

Προοπτικές ανάπτυξης του Πειραιά στον τομέα των ναυτασφαλίσεων

Των κ. Κωνσταντ. ΓΚΙΖΙΑΚΗ

Αν. Καθηγ. Πανεπ. Πειραιώς

κ. Μιχάλη ΠΑΖΑΡΖΗ

Λέκτορ. Πανεπ. Πειραιώς

κ. Νικολ. ΡΕΪΖΗ

Υποψ. Διδ. Πανεπ. Πειραιώς

και κ. Αθαν. ΚΑΡΛΗ

Υποψ. Διδ. Πανεπ. Πειραιώς

1. Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να καταγραφούν τα στοιχεία εκείνα, που αφορούν στο μέγεθος της αγοράς ναυτικών ασφαλίσεων και να διερευνηθεί η πιθανότητα ανάπτυξης ασφαλιστικής αγοράς στον Πειραιά. Προς την κατεύθυνση αυτή εξετάζονται οι κύριοι τύποι ναυτικής ασφάλισης, παρουσιάζονται τα στοιχεία που προσδιορίζουν την ναυτασφαλιστική αγορά στο σύνολό της και το μέγεθος αυτής, που θα μπορούσε να διεκδικήσει και να προσελκύσει μία ασφαλιστική αγορά στον Πειραιά και προτείνεται η δραστηριοποίηση των ναυτασφαλιστικών οργανισμών στην αγορά του Πειραιά, που θα οδηγήσει τελικά στην τόνωση της τοπικής ναυτιλιακής δραστηριότητας, την αύξηση του αριθμού εργαζομένων στις ελληνικές εταιρείες, αλλά και της αναπτυξιακής πορείας της Ελληνικής οικονομίας με την διοχέτευση και μετέπειτα επένδυση κεφαλαίων στη χώρα.

2. Τα P και I Clubs

Τα P και I Clubs όπως τα γνωρίζουμε σήμερα, είναι απόγονοι των μικρών ασφαλιστικών συνεταιρισμών σκάφους, που δημιουργήθηκαν τον 18ο αιώνα από Βρετανούς πλοιοκτήτες. Οι ασφαλιστικοί αυτοί συνεταιρισμοί ιδρύθηκαν από ομάδες δυσαρεστημένων - από το εύρος και το κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης, που προσφερόταν τότε από τις δύο εταιρείες που είχαν από το 1720 το κατοχυρωμένο μονοπώλιο της ασφαλιστικής αγοράς - πλοιοκτητών, μικρής σε κάθε περίπτωση γεωγραφικής ζώνης, σε συνεργασία με ιδιώτες, που δραστηριοποιούνταν στο Λονδίνο. Οι συνεταιρισμοί αυτοί συστάθηκαν με στόχο την διασπορά του κινδύνου των σκαφών τους (γάστρας - hull) στη βάση της αμοι-

βαιότητας¹. Στην ουσία τα μέλη του ήταν ταυτόχρονα ασφαλιζόμενοι και παροχείς ασφάλειας τρίτων. Την εποχή εκείνη δεν υπήρχε ανάγκη ασφάλισης των πλοιοκτητών για περιπτώσεις αστικής ευθύνης, καθώς η έκθεσή τους σε απαιτήσεις τρίτων ήταν αμελητέα.

Με τον καιρό και τις κοινωνικές και νομικές εξελίξεις η έκθεση αυτή αυξήθηκε και στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα αναγνωρίστηκε η αναγκαιότητα της ασφάλισης για αστική ευθύνη². Ο πρώτος αλληλασφαλιστικός οργανισμός για την κάλυψη της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών ιδρύθηκε το 1855 και σύντομα ακολούθησαν και άλλοι, πάντα στη Μεγάλη Βρετανία. Σήμερα, εκτός από τη Μ. Βρετανία τα P και Clubs ανθούν στην Ευρώπη, την Ιαπωνία, τις Η.Π.Α., ενώ υπολογίζεται ότι περίπου 90%³ των ποντοπόρων πλοίων είναι μέλη τους.

Τα P και I Clubs σήμερα, προσφέρουν καλύψεις σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, εφοπλιστές και διαχειριστές πλοίων. Όλοι οι συμμετέχοντες πλοιοκτήτες (μέλη) καταβάλλουν εισφορές (premiums) σε κοινό αποθεματικό για την κάλυψη των απαιτήσεων τρίτων, του κόστους και των δαπανών, που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Πλέον, είναι οι ίδιοι οι Οργανισμοί και όχι τα μέλη αυτών υπεύθυνοι για την παροχή της ασφάλισης και υπόλογοι απέναντι στο νόμο⁴. Σε αντίθεση μάλιστα με τις εταιρείες διαχείρισης που τους αποτελούν, οι οργανισμοί είναι μη κερδοσκοπικοί και οποιοδήποτε πλεόνασμα κατά τη χρήση αποδίδεται ολικά ή μερικώς στα μέλη ή παρακρατείται από τον οργανισμό ως αποθεματικό για μελλοντικές χρήσεις.

Οι όροι εισόδου στα Clubs διαφέρουν, το ίδιο και οι καλύψεις που προσφέρουν. Τα μέλη υποχρεούνται στην αρχή κάθε ασφαλιστικού έτους να καταβάλλουν συνεισφορά (advance call) και σε περίπτωση, που κριθεί απαραίτητο συμπληρωματική εισφορά (supplementary call) κατά τη διάρκεια του έτους⁵. Για τον καθορισμό της εισφοράς λαμβάνονται υπόψη, ο τύπος του πλοίου, το ιστορικό του μέλους, οι οικονομικές προδιαγραφές του Club, οι κίνδυνοι για τους οποίους ισχύει η κάλυψη. Μεταβολές στις αρχικές εισφορές ενδέχεται να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του έτους σε περίπτωση μεταβολής του αρχικού κινδύνου (π.χ. διαγραφή από ορισμένες κατηγορίες κάλυψης, αλλαγή στους σκοπούς χρήσης του πλοίου, παροπλισμός).

Οι όροι της ετήσιας ανανέωσης αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ των ασφαλιστών και του μέλους (ή του μεσίτη του) με βάση τα ποσά των εισφορών και των απαιτήσεων για τα πέντε τελευταία χρόνια και το εκάστοτε τρέχον έτος⁶. Καθώς οι οργανισμοί είναι μη κερδοσκοπικοί, ο στόχος των ασφαλιστών, εξετάζοντας κάθε περίπτωση ανανέωσης χωριστά είναι η διασφάλιση του ότι, για μια χρονική περίοδο κάποιων ετών, οι απαιτήσεις ενός πλοίου έναντι του Club ισοσκελίζονται από τις εισφορές αυτού, αφαιρούμενου του κόστους διοίκησης και αντασφάλισης.

1. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, www.simsl.com, 21/5/2002.*

2. *C. Hill, B. Robertson and S. Hazelwood: Introduction to P και I, 2nd ed. LLP, 1996, σελ. 5-6.*

3. *The Standard Club, www.standard-club.com. 21/5/2002. UK P και I Club, www.ukpandi.com, 21/5/2002.*

4. *UK P και I Club, www.ukpandi.com, 21/5/2002.*

5. *Κ. Γκιζιάκης, Α. Πειρόπουλος: Σημειώσεις ναυτοασφαλίσεων. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1994, σελ. 36.*

6. *Ομοίως με 1.*

Οι κίνδυνοι που συνήθως ασφαρίζονται από τα P και I Clubs περιλαμβάνουν⁷:

1. Απώλεια ζωής, προσωπικούς τραυματισμούς ή αρρώστιες πληρώματος, επιβατών ή τρίτων, επιβαινόντων και μη στο πλοίο καθώς και αποζημιώσεις για την απώλεια προσωπικών αντικειμένων τους.
2. Δαπάνες επαναπατρισμού και αντικατάστασης πληρώματος λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή ναυαγίου.
3. Αποζημιώσεις λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο, στον βαθμό (25%), που αυτές δεν καλύπτονται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανών.
4. Αποζημιώσεις για φθορές και καταστροφές σε σταθερά ή κινούμενα αντικείμενα (γέφυρες, αποβάθρες κ.λ.) και περιουσία τρίτων.
5. Ρύπανση από απώλειες φορτίου, κυρίως πετρελαίου. Το μέγεθος της κάλυψης για μόλυνση του περιβάλλοντος από πετρέλαιο ποικίλει από οργανισμό σε οργανισμό.
6. Αποζημιώσεις για ζημιές, που προκλήθηκαν κατά τη ρυμούλκηση του πλοίου καθώς και κατά τη ρυμούλκηση άλλων πλοίων από το ασφαλιζόμενο.
7. Αποζημιώσεις σε τρίτους που παρέχουν υπηρεσίες στο πλοίο βάσει συμβολαίου (όπως για παράδειγμα φθορές σε εξοπλισμό τρίτων, που χρησιμοποιείται κατά την φορτοεκφόρτωση).
8. Δαπάνες για ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ναυαγίου του ασφαλισμένου πλοίου.
9. Ευθύνη για μερική ή ολική απώλεια ή φθορά του φορτίου, εφόσον το συμβόλαιο μεταφοράς είναι σύμφωνο με τα Hague ή Hague-Visby Rules, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων διαμεταφοράς.
10. Κάλυψη των λειτουργικών δαπανών σε περίπτωση παρέκκλισης πορείας για διάσωση ζωής ή αποβίβαση λαθρεπιβατών.
11. Συνεισφορές σε γενικές αβαρίες, ειδικές χρεώσεις ή διασώσεις, τις οποίες ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να έχει λάβει από τους κυρίους του φορτίου αν δεν είχε παραιτηθεί του δικαιώματος της διεκδίκησης αυτής παραβιάζοντας κάποιους όρους του συμβολαίου μεταφοράς.
12. Οικονομική επιβράβευση για διάσωση ζωής.
13. Έξοδα καραντίνας.
14. Διοικητικά και άλλα πρόστιμα.
15. Νομικά κόστη για τον χειρισμό των υποθέσεων, που σχετίζονται με ασφαλισμένες από τον οργανισμό ευθύνες.
16. Άλλες δαπάνες που η διοίκηση του οργανισμού κρίνει, ότι εμπίπτουν στα πλαίσια των καλύψεων που προσφέρει.

Όλες οι παραπάνω καλύψεις ισχύουν στην περίπτωση, που η ευθύνη προκύπτει από την λειτουργία πλοίου από μέλος ή για λογαριασμό μέλους του Club, που έχει ασφαλίσει

7. UK P και I Clubs www.ukpandi.com, 21/5/2002. The Standard Club, www.standard-club.com, 21/5/2002. Japan P και I Clubs, www.piclub.or.jp, 21/5/2002. Bowring Marine και Energy Ltd.: A brief guide to P και I insurance and broking services. London, 1990 σελ. 1-3. Δ. Βαδώρας: Η χρηματοδότηση της ναυπλίας. Β' έκδοση, Πειραιάς, Σταμούλης, 1999 σελ. 58-59 και Κ. Γκιζιάκης, Α. Πειρόπουλος: Σημειώσεις ναυπασφαλίσεων. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1994, σελ. 35-37.

το συγκεκριμένο πλοίο σε αυτό. Ομοίως, αποτελεί όρο της παροχής κάλυψης η καταβολή του ποσού της ασφαλιστικής απαίτησης εναντίον του από το ίδιο το μέλος, πριν τη διεκδίκηση αυτού από το Club⁸.

3. Αντασφάλιση (Reinsurance)

Παρά το γεγονός ότι τα Clubs δρουν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, συνασπίστηκαν στα πλαίσια του International Group of P και I Clubs, επιδιώκοντας τον συμψηφισμό των ευρύτερων κινδύνων τους. Ο στόχος του International Group of P και I Clubs, που αποτελείται από 19 Clubs παγκοσμίως είναι ο διακανονισμός συλλογικής ασφάλισης και αντασφάλισης για τα μέλη του, η εκπροσώπηση των συμφερόντων των σε αυτά συμμετεχόντων πλοιοκτητών και ναυλωτών και η μεταξύ τους ανταλλαγή πληροφορήσης⁹.

Στο Pool αυτό, πολύ μεγάλες απαιτήσεις, που εμπίπτουν σε προσυμφωνημένα όρια, καλύπτονται σε αναλογική βάση από όλα τα μέλη. Αντίθετα με την αντασφάλιση σε ασφαλιστές της αγοράς το Pool δεν βασίζεται στην προκαταβολή εισφορών για την αποπληρωμή τυχόν απαιτήσεων, αλλά οι απαιτήσεις εξοφλούνται από το pool όπως και όποτε προκύψουν¹⁰. Με τον τρόπο αυτό το πλέον σημαντικό και ακριβό κομμάτι της διεθνούς αντασφαλιστικής αγοράς παρέχεται ουσιαστικά χωρίς κόστος, αφού όλα τα μέλη δεν δεσμεύουν τα κεφάλαιά τους παρά μόνο καταβάλλουν την εισφορά τους όποτε προκύψει ανάγκη.

Σύμφωνα με τα ισχύοντα¹¹, κάθε Club μέλος του Pool, καλύπτει μόνο του τα πρώτα \$5.000.000 οποιασδήποτε απαίτησης. Για απαιτήσεις μεταξύ \$5.000.000 και \$30.000.000, το ποσό κατανέμεται στα Clubs του Pool (συμπεριλαμβανομένου και αυτού που έχει την απαίτηση), η δε εισφορά του κάθε Club υπολογίζεται με βάση τη χωρητικότητα που εκπροσωπεί, τα έσοδά του από εισφορές και το ιστορικό των απαιτήσεών του από το Pool. Για απαντήσεις μεγαλύτερες από το όριο του Pool, το International Group έχει συνάψει συμβόλαιο αντασφάλισης, που του προσφέρει κάλυψη από \$30.000.000 μέχρι \$2.000.000.000 για κάθε τύπο απαίτησης πλην της πετρελαϊκής ρύπανσης το όριο για την οποία ανέρχεται σε \$1.000.000.000.

4. Η ασφάλιση του σκάφους και των μηχανών (Hull and Machinery)

Η ασφάλιση αυτή (H και M) πραγματοποιείται¹² για την κάλυψη ναυτικών κινδύνων, που ενδέχεται να επιφέρουν ζημιά ή και ολική απώλεια στο σκάφος, τις μηχανές και το εξοπλισμό του συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης, που προέρχεται από σύγκρουση με άλλο πλοίο. Σε αυτούς περιλαμβάνονται κίνδυνοι ατυχήματος κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση, τον ανεφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα, επισκευή ή ατυχήματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ακόμα, καλύπτονται ατυχήματα στο σκάφος και τις μηχανές από αμέλεια των ναυλωτών, των επισκευαστών, ή του πλοιάρχου και του πληρώματος.

8. Ομοίως με 1.

9. Ομοίως με 4.

10. Ομοίως με 1.

11. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, www.simsl.com, 21/5/2002. UK και I Club, www.ukpandi.com, 21/5/2002.*

12. Δ. Βανδώρος: *Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Β' έκδοση, Πειραιάς, Σταμούλης, 1999, σελ. 55-57.*

Η προσφερόμενη κάλυψη υπολογίζεται με βάση την αξία του πλοίου, η οποία συμφωνείται μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ασφαλιστών. Σε πολλές περιπτώσεις οι ασφάλειες Η και Μ προσφέρουν εκπτώσεις για μερικές απώλειες, ενώ δίδεται και η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να καλύψει μέρος της αξίας του πλοίου μόνο για ολική απώλεια. Αυτό γίνεται με τη χρήση συμβολαίων αυξημένης αξίας (increased value policy) το κόστος των οποίων είναι κατά κανόνα σημαντικά χαμηλότερο από ένα πλήρες συμβόλαιο Η και Μ¹³.

Το ύψος του ασφαλιστρού καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο του πλοίου, την τρέχουσα αξία του πλοίου, την εμπειρία του πλοιοκτήτη/διαχειριστή, το ιστορικό σε ναυτικά ατυχήματα, τις διάφορες εκπτώσεις. Η κάλυψη μπορεί να αφορά ένα μόνο πλοίο ή και ολόκληρο στόλο.

Με την εν λόγω ασφάλεια καλύπτεται¹⁴ κάθε ζημιά ή απώλεια επί του ασφαλιζόμενου πλοίου, που προκλήθηκε από θαλάσσιο κίνδυνο, πειρατεία, κλοπή, φωτιά, έκρηξη, ατυχήματα κατά την φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου και καυσίμων, αμέλεια του πλοίαρχου και του πληρώματος. Επίσης, καλύπτονται τα 3/4 της αποζημίωσης, που οφείλει να καταβάλει το ασφαλιζόμενο πλοίο εξ αιτίας απώλειας ή ζημιάς, που προκάλεσε σε άλλο πλοίο μετά από σύγκρουση (το υπόλοιπο 1/4 καλύπτεται από το Ρ και Ι Club).

Υπάρχουν διάφοροι τύπου Η και Μ ασφαλειών μεταξύ των οποίων μπορεί να επιλέξει ένας πλοιοκτήτης για να καλύψει το πλοίο του. Αυτοί περιλαμβάνουν¹⁵ τις:

- Navigation Policy, η οποία αναφέρεται σε κάλυψη κινδύνων ενόσω τα πλοία χρησιμοποιούνται σε ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Port Risk Policy, που χρησιμοποιείται όταν το πλοίο προορίζεται για παροπλισμό ή μη λειτουργία για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Buider's Risk Policy, που καλύπτει ένα πλοίο από τη στιγμή, που ξεκινά η ναυπήγηση μέχρι την ολοκλήρωση της και την αποδοχή του πλοίου από τον πλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών στη θάλασσα, και
- War Risk Policy, η οποία καλύπτει ζημιές κατά τη διάρκεια πολεμικών συρράξεων και άλλους κινδύνους οι οποίοι δεν εμπίπτουν στα προβλεπόμενα από το σχετικό άρθρο της Η και Μ ασφάλειας για War, Strikes and related exclusions. Καλύπτει επίσης ζημιές που προκύπτουν από απεργίες, εργασιακές και πολιτικές αναταραχές, που μπορούν να επηρεάσουν τις λειτουργίες ενός λιμανιού.

5. Το μέγεθος της ασφαλιστικής αγοράς για Ρ και Ι και Hull and Machinery

Το μέγεθος της ασφαλιστικής αγοράς για κάλυψη κινδύνων, που καλύπτονται μέσω των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (Ρ και Ι) ή μέσω συμβολαίων κάλυψης Hull and Machinery (Η+Μ) προσδιορίζεται όπως είναι φανερό από το μέγεθος του στόλου και από το κόστος της ασφάλισης.

Στον πίνακα 1 παρουσιάζεται το μέγεθος της Αλληλασφαλιστικής Αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο από το 1994 ως το 1998.

13. Transportation Institute, www.trans-inst.org, 28/5/2002.

14. Ομοίως με 12.

15. Ομοίως με 13.

Πίνακας 1
Μέγεθος Αλληλασφαλιστικής Αγοράς (P και I) σε χιλιάδες δολάρια

	1994	1995	1996	1997	1998
Σύνολο Αγοράς	2.518.412	2.588.127	2.500.484	2.386.773	2.169.623
Μεγαλύτερο P και I Club	385.669	385.358	395.168	337.742	280.253
Μικρότερο P και I Club	3.156	2.597	3.026	3.196	2.539
Συνολικός Αριθμός P και I Club	26	26	26	26	26

Πηγή: Alex Beatty: «Fixed Premiums versus mutuality», *Reinsurance*, pp. 19, July 1999.

Παράλληλα στον πίνακα 2 παρουσιάζεται το μέγεθος της ασφαλιστικής αγοράς H+M σε παγκόσμιο επίπεδο για την περίοδο 1997 ως το 2001.

Πίνακας 2
Ασφάλιστρα και Απαιτήσεις σε εκατ. στερλίνες, 1997-2001

	1997	1998	1999	2000	2001
Ασφάλιστρα	636	545	496	409	370
Απαιτήσεις	1231	957	990	1003	777

Πηγή: *International Underwriting Association: Marine Underwriting Figures for 2001*, pp. 14, IUA, 2001.

Όπως είναι φανερό από τα ανωτέρω στοιχεία η ασφαλιστική αγορά που αφορά την κάλυψη που παρέχεται από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς και τους ασφαλιστές H+M είναι σημαντικότερη σε οικονομικά μεγέθη και κυμαίνεται περί τα 3 δισ. δολάρια.

6. Η ελληνική συμμετοχή στην ασφαλιστική αγορά

Έχοντας τα ανωτέρω υπόψη στοιχεία είναι σημαντικό να προσδιορίσουμε το μέρος εκείνο της ασφαλιστικής αγοράς, που δημιουργείται από τις ανάγκες ασφάλισης του Ελληνικού στόλου. Ο Ελληνικός στόλος περιλαμβάνει τα πλοία, που είναι νηολογημένα υπό την Ελληνική σημαία, καθώς και τα πλοία εκείνα, που ανήκουν σε ελληνικές εταιρείες αλλά είναι νηολογημένα σε σημαίες άλλων κρατών. Βεβαίως, ενώ είναι εύκολο να προσδιορίσουμε το μέγεθος του στόλου ανά κατηγορία και αριθμό πλοίων υπό την ελληνική σημαία, είναι αρκετά δύσκολο και περίπλοκο να προσδιορίσουμε τον αριθμό των πλοίων, που είναι μεν ελληνικής πλοιοκτησίας αλλά είναι νηολογημένα υπό άλλες σημαίες. Για το λόγο αυτό η παρακάτω ανάλυση βασίζεται αποκλειστικά στα πλοία που βρισκονται υπό τη γαλανόλευκη και συνεπώς τα στοιχεία είναι σε σημαντικό βαθμό υποτιμημένα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι σύμφωνα με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη, τα πλοία, που είναι νηολογημένα υπό την Ελληνική Σημαία

αποτελούν μόλις το 19% του συνολικού στόλου που βρίσκεται σε ελληνικά χέρια¹⁶. Συνεπώς τα στοιχεία που παρουσιάζονται κατωτέρω αποτελούν λιγότερο από το 1/5 της πραγματικής συμμετοχής της ελληνικής πλοιοκτησίας στην παγκόσμια ασφαλιστική αγορά για καλύψεις P και I και H+M.

7. Μεθοδολογία και αποτελέσματα

Προκειμένου να προσδιορίσουμε το μέγεθος της ασφαλιστικής αγοράς, που αφορά τα υπό ελληνική σημαία πλοία επιλέξαμε τρεις κατηγορίες πλοίων στις οποίες κατά κόρον δραστηριοποιείται η ελληνική ναυτιλία. Επικεντρωθήκαμε συγκεκριμένα στην εξέταση της αγοράς (α) των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, bulk carriers, (β) των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου, tankers και (γ) στα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, product carriers. Κάθε έναν από αυτούς τους τύπους πλοίων τους ταξινομήσαμε σε κατηγορίες μεγέθους. Στη συνέχεια χρησιμοποιώντας τη βάση δεδομένων Maritime Data προσδιορίσαμε το συνολικό στόλο ανά τύπο και κατηγορία μεγέθους καθώς και τον αριθμό ανά τύπο και κατηγορία μεγέθους των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Στη συνέχεια με βάση στοιχεία από τις εκθέσεις της διεθνούς κύρους εταιρείας Drewry προσπαθήσαμε να προσδιορίσουμε το μέγεθος των ασφαλίσεων ανά κατηγορία και μέγεθος πλοίου. Τέλος, πολλαπλασιάζοντας το ποσό των ασφαλίσεων με τον αριθμό των πλοίων προσδιορίσαμε το μέγεθος της ασφαλιστικής αγοράς, που βασίζεται στα πλοία υπό ελληνική σημαία.

Τα αποτελέσματα της ανωτέρω επεξεργασίας παρουσιάζονται στους πίνακες 3-5.

Πίνακας 3

Bulk Carriers							
Κατηγορία μεγέθους σε DWT	Σύνολο Στόλου ¹⁷	Ελληνική Σημαία ¹⁷	H και M Costs (\$/day) ¹⁸	P και I Costs (\$/day) ¹⁸	Σύν. Κόστους Ασφάλιση H και M Πλοίων υπό Ελληνική Σημαία ανά έτος σε USD (3χ4χ365)	Σύν. κόστους ασφάλισης P και I πλοίων υπό Ελληνική Σημαία ανά έτος σε USD (5χ3χ365)	Γεν. Σύν. ναυασφαλιστικής Αγοράς Πλοίων υπό Ελληνική Σημαία για H και M και P και I ανά έτος σε USD
1	2	3	4	5	6	7	8
10-30000	2108	61	405	175	9.017.325	3.896.375	12.913.700
30-50000	1856	75	425	245	11.634.375	6.706.875	18.341.250
50-80000	1434	164	495	275	29.630.700	16.461.500	46.092.200
80000 +	657	35	700	365	8.942.500	4.662.875	13.605.375
ΣΥΝΟΛΟ	6055	335			59.224.900	31.727.625	90.952.525

17. Επεξεργασία στοιχείων από βάση δεδομένων Maritime Data.

18. Dry bulk carrier prospects 1997-2002, Meeting the challenge of oversupply, Drewry Shipping Consultants, p. 105, May 1997.

Πίνακας 4

Tankers								
	Κατηγορ. μεγέθους σε DWT	Σύν. Στό- λου ¹⁹	Ελλην. Ση- μαία ¹⁹	Η και Μ Costs (\$/day) ²⁰	Ρ και Ι Costs (\$/day) ²⁰	Σύν. κόστους Ασφάλιση Η και Μ πλοίων υπό Ελληνική Σημαία ανά έτος σε USD (3x4x365)	Σύν. κόστους ασφάλισης Ρ και Ι πλοίων υπό Ελλην. Σημαία ανά έτος σε USD (5x3x365)	Γεν. Σύνολο ναυασφαλιστ. Αγορ. πλοίων υπό Ελληνική Σημαία για Η και Μ και Ρ και Ι ανά έτος σε USD
	1	2	3	4	5	6	7	8
	10000-50000	1506	87	500	440	15.877.500	13.972.200	29.849.700
Panamax	50-80000	374	55	500	440	10.037.500	8.833.000	18.870.500
Aframax	80-120000	723	74	560	480	15.125.600	12.964.800	28.090.400
Suezmax	120-150000	191	25	560	480	5.110.000	4.380.000	9.490.000
VLCC	150-300000	527	63	620	520(*)	14.256.900	11.957.400	26.214.300
ULCC	300000+	173	18	680	560(*)	4.467.600	3.67.200	8.146.800
ΣΥΝ.		3494	322			64.875.100	55.786.600	120.661.700

(*) Θεωρητικές τιμές που βασίζονται στο κόστος ασφάλισης των προηγούμενων κατηγοριών

Πίνακας 5

Product Carriers							
Κατηγορία μεγέθους σε DWT	Σύνολο Στόλου ²¹	Ελληνική Σημαία ²¹	Η και Μ Costs (\$/day) ²²	Ρ και Ι Costs (\$/day) ²²	Σύν. Κόστους Ασφάλιση Η και Μ Πλοίων υπό Ελληνική Σημαία ανά έτος σε USD (3x4x365)	Σύν. κόστους ασφάλισης Ρ και Ι πλοίων υπό Ελληνική Σημαία ανά έτος σε USD (5x3x365)	Γεν. Σύν. ναυασφαλιστικής Αγοράς Πλοίων υπό Ελληνική Σημαία για Η και Μ και Ρ και Ι ανά έτος σε USD
1	2	3	4	5	6	7	8
10-19999	249	1	285	270	104.025	98.550	202.575
20-29999	212	7	285	270	728.175	689.850	1.418.025
30-39999	544	22	285	270	2.288.550	2.168.100	4.456.650
40-49999	691	77	285	270	8.009.925	7.588.350	15.598.275
50-59999	50	12	285	270	1.248.300	1.182.600	2.430.900
60000+	399	73	365	345	9.725.425	9.192.525	18.917.950
ΣΥΝΟΛΟ	2145	192			22.104.400	20.919.975	43.024.375

19. Επεξεργασία στοιχείων από βάση δεδομένων Maritime Data.

20. Panamax Tankers: An overlooked and Underrated Sector? Drewry Shipping Consultants, pp. 53-54, June 1998. Και Aframax Tankers: Facing Up to a new Challenge, Drewry Shipping Consultants, pp. 50-52, March 2000.

21. Επεξεργασία στοιχείων από βάση δεδομένων Maritime Data.

22. Product Tankers: A kinder, Gentler Recovery. Drewry Shipping Consultants, pp. 118, October 1999.

Στους ανωτέρω πίνακες και για τους τρεις τύπους πλοίων στη στήλη (1) αναγράφεται η κατηγορία μεγέθους, στη στήλη (2) ο αριθμός των πλοίων του παγκοσμίου στόλου, που εντάσσονται στην αντίστοιχη κατηγορία μεγέθους, στη στήλη (3) ο αντίστοιχος αριθμός πλοίων υπό ελληνική σημαία, στη στήλη (4) το κόστος ασφάλισης H+M σε δολάρια ανά ημέρα, ανά κατηγορία και τάξη μεγέθους, όπως προέκυψε από στοιχεία αναλύσεων της Συμβουλευτικής Εταιρείας Drewry, στη στήλη (5) το αντίστοιχο κόστος ασφάλισης P και I σε δολάρια ανά ημέρα, ανά κατηγορία και τάξη μεγέθους του υπό ελληνική σημαία στόλου για ένα έτος. Το αποτέλεσμα των στηλών (6) και (7) προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των υπό ελληνική σημαία πλοίων επί του κόστους ανά ημέρα επί τις 365 ημέρες του έτους. Τέλος, στη στήλη (8) δίνεται το άθροισμα της ασφαλιστικής αγοράς ανά τύπο και τάξη μεγέθους για τις ασφάλειες σε P και I και H+M.

Είναι πολύ σημαντικό να σημειωθεί, ότι τα κόστη ασφάλισης ανά ημέρα σε ορισμένες περιπτώσεις είναι ιδιαίτερα υποτιμημένα. Αυτό συμβαίνει διότι για ορισμένες περιπτώσεις δεν στάθηκε δυνατό να βρεθούν στοιχεία. Προκειμένου λοιπόν, να λυθεί το εν λόγω πρόβλημα υιοθετήθηκαν τιμές βασισόμενες στις τιμές για άλλες τάξεις μεγέθους, γνωρίζοντας ότι όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος ενός πλοίου τόσο μεγαλύτερο θα είναι και το ασφαλιστρο χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει, ότι η αύξηση είναι αναλογική.

Πιο συγκεκριμένα τεκμαρτές τιμές υιοθετήθηκαν για τα πλοία κατηγορίας tanker και τάξεων μεγέθους VICC και ULCC, καθώς και για τα πλοία τύπου product carriers και τάξεων μεγέθους 10-30000 dwt και 50-60000 dwt. Ειδικότερα για τα πλοία τύπου tanker και τάξης μεγέθους VLCC αποδεχτήκαμε ως κόστος ασφάλισης ανά ημέρα το κόστος της προηγούμενης κατηγορίας μεγέθους προσαυξημένου κατά 40 USD ανά ημέρα καθώς ως μεγαλύτερο πλοίο θα έχει και μεγαλύτερο ασφαλιστρο. Αντίστοιχα για τα πλοία κατηγορίας ULCC δεχτήκαμε ως κόστος ασφάλισης το κόστος της προηγούμενης κατηγορίας προσαυξημένο επίσης κατά 40 USD ανά ημέρα. Με αντίστοιχη διαδικασία υιοθετήθηκαν τιμές ασφαλιστρων για τα πλοία τύπου product carriers όπου για την κατηγορία μεγέθους 10-30000 dwt υιοθετήθηκαν τα ασφαλιστρα της τάξης μεγέθους 20-30000 dwt ενώ για την τάξη μεγέθους 50-60000 dwt υιοθετήθηκε το κόστος ασφάλισης των πλοίων 40-50000 dwt. Οποσδήποτε οι ανωτέρω υποθέσεις που υιοθετήθηκαν προκειμένου να συμπληρωθούν οι ελλείψεις στοιχείων που υπήρχαν δεν αφορούν πραγματικές τιμές, αλλά είναι χαμηλότερες από τις πραγματικές με συνέπεια τα αποτελέσματα της επεξεργασίας να είναι υποτιμημένα έναντι των πραγματικών μεγεθών αλλά ταυτόχρονα τα συμπεράσματα να είναι όσο το δυνατό πιο ασφαλή σε σχέση με το συνολικό κόστος της αγοράς.

8. Συμπεράσματα

Από τα ανωτέρω είναι φανερό, ότι παρά το γεγονός, ότι εξετάσαμε μόνο τον υπό ελληνική σημαία στόλο, που αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 1/5 των πραγματικών μεγεθών της ελληνικής ναυτιλίας το ποσό της ασφαλιστικής αγοράς που αναλογεί είναι αρκετά σημαντικό και κυμαίνεται σε περίπου 250 εκατ. δολάρια ανά έτος. Λαμβάνοντας υπόψη και τον υπόλοιπο ελληνόκτητο στόλο το ποσό της ασφαλιστικής δαπάνης του ελληνικού στόλου ανέρχεται σε περίπου 1 δισεκ. δολάρια ανά έτος. Το ποσό αυτό είναι αρκετά σημαντικό και εφόσον ένα μέρος από αυτή την σημαντική αγορά ικανοποιούνταν από ελληνικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες στο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά οποσδήποτε θα είχε θετικές επιδράσεις, τόσο στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής Πειραιώς, όσο και στα συνολικά οικονομικά μεγέθη της χώρας. Ειδικότερα καθώς σημαντικά κεφάλαια θα

εισρέανε για τη δημιουργία των ναυτασφαλιστικών οργανισμών και εταιρειών και δεδομένου, ότι σε κάθε είδους ασφαλιστική δραστηριότητα τα αποθεματικά κεφάλαια επαναπενδύονται θα διογετεύονταν σε αναπτυξιακές επενδύσεις κύρια μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών. Παράλληλα δε η δημιουργία νέων εταιρειών με αντικείμενο τις ναυτασφαλίσεις θα δημιουργούσε νέες θέσεις εργασίας, καθώς και αύξηση συναλλάγματος από τις εν λόγω εταιρείες για την κάλυψη υποχρεώσεών τους, όπως έξοδα και λειτουργία γραφείων, τηλεφωνίες, μισθοδοσίες, φόροι κ.ά..

Συνεπώς η υιοθέτηση μιας πολιτικής ανάπτυξης της ναυτασφαλιστικής αγοράς στη χώρα μας με προτεραιότητα και επίκεντρο την περιοχή του Πειραιά, του σημαντικότερου ναυτιλιακού κέντρου της χώρας μας, θα είχε σημαντικές ωφέλειες όχι μόνο για την ελληνική ναυτιλία, αλλά και για την περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής Πειραιώς και για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας συνολικά. Παράλληλα η συγκυρία διαφαίνεται θετική δεδομένου, ότι η Ελληνική ναυτιλία όχι μόνο βρίσκεται σε κυρίαρχο σημείο αριθμητικά, αλλά με την πιθανή υιοθέτηση φορολογικών μέτρων σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα, όπως το Λονδίνο, ορισμένες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που σήμερα εδρεύουν στο εξωτερικό πιθανώς θα εξετάσουν την επιλογή του επαναπατρισμού.

Βιβλιογραφία

- Aframax Tankers: Facing Up to a new Challenge. Drewry Shipping Consultants, p. 50-52, March 2000.
- Alex Beatty: Fixed Premiums versus mutuality: Reinsurance, p. 19, July 1999.
- Bowring Marine and Energy Ltd.: A brief guide to P and I insurance and broking services.. London, 1990, σελ. 1-3.
- C. Hill, B. Robertson and S. Hazelwood: Introduction to P and I. 2nd ed., LLP, 1996, p. 5-6.
- Dry bulk carrier prospects 1997-2002, Meeting the challenge of oversupply. Drewry 14, IUA, 2001.
- Japan P and I Club, www.piclub.or.jp, 21/5/2002.
- Panamax Tankers: An overlooked and Underrated Sector? Drewry Shipping Consultants, p. 53-54, June 1998.
- Product Tankers: A kinder, Gentler Recovery. Drewry Shipping Consultants, p. 118, October 1999.
- The Standard Club, www.srandard-club.com, 21/5/2002.
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, www.simsl.com, 21/5/2002.
- Transportation Institute, www.trans-inst.org, 28/5/2002.
- UK and I Club, www.ukpandi.com, 21/5/2002.
- Δ. Βανδώρος: Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Β' έκδ. Πειραιάς, Σταμούλης, 1999.
- Επεξεργασία στοιχείων από βάση δεδομένων MaritimeData, www.maritimedata.com 5/6/2002.
- Κ. Γκιζιάκης, Α. Πετρόπουλος: Σημειώσεις ναυτασφαλίσεων. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 1994, σελ. 36.
- Μηνάς Τσαμόπουλος: Ρότα προς την Ελλάδα βάζει το City. Εικόνες του Πειραιά, Ιούνιος 2002.

ΠΛΩΜΑΡΙΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΛΑΛΟΙ

Έτος 24ο
Τόμος 22, αριθμός 195
Ιανουάριος
Φεβρουάριος
Μάρτιος
2002

Εκδότης

Μαρία ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ
- ΒΑΜΒΑΔΕΛΛΗ

Συντακτική Επιτροπή

Μαρία ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ
Γεώργιος ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΗΣ
Μιχαήλ ΜΠΕΛΑΣ
Χριστίνα ΣΠΗΛΙΟΥ
Νίκος ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΣ

Συνεργάτες

π. Ευστράτ. ΜΑΝΩΛΕΛΗΣ
Γεώργιος ΜΥΛΩΝΑΣ
Ε. ΚΑΛΔΗΣ

Διεκπεραίωση

Μαίρη ΒΑΓΚΑΛΗ

Ιδιοκτήτης

Σύνδ. Πλωμαριτών Αττικής
ΒΕΝΙΑΜΙΝ Ο ΛΕΣΒΙΟΣ

Εκτός των τειχών

Κωνσταντίνος ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Καθηγητής Τμήμ. Αστ. Περ. Ανάπτ.
Παντείου Πανεπ. Κ.Π.Ε.
Δρ Ιωάννης ΒΛΑΣΣΗΣ
Δρ Βασιλική Δ. ΔΕΛΗΘΕΟΥ

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Τόμ. Α'
Β' έκδοση

Αθήναι, 2000

LE DROIT DE L' UNION
EUROPEENNE

Vol. A'

Préface

Par Professeur Const. GE.
ATHANASSOPOULOS
ATHENES, 2000