



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΩΝ
ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ (ΔΟΜΗ,
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ
ΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ)**

Ιωάννα Φαραντάκη

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
Σεπτέμβριος 2019

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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.

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Επίκουρος Καθηγητής κ. Γεώργιος Δανιήλ (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Αναπληρωτής Καθηγητής κ. Γεώργιος Σαμιώτης
- Επίκουρος Καθηγητής κ. Διονύσιος Πολέμης

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά τους γονείς μου για την αμέριστη στήριξη τους και τον καθηγητή μου και επιβλέποντα της παρούσας διπλωματικής εργασίας κύριο Γεώργιο Δανιήλ για την καθοδήγησή του.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	ii
ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	iii
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	iv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	viii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	ix
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	x
ABSTRACT.....	xi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ, ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ P&I CLUBS ΚΑΤΑ ΤΟΝ 17 ^ο – 19 ^ο ΑΙΩΝΑ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ LLOYD’S OF LONDON.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS / ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON – I.U.A). 16	
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	16
4.2 ΔΟΜΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	17
4.2.1. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.....	17
4.2.2. ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ.....	18
4.2.3. ΜΕΛΗ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - SALVAGE ASSOCIATION: ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 18 ^ο ΕΩΣ ΤΟΝ 20 ^ο ΑΙΩΝΑ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 18 ^ο ΕΩΣ ΤΟΝ 20 ^ο ΑΙΩΝΑ	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΑΛΛΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ.....	25

8.1 THE LIVERPOOL UNDERWRITERS AND MARINE ASSOCIATION	25
8.2 THE ASSOCIATION OF UNDERWRITERS AND INSURANCE BROKERS IN GLASGOW	26
8.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ – INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (I.U.M.I)	26
8.4 ΕΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ – THE MANCHESTER MARINE INSURANCE ASSOCIATION	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - P&I CLUBS (PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS)	28
9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	28
9.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	31
9.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS	32
9.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΑ P&I CLUBS	34
9.5 ΜΕΛΗ ΤΩΝ P&I CLUBS	36
9.6 INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT OF P&I CLUBS	38
9.7 OMNIBUS RULE.....	41
9.8 ΡΗΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ (P&I CLAUSE)	42
9.9 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ P&I CLUBS	42
9.10 ΕΙΣΦΟΡΕΣ.....	43
9.11 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUBS	46
9.12 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P&I CLUBS.....	53
9.13 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ P&I CLUBS....	54
9.14 P&I CLUBS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	57
10.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	57
10.2 LLOYD’S ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	57
10.3 P&I CLUBS ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	63

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	70

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 International Group of P&I Clubs, Πηγή: P.L. Ferrani & Co., P&I Insurance Brokers, The International Group of P&I Clubs, retrieved in 2019, http://www.plferrari.com	40
Εικόνα 2 Σύγκρουση πλοίων, Πηγή: Daily Mail, Uk, published in 2018, https://www.dailymail.co.uk	49
Εικόνα 3 Ατύχημα φορτωμένου πλοίου, Πηγή: Fort Orange Claims Unlimited Services (FOCUS), Cargo Losses, retrieved in 2019, https://www.focusadjusters.com	50
Εικόνα 4 Το ασφαλιστήριο του Τιτανικού, Πηγή: https://www.lloyds.com	59
Εικόνα 5 Το ναυτικό ατύχημα του Τιτανικού, Πηγή: https://www.lloyds.com	60
Εικόνα 6 Το κουδούνι του Lutine, Πηγή: https://www.lloyds.com	62

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Lloyd's market, Πηγή: Lloyd's, Facts and Figures, A snapshot of the Lloyd's market, retrieved in 2019, https://www.lloyds.com	62
Πίνακας 2 Global claims payments (2012 – 2017), Πηγή: Lloyd's, Lloyd's claims Final Broker online.pdf, 2018, page 5, retrieved in 2019.....	63
Πίνακας 3 GROUP OF P&I CLUBS - KEY FACTS Πηγές: International Group of P&I Clubs, Annual Reviews, Annual Review 2017/2018, retrieved in 2019, page 2, https://www.igpandi.org/annual-reviews/ & International Group of P&I Clubs, About the International Group, retrieved in 2019, https://www.igpandi.org/about	66

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο να παρουσιάσει τους σκοπούς, το χαρακτήρα και τη λειτουργία των οργανισμών, φορέων και ενώσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των ναυτασφαλίσεων.

Ειδικότερα, έπειτα από μία ιστορική αναδρομή και παρουσίαση των οργανισμών, εστιάζει στον ασφαλιστικό θεσμό των Lloyd's και στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς P&I Clubs όπου δίνεται ιδιαίτερη έμφαση, με αναλυτική περιγραφή της δομής τους, των κανονισμών, των κινδύνων που καλύπτουν, των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων τους, καθώς διακρίνονται ως οι σημαντικότεροι ασφαλιστικοί φορείς με σπουδαία δράση σε παγκόσμιο επίπεδο και αξιοσημείωτη απήχηση στην ασφαλιστική αγορά.

Καταλήγοντας, σημαντικό κομμάτι της εργασίας αποτελούν οι περιπτωσιολογικές μελέτες όπου εξετάζονται περιστατικά ατυχημάτων που διαδραματίστηκαν στο χώρο της ναυτιλίας.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτασφαλίσεις, Lloyd's, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί P&I Clubs, ασφαλιστικοί φορείς, ασφαλιστική αγορά, περιστατικά ατυχημάτων, ναυτιλία.

ABSTRACT

This thesis aims to present the purpose, character and function of organizations, bodies and associations which act in the field of maritime insurance.

More specifically, following a historical overview and presentation of the organizations, current thesis focuses on Lloyd's Insurance and P&I Clubs, with particular emphasis on their structure, regulations, risks coverage, benefits and disadvantages, as they are distinguished as the most important insurance bodies with significant action worldwide action and remarkable resonance in the insurance market.

Last but not least, case studies examining incidents of shipping accidents, consist an important part of the thesis.

Key words: Maritime insurance, Lloyd's, P&I Clubs, insurance bodies, insurance market, shipping accidents.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ασφάλιση στο ναυτιλιακό κλάδο κρίθηκε αναγκαία από τα πρώτα χρόνια ανάδειξης του τομέα αυτού ως πρωταρχικού για την οικονομία σε πληθώρα χωρών του κόσμου. Ειδικότερα, η θαλάσσια ασφάλιση δραστηριοποιείται στη λήψη μέτρων που αποβλέπουν σε προστασία των συμφερόντων των εκτιθέμενων σε θαλάσσιους κινδύνους ασφαλισμένων από τυχαία ατυχήματα.

Η ναυτική ασφάλιση περικλείεται από ένα ανεπτυγμένο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο εμπλουτίζεται και επικαιροποιείται τακτικά ούτως ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και στις απειλές της εποχής. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι πολλά από τα βασικά στοιχεία του θεσμικού πλαισίου της θαλάσσιας ασφάλισης παραμένουν αναλλοίωτα στο χρόνο.

Από τις απαρχές θεσμοθέτησης της ναυτικής ασφάλισης, τόσο ιδιώτες ασφαλιστές όσο και εταιρείες αλλά και ενώσεις εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους να δραστηριοποιηθούν στο χώρο αυτό, εντούτοις ο έντονος ανταγωνισμός που ακολούθησε δεν επέτρεψε σε όλους να παραμείνουν στο χώρο αυτό. Προκειμένου να έχουμε τα αποδοτικότερα αποτελέσματα στην ασφαλιστική αντιμετώπιση περιπτώσεων ναυτικών ατυχημάτων απαιτείται η στενή συνεργασία και ουσιαστική σύμπραξη όλων των φορέων και οργανισμών που δραστηριοποιούνται στο ναυτασφαλιστικό κλάδο.

Αξιοσημείωτοι οργανισμοί και φορείς, που θα αναλυθούν στη συνέχεια, διακρίθηκαν στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης και παρέχουν άρτια ποιότητα υπηρεσιών στα μέλη τους όσον αφορά την κάλυψη των κινδύνων, συμμετέχουν σε διεθνή fora, προσκαλούν τα μέλη σε συναντήσεις με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και την ενίσχυση της συνεργασίας, προφυλάσσουν τα μέλη από κινδύνους που ενδέχεται να απειλήσουν την εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών τους όπως η σύναψη συμφωνιών με κακόπιστους συνεργάτες κ.ά.

Επιλέχτηκε η ενασχόληση με το παρόν θέμα καθώς η παρουσίαση του ρόλου, της λειτουργίας και του σκοπού των οργανισμών, ενώσεων και φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτικής ασφάλισης, είναι απολύτως απαραίτητη προκειμένου να γίνει αντιληπτό το πως λειτουργεί ο κλάδος των ναυτασφαλίσεων.

Είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει αντίληψη της λειτουργίας των ασφαλιστικών οργανισμών διεθνούς εμβέλειας και αποδοχής τόσο στην εποχή μας όσο και από τις απαρχές της ίδρυσής τους και για το λόγο αυτό θα γίνει μία ιστορική αναδρομή μέσα από την οποία θα αναδειχτεί η σημασία τους και η πολύτιμη συμβολή τους στον τομέα της ναυτικής ασφάλισης.

Η ανάλυση περιπτώσιολογικών μελετών είναι ύψιστης σημασίας προκειμένου να φανεί στην πράξη η δράση των ασφαλιστικών οργανισμών καθώς επίσης να διερευνηθεί αν ήταν εφικτή ή όχι η παροχή ασφαλιστικής αποζημίωσης. Ως περιπτώσιολογικές μελέτες θα χρησιμοποιηθούν ναυτικά ατυχήματα τόσο μεγάλης εμβέλειας που απασχόλησαν σε μεγάλο βαθμό το ναυτιλιακό κλάδο όσο και μικρότερης εμβέλειας που αφορούν απλές περιπτώσεις προβλημάτων που προκύπτουν με μεγαλύτερη συχνότητα. Η παρακολούθηση των ναυτικών ατυχημάτων και η διερεύνηση των αιτιών πρόκλησής τους συντελεί στον περιορισμό εμφάνισής τους αλλά και στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπισή τους.

Στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας ακολουθήθηκε συγκεκριμένη μεθοδολογία. Ειδικότερα, μέσα από τη μελέτη συγγραμμάτων ελληνικής και ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας, αντλήθηκαν πληροφορίες οι οποίες συνέβαλαν στην κατανόηση του αντικειμένου που πραγματεύεται κάθε κεφάλαιο και στην ανάπτυξη της σκέψης χρησιμοποιώντας παράλληλα γνώσεις επί του θέματος.

Η μελέτη της ελληνικής και διεθνούς νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων ήταν απαραίτητη καθώς η γνώση του νομοθετικού και θεσμικού πλαισίου απαιτείται για την κατανόηση των θεμάτων που αναλύονται και η αναφορά σε αυτό είναι υψίστης σημασίας. Επιπροσθέτως, η αναζήτηση και μελέτη επιστημονικών άρθρων και επίσημων ιστοσελίδων των οργανισμών, φορέων, ενώσεων, εταιρειών και γραφείων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων ήταν αναγκαία προκειμένου να αποκτηθεί πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες που ήταν ιδιαίτερα χρήσιμες στην ανάλυση επιμέρους ζητημάτων.

Συμπληρωματικά, ακολούθησε η μελέτη περιπτώσιολογικών μελετών αντλώντας στοιχεία από επίσημες πηγές στο διαδίκτυο και η παρουσίαση και ανάλυσή τους προκειμένου να εξεταστούν πρακτικά ζητήματα ναυτικών ατυχημάτων. Στην εργασία

συμπεριλήφθηκαν επίσης στατιστικά στοιχεία σε πίνακες αποσκοπώντας στη συγκεντρωτική παρουσίαση βασικών στοιχείων και δεδομένων. Τέλος, προστέθηκαν εικόνες καθώς η διαδραστική παρουσίαση συντελεί στην καλύτερη κατανόηση των ζητημάτων που αναλύονται.

Η δομή της εργασίας αποτελείται από 10 κεφαλαία. Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η κατάσταση στην ασφαλιστική αγορά την περίοδο μεταξύ του 17^{ου} και του 19^{ου} αιώνα. Γίνεται αναφορά, μεταξύ άλλων, στο θεσμικό πλαίσιο, στους φορείς και στις ενώσεις που ιδρύθηκαν, στη μεταξύ τους σχέση, στη δημιουργία μονοπωλίου, στον ανταγωνισμό και στα εμπόδια που τέθηκαν στην είσοδο νέων εταιρειών στην ασφαλιστική αγορά.

Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο, μέσα από μία ιστορική αναδρομή, γίνεται αναλυτική παρουσίαση της ασφαλιστικής αγοράς των Lloyd's of London από τις απαρχές δημιουργίας αυτού του θεσμού μέχρι και τη σημερινή λειτουργία. Γίνεται περιγραφή της διαδικασίας ασφάλισης στους Lloyd's καθώς επίσης γίνεται αναφορά στην πολύτιμη συμβολή του θεσμού αυτού στον κλάδο της ασφάλισης. Έπειτα, το τρίτο κεφάλαιο, ασχολείται με την ίδρυση, λειτουργία και δράση του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου. Παρατηρείται ακόμη, μεταξύ άλλων, η συμβολή του στις ναυτασφαλίσεις, οι ομοιότητές του με τους Lloyd's καθώς επίσης η συγχώνευσή του με την εμπορική ένωση LIRMA.

Συνεχίζοντας, στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η ίδρυση και η λειτουργία της Διεθνούς Ασφαλιστικής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα, αναλύεται η συμβολή της στον ασφαλιστικό τομέα, η δομή και τα μέλη της, οι υπηρεσίες που παρέχει σε αυτά και η εξέχουσα δράση της. Ακολούθως, στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η ίδρυση και λειτουργία της Salvage Association. Ειδικότερα, γίνεται περιγραφή των δραστηριοτήτων της και αναφορά στο ρόλο και στη σημασία της.

Προχωρώντας στο έκτο κεφάλαιο, αναλύεται η κατάσταση της ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς από τον 18^ο έως τον 20^ο αιώνα. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορικού δικαίου, στην ίδρυση ελληνόκτητων ασφαλιστικών εταιρειών και στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς. Στο έβδομο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η ναυτασφαλιστική αγορά της Αμερικής το

διάστημα μεταξύ του 18^{ου} και του 20^{ου} αιώνα. Ειδικότερα, γίνεται λόγος, μεταξύ άλλων, για τη σύσταση ασφαλιστικών εταιρειών και ενώσεων καθώς και για τη γενικότερη ναυτιλιακή αγορά των ΗΠΑ. Κατόπιν, στο όγδοο κεφάλαιο, γίνεται αναφορά στην ίδρυση, στο ρόλο και στο αντικείμενο εργασίας άλλων ασφαλιστικών ενώσεων με αξιοσημείωτη δράση.

Στη συνέχεια στο ένατο κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια της εργασίας, παρουσιάζεται η ίδρυση, λειτουργία, ο ρόλος, η δράση, το θεσμικό πλαίσιο και το καθεστώς λειτουργίας των αλληλασφαλιστικών οργανισμών P&I Clubs. Αναλυτικότερα, τονίζεται η σημασία τους και η ανεκτίμητη συμβολή τους στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων, περιγράφεται η δομή τους και η διαδικασία εισόδου νέων μελών, γίνεται αναφορά στους κανονισμούς που διέπουν τη λειτουργία τους και αναλύονται οι κίνδυνοι που αυτά καλύπτουν. Έπειτα από τη σύντομη παρουσίαση των σημαντικότερων P&I Clubs γίνεται αναφορά στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά τους καθώς και στην κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα.

Τέλος, στο δέκατο κεφάλαιο, παρουσιάζονται περιπτωσιολογικές μελέτες που βασίζονται σε πραγματικές περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων με σκοπό να εξεταστεί η παροχή ή όχι ασφαλιστικής αποζημίωσης από τους ασφαλιστικούς φορείς. Στο κομμάτι αυτό θα μελετηθούν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί Lloyd's και P&I Clubs αφού κρίνονται ως οι σημαντικότεροι στη ναυτασφαλιστική αγορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ, ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ P&I CLUBS ΚΑΤΑ ΤΟΝ 17^ο – 19^ο ΑΙΩΝΑ

Τον 17ο αιώνα δραστηριοποιούνταν στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων ανεξάρτητοι ασφαλιστές όπως τραπεζίτες και δανειοδότες. Εκείνη την περίοδο καθώς ιδιώτες ασφαλιστές αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στις ασφαλιστικές αποζημιώσεις και ως εκ τούτου κατέληγαν σε πτώχευση, έλαβε χώρα η ίδρυση των πρώτων μεγάλων εταιρειών ναυτικής ασφάλισης με βασικό σκοπό την κάλυψη θαλάσσιων κινδύνων. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι το 1601 έλαβε χώρα η ίδρυση του πρώτου δικαστηρίου με αντικείμενο εργασίας τη διευθέτηση διαφορών που ανέκυπταν από τις ναυτασφαλίσεις¹.

Επιπροσθέτως, τον 17ο αιώνα, μεταξύ άλλων ιδρύθηκαν οι εξής εταιρείες: στη Γαλλία το 1686 η Champagne Generale des Assurances Maritimes et Grosses Aventures, στην Αγγλία το 1720 η London Assurance Corporation και η Royal Exchange Assurance Corporation, στο Βέλγιο η Union des Dames κ.ά. Η ίδρυση των ασφαλιστικών εταιρειών οδήγησε σε δημιουργία διαμάχης μεταξύ αυτών και των ανεξάρτητων ασφαλιστών². Αποτέλεσμα αυτής της διαμάχης ήταν η δημιουργία νόμου το 1720 που ενέκρινε τη σύσταση δύο ασφαλιστικών εταιρειών με αντικείμενο δραστηριότητας την ασφάλιση πλοίου και φορτίου. Οι δύο αυτές εταιρείες London Assurance Corporation και Royal Exchange Assurance Corporation κατείχαν το μονοπώλιο για 100 χρόνια. Η ασφαλιστική αγορά των Lloyd's που απαρτίζεται από ιδιώτες ασφαλιστές διατήρησε το δικαίωμα σύναψης θαλάσσιων ασφαλίσεων.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι οι προαναφερθείσες ασφαλιστικές εταιρείες London Assurance Corporation και Royal Exchange Assurance Corporation που κατείχαν το μονοπώλιο στην αγορά απέτρεψαν την ίδρυση ανταγωνιστικών εταιρειών και αυτό συνάγεται εύλογα από το γεγονός ότι κατά τη χρονική αυτή περίοδο των 100 ετών, οι εργασίες των ανεξάρτητων ασφαλιστών (κατά κύριο λόγο των Lloyd's) παρουσίασαν σημαντική ανοδική πορεία ενώ παράλληλα συνεργάζονταν με τις ασφαλιστικές εταιρείες και δεν απέβλεπαν πια σε κατάρριψη του μονοπωλίου καθώς οι

¹ Insurance News, Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, 2015

<https://www.insurancedaily.gr/>

² Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 44

δύο αυτές εταιρείες εντατικοποίησαν τις δραστηριότητές τους εστιάζοντας στις ασφάλειες ζωής και πυρός λόγω της ύπαρξης σταθερότερων αποδόσεων³.

Το μονοπώλιο απειλήθηκε από εταιρείες οι οποίες προσπάθησαν να εισέλθουν στην αγορά των ναυτασφαλίσεων από το 1798 έως το 1809 οι οποίες ωστόσο δεν κατάφεραν να το τερματίσουν. Στις 24 Ιουνίου του 1824 το μονοπώλιο διαλύθηκε έπειτα από την δραστηριοποίηση, με μεγάλο κεφάλαιο, στην αγορά των ναυτασφαλίσεων της εταιρείας Alliance Marine Insurance Company. Η νέα αυτή είσοδος στην αγορά των ναυτασφαλίσεων δημιούργησε στους ασφαλιστές των Lloyd's αναίτια ανησυχία σχετικά με τη δημιουργία ενός νέου και πιο ισχυρού μονοπωλίου ωστόσο στην ιστορία των ναυτασφαλίσεων της Αγγλίας αποδείχτηκε ότι η δημιουργία όλο και περισσότερων ασφαλιστικών εταιρειών στην αγορά δεν σήμαινε απαραίτητα και τη διατήρησή τους, αντιθέτως οι περισσότερες εξ αυτών αποχώρησαν από αυτήν.

Ο νόμος Joint Stock Companies' Act του 1862, που αποτέλεσε τον κυρίαρχο νόμο των Βρετανικών εταιρειών⁴, ώθησε την ίδρυση και εισαγωγή στην αγορά νέων ασφαλιστικών εταιρειών οι οποίες εγγράφηκαν στην αγορά ως ασφαλιστικές εταιρείες στα πλαίσια του παρόντος νόμου⁵, ενώ παράλληλα οι ανεξάρτητοι ασφαλιστές ίδρυσαν αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (clubs)⁶ οι οποίοι με τη θέσπιση του νόμου Companies Act απέκτησαν νομική προσωπικότητα. Ο κυριότερος λόγος ίδρυσης των αλληλασφαλιστικών οργανισμών (clubs) ήταν η δυσαρέσκεια πληθώρας πλοιοκτητών λόγω των ελλείψεων και αρνητικών παραγόντων που εμφάνιζε η αγορά των ναυτασφαλίσεων.

Περί τα μέσα του 19ου αιώνα άρχισαν να δημιουργούνται ολοένα και περισσότερα clubs, μέλη των οποίων αποτελούσαν πλοιοκτήτες που έδρευαν σε συγκεκριμένη περιοχή και μεγάλος αριθμός των οποίων (των club) προσανατολίστηκε σε συγκεκριμένες αγορές παρουσιάζοντας εξειδίκευση όπως τα cargo and freight clubs και τα small damage clubs. Τα clubs παρουσίαζαν αρκετά θετικά στοιχεία λόγω του ότι λειτουργούσαν μέσα σε ένα οργανωμένο πλαίσιο κάτι που άλλαξε και επέδρασε

³ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 45

⁴ Frank Evans, The Evolution of the English Joint-Stock Limited Trading Company, Columbia Law Review, 1908, σελίδα 469

⁵ Frank Evans, The Evolution of the English Joint-Stock Limited Trading Company, Columbia Law Review, 1908, σελίδα 470

⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 46

αρνητικά για αυτά, όταν μέρος των club αποφάσισε να επεκτείνει το γεωγραφικό πεδίο δράσης αποκτώντας ως μέλη άγνωστους πλοιοκτήτες με πλοία και διαχείριση περιορισμένων δυνατοτήτων.

Ωστόσο η πρόοδος της τεχνολογίας από κοινού με την οικονομική ευημερία ανέτρεψαν την καθοδική αυτή πορεία αυξάνοντας την αξία των πλοίων, των φορτίων και συνεπακόλουθα τις ευθύνες των πλοιοκτητών. Ειδικότερα, καθοριστικό γεγονός, που συνετέλεσε στην ανάδειξη των club ως αξιοσημείωτων ασφαλιστικών οργανισμών και στη διαφοροποίηση τους από την παραδοσιακή ναυτασφαλιστή αγορά και άλλαξε την ονομασία τους από hull clubs σε protecting clubs, αποτέλεσε η περίπτωση ναυτικού ατυχήματος του De Vaux v. Salvador όπου κατόπιν σύγκρουσης, η απόφαση που εκδόθηκε από το δικαστήριο το 1836 προέβλεπε την υποχρέωση των ασφαλιστών να αποζημιώσουν τον πλοιοκτήτη μόνο για τα 3/4 της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου και όχι για το σύνολο αυτής. Συνεπώς το 1/4 της αξίας του πλοίου καθώς επίσης τραυματισμοί, ατυχήματα θανάτου και ζημιές σε αντικείμενα που δεν υπάγονται στον ορισμό του πλοίου έπρεπε να καλυφθούν από τον πλοιοκτήτη⁷.

Ως εκ τούτου, ιδρύθηκε ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός εν ονόματι Shipowners' Mutual Protection Society με εκκίνηση δραστηριοτήτων το 1855 και με 221 πλοία⁸, αποβλέποντας στην κάλυψη των προαναφερθέντων κινδύνων. Συμπληρωματικά, στα μέσα του 19ου αιώνα οι πλοιοκτήτες, χάρις στα clubs, βρήκαν λύση στα προβλήματα που τους δημιουργούνταν από τα cargo claims σε περιστατικά απώλειας μεταφερόμενου φορτίου τα οποία δεν καλύπτονταν ασφαλιστικά από τις ασφαλιστικές εταιρείες αφού δεν εμπίπτουν στους κινδύνους της θάλασσας, καλύπτονταν όμως από τα clubs. Καθώς η κάλυψη αυτή παρεχόταν μόνο από τα clubs ο όρος «indemnity» (=αποζημίωση) ήρθε να συμπληρώσει την ονομασία των clubs. Εν τούτοις, αναφορικά με την παροχή ασφαλιστικών υπηρεσιών, περί τα τέλη του 19ου αιώνα, οι μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες προπορεύτηκαν έναντι των ανεξάρτητων ασφαλιστών και των club⁹.

⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 47

⁸ The Shipowners' Club – Protection and Indemnity (P&I) <https://www.shipownersclub.com>

⁹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 48, 47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ LLOYD'S OF LONDON

Η ναυτασφαλιστική αγορά της Μεγάλης Βρετανίας εκπροσωπείται από τους Lloyd's, τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I Clubs) και τις ασφαλιστικές εταιρείες¹⁰. Πριν από το 1666 οι ναυτασφαλιστικές δραστηριότητες λάμβαναν χώρα στα γραφεία των ιδιωτών ασφαλιστών¹¹. Ο θεσμός που ακόμα και σήμερα είναι υψίστης σημασίας στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων¹², οφείλει την ονομασία του στον Edward Lloyd, του οποίου το όνομα θα είναι για πάντα συνδεδεμένο με τη θαλάσσια ασφάλιση και ο οποίος μετέφερε τη διεξαγωγή επαγγελματικών συναντήσεων καθώς και διαπραγματεύσεων και συμφωνιών από τα γραφεία των ασφαλιστών στα καφενεία¹³.

Η ιστορία των Lloyd's ως ναυτασφαλιστική αγορά βρίσκει τις απαρχές της στο καφενείο του εικοσάχρονου τότε Lloyd¹⁴. Ειδικότερα, στο καφενείο του στην Tower Street συγκεντρώνονταν, μετά τη μεγάλη πυρκαγιά που ξέσπασε σε φούρνο του Λονδίνου το 1666 και επεκτάθηκε σε μεγάλο μέρος της πόλης¹⁵, πρόσωπα που δραστηριοποιούνταν στο χώρο της ναυτιλίας, όπως ασφαλιστές, έμποροι, πρόσωπα με ενδιαφέρον στη ναυτιλία που ήθελαν να ενημερωθούν για τα νέα της επικαιρότητας αλλά και πλοιοκτήτες οι οποίοι αναζητούσαν στο χώρο αυτό είτε δανειοδότες με σκοπό να προχωρήσουν σε ναυλώσεις είτε ναυτικούς για να επανδρώσουν τα πλοία τους.

Ασφαλιστές επιχειρούσαν να προσεγγίσουν τους πλοιοκτήτες με σκοπό να αναλάβουν την ασφάλιση των πλοίων τους ενώ παρευρίσκονταν επίσης underwriters οι οποίοι υπολόγιζαν το ύψος των ασφαλίσεων ανά κίνδυνο εκτιμώντας το ρίσκο. Αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι σε ναύλωση πλοίου για ένα ταξίδι περισσότεροι από ένας underwriter δύνανται να συμμετέχουν μοιραζόμενοι από κοινού το ρίσκο¹⁶.

¹⁰ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 264

¹¹ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 4

¹² Insurance News, Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, 2015 <https://www.insurancedaily.gr>

¹³ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 5

¹⁴ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 35

¹⁵ Frontis, Γνωρίστε την ασφάλιση μέσα από την ιστορική της αναδρομή, 2018 <http://blog.frontis.gr>

¹⁶ Groupama, η Ιστορία της Αφάλισης, <https://www.groupama.gr> σελίδες 29-31

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες που επιθυμούσαν να ασφαλίσουν τα πλοία τους, συμπλήρωναν σε ένα χαρτί στοιχεία επικοινωνίας, στοιχεία των πλοίων, είδος εμπορευμάτων και διαδρομή που ακολουθούσαν ώστε να δοθούν στους ενδιαφερόμενους ασφαλιστές οι οποίοι έπρεπε να συμπληρώσουν το ποσό των ασφαλίσεων¹⁷.

Το 1691 με 1692, έλαβε χώρα η μετεγκατάσταση του κυρίου Lloyd στην Lombart Street κάτι που έγινε αμέσως γνωστό σε πλοιοκτήτες, εμπόρους και υψηλά ιστάμενα πρόσωπα που δραστηριοποιούνταν στο χώρο της ναυτιλίας οι οποίοι καθιέρωσαν εκεί τις συναντήσεις τους. Η μετεγκατάσταση αυτή συνοδεύτηκε από την εκκίνηση της έκδοσης, το 1696, του ναυτιλιακού εντύπου «Lloyd's News» όπου έπειτα από συνολικά 76 δημοσιεύσεις¹⁸, με κυκλοφορία της εφημερίδας τρεις φορές την εβδομάδα¹⁹, 5 μήνες αργότερα διεκόπη η κυκλοφορία του εντύπου²⁰ αφενός λόγω ανταγωνισμού από άλλες εφημερίδες και αφετέρου λόγω απουσίας στήριξης της εν λόγω, ειδικευμένης στη ναυτιλία, έκδοσης εκείνη την εποχή. Την εφημερίδα «Lloyd's News» διαδέχτηκε τριάντα περίπου χρόνια αργότερα και είκοσι χρόνια μετά το θάνατο του Edward Lloyd η «Lloyd's List»²¹ η οποία εξακολουθεί να εκδίδεται²² και έχει ως αντικείμενο τη γνωστοποίηση της κίνησης και θέσης των πλοίων καθώς και τις αλλαγές στις ισοτιμίες²³.

Οι ασφαλιστές μέσα από τις συγκεντρώσεις τους στο καφενείο Lloyd's συσπειρώνονταν σε διάφορες ομάδες όπως για παράδειγμα η «A Society of Underwriters at Lloyd's Confeehouse» το 1760, που αποτέλεσε πρόδρομο της «Lloyd's Register of Shipping» αφού είχε ως βασική εργασία την εγγραφή και ταξινόμηση των πλοίων ανά κώδικα. Παρατηρήθηκε επίσης η αποχώρηση ασφαλιστών από ομάδες που συμμετείχαν και η ένταξή τους σε άλλες για λόγους φήμης και παροχής περισσότερο ποιοτικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, οι ασφαλιστές που αποσχίστηκαν, συσπειρώθηκαν στον οργανισμό Lloyd's.

¹⁷ Frontis, Γνωρίστε την ασφάλιση μέσα από την ιστορική της αναδρομή, 2018 <http://blog.frontis.gr>

¹⁸ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 5

¹⁹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 35

²⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 54

²¹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 37

²² Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 55

²³ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 5

Με το πέρασμα του χρόνου καθώς η αξιοσημείωτη παρουσία των Lloyd's στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων ήταν έκδηλη και τα μέλη αυξήθηκαν ακολούθησε η μετεγκατάσταση σε μεγαλύτερο κτίριο, στο Royal Exchange. Αξίζει να επισημανθεί ότι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο των Lloyd's για την ασφάλιση πλοίου και φορτίου «Lloyd's Marine S.G. Policy» βρίσκει εφαρμογή με κάποιες αναθεωρήσεις ακόμα και στις μέρες μας παρά το γεγονός ότι συντάχθηκε το 1779.

Το 1834 ο νηογνώμονας ανεξαρτητοποιήθηκε από τους ασφαλιστές και έτσι ιδρύθηκε ο «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping»²⁴. Συμπληρωματικά, το 1871, οι ασφαλιστές συγκεντρώνονταν στο καφενείο του Lloyd's απέκτησαν νομική προσωπικότητα κατόπιν δημιουργίας του «Corporation of Lloyd's», της πρώιμης μορφής δηλαδή της ασφαλιστικής εταιρείας «Lloyd's of London»²⁵. Το 1928 η έδρα των Lloyd's μεταφέρθηκε στην Leadenhall Street καθώς έκριναν σημαντική την παρουσία τους στο κέντρο του Λονδίνου ενώ περίπου 50 χρόνια αργότερα το Richard Rogers αποτέλεσε τη νέα έδρα των Lloyd's.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι οι Lloyd's δραστηριοποιούνται ενεργά στην ασφάλιση τόσο ατόμων όσο και επιχειρήσεων σε διάφορους τομείς, σε περισσότερες από 200 χώρες παγκοσμίως²⁶. Οι Lloyd's δε συνιστούν ασφαλιστική εταιρεία αλλά αγορά η οποία απαρτίζεται από εγγεγραμμένα μέλη που καταβάλλουν συνδρομή και οργανώνονται σε συνδικάτα τα οποία μοιράζονται κινδύνους. Η συνδρομή που καταβάλλουν τα μέλη είναι ανάλογη του κύκλου εργασιών τους. Βασική υποχρέωση των μελών αποτελεί η υποβολή του ισολογισμού των λογαριασμών τους σε ετήσια βάση ούτως ώστε να αποδεικνύεται πως δεν πραγματοποιείται καμία ανάληψη των ασφαλιστρών που καταθέτονται από τους ασφαλιζόμενους σε ξεχωριστό λογαριασμό, μέχρι τη στιγμή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Κατά αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η προστασία των ασφαλιζόμενων²⁷.

²⁴ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 55, 56

²⁵ Frontis, Γνωρίστε την ασφάλιση μέσα από την ιστορική της αναδρομή, 2018 <http://blog.frontis.gr>

²⁶ Lloyd's, <https://www.lloyds.com>, 2019

²⁷ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 264

Η διαδικασία ασφάλισης στους Lloyd's έχει ως εξής: Οι λήπτες της ασφάλισης, δηλαδή οργανισμοί, επιχειρήσεις, ιδιώτες αλλά ακόμα και ασφαλιστές που επιθυμούν να προστατευτούν από την επέλευση κάποιου κινδύνου καταφεύγουν σε μεσίτες στους οποίους εκφράζουν τις ασφαλιστικές τους ανάγκες²⁸ και έπειτα κατόπιν συμφωνίας χορηγούν εντολή ασφάλισης.

Οι μεσίτες ετοιμάζουν την πρόταση ασφάλισης (Slip) στην οποία καταγράφουν όλα τα βασικά στοιχεία που σχετίζονται με το πλοίο και τον ασφαλιζόμενο όπως το όνομα και η σημαία του πλοίου, διάρκεια ασφάλισης, προορισμός ταξιδιού, ποσό ασφάλισης, αξία πλοίου, κύριες και ειδικές ρήτρες²⁹. Μετά τη σύνταξη της πρότασης, οι μεσίτες οι οποίοι οφείλουν να πληρούν τα κριτήρια που ορίζουν οι Lloyd's, αποσκοπώντας στην αποδοχή της πρότασης, τη γνωστοποιούν στα μέλη των Lloyd's οι οποίοι επιλέγουν τα συνδικάτα που θα αναλάβουν να μοιραστούν τους εν λόγω κινδύνους καθώς και τους όρους της κάλυψης τα οποία συμπληρώνουν στην πρόταση το ποσό που επιθυμούν να καλύψουν.

Αξίζει να αναφερθεί ότι τα συνδικάτα δε δρουν αυθαίρετα αλλά ελέγχονται από εταιρείες, τις λεγόμενες managing agents οι οποίες διαχειρίζονται είτε ένα είτε περισσότερα συνδικάτα³⁰. Τα συνδικάτα απαρτίζονται από έναν αριθμό ονομάτων-μελών για λόγους ευκολίας και οικονομίας. Έτσι κάθε μέλος του συνδικάτου μοιράζεται τον ίδιο κίνδυνο με τα υπόλοιπα³¹. Κατόπιν σύνταξης της πρότασης (Slip) δίνεται στους underwriters οι οποίοι συμπληρώνουν το ποσοστό του ρίσκου που δέχονται να καλύψουν. Η παρούσα διαδικασία ονομάζεται placing και ολοκληρώνεται με τη συμπλήρωση του 100 % για την κάλυψη του ρίσκου³².

Σε βασικά λιμάνια του κόσμου, αποστέλλονται από την Επιτροπή Διοίκησης των Lloyd's, πράκτορες προκειμένου να εξυπηρετούν τα συμφέροντα του οργανισμού και

²⁸ Lloyd's, Lloyd's quick guide, An Introduction to who we are and what we do, 2011, σελίδα 4

²⁹ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 265

³⁰ Lloyd's, Lloyd's quick guide, An Introduction to who we are and what we do, 2011, σελίδα 5

³¹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 78

³² Παπαριστοδήμου Γιώτα, Ναυτική Ασφάλιση, Διπλωματική εργασία, 2005, σελίδα 30

να διευκολύνουν τη λειτουργία του όπως στις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων που οι πράκτορες οφείλουν να συλλέξουν όλες τις πληροφορίες που αφορούν τον οργανισμό³³.

³³ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 265

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS / ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου που έχει σπουδαία σημασία στο χώρο των ναυτασφαλίσεων και μεγάλο κύρος καθώς αποτελεί τον πιο μεγάλο οργανισμό παγκοσμίως για παροχή τόσο διεθνούς όσο και απεριόριστης ασφάλισης³⁴, ιδρύθηκε το 1884 και απαρτιζόταν από εταιρείες αγγλικών συμφερόντων και πιο συγκεκριμένα ασφαλιστές οι οποίοι δεν άνηκαν στους Lloyd's και είχαν αναλάβει το έργο της πρώιμης διαμόρφωσης ρητρών που σχετιζόνταν με την πολιτική των πλοίων και των εμπορευμάτων (Ship and Goods Policy- SG Policy) οι οποίες τον 20^ο αιώνα επεκτάθηκαν και αποτέλεσαν βασικές ρήτρες των συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης οι οποίες αναθεωρήθηκαν ή αντικαταστάθηκαν από νέες το 1995³⁵.

Το Ινστιτούτο ξεχώρισε σύντομα και διακρίθηκε από τις αντίστοιχες ενώσεις της εποχής καθώς αποτελούμενο από 100 ενώσεις, συνιστούσε τον κυρίαρχο οργανισμό στη ναυτασφαλιστική αγορά³⁶. Η δημιουργία του εν λόγω Ινστιτούτου παρουσιάζει κοινά στοιχεία με αυτή των Lloyd's καθώς και σε αυτή την περίπτωση ασφαλιστές συγκεντρώνονταν σε ένα καφενείο, στην περίπτωση αυτή στο Jerusalem. Τη θαλάσσια ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου απαρτίζουν οι Lloyd's και οι Companies (δηλαδή οι ανεξάρτητες ασφαλιστικές εταιρείες). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι υπάλληλοι των Companies αποτελούν μέλη στο Ινστιτούτο Ασφαλιστών³⁷ ενώ το Ινστιτούτο συνδέει τα δύο αυτά μέρη όταν κρίνεται αναγκαία η λήψη αποφάσεων σε ζητήματα κοινών θεματικών αμοιβαίου συμφέροντος.

Το Ινστιτούτο με πλήθος συγγραφικών δημιουργημάτων σε θέματα που άπτονται της ναυτιλίας³⁸ και αποτελούμενο από διάφορες ειδικές επιτροπές, προσανατολίζει το έργο του στην έρευνα, δημιουργία και βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη θαλάσσια ασφάλιση ενώ ταυτόχρονα συντονίζει τις δράσεις των ασφαλιστών αποσκοπώντας στην προάσπιση των συμφερόντων τους.

³⁴ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 265

³⁵ Robert Merkin, Marine Insurance Legislation, 2000, σελίδα xxxviii

³⁶ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 52

³⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 57, 58

³⁸ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 59

Συμπληρωματικά, βασική δράση του Ινστιτούτου, για την οποία εργάζεται η Επιτροπή Τεχνικής υποστήριξης και Ρητρών³⁹, αποτελεί η διαμόρφωση των όρων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων στις ναυτασφαλίσεις καθώς και τυποποίηση των ρητρών (clauses)⁴⁰ ασφάλισης αλλά και η διαρκής επικαιροποίησή τους όπως επιτάσσουν οι διαρκώς μεταβαλλόμενες ανάγκες του διεθνούς εμπορίου⁴¹. Το 1888 το Ινστιτούτο εισήγαγε για πρώτη φορά ρήτρες για την ασφάλιση των πλοίων. Πριν από το 1888 υπήρχε μία αχανής εμφάνιση ρητρών οι οποίες δεν ήταν κατανοητές και δημιουργούσαν σύγχυση σε όσους επιχειρούσαν να τις χρησιμοποιήσουν⁴². Διατηρεί επίσης αρχείο που εμπεριέχει κινδύνους που έχουν προκληθεί στο παρελθόν σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας ούτως ώστε να μπορέσει να καθορίσει την ασφαλιστική προστασία και το ποσοστό ασφαλιστρού που δύναται να αναλάβει⁴³.

Το 1998 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου συγχωνεύτηκε με την εμπορική ένωση εν ονόματι LIRMA (London Insurance and Reinsurance Market Association)⁴⁴ η οποία δρούσε για εταιρείες οι οποίες δεν είχαν ως αντικείμενο εργασίας τις ναυτασφαλίσεις. Ως εκ τούτου ιδρύθηκε το 1999 η International Underwriting Association of London που είχε ως μέλη τα μέλη της προγενέστερης ένωσης, Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου η οποία συγχωνεύτηκε στη νέα ένωση. Έπειτα από τη συγχώνευση και τη δημιουργία νέας ένωσης, άμεσο επακόλουθο ήταν η χάραξη νέων πολιτικών και κατευθυντήριων γραμμών, ωστόσο αυτό δεν επηρέασε τις ρήτρες θαλάσσιας ασφάλισης οι οποίες συνέχισαν να ισχύουν ως οι ρήτρες του Ινστιτούτου.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι ρήτρες του Ινστιτούτου καλύπτουν σχεδόν όλες τις περιπτώσεις ασφάλισης ναυτικών ατυχημάτων. Οι βασικές κατηγορίες της θαλάσσιας ασφάλισης είναι τρεις. Η πρώτη αφορά το φορτίο (cargo), η δεύτερη αφορά το πλοίο και τη μηχανή (hull and machinery) και η τρίτη αφορά το ναύλο (freight). Υπάρχουν οι βασικές ρήτρες που αφορούν συνήθεις περιπτώσεις και έπειτα εξειδικεύονται σε πιο ιδιαίτερους κινδύνους και σπανιότερες περιπτώσεις αλλά και

³⁹ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 7

⁴⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 58

⁴¹ Insurance eea, Οργάνωση Ναυτασφαλιστικής αγοράς, 2015 <https://www.insurance-eea.gr>

⁴² Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 7

⁴³ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 59

⁴⁴ Robert Merkin, Marine Insurance Legislation, 2000, σελίδα xxxviii

συγκεκριμένα είδη φορτίων⁴⁵. Οι κύριες αυτές κατηγορίες ασφάλισης δεν περιλαμβάνουν κάλυψη από πολεμικούς κινδύνους και απεργιακές κινητοποιήσεις, ωστόσο αυτοί οι κίνδυνοι καλύπτονται από ειδικές ρήτρες⁴⁶.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παρούσα συγχώνευση σύσφιξε τις σχέσεις και ενδυνάμωσε τη συνεργασία των οργανισμών που αντιπροσωπεύουν τόσο τους ναυτιλιακούς όσο και τους μη ναυτιλιακούς φορείς που δραστηριοποιούνται στην αγγλική ασφαλιστική αγορά. Επίσης καθώς η συγχώνευση αυτή βρήκε σύμφωνη την αγορά των μεσιτών εξελίχθηκε στην Αγορά Αξιών του Λονδίνου (London Market Principles)⁴⁷.

⁴⁵Institute of London Underwriters, History of the ILU, 2013
<http://www.ilu.org.uk/history.html>

⁴⁶ Robert Merkin, Marine Insurance Legislation, 2000, σελίδα xxxix

⁴⁷ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017, σελίδα 265

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ (INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON – I.U.A)

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως προαναφέρθηκε, το Institute of London Underwriters (ILU) ενσωματώθηκε το 1998 στη Διεθνή Ένωση Ασφαλίσεων και Αντασφαλίσεων Λονδίνου (London International Insurance and Reinsurance Market Association – LIRMA) και έτσι ιδρύθηκε στις 31 Δεκεμβρίου του 1998, ο νέος ασφαλιστικός οργανισμός Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση (International Underwriting Association I.U.A). Η IUA εκπροσωπεί τις εκτός των Lloyds ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά του Λονδίνου ή διαμέσου αυτής, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό επαγγελματικό περιβάλλον για την ανάπτυξή τους⁴⁸.

Σε αντίθεση με τον Lloyd's of London στον οποίο έχουν δυνατότητα συμμετοχής και φυσικά πρόσωπα, στη Διεθνή Ασφαλιστική Ένωση μπορούν να γίνουν μέλη μόνο εταιρείες οι οποίες δε συμμετέχουν στον Lloyd's of London. Συμπληρωματικά, η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση εκπροσωπεί ανεξάρτητες ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες και όχι συνδικάτα ασφαλιστών όπως ο Lloyd's of London⁴⁹.

Οι υπηρεσίες που παρέχει στα μέλη της είναι ποικίλες και στόχο έχει να διαφυλάξει τις σχέσεις μεταξύ των μελών της και να διευρύνει τις σχέσεις τους και τη συνεργασία τους με εξωτερικούς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ασφάλισης. Αξίζει να επισημανθεί το γεγονός ότι η Ένωση συνιστά χώρο στον οποίο λαμβάνουν χώρα συζητήσεις και διασκέψεις μεταξύ των μελών αναφορικά με την επικαιρότητα, τις νέες ρυθμίσεις, τις ρήτρες, το νομοθετικό πλαίσιο και τα συμβάντα που διαδραματίζονται στην ασφαλιστική αγορά.

Επιπροσθέτως, η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση έχει δημιουργήσει την τυποποιημένη Αγορά Αξιών του Λονδίνου η οποία συνιστά μία βάση δεδομένων που περιλαμβάνει στοιχεία για διάφορα συμβάντα που λαμβάνουν χώρα στον κλάδο της ασφάλισης όπως

⁴⁸ International Underwriting Association, About the IUA, <https://www.iua.co.uk>

⁴⁹ Μιγάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 69

για παράδειγμα θέματα που απασχολούν τους ασφαλιστές όταν καλούνται να αντιμετωπίσουν μία ασφαλιστική απαίτηση ή ακόμα και τον καθορισμό του ασφαλιστρού. Μέσω των καταχωρήσεων αυτών ενημερώνονται τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να προλαμβάνουν λανθασμένους χειρισμούς και ατυχή περιστατικά.

Αξίζει να επισημανθεί το γεγονός ότι η συμβολή της Διεθνούς Ασφαλιστικής Ένωσης στον ασφαλιστικό τομέα είναι σημαντική όχι μόνο για την τοπική αγορά του Λονδίνου αλλά και για τις αγορές άλλων κρατών. Η Ένωση δημιουργεί επίσης προσοδοφόρο έδαφος για τη διατήρηση καλού συνεργατικού περιβάλλοντος μεταξύ των ασφαλιστών και των μεσιτών⁵⁰.

Επιπροσθέτως η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση σε συνεργασία με τον Lloyd's Register of Shipping, έχει συμβάλει στη θέσπιση και τροποποίηση των ρητρών βάσει των νέων ρυθμίσεων. Πιο συγκεκριμένα, τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης που συντάσσονται στη Μεγάλη Βρετανία, υπάγονται στις κύριες ρήτρες τις οποίες δημοσιεύει Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση του Λονδίνου⁵¹.

4.2 ΔΟΜΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η Διεθνής Ασφαλιστική Ένωση περιλαμβάνει τα εξής όργανα:

4.2.1. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Αποτελείται από τον Chief Executive και τους αντιπροσώπους οι οποίοι εκλέγονται ετησίως και δεν δύναται να υπερβαίνουν αριθμητικά τα 20 άτομα. Συχνά άτομα που απασχολούνται σε διευθυντικές θέσεις σε ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες που συμμετέχουν στη Διεθνή Ασφαλιστική Ένωση εκλέγονται ως Αντιπρόσωποι στο Συμβούλιο.

⁵⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 73, 74

⁵¹ Robert Merkin, *Marine Insurance Legislation*, 2000, σελίδα xxxviii

4.2.2. ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

Οι Επιτροπές της Διεθνούς Ασφαλιστικής Ένωσης δραστηριοποιούνται σε ειδικευμένους τομείς και στόχο έχουν την εύρυθμη λειτουργία της Ένωσης, την προαγωγή των συμφερόντων της και την ικανοποίηση των μελών της μέσω της επίλυσης των προβλημάτων τους. Μία από τις επιτροπές του I.U.A είναι η Marine Technical Committee (MTC)⁵² που συνδιαλέγεται με οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ναυτασφαλίσεων όπως οι Lloyd's of London με σκοπό να χαράξουν μία κοινή πολιτική σε ζητήματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος⁵³.

4.2.3. ΜΕΛΗ

Τα μέλη της Διεθνούς Ασφαλιστικής Ένωσης ομαδοποιούνται ως κάτωθι:

α) Ordinary Μέλη

Πρόκειται για ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές εταιρείες που είτε έχουν τη βάση τους στο Λονδίνο είτε διεξάγουν τις δραστηριότητές τους μέσω του Λονδίνου⁵⁴. Ειδικότερα, έχουν δικαίωμα ψήφου, συμμετέχουν στις εργασίες της Ένωσης, στη διαχείρισή της και στην οικονομική της πρόοδο⁵⁵.

β) Associate Μέλη

Πρόκειται για ασφαλιστικές ή αντασφαλιστικές εταιρείες που εν αντιθέσει με τα ordinary μέλη δεν είναι απόλυτο ότι η βάση τους είναι στο Λονδίνο ή ότι πραγματοποιούν συναλλαγές μέσω Λονδίνου. Συμπληρωματικά, δε διαθέτουν δικαίωμα ψήφου ωστόσο έχουν τη δυνατότητα να παρευρίσκονται στις Γενικές Συνελεύσεις της Ένωσης που διεξάγονται σε ετήσια βάση. Τέλος, δεν δικαιούνται να λαμβάνουν απεριόριστες πληροφορίες από τις υπηρεσίες της Ένωσης ενώ υποστηρίζουν την αύξηση του προϋπολογισμού της Ένωσης σε μικρότερο επίπεδο από ότι τα Ordinary Μέλη.

⁵² Μιγάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 69

⁵³ Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, 2018, σελίδα 43

⁵⁴ International Underwriting Association, Members, <https://www.iaa.co.uk>

⁵⁵ Μιγάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 71

γ) Affiliate Μέλη

Η κατηγορία αυτή δημιουργήθηκε το 2003 και αποσκοπούσε στην ενσωμάτωση στα μέλη της Ένωσης εταιρειών που δε δραστηριοποιούνταν στο χώρο των ασφαλίσεων αυτόν καθεαυτό αλλά σε κλάδους που συνεργάζονται με τις ασφαλιστικές εταιρείες ή δρουν υποστηρικτικά προς αυτές όπως λόγω χάρη δικηγορικές ή λογιστικές εταιρείες. Τα μέλη αυτά έχουν πρόσβαση σε συγκεκριμένες πληροφορίες ενώ δε διαθέτουν δικαίωμα ψήφου και μπορούν να παρευρίσκονται στις Γενικές Συνελεύσεις όπως ακριβώς και τα Associate Μέλη⁵⁶.

Αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι στις περιόδους που ο προϋπολογισμός της Ένωσης υπερέχει του απαιτούμενου και προσδοκώμενου, τα μέλη της δικαιούνται να λάβουν μερίσματα⁵⁷.

⁵⁶ Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, 2018, σελίδα 44

⁵⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - SALVAGE ASSOCIATION: ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ

Βρίσκει της απαρχές της στο 1856 που ξεκίνησε τις δραστηριότητές της ως Ένωση για την προστασία των εμπορικών δικαιωμάτων. Η Ένωση διοικείται από μία επιτροπή που έχει συστηθεί από τους Lloyd's και τους ασφαλιστές των εταιρειών⁵⁸. Ανήκει στον όμιλο Braemar Incorporating the Salvage Association ο οποίος μεταξύ άλλων προσφέρει υπηρεσίες στην αγορά ναυτασφαλίσεων. Η Salvage Association εδρεύει στο Λονδίνο ενώ διαθέτει γραφεία σε τέσσερα σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα: Πειραιά, Νέα Υόρκη, Ντουμπάι και Σιγκαπούρη⁵⁹.

Ο οργανισμός, ο οποίος διαθέτει ειδικά καταρτισμένο τεχνικό τμήμα που είναι πάντα σε ετοιμότητα για να εξυπηρετήσει και δραστηριοποιείται σε παγκόσμιο και περιφερειακό επίπεδο, λαμβάνει δράση σε περίπτωση ατυχήματος ή επέλευση ασφαλισμένου κινδύνου προκειμένου να εκτιμήσει το μέγεθος της ζημιάς πχ. του εξοπλισμού του πλοίου ή ακόμα και της γάστρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Salvage Association αναλαμβάνει επίσης τη διεκπεραίωση των εργασιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν με το πέρας του ατυχήματος όπως για παράδειγμα επισκευές λαμβάνοντας πάντα υπόψη την ανάγκη για τη θαλάσσια περιβαλλοντική προστασία⁶⁰. Αποτελεί ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και η πηγή εσόδων της προέρχεται από την αμοιβή που λαμβάνει για τις υπηρεσίες που παρέχει⁶¹.

Συμπληρωματικά, καθώς ο παρών Οργανισμός αναλαμβάνει μεν την επιτήρηση των διαδικασιών που απαιτούνται για την επιδιόρθωση των ζημιών όμως δεν έχει υπό την κατοχή του μέσα ναυαγιαίρεσης για το σκοπό αυτό όπως για παράδειγμα ρυμουλκά ή πλωτά ναυπηγήματα, δύναται να αναζητήσει φορείς που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες και να τις μισθώσει⁶².

⁵⁸ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 54

⁵⁹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 84

⁶⁰ Braemar, Technical services, <https://braemartechnical.com/services/>

⁶¹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 54

⁶² Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 88

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 18ο ΕΩΣ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ

Το ελληνικό εμπορικό δίκαιο δημιουργήθηκε με βάση τον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807 ο οποίος παρείχε ρυθμίσεις στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων⁶³. Πριν το 1825 ασφαλιστικές εταιρείες ελληνικής ιδιοκτησίας ιδρύονταν εκτός Ελλάδας, ενώ το 1828 ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία στην Ελλάδα και ειδικότερα στη Σύρο, με την επωνυμία «Η Ελλάς» και έπειτα το «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα» και η «Φιλεμπορική»⁶⁴. Το 1836 συστήθηκε στην Πάτρα η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία ελληνικής ιδιοκτησίας με την επωνυμία «Αχαϊκή ασφαλιστική της θαλασσοπλοΐας» η οποία δραστηριοποιήθηκε στο χώρο των ναυτασφαλίσεων⁶⁵.

Κατά τα πρώτα χρόνια μετά την κατάρρευση της οθωμανικής αυτοκρατορίας δεν είχαν ιδρυθεί στην Ελλάδα ασφαλιστικές εταιρείες και οι ασφαλιστικές του εξωτερικού δε ρίσκαραν να αναλάβουν την ασφάλιση ελληνικών πλοίων καθώς εγκυμονούσε στο Αιγαίο ο κίνδυνος της πειρατείας και για το λόγο αυτό οι εφοπλιστές διαιρούσαν την κυριότητα των πλοίων σε περισσότερους από έναν ιδιοκτήτες (κάποιοι εκ των οποίων αποτελούσαν μέρος των πληρωμάτων) με στόχο την κατάτμηση του κινδύνου⁶⁶.

Μετά το 1821 ακολούθησε η ίδρυση πολλών ασφαλιστικών εταιρειών στον ελλαδικό χώρο κυρίως στη Σύρο και στην Πάτρα. Ο ανταγωνισμός που δημιουργήθηκε τα επόμενα έτη μεταξύ πολλών εξ' αυτών τις οδήγησε σε πτώχευση και βοήθησε την είσοδο στην αγορά ξένων ασφαλιστικών εταιρειών οι οποίες συνυπήρχαν με λίγες νεοεισαχθείσες ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες όπως η Εθνική ασφαλιστική.

Κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά και μεταπολεμικά, ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα, ακολούθησε καθοδική πορεία που οφειλόταν κυρίως στη συρρίκνωση του ελληνικού εμπορικού στόλου, κάτι που είχε δυσμενείς συνέπειες στον τομέα των ναυτασφαλίσεων. Εντούτοις, η συγκέντρωση περισσότερων κατοίκων στις πόλεις, η

⁶³ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 62

⁶⁴ Insurance News, Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, 2015 <https://www.insurancedaily.gr>

⁶⁵ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 63

⁶⁶ Frontis, Γνωρίστε την ασφάλιση μέσα από την ιστορική της αναδρομή, 2018 <http://blog.frontis.gr>

εισροή προσφύγων και οι νομοθετικές μεταρρυθμίσεις τόνωσαν την παρουσία και λειτουργία των ελληνόκτητων ασφαλιστικών εταιρειών.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όπου δεν υπήρχε σημαντικός έλεγχος του κράτους όσον αφορά την ίδρυση και λειτουργία των ασφαλιστικών εταιρειών, οι ξένες ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον ελλαδικό χώρο ίδρυσαν θυγατρικές εταιρείες στην Ελλάδα για να ισχυροποιήσουν τη θέση τους ενώ ταυτόχρονα ιδρύθηκαν νέες ασφαλιστικές εταιρείες έχοντας ως στόχο να αποκτήσουν σημαντική θέση στην αγορά μετά το πέρας του πολέμου⁶⁷.

Ωστόσο τα πρώτα χρόνια μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, δεν επετεύχθη η εκτιμώμενη ανάπτυξη στον τομέα των ναυτασφαλίσεων λόγω του ασταθούς οικονομικοπολιτικού κλίματος που επικρατούσε, της απώλειας σημαντικού ποσοστού εμπορικών πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας και του γεγονότος ότι στην αγορά δραστηριοποιούνταν πληθώρα ασφαλιστικών εταιρειών οι οποίες ανταγωνίζονταν μεταξύ τους.

Λίγα χρόνια αργότερα η κατάσταση άρχισε να γίνεται πιο ευνοϊκή για τον κλάδο των ασφαλίσεων, παρατηρώντας τράπεζες να επεκτείνουν τη δράση τους στον τομέα αυτόν κάτι που ανατράπηκε το 1970 με τη φορολογική μεταρρύθμιση που δεν επέτρεπε τη συνεργασία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και τραπεζών. Το γεγονός αυτό ενόησε τις ασφαλιστικές εταιρείες ενισχύοντας τη σημασία τους και τη δράση τους. Το 1971 ιδρύθηκε η Ελληνική Κοινοπραξία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών η λειτουργία της οποίας δεν υφίσταται πλέον⁶⁸.

⁶⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 63, 64

⁶⁸ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 18^Ο ΕΩΣ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

Η ναυτασφαλιστή αγορά της Αμερικής ενώ ξεκίνησε να δημιουργείται την περίοδο του αποικισμού, δεν παρουσιάζει τοπικά χαρακτηριστικά αλλά η μορφή και λειτουργία της προσομοιάζει στην Αγγλική ναυτασφαλιστή αγορά.

Ειδικότερα, η σύσταση ασφαλιστικών εταιρειών από ιδιώτες ασφαλιστές στην Αμερική ακολουθώντας τα αγγλικά πρότυπα, ξεκίνησε στη Φιλαδέλφεια το 1721 και το 1759 στη Νέα Υόρκη. Το 1792 ιδρύθηκε στη Φιλαδέλφεια η Ασφαλιστική εταιρεία της Βόρειας Αμερικής (Insurance Company of North America) ενώ έξι χρόνια αργότερα, το 1798 ιδρύθηκε στη Νέα Υόρκη η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία γνωστή ως η Ασφαλιστική εταιρεία της Νέας Υόρκης (New York Insurance Company)⁶⁹.

Λόγω κυρίως του αυξημένου ενδιαφέροντος προς τη ναυτιλία αλλά και των Ναπολεόντειων πολέμων που ενέτειναν την ανάγκη ασφαλιστικής κάλυψης, επεκτάθηκε και σε άλλες πόλεις. Οι καταστροφές που συνέβησαν κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους ήγειραν συνεχώς απαιτήσεις για ασφαλιστική κάλυψη ενώ η σηματοδότηση του πολέμου το 1812 έπληξε τη ναυτιλιακή αγορά των ΗΠΑ⁷⁰ επιτρέποντας την αποκατάστασή της 30 χρόνια μετά χάρις στην εμφάνιση στην αγορά και τη μαζική χρήση, μέχρι το 1860, του καινούργιου τύπου πλοίου «clipper» που αύξησαν τα κέρδη των ασφαλιστών αφού όχι μόνο ξεχώριζε για την πρωτοπόρα κατασκευή του αλλά και για τους εξαιρετικούς πλοιάρχους που το κυβερνούσαν. Την περίοδο αυτή, επιχειρηματίες και έμποροι που δραστηριοποιούνταν στη ναυτιλία ίδρυσαν εταιρείες που προσομοίαζαν στα σημερινά P&I Clubs.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι δόλιες τακτικές απώλειες που ακολουθούσαν στον Κόλπο του Μεξικού και στις Δυτικές Ινδίες την περίοδο 1828-1844 οι ασφαλιστικές εταιρείες της Φιλαδέλφειας προέβησαν στη σύσταση προστατευτικού οργανισμού. Τα πλοία clipper διαδέχτηκαν τα Αγγλικά ατμόπλοια με προπέλα και υλικό κατασκευής το σίδηρο. Η κυριαρχία των πλοίων αυτών από κοινού με τις

⁶⁹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 29

⁷⁰ Μιγάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 60

συνέπειες του Εμφυλίου πολέμου στην Αμερική οδήγησαν σε περιορισμό των ναυτασφαλιστικών δραστηριοτήτων⁷¹.

Το 1882 ιδρύθηκε στη Νέα Υόρκη η ένωση Ασφαλιστών θαλάσσιας ασφάλισης της Νέας Υόρκης (New York Marine Underwriters) η οποία είχε στοιχεία από τους Lloyd's, απαρτιζόταν από 100 μέλη και αποσκοπούσε στην ενδυνάμωση της ναυτασφαλιστικής αγοράς της Νέας Υόρκης⁷².

Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα η Αμερικανική αγορά ναυτασφαλίσεων σημείωσε σημαντική πρόοδο κάτι που συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν. Λίγο πριν ξεκινήσει ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, οι ασφαλιστικές εταιρείες συνασπίστηκαν και ίδρυσαν το 1939 την «American Cargo War Risk Reinsurance Exchange» με σκοπό να αναλάβουν από κοινού την ασφαλιστική κάλυψη έναντι πολεμικών κινδύνων αλλά και τρομοκρατικών ιδίως μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 που ανέδειξε μία νέα μορφή απειλής⁷³.

⁷¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 61

⁷² Victor Dover, revised by R. H. Brown, *A handbook to Marine Insurance*, 1975, σελίδα 30

⁷³ Helen M. Benzie, *War and Terrorism Risk Insurance*, *Journal of Civil Rights and Economic Development*, 2004, σελίδα, 428

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΑΛΛΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ

Στη Μεγάλη Βρετανία οι βασικές αγορές που έχουν ως αντικείμενο δραστηριότητας τη θαλάσσιας ασφάλισης βρίσκονται στο Λονδίνο, το Μάντσεστερ, το Λίβερπουλ και τη Γλασκώβη.

8.1 THE LIVERPOOL UNDERWRITERS AND MARINE ASSOCIATION

Ο οργανισμός αυτός ιδρύθηκε το 1802 στο Λίβερπουλ⁷⁴, με πρόεδρο τον John Gladstone⁷⁵, έχοντας ως στόχο τη δραστηριοποίησή του όχι μόνο στο πεδίο των ασφαλίσεων αλλά στο ναυτιλιακό τομέα γενικότερα. Σημαντική πρόοδο σημείωσε με τις αυξημένες εμπορικές συναλλαγές μεταξύ της αυτοκρατορίας της Μεγάλης Βρετανίας και των αποικιών της.

Συμπληρωματικά, ο οργανισμός αυτός, μέχρι το 1866, μετέφερε στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου τις ειδήσεις της ναυτιλίας των ΗΠΑ λόγω του ανεπτυγμένου εμπορίου μεταξύ Αμερικής και Δυτικής Αφρικής που συναλλασσόταν μέσω του Λίβερπουλ. Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Liverpool Underwriters and Maritime Association συνεργάζεται τόσο με τον Lloyd's of London όσο και με τον International Underwriting Association με στόχο τη διαμόρφωση κοινής στρατηγικής σε θέματα που απασχολούν τις ναυτασφαλίσεις⁷⁶. Αξίζει επίσης να σημειωθεί, ότι οργανισμός αυτός ενίσχυε οποιαδήποτε προσπάθεια αποσκοπούσε στην επέκταση και ανάπτυξη του εμπορίου ενώ ακόμα στήριζε και φιλανθρωπικές δράσεις⁷⁷.

⁷⁴ Henry Keate and C. L. Stark, *Guide to Marine Insurance*, 1958, σελίδα 7

⁷⁵ Victor Dover, revised by R. H. Brown, *A handbook to Marine Insurance*, 1975, σελίδα 53

⁷⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 76

⁷⁷ Victor Dover, revised by R. H. Brown, *A handbook to Marine Insurance*, 1975, σελίδα 54

8.2 THE ASSOCIATION OF UNDERWRITERS AND INSURANCE BROKERS IN GLASGOW

Βρίσκει τις απαρχές της ως ανεπίσημη Ένωση στο 1778, στην οποία προσέρχονταν ασφαλιστές και μεσίτες⁷⁸. Στην ίδρυση της Ένωσης αυτής το 1818 που πραγματοποιήθηκε από ασφαλιστές και ασφαλειο-μεσίτες συνέβαλε η άνθηση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Σκωτίας και υπερπόντιων περιοχών.

Η Ένωση συνεργάζεται με τη Διεθνή Ασφαλιστική Ένωση και με τον Lloyd's of London ενώ παράλληλα στηρίζει τα μέλη της παρέχοντας ενημέρωση σε ζητήματα της επικαιρότητας και αρωγή για την επίλυση προβλημάτων. Κάτι που διέκρινε την ένωση από τις υπόλοιπες ενώσεις και οργανισμούς αυτού του είδους είναι η δημιουργία του Glasgow Salvage Association που έλαβε χώρα το 1895 και αποσκοπεί στην τεχνική υποστήριξη που απαιτείται σε αρκετές ασφαλιστικές υποθέσεις ιδίως σε εκείνες που δεν είναι τόσο συνηθισμένες ή χρήζουν λεπτότερου χειρισμού.

8.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ – INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (I.U.M.I)

Στην Ένωση αυτή η οποία ιδρύθηκε το 1874 στο Βερολίνο ενώ τον 20^ο αιώνα πήρε τη σημερινή της μορφή, συμμετέχουν οι εθνικές ενώσεις των ναυτασφαλιστών και όχι ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες ενώ συμμετέχουν επίσης κατ' εξαίρεση η Διεθνή Ασφαλιστική Ένωση και ο Lloyd's of London⁷⁹. Αξίζει να επισημανθεί το γεγονός ότι η Διεθνή Ένωση Ναυτασφαλίσεων αποσκοπώντας στο να προβάλει το διεθνές στοιχείο της, απαρτίζει την επιτροπή της από εκπροσώπους πληθώρας χωρών⁸⁰.

Ειδικότερα, η παρούσα Ένωση διαθέτει επιτροπές οι οποίες καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεματικών όπως η ασφάλιση πλοίου, ασφάλιση φορτίου, η αντασφάλιση κ.ά.

⁷⁸ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 55

⁷⁹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 77, 78

⁸⁰ International Union of Marine Insurance, History, <https://iumi.com/about/history>

Συμπληρωματικά, οργανώνει και συντονίζει συνέδρια και σεμινάρια πάνω στο αντικείμενο των ναυτασφαλίσεων ενώ επίσης συμβάλλει στην πρόοδο της εκπαίδευσης στον τομέα αυτό⁸¹. Θεμελιώδης στόχος της είναι να εκπροσωπεί ως ισχυρή και αξιόπιστη Ένωση τη θαλάσσια ασφάλιση σε παγκόσμιο επίπεδο⁸².

8.4ΕΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ – THE MANCHESTER MARINE INSURANCE ASSOCIATION

Τέλος, στις 14 Οκτωβρίου του 1904 ιδρύθηκε στο Μάντσεστερ, η Ένωση θαλάσσιας ασφάλισης του Μάντσεστερ⁸³. Ειδικότερα, ιδρύθηκε από 18 ασφαλιστικές εταιρείες με σκοπό τη συνεργασία και την προώθηση των συμφερόντων τους σε ζητήματα ασφαλιστικού ενδιαφέροντος⁸⁴.

⁸¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 78

⁸² International Union of Marine Insurance, Introducing IUMI, <https://iumi.com/about/introducing-iumi>

⁸³ Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, σελίδα 7

⁸⁴ The National Archives, Richmond, Surrey, <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - P&I CLUBS (PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS)

9.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με το Ν. 3569/2007 έλαβε χώρα η διευθέτηση ζητημάτων που σχετίζονται με τους συνεταιρισμούς θαλάσσιας ασφάλισης. Ειδικότερα, οι εν λόγω συνεταιρισμοί προστατεύουν τα μέλη τους ασφαρίζοντάς τα από τους κινδύνους που τα απειλούν, όπως από ναυτικά ατυχήματα, ασθένειες του πληρώματος ή των επιβατών, από ζημιές στο πλοίο κατά τη σύγκρουση με άλλο πλοίο, απώλειες στο εμπόρευμα καθώς επίσης τους παρέχουν ασφάλεια αστικής ευθύνης. Ο ελληνικός νόμος βάσει του οποίου προβλέπεται η σύσταση και λειτουργία αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στον κλάδο της ναυτιλίας είναι ο Ν.3569 (ΦΕΚ Α 12/08.06.2007)⁸⁵.

Πιο συγκεκριμένα, η ομαδική ασφάλιση περισσότερων ναυτιλιακών μονάδων, μέσω της συμμετοχής τους σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, ωφελεί σημαντικά τις ασφαλιζόμενες επιχειρήσεις καθώς έτσι δύνανται να επηρεάσουν τους ασφαλιστικούς όρους κάτι που δε θα είχαν τη δυνατότητα να κάνουν στην ατομική ασφάλιση⁸⁶.

Η ίδρυση των αλληλασφαλιστικών ενώσεων P&I Clubs ήταν ύψιστης σημασίας καθώς οι πλοιοκτήτες στις περιπτώσεις που ευθύνονταν για ζημιές προς τρίτους (πχ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων) ήταν διαρκώς εκτεθειμένοι αφού οι συνήθεις ασφαλιστικές εταιρείες αδυνατούσαν να τους προστατεύσουν εξ' ολοκλήρου από τον κίνδυνο αυτό⁸⁷. Επί της ουσίας τα μέλη των P&I Clubs καταβάλλουν αμοιβαία συνδρομή και έτσι συγκεντρώνεται ένα ποσό το οποίο προορίζεται για την κάλυψη διοικητικών δαπανών των Clubs και φυσικά των απαιτήσεων όταν ανακύπτουν⁸⁸.

Η ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης υπέρ τρίτων, που ίσχυε στα P&I Clubs πολύ πριν ξεκινήσουν οι ασφαλιστές των Lloyd's να παρέχουν κάλυψη για τα ¾ ζημιών

⁸⁵ Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 2012, σελίδα 315

⁸⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 237

⁸⁷ Insurance eea, Οργάνωση Ναυτασφαλιστικής αγοράς, 2015 <https://www.insurance-eea.gr>

⁸⁸ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, (Διπλωματική εργασία), 2015, σελίδα 10

σε άλλο πλοίο κατόπιν σύγκρουσης, ήταν αρκετά δελεαστική για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για να ασφαλιστούν στα P&I Clubs⁸⁹.

Με τον όρο Protection (προστασία) αναφερόμαστε στις ευθύνες που προκύπτουν από την ιδιοκτησία ενός πλοίου⁹⁰, δηλαδή σχετικά με την απώλεια ζωής στη θάλασσα και τη ζημία σε περιουσία κατά τη διάρκεια του πλου⁹¹ ενώ με τον όρο Indemnity (αποζημίωση) αναφερόμαστε στις ευθύνες που προκύπτουν από την απασχόληση του πλοίου⁹² και πιο συγκεκριμένα εκείνες που σχετίζονται με το φορτίο⁹³.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι, ο αυξημένος αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε συνδυασμό με τη διαφορετική τοποθέτησή τους επί διαφόρων θεμάτων που άπτονται της ναυτιλίας, καθιστά δύσκολη την οργάνωσή τους σε συνεταιρισμό. Ωστόσο το 95 % της χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο συμμετέχει σε αλληλασφαλιστικό οργανισμό⁹⁴. Ακόμη αξίζει να επισημάνουμε ότι τα P&I Clubs αποτελούν όπως προαναφέρθηκε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και ως εκ τούτου ανταγωνίζονται μεταξύ τους και με τις επιχειρήσεις που ενεργούν στον κλάδο αυτό⁹⁵.

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί συνιστούν ενώσεις πλοιοκτητών που δημιουργήθηκαν με στόχο την ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων οι οποίοι δεν καλύπτονταν από τις ασφαλίσσεις που προστάτευαν το πλοίο ως σκάφος (hull) και μηχανή (machinery). Με άλλα λόγια, συνάπτουν ασφαλιστικές συμβάσεις αστικής ευθύνης, που καλύπτουν δηλαδή ζημιές προς τρίτους⁹⁶ οι οποίες έχουν προκληθεί είτε

⁸⁹ Παπαριστοδήμου Γιώτα, Ναυτική Ασφάλιση, Διπλωματική εργασία, 2005, σελίδα 10

⁹⁰ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 504

⁹¹ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδα 11

⁹² Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 504

⁹³ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδα 10

⁹⁴ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσσεις, 2015, σελίδα 238

⁹⁵ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 36

⁹⁶ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 3

από κάποιο πλοίο του μέλους είτε από το πλήρωμά του⁹⁷, πχ κατά τη σύγκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο.

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί διακρίνονται από τους Lloyds και άλλες ασφαλιστικές ενώσεις κυρίως ως προς το γεγονός ότι τα P&I Clubs αποσκοπούν, ασφαλίζοντας σε χαμηλό κόστος, στην ικανοποίηση και εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μετόχων τους καθώς επίσης ελέγχονται από κρατικούς φορείς ώστε να διασφαλίζεται η σωστή και διαφανής λειτουργία τους, εν αντιθέσει με τις ασφαλιστικές ενώσεις οι οποίες δρουν κερδοσκοπικά.

Επίσης αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν πιο ποιοτικές υπηρεσίες και αναλαμβάνουν την κάλυψη περισσότερων κινδύνων⁹⁸. Τα P&I Clubs ασφαλίζουν κινδύνους που οι άλλες ασφαλιστικές ενώσεις είτε δε δέχονται να τους ασφαλίσουν είτε τους ασφαλίζουν αλλά με δυσμενέστερους όρους. Ακόμη, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στην αλληλασφάλιση τα κέρδη του ασφαλιστή από τις εισφορές των μελών μένουν στους ασφαλισμένους κάτι που διαφέρει σημαντικά από την κλασική μορφή ασφάλισης⁹⁹.

Ειδικότερα, η οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που εκτίθενται σε όμοιους κινδύνους, σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, προφυλάσσει τις εταιρείες αυτές από το να αναλάβουν την κάλυψη ολόκληρης της ζημίας κατά την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου, αφού η ζημία κατακερματίζεται βάσει του μεριδίου της συμμετοχής κάθε εταιρείας στον αλληλασφαλιστικό οργανισμό¹⁰⁰. Πιο συγκεκριμένα, από τη στιγμή που περισσότερα άτομα εκτίθενται σε όμοιους κινδύνους, όταν ο επέλθει ο κίνδυνος σε ένα από αυτά αναλαμβάνουν από κοινού την κάλυψή του και έτσι δεν πλήγεται κανένα από τα μέλη¹⁰¹.

⁹⁷ Γεώργιος Βλάχος και Εύη Ψυχού, *Ναυλώσεις*, 2011, σελίδα 54

⁹⁸ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 16

⁹⁹ Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, 2017, σελίδες 265, 41

¹⁰⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 238

¹⁰¹ Βασίλειος Κιάντος, *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, 2002, σελίδα 12

9.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το 1855 ιδρύθηκε στη Βρετανία, από όπου ξεκίνησε ο θεσμός αυτός¹⁰², το πρώτο P&I Club που φέρει το όνομα «Britannia Association». Πριν από την είσοδο στην αγορά του πρώτου αλληλασφαλιστικού οργανισμού, κυριαρχούσαν στην ιδιωτική ασφάλιση οι «Royal Exchange», «London Insurance», οι ασφαλιστές των Lloyd's και λοιποί ασφαλιστικοί οργανισμοί¹⁰³.

Ο βασικότερος λόγος εισαγωγής του νέου αυτού θεσμού στον τομέα των ναυτασφαλίσεων είναι το γεγονός ότι η δυσαρέσκεια των πλοιοκτητών απέναντι στις κερδοσκοπικές πρακτικές των ασφαλιστών οι οποίοι έτειναν να αυξάνουν τα ασφάλιστρα για την κάλυψη περιορισμένων κινδύνων¹⁰⁴.

Περί τα τέλη του 18^{ου} αιώνα, οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεταιρίστηκαν στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς που έφεραν το όνομα «Hull Clubs» αποσκοπώντας στην κατάτμηση της ζημιάς μεταξύ των μελών. Αργότερα, έπειτα από την κατάργηση της Act του 1719 και καθώς οι ανάγκες για ασφαλιστική κάλυψη αυξήθηκαν σημαντικά, ιδρύθηκαν οι Συνεταιρισμοί Προστασίας και Αποζημίωσης¹⁰⁵ (Protection and Indemnity Clubs).

Πιο συγκεκριμένα, τα P&I Clubs στην πρώιμη αυτή μορφή τους, όπου αρχικά δρούσαν σε επιλεγμένα λιμάνια¹⁰⁶, ξεκίνησαν με την «Ασφάλεια Προστασίας», δηλαδή ασφάλιση του 1/4 της ευθύνης που ανέκυπτε λόγω τραυματισμού ή θανάτου κατόπιν σύγκρουσης πλοίων, ενώ τα εναπομείναντα 3/4 καλύπτονταν κανονικά από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς στους οποίους ήταν ασφαλισμένα τα πλοία, οι οποίοι βέβαια δεν παρείχαν κάλυψη για το φορτίο.

¹⁰² Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 10

¹⁰³ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 240

¹⁰⁴ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 10

¹⁰⁵ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 240

¹⁰⁶ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 13

Έπειτα από περιστατικά απώλειας πλοίου και φορτίου όπως του Westenhope και του Emily, τα P&I Clubs που μέχρι τότε κάλυπταν το κομμάτι της Προστασίας, επέκτειναν την κάλυψη που παρείχαν ενσωματώνοντας και την Αποζημίωση αποσκοπώντας στην ασφάλιση όσων δεν καλύπτονται από την ασφαλιστικές εταιρείες, δηλαδή κάθε τι επιπρόσθετο πλιν του πλοίου ως hull & machinery¹⁰⁷.

Τα P&I Clubs, ενεργώντας βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας, καλύπτουν ουσιαστικά τις δαπάνες που προκύπτουν σε θέματα αστικής ευθύνης από ζημίες τρίτων κατόπιν περιστατικών ατυχημάτων στα οποία φέρουν την ευθύνη τα πλοία των οποίων οι πλοιοκτήτες συμμετέχουν ως μέλη στα Clubs. Ως εκ τούτου απέκτησε μεγάλη σημασία η θεσμοθέτησή τους καθώς οι απαιτήσεις τρίτων δεν καλύπτονταν ούτε από τους ιδιώτες ασφαλιστές ούτε από τους Lloyds αφού κάλυπταν μόνο hull risks¹⁰⁸.

9.3 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τα P&I Clubs οργανώνονται σε κλάσεις και οι πλοιοκτήτες μπορούν να επιλέξουν σε ποια θα εντάξουν τα πλοία τους. Οι κλάσεις αυτές είναι οι εξής: protection (προστασία), indemnity (αποζημίωση), war risks (πολεμικοί κίνδυνοι), freight war risks (ναύλος και πολεμικοί κίνδυνοι), freight, demurrage and defence (ναύλος, σταλίες και άμυνα)¹⁰⁹. Τα μέλη των αλληλασφαλιστικών οργανισμών είχαν την ιδιότητα τόσο του ασφαλιστή όσο και του ασφαλισμένου ως προς τα άλλα μέλη ενώ έχουν υποχρεωτικά ατομική ευθύνη που εμπίπτει στο ποσοστό συμμετοχής τους¹¹⁰. Τα Clubs κατά την επέλευση του κινδύνου πρώτα εκτιμούν το μέγεθος της ζημιάς, την καλύπτουν και έπειτα αποζημιώνουν το μέλος (πλοιοκτήτρια εταιρεία)¹¹¹.

¹⁰⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 241

¹⁰⁸ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδες 11, 13

¹⁰⁹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, *A handbook to Marine Insurance*, 1975, σελίδα 506

¹¹⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 242

¹¹¹ 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, σελίδα 5

Στη συγκρότηση των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών ιεραρχική θέση κατέχει η Γενική Συνέλευση η οποία διορίζει τους διευθυντές, δημιουργεί και τροποποιεί τους κανονισμούς και λαμβάνει σημαντικές και κρίσιμες αποφάσεις σχετικά με την υπόσταση και λειτουργία του club¹¹². Η Γενική Συνέλευση έχει επίσης το ρόλο του επόπτη στην ένωση¹¹³.

Το Διοικητικό Συμβούλιο έπεται ιεραρχικά της Γενικής Συνέλευσης και τα μέλη αυτού, που διαφέρουν αριθμητικά μεταξύ των club, διορίζονται κάθε χρόνο κατόπιν εκλογής από τη Γενική Συνέλευση¹¹⁴. Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου είναι περισσότερο διοικητικές όπως η διευθέτηση οικονομικών οφειλών καθώς και απόφαση για καταβολή από τα μέλη έκτακτων εισφορών, η αντιμετώπιση συγκρούσεων μεταξύ των μελών, ο καθορισμός της ασφαλιστικής περιόδου¹¹⁵, η αναγγελία επέλευσης των κινδύνων κατά των οποίων έχουν ασφαλιστεί τα μέλη, η παραλαβή των απαιτήσεων βάσει των οποίων διεκδικείται ασφαλιστική αποζημίωση, η αποδοχή ή μη αποδοχή των απαιτήσεων και η έγκριση για την καταβολή της αποζημίωσης, ο καθορισμός του ποσού των ασφαλιστικών εισφορών, κ.ά.¹¹⁶.

Τα club εκπροσωπούνται από τους managers οι οποίοι έχουν διαχειριστικές αρμοδιότητες οι οποίες διέπονται από το καταστατικό. Ειδικότερα, οι managers είναι υπεύθυνοι για τη σύνταξη αναφορών με σκοπό την παρουσίασή τους στη Γενική Συνέλευση, τη διευθέτηση πληρωμών των απαιτήσεων¹¹⁷, την έγκριση για την είσοδο νέων μελών, για ζητήματα που ανακύπτουν κατά την καθημερινή διοίκηση¹¹⁸ κ.ά.

Οι αντιπρόσωποι αποτελούν σημαντικό κομμάτι της συγκρότησης των club καθώς η εξειδίκευσή τους σε θέματα που σχετίζονται με το P&I και η δραστηριοποίησή τους σε βασικά λιμάνια σε παγκόσμια κλίμακα αναβαθμίζει και τονώνει την παρουσία των P&I Club¹¹⁹. Στην περίπτωση που ανακύπτουν μικρής εμβέλειας απαιτήσεις, που δεν

¹¹² Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 244, 245

¹¹³ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 19

¹¹⁴ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 245

¹¹⁵ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 246

¹¹⁶ Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, 2012, σελίδα 316

¹¹⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 247

¹¹⁸ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 20

¹¹⁹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 247

υπερβαίνουν το μέγιστο όριο κάλυψης δύνανται να αντιμετωπίσουν από τους αντιπροσώπους απευθείας¹²⁰.

Πιο συγκεκριμένα, μέσα από τη εγκατάστασή τους σε σημαντικά για τη ναυτιλία λιμάνια, αποκτούν διασυνδέσεις και καλές σχέσεις με ενεργά άτομα και φορείς στη ναυτιλιακή σκηνή, όπως ναυτικούς πράκτορες, τελωνειακές αρχές, επιθεωρητές κ.ά ούτως ώστε σε περίπτωση απαίτησης να μπορούν να έχουν πλήρη ενημέρωση του γεγονότος προκειμένου τόσο να ενημερώσουν το Club όσο και να προχωρήσουν σε άμεσες ενέργειες όπως διορισμός πραγματογνωμόνων ή επιθεωρητών¹²¹.

9.4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΑ P&I CLUBS

Δυνατότητα απόκτησης της ιδιότητας του μέλους σε αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό έχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα και πιο συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτες, οι κύριοι των πλοίων, οι διαχειριστές πλοίων, οι εφοπλιστές, οι εκναυλωτές και οι διαχειριστές εταιρειών εφοπλισμού, κυριότητας πλοίων και πλοιοκτησίας¹²². Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1 της Marine Insurance Act του 1906, ασφαλιστικό συμφέρον έχει οποιοδήποτε πρόσωπο έχει συμφέρον σε μία θαλάσσια αποστολή¹²³.

Η διαδικασία εγγραφής ενός πλοιοκτήτη σε Club με σκοπό την ασφαλιστική κάλυψη δεν είναι η ίδια με την αίτηση ασφαλιστικής κάλυψης από μία ασφαλιστική εταιρεία, καθώς στο Club προαπαιτούμενο είναι να γίνει μέλος του. Εντούτοις οι αιτήσεις που απευθύνονται σε Club για ασφαλιστική κάλυψη και εγγραφή μέλους συμπίπτουν. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους σε ένα Club οι αιτήσεις των πλοιοκτητών δεν εγκρίνονται αυτόματα αλλά επεξεργάζονται από το Club και έπειτα από διαπραγματεύσεις καταλήγουν σε έγκριση από τους managers¹²⁴ και το Διοικητικό Συμβούλιο που αποφασίζουν αν θα αποδεχτούν ή όχι την είσοδο ενός

¹²⁰ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 21

¹²¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 248, 247

¹²² Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 2012, σελίδα 315

¹²³ Marine Insurance Act, Άρθρο 5, 1906, παράγραφος 1, <http://www.legislation.gov.uk>

¹²⁴ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 25

νέου μέλους¹²⁵. Βασικά στοιχεία της αίτησης αποτελούν μεταξύ άλλων τα στοιχεία νηολόγησης του πλοίου, τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα, τα πιστοποιητικά του, τα στοιχεία επικοινωνίας των διαχειριστών, πρακτόρων, μεσιτών, η εθνικότητα του πληρώματος κ.ά.

Έπειτα από την έγκριση της αίτησης για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους, το πλοίο συμπεριλαμβάνεται στα αρχείο του club και ο πλοιοκτήτης οφείλει να τηρεί τις υποχρεώσεις που έχει ως μέλος οι οποίες αναγράφονται στο καταστατικό και στους κανονισμούς του club, αντίγραφα των οποίων του παραδίδονται (πιστοποιητικό εισόδου)¹²⁶.

Αξιοσημείωτο είναι ότι προκειμένου να εγγραφεί ένα πλοίο σε club, θα πρέπει προηγουμένως να έχει ελεγχθεί το πλοίο και να έχει περάσει από αντίστοιχες επιθεωρήσεις (surveys) που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα του¹²⁷ προκειμένου να οριστεί η κλάση του βάσει της ηλικίας του και της κατάστασής του¹²⁸. Συμπληρωματικά, όπως προαναφέρθηκε ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλει τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης του πλοίου όπως για παράδειγμα το πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISM ή τη σύμβαση STCW¹²⁹.

Το πλοίο κατά την περίοδο που είναι ασφαλισμένο σε P&I Club ελέγχεται από Νηογνώμονα που ορίζει ο ασφαλιστής ώστε να εξασφαλίζεται ότι διατηρεί την κλάση του. Το πλοίο οφείλει επίσης να εφαρμόζει πιστά τους κανόνες που επιβάλλονται από το κράτος σημαίας καθώς επίσης τον Κώδικα ISM ενώ θα πρέπει να είναι έτοιμο να προσκομίσει αν αυτό απαιτηθεί, το πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance) και το πιστοποιητικό Διαχείρισης ασφάλειας (Safety Management Certificate)¹³⁰.

¹²⁵ Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 2012, σελίδα 316.

¹²⁶ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 33

¹²⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 252

¹²⁸ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 26

¹²⁹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 252

¹³⁰ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα, 2017, σελίδες 26, 27

9.5 ΜΕΛΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Την ιδιότητα του μέλους σε Club και ως εκ τούτου την ασφάλιση αποκτά το πλοίο και όχι ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής του οι οποίοι αιτούνται για την εγγραφή στο Club. Με την επιβεβαίωση της εγγραφής και είσοδο στο club ξεκινά η ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων που δύναται να προκύψουν. Συμπληρωματικά, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι το πλοίο που ως μέλος του Club συνιστά τόσο ασφαλιστή όσο και ασφαλιζόμενο, πριν την εγγραφή του θα πρέπει να αποδείξει το ασφαλιστικό ενδιαφέρον από την ασφάλιση αυτή¹³¹.

Επιπρόσθετα, προκειμένου να εισχωρήσει ένα νέο μέλος στο Club πρέπει να αποδείξει ότι έχει ασφαλιστικό συμφέρον. Ειδικότερα, ασφαλιστικό συμφέρον έχει ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο πλήγεται από την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου είτε αυτό αφορά ζημιά στο πλοίο είτε απώλεια και ολική καταστροφή. Η απόδειξη της ύπαρξης ασφαλιστικού συμφέροντος είναι βασική προϋπόθεση για την είσοδο και τη συμφωνία ασφάλισης προκειμένου να αποφεύγονται περιπτώσεις κερδοσκοπίας.

Βάσει της Companies Act 1862, απαραίτητη προϋπόθεση για να αποκτήσουν οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί στην Αγγλία νομική υπόσταση αποτελούσε η εγγραφή 20 μελών κατ' ελάχιστον. Μόνο έχοντας νομική προσωπικότητα έχουν τη δυνατότητα να καταφύγουν δικαστικώς σε περίπτωση που τα μέλη τους δεν τηρούν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις¹³². Αξίζει επίσης να σημειωθεί το γεγονός ότι, εν αντιθέσει με άλλες εταιρείες και ενώσεις, τα μέλη δεν είναι υπόλογα σε περίπτωση που ο συνεταιρισμός έχει ανεξόφλητα χρέη ή αδυνατεί να ανταποκριθεί στις οικονομικές του υποχρεώσεις προς τρίτους, αφού την ευθύνη φέρει μόνο το νομικό πρόσωπο¹³³.

Παρατηρείται συχνά οι πλοιοκτήτες να ασφαλίζουν τα πλοία τους σε διαφορετικά clubs για να έχουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική ικανότητα όσον αφορά την είσοδο σε club και τις εισφορές. Επιπροσθέτως, τα clubs παρέχουν, υπό προϋποθέσεις, τη

¹³¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 253, 254

¹³² Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδες 28, 17

¹³³ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 18

δυνατότητα αποδοχής ειδικών μελών τα οποία εισέρχονται στα clubs με premium εισφορά η οποία καταβάλλεται μόνο μία φορά¹³⁴.

Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες θεωρούν ότι είναι προτιμότερο να συμμετέχουν σε μεγάλα P&I Clubs όπου συμμετέχουν και άλλο πλοιοκτήτες και εταιρείες αντίστοιχου κύρους και δυναμικής καθώς νιώθουν περισσότερο ασφαλείς από να το βρίσκονται σε μικρότερες αλληλασφαλιστικές ενώσεις που απαρτίζεται από εταιρείες περιορισμένων δραστηριοτήτων και δυνατοτήτων. Από την άλλη βέβαια, υπάρχουν και πλοιοκτήτες που πιστεύουν πως τα μεγάλα Clubs ενδιαφέρονται περισσότερο για την εξυπηρέτηση των πιο ισχυρών μελών, δηλαδή των εταιρειών με τα περισσότερα πλοία αφού εκείνοι καταβάλλουν και μεγαλύτερα ασφάλιστρα και ως εκ τούτου ότι η φωνή των μικρότερων πλοιοκτητών δεν ακούγεται εξίσου. Για το λόγο αυτό η επιλογή ενός Club είναι μία σημαντική απόφαση που καλείται να πάρει ο πλοιοκτήτης καθώς πρέπει να επιλέξει την είσοδό του στο πιο κατάλληλο για την εταιρεία του Club αξιολογώντας όλα τα κριτήρια¹³⁵.

Στην περίπτωση που ένα μέλος αποφασίσει να αποχωρήσει από το Club, όπως για παράδειγμα λόγω χρεοκοπίας, ή λόγω απώλειας πλοίου κλπ, όπου δεν υφίσταται πια ασφαλιστικό συμφέρον, θα πρέπει να ειδοποιήσει το Club με έγγραφη επιστολή δίνοντας το χρονικό περιθώριο του ενός μήνα. Στην αντίθετη περίπτωση, όταν το Club αποφασίσει να διακόψει την ασφάλιση ενός πλοίου, οφείλει να ενημερώσει το μέλος με έγγραφη επιστολή δίνοντας την προθεσμία των επτά ημερών¹³⁶. Αξίζει να σημειωθεί ότι το μέλος ή το Club ενημερώνουν για την πρόθεση αυτή μέσω γραπτών ειδοποιήσεων (written notices)¹³⁷.

Ο κανόνας «pay to be paid» / «payment first» – πληρωμή της απαίτησης

Όταν διατυπωθεί μία απαίτηση (Claim) το μέλος και συγκεκριμένα ο πλοιοκτήτης πρέπει να έρθει άμεσα σε επαφή με το Club προκειμένου να το ενημερώσει και να ζητήσει την γραπτή επιβεβαίωσή του για την οικονομική κάλυψη της απαίτησης ώστε

¹³⁴ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 254

¹³⁵ Γεώργιος Βλάχος και Εύη Ψυχού, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2011, σελίδα 55

¹³⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 255

¹³⁷ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 29

να προχωρήσει σε ανάληψη της ευθύνης. Το Club οφείλει να στηρίζει το μέλος παρέχοντάς του οικονομική και τεχνική βοήθεια, μέσω νομικών προσώπων, εμπειρογνομόνων και τεχνικών ή και άτομα ειδικούς άλλων τομέων αν αυτό χρειαστεί.

Συμπληρωματικά, βάσει του κανόνα «pay to be paid» / «payment first» ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να καταβάλει το ποσό της απαίτησης, το οποίο εν συνεχεία θα καταβληθεί στον πλοιοκτήτη από το Club¹³⁸. Είναι πολύ σημαντικό να αναφέρουμε ότι, βάσει ρήτρας που ισχύει μεταξύ πλοιοκτήτη και Club, το πρόσωπο που αξιώνει την απαίτηση έχει το δικαίωμα να στραφεί μόνο ενάντια στον πλοιοκτήτη και όχι ενάντια στο Club. Θα μπορούσε να στραφεί κατά του Club μόνο στην περίπτωση που το μέλος αποδειχθεί αφερέγγυο ή κηρυχτεί υπό πτώχευση, αλλά το Club δύναται νομικά να μη δεχτεί την οικονομική κάλυψη της ζημίας βασιζόμενο στον κανόνα «pay to be paid» που συνιστά υποχρέωση του μέλους.

Εντούτοις, τα Clubs δύνανται έπειτα από συμφωνία με το μέλος ή συντάσσοντας επιστολή ανάληψης της ευθύνης (Letter of Undertaking), να παραβλέψουν τον κανόνα αυτό και να προβούν στην αποζημίωση του προσώπου που έχει υποστεί τη ζημία, χωρίς να μεσολαβήσει η πληρωμή από το μέλος. Ο κανόνας αυτός παραβλέπεται επίσης σε περιπτώσεις που έχουν θεσμοθετηθεί μέσω διεθνών συμβάσεων όπως η Διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση (International Convention on Civil Liability for oil pollution damage) του 1992¹³⁹.

9.6INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT OF P&I CLUBS

Τα P&I Clubs προκειμένου να μπορούν να ανταποκριθούν οικονομικά στις απαιτήσεις που εγείρονται κατά την επέλευση του κινδύνου, μέσω της συμφωνίας International Group Agreement¹⁴⁰, έχουν εισάγει ένα σύστημα ανασφάλισης καθώς

¹³⁸ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 28

¹³⁹ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 29

¹⁴⁰ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 13

σε κάποιες περιπτώσεις τα ποσά που καλούνται να καλύψουν τα Clubs είναι υπέρογκα όπως για παράδειγμα στα περιστατικά ατυχημάτων από πετρελαϊκής ρύπανσης¹⁴¹.

Ειδικότερα, όταν το ποσό μίας απαίτησης είναι μεγαλύτερο από το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσό που δύναται να καλύψει το Club, το επιπλέον ποσό διαιρείται αναλογικά μεταξύ των υπόλοιπων Clubs του Group που δρουν αντασφαλιστικά¹⁴². Αξιοσημείωτο είναι ότι το Group αντασφαλιζείται επίσης τόσο από τους Lloyds όσο και από άλλους ασφαλιστές. Συνεπώς τα Clubs προβάλλουν κατά αυτόν τον τρόπο ένα αξιόπιστο πρόσωπο στην ασφαλιστική αγορά αφού ανταποκρίνονται πάντα στις οικονομικές τους υποχρεώσεις και δεν εκθέτουν τα μέλη τους¹⁴³.

Εναλλακτικά, στην περίπτωση που τα ποσά είναι τόσο υψηλά ώστε δεν είναι εφικτό να καλυφθούν ούτε από τους πόρους της Ένωσης που συγκεντρώνονται από τις εισφορές των μελών ούτε μέσω της αντασφάλισης, το Club αξιοποιεί τα αποθεματικά του. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι επειδή τα Clubs δύνανται να λάβουν συμπληρωματικές εισφορές από τα μέλη, δε διαθέτουν αποθεματικά στον ίδιο υψηλό επίπεδο που διαθέτουν ασφαλιστικές εταιρείες που έχουν εμπορική δραστηριότητα¹⁴⁴.

¹⁴¹ Γεώργιος Βλάχος και Εύη Ψυχού, *Ναυλώσεις*, 2011, σελίδα 56

¹⁴² Νικόλαος Ηλιόπουλος, *Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 14

¹⁴³ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 15

¹⁴⁴ Νικόλαος Ηλιόπουλος, *Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 7

To International Group of P&I Clubs αποτελείται από τα κάτωθι Clubs:



Εικόνα 1 International Group of P&I Clubs, Πηγή: P.L. Ferrani & Co., P&I Insurance Brokers, The International Group of P&I Clubs, retrieved in 2019, <http://www.plferrari.com>

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- Assuranceforeningen Skuld
- The Standard Club Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd

- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

145

Αξίζει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο P&I Club από τα προαναφερθέντα είναι της Gard P&I (Bermuda) Ltd και έπονται το North of England Protecting & Indemnity Association Limited και το Britannia Steam Ship Insurance Association Limited. Όσον αφορά τον τύπο των πλοίων των μελών, το μεγαλύτερο P&I Club της Gard απαρτίζεται από δεξαμενόπλοια σε ποσοστό 36 %, από πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου σε ποσοστό 28 % και από άλλα είδη πλοίων σε ποσοστό 36 %¹⁴⁶.

9.7 OMNIBUS RULE

Κάτι που διακρίνει τα P&I Clubs από τις συνήθεις ασφαλιστικές εταιρείες είναι η εφαρμογή του Omnibus rule. Ειδικότερα, ο κανόνας αυτός δίνει τη δυνατότητα στα Clubs όταν το επιθυμούν να καλύπτουν ασφαλιστικά κινδύνους που σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου αλλά δεν εμπεριέχονται στους κανόνες τους εν αντιθέσει με τις ασφαλιστικές εταιρείες που καλύπτουν μόνο τους κινδύνους οι οποίοι αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο¹⁴⁷. Η ύπαρξη αυτή του κανόνα στα P&I Clubs τα κάνει πιο δημοφιλή παρά το γεγονός ότι οι απαιτήσεις που προκύπτουν και εμπίπτουν στη ρήτρα αυτή, αγγίζουν ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνόλου των απαιτήσεων που αποζημιώνει το Club¹⁴⁸.

¹⁴⁵ International Group of P&I Clubs <https://www.igpandi.org/group-clubs>

¹⁴⁶ Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, 2018, σελίδα 62

¹⁴⁷ Edgar Gold, Gard Handbook on P&I Insurance, 5th ed., 2002, σελίδα 22

¹⁴⁸ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 229

9.8 ΡΗΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ (P&I CLAUSE)

Η εν λόγω ρήτρα συμπεριλαμβάνεται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια με σκοπό να προστατεύσει τα μέλη από τις εξαιρέσεις κάλυψης που αναγράφονται στο ασφαλιστήριο υπάγοντας το ασφαλιστήριο στις εξαιρέσεις μόνο της ρήτρας αυτής. Έτσι καλύπτονται ασφαλιστικά και περιπτώσεις ζημιών λόγω κακής ναυσιπλοΐας ή άλλες βλάβες που δεν καλύπτουν οι ρήτρες σύγκρουσης¹⁴⁹.

9.9 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ P&I CLUBS

Οι κανονισμοί των Clubs περιλαμβάνονται στο Καταστατικό, το οποίο παραδίδεται στα μέλη με το Πιστοποιητικό εισόδου και στο οποίο μπορούν να ανατρέχουν τα μέλη για να ενημερώνονται για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους. Με άλλα λόγια, οι κανονισμοί αυτοί ορίζουν τις σχέσεις των μελών με το Club και συνιστούν επί της ουσίας τους γενικούς όρους μίας ασφαλιστικής σύμβασης¹⁵⁰. Οι κανονισμοί, προς εξυπηρέτηση των μελών και καλύτερης κατανόησής τους, παρέχονται από τα Clubs μεταφρασμένοι σε περισσότερες από μία γλώσσες, ωστόσο σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του club και μέλους του, κυριαρχεί η αγγλική έκδοση καθώς οι κανόνες υπόκεινται στο βρετανικό νόμο.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι κανονισμοί δύνανται να τροποποιούνται κατόπιν απόφασης της Γενικής Συνέλευσης και τίθενται σε ισχύ για τα ήδη υπάρχοντα μέλη από την εκκίνηση της επόμενης ασφαλιστικής περιόδου ενώ για τα νέα μέλη από την είσοδό τους στο club. Ειδικότερα, τα μέλη δύνανται να διατυπώσουν εγγράφως στη Γενική Συνέλευση τροποποιήσεις που κρίνουν ότι πρέπει να γίνουν στους Κανονισμούς, τις οποίες λαμβάνουν υπόψη αρχικά οι managers και έπειτα οι directors¹⁵¹.

¹⁴⁹ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 12

¹⁵⁰ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 55

¹⁵¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 256, 259

Βασικός κανονισμός των P&I Clubs συνιστά η υποχρέωση του πλοίου-μέλους να διατηρεί καθ' όλη την περίοδο ασφάλισής του, την κλάση του που έχει οριστεί από το νηογνώμονα¹⁵². Τα μέλη υποχρεούνται επίσης να ειδοποιούν άμεσα το Club σε περίπτωση οποιασδήποτε αλλαγής των πιστοποιητικών τους ή των χαρακτηριστικών τους γνωρισμάτων καθώς και σε περίπτωση που προκύψει κάποια απαίτηση εις βάρος τους¹⁵³.

9.10 ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Οι εισφορές των μελών διασφαλίζουν τη βιώσιμη λειτουργία των Clubs αφού μέσω της καταβολής τους συγκεντρώνονται οι πόροι που απαιτούνται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τις αποζημιώσεις στις περιπτώσεις επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου¹⁵⁴ για την αποκατάσταση του οικοσυστήματος έπειτα από περιβαλλοντικές καταστροφές, για αποζημιώσεις τραυματιών¹⁵⁵ κ.ά. Η επιτροπή των directors του Club είναι υπεύθυνη για τη συλλογή των εισφορών και το μέγεθος αυτών. Στην αρχή της χρονιάς γίνεται μία εκτίμηση των εισφορών που αναμένεται να λάβει ο οργανισμός προκειμένου να γίνει ένας ενδεικτικός υπολογισμός των εξόδων και λειτουργικών αναγκών του. Βάσει του ενδεικτικού αυτού υπολογισμού και στην περίπτωση που οι Διευθυντές το κρίνουν αναγκαίο, μπορεί να αποφασιστεί η αύξηση των ασφαλίσεων που καταβάλλουν τα μέλη¹⁵⁶.

Το ύψος των ασφαλίσεων για ένα πλοίο προσδιορίζεται από τον εμπορικό και γεωγραφικό χώρο στον οποίο δραστηριοποιείται, από την κλάση του, την ηλικία του και άλλα στοιχεία τα οποία συντελούν στην πρόβλεψη του ύψους των απαιτήσεων που το παρόν πλοίο δύναται να προκαλέσει. Από τον προσδιορισμό αυτό εξαιρούνται τα

¹⁵² Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 64

¹⁵³ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 69

¹⁵⁴ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 31

¹⁵⁵ Γεώργιος Βλάχος και Εύη Ψυχού, Ναυλώσεις, 2011, σελίδα 54

¹⁵⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 260

special entries καθώς επίσης οι περιπτώσεις που αφορούν ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων από ρύπανση¹⁵⁷.

Σε περίπτωση που τα μέλη αδυνατούν να εκπληρώσουν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις απέναντι στο Club, επέρχονται βαρύτερες κυρώσεις¹⁵⁸ όπως η σύλληψη του πλοίου ή η αδυναμία μετακίνησης σε νέο club κατόπιν γνωστοποίησης στην αγορά της ασυνέπειας του μέλους¹⁵⁹. Πιο συγκεκριμένα, η πιο σοβαρή κύρωση είναι η άρση της ασφαλιστικής κάλυψης, η οποία ανακαλεί την ασφαλιστική κάλυψη τόσο για τις απαιτήσεις που θα εγείρουν τα μέλη από τη στιγμή που θα γίνει η άρση και έπειτα όσο και για τις απαιτήσεις που είχαν εγείρει πριν την άρση.

Αξίζει να επισημανθεί επίσης ότι στην περίπτωση που διαπιστώνεται αδυναμία καταβολής των ασφαλιστρών στο Club, το τελευταίο δύναται να του επιβάλει πρόστιμο υπό τη μορφή τόκου ή ακόμα αν το επιτρέπει η σύμβαση, να καταλήξει σε σύλληψη του πλοίου, κάτι βέβαια που δε συνηθίζεται. Η ασυνέπεια αυτή στην εκπλήρωση των οικονομικών οφειλών εμποδίζει το μέλος αυτό να εισαχθεί σε νέο Club καθώς πριν την είσοδό του γίνεται σχετικός έλεγχος από το Club¹⁶⁰.

Επιπροσθέτως, βάσει του Καταστατικού, σε περίπτωση που στο ίδιο Club έχουν ασφαλιστεί περισσότερα από ένα πλοία του ίδιου στόλου, κατόπιν απόφασης του Club, η άρση της κάλυψης δε θα ισχύει μόνο για το πλοίο που δεν εκπλήρωσε τις οικονομικές του υποχρεώσεις αλλά και για όλα τα πλοία του ίδιου στόλου.

Εκτός από την αρχική εισφορά (entry premiums) που καταβάλλει το μέλος που εισέρχεται στο club και συνιστά περίπου το 75 % της συνολικής εισφοράς που συγκεντρώνεται σε ετήσια βάση¹⁶¹, τα μέλη καλούνται επίσης, κατόπιν απόφασης της ένωσης, να καταβάλουν συμπληρωματικές εισφορές (supplementary/ additional calls) στην περίπτωση που δεν επαρκούν οι πόροι της ένωσης, με σκοπό την ασφαλιστική

¹⁵⁷ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδες 31, 32

¹⁵⁸ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 263

¹⁵⁹ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 34

¹⁶⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδες 263, 264

¹⁶¹ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 32

κάλυψη περιστατικών ατυχημάτων που δεν είχαν αρχικά εκτιμηθεί και ως εκ τούτου συνυπολογισθεί¹⁶².

Επιπροσθέτως, μία ακόμα μορφή εισφορών αποτελούν οι renewals calls που αφορά την ανανέωση του ασφαλιστικού συμβολαίου και καταβάλλεται περί το πέρας του έτους αφού γίνει πρώτα η εκτίμηση του ποσού λαμβάνοντας υπόψη την αρχική εισφορά και τις εκτιμήσεις σχετικά με τις απαιτήσεις που δύνανται να προκύψουν. Μία ειδική μορφή εισφοράς αποτελεί και η release calls που επιβάλλεται από την ένωση στα μέλη που πρόκειται να αποχωρήσουν από το Club. Με την καταβολή αυτή επισπεύδεται η διαδικασία αποχώρησης του μέλους από το Club.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί ένα ακόμη είδος εισφορών που φέρει την ονομασία laid up returns που επιστρέφεται στα μέλη έπειτα από απόφαση των managers, στις περιπτώσεις όπου το πλοίο βρίσκεται υπό παροπλισμό ή επισκευή για διάστημα που αγγίζει και υπερβαίνει τις 30 ημέρες, σε λιμάνι όπου πληρούνται μέτρα ασφάλειας καθώς κατά το διάστημα αυτό ο ασφαλισμένος κίνδυνος εκλείπει αφού από το πλοίο απουσιάζουν φορτίο και πλήρωμα.

Στην περίπτωση που το φορτίο και το προσωπικό βρίσκονται πάνω στο πλοίο το διάστημα αυτό ενδέχεται και πάλι να εφαρμοστεί η παρούσα ρήτρα με επιστροφή του 50 % εν αντιθέσει με την περίπτωση κατά την οποία πλήρωμα και εμπόρευμα απουσιάζουν από το πλοίο όπου επιστρέφεται το 95 %. Βασική προϋπόθεση για την επιστροφή των εισφορών είναι η έγκαιρη ειδοποίηση της Ένωσης πριν τον παροπλισμό του πλοίου¹⁶³.

Συμπληρωματικά, στην περίπτωση που ένα μέλος αποφασίσει να αποχωρήσει από το Club, κάποια Clubs δέχονται την επιστροφή των ασφαλιστρών που έχει προκαταβάλει το μέλος. Η πρακτική αυτή συνηθίζεται περισσότερο στα παραδοσιακά ασφαλιστήρια συμβόλαια και όχι τόσο στην P&I ασφάλιση, λόγω του ότι στην τελευταία το μέλος δεν είναι μόνο ασφαλισμένος αλλά και ασφαλιστής. Επιστροφή των προκαταβληθέντων ασφαλιστρών γίνεται επίσης, όπως προαναφέρθηκε ανωτέρω, κατόπιν απόφασης των Clubs, στην περίπτωση παροπλισμού ή επισκευών του πλοίου, συνήθους διάρκειας 30

¹⁶² Γεώργιος Βλάχος, Εύη Ψύχου, Ναυλώσεις, 2011, σελίδα 55

¹⁶³ Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδες 33, 34

ημερών, υπό την έννοια ότι το διάστημα αυτό εκλείπει ο κίνδυνος. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μην υπάρχει φορτίο πάνω στο πλοίο το διάστημα αυτό και να έχει ενημερωθεί εγγράφως το Club από το μέλος 6 μήνες πριν¹⁶⁴.

9.11 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUBS

Τα P&I Clubs προστατεύουν τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές και ναυλωτές καλύπτοντας ασφαλιστικά τους κινδύνους που δεν καλύπτονται από την ασφάλιση του Hull and Machinery δηλαδή του πλοίου ως σκάφους και του εξοπλισμού της μηχανής του¹⁶⁵. Τα Clubs, όπως προκύπτει και από την ονομασία τους, παρέχουν δύο ειδών καλύψεις, protection (προστασία) και αποζημίωση (indemnity). Με τον όρο Προστασία εννοούμε ατυχήματα και κινδύνους που σχετίζονται με την ιδιοκτησία του πλοίου ενώ με την έννοια της Αποζημίωσης, περιστατικά που σχετίζονται με τη λειτουργία του όπως για παράδειγμα ατυχήματα που αφορούν τα φορτία.

Τα P&I Clubs παρέχουν κάλυψη για πληθώρα κινδύνων, ωστόσο τα μέλη επιλέγουν έναντι ποιων κινδύνων επιθυμούν να ασφαλιστούν. Μεταξύ των κινδύνων που καλύπτονται από τα P&I Clubs συγκαταλέγονται οι ακόλουθοι: απώλεια ζωής, ατυχήματα, ασθένειες τόσο του πληρώματος όσο και των επιβαινόντων, ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη, συγκρούσεις πλοίων, ζημιές στο φορτίο, στον εξοπλισμό του πλοίου ή υπέρ τρίτων, απώλεια φορτίου, θαλάσσια ρύπανση, έξοδα ρυμούλκησης, δαπάνες επαναπατριsmού πληρωμάτων, εγκληματικές ενέργειες πχ πειρατεία,¹⁶⁶ έξοδα που προκύπτουν από την αλλαγή πορείας του πλοίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης όπως σε τραυματισμό μέλους του πληρώματος, τέτοια έξοδα αφορούν εφοδιασμό πλοίου, λιμενικά τέλη κ.ά, απώλεια προσωπικών αντικειμένων¹⁶⁷, κ.ά. Τα P&I Clubs καλύπτουν επίσης δικαστικά έξοδα.

¹⁶⁴ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 265, 266

¹⁶⁵ Σμαρούλα Παπαμανώλη, *Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα*, Διπλωματική Εργασία, 2007, σελίδα 11

¹⁶⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 267, 268

¹⁶⁷ Νικόλαος Ηλιόπουλος, *Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα* Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 19

Αξίζει να τονισθεί το γεγονός ότι, τα P&I Clubs υποχρεούνται να αποζημιώσουν τα μέλη κατά την επέλευση του κινδύνου με την προϋπόθεση τα μέλη να έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις τους και να ακολουθούν πιστά τους κανόνες που ορίζονται από τα Clubs. Στην περίπτωση δηλαδή που ο κίνδυνος επήλθε σε ένα πλοίο το οποίο πραγματοποίησε ένα μη νόμιμο και επικίνδυνο ταξίδι ή αν το πλοίο είχε χάσει την κλάση του, ή αν το πλοίο ακολούθησε διαφορετικό δρομολόγιο από το συνηθισμένο το Club δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στο μέλος. Στην περίπτωση βέβαια που το πλοίο άλλαξε το προκαθορισμένο δρομολόγιο του για λόγους ασφαλείας και ενημερώσει σχετικά το Club η κάλυψη συνεχίζεται κανονικά.

Επιπροσθέτως, όταν παρατηρείται παραβίαση του συμβολαίου μεταφοράς, όπως πχ κατά τη φόρτωση του εμπορεύματος σε διαφορετικό σημείο πάνω στο πλοίο από το προβλεπόμενο, ή αλλαγή πορείας του πλοίου ή εκφόρτωση του εμπορεύματος σε διαφορετικό από το προκαθορισμένο λιμάνι και η συνεπακόλουθη απόκλιση από τα χρονικά πλαίσια της άφιξης του πλοίου και εκκίνησης της εκφόρτωσης και φόρτωσης, το Club δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση¹⁶⁸.

Αξίζει να επισημανθεί ότι το νομικό τμήμα των P&I Clubs στελεχώνεται από έμπειρους δικηγόρους και εμπειρογνώμονες οι οποίοι είναι δίπλα στα μέλη πάντα έτοιμοι να τα εκπροσωπήσουν, υπερασπίζοντας τα συμφέροντά τους¹⁶⁹. Το κατάλληλα καταρτισμένο νομικό τμήμα αναλαμβάνει τόσο την κάλυψη των εξόδων που προκύπτουν από τις απαιτήσεις τρίτων όσο και την εκπροσώπηση των μελών σε δικαστικές διαμάχες¹⁷⁰.

Ακόμα, αξίζει να σημειωθεί ότι η κάλυψη από το P&I Club παύει να υφίσταται στην περίπτωση που ο πλοίαρχος υπογράψει καθαρή φορτωτική ενώ το φορτίο έχει ζημιωθεί, ιδίως όταν το γνωρίζει και συνιστά απάτη. Επίσης, προκειμένου να καλυφθεί ασφαλιστικά η μεταφορά ευαίσθητων ή υψηλής αξίας φορτίων όπως κατεψυγμένων τροφίμων ή μετάλλων, οι Διαχειριστές των Club δύνανται να ζητήσουν τον έλεγχο των χώρων του πλοίου στους οποίους μεταφέρονται τα εμπορεύματα αυτά, πχ. τα αμπάρια

¹⁶⁸ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδες 268, 272, 273

¹⁶⁹ Νικόλαος Ηλιόπουλος, *Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 7

¹⁷⁰ Γεώργιος Βλάχος, *Εύη Ψύχου*, *Ναυλώσεις*, 2011, σελίδα 54

καθώς και του ηλεκτρολογικού/μηχανολογικού εξοπλισμού που απαιτείται για την ασφαλή μεταφορά τους.

Αναφορικά με τη σύγκρουση πλοίων, αξίζει να σημειωθεί ότι τα P&I Clubs καλύπτουν ασφαλιστικά τα μέλη μόνο στην περίπτωση που δεν καλύπτονται από την Hull and Machinery ασφάλισή τους, αφού η πλειονότητα των οποίων καλύπτουν τον κίνδυνο αυτό είτε κατά αναλογία των $\frac{3}{4}$ είτε ολικώς μέσω της ρήτρας Συγκρούσεων (Collision Liability Clause)¹⁷¹. Ωστόσο, τα P&I Clubs καλύπτουν επίσης συγκρούσεις πλοίων με ξένο σώμα στη θάλασσα εκτός πλοίων πχ. με φάρους ή προβλήτες.

Αναλυτικότερα, οι κίνδυνοι που αναλαμβάνουν να καλύψουν τα P&I Clubs είναι οι ακόλουθοι:

α) Απώλεια ζωής, τραυματισμός, ασθένεια, ή επιχείρηση διάσωσης: αφορά περιπτώσεις ατυχήματος, ασθένειας και τραυματισμού μέλους του πληρώματος ή επιβαίνοντων που έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια του πλου¹⁷². Ειδικότερα, το Club αποζημιώνει τα μέλη για νοσοκομειακά έξοδα, φάρμακα, κηδεύει και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές δαπάνες. Επίσης όταν πρόκειται για επιβατηγά πλοία, κάποια Clubs δέχονται την είσοδο των μελών αυτών ως «Special Entries» ούτως ώστε να αποζημιώνονται και σε περιπτώσεις απώλειας ή ζημίες σε αποσκευές και προσωπικά είδη (εξαιρουμένων κοσμημάτων, έργων τέχνης και άλλων αντικειμένων υψηλής αξίας) ή ακόμα και αυτοκινήτων¹⁷³. Αξίζει να αναφερθεί ότι, ανάλογη ασφαλιστική κάλυψη σε αντίστοιχες περιπτώσεις λαμβάνουν και οι φορτοεκφορτωτές. Στην επιχείρηση διάσωσης περιλαμβάνονται και τα έξοδα παρέκκλισης στην οποία δύναται να προβεί το πλοίο αποσκοπώντας να σώσει μία ανθρώπινη ζωή¹⁷⁴.

β) Σύγκρουση: Σε περίπτωση που πλοίο που ανήκει σε μέλος του club συγκρουστεί με άλλο πλοίο στη θάλασσα το Club καλύπτει όλα τα έξοδα των οποίων η πρόκληση

¹⁷¹ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτασφαλίσεις*, 2015, σελίδα 272

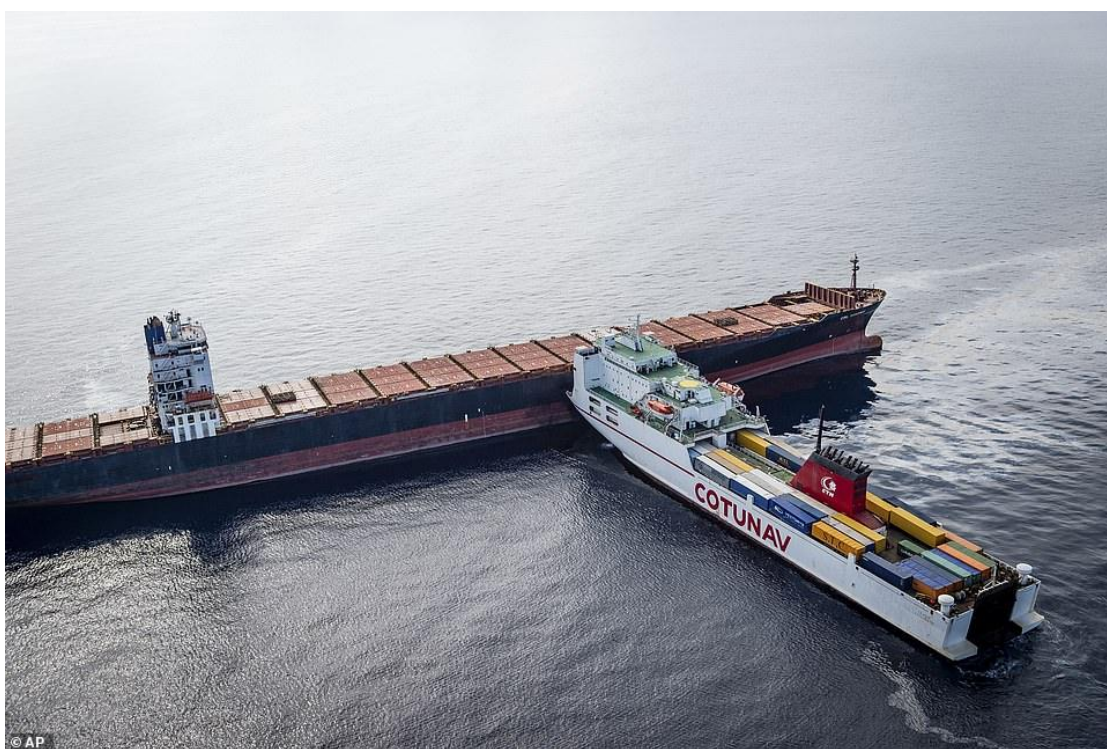
¹⁷² Victor Dover, revised by R. H. Brown, *A handbook to Marine Insurance*, 1975, σελίδα 509

¹⁷³ Steven J. Hazelwood, *P&I Clubs Law and Practice*, 2000, σελίδα 212

¹⁷⁴ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, *Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, 201&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 212

¹⁷⁴ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, *Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα*, Διπλωματική 5, σελίδες 32, 33

έγινε με ευθύνη του μέλους όπως η απώλεια φορτίου του άλλου πλοίου, ή ζημίες που υπέστη το πλοίο με το οποίο συγκρούστηκε το μέλος¹⁷⁵, μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ο συγκεκριμένος κίνδυνος δεν καλύπτεται ασφαλιστικά από τη ρήτρα για την ευθύνη σύγκρουσης (collision liability clause) που περιλαμβάνεται στις ασφαλιστικές συμβάσεις για το σκάφος (hull). Στο παρελθόν κάποια Clubs κάλυπταν το ¼ της ευθύνης σύγκρουσης καθώς τα άλλα ¾ καλύπτονταν από την ασφάλεια Hull and Machinery ενώ στις μέρες αρκετά Clubs δέχονται να καλύψουν τα 4/4 της ευθύνης. Μερικά από τα έξοδα που καλύπτουν τα Clubs σε περιπτώσεις σύγκρουσης αφορούν ζημία στο πλοίο ή σε προσωπική περιουσία, ρύπανση ή μόλυνση, ζημία ή απώλεια φορτίου, απώλεια ζωής, τραυματισμός, ασθένεια κ.ά.



Εικόνα 2 Σύγκρουση πλοίων, Πηγή: Daily Mail, Uk, published in 2018, <https://www.dailymail.co.uk>

¹⁷⁵ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 509

γ) Σύγκρουση με σταθερά και πλωτά αντικείμενα: Παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη στις περιπτώσεις ζημίας σε λιμάνι, αποβάθρα ή οποιαδήποτε άλλη δομή και αντικείμενο στη θάλασσα εκτός από πλοίο και σκάφος¹⁷⁶.

δ) Φορτία: Σε περίπτωση που ένα πλοίο – μέλος φέρει την ευθύνη για την απώλεια ή ζημία σε φορτία λόγω ανικανότητας ασφαλούς πλεύσης, ακατάλληλης διαχείρισης του πλοίου, αμέλεια του πληρώματος, αμέλεια στην προστασία των εμπορευμάτων όπως κακή στοιβασία ή οτιδήποτε άλλο που αποδεικνύει ευθύνη του πλοίου, καλύπτεται ασφαλιστικά εκτός και αν το παρόν συμβάν λάβει χώρα κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι ή όταν οι συνθήκες είναι τέτοιες που δεν επιτρέπουν στο πλοίο να δράσει διαφορετικά (πχ κακοκαιρία). Αξίζει να επισημανθεί ότι σε περίπτωση που προβλέπεται κάλυψη από τους Lloyd's το P&I Club δεν προχωρά σε αποζημίωση.



Εικόνα 3 Ατύχημα φορτωμένου πλοίου, Πηγή: Fort Orange Claims Unlimited Services (FOCUS), Cargo Losses, retrieved in 2019, <https://www.focusadjusters.com>

ε) Λιμάνι και αποβάθρες: Αφορά περιπτώσεις οι οποίες σχετίζονται με ζημίες που προκαλούνται σε στάσιμα αντικείμενα και δομές όπως λιμάνια και αποβάθρες.

¹⁷⁶ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδες 154, 155, 162

ζ) Μολυσματικές ασθένειες ή γενικά ασθένειες μελών του πληρώματος ή επιβατών: Η κατηγορία αυτή κινδύνου αφορά τα υπέρογκα έξοδα για την απολύμανση πλοίου, την αποβίβαση επιβαινόντων, την εκφόρτωση και φόρτωση εμπορευμάτων.

η) Πρόστιμα: Αφορά περιπτώσεις κατά τις οποίες επιβάλλονται στο μέλος πρόστιμα λόγω μη τήρησης των διεθνών συμφώνων, παραβιάσεις της νομοθεσίας περί μετανάστευσης ή οποιαδήποτε άλλη σχετική αμέλεια ή παραβίαση του πλοιάρχου ή μελών του πληρώματος¹⁷⁷ όπως λόγω χάρη η διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα ή διάχυση καυσίμων¹⁷⁸.

θ) Πολεμικοί κίνδυνοι: Οι περιπτώσεις αυτές προϋποθέτουν ύπαρξη περιόδου ειρήνης καθώς σε διαφορετική περίπτωση όπου επικρατούν πολεμικές συνθήκες επεμβαίνουν τα κράτη. Ειδικότερα, παρέχεται κάλυψη για απώλεια ή ζημίες πλοίων λόγω πολιτικών ή εργατικών αναταραχών, επαναστάσεων, σαμποτάζ, στρατιωτικών ενεργειών, εμφυλίων πολέμων, πειρατείας υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτονται ασφαλιστικά από άλλη ασφαλιστική σύμβαση και ότι το πλοίο φέρει νόμιμα έγγραφα. Καλύπτονται ασφαλιστικά τόσο τα πλοία, όσο και οι επιβαίνοντες και τα μέλη του πληρώματος καθώς και έξοδα περίθαλψης επαναπατρισμού κ.ά¹⁷⁹.

ι) Απώλεια ή ζημία σε περιουσία που βρίσκεται πάνω στο πλοίο: Η κάλυψη αυτή αφορά τόσο τον απαιτούμενο για τη μεταφορά εξοπλισμό όπως containers και καύσιμα όσο και άλλα αντικείμενα που δε σχετίζονται με τα φορτία¹⁸⁰.

κ) Έξοδα επαναπατρισμού και μετακίνησης αναπληρωτών: Ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός αναλαμβάνει την κάλυψη των εξόδων (τα οποία έχει αρχικά καλύψει ο πλοιοκτήτης) επαναπατρισμού του πληρώματος που έχει υποστεί τραυματισμό, θάνατο ή ασθένεια. Η ένωση καλύπτει τα έξοδα μεταφοράς αναπληρωτών ναυτικών προς έκτακτη αντικατάσταση ναυτικών που έχουν τραυματιστεί, ασθενήσει, ή αποθάνει. Η χρήση του επιθέτου «έκτακτη» υποδηλώνει ότι τα έξοδα της μεταφοράς ναυτικών για προγραμματισμένη αντικατάσταση δεν καλύπτονται από την ένωση.

¹⁷⁷ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδες 510, 511

¹⁷⁸ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 214

¹⁷⁹ Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 1975, σελίδα 512

¹⁸⁰ Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, 2000, σελίδα 211

λ) Έξοδα για διάσωση και επαναπατρισμό λαθρεπιβατών, προσφύγων και λιποτακτών: Η ένωση αναλαμβάνει να καλύψει τα έξοδα διάσωσης, μεταφοράς και επαναπατρισμού λαθρεπιβατών, λιποτακτών και προσφύγων οι οποίοι βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

μ) Έξοδα ρυμούλκησης και απομάκρυνσης ναυαγίου: Η ένωση αναλαμβάνει την κάλυψη των εξόδων που προκύπτουν έπειτα από ζημία ή βλάβη που προκαλείται κατά τη συνήθη ρυμούλκηση του πλοίου. Επίσης σε περίπτωση πρόσκρουσης, η ένωση αναλαμβάνει την κάλυψη όλων των εξόδων που απορρέουν από την απομάκρυνση, ανέλκυση, φωτισμό κ.ά του ναυαγίου¹⁸¹.

ν) Έξοδα για αποκατάσταση της ρύπανσης από το πλοίο ή το φορτίο: Οι διεθνείς συμβάσεις (πχ MARPOL, OPA 90 κ.ά) προβλέπουν μέσα από τις διατάξεις τους τη λήψη αυστηρών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και την επιβολή βαρύτερων κυρώσεων ως απόρροια παράβασής τους. Η αλληλασφαλιστική ένωση αναλαμβάνει την κάλυψη των εξόδων που βαραίνουν τον πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος (πχ. από πετρελαϊκή ρύπανση) έως το ποσό του ενός δισεκατομμυρίου δολάρια για κάθε ατύχημα¹⁸².

Αξίζει να επισημανθεί το γεγονός ότι οι καλύψεις που παρέχουν τα P&I Clubs συμπίπτουν με τους στόχους του κώδικα ISM καθώς αν οι πλοιοκτήτες εφαρμόζουν πιστά τον κώδικα, οι απαιτήσεις που τους βαραίνουν θα ελαχιστοποιούνται, τα P&I Clubs θα καταβάλουν μικρότερα ποσά για αποζημιώσεις, θα μειώνονται τα ασφάλιστρα οπότε θα επωφελούνται οι πλοιοκτήτες. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν: ο τραυματισμός ή θάνατος μέλους του πληρώματος ή επιβατών, ζημία στο φορτίο, ρύπανση κ.ά¹⁸³.

Αξίζει βέβαια να επισημανθεί το γεγονός ότι η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχουν τα P&I Clubs είναι μεν ως επί το πλείστον απεριόριστη, υπόκειται δε σε κάποιες

¹⁸¹ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδες 32, 33, 34, 36

¹⁸² Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, 2018, σελίδα 60

¹⁸³ Παπαριστοδήμου Γιώτα, Ναυτική Ασφάλιση, Διπλωματική εργασία, 2005, σελίδες 28, 29

εξαιρέσεις. Για παράδειγμα, η αναξιοπλοΐα και η απουσία του απαραίτητου για τον πλοίο εξοπλισμό από το πλοίο συνιστούν εξαιρέσεις¹⁸⁴.

9.12ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ P&I CLUBS

The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited

Η ίδρυση του εν λόγω Club που συγκαταλέγεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα σε tonnage και πιο δημοφιλή clubs, έγινε το 1855. Μέλη του Britannia αποτελούν κατά κύριο λόγο δεξαμενόπλοια γνωστών εταιρειών πετρελαίου και βρίσκει μεγαλύτερη απήχηση στην Αγγλία, την Ισπανία, την Ανατολή και τις ΗΠΑ.

Assuranceforemingen Skuld

Εδρεύει στη Νορβηγία όπου ιδρύθηκε το 1897 και ελέγχει το 40 % της χωρητικότητας σκανδιναβικών πλοίων¹⁸⁵. Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο σε tonnage club σε παγκόσμιο επίπεδο. Μέλη αυτού του ιδιαίτερος δημοφιλούς club αποτελούν σήμερα πολλοί στόλοι ανά τον κόσμο, παρά το γεγονός ότι αρχικά απαρτιζόταν μόνο από εγχώριους στόλους.

London Steamship Owner's Mutual Insurance Association Limited

Το εν λόγω Club με έδρα το Λονδίνο, συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο δημοφιλή και εκλεκτικών clubs αφού παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στα μέλη του¹⁸⁶ και για να το πετύχει αυτό θέτει αρκετές προϋποθέσεις για την είσοδο νέων μελών, όπως για παράδειγμα ηλικιακά κριτήρια στα πλοία ούτως ώστε τα πλοία που το απαρτίζουν ως μέλη να μη ξεπερνούν ηλικιακά τα 10 έτη.

¹⁸⁴ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδες 38, 40

¹⁸⁵ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδα 26

¹⁸⁶ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 275

The North of England Protection and Indemnity Association Limited

Το North of England επιλέγει ως μέλη κυρίως πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν γνώση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Συγκαταλέγεται μεταξύ των μικρότερων clubs με μέλη από Ανατολή, Κούβα και Ευρώπη.

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited

Εδρεύει στο Λονδίνο και αποτελεί το μεγαλύτερο P&I Club παγκοσμίως. Συνεργάζεται με άλλα Clubs και έχει πολλά μέλη από Ελλάδα, Αμερική, Εγγύς Ανατολή και Ευρώπη¹⁸⁷. Παρέχει ως επί το πλείστον ασφάλεια αστικής ευθύνης καλύπτοντας κινδύνους που σχετίζονται με το πλήρωμα, τη ρύπανση, το φορτίο, τα πρόστιμα, τις συγκρούσεις και την απομάκρυνση ναυαγίων¹⁸⁸.

The American Club

Ενώ αρχικά μέλη του αποτελούσαν μόνο εταιρείες των οποίων τα πλοία έφεραν την αμερικανική σημαία, σήμερα δεν υπάρχει αυτός ο περιορισμός και τα μέλη του προέρχονται από διάφορες χώρες του κόσμου. Περιλαμβάνει κυρίως πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου αλλά και δεξαμενόπλοια.

9.13 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τα P&I Clubs υπερτερούν των άλλων ασφαλιστικών οργανισμών καθώς συνιστούν μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς που χρησιμοποιούν τις εισφορές των μελών για την κάλυψη των κινδύνων όταν αυτοί προκύπτουν, βρίσκονται υπό την επιτήρηση των μελών τους, παρέχουν στα μέλη τους ένα ιδιαίτερο ευρύ φάσμα καλύψεων καθώς επίσης ασφάλιση αστικής ευθύνης που δεν συμπεριλαμβάνεται στις κοινές

¹⁸⁷ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, *Ναυτoαφασαλίσεις*, 2015, σελίδες 276, 277

¹⁸⁸ Χαραλαμπίδου Ιωάννα, *Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα*, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδα 28

ασφαλιστικές συμβάσεις που καλύπτουν το πλοίο ως hull and machinery, προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες ενώ απασχολούν εξειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό και τα ασφάλιστρα κυμαίνονται σε χαμηλά και ανταγωνιστικά επίπεδα. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι τα P&I Clubs διακρίνονται από τις λοιπές ασφαλιστικές ενώσεις καθώς παρέχοντας επιστολές εγγυοδοσίας επιτυγχάνουν την απελευθέρωση πλοίων που έχουν συλληφθεί.

Εντούτοις, η λειτουργία των P&I Clubs μειονεκτεί ως προς το γεγονός ότι καθώς εξαρτώνται οικονομικά από τις εισφορές των μελών τους, σε περίπτωση που τα μέλη αδυνατούν να εκπληρώσουν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις τα P&I Clubs δε θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στη διευθέτηση των απαιτήσεων. Επίσης στην περίπτωση που τα Clubs υστερούν οικονομικά και ζητήσουν από τα μέλη συμπληρωματικές εισφορές, δεν λαμβάνουν εγγύηση για την οικονομική αυτή ανταπόκριση των μελών¹⁸⁹.

9.14 P&I CLUBS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Παρά το γεγονός ότι ο βασικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας είναι η ναυτιλία και ο Πειραιάς αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες του κόσμου, στο κομμάτι της θαλάσσιας αλληλασφάλισης η απουσία κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου έως το 2005 ευνοούσε τη διαχείριση και εκπροσώπησή της από αλλοδαπούς αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς¹⁹⁰ καθώς επίσης οι πλοιοκτήτες στην Ελλάδα δεν κινητοποιήθηκαν ενεργά προς το σκοπό αυτό¹⁹¹.

Το 2005 ψηφίστηκε ο Νόμος 3569/2007 (ΦΕΚ Α12/08.06.07) που αφορά την ίδρυση P&I Clubs στην Ελλάδα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου στην Ελλάδα συμμετέχει στο P&I Club «Ελληνικό Συνεταιρισμός Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης, Προστασίας, Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων

¹⁸⁹ Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, 2018, σελ. 76, 77

¹⁹⁰ Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015, σελίδα 278

¹⁹¹ Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2017, σελίδα 39

(HEMPIRA/ΕΣΘΑ)» το οποίο, απαρτιζόμενο από 146 Έλληνες πλοιοκτήτες εγγεγραμμένους ως μέλη, παρέχει στα μέλη κάλυψη για αστική ευθύνη που αγγίζει μέχρι και τα 500 εκατομμύρια δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι το εν λόγω P&I Club δραστηριοποιείται στην ασφάλιση πλοίων ελληνικών συμφερόντων παρέχοντας υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση στα μέλη του και ποιοτικές υπηρεσίες και καλύπτει τους κινδύνους που ασφαλίζονται και από τα υπόλοιπα P&I Clubs¹⁹².

¹⁹² Χαραλαμπίδου Ιωάννα, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία, 2015, σελίδες 23, 24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

10.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Θα επιχειρηθεί η ανάλυση ορισμένων περιπτώσεων απαιτήσεων στο χώρο των ναυτασφαλίσεων για να εξεταστεί το πώς διευθετήθηκαν και αν χορηγήθηκε αποζημίωση από τους ασφαλιστικούς φορείς. Οι ασφαλιστικοί οργανισμοί με τους οποίους θα ασχοληθεί το κεφάλαιο αυτό είναι οι Lloyd's και τα P&I Clubs καθώς θεωρούνται οι σημαντικότεροι ασφαλιστικοί φορείς σε παγκόσμιο επίπεδο τόσο από άποψη μεγέθους όσο και από άποψη ποιότητας υπηρεσιών.

10.2 LLOYD'S ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

α) Η περίπτωση του Τιτανικού

Το πλοίο Titanic, της επιβατηγούς ναυτιλίας, αγγλικής σημαίας, της εταιρείας White Star Line, 45.000 τόνων, που αποτελούσε το πιο μεγάλο και πολυτελές πλοίο που είχε κατασκευαστεί, προσέκρουσε στις 14 Απριλίου του 1912 πάνω σε παγόβουνο, ενώ έπλεε στο Βόρειο Ατλαντικό ωκεανό. Στο πλοίο επέβαιναν 2.224 επιβάτες και πλήρωμα, ωστόσο οι σωσίβιες λέμβοι που διέθετε το πλοίο επαρκούσαν μόνο για 1.178 άτομα. Ως εκ τούτου αρκετοί εκ των επιβαινόντων και συγκεκριμένα 1.514 άτομα έχασαν τη ζωή τους¹⁹³.

Το πλοίο Titanic έλαβε πλήρη ασφάλιση από κοινού με το αδελφό του πλοίο Olympic, στις 11 Ιανουαρίου του 1912, στους Lloyd's από τον μεσίτη Willis Faber & Co για περισσότερο από 1 εκατομμύριο αγγλικές λίρες για το σκάφος (hull) και τη

¹⁹³ Lloyd's, Catastrophes and Claims, Lloyd's and the Titanic, <https://www.lloyds.com>

μηχανή (machinery) με διάρκεια ασφάλισης το ένα έτος¹⁹⁴. Το ποσό αυτό θα αντιστοιχούσε στις μέρες μας σε περίπου 95 εκατομμύρια αγγλικές λίρες.

Η ασφάλιση αυτή στους Lloyd's ήταν ιδιαίτερος σημαντική καθώς την εποχή εκείνη δεν ήταν διαδεδομένη η χρήση ασύρματης τηλεγραφίας ώστε να υπάρχει επικοινωνία μεταξύ θάλασσας και στεριάς σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης αλλά οι Lloyd's βοήθησαν σημαντικά από κοινού με τον εφευρέτη Guglielmo Marconi, εγκαθιστώντας σταθμούς σήματος από την Κορνουάλη στον Καναδά, παρέχοντας έτσι στα πλοία που διέσχιζαν τον Ατλαντικό τη δυνατότητα να επικοινωνούν με την ξηρά. Μέσω των σημάτων αυτών, οι Lloyd's πληροφορήθηκαν ότι το πλοίο βυθιζόταν και για το λόγο αυτό οι ασφαλιστές τους προχώρησαν σε ληξιπρόθεσμη ασφάλιση που αποτελεί ένα είδος αντασφάλισης που συνήθως αγοράζεται έπειτα από ναυτικό ατύχημα¹⁹⁵.

Συμπληρωματικά, αξίζει να αναφερθεί ότι στην ασφάλιση αυτή συμμετείχαν πολλά συνδικάτα τα οποία μοιράστηκαν τον κίνδυνο καλύπτοντας ποσά που ξεκινούσαν από 200 λίρες Αγγλίας έως και 75.000 λίρες Αγγλίας ενώ είχε οριστεί ένα ιδιαίτερος ευνοϊκό ασφαλιστρο που ανερχόταν σε 7.500 αγγλικές λίρες, επωφελούμενος από το γεγονός ότι το πλοίο θεωρούταν αβύθιστο κάτι που ανετράπη στη συνέχεια αποδεικνύοντας περίτρανα πως κανένα πλοίο δε μπορεί να θεωρηθεί αβύθιστο¹⁹⁶.

¹⁹⁴ Lloyd's, Catastrophes and Claims, Lloyd's and the Titanic, Titanic information sheet, σελίδα 1, <https://www.lloyds.com>

¹⁹⁵ Lloyd's, Catastrophes and Claims, Lloyd's and the Titanic, <https://www.lloyds.com>

¹⁹⁶ Lloyd's, Catastrophes and Claims, Lloyd's and the Titanic, Titanic information sheet, σελίδα 1, <https://www.lloyds.com>



THE AWFUL NEWS AT LLOYD'S.

Unprecedented scenes were witnessed at Lloyd's when the news of the total loss of the Titanic was made known. During the morning the "floor" was quite deserted and no business was done, as everybody was anxiously awaiting tidings of the great liner. Directly the telegram with the dreaded particulars was received three copies were posted instead of the usual one, and the boys, whose duty it was to post the notices, were so hampered by the anxious underwriters that they had much difficulty in reaching the boards. The total loss book, shown on the right of our sketch, had not long contained the particulars of the sinking of the Titanic before another total loss—one which is not exciting public interest—was recorded below it.

Εικόνα 5 Το ναυτικό ατύχημα του Τιτανικού, Πηγή: <https://www.lloyds.com>

β) Η περίπτωση του πλοίου HMS Lutine

Το 1799 η οικονομική κατάσταση στο Αμβούργο ήταν στα πρόθυρα της κατάρρευσης και προκειμένου να αποφευχθεί η συντριβή της χρηματιστηριακής αγοράς, ανατέθηκε στο πλοίο HMS Lutine, μία εντυπωσιακή φρεγάτα του γαλλικού ναυτικού, να περισυλλέξει από τους εμπόρους του Λονδίνου ένα υπέρογκο ποσό χρυσού και ασημιού και να το παραδώσει στο Αμβούργο. Το πολύτιμης αξίας φορτίο

που μετέφερε σε αυτό το ταξίδι το HMS Lutine ασφαλίστηκε από τους Lloyd's και αποτέλεσε για αυτούς την πιο διάσημη ναυτική απώλεια.

Το βράδυ της 9^{ης} Οκτωβρίου του 1799, κατά τη διάρκεια ισχυρής κακοκαιρίας, το πλοίο οδηγήθηκε από την τρικυμία στις επικίνδυνες ολλανδικές ακτές έχοντας ως απόρροια την απώλεια 239 ανθρώπων ζώων. Το πολύτιμο φορτίο δε βρέθηκε ποτέ ακόμα και μετά την αναζήτηση από δύτες¹⁹⁹. Η αξία του φορτίου δεν έγινε επισήμως γνωστή αλλά εφημερίδες της εποχής ανέφεραν ότι η αξία εκτιμούταν μεταξύ 430.000 δολαρίων και 1.000.000 δολαρίων²⁰⁰. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μόλις δύο εβδομάδες μετά το δυστύχημα αυτό, οι Lloyd's διευθέτησαν την απαίτηση παρέχοντας πλήρη αποζημίωση. Η άμεση αυτή ανταπόκριση των Lloyd's έμεινε στην ιστορία και ανέδειξε τους Lloyd's ως αξιόπιστη ασφαλιστική ένωση, ικανή να ανταποκριθεί σε απαιτήσεις τέτοιου μεγέθους²⁰¹.

Το μοναδικό εύρημα από το ναυάγιο του HMS Lutine αποτέλεσε το κουδούνι του Lutine, το οποίο βρέθηκε το 1858 και αφού τοποθετήθηκε σε τρία επιτυχημένα γραφεία ασφαλίσεων, από το 1986 βρίσκεται στο γραφείο των Lloyd's²⁰². Αξίζει να αναφερθεί ότι το κουδούνι ηχούσε κατά την άφιξη ειδήσεων σχετικά με ένα πλοίο που καθυστερούσε να επιστρέψει προκειμένου να ενημερωθούν άμεσα οι ασφαλιστές και οι μεσίτες για τα ευχάριστα ή δυσάρεστα νέα. Ειδικότερα, όταν το πλοίο χανόταν, το κουδούνι ηχούσε μία φορά ενώ όταν επέστρεφε ηχούσε δύο φορές. Πιο πρόσφατα το κουδούνι ηχούσε για να σηματοδοτήσει ειδικές περιστάσεις²⁰³.

¹⁹⁹ Lloyd's, Catastrophes and Claims, HMS Lutine, retrieved in 2019 <https://www.lloyds.com>

²⁰⁰ Interlloyd Averij, An Interlloyd Group Company and the Lloyd's Agent for the Netherlands, HMS Lutine, 2019 <https://www.interlloydclaims.nl>

²⁰¹ Lloyd's, Catastrophes and Claims, HMS Lutine, retrieved in 2019 <https://www.lloyds.com>

²⁰² Interlloyd Averij, An Interlloyd Group Company and the Lloyd's Agent for the Netherlands, HMS Lutine, 2019 <https://www.interlloydclaims.nl>

²⁰³ Lloyd's, Catastrophes and Claims, HMS Lutine, retrieved in 2019 <https://www.lloyds.com>



Εικόνα 6 Το κουδούνι του Lutine, Πηγή: <https://www.lloyds.com>

Syndicates	99
Coverholders	3,936
Brokers	301
Countries they operate in	200+
Claims paid by the Lloyd's market between 2011 – 2016	£68bn
Gross written premiums (2017)	£35.5bn

Πίνακας 1 Lloyd's market, Πηγή: Lloyd's, Facts and Figures, A snapshot of the Lloyd's market, retrieved in 2019, <https://www.lloyds.com>

North America	£32.7bn
Europe	£21bn
Asia Pacific	£11.7bn
Middle East	£2.8bn
Latin America	£6.0bn

Πίνακας 2 Global claims payments (2012 – 2017), Πηγή: Lloyd's, Lloyd's claims Final Broker online.pdf, 2018, page 5, retrieved in 2019

10.3P&I CLUBS ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

α) Διευθέτηση απαίτησης για σωματική βλάβη

Ναυτικός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού υπέστη ισχυρό κάταγμα στο πόδι και 120 μέρες μετά τον τραυματισμό έμεινε ανάπηρος. Έπειτα από τη διατύπωση της απαίτησης από τον δικηγόρο του ναυτικού, ο πλοιοκτήτης ανέθεσε τη διευθέτηση της απαίτησης στον τοπικό πράκτορα που διαχειρίζεται αντίστοιχες υποθέσεις.

Ο δικηγόρος του ναυτικού επικαλέστηκε 100 % αναπηρία καθώς επίσης ζήτησε μεταξύ άλλων αποζημίωση και για ιατρικά έξοδα, έξοδα αποκατάστασης, ηθική βλάβη και νομική κάλυψη. Το συνολικό ποσό της απαίτησης ανερχόταν σε 120.000 δολάρια. Εντούτοις, διαπιστώθηκε ότι ο ναυτικός δε διέθετε νόμιμα ιατρικά έγγραφα που να επιβεβαίωναν το βαθμό αναπηρίας του, δεν ήταν σαφές αν η αναπηρία του ήταν μόνιμη ή προσωρινή, δεν επισκεπτόταν τακτικά ιατρούς και η θεραπεία του δεν ακολουθούταν όπως θα έπρεπε.

Ως εκ τούτου, απαιτήθηκε ο ορισμός ανεξάρτητων ιατρών από αναγνωρισμένη κλινική του Club. Οι γιατροί αποφάνθηκαν ότι ο ναυτικός ήταν πράγματι ανάπηρος αλλά με τακτική παρακολούθηση και περίθαλψη από το ιατρικό προσωπικό και ακολουθώντας σωστά τη θεραπεία αποκατάστασης είναι δυνατό να ανακτήσει τις

κινητικές του ικανότητες. Έπειτα από δύσκολες διαπραγματεύσεις με το δικηγόρο του ναυτικού συμφώνησαν σε καταβολή αποζημίωσης ύψους 65.000 δολαρίων²⁰⁴.

β) Διευθέτηση απαίτησης για ασθένεια πληρώματος

Ναυτικός έπειτα από καρδιακή προσβολή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ζήτησε αποζημίωση ύψους 85.000 δολαρίων, ισχυριζόμενος ότι η καρδιακή ανεπάρκεια προκλήθηκε λόγω της καρδιακής προσβολής που έλαβε χώρα κατά την απασχόλησή του στο πλοίο αλλά λόγω της καθυστερημένης μεταφοράς του στο νοσοκομείο για να νοσηλευτεί και του καθυστερημένου επαναπατρισμού του.

Κατόπιν ενδελεχούς έρευνας στην οποία προέβη ο δικηγόρος που είχε οριστεί από το Club διαπιστώθηκε ότι ο ναυτικός, παρά τις καθαρές εξετάσεις και πιστοποιητικά που είχαν προσκομισθεί, αντιμετώπιζε καρδιακό πρόβλημα πριν την έναρξη της απασχόλησής του στο πλοίο ενώ επίσης λάμβανε σχετική αγωγή. Έτσι ο δικηγόρος του Club ισχυρίστηκε πως ο πλοιοκτήτης δε φέρει καμία ευθύνη για την αργοπορία στον επαναπατρισμό του ναυτικού και τη χειροτέρευση της κατάστασης της υγείας του και όπως επιβεβαιώθηκε από γνωμάτευση των ιατρικών συμβούλων του Club, η καρδιακή προσβολή δεν προκλήθηκε από την διεκπεραίωση των αρμοδιοτήτων του ναυτικού κατά τη διάρκεια του ταξιδιού αλλά από την γενικότερη κατάσταση της υγείας του και το καρδιακό πρόβλημα που αντιμετώπιζε.

Τα ουκρανικά δικαστήρια, κατόπιν φιλικής συμφωνίας που επετεύχθη μεταξύ των μερών, κατέληξαν σε λογικό ποσό αποζημίωσης του ναυτικού που ανερχόταν σε 20.000 δολάρια ενώ απορρίφθηκε η έγκριση για την καταβολή αποζημίωσης για ηθική βλάβη, νομικά έξοδα, ιατρικές δαπάνες, έξοδα αποκατάστασης κ.ά.²⁰⁵.

²⁰⁴ Oleg Onoprienko, CIS PANDI Services LTD, Newsletter, P&I Legal Claims Cases Study, 2017, page 4, <http://cispandi.com>

²⁰⁵ Oleg Onoprienko, CIS PANDI Services LTD, Newsletter, P&I Legal Claims Cases Study, 2017, σελίδα 4 <http://cispandi.com>

γ) Διευθέτηση απαίτησης που σχετίζεται με τελωνειακά θέματα

Πλοίο αφίχθη στο Novorossiysk της Ρωσίας και κατά τη διάρκεια του εκτελωνισμού εισαγωγής διαπιστώθηκε ότι ο πλοίαρχος δεν είχε δηλώσει μέρος πυροτεχνημάτων που είχαν λήξει. Κατά συνέπεια, το τελωνείο προχώρησε σε διαδικαστικές ενέργειες ενάντια στον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη χωρίς όμως να συλληφθεί το πλοίο.

Το αρμόδιο τμήμα του P&I Club ήρθε σε επικοινωνία με τον υπεύθυνο του τελωνείου στον οποίο εξήγησαν ότι ο πλοίαρχος δε γνώριζε ότι τα πυροτεχνήματα είχαν λήξει και δεν τα απέκρυψε σκόπιμα. Η υπόθεση δεν ανατέθηκε σε δικηγόρο λόγω του ότι το συνολικό ποσό της απαίτησης ανερχόταν σε λιγότερο από 1.500 δολάρια.

Προς διευθέτηση της υπόθεσης, οι πλοιοκτήτες υπέβαλαν στο τελωνείο και στο δικαστήριο επίσημες επιστολές εξηγώντας ότι ο πλοίαρχος δε χρησιμοποίησε δόλιες πρακτικές και είχε άγνοια της προαναφερθείσας κατάστασης. Ως εκ τούτου, η υπόθεση έκλεισε με κατάσχεση του εν λόγω εμπορεύματος και χωρίς την επιβολή διοικητικού προστίμου²⁰⁶.

δ) Διευθέτηση απαίτησης που σχετίζεται με θέματα μετανάστευσης

Κατά τη διάρκεια επιθεώρησης και διεκπεραίωσης των τελωνειακών διατυπώσεων εισαγωγής του πλοίου στην Ουκρανία, διαπιστώθηκε από τις τοπικές μεταναστευτικές αρχές ότι ο πρώτος μηχανικός διέθετε δύο διαβατήρια τα οποία ήταν και τα δύο έγκυρα, καθώς είχε διπλή υπηκοότητα, ρωσική και ουκρανική. Συγκεκριμένα, ο πρώτος μηχανικός γεννήθηκε στην Κριμαία και έτσι είχε ουκρανικό διαβατήριο και μετά την απόσχισή της το 2014, απέκτησε ρωσικό διαβατήριο διατηρώντας όμως παράλληλα και το ουκρανικό διαβατήριο που ήδη διέθετε. Εντούτοις η διπλή υπηκοότητα δεν επιτρέπεται στην Ουκρανία.

Κατά συνέπεια, οι μεταναστευτικές αρχές κατέσχεσαν τα διαβατήρια και το βιβλιάριο του ναυτικού επικαλούμενοι παραβίαση των κανόνων μετανάστευσης και

²⁰⁶ Oleg Onoprienko, CIS PANDI Services LTD, Newsletter, P&I Legal Claims Cases Study, 2017, σελίδες 8, 9 <http://cispandi.com/wp-content/uploads/2017/09/Newsletter-Sept-2017.pdf>

οδήγησαν το ζήτημα στο τοπικό δικαστήριο. Το Club ανέθεσε την υπόθεση στο αρμόδιο τμήμα το οποίο επικοινωνήσε με τον πλοίαρχο, τον πράκτορα και των πρώτο μηχανικό, καθώς επίσης προετοίμασε τον πρώτο μηχανικό για την ακρόαση συμβουλευόντάς τον. Ο δικηγόρος του Club που εκπροσώπησε τον πρώτο μηχανικό, έπειτα από εξηγήσεις προς τον δικαστή κατάφερε να τον πείσει να επιστρέψει τα διαβατήρια και το βιβλιάριο του ναυτικού.

Έπειτα από απόφαση του δικαστηρίου, επιβλήθηκε ένα μικρό διοικητικό πρόστιμο και υποβλήθηκαν στο δικαστήριο υποστηρικτικά δελτία ενώ επιστράφηκαν στο ναυτικό τόσο το βιβλιάριο όσο και τα διαβατήρια και ο ίδιος επέστρεψε κανονικά στην εργασία του στο πλοίο²⁰⁷.

Group of P&I Clubs	13 P&I Clubs
Total tonnage	>1209 billion GT (90 % of the world's ocean-going tonnage)
Reinsurers	21 of the world's top 25
Liability: Individual Club retention	US\$10 million

Πίνακας 3 GROUP OF P&I CLUBS - KEY FACTS Πηγές: International Group of P&I Clubs, Annual Reviews, Annual Review 2017/2018, retrieved in 2019, page 2, <https://www.igpandi.org/annual-reviews/> & International Group of P&I Clubs, About the International Group, retrieved in 2019, <https://www.igpandi.org/about>

²⁰⁷ Oleg Onoprienko, CIS PANDI Services LTD, Newsletter, P&I Legal Claims Cases Study, 2017, σελίδα 2 <http://cispandi.com/wp-content/uploads/2017/09/Newsletter-Sept-2017.pdf>

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατόπιν της ανωτέρω ανάλυσης για την οργάνωση, τη δραστηριότητα και τη σημασία των οργανισμών και των ενώσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των ναυτασφαλίσεων καταλήγουμε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

Η ανάγκη για ίδρυση ασφαλιστικών εταιρειών με αντικείμενο δραστηριότητας την κάλυψη θαλάσσιων κινδύνων κατέστη ύψιστης σημασίας ήδη από τον 17^ο αιώνα. Το γεγονός ότι ο κλάδος των ναυτασφαλίσεων φαινόταν ιδιαίτερος ανθηρός, οδήγησε σε μαζική είσοδο στην αγορά νέων ασφαλιστών και ασφαλιστικών εταιρειών αλλά και σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Επιπροσθέτως, παρατηρούμε ότι την καθιέρωση και τακτική επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τον κλάδο αυτό.

Συμπληρωματικά, η ναυτιλία, ως βασικός κλάδος της οικονομίας πολλών κρατών, άκμαζε και ακμάζει, οι πλοιοκτήτες αποκτούσαν περισσότερα πλοία και οι ευθύνες τους αυξάνονταν, δεν έλειπαν όμως τα ναυτικά ατυχήματα στα οποία ο ρόλος και η συνεισφορά των ασφαλιστικών εταιρειών και των αλληλασφαλιστικών οργανισμών αναδείκνυε και αναδεικνύει μέχρι και σήμερα τη σημασία και αξία τους.

Καθοριστικός θεσμός στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων συνιστούν οι Lloyd's, ένας θεσμός που βρίσκεται τις απαρχές του το 1666 και ξεχωρίζει ακόμα και σήμερα με την παρουσία του στη ναυτασφαλιστική αγορά έχοντας γραφεία εκπροσώπησης σε πολλές χώρες παγκοσμίως παρέχοντας υπηρεσίες ασφάλισης σε άτομα και επιχειρήσεις. Η φήμη και το κύρος του οργανισμού των Lloyd's οδήγησε πληθώρα ασφαλιστών να ενταχθούν σε αυτόν. Ο ασφαλιστικός οργανισμός των Lloyd's, ο οποίος συνίσταται από συνδικάτα που αναλαμβάνουν τον καταμερισμό του κινδύνου, διακρίθηκε σύντομα για την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών, αλλά και για τις πρακτικές τους οι οποίες υιοθετήθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η δράση των P&I clubs είναι ανεκτίμητης αξίας στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων και η επιλογή τους παρέχει πλήθος πλεονεκτημάτων στους πλοιοκτήτες. Ειδικότερα, προστατεύουν τα μέλη τους από τους κινδύνους που τα απειλούν, οι οποίοι δεν καλύπτονταν από τις ασφαλίσσεις που προστάτευαν το πλοίο ως σκάφος (hull) και μηχανή (machinery), όπως από ναυτικά ατυχήματα, ασθένειες του πληρώματος ή των

επιβατών, απώλειες στο εμπόρευμα καθώς επίσης τους παρέχουν ασφάλεια αστικής ευθύνης . Επίσης, ασφαλίζουν κινδύνους που οι άλλες ασφαλιστικές ενώσεις είτε δε δέχονται να τους ασφαλίσουν είτε τους ασφαλίζουν αλλά με δυσμενέστερους όρους ενώ ακόμη παρέχουν πιο ποιοτικές υπηρεσίες και αναλαμβάνουν την κάλυψη περισσότερων κινδύνων.

Μέσα από την παρούσα διεξοδική μελέτη συνάγουμε ότι τα Clubs συνιστώντας ζωτικής σημασίας θεσμούς για τη ναυτιλία, εμπνέουν κλίμα εμπιστοσύνης στους πλοιοκτήτες και τους ωθούν τόσο στην ένταξή τους σε αυτά όσο και στην επέκταση των εταιρειών τους με αγορά νέων πλοίων ή ανάληψη ρίσκου που διαφορετικά θα απέφευγαν. Τα P&I Clubs, εκσυγχρονίζοντας τη λειτουργία τους και προσαρμόζοντάς τη στις σύγχρονες απαιτήσεις, συμβάλλουν τόσο στην εύρυθμη διεξαγωγή των εμπορικών δραστηριοτήτων σε παγκόσμια κλίμακα όσο και στην τόνωση της οικονομίας.

Δε θα μπορούσε να αγνοηθεί ή να αμφισβητηθεί η σπουδαία σημασία πληθώρας ενώσεων και φορέων στη ναυτασφαλιστική αγορά όπως του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου, που διαμόρφωσε τις κύριες ρήτρες συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης, της Διεθνούς Ασφαλιστικής ένωσης στην οποία ενσωματώθηκε το Ινστιτούτο ασφαλιστών του Λονδίνου που συμβάλλει στην ανάπτυξη των ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών εταιρειών, αλλά και στη συνεργασία μεταξύ των ασφαλιστών και των μεσιτών και ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη για διάφορα συμβάντα που λαμβάνουν χώρα στον κλάδο της ασφάλισης μέσω της τυποποιημένης Αγοράς Αξιών του Λονδίνου.

Συμπληρωματικά, αξιοσημείωτη είναι η δράση της Salvage Association, η δραστηριοποίηση της οποίας ξεκίνησε αποσκοπώντας στην προστασία των εμπορικών δικαιωμάτων ενώ διαθέτοντας εξειδικευμένο τεχνικό τμήμα αναλαμβάνει δράση κατά την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου με σκοπό την επιδιόρθωση των ζημιών.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η δράση των εν λόγω οργανισμών συμβάλλει στη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη θαλάσσια ασφάλιση, στην εξυπηρέτηση και διαφύλαξη των συμφερόντων των πλοιοκτητών, στην έρευνα και μελέτη ζητημάτων που άπτονται των ναυτασφαλίσεων, στην ενίσχυση της ποιότητας

των υπηρεσιών θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και στην εύρυθμη λειτουργία της ναυτασφαλιστικής αγοράς.

Καταλήγοντας, αξίζει να αναφερθεί ότι η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κρίνεται αναγκαία τόσο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων τους όσο και για την επέκταση αυτών. Η ασφάλιση επιβαρύνει οικονομικά τους πλοιοκτήτες σε πολύ μικρότερο βαθμό συγκριτικά με το μέγεθος της προστασίας που τους παρέχει απέναντι σε αναμενόμενους και μη αναμενόμενους κινδύνους, η επέλευση των οποίων θα οδηγούσαν τις ανασφάλιστες εταιρείες σε μερική ή ολική οικονομική καταστροφή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

➤ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Θεοδώρα – Ινώ Βενιεράτου, Το διαχειριστικό κόστος της ναυτικής ασφάλισης και των P&I Clubs ως παράμετρος του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 2018.
- Γεώργιος Βλάχος και Εύη Ψυχού, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2011, σελ. 56.
- Νικόλαος Ηλιόπουλος, Ο ρόλος των P&I Clubs στη Ναυτική Ασφάλιση διεθνώς και η ανάπτυξη του θεσμού στην Ελλάδα (Διπλωματική εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, 2017.
- Βασίλειος Κιάντος, Ασφαλιστικό Δίκαιο, εκδόσεις Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 2002.
- Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος, Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 2012.
- Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Ναυτασφαλίσεις, 2015.
- Σμαρούλα Παπαμανώλη, Τα P and I Clubs: το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα, (Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, 2007.
- Γιώτα Παπαριστοδήμου, Ναυτική Ασφάλιση, (Διπλωματική εργασία), Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Οικονομική θαλασσίων μεταφορών, Αθήνα, 2005.
- Αριστέα Κ. Σινανιώτη – Μαρούδη, Ασφαλιστικό Δίκαιο, 2017.
- Ιωάννα Χαραλαμπίδου, Ο ρόλος των P&I Clubs και η προσπάθεια Δημιουργίας αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα, (Διπλωματική εργασία), Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος, 2015.

➤ **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

- Helen M. Benzie, War and Terrorism Risk Insurance, Journal of Civil Rights and Economic Development, 2004.
- Victor Dover, revised by R. H. Brown, A handbook to Marine Insurance, 8th edition, Witherby & Co, 1975, London.
- Frank Evans, The Evolution of the English Joint-Stock Limited Trading Company, Columbia Law Review, 1908.
- Edgar Gold, Gard Handbook on P&I Insurance, 5th ed., 2002.
- Steven J. Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, Third Edition, LLP, 2000, London.
- Henry Keate and C. L. Stark, Guide to Marine Insurance, 1958, Sir Isaac Pitman & Sons, LTD, London.
- Robert Merkin, Marine Insurance Legislation, 2000, LLP Professional Publishing, Great Britain.
- 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.

➤ **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ**

- Braemer, Technical services, <https://braemartechnical.com>
- Daily Mail, Uk, published in 2018, <https://www.dailymail.co.uk>
- P.L. Ferrani & Co., P&I Insurance Brokers, The International Group of P&I Clubs, retrieved in 2019
- Fort Orange Claims Unlimited Services (FOCUS), Cargo Losses, retrieved in 2019, <https://www.focusadjusters.com>
- Frontis, Γνωρίστε την ασφάλιση μέσα από την ιστορική της αναδρομή, 2018 <http://blog.frontis.gr>
- Groupama, η Ιστορία της Αφάλισης, <https://www.groupama.gr>.
- International Group of P&I Clubs, <https://www.igpandi.org>
- International Underwriting Association, About the IUA, <https://www.iua.co.uk>
- Interlloyd Averij, An Interlloyd Group Company and the Lloyd's Agent for the Netherlands, HMS Lutine, 2019, <https://www.interlloydclaims.nl>

- International Union of Marine Insurance, History, <https://iumi.com>
- Institute of London Underwriters, History of the ILU, 2013
<http://www.ilu.org.uk>
- Insurance eea, Οργάνωση Ναυτασφαλιστικής αγοράς, 2015
<https://www.insurance-eea.gr>
- Insurance News, Η ιστορία της ασφάλισης: Από τον Χαμουραμί στον Edward Lloyd, 2015, <https://www.insurancedaily.gr>
- Lloyd's, <https://www.lloyds.com>
- Lloyd's, <https://www.lloyds.com>
- Lloyd's, Lloyd's claims Final Broker online.pdf, 2018
- Marine Insurance Act, 1906 <http://www.legislation.gov.uk>
- The National Archives, Richmond, Surrey,
<https://discovery.nationalarchives.gov.uk>
- Oleg Onoprienko, CIS PANDI Services LTD, Newsletter, P&I Legal Claims Cases Study, 2017 <http://cispandi.com>
- The Shipowners' Club – Protection and Indemnity (P&I)
<https://www.shipownersclub.com>