



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τίτλος Εργασίας:

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ»

**ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ
ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΕΙΝΑΙ
ΕΚΤΕΘΕΙΜΕΝΟΙ ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ & ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ**

Τίτλος Αγγλικά:

«MARINE INSURANCE»

***DESCRIPTION & ASSESSMENT OF THE WAYS SHIPOWNERS &
FINANCIAL INSTITUTIONS ARE EXPOSED TO RISKS AND HOW
THEY ARE DEALLED***

Όνοματεπώνυμο Φοιτητή:

ΓΙΑΓΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

ΑΛΚΙΒΙΑΣΗΣ - ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ** &
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματιών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ - ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΡΟΣΟΣ



ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Γιάγκος Παππάς, του Αλκιβιάδη, με αριθμό μητρώου 8066242 φοιτητής του Διϋδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο δηλών
Γιάγκος Παππάς

Ημερομηνία 06/06/2023

Περίληψη

Η ασφάλιση, στο πλαίσιο που είναι γνωστή σήμερα συνιστά ένα δίκτυο οικονομικής ασφάλειας, που ενισχύει την ανάκαμψη (οικονομική και ηθική) του δικαιούχου, μετά από κάποια οικονομική καταστροφή ή βλάβη. Ειδικότερα, η ναυτική ασφάλιση περιλαμβάνει ένα πολυδιάστατο δίκτυο καλύψεων για την προστασία και την αποκατάσταση ζημίας ή απώλειας κεφαλαίου που μπορεί να προκληθεί από ένα αξιοσημείωτο σύνολο κινδύνων με τον οποίο έρχονται αντιμέτωποι οι πλοιοκτήτες εν πλω. Εκτός από τα εκτεθειμένα αγαθά, τα ασφαλιστήρια ναυτιλιακά συμβόλαια επιπλέον συμπεριλαμβάνουν καλύψεις για περιουσιακά στοιχεία που διατηρούνται στην ξηρά ή υπεράκτια, αποζημιώσεις για θαλάσσια ατυχήματα και φθορές ή ολικές καταστροφές στο κύτος. Με την επιλογή των βέλτιστων όρων ναυτιλιακής ασφάλισης, ο πλοιοκτήτης μεταφέρει την αποκλειστική ευθύνη των μεταφερόμενων φορτίων (επιβατών ή/και αγαθών) από τους αρχικούς ενδιαφερόμενους (εμπορική ναυτιλία, εξαγωγείς και εισαγωγείς) στον πάροχο της ασφάλισης.

Η ναυτική ασφάλεια διακρίνεται σε υποκατηγορίες και διέπεται από ορισμένες αρχές, των οποίων η αποσαφήνιση είναι ιδιαίτερα χρήσιμη και εποικοδομητική. Επιπρόσθετα, μέσω της ναυτικής ασφάλισης εξασφαλίζεται ο ποιοτικός έλεγχος για τον μετριασμό των ζημιών, η χρηματοπιστωτική σταθερότητα και η προώθηση του εμπορίου και των εμπορικών δραστηριοτήτων που οδηγούν σε βιώσιμη οικονομική ευημερία και ανάπτυξη. Με όλους τους παραπάνω τρόπους, εκτός από το νευραλγικό της ρόλο στην προστασία των εμπορικών εμπορευμάτων, η ναυτική ασφάλιση διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη βιώσιμη ανάπτυξη μιας οικονομίας.

Στόχος της παρακάτω διπλωματικής εργασίας είναι η αδρή περιγραφή των παραμέτρων που διέπουν τα ναυτιλιακά ασφαλιστικά πρωτόκολλα παγκοσμίως και η εμβάθυνση στην κατανόηση της παρούσας κατάστασης της ναυτιλιακής ασφάλισης στην Ελληνική περιφέρεια. Μετά την ολοκλήρωσή της, αναμένεται να επιγραφθούν και να αξιολογηθούν εις βάθος οι τρόποι εξασφάλισης προστασίας από κινδύνους στους οποίους εκτίθενται συστηματικά οι πλοιοκτήτες και οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Για τις ανάγκες της ορθότητας των εννοιών και των συμπερασμάτων που πρόκειται να αναπτυχθούν σχετικά με την ναυτική ασφάλιση, θα αναζητηθούν πρόσφατες κι ενημερωμένες, επιστημονικά αποδεκτές πηγές κι έγκυρα επιστημονικά άρθρα από εγκεκριμένες ηλεκτρονικές διαδικτυακές βιβλιοθήκες.

Λέξεις κλειδιά : ναυτική ασφάλιση, ναυσιπλοΐα, διεθνές εμπόριο, κλπ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	- 7 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ.....	- 12 -
1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	- 12 -
1.2 ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	- 15 -
1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	- 16 -
1.4 ΣΗΜΑΣΙΑ & ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	- 18 -
1.5 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΛΥΨΗΣ	- 20 -
1.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	- 21 -
1.7 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	- 23 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΟΜΗ, ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I	- 26 -
2.1 ΔΟΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I	- 26 -
2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I	- 27 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ	- 30 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ/ΖΗΜΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΛΠ.	- 33 -
4.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	- 33 -
4.2 ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ.....	- 35 -
4.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ.....	- 36 -
4.4 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	- 38 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ... -	40 -
5.1 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ.....	- 40 -
5.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	- 42 -
ΣΥΖΗΤΗΣΗ (ΣΥΝΟΨΗ ΤΡΟΠΩΝ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ & ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ).....	- 46 -
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	- 50 -
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	- 53 -
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	- 54 -

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας εξαιρετικά δυναμικός τομέας, με πολύπλοκες αλληλεπιδράσεις μεταξύ οικονομικών, πολιτικών, νομικών, τεχνολογικών και ανθρώπινων παραγόντων σε τοπική, περιφερειακή και παγκόσμια κλίμακα (Desillier, White & Sivinski, 2016). Στη σύγχρονη οικονομική παγκοσμιοποίηση, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν εξέχουσα και νευραλγική θέση, καθώς είναι το πιο σημαντικό μέσο μεταφοράς στον κόσμο το οποίο μπορεί να προωθήσει το διεθνές εμπόριο. Περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και περισσότερο από το 70% του κεφαλαίου κινείται μέσω θαλάσσιων μεταφορών (Jiang, Xiong & Cao, 2017).

Παρά την σημασία της, η ακριβής πρόβλεψη της μελλοντικής κατάστασης της θαλάσσιας ναυτιλίας είναι πολύπλοκη, με αποτέλεσμα συχνά να επιχειρούνται προβλέψεις με υψηλό βαθμό αβεβαιότητας (Desillier, White & Sivinski, 2016). Πολύ περισσότερο, η επικαιρότητα που αποκαλύπτει μια ταραχώδη και μη υπολογίσιμη ως προς της διάρκεια περίοδο επικίνδυνων ελλείψεων στην εφοδιαστική αλυσίδα και αναπροσαρμογών που σχετίζονται με την πρόσφατη πανδημία, καθιστά τη ναυτιλιακή βιομηχανία εξαιρετικά επιβαρυνμένη και πλημμελώς προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει μελλοντικές προκλήσεις που πρόκειται να παρουσιαστούν.

Έτσι, προτού αναλυθεί η ναυτική ασφάλιση, αξίζει να αναλυθεί της έννοιας του κινδύνου και να προσδιοριστούν τόσο οι εξωγενείς όσο και οι ενδογενείς παράγοντες κινδύνου που θα μπορούσαν να απειλήσουν το παγκόσμιο δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών.

Σύμφωνα με τον Bernstein (1997), ως **κίνδυνος** ορίζεται «*το προϊόν της πιθανότητας ενός επισφαλούς γεγονότος και των συνεπειών του*». Μια υποπερίπτωση κινδύνων είναι οι επονομαζόμενοι «αναδυόμενοι κίνδυνοι» οι οποίοι είναι νέοι κίνδυνοι που προκύπτουν από πιο γνωστούς κινδύνους που εξελίσσονται με απροσδόκητους τρόπους ως απάντηση στις αλλαγές του συστήματος, με απρόβλεπτες συνέπειες. Τέτοιοι κίνδυνοι μπορούν να προκύψουν από τις ανθρώπινες αλληλεπιδράσεις με τις νέες τεχνολογίες ή από τις αντιδράσεις των ανθρώπων που καλούνται να

λειτουργήσουν σε ανεξερευνήτα περιβάλλοντα. Σε κάθε περίπτωση, οι επιπτώσεις τέτοιων κινδύνων εξαρτώνται από τις ενέργειες που λαμβάνονται για τον μετριασμό τους (Desillier, White & Sivinski, 2016).

Οι μέθοδοι ανάλυσης κινδύνου για τις θαλάσσιες μεταφορές έχουν λάβει αυξανόμενο ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια, σε τέτοιο βαθμό ώστε οι διεθνείς οργανισμοί έχουν εκδώσει σχετικές συστάσεις για τη χρήση συγκεκριμένων εργαλείων ανάλυσης και διαχείρισης κινδύνου (Goerlandt & Montewka, 2015). Η ανάλυση μπορεί να αντιμετωπίσει οικονομικούς κινδύνους, υγειονομικούς κινδύνους, κινδύνους για την ασφάλεια, περιβαλλοντικούς κινδύνους και άλλους τύπους επιχειρηματικών κινδύνων. Μια κατάλληλη ανάλυση αυτών των κινδύνων θα παράσχει πληροφορίες που είναι κρίσιμες για την ορθή λήψη αποφάσεων και συχνά θα αποσαφηνίσει την απόφαση που πρέπει να ληφθεί (Mousavi, Ghazi & Omarae, 2017).

Εργαλεία όπως η ανάλυση σεναρίων είναι χρήσιμα για τον εντοπισμό και την ανάλυση των αναδυόμενων κινδύνων. Παρέχουν τρόπους συστηματικής διαχείρισης και αναθεώρησης εύλογων μεθόδων στάθμισης. Επειδή είναι αρχικής φύσης, η ανάλυση σεναρίων και άλλες αναλυτικές προσεγγίσεις προσανατολισμένες στο μέλλον, μπορούν να οδηγήσουν σε αποτελεσματικές στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου (Desillier, White & Sivinski, 2016).

Όταν αναλύεται ο κίνδυνος, αυτός περιγράφεται με σκοπό τη λήψη μιας απόφασης, ωστόσο οι απόψεις σχετικά με το πώς γίνεται αυτό διαφέρουν (Goerlandt & Montewka, 2015). Ξέχωρα από την μεθοδολογική ανομοιογένεια στην αποφυγή των κινδύνων, μέσω της αξιολόγησης κινδύνου πολλοί φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να βελτιώσουν τις δραστηριότητές τους και να μειώσουν την έκθεσή τους σε κινδύνους (Mousavi, Ghazi & Omarae, 2017).

Το πρώτο βήμα της ανάλυσης κινδύνου έχει να κάνει με την αναγνώριση των εμπλεκόμενων κινδύνων. Στη συνέχεια, οι κίνδυνοι ομαδοποιούνται σε κατάλληλες κατηγορίες κινδύνου και εξετάζεται ενδελεχώς η επίδρασή τους στην ανθρώπινη ζωή (προσωπικό, επιβάτες και άλλα άτομα), τις πληροφορίες, τους φυσικούς πόρους, τα οικονομικά, τη φήμη. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι πιθανότητες να προκύψει ένας από τους εκτιμώμενους κινδύνους και να εξεταστούν περαιτέρω μέθοδοι αποφυγής αυτού και ευκαιρίες για βελτίωση (ενέργειες που απαιτούνται για να μειωθεί

η πιθανότητα κινδύνου σε ασφαλές και αποδεκτό επίπεδο και περιλαμβάνουν ευθύνες, πόρους και χρονοδιαγράμματα). Η επικοινωνία, η διαβούλευση, η παρακολούθηση και η αναθεώρηση θα πρέπει να ενσωματώνονται σε όλη τη διαδικασία. Η αξιολόγηση θα πρέπει να επανεξετάζεται σε τακτική βάση. Το τελικό βήμα είναι η κατάθεση της τεκμηρίωσης (Mousavi, Ghazi & Omaraee, 2017).

Οι παράγοντες ναυτικού κινδύνου μπορούν να διακριθούν σε εξωγενείς και ενδογενείς. Παραδείγματα εξωγενών επιρροών περιλαμβάνουν τους παράγοντες κινδύνου που σχετίζονται με τον καιρό και το κλίμα (όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, η μείωση των θαλάσσιων παγωμένων μαζών της Αρκτικής ή τα αυξημένα περιστατικά δυνατής καταιγίδας). Από την άλλη, στα πιο κοινά παραδείγματα ενδογενών επιρροών συμπεριλαμβάνεται η αλλαγή εμπορικών οδών ή εμπορικών προϊόντων ή αλλαγές στις τεχνολογίες των πλοίων, η τρομοκρατία και η πειρατεία. Οι δυνάμεις που οδηγούν την παγκοσμιοποίηση είναι επίσης ενδογενείς για το ναυτιλιακό σύστημα. Αυτές οι επιρροές θα μπορούσαν να αυξήσουν τον κίνδυνο σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και αν προσφέρουν νέες εμπορικές ευκαιρίες (Desillier, White & Sivinski, 2016).

Ο κίνδυνος που σχετίζεται με την καθυστέρηση στην ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα σημαντικό και συχνό φαινόμενο που επάγει αυξημένο οικονομικό ρίσκο και επηρεάζει διάφορους συμβαλλόμενους και τα συμφέροντά τους. Οι απώλειες και τα έξοδα που μπορεί να προκύψουν από καθυστέρηση στις θαλάσσιες μεταφορές, τους διαθέσιμους τύπους ασφάλισης που καλύπτουν ή εξαιρούν τις ζημίες που προκύπτουν από αυτές και τον αντίκτυπο της καθυστέρησης στις πολιτικές ταξιδιού είναι ένα μείζον ζήτημα που μνημονεύεται πάντα στους όρους και τις συμβάσεις ναυτικής ασφάλειας (Bugra, 2017).

Ο κίνδυνος που σχετίζεται με την θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού είναι ένας από τους μεγαλύτερους, καθώς μπορεί να προκληθεί μη αναστρέψιμη ζημιά στη θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού και να επέλθουν τεράστιες οικονομικές απώλειες. Η απεργία των λιμενικών, η αστοχία του συστήματος πληροφοριών, η αστοχία του εξοπλισμού, τα προβλήματα καθαρισμού, η έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων και τα ζητήματα τιμολογίων προέρχονται από μια παράλογη οργανωτική δομή και πλήττουν την εφοδιαστική αλυσίδα (Jiang, Xiong & Cao, 2017).

Οι κυβερνοεπιθέσεις που αυξάνονται ραγδαία τα τελευταία χρόνια μπορούν να προκαλέσουν μεγάλες οικονομικές απώλειες στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και κυρώσεις, παράπλευρες απώλειες, όπως ο κλονισμός της φήμης και της εμπιστοσύνης. Ο ναυτιλιακός τομέας, ο οποίος μέχρι πρότινος θεωρούνταν ασφαλής λόγω της έλλειψης σύνδεσης στο διαδίκτυο και της απομονωμένης φύσης των πλοίων στη θάλασσα, παρουσιάζει αύξηση 900% στις παραβιάσεις της κυβερνοασφάλειας στην επιχειρησιακή τεχνολογία καθώς εισέρχεται στην ψηφιακή εποχή (Akran και συν., 2022).

Οι γηράσκοντες ναυτικοί στόλοι είναι άλλος ένας τύπος κινδύνου που εξετάζεται ενδελεχώς από τους υπευθύνους εξασφάλισης ναυτικής ασφάλειας. Τα πλοία είναι επενδύσεις που απαιτούν σημαντικά κεφάλαια και ως εκ τούτου οι παράγοντες που επηρεάζουν την αξία τους πρέπει να σταθμίζονται προσεκτικά. Η ηλικία των πλοίων, που είναι ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες αξιοπλοΐας τους, διαφέρει ως προς τον τύπο και τον τύπο του πλοίου. Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για μεταφορά φυσικού αερίου χρησιμοποιούνται λιγότερο, δεδομένου ότι η αξία τους μειώνεται δραστικά με την αύξηση της ηλικίας τους, ενώ ο λιγότερο επηρεασμένος τύπος πλοίων ανά ηλικία είναι αυτά που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά χύδην φορτίου (bulk carriers). Επιπλέον, οι τύποι πλοίου που επηρεάζονται περισσότερο από το μέγεθος του φορτίου είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Gültekin και συν., 2021). Έτσι, στοιχειοθετείτε ότι ο τύπος πλοίου με τον χαμηλότερο επενδυτικό κίνδυνο είναι τα πλοία χύδην και ο τύπος πλοίου με τον μεγαλύτερο κίνδυνο είναι τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου. Επιπλέον, όπως αποκαλύπτεται ερευνητικά, το επίπεδο σοβαρότητας των ναυτικών ατυχημάτων είναι υψηλότερο για πλοία με ελλιπή ή άκυρα ναυτικά πιστοποιητικά, ανεπαρκή επάνδρωση και επάνδρωση με προσωπικό ηλικίας άνω των 30 ετών. Οι ναυτικοί με φτωχές θεωρητικές γνώσεις και λιγότερη εμπειρία στη θάλασσα είναι πιο πιθανό να εμπλακούν σε ατυχήματα σοβαρών συνεπειών. Το μικρό βάθος νερού και οι τύποι πλοίου σχετίζονται με τη σοβαρότητα του ατυχήματος (Wang και συν., 2021). Αυτές οι πληροφορίες είναι ιδιαίτερα χρήσιμες για τους επιχειρηματίες που εξαρτούν τις εμπορικές τους δραστηριότητες από μεταφορές μέσω θαλάσσης.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ** &
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

Η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων, γνωστή και ως ναυτική ασφάλεια, είναι ένας τύπος ασφαλιστικής κάλυψης που παρέχει προστασία έναντι κινδύνων και ζημιών που σχετίζονται με τα πλοία, τα φορτία τους και τα μηχανήματα τους. Η ναυτική ασφάλεια προστατεύει τα συμφέροντα των πλοιοκτητών και των χειριστών, μετριάζοντας τις οικονομικές απώλειες που προκύπτουν λόγω ατυχημάτων, ζημιών ή άλλων κινδύνων που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (Hodges, 2013).

Σύμφωνα με το άρθρο 189 του Εμπορικού Νόμου, η ασφαλιστική σύμβαση συνιστά μια αμοτεροβαρή συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου, η οποία πραγματοποιείται μέσω ανταλλαγής παροχών. Ως παροχές νοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο (ανάλογα με τον τύπο σύμβασης) και υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η καταβολή του προσυμφωνημένου ασφάλιστρου (Αντωνίου, 2015).

Πιο αναλυτικά, μια αδρή περιγραφή της ασφάλισης των πλοίων και των μηχανημάτων τους περιλαμβάνει την κάλυψη έναντι ενός ευρέος φάσματος κινδύνων, μεταξύ των οποίων (Pavliha, 2010) :

Το κύριο σώμα του πλοίου σκάφος (hull) και τα μηχανήματα: Αυτή η πτυχή της κάλυψης προστατεύει το ίδιο το σκάφος, συμπεριλαμβανομένου του κύτους, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού, από βλάβες ή απώλειες που προκαλούνται από ατυχήματα, συγκρούσεις, πυρκαγιά, προσάραξη, βύθιση ή άλλους κινδύνους.

Προστασία και αποζημίωση (Protection and indemnity - P&I): Η ασφάλεια P&I καλύπτει αξιώσεις αστικής ευθύνης που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών σε περιουσιακά στοιχεία τρίτων, σωματικού

τραυματισμού ή θανάτου πληρώματος ή επιβατών, ρύπανσης, απομάκρυνσης ναυαγίου και άλλες σχετικές υποχρεώσεις.

Κίνδυνοι πολέμου: Αυτή η κάλυψη επεκτείνει την προστασία έναντι κινδύνων που σχετίζονται με πολεμικές πράξεις, εχθροπραξίες, πειρατεία, τρομοκρατία και παρόμοια γεγονότα.

Ναυτιλία: Αυτό το στοιχείο της ασφάλισης καλύπτει την απώλεια εσόδων από ναύλους λόγω διαφόρων κινδύνων, όπως ατυχήματα, ζημιές φορτίου ή καθυστερήσεις.

Απώλεια μίσθωσης: Η ασφάλιση απώλειας μίσθωσης αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για την απώλεια εισοδήματος που προκύπτει από την αδυναμία του πλοίου να λειτουργήσει λόγω καλυμμένης ζημιάς ή επισκευής.

Σύμφωνα με τον Sankalp, (2020) στα είδη ναυτικής ασφάλισης συμπεριλαμβάνονται οι κατηγορίες της :

α) **ασφαλιστικής κάλυψης ζημιάς στο πλοίο** στο οποίο περιέχεται μια ρήτρα ευθύνης λόγω σύγκρουσης που καλύπτει την ευθύνη του ιδιοκτήτη σε περίπτωση σύγκρουσης του πλοίου με άλλο πλοίο ή ζημιάς στο φορτίο του. Κατά τη σύγκρουση πλοίων (που λογίζεται ως βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο), η υπαιτιότητα μπορεί να αποδίδεται είτε στον ανθρώπινο παράγοντα, είτε σε τυχαίο γεγονός. Στην πρώτη περίπτωση, οι ζημιές βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο, ενώ στη δεύτερη περίπτωση, οι ζημιές βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Ωστόσο, η ευθύνη των πλοίων είναι ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες (Αντωνίου, 2015).

β) **ασφαλιστικής κάλυψης του φορτίου προς τον αποστολέα των εμπορευμάτων** εάν τα εμπορεύματα καταστραφούν ή χαθούν. Η πολιτική μπορεί να καλύψει μία μόνο αποστολή. Εάν πραγματοποιούνται τακτικές αποστολές, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα ανοιχτό ασφαλιστικό συμβόλαιο φορτίου που ασφαρίζει τα εμπορεύματα αυτόματα όταν πραγματοποιείται μια αποστολή. Η πολιτική ανοιχτού φορτίου δεν έχει ημερομηνία λήξης και παραμένει σε ισχύ έως ότου ακυρωθεί.

γ) **ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης** (Protection and Indemnity P&I) που συνήθως συντάσσεται ως ξεχωριστή σύμβαση που παρέχει ολοκληρωμένη ασφάλιση

αστικής ευθύνης για υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες σε τρίτους. Η ασφάλεια P&I προστατεύει τον ιδιοκτήτη του πλοίου για ζημιές που προκαλούνται από το πλοίο σε προβλήτες, αποβάθρες και λιμενικές εγκαταστάσεις, ζημιές στο φορτίο του πλοίου, ασθένεια ή τραυματισμό επιβάτη ή πληρώματος και πρόστιμα ή ποινές.

Από μια άλλη σκοπιά η ναυτική ασφάλεια διακρίνεται σε (Pavliha, 2010) :

- **Ασφάλιση κύτους:** ασφάλιση του σκάφους με τα συστατικά του μέρη.
- **Ασφάλιση φορτίου:** ασφάλιση εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης.
- **Ασφάλιση έναντι της ευθύνης του μεταφορέα:** προστασία και αποζημίωση
- **Υποχρεωτική ασφάλιση**
- **Προαιρετική ασφάλιση** (π.χ. ευθύνη για φορτίο).

Η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται ακόμη, ανάλογα με το αντικείμενό της σε (Αντωνίου, 2015) :

- **ασφάλιση σώματος πλοίου**
- **ασφάλιση φορτίου και**
- **ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους**

και ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της σε:

- **ασφάλιση κατά χρόνο**
- **ασφάλιση κατά πλοον**

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πλοίων και μηχανημάτων συνήθως συντάσσονται στη βάση «όλων των κινδύνων» (all risks insurance), πράγμα που σημαίνει ότι παρέχουν κάλυψη για όλες τις τυχαίες και απροσδόκητες απώλειες, εκτός εάν αυτές εξαιρούνται με συγκεκριμένο τρόπο. Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα όρια κάλυψης του συμβολαίου περιγράφονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο (Williams, 2013). Με άλλα λόγια, στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων. Παρ' όλα αυτά, όμως, συνηθίζεται, με συμβατικούς όρους, ο καθορισμός επακριβώς των κινδύνων που καλύπτονται, με σκοπό να περιοριστούν (Αντωνίου, 2015).

Αντίστοιχα, το ασφάλιστρο για την ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων καθορίζεται με βάση διάφορους παράγοντες, όπως η αξία του σκάφους, η ηλικία, ο τύπος, η χωρητικότητα, η περιοχή συναλλαγών, το ιστορικό προηγούμενων απαιτήσεων και το

επίπεδο κάλυψης που απαιτείται. Τα ασφάλιστρα χρεώνονται γενικά ετησίως και ο ασφαλισμένος πρέπει να πληρώσει το ασφάλιστρο για να διατηρήσει την ισχύ του συμβολαίου (Ceccarelli, 2007).

1.2 ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο ασφαλιστικός κλάδος είναι απόγονος της κοινωνικοοικονομικής, πολιτικής και τεχνολογικής εξέλιξης της ανθρώπινης κοινωνίας και σήμερα αποτελεί αντικείμενο εκτενούς συζήτησης, διαφωνίας και διαβούλευσης για όλα τα τμήματα της κοινωνίας, πολύ περισσότερο μετά τον σχηματισμό ασφαλιστικών ρυθμιστικών αρχών. Πιο συγκεκριμένα, μια ανεξάρτητη καταστατική αρχή ως ρυθμιστής για τις ασφαλιστικές δραστηριότητες δημιουργήθηκε το 1999 (Sankalp, 2020).

Με τον όρο «ασφάλιση» εννοείται η δια σύμβασης κάλυψη, σύμφωνα με την οποία ο ένας συμβαλλόμενος αναλαμβάνει να αποζημιώσει ή να εγγυηθεί σε έναν άλλον συμβαλλόμενο έναντι ζημίας από ένα συγκεκριμένο ενδεχόμενο ή κίνδυνο. Από νομική άποψη, η ασφάλιση είναι μια συμφωνία με την οποία ένας συμβαλλόμενος (ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου) καταβάλλει ένα καθορισμένο αντάλλαγμα που ονομάζεται «ασφάλιστρο» στον άλλον συμβαλλόμενο (ασφαλιστή) σε αντάλλαγμα για το οποίο ο ασφαλιστής συμφωνεί να πληρώσει ένα καθορισμένο χρηματικό ποσό ή να παράσχει μια καθορισμένη υπηρεσία, εάν ένα συμβάν προκύψει κατά τη διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου. Η ασφάλιση ορίζεται ως η δίκαιη μεταφορά του κινδύνου ζημίας, από μια οικονομική οντότητα σε μια άλλη, με αντάλλαγμα ένα ασφάλιστρο, και μπορεί να θεωρηθεί ως μια εγγυημένη και γνωστή μικρή ζημία για την πρόληψη μιας μεγάλης, πιθανώς καταστροφικής ζημίας. Ένας ασφαλιστής είναι μια εταιρεία που πουλάει την ασφάλεια. Ως ασφαλισμένος ή κάτοχος συμβολαίου λογίζεται το φυσικό πρόσωπο ή η νομική οντότητα που αγοράζει την ασφάλεια. Το ποσοστό ασφάλισης είναι ένας παράγοντας που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του ποσού που θα χρεωθεί για ένα συγκεκριμένο ποσό ασφαλιστικής κάλυψης (Sankalp, 2020).

Το επίσημο μέσο που ενσωματώνει τη σύμβαση ναυτιλιακής ασφάλισης ονομάζεται «το συμβόλαιο». Το «δελτίο» ή «συνοδευτικό σημείωμα», είναι το άτυπο υπόμνημα

που συντάσσεται κατά τη σύναψη της σύμβασης. Το αντικείμενο της ασφάλισης και το αντάλλαγμα για την ασφάλιση είναι γνωστά αντίστοιχα ως «ο ασφαλισμένος τόκος» και «το ασφάλιστρο». Το πρόσωπο που αποζημιώνεται είναι «ο ασφαλισμένος» και το άλλο μέρος ονομάζεται «ο ασφαλιστής» ή «ο υπογράφων» καθώς εγγράφεται ή αναλαμβάνει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Με την «απώλεια» ορίζεται η ζημιά ή η βλάβη καθώς και η πραγματική απώλεια περιουσίας που προέρχεται από θαλάσσιους κινδύνους.

Στα βασικά θέματα που πρέπει να αποτελούν μέρος της ναυτικής ασφαλιστικής σύμβασης εμπεριέχονται (Mishra και Agarwal, 2014) :

1. Το όνομα του ασφαλισμένου ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου για λογαριασμό του.
2. Το ταξίδι ή η χρονική περίοδος ή εάν και τα δύο καλύπτονται από την ασφάλιση.
3. Το αντικείμενο και ο κίνδυνος έναντι του οποίου ασφαρίζεται.
4. Το όνομα των ασφαλιστών.
5. Και το ποσό ή το ασφαλιστικό ποσό.

1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ναυτική ασφάλιση δεν είναι πρόσφατης προέλευσης. Η ύπαρξή της μπορεί να εντοπιστεί αρκετούς αιώνες πριν. Αξίζει μια αναφορά στον Μεσαίωνα, όπου διάφορα συμβόλαια καταρτιζόνταν μεταξύ των οποίων τα «δάνεια στον πυθμένα», τα οποία αποπληρώνονταν μόνο εάν ένα ταξίδι ήταν επιτυχές. Ωστόσο, οι εταιρείες ναυτιλιακών ασφαλίσεων δεν είχαν ακόμη εμφανιστεί και η αναδοχή εξακολουθούσε να εκτελείται εξ ολοκλήρου από ιδιώτες, συχνά οι ίδιοι έμποροι, που αναλάμβαναν συγκεκριμένους κινδύνους κατά περίπτωση (πολλοί ιδιώτες ασφαλιστές καλύπτουν ο καθένας τμήματα ενός κινδύνου) (Mishra και Agarwal, 2014). Σήμερα η λέξη «Lloyds» είναι γνωστό όνομα, αλλά η ιστορία των Lloyds ξεκίνησε από ένα καφέ στην Tower Street του Λονδίνου. Το καφενείο του Edward Lloyd γύρω στο 1688 ήταν αγαπημένος τόπος συνάντησης καπεταναίων, πλοιοκτητών και εμπόρων και σύντομα έγινε χώρος όχι μόνο για καφέ, αλλά και πηγή ναυτιλιακών ειδήσεων και μετά από κάποιο χρονικό διάστημα ναυτιλιακής ασφάλισης. Μέχρι το 1691 ο Edward Lloyd ανέπτυξε ένα δίκτυο

ανταποκριτών στα κύρια λιμάνια που του επέτρεπαν να λαμβάνει γρήγορα πληροφορίες για την κίνηση των πλοίων (Marine Cargo Technical Department, 2010). Τα ερωτήματα σχετικά με αυτήν άρχισαν φυσικά να ανακύπτουν εδώ και πολλά χρόνια, από τότε που ο νόμος σχετικά με τη ναυτική ασφάλιση είχε λάβει συγκεκριμένη μορφή. Ειδικότερα, πολύ πριν από το 1906, όταν ψηφίστηκε ο αγγλικός νόμος περί ναυτικής ασφάλισης με σκοπό την κωδικοποίηση αυτού του νόμου προέκυψαν οι πρώτες αμφισημίες και συγχύσεις σχετικά με τη ναυτική ασφάλιση. Ο νόμος σχετικά με τη ναυτική ασφάλιση κωδικοποιήθηκε στην Αγγλία από τον νόμο περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 και αυτός ο νόμος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1907. Έκτοτε, ξεκίνησε σε μια προσπάθεια να διευκρινιστούν και να τεθούν οι κανονισμοί και οι μεταβλητές πολιτικής που σχετίζονται με τις συμβάσεις της θαλάσσιας ασφάλισης. Πλέον, τα σχετικά νομοσχέδια κωδικοποιούν μόνο εκείνες τις αρχές του νόμου που αφορούν αποκλειστικά τη θαλάσσια ασφάλιση και ορίζουν ρητά τους σχετικούς κανόνες του κοινού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου του εμπορικού νόμου, εκτός εάν είναι ασυμβίβαστοι με τις ρητές διατάξεις του νόμου, όπου και εξακολουθούν να ισχύουν για συμβάσεις ναυτιλιακής ασφάλισης (Sankalp, 2020). Για παράδειγμα, όταν η ναυτική ασφάλιση αναδυόταν ως αυτόνομος κλάδος, αντιμετώπιζε διάφορες αβεβαιότητες και περίπλοκες καταστάσεις, που με τη σειρά τους δημιούργησαν διάφορα προβλήματα στην αντιπροσωπεία του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου, μεταξύ των οποίων (Mishra και Agarwal, 2014) :

- Πρώτον, σε αυξημένη πιθανότητα απώλειας η καταστροφής ενός πλοίου ή του φορτίου του (κάτι που εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως η διαδρομή, η απόσταση και η ποιότητα του πληρώματος και σε περιόδους πολέμου η απειλή του πλοίου να πιαστεί από το εχθρικά σκάφη), τέτοια είδη κινδύνου λαμβάνονται υπόψη από τον ασφαλιστή κατά τον καθορισμό του ασφαλιστρού.
- Δεύτερον, ορισμένες καταστάσεις όπου ο κίνδυνος είναι από την πλευρά του ανάδοχου (οι οποίοι μπορεί να κυμαίνονται από την ανάληψη υπερβολικών κινδύνων έως τη σκόπιμη βύθιση του πλοίου ή του φορτίου ή την εσφαλμένη περιγραφή της αξίας των αγαθών ή ακόμη και την ασφάλιση ενός πλοίου που έχει ήδη χαθεί).

- Τρίτον, μια σημαντική ανησυχία για τους ανθρώπους που αγοράζουν ασφάλιση είναι η οικονομική σταθερότητα του αναδόχου. Οι ασφαλιστές μπορεί να αποτύχουν να υποστούν τη ζημία όταν συμβεί οποιοσδήποτε σημαντικός κίνδυνος. Λόγω της έκθεσης του ασφαλισμένου σε κίνδυνο και των προβλημάτων αντιπροσωπείας που ανακύπτουν μεταξύ του ασφαλισμένου και του ασφαλισμένου, οι έμποροι επικεντρώνονται στην επιλογή πιο αξιόπιστων ασφαλιστών και είναι πρόθυμοι να πληρώσουν υψηλά ποσά ασφαλίσεων καθιστώντας την ασφάλιση οικονομικά εξασφαλισμένη.

1.4 ΣΗΜΑΣΙΑ & ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η ναυτική ασφάλιση καλύπτει την απώλεια ή τη ζημία που προκαλείται στα εμπορεύματα κατά τη μεταφορά τους μεταξύ του σημείου προέλευσης και του προορισμού. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρέχει επίσης κάλυψη για τα εκτεθειμένα αγαθά που διατηρούνται στη ξηρά ή όχι, τη θαλάσσια ευθύνη ή τα ατυχήματα που κοστίζουν σε πόρους είτε ανθρώπινους είτε υλικούς και το ίδιο το κύτος.

Η ασφάλιση είναι μια σημαντική βοήθεια για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων της αβεβαιότητας τόσο της ζωής όσο και της περιουσίας. Με την αυξανόμενη πολυπλοκότητα στην προσωπική και επαγγελματική μας ζωή, το φάσμα των κινδύνων που αποδέχονται οι ασφαλιστικές εταιρείες έχει διευρυνθεί σημαντικά. Η ευρύτερη ταξινόμηση της ασφάλισης είναι ως προς τις Ασφάλειες Ζωής και τις Ασφάλειες που είναι ανεξάρτητες από την Ζωή (Γενική ασφάλιση). Ένα συμβόλαιο ασφάλισης ζημιών διαφέρει με πολλούς τρόπους από ένα συμβόλαιο ασφάλισης ζωής. Για παράδειγμα, πρόκειται για συμβόλαιο ενός έτους με δυνατότητα ανανέωσης, στο οποίο η ασφαλιστική περίπτωση μπορεί να λάβει χώρα ή όχι και η οικονομική αξία οποιουδήποτε περιουσιακού στοιχείου μπορεί να προσδιοριστεί. Από την άλλη, ένα ασφαλιστήριο ζωής είναι ένα μακροχρόνιο συμβόλαιο, ο κίνδυνος, δηλαδή ο «θάνατος» είναι βέβαιος στην ασφάλεια ζωής. Η μόνη αβεβαιότητα είναι το πότε θα πραγματοποιηθεί και είναι δύσκολο να προσδιοριστεί η οικονομική αξία της ζωής (Sankalp, 2020).

Η ναυτική ασφάλεια αποτελεί μια αναγκαιότητα εδώ και αρκετούς αιώνες. Παλαιότερα θεωρούταν απλοϊκά ένας τρόπος διασφάλισης των συμφερόντων των πλοίων ή των ιδιοκτητών φορτίου, οι οποίοι αντιμετώπισαν διάφορες δυσκολίες κατά τη διάρκεια ενός υπερπόντιου ταξιδιού, ενώ σύγχρονα η ναυτική ασφάλιση έχει διευκολύνει την ανάπτυξη του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων και ως εκ τούτου έχει επηρεάσει την οικονομική ανάπτυξη και την πρόοδο, πολλών ναυτικών εθνών (Mishra και Agarwal, 2014).

Δεδομένης της σύγχρονης προσβασιμότητας σε προϊόντα και υπηρεσίες διασυνοριακά καθώς οι χώρες συνεχίζουν να παγκοσμιοποιούνται, όσο μακρύτερα ταξιδεύουν τα εμπορεύματά τόσο μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος στον οποίο εκτίθενται. Η Ναυτική Ασφάλιση είναι μια από τις παλαιότερες μορφές ασφάλισης στον κόσμο. Με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, οι διασυνδέσεις προμηθευτών εκτείνονται σε ωκεανούς, αλλά εξακολουθούν να απαιτούν την παράδοση των αγαθών στο ενδιαφερόμενο μέρος σε καλή κατάσταση, ακριβώς στην ώρα τους. Τα κεφαλαιουχικά ή καταναλωτικά αγαθά παράγονται σε μια χώρα, ενώ οι χρήστες ή οι καταναλωτές βρίσκονται σε κάποιο άλλο μέρος της χώρας ή αλλού στον κόσμο. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη για μεταφορά ή διαμετακόμιση τέτοιων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς, οδικώς, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσης ή αεροπορικώς. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας μεταφοράς, το φορτίο εκτίθεται σε διάφορους κινδύνους μεταξύ των οποίων η κλοπή, η ολική θραύση και καταστροφή ή η ζημιά (Sankalp, 2020).

Η κύρια λειτουργία της ασφάλισης είναι η μεταφορά και η διανομή κινδύνου. Με την ασφάλιση, ο ασφαλισμένος μεταφέρει τον κίνδυνο των οικονομικών ζημιών στον ασφαλιστή, ο οποίος με τη σειρά του ανακατανέμει τον κίνδυνο μέσω επενδυτικών και αντασφαλιστικών συμφωνιών (ή το ισοδύναμό του) σε άλλο πρόσωπο (τον ασφαλισμένο), όταν συμβεί ένα συγκεκριμένο γεγονός που ενέχει κάποιο στοιχείο αβεβαιότητας ως προς το χρόνο ή την πιθανότητα να συμβεί, το οποίο επηρεάζει το συμφέρον του ασφαλισμένου για το αντικείμενο της ασφάλισης. Ο ασφαλισμένος στην πραγματικότητα αγοράζει την «ηρεμία του μυαλού» του μέσω συναλλαγής ενός «αόρατου προϊόντος» (Pavliha, 2010).

Χωρίς τη διευκόλυνση της ναυτικής ασφάλισης για τη διαχείριση του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων, θα ήταν πολύ περίπλοκη η διαχείριση της επέκτασης της ναυτιλίας υπερατλαντικά. Η μέθοδος διαπραγμάτευσης στο εξωτερικό θα ήταν πιο επικίνδυνη και δαπανηρή. Και οι διάφορες εξελίξεις στη ναυτιλία θα είχαν πάρει εντελώς διαφορετικό δρόμο και ρυθμό (Mishra και Agarwal, 2014).

1.5 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΛΥΨΗΣ

Σε γενικές γραμμές, η ναυτική ασφάλιση διέπεται από ορισμένες θεμελιώδεις αρχές οι οποίες συνοψίζονται ως εξής (Mishra και Agarwal, 2014) :

- Αρχή της αποζημίωσης: Η σύμβαση ναυτικής ασφάλισης είναι σύμβαση αποζημίωσης, υπό την έννοια ότι ο ασφαλισμένος δικαιούται να διεκδικήσει την πραγματική ζημία που προκλήθηκε από τον ασφαλιστή.
- Αρχή της άκρως καλής πίστης: Ένα συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης είναι ένα συμβόλαιο ύψιστης καλής πίστης. Ο ασφαλισμένος καθώς και ο ασφαλιστής πρέπει να αποκαλύπτουν κάθε πληροφορία προς το συμφέρον τους και η οποία είναι απαραίτητη για τη σύμβαση. Οποιαδήποτε μη αποκάλυψη θα δώσει την επιλογή στο άλλο μέρος να ακυρώσει τη σύμβαση ανά πάσα στιγμή.
- Αρχή της υποκατάστασης: Σύμφωνα με την αρχή της υποκατάστασης, όταν η ζημία έχει ήδη καλυφθεί, ο ασφαλιστής μπαίνει στη θέση του ασφαλισμένου και δικαιούται όλα τα ένδικα μέσα και τα δικαιώματα που διαθέτει ο ασφαλισμένος είτε έναντι του τρίτου είτε ο ίδιος ο ασφαλισμένος.
- Αρχή της εγγύτητας της αιτίας: Αυτή η συγκεκριμένη αρχή βασίζεται στο λατινικό αξίωμα του «τραυματίζω non remota causa sed proxima spectator», που σημαίνει ότι κάθε νόμος που είναι άμεσος και όχι απομακρυσμένος, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την αποτίμηση των ζημιών. Και όπου οποιαδήποτε απώλεια προκαλείται λόγω διαδοχικών σειρών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πλησιέστερη αιτία απώλειας

Παρά την ομοιογενή σύσταση των ασφαλιστικών συμβάσεων, υπάρχουν αρκετά περιθώρια για την ερμηνεία και τη σαφή κατανόηση των επιμέρους όρων και

παραγράφων τους. Πιο συγκεκριμένα, στις ασφαλιστικές ρήτρες αναφέρεται μια σειρά κινδύνων ή υποχρεώσεων σε σχέση με τις οποίες το ασφαλιστήριο παρέχει κάλυψη. Υπάρχουν ορισμένες ρήτρες, όπως οι ρήτρες φορτίου του (Α, Β και C), οι σχετικές ρήτρες για πόλεμο, οι ρήτρες της Ομοσπονδίας Εμπορίου ξυλείας, οι ρήτρες για κατεψυγμένα τρόφιμα και κρέας, οι ρήτρες για τα βασικά προϊόντα κ.λπ. (Marine Cargo Technical Department, 2010).

Ωστόσο, ενσωματώνονται διάφορες εξαιρέσεις οι οποίες δύνανται να τροποποιούν το εύρος της κάλυψης που προβλέπεται διαφορετικά, διαχωρίζοντας ορισμένους κινδύνους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ασφαλιστικών ρητρών και αφαιρώντας τους ρητά από την παρεχόμενη ασφάλιση. Για παράδειγμα, σε ορισμένες ναυτικές ασφαλιστικές συμβάσεις του Λονδίνου, πράγματι, τονίζεται ο κυρίαρχος χαρακτήρας ορισμένων εξαιρέσεων υπογραμμίζοντας ότι, «...εφεξής ορίζεται ως υψίστης σημασίας και υπερισχύει έναντι σε οτιδήποτε περιέχεται σε αυτήν την ασφάλιση που δεν συνάδει με αυτήν...». Μάλιστα, τέτοιες εξαιρέσεις τείνουν να διευρύνουν το εύρος της κάλυψης που παρέχεται βάσει των ασφαλιστικών ρητρών χωρίς να αλλάζουν το εύρος της κάλυψης που προβλέπεται διαφορετικά. Σε μια πραγματική κατασκευή των ασφαλιστικών ρητρών, το περιεχόμενο μιας εξαίρεσης δεν ασφαλίζεται σε καμία περίπτωση. Ορισμένοι περιορισμοί, κωδικοποιήθηκαν σε ειδική ενότητα του νόμου περί ναυτικής ασφάλισης του 1906, ορισμένοι από τους οποίους έχουν με τη σειρά τους ρητά επαναδιατυπωθεί σε διάφορα σύνολα ρητρών προκαλώντας σύγχυση και εφαρμόζοντας την ετικέτα «εξαιρέσεις» σε όλους τους περιορισμούς, αποκρύπτοντας έτσι τον τεχνικά ορθό χαρακτηρισμό τους (Bennett, 2019).

1.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

Η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη ναυτιλιακή βιομηχανία μετριάζοντας τους οικονομικούς κινδύνους που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των πλοίων. Παρέχει ένα δίχτυ ασφαλείας για τους πλοιοκτήτες και

τους φορείς εκμετάλλευσης, διασφαλίζοντας ότι προστατεύονται από πιθανές απώλειες που προκύπτουν από ατυχήματα, ζημιές ή ευθύνες.

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι ένας πολύπλοκος και εξειδικευμένος τομέας λόγω των μοναδικών κινδύνων και προκλήσεων που συνδέονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων απαιτεί τεχνογνωσία στην εκτίμηση των αξιών των πλοίων, στην κατανόηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας και των κανονισμών, στην αξιολόγηση των παραγόντων κινδύνου και στον προσδιορισμό των κατάλληλων επιπέδων κάλυψης (Ellili και συν., 2023).

Διεθνής Κάλυψη: Συχνά απαιτείται ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων για πλοία που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο. Παρέχει κάλυψη κατά τη διάρκεια ταξιδιών σε διάφορες δικαιοδοσίες, λαμβάνοντας υπόψη διαφορετικά νομικά πλαίσια και δυνητικούς κινδύνους ειδικά για κάθε περιοχή.

Σημασία για τους ιδιοκτήτες φορτίου: Η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων είναι επίσης σημαντική για τους ιδιοκτήτες φορτίου, καθώς καλύπτει πιθανές απώλειες ή ζημιές στο φορτίο κατά τη μεταφορά. Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια φορτίου είναι ξεχωριστά αλλά διασυνδεδεμένα με την ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων, διασφαλίζοντας ολοκληρωμένη προστασία σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα.

Εξελισσόμενοι κίνδυνοι: η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει εξελισσόμενους κινδύνους, όπως απειλές στον κυβερνοχώρο, περιβαλλοντικούς κανονισμούς και επιπτώσεις λόγω της κλιματικής αλλαγής. Η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων πρέπει να αναπροσαρμόζεται διαρκώς σε αυτούς τους αναδυόμενους κινδύνους και να παρέχει κάλυψη για πιθανές υποχρεώσεις και ζημιές που σχετίζονται με αυτές τις προκλήσεις.

Συμπερασματικά, η ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων είναι ένα κρίσιμο συστατικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, παρέχοντας προστασία από ένα ευρύ φάσμα κινδύνων που σχετίζονται με τα πλοία και τα μηχανήματα τους. Χρησιμεύει ως οικονομική διασφάλιση για τους πλοιοκτήτες, τους χειριστές και τους ιδιοκτήτες φορτίου, διασφαλίζοντας ότι καλύπτονται επαρκώς σε περίπτωση ατυχημάτων, ζημιών ή άλλων κινδύνων που προκύπτουν κατά τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

1.7 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Εκτός από την ασφάλιση πλοίων και μηχανημάτων, υπάρχουν πολλές άλλες μορφές ναυτιλιακής ασφαλιστικής κάλυψης που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένους κινδύνους και ανάγκες στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σε αυτές τις πρόσθετες μορφές ναυτιλιακής ασφαλιστικής κάλυψης συμπεριλαμβάνονται οι:

Ασφάλιση φορτίου: Η ασφάλεια φορτίου παρέχει κάλυψη για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με το πλοίο. Προστατεύει από κινδύνους όπως απώλεια, ζημιά, κλοπή ή μη παράδοση φορτίου κατά τη μεταφορά. Η ασφάλιση φορτίου μπορεί να αγοραστεί από ιδιοκτήτες φορτίου, εξαγωγείς, εισαγωγείς ή μεταφορείς εμπορευμάτων για να μετριαστεί ο οικονομικός αντίκτυπος των πιθανών απωλειών που σχετίζονται με το φορτίο.

Ασφάλιση Κινδύνου Κατασκευαστών: Η ασφάλιση κινδύνου ναυπηγών, γνωστή και ως ασφάλιση θαλάσσιων κατασκευών, καλύπτει το κύτος, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό σκαφών υπό κατασκευή ή σε επισκευές ή τροποποιήσεις. Παρέχει προστασία από κινδύνους όπως ζημιές από κατασκευαστικά ατυχήματα, πυρκαγιά, κλοπή ή φυσικές καταστροφές κατά την περίοδο κατασκευής.

Ασφάλιση καθυστέρησης εκκίνησης (DSU): Η ασφάλιση DSU προσφέρει κάλυψη για οικονομικές ζημιές που προκύπτουν λόγω καθυστερήσεων στην ολοκλήρωση ενός κατασκευαστικού έργου, όπως η ναυπήγηση ενός νέου πλοίου. Αποζημιώνει τον ασφαλισμένο για πρόσθετα κόστη, χαμένα έσοδα και έξοδα που προκύπτουν από την καθυστέρηση, συμβάλλοντας στον μετριασμό των οικονομικών επιπτώσεων των διαταραχών του έργου.

Ασφάλιση αστικής ευθύνης ναυλωτή: Η ασφάλιση αστικής ευθύνης ναυλωτή καλύπτει τις νομικές υποχρεώσεις και τις οικονομικές ζημιές των ναυλωτών (φυσικών ή εταιρειών που ενοικιάζουν πλοία) που προκύπτουν από τις συμβατικές τους

υποχρεώσεις. Παρέχει προστασία έναντι ευθυνών για ζημιά στο σκάφος, υλικές ζημιές τρίτων, ρύπανση και τραυματισμούς ή θάνατο σε μέλη του πληρώματος ή τρίτα μέρη που προκαλούνται από τις δραστηριότητες του ναυλωτή.

Ασφάλεια αστικής ευθύνης διαμεταφορέων: Η ασφάλιση αστικής ευθύνης διαμεταφορέων προσφέρει κάλυψη για τις νομικές υποχρεώσεις και τις οικονομικές ζημιές των ναυλομεσιτών. Προστατεύει από πιθανές αξιώσεις από ιδιοκτήτες φορτίου για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση εμπορευμάτων που προκαλούνται από ενέργειες ή παραλείψεις του μεταφορέα κατά τη διαδικασία της εφοδιαστικής.

Ασφάλιση κινδύνου πολέμου: Η ασφάλιση κινδύνου πολέμου παρέχει κάλυψη έναντι κινδύνων που σχετίζονται με πόλεμο, εχθροπραξίες, τρομοκρατικές ενέργειες, πειρατεία ή άλλα γεγονότα με πολιτικά κίνητρα. Προστατεύει τα πλοία, το φορτίο και τις σχετικές υποχρεώσεις τους κατά τη διέλευση σε περιοχές υψηλού κινδύνου ή περιοχές επιρρεπείς σε συγκρούσεις ή πράξεις βίας.

Σε άλλα είδη ναυτιλιακής ασφάλισης συμπεριλαμβάνεται π.χ. ασφάλιση του φορτίου, η ασφάλιση έναντι των εξόδων διάσωσης, η ασφάλιση με εισφορές γενικού μέσου όρου κ.λπ. Επίσης, στις άλλες μορφές ναυτικής ασφάλισης συμπεριλαμβάνεται η αντασφάλιση (σύμβαση την οποία συνάπτει ο ασφαλιστής με άλλο ασφαλιστή, για να καλύψει όλους τους κινδύνους τους οποίους ανέλαβε ή πρόκειται να αναλάβει μέσα σε μια ορισμένη περίοδο), η υπασφάλιση (σύμβαση η οποία περιορίζει την αποζημίωση λόγω ζημιάς στο συμφωνηθέν ποσό, το οποίο υπολείπεται της ασφαλιστικής αξίας του αντικειμένου), η πολλαπλή ασφάλιση (σύμβαση που προβλέπει πλήρη κάλυψη της ασφαλιστικής αξίας του πράγματος από την πρώτη ασφάλιση), η συνασφάλιση (σύμβαση που αποσκοπεί στο μερισμό της ευθύνης μεταξύ διαφόρων ασφαλιστών) και η υπερασφάλιση (η ασφάλιση για ποσό που υπερβαίνει την αξία των ασφαλισμένων πραγμάτων) (Αντωνίου, 2015).

Αυτές οι πρόσθετες μορφές ναυτιλιακής ασφαλιστικής κάλυψης παρέχουν εξειδικευμένη προστασία για συγκεκριμένες πτυχές των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων,



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ** &
Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**
Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



διασφαλίζοντας ότι τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στον κλάδο καλύπτονται επαρκώς έναντι των κινδύνων που αντιμετωπίζουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΟΜΗ, ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I

Ενώ η ασφάλιση P&I περιλαμβάνεται συχνά ως μέρος της ασφάλισης πλοίων και μηχανημάτων, αξίζει να αναφερθεί ξεχωριστά.

Η ασφάλεια P&I, συνιστά μια εξειδικευμένη μορφή ναυτικής ασφάλισης που παρέχει κάλυψη για τις υποχρεώσεις και τα νομικά έξοδα των πλοιοκτητών αλλά και των χειριστών πλοίων. Η ασφάλιση P&I προσφέρεται συνήθως από αμοιβαίες ενώσεις ή συλλόγους γνωστούς P&I Clubs. Η ασφάλεια P&I περιλαμβάνει κάλυψη για ζημιές σε ιδιοκτησία τρίτων, σωματικές βλάβες ή θάνατο, ρύπανση, απομάκρυνση ναυαγίων και άλλες σχετικές υποχρεώσεις.

2.1 ΔΟΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I

Μια τυπική πολιτική ναυτικής ασφάλειας P&I καλύπτει:

- Απώλεια ζωής, τραυματισμό και ασθένεια πληρώματος, επιβατών και τρίτων (εξαιρουμένων των ευθυνών βάσει νόμιμων πράξεων αποζημίωσης, όπως η αποζημίωση των εργαζομένων)
- Ζημιά, απώλεια ή έλλειψη φορτίου στο πλοίο
- Ζημιές σε προβλήτες, αποβάθρες, προβλήτες και άλλα σταθερά πλωτά αντικείμενα
- Ζημιά σε άλλα σκάφη
- Κόστος καραντίνας
- Κόστος απομάκρυνσης ναυαγίων
- Ρύπανση
- Πρόστιμα και ποινές
- Κίνδυνοι πολέμου και ενέργειες με πολιτικά κίνητρα
- Λαθρεπιβάτες και επαναπατρισμός

Αλληλασφαλιστικές ενώσεις: Η ασφάλιση P&I παρέχεται συνήθως από αμοιβαίες ενώσεις ή συλλόγους που σχηματίζονται από πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης. Τα μέλη της λέσχης P&I συγκεντρώνουν τους πόρους τους καταβάλλοντας ασφαλιστρα σε ένα συλλογικό ταμείο για την κάλυψη πιθανών υποχρεώσεων και απαιτήσεων.

Αναδοχή και Διαμοιρασμός Κινδύνων: Οι σύλλογοι P&I αξιολογούν τους κινδύνους που σχετίζονται με τα πλοία και τις λειτουργίες κάθε μέλους για να καθορίσουν τα ασφαλιστρα. Τα συλλογικά ασφαλιστρα που καταβάλλονται από όλα τα μέλη χρησιμοποιούνται για την κάλυψη απαιτήσεων και διοικητικών εξόδων. Οποιοδήποτε πλεόνασμα στο ταμείο μπορεί να επιστραφεί στα μέλη ως εκπτώσεις πριμοδότησης ή να χρησιμοποιηθεί για την ενίσχυση της οικονομικής ευρωστίας του συλλόγου.

Εν ολίγοις, ως λέσχη P&I λογίζεται μια «αμοιβαία» λέσχη προστασίας και αποζημίωσης, που διασφαλίζει την επιχειρησιακή ευθύνη του πλοιοκτήτη έναντι ορισμένων λειτουργικών κινδύνων που θα συμφωνηθούν, βάσει του εγχειριδίου κανόνων ή των «κανόνων της λέσχης» που κάθε λέσχη P&I θα προσφέρει στα μέλη της. Η αμοιβαία ασφάλιση είναι πράγματι ασφάλιση και η βάση της αμοιβαιότητας μεταξύ των μελών του συλλόγου, δηλαδή όλα τα ασφαλισμένα μέλη (ιδιοκτήτες πλοίων) είναι όλοι ταυτόχρονα ασφαλιστές. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό που σίγουρα δεν πρέπει να θεωρηθεί ως μια μορφή παραδοσιακής θαλάσσιας ασφάλισης, αλλά είναι μια ειδική προσέγγιση για την κάλυψη των πολλών λειτουργικών κινδύνων ενός πλοιοκτήτη (Huybrechts και Nikaki, 2016).

2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I

Κάλυψη ευθύνης: Η κύρια λειτουργία της ασφάλισης P&I είναι να παρέχει κάλυψη αστικής ευθύνης σε πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης. Καλύπτει νομικές υποχρεώσεις και οικονομικές ζημιές που προκύπτουν από τη λειτουργία των ασφαλισμένων πλοίων, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά:

- Ζημιά σε ιδιοκτησία τρίτων, όπως σύγκρουση με άλλο σκάφος ή ζημιά σε λιμενική υποδομή.
- Σωματικός τραυματισμός ή θάνατος μελών του πληρώματος, επιβατών ή τρίτων λόγω συμβάντων στο πλοίο.
- Ρύπανση που προκαλείται από το πλοίο, συμπεριλαμβανομένων πετρελαιοκηλίδων ή άλλης περιβαλλοντικής ζημίας.
- Έξοδα απομάκρυνσης ναυαγίων σε περίπτωση που το πλοίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή το περιβάλλον.
- Νομική άμυνα και έξοδα: Η ασφάλιση P&I καλύπτει νομικά έξοδα και έξοδα που προκύπτουν για την υπεράσπιση έναντι αξιώσεων αστικής ευθύνης ή νομικών ενεργειών. Αυτό περιλαμβάνει την πρόσληψη δικηγόρων, πραγματογνωμόνων και την κάλυψη δικαστικών εξόδων, τελών διαιτησίας και συναφών εξόδων.
- Πρόληψη Απωλειών και Διαχείριση Κινδύνων: Οι λέσχες P&I παρέχουν συχνά υπηρεσίες πρόληψης απωλειών και διαχείρισης κινδύνου στα μέλη τους. Αυτό περιλαμβάνει συμβουλές, κατευθυντήριες γραμμές και προγράμματα εκπαίδευσης για να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης να μειώσουν τους κινδύνους, να βελτιώσουν τις πρακτικές ασφάλειας και να μειώσουν την πιθανότητα ατυχημάτων ή συμβάντων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε υποχρεώσεις.

Οι συγκεκριμένες καλύψεις που παρέχονται από την ασφάλεια P&I μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με το κλαμπ και τους όρους του συμβολαίου. Ωστόσο, οι τυπικές καλύψεις στο πλαίσιο της ασφάλισης P&I μπορεί να περιλαμβάνουν:

Ζημιά κύτους και μηχανημάτων: Η ασφάλιση P&I μπορεί να περιλαμβάνει περιορισμένη κάλυψη για ζημιές στο ίδιο το ασφαλισμένο πλοίο, που συχνά αναφέρεται ως «υπερβάλλουσα» ή «συμπληρωματική» κάλυψη της κύριας ασφάλισης του κύτους και των μηχανημάτων.

Υποχρεώσεις φορτίου: Η ασφάλεια P&I μπορεί να παρέχει κάλυψη για ζημιά ή απώλεια φορτίου κατά τη διαδικασία μεταφοράς. Αυτή η κάλυψη αναφέρεται συχνά ως κάλυψη «εμπορευμάτων, απομάκρυνσης και άμυνας» (FD&D).

Ευθύνες πληρώματος: Η ασφάλιση P&I περιλαμβάνει κάλυψη για υποχρεώσεις που προκύπτουν από τραυματισμούς, ασθένειες ή θάνατο μελών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους.

Ευθύνη σύγκρουσης: Η ασφάλεια P&I καλύπτει υποχρεώσεις που προκύπτουν από συγκρούσεις με άλλα πλοία, κατασκευές (πχ προβλήτες) ή σταθερά σημεία.

Ευθύνη Ρύπανσης: Η ασφάλεια P&I παρέχει κάλυψη για υποχρεώσεις που σχετίζονται με τη ρύπανση, συμπεριλαμβανομένων πετρελαιοκηλίδων ή άλλης περιβαλλοντικής ζημίας που προκαλείται από το ασφαλισμένο σκάφος.

Πρόστιμα και κυρώσεις: Ορισμένες πολιτικές P&I μπορεί να περιλαμβάνουν κάλυψη για πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται από ρυθμιστικές αρχές για μη συμμόρφωση με τους ναυτιλιακούς κανονισμούς.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι συγκεκριμένοι όροι, τα όρια και οι εξαιρέσεις της ασφαλιστικής κάλυψης P&I μπορεί να διαφέρουν μεταξύ διαφορετικών παρόχων P&I και συμβολαίων. Οι πλοιοκτήτες και οι φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου P&I για να κατανοήσουν την έκταση της παρεχόμενης κάλυψης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Στο πλαίσιο του ναυτικού δικαίου και της ναυτιλίας, ο όρος «γενική αβάρια» αναφέρεται σε μια αρχή που διέπει την κατανομή των απωλειών και των δαπανών που πραγματοποιούνται για το κοινό όφελος ενός πλοίου και του φορτίου του. Η έννοια της γενικής αβαρίας εισάγεται όταν ένα πλοίο αντιμετωπίζει έναν κίνδυνο ή υφίσταται μια σκόπιμη θυσία (όπως η απόρριψη φορτίου) για να αποφευχθεί περαιτέρω ζημιά ή απώλεια (C P J Go, 2021).

Η γενική αβάρια είναι πιθανώς ο μακροβιότερος θεσμός ναυτιλιακού εμπορίου, που χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από Έλληνες και Ρωμαίους ναυτικούς στην αρχαιότητα και εξακολουθεί να χρησιμοποιείται σήμερα από την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία (Harris, 2023), με στόχο να αντιμετωπίζει καλύτερα τους κινδύνους που ενέχει η θαλάσσια περιπέτεια. Η λειτουργία της γενικής αβαρίας θα μπορούσε να οριστεί ως συμπληρωματική της ναυτικής ασφάλισης. Ο στόχος της είναι ο διαμοιρασμός των κινδύνων που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές αναλογικά μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων (πχ ο πλοιοκτήτης, οι ιδιοκτήτες του φορτίου, οι οικονομικοί εκμεταλλευτές του φορτίου και οι ασφαλιστικοί φορείς) σε ορισμένες περιπτώσεις. Σε αναλογία με το κεφάλαιο που έχουν επενδύσει, τα ενδιαφερόμενα μέρη στη θαλάσσια περιπέτεια θα μοιραστούν τυχόν απώλειες που προκύπτουν από μια εθελοντική ενέργεια του πλοιάρχου του πλοίου με στόχο τη διάσωση ολόκληρου του πλοίου (C P J Go, 2021).

Σε καθεστώς γενικής αβαρίας, όλα τα μέρη που εμπλέκονται στο θαλάσσιο ταξίδι συνεισφέρουν αναλογικά στις ζημιές που υπέστησαν, με το ύψος της συνεισφοράς τους να βασίζεται στην αξία των αντίστοιχων συμφερόντων τους. Για τον υπολογισμό της γενικής αβαρίας, συνήθως διορίζεται ένας θαλάσσιος επιθεωρητής ή ένας μέσος ρυθμιστής για να εκτιμήσει τις απώλειες και να καθορίσει τις αναλογικές συνεισφορές κάθε εμπλεκόμενου μέρους. Η διαδικασία περιλαμβάνει την αξιολόγηση της αξίας της

περιουσίας που εμπλέκεται, συμπεριλαμβανομένων τυχόν θυσιών που έγιναν, και την ανάλογη κατανομή των δαπανών.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η γενική αβαρία είναι μια νομική έννοια που μπορεί να ποικίλλει σε εφαρμογή και μπορεί να υπόκειται σε όρους και προϋποθέσεις που περιγράφονται στα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς. Σε περίπτωση εφαρμογής της γενικής αβαρίας, τα εμπλεκόμενα μέρη συνήθως συμβουλεύονται νομικούς και ασφαλιστικούς συμβούλους για την πλοήγηση στην πολυπλοκότητα της διαδικασίας.

Είναι σημαντικό να αναφερθούν ορισμένες σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ της τυπικής ναυτικής ασφάλισης και της γενικής αβαρίας. Σύμφωνα με τον Γεραπετρίτη (2010), η ασφάλιση προϋποθέτει σύμβαση, ενώ η υποχρέωση σε συνεισφορά επί αβαρίας απορρέει από τον νόμο. Περισσότερες διαφορές μεταξύ της ναυτικής ασφάλισης και της γενικής αβαρίας παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα (πίνακας 1):

Πίνακας 1 Διαφοροποιήσεις μεταξύ γενικής αβαρίας και ασφάλισης (Γεραπετρίτης, 2010)

Γενική αβαρία	Ασφάλιση
Ο κίνδυνος περιορίζεται μεταξύ αυτών που μετέχουν στην ναυτική περιπέτεια	Εισέρχονται και εξέρχονται συνεχώς νέα μέλη
Οι μετέχοντες στο ταξίδι απειλούνται από τον ίδιο κίνδυνο	Αυτό δε συμβαίνει πάντα στην ασφάλιση, στην οποία για παράδειγμα, υπάρχουν δύο ασφαλισμένα πλοία, που ταξιδεύουν προς διαφορετικό προορισμό και διατρέχουν διαφορετικούς κινδύνους το κάθε ένα από αυτά
Δε μεταβιβάζεται ο κίνδυνος σε έναν τρίτο φορέα	Ο κίνδυνος μεταβιβάζεται σε έναν τρίτο φορέα



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Η κοινωνία κινδύνου είναι περιορισμένη	Η κοινωνία κινδύνου δεν είναι περιορισμένη
Αποκαθίσταται η ζημιά που συμβαίνει στην κοινή προσπάθεια να αποφευχθεί μεγαλύτερος μελλοντικός κίνδυνος	Αποκαθίστανται οι ζημιές παρελθόντος κινδύνου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ/ΖΗΜΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΛΠ.

4.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Παρακάτω, επιχειρείται μια αδρή ανασκόπηση των στατιστικών δεδομένων σχετικά με την ναυτική ασφάλεια, της οποίας η χρησιμότητα έγκειται στο γεγονός ότι το κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης διαμορφώνεται αφενός από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας των ασφαλιζόμενων πλοίων και αφετέρου από το ποσοστό ασφαλίστρου για τις μερικές ζημιές καθορίζεται σε νομισματική μονάδα ανά τόνο και βάσει της αξίας του σκάφους μετατρέπεται σε ποσοστό επί της αξίας του (Αντωνίου, 2015).

Παρότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο, πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης και αυτό το ποσοστό τείνει να αυξάνεται καθώς τυγχάνει ολοένα και περισσότερο της ευρείας αποδοχής των αρχών του ελεύθερου εμπορίου, του θεμιτού ανταγωνισμού και των ανοιχτών αγορών ναυτιλίας (International Chamber of Shipping, 2021), πολλοί κίνδυνοι έχουν προκύψει και πολλά συμβάντα έχουν γίνει παγκόσμια γνωστά τα τελευταία χρόνια.

Το ατύχημα με το πλοίο Sewol στη Νότια Κορέα τον Απρίλιο του 2014 στοίχισε τη ζωή σε περισσότερους από 300 επιβάτες και οδήγησε σε ποινικές διώξεις 399 υπαλλήλων, συμπεριλαμβανομένης της φυλάκισης 154 εξ αυτών. Τα δεδομένα για την ανάλυση του ατυχήματος έδειξαν ότι αυτό προέκυψε από πολλούς παράγοντες (χειριστές πρώτης γραμμής, τη διοίκηση, τις ρυθμιστικές αρχές, κυβέρνηση). Πολλαπλοί παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών πιέσεων και του ατομικού φόρτου εργασίας συνέβαλαν στο ατύχημα και αλληλοεπηρεάστηκαν (Kee και συν., 2016).

Η πιο πρόσφατη μαζική έκρηξη στο λιμάνι της Βηρυτού το 2020 που προκάλεσε περίπου 218 θανάτους, 7.000 τραυματισμούς, απώλεια περίπου 13 πλοίων και υλικές ζημιές 15 δισεκατομμυρίων δολαρίων αποτέλεσε μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές προκλήσεις. Περίπου 300.000 άνθρωποι στην περιοχή έμειναν άστεγοι και η έκρηξη έγινε αισθητή στην Τουρκία, τη Συρία, την Παλαιστίνη, το Ισραήλ και σε ορισμένες

ευρωπαϊκές χώρες. Ως αιτία του επεισοδίου θεωρήθηκε μια μεγάλη και εγκαταλελειμμένη αποθήκη νιτρικού αμμωνίου, αποθηκευμένη για έξι χρόνια χωρίς τα κατάλληλα πρωτόκολλα ασφαλείας (Klimczak, 2021).

Έναν χρόνο μετά, η παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού διένυσε μια μακροήμερη κρίση λόγω του αποκλεισμού στη Διώρυγα του Σουέζ. Μια από τις πιο συχνά χρησιμοποιούμενες ναυτιλιακές διαδρομές αποκλείστηκε από ένα τεράστιο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζοντας τη διέλευση περισσότερων από 400 πλοίων που έχουν προγραμματιστεί να την διασχίσουν. Προκλήθηκε κυκλοφοριακό χάος σε πλοία που επρόκειτο να διέλθουν μέσω της Διώρυγας, φορτωτές, παραλήπτες, χειριστές πλοίων, πλοιοκτήτες και τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, με την οικονομική ζημία να προσεγγίζει τα 15 - 17 δισεκατομμύρια δολάρια (Man-yin Lee & Yin-cheung Wong, 2021).

Μέσω της μελέτης των Verschuur και συν. (2023) για την οικονομική αποτίμηση των κινδύνων της εμπορικής ναυτιλίας αποκαλύφθηκε ότι το 86% της πλειοψηφίας των λιμανιών εκτίθεται σε περισσότερους από τρεις κινδύνους ετησίως. Σε παγκόσμιο επίπεδο, ο κίνδυνος για κάθε συγκεκριμένο λιμάνι ανέρχεται συνολικά σε 7,5 δισ. δολάρια ετησίως, με το 32% του κινδύνου να αποδίδεται στις επιπτώσεις τροπικών καταιγίδων και κυκλώνων. Επιπλέον, 63,1 δισ. δολάρια διακυβεύονται ετησίως, με τον οικονομικό κίνδυνο (ως κλάσμα του συνολικού εμπορίου) να είναι ιδιαίτερα υψηλός για τα κράτη με μικρές νησιωτικές αναπτυσσόμενες δομές (Verschuur και συν., 2023). Σύμφωνα με την έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 2020 αναφέρθηκαν 2837 ναυτικά ατυχήματα. Ενώ καταγράφηκε μείωση (466 θυμάτων) των περιστατικών σε σύγκριση με το 2019, μετά από μια περίοδο 6 ετών σταθερού αριθμού περιστατικών (μέσος όρος 3282 θυμάτων μεταξύ 2014 και 2019), ο συνολικός αριθμός των περιστατικών που είναι αποθηκευμένοι στη βάση δεδομένων EMCIP εξακολουθεί να είναι μεγάλος και ξεπέρασε τις 22500 το 2020 (European Maritime Safety Agency, 2021). Λαμβάνοντας υπόψη τα θαλάσσια ατυχήματα και συμβάντα, ο αριθμός των περιστατικών ανά έτος θα ήταν πολύ μεγαλύτερος. Παρά τη συνεχή ανάπτυξη της επιστήμης και της τεχνολογίας, τα θαλάσσια ατυχήματα εξακολουθούν να προκαλούν σοβαρά θύματα και απώλειες περιουσίας, καθώς και ρύπανση και οικολογική βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον (Wang και συν., 2021).

Αναφορικά με τα στατιστικά στοιχεία της βιομηχανίας της ναυτικής ασφάλειας, το 2007 τα ασφάλιστρα παγκοσμίως ανήλθαν σε 4,061 δισεκατομμύρια USD (2,393 δισεκατομμύρια δολάρια ασφάλισης ζωής και 1,668 δισεκατομμύρια δολάρια ασφάλισης ζημιών). Ο συνολικός όγκος ασφαλιστρών αυξήθηκε κατά 5% και το 2008, ανήλθε στα 4,270 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Το πρώτο εξάμηνο του 2006 δημιούργησε νέα ορόσημα για τον κλάδο των ασφαλιστικών τίτλων με την έκδοσή τους από τον Ιανουάριο έως τον Αύγουστο να έχει ήδη ξεπεράσει τα επίπεδα του έτους τους 2005 κατά 53% (Pavliha, 2010). Η νέα έκδοση ήταν σχεδόν 3,3 δισεκατομμύρια δολάρια στον τομέα των ζημιών και πάνω από 3,6 δισεκατομμύρια δολάρια στον τομέα ζωής. Αυτό ανεβάζει τη συνολική νέα έκδοση του 2006 σε σχεδόν 7,0 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, ξεπερνώντας τη νέα έκδοση του 2005 των 5,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ. Ο κύριος μοχλός μιας τέτοιας δραματικής αύξησης των νέων εκδόσεων ήταν ο περιορισμός της αιολικής δυναμικότητας των ΗΠΑ στην παραδοσιακή αγορά αντασφάλισης (Pavliha, 2010).

4.2 ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Οι ναυτικές απώλειες που προκύπτουν από ένα θαλάσσιο ατύχημα ποικίλουν σημαντικά. Το θαλάσσιο ατύχημα συνιστά ένα γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

1. Θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός ατόμου που προκαλείται από ή σε σχέση με τις λειτουργίες ενός πλοίου
2. Η απώλεια ατόμου από πλοίο που προκαλείται από ή σε σχέση με τις λειτουργίες ενός πλοίου
3. Η απώλεια, η εικαζόμενη απώλεια ή η εγκατάλειψη πλοίου
4. Υλικές ζημιές στο πλοίο
5. Η προσάραξη ή η απενεργοποίηση πλοίου ή η εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση
6. Υλικές ζημιές που προκαλούνται από ή σε σχέση με τη λειτουργία πλοίου
7. Ζημιά στο περιβάλλον που προκαλείται από ζημιά πλοίου ή πλοίων που προκαλείται από ή σε σχέση με τις λειτουργίες τους.

Σύμφωνα με τον νέο Κώδικα Διεθνών Προτύπων και Συνιστάμενων Πρακτικών για την Έρευνα Ασφάλειας στις Ναυτικές Απώλειες και τα Ναυτικά Ατυχήματα (Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident που αναθεωρήθηκε τον Μάιο του 2008, η πιο σημαντική ναυτική απώλεια μεταξύ των προαναφερόμενων θεωρείται το θαλάσσιο ατύχημα που συνεπάγεται την ολική απώλεια του πλοίου ή τον θάνατο ή τη σοβαρή επαγόμενη ζημιά στο περιβάλλον (International Maritime Organization, 2022).

Συνοψίζοντας, στους ναυτικούς κινδύνους (perils) που σχετίζονται με υλικές ή ανθρώπινες απώλειες συμπεριλαμβάνονται οι κίνδυνοι των θαλασσών (Perils of the seas) που αποδίδονται σε (Pavliha, 2010) :

- βαριές καιρικές συνθήκες, βύθιση, προσάραξη, σύγκρουση, επαφή (μη συμπεριλαμβανομένων των συνηθισμένων ενεργειών των ανέμων και των κυμάτων)
- Πυρκαγιά, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, κλέφτες, κλπ.

(Σε όλα τα παραπάνω το στοιχείο της τύχης είναι καθοριστικής σημασίας)

- Η ρήτρα Inchmaree. Το πεδίο εφαρμογής αυτής της ρήτρας είναι να καλύπτει απώλεια ή ζημιά στο ασφαλισμένο αντικείμενο που προκαλείται από τη διάρρηξη των λεβήτων, τη θραύση του άξονα ή οποιοδήποτε λανθάνον ελάττωμα στη μηχανή ή το κύτος, αμέλεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών ή του πληρώματος, αμέλεια επισκευαστών ή ναυλωτών (υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι ασφαλισμένοι βάσει του συμβολαίου) και η παρεμπόδιση διάσωσης του πλοίου εκ μέρους του πλοιάρχου, των αξιωματικών ή του πληρώματος.
- Κίνδυνοι ρύπανσης
- Ευθύνη σύγκρουσης (The Running Down Clause).

Σημειώνεται ότι ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να καλύπτει μεικτούς κινδύνους θαλάσσης και ξηράς ή θαλάσσιων και εσωτερικών υδάτων (Pavliha, 2010).

4.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

Διεθνώς και παγκοσμίως, η ναυτική ασφάλιση επιβάλλεται σε όλους ανεξαιρέτως τους αγοραστές, τους πωλητές, τους εμπόρους εισαγωγών/εξαγωγών, τους πράκτορες αγορών, τους εργολάβους, τις τράπεζες και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τους οργανισμούς. Στην πραγματικότητα, για οποιονδήποτε ασχολείται με τη διακίνηση εμπορευμάτων απαιτείται ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου. Το ποιος είναι υπεύθυνος σε μια σύμβαση πώλησης για τη διευθέτηση της ναυτικής ασφάλισης (ο πωλητής ή ο αγοραστής ή και οι δύο) συνήθως εξαρτάται από τους Όρους Πώλησης (πχ Incoterms 2000 ή 2010) (Marine Cargo Technical Department, 2010).

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ασφαλισμένο συμφέρον των πλοιοκτητών, υπό την έννοια ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να αποδείξει ότι είχε ασφαλιστικό συμφέρον. Μέσω της Marine Insurance Act 1906 of UK (MIA 1906) (και ειδικότερα από το άρθρο 5 παράγραφος 2) προβλέπεται ότι ένας πλοιοκτήτης έχει ασφαλιστικό συμφέρον από το οποίο μπορεί να επωφεληθεί από την ασφάλεια ή μπορεί να ζημιωθεί από την απώλεια ή τη ζημία της. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους ασφάλισης, στην περίπτωση της ναυτικής ασφάλισης, ο ασφαλιστικός τόκος πρέπει να υφίσταται τη στιγμή της ζημίας, παρόλο που μπορεί να μην υπήρχε κατ' ανάγκη νωρίτερα. Στη συνέχεια, η πράξη λείπει ότι όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει συμφέρον κατά τη στιγμή της ζημίας, δεν μπορεί να αποκτήσει τόκους με οποιαδήποτε πράξη ή εκλογή αφού λάβει γνώση της ζημίας (Marine Cargo Technical Department, 2010).

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί το Incoterms που δημοσιεύθηκε από το ICC στο Παρίσι, το 1936 (με μεταγενέστερες εκδόσεις το 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 και 2010). Τα Incoterms παρέχουν ένα σύνολο διεθνών κανόνων για την ερμηνεία των πιο συχνά χρησιμοποιούμενων εμπορικών όρων στο εσωτερικό/εξωτερικό εμπόριο». Το βασικό πλεονέκτημα των Incoterms είναι ότι είναι διεθνών προδιαγραφών και παγκοσμίως αναγνωρισμένα. Συνεπώς, η χρήση τους μειώνει την αβεβαιότητα και την «ερμηνευτική ολίσθηση», καθώς επιτρέπουν στα μέρη να γνωρίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του άλλου σχετικά με την εσωτερική μεταφορά στη χώρα του πωλητή, τον εκτελωνισμό, την εκκαθάριση ασφαλείας, την κύρια διεθνή μεταφορά, την εγχώρια μεταφορά στη χώρα του αγοραστή, τον εκτελωνισμό εισαγωγής κλπ. Οι Incoterms παρέχουν σαφήνεια σχετικά με τα δικαιώματα, την υποχρέωση, τον κίνδυνο και το κόστος του πωλητή και του αγοραστή. Η παρούσα έκδοση (2010) τέθηκε σε

ισχύ από 1.1.2011 και περιέχει 11 όρους που συναρτώνται άμεσα με την ναυτική ασφάλεια και τις επιμέρους παραμέτρους τους.

4.4 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Τουλάχιστον τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, η Ελλάδα βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας λίστας των πλοιοκτητών χωρών, με τα ελληνικά συμφέροντα να ελέγχουν περίπου το 20 % του συνολικού εμπορικού στόλου στον κόσμο. Σε ό,τι αφορά τα είδη των πλοίων, οι Έλληνες κατατάσσονται στην πρώτη τετράδα για όλα τα είδη, όντας πρώτοι στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια, δεύτεροι στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, τρίτοι στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τέταρτοι στα πλοία μεταφοράς υγραερίου. Στις αρχές του 2019, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος μέτρησε συνολική χωρητικότητα νεκρού βάρους περίπου 365,45 εκατομμυρίων μικτών τόνων (GT) και 4.746 πλοίων άνω των 1.000 GT, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το ήμισυ του στόλου της ΕΕ (Karamitsios, Panayotopoulos και Vassos, 2020). Υπάρχουν περισσότερα από 1.000 γραφεία εγκατεστημένα στην Ελλάδα που δραστηριοποιούνται στην διαχείριση και τη μεσιτεία των πλοίων (πωλήσεις, αγορές και ναύλωση), νομικές, λογιστικές και άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες, καθιστώντας τον ναυτιλιακό τομέα έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της χώρας (δεύτερο μετά τον τουρισμό). Οι δραστηριότητες εισαγωγής και εξαγωγής φορτίου των ελληνικών λιμανιών δεν είναι σημαντικές, αλλά το λιμάνι του Πειραιά αναρριχείται ραγδαία στις τάξεις των πολυσύχναστων λιμένων τερματικών εμπορευματοκιβωτίων, κυρίως επειδή χρησιμοποιείται από την COSCO Shipping και την MSC ως κόμβος. Τα άλλα δύο σημαντικά λιμάνια είναι η Θεσσαλονίκη και η Πάτρα (κυρίως ως λιμάνι πορθμείων και η κύρια ανατολική πύλη στο εμπόριο της Αδριατικής ναυτιλίας) (Karamitsios, Panayotopoulos και Vassos, 2020).

Στην Ελλάδα, η ναυτική ασφάλιση για τα σκάφη αναψυχής περιλαμβάνει την αστική ευθύνη έναντι τρίτων και είναι υποχρεωτική βάσει του νόμου 2743/99 με υποχρεωτική βασική κάλυψη σωματικών βλαβών & υλικών ζημιών έναντι τρίτων καθώς και για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης.

Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη για θαλάσσιες αξιώσεις είναι ένας ειδικός θεσμός για τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα, που διαχωρίζει τη ναυτιλία από όλους τους άλλους κλάδους της βιομηχανίας και του εμπορίου. Σύμφωνα με αυτόν τον κανόνα, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του ανάλογα με την αξία ή το μέγεθος του πλοίου του σε άτομα που υφίστανται απώλεια ή ζημιά λόγω αμελείας ναυσιπλοΐας ή διαχείρισης του εν λόγω πλοίου. Έχει ήδη επισημανθεί ότι ισχύουν ειδικά καθεστάτα ευθύνης που προβλέπουν περιορισμούς για τη μεταφορά εμπορευμάτων (Κανόνες Hague-Visby) καθώς και για τη μεταφορά προσώπων και των αποσκευών τους (Σύμβαση Αθηνών, 1974). Ωστόσο, ο κανόνας περιορισμού που εξετάζεται σε αυτό το κεφάλαιο διαφέρει στο ότι καλύπτει το σύνολο των αξιώσεων που προκύπτουν από το ίδιο συμβάν και όχι τις μεμονωμένες αξιώσεις μεταξύ κάθε επιβάτη ή αποστολέα και του μεταφορέα (Christodoulou, 2010).

Η προέλευση αυτού του θεσμού χρονολογείται από πολλούς αιώνες αλλά η υιοθέτηση και η διάδοσή του στην Ευρώπη χρονολογείται κυρίως από τον 17^ο αιώνα. Η αιτιολόγησή του έγκειται στην εγγενώς επικίνδυνη φύση της θαλάσσιας περιπέτειας: οι πλοιοκτήτες δεν θα ήταν διατεθειμένοι να διακινδυνεύσουν την απώλεια του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων τους σε ενδεχόμενες αξιώσεις τρίτων σε περίπτωση απώλειας του πλοίου τους, χωρίς το όφελος ενός προκαθορισμένου ορίου. Επιπλέον, δεδομένης της τεχνολογικής κατάστασης εκείνη την εποχή, θα φαινόταν άδικο να θεωρηθεί ο πλοιοκτήτης υπεύθυνος σε απεριόριστη βάση για αποφάσεις που έλαβε ο πλοίαρχος χωρίς τη διαβούλευση του. Εν όψει της αξιοσημείωτης τεχνολογικής εξέλιξης, η όλη ιδέα τίθεται υπό συζήτηση. Οι σημερινοί υπερασπιστές θεωρούν ότι ο παραπάνω κανόνας είναι ένας δίκαιος τρόπος κατανομής του ασφαλιστικού κινδύνου. Ένας πλοιοκτήτης μπορεί να λάβει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για αξιώσεις τρίτων, εάν οι ασφαλιστές του μπορούν να υπολογίσουν τη μέγιστη έκθεσή τους με βεβαιότητα. Διατρέχοντας έναν υπολογίσιμο κίνδυνο, ο ασφαλιστής θα ήταν έτσι σε θέση να χρεώσει χαμηλότερο ασφάλιστρο, οδηγώντας σε χαμηλότερο κόστος μεταφοράς, το οποίο θα ήταν αδύνατο εάν η ευθύνη του ασφαλισμένου ήταν απεριόριστη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

5.1 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ

Σε ένα συμβόλαιο ναυτικής ασφάλισης, ένας ασφαλιστής «ανάδοχος» συμφωνεί να αναλάβει μέρος των ναυτλιακών κινδύνων σε ένα πλοίο ή ένα φορτίο, ή και τα δύο, με αντάλλαγμα ένα οικονομικό αντίτιμο που καλείται ασφάλιστρο. Οι κίνδυνοι που καλύπτονται μπορεί να περιλαμβάνουν μια ποικιλία κινδύνων στη θάλασσα ή στο λιμάνι, για ένα συγκεκριμένο ταξίδι και για μια προσυμφωνημένη χρονική περίοδο (Mishra και Agarwal, 2014).

Από τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης ναυτλιακής ασφάλισης, για τον ασφαλισμένο προκύπτει η υποχρέωση, εντός εύλογου χρόνου από τη στιγμή που έλαβε γνώση, να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή για κάθε περίπτωση που οδηγεί σε σημαντική αύξηση του κινδύνου καθυστέρησης της αποστολής του φορτίου. Για παράδειγμα, είναι απαραίτητη η γνωστοποίηση οποιασδήποτε παρέκκλισης από την καθορισμένη ή συνήθη διαδρομή, αλλαγών στον τρόπο μεταφοράς, τον τόπο μεταφοράς, τον διορισμό του φορτίου και την εκφόρτωση, την εγκατάλειψη του πλοίου κατά τη διάρκεια του χειμώνα, που δεν ρυθμίζεται στη σύμβαση κ.λπ. (Hristov και Stoichkov, 2013). Ένα τυπικό παράδειγμα είναι η αποστολή ξυλείας κατά τη μεταφορά μέσω θαλάσσης, με τη μηχανή του πλοίου να παρουσιάζει αστοχίες. Ο ασφαλισμένος ενημερώνει ότι το φορτίο θα καταστραφεί εάν κρατηθεί στο πλοίο χωρίς αερισμό για παρατεταμένη περίοδο. Τελικά, η αστοχία της μηχανής διαρκεί 4 μήνες και το φορτίο καταστρέφεται. Γεννάται το ερώτημα εάν ο ασφαλισμένος καλύπτεται σε αυτήν την ιδιαίζουσα περίπτωση. Πράγματι, το φορτίο πρέπει να αποζημιωθεί καθώς η έλλειψη αερισμού, κι όχι η καθυστέρηση, βρέθηκε να είναι η αιτία της καταστροφής. Εάν το φορτίο αεριζόταν σωστά, η ξυλεία θα μπορούσε να αντέξει την καθυστέρηση επ' αόριστων.

Αύξηση του κινδύνου μπορεί να προκύψει τόσο ως αποτέλεσμα αντικειμενικών προϋποθέσεων πέραν του ελέγχου του ασφαλισμένου, όσο και λόγω υπαιτιότητάς του. Εάν συμβεί λόγω περιστάσεων, για τις οποίες δεν ευθύνεται ο ασφαλισμένος, ο ασφαλιστής γεννά το νόμιμο δικαίωμα να απαιτήσει την καταβολή πρόσθετου ασφάλιστρου, ανάλογα με τον αυξημένο κίνδυνο. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος λόγω υπαιτιότητας του προκαλεί αύξηση του κινδύνου, ο ασφαλιστής θα μπορούσε να καταγγείλει τη σύμβαση και να διατηρήσει το ασφάλιστρο εάν δεν προτιμήσει να ζητήσει την πληρωμή του σχετικού πρόσθετου ασφάλιστρου (Hristov και Stoichkov, 2013).

Μια άλλη σημαντική υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι σε περίπτωση εμφάνισης κινδύνου, καλυπτόμενου από την ασφάλιση, να ειδοποιήσει αμέσως τον ασφαλιστή σχετικά με το πότε και πού συνέβη, ποιες είναι οι ζημιές, το κόστος τους, κλπ. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να αρνηθεί να καταβάλει ασφαλιστικά ποσά. Ο νομοθέτης απαιτεί να λάβουν όλα τα ανάλογα μέτρα για τη διάσωση του ασφαλισμένου αντικείμενου, τον περιορισμό των ζημιών και την εξασφάλιση της αξιόσους αποζημίωσης κατά των προσώπων που ευθύνονται για τις ζημιές αυτές. Επιπλέον, εάν ο ασφαλισμένος λάβει οδηγίες από τον ασφαλιστή ως απάντηση στην ειδοποίηση της εμφάνισης του κινδύνου, πρέπει να λάβει ακριβώς τα μέτρα που αναφέρονται σε αυτήν.

Σε περίπτωση που οι ζημιές στο ασφαλισμένο αντικείμενο έχουν προκύψει επειδή ο ασφαλισμένος συνειδητά ή απερίσκεπτα δεν έλαβε αυτά τα μέτρα, ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να τον αποζημιώσει (Hristov και Stoichkov, 2013).

Όταν η ζημία στο ασφαλισμένο αντικείμενο, προκληθεί με δόλο από τρίτο, μετά την καταβολή της αποζημίωσης στον ασφαλιστή, γεννάται το δικαίωμα υποκατάστασης να παρέμβει στα δικαιώματα του ασφαλισμένου έναντι αυτού του τρίτου να πληρώσει για ζημιές και βλάβες. Εάν ο ασφαλισμένος έχει παραιτηθεί από το δικαίωμά του να διεκδικήσει αποζημίωση και ζημιές έναντι τρίτων που προκάλεσαν τη ζημία, καλύπτεται από την ασφάλιση ή έχει καταστήσει ένοχα αδύνατη την εκτέλεσή τους, ο ασφαλιστής μπορεί να αρνηθεί να καταβάλει την ασφαλιστική αποζημίωση στο σύνολό της ή σχετικό μέρος της (Hristov και Stoichkov, 2013).

Ο ασφαλιστικός νόμος ρυθμίζει τις κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις που είναι απαραίτητες για τον σύγχρονο κόσμο. Οι κανόνες της δεν προστατεύουν μόνο την ιδιοκτησία και το ιδιωτικό συμφέρον, αλλά παρέχουν επαρκή ασφάλεια σε ολόκληρο τον αστικό και εμπορικό κύκλο εργασιών (Hristov και Stoichkov, 2013).

5.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Παρακάτω κρίνεται σκόπιμη και αναγκαία η ανάλυση σεναρίων ασφαλιστικής κάλυψης θαλάσσιου ατυχήματος. Ακολουθούν μερικά παραδείγματα σεναρίων που δείχνουν πώς μπορεί να τεθεί σε εφαρμογή η ασφαλιστική κάλυψη για τα ναυτικά ατυχήματα.

Σενάριο	Ασφαλιστική κάλυψη
Ένα φορτηγό πλοίο αντιμετωπίζει δύσκολες καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα βαριά κύματα να προκαλέσουν μετατόπιση των εμπορευματοκιβωτίων και ανατροπή στη θάλασσα.	Η ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου θα κάλυπτε την απώλεια ή ζημιά στα εμπορευματοκιβώτια. Η ασφάλεια θα παρέχει αποζημίωση στους ιδιοκτήτες φορτίου για την αξία των χαμένων ή κατεστραμμένων εμπορευμάτων.
Ένα δεξαμενόπλοιο αντιμετωπίζει βλάβη στον κινητήρα, που οδηγεί σε σύγκρουση με άλλο σκάφος σε ένα συμφορημένο λιμάνι.	Η ασφαλιστική κάλυψη του κύτους και των μηχανημάτων θα τεθεί σε ισχύ, καλύπτοντας το κόστος επισκευής του σκάφους. Η ασφάλιση P&I θα ισχύει επίσης για την κάλυψη της ευθύνης για ζημίες που προκλήθηκαν στο άλλο σκάφος και τυχόν συναφείς νομικές δαπάνες.
Κατά τη διάρκεια των εργασιών φόρτωσης, ένα μέλος του πληρώματος	Η κάλυψη προσωπικού ατυχήματος του πληρώματος θα παρείχε οικονομική αποζημίωση στο τραυματισμένο μέλος

γλιστρά και πέφτει, παθαίνοντας σοβαρό τραυματισμό στην πλάτη.	του πληρώματος για ιατρικά έξοδα, επιδόματα αναπηρίας και απώλεια εισοδήματος λόγω του ατυχήματος.
Ένα δεξαμενόπλοιο υφίσταται παραβίαση στο κύτος του λόγω συμβάντος προσάραξης, με αποτέλεσμα την δημιουργία πετρελαιοκηλίδας που εγκυμονεί σημαντική περιβαλλοντική ρύπανση.	Η κάλυψη ευθύνης λόγω ρύπανσης θα κάλυπτε το κόστος του καθαρισμού και τυχόν νομικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από το περιστατικό ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων και των κυρώσεων.
Ένα φορτηγό πλοίο εμπλέκεται σε σύγκρουση με προβλήτα ενώ προσπαθεί να ελλιμενιστεί, προκαλώντας ζημιά στη δομή της προβλήτας.	Η ασφάλιση P&I θα κάλυπτε την ευθύνη του πλοιοκτήτη για τη ζημία που προκλήθηκε στην προβλήτα και τυχόν σχετικές νομικές δαπάνες.

Κρίνεται επίσης αναγκαία η ανάλυση σεναρίων ασφαλιστικής κάλυψης άλλων θαλάσσιων κινδύνων που σχετίζονται με καθυστερήσεις, απεργίες, πολέμους, πειρατεία ή κυβερνοεπίθεση. Ακολουθούν μερικά παραδείγματα σεναρίων που δείχνουν πώς μπορεί να τεθεί σε εφαρμογή η ασφαλιστική κάλυψη για όλους αυτούς τους ναυτικούς κινδύνους.

Σενάριο	Ασφαλιστική κάλυψη
Κατά τη διάρκεια απεργίας, οι λιμενεργάτες επιδίδονται σε πράξεις βανδαλισμού και δολιοφθοράς κατά τη διάρκεια εργατικής διαμάχης, προκαλώντας ζημιές σε πλοία και λιμενικές υποδομές.	Οι ζημιές σε πλοία και λιμενικές υποδομές που προκύπτουν από πράξεις βανδαλισμού ή δολιοφθοράς κατά τη διάρκεια απεργίας μπορεί να καλύπτονται από ειδικής ρήτρας στην

	ασφάλιση θαλάσσιου κύτους και μηχανημάτων
Μια κυβερνοεπίθεση στοχεύει τα συστήματα ενός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα τη διακοπή των εργασιών φόρτωσης και καθυστερήσεις στη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων.	Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιου φορτίου συνήθως δεν καλύπτουν οικονομικές ζημιές που προκύπτουν από κυβερνοεπιθέσεις ή λειτουργικές διακοπές. Ωστόσο, εξειδικευμένα ασφαλιστικά προϊόντα, όπως η κάλυψη διακοπής επιχειρήσεων λόγω επιθέσεων στον κυβερνοχώρο ή ασφάλιση διακοπής της αλυσίδας εφοδιασμού μπορούν να περιλαμβάνουν αποζημίωση.
Μια απεργία ή συμφόρηση στο λιμάνι οδηγεί σε καθυστέρηση στη φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου, προκαλώντας οικονομικές απώλειες στους ιδιοκτήτες του φορτίου.	Η τυπική ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου συνήθως δεν καλύπτει οικονομικές ζημιές που προκύπτουν από καθυστερήσεις που προκαλούνται από απεργίες ή συμφόρηση στα λιμάνια. Είναι σημαντικό για τους ιδιοκτήτες φορτίου να αναθεωρήσουν τα ασφαλιστήρια συμβολαία τους και να εξετάσουν πρόσθετες επιλογές κάλυψης, όπως η ασφάλιση καθυστέρησης εκκίνησης (DSU), η οποία μπορεί να παρέχει κάλυψη για οικονομικές ζημιές που προκύπτουν λόγω καθυστερήσεων του έργου
Ένα φορτηγό πλοίο καταλαμβάνεται από εχθρική δύναμη και το φορτίο	Η ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου θα κάλυπτε συνήθως ζημιές λόγω κλοπής ή ζημιάς στο φορτίο. Ωστόσο, για άλλη

<p>κλαπεί ή καταστραφεί κατά τη σύλληψη.</p>	<p>μία φορά, θα μπορούσαν να ισχύουν ρήτρες αποκλεισμού κινδύνων πολέμου και ενδέχεται να απαιτηθεί ειδική ασφάλιση κινδύνου πολέμου για την κάλυψη ζημιών που προκύπτουν από εχθρικές ενέργειες κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης.</p>
<p>Τα πλοία μιας ναυτιλιακής εταιρείας επηρεάζονται από εμπάργκο που επιβάλλεται κατά τη διάρκεια ενός πολέμου, με αποτέλεσμα σημαντική απώλεια εισοδήματος.</p>	<p>Η απώλεια ασφάλισης μίσθωσης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη της απώλειας εισοδήματος που προκύπτει από την αδυναμία λειτουργίας των πλοίων λόγω εμπάργκο. Ωστόσο, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια ενδέχεται να περιέχουν συγκεκριμένες εξαιρέσεις που σχετίζονται με απώλειες που προκαλούνται από πόλεμο ή πολεμικά γεγονότα και μπορεί να απαιτείται πρόσθετη ασφάλεια κινδύνου πολέμου για την παροχή κάλυψης σε τέτοιες περιπτώσεις.</p>

Όλα τα παραπάνω σενάρια υπογραμμίζουν τις πιθανές προκλήσεις στην εξασφάλιση ασφαλιστικής κάλυψης για κινδύνους όπως οι καθυστερήσεις, η πειρατεία, οι απεργίες και οι κυβερνοεπιθέσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ενώ, ορισμένες πολιτικές μπορεί να προσφέρουν περιορισμένη κάλυψη για συγκεκριμένους τύπους καθυστερήσεων, είναι ζωτικής σημασίας για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να αναθεωρούν προσεκτικά τα ασφαλιστήρια συμβόλαιά τους, να κατανοούν τις εξαιρέσεις κινδύνου και να εξετάζουν το ενδεχόμενο να αγοράσουν ξεχωριστή ασφάλεια κινδύνου για να εξασφαλίσουν ολοκληρωμένη κάλυψη έναντι απρόσμενων κινδύνων.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ (ΣΥΝΟΨΗ ΤΡΟΠΩΝ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ & ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ)

Η Ασφάλιση Θαλάσσιου Φορτίου διέπεται από τον Νόμο για την Ασφάλιση της Ναυτιλίας του 1963 (Marine Insurance Act, 1963). Το Τμήμα 3 του Νόμου ορίζει ένα συμβόλαιο ναυτιλιακής ασφάλισης ως «μια συμφωνία σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με τον τρόπο και στον βαθμό που έχει συμφωνηθεί για απώλειες που συνεπάγεται η ναυτική περιπέτεια» (The Marine Insurance Act, 1963).

Οι κίνδυνοι που καλύπτονται από τη Ναυτική Ασφάλιση είναι (The Marine Insurance Act, 1963) :

- 1) Η συνολική απώλεια ως το είδος της ζημίας που καθιστά το πλοίο ή το φορτίο άχρηστο για τον ασφαλισμένο. Η συνολική απώλεια κατηγοριοποιείται σε δύο τύπους:
 - α) Πραγματική ολική ζημία, όταν το ασφαλιζόμενο πλοίο ή το φορτίο καταστραφεί ή αλλοιωθεί κατά τρόπο ώστε να πάψει να είναι ασφαλισμένο πράγμα αυτού του είδους.
 - β) Εποικοδομητική ολική ζημία είναι η εγκατάλειψη του ασφαλιζόμενου αντικειμένου ή του αντικειμένου λόγω της συνολικής απώλειας που φαίνεται να είναι αναπόφευκτη.
- 2) Ο συγκεκριμένος μέσος όρος σημαίνει μερική απώλεια ή ζημιά που έχει υποστεί οποιοδήποτε πλοίο ή φορτίο λόγω τυχαίας αιτίας.
- 3) Ο γενικός μέσος όρος είναι στην πραγματικότητα μια εθελοντική θυσία λαμβάνοντας υπόψη την κοινή ασφάλεια.

Αρκετοί άλλοι κίνδυνοι που καλύπτονται από τη ρήτρα θαλάσσιας ασφάλισης είναι κίνδυνοι από τη θάλασσα, πυρκαγιά, πόλεμος, πειρατές, κλέφτες, εγκατάλειψη, απεργίες και ναυταπάτη (Mishra και Agarwal, 2014).

Ωστόσο, ορισμένες συνθήκες δεν καλύπτονται από τη ναυτική ασφάλιση :

WHAT IS NOT COVERED UNDER MARINE INSURANCE?



Εικόνα 1 συνθήκες και συγκυρίες που δεν καλύπτονται από την ναυτική ασφάλεια (πηγή: <https://www.dripcapital.com/resources/blog/marine-insurance-meaning-types-benefits>)

Όπως γίνεται κατανοητό, η ασφάλιση έναντι θαλάσσιων κινδύνων καλύπτει «όλους τους κινδύνους στους οποίους μπορεί να εκτεθεί ένας ασφαλισμένος», ωστόσο τα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης (μέσω γενικών ρητρών αποκλεισμού) συνήθως δεν καλύπτουν τους ακόλουθους κινδύνους (The Marine Insurance Act, 1963) :

- α) Απώλεια, ζημιά ή έξοδα που προκαλούνται από καθυστέρηση και ανηθικότητα ή τη φύση των αγαθών
- β) Απώλεια ζημιάς ή δαπάνης που αποδίδεται σε εσκεμμένο παράπτωμα του ασφαλισμένου.
- γ) Διαρροή, απώλεια βάρους, φθορά και σχίσιμο των ασφαλισμένων αγαθών.
- δ) Ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα συσκευασίας.
- ε) Σκόπιμη ζημιά / καταστροφή των εμπορευμάτων, αφερεγγυότητα ή οικονομική αθέτηση ιδιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών ή των χειριστών του σκάφους.
- ζ) Εξόδα που προκύπτουν από χρήση ατομικών όπλων και άλλη παρόμοια αντίδραση.

Ένα τυπικό παράδειγμα αποκλεισμού του ασφαλισμένου από την αξίωση αποζημίωσης είναι η περίπτωση του ναυαγίου φορτηγίδας το 1930, το οποίο είχε φθαρεί με τα χρόνια, έτσι ώστε οι ραφές αποκολλήθηκαν επιτρέποντας την προσβολή από σκουλήκια. Το αποτέλεσμα θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί με αντιρρυπαντική βαφή. Λίγο πριν την απώλεια, η ηλεκτρική ενέργεια σε μια αντλία απέτυχε. Στην περίπτωση αυτή, το πλοίο και το φορτίο εξαιρείται της αποζημίωσης, καθώς παρόλο που η αστοχία της αντλίας

ήταν απροσδόκητη, δεν ήταν λειτουργικής σημασίας για την είσοδο του νερού στο πλοίο. Αντίθετα, η αμέλεια του πληρώματος επιδείνωσε μόνο ένα υπάρχον και εξελισσόμενο πρόβλημα.

Επιπλέον υπάρχουν πέντε θετικές εξαιρέσεις από αυτό το σημείο εκκίνησης, δηλαδή δεν ασφαρίζονται :

- Έναντι κινδύνων πολέμου
- Έναντι κινδύνων παρέμβασης της κρατικής εξουσίας του ασφαλισμένου
- Έναντι κινδύνων αφερεγγυότητας / έλλειψης ρευστότητας και λειτουργίας τακτικής δικαστικής διαδικασίας
- Κινδύνους που καλύπτονται από τη ρήτρα RACE II.

Επιπλέον, στην Νομοθεσία για τη Ναυτική Ασφάλιση συμπεριλαμβάνονται και ειδικές ρήτρες αξιολόγησης και καταλληλότητας, πολέμου και αποκλεισμού απεργίας. Βάση αυτών, οι πλοιοκτήτες δεν ασφαρίζονται για λόγους :

- Αναξιοπλοΐας / ακαταλληλότητας του σκάφους ή του κύτους όπου βρίσκεται ο ασφαλισμένος ή σε περίπτωση που ο υπάλληλος του είναι ενημερωμένος για τέτοια αναξιοπλοΐα / ακαταλληλότητα τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτώνονται σε αυτό.
- Πολέμου, εμφύλιου πολέμου, επανάστασης, εξέγερσης, απεργίας, εγκαταλειμμένων όπλων πολέμου, σύλληψης, κράτησης κλπ.
- Απεργίας, κατάληψης, εργασιακών αναταραχών, ταραχών, εμφύλιων ταραχών, τρομοκρατικών επιθέσεων κλπ. (The Marine Insurance Act, 1963).

Για παράδειγμα, όπως ορίζεται στην αναθεωρημένη νομοθεσία (Marine Insurance Act, S.C. 1993, c.22), με την επιφύλαξη του παρόντος Νόμου και εκτός εάν η ναυτική σύμβαση ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο για ζημία που προκαλείται σχεδόν από έναν ασφαλισμένο κίνδυνο, συμπεριλαμβανομένης μιας ζημίας που δεν θα είχε συμβεί αν δεν λάμβανε χώρα ένα παράπτωμα ή αμέλεια εκ μέρους του πλοιάρχου ή του πληρώματος (Thurlow, 2015).

Παρά τη σχετικά σαφή οριοθέτηση όλων των παραπάνω καλύψεων και εξαιρέσεων, το ζήτημα της ασφάλισης έναντι ναυτικών ατυχημάτων που επισύρουν θαλάσσια ρύπανση δεν έχει αποσαφηνιστεί ευκρινώς από την διεθνή βιβλιογραφία. Πιο συγκεκριμένα, μια διαρροή πετρελαίου μπορεί να οδηγήσει σε δαπάνες και

οικονομικές απώλειες για διάφορους οργανισμούς και άτομα που επηρεάζονται. Παρά τις καλύτερες προσπάθειες, η απόκριση σε μια πετρελαιοκηλίδα μπορεί να είναι παρατεταμένη και δαπανηρή και το πετρέλαιο μπορεί να μολύνει το περιβάλλον με συναφείς οικονομικές ζημιές για την αλιεία, τον τουρισμό και άλλες εμπορικές δραστηριότητες. Όσοι υφίστανται οικονομική ζημία ως αποτέλεσμα διαρροής πετρελαίου μπορεί να δικαιούνται αποζημίωση. Ο ασφαλιστής των κινδύνων τρίτων ενός πλοίου (συνήθως P&I), παρέχει κάλυψη για ζημιές από ρύπανση, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προκαλούνται από πετρέλαιο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να είναι επίσης διαθέσιμη η αποζημίωση από ένα εθνικό ή διεθνές ταμείο. Οι διεθνείς συμβάσεις επιτρέπουν την καταβολή αποζημίωσης σε όσους έχουν πληγεί από πετρελαιοκηλίδα από πλοίο σε χώρες που έχουν υπογράψει την ισχύουσα σύμβαση και όπου αυτή είναι σε ισχύ. Μεταξύ πολλών πλεονεκτημάτων, αυτές οι συμβάσεις παρέχουν ένα ενιαίο σύνολο κανόνων που διέπουν την ευθύνη και το παραδεκτό των αξιώσεων. Ωστόσο, ορισμένες συμβάσεις δεν έχουν επικυρωθεί καθολικά ή δεν έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ. Επιπλέον, ορισμένες χώρες έχουν διακριτές εθνικές ρυθμίσεις για αποζημίωση είτε αντί είτε για συμπλήρωση των Διεθνών Συμβάσεων. Ως αποτέλεσμα, η ευθύνη και η διαθεσιμότητα της αποζημίωσης μπορεί να διαφέρουν (International GROUP of P&I Clubs, 2021).

Σε κάθε περίπτωση, η ασφάλιση ρύπανσης των πλοίων είναι πολύ εξειδικευμένη και επικεντρώνεται σε έναν συγκεκριμένο τύπο κινδύνου, ενώ η ασφάλιση P&I καλύπτει ένα ευρύτερο πεδίο ευθύνης. Οι ιδιοκτήτες και οι χειριστές πλοίων χρειάζονται την πρόσθετη προστασία της ασφάλισης ρύπανσης για να διασφαλίσουν ότι προστατεύονται από όσο το δυνατόν περισσότερους κινδύνους.

Όπως γίνεται αντιληπτό, η σχέση μεταξύ αυτών που διεκδικούν αποζημίωση, αυτών που πληρώνουν αποζημίωση και των τεχνικών συμβούλων, οι οποίοι συνεργάζονται στενά κατά τη διαδικασία των αξιώσεων σε περιστατικά περιβαλλοντικής ρύπανσης είναι ιδιαίτερα περίπλοκη και χρήζει μεγαλύτερης ομογενοποίησης και αποσαφήνισης σε διεθνές επίπεδο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτική ασφάλιση λειτουργεί ως μηχανισμός που βοηθά στον μετριασμό του κινδύνου που προκαλείται σε οποιαδήποτε επικίνδυνη κατάσταση, η οποία ως συνέπεια προκαλεί οικονομική ζημία στο πλοίο, το φορτίο ή οποιοδήποτε αγαθό ή περιουσία κατά τη μεταφορά του στο εξωτερικό. Σκοπός της ναυτικής ασφάλισης είναι η διασφάλιση του κινδύνου του πλοιοκτήτη ή του φορτίου ή οποιασδήποτε κινητής περιουσίας που μπορεί να υποστεί οποιαδήποτε οικονομική αστάθεια κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Υπάρχουν όμως ορισμένοι κίνδυνοι που ένας ασφαλιστής δεν προτιμά να ασφαλίσει για να εξασφαλίσει τη θέση του ως αναδόχου. Αυτοί οι κίνδυνοι που δεν καλύπτονται σε μια θαλάσσια ασφάλιση είναι συνήθως οι κίνδυνοι που είναι είτε από αμέλεια του πλοιοκτήτη ή του ιδιοκτήτη του φορτίου, είτε ένα σφάλμα συσκευασίας που οφείλεται σε αμέλεια που οφείλεται σε ανθρώπινη πράξη που ένας αναδόχος δεν θα προτιμούσε να ασφαλίσει.

Ωστόσο, όπως αναδείχθηκε μέσα από την παρούσα ανασκόπηση, μια ναυτική ασφάλιση δεν μπορεί πραγματικά να καλύψει τους πλοιοκτήτες από όλους τους ενδεχόμενους κινδύνους. Ακόμη και μια ναυτική ασφάλιση τύπου ICC A (μια μορφή πολιτικής ασφάλισης έναντι όλων των ναυτικών κινδύνων, αντίθετα με την B και C που συνδιαλέγεται στη βάση των πλέον επώνυμων κινδύνων) μπορεί να περιέχει σημαντικές και μη-υπολογίσιμες εξαιρέσεις. Ενώ μπορεί να περιλαμβάνει «όλους τους κινδύνους», αυτό δεν σημαίνει «όλες τις απώλειες». Η έμφαση δίνεται στον «κίνδυνο», δηλαδή, μια απώλεια ή ζημιά πρέπει να έχει προκύψει από ένα «τυχαίο» γεγονός. Ένα τυχαίο γεγονός είναι ένα «ατύχημα ή οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά που δεν είναι αναπόφευκτη». Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της αντιδικίας της Feuiltault Solution Systems Inc. έναντι Zurich Canada 25 (Feuiltault) που αφορούσε μια περίπτωση ζημιάς λόγω σκουριάς σε χάλυβα που μεταφερόταν δια θαλάσσης σε κοντέινερ. Το ασφαλισμένο «Feuiltault» χρησιμοποίησε μεγάλο αριθμό τεμαχίων ξύλου για να αποτρέψει τη μετατόπιση των προϊόντων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

από το Μόντρεαλ στη Γερμανία. Τα μηχανήματα ζετυλίχτηκαν κατά λάθος και στο τέλος του ταξιδιού (το οποίο ήταν χωρίς προβλήματα), τα κοντέινερ ανοίχθηκαν από τον αγοραστή, ο οποίος βρήκε το εμπόρευμα σκουριασμένο σε διάφορους βαθμούς. Η ασφαλιστική εταιρεία απέρριψε την αξίωση με την αιτιολογία ότι η απώλεια οφειλόταν στην εγγενή υγρασία/περιεκτικότητα σε υγρασία της ξυλείας που χρησιμοποιήθηκε για τη στερέωση των μηχανών στο δοχείο. Το δικαστήριο έκρινε ότι η συσκευασία ήταν ανεπαρκής ελλείψει αντιδιαβρωτικού ή άλλου υλικού περιτυλίγματος για την προστασία των εμπορευμάτων από υγρασία και έκρινε ότι η ζημιά ήταν ανεπανόρθωτη. Απέκλεισε επίσης κάθε τυχαίο γεγονός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς δεν υπήρξε κανένα ανεπιθύμητο ή ασυνήθιστο γεγονός οποιουδήποτε είδους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (όπως εισροή νερού από έξω από τα δοχεία) που θα μπορούσε να προκαλέσει τη συμπίκνωση στο εσωτερικό του δοχείου (Marine Cargo Technical Department, 2010).

Εν ολίγοις, η ναυτική ασφάλεια είναι σημαντική καθώς παρέχει ολοκληρωμένη κάλυψη προστατεύοντας τους πλοιοκτήτες και τις διαχειρίστριες εταιρείες από διάφορους κινδύνους μεταξύ των οποίων η κλοπή, η πυρκαγιά, η έκρηξη, οι φυσικές καταστροφές οι συγκρούσεις, η βύθιση πλοίων κ.α. Εκτός από την κάλυψη διαφόρων δυσβάστακτων εξόδων, επιμερίζει -αν όχι μετατοπίζει ολοκληρωτικά την αστική ευθύνη- από τον πλοιοκτήτη στον ασφαλιστικό φορέα ή ανάδοχο ο οποίος αναλαμβάνει την αποζημίωση μετά το ναυτικό συμβάν και διαχειρίζεται τις αξιώσεις. Η ασφάλιση Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I) παρέχει ευρεία κάλυψη σε διαχειριστές εμπορικών πλοίων, ιδιοκτήτες και ναυλωτές για όλους σχεδόν τους κινδύνους θαλάσσιας ευθύνης που σχετίζονται με την ιδιοκτησία και τη λειτουργία ενός πλοίου. Αυτή η πολιτική καλύπτει τα πάντα, από ζημιές σε περιουσίες και ιατρικά έξοδα πληρώματος έως πετρελαιοκηλίδες και απώλεια ζωών σε ορισμένες περιπτώσεις (υπό προϋποθέσεις).

Από τις τυπικές συμβάσεις ναυτικής ασφάλισης εξαιρούνται ορισμένοι ναυτικοί κίνδυνοι που έχουν να κάνουν με εσκεμμένο παράπτωμα του ασφαλισμένου, σε συνήθη διαρροή, απώλεια βάρους ή όγκου ή φθορά, σε ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα συσκευασίας ή προετοιμασίας του φορτίου, σε δόλο, σε καθυστέρηση (παρόλο που η



καθυστέρηση προκλήθηκε από ασφαλισμένο κίνδυνο), σε αφερεγγυότητα ή οικονομική αδυναμία των ιδιοκτητών ή διαχειριστών ναυλωτών ή χειριστών του πλοίου, σε πυρηνικό αποκλεισμό, σε αναξιοπλοΐα, σε πράξεις πολέμου, σε απεργίες, σε πειρατεία κλπ.

Ωστόσο, λίγα είναι τα ερευνητικά στοιχεία γύρω από την κάλυψη αστικής ευθύνης για εξίσου σημαντικά ναυτικά ατυχήματα που επισύρουν μικρής ή μεγάλης έκτασης περιβαλλοντική (θαλάσσια, παράκτια και χερσαία) ρύπανση. Πολύ περισσότερο, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου η παράλειψη άσκησης καθήκοντος επιμέλειας στη ναυσιπλοΐα ενός πλοίου μπορεί επίσης να επιφέρει άλλες ευθύνες, όπως αστικά ή ποινικά πρόστιμα ή άλλες ποινικές διώξεις και κυρώσεις. Επίσης, πρόκειται για ένα πλημμελώς διερευνημένο ζήτημα που μολαταύτα είναι μείζονος σημασίας. Ανάμεσα στα κρούσματα ναυτικής απάτης ξεχωρίζει το ναυάγιο πλοίων ως σκόπιμη βύθιση πλοίου για την είσπραξη των ασφαλιστικών κεφαλαίων. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι επιρρεπείς σε διείσδυση από ομάδες οργανωμένου εγκλήματος (λαθρεμπόριο, διακίνηση ναρκωτικών κλπ.). Πρόκειται για προτάσεις που δεν τεκμηριώθηκαν ποτέ, αλλά θα μπορούσαν να υποδεικνύουν μια εγκληματική δομή της βιομηχανίας του ναυτιλιακού ασφαλιστικού κλάδου που θα πρέπει οπωσδήποτε να διαχωρισθεί από τη γόνιμη απόκτηση ναυτικής ασφάλειας με στόχο την προστασία των κεφαλαίων των πλοιοκτητών και των περιουσιακών τους στοιχείων.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Δεδομένης της τεράστιας συμμετοχής των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο εμπόριο και τις διεθνείς αγορές, η προστασία τους μέσω ναυτικής ασφάλισης παραμένει υψίστης σημασίας. Υπάρχει μεγάλη ανάγκη σχεδιασμού και εκπόνησης ειδικών κατευθυντήριων οδηγιών για την περιεκτική και χωρίς αποκλεισμούς ναυτική ασφάλιση των στόλων παγκοσμίως με σαφήνεια, ίσους όρους και δικαιοσύνη για όλους. Υπάρχει ακόμη η ανάγκη για μελλοντικές μελέτες που θα παρουσιάζουν μια ποικιλία στατιστικών στοιχείων για τον ναυτιλιακό τομέα και την ασφαλιστική αγορά. Είναι εξίσου απαραίτητη η αποσαφήνιση των διεθνών κανόνων ναυσιπλοΐας, εμπορίου και εισαγωγών-εξαγωγών έτσι ώστε να μειωθεί η αβεβαιότητα λόγω των εθνικών πολιτικών, γεωπολιτικών ανακατατάξεων που καθορίζουν τις τιμές των εμπορευμάτων και ως εκ τούτου επηρεάζουν τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτικής ασφαλιστικής βιομηχανίας.

Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν περισσότερο αποτελεσματικά και οικουμενικά εργαλεία προβλέψεων κινδύνου (μετεωρολογικά δεδομένα, κυβερνοπειρατεία, αποφυγής ναυτικής ρύπανσης, ασφαλιστικής εξαπάτησης κλπ.) για την μείωση των ναυτικών κινδύνων μελλοντικά τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.

Όλα τα παραπάνω χρήζουν τεκμηριωμένης και βασιζόμενης σε στοιχεία μελέτης, η οποία επί του παρόντος λείπει από την διεθνή και πολύ περισσότερο Ελληνική βιβλιογραφία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Goerlandt, F., & Montewka, J. (2015). Maritime transportation risk analysis: Review and analysis in light of some foundational issues. *Reliability Engineering & System Safety*, 138, 115–134. doi:10.1016/j.ress.2015.01.025
2. Bernstein, P. L. (1996). *Against the gods: The remarkable story of risk*. New York: John Wiley & Sons.
3. Desillier, M., White, N. & Sivinski, S. (2016). *Identifying and Assessing Emerging Risks in Marine Transportation*. 152 pp.
4. Klimczak, J. (2021). A maritime view for 2022: Three risks to watch. https://axaxl.com/fast-fast-forward/articles/a-maritime-view-for-2022_3-risks-to-watch
5. Marine Cargo Technical Department, (2010). *Guide to Marine Cargo Insurance* [διαδίκτυο] ανακτήθηκε από : https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://iumi.com/document/view/Guide_to_Marine_Cargo_Insurance__5a2924c57b5b2.pdf&ved=2ahUKEwjWpZrK8aH9AhXBSPEDHcWECLUQFnoECBgQAQ&usg=AOvVaw053Q5LV07hpliOdl_a_sOVz
6. Wang, H., Liu, Z., Wang, X., Graham, T., & Wang, J. (2021). An analysis of factors affecting the severity of marine accidents. *Reliability Engineering & System Safety*, 210, 107513. doi:10.1016/j.ress.2021.107513
7. Mousavi, M., Ghazi, I. & Omarae, B. Risk Assessment in the Maritime Industry *Eng. Technol. Appl. Sci. Res.*, 2017, 7(1), 1377–1381. <https://doi.org/10.48084/etasr.836>
8. Bugra, Aysegul. (2017). *Insurance Law Implications of Delay in Maritime Transport*. 10.4324/9781315544564.
9. Verschuur, J., Koks, E.E., Li, S. et al. Multi-hazard risk to global port infrastructure and resulting trade and logistics losses. *Commun Earth Environ* 4, 5 (2023). <https://doi.org/10.1038/s43247-022-00656-7>

10. Gültekin, O., Açık, A., Efes, K., & Başer, S. (2021). The Effect of Aging on Ship Values: An Econometric Analysis on Major Ship Types. *Marine Science and Technology Bulletin*. 10. 213-223. 10.33714/masteb.930125.
11. Jiang, H., Xiong, W. & Cao, Y. (2017). Risk of the Maritime Supply Chain System Based on Interpretative Structural Model. *Polish Maritime Research*. 24. 10.1515/pomr-2017-0101.
12. Huybrechts, M. A., & Nikaki, T. (2016). Marine Insurance. *The International Handbook of Shipping Finance*, 267–283. doi:10.1057/978-1-137-46546-7_12.
13. International Maritime Organization (IMO) (2022). Casualties. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Casualties.aspx>
14. Akpan F, Bendiab G, Shiaeles S, Karamperidis S, Michaloliakos M. Cybersecurity Challenges in the Maritime Sector. *Network*. 2022; 2(1):123-138. <https://doi.org/10.3390/network2010009>
15. Karamitsios, P., Panayotopoulos, E. & Vassos, D. (2020) *Shipping Law Review Seventh Edition*
16. International Chamber of Shipping (2021). Protectionism in Maritime Economies Study Summary Report <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/Protectionism-in-Maritime-Economies-Study-Summary-Report-1.pdf&ved=2ahUKEwj4kvmU7dj8AhXUQvEDHd8pCYMQFnoECBIQAQ&usg=AOvVaw1jeVkSHkcz6uRngljNWUyb>
17. Man-yin Lee, J. & Yin-cheung Wong, E. (2021). Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain. *MATEC Web of Conferences* 339, 010-19. <https://doi.org/10.1051/matecconf/202133901019>
18. European Maritime Safety Agency (2021). ANNUAL OVERVIEW OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS 2021. <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.emsa.europa.eu/publications/download/6955/4266/23.html&ved=2ahUKEwjPvdas>

mNn8AhX8S_EDHTkABDUQFnoECBEQAQ&usg=AOvVaw1yC3rQitLCj
QOOgAowHN2k

19. Kee, D., Jun, G., Waterson, P., & Haslam, R. (2016). A systemic analysis of South Korea Sewol ferry accident – Striking a balance between learning and accountability. *Applied Ergonomics*. 59. 10.1016/j.apergo.2016.07.014.
20. Sankalp, J. (2020). Marine Insurance: Nature, Kinds, Principles and Importance. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3901814> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3901814>
21. Ceccarelli, G. (2007). The price for risk-taking: marine insurance and probability calculus in the Late Middle Ages. *Electronic Journal for History of Probability and Statistics*, 3(1), 437-455.
22. Williams, R. (2013). Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance. Published by Gard AS. https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%2520Guidance%2520on%2520Maritime%2520claims_final.pdf&ved=2ahUKEwi666aQvan_AhURQ_EDHbxaBnkQFnoECAkQAQ&usg=AOvVaw0UDpyHigstAXYdU_xKUwjF
- 23.
24. Bennett, H. (2019). Reading marine insurance contracts: determining the scope of cover. *Asia Pacific Law Review*, 27(2), 239–269. doi:10.1080/10192557.2019.1701227
25. International Group of P&I Clubs (2021). Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution in the Marine Environment - AN OVERVIEW [διαδίκτυο] ανακτήθηκε από : <https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/liability-and-compensation-for-ship-source-oil-pollution-in-the-marine-environment-an-overview-2021/>
26. Pavliha, M. (2010) Overview of Marine Insurance Law IMO International Maritime Law Institute .
27. Christodoulou, D. (2010). MARITIME LAW
28. Hodges, S. (2013). Law of marine insurance. Routledge.

29. Mishra, A. & Agarwal, A., (2014). Marine insurance and its legal aspects in India: Perils of the Sea. *International Journal of Law and Legal Jurisprudence Studies* :ISSN:2348-8212:Volume 1 Issue 8
30. Γεραπετρίτης, Γ.Κ. (2010). Η Αρχή της Γενικής Αβαρίας - Θεσμικό Πλαίσιο & Πρακτική Εφαρμογή Διακανονισμού Ζημιών. Διπλωματική εργασία στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
31. Αντωνίου, Α.Κ. (2015). «Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου» Διπλωματική εργασία για το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο-Τμήμα Ναυπηγών Μηχ.Μηχανικών Τομέας Ανθρωπιστικών, Κοινωνικών Επιστημών και Δικαίου.
32. C P J Go, S. (2021). Shared burdens: The General Average adjustment of the Jan Maria. *The International Journal of Maritime History*, Vol. 33(2) 322–343
33. Harris, R. (2023). General Average and All the Rest: The Law and Economics of Early Modern Maritime Risk Mitigation. In: Fusaro, M., Addobbati, A., Piccinno, L. (eds) *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-04118-1_2
34. Ellili N, Nobanee H, Alodat AY, Dilshad MN, Nuzhat S. Mapping marine insurance: a bibliometric review: a taxonomical study using bibliometric visualization and systematic analysis. *J Financ Serv Mark*. 2023 May 17:1–18. doi: 10.1057/s41264-023-00232-w.
35. Hristov, H., & Stoichkov, P. (2013). Features of the obligations under a contract of marine insurance [διαδίκτυο] ανακτήθηκε από <https://www.mcgregorlegal.eu/features-of-the-obligations-under-a-contract-of-marine-insurance/>)
36. Thurlow, W. H. (2015). Common Marine Exclusions Critical Concepts and Interpretation. Presented to CBMU Annual Conference (December 1, 2015)