

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ R&I CLUBS ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ  
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΔΙΕΘΝΩΣ ΚΑΙ Η ΑΝΠΤΥΞΗ ΤΟΥ  
ΘΕΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

**Νικόλαος Ηλιόπουλος**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2017

## **Δήλωση Αυθεντικότητας**

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

## **Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Μιχάλης Παζαρζής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Περίληψη

Από την εποχή της πλεύσης σε σχεδία ο κίνδυνος αποτελούσε βασική παράμετρο της ναυτιλίας. Προϊόντος του χρόνου, τα τεχνολογικά μέσα εξελίχθηκαν στο έπακρο, τα πλοία γιγαντώθηκαν και εκσυγχρονίστηκαν και οι προδιαγραφές ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα αυξήθηκαν και εμπλουτίστηκαν από αναρίθμητους κανόνες υπερεθνικούς και μη. Πάρα ταύτα, δεδομένης της ανάλογης αύξησης των αναγκών για θαλάσσια μεταφορά ουδόλως μειώθηκε η ανάγκη για ναυτική ασφάλιση των σχετικών κινδύνων, ειδικά λαμβάνοντας υπ'όψιν το διακύβευμα και το μέγεθος της απειλούμενης ζημιάς σε πολλαπλά επίπεδα, σε περίπτωση επέλευσης του σχετιζόμενου κινδύνου. Η κάλυψη της ανάγκης ασφάλισης των περιπτώσεων αυτών, η ασφάλιση των οποίων ήταν εξαιρετικά δυσχερής λόγω του μεγέθους τη ζημιάς και των απαιτούμενων αποθεματικών, οδήγησε στην ανάπτυξη της αλληλασφαλιστικής αγοράς και στην εξέλιξη των **P&I Clubs**, στη σύγχρονη μορφή τους. Στο πλαίσιο της παρούσης, θα επιχειρηθεί η ανάλυση της **δομής και της λειτουργίας** των αλληλασφαλιστικών αυτών οργανισμών, η ανάδειξη του **διεθνή ρόλου** τους και το **θεσμικό πλαίσιο** που διέπει την ως άνω λειτουργία σε **υπερεθνικό και εθνικό** επίπεδο.

## Abstract

Since the time that man navigated around the globe on a raft, risk has always been a major parameter in shipping. Time elapsed, the technological means have developed remarkably, giant sized ships have been built up and modernized, and the safety standards have been upgraded, demanding strict compliance with countless supranational and non-national rules at several levels. However, due to the corresponding increase in the need for maritime transport, there has been no reduction in the need for maritime insurance, especially considering the stakes and the magnitude of the threatened damage at multiple levels, in the event the associated risk presents itself. In response to the need for insurance cover in the foregoing cases which was extremely difficult due to the size of the damage and the reserves required, the mutual insurance market developed accordingly, and the institution of **P & I Clubs** reached its modern form. In this context, the **structure and functioning** of these Clubs will be presented, their international role will be highlighted, and the **regulatory framework** governing the above-mentioned operation will be analyzed on a **supranational and national** scale.

## **Ευχαριστίες**

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου στα μέλη της Τριμελούς Επιτροπής, με ιδιαίτερη μνεία στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σαμιώτη για τη συνολική συνδρομή του στην εκπόνηση της παρούσης και για την αστείρευτη υπομονή και διάθεση του να στηρίζει τους φοιτητές, ως γνήσιος ακαδημαϊκός διδάσκαλος.

Καίτοι υπέρμαχος της δια βίου μάθησης, η παρούσα μάλλον αποτελεί το κύκνειο άσμα των σπουδών μου, οπότε, δράττομαι της ευκαιρίας να την αφιερώσω σε αυτούς, οι οποίοι αφιέρωσαν τη ζωή τους στη «διάπλαση των παιδών» τους, τον αγαπητό μου πατέρα και την αλήστου μνήμης μητέρα μου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

---

Δήλωση Αυθεντικότητας

Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής

Πρόλογος

Περίληψη – Abstract

Πίνακας Περιεχομένων

---

Εισαγωγή	σελ. 1
----------	--------

---

<b>1. Ιστορική Αναδρομή</b>	σελ. 3
-----------------------------	--------

---

<b>2. Η Συγκρότηση των P&amp;I Clubs</b>	σελ. 6
--	--------

---

2.1 Σκοπός	σελ. 6
------------	--------

2.2 Δομή και Εταιρική Διακυβέρνηση	σελ. 8
------------------------------------	--------

2.2.1 Γενική Συνέλευση	σελ. 8
------------------------	--------

2.2.2. Διοικητικό Συμβούλιο και Διαχειριστές	σελ. 9
--	--------

2.2.3. Αντιπρόσωποι (Correspondents)	σελ. 10
--------------------------------------	---------

<b>3. The International Group of P&amp;I Clubs (IG)</b>	σελ. 10
---	---------

---

3.1 Το Καταστατικό του IG	σελ. 12
---------------------------	---------

3.2 International Group Agreement (IGA)	σελ. 13
---	---------

3.3 Pooling Agreement	σελ. 14
-----------------------	---------

<b>4. Η Λειτουργία του P&amp;I Club</b>	σελ. 15
---	---------

---

4.1 Η διαδικασία εισαγωγής μέλους	σελ. 15
-----------------------------------	---------

4.2 Η σύμβαση μεταξύ μέλους και P&I Club	σελ. 16
--	---------

4.3 Οι εισφορές των μελών	σελ. 17
---------------------------	---------

4.4 Πεδίο κάλυψης	σελ. 18
-------------------	---------

4.5 Omnibus Rule	σελ. 25
------------------	---------

4.6 Οριοθέτηση της P&I κάλυψης (Όροι – Περιορισμοί – Εξαιρέσεις)	σελ. 26
4.7 Πληρωμή της απαίτησης - Ο Κανόνας “Pay to be paid”	σελ. 28
<b>5. P&amp;I Clubs και Δίκαιο της Ε.Ε</b>	σελ. 30
<hr/>	
5.1 Η Κάμψη του Κανόνα “pay to be paid” από το ΔΕΕ	σελ. 30
5.1.1 Ιστορικό της Υπόθεσης και Προδικαστικό Ερώτημα	σελ. 30
5.1.2 Η κρίση του Δικαστηρίου	σελ. 32
5.1.3 Οι συνέπειες της απόφασης στη λειτουργία των Clubs	σελ. 33
5.2 Η πρακτική των P&I Clubs υπό το πρίσμα του Δικαίου Ανταγωνισμού της Ε.Ε.	σελ. 34
5.2.1 Η προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	σελ. 36
5.2.2 Αποκρυστάλλωση του θεσμικού πλαισίου	σελ. 37
<b>6. Η ίδρυση P&amp;I Club στην Ελλάδα</b>	σελ. 39
<hr/>	
6.1 Η ρύθμιση του αρθρ. 1 του ν.3569/2007	σελ. 40
6.2 Οι εξελίξεις βάσει του νέου θεσμικού πλαισίου	σελ. 42
<b>Συμπεράσματα</b>	σελ. 44
<hr/>	
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	σελ. 48
<hr/>	
<b>Ελληνική</b>	
<b>Ξενόγλωσσή</b>	
<b>Ιστότοποι</b>	
<b>Νομολογία</b>	

## Εισαγωγή

---

Οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, ήδη από τα πρώτα στάδια οργάνωσης της, αναζήτησαν τρόπους αντιμετώπισης των κινδύνων που ελλοχεύουν στη θαλάσσια μεταφορά και περιορισμού των απωλειών που προέκυπταν. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών αυτών αναπτύχθηκε σταδιακά και σε πέρασμα αιώνων αν όχι χιλιετιών η ναυτική ασφάλιση, για να φτάσει στην επιτηδευμένη μορφή που συναντάται σήμερα. Στα πλαίσια αυτής της εξέλιξης, δημιουργήθηκε και ο θεσμός των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, των επονομαζόμενων «Protection & Indemnity Clubs» (P&I Clubs), κατ' αρχάς ως μορφή εναλλακτικής ασφάλισης, μετέπειτα και στη σύγχρονη πλέον μορφή του ως ένας θεσμός συμπληρωματικής κάλυψης των πλοιοκτητών από ενδεχόμενους κινδύνους.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας θα επιχειρηθεί μια παρουσίαση του θεσμού προκειμένου να αναδειχθεί αρχικά ο κρίσιμος ρόλος του διαχρονικά έως και σήμερα τόσο στο πλαίσιο της ναυτικής ασφάλισης όσο και στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα. Ακολουθώντας μια περιγραφική μέθοδο προσέγγισης της διάστασης του θεσμού σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, σκοπός του εγχειρήματος είναι η ανάδειξη του πραγματικού τρόπου λειτουργίας του σε εθνικό επίπεδο καθώς και οι τάσεις διαμόρφωσής του μελλοντικά. Αφετηρία του εγχειρήματος θα αποτελέσει μια συνοπτική ιστορική αναδρομή στις απαρχές και την εξέλιξη του θεσμού που θα διευκολύνει στην κατανόηση του σκοπού του, των δομικών του χαρακτηριστικών και του ζωτικής σημασίας ρόλου που διαδραματίζει στην σύγχρονη ναυτιλία, αναδεικνύοντας ταυτόχρονα τις μελλοντικές προκλήσεις. Θα αναλυθεί ο τρόπος συγκρότησης των P&I Clubs, η δομή και η διάρθρωση τους, ενώ θα παρουσιαστεί ο τρόπος λειτουργίας τους, η σχέση τους με τα μέλη και οι μεταξύ τους συνεργίες και συνασπισμοί για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας τους και την καλύτερη προάσπιση των συμφερόντων των μελών τους. Στο πλαίσιο αυτό θα γίνει ιδιαίτερη μνεία στη σύνθεση, τον συντεταγμένο τρόπο λειτουργίας και της ανάγκης που εξυπηρετεί το International Group των P&I Clubs στη διεθνή σκηνή. Ιδιαίτερη ενότητα θα αποτελέσει το πεδίο κάλυψης των Clubs όσον αφορά τους κινδύνους στη θάλασσα και την ευθύνη προς τρίτους, χωρίς ωστόσο να γίνει στο πλαίσιο της παρούσης διεξοδική ανάλυση έκαστου χωριστά.

Αντίθετα κρίσιμη για το σκοπό της παρούσης εργασίας στη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των P&I Clubs και σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τα κράτη



μέλη της E.E., κρίνεται η απόπειρα προσέγγισης της λειτουργία των P&I Clubs στην ευρωπαϊκή τους διάσταση, και ειδικότερα της επίδραση του ενωσιακού δικαίου και του θεσμικού πλαισίου της E.E. εν γένει, όπως αυτό ερμηνεύεται από τις αποφάσεις του ΔΕΕ και εφαρμόζεται υπό το βλέμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στη λειτουργία και την διαμόρφωση των P&I Clubs και του International Group, καθώς και των τελευταίων εξελίξεων και των εν δυνάμει αποτελεσμάτων τους εντός και εκτός της E.E.. Το τελικό στάδιο της επισκόπησης και ανάλυσης θα αφορά τις ιδιαιτερότητες εντός των εθνικών συνόρων, την παρουσία του θεσμού στην Ελλάδα, το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του και τη προσπάθεια ανάπτυξης της σχετικής αγοράς και την Ελλάδα, συγκρίνοντας τις αναχρονιστικές παλαιότερες ρυθμίσεις μέχρι και την πιο σύγχρονη ρύθμιση καθώς και τον ενδεχόμενο αντίκτυπό της στην ενίσχυση του θεσμού στην ελληνική αγορά.

Συνοψίζοντας, θα επακολουθήσει η αξιολόγηση των ευρημάτων της ανάλυσης, με σκοπό την εξαγωγή διαπιστώσεων και συμπερασμάτων για την οριοθέτηση της λειτουργίας του θεσμού στο πλαίσιο ενδιαφέροντος του παρόντος εγχειρήματος όπως παρουσιάστηκε ανωτέρω.

## 1. Ιστορική Αναδρομή

---

Τα Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs ή Clubs εφεξής), αποτελούν αλληλασφαλιστικές ενώσεις πλοιοκτητών, με σκοπό την κάλυψη των ζημιών προς τρίτους (αστική ευθύνη), καλύπτοντας τους κινδύνους που δεν καλύπτει η συνήθης ναυτική ασφάλιση. Δεδομένου του συμπληρωματικού τους ρόλου, η εμφάνιση των ανωτέρω ενώσεων ιστορικά συμπίπτει σχεδόν της δημιουργίας των πρώτων εταιρειών ναυτικής ασφάλισης στην Αγγλία κατά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, καθώς η παραδοσιακή ναυτασφαλιστική αγορά με τα μειονεκτήματα και τις ελλείψεις που παρουσίαζε άφηνε ανικανοποίητους πολλούς πλοιοκτήτες<sup>1</sup>. Συνακόλουθα, έπειτα από μια συνοπτική αναφορά στην ιστορία της ναυτασφάλισης, η ιστορική αναδρομή στο θεσμό των P&I Clubs, επικεντρώνεται μετά το αντίστοιχο χρονικό σημείο,.

Ειδικότερα, ήδη από το 4.000 π.Χ ,στον Κώδικα του Χαμουραμί στη Βαβυλώνα, απαντάται η πρώτη εμφάνιση ζητημάτων που προσομοιάζουν στην ναυτική ασφάλιση, ενώ ήδη από τον 6<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ εντοπίζεται στην Ινδία και τη Βαβυλώνα ο θεσμός του ναυτικού δανείου που υιοθετήθηκε εν συνεχεία από τους Φοίνικες, τους Έλληνες και μετέπειτα τους Ρωμαίους. Ο «Νόμος Ροδίων Ναυτικός», αποτελεί την πρώτη εμφάνιση της αβαρίας ως γραπτού νόμου, για να περάσει μετά ως θεσμός γενικής αβαρίας στους Ρωμαίους και αργότερα στις Ιταλικές πόλεις που αναδείχθηκαν σε ναυτικές δυνάμεις κατά το Μεσαίωνα. Τόσο στις πόλεις αυτές, όσο και σε χώρες Αγγλοσαξονικές, Γερμανικές και Σκανδιναβικές εμφανίστηκαν διάφορα αλληλασφαλιστικά φαινόμενα και εταιρείας αλληλοβοήθειας έως και τον 13<sup>ο</sup> αιώνα. Ως συνεπακόλουθο των απαγορεύσεων της Καθολικής Εκκλησίας το 1236 μ.Χ., επέρχεται η ραγδαία εξέλιξη στο χώρο της θαλάσσιας ασφάλισης, με τη θέσπιση νομοθετημάτων και κωδικοποιημένων νόμων, φτάνοντας έτσι έως τον 17<sup>ο</sup> αιώνα και το χρονικό σημείο ορόσημο, της ίδρυσης του Coffee House του Edward Lloyd το 1688.

Τα πρώτα P&I Clubs δημιουργήθηκαν στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα από πλοιοκτήτες στην Αγγλία, με μη κερδοσκοπικό σκοπό, προκειμένου να παρέχουν κάλυψη για κινδύνους Hull. Η νομοθετική πράξη του Κοινοβουλίου θεσπίστηκε το 1720 και είχε καταλυτικό ρόλο στη δημιουργία των ανωτέρω ενώσεων. Εμπνευστής της πράξης, γνωστής και ως *Bubble Act*, υπήρξε ο Sir Robert Walpole, στοχεύοντας στην εξοικονόμηση πόρων για τον Βασιλέα Γεώργιο Α΄, λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετώπιζε και ύστερα από πιέσεις

---

<sup>1</sup> Μ. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις – Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιά, σελ. 35

λόγω της διαμάχης ανάμεσα στους θιασώτες της ίδρυσης ασφαλιστικών εταιρειών και των μέχρι τότε ανεξάρτητων ασφαλιστών<sup>2</sup>.

Το νομοθέτημα απαγόρευε την παροχή ναυτασφάλισης σε όλες τις ενώσεις προσώπων, πλην δύο ασφαλιστικών εταιρειών, ήτοι της Royal Exchange Assurance και της London Assurance, οι οποίες σε αντάλλαγμα του σχετικού προνομίου υποχρεούνταν σε ετήσια καταβολή 30.000 λιρών στο King's Civil List<sup>3</sup>, με αποτέλεσμα να χρεώνουν αντίστοιχα υψηλά ασφάλιστρα. Με την εναρμονισμένη πρακτική και συνεργασία των ιδιωτών ασφαλιστών το μονοπώλιο διατηρήθηκε για εκατό περίπου χρόνια, αποκλείοντας την είσοδο νέων εταιρειών<sup>4</sup>. Πάρα την απαγόρευση, η απάντηση των πλοιοκτητών στα υψηλά ασφάλιστρα, ήταν η δημιουργία ενώσεων διάρκειας ενός έτους, τα λεγόμενα Hull Clubs, προκειμένου να ασφαλίσουν με χαμηλότερο κόστος τα πλοία αλλήλων, στο πλαίσιο μιας αμοιβαίας ασφάλισης<sup>5</sup> κυρίως από τον κίνδυνο απώλειας ή καταστροφής του πλοίου. Κάθε πλοιοκτήτης-μέλος κατέβαλε για τα πλοία του στο κοινό ταμείο το συμπεφωνημένο ασφάλιστρο για το προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, έτσι ώστε η αποκατάσταση των ζημιών που προέκυπταν κατά το διάστημα αυτό να επιμερίζεται στα μέλη της ένωσης. Καταληκτική ημερομηνία του ασφαλιστικού έτους ήταν η 20<sup>η</sup> Φεβρουαρίου κάθε ημερολογιακού έτους, μετά την πάροδο της οποίας τα λιμάνια της Βαλτικής ήταν και πάλι προσβάσιμα. Την εποπτεία των υποθέσεων των Hull Clubs επέβλεπε επιτροπή των πλοιοκτητών που έδινε και τις κατευθυντήριες γραμμές, η διαχείριση όμως γινόταν από δικηγορικά γραφεία της εποχής<sup>6</sup>.

Σύμφωνα με πόρισμα μιας επιτροπής Κοινοβουλίου το 1810, ο ρόλος των δύο εταιρειών ήταν πολύ περιορισμένος και στην πραγματικότητα η ναυτασφάλιση παρεχόταν από τις ως άνω εδραιωμένες πλέον ενώσεις<sup>7</sup>, οι οποίες καίτοι παράνομες ήταν αξιόπιστες όσον αφορά την ασφαλιστική κάλυψη των μελών τους<sup>8</sup>. Η διαπίστωση οδήγησε τελικά στην κατάργηση του μονοπωλίου το 1824, οδηγώντας όμως τις ενώσεις αυτές σε παρακμή μολονότι νόμιμες πλέον, καθώς η κατάργηση της απαγόρευσης σήμανε τη δημιουργία

---

<sup>2</sup> Mengsteab Haile, "The Role of P&I Clubs in Indemnifying Oil Pollution Damages", University of Lund, Faculty of Law, ed. 2013, p. 11

<sup>3</sup> Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th ed., 2002, p. 64.

<sup>4</sup> De La Rue and Colin M. Charles B. Anderson, *Shipping and the environment*, second ed. Informa 2009, p 727

<sup>5</sup> Mark Tilly, "The Origin and development of Mutual Shipowners' Protection and Indemnity associations," 17 *J. Mar. L. & Com.* 261 1986, p. 266.

<sup>6</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ.13.

<sup>7</sup> Steven J., Hazelwood, *P&I Clubs in Law and Practice*, 4th ed. London, LLP, 2000, p, 3

<sup>8</sup> Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th ed., 2002, p.65

πληθώρας νέων εταιρειών ναυτικής ασφάλισης, με αποτέλεσμα τη λειτουργία του ανταγωνισμού και την πτώση στις τιμές των ασφαλιστρών, ιδιαιτέρως δε, δεδομένης της δυνατότητας των ασφαλιστών των Lloyd's, να παρέχουν χαμηλότερες τιμές από τις ενώσεις<sup>9</sup>.

Ταυτόχρονα, επήλθαν αλλαγές στη ναυτιλία και η ευθύνη των πλοιοκτητών άρχισε να διαφοροποιείται και να αυξάνεται ειδικά όσον αφορά την ευθύνη προς τρίτους (αστική ευθύνη), καθώς δεν καλυπτόταν από το υφιστάμενο εκείνη την περίοδο πρότυπο ασφαλιστήριο συμβόλαιο πλοίων των Lloyd's (Lloyd's SG Hull Policy). Οι δικαστικές δε αποφάσεις επί υποθέσεων που αφορούσαν κατά βάση συγκρούσεις πλοίων, επιδίκαζαν υψηλά ποσά αποζημιώσεων αφήνοντας εν τοις πράγμασι τους πλοιοκτήτες ακάλυπτους.

Η εξέλιξη της νομοθεσίας (Employers' Liability Act 1830) (Fatal Accidents Act, 1846) και η τάση στη νομολογία των Αγγλικών δικαστηρίων για περιορισμό στις ρήτρες εξαίρεσης στα συμβόλαια μεταφοράς, δημιουργώντας πλέον ζήτηση για μια νέου είδους κάλυψη από αυτούς τους κινδύνους<sup>10</sup>. Οι ασφαλιστές δεν είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον να καλύψουν τους νέους και μεγαλύτερους κινδύνους, και οι πλοιοκτήτες στράφηκαν εκ νέου στις ενώσεις τους για προστασία. Το πλαίσιο λειτουργίας των ενώσεων ήδη υπήρχε και λειτουργούσε καθιστώντας ομαλή τη μετάβαση από την κάλυψη που παρείχαν τα mutual hull underwriting associations ή mutual assurance associations, στην κάλυψη της ευθύνης προς τρίτους<sup>11</sup>.

Στη διαμόρφωση του νέου θεσμού συνέβαλε κατά τα φαινόμενα και η Merchant Shipping Act του 1854, με την οποία εισήχθη ο περιορισμός της ευθύνης σε ορισμένο ποσό. Ήδη από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα υπήρξε μια αύξηση στου αριθμού των ενώσεων, με εξειδίκευση σε συγκεκριμένες αγορές, με πλέον αξιοσημείωτη την ίδρυση το 1855 της «Ship owners' Mutual Protection Society», καθώς και της «Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association» στο Newcastle, το 1874, που εγκαινιάζουν την απαρχή των P&I Clubs στη σημερινή τους μορφή. Οι ενώσεις της εποχής άρχισαν τις δραστηριότητες τους ασφαλίζοντας το ¼ της ευθύνης από σύγκρουση πλοίου για απώλεια ζωής και τραυματισμό προσώπου. Ο όρος protection insurance, σε αυτή ακριβώς την κάλυψη αναφέρεται. Τα

---

<sup>9</sup> Mark Tilly, "The Origin and development of Mutual Shipowners' Protection and Indemnity associations," 17 *J. Mar. L. & Com.* 261 1986, p.267

<sup>10</sup> Charles B. Anderson-Colin de la Ruet, "The role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents", *Tulane Law Review*, Vol.85,2011, p.1261

<sup>11</sup> Mengsteab Haile, "The Role of P&I Clubs in Indemnifying Oil Pollution Damages", *University of Lund, Faculty of Law*, ed. 2013,p.13

υπόλοιπα  $\frac{3}{4}$  της ευθύνης από σύγκρουση καλύπτονταν από τους συνήθεις ασφαλιστικούς οργανισμούς, η ευθύνη δε για το φορτίο μπορούσε να διαχωριστεί<sup>12</sup>.

Το 1874 η ένωση The North of England Association επεκτείνει τη την ασφάλεια για το φορτίο σε ξεχωριστή τάξη μέσα στο Club, με αφορμή το πλοίο Westenhope που χάθηκε στο ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και ο πλοιοκτήτης κατέστη υπεύθυνος για την απώλεια του φορτίου το οποίο μετέφερε πέραν του προορισμού του<sup>13</sup>. Όταν λίγο αργότερα, χάθηκε το πλοίο Emily μαζί με το φορτίο του, οι κύριοι του φορτίου αποζημιώθηκαν από τον πλοιοκτήτη καθώς δεν επρόκειτο για απώλεια λόγω θαλάσσιων κινδύνων (perils of the sea) αλλά από ναυσιπλοΐα, για την οποία σύμφωνα με τη φορτωτική την ευθύνη έφερε ο πλοιοκτήτης. Ο όρος indemnity αναφερόμενος στην ασφάλιση για την κάλυψη αυτής της ζημιάς σύντομα υιοθετήθηκε και από τις υπόλοιπες αλληλασφαλιστικές ενώσεις<sup>14</sup>.

Η παραδοσιακή πλέον κάλυψη της αστικής ευθύνης εξακολουθεί να αποτελεί τον πυρήνα του θεσμού και σήμερα, με την πάροδο όμως των ετών επεκτάθηκε στην κάλυψη ενός ευρύτερου φάσματος κινδύνων που έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη βαρύτητα σήμερα.

## 2. Η Συγκρότηση των P&I Clubs

---

### 2.1 Σκοπός

Το P&I Club είναι μια ένωση πλοιοκτητών, οι οποίοι συμφωνούν να ασφαλίσουν μεταξύ τους τα πλοία τους, με σκοπό το κοινό όφελος<sup>15</sup>. Κατά συνέπεια, τα μέλη είναι συνάμα χρηματοδότες και δικαιούχοι της ένωσης, ενώ βασικό επίσης χαρακτηριστικό του θεσμού είναι ότι η παρεχόμενη ασφάλιση γίνεται μόνο σε επίπεδο κάλυψης, που συνεπάγεται, όπως θα αναπτυχθεί διεξοδικά κατωτέρω, ότι το P&I Club θα αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη, αφού έχει προσδιορίσει το ύψος των εξόδων και αφού έχει προχωρήσει σε καταβολή έναντι του ζημιωθέντος<sup>16</sup>.

Προκειμένου να είναι σε θέση το P&I Club να καταβάλει με τη σειρά του στα μέλη του όταν έχουν πληρωθεί οι απαραίτητες προϋποθέσεις, απαιτούνται κεφάλαια τα οποία

---

<sup>12</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ.14

<sup>13</sup> Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th ed., 2002, p.67

<sup>14</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, p.14

<sup>15</sup> Psarianos v. Standard Marine Ltd. Inc., 728 F. Supp. 438, 441 (E.D.Tmc 1989)

<sup>16</sup> Norman J. Ronneberg, "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", 3 *U. S. F. Mar. L. J.* 1, 1990-1991, p. 5

εξασφαλίζονται κατά κύριο λόγο από τις συνδρομές των μελών, οι οποίες σε περίπτωση πληθώρας ατυχημάτων δύναται να μην επαρκέσουν οπότε και ενδέχεται να ζητηθεί από τα μέλη να συνεισφέρουν συμπληρωματικά ποσά<sup>17</sup>. Εσχάτως η πρακτική που ακολουθείται είναι η καταβολή κάθε έτος, ενός προκαθορισμένου ποσού εκ του πλοιοκτήτη. Τα σημερινά P&I Clubs αποτελούν όπως θα προκύψει από την ανάλυση, σύγχρονες εταιρείες με ελάχιστο ή καθόλου κεφάλαιο, οι οποίες διατηρώντας τον μη κερδοσκοπικό τους χαρακτήρα, με έναν ορθολογικό τρόπο λειτουργίας και διαχείρισης των οικονομικών τους μέσω της επένδυσης των κεφαλαίων των μελών τους για λόγους αύξησης του αποθεματικού, καταφέρνουν να ανταποκριθούν στο σκοπό τους ακόμα και σε περιπτώσεις που απαιτείται μεγάλη ρευστότητα.

Ειδικότερα επισημαίνεται ότι κάθε club για να ανταπεξέλθει στο σκοπό του στοχεύει στη δημιουργία ενός συστήματος ανασφάλισης και σε συνεργείες με άλλα clubs προκειμένου να επιτευχθεί η μείωση του ποσού των αποζημιώσεων που ενδέχεται να κληθεί να καταβάλει μέσω της διασποράς του κινδύνου σε πλείονες συμμετέχοντες. Σε περίπτωση που οι απαιτήσεις δεν καλύπτονται από το ύψος των εισφορών ή/και την ανασφάλιση, γίνεται χρήση των αποθεμάτων. Τα περισσότεροι P&I clubs, διαθέτουν αποθεματικά συγκριτικά μικρότερα από τα επίπεδα που διατηρεί μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία ισοδύναμου μεγέθους, εξαιτίας του γεγονότος ότι το club έχει την δυνατότητα να ζητήσει επιπρόσθετες εισφορές από τα μέλη του. Παράλληλα, τα σημερινά clubs διαθέτουν εξειδικευμένους επαγγελματίες οι οποίοι αναλαμβάνουν την καλύτερη δυνατή επένδυση των κεφαλαίων ώστε μέσω της ανταποδοτικότητας τους να εξασφαλίζονται κάποια επιπρόσθετα έσοδα<sup>18</sup>.

Με την αξιοποίηση των ως άνω εργαλείων συνδυαστικά ή και από κοινού τα σύγχρονα P&I Clubs ανταποκρίνονται επιτυχώς στην αποστολή τους, προσφέροντας ουσιαστικά σε έναν ιδιοκτήτη πέραν των ανωτέρω τη δυνατότητα προστασίας από ποικίλες νομικές διαμάχες και συναφή έξοδα, καθώς διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό νομικών και εμπειρογνομόνων το οποίο και δύναται να συνδράμει τον πλοιοκτήτη-μέλος σε πληθώρα περιπτώσεων όπως, απαιτήσεις τρίτων για ναύλους, περιπτώσεις γενικής και μερικής αβαρίας, εκπροσώπηση σε έρευνες, διαιτησίες, αντιδικίες κ.ο.κ<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Γ. Βλάχος-Ε. Ψυχου, Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, εκδ. 2011, σελ. 55

<sup>18</sup> *Ibid*, σελ.56-57

<sup>19</sup> *Ibid*, σελ.54

## **2.2 Δομή και Εταιρική Διακυβέρνηση**

Τα πρώτα P&I Clubs ήταν ενώσεις δίχως νομική προσωπικότητα και ανεξάρτητη νομική υπόσταση, γεγονός που πολλάκις δημιουργούσε προβλήματα μεταξύ του Club και των μελών του ιδιαίτερος σε περιπτώσεις που η ιδιότητα του μέλους είχε αλλάξει εντός της χρονικής περιόδου της κάλυψης. Σήμερα, τα P&I Clubs είναι ανεξάρτητα νομικά πρόσωπα με πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα και ικανότητα δικαίου.

### **2.2.1 Γενική Συνέλευση**

Οι σχέσεις μεταξύ των ενώσεων και των μελών τους ρυθμίζονται κατά κανόνα από τα άρθρα του καταστατικού τους «Articles of Association»<sup>20</sup> και οι αποφάσεις ιδιάζουσας σημασίας λαμβάνονται πλέον στη γενική συνέλευση των μελών. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται, τυχόν τροποποιήσεις των κανόνων της ένωσης που αφορούν τους κύριους όρους βάσει των οποίων ασφαλιζονται τα πλοία, καθώς και η εκλογή μελών του διοικητικού συμβουλίου κάθε χρόνο που αναφέρεται και ως επιτροπή (committee)<sup>21</sup>, και το οποίο συνεδριάζει περιοδικά για διάφορους λόγους όπως η έγκριση κάλυψης υψηλών απαιτήσεων, η επίλυση διαφορών μεταξύ ενός μέλους και της ένωσης και τη γενική εποπτεία της λειτουργίας του Club μέσω των διευθυντών του. Η ΓΣ συνέρχεται μία φορά το χρόνο ή και εκτάκτως εφόσον απαιτηθεί, ενώ στην αρμοδιότητα της ανήκει η έγκριση της έκθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και των λογαριασμών του προηγούμενου ασφαλιστικού έτους. Η ΓΣ απαρτίζεται από τα μέλη, ήτοι πλοιοκτήτες, εκναυλωτές, διαχειριστές, που εισφέρουν πλοία στο Club. Απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνει δεκτό ένα πλοίο είναι να έχει ασφαλιστεί για την πλήρη πραγματική του αξία τόσο το σκάφος όσο και ο μηχανολογικός εξοπλισμός. Σε περίπτωση αποχώρησης μέλους καταβάλλει την αποκαλούμενη εισφορά αποδέσμευσης (release call). Οι πλοιοκτήτες γίνονται δεκτοί ως μέλη αφού υποβάλλουν αίτημα εισόδου (Request for Entry) το οποίο έπειτα τελεί υπό την έγκριση του club. Επισημαίνεται ότι η επιλογή του Club από τον πλοιοκτήτη βασίζεται σε διάφορα κριτήρια. Την είσοδο σε μεγάλα Clubs προτιμούν οι εταιρείες πετρελαίου και οι πολυεθνικές εταιρείες. Όπως είναι επόμενο οι ενώσεις με πολλά μέλη προσφέρουν το συγκρητικό πλεονέκτημα της δημιουργίας ικανοποιητικών αποθεματικών για την αντιμετώπιση μεγάλων

---

<sup>20</sup> Daniel L. Burkard, “To Report, or Not To Report, That Is the Question: Are Protection and Indemnity Clubs Responsible Reporting Entities under MMSEA Section 111?”, 36 *Tul. Mar L.J.* 213, 2011-2012, p.217.

<sup>21</sup> Steven J. Hazelwood and Semark David, *P&I Clubs in Law and Practice*, 4th ed. London, Lloyd’s List, 2010, p.10.

απαιτήσεων. Πάρα ταύτα, ορισμένοι πλοιοκτήτες, διαισθανόμενοι ότι δεν θα έχουν ουσιαστικό λόγο στη διοίκηση και στη λήψη αποφάσεων επιλέγουν την ένταξη τους σε μικρότερες ενώσεις<sup>22</sup>.

### **2.2.2 Διοικητικό Συμβούλιο και Διαχειριστές**

Κάθε ένωση διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο εκπροσωπεί τα μέλη και η καθημερινή διαχείριση ανατίθεται σε ειδικευμένα διοικητικά στελέχη διορισμένα από το ΔΣ. Στη σύγχρονη πρακτική η διοίκηση των περισσότερων P&I Clubs ανατίθεται σε ξεχωριστό νομικό πρόσωπο, ήτοι σε εταιρεία διαχείρισης ή σε συνεταιρισμό από επαγγελματίες managers. Στην περίπτωση αυτή, οι σχέσεις μεταξύ του Club και των διαχειριστών διέπονται όχι μόνο από το καταστατικό της ένωσης αλλά και από σύμβαση ανάθεσης. Ο πρωταρχικός ρόλος των διαχειριστών/managers είναι η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών και των αποφάσεων των συμβούλων. Σε καθημερινή βάση αυτό συνεπάγεται τη διαχείριση των αξιώσεων που εγείρονται, την καθοδήγηση νομικών και ειδικών, τη διαβούλευση με τους αντασφαλιστές, τη διαχείριση των επενδύσεων<sup>23</sup> και κυρίως την προπαρασκευαστική δουλειά για την ιεράρχηση των κινδύνων και τη συμφωνία επί των όρων εισόδου με οποιοδήποτε επίδοξο υποψήφιο μέλος του Club αποφασίσουν να δεχθούν<sup>24</sup>.

Το ΔΣ λαμβάνει αποφάσεις επί θεμάτων γενικής πολιτικής και έχει την εποπτεία της λειτουργίας της ένωσης. Συνακόλουθα το Club είναι σε θέση να ανταποκρίνεται και να κατανοεί τις ασφαλιστικές ανάγκες των μελών του, κάτι το οποίο αποτυπώνεται και στην επιχειρηματική δραστηριότητα που ακολουθεί το κάθε Club. Διαμέσου των διαχειριστών στους οποίους το ΔΣ εμπιστεύεται την διεξαγωγή των συνήθων δραστηριοτήτων του, στοχεύει στη δημιουργία ενός είδους προσωπικής σχέσης με τα μέλη του. Το ΔΣ εκλέγεται στην ετήσια ΓΣ και συνεδριάζει, κατά κανόνα, τρεις με τέσσερις φορές ανά έτος τακτικά ενώ δυνατή είναι η σύγκληση του σε έκτακτες συνεδριάσεις όταν απαιτείται να ληφθεί κάποια απόφαση επειγόντως. Όπως προκύπτει και από τα ανωτέρω, αρμοδιότητα του ΔΣ είναι ο καθορισμός της πολιτικής του Club και ειδικότερα η λήψη αποφάσεων περί της έκτασης της ασφαλιστικής κάλυψης, του ύψους της εισφοράς καθώς και της επενδυτικής πολιτικής που πρέπει να ακολουθήσει το Club σε σχέση με τα κεφάλαια και το αποθεματικό του. Τέλος το ΔΣ εξετάζει απαιτήσεις των μελών για την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης ενώ μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις επί ευρύτερων ζητημάτων, τα οποία επηρεάζουν τα υπόλοιπα μέλη

---

<sup>22</sup> Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th ed., 2002, p.18

<sup>23</sup> Γ. Βλάχος-Ε. Ψυχου, *Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη*, εκδ. 2011, p.217

<sup>24</sup> *Ibid*, p.10



του Club<sup>25</sup>. Η κάλυψη ή μη των ασφαλιστικών απαιτήσεων ανήκει στη διακριτική του ευχέρεια και ευθύνεται μόνο για παραβίαση της αρχής της καλής πίστης. Το βάρος της απόδειξης φέρει το μέλος του Club που ισχυρίζεται το αντίθετο<sup>26</sup>.

### **2.2.3 Αντιπρόσωποι ( Correspondents)**

Μια τρίτη κατηγορία προσώπων που εμπλέκονται ενεργά στη λειτουργία των Clubs συνδράμοντας στο έργο τους είναι οι τοπικοί αντιπρόσωποι. Γίνεται αντιληπτό ότι εκτός της συντεταγμένης κεντρικής διαχείρισης, το γεωγραφικό εύρος της θαλάσσιας μεταφοράς καθιστά αναγκαία για τα Clubs, τη δημιουργία και διατήρηση ενός δικτύου τοπικών αντιπροσώπων. Τα πρόσωπα αυτά είθισται να έχουν εκτεταμένη γνώση των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής αρμοδιότητάς τους έχουν την ιδιότητα τεχνικού, εμπειρογνώμονα, νομικού, ναυτικού, ερευνητή κλπ. και κατ' αρχάς έχουν τη διαχειριστική ευχέρεια επί απαιτήσεων μικρού χαρακτήρα<sup>27</sup>. Το εύρος των αρμοδιοτήτων του αντιπροσώπου καθορίζεται από τους κανόνες κάθε Club και πολλάκις εκτός από τη διαχείριση μικρών απαιτήσεων λειτουργεί ως *liaison* μεταξύ των τοπικών αρχών και των πλοιάρχων/Clubs<sup>28</sup>.

## **3. The International Group of P&I Clubs**

---

Το International Group of P&I Clubs (εφεξής IG) αποτελεί τον παγκόσμιο φορέα των συλλόγων P&I και περιλαμβάνει τα κάτωθι δεκατρία P&I Clubs<sup>29</sup>:

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- Assuranceforeningen Skuld
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association

---

<sup>25</sup> Φρανσουάζ Φώσκολου P&I Clubs και Crew Claims – P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτικών Σπουδών, 2010

<sup>26</sup> Steven J., Hazelwood, *P&I Clubs in Law and Practice*, 4th ed. London, LLP, 2000, p. 25-32

<sup>27</sup> Φρανσουάζ Φώσκολου P&I Clubs και Crew Claims – P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτικών Σπουδών, 2010

<sup>28</sup> Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood “Practical Guides Introduction to P&I, 2<sup>nd</sup> ed. , LLP, London, 1996.

<sup>29</sup> IGP&I Clubs <http://www.igpandi.org>

- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Club Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)



Πηγή: <https://www.igpandi.org/group-clubs>

Τα μέλη του IG καλύπτουν ασφαλιστικά περίπου το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας και σχεδόν το 100% της ευρωπαϊκής. Η εναπομένουσα χωρητικότητα ασφαρίζεται από μικρές ανεξάρτητες ενώσεις P&I ή εμπορικούς ναυτασφαλιστές ή δεν ασφαρίζεται καθόλου για τέτοιου είδους κινδύνους. Οι ανεξάρτητοι φορείς αλληλασφάλισης κατά κανόνα εστιάζουν σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων, όπως ξηρού φορτίου ή ακτοπλοϊκά ή αλιευτικά σκάφη και παρέχουν χαμηλή ασφαλιστική κάλυψη P&I. Ο μεγαλύτερος από αυτούς είναι ο Ocean Marine Mutual Associations. Ορισμένοι εμπορικοί ασφαλιστές όπως οι Lloyd's Syndicates, Southern Seas (Chubb Insurance), Terra Nova και HHH προσφέρουν άμεση ασφάλιση P&I, διατηρώντας όμως ένα μικρό μερίδιο της αγοράς. Δεδομένων των ανωτέρω, χρήζει ιδιαίτερης μνείας η λειτουργία του IG, καθώς επί της ουσίας αποτυπώνει την σύγχρονη πρακτική στην αλληλασφαλιστική αγορά.

Τρεις κύριες συμφωνίες, ήτοι Καταστατικό, International Group Agreement και Pooling Agreement, συνιστούν τη βάση διακυβέρνησης και λειτουργίας του IG.

### 3.1 Το Καταστατικό του IG

Το Καταστατικό ορίζει τους τρεις βασικούς στόχους του IG, ήτοι<sup>30</sup>:

- ο τη λειτουργία των συμφωνιών συγκέντρωσης των απαιτήσεων (pooling agreements) μεταξύ των σωματείων για αξιώσεις που υπερβαίνουν την παρεχόμενη κάλυψη από το κάθε Club χωριστά (10 εκατομμύρια δολάρια για το 2016) και τη συλλογική αντασφάλιση των συγκεντρωτικών υποχρεώσεων,
- ο την παροχή ενός *forum* για την ανταλλαγή απόψεων και τεχνογνωσίας σε θέματα που αφορούν τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και την ασφάλιση αυτών των υποχρεώσεων,
- ο την εξωτερική εκπροσώπηση IG και διαπραγμάτευση με κράτη, ρυθμιστικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς και εθνικές και διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών και ναυτασφαλιστικές εταιρείες.

Το Καταστατικό προβλέπει επίσης τον διορισμό των υπαλλήλων του IG και θέματα σχετικά με την παραίτηση και τον τερματισμό της ιδιότητας του μέλους. Η λειτουργία του Group, επιτυγχάνεται εν μέρει από μια γραμματεία και κατά τα λοιπά μέσω επιτροπών απαρτιζομένων από εκπροσώπους των διαχειριστών των Clubs. Σημαντικό μέρος του έργου του Group, περιλαμβάνει ο ορισμός και επαναπροσδιορισμός του εύρους της παρεχόμενης κάλυψης από τις ενώσεις καθώς και τους κανόνες και τις οδηγίες βάσει των οποίων γίνεται ο καταμερισμός των απαιτήσεων<sup>31</sup>.

Το Group παρέχει το πεδίο στο οποίο μπορούν τα Clubs να διαμορφώσουν μια κοινή πολιτική και να προωθήσουν τα συμφέροντα των πλοιοκτητών σε σχέση με ζητήματα νομοθετικών πρωτοβουλιών, αστικής ευθύνης και ασφάλισης, τα οποία συζητούνται σε διεθνή *fora* όπως IMO, IOPC, OECD, ICS, BIMCO, INTERTANKO. EU, κλπ. Παράλληλα, οι επιτροπές παρέχουν επίσης τη δυνατότητα συνεισφοράς σε επίπεδο πληροφόρησης και τεχνογνωσίας σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Η υποεπιτροπή ρύπανσης για παράδειγμα συγκεντρώνει ένα απίστευτο πλούτο ειδικών γνώσεων και εμπειρογνομόνων, λόγω της προηγούμενης εμπειρίας των συμμετεχόντων ενώσεων, στα σημαντικότερα συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης παγκοσμίως συμβάλλοντας με προτάσεις για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου για το περιβάλλον και τη ναυτιλία<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> *Ibid*

<sup>31</sup> Charles B. Anderson-Colin de la Ruet, “The role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents”, *Tulane Law Review*, Vol.85, 2011, p. 1263

<sup>32</sup> IGP&I Clubs <http://www.igpandi.org>

### **3.2 International Group Agreement –IGA**

Τα μέλη του IG ασκούν τη διοίκηση του σε τακτικές συναντήσεις που διοργανώνονται περιοδικά. Η εύρυθμη λειτουργία ωστόσο του IG, διασφαλίζεται από το (International Group Agreement - IGA). Επί της ουσίας ρυθμίζεται το πλαίσιο αποδοχής των πλοιοκτητών από τα Clubs ως μέλη, την ανταλλαγή των πληροφοριών μεταξύ τους αλλά και τη βάση συνεργασίας και ανταγωνισμού μεταξύ των μελών του IG στις προσεγγίσεις τους με τους πλοιοκτήτες είτε πρόκειται για υφιστάμενα μέλη, είτε όχι.

Ειδικότερα, η IGA η οποία τροποποιήθηκε για τελευταία φορά το 2013, διέπει τον τρόπο με τον οποίο τα Clubs ανταγωνίζονται μεταξύ τους, ήτοι<sup>33</sup>:

α) ρυθμίζει τον τρόπο με τον οποίο οι σύλλογοι μπορούν να δεχθούν συμμετοχές από πλοιοκτήτες που επιθυμούν να μεταφέρουν την ασφάλειά τους από ένα Club σε άλλο,

β) καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο τα Clubs μπορούν να προσφέρουν τιμές και τις πληροφορίες που πρέπει να λαμβάνουν το ένα από το άλλο πριν προσφέρουν τις τιμές τους,

γ) καθορίζει τους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τις διαδικασίες για τον καθορισμό των όρων απελευθέρωσης για πλοία που μετακινούνται σε άλλο Club/ασφαλιστή,

δ) καθορίζει τις κυρώσεις για μη τήρηση των όρων του IGA,

ε) θέτει ως προαπαιτούμενο, τα Clubs να γνωστοποιούν στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις τους το μέσο όρο εξόδων τους.

Ο μηχανισμός κατανομής των απαιτήσεων που προβλέπεται από την Pooling Agreement και τα πολύ υψηλά όρια κάλυψης που παρέχουν τα Clubs βάσει των συμφωνιών σύμπραξης και αντασφάλισης του IG εδράζονται στην IGA, η οποία αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την εξασφάλιση της αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ των Clubs του IG Clubs και την αποτελεσματικότητα των συμφωνιών σύμπραξης.

Επισημαίνεται, ότι η πρακτική των Clubs, όπως αποτυπώνεται στην ανωτέρω συμφωνία αποτέλεσε αντικείμενο διερεύνησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Ειδικότερα, η IGA αλλά και η συμφωνία σύμπραξης (Pooling agreement) μεταξύ των Clubs, περιέχουν κανόνες για την κατανομή των ασφαλιστικών απαιτήσεων και της κοινής αντασφάλισης, ανταλλαγή πληροφοριών για τη διαμόρφωσή τιμολογιακής πολιτικής, καθώς και κανόνες σχετικά με τις συμβατικές σχέσεις μεταξύ των Clubs και των μελών τους. Η Επιτροπή διεξήγαγε έρευνα αγοράς με εφοπλιστές, μεσίτες και εμπορικούς ασφαλιστές, με σκοπό να εξεταστεί κατά πόσον ορισμένες διατάξεις των συμφωνιών είχαν ως αποτέλεσμα τη

---

<sup>33</sup> IGP&I Clubs <http://www.igpandi.org>

μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των Clubs ή/και περιορίζαν, σε κάποιο βαθμό, την πρόσβαση εμπορικών ασφαλιστών ή/και άλλων αλληλασφαλιστικών εταιρειών σε σχετικές αγορές. Η έρευνα αγοράς δεν ήταν αρκετή για να επιβεβαιώσει τις αρχικές ανησυχίες της Επιτροπής, μετά την έναρξη της διαδικασίας τον Αύγουστο του 2010 (IP / 10/1072). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τελικά έκλεισε την έρευνά της με το δελτίο τύπου που εξέδωσε την 01.12.2012<sup>34</sup>.

### **3.3 Pooling Agreement**

Εξίσου σημαντική για την ίδια τη λειτουργία του IG είναι και η προαναφερθείσα Pooling Agreement. Καίτοι, τα Club του IG ανταγωνίζονται μεταξύ τους επιχειρηματικά, είναι προς όφελος όλων των εφοπλιστών που ασφαλιζονται από τα Club του IG, τα τελευταία να συγκεντρώσουν και επιμερίσουν τους μεγαλύτερους κινδύνους τους. Η Pooling Agreement διασφαλίζει την ύπαρξη ενός κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ των μελών του Club, επιτυγχάνει την μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη με το μικρότερο δυνατό κόστος, καλλιεργεί το αίσθημα ασφάλειας στου ασφαλιζόμενους πλοιοκτήτες-μέλη των Clubs και εν τέλει διευκολύνει τη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς αλλά και της ναυτιλίας συνολικά. Τα ανωτέρω Clubs του IG, παρέχουν στα μέλη τους κάλυψη έως πολύ υψηλά ποσά, το οποίο καθίσταται εφικτό μέσω αμοιβαίας συνεισφοράς και συμφωνιών αντασφάλισης. Ειδικότερα, τα μέλη του IG μοιράζονται απαιτήσεις (claims) μεταξύ τους και αγοράζουν υψηλού επιπέδου αντασφάλιση το ένα από το άλλο σε συλλογική βάση. Η τακτική αυτή επιτρέπει στο κάθε Club να παρέχει πολύ υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από τα συνήθη στην αγορά. Πρακτικά για απαίτηση έως και 10 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, η καταβολή γίνεται από το κάθε Club χωριστά, για απαιτήσεις που υπερβαίνουν το όριο αυτό υπάρχει κάλυψη σύμφωνα με την μεταξύ τους συμφωνία σύμπραξης (Pooling Agreement). Επισημαίνεται δε ότι για ιδιαίτερα υψηλές απαιτήσεις έως και 1,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, παρέχεται συλλογικό συμβόλαιο από την ασφαλιστική αγορά, το οποίο και θεωρείται το μεγαλύτερο συμβόλαιο αντασφάλισης στον κόσμο<sup>35</sup>.

Η σύμπραξη ρυθμίζεται από την Pooling Agreement η οποία ανανεώνεται ανά έτος και καθορίζει τους κινδύνους που μπορούν να συγκεντρωθούν, τους κινδύνους που αποκλείονται από την κάλυψη και τον τρόπο κατανομής των ζημιών μεταξύ των συμμετεχόντων Clubs. Η σύμπραξη παρέχει ένα μηχανισμό για την κατανομή όλων των απαιτήσεων που υπερβαίνουν

<sup>34</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-873\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-873_en.htm)

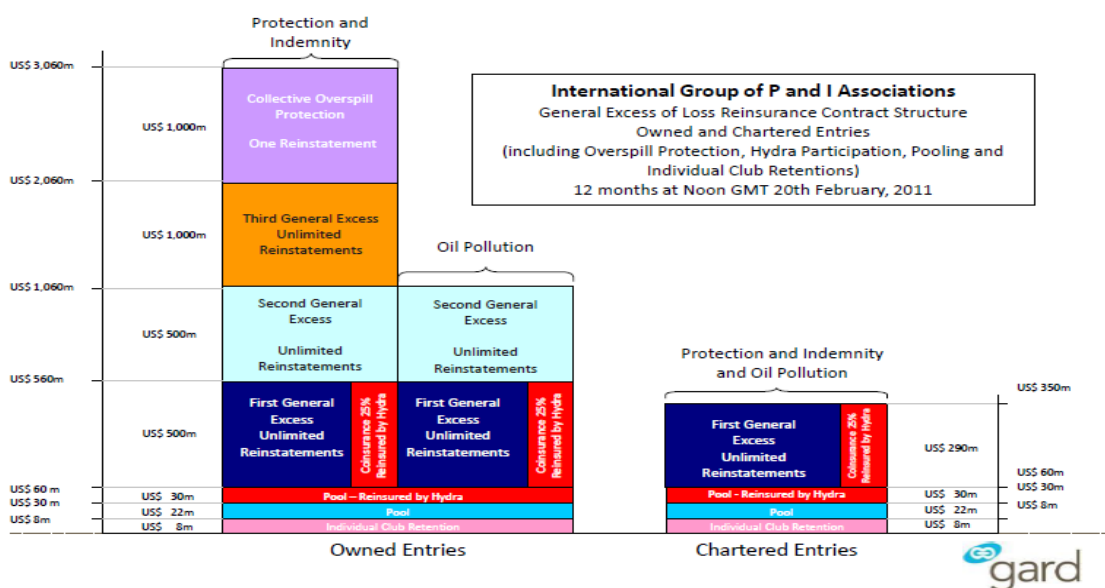
<sup>35</sup> Robert C. Seward, The role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, 2002, p.1  
[www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf](http://www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf)

τα 10 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ μέχρι περίπου τα 7,75 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Η συμφωνία σύνδεσης καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- τις αρχές στις οποίες μπορούν να συγκεντρωθούν αξιώσεις,
- τους τύπους απαιτήσεων που μπορούν να συγκεντρωθούν,
- τους τύπους απαιτήσεων που αποκλείονται από τη συγκέντρωση,
- τη μέθοδο με την οποία οι αξιώσεις υπολογίζονται για σκοπούς συγκέντρωσης,
- τη βάση εισφορών για απαιτήσεις,
- τις ρυθμίσεις για την αγορά συλλογικής ανασφάλισης και την κατανομή του κόστους
- τις διατάξεις σχετικά με τις αιτήσεις προσχώρησης στο IG και τη συμμετοχή σε συμφωνίες σύμπραξης και ανασφάλισης.

Επειδή τα Clubs του IG μοιράζονται αξιώσεις μέσω του συστήματος συγκέντρωσης, έχουν κοινό ενδιαφέρον για την πρόληψη και τον έλεγχο των ζημιών και για τη διατήρηση των προτύπων ποιότητας διαμέσου της συμμετοχής τους.

## International Group Reinsurance



Πηγή: *The World of P&I: A Mutual Affair Development of P&I Clubs and their Role in Casualty Response - MLA Fall Meeting, Hawaii December 4, 2011, Presented by: Sandra Gluck Gard (North America) Inc.*

## 4. Η Λειτουργία του P&I Club

### 4.1 Διαδικασία εισαγωγής μέλους

Για την εκκίνηση της διαδικασίας εισόδου νέου μέλους σε Club απαιτείται η συμπλήρωση και αποστολή αίτησης (proposal) από τον πλοιοκτήτη, η οποία περιλαμβάνει τη

βάση για τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ των δύο μερών. Η επαφές γίνονται είτε απευθείας, είτε με τη χρήση κάποιου μεσίτη, με τα έξοδα μεσιτείας να βαρύνουν τον ιδιοκτήτη. Προαπαιτούμενο αποτελεί η παροχή ενημέρωσης στο Club επί των κάτωθι θεμάτων:

- α) Την παρεχόμενη Hull & Machinery κάλυψη στο πλοίο
- β) Το εύρος της ζητούμενης P&I κάλυψης
- γ) Ο τύπος, το μέγεθος και η ηλικία του πλοίου
- δ) Το είδος του μεταφερόμενου φορτίου
- ε) Η συνήθης γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης του πλοίου
- στ) Το ιστορικό ζημιών και απωλειών του πλοίου
- ζ) Η εθνικότητα του πληρώματος
- η) Η σημαία του πλοίου

Μετά την επεξεργασία της αίτησης από το Club η αίτηση απορρίπτεται ή γίνεται δεκτή και ακολουθεί η καταχώρηση του πλοίου στο Club. Στην τελευταία περίπτωση εκδίδεται το σχετικό πιστοποιητικό εισόδου (Certificate of Entry), το οποίο δίχως να συνιστά ασφαλιστήριο συμβόλαιο, αποτελεί αποδεικτικό της προσφερόμενης κάλυψης μνημονεύοντας τους ειδικούς όρους αυτής. Προβλέπει επίσης τους ισχύοντες στο Club κανόνες με ενδεικτική απαρίθμηση, ενώ για τυχόν πρόσθετη κάλυψη εκδίδεται χωριστό έγγραφο με αναφορά στους όρους και την περίοδο ισχύος της. Η είσοδος του πλοιοκτήτη στο Club, σηματοδοτεί τόσο την έναρξη παροχής κάλυψης στο πλοίο όσο και την υποχρέωση εισφοράς του πλοιοκτήτη μέλους στο αποθεματικό του Club.

## **4.2 Η σύμβαση μεταξύ μέλους και P&I Club**

Η σύμβαση μεταξύ των δύο μερών, μέλους και ένωσης, ρυθμίζεται από τους κανόνες της ένωσης (Rule Book)<sup>36</sup>, όπως έχουν συμπληρωθεί ή τροποποιηθεί από τυχόν ειδικούς όρους εισόδου, οι οποίοι συμφωνήθηκαν μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Συνήθως οι κανόνες αυτοί ορίζουν ως εφαρμοστέο δίκαιο, το Αγγλικό δίκαιο, ενδεχομένως μάλιστα, να υφίσταται ρητή διάταξη υπαγωγής των ιδίων των κανόνων όσο και της σύμβασης στο Marine Insurance Act 1906. Σε περίπτωση δε απουσίας τέτοιας πρόβλεψης στους κανόνες, αντίστοιχη ρήτρα υπαγωγής θα έχει συμπεριληφθεί στη σύμβαση. Διαφορές μεταξύ των μερών, επιλύονται στις περισσότερες περιπτώσεις μέσω διαιτησίας, μολονότι οι κανονισμοί

---

<sup>36</sup> Norman J. Ronneberg, "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", 3 *U. S. F. Mar. L. J.* 1 1990-199, p, 6 and 55.

πολλών ενώσεων προβλέπουν οι ως άνω διαφορές να εισάγονται στο διοικητικό συμβούλιο για διευθέτηση. Σε ορισμένες έννομες τάξεις, επιτρέπεται να στραφεί κατά του Club τόσο μέλος της ένωσης όσο και τρίτοι, έχοντας έννομο συμφέρον. Επισημαίνεται ότι όπως θα αναπτυχθεί σε επόμενη ενότητα σε περίπτωση δικαστικής διαμάχης ή προσφυγής σε διαιτησία σε διαφορετική έννομη τάξη, το αποτέλεσμα ενδέχεται να διαφέρει από το αναμενόμενο αποτέλεσμα στο οποίο θα κατέληγαν τα αντίστοιχα Αγγλικά δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα.

### **4.3 Οι εισφορές των μελών στο P&I Club**

Στους κανόνες λειτουργίας του κάθε Club καθορίζεται το χρηματικό ποσό που καλείται να καταβάλει έκαστο μέλος ως συνεισφορά. Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα είδη ασφάλισης, η καταβολή αυτή δε συνιστά ασφάλιστρο καθώς η ευθύνη ασφάλισης δεν μεταβιβάζεται εξ ολοκλήρου στο Club αλλά συνιστά περισσότερο μια μορφή αμοιβής, δεδομένου ότι και ο πλοιοκτήτης συναινεί στην ανάληψη ευθύνης σε περίπτωση που προκύψει ζημιά σε πλοίο έτερου μέλους του Club. Οι εισφορές αυτές (Calls) καλύπτουν τα έξοδα του Club ανά ασφαλιστικό έτος με ημερομηνία έναρξης να λογίζεται παραδοσιακά η 20<sup>η</sup> Φεβρουαρίου. Η συγκεκριμένη ημερομηνία προσφέρει και ένα πρακτικό πλεονέκτημα καθώς δίνει τη δυνατότητα εκτίμησης και οικονομικού απολογισμού του προηγούμενου έτους<sup>37</sup>.

Για τον υπολογισμό της εισφοράς λαμβάνονται υπ'όψιν οι δαπάνες του Club, τα απαιτούμενα ποσά για Claims/Pooling Agreements και τα απαιτούμενα για τα ασφάλιστρα αντασφάλισης. Τα παραπάνω πολλαπλασιάζονται με το συνολικό tonnage για να προκύψει το συνολικό απαιτούμενο ποσό το οποίο επιμερίζεται κατόπιν κατά αναλογία tonnage στα μέλη<sup>38</sup>. Λαμβάνεται επίσης υπ'όψιν και το Loss Record έκαστου μέλους με στοιχεία σε βάθος πενταετίας προκειμένου να κληθούν τα μέλη με βεβαρημένο ιστορικό να καταβάλουν περισσότερα. Η εισφορά του κάθε μέλους που προκύπτει από τον ως άνω υπολογισμό (advance call) είτε προκαταβάλλεται στο σύνολο της, είτε καταβάλλονται μελλοντικά συμπληρωματικές πληρωμές (supplementary calls). Προβλέπεται επίσης στους κανονισμούς των Clubs, η καταβολή συμπληρωματικών εισφορών (additional calls) ιδιαίτερα στην περίπτωση που υφίσταται ανάγκη κάλυψης περισσότερων ατυχημάτων από όσα είχαν αρχικώς προβλεφθεί κατά τη διάρκεια του έτους και προκειμένου να υπάρξει ισοζύγιο στον

---

<sup>37</sup> Φρανσουάζ Φώσκολου P&I Clubs και Crew Claims – P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτικών Σπουδών, 2010

<sup>38</sup> Christof Luddeke, “*Marine Claims – A guide for the handling and prevention of marine claims*”, LLP, London, 1996, p. 3



ισολογισμό του Club. Για την ανανέωση της ασφαλιστικής εισφοράς στο τέλος κάθε ασφαλιστικού έτους προβλέπεται η εισφορά ανανέωση (renewal calls) η οποία προσδιορίζεται βάσει της στατιστικής ανάλυσης και των παραμέτρων που προαναφέρθηκαν. Τέλος, σε περίπτωση αποχώρησης ενός μέλους έχει καθιερωθεί μια ειδική εισφορά, η οποία αποτελεί την τελευταία καταβολή προκειμένου να επισπευσθεί ο τελικός διακανονισμός για την αποχώρηση του μέλους και να μη βαρύνεται από εισφορές που θα προκύψουν μελλοντικά για την κάλυψη ζημιών<sup>39</sup>.

#### **4.4 Πεδίο Κάλυψης**

Η ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης αποτελεί γενική έννοια, η οποία περιλαμβάνει ασφάλιση διαφόρων ειδών κινδύνων. Οι περισσότεροι ασφαλιστές προσφέρουν όλα αυτά τα είδη ασφάλισης στο αυτό ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Αναφορικά με τους καλυπτόμενους κινδύνους εκ μέρους των P&I Clubs, ως γενικός κανόνας ισχύει ότι ασφαλιζονται ότι δεν καλύπτεται από την ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull & Machinery). Μολονότι η κάλυψη που παρέχεται λειτουργεί συμπληρωματικά της ναυτασφάλισης που παρέχεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, προϊόντος του χρόνου, ένα ευρύ φάσμα κινδύνων έχει προστεθεί στους καλυπτόμενους κινδύνους, οι οποίοι ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής<sup>40</sup>:

- **Ναυτικοί**

- Ευθύνη για αποζημίωση ή επανόρθωση ζημιών λόγω τραυματισμού, ασθένειας ή θανάτου Ναυτικού.
- Έξοδα νοσοκομειακής και φαρμακευτικής περίθαλψης και δευτερεύοντα έξοδα τα οποία προέκυψαν αναγκαία λόγω τραυματισμού, ασθένειας ή θανάτου Ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων των διευθετήσεων για την κηδεία και τον επαναπατρισμό της σωρού του αποβιώσαντος.
- Ευθύνη για τον επαναπατρισμό Ναυτικού.
- Αναγκαία έξοδα που προέκυψαν σε σχέση με το δικαίωμα επαναπατρισμού ενός Ναυτικού σύμφωνα με οποιαδήποτε ρύθμιση ή διάταξη, κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 2.5 της Σύμβασης περί Ναυτικής Εργασίας (MLC) του 2006.

---

<sup>39</sup> Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2007

<sup>40</sup> [www.lodestar-marine.com/.../Lodestar\\_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά](http://www.lodestar-marine.com/.../Lodestar_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά) , p. 9 -23

- Αναγκαία έξοδα που προέκυψαν λόγω οποιασδήποτε νόμιμης υποχρέωσης ή διαταγής που εκδόθηκε από κυβερνητική αρχή ή υπηρεσία σε σχέση με Ναυτικό ο οποίος απουσιάζει από το Ασφαλισμένο Πλοίο άνευ αδείας, εφόσον τα έξοδα αυτά δεν μπορούν να ανακτηθούν από τον εν λόγω Ναυτικό.
- Αναγκαία έξοδα που προέκυψαν εξαιτίας της αποστολής στο εξωτερικό αντικαταστάτη Ναυτικού λόγω τραυματισμού, ασθένειας, θανάτου ή απουσίας άνευ αδείας του Ναυτικού.
- Ευθύνη προς οποιονδήποτε Ναυτικό για μισθούς ή αποζημίωση λόγω απώλειας της εργασίας του κατόπιν πραγματικής, τεκμαρτής ή συμβιβαστικής ολικής ζημίας του Ασφαλισμένου Πλοίου.
- **Ευθύνη έναντι άλλων Προσώπων εκτός των Ναυτικών**
  - Ευθύνη για αποζημίωση ή επανόρθωση ζημιών λόγω απώλειας ζωής, τραυματισμού ή ασθένειας.
  - Ευθύνη για έξοδα νοσοκομειακής και φαρμακευτικής περίθαλψης και δευτερεύοντα έξοδα τα οποία προέκυψαν αναγκαία λόγω τραυματισμού ή ασθένειας, συμπεριλαμβανομένων των διευθετήσεων για την κηδεία και τον επαναπατρισμό της σωρού του αποβιώσαντος.
  - Ευθύνη για συντήρηση και επαναπατρισμό οποιουδήποτε Προσώπου λόγω τραυματισμού ή ασθένειας.
- **Προσωπικά αντικείμενα**
  - Ευθύνη για αποζημίωση ή επανόρθωση ζημιών λόγω απώλειας ή βλάβης προσωπικών αντικειμένων που ανήκουν σε οποιοδήποτε Πρόσωπο που επιβαίνει στο Ασφαλισμένο Πλοίο.
- **Έξοδα Παρέκκλισης**
  - Έξοδα για καύσιμα, ασφάλιση, εφοδιασμό, μισθούς και λιμενικά έξοδα που προέκυψαν αναγκαία λόγω παρέκκλισης του Ασφαλισμένου Πλοίου από τη συμφωνημένη πορεία, αποκλειστικά και μόνο για τους παρακάτω λόγους:
  - Εξασφάλιση φαρμακευτικής περίθαλψης για τραυματισμένο ή ασθενή Πρόσωπο που επιβαίνει στο Ασφαλισμένο Πλοίο.
  - Αναμονή αντικαταστάτη Ναυτικού ο οποίος απεβίωσε ή τραυματίστηκε ή ασθένησε.
  - Αποβίβαση λαθρεπιβατών, προσφύγων ή Προσώπων διασωθέντων στη θάλασσα.

- **Λαθρεπιβάτες, Πρόσφυγες και Πρόσωπα Διασωθέντα στη Θάλασσα**
  - Αναγκαία έξοδα, πέραν αυτών που καλύπτονται σε περίπτωση παρέκκλισης, τα οποία υπέστη ο Ασφαλισμένος:
  - Λόγω συμμόρφωσης με τις νόμιμες υποχρεώσεις του Ασφαλισμένου σε σχέση με λαθρεπιβάτες, πρόσφυγες ή Πρόσωπα διασωθέντα στη θάλασσα.
- **Επιθαλάσσια Αρωγή**
  - Ευθύνη σε τρίτο πρόσωπο επειδή έσωσε ή προσπάθησε να σώσει τη ζωή οποιουδήποτε Προσώπου το οποίο επέβαινε ή προήρχετο από το Ασφαλισμένο Πλοίο.
- **Καραντίνα**
  - Αναγκαία έξοδα που προέκυψαν σε σχέση με μέτρα τα οποία ελήφθησαν ειδικά για την εξάλειψη ή τον έλεγχο της έξαρσης μιας λοιμώδους ασθένειας επί του Ασφαλισμένου Πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων καραντίνας και απολύμανσης.
  - Αναγκαία έξοδα για καύσιμα, ασφάλιση, εφοδιασμό, μισθούς και λιμενικά έξοδα που προέκυψαν για την αντιμετώπιση της έξαρσης της επιδημίας.
- **Σύγκρουση**
  - Ευθύνη που προκύπτει από σύγκρουση μεταξύ του Ασφαλισμένου Πλοίου και οποιουδήποτε άλλου Πλοίου:
  - Ευθύνη για απώλεια ή ζημία σε οποιοδήποτε άλλο Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου, όπως ορίζεται παρακάτω:
  - Ένα τέταρτο ή οποιοδήποτε άλλο ποσοστό Ευθύνης το οποίο μπορεί να έχει συμφωνήσει ο Ασφαλιστής Εγγράφως.
  - Ευθύνη που υπερβαίνει το ποσό που μπορεί να ανακτηθεί σύμφωνα με το Ασφαλιστήριο (Hull) Σκάφους του Ασφαλισμένου Πλοίου αποκλειστικά και μόνο επειδή η Ευθύνη αυτή υπερβαίνει την ασφαλισμένη αξία του Ασφαλισμένου Πλοίου σύμφωνα με το Ασφαλιστήριο (Σώματος) Σκάφους
  - Όταν το άλλο Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου ανήκει στον Ασφαλισμένο, θα παρέχεται κάλυψη σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα με τον ίδιο τρόπο που θα παρεχόταν εάν το εν λόγω Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου ανήκε σε τρίτο πρόσωπο.
  - Ευθύνη για ασθένεια, τραυματισμό και θάνατο οποιουδήποτε Προσώπου που επιβαίνει στο άλλο Πλοίο.

- Ευθύνη για ζημιά που έγινε από το άλλο Πλοίο σε άλλο περιουσιακό στοιχείο, το οποίο όμως δεν είναι άλλο Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί άλλου Πλοίου.
- Ευθύνη για απομάκρυνση ναυαγίου, όπως αυτή μπορεί να καλύπτεται.
- Ευθύνη σε σχέση με Φορτίο ή άλλο περιουσιακό στοιχείο επί του Ασφαλισμένου Πλοίου, όπως αυτή μπορεί να καλύπτεται.
- Ευθύνη για ρύπανση, όπως αυτή μπορεί να καλύπτεται.
- **Ζημιά σε άλλα πλοία με άλλο τρόπο πέρα της επαφής (Non Contact)**
  - Ευθύνη για απώλεια ή ζημιά ή παραβίαση δικαιωμάτων σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου η οποία προκλήθηκε από το Ασφαλισμένο Πλοίο με άλλο τρόπο πέραν της σύγκρουσης.
  - Όταν το άλλο Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου ανήκει στον Ασφαλισμένο, θα παρέχεται κάλυψη σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα με τον ίδιο τρόπο που θα παρεχόταν εάν το εν λόγω Πλοίο, Φορτίο ή περιουσιακό στοιχείο επί του άλλου Πλοίου ανήκε σε τρίτο πρόσωπο.
- **Απώλεια ή Ζημιά σε Περιουσιακά Στοιχεία**
  - Ευθύνη για απώλεια ή ζημιά σε οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο, ή για παραβίαση οποιουδήποτε δικαιώματος σε σχέση με αυτό το περιουσιακό στοιχείο.
  - Σε περίπτωση όπου το περιουσιακό στοιχείο ανήκει στον Ασφαλισμένο, η κάλυψη θα παρέχεται σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα με τον ίδιο τρόπο που θα παρεχόταν εάν αυτό το περιουσιακό στοιχείο ανήκε σε τρίτον.
- **Ναυάγιο**
  - Ευθύνη για απομάκρυνση, ανέλκυση, φωτισμό ή σήμανση του ναυαγίου:
  - Του Ασφαλισμένου Πλοίου, Φορτίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου επί πλοίου ή το οποίο μεταφερόταν με το Ασφαλισμένο Πλοίο
  - Οποιοδήποτε άλλου Πλοίου, Φορτίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου επί πλοίου ή το οποίο μεταφερόταν με το άλλο Πλοίο.
- **Φορτίο**
  - Ευθύνη σε σχέση με Φορτίο το οποίο πρόκειται να μεταφερθεί ή μεταφέρεται ή έχει μεταφερθεί επί του Ασφαλισμένου Πλοίου ή με το Ασφαλισμένο Πλοίο ως εξής:

- Απώλεια, έλλειμμα ή ζημία ή άλλη ευθύνη σε σχέση με το Φορτίο η οποία δημιουργήθηκε λόγω των ακαταλληλότητας ή της αναξιοπλοΐας του Ασφαλισμένου Πλοίου ή λόγω παραβίασης εκ μέρους του Ασφαλισμένου, ή εκ μέρους οποιουδήποτε Προσώπου για την πράξη, αμέλεια ή αθέτηση του οποίου ο Ασφαλισμένος είναι νόμιμα υπεύθυνος, της υποχρέωσής του ή του καθήκοντός του ως θαλάσσιου μεταφορέα
- Επιπρόσθετα έξοδα πάνω και πέρα από τα συνήθη έξοδα του Ασφαλισμένου σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς (και μόνο εάν αυτά τα επιπρόσθετα έξοδα δεν είναι ανακτήσιμα από οποιοδήποτε άλλο μέρος ή δεν είναι ανακτήσιμα μέσω των εσόδων της πώλησης):
  - Εφόσον προέκυψαν κατά την εκφόρτωση ή διάθεση κατεστραμμένου ή άνευ αξίας Φορτίου, ή
  - Εφόσον προέκυψαν ως άμεση συνέπεια της παράλειψης ή άρνησης ενδιαφέροντος / συμφέροντα του Φορτίου να αποδεχθούν την παράδοση ή να παραλάβουν το Φορτίο το οποίο έχει μεταφερθεί με το Ασφαλισμένο Πλοίο.
  - Εάν το Φορτίο ανήκει στον Ασφαλισμένο, η κάλυψη παρέχεται σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα με τον ίδιο τρόπο που θα παρεχόταν εάν το Φορτίο ανήκε σε τρίτο.
- Ισχύουν οι κανόνες Hague – Visby εκτός αν έχει συμφωνηθεί άλλως.
- **Μη ανακτήσιμη Γενική Αβαρία**
  - Η αναλογία στη γενική αβαρία, διάσωση ή σε ειδικές επιβαρύνσεις, την οποία ο Ασφαλισμένος θα είχε δικαίωμα να απαιτήσει από τους ενδιαφερόμενους / συμφέροντα του Φορτίου ή από οποιοδήποτε άλλο μέρος, αλλά η οποία δεν είναι ανακτήσιμη αποκλειστικά λόγω παράβασης της σύμβασης μεταφοράς.
- **Η Αναλογία του Ασφαλισμένου Πλοίου σε Γενική Αβαρία**
  - Η αναλογία του Ασφαλισμένου Πλοίου σε γενική αβαρία, διάσωση ή ειδικές επιβαρύνσεις, η οποία δεν μπορεί να ανακτηθεί σύμφωνα με το Ασφαλιστήριο (Hull) Σκάφους του Ασφαλισμένου Πλοίου αποκλειστικά επειδή η συμμετοχή του Ασφαλισμένου Πλοίου υπολογίζεται σε αξία που υπερβαίνει την ασφαλισμένη αξία σύμφωνα με το Ασφαλιστήριο (Hull) Σκάφους.

- **Ρύπανση**

- Ευθύνη για πραγματική ή επαπειλούμενη απελευθέρωση ή διαφυγή πετρελαίου ή άλλης ουσίας από το Ασφαλισμένο Πλοίο ή άλλο Πλοίο ή περιουσιακό στοιχείο.
- Ευθύνη για μέτρα που λαμβάνονται ευλόγως και κυρίως προς αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της απελευθέρωσης ή διαφυγής πετρελαίου ή άλλης ουσίας από το Ασφαλισμένο Πλοίο ή άλλο Πλοίο ή περιουσιακό στοιχείο, μαζί με οποιαδήποτε Ευθύνη για απώλεια ή ζημία σε περιουσία η οποία προκλήθηκε από τα ληφθέντα μέτρα.
- Ευθύνη για μέτρα που λαμβάνονται ευλόγως μετά την απελευθέρωση ή διαφυγή πετρελαίου ή άλλης ουσίας από το Ασφαλισμένο Πλοίο ή άλλο Πλοίο ή περιουσιακό στοιχείο προκειμένου να αποφευχθεί ή να ελαχιστοποιηθεί η απώλεια, η ζημία ή η μόλυνση ή προκειμένου να καθαριστεί η ρύπανση, μαζί με οποιαδήποτε Ευθύνη για απώλεια ή ζημία σε περιουσία η οποία προκλήθηκε από τα ληφθέντα μέτρα.
- Ευθύνη ή έκτακτα έξοδα τα οποία προέκυψαν αναγκαία λόγω της συμμόρφωσης με οποιαδήποτε διαταγή που εκδόθηκε από οποιαδήποτε κυβερνητική υπηρεσία ή αρχή ή λόγω των μέτρων που ελήφθησαν από οποιαδήποτε κυβερνητική υπηρεσία ή αρχή προκειμένου να αποτραπεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, εκτός εάν είναι ανακτήσιμα σύμφωνα με το Ασφαλιστήριο (Hull) Σκάφους του Ασφαλισμένου Πλοίου.
- Ευθύνη σύμφωνα με τους όρους μίας σύμβασης ή συμφωνίας με οποιονδήποτε συμβαλλόμενο για την παροχή υπηρεσιών σε συνδυασμό με τις παραπάνω ρήτρες, μόνο όμως εάν ο Ασφαλιστής έχει εγκρίνει τους όρους Εγγράφως εκ των προτέρων.

- **Ειδική Αποζημίωση σε Διασώστες**

- Ευθύνη για πληρωμή ειδικής αποζημίωσης σε διασώστη του Ασφαλισμένου Πλοίου ως εξής:
  - Όταν η Ευθύνη επιβάλλεται στον Ασφαλισμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 14 της Διεθνούς Συνθήκης Διάσωσης, 1989
  - Όταν η Ευθύνη προκύπτει από τη συμφωνία διάσωσης των Lloyd's (Lloyd's Open Form) ή από άλλο τυποποιημένο έγγραφο συμφωνίας διάσωσης το οποίο έχει εγκριθεί από τον Ασφαλιστή.

- **Ρυμούλκηση του Πλοίου**

- Ευθύνη που προκύπτει από σύμβαση ρυμούλκησης του Ασφαλισμένου Πλοίου ως εξής:
  - Όταν η ρυμούλκηση του Ασφαλισμένου Πλοίου γίνεται με σκοπό την είσοδο ή έξοδο από ένα λιμάνι ή τον ελιγμό εντός του λιμανιού κατά τη συνήθη πορεία των εμπορικών συναλλαγών
  - Όταν το Ασφαλισμένο Πλοίο ρυμουλκείται τακτικά κατά τη συνήθη πορεία των κινήσεων αυτού συναλλαγών από λιμάνι σε λιμάνι ή από τόπο σε τόπο και αυτό έχει δηλωθεί Εγγράφως στον Ασφαλιστή
  - Σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη ρυμούλκηση, μόνο εάν, και στο μέτρο που η σύμβαση έχει καταρτιστεί επί του τυποποιημένου και μη τροποποιηθέντος εντύπου Towcon ή Towhire ή εάν η κάλυψη έχει συμφωνηθεί Εγγράφως από τον Ασφαλιστή πριν από την έναρξη μιας τέτοιας ρυμούλκησης.

- **Ρυμούλκηση από το Ασφαλισμένο Πλοίο**

- Ευθύνη που προκύπτει από τη ρυμούλκηση άλλου Πλοίου ή αντικειμένου από το Ασφαλισμένο Πλοίο.

- **Πρόστιμα**

- Πρόστιμα επί του Ασφαλισμένου Πλοίου ή για τα οποία ο Ασφαλισμένος είναι υπεύθυνος ή για τα οποία ο Ασφαλισμένος έχει αναλάβει την ευθύνη, κατόπιν προηγούμενης Έγγραφης συμφωνίας με τον Ασφαλιστή, σε σχέση με τα παρακάτω:
  - Παράδοση Φορτίου ελλιπούς ή πάνω από το κανονικό ή παράλειψη συμμόρφωσης με κανονισμούς σε σχέση με τη δήλωση των αγαθών ή τη διαχείριση των εγγράφων του Φορτίου.
  - Λαθρεμπόριο
  - Παράβαση οποιουδήποτε νόμου ή κανονισμών περί μετανάστευσης
  - Την πραγματική ή επαπειλούμενη τυχαία απελευθέρωση ή διαφυγή πετρελαίου ή άλλης ουσίας
  - Την ακούσια πράξη ή αμέλεια ενός Ναυτικού κατά τη διάρκεια της εργασιακής του σχέσης.

- **Νομικά και Άλλα Έξοδα**

1. Νομικά έξοδα και έξοδα διερεύνησης τα οποία υπέστη αναγκαία ο Ασφαλισμένος, και με βάση την προηγούμενη Έγγραφο έγκριση του Ασφαλιστή, σε σχέση με οποιαδήποτε Ευθύνη ή έξοδο που καλύπτεται από την ασφάλιση.
2. Αναγκαία έξοδα τα οποία υπέστη ο Ασφαλισμένος, και με βάση την προηγούμενη Έγγραφο έγκριση του Ασφαλιστή, για την υπεράσπιση του εαυτού του ή για την προστασία των συμφερόντων του ή των συμφερόντων του πληρώματος του Ασφαλισμένου Πλοίου κατά τη διεξαγωγή επίσημης διερεύνησης σε σχέση με την απώλεια ή τον θάνατο στα οποία εμπλέκεται το Ασφαλισμένο Πλοίο.
3. Έξοδα τα οποία υπέστη ο Ασφαλισμένος καθ' ολοκληρία κατόπιν εντολών του Ασφαλιστή και προς το συμφέρον του Ασφαλιστή.

Το Club έχει την υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης εφόσον η ζημιά δεν προήλθε από παράνομο ή ριψοκίνδυνο πλού, το πλοίο διατηρούσε την κλάση του και η απαίτηση δεν έχει παραγραφεί, ήτοι δεν έχει παρέλθει δωδεκάμηνο από το συμβάν κατά τη συνήθη πρακτική.

#### **4.5 “Omnibus Rule”**

Σημαντική παράμετρο αποτελεί η εφαρμογή του επονομαζόμενου “Omnibus Rule”, σύμφωνα με τον οποίο κάθε Club δύναται, κατά τη διακριτική του ευχέρεια, να καλύψει κινδύνους που δεν περιλαμβάνονται στους κανόνες του εφόσον οι κίνδυνοι είναι συναφείς με την εν γένει λειτουργία ενός πλοίου. Το Club εξετάζει κάθε τέτοιου είδους περίπτωση *ad hoc* δίχως να δεσμεύεται αναφορικά με απαιτήσεις του ιδίου ή άλλου μέλους του. Κατά συνέπεια, ο ως άνω κανόνας συνιστά την ουσιωδέστερη διαφορά μεταξύ του τρόπου λειτουργίας ενός Club, ως προς την ασφαλιστική κάλυψη των μελών του και του αντίστοιχου μια συνήθους ασφαλιστικής εταιρείας, στην οποία ο ασφαλιζόμενος δικαιούται αποζημιώσεως μόνο σε περίπτωση που ο κάποιος κίνδυνος που επήλθε είχε προβλεφθεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Η εφαρμογή του Omnibus Rule παρέχει στο Club ευελιξία και την ευχέρεια να κατευθύνει την επιχειρηματική δραστηριότητα των μελών του, μέσω των εκπροσώπων του Club παγκοσμίως, την συνδρομή και συμβουλή των οποίων αναζητούν τα μέλη. Ενδεχόμενη



αδυναμία των μελών του Club να παρακολουθήσουν τις σχετικές οδηγίες των εκπροσώπων του δίνουν το δικαίωμα στο Club να απορρίψει ολικά ή εν μέρει την σχετική απαίτηση<sup>41</sup>.

#### **4.6 Οριοθέτηση της P&I κάλυψης (Όροι-Περιορισμοί-Εξαιρέσεις)**

Γίνεται αντιληπτό ότι η κάλυψη από τα Clubs περιλαμβάνει ένα ιδιαίτερα μεγάλο εύρος κινδύνων. Κατά συνέπεια προκειμένου να λειτουργήσει ο θεσμός είναι εκ των ων ουκ άνευ η οριοθέτηση της ως άνω κάλυψης μέσω προαπαιτούμενων που τίθενται για την είσοδο του πλοιοκτήτη στο Club, επιφυλάξεων που διατυπώνονται εγγράφως από κάθε Club ανά ασφαλιζόμενο κίνδυνο, καθώς και γενικών περιορισμών και εξαιρέσεων που αποτελούν συνήθως κοινό τόπο και προαπαιτούμενων που τίθενται για να παρέχει το κάθε Club την επιθυμητή κάλυψη. Ενδεικτικά παρατίθενται κάτωθι ορισμένες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις:

- Τα προαπαιτούμενα για την είσοδο του πλοιοκτήτη στο Club όπως αναπτύχθηκαν σε προηγούμενη ενότητα
- Νηογνώμονας: Το ασφαλισμένο πλοίο παρακολουθείται και θα παρακολουθείται καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης από Νηογνώμονα (Classification Society) ο οποίος θα έχει εγκριθεί από τον ασφαλιστή. Ο ασφαλισμένος συμμορφώνεται και θα συμμορφώνεται καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης με τους κανονισμούς του Νηογνώμονα (Classification Society) και με οποιαδήποτε σύσταση ή απαίτηση εκδοθεί από αυτόν σύμφωνα με τους κανόνες του εντός της προθεσμίας ή των προθεσμιών που ορίζονται από τον Νηογνώμονα αυτόν. Ο ασφαλισμένος θα παρέχει οποτεδήποτε στον ασφαλιστή όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα του Νηογνώμονα που απαιτεί ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος εξουσιοδοτεί τον ασφαλιστή να επιθεωρεί κάθε πληροφορία και έγγραφο που τηρείται σε οποιονδήποτε Νηογνώμονα ο οποίος παρακολουθεί η παρακολουθούσε οποτεδήποτε το ασφαλισμένο πλοίο και όπου απαιτείται, θα εξουσιοδοτεί τον Νηογνώμονα να διαθέτει αυτές τις πληροφορίες στον ασφαλιστή.
- Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας: Το ασφαλισμένο πλοίο συμμορφώνεται και θα συμμορφώνεται καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης με όλες τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας του ασφαλισμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έχουν σχέση με την κατασκευή, κατάσταση, επάνδρωση πληρώματος και εξοπλισμού του ασφαλισμένου πλοίου. Ο ασφαλισμένος έχει στην κατοχή του και θα διατηρεί καθ'

---

<sup>41</sup> Edgar Gold, *Gard Handbook on P&I Insurance*, 5th ed., 2002, p.22

όλη την περίοδο ασφάλισης κάθε έγκυρο νόμιμο πιστοποιητικό που απαιτείται και εκδίδεται από ή εκ μέρους του κράτους σημαίας του ασφαλισμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων σε σχέση με τους κωδικούς ISM και ISPS.

- Τήρηση του Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM): Στις περιπτώσεις όπου το ασφαλισμένο πλοίο απαιτείται εκ του νόμου να συμμορφώνεται με τον κώδικα ISM:
  - Το ασφαλισμένο πλοίο έχει και θα διατηρεί καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης ένα έγκυρο Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management Certificate)
  - Ο ασφαλισμένος, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του ασφαλισμένου πλοίου έχει και θα διατηρεί καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης ένα έγκυρο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance)
  - Ο ασφαλισμένος έχει εγκαταστήσει και θα διατηρεί και λειτουργεί καθ' όλη την περίοδο ασφάλισης ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας σύμφωνα με τον κώδικα ISM.

Επιπροσθέτως, είναι σύνηθες να απαντώνται στα rule books των Clubs ως γενικές ρήτρες και εξαιρέσεις οι κάτωθι ενδεικτικώς απαριθμούμενες περιπτώσεις που δεν θα αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω σχολιασμού στο πλαίσιο του παρόντος εγχειρήματος:

- Γενικές όροι - ρήτρες<sup>42</sup>:
  - 1.Παροχή Πληροφοριών από τον Ασφαλισμένο, 2.Ασφαλιζόμενη Αξία του Ασφαλισμένου Πλοίου 3.Υποχρέωση Αποτροπής ή Ελαχιστοποίησης της ζημίας (Sue and Labour), 4.Κοινοί Ασφαλισμένοι και Συνασφαλισμένοι, 5.Ασφάλιστρο, 6.Λήξη της Ασφάλισης, 7.Λήξη της Κάλυψης, 8.Απαγόρευση παραίτησης, 9.Απαγορευση εκχώρησης, 10.Ειδοποίηση, 11.Διαφορές και διενέξεις.
- Εξαιρέσεις περιορισμοί<sup>43</sup>:
  - 1.Η&Μ Ασφάλιση, 2.Time Bar, 3.Διπλή Ασφάλιση, 4.Απώλεια ή Ζημιά στο Ασφαλισμένο Σκάφος και τον Εξοπλισμό, 5.Εμπορικές Απώλειες, 6.Παράλειψη περί Οικονομικών Θεμάτων και Απάτη, 6.Παράνομο και Απερίσκεπτο Εμπόριο, 7.Ασθένεια που συνδέεται με την εργασία και Σωρευτικός Τραυματισμός, 8.Πρόσθετες ή Παραδειγματικές Τιμωρίες, 9.Πυρηνικοί Κίνδυνοι, 10.Κίνδυνοι

<sup>42</sup> [www.lodestar-marine.com/.../Lodestar\\_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά](http://www.lodestar-marine.com/.../Lodestar_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά), σελ.5

<sup>43</sup> [www.aigaion.gr/.../AIGAION\\_P\\_I\\_RULE...](http://www.aigaion.gr/.../AIGAION_P_I_RULE...) Σελ.3

Πολέμου, 11.Γενικές Εξαιρέσεις, 12.Electronic Date Recognition, 13. Επίθεση στον Κυβερνοχώρο, 14. Αποζημιώσεις και Συμβατικές Υποχρεώσεις, 15.Διακριτές Ευθύνες των Ασφαλιστών, 16.Ρήτρα Εξαίρεσης Ρύπανσης από Πετρέλαιο των Η.Π.Α., 17.Αλιευτικά Σκάφη και Σκάφη Επεξεργασίας Αλιευμάτων, 18.Πυρηνικά Καύσιμα ή Ραδιενεργές Ουσίες, 19.Επιστροφή Ασφαλιστρών λόγω Παροπλισμού, 20.Ο Ασφαλιζόμενος ως Συνετός Ανασφάλιστος, 21.Επιβατηγά και Οχηματαγωγά Πλοία, 22.Ευθύνη Αναδόχων

#### **4.7 Πληρωμή της απαίτησης - Ο Κανόνας “Pay to be paid”**

Στην περίπτωση διατύπωσης μια απαίτησης (Claim) προβλέπεται ένας ολόκληρος μηχανισμός διαχείρισης της απαίτησης που οδηγεί στην πληρωμή του πλοιοκτήτη. Κατά συνέπεια απασχολούνται από τα Clubs επαγγελματίες διαφόρων ειδικοτήτων εμπειρογνώμονες, τεχνικοί, ερευνητές, νομικοί, ναυτικοί κλπ., για την αξιολόγηση και διεκπεραίωση της απαίτησης, οι οποίοι αναφέρονται τόσο στο Club, όσο και στον πλοιοκτήτη<sup>44</sup>. Πρακτικά, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ιδιαιτέρως δε όταν πρόκειται για υψηλές απαιτήσεις, τη διαχείριση της υπόθεσης αναλαμβάνει εξ αρχής το Club παρέχοντας στο μέλος του τεχνική και νομική συνδρομή και πάσης φύσεως συμβουλευτική υποστήριξη, προκειμένου να επιτευχθεί η κατά το δυνατόν πλέον ευνοϊκή για το μέλος διευθέτηση της απαίτησης που έχει προκύψει προς όφελος του πλοιοκτήτη και των λοιπών μελών. Η πρακτική αυτή εξηγεί και από λειτουργικής πλευράς την υποχρέωση άμεσης ενημέρωσης του Club από τον ιδιοκτήτη. Εκτός της υποχρέωσης αυτής, ο πλοιοκτήτης οφείλει επίσης να ζητεί την έγγραφη προηγούμενη συγκατάθεση του Club προτού προχωρήσει σε οποιαδήποτε παραδοχή και ανάληψη ευθύνης άλλως το Club δεν πρόκειται να προχωρήσει σε πληρωμή της απαίτησης<sup>45</sup>.

Η τήρηση των παραπάνω υποχρεώσεων είναι μείζονος σημασίας για τη λειτουργία της P&I κάλυψης και ολοκληρώνεται με την καταβολή του ποσού της απαίτησης από τον πλοιοκτήτη<sup>46</sup>, σύμφωνα με τον κανόνα “pay to be paid” ή αλλιώς “payment first”, που ισχύει σε όλα τα Clubs και βάσει του οποίου προϋπόθεση της καταβολής της απαίτησης από το Club, είναι το μέλος να έχει πρώτα καταβάλει οτιδήποτε έχει επιδικασθεί ή έχει διακανονιστεί με τον προβάλλοντα την απαίτηση. Απόρροια της πρακτικής αυτής ή οποία διατυπώνεται και

<sup>44</sup> Christopher Hill, Bill Robertson, Steven Hazelwood “Practical Guides Introduction to P&I, 2<sup>nd</sup> ed., LLP, London, 1996., σελ. 112

<sup>45</sup> Ibid, σελ. 117

<sup>46</sup> S. Hodges, Law of Marine Insurance, London, 1996, σελ. 323-326

με τη μορφή ρήτρας μεταξύ μέλους και Club, είναι ότι ο τρίτος έχων την αξίωση δύναται να στραφεί ευθέως μόνο κατά του πλοιοκτήτη – μέλους και όχι κατά του του Club. Κατά συνέπεια, ακόμα και σε περίπτωση αφερεγγυότητας μέλους ο τρίτος δεν έχει δικαίωμα να στραφεί ευθέως με αγωγή κατά του Club, ήτοι η ευθύνη μέλους και Club δεν είναι εις ολόκληρόν.

Η ισχύς του κανόνα στην Αγγλία είναι απόλυτη και διόλου τυχαία αποτελεί, με τη χρήση ρήτρας παρέκτασης στις συμφωνίες μεταξύ των Clubs και των πλοιοκτητών-μελών, και τον συνήθη τόπο επίλυσης της συντριπτικής πλειοψηφίας των διαφορών που ανακύπτουν και αφορούν τις σχετικές αξιώσεις. Ήδη όμως από το 1930 ισχύει η Third Parties (Rights Against Insurers) Act όπως τροποποιήθηκε στο 2010, βάσει της οποίας προβλέπεται ότι σε περίπτωση αφερεγγυότητας του ασφαλιζόμενου, ο δικαιούχος αποζημίωσης μπορεί να στραφεί ευθέως κατά της ασφαλιστικής εταιρείας, χωρίς να απαιτείται η προηγούμενη αγωγή κατά του ασφαλισμένου και η επ' αυτής έκδοση θετικής δικαστικής απόφασης.

Πάρα ταύτα, η Βουλή των Λόρδων (House of Lords) δέχθηκε σε δύο πανομοιότυπες περιπτώσεις<sup>47</sup>, ότι το Club, έχει δικαίωμα να αρνηθεί την καταβολή της αποζημίωσης στον τρίτο ζημιωθέντα, προς επιβεβαίωση του κανόνα “pay to be paid”, δεδομένου ότι το υπόχρεο μέλος δεν έχει δικαιώματα έναντι του Club πριν προχωρήσει το ίδιο το μέλος σε καταβολή προς τον ζημιωθέντα. Κατά συνέπεια δεν πρόκειται για τριμερή σχέση ώστε να έχει βάσει της ως άνω νομοθεσίας δικαίωμα ευθείας αγωγή κατά του Club, προς ικανοποίηση της αξίωσης του. Στην πράξη σε ένα σημαντικό αριθμό περιπτώσεων, τα Clubs αποζημιώνουν απευθείας τον ζημιωθέντα είτε γιατί έχει υπάρξει σχετική πρόβλεψη στη συμφωνία με τον πλοιοκτήτη, είτε σε περίπτωση ανάληψης της ευθύνης με σχετική επιστολή (Letter of Undertaking). Τέλος κάμψη του κανόνα διαπιστώνεται και σε κάποιες περιπτώσεις θεσμοθετημένες από διεθνείς συμβάσεις όπως International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC 1992, HNS Convention, Bunkers Convention, Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea 2002 (PAL) και Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007<sup>48</sup>. Σημειώνεται ότι τα Clubs δεν έχουν δεχθεί κανόνα εθνικού δικαίου, βάσει του οποίου προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης ευθείας αγωγής στα Clubs<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> The Fanti & The Padre Island (1987) 2 Lloyd’s Rep 299, appeal (1989)1 Lloyd’s rep 239,CA, (1990) 2 Lloyd’s Rep 191, HL.

<sup>48</sup> Aggeliki Gerouki, “Is direct action against insurers allowed”, 2016

<http://www.allaboutshipping.co.uk/2016/11/11/is-direct-action-against-insurers-allowed/>

<sup>49</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ.23-25

## 5. P&I Clubs και Δίκαιο της Ε.Ε.

---

### **5.1 Η Κάμψη του Κανόνα “pay to be paid” από το ΔΕΕ**

#### **5.1.1 Ιστορικό της Υπόθεσης και Προδικαστικό Ερώτημα**

Η εφαρμογή του ως άνω κανόνα νευραλγικής σημασίας για τη λειτουργία των Clubs, φαίνεται να δοκιμάζεται από την πρόσφατη νομολογία του ΔΕΕ. Ειδικότερα με την από 13.07.2017 απόφαση<sup>50</sup> του στην υπόθεση C-368/16, με αντικείμενο την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Højesteret (Ανώτατο Δικαστήριο, Δανία), το Δικαστήριο εξέδωσε μια απόφαση που προκάλεσε ανησυχία και έντονες συζητήσεις μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Όσον αφορά το ιστορικό της κρινόμενης υπόθεσης, την άνοιξη του 2007, η Skåne Entreprenad Service AB, εταιρία σουηδικού δικαίου (στο εξής: Skåne Entreprenad), διενήργησε μεταφορά ζαχαρότευτλων προς εργοστάσιο ευρισκόμενο στο Nykøbing Falster (Δανία). Ένα τμήμα της εν λόγω μεταφοράς πραγματοποιήθηκε με πλοίο από το Assens στο Nakskov (Δανία). Για το εν λόγω ταξίδι, η Skåne Entreprenad ναύλωσε μια σειρά ρυμουλκών και φορτηγίδων, μεταξύ των οποίων το ρυμουλκό Sea Endeavour I, συνήψε δε σχετική σύμβαση ασφαλίσεως αστικής ευθύνης με την εταιρία Navigators Management.

Η σύμβαση ασφαλίσεως εμπεριείχε μεταξύ άλλων ρήτρα που όριζε εφαρμοστέο δίκαιο το δίκαιο της Αγγλίας και της Ουαλίας και ρήτρα παρέκτασης δικαιοδοσίας με αποκλειστική αρμοδιότητα των δικαστηρίων της Αγγλίας και της Ουαλίας. Τα ίδια προβλέπονται με ρητή αναφορά στην εφαρμογή της Marine Insurance Act του 1906, στους όρους της Navigators Management. Στις 24 Νοεμβρίου 2007, ενώ το ρυμουλκό Sea Endeavour I εκινείτο εντός του λιμένα του Assens, προκάλεσε ζημιές στην προβλήτα του. Οι διάδικοι της κύριας δίκης διαφωνούν επί του πώς ακριβώς προκλήθηκαν οι εν λόγω ζημιές και επί του ποιος είναι ο υπαίτιος των ζημιών. Η Skåne Entreprenad κηρύχθηκε στο μεταξύ σε πτώχευση, ο Assens Havn άσκησε απευθείας αγωγή κατά της Navigators Management, ήτοι του Club που κάλυπτε την αστική ευθύνη του φερόμενου ως υπαιτίου της ζημίας, ενώπιον του Søg Handelsretten (δικαστηρίου ναυτικών και εμπορικών διαφορών, Δανία), ζητώντας να υποχρεωθεί η δεύτερη αυτή εταιρία να του καταβάλει ποσό 1.310.536 κορωνών Δανίας (DKK) (περίπου €176.270 ευρώ) προς αποκατάσταση των εν λόγω ζημιών.

---

<sup>50</sup> ECLI:EU:C:2017:546, Assens Havn v Navigators Management (UK) Limited, CJEU <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d5f9984e649da44594b126f52031e3b93f.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4PaxyOe0?text=&docid=192701&pageIn dex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=608213>

Το εθνικό δικαστήριο παρέπεμψε την υπόθεση στο ΔΕΕ, υποβάλλοντας προδικαστικό ερώτημα, κατά πόσο έχει εφαρμογή το άρθρο 13, σημείο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 14, σημείο 2, στοιχείο α', του Κανονισμού Βρυξελλών 44/2001, με την έννοια ότι ζημιωθείς ο οποίος, κατά το εθνικό δίκαιο, μπορεί να ασκήσει απευθείας αγωγή κατά της εταιρίας που παρέχει ασφαλιστική κάλυψη στον υπαίτιο της ζημίας δεσμεύεται από ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας η οποία είχε συμφωνηθεί νομίμως μεταξύ του ασφαλιστή και του αντισυμβαλλομένου του, σύμφωνα με το άρθρο 13, σημείο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 14, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού.

Αφού έκρινε επί του ζητήματος της διεθνούς δικαιοδοσίας με ειδική διαδικασία, το ως άνω εθνικό δικαστήριο, με απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2014, απέρριψε την αγωγή λόγω ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας των δανικών δικαστηρίων, με την αιτιολογία ότι η ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας που είχε συναφθεί μεταξύ των συμβαλλομένων στη σύμβαση ασφαλίσεως ήταν αντιτάξιμη έναντι του ζημιωθέντος. Κατά της ως άνω αποφάσεως ο Assens Havn άσκησε αναίρεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Κατά το αιτούν δικαστήριο, το κύριο ζήτημα είναι αν ο Assens Havn, ο οποίος, δυνάμει του άρθρου 95, παράγραφος 2, του νόμου περί των συμβάσεων ασφαλίσεως, έχει δικαίωμα ασκήσεως αγωγής απευθείας κατά της ασφαλιστικής εταιρίας του υπαιτίου της ζημίας, δεσμεύεται από τη ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας που περιλαμβάνεται στη σύμβαση ασφαλίσεως μεταξύ των Skåne Entreprenad και Navigators Management, δυνάμει του άρθρου 13, σημείο 5, του κανονισμού 44/2001, ερμηνευόμενου σε συνδυασμό με το άρθρο 14, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, το Sø- og Handelsretten (δικαστήριο ναυτικών και εμπορικών διαφορών) ορθώς απέρριψε την αγωγή που άσκησε ο Assens Havn.

Το αιτούν δικαστήριο σημειώνει ότι, καταρχήν, σύμφωνα με το δανικό δίκαιο, ο ζημιωθείς δεν μπορεί να εναγάγει ευθέως την εταιρία που παρέχει ασφαλιστική κάλυψη στον υπαίτιο ζημίας· ωστόσο, το άρθρο 95 του νόμου περί των συμβάσεων ασφαλίσεως παρέχει τη δυνατότητα ασκήσεως τέτοιας αγωγής όταν, για παράδειγμα, ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή έχει κηρυχθεί σε πτώχευση, όπως συνέβη στην υπό κρίση υπόθεση. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Højesteret (Ανώτατο Δικαστήριο, Δανία) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα.

### **5.1.2 Η κρίση του ΔΕΕ**

Με το τμήμα 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού 44/2001 καθιερώνεται ένα αυτοτελές σύστημα κατανομής της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων σε υποθέσεις ασφαλίσεων<sup>51</sup>. Οι αγωγές που αφορούν υποθέσεις ασφαλίσεων, καθώς εργαζομένων και καταναλωτών χαρακτηρίζονται από μια ανισορροπία μεταξύ των διαδίκων<sup>52</sup>, λόγω της αναγνωρισμένης αδυναμίας του ενός μέρους, ανισορροπία την οποία οι κανόνες του άρθρου 8 του τμήματος 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού 44/2001 αποσκοπούν να διορθώσουν προβλέποντας υπέρ του ασθενέστερου μέρους κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας οι οποίοι είναι ευνοϊκότεροι για τα συμφέροντά του σε σχέση προς τους γενικούς κανόνες<sup>53</sup>. Ειδικότερα, οι εν λόγω διατάξεις διευκολύνουν τη θέση του θύματος ζημίας καλυπτόμενης από ασφάλιση παρέχοντάς του τη δυνατότητα να εναγάγει τον εμπλεκόμενο ασφαλιστή ιδίως ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου συνέβη το ζημιωγόνο γεγονός, υπό την προϋπόθεση ότι το εθνικό δίκαιο προβλέπει μια τέτοια ευθεία αγωγή, όπως προκύπτει στην προκειμένη περίπτωση από την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου.

Όσον αφορά κατά πόσο μπορεί να αντιταχθεί μια σύμβαση παρέκτασης δικαιοδοσίας έναντι του ζημιωθέντος, είναι, αφενός, σαφές ότι, κατά το άρθρο 13, σημείο 5, του κανονισμού 44/2001, σε συνδυασμό με το άρθρο 14, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού, είναι δυνατή η παρέκκλιση με μια τέτοια σύμβαση από τις διατάξεις του τμήματος 3 του εν λόγω κανονισμού, ιδίως σε περίπτωση συμβάσεων ασφαλίσεως που καλύπτουν κάθε ευθύνη προκύπτουσα από τη χρήση ή την εκμετάλλευση πλοίων. Αφετέρου, δεν αμφισβητείται ότι το άρθρο 11, παράγραφος 2, του κανονισμού 44/2001, που καθιστά εφαρμοστές τις διατάξεις των άρθρων 8, 9 και 10 του κανονισμού αυτού σε περίπτωση ευθείας αγωγής εκ μέρους του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή, δεν αφορά τα άρθρα 13 και 14 του εν λόγω κανονισμού και, επομένως, τις συμβάσεις παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας. Κατά συνέπεια, από την οικονομία των διατάξεων του τμήματος 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού 44/2001 το ΔΕΕ έκρινε ότι δεν προκύπτει πως μια σύμβαση παρεκτάσεως δικαιοδοσίας είναι αντιτάξιμη έναντι του ζημιωθέντος. Συναφώς, το Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να κρίνει ότι, σε υποθέσεις ασφαλίσεως, η παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τα όρια που θέτει ο σκοπός της προστασίας

---

<sup>51</sup> Société financière et industrielle du Peloux, C-112/03, Απόφαση 12/05/2005, EU:C:2005:280, σκέψη 29

<sup>52</sup> GIE Réunion européenne κ.λπ., C-77/04, Απόφαση 26/05/2005, EU:C:2005:327, σκέψη 22

<sup>53</sup> Vorarlberger Gebietskrankenkasse, C-347/08, Απόφαση 17/09/2009, EU:C:2009:561, σκέψη 40

του οικονομικώς ασθενέστερου<sup>54</sup>. Έτσι, το άρθρο 13 του κανονισμού 44/2001 απαριθμεί κατά τρόπο περιοριστικό τις περιπτώσεις στις οποίες τα μέρη μπορούν να παρεκκλίνουν από τους κανόνες του τμήματος 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού αυτού.

Επιπλέον, κατά το άρθρο 23, παράγραφος 5, του εν λόγω κανονισμού, οι συμφωνίες περί απονομής διεθνούς δικαιοδοσίας δεν παράγουν αποτελέσματα εάν είναι αντίθετες προς τις διατάξεις του άρθρου 13. Από τις διατάξεις αυτές συνάγεται ότι ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει ένα σύστημα στο πλαίσιο του οποίου οι παρεκκλίσεις από τους κανόνες περί δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεως πρέπει να ερμηνεύονται στενά<sup>55</sup>. Επισημαίνεται δε ότι η κατάσταση του τρίτου ο οποίος υπέστη ζημία καλυπτόμενη από ασφάλιση είναι ακόμη πιο απομακρυσμένη από τη συμβατική σχέση που προβλέπει ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας σε σύγκριση με την κατάσταση του ασφαλισμένου δικαιούχου που δεν έχει συναινέσει ρητώς σε αυτήν και έχει ήδη κριθεί νομολογιακά από το ΔΕΕ.

Συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι μια ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας συμφωνηθείσα μεταξύ του ασφαλιστή και του αντισυμβαλλομένου του δεν μπορεί να αντιταχθεί σε ζημιωθέντα που υπέστη ζημία καλυπτόμενη από ασφάλιση και ο οποίος επιθυμεί να εναγάγει απευθείας τον ασφαλιστή ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου συνέβη το ζημιολόγο γεγονός, ή ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του<sup>56</sup>. Η επέκταση στους ζημιωθέντες του επαχθούς αποτελέσματος ρήτρας παρεκτάσεως δικαιοδοσίας στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 13 και 14 του κανονισμού 44/2001 μπορεί να θίξει τον σκοπό τον οποίο επιδιώκει το τμήμα 3 του κεφαλαίου II του εν λόγω κανονισμού, ήτοι την προστασία του οικονομικώς ασθενέστερου μέρους<sup>57</sup>.

### **5.1.3 Οι συνέπειες της απόφασης στη λειτουργία των Clubs**

Όπως ήταν αναμενόμενο, η απόφαση αυτή έχει δυνητικά ευρείες συνέπειες για τους ασφαλιστές και τους αλληλασφαλιστές, οι οποίοι ενδέχεται να αντιμετωπίσουν αξιώσεις από άγνωστα συμβαλλόμενα μέρη σε άγνωστες δικαιοδοσίες (και υπόκεινται σε άγνωστους διαδικαστικούς κανόνες). Ειδικά όσον αφορά τα Clubs, οι κανόνες τους προβλέπουν συνήθως την επίλυση των διαφορών με διαιτησία και όχι ενώπιον των δικαστηρίων. Δεδομένου ότι η διαιτησία αποκλείεται ρητά από το πεδίο εφαρμογής των Βρυξελλών I, υπό τις συνθήκες

<sup>54</sup> Société financière et industrielle du Peloux, C-112/03, Απόφαση 12/05/2005, EU:C:2005:280, σκέψη 31

<sup>55</sup> Ibid

<sup>56</sup> FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, Απόφασή 13/12/2007, EU:C:2007:792, σκέψη 31)

<sup>57</sup>, Vorarlberger Gebietskrankenkasse, C-347/08, Απόφαση 17/09/2009 EU:C:2009:561, σκέψη 40



αυτές, εναπόκειται στο δικαστήριο όπου έχει ασκηθεί η άμεση προσφυγή να αποφασίσει (ανεξάρτητα από τις Βρυξέλλες I) εάν θα αναστείλει την προσφυγή υπέρ του συμφωνηθέντος τόπου διαιτησίας. Συνεπώς, παραμένει να διαπιστωθεί κατά πόσον έχουν ανοίξει τα στεγανά για την αύξηση των άμεσων αγωγών κατά των Clubs<sup>58</sup> στις χώρες μέλη της Ε.Ε..

Σε αυτό το πλαίσιο χρήζουν επισήμανσης δύο πρόσφατες υψηλού προφίλ δικαστικές υποθέσεις που αφορούν την ευθεία αγωγή κατά των Clubs. Στην πρώτη, την υπόθεση Yusuf Cerpioglu, το αγγλικό High Court επιβεβαίωσε την απαγόρευση των ναυλωτών του σκάφους να ασκήσει ευθεία αγωγή στην Τουρκία κατά του Club και αποφάσισε ότι η σύμβαση έχει προτεραιότητα, ήτοι ένας τρίτος που ασκεί απευθείας αγωγή κατά ασφαλιστή δεσμεύεται από τη συμφωνία περί δικαιοδοσίας μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Η απόφαση αυτή διευκόλυνε τα Clubs και τις ασφαλιστικές εταιρείες να αντιμετωπίζουν την απευθείας διατύπωση απαιτήσεων και την άσκηση αγωγών από τρίτους για την άσκηση αγωγών ζητώντας δικαστική συνδρομή για την εφαρμογή του αγγλικού δικαίου και της ρήτρας παρέκτασης. Αντίθετα, στην πασίγνωστη περίπτωση της καταστροφής από την πετρελαιοκηλίδα του Prestige το 2002, το Ανώτατο Δικαστήριο της Ισπανίας τον Ιανουάριο του 2016<sup>59</sup>, έκρινε επιτρεπτή την ευθεία αγωγή κατά του Club, καίτοι οι κανόνες του Club προέβλεπαν την υπαγωγή της διαφοράς σε διαιτησία<sup>60</sup>.

Τέλος, με δεδομένη την απόφαση Ηνωμένου Βασιλείου να εξέλθει της Ε.Ε. παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και η συμφωνία στην οποία θα καταλήξει με την Ε.Ε. ως προς τα ισχύοντα στις μεταξύ τους σχέσεις καθώς και όσον αφορά την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης και των αποφάσεων του ΔΕΕ.

## **5.2 Η πρακτική των P&I Clubs υπό το πρίσμα του Δικαίου Ανταγωνισμού της Ε.Ε.**

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής ΣΛΕΕ) κηρύσσει ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορευμένες όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν σαν αντικείμενο ή σαν αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη

<sup>58</sup> <http://legalnews.be/en/civil-law/insurance-law/direct-actions-against-insurers-floodgates-now-open-hfw/>

<sup>59</sup> <http://www.aida.org.uk/pdf/Direct%20Action%20against%20Civil%20Liability%20Insurers%20under%20the%20New%20Spanish%20Navigation%20Act.pdf>

<sup>60</sup> <http://www.allaboutshipping.co.uk/2016/11/11/is-direct-action-against-insurers-allowed/>

νόθευση του ανταγωνισμού μέσα στην κοινή αγορά και ιδίως εκείνες που συνίστανται: (α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής· (β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων· (γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού· (δ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικών συναλλασσόμενων· και (ε) στην εξάρτηση της σύναψης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσόμενων, πρόσθετων παροχών που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

Σύμφωνα όμως με την παράγραφο 3 του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ<sup>61</sup>, η Επιτροπή μπορεί να κηρύξει ανεφάρμοστες τις παραπάνω διατάξεις, σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων επιχειρήσεων και σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών υπό τους εξής όρους: ότι συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου προς όφελος των καταναλωτών· ότι δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών· και ότι δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών προϊόντων. Με βάση τον Κανονισμό 1/2003, οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, οι οποίες υπάγονται στο άρθρο 101§1 της ΣΛΕΕ και πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 101§3 της ΣΛΕΕ δεν απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης. Οι προϋποθέσεις αυτές, όμως, δύναται να ελεγχθούν ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό δίκτυο του ανταγωνισμού<sup>62</sup>, ενώ η πλούσια νομολογία του πρώην ΔΕΚ, νυν ΔΕΕ, έχουν ερμηνεύσει τους ως άνω κανόνες δικαίου κατά τρόπο ουσιαστικό και συγκεκριμένο διαμορφώνοντας το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο σε πολλούς τομείς της βιομηχανίας.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ως άνω νομολογία<sup>63</sup> τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά της ασφάλισης δεν δικαιολογούν την εξαίρεση της από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού, συνεκτιμώνται όμως προκειμένου να χορηγηθεί εξαίρεση από την Επιτροπή. Συνακόλουθα, τυχόν συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές στον τομέα της ασφάλισης, μήδε της θαλάσσιας ασφάλισης εξαιρουμένης, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρ. 101

---

<sup>61</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=EL>

<sup>62</sup> [www.europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/5/15/03/](http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/5/15/03/)

<sup>63</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999D0329&from=EN>

ΣΛΕΕ. Εν προκειμένω, τα Clubs ως αλληλασφαλιστικές μη κερδοσκοπικές ενώσεις ανταγωνίζονται τόσο μεταξύ τους όσο και με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της P&I ασφάλισης<sup>64</sup> και από πλευράς ενωσιακού δικαίου ανταγωνισμού, λογίζονται ως επιχειρήσεις, συνεπώς οι μεταξύ των συμφωνίες και πρακτικές *prima facie* είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών εντός της εσωτερικής αγοράς και κατ' αρχάς εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 101§1 ΣΛΕΕ.

### **5.2.1 Η Προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής**

Ιστορικά η ενασχόληση της Επιτροπής με την λειτουργία των Clubs άρχεται με την κοινοποίηση της Pooling Agreement στην Επιτροπή το 1981, οπότε και χορηγήθηκε απαλλαγή η οποία έληξε το 1995. Μετά από καταγγελία του ναυτιλιακού οργανισμού Greek Shipping Cooperation Committee, η Επιτροπή κοινοποίησε στο IG αιτιάσεις θεωρώντας ότι οι ως άνω συμφωνίες παραβίαζαν τους ενωσιακούς κανόνες ανταγωνισμού, που οδήγησαν στην τροποποίηση των συμφωνιών από το IG. Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο διαμοιρασμός των απαιτήσεων μεταξύ των μελών βάσει της Pooling Agreement μπορεί να φτάσει τα 7.75 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Το σχετικό όριο μέχρι και τον Φεβρουάριο του 1998 άγγιζε τα 18 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, το οποίο αντιστοιχούσε στο 20% της μέγιστης ευθύνης σύμφωνα με την International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976<sup>65</sup>. Η Επιτροπή έκρινε ότι το όριο αυτό αντίκειται στο άρθρο 101 της ΣΛΕΕ, εμποδίζοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ των ενώσεων για περιπτώσεις κάλυψης μικρότερων ποσών για της οποίες υπήρχε μεγάλη ζήτηση. Κρίθηκε επίσης ότι το υψηλό ως άνω όριο κάλυψης παραβίαζε και την διάταξη του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και συνιστούσε κατάχρηση της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης των Clubs καθώς περιόριζε την διαθέσιμη ασφαλιστική κάλυψη σε εύρος, εις βάρος των καταναλωτών. Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με το κανονιστικό πλαίσιο, τα Clubs συμφώνησαν τη μείωση του ελάχιστου κοινού επιπέδου κάλυψης σε 4,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ περίπου και τροποποιήθηκε αντίστοιχα η Pooling Agreement, ώστε να επιτρέπεται Clubs εκτός των ορίων της συμφωνίας να παράσχουν υψηλότερα επίπεδα κάλυψης από το ελάχιστο κοινό επίπεδο προκειμένου να λειτουργεί ο μεταξύ τους ανταγωνισμός αλλά και να έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν μεμονωμένα χαμηλότερα επίπεδα κάλυψης.

---

<sup>64</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ. 25

<sup>65</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

Επιπροσθέτως, στην συμφωνία εμπεριέχονταν και άλλοι όροι, μη σχετιζόμενοι με τα ως άνω όρια και τον διαμοιρασμό των απαιτήσεων, οι οποίοι αποτέλεσαν επίσης αντικείμενο έρευνας της Επιτροπής. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι κανόνες εισαγωγής στα Clubs, οι οποίοι αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα και διατάξεις η υποχρεωτική τήρηση των οποίων αποτελούσε προαπαιτούμενο, προκειμένου η ένωση να είναι σε θέση να προσφέρει αντασφάλιση σε τρίτους είτε επρόκειτο για κάποιο Club είτε για ασφαλιστή. Οι διατάξεις αυτές με τους όρους που προέβλεπαν έδιναν το περιθώριο διάκρισης υπέρ ορισμένων ασφαλιστών με αποτέλεσμα στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις διαπιστώσεις της Επιτροπής να προχωρήσει το IG σε σχετική τροποποίηση της συμφωνίας και σε θέσπιση αντικειμενικών κριτηρίων.

Εκτός από την Pooling Agreement και η IGA προέβλεπε κανόνες περιοριστικούς του ανταγωνισμού μεταξύ των Clubs, ως προς τις υποβαλλόμενες στους πλοιοκτήτες προσφορές. Το IG μερίμνησε για την τροποποίηση των σχετικών διαδικασιών και είναι από το 1999 είναι δυνατή, τόσο η χρέωση των εξόδων του Club ξεχωριστά, όσο και η κάλυψη τους από τα έσοδα που προκύπτουν από τις διενεργούμενες επενδύσεις των αποθεματικών τους. Η αλλαγές επί της διαδικασίας διευκολύνουν την εισαγωγή νέων Clubs στην αγορά, μέσω της παροχής χαμηλών προσφορών προς τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι επίσης ωφελούνται καθώς δεν υποχρεούνται στην καταβολή υψηλών προκαταβολών για την εισαγωγή τους σε ένα Club.

### **5.2.2 Αποκρυστάλλωση του Θεσμικού Πλαισίου**

Στις συμφωνίες διαμοιρασμού απαιτήσεων είθισται τα μέλη να αποφασίζουν από κοινού τουλάχιστον τους όρους των συμβολαίων και το επίπεδο της προσφερόμενης κάλυψης. Η συμφωνία όμως αυτή δεν τους επιτρέπει να προσφέρουν διαφορετικά ασφαλιστικά προϊόντα<sup>66</sup>. Εφόσον δε ο διαμοιρασμός είναι αναγκαίος για να είναι σε θέση τα μέλη να προσφέρουν το είδος ασφάλισης το οποίο δε θα ήταν σε θέση να προσφέρουν από μόνα τους, η ως άνω συμφωνία δε λογίζεται ότι καταστρατηγεί τον ανταγωνισμό. Η λογική είναι ότι εφόσον κάθε μέλος μεμονωμένα δεν είναι σε θέση να καλύψει τον κίνδυνο που καλύπτεται βάσει της συμφωνίας κοινοπρακτικά, τα μέλη δεν αποτελούν πραγματικούς ή εν δυνάμει ανταγωνιστές και δεν περιορίζεται ο μεταξύ τους ανταγωνισμός. Τουναντίον, ο επιμερισμός των απαιτήσεων μεταξύ των μελών ενδεχομένως λειτουργεί προς ενίσχυση του

---

<sup>66</sup>Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ.

μεταξύ τους ανταγωνισμού δίδοντας την ευκαιρία σε φορείς που δε είναι σε θέση να προσφέρουν κάλυψη διαφόρων κινδύνων να αναλαμβάνουν πλέον την κάλυψη συμπράττοντας άλλους φορείς. Συνακόλουθα, εφόσον ο επιμερισμός δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του αρθρ. 101§1 ΣΛΕΕ, δεν απαγορεύονται prima facie τυχόν περιορισμοί που προβλέπονται προκειμένου να καταστεί η συμφωνία λειτουργική.

Σε αυτό το πνεύμα κινήθηκε και η απόφαση της Επιτροπής το 1999<sup>67</sup>, κρίνοντας ότι η Pooling Agreement του IG αποτελεί τη μοναδική διαθέσιμη εναλλακτική για την παροχή επαρκούς κάλυψης με συνέπεια οι προβλεπόμενοι σε αυτήν περιορισμοί προς τα μέλη της να μην αντιβαίνουν στη διάταξη του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Βάσει αυτής παραδοχής θεωρήθηκε αναγκαία η ύπαρξη ρήτρας στην Pooling Agreement, σύμφωνα με την οποία ορίζεται ότι οι Κανονισμοί (Rules) του κάθε σύλλογος, και στους οποίους έγινε αναφοράνωρίτερα, τίθενται προς έγκριση στα υπόλοιπα μέλη του IG καθώς και ότι η κοινή αγορά αντασφάλισης αποτελεί μονόδρομο προκειμένου να προσφέρεται επαρκής κάλυψη από τα Clubs, δεδομένων των αυξημένων απαιτήσεων κάλυψης που υπαγορεύει η αγορά. Ακόμα και στην περίπτωση όμως της IGA, όπου διαπιστώθηκε από την Επιτροπή ότι τόσο οι διαδικασίες καθορισμού ασφαλιστρών και όσο και η σύστασή περί ελαχίστου ορίου όσον αφορά το κόστος για τα δεξαμενόπλοια, συνιστούν περιορισμούς και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου. 101§1 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δύναται να λογιστούν ως αναγκαίες επιταγές για τη λειτουργικότητα της ασφαλιστικής αγοράς όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, χορηγώντας σχετική απαλλαγή έως και το Φεβρουάριο του 2009<sup>68</sup>.

Τέλος, όπως ήδη αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα η πρακτική των σύγχρονων Clubs απασχόλησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού εσχάτως το 2010, ήτοι μετά τη λήξη της χορηγηθείσας απαλλαγής, όταν διεξήγαγε έρευνα με σκοπό να εξεταστεί κατά πόσον ορισμένες διατάξεις των συμφωνιών IGA και IG Pooling Agreement, είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των Clubs ή/και περιόριζαν, σε κάποιο βαθμό, την πρόσβαση εμπορικών ασφαλιστών ή/και άλλων αλληλασφαλιστικών εταιρειών σε σχετικές αγορές. Εν τέλει η οι ανησυχίες της Επιτροπής δεν επιβεβαιώθηκαν και η έρευνα έκλεισε το 2012.

Συμπερασματικά, γίνεται αντιληπτό ότι η λειτουργία των σύγχρονων Clubs, ιδιαιτέρως μέσω της σύμπραξης τους στο IG, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ενωσιακής

---

<sup>67</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999D0329&from=EN>

<sup>68</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ.

νομοθεσίας και συγκεκριμένα του κανονιστικού πλαισίου του δικαίου ανταγωνισμού όπως αυτό εφαρμόζεται από έκαστο κράτος μέλος και το ΔΕΕ και παρακολουθείται από κάθε εθνική αρχή και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Είναι προφανές ότι καίτοι η σύμπραξη και πρακτική των Clubs, ιδιαιτέρως διαμέσου των δύο βασικών συμφωνιών του IG, δημιουργούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι τελευταίες αποδεικνύονται φαινομενικές ή σε κάθε περίπτωση αναγκαίες για την ίδια τη λειτουργία της αλληλασφαλιστικής αγοράς και την κάλυψη των επαπειλούμενων κινδύνων στη ναυτιλία, δικαιολογώντας την εξαίρεση των συγκριμένων συμφωνιών από το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του δικαίου ανταγωνισμού της Ε.Ε.. Η παραδοχή αυτή είναι ουσιώδης για την αλληλασφαλιστική αγορά εν γένει και ειδικότερα για την ίδρυση και λειτουργία των Clubs στα κράτη μέλη της Ε.Ε., άρα και στην Ελλάδα.

## **6. Η ίδρυση P&I Club στην Ελλάδα**

---

Παρά την ισχυρή θέση της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς η ανάπτυξη των αλληλασφαλιστικών οργανισμών στην Ελλάδα δεν τελεσφόρησε, κυρίως λόγω της περιορισμένης σχετικά βούλησης των Ελλήνων πλοιοκτητών αλλά και της έλλειψης της κατάλληλης νομικής μορφής για την εξυπηρέτηση των ιδιαιτεροτήτων της αλληλασφάλισης.

Με το άρθρο 35§1 του ν.δ. 400/1970, η άσκηση αλληλασφάλισης επιτρέπεται μετά από άδεια του Υπουργού Ανάπτυξης, μόνον από αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς με αποκλειστικό σκοπό της αλληλασφάλισης των μελών τους. Στο πλαίσιο της ελευθερίας εγκατάστασης, αλληλασφαλιστική δραστηριότητα στην Ελλάδα δύναται να ασκήσουν και επιχειρήσεις που εδρεύουν σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ βάσει του άρθρ.. 49 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρ.. 43 ΕΚ) . Βάσει του ως άνω νομοθετικού πλαισίου η λειτουργία της αλληλασφαλιστικής ένωσης μπορούσε να γίνει, α) είτε με τη σύσταση αστικού συνεταιρισμού αλληλασφάλισης με τη νομική βάση που παρέχει η συνδυαστική εφαρμογή των άρθρων 1,13 §1, 35,36 και 37 του ν.δ.400/700 περί ασφαλιστικών επιχειρήσεων, σε συνδυασμό και με τις ειδικότερες ρυθμίσεις του ν.1667/1986<sup>69</sup> περί αστικών συνεταιρισμών, είτε β) με την ίδρυση Club σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. και την εγκατάσταση του στην Ελλάδα μέσω γραφείου ή υποκαταστήματος. Η πρώτη περίπτωση απεδείχθη πρακτικά απρόσφορη δεδομένου ότι οι αστικοί συνεταιρισμοί διέπονται από διατάξεις αναγκαστικού δικαίου που δεν ενδείκνυνται για τις ανάγκες οργάνωσης και λειτουργίας της θαλάσσιας

---

<sup>69</sup> <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/676>

αλληλασφάλισης τουλάχιστον όχι σύμφωνα με το μοντέλο λειτουργίας των μεγάλων αγγλοσαξονικών Clubs του εξωτερικού<sup>70</sup>.

Η δεύτερη περίπτωση, υπήρξε στην πράξη συνηθέστερη, καθώς εξυπηρετούσε τόσο τα ξένα Clubs που με τη δραστηριοποίησή τους στην Ελλάδα απολάμβαναν νομικών προνομίων, φορολογικού κυρίως χαρακτήρα, όσο και τη χώρα λόγω της προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων και της δημιουργίας θέσεων εργασίας. Τα Clubs αυτά στην ελληνική έννομη τάξη αντιμετωπίζονται όπως και οι εγχώριες ασφαλιστικές εταιρείες. Υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της διάταξης του αρθρ.7 του ν. 27/1975<sup>71</sup> και εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και η οποία υπόκειται στις ίδιες διατυπώσεις δημοσιότητας που προβλέπονται για τις ημεδαπές εταιρείες<sup>72</sup>.

Η δημιουργία κλίματος ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη της αλληλασφαλιστικής αγοράς και στην Ελλάδα, κατά τα πρότυπα των αγγλοσαξονικών Clubs, δεν μπορούσε να ευνοηθεί από τις δύο ανωτέρω εναλλακτικές, καθιστώντας την ανάγκη διαμόρφωσης μιας άλλης εναλλακτικής επιτακτική. Με τη νομοθετική ρύθμιση που εισήγαγε το άρθρο 1 του ν.3569/2007, συμπληρώνεται το ν.δ. 551/1970 με την προσθήκη του άρθρ. 3<sup>α</sup> όπου ρυθμίζονται τα θέματα συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης.

### **6.1 Η ρύθμιση του αρθρ. 1 του ν.3569/2007**

Σύμφωνα με το άρθρ. 1 του ν. 3569/2007<sup>73</sup>, ο συνεταιρισμός θαλάσσιας αλληλασφάλισης έχει ως αντικείμενο την ασφάλιση αποκλειστικά των μελών αυτού, κατά των κινδύνων στους οποίους εκτίθενται πλοία και μεταφερόμενα εμπορεύματα, κατά ατυχημάτων και ασθενειών του πληρώματος και προσώπων που με οποιαδήποτε ιδιότητα επιβαίνουν σε αυτά, καθώς και την ασφάλιση αστικής ευθύνης από τη χρήση πλοίων, σύμφωνα με την παράγραφο 1 περίπτωση Α αριθμοί 1, 2, 6, 7 και 12 του άρθρου 13 του ν.δ. 400/1970 «περί ιδιωτικής επιχειρήσεως ασφαλίσεως» (ΦΕΚ 10 Α'). Ο συνεταιρισμός διέπεται από τις διατάξεις του ν. 1667/1986 «Αστικοί συνεταιρισμοί και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 196Α'), εκτός εάν ρυθμίζεται διαφορετικά στις διατάξεις του ως άνω άρθρου 3.

<sup>70</sup> Νικόλαος Ε. Φαραντούρης, Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση - Εισηγήσεις 2006, σελ. 30-33

<sup>71</sup> <https://www.taxheaven.gr/laws/view/index/law/27/year/1975/article/25>

<sup>72</sup> Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2007

<sup>73</sup> [http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3569\\_07.htm](http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3569_07.htm)

Μέλη συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης μπορούν να γίνουν κύριοι πλοίων, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές εταιρειών πλοιοκτησίας, εφοπλισμού και κυριότητας πλοίων, διαχειριστές πλοίων και εκναυλωτές. Τα μέλη αυτά του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης δεν υπέχουν προσωπική ευθύνη έναντι τρίτων ή έναντι των μελών του συνεταιρισμού για τις υποχρεώσεις του, ενώ μέλη του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης μπορούν να γίνουν τόσο φυσικά όσο και νομικά πρόσωπα. Στην τελευταία περίπτωση το νομικό πρόσωπο, μέλος συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης, μπορεί να εκπροσωπείται στο Διοικητικό Συμβούλιο του συνεταιρισμού από εκτελεστικό διευθυντή ή εκτελεστικό μέλος του διοικούντος οργάνου του.

Μέλος συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης μπορεί κατά τις Γενικές Συνελεύσεις του συνεταιρισμού να αντιπροσωπεύει και άλλα μέλη αυτού σύμφωνα με τις προβλέψεις του καταστατικού. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποφασίζει, κατά τη διακριτική του ευχέρεια, για την αποδοχή ή μη αίτησης εισόδου κάθε υποψήφιου μέλους του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Η ιδιότητα του μέλους αποκτάται με μόνη την εγκριτική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Επιτρέπεται η δι' αντιπροσώπου συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Ο αντιπρόσωπος αυτός δεν απαιτείται να είναι μέλος του συνεταιρισμού, εκτός αν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά.

Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 22 του κ.ν. 2190/1920<sup>74</sup> «περί ανωνύμων εταιριών» εφαρμόζονται αναλόγως και στο συνεταιρισμό θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Οι διατάξεις των εδαφίων β' και γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 7<sup>75</sup> του ν. 1667/1986 δεν εφαρμόζονται επί του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης εμπίπτουν ιδίως: α) η παραλαβή απαιτήσεων ασφαλιστικών αποζημιώσεων και αναγγελίας επέλευσης ασφαλιστικών κινδύνων, β) η αναγνώριση ή μη απαιτήσεων αποζημίωσης, καθώς και η ικανοποίηση αυτών, γ) η συμβιβαστική επίλυση διαφορών μεταξύ του συνεταιρισμού και των μελών του, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το καταστατικό, δ) η απόφαση για την επιβολή έκτακτων εισφορών προς αντιμετώπιση απρόβλεπτων ζημιών ή άλλων εξαιρετικών οικονομικών καταστάσεων, όπως ιδίως η ανάγκη

<sup>74</sup> <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>

<sup>75</sup>

<https://www.taxheaven.gr/laws/view/index/law/1667/year/1986/article/7/paragraph/1/hl/%CE%91%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF%20%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF>



ικανοποίησης ασφαλιστικής απαίτησης συνεταιρίου, ε) ο προσδιορισμός του ύψους των ασφαλιστικών εισφορών, στ) η υποβολή στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση του εσωτερικού κανονισμού αλληλασφάλισης (rules). Το Διοικητικό Συμβούλιο του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης μπορεί να αναθέτει σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, μέρος των αρμοδιοτήτων του.

## **6.2 Οι εξελίξεις βάσει του νέου θεσμικού πλαισίου.**

Η νέα ρύθμιση σαφώς διαμορφώνει ένα πλαίσιο προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες της αλληλασφαλιστικής αγοράς. Μια πρώτη εξέλιξη αφορά στην ιδιότητα των συμμετεχόντων μελών (πλοιοκτήτες κλπ.), τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν πλέον ένα προφίλ που να ανταποκρίνεται στη και προώθηση του ιδιαίτερου σκοπού που υπηρετούν και τα μεγάλα Clubs του εξωτερικού και τη διαφύλαξη των συμφερόντων που εκπροσωπούν κατά τρόπο φερέγγυο. Η εξέλιξη καθίσταται προφανής λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς για τους αστικούς συνεταιρισμούς, μοναδική προϋπόθεση συμμετοχής στο συνεταιρισμό αποτελούσε η ύπαρξη δικαιοπρακτικής ικανότητας. Για την συμμετοχή δε νέου μέλους, βάσει της ίδιας νομοθεσίας αρκούσε η πλήρωση των τυπικών προϋποθέσεων για να γίνει δεκτή η αίτηση οποιουδήποτε νέου μέλους. Γίνεται αντιληπτό ότι σε ένα αγγλοσαξονικού τύπου Club, η έλλειψη ποιοτικών και ουσιαστικών κριτηρίων στη διαδικασία εισόδου μελών αποτελεί μονόδρομο, γι' αυτό και με τη νέα ρύθμιση δίδεται στο Διοικητικό Συμβούλιο η απαιτούμενη διακριτική ευχέρεια προκειμένου να αποφασίζει επί ενός τόσο νευραλγικού ζητήματος για τη λειτουργία Club, το οποίο συνάδει άλλωστε και με το διοικητικό και εκπροσωπευτικό του ρόλο<sup>76</sup>.

Σημαντική εξέλιξη διαπιστώνεται και στο ζήτημα της εκπροσώπησης των μελών στο Διοικητικό Συμβούλιο του Club. Στις διατάξεις περί συνεταιρισμών τίθενται αυστηρά κριτήρια ως προς τη δυνατότητα εκπροσώπησης, η συμμετοχή νομικού προσώπου καθίσταται αυτομάτως προβληματική, ενώ δεν είναι ασυνήθης η ύπαρξη ποσοστώσεων στο Διοικητικό Συμβούλιο. Οι αγκυλώσεις αυτές ξεπερνώνται με τη νέα ρύθμιση, καθώς προβλέπεται ρητά η συμμετοχή νομικού προσώπου μέλους στο ΔΣ δια του εκτελεστικού διευθυντή του, ενώ θεσπίζεται και η συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης δια αντιπροσώπου εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετική καταστατική ρύθμιση, ήτοι υπόκειται στη βούληση των μελών που θα συγκροτήσουν τον συνεταιρισμό.

---

<sup>76</sup> Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, 2007

Σημείο αναφοράς αποτελεί επίσης η αλλαγή στο θέμα της ευθύνης των μελών του συνεταιρισμού. Δεδομένου ότι η νομοθεσία περί συνεταιρισμών θέσπιζε προσωπική ευθύνη εις ολόκληρόν, είναι προφανές ότι αποτελούσε απροσπέλαστο εμπόδιο για να γίνει κάποιος μέλος σε συνεταιρισμό θαλάσσιας αλληλασφάλισης, τροχοπέδη που καταργήθηκε με την ως άνω ρύθμιση. Τέλος αξιοσημείωτη είναι η διακριτική ευχέρεια και οι αυξημένες εξουσίες και αρμοδιότητες που παρέχονται στο ΔΣ του συνεταιρισμού με το νέο καθεστώς, τόσο ρητά όσο και κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων περί ανωνύμων εταιρειών.

Το νέο πλαίσιο, επέτρεψε τη δημιουργία του πρώτου ελληνικού συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης<sup>77</sup>. Πρόκειται για τον Ελληνικό Συνεταιρισμό Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Προστασίας Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων (HEMPIRA) που προσφέρει στα μέλη του ολική κάλυψη για αστική ευθύνη πλοιοκτητών μέχρι και 500 εκατ. δολάρια. Μέχρι τώρα ο Συνεταιρισμός έχει 54 ιδρυτικά μέλη και 92 απλά, Έλληνες πλοιοκτήτες. Ο συνεταιρισμός αδειοδοτήθηκε το 2009 και το 2010 άρχισε να ασφαλίζει εμπόλεμους κινδύνους και κινδύνους ασφαλίσεως πλοίων. Η ίδια κράτηση στην κάλυψη αστικής ευθύνης ανέρχεται στα 100.000 δολάρια και τα υπόλοιπα καλύπτονται αντασφαλιστικά από τους Lloyd's και την αντασφαλιστική εταιρεία Korean Re, ενώ η διαχείριση του ελληνικού P&I Club γίνεται από την Aigaion Ασφαλιστική.

Είναι πολύ πρώιμο να βγει οποιοδήποτε συμπέρασμα για το κατά πόσο το νέο θεσμικό πλαίσιο θα ευνόησε τη λήψη και άλλων τέτοιων πρωτοβουλιών ώστε να δημιουργηθεί ουσιαστική αλληλασφαλιστική αγορά στην Ελλάδα που να διαθέτει και διεθνή διάσταση. Απαιτείται ισχυρή βούληση των Ελλήνων πλοιοκτητών και των παραγόντων της ελληνικής ναυτιλίας, ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, θεσμική συνδρομή της πολιτείας και πρωτίστως ασφάλεια δικαίου. Το ανωτέρω πλαίσιο αποτελεί το πρώτο και απαραίτητο εκσυγχρονιστικό βήμα το οποίο αποτελούσε τη *conditio sine qua non*, για τη ρεαλιστική συζήτηση δημιουργίας ελληνικών Club. Απαιτείται ενδεχομένως σειρά και άλλων θεσμικών αλλαγών για να καταστεί η ιδέα ελκυστική καθώς και αξιολόγηση των αναγκών και της δυναμικής που δύναται να προκύψει στην ελληνική αγορά.

---

<sup>77</sup> <http://www.protothema.gr/economy/article/116432/nik-velliadhs-to-proto-ellhniko-pi-club/>

## Συμπεράσματα

---

Η δομή και η λειτουργία των σύγχρονων P&I Clubs είναι αποτέλεσμα της ιστορικής εξέλιξης ενός παραδοσιακού θεσμού, που εκσυγχρονίστηκε για να καλύψει της σημερινές ανάγκες και να συνεχίσει να επιτελεί την αποστολή του, διατηρώντας όμως τα ίδια χαρακτηριστικά γνώρισμα από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας του. Τα Clubs, εξακολουθούν να βασίζονται στις συνδρομές των μελών τους για την επιτέλεση του σκοπού τους και τα μέλη παραμένουν οι δικαιούχοι, η διαχείριση όμως των απαιτήσεων, των αποθεμάτων και η επένδυση κεφαλαίων αποτελούν την απαραίτητη στροφή του θεσμού στις επιταγές των καιρών προκειμένου να είναι σε θέση να υπηρετεί με συνέπεια το ρόλο του.

Ο πατροπαράδοτος μη κερδοσκοπικός χαρακτήρας των Clubs εξακολουθεί να υφίσταται παρά τις διαφορές μεγεθών ανάμεσα στις παλαιότερες ενώσεις και τις σημερινές, η απόκτηση όμως νομικής προσωπικότητας αποτελούσε *conditio sine qua non*, για την εξέλιξη του θεσμού. Τα μέλη των P&I Clubs εξακολουθούν να συμμετέχουν ενεργά και ουσιαστικά στη λειτουργία τους, μέσω της συμμετοχής τους στις γενικές συνελεύσεις, την εκλογή του διοικητικού συμβουλίου και τη συμμετοχή σε αυτό. Η διαχείριση όμως του Club και η αντιμετώπιση των καθημερινής φύσεως ζητημάτων, ανατίθεται σε εξειδικευμένους επαγγελματίες managers, ή και σε χωριστές εταιρείες διαχείρισης που διαθέτουν την τεχνογνωσία, το ειδικευμένο προσωπικό και τα μέσα, να ανταπεξέλθουν στον περίπλοκο ρόλο που καλούνται να εκπληρώσουν τα P&I Clubs σήμερα.

Ο τρόπος εισόδου και η ρύθμιση της σχέσης που διέπει τα μέλη και τα P&I Clubs, είναι σαφής και οριοθετείται από το εσωτερικό σύστημα κανόνων και τα προβλεπόμενα στη σύμβαση, καθώς και το εφαρμοστέο δίκαιο σε ζητήματα που αφορούν τη σχέση των συμβαλλομένων μερών. Η κάλυψη που παρέχεται στα μέλη μετά την είσοδό τους, πέραν των παραδοσιακών κινδύνων, επεκτείνεται και σε σειρά άλλων ή σε επιμέρους εκφάνσεις τους, καλύπτοντας πλέον ένα ευρύ φάσμα, σε μια προσπάθεια κάλυψης των γκρίζων ζωνών που δημιουργούνται μεταξύ της ναυτασφάλισης που παρέχεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες και την κάλυψη που προσφέρουν τα P&I Clubs. Δεδομένου μάλιστα, ότι προϊόντος του χρόνου τα μεγέθη και οι κίνδυνοι μεταβάλλονται αυξητικά με αποτέλεσμα τα μέλη των P&I Clubs, να έχουν ανάγκη περαιτέρω κάλυψης προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις μεγεθυμένες απαιτήσεις που απορρέουν από τον κύκλο εργασιών τους, χωρίς να κινδυνεύουν με παύση

των εργασιών τους ένεκα ατυχημάτων και κωλυμάτων, για την αντιμετώπιση των οποίων απαιτείται μεγάλη ρευστότητα, την οποία δε διαθέτουν.

Όσον αφορά τις εξωτερικές τους σχέσεις, τα P&I Clubs, προσαρμοσμένα στις απαιτήσεις των καιρών και της παγκοσμιοποίησης εξέλιξαν και την πρακτική των συνασπισμών μεταξύ τους που είχαν ήδη από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα αρχίσει να υιοθετούν προκειμένου να αποφύγουν την έλλειψη ρευστότητας μέσω της διασποράς του κινδύνου, αλλά και προκειμένου να αξιοποιήσουν τις δυνατότητες ανταλλαγής τεχνογνωσίας και συντονισμού των ενεργειών τους. Η κοινοπραξία των δεκατριών P&I Clubs τα οποία ασφαλίζουν το 90% της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας, συνιστούν την απόλυτη έκφραση της ανωτέρω πρακτικής που φαίνεται να έχει αποτελέσματα και να ακολουθεί κατά πόδας αν όχι να προηγείται των εξελίξεων που λαμβάνουν χώρα παγκοσμίως στον τομέα της ναυτιλίας.

Αναφορικά με τους καλυπτόμενους κινδύνους εκ μέρους των P&I Clubs, εξακολουθεί να ισχύει ως γενικός κανόνας ότι ασφαλίζεται ότι δεν καλύπτεται από την ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull & Machinery). Μολονότι η κάλυψη που παρέχεται λειτουργεί συμπληρωματικά της ναυτασφάλισης που παρέχεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, προϊόντος του χρόνου, ένα ευρύ φάσμα κινδύνων έχει προστεθεί στους καλυπτόμενους κινδύνους, εφόσον όμως τηρούνται αυστηροί όροι και προϋποθέσεις από πλευράς των μελών ιδιαίτερος στο θέμα της διαχείρισης των απαιτήσεων που προκύπτουν.

Η επιρροή του δικαίου της E.E. στη διαμόρφωση του θεσμού και στην καθαυτή λειτουργία των Clubs, υπήρξε ουσιαστική οριοθετώντας το πλαίσιο συνεργασίας τους προκειμένου να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τους κανόνες του δικαίου της E.E. και ειδικά με το κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου ανταγωνισμού. Επιπροσθέτως η πρόσφατη νομολογία του ΔΕΕ αναμένεται να δημιουργήσει νέα δεδομένα στη σχέση των Clubs με τους τρίτους ζημιωθέντες, και ενδεχομένως να δρομολογήσει νέες και σημαντικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργία τους. Σε εθνικό επίπεδο το νέο θεσμικό πλαίσιο έδωσε μια πρώτη ώθηση προκειμένου να δημιουργηθεί ο πρώτος συνεταιρισμός θαλάσσιας αλληλασφάλισης στην Ελλάδα. Μόνον όμως η ισχυρή βούληση των Ελλήνων πλοιοκτητών και των παραγόντων της ελληνικής ναυτιλίας, η θεσμική συνδρομή της πολιτείας και πρωτίστως η ασφάλεια δικαίου, δύνανται να επιφέρουν δραστικές αλλαγές στον τομέα της θαλάσσιας αλληλασφάλισης στη χώρα.

Από την ανωτέρω παράθεση αλλά και την εν γένει ανάλυση προκύπτει ότι η λειτουργία του συγκεκριμένου θεσμού έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για την ομαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως. Ο ρόλος των Clubs, είναι ζωτικής σημασίας, και αποτελεί ασφαλιστική δικλείδα της απρόσκοπτης διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου, στηρίζοντας πρακτικά τα θεμέλια της παγκόσμιας οικονομίας. Λαμβάνοντας υπ'όψιν τον περίπλοκο χαρακτήρα του ρόλου τους, αποτελεί ευτυχή διαπίστωση, η προσαρμογή των Clubs, στις σύγχρονες απαιτήσεις όπως εκτέθηκε στις προηγούμενες ενότητες που ενδεχομένως αποτελούσε προαπαιτούμενο για την ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ο εκσυγχρονισμός του θεσμού αποτυπώνεται στην οργανωμένη δομή των σύγχρονων Clubs, την εταιρική διακυβέρνηση και το εξειδικευμένο δίκτυο συνεργατών που διαθέτουν παγκοσμίως καθώς και στις διαδικασίες που έχουν θεσπιστεί για τη ρύθμιση των εσωτερικών και εξωτερικών τους σχέσεων. Η λειτουργία του International Group, δίνει την ευχέρεια προάσπισης και προβολής των συμφερόντων των Clubs ενώπιον διεθνών οργανισμών και φορέων και επιτρέπουν τη συμμετοχή σε κέντρα διαβούλευσης και λήψης αποφάσεων. Η δράση του όμως στη διεθνή σκηνή και ο επιτελικός του ρόλος οδήγησε και στην ανάγκη αναδιαμόρφωσης του τρόπου λειτουργίας του κατ' επιταγή του νομοθετικού πλαισίου που διέπει την E.E., θέτοντας σε λειτουργία τα απαραίτητα εσωτερικά αντανεκλαστικά για την εναρμόνιση της δράσης/λειτουργίας του IG και των μελών του εντός πλαισίου των υπερεθνικών κανόνων δικαίου που ισχύουν στην εσωτερική αγορά.

Οι ως άνω κανόνες αποτελούν κομμάτι του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου που αφορά τη δράση και λειτουργία των Clubs σε κάθε κράτος μέλος της E.E. και αναμένεται να αποτελέσουν παράγοντα εξέλιξης στη λειτουργία του θεσμού τόσο σε εθνικό επίπεδο κρατών μελών όσο και ευρύτερα. Εξίσου σημαντικές αναμένονται και οι εξελίξεις που θα επιφέρουν αλλαγές σε εθνικό επίπεδο όπως η νομολογία των εθνικών δικαστηρίων σε συνάρτηση με την πρόσφατη νομολογία του ΔΕΕ καθώς και γεωπολιτικές αλλαγές όπως η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την E.E. και ο αντίκτυπος από πλευράς ιδιωτικού διεθνούς δικαίου σε ζητήματα δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου που αφορούν τις συμφωνίες κάλυψης των Clubs.

Η ανωτέρω διάσταση αποτελεί σημαντική παράμετρο η οποία ενδέχεται να επηρεάσει την αλληλασφαλιστική αγορά στην Ελλάδα. Τόσο σε επίπεδο υφιστάμενων γραφείων – παραρτημάτων των διεθνών Clubs, όσο και σε επίπεδο δημιουργίας νέων συνεταιρισμών. Η διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου στην Ελλάδα κατά το δοκούν, μετά από χρόνια

αναμονής, συνεισφέρει θετικά στη δημιουργία μιας δυναμικής για την ανάπτυξη του θεσμού και εντός των συνόρων κατ' αντιστοιχία με τους υπόλοιπους τομείς της ναυτιλίας που έχουν συνθέσει το πορτρέτο της χώρας ως ηγέτιδας παγκοσμίως. Πάρα ταύτα, χρήζει επισήμανσης ότι ήδη ύστερα από περίπου μια δεκαετία θέσπισης του ανωτέρω κανονιστικού πλαισίου, υφίσταται ένα και μόνον παράδειγμα δημιουργίας ελληνικού αλληλασφαλιστικού οργανισμού, υποδεικνύοντας συνακόλουθα την ανάγκη διαμόρφωσης ενός ακόμα ελκυστικότερου ρυθμιστικού πλαισίου για τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και ιδιαίτερων κινήτρων προκειμένου οι διεθνούς βεληνεκούς παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας να αναλάβουν σχετικές πρωτοβουλίες για τη στήριξη του θεσμού στην Ελλάδα με ταυτόχρονη προώθηση μιας διεθνούς δυναμικής, ειδικώς υπό το πρίσμα των αλλαγών σε επίπεδο Ε.Ε.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

---

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ**

- Βλάχος Γ.- Ε. Ψύχου, «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς εκδ. 2011.
- Παζαρζής Μ., «Ναυτασφαλίσεις – Πανεπιστημιακές Σημειώσεις», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς 2013.
- Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 2007.
- Φώσκολου Φρανσουάζ, P&I Clubs και Crew Claims – P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλικών Σπουδών, Πειραιάς 2010.
- Φαραντούρης Νικόλαος, «Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης : Η περίπτωση των P&I Clubs, Ναυτιλία και Θαλάσσια Ασφάλιση» - Εισηγήση, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος 2006.

### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

- Anderson Charles B. - De la Rue Colin, “The role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents”, Tulane Law Review, Vol.85, Tulane, 2011.
- Burkard Daniel L., “To Report, or Not To Report, That Is the Question: Are Protection and Indemnity Clubs Responsible Reporting Entities under MMSEA Section 111?”, 36 Tul. Mar L.J. 213, Tulane, 2011-2012.
- De La Rue Colin M. and Anderson Charles B., “Shipping and the environment”, second ed. Informa, UK, 2009.
- De la Rue Colin. and Anderson Charles B., “The role of the P&I Clubs in Marine Pollution Incidents”, Tulane Law Review, Vol.85, Tulane, 2011.
- Gold Edgar, Gard Handbook on P&I Insurance, 5th ed., Norway, 2002.
- Haile Mengsteab, “The Role of P&I Clubs in Indemnifying Oil Pollution Damages”, University of Lund, Faculty of Law, Lund, ed. 2013.
- Hazelwood Steven J. and Semark David, “P&I Clubs in Law and Practice”, Lloyd’s List, 4th ed. London, 2010.
- Hazelwood Steven J., “P&I Clubs in Law and Practice”, LLP, 4th ed. London, 2000.
- Hill Christopher, Robertson Bill, Hazelwood Steven, “Practical Guides Introduction to P&I, LLP, 2<sup>nd</sup> ed., London, 1996.

- Hodges S., “Law of Marine Insurance”, Cavendish Publishing Limited, London, 1996.
- Luddeke Christof, “Marine Claims – A guide for the handling and prevention of marine claims”, LLP, London, 1996.
- Psarianos V., Standard Marine Ltd. Inc., 728 F. Supp. 438, 441, E.D.Tmc, 1989.
- Ronneberg Norman J., “An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide”, 3 U. S. F. Mar. L. J. 1, San Francisco, 1990-1991.
- Tilly Mark, “The Origin and development of Mutual Shipowners’ Protection and Indemnity associations,” 17 *J. Mar. L. & Com.* 261 1986.

### ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- <http://www.igpandi.org>
- [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-873\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-873_en.htm)
- [www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf](http://www.intertanko.com/upload/.../protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf)
- [www.lodestar-marine.com/.../Lodestar\\_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά](http://www.lodestar-marine.com/.../Lodestar_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά) ,
- [www.lodestar-marine.com/.../Lodestar\\_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά](http://www.lodestar-marine.com/.../Lodestar_TCs-Ed2-Nov2013-ελληνικά),
- [www.aigaion.gr/.../AIGAION\\_P\\_I\\_RULE](http://www.aigaion.gr/.../AIGAION_P_I_RULE)
- <http://www.allaboutshipping.co.uk/2016/11/11/is-direct-action-against-insurers-allowed/>
- <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf;jsessionid=9ea7d0f130d5f9984e649da44594b126f52031e3b93f.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4PaxyOe0?text=&docid=192701&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=608213>
- <http://legalnews.be/en/civil-law/insurance-law/direct-actions-against-insurers-floodgates-now-open-hfw/>
- <http://www.aida.org.uk/pdf/Direct%20Action%20against%20Civil%20Liability%20Insurers%20under%20the%20New%20Spanish%20Navigation%20Act.pdf>
- <http://www.allaboutshipping.co.uk/2016/11/11/is-direct-action-against-insurers-allowed/>
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=EL>
- [www.europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/5/15/03/](http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/5/15/03/)
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999D0329&from=EN>



- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999D0329&from=EN>
- <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/676>
- <https://www.taxheaven.gr/laws/view/index/law/27/year/1975/article/25>
- [http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3569\\_07.htm](http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomothesia/n3569_07.htm)
- <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/31>
- <https://www.taxheaven.gr/laws/view/index/law/1667/year/1986/article/7/paragraph/1/hl/%CE%91%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF%20%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF>
- <http://www.protothema.gr/economy/article/116432/nik-velliadhs-to-proto-ellhniko-pi-club/>

#### NΟΜΟΛΟΓΙΑ

- The Fanti & The Padre Island (1987) 2 Lloyd's Rep 299, appeal (1989)1 Lloyd's rep 239, CA, (1990) 2 Lloyd's Rep 191, HL.
- Assens Havn v Navigators Management (UK) Limited, ECLI:EU:C:2017:546, CJEU
- Société financière et industrielle du Peloux, C-112/03, Απόφαση 12/05/2005, EU:C:2005:280
- GIE Réunion européenne κ.λπ., C-77/04, Απόφαση 26/05/2005, EU:C:2005:327
- Vorarlberger Gebietskrankenkasse, C-347/08, Απόφαση 17/09/2009, EU:C:2009:561
- FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, Απόφασή 13/12/2007, EU:C:2007:792