

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ : Τα P and I Clubs : Το θεσμικό πλαίσιο της
συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα**

Επιμέλεια : ΠΑΠΑΜΑΝΩΛΗ ΣΜΑΡΟΥΛΑ

Αριθμός Μητρώου: 04018

Κύκλος : 4^{ος}

Επιβλέπων Καθηγητής: Μιχ. Παζαρζής

**Μέλη: Κων/νος Γκιζιάκης
Γ. Σαμιώτης**

Πειραιάς 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	σελ.5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ.7

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Γενική θεώρηση των P and I Clubs

1.1	Εννοιολογική προσέγγιση των P &I Clubs.....	σελ.10
1.2	Ρήτρα Προστασίας και αποζημίωσης (Protection and indemnity Clause).....	σελ.11
1.3	Ιστορική αναδρομή.....	σελ.12
1.4	Παγκόσμιος Χάρτης των P &I Clubs σήμερα (International Group of P&I Clubs).....	σελ.13
1.5	Σύγκριση των ασφαλιστικών οργανισμών και των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών.....	σελ.16
1.6	Νομική Προσωπικότητα Ι.....	σελ.17

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Οργανωτική Δομή των P &I Clubs

2.1	Διάρθρωση των P and I Clubs.....	σελ.18
2.1.1	Γενική Συνέλευση (General Meetings).....	σελ.19
2.1.2	Διοικητικό Συμβούλιο (Committee/ Board of Directors).....	σελ.19
2.1.3	Διαχειριστές (Managers).....	σελ.20
2.1.4	Ανταποκριτές (“Correspondents”).....	σελ.20
2.2	Διακριτική Ευχέρεια (“Discretion”).....	σελ.21
2.3	Κανονισμοί (Rules).....	σελ.22
2.4	Αποθεματικά (Reserves).....	σελ.23

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Τα μέλη των P and I Clubs

3.1	Διαδικασία εγγραφής μέλους σε P and I Clubs.....	σελ.25
	α) Το Πιστοποιητικό Εισόδου	σελ.25
	β) <i>Surveys</i> (Επιθεωρήσεις).....	σελ.26
	γ) <i>Endorsement slip</i>	σελ.26
3.2	Έναρξη και λήξη ασφαλιστικής σύμβασης	σελ.27
3.3	Συμβατική σχέση μέλους.....	σελ.28
3.4	Έξοδος του μέλους από το Club.....	σελ.29
3.5	Επείγουσες καλύψεις (Letters of Security).....	σελ.29

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Υποχρεώσεις των μελών

4.1	Εισφορές των μελών.....	σελ.31
4.1.1	Αρχική εισφορά (Entry Calls).....	σελ.32
4.1.2	Συμπληρωματική Εισφορά (Supplementary Calls).....	σελ.32
4.1.3	Renewal Calls.....	σελ.33
4.1.4	Release Calls.....	σελ.33
4.1.5	Laid-up returns.....	σελ.33
4.2	Μη καταβολή εισφορών.....	σελ.34
4.3.	Ειδικότερες υποχρεώσεις.....	σελ.35
4.3.1	Duty of Disclosure.....	σελ.35
4.3.2	Εγγυήσεις (Warranties).....	σελ.36
4.3.2.1	Ρητές εγγυήσεις (“Expressed Warranties”).....	σελ.36
4.3.2.2	Εξυπακουόμενες Εγγυήσεις (“Implied warranties”).....	σελ.37
4.4	Επίλυση Διαφορών εντός του P and I Club.....	σελ.38

ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Περιεχόμενο ασφαλιστικής κάλυψης ενός P and I Club

5.1	Η έννοια της κάλυψης των P and I Club.....	σελ.40
5.1.1	Σύγκρουση και Επαφή (Collision).....	σελ.41
5.1.2	Θαλάσσια Ρύπανση (Pollution Damage).....	σελ.42
5.1.3	Δαπάνες από Γενική Αβαρία (General Average).....	σελ.44
5.1.4	Δαπάνες που σχετίζονται με πρόσωπα.....	σελ.44

5.1.5	Επιθαλάσσια αρωγή (Life Salvage).....	σελ.44
5.1.6	Απώλεια εμπορεύματος.....	σελ.45
5.2	Εξαιρούμενες Καλύψεις.....	σελ.45
5.2.1	Πολεμικοί Κίνδυνοι (War exclusion Clause).....	σελ.46
5.2.2	Διπλή ασφάλιση (Double Insurance).....	σελ. 47
5.3.	Περιορισμός της ευθύνης.....	σελ.47
5.3.1	«Ηθελημένη Κακή Διαχείριση» (Willful Misconduct)	σελ.49
5.3.2	Ευθεία εναγωγή των P and I Club.....	σελ.50
5.4	Ασφαλιστική Υποκατάσταση (Subrogation).....	σελ.51

ΕΚΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Τα P and I Clubs στην Ελλάδα

6.1	Ελληνική ναυτ-ασφαλιστική αγορά.....	σελ.52
6.2	Ελληνικό Δίκαιο και αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί.....	σελ.53
6.3.	Εγκατάσταση αλλοδαπών συνεταιρισμών ασφάλισης στην Ελλάδα.....	σελ.53
6.4	Δημιουργία ελληνικού αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού προστασίας και αποζημίωσης	σελ.55
6.4.1	Συμμετοχή –Ιδιότητα μέλους	σελ.56
6.4.2	Τρόπος λήψης των αποφάσεων - Διακριτική Ευχέρεια.....	σελ.56
6.4.3	Εκπροσώπηση στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου.....	σελ.57
6.4.4	Συμμετοχή στις Γενικές Συνελεύσεις.....	σελ.57
6.4.5	Ευθύνη των μελών.....	σελ. 58
6.5	Περίπτωση αλλοδαπού αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού.....	σελ.59
6.6.	Θαλάσσια αλληλασφάλιση στην Ελλάδα (Ν.3569/29-5-2007).....	σελ.60
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	σελ.62
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.64
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	σελ.69

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναδείξει σε όλο το εύρος του το θεσμό της συνεταιριστικής ασφάλισης, όπως αυτή διενεργείται από τους οργανισμούς προστασίας και αποζημίωσης (P and I Clubs),- μη κερδοφόρους συνασπισμούς (ενώσεις) πλοιοκτητών-ναυλωτών-εφοπλιστών που σκοπό έχουν την κάλυψη της αστικής ευθύνης των μελών τους¹- και οι οποίοι δίχως αμφιβολία διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην σύγχρονη ασφαλιστική πραγματικότητα². Συγκεκριμένα μέσα από μια ενδελεχή μελέτη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των P and I Clubs θα επιχειρήσουμε να σκιαγραφήσουμε την εξελικτική πορεία του θεσμού, σχολιάζοντας παράλληλα τις ιστορικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που συνέβαλαν στη δημιουργία αυτού του ιδιότυπου φορέα παροχής υπηρεσιών ασφάλισης, ο οποίος καλύπτει συμβατικές και αστικές ευθύνες των πλοιοκτητών, διαχειριστών πλοίων και εφοπλιστών.

Περαιτέρω θα αναλύσουμε αφενός τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας αυτών των συλλόγων αλληλασφάλισης πλοιοκτητών, αφετέρου το κύριο αντικείμενο τους σε επίπεδο καλυπτόμενων κινδύνων³, ενώ θα επιχειρήσουμε μια αναγωγή του θεσμού στο ελληνικό χώρο εξετάζοντας παράλληλα τη δυνατότητα δημιουργίας ελληνικών συνεταιρισμών θαλάσσιας ασφάλειας κατά τα πρότυπα των αλλοδαπών P and I Clubs.

Αρχικά θα μελετηθούν τα P and I Clubs από τη «στατική πλευρά» της οργάνωσης τους, η νομική προσωπικότητα τους, η διοικητική τους διάρθρωση, οι κανονισμοί, τα αποθεματικά που αποτελούν τις βασικές συνιστώσες τους, καθώς και τα στάδια εξέλιξης του μέχρι την τελική διαμόρφωση τους.

Έπειτα θα αναλυθεί η δυναμική σχέση του συνεταιρισμού με τα μέλη του, ο «δεσμός» ο οποίος ιδρύεται με την υπογραφή της ασφαλιστικής σύμβασης, τα προνόμια και οι απορρέουσες υποχρεώσεις, η έξοδος του μέλους καθώς και η διευθέτηση των όποιων διενέξεων που ανακύπτουν με τρίτους και μέλη.

Περαιτέρω θα αναδειχθεί και θα μελετηθεί το εύρος της ασφαλιστικής κάλυψης, που παρέχουν οι συγκεκριμένες ενώσεις, το είδος των καλυπτόμενων κινδύνων καθώς

¹ Με την ασφάλιση αστικής ευθύνης δημιουργείται συμβατική σχέση και ακολούθως δικαιώματα και υποχρεώσεις μεταξύ του ασφαλιστή αφενός και του αντισυμβαλλομένου –ασφαλισμένου αφετέρου βλ ΕφΑθ3298/1999

² (Βλ στο δικτυακό τόπο www.american-club.com/go.cfm)

³ Η ασφαλιστική κάλυψη που προσφέρεται από τη συνήθη ασφαλιστική εταιρεία αφορά σε κινδύνους που δεν προβλέπονται ρητώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

και οι εξαιρέσεις και οι περιορισμοί ως προς την ασφαλιστική κάλυψη που προσφέρεται, ενώ θα γίνει ιδιαίτερη μνεία στον τρόπο διακανονισμού των απαιτήσεων που προκύπτουν.

Τέλος αφού προηγηθεί μια συνολική παρουσίαση του ασφαλιστικού θεσμού στην Ελλάδα, κατόπιν θα εξεταστεί η δυνατότητα δημιουργίας ελληνικών αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών και παράλληλα θα αναλυθούν οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες θα ήταν εφικτή η υλοποίηση ενός τέτοιου εγχειρήματος στη χώρα μας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης, ο οποίος ως εκ της φύσης του αφορά στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού και παθητικού και οι οποίες έχουν αφορμή το θαλάσσιο ταξίδι,⁴ είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την διενέργεια ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφού από τα πρώτα στάδια της λειτούργησε ως εκείνος ο αντισταθμιστικός παράγοντας της επίτευξης της οικονομικής ισορροπίας, σε περίπτωση απώλειας ή ατυχήματος. Είναι γεγονός ότι συχνά η έντονη θαλάσσια μεταφορική δραστηριότητα δημιουργεί ανάγκες και ευθύνες αποκατάστασης, φέρνοντας στην επιφάνεια ζητήματα αστικής ευθύνης και περαιτέρω κάλυψης των οικονομικών συνεπειών της, δεδομένου ότι η προσφερόμενη ασφαλιστική κάλυψη σε επίπεδο της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν περιλαμβάνεται αυτόματα στα συμβόλαια της θαλάσσιας ασφάλισης των διάφορων ασφαλιστικών οργανισμών.

Ειδικότερα ο κινδυνώδης χαρακτήρας της μεταφορικής επιχείρησης εκτός από την ανάγκη επιμερισμού των κινδύνων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, δημιουργεί και την ανάγκη ασφαλιστικής κάλυψης, στο μέτρο που θα συντελεστεί η ευρύτερη διασπορά των ζημιών μέσω της δημιουργίας κοινωνίας κινδύνων⁵. Κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα η θαλάσσια ασφάλεια πραγματοποιείται από ανεξάρτητους ασφαλιστές, τους ασφαλιστές των Λουΐδς, από ασφαλιστικές εταιρείες και από αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς ασφάλισης, που αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποζημιώνουν τον ασφαλισμένο με το ποσό που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και οι οποίοι άμα τη υπογραφή του καθίστανται υπέγγυοι για την κάλυψη των ναυτιλιακών απωλειών και των συνακόλουθων οικονομικών επιπτώσεων, με τον τρόπο και την έκταση που θα συμφωνηθεί⁶.

Οι ανάγκες προσαρμογής της ασφαλιστικής βιομηχανίας στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του διεθνούς ναυτιλιακού περιβάλλοντος οδήγησαν στη διαμόρφωση ενός ιδιότυπου φορέα παροχής ασφαλιστικής κάλυψης των κινδύνων που δεν αναλαμβάνουν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις με αντικείμενο ασφάλισης τους κινδύνους που αφορούν

⁴ Ρόκα Ιωάννη: *Ιδιωτική Ασφάλιση* Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2005 σελ 326επ.

⁵ Η θαλάσσια ασφάλιση αποτελεί δίχως άλλο την παλιότερη μορφή ασφάλισης η πρακτική της οποίας συναντάται για πρώτη φορά στην αρχαιότητα σε περιοχές που άνθησε το εμπόριο και η ναυτιλία Έπειτα, παράλληλα με την εκβιομηχάνιση της Ευρώπης παρατηρείται μια ραγδαία εξέλιξη στον τομέα των ασφαλίσεων, με την Αγγλία ως κορυφαίο θαλάσσιο έθνος να καινοτομεί στο τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης και εν πολλοίς να αποκρυσταλλώνει την έννοια της, εγκαινιάζοντας πολλούς παρεμφερείς και νεοπαγείς θεσμούς.

⁶ **Άρθρο 259 ΚΙΝΔ** Παν έννομο συμφέρον περιλαμβανομένου και του ελπίζόμενου κέρδους εκτεθειμένου εις θαλάσσιους κινδύνους δύναται να αποτελέσει αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης.

το σκάφος και τον εξοπλισμό του (Hull & Machinery Risks) , ώστε μέσω των επαρκών αποθεμάτων που διαθέτουν να καλύπτουν οικονομικά τον ασφαλισμένο από τις ενδεχόμενες οικονομικές απώλειες. Αποτέλεσμα του παραπάνω φαινομένου υπήρξε η θεσμοθέτηση στα μέσα του 19^{ου} αιώνα των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών των πλοιοκτητών και λοιπών επιχειρηματιών οι οποίοι έλκουν συμφέροντα από την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.- οι οποίοι εισάγουν έναν νέο τύπο ασφάλισης που αφορά στην αστική ευθύνη (3rd Party Liability), στα πλαίσια πάντα αποζημιωτικού χαρακτήρα της ναυτικής ασφάλισης,⁷ ώστε να αποτελούν βασικό φορέα της αποκατάστασης ζημιών.

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι «προϊόν» οικονομικών, κοινωνικών εμπορικών συσχετισμών και κυρίως αποτέλεσμα της ανάγκης να επιτευχθεί η μετακύληση των οικονομικών συνεπειών από την προβολή αξιώσεων αποζημίωσης τρίτων λόγω διάγνωσης μιας ζημιογόνου συμπεριφοράς, ώστε να αποτελούν βασικό φορέα αποκατάστασης των ζημιών⁸.

Χαρακτηριστικότερο όλων αποτελεί το γεγονός ότι αποτελεί έναν θεσμό, ο οποίος οικοδομείται πάνω σε σχέσεις αμοιβαιότητας, εισάγοντας δομές και σχέσεις κατά παρέκκλιση από αυτές των κεφαλαιουχικών ασφαλιστικών εταιρειών, ενώ δεν αποκλείεται η υιοθέτηση ορισμένων στοιχείων τα οποία δύναται να προωθήσουν την ανταγωνιστικότητά των συνεταιρισμών αυτών.

Πράγματι το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι ασφαλισμένο σε αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, γεγονός από το οποίο καταφαίνεται η επιτυχία και αποτελεσματικότητα του θεσμού, ο οποίος έχει πλέον εδραιωθεί στη συνείδηση των πλοιοκτητών –ληπτών της ασφάλισης, καθότι εξασφαλίζει υψηλό βαθμό ευελιξίας ως προς το διακανονισμό των απαιτήσεων και πολλαπλή συνδρομή στη διευθέτηση των ποικίλων ζητημάτων που ανακύπτουν, ενώ οι σύγχρονες μορφές κάλυψης που διαθέτουν συμβαδίζουν με τις υψηλές απαιτήσεις της μεταφορικής δραστηριότητας⁹. Δεν αμφισβητείται από κανέναν ότι η δημιουργία της αμοιβαίας ασφαλιστικής επιχείρησης αποτελεί τρόπο με τον οποίο οι πλοιοκτήτες κρατούν το εμπορικό όφελος

⁷ **Marine Insurance Act** Το πρώτο νομοθέτημα της θαλάσσιας ασφάλισης όπου ως θαλάσσια σύμβαση καταγράφεται η γραπτή συμφωνία ασφαλιστήριο συμβόλαιο με το οποίο ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο στο βαθμό και το μέτρο που έχει συμφωνήσει ενάντια στις ναυτικές απώλειες δηλαδή της ατυχηματικές απώλειες της ναυτικής περιπέτειας

⁸ The Nautical Institute Managing Risk in shipping – a practical guide 1999.

⁹ Η εναπομένουσα χωρητικότητα ασφαλιζεται από μικρούς ανεξάρτητους συλλόγους P and I Clubs, ή από εμπορικούς ναυτοασφαλιστές ή δεν ασφαλιζονται καθόλου

της ασφαλιστικής δραστηριότητας από να το αναθέτουν σε τρίτες πολυεθνικές ανώνυμες εταιρείες .

Η δυναμική τους παρουσία καταφαίνεται εξίσου από το γεγονός ότι τα P and I Clubs, ως φορείς της παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών αναπτύσσουν συνεργατική δραστηριότητα με διεθνείς και εθνικούς νομοθέτες, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος- φάσματος και προσφέροντας επαρκείς λύσεις σε όλα τα ενδιαφερόμενα για ασφαλιστική κάλυψη μέρη.

Ωστόσο παρά το γεγονός ότι τα P and I Clubs ενσωματώνουν πολλά ελληνικά συμφέροντα, στον ελλαδικό χώρο η σύσταση τέτοιων οργανισμών δεν έχει καταστεί εφικτή, ενώ η παρουσία τους εξακολουθεί να έχει παρακολουθηματικό χαρακτήρα και να περιορίζεται στην εγκατάσταση γραφείων και υποκαταστημάτων που έχουν μόνο επιβοηθητικό ρόλο στην ενάσκηση της ασφαλιστικής επιχείρησης των αλλοδαπών αλληλασφαλιστικών ενώσεων. Αυτό το οξύμωρο φαινόμενο, είναι επόμενο να γεννά ερωτήματα σχετικά με τους λόγους για τους οποίους μέχρι και σήμερα δεν έχουν τελεσφορήσει οι προσπάθειες για την ίδρυση ασφαλιστικών συνεταιρισμών στην Ελλάδα.

Το αποτέλεσμα αυτό αποδίδεται στο θεσμικό περιβάλλον που δεν ευνοεί την επέκταση αυτής της ιδιότυπης μορφής συνενώσεως στην ελληνική πραγματικότητα, αν και σε διεθνές επίπεδο η παρουσία και η απήχηση των P and I Clubs είναι ευρεία.. Κατ' ακολουθία η συγκρότηση και η λειτουργία αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών κατά τα πρότυπα των αλλοδαπών P and I Clubs, ελλείψει ανάλογης νομοθετικής μεταρρύθμισης προβάλλει «κωλοβή» και αλυσιτελής¹⁰.

¹⁰ Γιώργος Ψαρουδάκης «Η ρύθμιση της σχέσης ασφαλισμένου και ζημιωθέντος, ως πηγή δέσμευσης του ασφαλιστή αστικής ευθύνης ΔΕΕ 11/2005 σελ 1158επ

(Στάδιο 1 Εξέταση της ύπαρξης της αστικής ευθύνης

Στάδιο2 εξετάζεται αν ο ασφαλιστής δεσμεύεται να καλύψει τις σχετικές δαπάνες που προκύπτουν από την πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης .της ασφαλιστικής περίπτωσης πράγμα που εξαρτάται από αν υπάρχει έγκυρη ασφαλιστική σύμβασης).

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ P & I CLUBS

1.1 Εννοιολογική Προσέγγιση των Protection¹¹ and Indemnity¹² Clubs (P&I Club)

Η σταδιακή ενδυνάμωση της ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης (P&I insurance) εγκαινίασε ένα νέο τύπο ασφαλιστικού συνεταιρισμού τα γνωστά P and I Clubs, τα οποία σήμερα καλύπτουν σχεδόν το σύνολο (95%) των αναγκών της παγκόσμιας ναυτιλίας σε ασφαλιστικές υπηρεσίες.¹³

Αποτελούν τη πλέον σύγχρονη μορφή αλληλασφαλιστικών ενώσεων που τέθηκαν στην υπηρεσία των πλοιοκτητών, με σκοπό να προσφέρουν σε αμοιβαία βάση μια μοντέρνα και πλήρη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης, καλύπτοντας όλο το φάσμα της αστικής τους ευθύνης¹⁴.

Το σύστημα αυτό εγκαινιάστηκε στη Βρετανία στα μέσα του 19^{ου} αιώνα αρχικά για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα της Βρετανικής χωρητικότητας, αλλά στην εξέλιξη τους προσάρμοσαν τους κανόνες τους στην εξυπηρέτηση και της αλλοδαπής πλοιοκτησίας. Τάχθηκαν στην κάλυψη των κινδύνων και των υποχρεώσεων, τους οποίους οι ασφαλιστές ήταν απρόθυμοι ή αδυνατούσαν να καλύψουν.¹⁵

Η συγκρότηση των P and I Clubs, ήρθε ως απάντηση στα πάγια αιτήματα και διαμαρτυρίες των πλοιοκτητών που θίγονταν από τις πρακτικές των ασφαλιστικών οργανισμών με αμιγώς κερδοσκοπικό χαρακτήρα και οι οποίες ακολουθούσαν την πολιτική της συνεχούς αύξησης των ασφαλιστρών τους για τους περιορισμένους κινδύνους που αναλαμβάνουν.¹⁶

¹¹ Protection Class τίθεται για να καλύπτει τη συμβατική και αδικοπρακτική ευθύνη.

¹² Indemnity (security against damage or loss, exemption from penalties, compensation for damage) Class προορισμένη για να καλύπτει τις ευθύνες από την εκμετάλλευση του πλοίου

¹³ Λατσούδης Γ Ζητήματα Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών – Clubs ENΔ 15, σελ 49.

¹⁴ MIA 1906 Measure of Indemnity

“Where the assured has effected an insurance in expressed terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability

¹⁵ Ρόκα Ιωάννη *Ιδιωτική Ασφάλιση* Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2005.σελ 357επ.

Η νομιμότητα των αλληλασφαλιστικών ενώσεων αναγνωρίστηκε αρχικά από την Merchant Shipping Act 1894) και εν συνεχεία από την Marine Insurance Act 1906

¹⁶ Η απόλεια του πλοίου Westernhope και του πλοίου Emily αποτέλεσαν τα δύο βασικά που συνέβαλλαν αποτελεσματικά στη διαμόρφωση του θεσμού της αλληλασφαλιστικής πρακτικής. βλ Μιχάλης Παζαφζής «Το Νομικό Πλαίσιο και η οργανωτική δομή των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών ως προϋπόθεση αποτελεσματικής προστασίας των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.

Οι ενώσεις αυτές προστασίας και αποζημίωσης διοικούνται βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας, προσφέροντας μεγάλου εύρους ασφαλιστική κάλυψη για ζητήματα αστικής ευθύνης από ζημιές τρίτων, καλύπτοντας επί της ουσίας τα αντίστοιχα κόστη, τα οποία προκύπτουν σε περίπτωση ατυχήματος, με υπαίτιο το εγγεγραμμένο στα μητρώα της ένωσης, πλοίο.

Ως εκ τούτου παρέχει ολοκληρωμένη ασφάλεια σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυλωτές κατά την ενάσκηση της εμπορικής τους δραστηριότητας, λειτουργώντας παράλληλα με την ασφάλεια σκάφους και μηχανής (“Hull and Machinery”), ενώ τα μέλη της λέσχης αυτής είναι παράλληλα και « ασφαλιστές και ασφαλισμένοι»..

Περαιτέρω ενώ στα πρώτα στάδια η ασφάλιση περιορίστηκε στην ασφάλιση κινδύνων οι οποίοι είχαν εξαιρεθεί από τα ασφαλιστήρια των κοινών εμπορικών ασφαλιστών, έπειτα οι αυξημένες ανάγκες και ο πολλαπλασιασμός των κινδύνων κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας περιπέτειας, οδήγησαν στη διεύρυνση και στον κλάδο αποζημίωσης (Indemnity)¹⁷.

Σήμερα οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους και ως εκ τούτου καθίστανται υπέγγυοι για ένα ανώτατο ποσό της ζημίας που έχει συμφωνηθεί από τα μέρη. Θα έλεγε κανείς ότι αποτελεί ένα μοναδικό μόρφωμα ασφαλιστικής και νομικής εταιρείας που παρέχει ένα ολοκληρωμένο φάσμα υπηρεσιών προς τα μέλη του, του οποίου οι υπηρεσίες εκτείνονται πέρα από τις χαμηλού κόστους ασφαλιστικές καλύψεις και στο χειρισμό των απαιτήσεων, όπως ακόμη και σε συμβουλευτική συνδρομή, προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μελών τους- πλοιοκτητών και λοιπών επιχειρηματιών με αντικείμενο δραστηριότητας το θαλάσσιο ταξίδι.

1.2 Ρήτρα Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I Clause)

Η ρήτρα προστασίας και αποζημίωσης προσφέρει προστασία ισοδύναμου αποτελέσματος με εκείνη που παρέχει η εγγραφή ενός πλοιοκτήτη -ασφαλισμένου σε ένα σύλλογο προστασίας και αποζημίωσης (P and I Club). Συγκεκριμένα παρέχει κάλυψη στους ιδιοκτήτες πλοίων, ναυλωτές και εφοπλιστές και σε όσους άλλους έλκουν συμφέροντα από το ασφαλισμένο πλοίο, όπως από οι ναυλωτές και οι οποίες θα

¹⁷ Είναι γεγονός ότι επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους σε συγκεκριμένους τομείς (Defense Clubs, Strikes Clubs, Charters Clubs)

δε θα αποζημιώνονταν υπό τους όρους κάλυψης ενός κοινού ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Η ενσωμάτωσή της ρήτρας αυτής σε ασφαλιστήρια συμβόλαια του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου, ήταν συνηθισμένη σε περιόδους όπου τα clubs δεν ήταν τόσο διαδεδομένα. (επέκταση της κάλυψης σε yachts) είτε στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πλοιοκτήτες δεν επιθυμούσαν να γίνουν μέλη του συνεταιρισμού, είτε ακόμη δεν τους επιτρέπονταν από τους κανονισμούς της ένωσης να εγγραφούν σ' αυτήν, όπως για παράδειγμα στις περιπτώσεις ενός παροπλισμένου πλοίου ή δραστηριοποίησης του πλοιοκτήτη σε πεδία ειδικού εμπορίου.

Ως εκ τούτου αποτελεί ένα είδος συμπληρωματικού συμβολαίου, το οποίο δεν υπόκειται στις εξαιρέσεις του ασφαλιστηρίου παρά μόνο στις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς της εν λόγω ρήτρας, ενώ η ασφαλιστική του εμβέλεια εκτείνεται και στο ¼ των μη αποκαταστάσιμων ζημιών για παράδειγμα ζημιών λόγω αμελούς ναυσιπλοΐας και διοίκησης του πλοίου ή ζημιών που δεν καλύπτονται από τις ρήτρες σύγκρουσης που ενσωματώνονται στα συνηθισμένα ασφαλιστήρια.

1.3 Ιστορική Αναδρομή

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί αποτελούν βρετανικής καταγωγής οργανισμούς, που έλκουν την καταγωγή τους από μικρές ασφαλιστικές ενώσεις σκάφους (Mutual Associations)¹⁸ που συγκροτήθηκαν από πλοιοκτήτες που ήταν δυσαρεστημένοι από το μονοπώλιο που χαρακτήριζε την ασφαλιστική αγορά. Συγκεκριμένα το 1863, 13 ασφαλιστικές 9 αμοιβαίας 3 μικτής μορφής και μια κεφαλαιουχική ενώσεις αναπτύχθηκαν για να καλύψουν τους κινδύνους ενόψει των συνεχώς αυξανόμενων κινδύνων και συνακόλουθων υψηλών απαιτήσεων για αποζημίωση ή κατόπιν της συνειδητοποίησης της ανεπάρκειας των κοινών ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Ομολογουμένως συνιστούσαν την πιο «αγνή» μορφή συνεργατικής δραστηριότητας στα πλαίσια της διαχείρισης των κινδύνων όπως της εκτέλεσης της θαλάσσιας μεταφορικής δραστηριότητας ενός επιχειρηματία που διοικούνται βάσει της

¹⁸ Marine Insurance Act (MIA 1 “Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be mutual insurance”. (Όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα σύμφωνα αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλον κατά θαλάσσιου κινδύνου, δημιουργείται η αμοιβαία ασφάλιση.

αρχής της αμοιβαιότητας, ενώ στα πλαίσια τους αναπτύσσεται το κλίμα εμπιστοσύνης που επιβάλλεται να υπάρχει μεταξύ του ασφαλισμένου και εκείνου που τον ασφαλίζει¹⁹.

Παρά την αρχικά τοπικά εστιασμένη δράση τους²⁰ σε συγκεκριμένες περιοχές και λιμάνια, οι ενώσεις αυτές αποτέλεσαν οργανικό μέλος και καταλυτικό παράγοντα της ανάπτυξης της βρετανικής ασφαλιστικής βιομηχανίας. Συγκροτήθηκαν σε συνεταιρισμούς και ανέλαβαν κινδύνους από το σκάφος σε βάση μη κερδοσκοπική, ενώ η παρουσία τους στην ασφαλιστική αγορά λειτούργησε τον πρώτο καιρό παραπληρωματικά της βασικής μορφής ασφάλισης του σώματος του πλοίου (Σκάφους –Μηχανής Hull and Machinery)²¹

Την ανάπτυξη των αμοιβαίων ενώσεων ευνόησε ο γεγονός ότι οι Loyds, οι οποίοι μπορούσαν να αναλάβουν hull risks, δεν κάλυπταν τις απαιτήσεις τρίτων που συνεχώς αυξάνονταν και οι οποίες δεν καλύπτονταν από τους ασφαλιστές²²

Οι αμοιβαίας βάσης συνεταιρισμοί, οι οποίοι λειτούργησαν με τη μορφή small damage clubs τα οποία θα αποζημιώνουν τους ιδιοκτήτες από οποιαδήποτε απώλεια εξαιρούνταν από την κάλυψη της βασικής ασφάλισης²³. Τα πρώτα αλληλασφαλιστικά φαινόμενα, μορφή κοινωνίας κερδών και ζημιών της ναυτικής επιχείρησης όπου περισσότερα πρόσωπα που ήταν εκτεθειμένα στους ίδιους κινδύνους αναλαμβάνουν αμοιβαία να καλύψουν την ανάγκη να δημιουργείται σε ένα από αυτά με την πραγματοποίηση ορισμένων κινδύνων²⁴.

1.4 Ο Παγκόσμιος Χάρτης των P and I Clubs σήμερα (International Group of P&I Clubs)

Γενικά το σύνολο των απαιτήσεων καλύπτονται από το σύλλογο που ανήκει ο ασφαλισμένος πλοιοκτήτης. Ωστόσο στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής τους τα P and I Clubs κατόπιν μιας συμφωνίας γνωστής ως International Group Agreement²⁵, του International Group δημιούργησαν ένα σύστημα αντασφάλισης²⁶, προκειμένου να

¹⁹ Brown Robert H, Marine Insurance - Principles & Basic Practice 4th edition Witherby & Co Ltd, London, 1986 σελ 145

²⁰ (Είναι γεγονός πως παρά τη μικρή τους εμβέλεια αποδείχθηκαν σε πλείστες των περιπτώσεων ικανά να αναλάβουν και να διεκπεραιώσουν έργο υψηλών αποδόσεων)

²¹ Ρόκα Ιωάννη Ιδιωτική Ασφάλιση Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2005 σελ 326

²² Βλ στην ιστοτόπο (www.shipownersclub.com)

²³ Gow William Marine Insurance A Handbook Macmillan & Co Ltd, London, 1903 σελ 242-244

²⁴ Κιάντου Βασιλείου Ασφαλιστικό Δίκαιο 8η εκδ Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 2002 σελ 12 επ.

²⁵ Συμφωνία μεταξύ των μελών θέσπισε τους κανόνες τους οποίους οφείλουν τα μέρη της IGPA

²⁶ Βασίζεται στην Pool Method Μέθοδος της ομαδοποίησης και διασποράς των κινδύνων πιο συνήθης σύνολο από ασφαλιστές που συγκροτούν μια ομάδα για να καλύψει με αντασφάλιση μέρος ή σύνολο των απωλειών. Κάθε μέλος της ομάδας κατ' αναλογία διασπορά των κινδύνων²⁶.

εξασφαλιστεί μεγαλύτερη προστασία σε σχέση με τους πιθανούς κινδύνους και ειδικότερα τις ευθύνες, που προέρχονται από αναπάντεχα μεγάλα claims²⁷. Η Συμφωνία αυτή αναμφίβολα αποτελεί έκφραση ενός ανασφαλιστικού πλέγματος, κατόπιν ανασφαλιστικών συμφωνιών και συνεργασιών με τα άλλα clubs, προκειμένου να διασφαλιστεί μεγαλύτερη διασπορά του ασφαλιστικού κινδύνου, στην περίπτωση πραγμάτωσής του,²⁸ όπως αυτή υλοποιείται με το διαμοιρασμό των απαιτήσεων (claim sharing agreement).

Το International Group P &I Club, ο Διεθνής όμιλος συνεταιρισμών προστασίας και αποζημίωσης²⁹, αποτέλεσε ένα παγκόσμιο φορέα P and I, ο οποίος κατ' αρχήν διέπεται από την αρχή της αμοιβαιότητας, ενώ τα μέλη του, ενώσεις αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών που το απαρτίζουν, συνιστούν μια κοινότητα με σκοπό την διασφάλιση και προώθηση των συμφερόντων των μελών τους.³⁰ Η διοίκηση του ασκείται από το ΔΣ, το οποίο εκπροσωπεί τα μέλη του -clubs σε τακτικές γενικές συνελεύσεις, που επιλαμβάνονται των εκάστοτε ζητημάτων που αναφύονται σε ad hoc βάση, ενώ η καθημερινή διαχείριση τους ανατίθεται σε ειδικευμένα στελέχη..

²⁷ Βλάχος Γ και Ψυχού Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων Ανάλυση Ναυλαγορών κ Ναυλοσυμφώνων, Τζέι & Τζέι, Πειραιάς, 2000 σελ 50-56

²⁸ Τσαβδαρίδης Αντώνιος Διεθνής ναυτική διαιτησία, Η ιδιόρρυθμη αυτονομία του διαιτητικού φαινομένου στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές, 1999 σελ 458 επ.

²⁹ Απαρτίζεται από παρακάτω Αλληλασφαλιστικούς συλλόγους

- *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc*
- *Assuranceforeningen Gard*
- *Assuranceforeningen Skuld*
- *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited*
- *The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association*
- *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited*
- *The North of England Protection & Indemnity Association*
- *The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)*
- *The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited*
- *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited*
- *The Swedish Club*
- *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited*
- *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)*²⁹

³⁰ Οι ανεξάρτητοι φορείς αλληλασφάλισης κατά κανόνα εστιάζονται σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων, όπως ξηρού φορτίου, ακτοπλοϊκά ή αλιευτικά σκάφη, οι οποίοι προσφέρουν χαμηλού επιπέδου ασφαλιστική κάλυψη.

Ως εκ τούτου η Συμφωνία αυτή παρέχει τη δικλείδα ασφαλείας σε περίπτωση κατά την οποία το ποσό της προκύπτουσας απαίτησης υπερβαίνει το ανώτατο όριο της ευθύνης του συγκεκριμένου συνεταιρισμού. Στην πράξη αυτή η επί πλέον διαφορά κατανέμεται αναλογικά στους υπόλοιπους συνεταιρισμούς του Group που ενεργούν αντασφαλιστικά ενώ περαιτέρω το ίδιο το Group, αντασφαλίζεται στην ασφαλιστική αγορά από τους Lloyds και άλλες κερδοσκοπικές ασφαλιστικές εταιρείες. Η συσπείρωση τους κάτω από την συμφωνία αυτή και η δημιουργία ενός αντασφαλιστικού συνεταιρισμού αποσκοπεί στην ενίσχυση της φερεγγυότητας των ενώσεων αυτών απέναντι στα μέλη τους. Η παρουσία του Group, δημιουργεί ένα ομοιογενές περιβάλλον στα πλαίσια του οποίου διαμορφώνονται οι κανόνες των ενώσεων αυτών.³¹

Το Group αυτό αποτελεί Forum επικοινωνίας και ανταλλαγής απόψεων, ώστε να διακανονίζεται με συλλογικές διαδικασίες το «profil» της παρεχόμενης ασφάλισης. Συντονίζει τη λειτουργία των επιμέρους ενώσεων και σχεδιάζει μια κοινή πολιτική διευθέτησης και διακανονισμού των απαιτήσεων με σκοπό να ρυθμίσει το καθεστώς της ευθύνης και τα λοιπά ασφαλιστικά ζητήματα. Δεν θα πρέπει να αγνοηθεί και το έργο που εκπονεί σε συνεργασία με τις εθνικές κυβερνήσεις, την ΕΕ και τους διάφορους οργανισμούς.

³¹ Η απόφαση 1995/329/ΕΚ της Επιτροπής της 12^{ης} Απριλίου «Αρχικά οι συμφωνίες IGPA(International Group Pooling Agreement) και IGA(International Group Agreement);εντός του International Group of P and I Club είχαν πάρει απαλλαγή από το συμβιβασμό τους από τους κανόνες του ανταγωνισμού των άρθρων 85 κ 86 της Συνθήκης της Ε.Ε και των άρθρων 53 κ54 της Συμφωνίας για την ΕΟΧ. Ωστόσο ύστερα από καταγγελία της Greek Committee Shipping Cooperation τέθηκε υπό την δικαστική κρίση το κατά πόσο οι συμφωνίες αυτές εμποδίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των P and I Clubs, όσον αφορά την προσφορά των τιμών και αν ακόμη καταχρώνται τη δεσπόζουσα θέση τους στην αγορά εκμεταλλευόμενες τους πελάτες μη ικανοποιητικό ασφαλιστικό προϊόν . Με την απόφαση 1995/329/ΕΚ της Επιτροπής της 12^{ης} Απριλίου κρίθηκε ότι κατόπιν συγκεκριμένων τροποποιήσεων , προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση του Group με τους κανόνες της ΕΚ, οι συμφωνίες του IG, αφενός επέτρεψαν στα μέλη τους να παρέχουν τα υπηρεσίες τους σε χαμηλότερες τιμές, επιτρέποντας τον ανταγωνισμό και αφετέρου απεφάνθησαν ότι αυτές οι συμφωνίες συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο, εξασφαλίζοντας ότι διατίθεται στην αγορά ασφαλιστική κάλυψη που ικανοποιεί το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας ζήτηση και δεν περιορίζει το εύρος της ασφαλιστικής κάλυψης σε βάρος των καταναλωτών.»

1.5 Σύγκριση των ασφαλιστικών οργανισμών και των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών

Είναι αληθές ότι η ναυτιλιακή πρακτική έχει αναδείξει και καθιερώσει δύο μορφές θαλάσσιας ασφάλισης α.) εκείνες που γίνονται με ασφάλιστρο κατά τον οποίο ο ασφαλιστής χωρίς να είναι ναυτικός ή να ασχολείται με τον εφοπλισμό πλοίου αναλαμβάνει το ρόλο του χρηματοδότη για τον ασφαλισμένο σε περίπτωση πραγμάτωσης του κινδύνου β.) οι αμοιβαίες ασφαλίσεις ασφαλισμένου και ασφαλιστή όπου τα μέλη με δικές τους εισφορές κατανέμουν μεταξύ τους τον κίνδυνο και οι οποίες συνιστούν δύο διακεκριμένες αγορές προϊόντων άμεσης ναυτικής ασφάλισης³².

Το πρώτο είδος ασφάλισης διενεργείται από του Λουδς και άλλες ασφαλιστικές ειδικού τύπου ανώνυμες εταιρείες ενώ το δεύτερο από αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς. Ωστόσο η ποιοτική ανάλυση των δύο αυτών φορέων της ασφαλιστικής κάλυψης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και των συνεταιρισμών προστασίας και αποζημίωσης που συνέχουν την ασφαλιστική αγορά. δεν είναι πάντοτε ευχερής.

Η ειδοποιός διαφορά των δύο αυτών οργανώσεων κατ' αρχήν εντοπίζεται στον επιδιωκόμενο σκοπό αφού οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν αμιγώς κεφαλαιουχικό χαρακτήρα, δομούνται σε κερδοσκοπική βάση, επιδιώκουν το κέρδος, πληρώνουν μερίσματα στους μετόχους.³³ Αντίθετα οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, κατά αρχήν οργανώνονται σε αμοιβαία βάση, επιδιώκουν τη μέγιστη ωφέλεια για τους μετόχους τους, προσφέροντας ασφάλεια σε χαμηλό κόστος. Περαιτέρω οι ασφαλιστικοί οργανισμοί υπόκεινται σε αυστηρή κρατική εποπτεία και επίσης στις τυπικές προϋποθέσεις δημοσιότητας, για λόγους προστασίας των ληπτών της ασφάλισης, ενώ αντίθετα οι ενώσεις των πλοιοκτητών διακρίνονται από τα μεγάλα όρια ευελιξίας, υποκείμενοι στους κανονισμούς και την διακριτική ευχέρεια των εξουσιοδοτημένων προσώπων.

Επιπλέον σημαντική διαφορά αποτελεί και το επίπεδο της παρεχόμενης κάλυψης, δεδομένου ότι ασφαλιστικές εταιρείες προσφέρουν περιορισμένη κάλυψη που βασίζεται σε πελατειακή σχέση, ενώ οι ενώσεις υπόκεινται στους εσωτερικούς κανονισμούς και διακρίνονται για την ευελιξία τους.(κυρίως λόγω της ενσωμάτωσης στα ασφαλιστήρια συμβόλαια της omnibus clause), ώστε εκ του αποτελέσματος να

³² Σκουλούδης Ζαχαρίας, Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης εκδ γ' Π.Ν Σάκκουλας, 1995 σελ 28 επ

³³ Δεν αποκλείεται να μια ένωση πλοιοκτητών μα καταφύγει στο τέλος μιας καλής ασφαλιστικής χρονιάς και αποδοτικής λειτουργίας του οργανισμού σε επιστροφή μέρους κερδών ,η οποία σε καμία περίπτωση δεν έχει την έννοια του μερίσματος βλ Smith R.T and Francis Fire Insurance Theory and Practice 6th, Stone and Cow Publications Ltd, London, 1975

παρέχουν πιο συγκροτημένη και ολοκληρωμένη ασφάλεια. Περαιτέρω σε περίπτωση συλλήψεως ενός ασφαλισμένου πλοίου οι ασφαλιστικοί οργανισμοί μεσολαβούν ώστε να δοθούν εγγυήσεις από τράπεζες (“Letters of Undertaking”), ενώ τα κλαμπ προβαίνουν συχνά σε επείγουσες καλύψεις αυτού του τύπου (“Letters of Security”) τις οποίες δίνουν δωρεάν, με ισοδύναμο κύρος και παγκόσμια αναγνώριση.

Ωστόσο ανάμεσα στις προαναφερόμενες διαφορές, σημείο προσέγγισης των δύο αυτών ασφαλιστικών φορέων αποτελεί το γεγονός ότι τόσο η ασφαλιστική επιχείρηση η οποία κατά κανόνα προϋποθέτει πολύπλοκη οργάνωση, τόσο και οι συνεταιρισμοί υιοθετούν σύγχρονα και ευέλικτα πρότυπα οργάνωσης και διοίκησης προκειμένου να γίνουν πιο ανταγωνιστικά

1.6 Η Νομική Προσωπικότητα

Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί προστασίας και αποζημίωσης (P and I Clubs) αποτελούν μια ιδιότυπη μορφή ενώσεων νομικά πρόσωπα που ιδρύουν οι μετέπειτα ασφαλισμένοι όπως άλλωστε συμβαίνει κατά το ελληνικό δίκαιο με τον αστικό συνεταιρισμό με σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων τους σε αμοιβαία βάση και τα οποία διαθέτουν οργανωμένη δομή απασχολούν προσωπικό σχηματίζουν αποθεματικά από τα πλεονάσματα των εισφορών, κατά τρόπο ώστε να συγκροτούν μια κοινότητα συμφερόντων («benefit society»)³⁴.

Σύμφωνα με την Companies Act 1862 προβλέπονταν η εγγραφή τουλάχιστον 20 μελών σε κάθε βρετανικό αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό προκειμένου αυτός να αποκτήσει νομική προσωπικότητα³⁵. Η εγγραφή του ελάχιστου αυτού αριθμού μελών και κατά ακριβολογία η καταχώρηση (registration) τους στα οικεία βιβλία προσδίδει στις ενώσεις αυτές νομική υπόσταση, ώστε να έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν και μέσω της νομικής οδού από τα μέλη τους την πληρωμή των οφειλόμενων εισφορών³⁶.

Ενώ ξεκίνησαν ως unincorporated ενώσεις, χωρίς «καταστατική κατοχύρωση»-όπου τα μέλη είχαν τη διπλή ιδιότητα μέλους και ασφαλισμένου, στην εξέλιξη τους οι σύλλογοι ασφάλισης P and I Club συνιστώνται σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης χωρίς καταβεβλημένο κεφάλαιο Unlimited Companies ή ανήκουν στην κατηγορία των Companies Limited by Guarantee του αγγλικού δικαίου, ενώ οι παρεκκλίσεις ως προς

³⁴ Κιάντου Βασιλείου Ασφαλιστικό Δίκαιο 8η εκδ Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 2002 σελ 12 επ

³⁵ Από το γράμμα του νόμου δεν προκύπτει ευθέως ότι αποκλείονται οι μικρότερες ενώσεις, αλλά επί της ουσίας οι ενώσεις με μικρότερο των αριθμό των 20 μελών δεν είναι δυνατόν να συσταθούν..

³⁶ Παπαπολίτη Νικόλαου Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη Αθήνα 1957 σελ 279 επ..

νομικό τύπο καταγράφονται στο Καταστατικό («Memorandum of Association») και το ελάχιστο περιεχόμενο και τα λοιπά προσδιοριστικά στοιχεία της ασφαλιστικής σχέσης. Κατά παρέκκλιση από ό, τι συμβαίνει στις άλλες εταιρικές μορφές όπου τα μέλη συνήθως είναι υπέγγυα για τις προκύπτουσες τις ευθύνες, τα μέλη δεν υπέχουν καμία προσωπική ευθύνη έναντι τρίτων ή των μελών τους για τις υποχρεώσεις και τα χρέη του συνεταιρισμού για τα οποία ευθύνεται μόνο το νομικό πρόσωπο, χωρίς να θεσπίζεται σωρευτική ευθύνη των μελών³⁷

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ P and I Clubs

2.1 Διάρθρωση των P and I Clubs

Η οργανωτική δομή των σύγχρονων αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών διέπεται από την αρχή της αυτοδιοίκησης και τείνει να προσλάβει στα πλαίσια του International Group ομοιόμορφο χαρακτήρα. Είναι γεγονός ότι συχνά υιοθετούνται ευέλικτα οργανωτικά σχήματα που προσομοιάζουν με τα πρότυπα των ασφαλιστικών οργανισμών κεφαλαιουχικού χαρακτήρα, προκειμένου οι σύλλογοι αυτοί να ανταποκριθούν στον υψηλό ανταγωνισμό της σύγχρονης ασφαλιστικής πραγματικότητας³⁸. Ανώτατα όργανα του συνεταιρισμού είναι η Γενική Συνέλευση (**General Meetings**), το Διοικητικό Συμβούλιο (Committee of Members), τα οποία επί της ουσίας είναι τα αποφασίζοντα όργανα της ένωσης, ενώ οι μάνατζερς (Managers) και οι ανταποκριτές (Correspondents) ασχολούνται με την διεκπεραίωση των τρεχουσών υποθέσεων.

³⁷ Σύμφωνα με έναν αναλυτικό ορισμό. "They are societies the members of which are perpetually changing. They are not partnerships; they are not associations for gain and the feature which distinguishes them from other societies is no member as such becomes liable to pay the funds of the society or to any one else any money beyond the subscription required by the rules of the clubs to be paid so long as he remains a member it is upon this fundamental condition, not usually expressed but understood by one, that club are formed and this distinguishing feature has been often judicially recognized. It has been recognized in actions by creditors and in winding-up proceedings" Fleming vs Hector βλ Contractual responsibility in Non-Profit Associations Robert Flanigan Group of persons combine for a common purpose and appoint a committee.

³⁸ Κατ' αποτέλεσμα η διοίκηση του κατ' εξοχήν να ασκείται από ξένες εταιρείες management, είτε από managers που έχουν ειδικά προσληφθεί από το ίδιο το club

2.1.1. Γενική Συνέλευση (General Meetings)

Είναι το ανώτατο συλλογικό όργανο κάθε αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού, που απαρτίζεται από τα μέλη του Club και το οποίο είναι επιφορτισμένο με το συνολικό εποπτικό έλεγχο της ένωσης μέσω των επιμέρους οργάνων της. Συνέρχεται σε τακτικές (“annual general meetings”) και έκτακτες γενικές συνελεύσεις (“special general meetings”), κατόπιν προσκλήσεως του Διοικητικού Συμβουλίου. Στα πλαίσια των συνελεύσεων αυτών προδιαγράφεται η πολιτική της εκάστοτε λέσχης. Ο έλεγχος και η διοίκηση ασκείται από τους ασφαλισμένους μέσω της εκλογής του Διοικητικού Συμβουλίου, ενώ στην πραγματικότητα θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν αποτελεί παρά μόνο μια μικρή ενεργώσα πλειοψηφία από λίγους ασφαλισμένους.

Ανάμεσα στις αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης συγκαταλέγονται η εκλογή του διοικητικού συμβουλίου, ο καθορισμός του ύψους των καταβλητέων εισφορών, η τροποποίηση του κανονισμού και ακόμη η κατάρτιση των ετήσιων καταστάσεων. Δικαίωμα ψήφου στις συνεδριάσεις της Γενικής Συνέλευσης έχουν όλα τα μέλη και αυτό «απονέμεται» με όχι με βάση το ασφαλιζόμενο ποσό αλλά με βάση την ολική ασφαλιζόμενη χωρητικότητα,³⁹ προκειμένου να εκλεγεί το Διοικητικό συμβούλιο και οι λοιποί αξιωματούχοι, θα οι οποίοι για να εποπτεύουν τις διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την λειτουργία της ένωσης⁴⁰.

2.1.2 Διοικητικό Συμβούλιο (Committee of Members- Board of the Directors)

Μετά τη Γενική Συνέλευση το Διοικητικό Συμβούλιο είναι όργανο εκείνο που έχει αναλάβει καθήκοντα διαχείρισης και εκπροσώπησης του Club, ενώ τα μέλη του εκλέγονται από τις γενική συνέλευση. Ως διοικητικό όργανο της ένωσης είναι επιφορτισμένο με μεγάλο εύρος υποχρεώσεων και καθηκόντων, ενώ στο έργο του συνεπικουρείται και από τους διαχειριστές. Πρέπει να ενεργούν μέσα στα όρια των αρμοδιοτήτων τους με βάση την καλή πίστη («bona fidae»), ενώ η όποια υπέρβαση της εξουσίας τους υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο.

Ειδικότερα αποφασίζει για τους κανόνες διαχείρισης, εκπονεί τα οικονομικά προγράμματα, προβαίνει στον διακανονισμό όλων των απαιτήσεων, θέτει κανόνες

³⁹ Με την εξαίρεση των special entries όπου σ' αυτήν την περίπτωση δεν απονέμεται στο μέλος το δικαίωμα ψήφου.

⁴⁰ Το Δικαίωμα ψήφου συχνά αποτελεί αντικείμενο ειδικών συμφωνιών, ενώ συνεχίζεται και για το επόμενο χρόνο ακόμη και αν το πλοίο χαθεί σε περιπτώσεις κάλυψης για μικρότερο χρονικό διάστημα.

διαχείρισης κεφαλαίων και επιβλέπει τη δημιουργία τους, εισηγείται θέματα και προτείνει λύσεις στη γενική συνέλευση, αποφασίζει για τις εισφορές. αποφασίζει τη πρόσληψη του γενικού διευθυντή και την ανάθεση των περαιτέρω αρμοδιοτήτων. Παρέχονται μεγάλα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας, με σκοπό την διαφύλαξη και προώθηση των αμοιβαίων συμφερόντων των μελών τους και κυρίως ασχολείται με τις υψηλές απαιτήσεις τρίτων, οι οποίες εκφεύγουν από την αρμοδιότητα του διαχειριστή.

Ενεργούν κατά πλήρη διακριτική ευχέρεια («in their absolute discretion»), η οποία υπόκειται μόνο σε έλεγχο νομιμότητας –αν έχουν κάνει κατάχρηση της εξουσίας ή απέτυχαν να εφαρμόσουν τους κανόνες- και όχι σκοπιμότητας.

2.1.3 Διαχειριστές (Managers)

Όπως προαναφέρθηκε η διοίκηση των σύγχρονων αλληλασφαλιστικών οργανισμών διενεργείται είτε από ξένες εταιρείες management, είτε από managers που έχουν ειδικά προσληφθεί από το ίδιο για το σκοπό αυτό. Οι διαχειριστές είναι επιφορτισμένοι με το έργο της καθημερινής διοίκησης και διαχείρισης των απαιτήσεων, ενώ είναι το κατ' εξοχήν εκτελεστικό όργανο της ένωσης, το οποίο δεσμεύει το συνεταιρισμό αναφορικά με τις εκάστοτε συμφωνίες και συμβάσεις που καταρτίζει. Διορίζονται από διοικητικό συμβούλιο, με σύμβαση εργασίας, υλοποιούν τις αποφάσεις των διευθυντών, ενώ στα όρια των αρμοδιοτήτων τους εντάσσονται η συλλογή των εισφορών, ο διακανονισμός των απαιτήσεων, η διατήρηση των αρχείων με σπουδαιότερη όλων την αρμοδιότητα της απόφασης για το ποιος πλοιοκτήτης θα εγγραφεί στο κλαμπ.

2.1.4 Αντιπρόσωποι (Correspondents)

Η παγκόσμια εμβέλεια της εν γένει θαλάσσιας δραστηριότητας, έχει καταστήσει την επιχείρηση θαλάσσιας ασφάλειας διασυνοριακού χαρακτήρα, ώστε να γίνει από νωρίς συνείδηση ότι η παρουσία αντιπροσώπων, οι οποίοι δύνανται να συνεπικουρούν το έργο της κεντρικής διοίκησης του κλαμπ. είναι επιβεβλημένη προκειμένου να εξασφαλιστεί η παρουσία του Club.

Η παρουσία των αντιπροσώπων αυτών εξυπηρετεί διττή λειτουργία. αφενός εξασφαλίζει την παρουσία του κλαμπ σε πολλά λιμάνια, αφετέρου συμβάλει στη μείωση των λειτουργικών κοστών, ώστε να είναι δυνατή η προσφορά χαμηλού κόστους ασφάλειας. Οι αντιπρόσωποι διαθέτουν εκτεταμένη και εξειδικευμένη γνώση για τοπικού χαρακτήρα θέματα, ενώ συχνά διαχειρίζονται ζητήματα, όπως είναι ο

διακανονισμός μικρών απαιτήσεων, δεδομένου ότι για τις υπόλοιπες που ξεπερνούν το ανώτατο όριο κάλυψης, αναλαμβάνει το κεντρικό γραφείο.

Το εύρος των αρμοδιοτήτων των αντιπροσώπων προσδιορίζεται από τους κανόνες και την πολιτική της κάθε ένωσης και ως εκ τούτου διαφοροποιείται κατά περίπτωση. Οι αντιπρόσωποι αυτοί συγκροτούν ένα δίκτυο (αντιπροσώπων) που εποπτεύεται από τον επί κεφαλής. Αποτελούν μαζί με τους άλλους τεχνικούς συμβούλους, ναυτικούς δικηγόρους το πιο σημαντικό μέρος του δικτύου που ιδρύει ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός⁴¹

2.2 Διακριτική ευχέρεια (“Discretion”)⁴²

Από τους κανονισμούς της ένωσης, εισάγεται μια «ιδιότυπη ελευθεριότητα» η οποία αντανακλάται στους κανονισμούς των ενώσεων, σύμφωνα με την οποία οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί παρέχουν τους διευθυντές τους διευρυμένες αρμοδιότητες και παράλληλα μεγάλα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας ως προς την δυνατότητα τους να αποφασίζουν επί παντός θέματος. Η μόνη προϋπόθεση που απαιτείται είναι η απόφαση τους αυτή να λαμβάνεται στα προδιαγεγραμμένα όρια των αρμοδιοτήτων τους, με καλή πίστη και εντός των συμβατικών πλαισίων, της αρχής της ισότητας και της αναλογικότητας»

Ωστόσο οι μόνες περιπτώσεις κατά τις οποίες η παραβίαση των κανονισμών αυτών δικαιολογεί την δικαστική παρέμβαση, είναι εκείνες κατά τις οποίες παρατηρείται η καταχρηστική άσκηση τους ή αν ασκήθηκαν χωρίς δικαιοδοσία, σε επίπεδο νομιμότητας και όχι σκοπιμότητας. Αν όμως ενήργησε με καλή πίστη και σύμφωνα με τους κανόνες, ανεξάρτητα της όποιας αβάσιμης αιτιολογίας, δικαστικός έλεγχος δεν προβλέπεται.

⁴¹ Roberd C Seward Deputy Chairman-Tindall Rillay (Britannia) (Nov 2002) The role of protection and Indemnity (P& I) Clubs

⁴² The committee in fact exercise their power under the Rules, their decision could not be questioned; however unfounded the reason for it may have been, it would have been finally and could not review by any court. Wood vs Woad

2.3 Κανονισμοί (Rules) του P & I Club⁴³.

Η αρχή της αυτοτέλειας του θεσμού της αλληλασφάλισης επιτάσσει τα καταστατικά των ασφαλιστικών ενώσεων να διαθέτουν μια δέσμη κανόνων, οι οποίοι ενσωματώνονται στους Κανονισμούς (Rules) και περιέχονται σε ένα εγχειρίδιο (Club Rule Book). Οι κανόνες αυτοί το δίχως άλλο αποτελούν ένα ολοκληρωμένο κώδικα που ουσιαστικά περιλαμβάνει τους γενικούς όρους της σύμβασης πριν αυτοί εξειδικευτούν με την ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Οι κανονισμοί αυτοί περιέχουν με σαφή και ευσύνοπτη διατύπωση όλες τις ρυθμίσεις που καθορίζουν τον τρόπο λειτουργίας της λέσχης, τις προϋποθέσεις σύγκλησης των οργάνων των συλλόγων P and I, τον τρόπο διεξαγωγής των αρχαιρεσιών, τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των μελών και γενικώς κάθε άλλο καθώς και κάθε άλλο θέμα που αφορά την οργάνωσή τους.

Οι κανονισμοί (Rules), αποτέλεσμα εσωτερικής νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας, αποτελούν τους έγγραφους κανόνες που θεσπίζει κάθε club και οι οποίοι περιέχουν ειδικούς όρους και προϋποθέσεις βάσει των οποίων ο Συνεταιρισμός θα διεξαγάγει τις ασφαλιστικές εργασίες, ενώ παράλληλα θέτουν τις βασικές αρχές που σχετίζονται με τον κίνδυνο, τη διαδικασία διακανονισμού και πληρωμής.

Επιπλέον περιέχονται οι όροι που αφορούν τη διαχείριση, την διατήρηση και λειτουργία του πλοίου, ενώ ταυτόχρονα καθορίζονται οι προδιαγραφές των πλοίων που πρέπει να διατηρούνται σε συγκεκριμένη κλάση και κατάσταση σύμφωνα με τους νόμους της πολιτείας της σημαίας. Οι ρυθμίσεις που περιέχουν δεν είναι αναγκαστικού δικαίου και ως εκ τούτου είναι ανά πάσα στιγμή ευχερής η μεταρρύθμιση τους από τη Γενική Συνέλευση της εκάστοτε λέσχης (Club).

Σκοπός των κανόνων είναι να διασφαλίσουν τις προδιαγραφές λειτουργίας αυτού του οργανισμού ώστε να μην καταστρατηγείται σε καμία περίπτωση η αρχή της αμοιβαιότητας, της ισότητας και της αναλογικότητας που πρεσβεύει και προωθεί η εν λόγω ένωση. Στο ασφαλιστήριο λειτουργούν ως γενικοί όροι και δεν προσδιορίζουν συγκεκριμένη κάλυψη αλλά αντίθετα ρυθμίζουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία και την πολιτική του κλαμπ τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μελών. Τα clubs προσαρμόζουν τους κανόνες τους στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες και ανάγκες των μελών τους⁴⁴.

⁴³ Section 3 "All insurance shall be governed by the By-Laws and by the Rules of the Association)

⁴⁴ (Protection and Indemnity insurance conduct, intend and punitive damage John Lean, Mlannz 2004 Conference Adelaide (Με βάση τις ετήσιες δημοσιεύσεις κάθε λέσχης σχηματίζεται ένα σετ από κανόνες, οι οποίοι δημιουργούν αντίστοιχους κλάδους στα CLUBS

1)Class I P&I ,2)Class II Freight- Demurrage, 3)Class III War Hull and Machinery & 4) Class IV War Risk βλ. Brown Robert H, Introduction to Marine Insurance (Training Notes for Brokers)2nd edition Witherby &Co Ltd, London

Το δικαιοσύνη σύστημα στο οποίο εντάσσονται οι κανόνες αυτοί καθώς και το συμβόλαιο ασφάλισης μεταξύ του ασφαλιστικού οργανισμού και του πλοιοκτήτη καλύπτονται από αγγλικό δίκαιο και έτσι σε περίπτωση διαφωνίας υπάγονται στη δικαιοδοσία του Ανώτατου Δικαστηρίου στην Αγγλία. γεγονός που εξασφαλίζεται με την ενσωμάτωση σ' αυτό ρήτρας δικαιοδοσίας (“jurisdiction clause”)⁴⁵ Η εφαρμογή της Marine Insurance Act 1906 περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες δεν προσκρούει σε αντίθετη πρόβλεψη των κανονισμών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια της ασφαλιστικής βιομηχανίας τείνουν να αποκτήσουν ομοιομορφία ως προς τη διατύπωσή τους. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η δομή και η φύση των κανόνων αυτών αν και συντάσσονται με τις γενικές αρχές του δικαίου και ως εκ τούτου υπόκεινται σε έλεγχο νομιμότητας σε περίπτωση που είναι άδικοι. διακρίνονται τόσο για την «ευελξία» τους και τα μεγάλα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας που διαθέτουν.

2.4 Αποθεματικά (Reserves) των P and I Clubs

Ένας σημαντικός αριθμός ενώσεων καταφεύγει στη δημιουργία χρηματικών αποθεμάτων (“reserves”) τα οποία αποτελούν την ασφαλιστική εκείνη δικλείδα που εξασφαλίζει την οικονομική αυτάρκεια της ένωσης σε περίπτωση που ανακύψουν χρηματικές απαιτήσεις πέρα από τα όρια προβλεψιμότητας. της κάθε ένωσης⁴⁶. Η πρακτική αυτή αποτελεί έκφραση της ασκούμενης πολιτικής διαχείρισης των ενώσεων που αποσκοπεί στη δημιουργία ενός εξισορροπητικού ή αντισταθμιστικού μηχανισμού στις περιπτώσεις που απαιτείται μεγάλη άντληση κεφαλαίων για την κάλυψη υπερογκών χρηματικών απαιτήσεων που ξεπερνούν τις όποιες αντασφαλιστικές διευθετήσεις.

Τα αποθεματικά κάθε αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού σχηματίζονται είτε από τα πλεονάσματα των προηγούμενων ετών, είτε από το σύνολο των καταβαλλόμενων από τα μέλη εισφορών, είτε το υπόλοιπο των κεφαλαίων που έχουν απομείνει από την προηγούμενη ασφαλιστική χρονιά. τα οποία διατίθενται για την κάλυψη των απαιτήσεων και των εν γένει μη αναμενόμενων δαπανών. Παρά το γεγονός ότι την πρακτική αυτή την συναντούμε στις κεφαλαιουχικές εταιρείες, ωστόσο η υιοθέτηση της ικανοποιεί το πάγιο αίτημα των μελών προς συνεταιρισμούς να μην

⁴⁵ Είναι δυνατή και η ενσωμάτωση αντίθετης ρήτρας δικαιοδοσίας που να θέτει ως εφαρμοστέο δίκαιο άλλο από τα αγγλικό όπως τη New York Suable Clause.

⁴⁶ Λατσούδης –Βλάχος

επιβάλλουν νέες εισφορές, μέτρο που σαφέστατα αντιβαίνει την θεμελιώδη αρχή του θεσμού της αμοιβαίας ασφάλισης για παροχή χαμηλού κόστους ασφαλιστικής κάλυψης για τα μέλη του.⁴⁷

Για την διάθεση των αποθεματικών παρέχονται μεγάλα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας στη διοίκηση χωρίς να αποκλείεται η διανομή του στα μέλη, αν αυτό φυσικά προβλέπεται από τους κανονισμούς του κλαμπ. Η όποια επενδυτική αξιοποίηση των αποθεματικών αποσκοπεί στη ύπαρξη διαθεσίμων, με την προϋπόθεση όμως της δυνατότητας άμεσης ρευστοποίησης τους.⁴⁸

Η διαχείριση των αποθεματικών αυτών έχει εκχωρηθεί στο διοικητικό συμβούλιο, το οποίο μέσα στα ευρεία όρια διακριτικής ευχέρειας που του παρέχεται τους με τους κανονισμούς καθορίζει και τον τρόπο αξιοποίησης τους. Έτσι είναι θέμα πολιτικής της κάθε ένωσης αν θα κατευθύνει τα κεφάλαια της προς περαιτέρω επένδυση ή την αγοραπωλησία μετοχών ομολόγων ή και ακίνητης περιουσίας, αλλά πάντα στη βάση της πολιτικής της άντλησης κεφαλαίων που θα αποτελέσουν ασφαλή εκείνα αποθέματα που θα αποτρέπουν την από καιρό εις καιρού η επιβολή μεγάλων συμπληρωματικών εισφορών. Σ' αυτό ακριβώς συνίσταται και η σπουδαιότητα τους στο να απορροφούν τους κραδασμούς από αναπάντεχες υποχρεώσεις που ανακύπτουν και η οποία θα ήταν δυνατό να θέσει εν αμφιβόλω τη χρηματοδοτική φερεγγυότητα της ένωσης.

⁴⁷ Δεν αποκλείεται οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί να διανείμουν κέρδη των στους συνέταιρους από τα πλεονάσματα των εισφορών και τα αποθέματα. Βλ. Μ. Επ. Πριναράκη «Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως» εκδ β' Αθήνα 1987.

⁴⁸ Αρχικά τα αποθέματα αποτελούσαν έναν ξεχωριστό κονδύλιο γνωστό ως "catastrophe or Contingency Reserves" τα οποία αποτελούσαν ξεχωριστό ποσό που καταβάλλονταν μαζί με τις αρχικές εισφορές βλ Hazelwood Steven J P& I Clubs Law and Practice Lloyds of London Press Ltd, London, 1994

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΩΝ P and I Clubs

3.1 Διαδικασία Εγγραφής μέλους P and I Clubs

Η διαδικασία εγγραφής ενός μέλους στους καταλόγους της ένωσης ακολουθεί μια πολύ συγκεκριμένη και τυπική διαδικασία που στηρίζεται στο δίπολο πρόταση ενδιαφέροντος από την πλευρά του υποψήφιου -ασφαλισμένου και αποδοχή της πρότασης αυτής - από τα αρμόδια όργανα του συνεταιρισμού που είναι επιφορτισμένα για την όποια διαδικασία επιλογής, σύμφωνα με το καταστατικό.

Αρχικά ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει μια αίτηση (“Application Form”), η οποία αποτελεί την επίσημη πρόταση που απευθύνει ο πλοιοκτήτης στο club, προκειμένου να ακολουθήσει ένα στάδιο διαπραγματεύσεων όπου θα ανταλλάγουν εκατέρωθεν πληροφορίες σχετικά με το περιεχόμενο της σύμβασης που θα υπογραφεί, ήτοι για τις πληρωτέες εισφορές την κατάσταση του πλοίου και τις προσφερόμενες καλύψεις και όλα αυτά επί τη βάση τυποποιημένων υποδειγμάτων για κάθε τύπο πλοίου.

Οι managers στα πλαίσια της διακριτικής τους ευχέρειας («in their absolute discretion») που τους εκχωρείται από τους κανονισμούς μπορούν να αποδεχτούν ή να απορρίψουν την αίτηση εγγραφής ενός μέλους. Εν συνεχεία όταν τα μέλη καταλήξουν σε συμφωνία για κατάρτιση αυτής της ιδιότυπης ασφαλιστικής σύμβασης, θα εκδοθεί ένα **Πιστοποιητικό εισόδου (“Certificate of Entry”)**

α) Το Πιστοποιητικό Εισόδου

Είναι το όργανο το οποίο αποδεικνύει ότι έχει υπογραφεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και παράλληλα νομική απόδειξη των συμφωνημένων όρων οι οποίοι με αυτόν τον τρόπο ενσωματώνονται με ρητή διατύπωση σε ένα γραπτό κείμενο. Επιπλέον σημειοδηλεί ότι ο αιτών –πλοιοκτήτης έχει γίνει δεκτός στο Register Of Member της Ένωσης και υπόκειται πλέον στους κανόνες του Club. Η εγκυρότητα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων κατοχυρώνεται από την τυπικότητα των στοιχείων που περιέχει τα οποία μεταξύ άλλων είναι οι συμφωνημένοι όροι, το ύψος των ασφαλίσεων, η ασφαλιστική περίοδος και οι άλλοι όροι που εισάγονται από το International Group και οι οποίοι τείνουν να αποκτήσουν ομοιόμορφη μορφή.

Σημειωτέον ότι η έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης δεν είναι απαραίτητο πάντα να συμπίπτει με την έκδοση του Certificate of Entry ⁴⁹.

β) Surveys (Επιθεωρήσεις)

Πάγια πολιτική όλων των ασφαλιστικών φορέων συμπεριλαμβανομένων και των Hull Clubs είναι η διενέργεια επιθεωρήσεων (“surveys”) επί του πλοίου αφής στιγμής το υποψήφιο μέλος απευθύνει την αίτηση του προκειμένου να εισέλθει στο Club και περαιτέρω να καταταγεί στη κατάλληλη κλάση σύμφωνα με την ηλικία και την κατάσταση του πλοίου. Ιστορικά η καθιέρωσή τους συσχετίστηκε με την υψηλή συχνότητα των ζημιών που διαπιστώθηκε ότι είχαν, σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου. Η σπουδαιότητα των επιθεωρήσεων και η επιγενόμενη κατάταξη συνδέεται με τους κανονισμούς που εφαρμόζονται και οι οποίες συν τω χρόνω επιβάλλουν πιο αυστηρές εκθέσεις (“surveys reports”), δεδομένου ότι το κάθε εισερχόμενο πλοίο μπορεί να αποτελέσει μια πιθανή πηγή πρόκλησης κινδύνων. Οι επιθεωρητές των ενώσεων δεν διεξάγουν οι ίδιοι ελέγχους αλλά αξιολογούν τα surveys reports για να εξακριβωθεί αν και κατά πόσο πληρούνται οι όροι του κλαμπ.

γ) Endorsement slip.

Αποτελεί ένα προσάρτημα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και συγκεκριμένα το δηλωτικό έγγραφο στο οποίο εσωκλείονται οι ειδικότεροι όροι που διέπουν είτε μια ειδική είσοδο είτε σε κάθε άλλη περίπτωση προκειμένου να καταγράψουν τις όποιες διαφοροποιήσεις που διέπουν μια ασφαλιστική σύμβαση σχετικά με τους όρους της κάλυψης, το χρόνο έναρξης, τους καλυπτόμενους κινδύνους, το ύψος των ασφαλιστρών, στις οποίες θα έχουν συμφωνηθεί εκατέρωθεν από τα μέλη και τους Managers⁵⁰.

⁴⁹ Το Πιστοποιητικό Εισόδου είναι πολύ σημαντικό αφού μπορεί να λειτουργήσει ως αποδεικτικό οικονομικής ευθύνης κυρίως σε περίπτωση ζημίας από ρύπανση το ζητούν πολλά λιμάνια.

Τα κυριότερα στοιχεία που θα πρέπει να περιλαμβάνονται είναι

1. Η αναφορά των υποκειμένων της ασφάλισης
2. Το όνομα του πλοίου
3. Το λιμάνι νηολόγησης και η εθνικότητα του πλοίου
4. Η ολική χωρητικότητα
5. Η λεπτομερής περιγραφή του πλοίου
6. Οι περιοχές του εμπορίου και τα προγραμματισμένα εμπορεύματα
7. Η εθνικότητα ο αριθμός των πληρωμάτων καθώς και πληροφορίες για τους όρους ναυτολόγησης

Η κάλυψη που απαιτείται για σύγκρουση με άλλα πλοία (ΓΚΑΡΝΤ)

⁵⁰ E R Hardy Ivamy Marine Insurance 4th ed Butterworths, London, 1985 σελ 243 επ.

3.2 Έναρξη και λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης

Με τη εξαίρεση των special entries, οι οποίες διέπονται από χωριστούς όρους, η ασφαλιστική σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη- μέλους και της ένωσης διαρκεί από την ημερομηνία που αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Εισόδου και συνεχίζεται αυτόματα μέχρι και τις GMT1200 της 20 Φεβρουαρίου, ημερομηνία που πλέον αποτελεί μια εναρμονισμένη πρακτική που ακολουθούν στο σύνολο τους τα Clubs (International Pool Agreement)⁵¹ . Ωστόσο αναφορικά με τις ημερομηνίες εγγραφής έχει καθιερωθεί μια ελαστικότητα καθότι παρέχεται η δυνατότητα εγγραφής μέλους και σε ενδιάμεσο χρονικό διάστημα, με την καταβολή αναλογικής pro rata εισφοράς.

Εν συνεχεία προβλέπεται η δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης της ασφαλιστικής της ασφαλιστικής κάλυψης, ως στοιχείο της ευελιξίας των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών, ενώ η όποια αντίθετη βούληση του μέλους ή του ίδιου του συνεταιρισμού πρέπει να γίνεται εμπρόθεσμα (30 μέρες προ της λήξης της σύμβασης) και νομότυπα.

Η ισχύς της σύμβασης και η περαιτέρω « ανάπτυξη» όλων των έννομων αποτελεσμάτων καταλαμβάνει τόσο τη συμφωνηθείσα συμβατική διάρκεια όσο και το στάδιο των διαπραγματεύσεων με κρίσιμο χρόνο για την ανάληψη της απαίτησης το χρόνο κατά τον οποίο πραγματώθηκε ο ασφαλισμένος κίνδυνος και όχι ο χρόνος στο οποίο θα επέλθουν τα αποτελέσματά του.

Ακολούθως καθιερώνεται και για τα συμβαλλόμενα μέρη εκατέρωθεν η διακριτική ευχέρεια τους να διακόψουν την ασφαλιστική σύμβαση και να εξέλθουν της ένωσης, χωρίς κανένα λόγο, αρκεί να τηρηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία των γραπτών ανακοινώσεων πριν τη λήξη του ασφαλιστικού χρόνου. Κάθε νομότυπη διακοπή ενεργεί μετά το τέλος του ασφαλιστικού χρόνου, προς την ασφάλεια των συναλλαγών.

Ωστόσο τίθενται και εξαιρέσεις κατά τις οποίες μπορούμε να έχουμε άμεσο τερματισμό της ασφαλιστικής σύμβασης χωρίς ειδοποίηση, όπως στην περίπτωση της ηθελημένης παραπλάνησης (“willful misconduct”) από την πλευρά του μέλους αναφορικά με την παράσταση των πραγματικών περιστατικών. Απαράβατος κανόνας και δεσμευτικός αποτελεί η υποχρέωση του μέλους προς καταβολή εισφορών και μετά

⁵¹ Σε μικρά κλαμπ η κάλυψη αρχίζει την 1^η κάθε νέου έτους, ώστε να συμπίπτει με την αρχή του ημερολογιακού έτους , ενώ μπορεί να τεθούν και εναλλακτικές ημερομηνίες. Hazelwood Steven J P& I Clubs Law and Practice Lloyds of London Press Ltd, London, 1994.

τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης, όπου το μέλος θα είναι υπέγγυο για τις πληρωμές των ασφαλιστρών και τις λοιπές εισφορές για το τρέχον έτος σε αναλογική βάση⁵².

3.3 Συμβατική σχέση μέλους

Μέλος ενός κλαμπ μπορεί να είναι κάθε πλοιοκτήτης, διαχειριστής και ναυλωτής το όνομα του οποίου αναγράφεται στο ασφαλιστήριο.⁵³

Το status του πλοιοκτήτη -μέλους ενός αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού, κάθε φορά καθορίζεται από τα καλώς προσδιορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς του. Ως εκ τούτου η εγγραφή του πλοίου ουσιαστικά αποτελεί το εναρκτήριο γεγονός που προσδίδει στον πλοιοκτήτη που εισέρχεται στο κλαμπ το διττό ρόλο του ασφαλισμένου- ασφαλιστή, ενώ παράλληλα αποτελεί μια αξιόπιστη μέθοδο για τον προσδιορισμό της έκτασης της ευθύνης του.

Προαπαιτούμενο για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους είναι η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος του ασφαλισμένου επί του πλοίου για τις ζημιές που θα προκληθούν, το οποίο συνδέεται τόσο με την ιδιοκτησία ή από την λειτουργία, ενώ η διατήρηση αυτής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την καταβολή των εισφορών. Για την απόκτηση της ιδιότητας αυτής αρκεί η αποδοχή της πρότασης εκείνου που απευθύνθηκε στην ένωση με την αίτηση του και την εγγραφή του (registration) στους οικείους καταλόγους του club, σηματοδοτώντας και το χρονικό σημείο έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης.

Η ιδιότητα του μέλους («membership») ενός συνεταιρισμού ασφαλειών δεν μπορεί να επηρεαστεί από οποιοδήποτε γεγονός που μπορεί να καταστήσει ανενεργή τη σύμβαση, ούτε από τυχόν απαγορευμένες ενέργειες του μέλους, οι οποίες συνεπιφέρουν τη διακοπή της ασφαλιστικής κάλυψης και συνακόλουθα την αποστέρηση της ασφαλιστικής προστασίας. Αντίθετα ακόμη και στην περίπτωση που επισυμβεί η διακοπή (“breach of contract”) το μέλος συνεχίζει να είναι υπέγγυο απέναντι στην ένωση για τις εισφορές και τις άλλες καταβολές που έχουν προκύψει πριν τη διακοπή αυτή.

⁵² Τριήμερη προθεσμία όταν το μέλος είναι υπερήμερος ως προς την οφειλόμενη εισφορά 14 μέρη προθεσμία αν το μέλος δεν καταφέρει να κάνει proper disclosure του αναλαμβανόμενου κινδύνου μετά την υπογραφή του ασφαλιστηρίου συμβολαίου

⁵³ Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης συμβάλλεται με την ένωση για αντιπροσώπου σύμφωνα με τους όρους του ασφαλιστηρίου αυτός ο τελευταίος ευθύνεται αλληλέγγυα ως μέλος, ανεξάρτητα που η προστασία που παρέχεται από το κλαμπ και δεν εκτείνεται παρά μόνο σ' αυτόν. βλ Hazelwood Steven J *P & I Clubs Law and Practice* Lloyds of London Press Ltd, London, 1994 σελ. 88

3.4 Έξοδος του μέλους από το P & I Club

Όπως αναλύθηκε παραπάνω η ιδιότητα του μέλους συνδέεται με τη γέννηση πολλών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για τον πλοιοκτήτη που την αποκτά, πολλές από τις οποίες συνεχίζουν μέχρι την έξοδο του μέλους από το Club. Ο τρόπος, ο χρόνος και οι λοιπές προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες το μέλος χάνει την ιδιότητα του οροθετείται αυστηρά από τους κανονισμούς του εκάστοτε οργανισμού, ενώ κατά το τυπικό τους μέρος συντελούνται με έγγραφες ειδοποιήσεις (“written notices”) εκατέρωθεν -από την πλευρά των μελών προς τους διαχειριστές του Κλαμπ και αντίστροφα, οι οποίοι μπορούν και χωρίς την ύπαρξη κάποιου σπουδαίου λόγου να καταγγείλουν την ασφαλιστική σύμβαση.

Η τήρηση της παραπάνω προδικασίας αποτελεί προϋπόθεση προκειμένου να επέλθουν οι συνέπειες της διακοπής, ενώ στο ίδιο αποτέλεσμα οδηγούν και γεγονότα που αφορούν α) στο πρόσωπο του μέλους (θάνατος μέλους, πτώχευση ,πνευματική αναπηρία, β) λοιπά γεγονότα που συνηγορούν στο γεγονός ότι το μέλος δε μπορεί να διαχειριστεί τις υποθέσεις του, στην κατάσταση του εγγεγραμμένου στα μητρώα της ένωσης πλοίου, τα οποία να συνεπάγονται της έλλειψη ασφαλιστικού συμφέροντος του πλοιοκτήτη – μέλους, όπως λογού χάρη η ολική απώλεια, η θέση του πλοίου εκτός κλάσης κατόπιν περιοδικής επιθεώρησης, ολικής – μερικής μεταβίβασης, υποθήκευση , αλλαγή σημαίας και αφάνεια για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 10 ημερών) και γ) γεγονότα που αφορούν τη συμμόρφωση του μέλους με τις υποχρεώσεις του να καταβάλλει τις εισφορές που του αναλογούν⁵⁴

3.5 Επείγουσες καλύψεις (“Letters Of Security”)

Τα letters of Security συνιστούν μια εξειδικευμένη και ευέλικτη μορφή κάλυψης που παρέχουν τα P and I Clubs στα μέλη τους, μια μορφή προσωπικής και ιδιωτικής διευθέτησης συνεταιρισμού και μελών, η οποία εκφεύγει από τον κανόνα του “pay be to paid” των ενώσεων αυτών, σύμφωνα με τον οποίο το Club αποζημιώνει έμμεσα αφού πληρώσει ο πλοιοκτήτης, και η οποία τείνει να εξελιχθεί σε βασική πρακτική «απελευθέρωσης ενός πλοίου».

Επί της ουσίας αποτελεί μια ιδιόμορφη μορφή παροχής εγγυοδοσίας για την εξασφάλιση του άμεσου απόπλου του πλοίου σε περίπτωση συντηρητικής του

⁵⁴ penalty clause HAZEL BI 375 εξαίρεσεις)

κατάσχεσης για απαίτηση του τρίτου δανειστή,⁵⁵ απαλλάσσοντας την επιχείρηση που έχει υποστεί το συντηρητικό αυτό μέτρο από τη δέσμευση μεγάλων κεφαλαίων. Σε τέτοιες περιπτώσεις οικονομικής δυσχέρειας «επεμβαίνει» το club με την παροχή εγγυητικής επιστολής, ο οποίος κατά τεκμήριο είναι φερέγγυος και ικανός να πληρώσει ως εγγυητής το ποσό που θα συμφωνηθεί ή θα επιδικαστεί.

Παρέχονται μέχρι ένα ορισμένο ποσό με περιεχόμενο που αναγράφεται σε προδιατυπωμένες φόρμες που παρουσιάζουν ομοιομορφία ανάμεσα στα κλαμπ αφού έχουν σχεδιαστεί από το International Club. Η κάλυψη παρέχεται μόνο σε μέλη και δεν μεταβιβάζεται αν δεν δώσει το κλαμπ την συγκατάθεσή του⁵⁶. Προκειμένου να μειώνονται οι περιπτώσεις καταστρατήγησης του συγκεκριμένου ευεργετήματος από την πλευρά των μελών, η παροχή μιας τέτοιας εγγύησης δε δίνεται άνευ όρων και προϋποθέσεων ενώ παράλληλα εξετάζεται κατά πόσο η κάλυψη του παρέχεται με την μορφή εγγυητικής επιστολής εκφεύγει από το ποσό της κάλυψης. Σημειωτέον ότι το πλοίο πρέπει να είναι εγγεγραμμένο στο κλαμπ κατά τη στιγμή που σημειώθηκε το περιστατικό το οποίο οδήγησε στη γέννηση της απαίτησης- από της σύλληψης του πλοίου., ενώ αποφεύγεται η χορήγησή του αν δεν έχει εκδοθεί φορτωτική⁵⁷.

Η επέμβαση της δικαιοσύνης στην περίπτωση αυτή είναι ανύπαρκτη αφού λογίζεται ότι όλη η διαδικασία της έκδοσης μιας τέτοιου τύπου «εγγυητικής επιστολής» ως μια ιδιότυπη σύμβαση ανάμεσα στο κλαμπ και το μέλος, ανήκει στη σφαίρα της ιδιωτικής αυτονομίας. Ως εκ τούτου το είδος αυτής της έκτακτης κάλυψης προσδιορίζεται μέσα στα όρια της διακριτικής ευχέρειας της ένωσης, η οποία θα αποφασίσει αν θα παράσχει αυτή την εγγύηση μόνο σε «suitable cases» και αποτελεί μια «act of friendship», η οποία εντάσσεται στο omnibus rule. Ευρεία είναι η διάδοσή της σε περιοχές και λιμάνια που είναι αποδεκτή μόνο η τραπεζική εγγυητική επιστολή, ενώ προτιμάται καθότι δεν συνεπάγεται υψηλότερη ή ισόποση κατάθεση και δέσμευση κεφαλαίων

⁵⁵ Κατά το ελληνικό δίκαιο άρθρο 691 παρ. ΚΠολΔ και 690 η συντηρητική κατάσχεση και με απλή πιθανολόγηση των ισχυρισμών του αιτούντα το ασφαλιστικό μέτρο και χωρίς προηγούμενη ακρόαση του πλοιοκτήτη βλ. Λατσούδη).

⁵⁶ Τα P and I Clubs αρνούνται να εφοδιάσουν μέλος τους με προκαταβολικές εγγυήσεις για την επέλευση πιθανής σύγκρουσης. Με την εξαίρεση των Blue Cards (anticipatory guarantee) για απαιτήσεις από ρύπανση

⁵⁷ Δεν αποκλείεται ανάλογα με την πολιτική του κλαμπ να υπάρξει και χρέωση του μέλους κατά το ύψος των δαπανών, όπως και η παρακράτηση μιας μικρής προμήθειας

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΛΩΝ

4.1 Εισφορές των μελών

Η βιωσιμότητα κάθε αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού εξασφαλίζεται από τις εισφορές των μελών του («calls») που αντιστοιχούν στα ασφάλιστρα των ασφαλιστικών εταιρειών τα οποία αποτελούν έκφραση της φιλοσοφίας της αμοιβαιότητας που διέπει τις ενώσεις αυτού του τύπου⁵⁸. και τα οποία εξασφαλίζουν τους πόρους για την κάλυψη των ασφαλιστικών αποζημιώσεων. Αντίθετα στην ασφάλιση σκάφους και μηχανής η τιμολόγηση γίνεται με βάση τη συμφωνημένη αξία του πλοίου («valued policy») και περιλαμβάνει την πλήρη κάλυψη όλων των συνήθων θαλάσσιων κινδύνων.

Ως εκ τούτου η καταβολή της εισφοράς που αναλογεί στο κάθε μέλος, ακολουθεί το δόγμα της ελεύθερης τιμολόγησης με προκαθορισμένο ασφάλιστρο, αποτελώντας την υλική πραγμάτωση της συμφωνίας του κάθε μέλους να συνεισφέρει στις απώλειες των άλλων μελών⁵⁹.

Η μεγάλη σημασία που έχει αποδοθεί στην κανονική ροή των εισερχόμενων εισφορών έχει καταστήσει τον προσδιορισμό της «παροχής» με βάση τα λειτουργικά κόστη, τις απαιτήσεις και την ενδυνάμωση του πλεονάσματος, καταλυτικής σημασίας στα πλαίσια της εφαρμοζόμενης πολιτικής των αλληλασφαλιστικών ενώσεων⁶⁰.

Πράγματι όταν ένας σύλλογος καθορίζει τα ασφάλιστρα για ένα πλοίο, πραγματοποιεί συνολική εκτίμηση του κινδύνου που συνδέεται με συγκεκριμένο πλοίο, εξετάζοντας τη συχνότητα και το ύψος των απαιτήσεων που το εν λόγω πλοίο μπορεί να προκαλέσει, ώστε να θεωρείται δεδομένη η υιοθέτηση της επιβολής ασφαλιστρών ad hoc για κάθε πλοιοκτήτη επί τη βάσει της εμπειρίας, της φερεγγυότητας του μέλους, το είδος του εμπορίου που διεξάγει, τη γεωγραφική περιοχή που η εμπορική δραστηριότητα εκτείνεται.. Εξαίρεση από την πολιτική του κυμαινόμενου ασφαλίστρου

⁵⁸ Contractual responsibility in non Profit Associations Robert Flanigan- Ο σχηματισμός κεφαλαίου από τις ετήσιες καταβολές (fees) των μελών και η περαιτέρω στην διατήρηση των κεφαλαίων αυτών έχει αναχθεί σε έναν από τους θεμελιώδεις κανόνες όλων των μη κερδοσκοπικών ενώσεων.

⁵⁹ Wills J. It is clear that thein [Club Rules] are not premiums in the ordinary sense of the word and that the foundation of the contract is not payment of a premium but an agreement that each member should bear his aliquot share of the year covered policy

⁶⁰ Στην αρχή κάθε ασφαλιστικής περιόδου οι διευθυντές αποφασίζουν τις δόσεις και την ημερομηνίες καταβολής σε συσχετισμό με τις ζημιές της επόμενης χρονιάς.

έχουμε στην περίπτωση των *special entries*⁶¹ και στις περιπτώσεις της κάλυψης κινδύνου από ρύπανση. Οι βασικές κατηγορίες ασφαλιστρών είναι οι εξής.

4.1.1 Αρχική εισφορά (“Entry premiums”)

Αποτελεί το κεφάλαιο – βάση για το σχηματισμό αποθεματικού και των διαχειριστικών δαπανών σε USD XGRT που καταβάλλει το εισερχόμενο μέλος και το οποίο αντιστοιχεί κατά προσέγγιση στο 75% περίπου της συνολικής ετήσιας εισφοράς και το οποίο πληρώνεται πάντα σε προκαθορισμένες ημερομηνίες⁶².

Το ακριβές ύψος των επιβαλλόμενων εισφορών δεν είναι εξαρχής προσδιορισμένο, αλλά κατόπιν υπολογισμών από τους ιθύνοντες του συνεταιρισμού, επιβάλλονται στους ασφαλισμένους – μέλη βάσει της αρχής της ισότητας και της αμοιβαιότητας και είναι αποσυνδεδεμένο από την ζημιά που θα επέλθει.

4.1.2 Συμπληρωματικές Εισφορές. (“Supplementary Calls” /“Additional Calls”)

Αποτελούν το είδος των εισφορών που επιβάλλει η ένωση κατά τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλυφθούν περισσότερα ατυχήματα από αυτά που είχαν υπολογιστεί, αποτελώντας έναν ευέλικτο τρόπο προκειμένου να ισοσκελιστεί ο ισολογισμός. Κατά μία έννοια η επιβολή του μέτρου της συμπληρωματικής εισφοράς λειτουργεί ως ένα είδος «ποινής» ικανής να απορροφήσει την ευθύνη που δημιουργείται για το μέλος, περιορίζοντας την σε επίπεδο χρηματικό⁶³.

Το ποσό που μπορεί να απαιτηθεί για συμπληρωματικές εισφορές είναι απεριόριστο, παρά το γεγονός ότι συχνά οι ενώσεις προσπαθούν να καταφεύγουν στην πολιτική των επιπρόσθετων πληρωμών με εξαιρετική φειδώ και ως εκ τούτου το ύψος τους είναι αποτέλεσμα ερευνών, διαπραγματεύσεων και διευθετήσεων.⁶⁴ Παρόμοια

⁶¹ Rule 9 UK An owner may be insured on the special terms that he is liable to pay a fixed premium to the Association Fixed Premiums entries provided

⁶² The Nautical Institute Managing Risk in shipping – a practical guide 1999.

⁶³ Βλάχος Γ και Ψυχού Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων Ανάλυση Ναυλαγορών κ Ναυλοσυμφώνων, Τζεϊ & Τζεϊ, Πειραιάς, 2000 σελ 50-56

⁶⁴ **Overspill call** a call levied by the Association pursuant to the....for the purpose of providing funds to pay part of an overspill claim και επομένως

Overspill Claim The part (if any) of a claim (other than a claim) arising in respect of oil pollution incurred by the Association or by any other party to the Pooling Agreement under the terms of entry a vessel which exceeds or may exceed the group of reinsurance limit.

πρακτική διατήρησης των ασφαλιστρών σε οικονομικά επίπεδα εφαρμόζεται και από τους κοινούς ασφαλιστές.⁶⁵

4.1.3 Renewals calls

Αποτελεί την εισφορά εκείνη που απαιτείται για την ανανέωση της ασφαλιστικής σύμβασης στο τέλος κάθε ασφαλιστικής χρονιάς και το οποίο συνήθως αποτελεί πεδίο σύγκρουσης μεταξύ των Διευθυντών, αφού πολλές φορές ελλοχεύει ο κίνδυνος να υπερεκτιμηθεί η ευθύνη ενός μέλους και το εύρος της ασφαλιστικής κάλυψης. Το ύψος τους καθορίζεται με βάση το αρχικό ασφάλιστρο και τις λεγόμενες προβλέψεις κατόπιν πάντα συγκριτικής ανάλυσης και αξιολόγησης των στατιστικών μεγεθών του παρελθόντος και την ρεαλιστική εκτίμηση μεταξύ των εκκρεμών απαιτήσεων .

4.1.4 Release Calls (εισφορές απαλλαγής)

Καθιερώθηκε ως μια ειδικού τύπου εισφορά, ένα είδος επασφάλιστρου που επιβάλλει το κλαμπ στα υπό αποχώρηση μέλη κατά τη διακοπή της ασφαλιστικής σύμβασης, Συνιστά την τελική καταβολή του μέλους ένα εφάπαξ χρηματικό ποσό , ad hoc προσδιορισμένο, που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση ζημιών που δεν μπορούν να προβλεφθούν και η καταβολή του οποίου τον απελευθερώνει από μελλοντικές εισφορές και επιταχύνει τον τελικό διακανονισμό κατά την αποχώρηση του μέλους. των p and I clubs.

4.1.5 Laid up returns⁶⁶

Αφορά το μέρος της καταβλητέας εισφοράς που επιστρέφεται, σε αναλογική βάση (“pro rata basis”), στα πλαίσια της διακριτικής ευχέρειας των διευθυντών, στις περιπτώσεις που το ασφαλισμένο πλοίο παραμείνει παροπλισμένο ή σε επισκευή σε ασφαλές πάντα λιμάνι για τριάντα και πλέον συνεχόμενες μέρες. Συγκεκριμένα σ’ αυτές τις περιπτώσεις τεκμαίρεται ότι η έλλειψη εμπορεύματος ή προσωπικού επί του πλοίου κατά το χρονικό αυτό διάστημα περιορίζει σημαντικά την πρόκληση του οποιαδήποτε κινδύνου και ως εκ τούτου καθιερώνεται αυτό το παρακρατούμενο πάντα ποσό για ασφάλιστρα επανασφάλισης, για λειτουργικά κόστη συμπεριλαμβανομένων και των port risk cover .

⁶⁵ Dover Victor Elements and Practice of Marine of Insurance , Witherby &Co Ltd, London, 1957, σελ 40 επ.

⁶⁶ Rule 44WofE Rule 12 Japan Shipowner Mutual P&I Association, Rule33Steamship mutual

Σημειωτέον όρος του ενεργού για την εφαρμογή της εν λόγω ρήτρας, αποτελεί η έγκαιρη ειδοποίηση του συνεταιρισμού για τη θέση του εγγεγραμένου πλοίου σε κατάσταση παροπλισμού ή επισκευής⁶⁷.

4.2 Μη πληρωμή των εισφορών

Δεδομένου ότι η καταβολή των εισφορών είναι καταλυτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα της ένωσης και την υλοποίηση των σκοπών της η πληρωμή της εισφοράς που αναλογεί σε κάθε μέλος, το δίχως άλλο υπέχει θέση υπονοούμενου όρου (“implied warranty”), που θα πρέπει απαραίκλιτα να τηρείται. Εκ του γεγονότος τούτου η επιβαλλόμενη πολιτική της άνευ εξαιρέσεων καταβολής των ασφαλίσεων εφαρμόζεται επί ισότιμης βάσης και συνακόλουθα η μη πληρωμή αυτών επάγεται αυστηρές συνέπειες για τα υπόχρεα μέλη.

Μια από τις συνέπειες της μη πληρωμής των εισφορών είναι η άρση της ασφαλιστικής κάλυψης η οποία σε πολλές περιπτώσεις είναι αναδρομική δηλαδή ενεργεί και για τις απαιτήσεις που εγέρθηκαν και σε χρόνο προγενέστερο της υπερημερίας του μέλους, ενώ συχνά η καθυστέρηση δεν επάγεται την επιβολή προστίμου , αλλά την καταβολή ενός τόκου υπερημερίας επί των εισφορών της τάξης του 20%.⁶⁸

Σε κάποιες έννομες τάξεις προβλέπεται ως κύρωση για τη μη πληρωμή των εισφορών η επιβολή από την πλευρά της ένωσης της κατάσχεσης ή της σύλληψης του πλοίου. Δεν αποκλείεται κατά τη μεταγραφή ενός πλοίου σε άλλο κλαμπ, ότι η ασυνέπεια αυτής της εκπλήρωσης αυτής της υποχρέωσης συνιστά ένα κακό προηγούμενο που ενδέχεται να αποτελέσει πρόσκομμα στις ενταξιακές διαπραγματεύσεις στο νέο κλαμπ.

⁶⁷ Η πρακτική των laid up returns καθιερωθεί δύο κλάσεις επιστροφών α) αν έχει πλήρωμα ή φορτίο επιστρέφεται το 50% ενώ β) αν δε διαθέτει για εκείνη την περίοδο ούτε εμπόρευμα ούτε πλήρωμα τότε το ύψος των laid up returns, ανέρχονται στο 95% .

⁶⁸ Ο εν λόγω κανόνας έχει αντέξει και τον δικαστικό έλεγχο ο οποίος γνωμοδότησε για την νομιμότητά του.

4.3 Ειδικότερες Υποχρεώσεις

4.3.1 Utmost good faith of the parties⁶⁹

Μια από τις βασικές αρχές που συνέχει το ασφαλιστικό δίκαιο είναι η αρχή της υπέρτατης καλής πίστης (“utmost good faith”- “uberimma fidae”) η παραβίαση – αθέτηση της οποίας, «γεννά» το δικαίωμα στην άλλη πλευρά να απόσχει (“avoid”) της δεσμεύσεως από την ασφαλιστική σύμβαση ⁷⁰

Απότοκο της παραπάνω γενικής αρχής αποτελεί το ασφαλιστικό βάρος της προσυμβατικής ενημέρωσης (« Duty of Disclosure») βάσει του οποίου ο λήπτης της ασφάλισης έχει τη διαρκή –ακόμη και κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων υποχρέωση προς παροχή στον ασφαλιστή μιας πλήρους και ακριβούς παρουσίασης όλων των πραγματικών περιστατικών που αφορούν το συγκεκριμένο συμβόλαιο, των γεγονότων, που στοιχειοθετούν τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο, την κατάσταση του πλοίου, με απώτατο σκοπό την ασφαλή αξιολόγηση του κινδύνου, η οποία θα επιτρέψει στο συνετό ασφαλιστή (“prudent insurer”) να εκτιμήσει τον ασφαλιστικό κίνδυνο και κατόπιν να αναλάβει την κάλυψη ελαχιστοποιώντας τις πιθανότητες περαιτέρω ζημιών , ως αποτέλεσμα εσφαλμένης ή παραπλανητικής δήλωσης.

. Ως εκ τούτου το καθήκον αυτό που βαρύνει τον ασφαλισμένο, περιλαμβάνει την υποχρέωση της ενημέρωσης του ασφαλιστή σχετικά με κάθε στοιχείο και το οποίο είναι αντικειμενικά ουσιώδες για το σχηματισμό πλήρους γνώσης των περιστατικών που θα επηρεάσουν την εκτίμηση και αποδοχή του κινδύνου. Εξ αντιδιαστολής, αν χωρέσει ανειλικρινής δήλωση (“misstatement”) του ασφαλισμένου και εξαιτίας αυτής παραβιασθείς υποχρέωσης επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση, ο ασφαλιστής μπορεί να είτε να επικαλεστεί διατάξεις από τη Σύμβαση που περιορίζουν την ευθύνη του, ποσοτικά, ποιοτικά, χρονικά είτε να τροποποιήσει τη σύμβαση, είτε να την καταγγείλει είτε να ζητήσει μείωση του ασφαλισματος, με αποτέλεσμα ο λήπτης της ασφάλισης να υποχρεωθεί στην αποκατάσταση κάθε ζημιάς.

⁶⁹ 17 MIA 1906« A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith and if thw utmost good faith is not observed by either party the contract may be avoided by the other party.

[par 24 (1) Subject to the provisions of the section the assured must disclosure to the insurer before the contract is concluded, every material circumstances which is known to the assured and the assured is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business, ought to be known by him .If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract

⁷⁰ Η υποχρέωση των μερών για να επιδείξουν την υπέρτατη καλή πίστη απλά αναφέρεται στην MIA “based upon” και δεν καθιερώνει ανάλογο καθήκον“duty” των μερών, ενώ περιεχόμενο της περιλαμβάνει όλο το εύρος των υποχρεώσεων πριν και μετά την κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης.

4.3.2 Εγγυήσεις (“Warranties”)⁷¹

Η πρακτική των ασφαλιστικών συναλλαγών έχει καθιερώσει την ενσωμάτωση στα ασφαλιστήρια συμβόλαια δηλώσεων –εγγυήσεων (“warranties”) του συμβαλλόμενου- ασφαλισμένου σχετικά με το αντικείμενο ασφάλισης. Σύμφωνα με την ΜΙΑ1906, οι δηλώσεις αυτές αποτελούν υποσχετικές εγγυήσεις του ασφαλισμένου στον ασφαλιστή για την τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων που αφορούν στην υποβολή δηλώσεων, ή παράλειψη αποσιώπησης γεγονότων ή εκπλήρωση ή βεβαίωση της ύπαρξης μιας κατάστασης, η οποία εντάσσεται στα πλαίσια της ασφαλιστικής σχέσης, ώστε η παράβαση των εγγυήσεων να συνεπάγεται είτε την ακυρότητα του συμβολαίου και απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του, είτε την επιβολή επασφαλίστρου.

Η ενσωμάτωση των εγγυήσεων στα ασφαλιστήρια συμβόλαια έχει καταστεί αυτονόητη σε βαθμό τέτοιο ώστε να έχουν προσλάβει τυποποιημένη μορφή και παράλληλα να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εν γένει υλοποίηση της θαλάσσιας ασφάλισης . Δεν αποτελούν πρόσθετη σύμβαση, αλλά όρους αυτής που καταρτίζονται πριν ή συγχρόνως με την σύμβαση σε πρόσθετο έγγραφο που επισυνάπτεται στο σώμα του ασφαλιστηρίου. Δεν τίθενται με τη μορφή αίρεσης ή επιφύλαξης του δικαιώματος, υπαναχώρησης, η οποία αποτελεί μορφή ακυρότητας που δύναται να προβληθεί από τον ασφαλιστή. Το περιεχόμενο των δηλώσεων κρίνεται υπό το πρίσμα των αρχών της καλής πίστης και σχετίζεται σχεδόν αποκλειστικά με τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο, την έκταση του και εν γένει όλα τα γεγονότα που επιδρούν καταλυτικά στον καλυπτόμενο κίνδυνο..

Με τη εξαίρεση της μεταβολής των συνθηκών, για την ανατροπή της ασφαλιστικής σχέσης αρκεί να καταφαθεί η παραβίαση των δηλώσεων αυτών, ανεξάρτητα από την ύπαρξη της κακής πίστης ή υπαιτιότητας.

Υπάρχουν δύο κατηγορίες εγγυήσεων οι ρητές εγγυήσεις (“Expressed Warranties”), οι οποίες αναγράφονται στο ασφαλιστήριο και οι υπονοούμενες (“Implied warranties”), των οποίων η τήρηση είναι τόσο σημαντική που δεν χρειάζεται η αναφορά τους.

⁷¹ Warranty means a promissory warranty that is to say a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

4.3.2.1 Ρητές εγγυήσεις (“Expressed Warranties”):

α) Η πληρωμή των εισφορών προαπαιτούμενο (“condition precedent”), ενώ η παραμέληση της συνεπάγεται την παύση της ιδιότητας του μέλους

β) Η κατάταξη σε κλάση του πλοίου. Κατά τη διάρκεια της κάλυψης πρέπει να βρίσκεται στην εγκεκριμένη από τους μανάτζερς κατηγορία, ενώ η αθέτηση θα έχει ως συνέπεια τον τερματισμό της ασφαλιστικής κάλυψης-καθιερώνεται διακριτική ευχέρεια.

γ) Οι τακτικές επιθεωρήσεις του πλοίου που προτείνονται από το κλαμπ και οι οποίες διενεργούνται με δαπάνες του ιδιοκτήτη.

δ) Τα γεωγραφικά όρια του διενεργούμενου εμπορίου, τύπος εμπορίου.

Ε) Η υποχρέωση του ασφαλισμένου να ειδοποιεί το κλαμπ. για απώλειες και απαιτήσεις ή για οποιαδήποτε αλλαγή συνθηκών που μπορεί να συμβεί.

στ) Η πληρωμή από μέλος προηγείται από την αποζημίωση που θα λάβει.

ζ) Υποχρέωση Sue and Labour απαιτεί από τον ασφαλισμένο να ενεργεί ως συνετός ασφαλισμένος

4.3.2.2 Εξυπακουόμενες Εγγυήσεις (“Implied warranties”)⁷²

1) Η εξασφάλιση της αξιοπλοΐας (“Seaworthiness”) του ασφαλισμένου πλοίου. Σύμφωνα με την εγγύηση αυτή ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για ναυσιπλοΐα σε επίπεδο τεχνικού εξοπλισμού, καυσίμου για την εξυπηρέτηση του εκάστοτε μεταφερόμενου φορτίου, καταλληλότητα που κρίνεται σε όλα τα στάδια του ταξιδιού. Η παραβίαση της εγγύησης αυτής, συνεπάγεται την πλήρη ακυρότητα του ασφαλιστηρίου.

2) Η τήρηση της αρχής της νομιμότητας (“warranty of Legality”). Το ταξίδι πρέπει να μην είναι παράνομο και να τηρεί όλες τις προδιαγραφές νομιμότητας με βάση το νόμο κάθε χώρας.⁷³

3) Η εμπρόθεσμη καταβολή των ασφαλιστρών, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

⁷² MIA 1 in a voyage policy on goods an implied warranty that on the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship but also that is reasonably fit to carry goods to the destination contemplated by the policy
2. an implied warranty that an adventure insured is a lawful one and that so far as the assured can control the matter, the adventure should be carried out in a lawful manner.
3. in a time policy is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with privity of the assured the ship is sent to sea in a unseaworthy state the insurer is not liable for any loss attributable to an unseaworthiness

⁷³ Μιχαηλς Παζαρζής Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων Πανεπιστημιακές σημειώσεις Πειραιάς Νοέμβριος 2005 σελ 54-55 Στυλιανέας

4.4 Επίλυση των Διαφορών εντός του and I Club

Ο αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός αναμφίβολα αποτελεί ένα «ζωντανό οργανισμό», χώρο πολλών ζυμώσεων και ετερόκλητων συμφερόντων, με αποτέλεσμα συχνά να ανακύπτουν και αναφύονται πολλές διαφωνίες, ανάμεσα στην ίδια την ένωση και το μέλος, το οποίο ενδέχεται να εγείρει κάποια αξίωση κατά του τελευταίου. Η διαδικασία που ακολουθείται για την επίλυση των διενέξεων που προκύπτουν ανάμεσα στους ασφαλισμένους –μέλη στα πλαίσια της συμβατικής τους σχέσης για ζητήματα που αφορούν την δημιουργία μιας απαίτησης καθορίζεται από τους κανόνες της ένωσης και σε κάθε περίπτωση διακανονίζεται σε « εσωτερικό επίπεδο», με ανέξοδο τρόπο και συναδερφικό πνεύμα.

Ειδικότερα στην περίπτωση οποιασδήποτε διαφωνίας σε πρώτη φάση θα αναφερθεί στην επιτροπή- διοικητικό συμβούλιο εγγράφως, προκειμένου να διερευνήσει το ανακύπτον θέμα και σε δεύτερο επίπεδο όταν το μέλος δε δεχτεί την απόφαση του συμβουλίου ή περάσουν τρεις μήνες και δεν υπάρξει απόφαση, τότε η διαφορά να εισαχθεί στη διαιτησία του Λονδίνου⁷⁴.

Οι διαφορές που μπορούν να υπαχθούν στην δικαιοδοσία της επιτροπής και μετέπειτα στη Διαιτησία είναι αυτές που μπορούν να προκύψουν κατά την εκτέλεση της σύμβασης, ή κατά το στάδιο της αξιολόγησης της ζημίας όταν επέλθει ο κίνδυνος. Συχνό πεδίο αντιπαραθέσεων αποτελεί ύψος των ασφαλιστρών, οι συμψηφισμοί τα calls και τα renewal calls, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μελών και τέλος η εφαρμογή των κανονισμών.

Συγκεκριμένα αρχικά, η επιτροπή επιλαμβάνεται του θέματος με αμερόληπτο και αντικειμενικό τρόπο, ασκώντας την δικαιοδοτική αρμοδιότητα που της έχει ανατεθεί από τους κανονισμούς. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων όπου έχει τεθεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αντίθετη ρήτρα, το μέλος απαγορεύεται να προσφύγει σε άλλη δικαστική ή διαδικαστική ενέργεια κατά του κλαμπ ει μη μόνον στη Διαιτησία ορισμένης χώρας που τα μέρη θα έχουν προκαθορίσει.

Έτσι η πρώτη φάση για την επίλυση –διευθέτηση της διαφοράς εισάγεται στο διοικητικό συμβούλιο. με γραπτές προτάσεις(υπομνήματα), πρακτική που συνάδει με

⁷⁴ E R Hardy Ivamy Marine Insurance 4th ed Butterworths, London, 1985σελ 475

την αρχή της ανεξαρτησίας και αυτοδιαχείρισης του συνεταιρισμού που σε αντίθεση με τις αμιγώς κεφαλαιουχικές εταιρείες διοικείται από τα μέλη του.⁷⁵

Δεν πρόκειται για προ-στάδιο διαιτητικής επίλυσης, αλλά για μια αυτόνομη διαδικασία, στα πλαίσια της οποίας εισφέρονται και αξιολογούνται όλα τα πραγματικά περιστατικά των δύο πλευρών (μέλη –διαχειριστές), οι οποίοι όμως δεν θεωρούνται αντίδικοι, καθότι δεν προβλέπεται κάποια ακροαματική διαδικασία, ούτε η δυνατότητα αντιπροσώπευσης των μελών ενώπιον του επιληφθέντος οργάνου. Σε δεύτερο επίπεδο και με την προϋπόθεση ότι δε θα γίνει δεκτή η απαίτηση του μέλους ανοίγει ο δρόμος για τη διαιτητική διαδικασία, ενώ καμία άλλη πέραν αυτής της δυνατότητας δεν του επιτρέπεται.. Σ' αυτή την περίπτωση το κλαμπ εμπλέκεται στην όλη διαιτητική διαδικασία ως διάδικος,⁷⁶ η απόφαση της οποίας είναι δεσμευτική για όλους.⁷⁷ Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι υπάρχουν περιπτώσεις που ο συνεταιρισμός αναλαμβάνει να καλύψει τα έξοδα του μέλους που προκύπτουν από τη διεξαγωγή μιας διαιτητικής διαδικασίας.

⁷⁵ Hill Cric/ Robertson B/ Hazelwood St Practical Guides “Introduction to P & I Club 2nd ed LLP (Limited Legal and Business Publishing Division

⁷⁶ Τσαβδαρίδης Αντώνιος Διεθνής ναυτική διαιτησία, Η ιδιόρρυθμη αυτονομία του διαιτητικού φαινομένου στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές, 1999 σελ. 458

⁷⁷ Συχνά στα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπάρχει σχετική ρήτρα διαιτησίας η οποία διασφαλίζει ότι θα παρακαμφθεί η και να προκριθεί η προσφυγή στη Διαιτησία, προτού αυτή η διαφορά οδηγηθεί στα δικαστήρια. Hardy Ivamy σελ. 475 επ.

“Any difference or dispute which arises between a member and the Association out of or in connection with these Rules or any contact between them or as to the rights or obligations of the Association or the member or in connection therewith, shall in the first instance be referred to the adjudication upon by the Directors and such reference and the adjudication shall be on written submissions only.

If the member concerned does not accept the decision of the directors it shall be referred to the Arbitration in London of two arbitrators (one to be appointed by the Association and the other by the member) and the member to be appointed by the arbitrators and the submissions to arbitration in all the proceedings shall be subject to the provisions of the English Arbitration Act 1996 and any modifications thereof.

«Αν οποιαδήποτε διαφορά ή διένεξη μεταξύ ενός μέλους και της ένωσης, η οποία άπτεται οποιασδήποτε απώλειας ή αξιώσεως ή αιτήσεως που εγείρεται από το μέλος ανακύπτει από ή σε σχέση με αυτούς τους κανόνες ή οποιονδήποτε εσωτερικό κανονισμό βάσει αυτών, η διαφορά ή η διένεξη αυτή θα παραπεμφθεί και θα κριθεί σε πρώτο βαθμό από την Επιτροπή. Αυτή η παραπομπή ή κρίση θα γίνεται μόνο βάσει εγγράφων, υπομνημάτων. Αν το μέλος δεν αποδεχτεί την απόφαση της Επιτροπής ή η Επιτροπή δεν κατορθώσει να εκδώσει απόφαση, εντός τριών μηνών από την παραπομπή αυτή η διαφορά ή διένεξη θα παραπεμφθεί σε διαιτησία στο Λονδίνο»

ΠΕΜΠΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ P and I CLUB

5.1 Η έννοια της κάλυψης των P and I CLUB

Η ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity Insurance) αποτελεί μια γενική έννοια, η οποία περιλαμβάνει την ασφάλιση διάφορων ειδών κινδύνων. Η παροχή ασφαλιστικών υπηρεσιών, «ικανών» να ενσωματώνουν ένα μεγάλο εύρος ασφαλιστικών καλύψεων αποτέλεσε πάγιο αίτημα των πλοιοκτητών. Στο αίτημα αυτό ήρθε να «απαντήσει» η σύσταση των συνεταιρισμών αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών (Protection and Indemnity Clubs), οι οποίοι γνώρισαν μεγάλη διάδοση, λόγω του γεγονότος ότι καλύπτουν πολλούς κινδύνους και μάλιστα αντί εισφοράς χαμηλού κόστους⁷⁸. Η μετάθεση της ευθύνης στον ασφαλιστή προϋποθέτει την κατάφαση βλάβης ή απώλειας, οι οποίες προκλήθηκαν από συμφωνημένο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο κίνδυνο.⁷⁹

Εξάλλου υπό το πρίσμα της αμοιβαιότητας και παράλληλα σε επίπεδο κάλυψης συγκεκριμένων κινδύνων⁸⁰ θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη η ευχέρεια του κάθε αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού να προβαίνει σε ad hoc καλύψεις, επεκτείνοντας την παρεχόμενη ασφαλιστική κάλυψη σε κινδύνους που δεν καλύπτονταν σύμφωνα με τους κανονισμούς του Club («Omnibus Provision» ή «Ρήτρα παντός κινδύνου»)⁸¹. Ως εκ τούτου ενώ συνήθως η κάλυψη αστικής ευθύνης κυμαίνεται σε προκαθορισμένα πλαίσια αντίθετα, στις ασφαλιστικές καλύψεις των ενώσεων προστασίας και αποζημίωσης δεν τίθενται ανάλογα όρια εκτός από ορισμένες περιπτώσεις, οι οποίες και αυτές μπορούν να ανατραπούν σε περιπτώσεις που υπάρχει αντίθετη συμφωνία^{82 83}.

⁷⁸ Εισάγεται εξαίρεση από την αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, η οποία υιοθετείται διεθνώς και σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που αφορούν το πράγμα βλ. Ρόκα Ιωάννη *Ιδιωτική Ασφάλιση Αντ..Ν. Σάκκουλα*, Αθήνα – Κομοτηνή 2005 σελ. 326

⁷⁹ Σε κάθε περίπτωση ασφαλιστικής αποζημίωσης θα πρέπει να καταφάσκει η αιτιώδης συνάφεια του ανεπιθύμητου επιζήμιου αποτελέσματος και της ζημιολογούσας συμπεριφοράς βλ. *Αργυριάδης Α. Περί της σημασίας της αιτιώδους συνάφειας εις το ασφαλιστικό δίκαιο*, ΕμπΔ, ΙΖ σελ.202 επ

⁸⁰ *Dover Victor Elements and Practice of Marine of Insurance*, Witherby & Co Ltd, London, 1957 σελ 40 επ

⁸¹ Omnibus Rule (ρήτρα παντός κινδύνου) σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό παρέχεται στους Διευθυντές του Club η διακριτική ευχέρεια να αναδειχθούν την κάλυψη απαιτήσεων τρίτων που προκύπτουν και από μη καλυπτόμενους κινδύνους, στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής της ένωσης και με το δεδομένο να μην εξαιρούνται ρητά. βλ. *Hazelwood Steven J P& I Clubs Law and Practice* Lloyds of London Press Ltd, London, 1994

⁸² *Overflow* συνήθως από καταστροφές τα όρια ευθύνης ξεπερνούν τις συμφωνίες Μέχρι του 1996 απεριόριστη κάλυψη στα μέλη το επιπλέον πληρώνεται από τα αποθεματικά και από μεμονωμένες αντασφαλιστικές συμβάσεις.

⁸³ UK The cover set out in the Rules may be excluded, limited, modified or otherwise altered by any special terms, which have agreed in writing between the owner and the manager

Οι βασικότερες καλύψεις που προσφέρονται από ένα σύγχρονο φορέα ασφάλισης P(rotection) and I(ndemnity) και μάλιστα υπό το ίδιο συμβόλαιο είναι:

Η αποζημίωση από ιατρικές δαπάνες από τραυματισμό ή θάνατο πληρώματος, επιβατών και τρίτων προσώπων, η ζημιά από σταθερό ή κινητό αντικείμενο ή περιουσία οποιασδήποτε φύσης, καθέλκυση ναυαγίων, πρόστιμα από την παραβίαση των νόμων κάποιας πολιτείας, σύγκρουση πλοίων, ζημιές περιουσίας τρίτων (πχ λιμενικού εξοπλισμού, ρύπανσης). Συχνά μάλιστα η ασφάλιση αυτού του τύπου περιλαμβάνει και ασυνήθιστες δαπάνες που συνίστανται σε κυβερνητικές ρυθμίσεις από πρόστιμα και ποινές για παραβάσεις εθνικών νόμων και ρυθμίσεων.

5.1.1 Σύγκρουση και Επαφή («Collision»)

Παρά την τεχνολογική εξέλιξη των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας τα ναυτικά ατυχήματα από σύγκρουση πλοίων («Collision Violent encounter of moving body with another») εξακολουθούν να επάγονται την πρόκληση ανυπολόγιστων υλικών ζημιών και ανθρώπινων απωλειών. Οι ζημιές από αυτά τα ατυχηματικά γεγονότα σύγκρουσης αρχικά καλύπτονταν στο παρελθόν κατά το ¼, γεγονός που συνιστούσε κενό της ασφαλιστικής κάλυψης, που ως τότε προσφέρονταν από την αγορά της Hull Insurance και Lloyds policy η οποία δυνάμει της ρήτρας Running Down Clause περιορίζονταν στα ¾ της προκύπτουσας ζημιάς με το υπόλοιπο ποσοστό του ¼ να το επωμίζονται οι ασφαλισμένοι.⁸⁴ Περαιτέρω το αντικείμενο της αποζημίωσης κυμαίνεται στο ύψος των δαπανών που θα απαιτηθούν για τις επισκευές και άλλα έξοδα προκύψουν, προκειμένου έρθει στην ίδια οικονομική κατάσταση που βρίσκονταν πριν το συμβάν με βάση την εμπορική αξία⁸⁵.

. *Sister Ship Clause* (SSC) Σύμφωνα με την οποία τα πλοία της ίδιας ιδιοκτησίας και τα πλοία που βρίσκονται υπό την ίδια διοίκηση θεωρούνται «αδελφα», δεν μίπτουν στην .Collision Clause. Ως εκ τούτου το καθένα από αυτά δεν μπορεί να είναι υπεύθυνο για τη ζημιά που προκάλεσε στο άλλο. Παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης διατηρεί την αξίωση του για απαιτήσεις από υπηρεσίες διάσωσης προς το αδελφό πλοίο.⁸⁶ **Both to Blame Collision Clause** («Σύγκρουση κοινή υπαιτιότητα»). Στην περίπτωση της

⁸⁴ Dover Victor and Calver Gordon The Bankers guide to marine insurance of goods Witherby & Co Ltd, London, 1960

⁸⁵ Δεν αναζητείται το πταίσμα α) αν η σύγκρουση προκύπτει από αναπόφευκτο γεγονός β) Δεν μπορεί να αποδοθεί είτε στην μια ή την άλλη πλευρά

⁸⁶ Ωστόσο σ' αυτήν την περίπτωση δεν αποκλείεται και η γέννηση ευθύνης για αποζημίωση των ιδιοκτητών των εμπορευμάτων

σύγκρουσης δύο πλοίων η αποζημίωση του ασφαλισμένου υπολογίζεται αναλογικά με τη συμμετοχή του στην γέννηση της αξίωσης. Ειδοποιείται ο ασφαλιστής ο οποίος με δικά του κόστη και δαπάνες, καλύπτει τον ασφαλισμένο.

Η επαφή του πλοίου εγγεγραμμένου σε ένα P and I Club με σταθερό ή πλωτό αντικείμενο.(«Collision with fixed and floating objects FFO») διέπεται σε αντίθεση με τη πρόβλεψη για την περίπτωση σύγκρουσης από διεθνές συμβάσεις και εθνικούς νόμους. Καθιερώνει πιο αυστηρή ευθύνη για τον πλοιοκτήτη, ανεξάρτητα από πταίσμα του τελευταίου ή των προστιθέντων του, ενώ σε κάθε περίπτωση αναζητείται η υπαιτιότητα, ή η αποτυχία να επιδείξει την προσοχή που απαιτεί ο μέσος συνετός ναυτικός αφού η σύγκρουση είναι αποτέλεσμα παραβίασης, διεθνών κανονισμών εθνικών ρυθμίσεων και εθνικών νόμων, ενώ αυτός φέρει το βάρος ανταπόδειξης.

5.1.2.Θαλάσσια Ρύπανση (“pollution damage”)⁸⁷

Στα πλαίσια του παγκόσμιου και συνεχώς κλιμακούμενου ενδιαφέροντος για τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος, η προστασία των θαλάσσιων φυσικών πόρων από ατυχηματικά ή πταισματικά γεγονότα έχει βρεθεί στο επίκεντρο της πολιτικής και νομοθετικής μέριμνας.

Η ασφάλιση της ευθύνης από επεισόδια ρύπανσης από πετρελαιοειδή κατέστη υποχρεωτική με τη Διεθνείς Συμβάσεις για την αστική ευθύνη από περιστατικά ρύπανσης Civil Liability Convention 1969 (CLC) και Oil Pollution 199 (OPA). Με την πρώτη καθιερώθηκε ένα ειδικό σύστημα αντικειμενικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, ενώ με τη δεύτερη παρέχεται η ευχέρεια για τη θέσπιση πιο αυστηρών μέτρων.. Υπό το πρίσμα αυτού του δεδομένου και της γενικότερης ευαισθητοποίησης σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας έγινε σαφές ότι κανένας πλοιοκτήτης δεν μπορεί πλέον να διενεργεί πλόες αν πρώτα δεν έχει ασφαλίσει το πλοίο του, ώστε να διασφαλίζεται εκ των ποτέρων η πληρωμή αποζημίωσης.

Κατόπιν διαλόγου και αμοιβαίων υποχωρήσεων τα μέρη συμφώνησαν να θεσπιστεί αντικειμενική ευθύνη του κυρίου του πλοίου, ώστε σύμφωνα με αυτό το νομοθετικό πλέγμα, αυτός ο τελευταίος να γίνεται αντικείμενο ειδικής και αυστηρής μεταχείρισης. Αρχικά η μόνη κάλυψη για ζημιά περιβάλλοντος ήταν η μόνη περιορισμένη που παρείχαν τα P and I Clubs TOVALOP Tanker Owners Volutant

⁸⁷ Ρύπανση είναι η δραστηριότητα που έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των πλουτοπαραγωγικών πηγών βλΓεωργαντόπουλος-Γ.Π.Βλάχος «Ναυτιλιακή Οικονομική» 2^η εκδ Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς Πειραιάς 2003

Agreement Concerning Liability For Oil Pollution. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε συμφωνία των ενώσεων αυτών για ανάληψη των σχετικών δαπανών που προέρχονται από ατυχηματική διαφυγή ρυπογόνων ουσιών και τις συνδεόμενες με αυτή συνέπειες για το περιβάλλον κατά την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου (με την εξαίρεση της ηθελημένης απόρριψης)⁸⁸.

Ως εκ τούτου η κάλυψη των pollution damages από τα P and I Clubs τα οποία πρωτοστάτησαν στην κάλυψη αυτών των κινδύνων, είναι η μόνη προσφερόμενη κάλυψη, ελλείψει οποιαδήποτε άλλης αναπληρωματικής, η οποία καθιερώθηκε να αποζημιώνει όχι μόνο τις εύλογες δαπάνες από πραγματική ή επαπειλούμενη διαρροή πετρελαιοειδών ουσιών ή γενικώς φορτίου, αλλά και το κόστος των μέτρων καταπολέμησης της ρύπανσης, την πρόληψη της ρύπανσης αυτής στις οποίες θα πρέπει να υποβληθεί ο λήπτης της ασφάλισης και κυρίως την εναρμόνιση με κανονισμούς που έχουν επιβληθεί από κυβερνήσεις και αρχές, που αποσκοπούν στην πρόληψη ή την καταπολέμηση κινδύνων⁸⁹⁹⁰ («). Στα πλαίσια της προστασίας του περιβάλλοντος με νομικούς και οικονομικούς όρους έχει επιβληθεί αυστηρή νομοθεσία η οποία απαιτεί την εισαγωγή υποχρεωτικής ασφάλισης σε τόσο υψηλά επίπεδα ώστε να προσφέρεται αληθινή προστασία⁹¹.

Η σπουδαιότητα αυτού του τύπου της προσφερόμενης κάλυψης καταδεικνύεται από την έκδοση της Blue Card, έγγραφο με το οποίο εφοδιάζουν οι ενώσεις τα μέλη τους και το οποίο αποτελεί την έγγραφη απόδειξη που απαιτείται για τα δεξαμενόπλοια κατά την διενέργεια του πλου, προκειμένου να πιστοποιείται η ύπαρξη ενεργούς ασφαλιστικής σύμβασης για το εν λόγω πλοίο και συγκεκριμένα για καλύψεις ευθυνών από ρύπανση κατά τους όρους CLC καθώς και την περίοδο κάλυψης.

⁸⁸ Στην Ελλάδα μέχρι το 1976 οποιαδήποτε ζημιά από θαλάσσια ρύπανση ανορθώνονταν με βάση τους κανόνες για την αδικοπραξία, με αποτέλεσμα να πρέπει να συντρέχουν όλες οι νόμιμες προϋποθέσεις, ήτοι ανθρώπινη συμπεριφορά, παράνομη και υπαίτια και να υπάρχει ο απαιτούμενος αιτιώδης σύνδεσμος. (βλ Γεώργιος Θεοχαρίδης « Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση»

⁸⁹ Ειδικά θέματα ναυτασφάλισης (Πανεπιστημιακές Σημειώσεις) Πειραιάς Νοέμβριος 2005 Μιχάλης Ι Παζαράκης

⁹⁰ Ιωάννης Ρόκκας «Ο ρόλος της ασφάλισης αστικής ευθύνης στη θέσπιση ειδικής αστικής ευθύνης του ρυπαίνοντος και στην αποζημίωση για τη θαλάσσια ασφάλιση

⁹¹ Σε επίπεδο νομοθεσίας οι CLC 1969 και Πρωτόκολλα 1976/ 1984/ 1994 παρέχουν ένα ολοκληρωμένο φάσμα νομοθεσίας που καθορίζει την ευθύνη σε συνεπεία για αποζημίωση από αυτό που έχουν ζημιωθεί από τη διάχυση του πετρελαίου.

Το Διεθνές Κεφάλαιο είναι ο διακυβερνητικός θεσμός που λειτουργεί στο πλαίσιο των ανωτέρω συμβάσεων Ευθύνη που επεμβαίνει σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, συμπληρωτικά της ευθύνης του ασφαλιστή για κάλυψη για ζημιά από ρύπανση όταν η κάλυψη της αποζημίωσης για απαίτηση βλ Ρέα Μητροπούλου « Ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο – ειδικά ατυχήματα»

5.1.3 Δαπάνες από γενική Αβαρία⁹²

Η θυσία και τα έξοδα που συνεπάγεται η επιχείρηση γενικής αβαρίας, υπόκειται στην προσφερόμενη από τα Clubs ασφαλιστική κάλυψη και αφορά τόσο το σκάφος όσο και το φορτίο. Ως εκ τούτου αναλαμβάνουν την κάλυψη μέλους μόνο για τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας, η « θυσία» της οποίας το κόστος αναλαμβάνει να καλύψει ο συνεταιρισμός θα πρέπει να γίνει τη στιγμή του κινδύνου. Καλύπτουν την έκτακτη δαπάνη από τη ρίψη του φορτίου, την εκφόρτωση ή πώληση μέρους του ή ακόμη τα αγαθά που δίνονται στους πειρατές. Ως εκ τούτου όταν υπάρχει θυσία γενικής αβαρίας που οφείλεται σε έναν ασφαλισμένο κίνδυνο, ο ασφαλιστής είναι ο άμεσα υπεύθυνος προς τον ιδιοκτήτη του συμφέροντος που θυσιάστηκε σε σχέση ανάλογο ποσό της θυσίας.

5.1.4 Δαπάνες που σχετίζονται με πρόσωπα (“Claims related to persons”)

Περιλαμβάνει την κάλυψη των ευθυνών, των σχετικών με προσωπικούς τραυματισμούς, αρρώστια, γεγονότα θανάτου που εκτείνονται πέρα από τις προβλέψεις (“provisions”) των ατομικών και συλλογικών συμβάσεων εργασίας Negligence in English law Prima facie duty of care εκτός αν εκτοπιστεί από ειδικότερες ή αντίθετες προβλέψεις του ασφαλιστηρίου. Η ευθύνη μπορεί να προκύψει από συμβόλαιο, από κανονισμούς ή ακόμη και από διατάξεις του κοινού δικαίου (common law). Συνήθως η ευθύνη που απορρέει από σύμβαση ναυτολόγησης δεν καλύπτεται από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς, εκτός αν έχει προηγουμένα κάτι τέτοιο γίνει δεκτό και συνήθως κατόπιν αξιολόγησης του συμβολαίου από την ένωση. Ιδιαίτερα σημαντικός προβάλλει ο προσδιορισμός των καλυπτόμενων κινδύνων και της πιθανής διεύρυνσης τους σε άλλες καλυπτόμενες, συναφείς προκύπτουσες καλύψεις.

5.1.5 Επιθαλάσσια αρωγή (“Life salvage”)

Αφορά τις απαιτήσεις που εγείρονται από τους τρίτους που τυχόν συνέδραμαν στην διάσωση του πλοίου, του πληρώματος ή και των επιβατών του. Ο συνεταιρισμός αναλαμβάνει να καλύψει τις δαπάνες που έκαναν τα τρίτα μέρη και οι οποίες δεν μπορούν να αποκατασταθούν από άλλους ασφαλιστές .Ο γενικός κανόνας επιβάλλει η

⁹² Υπάρχει γενική αβαρία όταν και μόνο οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται ή συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια (common safety), ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μια κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια.

διάσωση ζωής ή περιουσίας να γίνεται εκούσια, και ως εκ του γεγονότος τούτου να προκύπτει και η παρεπόμενη αξίωση για αποζημίωση. Ο διασώστης (“salvor”) εγείρει αξιώσεις κατά της σωζόμενης περιουσίας και το πρόσωπο το οποίο σώζεται ευθύνεται προσωπικά σε αποζημίωση, τις οποίες εν προκειμένω σύμφωνα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναδέχεται για λογαριασμό του το κλαμπ.

5.1.6 Απώλεια Εμπορεύματος

Η έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης δύναται να επεκταθεί και σε απώλειες ή ζημιές που μπορούν να υποστούν τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας. Από το δεδομένο αυτό συνάγεται ότι οι ενώσεις προσφέρουν κάλυψη όχι μόνο για απώλειες, ζημιές και βλάβες αλλά και για άλλες ευθύνες που περιλαμβάνουν οικονομικές ζημιές τρίτων, με την προϋπόθεση ότι τα μέλη πραγματοποιούν συνετές και υπεύθυνες θαλάσσιες επιχειρήσεις, ενώ αντίθετα η μη συνετή εκτέλεση του πλου συνεπάγεται την απώλεια της προσφερόμενης κάλυψης. Το πλαίσιο των καλυπτόμενων ευθυνών προδιαγράφεται από τις ρυθμίσεις που ενσωματώνονται στα νομικά κείμενα Hague-Visby Rules και στους Hamburg Rules, ενώ οι όποιες επιπρόσθετες ευθύνες και υποχρεώσεις εκφεύγουν απλό το πεδίο καλύψεις των P and I Clubs.

Επιπλέον είναι γεγονός ότι εξαιρούνται της κάλυψης των P and I clubs η καθυστερημένη άφιξη ή αποτυχία του πλοίου να καταπλεύσει στο λιμάνι φόρτωσης η μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς αποδεικτικά έγγραφα., η μεταφορά που γίνεται με όρους που δεν είναι αποδεκτοί από την ένωση, η απώλεια ή έλλειψη ζημιάς ή καθυστέρηση που συμβαίνει όσο το φορτίο βρίσκεται υπό φύλαξη άλλου ή μεταφορτώνεται από φορτηγίδες εκτός αν αποτελεί συνηθισμένη πρακτική των ασφαλιστικών αυτών ενώσεων με τη μορφή πρόσθετης ασφάλισης

5.2 Εξαιρούμενες Καλύψεις

Η προσφερόμενη κάλυψη από τα P and I Clubs δεν είναι απεριόριστη, ούτε εκτείνεται σε όλα τα είδη των κινδύνων, αλλά κατά τις προβλέψεις της MIA 1906⁹³ αναφορικά με τις εισαγόμενες εξαιρέσεις, καθιερώνεται ο περιορισμός της κάλυψης. Ωστόσο οι Διευθυντές κάθε ένωσης ακόμη και σ’ αυτή την περίπτωση έχουν τη

⁹³ MIA Marine Insurance Act Ο κωδικοποιημένος Αγγλικός Νόμος «Περί θαλάσσιας ναυτικής ασφάλισης» του 1906

διακριτική ευχέρεια είτε κατόπιν συμφωνίας των μερών να δεχτούν την κάλυψη ενός εξαιρούμενου κινδύνου, είτε αντίθετα αν θεωρήσουν τη ναυτική περιπέτεια ως αντικανονική ή παράνομη (“improper”), να μην αναδεχτούν τις συνακόλουθες απώλειες, οι οποίες έχουν προκληθεί από μη συνετούς imprudent επιχειρηματίες⁹⁴.

5.2.1-A Πολεμικού κίνδυνου- Ρήτρες Εξαίρεσης Πολέμου (“War Exclusion Clause”)

Ο κίνδυνος και οι απορρέουσες απώλειες από πολεμικά γεγονότα αποκλείονται όχι μόνο από τη συνήθη ασφάλιση (“Hull and Machinery Insurance”), αλλά τείνει να εξαιρείται και από τις καλύψεις που προσφέρουν τα P and I Clubs, δυνάμει της ρήτρας εξαίρεσης πολέμου (“War Exclusion Risk”), η οποία επί της ουσίας μετακυλύει το βάρος της συγκεκριμένης κάλυψης στους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Ο αποκλεισμός του εν λόγω κινδύνου από την ασφαλιστική πρακτική εκκινά από τον σκεπτικισμό των ασφαλιστών, σχετικά με την δυνατότητα κάλυψης των υπέρογκων αποζημιώσεων που συνεπάγονται κατακλυσμαία αποτελέσματα των πολεμικών ενεργειών και οι οποίες ξεπερνούν με τα ασφάλιστρα που εισπράττονται και τα κεφάλαια που μπορούν να διατεθούν από τις ενώσεις.

Ως αντιστάθμισμα στην παραπάνω πρακτική των ασφαλιστικών οργανισμών με τον αμιγώς κερδοσκοπικό χαρακτήρα και ως απάντηση στις διαμαρτυρίες των πλοιοκτητών ενάντια στα υψηλά ασφάλιστρα των ασφαλιστών των Λουδς συγκροτήθηκαν τα war risk clubs που οδήγησαν τους πλοιοκτήτες στη σύναψη ανεξάρτητων συμβολαίων για πολεμικούς κινδύνους war risks, ώστε να είναι δυνατή η αποζημίωση κάθε τέτοιας απώλειας⁹⁶

5.2. 2 Διπλή Ασφάλιση (“Double Insurance”)

⁹⁴ Griggs Patrick and Williams Richard Limitation of Liability for Maritime Claims, LLP Press, London, 1986

⁹⁵ *No claim shall be recoverable from the club if it arises out of the consequent upon the entered vessel carrying contra board, blockage running or being employed in an unlawful trade or if the committee having regard to all the circumstance shall be of the opinion that the carriage trade voyage or any other activity on board or in connection with the insured vessel was imprudent, unsafe, unduly hazardous, or improper.*

⁹⁶ Αρχικά ο πόλεμος ως γενουσιογός αιτία πολλών ζημιών και απωλειών περιλαμβάνονταν Loyds S.G policy Form αποτελούσε τον κορμό των ασφαλιστηρίων συμβολαίων).

Το 271KINA άγει την εξαίρεση της κάλυψης όταν ο ασφαλιστικός κίνδυνος προήλθε από πολεμικές πράξεις και συμβεβηκότα)

War Exclusion Clause 6.1 war, civil war, revolution ,rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure, arrest, restraint or detainment(piracy excepted) and the consequences thereof or any attempt thereat.

6.3 derelict mines, torpedoes, bombs or others derelict weapons of the war.

Η ασφάλιση που προσφέρουν οι ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης είναι προορισμένη να συμπληρώσει τα κενά από την κοινή ασφάλεια του Σκάφους Μηχανής. Οι κανονισμοί της κάθε ένωσης είναι αυτοί που προσδιορίζουν την έκταση και το εύρος των καλυπτόμενων κινδύνων, εξαιρώντας από ασφαλιστήρια συμβόλαια κινδύνους που μπορεί να ασφαλιστούν κάτω από τους όρους της κοινής ασφάλισης κυρίως προς αποφυγή της διπλής ασφάλισης. Αυτή η αρχή υπηρετείται με την ενσωμάτωση στα ασφαλιστήρια της « Escape clause ή non contribution clause». Δυνάμει αυτής της ρήτρας εξαιρείται η ευθύνη για δαπάνες από καλύψεις που ενσωματώνονται στα κοινά ασφαλιστήρια .συμβόλαια, ήτοι καλύψεις που μπορούν να αναληφθούν και να διακανονιστούν από την Hull & Machinery Insurance.

Η ασφαλιστική πρακτική έχει επιβάλλει στους φορείς της ασφάλισης την κατανομή των ασφαλιστέων κινδύνων, ώστε να παρεμβαίνουν διάφοροι ασφαλιστές. Δεδομένου ότι τα P and I clubs μπορεί να καλύπτουν και το ποσό από την αποζημίωση που υπερβαίνει το ποσό ανάληψης που παρέχεται με τα κοινά ασφαλιστήρια, ο προσδιορισμός της αξίας του πλοίου ως βάση υπολογισμού των ασφαλιστρών, έχει καταλυτική σημασία.

5.3 Περιορισμός της Ευθύνης⁹⁷

Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή και κυρίου, ιστορικά συναντάτε κυρίως σε έννομες τάξεις που έχουν ναυτική παράδοση και οι οποίες ανέκαθεν επιδείκνυαν « ευαισθησία» σε ζητήματα ευθύνης που συχνά ανέκυπταν⁹⁸ στις περιπτώσεις της απώλειας ή του τραυματισμού ανθρώπων ή αντικειμένου που προκαλείται από ή σε πλοία.⁹⁹

Αρχικά το δικαίωμα να περιορίσει κανείς την ευθύνη του περιορίστηκε στους πλοιοκτήτες και αφορούσε συγκεκριμένους κινδύνους, έπειτα επεκτάθηκε σε μια ευρεία κατηγορία ατόμων εμπλεκόμενων με την επιχείρηση της θαλάσσιας δραστηριότητας, όπως μανάτζερς ναυλωτές, ενώ το ύψος του περιορισμού γίνεται επί τη βάση της ολικής χωρητικότητας του πλοίου που εισέρχεται στο συνεταιρισμό¹⁰⁰. Στα πλαίσια του

⁹⁷ «Limitation of ship owner liability» The Yale Law journal

⁹⁸ Γκολογκίνα – Οικονόμου Ε, Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις. ΕΕμπΔ 2001, σελ 653επ.

⁹⁹ Limitation of liability for Marine claims and its place in the past, present and future- How can it survive Serge Killingbeck).

¹⁰⁰ Άλλοτε το μέτρο περιορισμού κρίνονταν με βάση την αξία του πλοίου, όμως η «εκτίναξη» των τιμών των σύγχρονων πλοίων δεν αποτελεί ασφαλές ποσοτικό κριτήριο.

θεσμού του περιορισμού της ευθύνης, ο οποίος ουσιαστικά αποτελεί μια καινοτομία του ναυτικού δικαίου, εισάγεται εξαίρεση από τον κανόνα του απεριόριστου της ευθύνης η οποία αποτελεί θεμελιώδη αρχή του ναυτικού δικαίου¹⁰¹.

Το περιεχόμενο του περιορισμού της ευθύνης συνίσταται στο γεγονός ότι τα υπόχρεα πρόσωπα, μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους είτε σε συγκεκριμένο ποσό είτε να συστήσουν για τα ποσά αυτά κεφάλαιο ευθύνης (“Limitation fund”). Ως εκ τούτου παρέχεται η δυνατότητα στο θαλάσσιο επιχειρηματία, με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν μεσολαβήσει γεγονότα που θέτουν εκποδών τις απαλλακτικές αυτές ρήτρες, να περιορίσει την ευθύνη του σε ορισμένο ανώτατο ποσό.

Το κλασικό μοντέλο περιορισμού της ευθύνης επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του για διάφορους τύπους απαιτήσεων που προκύπτουν. Η κάλυψη των P and I Clubs παύει όταν η επέλευση του κινδύνου είναι αποτέλεσμα πράξεων « ηθελημένης κακής διαχείρισης» («Willful Misconduct») του ασφαλισμένου¹⁰².

Συγκεκριμένα στις περιπτώσεις που αποδειχθεί ότι η ζημιά προήλθε από προσωπική πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση ή βαριά αμέλεια του πλοιοκτήτη, τότε ο ασφαλιστής μπορεί να αντιτάξει την έλλειψη ευθύνης του, γεγονός που συνιστά για τον ασφαλισμένο αποκλεισμό από το ευεργέτημα του περιορισμού της ευθύνης (ΜΙΑ 55) και ως εκ τούτου να έχουμε ευθεία εναγωγή του ζημιωθέντος.

¹⁰¹ Πράγματι η υπογραφή και η κύρωση των διεθνών συμβάσεων Βρυξελλών 1924, 1957, 1976 τείνουν στη δημιουργία ομοιόμορφων κανόνων, ήτοι στην καθιέρωση του συστήματος περιορισμού της ευθύνης σε ορισμένο ποσό.

¹⁰² 626/2004 Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά.55παρ 1 του Αγγλικού ΜΙΑ για τη θαλάσσια ασφάλιση, ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο αν υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ ζημιόγνου γεγονότος και ζημιάς ήτοι μόνο αν η ζημιά είναι αποτέλεσμα εγγύτερης αιτίας που αποτελεί ταυτόχρονα και τον ασφαλισμένο κίνδυνο. Συγκριτικά ο ΚΙΝΔ α) περιορίζει την ευθύνη παραχωρώντας το πλοίο ή το μεικτό ναύλο β) ο κύκλος δεν είναι τόσο ευρύς η Σύμβαση περιλαμβάνεται ο πλοιοκτήτης και τα πρόσωπα που εξομοιώνονται μ' αυτόν. γ) δεν περιορίζει την ευθύνη από αδικοπραξία του πλοιάρχου-πλοιάρχου

5.3.1 «Ηθελημένη κακή διαχείριση» (Willful Misconduct)

Κοινός τόπος της πολιτικής όλων των αλληλασφαλιστικών ενώσεων είναι ο αποκλεισμός της κάλυψης της ευθύνης που προέρχεται από ενέργειες «ηθελημένης κακής διαχείρισης» («Willful Misconduct») του πλοιοκτήτη και των προστηθέντων του στα πλαίσια της ανάληψης των εκάστοτε επιχειρηματικών ρίσκων, όπως προδιαγράφονται στην Συνδιάσκεψη του Λονδίνου για τον περιορισμό της ευθύνης (London Limitation Convention). Στα πλαίσια αυτής της Συνδιάσκεψης τέθηκαν τα όρια και οι προδιαγραφές που πρέπει να πληροί ο κάθε πλοιοκτήτης ή ναυλωτής, κατά την ενάσκηση των θαλάσσιων επιχειρήσεών του, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ελάχιστο επίπεδο συνετής συμπεριφοράς του¹⁰³, ¹⁰⁴. Αποτελεί την αρχή εκείνου του ασφαλιστικού δικαίου με την οποία αποδοκιμάζεται η δόλια συμπεριφορά των ασκόντων θαλάσσια επιχείρηση και οποία έχει ως αποτέλεσμα τη μη ισχύ των συμβατικών ή και νομοθετημένων απαλλακτικών διατάξεων της Σύμβασης, ήτοι την άρση της προστασίας που παρέχουν στο υπαίτιο πρόσωπο, έτσι ώστε να μην μπορεί να επικαλεστεί τις υπέρ αυτού συνομολογημένες απαλλακτικές ρήτρες που περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα ποσοτικά, ποιοτικά και χρονικά και ως εκ τούτου να ευθύνεται πλήρως¹⁰⁵.

Η επίδειξη ενεργειών ηθελημένης κακής διαχείρισης (“willful misconduct”) ουσιαστικά προσδιορίζει το βαθμό και το μέτρο, κατά το οποίο ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η απώλεια εξ ολοκλήρου ή μερικώς προκαλείται από πράξεις του ασφαλισμένου.

¹⁰³ Trine-Lise Wilhelmsen Misconduct of the Assured and Identification CMI Yearbook 2003 sel 540 δημοσιευμένο στη δικτυακή θέση www.comite.marine.org/year2003/pdf/fifes/YBK3-28pdf

¹⁰⁴ The Eyrysthenes 1976, υπόθεση σταθμός που αφορά στην αθέτηση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη, ο οποίος έστειλε αναξιώπλοο πλοίο με προηγούμενη γνώση του και οδήγησε αιτιωδώς στην επέλευση του κινδύνου. βλ E R Hardy Ivamy Marine Insurance 4th ed Butterworths, London, 1985

¹⁰⁵ Η ηθελημένη κακή διαχείριση εισάγεται στο σύστημα της προσωπικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα α) Σύμβαση της Γενεύης CMR Διεθνής οδική μεταφορά β) Σύμβαση της Βαρσοβίας Διεθνής αεροπορία γ) Κανόνες Χάγης Βισμπυ /Λονδίνου για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά.

5.3.2 Ευθεία εναγωγή των P and I Clubs

Σύμφωνα με την πράξη Act 1930 ο θιγόμενος τρίτος δεν έχει δικαίωμα να εγείρει αξιώσεις κατά του αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού, ακόμη και αν ο ζημιώσας δεν μπορεί να τον ικανοποιήσει στις απαιτήσεις του¹⁰⁶.

Αυτή η απαρέγκλιτη πρακτική που έχουν υιοθετήσει και εφαρμόσει οι συνεταιρισμοί αυτοί ασφαλίσεων στηρίζονται στο αξίωμα **Pay to be paid**. Το αξίωμα του **Pay to be paid** αποτελεί τη θεμελιώδη αρχή του δικαίου της ευθύνης, σύμφωνα με την οποία ο συνεταιρισμός υποχρεώνεται σε παροχή (αποζημίωση), μόνο όταν το μέλος έχει απαλλαγεί από την ευθύνη του (“discharge of liability”)¹⁰⁷. Κοντολογίς η εξόφληση του τρίτου αποτελεί “condition” γέννηση της περαιτέρω ευθύνης της ένωσης. Το συμβόλαιο έχει υπογραφεί που μεταξύ του μέλους και της ένωσης έχει αποζημιωτικό χαρακτήρα και ως εκ τούτου κάθε μέλος δικαιούται να αποζημιωθεί από το κλαμπ όταν θα έχει ξεπληρώσει τον τρίτο- δηλαδή όταν ο ίδιος ο ασφαλισμένος έχει υποστεί την απώλεια, άλλως η όποια διαφορετική προσέγγιση είναι θέμα διακριτικής ευχέρειας της ένωσης απέναντι στο μέλος¹⁰⁸.

Το κλαμπ θα πληρώσει για ευθύνες που έχουν κατακυρωθεί με δικαστική απόφαση ή κατόπιν διαιτησίας, είτε με συμβιβασμό, όταν δηλαδή είναι εκκαθαρισμένες και τελεσίδικες και δεν επιδέχονται περαιτέρω νομικές διαδικασίες και επιπλέον έχουν εγκριθεί από το κλαμπ. Σε περίπτωση διαρρήξεως του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης ενδέχεται η θέση του ζημιωθέντος να επιδεινωθεί λόγω της αρχής pay to be paid εάν ο τελευταίος επιχειρήσει να ασκήσει απευθείας αγωγή κατά του κλαμπ. Περαιτέρω απόρριψη της απαίτησης του μέλους ή του τρίτου δύναται να αντιτάξει το κλαμπ και σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία έχει εμφιλοχωρήσει παραβίαση των όρων ή αν αντίστοιχα ανήκουν στην κατηγορία των εξαιρούμενων καλύψεων.

Εντούτοις στις περιπτώσεις των “The Fanti” και “The Padre Island”, κρίθηκε ότι οι τρίτοι μπορούν να στραφούν κατά του κλαμπ.

¹⁰⁶ Στην ελληνική έννομη τάξη σύμφωνα με το 25 ν 2496/1997 «ο τρίτος που ζημιώθηκε από τον λήπτη της ασφάλειας έχει αξίωση αποζημίωσης κατ’ αυτού και δεν μπορεί να στραφεί απ’ ευθείας κατά του ασφαλιστή, διότι τέτοια αξίωση δεν θεμελιώνεται στο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης» βλ ΕφΑθ3268/1999

¹⁰⁷ (Η CIC 1960 εισάγει εξαίρεση σύμφωνα με την οποία οι αξιώσεις που έχουν αιτία περιβαλλοντικές δαπάνες γείρονται απ’ ευθείας κατά του συνεταιρισμού).

¹⁰⁸ Τα liability contracts ενεργοποιούνται μόλις η ευθύνη του ασφαλισμένου εμφανιστεί. indemnity contracts αναπτύσσουν ενέργεια μόλις ο ασφαλισμένος υποστεί τη ζημιά πληρώνοντας

5.4 Ασφαλιστική Υποκατάσταση (“Subrogation”)¹⁰⁹

Αποτελεί θεσμό που εφαρμόζεται σε όλα τα συμβόλαια αποζημίωσης τρίτου από όλες τις αλληλασφαλιστικές ενώσεις και σύμφωνα με τον οποίο το μέλος μπορεί να εγείρει αξιώσεις αποζημίωσης και κατά του κλαμπ και κατά τρίτων, ναυλωτών στοιβαδόρων, οι οποίοι ενίοτε μπορούν να προκαλέσουν τη ζημιά. Το κλαμπ υποκαθίσταται στις υποχρεώσεις και δικαιώματα του μέλους, και υπεισέρχεται πλήρως όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κατά του τρίτου, γεγονός που επιτυγχάνεται με την ενσωμάτωση της ρήτρας « employment and indemnity clause» στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Αν και η ασφαλιστική υποκατάσταση έχει επικριθεί, καθότι δε συνάδει με το πνεύμα του αποζημιωτικού χαρακτήρα της ασφάλισης, ωστόσο οι ασφαλιστές έχουν δικαίωμα στην υποκατάσταση «benefit of insurance» όταν υπάρχει περίπτωση χρεοκοπίας και ανικανότητας.

Προαπαιτούμενο της εφαρμογής της υποκατάστασης και σε αυτή την περίπτωση αποτελεί η προηγούμενη καταβολή από το μέλος όλων των εισφορών του τη χρονική στιγμή που προκύπτει η απαίτηση, ενώ παρέχεται η δυνατότητα συμψηφισμού των πληρωτέων ποσών με την αποζημίωση. Αν το μέλος εναχθεί ευθέως από τον τρίτο δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του στο βαθμό που θα μπορούσε και το μέλος. Συνεκδοχικά αν η απαίτηση έχει προέλθει από την παραβίαση όρου από το μέλος ή ανήκει στις εξαιρέσεις η ένωση μπορεί να απορρίψει την απαίτηση¹¹⁰.

¹⁰⁹ The right of the underwriter to step into the shoes of the assured following payment of a claim to recover the payment from and the party who was responsible for the loss limited to the amount paid one.

¹¹⁰ Στο άρθρο 280 ΚΙΝΔ Ο ασφαλισμένος δικαιούται να εγκαταλείψει εις τον ασφαλιστή τα ασφαλισθέντα αντικείμενα και να απαιτήσει το οφειλόμενο επί ολικής απώλειας

ΕΚΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1 Ελληνική ναυτα-ασφαλιστική αγορά

Η υψηλή θέση του ελληνόκτητου στόλου στην κατάταξη της παγκόσμιας ναυτιλίας εδώ και δεκαετίες, είχε ως αποτέλεσμα η χώρα μας να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις και ως εκ τούτου να ενσωματώνει πολλά συμφέροντα στην ναυτιλιακή αγορά. Ωστόσο όμως η απουσία συγκροτημένης εγχώριας ασφαλιστικής υποδομής, ικανής να εξυπηρετήσει επαρκώς τα συμφέροντα αυτά, είχε ως αναπόδραστο αποτέλεσμα να παρατηρείται το φαινόμενο της ασφάλισης της ελληνικής ναυτιλίας κατευθείαν σε ξένες αγορές¹¹¹ και κατ' ακολουθία την πλήρη εξάρτησή της από ξένους μεσίτες και ασφαλιστικούς οργανισμούς..

Στη χώρα μας παραδοσιακά έχουν επικρατήσει δύο μορφές ασφάλισης, οι ασφαλίσεις με ασφάλιστρο, που διενεργούνται από ειδικές ανώνυμες εταιρείες και στις οποίες ο ασφαλιστής αποτελεί ένα είδος χρηματοδότη στην περίπτωση της πραγμάτωσης του κινδύνου και οι αμοιβαίες ασφαλίσεις των πλοιοκτητών, με διαφορετικό ποσοστό συμμετοχής τους στην ελληνική αγορά, χωρίς ωστόσο μέχρι σήμερα να έχει προωθηθεί ικανοποιητικά ο θεσμός συνεταιριστικής ασφάλισης¹¹². Είναι γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει νομοθετικό περιβάλλον ώστε να «ευδοκμήσουν» τέτοιες προσπάθειες, με την εξαίρεση των περιπτώσεων των αλλοδαπών P and I Clubs, που μπορούν να εγκατασταθούν στη χώρα μας, μέσω υποκαταστημάτων και γραφείων.

Η πραγματικότητα αυτή οδήγησε πολλούς ειδικούς στην διαπίστωση ότι είναι αναγκαία η χειραφέτηση της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς με την παράλληλη ανάληψη σχετικών πρωτοβουλιών για εκσυγχρονισμό των ασφαλιστικών θεσμών, μακριά από τη λογική αφενός του πρόσκαιρου κέρδους αφετέρου της χαμηλής ποιοτικής στάθμης των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών.

¹¹¹ Αλή Χρήστου Η Ασφάλιση της Ελληνικής Ναυτιλίας Αθήνα, 1965 σελ 5 επ

¹¹² Με την υπ' αριθμό 16560/30 απόφαση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας συστήθηκε ο πρώτος ελληνικός αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός Πειραιώς και Νήσων κατά το πρότυπο των αγγλικών αλληλασφαλιστικών λεσχών. Με την προϋπόθεση ότι οι προκύπτουσες απώλειες και ζημιές δεν προέρχονταν από υπαιτιότητα των μελών που ήταν εγγεγραμμένοι στα μητρώα τους, οι τελευταίοι αποζημιώνονταν αμοιβαία βλ Ν. Ι. Παπαπολίτης « Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη» Αθήνα 1957 σελ 274 επ

6.2 Ελληνικό δίκαιο και αλληλασφάλιση

Στην Ελλάδα ο θεσμός της αλληλασφάλισης με την ίδρυση ασφαλιστικών συνεταιρισμών προστασίας και αποζημίωσης δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένος, δεδομένου ότι ένα μεγάλο μέρος της ασφάλισης που παρέχουν έχει καλυφθεί από κλαδικά ασφαλιστικά ταμεία, με αποτέλεσμα η συμμετοχή του στην ασφαλιστική οικονομία να είναι περιορισμένη¹¹³.

Επομένως ελλείπει κάποιου παραπληρωματικού φορέα ασφαλιστικών υπηρεσιών, οδηγηθήκαμε στο φαινόμενο της ανάθεσης μεγάλου μέρους της άσκησης της ασφαλιστικής δραστηριότητας σε ανώνυμες εταιρείες που αποτελούν την πιο πρόσφορη εταιρική μορφή διενέργειας της ασφαλιστικής επιχείρησης αφού είναι γεγονός ότι διασφαλίζει τα εχέγγυα προστασίας του καταναλωτή, λήπτη της ασφάλισης.

Παρόλα αυτά στις μέρες μας όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς (κράτος υπουργείο, πλοιοκτήτες ναυλωτές ναυτιλιακοί πράκτορες, μεσίτες ασφαλειών και ναύλων), έχουν συνειδητοποιήσει ότι η υλοποίηση της συνεταιριστικής ασφάλισης προϋποθέτει τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής νομοθεσίας. Στη βάση αυτού του εγχειρήματος οι νομικοί κύκλοι έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα πως η ενσωμάτωση του στο ελληνικό δικαιοσύστημα θα υπηρετηθεί μέσω του νομικού ενδύματος του αστικού συνεταιρισμού (Ν.1667/1986), με την επιφύλαξη βέβαια των ρυθμίσεων αναγκαστικού δικαίου που περιέχονται στο ισχύον νομοθέτημα και οι οποίες το δίχως άλλο δυσχεράνουν τις ευέλικτες διαδικασίες με τις οποίες θα πρέπει να λειτουργεί ένας τέτοιος οργανισμός.

6.3 Εγκατάσταση των αλλοδαπών Pand I Club στην Ελλάδα

Είναι γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν υπήρχε νομοθετική πρόβλεψη η οποία να επιτρέπει την πρωτότυπη εγκατάσταση στην Ελλάδα ελληνικού συνεταιρισμού ασφαλίσεων. Αντίθετα ο μόνος τρόπος για να δραστηριοποιηθεί στην χώρα μας ένας αλλοδαπός αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός είναι η εγκατάσταση του μέσω υποκαταστήματος και πρακτορείου.

Είναι γεγονός ότι η εγκατάσταση των εταιρειών προωθείται προκειμένου οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδος να απολαύσουν τα προνόμια του νόμου και επιπλέον να συντονίζουν πιο αποτελεσματικά το έργο τους, ενώ για την ίδια

¹¹³ Πριναράκης Μιχάλη Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφάλισης εκδ β' Αθήνα 1997.

τη χώρα εξασφαλίζεται η εισροή συναλλάγματος. Ως εκ τούτου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που εγκαθίστανται με παράγωγο τρόπο στον ελληνικό χώρο μέσω δηλαδή υποκαταστημάτων και πρακτορείων για λόγους εγγύησης και φερεγγυότητας εξομοιώνονται με της ελληνικής υπηκοότητας ασφαλιστικές εταιρείες και αντιμετωπίζεται σαν ξεχωριστό νομικό πρόσωπο για χάρη της προστασίας των ασφαλισμένων.

Οι εταιρείες αλληλασφάλισης ή αμοιβαίας ασφάλισης των πλοίων καθώς και η ασφάλιση θαλάσσιων πολεμικών κινδύνων και από τρομοκρατικές ενέργειες, υπάγονται στην έννοια της «ασφαλίσεως πλοίων» του άρθρου 25 του ν. 27/1975 όπως αντικαταστάθηκε από το αρ. 28 του ν. 814/1979 τροποποιήθηκε με το άρθρο 77 παρ.5. του ν.1892/1990 και τελικά αντικαταστάθηκε με το αρ. 4 του ν. 2234/1994¹¹⁴. Η άδεια εγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος μιας εταιρείας αμοιβαίας ασφάλισης χορηγείται με κοινή απόφαση του υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας εφόσον επιτρέπεται από το καταστατικό της ως αλλοδαπής ναυτιλιακής εταιρείας και με την προϋπόθεση να απασχολείται αποκλειστικά με την ασφάλιση πλοίων με ελληνική και ξένη σημαία με ολική χωρητικότητα πάνω από 500 κόρων με εξαίρεση τα επιβατικά και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν εσωτερικές πλόες. Η άδεια εγκατάστασης δημοσιεύεται στην ΕτΚ. (Δελτίο ΑΕ κ ΕΠΕ), ακολουθώντας τις προϋποθέσεις και διατυπώσεις τυπικότητας που ακολουθούν και οι ελληνικές εταιρείες κατά το στάδιο της σύστασης και έναρξης της δραστηριότητας τους. Άπαξ και η ασφαλιστική επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα υπόκειται στις διατάξεις του ν.δ 400/70 αν ασκεί μόνο τον κλάδο της ασφάλισης

Συγκεκριμένα οι οργανισμοί ασφαλίσεως είτε είναι ανώνυμες εταιρείες είτε είναι συνεταιρισμοί κατά την εγκατάστασή τους θα πρέπει να τηρούν το δόγμα της αμοιβαιότητας με την χώρα στις οποίας την εθνικότητα ανήκει το υπό εγκατάσταση γραφείο. Θα πρέπει να έχει εξασφαλιστεί η νόμιμη συγκρότηση της μητρικής εταιρείας και ακόμη το μετοχικό κεφάλαιο που διαθέτουν. Προς εξασφάλιση των παραπάνω και χάρη της προστασίας του καταναλωτικού κοινού και της διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος έχει θεσπιστεί η κατάθεση εγγύησης ίσης με το ¼ του προβλεπόμενου μετοχικού κεφαλαίου, κοινές προϋποθέσεις ως προς τη δημιουργία τεχνικών αποθεμάτων και δημοσίευσης των ισολογισμών και δεύτερο η αρχή της κρατικής

¹¹⁴ Γενικά το άρθρο 20 του νδ 400/70 «Περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφάλισης» θέτει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μια μη κοινοτική ασφαλιστική επιχείρηση που επιθυμεί να ασκήσει δραστηριότητα πρωτασφάλισης, προκειμένου να εγκατασταθεί στην Ελλάδα με την μορφή υποκαταστήματος ή πρακτορείου, αφού λάβει άδεια.

εποπτείας για τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να ασκήσουν δραστηριότητες ανάληψης κινδύνων πρωτασφάλισης, σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής¹¹⁵.

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η παραβίαση του άρθρου του άρθρου 25 του ν. 27/1975 δεν επιφέρει αυτοδικαίως την ακυρότητα της εταιρείας, αλλά έχει ως συνέπεια την επέλευση ορισμένων διοικητικών συνεπειών, όπως την ανάκληση της άδειας εγκατάστασης μετά την έκδοση σχετικής διοικητικής άδειας.

6.4 Δημιουργία ελληνικού αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού Προστασίας και Αποζημίωσης)

Η διαδικασία σύστασης και λειτουργίας ελληνικού αλληλασφαλιστικού οργανισμού προστασίας και αποζημίωσης κατά τα πρότυπα των αλλοδαπών P and I Clubs μπορεί να γίνει μόνο με βάση τη νομική κάλυψη των διατάξεων του ν.δ. 400/1970 «Περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφάλισης» και του πδ 551/1970 «Περί ιδιωτικής ασφάλισης πλοίων και αεροπλάνων», σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις του ν.1667/1986 « περί αστικών συνεταιρισμών» αφού η σύσταση και η λειτουργία τους μπορεί να γίνει μόνο με τη μορφή του συνεταιρισμού.

Ωστόσο κατά κοινή παραδοχή οι εν λόγω ρυθμίσεις να αποδειχτούν ατελέσφορες καθώς στην ισχύουσα δομή τους δεν περιέχουν ειδική μνεία, η οποία να εξυπηρετεί τους συνεταιρισμούς θαλάσσιας ασφάλισης και συνακόλουθα να ανταποκρίνεται στο πνεύμα των σύγχρονων συναλλαγών, ενώ διέπεται περισσότερο από προσωποπαγή παρά με κεφαλαιουχικά στοιχεία.

Παρακάτω θα εξετάσουμε τη δυνατότητα δημιουργίας συνεταιρισμού προστασίας και αποζημίωσης στην Ελλάδα, αναλύοντας τους λόγους – σε σχέση πάντα με τις ρυθμίσεις του ελληνικού δικαίου -, για τους οποίους μια τέτοια προσπάθεια μέχρι τώρα δεν είχε τελεσφορήσει, καθώς και τις αναγκαίες συνθήκες της συγκρότησης ενός τέτοιου οργανισμού.

¹¹⁵ 1 Παρ Εφαρμογή 27/1975, α.ν 89/1967 και 378/1968 αποτελούν τις ενεργητικές διατάξεις βάσει των οποίων μπορούν να εγκατασταθούν γραφεία και υποκαταστήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το οποίο συνίσταται αποκλειστικά 1) διαχείριση 2) εκμετάλλευση 3) ναύλωση 4) ασφάλιση 5) διακανονισμό αβαριών, 6) μεσιτεία- α) αγοραπωλησιών, β) ναυπηγήσεων, γ) ναυλώσεων δ) ασφαλειών πλοίων με ξένη και ελληνική σημαία 7) αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο τις πιο πάνω δραστηριότητες 8) πλοιοκτητριες και διαχειρίστριες ναυαγοσωστικών μέσων. 9) ρυμούλκησης πλοίων με ξένη σημαία. 2.378/1968 διεύρυνε το είδος των δραστηριοτήτων «ναυτιλιακών επιχειρήσεων παντός τύπου» Γνωμ Ρόκα

6.4.1 Συμμετοχή –Ιδιότητα μέλους

Ο ισχύων εγχώριος νόμος που αφορά στους αστικούς συνεταιρισμούς, στις σχετικές διατάξεις για τους όρους συμμετοχής ενός μέλους δε θέτει ιδιαίτερα ποιοτικά κριτήρια για τα υπό ένταξη μέλη και περιορίζεται μόνο στην πλήρωση μιας και μόνης προϋπόθεσης ήτοι της ύπαρξης της δικαιοπρακτικής ικανότητας γι' αυτά.

Ωστόσο όμως η ανυπαρξία, οποιασδήποτε ειδικότερης αναφοράς στην διάταξη του νόμου σχετικά με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του μέλους, την επαγγελματική ιδιότητα του, το δίχως άλλο δεν εξασφαλίζει τα εχέγγυα ότι είσοδος οποιουδήποτε προσώπου μέσα σ' αυτά θα λειτουργήσει θετικά για τον συνεταιρισμό. Συγκεκριμένα, δεδομένης της απουσίας στις σχετικές διατάξεις ενός ακριβούς προσδιορισμού του «status» του μέλους, των συμφερόντων που αυτός εκπροσωπεί, καθιστά πρακτικά αδύνατη τη διαφύλαξη του εξειδικευμένου σκοπού και αντικειμένου δράσης που επιδιώκουν οι αγγλοσαξωνικοί συνεταιρισμοί αυτού του τύπου.

Αναμφίβολα η προώθηση του συγκεκριμένου θεσμού στην Ελλάδα προϋποθέτει την εξασφάλιση ενός θεσμικού πλαισίου, το οποίο να προσδιορίζει με ακρίβεια το προφίλ των μελών των συλλόγων αυτών, με βάση πάντα τη συγκεκριμένη ιδιότητα που ορίζει ο συνεταιρισμός ως προαπαιτούμενο. Οι υποψήφιοι προς ένταξη δεν πρέπει να είναι αντικείμενο συμφωνίας και διαπραγματεύσεων, αλλά αυτοί θα πρέπει να εξασφαλίζουν ένα ελάχιστο περιεχόμενο χαρακτηριστικών. Εν προκειμένω οι συγκεκριμένοι συνεταιρισμοί δεδομένου του αντικειμένου τους, που είναι η ασφαλιστική κάλυψη των μελών τους, καθίσταται αναγκαίο μετά από αυστηρή αξιολόγηση των υπό ένταξη πλοιοκτητών, εφοπλιστών, ναυλωτών να υποδέχονται μέλη, που θα εξασφαλίζουν την ομοιομορφία τους, ώστε να επιτυγχάνεται το ευκταίο αποτέλεσμα, ήτοι η σύσταση μιας «κοινωνίας συμφερόντων».

6.4.2. Τρόπος λήψης των αποφάσεων- Διακριτική ευχέρεια.

Αναμφίβολα μία από τις σημαντικές ιδιομορφίες των ασφαλιστικών οργανισμών αυτού του τύπου είναι τα εκτεταμένα περιθώρια της αυτονομίας και αυτενέργειας που απολαμβάνουν τα αποφασίζοντα όργανα του συνεταιρισμού, ευχέρεια η οποία αποτυπώνεται και στα καταστατικά των εν λόγω ενώσεων, αποτελώντας τον ακρογωνιαίο λίθο της λειτουργίας και εν γένει αποδοτικότητας τους. Η ποιοτική αυτή διαφοροποίηση βρίσκει πρακτική εφαρμογή στις περιπτώσεις όπου ο συνεταιρισμός χρειάζεται να κάνει δεκτή ή να απορρίψει αίτηση τρίτου προς ένταξή του στο

συνεταιρισμό οπότε σ' αυτήν την περίπτωση μπορεί να ενεργήσει κατ' απόλυτη διακριτική ευχέρεια (« in its absolute discretion») χωρίς να απαιτείται για κάθε απόφασή του να παράσχει ειδική αιτιολογία.

Το ισχύον νομοθετικό καθεστώς που διέπει τους ελληνικούς αστικούς συνεταιρισμούς δεν παρέχει ομολογουμένως τόσο μεγάλα περιθώρια αυτονομίας και αυτενέργειας, Μόνη η συνδρομή των αντικειμενικών – τυπικών προϋποθέσεων του νόμου αποτελεί μονόδρομο για την αποδοχή της αίτησης. Οποιαδήποτε παρέκκλιση ή άρνηση αυτοδίκαια ανοίγει το δρόμο της δικαστικής διεκδίκησης.

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η ενδυνάμωση της αρχής της αυτοδιοίκησης όπως αυτή εκφράζεται με την δυνατότητα της διακριτικής ευχέρειας των οργάνων να αποφασίζουν «κατά το δοκούν» για θέματα που απασχολούν την ένωση αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη της απαραίτητης ευελιξίας για έναν τέτοιο θεσμό και συνάμα αποτελεί κίνητρο για τη σύσταση P and I Club στην Ελλάδα.

6.4.3 Εκπροσώπηση μελών στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου

Δεδομένου ότι τα μέλη ενός αλληλσφαιλιστικού συνεταιρισμού P and I Club μπορεί να είναι τόσο φυσικά όσο και νομικά πρόσωπα, παρεπόμενα τίθεται το ερώτημα τι γίνεται στις περιπτώσεις που θα πρέπει να υπάρξει εκπροσώπηση ενός τέτοιου νομικού προσώπου στο ΔΣ ή αντίστοιχα αντικατάσταση αυτού. Το πρόβλημα ανακύπτει καθότι η ελληνική νομοθεσία δεν επιτρέπει την δυνατότητα εκπροσώπησης ή αντικατάστασης μελών κατά τις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου. Είναι γεγονός ότι ο ΑΚ στις διατάξεις περί συνεταιρισμών θέτει αυστηρές προϋποθέσεις αναφορικά με τη δυνατότητα εκπροσώπησης μέλους, ώστε σε περίπτωση παρεκκλίσεως να εισάγονται κυρώσεις που δεν εξασφαλίζουν τον συναλλασσόμενο τρίτο ενώ συχνά παρατηρούνται και φαινόμενα ποσοτώσεων στη σύνθεση του ΔΣ και της ΓΣ.

. Ωστόσο δε θα πρέπει να παροράται και το γεγονός ότι η αποδοτικότητα των ενώσεων αυτών προϋποθέτει την επιτάχυνση των διαδικασιών, ώστε αυτοί να μην εγκλωβίζονται σε χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες ,αναγκαιότητα η οποία επιβάλλει την υιοθέτηση ευέλικτων πρακτικών που θα τίθενται υπέρ των μελών. Όλη αυτή η νομοθετική μεταρρύθμιση θα πρέπει να κινηθεί με γνώμονα την εξασφάλιση μιας μεγαλύτερης ευελιξίας των νεοσυσταθέντων συνεταιρισμών, ώστε να αποφεύγονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, οι οποίες δεν συνάδουν με το πρωτοποριακό πνεύμα των συλλόγων P and I.

6.4.4. Γενική Συνέλευση των μελών

Σύμφωνα με το ελληνικό συνεταιριστικό δίκαιο κάθε μέλος ανεξάρτητα από τον αριθμό των συνεταιριστικών μερίδων που διαθέτει, συμμετέχει με μια ψήφο στις γενικές συνελεύσεις, γεγονός που απάδει από την αρχή της αναλογικότητας ενώ παράλληλα οι διαδικασίες λειτουργίας των αποφασιζόντων οργάνων χαρακτηρίζεται από μια «δυσκινησία».

Ενόψει αυτής της πραγματικότητας είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ρύθμιση η οποία να καθιερώνει το δικαίωμα της ψήφου με βάση τη συνολική χωρητικότητα που ασφαλίσει κάθε μέλος στο κλαμπ, ώστε αυτή να είναι ευθέως ανάλογη των συμφερόντων που εξαρτά. Επιπλέον θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι σε επίπεδο συνεδριάσεων της ΓΣ θα πρέπει να επιτευχθεί ευελιξία ως προς τις συνεδριάσεις της ΓΣ οι οποίες θα πρέπει να ξεφύγουν από την καθηλωτική νοοτροπία να συνεδριάζουν στην έδρα μόνο, ενώ η οποιαδήποτε δυνατότητα αλλαγής του τόπου να μην συνδέεται με διατυπώσεις και χρονοβόρες διαδικασίες αδειοδοτήσεων.

Υπό το πρίσμα της συνεργατικής δράσης, το δικαίωμα του veto των λοιπών συνεταίρων ως προς την αποδοχή νέων μελών δε θα πρέπει να αμφισβητηθεί ούτε να αποκλειστεί καθώς η εκάστοτε επιλογές θα έχουν αντίκτυπο στην ομοιογένεια της κάθε ένωσης. Η ανέλεγκτη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου και των λοιπών συνεταίρων επί των εκάστοτε ζητημάτων ελλείπει της θεσπίσεως στην Ελλάδα του ελεγκτικού μηχανισμού των εγγυήσεων, θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Η πρακτική των εγγυήσεων (προσυμβατικών αναγγελιών) πράγματι αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ασφαλιστικής σχέσης καθώς λειτουργεί ως ασφαλιστική δικλείδα της διαφύλαξης των συμφερόντων της ένωσης, αφού σε περίπτωση ανακριβών δηλώσεων από την πλευρά του υπό ένταξη μέλους –ασφαλισμένου, παρέχεται η δυνατότητα στον ασφαλιστή να απόσχει από την καταβολή ασφαλίματος

.Ως εκ τούτου και δεδομένου ότι στην Ελλάδα δε συναντάται ο θεσμός των εγγυήσεων η κατοχύρωση της διακριτικής ευχέρειας επί των ζητημάτων που την αφορούν, πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «έκφραση» της εύρυθμης λειτουργίας και όχι ως μορφή αυθαιρεσίας .

6.4.5. Ζητήματα Ευθύνης των μελών

Το μεγάλο ύψος των απαιτήσεων που συχνά ανακύπτουν στα πλαίσια της ασφαλιστικής σύμβασης, επέδρασε καταλυτικά στη δομή των καταστατικών των αγγλοσαξονικών ενώσεων προστασίας και αποζημίωσης, τα οποία δεν προβλέπουν καμία ευθύνη για τα μέλη του κλαμπ έναντι τρίτων ή και του ίδιου του συνεταιρισμού, καθιερώνοντας το ανεύθυνο των μελών. Η μόνη συνέπεια που προβλέπουν τα σύγχρονα P and I Clubs είναι η υποχρέωση καταβολής πρόσθετων εισφορών που σε καμία περίπτωση δε θα πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει το χαρακτήρα ποινής.

Αντίθετα κατά το ελληνικό δίκαιο και ειδικότερα στην περίπτωση του αστικού συνεταιρισμού όταν επισυμβεί η ασφαλιστική περίπτωση τα μέλη του συνεταιρισμού, θεωρούνται εις ολόκληρον υπεύθυνα και ενάγονται από κοινού με το ίδιο το νομικό πρόσωπο, ώστε εκ του αποτελέσματος να ιδρύεται παθητική ομοδικία. Κατ' ακριβολογία τα μέλη ευθύνονται προσωπικά και εις ολόκληρον για τα χρέη του συνεταιρισμού μέχρι το ύψος των συνεταιριστικών μερίδων, γεγονός ιδιαίτερα αποθαρρυντικό για τα επίδοξα μέλη που σε κάθε περίπτωση επιδιώκουν την απαλλαγή, μετακύληση της ευθύνης, όχι μια υπέρογκη απαίτηση να επικρεμάται σαν απειλή.

6.5. Περίπτωση αλλοδαπού αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού

Αν και όπως αναφέρθηκε ανωτέρω μέχρι σήμερα δεν έχει συσταθεί κάποιος ελληνικός συνεταιρισμός θαλάσσιας αλληλασφάλισης, ωστόσο υπάρχει μια αλλοδαπός συνεταιρισμός αλληλασφάλισης που εμφανίζει την ιδιαιτερότητα- πρωτοτυπία της ενσωμάτωσης ελληνικών συμφερόντων. (Hellenic War Risk Club). Η εν λόγω εταιρεία που έχει τα χαρακτηριστικά συνεταιρισμού έχει ιδρυθεί με ατομικό νόμο που ψηφίστηκε με ατομικό νόμο που ψηφίστηκε στη Βουλή των Βερμούδων το 1969 (Bermuda Company's Act 1965) και κωδικοποιήθηκε Bermuda Limited Consolidation and Amendment Act 1994. Ο ασφαλιστικός συνεταιρισμός παρέχει κάλυψη κατά πολιτικών κινδύνων και τρομοκρατικών ενεργειών αποκλειστικά σε πλοία με ελληνική σημαία ή ελληνική πλοιοκτησία ή ελληνικών συμφερόντων. Δεν έχει μετοχικό κεφάλαιο και ασφαλίζει μέλη του. Παρέχει ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων σύμφωνα με τις Ρήτρες Πολέμου του Ινστιτούτου του Λονδίνου (London Institute of War Risk and Clause) με βάση τη συμφωνημένη πρακτική και με συνημμένες επίσης τις αποκαλούμενες ρήτρες προστασίας.

6.6 Θαλάσσια αλληλασφάλιση στην Ελλάδα(N.3569/29-5-2007)

Με την πρόσφατη ψήφιση του νόμου 3569/29-5-2007 (ΦΕΚ 122 Α' /8-6-2007), τέθηκαν τα θεμέλια για την οικοδόμηση συστήματος της θαλάσσιας συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα κατά τα πρότυπα των αλλοδαπών αλληλασφαλιστικών ενώσεων. Είναι γεγονός ότι αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία, ικανοποιεί ένα πάγιο αίτημα της ναυτιλιακής κοινότητας, συμβάλλοντας στην δημιουργία προϋποθέσεων για τη διαμόρφωση του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για την ίδρυση και τη λειτουργία στη χώρα μας συνεταιρισμών θαλάσσιας ασφάλισης κατά το πρότυπο των αλλοδαπών Protection and Indemnity Clubs, κατόπιν συμπλήρωσης του 551/1970 «Περί ιδιωτικής επιχείρησης ασφαλίσεως πλοίων και αεροσκαφών».

Συγκεκριμένα το παρόν νομοθέτημα καθορίστηκε το αντικείμενο της θαλάσσιας αλληλασφάλισης, το οποίο είναι αποκλειστικά η ασφάλιση των μελών κατά των κινδύνων στους οποίους εκτίθενται πλοία και μεταφερόμενα προϊόντα κατά ατυχημάτων και ασθενειών του πληρώματος καθώς και η ασφάλιση της αστικής τους ευθύνης (άρθρο 3 α παρ 1), ενώ παράλληλα γίνεται αναφορά στα μέλη που εφεξής θα μπορούν να απαρτίζουν ένα αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι « τα μέλη του συνεταιρισμού θαλάσσιας αλληλασφάλισης είναι οι κύριοι πλοίων, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές εταιρειών (3^α παρ 2).

Περαιτέρω στην παρ 3 οροθετήθηκε το είδος της ευθύνης των μελών και θεσμοθετήθηκε ότι «τα μέλη του συνεταιρισμού δεν υπέχουν προσωπική ευθύνη έναντι τρίτων», πρόβλεψη η οποία το δίχως άλλο ενισχύει τις σχετικές πρωτοβουλίες για συμμετοχή σ' αυτούς τους συνεταιρισμούς. Εν συνεχεία στην παρ 4 του προβλέπεται ότι μέλη του συνεταιρισμού μπορούν να γίνουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία στο ΔΣ αποτελούνται εκτελεστικά τους όργανα. Η συγκεκριμένη δυνατότητα συμβάλει στην ευρύτητα και πολυσυλλεκτικότητα των ενώσεων αυτών , ώστε να είναι περισσότερο ανταγωνιστικοί.

Στην επόμενη παρ του ίδιου νεοψηφισθέντος άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα κάθε μέλους του συνεταιρισμού να μπορεί να αντιπροσωπεύει και άλλα μέλη σύμφωνα πάντα την πρόβλεψη του καταστατικού, ενώ περαιτέρω θεσπίζεται η διακριτική ευχέρεια του Διοικητικού Συμβουλίου να αποφασίζει την αποδοχή μιας αίτησης, δυνατότητα που ως τώρα απουσίαζε από τις ρυθμίσεις περί αστικού συνεταιρισμού και οποία αποτελεί έκφραση του αυτοδιοίκητου των συνεταιρισμών αυτών, με αποτελέσμα ιδιότητα του μέλους κρίνεται με μόνη την εγκριτική απόφαση του ΔΣ. Ανάμεσα στις ρυθμίσεις που εισάγει ο Ν. 3569/29-5-

2007, καταλυτικής σημασίας κρίνεται και η δια αντιπροσώπου συμμετοχή ατόμων στο ΔΣ, ακόμη και αν δεν αυτά δεν είναι μέλη. Η πρόβλεψη αυτή τέθηκε προκειμένου να επιτευχθεί η απαραίτητη ευελιξία του οργανισμού. Τέλος στην παρ 9 του άρθρου 3^α προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του ΔΣ, τις οποίες κατά περίπτωση μπορεί να εκχωρεί.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία κατεγράφησαν με βάση τη διεθνή και αλλά εγχώρια βιβλιογραφία οι εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς των πλοιοκτητών (Protection and Indemnity Clubs), οι οποίοι όπως καταφάνηκε αποτελούν τους κύριους φορείς της συνεταιριστικής ασφάλισης.

Όπως αναλύθηκε διεξοδικά στις προηγούμενες ενότητες οι σύλλογοι προστασίας και αποζημίωσης, αποτελούν μη κερδοσκοπικούς φορείς αλληλασφάλισης για την ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης των μελών τους, ήτοι των πλοιοκτητών, των οποίων τις απαιτήσεις καλύπτει στο σύνολό τους, προσφέροντας μια χαμηλού κόστους ασφάλιση, αξιοποιώντας τα κεφάλαια από τις εισφορές των μελών τους. Το δίχως άλλο η συνεταιριστική ασφάλιση αποτελεί μια ενιαία αγορά προϊόντων με παγκόσμιο χαρακτήρα, η οποία δύσκολα μπορεί να υποκατασταθεί από άλλα προϊόντα, ενώ η δυναμική της ως επιχειρηματική δραστηριότητα έχει αναδείξει τον εξέχοντα ρόλο της στο ιδιαίτερα απαιτητικό ασφαλιστικό περιβάλλον.

Η μετεξέλιξη της χώρας μας σε σύγχρονο και διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, μέσω της αξιοποίησης της υφιστάμενης τεχνογνωσίας καθώς και της παροχής και διαχείρισης ναυτιλιακών υπηρεσιών, προϋποθέτει και την παράλληλη ωρίμανση της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς. Στα πλαίσια αυτής της αναπτυξιακής τροχιάς προωθήθηκε η εισαγωγή του θεσμού της θαλάσσιας αλληλασφάλισης στον ελληνικό χώρο, ως ένδειξη της ωρίμανσης της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς. Η ευδοκίμησή του ορθώς συνδέθηκε με τη θεσμοθέτηση ενός κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, το οποίο θα συμβάλλει στην ομαλή σύσταση και λειτουργία με βάσει τις σύγχρονες συναλλαγές και τα διεθνή πρότυπα της ασφαλιστικής βιομηχανίας. Είναι αλήθεια ότι το νομικό πλαίσιο της χώρας μας δεν ήταν κατάλληλο για την άσκηση αυτής της δραστηριότητας, καθώς δεν ευνοούσε την ειδική αυτή μορφή ασφάλισης και την επιτρέπει υπό αυστηρές προϋποθέσεις, εισάγοντας ένα αυστηρό σύστημα ελέγχου και παροχής εγγυήσεων¹¹⁶ Ωστόσο η ψήφιση (Ν.3569/29-5-2007), θέτει αναμφίβολα νέα δεδομένα στην διαμόρφωση της ασφαλιστικής αγοράς και καθιστά πράγματι εφικτή την προώθηση της συνεταιριστικής ασφάλισης στη Ελλάδα

¹¹⁶ Σκουλούδης Ζαχαρίας, Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης εκδ γ' Π.Ν Σάκκουλας, 1995

Μια θετική πρωτοβουλία της εγκαθίδρυση ελληνικών συνεταιρισμών θαλάσσιας ασφάλισης από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας αναμφίβολα θα αποτελέσει μια πρωτοποριακή κίνηση, η οποία το δίχως άλλο συνάδει με την ναυτική παράδοση της χώρας μας. Η δημιουργία ελληνικών συνεταιρισμών θαλάσσιας ασφάλισης κατά το πρότυπο των αγγλοσαξονικών P and I Clubs, θα αποτελέσει πόλο έλξης των ναυτιλιακών συμφερόντων ενισχύοντας την επιχειρηματικότητα, ώστε η χώρα μας να εξελιχθεί κέντρο ναυτιλιακών εξελίξεων. Η θεσμοθέτηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου και η λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων θα του δώσουν κίνητρα σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές και διαχειριστές εταιρειών να αποστούν από την αλλοδαπή ασφαλιστική βιομηχανία. Η υιοθέτηση μέτρων προσέλκυσης των πλοίων που βρίσκονται ασφαλισμένα στην αλλοδαπή, μέσω επιχορηγήσεων, επιδοτήσεων και ποικίλων αναπτυξιακών προγραμμάτων, είναι δυνατόν να συμβάλλει στην εγκαθίδρυση μιας αμφίπλευρης δυναμικής σχέσης και στην εισροή στην χώρα μας συναλλάγματος και μεγάλων κεφαλαίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΦΙΑ

Ελληνόγλωσση:

- **Αργυριάδης Α.** *Περί της σημασίας της αιτιώδους συνάφειας εις το ασφαλιστικό δίκαιο*, ΕεμπΔ, ΙΖ σελ.202 επ
 - **Αγή Χρήστου** *Η Ασφάλιση της Ελληνικής Ναυτιλίας* Αθήνα, 1965
 - **Βλάχος Γ και Ψυχού** *Θεωρία και Πρακτική των Ναυλώσεων Ανάλυση Ναυλαγορών κ Ναυλοσυμφώνων*, Τζεϊ & Τζεϊ, Πειραιάς, 2000
 - **Γκολογκίνα – Οικονόμου Ε**, *Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις*.ΕΕμπΔ 2001, σελ 653επ.
 - **Κιάντου- Παμπούκη Α.**, *Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1* Αθήνα –Θεσσαλονίκη Σάκκουλα 2003
 - **Κιάντου Βασιλείου** *Ασφαλιστικό Δίκαιο* 8η εκδ Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 2002
 - **Λατσούδης Γ** *Ζητήματα Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών – Clubs ENΔ* 15, σελ 49.
 - **Λιακόπουλος Θ.**, *Ο περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη σύμβαση του Λονδίνου*, ΔΕΕ 7/1997, σελ. 651 επ.
- Ναυτιλία 2006 Ετήσια Ειδική έκδοση «Θαλάσσιοι αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί**
- Παζαρζής Μιχάλης** «Το Νομικό Πλαίσιο και η οργανωτική δομή των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών ως προϋπόθεση αποτελεσματικής προστασίας των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων
- **Παπαπολίτη Νικόλαου** *Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη* Αθήνα 1957
 - **Πριναράκη Μιχάλη** *Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφάλισης* εκδ β' Αθήνα 1997
 - **Ρόκα Ιωάννη** *Ιδιωτική Ασφάλιση* Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2005
 - **Ρόκα Ιωάννη** *Το Ιδιωτικό Ασφαλιστικό Δίκαιο (Σχόλια επί Δικαστικών Αποφάσεων και επισκόπηση νομολογίας 191 1-1978* Αντ.Ν. Σάκκουλα , Αθήνα ,1979

- **Σκουλούδης Ζαχαρίας** , *Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης* εκδ γ' Π.Ν Σάκκουλας, 1995
- **Στυλιανέας Χ.**, *Αι δήλώσεις- εγγυήσεις (warranties) εις την ναυτική ασφάλιση*, ΕΝΔ 4, σελ 55 επ
- **Στυλιανέας Χ.**, *Η ισχύς της συμβάσεως ναυτικής ασφάλισης* , ΕΝΔ 3, σελ 305 επ
- **Τσαβδαρίδης Αντώνιος** *Διεθνής ναυτική διατησία, Η ιδιόρρυθμη αυτονομία του διαιτητικού φαινομένου στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές*, 1999
- **Χριστοδούλου Δ Ο** *Κώδικας της Ασφαλούς Διαχείρισης και το περιορισμένο της ευθύνης του πλοιοκτήτη* ΕεμπΔ 2002, σελ 264. επ.
- **Χριστοδούλου Φ** *Το Αγγλικό Δίκαιο της Θαλάσσιας Ασφαλίσεως* ΕεμπΔ 1988, σελ.166
- **Χρυσάνθης Χ** *Η Ένταξη της «ηθελημένης κακής διαχείρισης «στο σύστημα αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα*, ΕΕμπΔ 1999, σελ.688 επ.
- **Ψαρουδάκης Γ** *Η ρύθμιση της σχέσης ασφαλισμένου και ζημιωθέντος ως πηγή δέσμευσης του ασφαλιστή αστικής ευθύνης* ΔΕΕ 11/2005, σελ 1158.επ

Ξενόγλωσση:

- *Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol I* 16th ed, 1981
- *The London Steam-ship owners' mutual insurance association Limited*
- **Bennett Howard** *The law of marine insurance*, Clarendon Press, Oxford, 1996.
- *British Marine Mutual Insurance association Limited* 1995 London Walsingham House
- **Brown Robert H**, *Introduction to Marine Insurance (Training Notes for Brokers)* 2nd edition Witherby &Co Ltd, London
- **Brown Robert H**, *Marine Insurance Vol 1- Principles* 4th edition Witherby &Co Ltd, London, 1978
- **Brown Robert H**, *Marine Insurance - Principles &Basic Practice* 5th edition Witherby &Co Ltd, London, 1986
- **Brown Robert H**, *Marine Insurance Vol 3- Hull Practice* edition Witherby &Co Ltd, London, 1993.

- **Clark Malcolm** *The Law of Insurance Contracts* LLP Limited, 1997
- **Dover Victor** *Elements and Practice of Marine of Insurance* , Witherby &Co Ltd, London, 1957
- **Dover Victor** *Analysis of Marine Insurance Clauses* Witherby &Co Ltd, London, 1960
- **Dover Victor and Calver Gordon** *The Bankers guide to marine insurance of goods* Witherby &Co Ltd, London, 1960.
- **Edgar Gard** *Handbook on P&I Insurance* 5th ed
- **Flannigan R** *Contractual Responsibility in Non Profit Associations*, Oxford Journal Of Legal Studies Vol 18 No4
- **Griggs Patrick and Williams Richard** *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP Press, London,1986
- **Gow William** *Marine Insurance A Handbook* Macmillan &Co Ltd, London, 1903
- **E R Hardy Ivamy** *Marine Insurance* 4th ed Butterworths, London,1985
- **E R Hardy Ivamy** *Chalmer's Marine Insurance Act 1906* 10th ed Butterworths, London, 1993.
- **Hill Cris/ Robertson B/ Hazelwood St** *Practical Guides "Introduction to P &I Club* 2nd ed LLP (Limited Legal and Business Publishing Division
- **Hurd Howard** *The Law and Practice of Marine Insurance (Relating to collision damages and other liabilities to third parties* 2nd Sir Isaac Pitman and Sons Ltd, London
- **Hazelwood Steven J** *P & I Clubs Law and Practice* Lloyds of London Press Ltd, London, 1994
- **Lambeth R.J** *Templeman on marine Insurance, Its principles and Practice* 6th ed, 1986
- **McKinley Derek** *The 1996 International Convention on Liability and Compensation for the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea Implications for State Parties the Shipping Cargo and Insurance Industry* 2004-2005
- **Mehr I Robert and Emmerson Cammack** 1976 *Principles of Insurance* 6th ed Illinois Richard D Irwin Inc, 1997
- **Merkin Robert**, *Marine Insurance Legislation* LLP Professional Publishing, London, 2000.

- **Padda William**, 1970 *Marine Insurance Ocean and island* 3rd Prentice-Hall Inc.
- **Roberd C Seward Deputy Chairman-Tindall Rillay (Britannia)** (Nov 2002) The role of protection and Indemnity (P& I) Clubs
- **Smith R.T and Francis** *Fire Insurance Theory and Practice* 6th, Stone and Cow Publications Ltd, London, 1975.
- **Templeman Fr and Greenacre C** *Marine Insurance and Practice* 4th ed Macdonald and Evans Ltd, London, 1934
- *The Nautical Institute Managing Risk in shipping – a practical guide* 1999
- **Trine-Lise Wilhelmsen** *Misconduct of the Assured and Identification*
- **Winter William**, 1952 *Marine Insurance Principles and Practice* 3ed edMc Graw- Hil- Book Company
- **Young Peter** *Mutuality The Story of UK P &I Club* Granda Editions, 1997
- Insuranc: Liability Policy: *Right of injured Party as against Insurer* Mishigan Law Review Vol 28 No 8
- *Limitation of Shipowners' Liability. The Brussels Convection Of 1957* The Yale Law Journal Vol 68. No8(July 1959) p1676-1722
- Protection and Indemnity insurance conduct, intend and punitive damage John Lean, Mlannz 2004 Conference Adelaide Bl www.cosco.com.au

Ιστότόποι :

- www.scu.edu.au/schools/lawj/law_review/V3_full_text.htm
- www.swarb.co.uk/lisc/Insur19701979.php
- www.lawlink.nsw.gov.au/Irc.nsf/pages?R34CHP7
- www.cefor.no/Intro.htm
- www.itopf.com/casehistories.htm#braer
- www.itopf.com/casehistories.htm#exxonvaldez
- www.itopf.com/seward.pdf
- [www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/extendedcargo/\\$FILE/extendedcargo.pdf](http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/extendedcargo/$FILE/extendedcargo.pdf)
- www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Gosia.htm
- www.insurexchange/glossary/pandi.htm

- en.wikipedia.org/wiki/PandI_insurance
- www.shipownersclub.com
- www.ins.state.ny.us
- www.admiraltylawguide.com/conven/nypeagreement1996.html
- www.westpandi.com
- www.Iso.com/delivery/d/index.asp
- www.actuar.aegean.gr/Undergraduate/meros1.pdf
- www.maritimeadvocate.com/i4_corr1.pdf
- www.ukpandi.com/Uk/InfoPool.nsf?HTML/About_IG
- www.comitemarine.org/year/2003/pdfiles/YBK0328.pdf
- www.american-club.com/7-K

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

PROTECTING & INDEMNITY

R.A. No.

Entry Form for Class 5 Cover with

THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

(the 'Association') a company limited by guarantee and not having a share capital registered in England under number 10341 whose registered office is at 50 Lemn Street, London E1 8HQ.

Managers: A. Bilbrough & Co. Ltd., 50 Lemn Street, London E1 8HQ.

Terms and expressions defined in the Articles of Association or the Class 5 Rules of the Association have

the same meaning when used in this form.

Please enter the undermentioned ship for the tonnage stated below in Class 5 of the Association in accordance

with the Memorandum and Articles, the Class 5 Rules and any special terms of entry agreed in writing.

NAME OF SHIP

GROSS TONNAGE

CLASSIFICATION SOCIETY

FLAG / PORT OF REGISTRY

TYPE OF SHIP

IMO NUMBER

YEAR BUILT

ENTRY TO COMMENCE FROM

NAME AND ADDRESS OF MEMBER (See Rule 1.5) INTEREST OF MEMBER

(e.g. Owner/Bareboat Charterer)

NAME(S) OF CO-ASSURED(S) (See Rule 23.1) INTEREST(S) OF CO-ASSURED(S)

(e.g. Manager/Operator/Owner etc.)

NAME(S) OF OTHER ASSURED(S) (See Rule 23.3) INTEREST(S) OF OTHER
ASSURED(S)

COUNTRY OF INCORPORATION OF SHIP'S OWNER

IMPORTANT:

1. Return of this completed form does not constitute acceptance by or on behalf of the Association of this application.

2. By signing and submitting this entry form the signatory represents and warrants to the Association and the

Managers that he is duly authorised to do so for and on behalf of the Member and each Co-Assured and Other

Assured named in this form each of which hereby acknowledges and agrees that this application and any

contract of insurance within Class 5 of the Association is subject to the Rules, the Memorandum and the

Articles each of which shall be binding on every Assured in accordance with their respective terms.

3. The Member first named above acknowledges and agrees that if it is not already a member of the Association

in accordance with the Companies Act 1985, the Memorandum and the Articles, this application constitutes its

agreement to become a member of the Association for the purposes of the Companies Act 1985.

4. The Member first named above acknowledges and agrees that if it is not already a member of The London

Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association (Bermuda) Limited (the 'LSSO(B)') (a company without

share capital incorporated in Bermuda with which the Association reinsures or intends to reinsure Class 5

risks) in accordance with the Bermudan Companies Act 1981 and the Incorporating Act and Bye-laws of

LSSO(B), this application constitutes its agreement to become a member of LSSO(B) for the purposes of the

Bermudan Companies Act 1981 and it hereby authorises the Managers to notify LSSO(B) of its agreement to

become a member of that company and be bound by such Incorporating Act, Bye-laws and Rules.

SIGNATURE OF OR ON CAPACITY DATE

BEHALF OF MEMBER (Director, Authorised Agent etc.)

NAME (please print)

COMPANY NAME

Registered in England No 10341 Registered Office: 50 Leaman Street London E1 8HQ

Please prepare Credit Note for laid-up returns in respect of the under-mentioned ship,

in accordance with Rule 37 of Class 5, The Protecting & Indemnity Class.

.....200

Name of Vessel “ ”

The above vessel arrived at on

.....

and was laid-up there without cargo until

.....

Please state:

Period without crew on board (except watching crew)

From..... To.....

Number of watching crew on board.....

During the above laid-up period did the vessel shift outside port limits?

If so give details of each shift:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Member

Address

.....

Title

(State position held)

February 2004

Registered in England No 10341 Registered Office: 50 Leaman Street London E1 8HQ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



**STEAMSHIP
INSURANCE MANAGEMENT SERVICES LIMITED**

AQUATICAL HOUSE 39 BELL LANE LONDON E1 7LU
TEL: 020 7247 5490 & 020 7895 8490 FAX: 020 7377 2912 & 020 7895 8484
EMAIL: steamship@simsl.com WEBSITE: www.simsl.com

VESSEL ENTRY APPLICATION

Please enter in the Association subject to the Rules, receipt of which we acknowledge, the underm

Club: Bermuda London

Vessel Details

Vessel Name:		Gross Tonnage:		Hull Type:	
Flag:		Year Built:		IMO / Lloyds T	
Port of Registry:		Vessel Type:		Class Society	

Cover Required

Class 1 – P&I :	<input type="checkbox"/>	Commencement of Risk Date:	
Class 2 – FDD :	<input type="checkbox"/>	Commencement of Risk Date:	

Officers

Nationality:		Number:	
--------------	--	---------	--

Other Crew

Nationality:		Number:	
--------------	--	---------	--

Trading Areas

--

International Safety Management (ISM) Operating Company:

Safety Management Certificate (SMC)

Date of Issue:	
Date of Expiry:	
Full or Interim:	
Certification Body:	

Document of Compliance (DOC)

Date of Issue:	
Date of Expiry:	
Full or Interim:	
Certification Body:	

Principal Member (name & address)

--

Capacity (owner, bareboat charterer, manager etc)

--

Co-Assured Members (name & address)

--

Capacity (owner, bareboat charterer, manager etc)

--

Name of Assured to be Premium Invoicee

--

Name of Assured to be Claim Payee

--

Name & Address for Correspondence

--

Tel:	
Fax:	
E-Mail:	
Website:	

Name:	
Position:	73
Company:	

Email:	
Date:	

LAID UP RETURNS APPLICATION

Dear Sirs,

Vessel Name:	
--------------	--

We hereby certify that the above vessel has been laid up

At:	
-----	--

From		Total	
:		Days:	
To:			

No. of Days with Less Than $\frac{1}{4}$ Crew:	
No. of Days with More Than $\frac{1}{4}$ Crew:	

We enclose a certificate from the Port Authority relating to this period and an extra copy of the vessel's logbooks which includes details of all movements made between arrival and departure.

We shall therefore be glad to receive a credit note for the return of premium under the terms of the Association.

Yours faithfully,

Name:			
Email:			
Position			
:			
Company:		Date:	

Rule 33 - Lay Ups

If an entered ship shall be without cargo and so remain in any safe port for a period of more consecutive days after finally mooring there (such period being computed from the arrival to the day of departure, one only being included) the Member shall be allowed a return of Mutual Premium at the following rate:

- i** if the ship so remains with more than one-fourth of her normal crew on board - at the rate of 50% of the Mutual Premium payable on her contributing tonnage;
- ii** if the ship so remains with less than one-fourth of her normal crew - at the rate of the Mutual Premium payable on her contributing tonnage.

provided always that:

- a** the Directors shall have sole discretion in deciding whether the port involved (the position of the ship in that port) is a safe port within the meaning of this Rule;
- b** no claim shall be admitted for lying-up returns under this Rule unless the claim is made within twelve months of the end of the policy year concerned;
- c** the percentage of Mutual Premium returnable shall be calculated upon the net Mutual Premium only. For this purpose "net Mutual Premium" means Mutual Premium payable less the amount of any other returns payable.