωλούνται πολλές φορές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι πλοιοκτήτες δέχονται μία συνεχώς αυξανόμενη πίεση από τους ναυλωτές και τρίτα συμφέροντα του φορτίου, οι οποίοι παραγγέλλουν τόσο σε αυτούς όσο και στους πλοιάρχους τους να παραδώσουν το φορτίο χωρίς να έχουν παραδοθεί οι πρωτότυπες φορτωτικές.

Ορισμένοι μάλιστα ναυλωτές απαιτούν να συμπεριληφθούν ειδικά άρθρα στα ναυλοσύμφωνα, τα οποία προβλέπουν ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει όλο το φορτίο, χωρίς να του έχουν παρουσιαστεί οι πρωτότυπες φορτωτικές, εάν αυτές δεν φθάσουν στον λιμένα εκφορτώσεως έγκαιρα.

Τα club συμβουλεύουν τους πλοιοκτήτες να μην αποδέχονται άρθρα αυτού του τύπου, καθώς αγωγές που πιθανόν να προκύψουν από την αιτία αυτή δύσκολα καλύπτονται από τους ομίλους P&I.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιθυμεί την ικανοποίηση του αιτήματος των ναυλωτών για εμπορικούς σκοπούς, αλλά σε τέτοιες περιπτώσεις συνίσταται η απόκτηση Εγγυητικής Επιστολής, υπογεγραμμένης από Τράπεζα Πρώτης Κατηγορίας, πριν από την παράδοση του φορτίου.

ΑΛΛΑΓΗ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

Εάν τα μεταφερόμενα αγαθά μεταφέρονται σύμφωνα με τους Κανονισμούς της Χάγης ή Χάγης / VISBY, τότε ο μεταφορέας υποχρεούται να προσεγγίσει στον υπό της φορτωτικής καθορισμένο λιμένα προορισμού χωρίς να παρεκκλίνει της πορείας του, εκτός εάν πρόκειται να σώσει ζωές ή την περιουσία κάποιου.

Είδαμε στο Μέρος (1), το οποίο ασχολείται με τους Κανόνες της Χάγης, ότι ο μεταφορέας έχει ορισμένα δικαιώματα και απαλλαγές. Εάν πάντως ο ναυλωτής καθορίσει άλλον λιμένα προορισμού εκτός του αναγραφόμενου στην φορτωτική, ή παραγγείλει στον πλοίαρχο να εκφορτώσει το φορτίο του σε ένα λιμένα ή μέρος που δεν αναφέρεται στο Συμβόλαιο Μεταφοράς, ή να προσεγγίσει μία περιοχή ακολουθώντας άλλη πορεία από την καθορισμένη, τότε ο μεταφορέας θα έχει παρεκκλίνει της πορείας του και μπορεί να χάσει τα δικαιώματα και τις απαλλαγές του.

Οι πλοιοκτήτες, μπορούν επίσης να επιφυλαχθούν των δικαιωμάτων της καλύψεως τους, για οποιεσδήποτε αγωγές για αποζημιώσεις που είναι πιθανόν να προκύψουν λόγω της παρέκκλισης, αν αυτή γίνει σύμφωνα με τις εντολές των ναυλωτών που μπορούν να παρουσιαστούν, απορρέοντας από την Παρέκκλιση (της Πορείας).








Είναι σημαντικό να γνωρίζει ο πλοίαρχος τις συνέπειες της αδικαιολόγητης παρέκκλισης. Αυτό δίνει έμφαση στο γεγονός ότι πρέπει να ελεγχθεί αν το λιμάνι το οποίο αναγράφεται στη Φορτωτική είναι σωστό και ότι δεν έρχεται σε σύγκρουση με άλλες οδηγίες. Όλα αυτά πρέπει να καταστεί σίγουρο ότι ελέγχονται πριν την υπογραφή της Φορτωτικής.

Στις περιπτώσεις όπου ένας ναυλωτής ή οι ιδιοκτήτες του φορτίου απαιτούν την εκφόρτωση του φορτίου σε ένα λιμένα ο οποίος δεν αναγράφεται στην Φορτωτική, ο πλοίαρχος θα πρέπει να ενημερώσει τον πλοιοκτήτη. "Καθώς ο πλοιοκτήτης μπορεί να χάσει την κάλυψη του από το club στο οποίο είναι μέλος εάν συμφωνήσει στην αλλαγή του λιμένας προορισμού, θα πρέπει πρώτα να αποκτήσει μία Εγγυητική Επιστολή, υπογεγραμμένη από μία αξιόπιστη τράπεζα."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : « Απώλειες Φορτίου ΙΙΙ »**Εισαγωγή**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε το ρόλο του πλοίαρχου στη συλλογή αποδείξεων και θα εξηγήσουμε την ανάγκη για προσεκτική συλλογή στοιχείων και την σωστή τεμηρίωσή τους που είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση μιας αγωγής με επιτυχία.

ΑΠΟΡΡΗΤΑ ΚΑΙ ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ (PRIVILEGED)

Δ Ο Μ Η	
	Απόρρητα & εμπιστευτικά έγγραφα
	Αναφορά πλοίαρχου
	Έγγραφα πλοίου
	Επιστολές διαμαρτυρίας και επιφυλάξεις
	Αλληλογραφία
	Φωτογραφίες και ταινίες Video
	Διατήρηση των αποδείξεων

Είδαμε ήδη σε προηγούμενα κεφάλαια ότι ο πλοίαρχος κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, υποχρεούται στην σύνταξη αναφορών και επιστολών προς τον πλοιοκτήτη. Συνήθως τέτοιες αναφορές και επιστολές δίνουν λεπτομέρειες περιστατικών για ζημιές του πλοίου, τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή για θέματα που αφορούν διαφωνίες με τον ναυλωτή ή τους στοιβαδότες. Άλλα επίσημα έγγραφα τα οποία σχετίζονται με την διοίκηση του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όπως είναι τα Ημερολόγια καταστρώματος και μηχανοστασίου, βιβλίο καταμέτρησης υδροσυλλεκτών και δεξαμενών, βιβλίο θερμοκρασιών και εξαερισμού φορτίου κλπ στέλνονται στον πλοιοκτήτη στο τέλος του ταξιδιού

ή αργότερα ανάλογα με το σύστημα της εταιρείας.

Καθώς οι αναφορές, τα γράμματα και τα άλλα έγγραφα έχουν αποσταλεί από τον πλοίαρχο αποκλειστικά για τον πλοιοκτήτη θα νόμιζε κανείς ότι αυτά τα έγγραφα προφανώς είναι προσωπικά και εμπιστευτικά, για να εξυπηρετηθεί το καλύτερο συμφέρον του πλοιοκτήτη και συνεπώς κανένα άλλο άτομο δεν έχει το δικαίωμα να τα αποκτήσει και να τα μελετήσει. Δυστυχώς, αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε, διότι, εάν μία αγωγή καταλήξει σε διαιτησία ή δικαστήριο αυτές οι επιστολές, αναφορές και άλλα εμπιστευτικά έγγραφα πιθανόν θα γίνει αναγκαίο να αποκαλυφθούν σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το ίδιο ισχύει επίσης για την αλληλογραφία και για τις οδηγίες που δίνονται από τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή.

Η Αγγλική Νομοθεσία προβλέπει ότι, εάν μία διαφορά καταλήξει σε διαιτησία ή σε δικαστήριο τότε όλα τα νομικώς αντιπαρατιθέμενα μέρη, θα πρέπει να αλληλοαποκαλύψουν όλα τα σχετικά έγγραφα, εκτός εάν αυτά είναι απόρρητα και εμπιστευτικά.

- Απόρρητο και εμπιστευτικό έγγραφο.

Γράμματα, αναφορές ή άλλα έγγραφα τα οποία ανταλλάσσονται μεταξύ πλοίαρχου και πλοιοκτήτη, ΔΕΝ αποτελούν έγγραφα απόρρητα, εκτός και αν συνετέθησαν με κύριο σκοπό την απόκτηση νομικής συμβουλής πάνω σε νομικές διαδικασίες που προέκυψαν ή προβλέπεται να προκύψουν λόγω κάποιας διαφοράς. Ένα δικαστήριο ή μία επιτροπή κρίσεως θα καθορίσει εάν υφίσταται αυτός ο κύριο σκοπός εξετάζοντας τις προθέσεις του προσώπου που συνέταξε το έγγραφο, το χρόνο που το συνέταξε. Έτσι εάν ένα έγγραφο προετοιμασθεί με κύριο σκοπό την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον, αλλά επίσης προετοιμασθεί παρεμπιπτόντως με τον σκοπό της αποκτήσεως νομικής συμβουλής, το έγγραφο πιθανότατα δεν θα θεωρηθεί εμπιστευτικό υπό του δικαστηρίου.

Σε προηγούμενα κεφάλαια, τονίσαμε με έμφαση ότι σε περίπτωση όπου σημειώθηκε ένα σοβαρό ατύχημα ή άλλο σοβαρό περιστατικό, το πρώτο πράγμα που θα πρέπει να γίνει είναι να επικοινωνήσετε με τον τοπικό αντιπρόσωπο του P&I Club. Το club θα αποστείλει δικηγόρο ο οποίος θα πάρει καταθέσεις από τον πλοίαρχο και τους άλλους μάρτυρες και έτσι ίσως μην χρειαστεί να αποκαλυφθούν τα έγγραφα στο αντίδικο μέρος. Ο λόγος για αυτό είναι ότι ο κυρίαρχος σκοπός της λήψεως καταθέσεων είναι ότι πιθανολογείται ότι θα προκύψουν νομικές διαφορές και εάν αυτές πράγματι προκύψουν, το δικαστήριο ή οι διαιτητές είναι πιθανόν να θεωρήσουν τις καταθέσεις του πλοίαρχου απόρρητες και εμπιστευτικές.

Στην περίπτωση της αναφοράς του πλοίαρχου με την οποία θα ασχοληθούμε κατωτέρω, είναι πιθανόν να κατορθώσουμε να κατατάξουμε το έγγραφο αυτό στα απόρρητα αν η αναφορά δεν απευθύνεται στον πλοιοκτήτη αλλά στον νομικό του σύμβουλο. Ακόμα όμως και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει πιθανότητα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας το δικαστήριο να άρει το απόρρητο της αναφοράς.

Ακόμη και όταν αναφορές αυτής της φύσεως δεν έχουν χαρακτηριστεί ως απόρρητες ή εμπιστευτικές και θα πρέπει να αποκαλυφθούν στα αντίδικα μέρη, αποτελούν πολύ σημαντικά αποδεικτικά στοιχεία, με τα οποία μπορεί να αντιμετωπιστεί μία αγωγή. Ο λόγος για αυτό, είναι ότι πάρα πολλές αγωγές δεν γίνονται παρά μετά από αρκετούς μήνες μετά το περιστατικό και μπορεί να περάσει ένα ή δύο χρόνια στην περίπτωση των Κανόνων του Αμβούργου, πριν το P&I Club πληροφορηθεί από ένα μέλος του, ότι εικρεμεί αγωγή εναντίον του. Είναι δύσκολο να ανακληθούν με οποιονδήποτε βαθμό ακριβείας, λεπτομέρειες ενός περιστατικού, αφού έχει μεσολαβήσει ένα αρκετά μεγάλο διάστημα και έτσι οι αποδείξεις που συγκεντρώθηκαν από τον πλοίαρχο εκείνη την εποχή και που

συμπεριλήφθηκαν στην αναφορά του θα είναι μία μεγάλη βοήθεια στους πλοιοκτήτες και στους νομικούς τους συμβούλους.

Πολλοί πλοίαρχοι τηρούν σημειωματάριο και καταγράφουν σύντομες σημειώσεις πάνω σε θέματα που αφορούν την διοίκηση του πλοίου, το οποίο τους βοηθάει κατά πολύ να φρεσκάρουν την μνήμη τους όταν θα πρέπει να θυμηθούν ένα συγκεκριμένο περιστατικό ή όταν τους ζητηθεί να δώσουν κάποιες αποδείξεις. Ένας πλοίαρχος πρέπει να γνωρίζει πάντως ότι στην περίπτωση μίας διαμάχης η οποία θα καταλήξει σε δικαστήριο ή διαιτησία, το σημειωματάριο του δεν θα θεωρηθεί απόρρητο και όλα τα περιεχόμενα του θα χρειαστεί να αποκαλυφθούν στους αντιδίκους. Η αξία ενός σημειωματαρίου που τηρείται από τον πλοίαρχο καλώς και αναφέρεται σε πραγματικά γεγονότα, συνήθως αντισταθμίζει κατά πολύ το πιθανό μειονέκτημα της κοινοποίησής του, αλλά είναι πολύ σημαντικό πριν την καταγραφή στοιχείων σε αυτό να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μία μέρα μπορεί να αναγνωσθεί ενώπιον του δικαστηρίου.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Μία από τις σημαντικές ενέργειες του πλοίαρχου είναι να ενημερώνει τους πλοιοκτήτες με σύγχρονες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του πλοίου και με την διεξαγωγή του ταξιδιού.

Προφανώς ορισμένοι πλοιοκτήτες απαιτούν περισσότερες πληροφορίες από τους πλοίαρχους τους, παρά άλλοι, και μπορεί ακόμα στις Μόνιμες εντολές προς τους Πλοίαρχους να αναφέρεται το είδος των πληροφοριών που απαιτούνται. Πολλές από τις πληροφορίες που αποστέλλονται από τον πλοίαρχο, είναι συνήθους χαρακτήρα, όπως να ενημερώνουν τον πλοιοκτήτη για τους λιμένες απόπλου και κατάπλου, την πετρέλευση, τις απαιτήσεις τροφοδοσίας, να διαβεβαιώνουν ότι το πλοίο είναι έτοιμο για την φόρτωση ή εκφόρτωση κλπ.

Οι αναφορές του πλοίαρχου που μας ενδιαφέρουν σε αυτό το κεφάλαιο, είναι αυτές που αφορούν περιστατικά που σχετίζονται με τα P&I Club, αλλά ισχύουν οι ίδιες βασικές αρχές και για αναφορές που σχετίζονται με ατυχήματα που αφορούν στην ασφάλιση σκάφους ή μηχανής. Τα πιθανά περιστατικά που σχετίζονται με τα P&I Club, τα οποία θα υποχρέωναν τον πλοίαρχο να συντάξει αναφορά είναι πάρα πολλά, αλλά περιλαμβάνουν ζημιές στο φορτίο από στοιβαδόρους, τραυματισμό μέλους του πληρώματος, τραυματισμό άλλου ατόμου που εργάζεται επί του πλοίου, την ανακάλυψη λαθρεπιβατών κλπ..

Όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα σοβαρά περιστατικά τα οποία αφορούν το club, θα προικαλέσουν την αποστολή δικηγόρων του club από την αρχή, οι οποίοι θα πάρουν καταθέσεις από τον πλοίαρχο.

Όταν ο πλοίαρχος συντάξει την αναφορά του, είναι ζωτικής σημασίας να την συντάξει με :

- Ακρίβεια
- Πραγματικότητα
- Αντικειμενικότητα

Με κάθε θυσία, ο πλοίαρχος θα πρέπει να αποφύγει να συμπεριλάβει στην αναφορά του, γνώμες ή υποθέσεις για το τι μπορεί να έκανε ο ίδιος ή άλλοι. Να θυμάστε ότι η αναφορά αυτή μπορεί να κοινοποιηθεί σε αντιδίκους και εάν καταλήξουμε σε δικαστικές διαδικασίες, οι απόψεις αυτές μπορεί να μην αντέξουν σε διασταυρούμενη εξέταση (από δικηγόρους) και ενώ σε τίποτα δεν διαφωτίζουν υπάρχει πιθανότητα να βλάψουν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη. Το κυριότερο, είναι να διατηρηθεί η ακρίβεια, η αντικειμενικότητα και η αναφορά των πραγματικών περιστατικών στην αναφορά και όπου είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν σκιαριφήματα και φωτογραφίες οι οποίες μπορεί να αξίζουν χίλιες λέξεις.

Εάν ο πλοίαρχος, ανάλογα την περίπτωση, κρίνει ότι ένα περιστατικό κάποια στιγμή μπορεί να βλάψει τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη, η αναφορά θα πρέπει να προετοιμαστεί εν αναμονή δικαστικών διεργασιών και να απευθύνεται στους δικηγόρους του πλοιοκτήτη.

ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΛΟΙΟΥ

Εάν εγερθεί αγωγή, εξαρτάται συχνά από τα στοιχεία που περιέχονται στα έγγραφα του πλοίου αν η αγωγή θα καταλήξει τελικά σε δαιτησία ή στα δικαστήρια. Καλά συνταγμένα αρχεία, μπορούν συχνά να περιέχουν τις απαραίτητες αποδείξεις για την αιτία απώλειας ή της ζημιάς που προκάλεσε την αγωγή. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν οι αντίδικοι έρχονται αντιμέτωποι με τέτοιες αποδείξεις, παραιτούνται από κάθε αγωγή.

Για παράδειγμα, θα αναφερθούμε στις αγωγές για ελλείμματα φορτίου που εξετάσαμε στο τμήμα 6 του 2^{ου} Μέρους. Πολλά χύμα φορτία περιλαμβάνουν μεγάλες ποσότητες ύδατος, το οποίο κατακάθεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και μπαίνει στις σεντίνες. Εάν εις μέρος του πλοίου είχε τηρηθεί λεπτομερές ημερολόγιο μετρήσεων των σεντινών, μαζί με τις ώρες αντλήσεων, θα ήταν μία σχετικά απλή υπόθεση να αντισταθμιστεί η διαμάχη για την έλλειψη του φορτίου.

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα εξετάσουμε τα έγγραφα τα οποία πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου, για να μας παρέχουν μία πλήρη καταγραφή του ταξιδιού, λεπτομέρειες οποιωνδήποτε περιστατικών που ίσως βλάψουν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη, καθώς και για απόδειξη ότι το πλοίο διοικείται και λειτουργεί σωστά.

Τα έγγραφα τα οποία είναι πολύ πιθανόν να υποπέσουν σε εξονυχιστική έρευνα στην περίπτωση αγωγής, είναι τα ημερολόγια καταστρώματος και μηχανοστασίου και για αυτό θα τα εξετάσουμε πρώτα.

- Ημερολόγια

Το ημερολόγιο καταστρώματος το οποίο κάποτε ετηρείτο από τον υποπλοίαρχο, τώρα τηρείται από τον πλοίαρχο. Περιέχει λεπτομέρειες για την ναυσιπλοΐα και τα σημαντικά περιστατικά τα οποία επηρεάζουν την καθημερινή λειτουργία του πλοίου. Στα περισσότερα πλοία, αυτές οι λεπτομέρειες καταγράφονται πρώτα σε πρόχειρο ημερολόγιο και μετά μεταφέρονται στο επίσημο Ημερολόγιο Καταστρώματος.

Το είδος των καταγραφών που θα πρέπει να γίνονται στο Ημερολόγιο Καταστρώματος, για να παρέχει αυτό μία συνοπτική καθημερινή καταγραφή όλων των περιστατικών, εξαρτάται κατά πολύ από τον τύπο και το είδος μεταφορών που εκτελεί το πλοίο.

Όλα τα πλοία θα πρέπει για παράδειγμα να καταγράφουν στοιχεία αφορούντα την ναυσιπλοΐα, όπως λιμένες κατάπλου / απόπλου, τακτικά στίγματα θέσεων του πλοίου, τρόποι ευρέσεως στιγμάτων, κατάσταση θαλάσσης και καιρού.

Ένα Φ/Γ πλοίο θα πρέπει επίσης να καταγράφει τις χρονικές στιγμές κατά τις οποίες δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί αερισμός του φορτίου λόγω κακοκαιρίας, επιθεωρήσεις κυτών, κουβουσιών, έλεγχος σεντινών, μπουνιών και συστημάτων πυροσβέσεως, ώρες ενάρξεως και πέρατος φορτοεκφορτώσεως, λεπτομέρειες καθυστέρησης και διακοπών, ποσότητα του φορτωθέντος φορτίου κάθε ημέρα.

Στα Δ/Ξ πλοία, θα πρέπει να καταγράφονται λεπτομέρειες που αφορούν τον καθαρισμό των δεξαμενών, τον ερματισμό, το φορτίο που φορτώνεται σε κάθε δεξαμενή μαζί με τις ενδείξεις των μετρητών και οι ώρες φορτοεκφορτώσεως μαζί με τον ρυθμό φορτοεκφόρτωσης του φορτίου.

Η ώρα της επιδόσεως της Επιστολής Ετοιμότητας και η ώρα της υπογραφής της Φορτωτικής θα πρέπει να καταγράφονται. Άλλες σημαντικές καταγραφές που θα πρέπει να γίνονται από όλα τα πλοία, είναι η λεπτομερής καταγραφή της πετρελεύσεως και των μέτρων που λαμβάνονται για την πρόληψη της ρυπάνσεως, βλάβες στα μηχανήματα του πλοίου, απώλεια ή ζημιά στο φορτίο από οποιαδήποτε αιτία, καθώς και λεπτομέρειες τυχούσας προσαρτάξεως του πλοίου. Τα άνω παραδείγματα, χρησιμοποιήθηκαν απλώς για να δείξουν τον τύπο των καταγραφών που γίνονται στα ημερολόγια. Μία λίστα όλων των πιθανών καταγραφών είναι ατελείωτη.

Ακριβώς όπως και στην περίπτωση της Αναφοράς του Πλοίαρχου, οι καταγραφές στο Ημερολόγιο θα πρέπει να είναι ακριβείς, να αναφέρουν τα πραγματικά γεγονότα και να γίνονται αντικειμενικά. Καμία καταγραφή

σημαντικής φύσεως, δεν πρέπει να γίνεται χωρίς περισκεψη και δεν πρέπει να υπερβάλεται ένα γεγονός ή η αιτία του. Εάν τηρούνται πρόχειρα ημερολόγια, θα πρέπει να θεωρείται σίγουρο ότι θα υποπέσουν στον εξονυχιστικό έλεγχο του δικαστηρίου γιατί σε αυτά πρωτογράφτηκαν τα στοιχεία όταν συνέβαιναν τα γεγονότα ή αμέσως μετά.

Όλες οι καταγραφές θα πρέπει να γίνονται με μελάνι και είναι σημαντικό να αποφευχθούν όσο το δυνατόν, τυχούσες αλλαγές ή διορθώσεις, καθώς το δικαστήριο θα προσπαθήσει να ανακαλύψει τι κρύβεται πίσω από αυτές ή οι αλλαγές πιθανόν να βλάψουν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη. Αυτό επίσης ισχύει, εάν τηρείται επίσημο Ημερολόγιο Καταστρώματος και το πρόχειρο πάνω στο οποίο βασίζεται το επίσημο, δεν μπορεί να προσαχθεί στο δικαστήριο. Εάν γίνει μία λάθος καταγραφή, αυτή θα πρέπει να σβήνεται με μία ευθεία γραμμή, αφήνοντας το αρχικό κείμενο σε μία αναγνώσιμη κατάσταση. Πρόοδοι που έχουν σημειωθεί στην Δικανική Επιστήμη, καταστούν δυνατό, τον εντοπισμό τέτοιων αλλαγών. Το ημερολόγιο μηχανοστασίου πρέπει επίσης να τηρείται με την ίδια προσοχή.

- Άλλες επίσημες εγγραφές

Εκτός από τα Ημερολόγια Καταστρώματος και Μηχανοστασίου, υπάρχουν και άλλα βιβλία που πρέπει να τηρούνται τακτικά σε ένα καλά διοικούμενο πλοίο. Μερικά από τα βιβλία αυτά είναι το βιβλίο κινήσεως μηχανών (Bell Book), βιβλίο μετρήσεως υδροσυλλεκτών και δεξαμενών, βιβλίο αερισμού και θερμοκρασιών. Επίσης πρέπει να τηρείται προσεχτικά αρχείο με τις ταινίες πορειογράφου, βυθομέτρου και αρχείο μετεωρολογικών δελτίων κλπ.

Αυτό το είδος των τακτικών καταγραφών σε άλλα έντυπα εκτός του ημερολογίου, μπορεί να αποδειχθεί πάρα πολύ χρήσιμο, αλλά και πάλι θα πρέπει να τονισθεί ότι η αξία τους όσον αφορά τους δικαστές, μειώνεται κατά πολύ, εάν υπάρχουν σε αυτά σβησίματα, αλλαγές και χαμένες σελίδες. Οι ως άνω αναφερόμενες καταγραφές στα έντυπα που αυτές γίνονται, θα πρέπει να τηρούνται καλώς, να είναι καλά οργανωμένες και να περιέχουν συνεχή ροή πληροφοριών χωρίς κενά ή διακοπές.

Εκτός από την τήρηση και την καταγραφή των παραπάνω στοιχείων, πολλές φορές χρειάζεται και η καταγραφή άλλου είδους στοιχείων ανάλογα με το είδος του πλοίου και του ταξιδιού.

Για παράδειγμα σε ένα πλοίο μεταφοράς γενικών φορτίων, χρειάζονται αποδείξεις για να δείχθει ότι ελήφθη η προσήμουσα επιμέλεια για να κατασταθεί το πλοίο αξιόπλοον και κατάλληλο για τη μεταφορά φορτίου, ως επίσης για να δείχθει ότι το φορτίου φροντίστηκε καλώς. Για να αποδείξουμε ότι έτσι έγινε πραγματικά πιθανόν θα χρειαστούν οι εξής αποδείξεις:

- Βιβλίο συντηρήσεως εξοπλισμού φορτοεκφορτώσεως.
- Βιβλίο συντηρήσεως καλυμμάτων κυτών.

- Βιβλίο ελέγχου ασφάλισης φορτίου (Lashing checking).
- Λεπτομερή ημερολόγια αερισμού τα οποία θα περιέχουν τις θερμοκρασίες του αέρος και του σημείου δρόσου, τόσο έξω όσο και μέσα στα αμπάρια, καθώς και θερμοκρασίες θαλάσσης.
- Έγγραφα που αφορούν το φορτίο, όπως είναι Αποδείξεις του Υποπλοίαρχου Φορτωτικές, Επιθεωρήσεις Βυθίσματος, Σχέδια Φορτώσεως και Επιστολές Διαμαρτυρίας.

Σε άλλους τύπους πλοίων, λεπτομερείς αναφορές του κενού των δεξαμενών, θερμοκρασίες, πίεσης του αδρανούς αερίου, περιεκτικότητα του αέρος σε οξυγόνο και τα αποτελέσματα των μηχανημάτων παρακολούθησης του πετρελαίου καθώς και του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την φροντίδα του φορτίου, θα αποδειχθούν επίσης πολύτιμες αποδείξεις.

Οι άνω αναφερόμενοι κατάλογοι, δεν είναι εξαντλητικοί, αλλά τώρα καταλαβαίνετε γιατί είναι σημαντικό να κρατάτε λεπτομερή αρχεία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αν και δεν είναι και τόσο εμφανές στους αξιωματικούς του πλοίου εκείνη την στιγμή πρέπει να τονισθεί η αξία αυτού του είδους των αποδείξεων ως βοηθητικό μέσο στην υπεράσπιση (του πλοίου) από μία αγωγή.

ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Ορισμένες φορές, είναι απαραίτητο για τον πλοίαρχο να αποστείλει επιστολή διαμαρτυρίας ή επιφυλάξεως στους στοιβαδότες, φορτωτές ή ναυλωτές. Η επιστολή διαμαρτυρίας είναι απλώς μία δήλωση εκ μέρους του πλοίαρχου μίας παραθέσεως γεγονότων, και δύναται, εάν είναι αναγκαίο, να καταστήσει υπεύθυνους τρίτους για κάποια απώλεια ή ζημιά που έχει συμβεί ή είναι πιθανόν να συμβεί στο πλοίο ή το φορτίο.

Στο κεφάλαιο 6, Μέρος (2), επί παραδείγματι, είδαμε ότι όπου ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για ζημιά στο φορτίο και η ζημιά αυτή προκαλείται στο φορτίο από τους στοιβαδότες λόγω κακού χειρισμού του φορτίου, ο πλοίαρχος ενώ πρέπει να κάνει ότι είναι δυνατόν για να αποφευχθεί ζημιά στο φορτίο από την αρχή, θα πρέπει να αποστείλει μία επιστολή διαμαρτυρίας στους στοιβαδότες, καταστρώντας αυτούς υπεύθυνους. Εάν κατατεθεί μία επιστολή διαμαρτυρίας λόγω κακοκαιρίας, από μόνη της, δεν θα αποτελέσει υπερασπιστικό στοιχείο, αφού χρειάζονται επιπλέον αποδείξεις. Αυτή η συγκεκριμένη επιστολή διαμαρτυρίας πάντως, έχει περισσότερο κύρος σε ορισμένες χώρες παρά σε άλλες.

Εκτός από το να ελέγξουν ότι το φορτίο έχει φορτωθεί ή εκφορτωθεί ασφαλώς και επίσης να ελέγξουν για ζημιά που έχει προκληθεί από τους στοιβαδότες, οι αξιωματικοί του πλοίου, θα πρέπει να ενθαρρύνονται να ελέγχουν για λιγότερο εμφανή πράγματα κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης, τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ενδεχόμενες

αγωγές για ελλείμματα φορτίου. Μικρές ποσότητες φορτίου που ξέμειναν σε βαγονάκια φορτίου ή φορτηγίδες, διασκορπιση του φορτίου από χούφτες στο ντόκο κατά τη διάρκεια της φορτώσεως ή ένας δυνατός άνεμος που παρασύρει την ποσότητα από έναν ιμάντα μεταφοράς π.χ. μπορεί να αντιπροσωπεύει την ποσότητα ελλείμματος φορτίου πάνω στην οποία θα βασιστεί μία μελλοντική αγωγή εκ μέρους των συμφερόντων του φορτίου, η οποία θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, εάν ο πλοίαρχος είχε αποστείλει μία επιστολή διαμαρτυρίας την κατάλληλη στιγμή, αποκαλύπτοντας αυτή την απώλεια στους φορτωτές ή ναυλωτές. Φωτογραφικές αποδείξεις όπως θα δούμε αργότερα είναι πάρα πολύ χρήσιμες.

Μία επιστολή επιφυλάξεως μπορεί να αποσταλεί, όταν ο πλοίαρχος επιφυλάσσεται σχετικά με το εάν είναι αληθείς οι πληροφορίες οι οποίες δίδονται από μία Τρίτη πλευρά. Η ανάγκη για μία τέτοια επιστολή μπορεί να παρουσιασθεί π.χ. όταν η ποσότητα του φορτίου που υποστηρίζεται ότι ξεφορτώθηκε από συμφέροντα του φορτίου, είναι μικρότερη από την ποσότητα που καθορίστηκε από τους υπολογισμούς του πλοίου ή από μία επιθεώρηση βυθίσματος (Daft Survey).

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο πλοίαρχος μπορεί να διατηρεί επιφυλάξεις σχετικά με την ποιότητα του φορτωθέντος φορτίου, όπως όταν μεγάλες ποσότητες φλούδας, φλοιών κλπ περιέχονται σε ένα φορτίο σιτηρών. Το συμβόλαιο πώλησεως μπορεί να προβλέπει μία ανοχή για ένα ορισμένο ποσοστό τέτοιων υλικών και ο φορτωτής να επιμένει ότι το φορτίο ευρίσκεται σε κανονική κατάσταση. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο πλοίαρχος μπορεί να αισθάνεται ότι δεν δικαιούται να κάνει παρατήρηση στη Φορτωτική και συνήθως είναι αδύνατον να κάνει μία τέτοια παρατήρηση. Μία πρακτική λύση θα ήταν μία επιστολή προς το φορτωτή που θα αναπτύσσει τις επιφυλάξεις του πλοίαρχου, καθώς επίσης τα επιχειρήματα που προτάθηκαν από το φορτωτή και θα επιμένει ο πλοίαρχος, να επιβεβαιωθεί η λήψη της επιστολής του από τον φορτωτή με την υπογραφή ενός αντιτύπου της.

Σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει αποσταλεί από τον πλοίαρχο μία επιστολή διαμαρτυρίας ή επιφυλάξεως, πρέπει να αποστέλλεται επίσης ένα αντίγραφο στον πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Εάν η κατάσταση το απαιτεί, ο πλοίαρχος δεν πρέπει να διστάσει να καλέσει το P&I Club για περαιτέρω βοήθεια, την ώρα των συμβάντων.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Ο πλοίαρχος θα πρέπει πάντα να κρατάει και να αρχειοθετεί αντίγραφα όλων των επιστολών καθώς και των μηνυμάτων ασυρμάτου / TELEX, που αποστέλλει και λαμβάνει από πλοιοκτήτες, στοιβαδόρους, πράκτορες λιμένα, ναυλωτές, φορτωτές κλπ τα οποία σχετίζονται με την εμπορική λειτουργία του πλοίου. Με τις δορυφορικές επικοινωνίες, το να τηλεφωνήσουμε σε ένα πλοίο είναι ένα απλό θέμα σήμερα και στα πλοία που διαθέτουν τέτοιο εξοπλισμό, ο

πλοίαρχος θα λάβει συχνά οδηγίες ή ενημέρωση απ' ευθείας από τους πλοιοκλήτες ή ναυλωτές. Το σημειωματάριο του πλοίαρχου το οποίο αναφέραμε νωρίτερα σε αυτό το κεφάλαιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να καταγράψουμε σύντομες λεπτομέρειες για προφορικές οδηγίες και μπορεί να παράσχει μεγάλη βοήθεια αργότερα, στην περίπτωση που χρειασθεί να ανακαλέσουμε τις οδηγίες αυτές.

Γενικά όλοι, είτε στη ξηρά είτε επί του πλοίου, οι οποίοι κάνουν ή δέχονται τηλεφωνήματα, θα πρέπει να καταγράφουν λεπτομέρειες αυτών των τηλεφωνημάτων, συμπεριλαμβανομένων της ημερομηνία, ώρας και στοιχείων αυτού που έκανε την κλήση.

Το είδος της αλληλογραφίας που θα έχει ειδική σημασία, στην περίπτωση που επακολουθήσει μία αγωγή είναι οποιεσδήποτε γραπτές οδηγίες από τους ναυλωτές που σχετίζονται με την προετοιμασία ενός πλοίου για την φόρτωση και την ασφαλή μεταφορά και φροντίδα του φορτίου, γενικές οδηγίες σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, οδηγίες πετρελεύσεως κλπ. Συχνά τα δικαστήρια ή οι διαιτητές επικαλούνται την αλληλογραφία πλοίαρχου για να εξακριβώσουν σε μία δικαστική διαφορά ποιος είπε τι και πότε και για το λόγο αυτό η αλληλογραφία αποτελεί σπουδαίο αποδεικτικό στοιχείο.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΤΑΙΝΙΕΣ VIDEO

Έως εδώ, δώσαμε έμφαση στην ανάγκη καλής τηρήσεως εγγράφων, αρχείων που αναφέρονται σε πραγματικά γεγονότα. Υπάρχει πάντως ένα άλλο είδος αποδείξεων που θα υποστηρίξουν κατά πολύ τις έγγραφες αποδείξεις. Το είδος αυτό των αποδείξεων είναι οι φωτογραφίες, οι ταινίες video και τα διαγράμματα γενικά.

Όταν συνοδεύονται από διαγράμματα / σκιαριφήματα, οι φωτογραφίες κάνουν πολύ πιο εύκολο για ένα δικαστήριο ή διαιτητή, να εκτιμήσει τη φύση ενός περιστατικού και συχνά μπορεί να βοηθήσει στο να απαλλαγθεί το πλοίο από εθύνες.

Υπάρχουν πάρα πολλά περιστατικά στα οποία οι φωτογραφικές αποδείξεις θα βοηθήσουν, αλλά ίσως τα πιο κοινά είναι αυτά που εμπλέκουν το φορτίο, θα εξετάσουμε λίγα παραδείγματα για να σας δώσουμε να καταλάβετε που θα είναι χρήσιμες οι φωτογραφικές αποδείξεις.

Κατά τη φόρτωση, ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί του θα πρέπει να ελέγξουν την κατάσταση του φορτίου πριν αυτό φορτωθεί. Ένα φορτίο από σιτηρά ή άλλο χύμα φορτίο, μπορεί να περιλαμβάνει μεγάλες ποσότητες ξένων υλικών ή η συσκευασία ενός φορτίου μπορεί να είναι τελείως ακατάλληλη ή καθαρά εκτός της συνηθισμένης εμπορικής πρακτικής για αυτό το φορτίο. Μαζί με το να γίνουν παρατηρήσεις στις φορτωτικές, οι φωτογραφίες μπορεί να είναι τρομερά χρήσιμες αποδείξεις στην περίπτωση μελλοντικών αγωγών για ζημιές φορτίου.

Κατά τη διάρκεια της φορτώσεως πάλι, οποιοδήποτε περιστατικό το οποίο ενέχει απώλεια φορτίου, όπως άνεμος να παρασύρει φορτίο από έναν ιμάντα μεταφοράς ή μία χούφτα που διασκορπίζει φορτίο στο ντόκο, (οι φωτογραφικές αποδείξεις) θα υποστηρίξουν πολύ μία επιστολή διαμαρτυρίας προς τον φορτωτή ή τον ναυλωτή.

Έχουμε ήδη αναφέρει ότι στην περίπτωση που οι στοιβαδότες προκαλέσουν ζημιά στο φορτίο κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης, ο πλοίαρχος θα πρέπει να συντάξει μία επιστολή διαμαρτυρίας προς τους τελευταίους καταστώντας τους υπεύθυνους (για την ζημιά). Εάν παρθούν φωτογραφίες της ζημιάς την ώρα που αυτή συνέβη, θα είναι πολύ δύσκολο για τους στοιβαδότες να αποποιηθούν της ευθύνης τους. Ένα καλό παράδειγμα είναι φωτογραφίες που δείχνουν τους στοιβαδότες να προκαλούν ζημιές σε φορτίο που είναι συσκευασμένο σε σάκους, με το να χρησιμοποιούν γάντζους φορτίου, και να συμπεριλαμβάνουν αξιωματικούς του πλοίου οι οποίοι προσπαθούν να δείξουν τη ζημιά που έγινε από τους γάντζους. Αυτά πάντως πρέπει να συμπληρώνονται από στοιχεία που να αποδείχνουν ότι ο πλοίαρχος προσπάθησε να εμποδίσει την χρησιμοποίηση των γάντζων, για να απαλλαγεί το πλοίο από την ευθύνη.

Η αξία των φωτογραφιών δεν περιορίζεται απλώς στην καταγραφή αποδείξεων αφού έχει συμβεί ένα ατύχημα· φωτογραφίες οι οποίες δείχνουν την κανονική λειτουργία του πλοίου μπορεί να βοηθήσουν επιτυχώς στο μέλλον τον πλοιοκτήτη να υπερασπίσει τον εαυτό του από μία αγωγή. Παραδειγματος χάριν, αφού φορτωθούν φορτία που απαιτούν μπουζάρισμα όπως είναι ένα μηχάνημα που έχει ανώμαλο σχήμα ή εμπορευματοκιβώτιο κάτω από το κατάστρωμα, μπορούν να παρθούν φωτογραφίες που δείχνουν ότι στοιβάχτηκαν, σιγουραρίστηκαν και δέθηκαν με τρόπο που δείχνει επαγγελματισμό και καλή ναυτική τέχνη. Στην περίπτωση κακοκαιρίας και στην περίπτωση που σημειώνεται ζημιά στο φορτίο εξ' αιτίας αυτής, οι ιδιοκτήτες του φορτίου μπορεί να μην καταθέσουν αγωγή, εάν έχουν να αντιμετωπίσουν έγγραφες αποδείξεις για τις καιρικές συνθήκες που παρουσιάστηκαν, καθώς και φωτογραφίες που να δείχνουν τον σωστό και επαγγελματικό τρόπο ασφάλισης του φορτίου.

Μαζί με τα Ημερολόγια συντηρήσεως ασφάλινων καλυμμάτων κυτών και δοκιμών στεγανότητας κυτών με μάνικα νερού, φωτογραφίες ή ταινίες video που δείχνουν ένα πλοίο καλοσυντηρημένο και σε καλή κατάσταση, θα βοηθήσουν πολύ στην αντιμετώπιση μίας αγωγής για ζημιές φορτίου από εισροή ύδατος εντός των κυτών λόγω κακοκαιρίας.

Βιντεοταινία η οποία δείχνει την αριότητα του καιρού κατά την διάρκεια του ταξιδιού θα υποστηρίξει τα αναγραφόμενα στο ημερολόγιο και θα αποδείξει επίσης, ότι αυτός που τα έγραψε δεν υπερέβαλλε.

Φωτογραφίες και σκιαριφήματα, παίζουν επίσης έναν σημαντικό ρόλο σε άλλου τύπου περιστατικά, όπως είναι οι συγκρούσεις, ζημιά σε περιουσία και ατυχήματα τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό προσωπικού. Στην περίπτωση ζημιάς η οποία προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της από - προσδέσεως ή από ταλαντεύσεις του πλοίου καθώς ήταν προσδεμένο στο ντόκο, φωτογραφίες που να καταγράφουν την πραγματική ορατή ζημιά, με ημερομηνία και υπογραφή,

μπορεί να αποβούν ανεκτίμητες σε οποιαδήποτε διαμάχη πάνω σε υποτιθέμενη ζημιά. Μία αγωγή από τις Λιμενικές Αρχές π.χ. για ζημιές στην προβλήτα από τις ταλαντεύσεις του πλοίου κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως, αντιμετωπίστηκε επιτυχώς με φωτογραφικές αποδείξεις οι οποίες έδειχναν λουλούδια, βρύα και άλλα φυτά τα οποία μεγάλωναν-μέσα σε πάρα πολλές μεγάλες ρωγμές στην προβλήτα.

Όπου αυτό είναι δυνατόν, σκιαριφήματα και φωτογραφίες θα πρέπει να συνοδεύουν οποιαδήποτε αναφορά η οποία αφορά ένα ατύχημα, ειδικά ένα ατύχημα το οποίο προκάλεσε τον τραυματισμό μέλους του προσωπικού, όπως π.χ. ενός στοιβαδούρου ως αποτέλεσμα βλάβης του εξοπλισμού του πλοίου. Φωτογραφίες οι οποίες δείχνουν το είδος αυτό του εξοπλισμού του πλοίου που υπέστη βλάβη, μπορούν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση μίας αγωγής.

ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΔΕΙΞΕΩΝ

Σε όλες τις περιπτώσεις όπου υπήρξε βλάβη του εξοπλισμού του πλοίου, το ελαττωματικό αυτό είδος εξοπλισμού θα πρέπει να διατηρηθεί καθώς είναι πολύ πιθανόν ότι στην περίπτωση μίας αγωγής για αποζημίωση να χρειαστεί να παρουνισασθεί ως αποδεικτικό στοιχείο.

Σε ορισμένα δικαστικά συστήματα εάν ο πλοιοκτήτης δεν δύναται να παρουσιάσει το υποτιθέμενα ελαττωματικό είδος εξοπλισμού, τότε υπάρχει η υπόθεση ότι το συγκεκριμένο είδος εξοπλισμού ήταν ελαττωματικό ανεξάρτητα εάν ήταν πραγματικά ή όχι.

Αυτό είναι ειδικά σημαντικό σε αγωγές οι οποίες γίνονται λόγω προσωπικού τραυματισμού π.χ. εάν ένα ατύχημα συνέβη λόγω ενός σπασμένου συρματόσχοινου ή κάβου, δείγματα θα πρέπει να κρατηθούν για μελλοντικές αναλύσεις στην περίπτωση που το θέμα φτάσει στα δικαστήρια. Ελαττωματικά μέρη ή δείγματα, θα πρέπει ει δυνατόν, να τοποθετούνται σε σφραγισμένες σακούλες, οι οποίες θα φέρουν υπογραφές μαρτύρων, τα στοιχεία τους και ημερομηνίες.

Μετά από μία σύγκρουση πρέπει να τονισθεί, η σημασία της διατηρήσεως κομματιών προχείρων χαρτιών που περιέχουν πληροφορίες σχετικές με την σύγκρουση.

Δείγματα τόσο από υγρά όσο και από ξηρά φορτία, τα οποία ελήφθησαν την ώρα της φορτώσεως και της εκφορτώσεως, μπορούν συχνά να επιλύσουν διαμάχες σχετικά με την κατάσταση του φορτίου.

Σε αυτό το κεφάλαιο δείξαμε την σημασία της συλλογής αποδείξεων, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να προλάβουν την κατάθεση μίας αγωγής σε πρώτο στάδιο ή να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες να αμυνθούν σε περίπτωση που παρ' όλα αυτά κατατεθεί μια αγωγή εναντίον τους. Για να συλλέξει

όλες αυτές τις πληροφορίες, ο πλοίαρχος θα χρειαστεί να χρησιμοποιεί ένα οργανωμένο και μεθοδικό σύστημα τηρήσεως αρχείων επί του πλοίου, καθώς και να βεβαιωθεί ότι οι καταγραφές που γίνονται σε αυτά είναι ακριβής, περιγράφουν τα πραγματικά γεγονότα και είναι αντικειμενικές.






ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : « Συνεργάτες του P & I Club »

Εισαγωγή

Οι τοπικοί αντιπρόσωποι των P&I Club, μπορούν να δώσουν στο μέλος (του club) και στον πλοίαρχο του εγγεγραμμένου πλοίου μεγάλη βοήθεια στο να ακολουθήσει τις σωστές διαδικασίες μετά από ένα περιστατικό, οι οποίες με την σειρά τους θα βοηθήσουν στην μείωση των εξόδων. Υπάρχουν εκεί για να προστατεύουν τη θέση του πλοιοκτήτη και συνήθως θα του προσφέρουν χείρα βοήθειας, σε ώρα ανάγκης.

ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ P&I CLUB

Δ Ο Μ Η	
	Ποιοί είναι οι Αντιπρόσωποι του P&I Club
	Ποιος είναι ο σκοπός ενός Αντιπρόσωπου
	Πότε ζητάτε βοήθεια ενός Αντιπρόσωπου του Club

Για να αντιπροσωπεύεται το P&I Club σε όλους τους μεγάλους λιμένες του κόσμου και σε πολλούς δευτερεύοντες και για να παρέχει υπηρεσίες παγκοσμίας καλύψεως στα Μέλη του, το P&I Club χρησιμοποιεί αντιπρόσωπους, όχι πράκτορες, αφού η λέξη αυτή έχει ορισμένες νομικές συνέπειες.

Συνήθως στο δεύτερο μέρος του βιβλίου κανόνων κάθε ομίλου ή πολλές φορές σε ιδιαίτερο βιβλίο υπάρχει παγκόσμιος κατάλογος των αντιπροσώπων με τις διευθύνσεις τους καθώς και τους αριθμούς τηλεφώνου /fax /telex, τοποθετημένα με αλφαβητική σειρά ως προς το όνομα της κάθε χώρας, καθώς και ένας πλήρης κατάλογος των λιμένων στους οποίους προσφέρονται υπηρεσίες του club.

Ας δούμε τώρα ποιοι είναι αυτοί οι αντιπρόσωποι.

Οι αντιπρόσωποι μπορεί να είναι τοπικοί δικηγόροι που ειδικεύονται στα ναυτιλιακά, ειδικοί αντιπρόσωποι του P&I club, πράκτορες πλοίων με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό ή σε ορισμένες περιπτώσεις επιθεωρητές (Surveyors).

Τα προσόντα που απαιτούνται να έχουν οι αντιπρόσωποι των P&I Club, είναι πάρα πολλά και συμπεριλαμβάνουν τα περισσότερα αν όχι όλα από τα ακόλουθα:

- Να είναι διαθέσιμοι στα Μέλη για να παρέχουν πρακτικές και άμεσες συμβουλές.

- Ολική γνώση της τοπικής νομοθεσίας, κανονισμών και της νομολογίας, έτσι ώστε να είναι σε θέση να δώσει συμβουλή ή να αποικήσει για το Μέλος άμεση και αποτελεσματική συμβουλή, για τον συγκεκριμένο νόμο ή κανονισμό.
- Να έχει μία ει των έσω γνώση διεθνούς ιδιωτικού δικαίου όσον αφορά τα ναυτιλιακά θέματα. Την ικανότητα να συνεργάζεται με άλλους δικηγόρους τόσο εντός του κράτους στο οποίο δραστηριοποιείται όσο και στο εξωτερικό, για την ανάλυση μεμονωμένων περιπτώσεων.
- Την ικανότητα να συνεργάζονται αποτελεσματικά με ειδικούς άλλων κλάδων π.χ. ναυπηγούς, ειδικούς πυροσβέσεως και βιοχημικούς, για να αναλύσει και να κατανοήσει αναφορές.
- Την ικανότητα να δίνει συμβουλές για την άμυνα εναντίον των αγωγών για αποζημίωση, για τις νομικές τους πλευρές και για τις προοπτικές και την εξέλιξη του δικαστικού αγώνα.
- Την ικανότητα να επιβλέπει τις εργασίες των δικηγόρων που εργάζονται για λογαριασμό μέλους του P&I club.
- Την ικανότητα να επιλύει γρήγορα και αποτελεσματικά μία μεγάλη γκάμα πρακτικών προβλημάτων, όσον αφορά την λειτουργία πολλών τύπων πλοίων.

Ο αντιπρόσωπος θα πρέπει να έχει σημαντική πείρα στις πρακτικές και νομικές πλευρές των απαιτήσεων που μπορούν να αντιμετωπισθούν από τα Μέλη του club.

Π.χ. σε ένα σχετικά πολυάσχολο λιμένα, κατά τη διάρκεια μίας μέσης εβδομάδας, ο αντιπρόσωπος του P&I club, που μπορεί κάλλιστα να αντιπροσωπεύει πολλά διαφορετικά clubs, μπορεί να βρεθεί υπεύθυνος για τον επαναπατρισμό 3 λαθρεπιβατών από ένα πλοίο, να βρεθεί να διαπραγματεύεται την παράδοση ενός άλλου πλοίου το οποίο κατεσχέθη από τους παραλήπτες του φορτίου οι οποίοι υποστηρίζουν ότι το φορτίο παρεδόθη με ζημιά, να βρεθεί να κανονίζει την μετάβαση επιθεωρητών στο ίδιο πλοίο για να ερευνήσουν την υποτιθέμενη ζημιά, και να εκτιμήσουν τις ποσότητες που υπέστησαν ζημιά, να λάβει μία αναφορά από άλλο πλοίο, όπου ένας στοιβαδός έπεσε και έσπασε το πόδι του στο κατάστρωμα και άλλη αναφορά από άλλο πλοίο ότι σημειώθηκε υπερχειλίση κατά την πετρέλευση κλπ. Η ημέρα ενός αντιπροσώπου P&I Club, μπορεί να είναι πολυποίκιλη και πολύ απαιτητική.

ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΣΚΟΠΟΣ ΕΝΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥ

Οι αντιπρόσωποι, προσφέρουν ποικίλες υπηρεσίες, αλλά βασικά έχουν τοποθετηθεί στη θέση τους λόγω της επαρκούς γνώσης του τόπου στον οποίο ευρίσκονται, με την πιο ευρεία έννοια του όρου, και για την ικανότητα τους να βοηθούν και να συντονίζουν τον χειρισμό ενός προβλήματος στον τόπο που το πρόβλημα αυτό προέκυψε, με τελικό σκοπό να προστατεύσουν τα συμφέροντα του μέλους του P&I.

Όλοι οι ειδικοί που προσλαμβάνονται από τον αντιπρόσωπο του P&I, προσλαμβάνονται για λογαριασμό του μέλους και αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος προσλάβουν κατ' ευθείαν άτομα, οι προσλήψεις αυτές πρέπει να αναφερθούν το συντομότερο στον όμιλο, με όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες για το σκοπό της πρόσληψης, τα προσόντα των προσλαμβανόμενων, τις αμοιβές τους κλπ.

Σε μερικά λιμάνια υπάρχουν δύο ή περισσότεροι αντιπρόσωποι και ο πλοίαρχος μπορεί να βρίσκεται σε δίλημμα σε ποιον να απευθυνθεί. Στην περίπτωση αυτή πιθανότατα ο ένας θα είναι ο λεγόμενος "εμπορικός αντιπρόσωπος" που ασχολείται με τα εμπορικά ζητήματα και σε αυτόν πρέπει αρχικά να απευθυνθεί ο πλοίαρχος, αν έχει περιθώρια εκλογής. Αν το πρόβλημα είναι νομικής φύσης ή και νομικής φύσης, ο εμπορικός αντιπρόσωπος του P&I θα έλθει σε επικοινωνία με τον "νομικό αντιπρόσωπο" ο οποίος ειδικεύεται στο πρόβλημα που υπάρχει τη στιγμή εκείνη. Η ύπαρξη περισσότερων αντιπροσώπων δεν είναι θέμα ανταγωνισμού αλλά αλληλοσυμπλήρωσης.

Ένα άλλο σημαντικό καθήκον του αντιπροσώπου είναι να κρατά τον χειριστή νομικών διεκδικήσεων του P&I club πλήρως ενημερωμένο για τα (υπάρχοντα) προβλήματα και εάν είναι απαραίτητο να λάβει οδηγίες από τον τελευταίο για να επιλυθεί το πρόβλημα όσο πιο γρήγορα και αποτελεσματικά είναι δυνατό.

Τα είδη υπηρεσιών που προσφέρουν οι αντιπρόσωποι είναι:

- Άμεσες συμβουλές σε Μέλη και Πλοίαρχους
- Νομική αντιπροσώπευση και νομικές συμβουλές.
- Συμβουλές για την άμυνα εναντίον των αγωγών και συμβουλές για νομικές συνέπειες
- Τον διακανονισμό επιθεωρήσεων
- Διαπραγματεύσεις με τοπικά συμφέροντα, όπως τρίτα μέρη που εγείρουν αξιώσεις επί του φορτίου, ασφαλιστές. Τελωνείο, Υπηρεσία Μεταναστεύσεως κλπ, προκειμένου να προστατευθούν τα συμφέροντα του μέλους·

- Πλήρης ενημέρωση του P&I
- Βοηθά στην απελευθέρωση ενός πλοίου το οποίο έχει κατασχεθεί για ένα περιστατικό τύπου P&I.

Μέλη και πλοίαρχοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι όταν απευθύνονται απ' ευθείας στο P&I club τους, αυτό τους παραπέμπει σε έναν από τους αντιπροσώπους του καθώς και όταν απευθύνονται απ' ευθείας σε έναν αντιπρόσωπο του club, η προσφερόμενη βοήθεια θεωρείται ότι δίδεται εκ μέρους του μέλους και όχι του P&I club.






ΠΟΤΕ ΖΗΤΑΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΝΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥ ΤΟΥ CLUB

Ο αντιπρόσωπος του club θα πρέπει να καλείται, οποτεδήποτε είναι εμφανές ότι έχει συμβεί ένα περιστατικό το οποίο είναι πιθανό να οδηγήσει σε αγωγές εναντίον του P&I club ή όταν το μέλος ή ο πλοίαρχος αμφιβάλει για ένα συγκεκριμένο πρόβλημα της αρμοδιότητας του club, όταν δεν υπάρχει χρόνος για απ' ευθείας επικοινωνία με το ίδιο το club.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : « Διάφορα »

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΙ ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ

Δ Ο Μ Η	
	Επιλεγμένοι εγκύκλιοι
	Κατάσχεση πλοίου
	Δικαιοδοσία
	Διαιτησία
	Αλληλοεπίδραση ασφάλισης Ρ&Ι και Ασφάλισης σκάφους και μηχανής

Κάθε μέλος με την εγγραφή του στον όμιλο εφοδιάζεται με ένα βιβλίο Κανόνων, ένα βιβλίο αντιπροσώπων και ένα φάκελο που περιέχει επιλεγμένες εγκυκλίους.

Οι εγκύκλιοι αυτοί εκδίδονται από τον όμιλο για να επιστήσουν την ανάγκη των μελών σε ενέργειες που πρέπει να γίνουν ή σε μέτρα που πρέπει να παρθούν σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, τις διεθνείς συμβάσεις ή τις αποφάσεις των δικαστηρίων.

Οι επιλεγμένοι εγκύκλιοι αναφέρονται συνήθως στα παρακάτω θέματα:

- Ναυλοσύμφωνα / φορτωτικές.
- Φορτίο.
- Μόλυνση περιβάλλοντος.
- Διάφορα.
- Κινδύνους πολέμου.

Οι εγκύκλιοι αυτοί δεν αποτελούν κανόνες του ομίλου αλλά δίνουν επιπλέον οδηγίες ή συμβουλές στα μέλη. π.χ. μπορεί να δίνουν συμβουλές στους πλοίαρχους πως να ενεργήσουν στην περίπτωση που οι ναυλωτές επιμένουν στην υπογραφή καθαρών φορτωτικών για το φορτίο που καταφανώς παρουσιάζει ζημία.

ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Ο όμιλος δεν παρέχει κάλυψη για ευθύνη ή απώλεια λόγω κατάσχεσης του πλοίου. Πάντως η ευθύνη από την οποία προήλθε η κατάσχεση του πλοίου μπορεί να καλύπτεται.

Εάν το πλοίο ενός μέλους κατασχεθεί για μια ευθύνη που σύμφωνα με τους κανόνες καλύπτεται από τον όμιλο, τότε το μέλος μπορεί να κάνει αίτηση στον όμιλο για την παροχή εγγύησης από τον όμιλο στο μέρος που κατάσχεσε το πλοίο για την ελευθέρωση του πλοίου του. Η εγγύηση αυτή μπορεί να έχει τη μορφή μιας επιστολής με την οποία ο όμιλος αναλαμβάνει την ευθύνη ή μιας τραπεζικής εγγύησης αλλά ο όμιλος δεν είναι υποχρεωμένος να καταθέσει μετρητά.

Η μέθοδος αυτή επιτρέπει στο πλοίο να συνεχίσει τις εργασίες του, ενώ επιχειρείται να λυθεί η διαφορά με διαπραγματεύσεις, με διαιτησία ή στα δικαστήρια.

Στην πράξη αν ένα πλοίο για οποιοδήποτε λόγο κατασχεθεί ο πλοίαρχος πρέπει να:

- Επικοινωνήσει με τον πλοιοκτήτη του.
- Αν ο λόγος κατάσχεσης είναι ένας κίνδυνος που καλύπτεται από το P&I να επικοινωνήσει με τον αντιπρόσωπο του P&I.

Αν και όταν γίνουν αυτές οι ενέργειες θα ξεκινήσει η διαδικασία για την ελευθέρωση του πλοίου.

Πρέπει να τονισθεί ότι η παροχή εγγύησης ή όχι για την απελευθέρωση κατασχεμένου πλοίου είναι στην αποκλειστική κρίση του ομίλου. Αν όμως η εγγύηση ζητείται για κινδύνους που καλύπτονται από τον όμιλο και το μέλος είναι εντάξει με τις οικονομικές του υποχρεώσεις; προς τον όμιλο, η αίτηση του θα αντιμετωπισθεί ευνοϊκά. Ο όμιλος πριν την παροχή εγγύησης μπορεί να ζητήσει από το μέλος την απαιτούμενη αφαιρετέα απαλλαγή (deductible).

ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Ένα μέλος μπορεί να υπογράψει ένα συμβόλαιο μεταφοράς (π.χ. ναυλοσύμφωνο ή φορτωτική) στο οποίο ορίζεται ότι κάθε αμφισβήτηση που προκύπτει κατά την εφαρμογή του συμβολαίου αυτού θα ειδικάζεται στα δικαστήρια ενός ορισμένου κράτους π.χ. στο Λονδίνο ή τη Ν. Υόρκη. Ακόμη και αν αυτό αναφέρεται στο συμβόλαιο που έχει υπογράψει από τους ενδιαφερομένους, ορισμένα κράτη διατηρούν το δικαίωμα να επιλαμβάνονται των υποθέσεων που ανακύπτουν στα όρια της δικαιοδοσίας τους.

Παραδείγματος χάριν.

Τα δικαστήρια της Αqaba επιλαμβάνονται των υποθέσεων που προκύπτουν στα όρια της δικαιοδοσίας τους ακόμη και αν τα πλοία που προσεγγίζουν στην Αqaba έχουν συμβόλαιο μεταφοράς που ορίζει ότι κάθε διαφορά από την εφαρμογή του συμβολαίου θα επιλύεται από το Ανώτατο Αγγλικό δικαστήριο σύμφωνα με τον Αγγλικό νόμο.

Συνεπώς, βλέπουμε ότι υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες, παρόλο που υπάρχει όρος για το που και σύμφωνα με ποιο νόμο θα εκδικάζονται οι διαφορές, ο όρος αυτός δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί.

Αν, μετά από μια σύγκρουση, υπάρχουν διαφορές και τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν για το ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί, πρέπει να τηρούνται οι παρακάτω κανόνες, ανάλογα αν η σύγκρουση έγινε:

- *Στα χωρικά ύδατα.*

Αν η σύγκρουση έγινε στα χωρικά ύδατα μιας χώρας, τότε η υπόθεση θα εκδικαστεί σύμφωνα με τους νόμους της χώρας αυτής.

- *Στην ανοικτή θάλασσα.*

Αν η σύγκρουση έγινε έξω από τα χωρικά ύδατα, στην ανοιχτή θάλασσα η περίπτωση είναι πιο περίπλοκη. Το δίκαιο που θα εφαρμοσθεί είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία θα εκδικασθεί η υπόθεση.

Συνεπώς είναι πολύ σημαντικό σε περίπτωση σύγκρουσης, να αρχίσουν οι δικαστικές ενέργειες εναντίον του άλλου πλοίου στη χώρα που προτιμά ο πλοιοκτήτης.

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Η διαιτησία είναι μια αναγνωρισμένη πρακτική για την επίλυση εμπορικών υποθέσεων εκτός δικαστηρίων. Είναι κοινή πρακτική να περιλαμβάνονται όροι διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα και τα χρονοναυλοσύμφωνα.

Η διαιτησία και οι όροι διαιτησίας που θα υπογραφούν με το συμβόλαιο μεταφοράς, πρέπει να συμφωνηθούν από τα ενδιαφερόμενα μέρη (πλοιοκτήτη - ναυλωτή).

Σε πολλές περιπτώσεις, υπάρχουν πλεονεκτήματα στο να διακανονιστεί μια υπόθεση με διαιτησία αντί με δικαστική υπόθεση, ειδικότερα αν στην υπόθεση αμφισβητούνται γεγονότα και όχι νομικά ζητήματα.

Μερικά από τα πλεονεκτήματα αυτά είναι:

- Όταν η διαφορά αναφέρεται σε τεχνικά ζητήματα όπως π.χ. η σύγκρουση δύο πλοίων, τα πρόσωπα τα οποία εκλέγονται για διαιτησία θα έχουν συνήθως τις απαιτούμενες ειδικές γνώσεις και προσόντα. Η όλη διαδικασία μπορεί να είναι πολύ ταχύτερη από την των δικαστηρίων.
- Μπορεί να γίνει σημαντική οικονομία στα έξοδα.
- Μπορεί να αποφευχθεί η δημοσιότητα. Στη Μ. Βρετανία η διαιτησία δε γίνεται δημόσια.
- Η διαιτησία μπορεί να συμφωνηθεί ώστε ο χρόνος και ο τόπος της να διευκολύνει τους ενδιαφερόμενους.

Αν τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνήσουν σε διαιτησία, σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο η υπόθεση δεν είναι δυνατόν να παραπεμφθεί αργότερα στη δικαιοσύνη παρά μόνον εάν συμφωνήσουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η απόφαση της διαιτησίας έχει την ίδια ισχύ που έχει μια απόφαση Ανωτέρου δικαστηρίου αλλά συγχρόνως υπάρχει συνήθως δυνατότητα προσφυγής στο δικαστήριο αλλά για ζήτημα νομικό και όχι για ζήτημα που σχετίζεται με γεγονότα.

Αν υπάρχουν διαφορές μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών σε ζητήματα νομικά που έχουν γενικότερο ενδιαφέρον, όπως π.χ. η ερμηνεία ενός όρου του ναυλοσύμφωνου, πιθανόν να είναι προτιμότερο τα ενδιαφερόμενα μέρη να καταφύγουν από την αρχή στα δικαστήρια.

Οι διαιτητές μπορεί να εξετάσουν γραπτές και προφορικές καταθέσεις και από τα δύο μέρη - τις οποίες μπορεί κάλλιστα να ετοιμάσουν δικηγόροι και νομικοί - και να ακούσουν ειδικούς μάρτυρες για την εξεταζόμενη υπόθεση. Επίσης και τα δύο μέρη μπορούν να καλέσουν για καταθέσεις ενώπιον των διαιτητών συμβούλους και επιθεωρητές. Στην πραγματικότητα, η διαιτησία είναι μια δικαστική διαδικασία αλλά όχι τόσο επίσημη, και οι διαιτητές είναι υποχρεωμένοι να ακολουθούν ορισμένους καθιερωμένους νόμους και κανόνες.

ΑΛΛΗΛΟΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ρ&Ι ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

Ασφάλιση σκάφους και μηχανής.

Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες επιθυμούν να είναι το πλοίο τους ασφαλισμένο για ορισμένους κινδύνους. Η ασφάλιση αυτή καλύπτεται από τους ασφαλιστές των *Ι1ογά'δ* και από άλλες ασφαλιστικές αγορές ή από ομίλους αμοιβαίας ασφάλισης σκάφους και μηχανής όπως είναι το Marine Shipping Mutual Insurance Company Limited.

Οι κίνδυνοι για τους οποίους ασφαλιζονται οι πλοιοκτήτες περιέχονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και συνήθως ονομάζονται Institute Time Clauses Hulls.

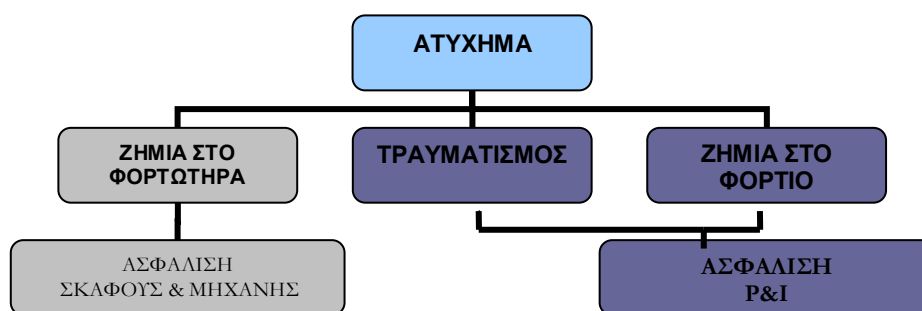
Ο σκοπός της παραγράφου αυτής είναι να τονίσει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να μην είναι προφανές από πρώτη άποψη αν ένα ατύχημα καλύπτεται από την ασφάλιση P&I ή από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους και μηχανής.

Ας υποθέσουμε ότι καθώς σηκώνουμε με το φορτωτήρα του πλοίου ένα βαρύ φορτίο, ο φορτωτήρας πέφτει και παθαίνει ζημιά. Στην περίπτωση αυτή:

- Το P&I εμπλέκεται μόνο εάν το φορτίο πάθει ζημιά ή αν υπάρχει τραυματισμός προσώπου. Η ζημιά στο φορτωτήρα δεν είναι υπόθεση που αφορά την ασφάλιση P&I.
- Η ασφάλιση σκάφους και μηχανής εμπλέκεται για τη ζημιά στο φορτωτήρα και για την αιτία της ζημιάς.

Ένας άλλος κίνδυνος για τον οποίο ασφαρίζεται ο πλοιοκτήτης σύμφωνα με τους Institute time clauses είναι η ευθύνη σύγκρουσης.

Η ασφάλιση για ευθύνη προς τρίτους λόγω σύγκρουσης, καλύπτει τα 3/4 του ποσού, το οποίο ο ασφαλισμένος θα πληρώσει σε άλλο πρόσωπο ή πρόσωπα, γιατί κρίθηκε υπεύθυνος για ζημιές μετά από μια σύγκρουση του πλοίου του με άλλο πλοίο. Αν όμως το ποσόν που ο ασφαλισμένος είναι αναγκασμένος να πληρώσει, υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία του πλοίου, τότε το ποσόν που θα εισπράξει ο ασφαλισμένος σύμφωνα με τους I.T.C είναι τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις σύμφωνα με τους I.T.C είναι μέχρι της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου.



ΣΧΗΜΑ 9.1

Ας εξετάσουμε τώρα που εμπλέκεται η ασφάλιση P&I.

Καθώς είδαμε μέχρι τώρα η ασφάλιση P&I καλύπτει τον πλοιοκτήτη για απαιτήσεις τρίτων. Η κάλυψη παρέχεται στα μέλη σύμφωνα με τους κανόνες του

ομίλου και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που υπογράφεται από τον όμιλο και το μέλος.

Ένα παράδειγμα κάλυψης είναι όταν το πλοίο ενός μέλους συγκρουστεί με άλλο πλοίο. Καθώς αναφέραμε παραπάνω, η ασφάλιση σιάφους και μηχανής καλύπτει μόνο τα 3/4 των ζημιών από ευθύνη σύγκρουσης με άλλο πλοίο. Το υπόλοιπο 1/4 των ζημιών καλύπτεται από την ασφάλιση P&I.

Σε γενικές γραμμές η ασφάλιση P&I καλύπτει τον πλοιοκτήτη για απαιτήσεις λόγω ευθύνης του από τρίτους, ενώ η ασφάλιση πλοίου και μηχανής καλύπτει τον πλοιοκτήτη για ζημιές στο πλοίο του, και για τα 3/4 της ευθύνης λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο. Πρέπει να θυμόμαστε ότι όταν η τακτοποίηση των απαιτήσεων μετά από μια σύγκρουση γίνεται στο δικαστήριο ή με διαιτησία, οι ευθύνες αυτές μπορούν να τακτοποιηθούν είτε με βάση απλής ευθύνης είτε με βάση αμφοτεροβαρή ευθύνη.

Στην περίπτωση μιας σύγκρουσης την πρωτοβουλία για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και στα δύο πλοία θα την αναλάβουν οι πλοιοκτήτες τους και οι ασφαλιστές τους, συνήθως μέσω ενός πράκτορα ασφαλειών. Με τον ίδιο τρόπο οι πλοιοκτήτες θα προσλάβουν επιθεωρητές που θα είναι αποδεικτοί από τους ομίλους P&I για να εξακριβώσουν τα αίτια της σύγκρουσης και να συγκεντρώσουν τις απαιτούμενες καταθέσεις μαρτύρων και τα άλλα απαραίτητα στοιχεία. Στη διάρκεια της όλης διαδικασίας ο όμιλος P&I δια του αντιπροσώπου του ή του χειριστή απαιτήσεων πρέπει να παρακολουθεί τα γεγονότα, να λαμβάνει μέρος σε όλες τις διαδικασίες για τη λήψη αποφάσεων, και να είναι έτοιμος για την παροχή συμβουλών και οδηγιών αν το απαιτεί η περίπτωση.

Συνήθως στην περίπτωση σύγκρουσης, οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές τους θα προσλάβουν έναν οργανισμό όπως το Salvage Association, για να επιθεωρήσει και τα δύο πλοία εξ ονόματος των πλοιοκτητών των ασφαλιστών και των ομίλων P&I στους οποίους ανήκουν τα πλοία.

Επειδή υπάρχει πιθανότητα να απαιτηθεί εξασφάλιση από το άλλο πλοίο και υπάρχει πιθανότητα ότι στη συνέχεια το άλλο πλοίο θα είναι δύσκολο να βρεθεί για τούτο είναι βασικό οι ενέργειες να γίνουν γρήγορα και ο πλοιοκτήτης να ειδοποιηθεί και να ενημερωθεί το συντομότερο δυνατό.

Άλλες περιπτώσεις που προκαλούν πολλές φορές αμφιβολίες στους πλοιάρχους για το κατά πόσο εμπλέκεται το P&I ή όχι.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά καταλήγουμε και πάλι στο ρόλο των ομίλων αμοιβαίας ασφάλισης. Οι Όμιλοι P&I Club απαρτίζονται από μέλη που πληρώνουν εισφορές οι οποίες εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες μερικοί από τους οποίους είναι και ο αριθμός των πλοίων, το είδος των μεταφερόμενων φορτίων, η ηλικία των πλοίων κ.λ.π. ένας άλλος σημαντικός παράγοντας για τον καθορισμό των εισφορών είναι ο συνολικός αριθμός των απαιτήσεων που έχει να ικανοποιήσει ο όμιλος καθώς και ο αριθμός και το μέγεθος των απαιτήσεων που προκάλεσαν τα πλοία του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη τα περασμένα χρόνια.

Είναι προς το συμφέρον του πλοιοκτήτη να πληρώνει όσο το δυνατό μικρότερες εισφορές. Συνεπώς είναι προς το συμφέρον του, να προσπαθήσει να κρατήσει τις απαιτήσεις εναντίον του πλοίου του στο ελάχιστο δυνατό. Για το λόγο αυτό στην περίπτωση ατυχήματος ο πλοίαρχος πρέπει να βεβαιωθεί ότι θα ειδοποιηθεί το ταχύτερο δυνατόν ο αντιπρόσωπος του P&I ώστε να εξασφαλισθεί για τη νομική αντιπροσώπευση και προστασία του πλοίου. Με την έγκαιρη ειδοποίηση του αντιπροσώπου του P&I μπορεί να αρχίσουν έγκαιρα οι κατάλληλες ενέργειες για να μειωθεί η απαίτηση κατά του πλοίου και σε ορισμένες περιπτώσεις για να σταματήσει τελείως.

Τέλος ο ρόλος των P&I Clubs είναι πολύ σημαντικός για την ναυτιλιακή βιομηχανία και γι' αυτό οι απόψεις τους εισακούγονται σε όλους τους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς που συμμετέχουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **ΑΡΧΑΙ ΚΑΙ ΠΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ** – Ορέστη Γ. Σορέχα
2. **ΑΣΦΑΛΣΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ** – Πέτρος Α. Κιόχος
3. **ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ ΤΩΝ ΑΓΓΛΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΚΦΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ** – Ορέστη Σορέχα
4. **ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ** – Σπύρον Στ. Κατινάκη
5. **ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ – ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ** – Βασίλη Π. Παναγιωτακοπούλου
6. **P& I Club – ΑΣΦΑΛΙΣΗ P& I** – Γεωργίου Α. Πετροπουλέα
7. **P& I RULES** – *The north of England protecting and indemnity association Limited*
8. **RULES AND BYE-LAWS** – *Hellenic mutual war risks association (Bermuda) Limited*

Websites :

www.naftemporiki.gr

www.nedlloyd.com

www.adel.com

www.nepia.com

www.ebea.gr

www.liberals.gr