

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ
ΑΒΑΡΙΑ**

Ευτυχία Χρηστάτου

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος 2009

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Ι. Μιχάλης. Επίκουρος Καθηγητής. (Επιβλέπων)
- Καραμπέτσου Χριστιάνα. Λέκτορας
- Σαμιώτης Γεώργιος. Λέκτορας

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Όλγα και Χρήστο - Πλοίαρχο του Ε.Ν. - που με στηρίζουν σε κάθε προσπάθειά μου και που μου μετέδωσαν την αγάπη και το σεβασμό για τη θάλασσα.

Ευχαριστώ τον καθηγητή μου, κ. Μιχάλη Παζαρζή για την ευγένεια, την καθοδήγηση και την ουσιαστική βοήθεια που μου πρόσφερε για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Ευχαριστώ τους καθηγητές κα. Καραμπέτσου Χριστιάνα και κ. Σαμιώτη Γεώργιο για την βοήθεια και τον πολύτιμο χρόνο που μου αφιέρωσαν.

Ευχαριστώ τον κ. Κωνσταντίνο Τσόκλη - C. Eng., C.Mar.Eng, F.R.I.N.A., F.C.M.S. - για τη βοήθειά του.

Ευχαριστώ τον εφοπλιστή κ. Κωνσταντίνο Κομνηνό για την κατάθεση των εμπειριών του και τις πολύτιμες συμβουλές που απλόχερα μου προσέφερε.

*Με αγάπη,
στον αδελφό μου Κωνσταντίνο.*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Δήλωση αυθεντικότητας	ii
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή	iii
Ευχαριστίες	iv
Αφιέρωση	v
Πίνακας Περιεχομένων	vi
Περίληψη	viii
Abstract	ix
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	3
2.1 Εξέλιξη γενικής αβαρίας	3
2.2 Νομικό πλαίσιο	6
2.3 Γενική αβαρία και σύγχρονη ασφάλιση	8
2.4 Προϋποθέσεις για την ύπαρξη γενικής αβαρίας	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΡΗΤΡΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	11
3.1 Κοινή ναυτική περιπέτεια	11
3.2 Κίνδυνος σε όλη την περιπέτεια	13
3.3 Εθελοντική ή σκόπιμη απώλεια	15
3.4 Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να είναι έκτακτη	16
3.5 Λογική θυσία και δαπάνη	19
3.6 Η χρησιμότητα της γενικής αβαρίας	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ	22
4.1 Γενική αβαρία πλοίου	23
4.2 Θυσίες γενικής αβαρίας που αφορούν το πλοίο	24
4.3 Γενική αβαρία φορτίου	25
4.4 Θυσίες γενικής αβαρίας που αφορούν το φορτίο	27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	29
5.1 Ασφαλιστικές εταιρίες και σύλλογοι (Clubs)	29
5.2 Μέτρα που λαμβάνονται από τρίτους	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ	33
6.1 Ο ρόλος του επιθεωρητή γενικής αβαρίας	33
6.2 Ο ρόλος του ρυθμιστή αβαριών στη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων	36
6.3 Έγγραφα και πληροφορίες που απαιτούνται σε περιπτώσεις γενικής αβαρίας	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ I	44
7.1 Πράξη Γενικής Αβαρίας	44
7.2 Καθορισμός συνεισφοράς	45
7.3 Η γενική αβάρια δεν αποτελεί μέσο κερδοφορίας	46
7.4 Διακανονισμός	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ II	49
8.1 Περιγραφή περιστατικού	49
8.1.1 Γενική αβάρια	51
8.1.2 Μερική αβάρια	51
8.2 Επεξήγηση	53
8.3 Απόφαση των adjusters	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	56
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	60
Κανόνες Υόρκης/Αμβέρσας 1974	61
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	72
GENERAL AVERAGE BOND	73
GENERAL AVERAGE GUARANTEE	74
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	76

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα μελέτη αναλύεται ο θεσμός της γενικής αβαρίας. Μελετάται το νομικό πλαίσιο και η σύγχρονη νομολογία. Εντάσσεται η γενική αβαρία στα πλαίσια της σύγχρονης ασφαλιστικής επιστήμης και πρακτικής. Προσδιορίζεται η γενική αβαρία με εξειδίκευση στο πλοίο και το φορτίο και προσδιορίζονται οι θυσίες της γενικής αβαρίας σχετικά με το φορτίο. Αναλύονται οι προϋποθέσεις της ρήτηρας γενικής αβαρίας σχετικά με την κοινή ναυτική περιπέτεια, τους κινδύνους, την εθελοντική ή σκόπιμη απώλεια, την έκτακτη και λογική θυσία. Αναλύεται το ζήτημα της προσβολής της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και καταλήγει με τα ζητήματα που αφορούν τη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων στη γενική αβαρία και των προσώπων, φορέων ή μέσων που λαμβάνουν μέρος σ' αυτή τη διαδικασία. Στη συνέχεια αναλύονται δύο περιστατικά εκ' των οποίων το ένα είναι πραγματικό και αφορά ζητήματα γενικής και μερικής αβαρίας και το άλλο υποθετικό για τον προσδιορισμό της συνεισφοράς. Τέλος, εξάγονται συμπεράσματα και κατατίθενται προτάσεις για επιστημονικό και πρακτικό προβληματισμό.

Λέξεις κλειδιά:

Γενική Αβαρία

Κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας

Ναυτική περιπέτεια

Θυσία

Διακανονιστές

ABSTRACT

This study analyzes the general average institution. It examines the contemporary case – law and general average is correlated with insurance science and practice. General average is defined as far as ship and cargo is concerned and sacrifices about cargo are examined. It analyzes the conditions under which general average exists and specifically common shipping adventure, risks, voluntary or intentional loss, extraordinary and logical sacrifice. It also analyzes marine environment pollution issue that is connected with general average and it ends up with the liquidation process and involved interests that take part in this procedure. Moreover, two cases are examined. One of them constitutes a true case and is about general and particular average and the other constitutes an hypothetical case about the adjustment. Finally, conclusions and propositions are extracted for scientific and practical speculation.

Key Words:

General Average

York- Antwerp Rules

Shipping Adventure

Sacrifice

Adjusters

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσει την έννοια της γενικής αβαρίας όπως ορίζεται από τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας (York – Antwerp Rules), καθώς επίσης και να δείξει πώς εφαρμόζεται στην πράξη ο εν λόγω θεσμός.

Αρχικά, γίνεται μια αναδρομή στην εξέλιξη του θεσμού της γενικής αβαρίας από τα αρχαία ελληνικά χρόνια μέχρι σήμερα. Αναλύεται το νομικό πλαίσιο το οποίο διέπει τον εν λόγω θεσμό, παρουσιάζονται τα κοινά στοιχεία και οι διαφορές της γενικής αβαρίας με την ασφάλιση και αναφέρονται οι προϋποθέσεις προκειμένου να υπάρξει γενική αβαρία.

Ακολουθεί λεπτομερής ανάλυση της ρήτηρας γενικής αβαρίας με τη χρήση πολλών παραδειγμάτων, παρουσιάζονται οι δύο συνηθέστερες μορφές γενικής αβαρίας, η θυσία φορτίου και η θυσία πλοίου.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος έτσι όπως προσεγγίζεται από το θεσμό της γενικής αβαρίας και από τους κανόνες Υόρκης Αμβέρσας. Αναλύεται η διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων και συγκεκριμένα ο ρόλος του επιθεωρητή γενικής αβαρίας, ο ρόλος του διακανονιστή των

αβαριών και τα έγγραφα που απαιτείται να συγκεντρωθούν σε περίπτωση θυσίας γενικής αβαρίας.

Τέλος, μελετώνται δύο περιπτώσεις αβαριών. Η πρώτη περιπτωσιολογική μελέτη βασίζεται σε μια υπόθεση εργασίας, ενώ η δεύτερη μελέτη περίπτωσης αποτελεί πραγματικό περιστατικό γενικής και μερικής αβαρίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Τις αβαρίες τις διακρίνουμε σε γενική ή κοινή και απλή ή μερική. Γενική ή κοινή αβασία είναι η θυσία η οποία γίνεται με τη βούληση κάποιου προσώπου για το κοινό συμφέρον του πλοίου και του φορτίου, και συνεπώς βαραίνει όλους τους ενδιαφερόμενους. Απλή ή μερική αβασία είναι η ζημία που προέρχεται από τυχαίο γεγονός, ή από λάθος του πλοιάρχου, ή άλλου μέλους του πληρώματος, ή ακόμα και από ελάττωμα του ίδιου του πράγματος και βαραίνει τον ιδιοκτήτη του εν λόγω πράγματος που έχει υποστεί τη ζημία και γενικά του πράγματος για το οποίο έγινε η έκτακτη δαπάνη¹.

2.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Ο θεσμός της αβαρίας έχει τις ρίζες του τόσο στο αρχαίο ελληνικό όσο και στο ρωμαϊκό δίκαιο. Το δίκαιο των Ροδίων, οι Πανδέκτες και τα Βασιλικά περιείχαν κανόνες για την αβασία². Ενδέχεται ακόμα, η λέξη αβασία να προέρχεται από την

¹ Βλ. Ροβολόπουλος Κ. «Περί αβαριών και του κανονισμού αυτών» 1906 Κεφάλαιο 2^ο «Κατάταξης Αβαριών» σελ.48.

²Βλ. Αναστασιάδη «Ελληνικόν εμπορικόν δίκαιον» σελ. 280

αραβική λέξη «*awar*»³ η οποία σημαίνει βλάβη και εφόσον η κοινή αβαρία αποτελεί βλάβη είναι, κατά τον καθηγητή κ. Κιάντο, μια άποψη πολύ πιθανή.

Ο ίδιος, στο βιβλίο του «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο», υποστηρίζει επίσης, πως την ιδέα καθώς και την άσκηση της γενικής αβαρίας την υιοθέτησαν οι Ρωμαίοι από τους Ρόδιους. Το δίκαιο της Ρόδου που εξασφάλιζε τη μεταφορά των εμπορευμάτων δεν ήταν απλά εθιμικό, αλλά υπήρχε και σε γραπτή μορφή. Η σημαντικότερη προσφορά του δικαίου της Ρόδου στη ναυτιλία είναι ο θεσμός της γενικής αβαρίας, στον οποίο οι Ρόδιοι έδωσαν μορφή γραπτού νόμου⁴.

Συγκεκριμένα, καθιέρωσαν τον όρο «γενική Αβαρία», σύμφωνα με τον οποίο, κάθε ηθελημένη θυσία μεταφερομένων εμπορευμάτων, ή κάθε ηθελημένη δαπάνη που πραγματοποιείται για χάρη του πλοίου ή του φορτίου, επιβαρύνει αναλογικά όλα τα διασωθέντα συμφέροντα.⁵ Ο θεσμός της γενικής αβαρίας συναντάται ακόμα και στο Μεσαίωνα στο «*Libro del Consolat del mar*» και στους «*roles d'Oleron*»⁶. Η ύπαρξη του θεσμού της γενικής αβαρίας στα χρόνια του Μεσαίωνα εξηγείται από το γεγονός ότι ανταποκρινόταν στην αντιμετώπιση των συνθηκών της ναυσιπλοΐας. Ο ρόλος της γενικής αβαρίας προωθείται ακόμα πιο έντονα στο Μεσαίωνα με τη γένεση και εξέλιξη της θαλάσσιας ασφαλιστικής συμβάσεως στα χρόνια εκείνα.

Πρώτη η γαλλική *Ordonnance de la marine* του 1681 διέκρινε την αβαρία σε γενική (ή κοινή) και σε απλή (ή μερική)⁷. Η *Ordonnance* του 1681 αναγνώρισε νομοθετικά τους κανόνες τους σχετικούς με την αβαρία που περιλαμβάνονταν στις αποφάσεις του δικαστηρίου της θάλασσας και στα καταστατικά των πιο σπουδαίων ναυτικών πόλεων. Ο γαλλικός εμπορικός κώδικας του 1807 ρύθμισε και αυτός τη γενική αβαρία αλλά ουσιαστικά ήταν μια αναπαραγωγή των διατάξεων της *Ordonnance* του 1681.

³ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 5.

⁴ Βλ. Μακρή Κώστα «Η ιστορία της ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα» 1996 σελ 66.

⁵ Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή « Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα» 1996 σελ. 66.

⁶ Βλ. Ripert George «Droit maritime» τ III σελ. 187

⁷ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 7.

Στα νεότερα χρόνια, οι σύγχρονες νομοθεσίες των κρατών της Ευρώπης, ρυθμίζουν τις αβαρίες ως προς ορισμένα θέματα με διαφορετικό τρόπο. Οι θεσμοί του ναυτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένης και της γενικής αβαρίας, αφορούν και ρυθμίζουν σχέσεις ανθρώπων που κατοικούν σε διάφορες χώρες. Γεννήθηκε λοιπόν η ανάγκη για μια διεθνή και ομοιόμορφη λύση στα ναυτικά θέματα. Έτσι, με πρωτοβουλία της *International Law Association* συνήλθαν διάφορα συνέδρια όπως της Υόρκης το 1864, της Αμβέρσας το 1877, της Λίβερπουλ το 1890, της Στοκχόλμης το 1924, του Άμστερνταμ το 1949/50⁸.

Οι κανόνες της Υόρκης του 1864 τροποποιήθηκαν από τους κανόνες της Αμβέρσας του 1877 οι οποίοι συμπληρώθηκαν και από τους κανόνες της συνδιασκέψεως της Στοκχόλμης του 1924. Οι ίδιοι αυτοί κανόνες βρήκαν νέα διατύπωση στις Βρυξέλλες το 1950 και είναι γνωστοί σαν «κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας 1950». Οι τελευταίοι, τροποποιήθηκαν από τη Διεθνή Ναυτική Επιτροπή κατά τη σύνοδό της στο Αμβούργο το 1974⁹ και οι νέοι κανόνες μετονομάστηκαν «κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας 1974»¹⁰.

Στο ελληνικό δίκαιο η ρύθμιση του δικαίου των γενικών αβαριών περιλαμβάνονται στα άρθρα 219-234 του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα, το άρθρο 225 του ΚΙΝΔ ορίζει τα ακόλουθα για την κοινή αβαρία:

«Αι την κοινήν αβαρίαν συνιστώσαι θυσίαι κατανέμονται μεταξύ διασωθέντος και θυσιασθέντος φορτίου, αφενός, του πλοίου και του ναύλου, αφετέρου. Η κατανομή γίνεται διά συνεισφοράς και ρυθμίζεται (κανονισμός της αβαρίας) συμφώνως προς τας επομένας διατάξεις, εφ' όσον δεν υπάρχει συμφωνία γενομένη ρητώς αποδεκτή υπό πάντων των ενδιαφερομένων»¹¹.

⁸ Βλ. Σταυροπούλου «Ερμηνεία εμπορικού και ναυτικού δικαίου» και Καμβύση «Ιδιωτικών και ναυτικών δίκαιον» σελ. 597.

⁹ Βλ. Βασιλείος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 7.

¹⁰ Βλ. Παράρτημα 1

¹¹ Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή « Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα» 1996 σελ. 68

Ωστόσο, το δίκαιο της Γενικής Αβαρίας, που καθιέρωσαν και εφάρμοσαν οι αρχαίοι Έλληνες, δε διαφέρει από τους νόμους που ισχύουν σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Για παράδειγμα, το 1873, ένα βρετανικό δικαστήριο, δικάζοντας μια υπόθεση αδικαιολόγητου πλουτισμού, αναφέρει στην απόφαση τα ακόλουθα:

«Το δικαίωμα εμφανίστηκε την εποχή της διαμορφώσεως των ροδιακών νόμων. Είναι συνέπεια της ιδιομορφίας του θαλασσίου κινδύνου και ενσωματώθηκε στο κοινό δίκαιο της Αγγλίας ως νόμος της θάλασσας και του θαλασσίου κινδύνου, γιατί όταν δύο μέρη εκτίθενται σε κοινό κίνδυνο ατυχήματος, το φυσικό δίκαιο απαιτεί να αποκατασταθεί αναλογικά από όλους κάθε απώλεια που έγινε επί ζημία ενός για τη σωτηρία της όλης επιχείρησης»¹².

2.2 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το δίκαιο των κοινών αβαριών και της συνεισφοράς μπορεί να διαφέρει από χώρα σε χώρα. Το Αγγλικό Δίκαιο π.χ. θεωρεί ότι η γενική αβαρία σχετίζεται με το ‘*common safety*’, δηλαδή με τη διατήρηση της περιουσίας σε ένα ταξίδι. Τα νομικά συστήματα της Ηπειρωτικής Ευρώπης όμως, εστιάζονται στην εμπορική πλευρά, δηλαδή στο ‘*common benefit*’. Αυτή η τελευταία αντίληψη ευνοεί τον πλοιοκτήτη γιατί του δίνει τη δυνατότητα να εντάξει στη γενική αβαρία τα έξοδα για τη συνέχιση του ταξιδιού, τα οποία υπό κανονικές συνθήκες σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο θα έπρεπε να τα υποστεί μόνος του¹³.

Γεννιέται λοιπόν το ερώτημα, ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί στην περίπτωση της κοινής αβαρίας που παρουσιάζει στοιχεία αλλοδαπότητας. Κατ’ αρχήν, το λόγο έχει η συμφωνία των μερών¹⁴. Μια τέτοια συμφωνία μπορεί να γίνει είτε πριν, η μετά την πραγματοποίηση της κοινής αβαρίας. Μπορεί συνεπώς να συμφωνηθεί η εφαρμογή των

¹² Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή « Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα» 1996 σελ. 68

¹³ Βλ. Παζαρζής Ι. Μιχάλης «Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές σημειώσεις 2007 σελ.23

¹⁴ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ.13

κανόνων της Υόρκης – Αμβέρσας 1974, οπότε με βάση τους κανόνες αυτούς θα καθοριστούν οι προϋποθέσεις της κοινής αβαρίας, οι ζημιές που θα αναγνωριστούν, καθώς επίσης και ο υπολογισμός της αξίας.

Εάν δεν υπάρχει συμφωνία των μερών για την εφαρμογή ορισμένου δικαίου, υποστηρίχθηκε ότι θα εφαρμοστεί το δίκαιο του τόπου προορισμού¹⁵, του λιμένα όπου θα καταλήξει το υπόλοιπο φορτίο ή του τόπου προορισμού του πλοίου. Το λιμάνι προορισμού μπορεί να συμπίπτει και με τον τόπο όπου γίνεται ο κανονισμός της αβαρίας, οπότε θα εφαρμοστεί το δίκαιο του τόπου αυτού¹⁶. Ενδεχομένως όμως να υπάρχουν πολλά λιμάνια εκφορτώσεως του πλοίου, όταν τα φορτία που μεταφέρει έχουν διαφορετικό προορισμό. Ίσως λοιπόν το λιμάνι προορισμού να είναι δύσκολο να βρεθεί, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που έχουμε διαδοχικές κοινές αβαρίες. Μπορεί λοιπόν να ληφθεί υπ' όψη το λιμάνι εκφορτώσεως του τελευταίου φορτίου το οποίο βρισκόταν στο πλοίο, κατά το χρόνο της πραγματοποιήσεως κάθε κοινής αβαρίας¹⁷.

Υπάρχει ωστόσο το ενδεχόμενο εξ' αιτίας της κοινής αβαρίας να διακοπεί το ταξίδι και να μη φθάσει το πλοίο ποτέ στον τόπο προορισμού. Οι φορτωτές και ο πλοιοκτήτης δε θα γνωρίζουν εκ των προτέρων ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί, αφού ο αρχικός τόπος προορισμού αντικαταστάθηκε με ένα νέο, αυτόν όπου έγινε η διακοπή του ταξιδιού. Ωστόσο, ο πλοιοκτήτης μετά την κοινή αβαρία του φορτίου έχει τη δυνατότητα να μεταβάλει τον τόπο προορισμού, επιλέγοντας αυτόν που έχει την επικέστηρη για τα συμφέροντά του νομοθεσία¹⁸.

Υπάρχει ακόμα το ενδεχόμενο να υπάρχουν πολλοί λιμένες προορισμού, γιατί το κάθε φορτίο, που ανήκει σε διάφορους φορτωτές, προορίζεται για διάφορους τόπους, ενώ το πλοίο αυτό καθ' αυτό έχει άλλο τόπο προορισμού.

Πιο σωστή, σύμφωνα με τη γνώμη του καθηγητή κ. Κιάντου, φαίνεται η άποψη ότι το εφαρμοστέο δίκαιο στην κοινή αβαρία πρέπει να είναι το δίκαιο της σημαίας του

¹⁵ Βλ. Ripert George «Droit maritime» σελ.200.

¹⁶ Βλ. Chauveau Paul «Traite de droit maritime» σελ. 352

¹⁷ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η κοινή αβαρία στο ναυτικό δίκαιο» 1996 σελ. 331.

¹⁸ Βλ. Chauveau Paul «Traite de maritime» σελ.352

πλοίου. Το δίκαιο της σημαίας του πλοίου παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι δε μεταβάλλεται τόσο εύκολα όσο μπορεί να μεταβληθεί ο τόπος προορισμού¹⁹.

2.3 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Το κοινό στοιχείο της γενικής αβαρίας με την ασφάλιση του σύγχρονου εμπορίου είναι όλοι οι ενδιαφερόμενοι φέρουν τον κίνδυνο. Ωστόσο διαφέρουν στο ότι η ασφάλιση προϋποθέτει σύμβαση, ενώ η υποχρέωση σε συνεισφορά επί αβαρίας απορρέει από το νόμο²⁰.

Άλλες διαφορές μεταξύ ασφάλισης και Γενικής Αβαρίας είναι οι εξής:

- Η κοινωνία κινδύνου στη γενική αβασία περιορίζεται μεταξύ αυτών που μετέχουν στο ταξίδι, αντίθετα, στην ασφάλιση εισέρχονται και εξέρχονται συνεχώς νέα μέλη.
- Στη Γενική Αβασία, οι μετέχοντες στο ταξίδι απειλούνται από τον ίδιο κίνδυνο, πράγμα που δε συμβαίνει πάντα στην ασφάλιση, στην οποία για παράδειγμα, υπάρχουν δύο ασφαλισμένα πλοία, που ταξιδεύουν προς διαφορετικό προορισμό και διατρέχουν διαφορετικούς κινδύνους το κάθε ένα από αυτά.
- Στη Γενική Αβασία δε μεταβιβάζεται ο κίνδυνος σε έναν τρίτο φορέα, όπως συμβαίνει στην ασφάλιση, και η κοινωνία κινδύνου είναι περιορισμένη, σε σύγκριση με την κοινωνία κινδύνου στην ασφάλιση.
- Στη Γενική Αβασία αποκαθίσταται η ζημιά που συμβαίνει στην κοινή προσπάθεια να αποφευχθεί μεγαλύτερος μελλοντικός κίνδυνος, ενώ στην ασφάλιση αποκαθίστανται οι ζημιές παρελθόντος κινδύνου.

¹⁹Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 15.

²⁰Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή « Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα» 1996 σελ. 68

2.4 ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Προκειμένου να ισχύσει ο θεσμός της γενικής αβαρίας πρέπει να υπάρχουν οι εξής προϋποθέσεις²¹:

- Η πράξη η οποία σχετίζεται με το πλοίο, το ναύλο και το φορτίο θα πρέπει να αφορά τη διατήρηση της περιουσίας, η οποία σχετίζεται με ένα ταξίδι και η οποία αντιμετωπίζει κάποιο κίνδυνο.
- Το δικαίωμα απαίτησης συνεισφοράς γενικής αβαρίας προκύπτει μόνο από ναυτιλιακή περιπέτεια.
- Το πλοίο πρέπει να χρησιμοποιείται για ναυσιπλοΐα.
- Ύπαρξη αληθινού κινδύνου.
- Ο κίνδυνος πρέπει να αφορά μια κοινή περιπέτεια και η πράξη που πραγματοποιείται πρέπει να είναι αναγκαία για την ασφάλεια της κοινής περιπέτειας. Προκειμένου να θεωρηθεί μια περιπέτεια κοινή, πρέπει να αφορά τουλάχιστον δύο μέρη, τα οποία να εκτίθενται πραγματικά στον κίνδυνο. Η ύπαρξη ενός μόνο μέρους θα οδηγούσε σε μερική αβαρία ή μερική χρέωση.
- Την απόφαση για την πράξη της γενικής αβαρίας πρέπει να την παίρνει εκούσια και συνειδητά μόνο ο πλοίαρχος²². Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος δεν μπορεί να δράσει κατά τη διάρκεια μιας έκτακτης περίπτωσης εξαιτίας απουσίας του ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, τότε οι θυσίες και τα έξοδα γενικής αβαρίας που πραγματοποιούνται κάτω από τις οδηγίες του αξιωματικού ή του μέλους του πληρώματος που εκτελεί τα καθήκοντα του πλοιάρχου, θα θεωρούνται σαν πράξεις γενικής αβαρίας, αρκεί οι πράξεις αυτές να θεωρούνται τέτοιες ως εάν είχαν εκτελεστεί από τον πλοίαρχο.

²¹ Βλ. Παζαρζής Ι. Μιχάλης «Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές σημειώσεις 2007 σελ.23

²² Βλ. Σταυροπούλου Σ. «Ερμηνεία εμπορικού και ναυτικού δικαίου» 1980 άρθρον 219.

- Η θυσία ή το έξοδο πρέπει να είναι έκτακτα – ασυνήθιστα.
- Η θυσία ή το έξοδο θα πρέπει να είναι αληθινά.
- Η πράξη θα πρέπει να γίνει σκόπιμα και ο σκοπός της θα πρέπει να είναι το όφελος της κοινής περιπέτειας.
- Η πράξη που γίνεται πρέπει να είναι λογική και οι έκτακτες δαπάνες να έγιναν κατ' εύλογη κρίση²³. Μια συνεισφορά γενικής αβαρίας δεν μπορεί να αποκτηθεί για μια πράξη που ήταν παράλογη. Έτσι, εάν ο πλοίαρχος αποφασίσει να θυσιάσει ένα αντικείμενο, διαφορετικό από εκείνο το οποίο θα ωφελούσε την κοινή περιπέτεια, τότε αυτή η πράξη δεν θα θεωρηθεί θυσία γενικής αβαρίας και ο ιδιοκτήτης του αντικειμένου που χάθηκε θα μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση για ολόκληρη την απώλεια από τον πλοιοκτήτη.
- Η συνεισφορά γενικής αβαρίας μπορεί να απαιτηθεί μόνο από τα συμφέροντα που έχουν κάποια αξία εκεί όπου τερματίζεται η περιπέτεια. Κάθε μέρος που συμμετέχει στην κοινή περιπέτεια και έχει διασωθεί μετά από πράξη γενικής αβαρίας και το οποίο έχει κάποια αξία στο τέλος του ταξιδιού είναι υπεύθυνο να πραγματοποιήσει μία συνεισφορά γενικής αβαρίας.
- Η απώλεια γενικής αβαρίας θα πρέπει να είναι άμεση συνέπεια μίας πράξης γενικής αβαρίας.

²³ Άρθρο 219 ΚΙΝΔ. Βλ. Καμβύση Δ. «Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον» 1982 σελ.589

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΡΗΤΡΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας του 1994 «Υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας όταν και μόνο όταν οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται ή συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μία κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια»²⁴.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, βασικά χαρακτηριστικά της γενικής αβαρίας είναι τα εξής:

1. Κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια (common maritime adventure)
2. Κίνδυνος κατά τη διάρκεια όλης της περιπέτειας (peril to the whole adventure)
3. Εθελοντική ή σκόπιμη απώλεια (voluntary or intentional loss)
4. Έκτακτη απώλεια ή δαπάνη (extraordinary loss or expenditure)
5. Λογική (reasonable).

3.1 ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ

A) Κοινή.

Η ουσία τη γενικής αβαρίας είναι ότι πρέπει να εμπλέκονται στην περιπέτεια περισσότερα του ενός συμφέροντα και ας ανήκουν στο ίδιο πρόσωπο. Μια ενέργεια για

²⁴ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 22.

παράδειγμα που έγινε για να σωθεί μόνο το πλοίο δε θεωρείται πράξη γενικής αβαρίας. Μια τέτοιου είδους απώλεια ή δαπάνη μπορεί να καλυφθεί από τους ασφαλιστές αν το πλοίο είναι ασφαλισμένο.

Δεν υπάρχει κάποιο θεωρητικό όριο στη φύση του “συμφέροντος” για τους σκοπούς της γενικής αβαρίας με την προϋπόθεση βέβαια πως ενέχει τιμή- αξία. Συγκεκριμένα, ο ακόλουθος πίνακας περιέχει διάφορες πιθανές πλευρές – “συμφέροντα” που μπορούν να εμπλακούν στο διακανονισμό της γενικής αβαρίας.

1) Πλοίο και φορτίο	- η πιο συχνή και φανερή περίπτωση
2) Ναύλος	- μπορεί να χαθεί μαζί με το φορτίο αν η πράξη της γενικής αβαρίας αποτύχει.
3) Εμπορευματοκιβώτια.	
4) Φορτηγά σε ένα πλοίο Ro-Ro ή αυτοκίνητα σε ένα ferry.	
5) Πετρέλαιο ναυλωτών	- αυτή η πιθανότητα Γενικής αβαρίας εμφανίζεται όταν ταξιδεύει το πλοίο ναυλωμένο υπό έρμα.
6) Προβλεπόμενος ναύλος	- όταν το πλοίο ταξιδεύει ναυλωμένο υπό έρμα προς τον προορισμό φόρτωσης και η Γενική αβαρία γίνεται αυτό το διάστημα που είναι υπό έρμα. Αν χαθεί το πλοίο, τότε και ο προβλεπόμενος ναύλος θα χαθεί.
7) Η ψαριά σε ένα πλοίο ψαράδικο	- ένα καθαρό παράδειγμα δύο συμφερόντων (πλοίο και ψαριά) που ανήκουν στο ίδιο πρόσωπο.

B) Ναυτική Περιπέτεια

Η γενική αβαρία εφαρμόζεται μόνο σε περιουσία η οποία εμπλέκεται σε ναυτική περιπέτεια κατά τη διάρκεια εμπορικού ταξιδιού. Όταν στην εξεταζόμενη περίπτωση, υπάρχει πλοίο και φορτίο, η περιπέτεια ξεκινάει από τη στιγμή που το φορτίο φορτωθεί στο πλοίο και τελειώνει μόλις εκφορτωθεί²⁵.

²⁵ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.5.

Η γενική αβαρία εφαρμόζεται σε:

- Φορτίο, εμπορευματοκιβώτια και σε πετρέλαιο ναυλωτών (όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο).
- Μπορεί ακόμα να εφαρμοστεί σε κινητή πλατφόρμα άντλησης πετρελαίου η οποία είναι υπό ρυμούλκηση, με την προϋπόθεση ότι εμπλέκονται περισσότερα του ενός συμφέροντα.
- Σε φορηγίδα που είναι υπό ρυμούλκηση και στο φορτίο της, καθώς και στο ρυμουλκό.

Δεν εφαρμόζεται σε:

- Παροπλισμένο πλοίο που χρησιμοποιείται σαν πλωτή αποθήκη διότι δεν πραγματοποιείται κάποιο ταξίδι.
- Αεροσκάφος ή σε μεταφορά εμπορευμάτων δια μέσου ξηράς διότι δεν πραγματοποιείται κάποια ναυτική περιπέτεια.
- Σταθερή πλατφόρμα άντλησης πετρελαίου διότι δεν πραγματοποιείται ταξίδι.
- Σκάφος αναψυχής διότι δεν πραγματοποιείται εμπορικό ταξίδι.

3.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ

A) Κίνδυνος

Ο κίνδυνος πρέπει να είναι πραγματικός, πρέπει να έχει πραγματικά υπάρξει²⁶. Η γενική αβαρία δε μπορεί να προκύψει από μια ειλικρινή αλλά λανθασμένη εκτίμηση

²⁶Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.6.

του καπετάνιου. Το γεγονός αυτό δε σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να φτάσει στα πρόθυρα της καταστροφής και ο καπετάνιος να περιμένει να φτάσουν τα πράγματα στο χείριστο σημείο προκειμένου να μπορεί να δικαιολογήσει την πράξη της γενικής αβαρίας.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι πρέπει να υπάρξει ένα συμβάν το οποίο να εμπεριέχει κίνδυνο και αν δε γίνει κάτι για αυτό να υπάρχει πραγματική πιθανότητα να χαθούν τα πάντα. Συνήθως δεν υπάρχει αμφιβολία για το μέγεθος του κινδύνου μιας περιπέτειας και είναι εύκολο να αποφασισθεί εάν υπάρχει πραγματικός κίνδυνος ή όχι.

Παραδείγματα φανερού κινδύνου είναι:

- Πλοίο που έχει πιάσει φωτιά.
- Πλοίο ακινητοποιημένο στη θάλασσα από μηχανική βλάβη, (παρ' ότι δεν υπάρχει άμεσος κίνδυνος αλλά είναι φανερός αν δε γίνει κάτι γι' αυτό).
- Σοβαρή διαρροή αποτέλεσμα σύγκρουσης του πλοίου με άλλο πλοίο, ή επαφής με πλωτό αντικείμενο, ή εισροή νερού.

Πλοία τα οποία προσαράζουν σε επίπεδο και ομαλό βυθό αποτελούν συχνά διαφορούμενες περιπτώσεις διότι ενδέχεται να επιπλεύσουν ξανά από μόνα τους στην επόμενη παλίρροια²⁷.

Βλάβη στον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών του πλοίου μπορεί να δυσχεραίνει τη δουλειά των πλοηγών αλλά συνήθως δεν αποτελεί ικανό βαθμό καταστροφής ώστε να θεωρηθεί γενική αβασία (παρά το γεγονός ότι σχεδόν πάντα το πλοίο κατευθύνεται στο κοντινότερο λιμάνι προκειμένου να επισκευαστεί).

²⁷ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.6.

B) Κίνδυνος σε όλη την περιπέτεια

Πρέπει να υπάρχει κίνδυνος κατά τη διάρκεια της περιπέτειας. Αν κάτι επηρεάσει την ασφάλεια του πλοίου αναπόφευκτα επηρεάζει και την ασφάλεια του φορτίου.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που μπορεί να χαθεί το φορτίο αλλά το πλοίο να μην έχει βρεθεί σε κανέναν κίνδυνο. Για παράδειγμα, αν χαλάσουν τα ψυκτικά μηχανήματα σε ένα πλοίο ψυγείο, οι ενέργειες για να επισκευαστούν δεν μπορούν να χαρακτηριστούν γενική αβαρία διότι κάθε απώλεια που προκλήθηκε από τη βλάβη αυτή επηρεάζει μόνο το φορτίο. Το πλοίο, καθ' όλη τη διάρκεια της περιπέτειας δε βρέθηκε σε κανέναν απολύτως κίνδυνο.

3.3 ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΗ Η ΣΚΟΠΙΜΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

Η απώλεια της γενικής αβαρίας πρέπει είτε να είναι σκόπιμη- όπως στην περίπτωση θυσίας φορτίου με τη ρίψη του στη θάλασσα, ή καταστροφή του από νερό που ρίχθηκε προκειμένου να σβηστεί φωτιά - είτε τουλάχιστον να έχει προβλεφθεί.

Παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του “*The Felix*” (1927)²⁸. Αποφασίστηκε για κάποιους λόγους η ρίψη ξυλείας στη θάλασσα. Η ξυλεία όμως κατευθύνθηκε προς την προπέλα και την κατέστρεψε. Ενώ ο πλοίαρχος σκοπίμως έριξε το φορτίο στη θάλασσα δίχως να ελπίζει να το επανακτήσει, δεν σκόπευε στο ότι αυτό θα πάει στην προπέλα. Ωστόσο, αυτή είναι μια πολύ πιθανή κατάληξη και λογικά θα το είχε προβλέψει. Για το λόγο αυτό, η καταστροφή που έγινε στην προπέλα θεωρήθηκε θυσία γενικής αβαρίας.

²⁸Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.7.

Οι απώλειες γενικής αβαρίας λοιπόν, πρέπει να είναι σκόπιμες σε αντίθεση με τις απώλειες μερικής αβαρίας που είναι αποτέλεσμα ατυχήματος. Οι ζημιές για παράδειγμα, από φωτιά που προκλήθηκε από ατύχημα είναι μερική αβαρία, ενώ οι ζημιές που προκλήθηκαν από ενέργειες σβησίματος της φωτιάς είναι προβλεπόμενες και αποτελούν γενική αβαρία.

3.4 Η ΘΥΣΙΑ Η Η ΔΑΠΑΝΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗ

A) Θυσία

Η λέξη θυσία από μόνη της υπονοεί ένα έκτακτο γεγονός διότι κάτι συνειδητά καταστρέφεται. Όπως και στην περίπτωση της θυσίας από τη ρίψη φορτίου στη θάλασσα, γίνεται ζημιά διότι κάτι χρησιμοποιήθηκε με έναν “ασυνήθιστο” τρόπο, δηλαδή με έναν τρόπο ή σε μια περίπτωση που δεν προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί. Αυτή είναι μια θυσία γενικής αβαρίας. Έτσι ένα πλοίο θα μπορούσε συνειδητά να προσαράξει για να αποφύγει τη βύθιση. Κάθε επιπλέον καταστροφή από την προσάραξη θα είναι θυσία γενικής αβαρίας.

Συχνά κατά τη διάρκεια χειρισμού του πλοίου σε κλειστό χώρο υπάρχει ο κίνδυνος να χτυπήσει το πλοίο είτε σε μια προβλήτα, είτε σε κάποιο άλλο πλοίο. Ο πλοίαρχος τότε ενδέχεται να ρίξει την άγκυρα με τη σκέψη ότι αυτό θα βοηθήσει να σταματήσει το πλοίο. Αυτή η χρήση της άγκυρας, προφανώς, δεν αποτελεί και τη φυσιολογική και αν σπάσει κάποιος χαλκός και χαθεί η άγκυρα, αυτό αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας.

Παραδείγματα :

- Ρήψη φορτίου, ώστε να ελαφρύνει το πλοίο.
- Καταστροφή μέρους φορτίου από τη ρήψη νερού με σκοπό να σβηστεί η φωτιά, ώστε να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο.

- Το πλοίο μπορεί συνειδητά να προσαράξει, γεγονός που θα προκαλέσει εκτεταμένη ζημιά, με σκοπό να αποφευχθεί η βύθιση. Η ζημιά στα ύφαλα αποτελεί θυσία του πλοίου και το μέγεθος της θυσίας προσδιορίζεται από το κόστος της επισκευής της ζημιάς.
- Σε πλοίο που έχει προσαράξει, το πλήρωμα λειτουργεί τις μηχανές προς τα μπροστά και ανάποδα προσπαθώντας να το αποκολλήσουν. Επειδή όμως είναι προσαραγμένο, η προπέλα χτυπάει τον πυθμένα της θάλασσας, με αποτέλεσμα άμμος και λάσπη να εισέρχονται στις αναρροφήσεις ψύξεως των μηχανών. Η ζημιά στην προπέλα και στις μηχανές από τις αναρροφήσεις αποτελούν θυσία.
- Εάν σ' ένα πλοίο παρατηρηθεί έλλειψη καυσίμων, τότε μέρος του φορτίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο – περίπτωση που ισχύει σε πετρελαιοφόρα πλοία. Η καύση αυτή του φορτίου θεωρείται γενική αβαρία και θα είναι μια θυσία του συγκεκριμένου φορτίου.
- Μια έκτακτη χρήση του καυσίμου. Για παράδειγμα όταν γίνεται χρήση των μηχανών για να αποκολληθεί ένα πλοίο όταν αυτό έχει προσαράξει, ή όταν παρέχεται βοηθητική δύναμη για τη λειτουργία γερανών, ώστε να γίνει ρήψη φορτίου στη θάλασσα, τότε η χρήση του καυσίμου που απαιτήθηκε για να γίνουν οι ενέργειες αυτές, αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας.

Το μέγεθος της θυσίας της γενικής αβαρίας ουσιαστικά είναι η αξία του πράγματος που έχει ριχθεί ή καταστραφεί, ή το κόστος επισκευής του²⁹.

B) Δαπάνη

Η ρήψη φορτίου στη θάλασσα αποτελεί από μόνη της ένα έκτακτο γεγονός. Ωστόσο, δεν είναι ασυνήθιστο για έναν καπετάνιο ή πλοιοκτήτη να χρειαστεί να προβεί σε μια τέτοια ενέργεια που δημιουργεί δαπάνη κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Γενικά,

²⁹Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.8.

η μόνη δαπάνη που μπορεί να θεωρηθεί γενική αβαρία είναι η έκτακτη δαπάνη. Ωστόσο, στην πράξη ενδέχεται να υπάρξουν εξαιρέσεις σε αυτόν τον κανόνα.

Τα συνήθη έξοδα ενός ταξιδιού, δηλαδή έξοδα τα οποία θεωρούνται αναμενόμενα να γίνουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, δεν μπορούν ποτέ να ενταχθούν στη γενική αβαρία.

Για παράδειγμα, ένα πλοίο ταξιδεύει από το σημείο Α στο Β και στη συνέχεια στο Γ. Το πλοίο χαλάει και ένα ρυμουλκό χρειάζεται να το ρυμουλκήσει στο πιο κοντινό λιμάνι. Το ασφαλέστερο κοντινό λιμάνι τυχαίνει να είναι το Β. Η ρυμούλκηση τελειώνει στο λιμάνι. Φυσιολογικά, στο Β απαιτείται ένα ρυμουλκό για να βοηθήσει το πλοίο να μπει στο λιμάνι. Λόγω της βλάβης, όμως, χρειάζονται τρία.

Η έκτακτη δαπάνη είναι:

- Η ρυμούλκηση μέχρι το λιμάνι.
- Τα δύο επιπλέον ρυμουλκά μέσα στο λιμάνι.

Η συνήθης δαπάνη είναι:

- Το ένα βοηθητικό ρυμουλκό που φυσιολογικά θα χρειαζόταν.

Κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης εξοικονομούνται κάποια καύσιμα. Άρα μόνο το κόστος της ρυμούλκησης που υπερβαίνει το κόστος των καυσίμων που έχει εξοικονομηθεί αποτελεί στην πραγματικότητα έκτακτη δαπάνη³⁰.

Παραδείγματα δαπάνης γενικής αβαρίας:

³⁰ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.9.

- Η αμοιβή ναυαγιαίρεσης που δίνεται κατόπιν συμφωνίας για τη αποκόλληση ενός πλοίου ή για τη ρυμούλκηση του σε ένα ασφαλές λιμάνι.
- Το κόστος εισόδου στο λιμάνι προσφυγής.
- Τα έξοδα λιμένος και διάφορες άλλες δαπάνες που προκύπτουν κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι προσφυγής.
- Τα έξοδα των έκτακτων εκφορτώσεων και φορτώσεων στο λιμάνι προσφυγής, ώστε να διευκολυνθεί η επισκευή του.

3.5 ΛΟΓΙΚΗ ΘΥΣΙΑ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΗ

Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να είναι λογική στη φύση και στο μέγεθός της.

A) Λογική στη φύση

Στην πράξη είναι πολύ σπάνιο να αμφισβητηθεί η φύση της γενικής αβαρίας. Είναι γενικά αποδεκτό, ότι ο πλοίαρχος στην ένταση εκείνης της στιγμής, λαμβάνοντας υπ' όψιν του όλα τα σχετικά στοιχεία, παίρνει μια λογική απόφαση για τις επόμενες κινήσεις. Παρ' όλα αυτά, οι ενέργειές του ελέγχονται και εάν μια ενέργεια είναι παράλογη, τότε οι δαπάνες δε θα θεωρηθούν γενική αβαρία. Ωστόσο, στην πράξη είναι πολύ δύσκολο να αποδειχθεί πως μια συγκεκριμένη ενέργεια ήταν απ' τη φύση της παράλογη.

Ένα παράδειγμα παράλογης ενέργειας του πλοίαρχου είναι η ρήψη ενός τόνου φορτίου χρυσού στη θάλασσα, ενώ υπήρχε η δυνατότητα ρήψης ενός τόνου ξυλείας. Ένα άλλο όμως παράδειγμα, είναι όταν ο πλοίαρχος συνεχίζει να ρίχνει νερό στο φορτίο για μια φωτιά που έχει σβηστεί. Για να αμφισβητήσει κανείς τη λογική αυτής της πράξης, χρειάζεται να αποδείξει τι θα συνέβαινε αν ο πλοίαρχος δε συνέχιζε να

καταβρέχει το φορτίο. Θα χρειαστεί όμως ισχυρές αποδείξεις ότι η φωτιά όχι μόνο είχε σβηστεί αλλά και ότι δεν υπήρχε πιθανότητα αναζωπύρωσης.

B) Λογική στο μέγεθος

Η δαπάνη της γενικής αβαρίας και το κόστος των επισκευών της θυσίας της γενικής αβαρίας πρέπει να αποτελούν λογικό ποσό. Αν είναι υπερβολικά υψηλό, τότε η επιχορήγηση της γενικής αβαρίας θα καλύπτει μόνο το λογικό κόστος της συγκεκριμένης δαπάνης ή επισκευής.

Δαπάνες όπως τα έξοδα λιμένων καλύπτονται ανάλογα με τη καθορισμένη τιμή που υπάρχει ενώ δεν υφίσταται περιθώριο αμφισβήτησης για τους μισθούς και το κόστος καυσίμων³¹. Ωστόσο, το κόστος άλλων δαπανών πρέπει να εγκριθεί από εκτιμητές γενικής αβαρίας. Αυτό εφαρμόζεται σε δαπάνες φόρτωσης, εκφόρτωσης, αποθήκευσης, μεταφοράς ή επιδιόρθωσης φορτίου. Προτού επιδοτηθεί η γενική αβασία, το κόστος των επισκευών της θυσίας που έχει γίνει, συμφωνείται από έναν επιθεωρητή όσο το δυνατόν πιο δίκαια και λογικά γίνεται.

3.6 Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Εφόσον κάθε πλοίο και κάθε φορτίο είναι ασφαλισμένα, ο θεσμός της γενικής αβαρίας για την προστασία του πλοιοκτήτη και των φορτωτών θα μπορούσε να θεωρηθεί περιττός. Οι ασφαλιστές θα καλύψουν τις ζημίες που προκύπτουν από τη γενική αβασία.

Ωστόσο, είναι προφανές ότι όταν το πλοίο και το φορτίο δεν είναι ασφαλισμένα, η έννοια της γενικής αβαρίας διατηρεί όλη την αξία της. Μη έχοντας ο πλοιοκτήτης και

³¹ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.10.

οι φορτωτές άλλη προστασία έναντι των θαλάσσιων κινδύνων, απολαμβάνουν τη μοναδική προστασία που τους παρέχει η γενική αβαρία³².

Ακόμα και στην περίπτωση που το πλοίο και το φορτίο είναι υπασφαλισμένα, ο θεσμός της γενικής αβαρίας είναι εξίσου χρήσιμος. Ο λόγος είναι προφανής. Αν θυσιάστηκε μέρος του φορτίου για χάρη του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου, η ασφάλεια θα καλύψει ένα μέρος της αξίας του φορτίου που θυσιάστηκε και το υπόλοιπο μέρος θα καλυφθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς της γενικής αβαρίας από τους υπόλοιπους φορτωτές, αν υπάρχουν, και από τον πλοιοκτήτη.

Αντιθέτως, στην περίπτωση που υπάρχει πλήρης ασφάλιση ο μόνος που εξυπηρετείται από τη γενική αβαρία είναι ο ασφαλιστής. Εφόσον ο θεσμός της γενικής αβαρίας αποτελεί μέτρο διάσωσης (θυσιάζουμε κάτι μικρότερης αξίας για χάρη κάποιου μεγαλύτερης αξίας), ο ασφαλιστής έχει να καλύψει μικρότερη ζημιά. Αν δεν υπήρχε γενική αβαρία θα καταστρεφόταν ολόκληρο το ασφαλισμένο αντικείμενο και ο ασφαλιστής θα κάλυπτε ολόκληρη την αξία του. Να διευκρινιστεί, πως όταν ο ασφαλισμένος έχει να δώσει κατόπιν συνεισφοράς που επιβάλλεται από το θεσμό της γενικής αβαρίας, θα καλυφθεί από τον ασφαλιστή, γιατί η γενική αβαρία αποτελεί ένα μέτρο που αποσκοπεί στην αποφυγή ή στη μείωση της ζημίας³³.

Υπάρχουν λοιπόν τρεις περιπτώσεις: Στην περίπτωση που πλοίο και φορτίο δεν είναι υπασφαλισμένα, ο θεσμός της γενικής αβαρίας εξυπηρετεί πλήρως τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη και των φορτωτών. Κατά την υπασφάλιση, η γενική αβαρία λειτουργεί υπέρ των πλοιοκτητών, φορτωτών και των ασφαλιστών. Τέλος, εξυπηρετεί τα συμφέροντα των ασφαλιστών, στην περίπτωση της πλήρους ασφαλίσεως πλοίου και φορτίου.

³² Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 11.

³³ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 12.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οι πιο συνήθεις περιπτώσεις γενικής αβαρίας είναι α) του πλοίου και β) του φορτίου.

Προτού αναλυθούν οι περιπτώσεις αυτές, διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση που το πλοίο ταξιδεύει υπό έρμα και αναγκάζεται να προσαράξει ώστε να περιοριστεί η ζημιά ή και να αποφευχθεί η απώλεια ολόκληρου του πλοίου, ζήτημα γενικής αβαρίας δεν υφίσταται. Αυτό εξηγείται, διότι δεν υπάρχει φορτίο και άρα δεν υπάρχει κοινωνία κινδύνων μεταξύ πλοίου και φορτίου³⁴. Υπάρχει μόνο διάσωση του πλοίου και ασφαλώς τη ζημιά θα τη φέρει μόνο ο πλοιοκτήτης.

Ομοίως, όταν θυσιάζεται μέρος του φορτίου με σκοπό να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο, για παράδειγμα, όταν γίνεται ρήψη στη θάλασσα βρεγμένης ποσότητας του φορτίου για να διασωθεί το υπόλοιπο φορτίο από τη σήψη, δεν υφίσταται και πάλι

³⁴ Η προσωρινή ένωση που δημιουργείται μεταξύ του πλοίου και των φορτωτών κατά των κινδύνων της θαλάσσιας αποστολής, πρόκειται για μία κοινωνία κινδύνων περιορισμένης εκτάσεως μεταξύ των φορτωτών και του πλοιοκτήτη. Με τη σύναψη της ναυλώσεως ο εκναυλωτής και οι ναυλωτές προσδιορίζονται σαν τα πρόσωπα τα οποία θα αποτελέσουν την κοινωνία των κινδύνων, αλλά η ναύλωση καθ' εαυτή δε δημιουργεί την κοινωνία των κινδύνων. Σκοπός της ναυλώσεως είναι η μεταφορά. Με τη σύμβαση ναυλώσεως εξειδικεύονται απλώς τα πρόσωπα και στη συνέχεια έρχεται ο νόμος και δημιουργεί την κοινωνία των κινδύνων. Βλ. Βασίλειος Δ.. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 10.

ζήτημα γενικής αβαρίας. Δεν υπάρχει δηλαδή θυσία ποσότητας φορτίου για χάρη του πλοίου, αλλά για χάρη του υπόλοιπου φορτίου³⁵.

4.1 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Κατά κανόνα συμβαίνει να θυσιάζεται το φορτίο για χάρη του πλοίου, διότι το πλοίο είναι συνήθως μεγαλύτερης αξίας από το φορτίο. Υπάρχουν φορές όμως, που το φορτίο αξίζει περισσότερο από το πλοίο, όταν το πλοίο είναι φορτωμένο π.χ. με ράβδους χρυσού ή έργα τέχνης ανεκτίμητης αξίας. Όταν συμβαίνει αυτό, δηλαδή όταν το φορτίο του πλοίου είναι μεγαλύτερης αξίας από ό,τι το ίδιο το πλοίο, τότε αν θυσιάστηκε το πλοίο για χάρη του φορτίου, η θυσία έγινε κατ' εύλογη κρίση και επομένως πρόκειται για θυσία γενικής αβαρίας.

Αν το πλοίο είναι μεγαλύτερης αξίας από ό,τι το φορτίο, και θυσιάστηκε το πλοίο για χάρη του φορτίου, η θυσία δεν έγινε κατ' εύλογη κρίση και άρα δεν υφίσταται θυσία γενικής αβαρίας. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία, πλοίο μεγαλύτερης αξίας, θυσιάζεται για να σωθεί το φορτίο, διότι δίχως τη θυσία δε θα σωζόταν ούτε το πλοίο ούτε το φορτίο, ενώ με τη θυσία σώθηκε τουλάχιστον το φορτίο. Η θυσία αυτή έγινε κατ' εύλογη κρίση και επομένως πρόκειται για θυσία γενικής αβαρίας³⁶.

Όταν χάνεται ολόκληρο το πλοίο, ακόμα και όταν σώζονται οι σωσίβιες λέμβοι, η θυσία του πλοίου θεωρείται ολοσχερής διότι η αξία των λέμβων είναι μηδαμινή σε σχέση με την αξία του πλοίου.

Στην περίπτωση που το πλοίο προσαράξει για να σωθεί το φορτίο πρέπει να γίνει η εξής διάκριση: Αν το πλοίο δεν έπαθε σοβαρές ζημιές κατά την προσάραξη ή κατά τη ρυμούλκηση και έπειτα από επισκευές μπορεί να ξαναγίνει αξιόπλοο, τότε

³⁵ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 49.

³⁶ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 64

προφανώς, η θυσία του πλοίου δε θεωρείται ολοσχερής. Αν όμως, πλοίο που προσάραξε, δεν μπορεί να τεθεί ξανά σε λειτουργία ή οι δαπάνες για την επισκευή του υπερβαίνουν την αξία του, τότε η θυσία θεωρείται ολοσχερής.

Ομοίως και στην περίπτωση που το πλοίο βυθίζεται. Αν το πλοίο μπορεί να ανελκυθεί με λιγότερα έξοδα από την αξία του ναυαγίου, θα θεωρηθεί μεν ότι υπάρχει ολοσχερής θυσία του πλοίου αλλά θα αφαιρεθεί από την αξία του η αξία του ναυαγίου και θα προστεθούν τα έξοδα ανελκύσεως³⁷. Αν αντιθέτως, πλοίο που βυθίστηκε είναι αδύνατον να ανελκυθεί, η θυσία είναι ολική.

4.2 ΘΥΣΙΕΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

- **Θυσία του πλοίου**

Η πιο προφανής θυσία γενικής αβαρίας είναι όταν το πλοίο θυσιάζεται για τη γενική ασφάλεια. Άγκυρες και εφόδια του πλοίου που ρίχνονται στη θάλασσα, κάβοι που κόβονται κ.λ.π. αποτελούν αντικείμενα συνεισφοράς γενικής αβαρίας³⁸. Προκειμένου όμως να ενταχθεί η απώλεια στα πλαίσια της γενικής αβαρίας θα πρέπει να υπάρχει η πρόθεση να θυσιαστεί κάτι και να μην έχει δημιουργηθεί η απώλεια από κάποιο τυχαίο γεγονός.

- **Ζημιά σε πλοίο για διάσωση άλλου πλοίου**

Εάν, για τη γενική ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου, γίνεται απαραίτητη η πρόκληση ζημιάς ή και η καταστροφή κάποιου άλλου πλοίου, η πραγματοποιούμενη απώλεια θα πρέπει να αποζημιωθεί από μία συνεισφορά γενικής αβαρίας. Έτσι, εάν π.χ. σε έναν αριθμό πλοίων που είναι δεμένα μαζί και σε ένα από αυτά προκληθεί πυρκαγιά, και τα πληρώματα των υπόλοιπων πλοίων συνεργαστούν για να κόψουν τους κάβους ή να βυθίσουν το καιγόμενο πλοίο για την ασφάλεια των άλλων, τότε η απώλεια του πλοίου που βυθίστηκε

³⁷ Βλ. Βασιλείος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 64.

³⁸ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 28.

με αυτό τον τρόπο είναι απώλεια γενικής αβαρίας, στην οποία όλοι αυτοί που σώθηκαν πρέπει να συνεισφέρουν³⁹.

- **Ασυνήθιστη χρήση του πλοίου ή του εξοπλισμού του**

Εάν το πλοίο ή ο εξοπλισμός του χρησιμοποιείται για τη γενική ασφάλεια σε κάποια χρήση διαφορετική από τη συνηθισμένη, π.χ. χρήση των πανιών και των σχοινιών για να σταματήσει μια διαρροή, η απώλεια που ενδεχομένως προκύψει είναι απώλεια γενικής αβαρίας.

- **Εξοπλισμός του πλοίου που δίνεται σε πειρατές**

Εάν δοθεί εξοπλισμός του πλοίου σε πειρατές, η απώλεια που προκύπτει από αυτή την πράξη είναι μια απώλεια γενικής αβαρίας. Ο εξοπλισμός θεωρείται ότι θυσιάστηκε για τη γενική ασφάλεια.

4.3 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η γενική αβαρία φορτίου αποτελεί τη συνηθέστερη περίπτωση γενικής αβαρίας. Συνήθως δηλαδή θυσιάζεται μέρος ή ακόμα και ολόκληρο το φορτίο για να σωθεί το πλοίο. Σε κάθε περίπτωση όμως, η θυσία πρέπει να γίνεται εκούσια και κατά την κρίση ‘‘αγαθού ανδρός’’. Αν η απόφαση πάρθηκε και εκτελέστηκε επιπόλαια, δεν υπάρχει γενική αβαρία και η ευθύνη βαρύνει αυτόν που με εντολή του πήρανε τα μέτρα⁴⁰.

Υπάρχουν δύο άρθρα που ορίζουν τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας. Το άρθρο 219 ΚΙΝΔ και 220 ΚΙΝΔ⁴¹. Αν δεν υπάρχει ολοκληρωτική αλλά μερική μόνο θυσία του φορτίου για χάρη του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 219 ΚΙΝΔ. Αν όμως η θυσία του φορτίου για χάρη του πλοίου είναι ολοσχερής,

³⁹ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 28.

⁴⁰ Βλ. Αντωνία Πουλάκου – Ευθυμιάτου «Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου» 1996 σελ.446.

⁴¹ Βλ. Καμβύση Δ. «Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον» 1982 σελ.589.

εφαρμόζεται το άρθρο 220 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η θυσία δεν πρέπει να αποβλέπει στη σωτηρία του φορτίου και του πλοίου, αλλά μόνο στη σωτηρία του πλοίου⁴².

Συχνά όμως, θυσιάζεται μέρος του φορτίου για τη σωτηρία μόνο του πλοίου και όχι και του υπόλοιπου φορτίου. Η περίπτωση αυτή, αν και υπάρχει η έννοια της γενικής αβαρίας, δεν καλύπτεται από τα άρθρα 219 ΚΙΝΔ και 220 ΚΙΝΔ. Η έννοια της γενικής αβαρίας υφίσταται διότι υπάρχει κοινωνία των κινδύνων μεταξύ του πλοιοκτήτη και των κυρίων του φορτίου. Στην περίπτωση αυτή όμως η υποχρέωση συνεισφοράς δε θα γίνει μεταξύ του φορτίου που διασώθηκε και του πλοίου από τη μια πλευρά και του φορτίου που θυσιάστηκε από την άλλη, αλλά μόνο μεταξύ του πλοίου και του φορτίου που θυσιάστηκε διότι η θυσία έγινε μόνο για τη σωτηρία του πλοίου⁴³.

Μια δεύτερη ωστόσο προσέγγιση για την πιο πάνω περίπτωση είναι η εξής. Θυσία μέρους του φορτίου για χάρη του πλοίου οδηγεί αναπόφευκτα στη διάσωση και του υπόλοιπου φορτίου διότι αν χαθεί το πλοίο, θα χαθεί και το υπόλοιπο φορτίο. Σύμφωνα με αυτή τη λογική, η υποχρέωση συνεισφοράς θα πρέπει να γίνει μεταξύ του πλοιοκτήτη και των κυρίων του φορτίου που διασώθηκε από τη μια πλευρά και των κυρίων του φορτίου που θυσιάστηκε από την άλλη⁴⁴.

Στην περίπτωση που έχουμε ολοσχερή θυσία του φορτίου για τη διάσωση του πλοίου, το φορτίο πρέπει να είναι μικρότερης αξίας από το πλοίο. Μόνο τότε υφίσταται γενική αβαρία διότι η θυσία έγινε κατ' εύλογη κρίση και υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα. Όταν το φορτίο είναι μεγαλύτερης ή ακόμα και ίσης αξίας με το πλοίο, δεν μπορεί να θεωρηθεί θυσία γενικής αβαρίας διότι είναι φανερό ότι ο πλοίαρχος δεν ενήργησε κατ' εύλογη κρίση και δεν υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για τη γενική αβαρία

⁴² Για τη σχέση των άρθρων 219 ΚΙΝΔ και 220 ΚΙΝΔ βλ. και Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 50.

⁴³ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 51.

⁴⁴ Βλ. Βασίλειος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 51.

Τέλος, όταν το φορτίο είναι άνθρωποι – επιβάτες, γενική αβαρία δεν μπορεί να νοηθεί. Γενικά, όταν μιλάμε για ζημιές σε πρόσωπα, είτε αυτά είναι πλήρωμα είτε επιβάτες, θυσία γενικής αβαρίας δεν υφίσταται⁴⁵. Υπάρχουν ασφαλιστικοί οργανισμοί που καλύπτουν τις περιπτώσεις αυτές.

4.4 ΘΥΣΙΕΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

- **Ρίψη φορτίου στη θάλασσα**

Η πιο συνήθης περίπτωση θυσίας γενικής αβαρίας είναι αυτή της ρίψης φορτίου στη θάλασσα ώστε να ελαφρύνει το πλοίο. Η ρίψη πρέπει να γίνεται σκόπιμα για να σωθούν τα υπόλοιπα συμφέροντα από άμεσο κίνδυνο. Εξαιρέση στο δικαίωμα για συνεισφορά αποτελεί η περίπτωση που το φορτίο που ρίχνεται στη θάλασσα για να ελαφρύνει το πλοίο, έχει φορτωθεί στο κατάστρωμα ενώ δεν προβλέπεται η φόρτωση στο κατάστρωμα.

- **Εκφόρτωση μέρους του φορτίου**

Εάν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο προσαράξει και για να μπορέσει να επαναπλεύσει απαιτείται η τοποθέτηση μέρους του φορτίου σε βάρκες και μαούνες και το φορτίο αυτό χαθεί προτού φτάσει σε λιμάνι, τότε η απώλεια επιτρέπει την απαίτηση για συνεισφορά γενικής αβαρίας. Η απώλεια αυτή θεωρείται ίδια με τη ρίψη φορτίου στη θάλασσα διότι τα αγαθά σκόπιμα εκτέθηκαν σε κίνδυνο, με απώτερο την ασφάλεια του πλοίου⁴⁶.

- **Πώληση μέρους του φορτίου**

Εάν ο πλοίαρχος, ευρισκόμενος σε λιμάνι, δεν έχει άλλα μέσα για να συλλέξει χρήματα και συντρέχει μεγάλη ανάγκη, μπορεί να πουλήσει μέρος του φορτίου. Η συναλλαγή αυτή θεωρείται ότι είναι μια μορφή αναγκαστικού δανείου από

⁴⁵ Βλ. Βασιλείος Δ. Κιάντος «Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο» 1989 σελ. 33.

⁴⁶ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 27.

τον κύριο του φορτίου που πουλήθηκε προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων. Εάν ωστόσο, τα αγαθά πουληθούν από τον πλοιοκτήτη για την κάλυψη εξόδων για επισκευές του πλοίου που, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, βαραίνουν τον πλοιοκτήτη, τότε η απώλεια που προκαλείται από τις πωλήσεις αυτές, δεν μπορεί να γίνει αντικείμενο συνεισφοράς γενικής αβαρίας⁴⁷. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης οφείλει να αποζημιώσει τον κύριο του φορτίου που πωλήθηκε.

- **Φορτίο που δίνεται σε πειρατές**

Εάν δοθεί φορτίο σε πειρατές, η απώλεια που προκύπτει από αυτή την πράξη είναι μια απώλεια γενικής αβαρίας. Το φορτίο θεωρείται ότι θυσιάστηκε για τη γενική ασφάλεια ακριβώς όπως συμβαίνει και στη ρίψη φορτίου στη θάλασσα. Ο πλοιοκτήτης θα αποζημιωθεί μέσω της συνεισφοράς γενικής αβαρίας για το ναύλο που θα εισέπραττε, για το φορτίο που ρίχτηκε στη θάλασσα⁴⁸.

⁴⁷ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 27.

⁴⁸ Βλ. Παζαρζής Μ. «Ειδικά Θέματα ναυτασφαλίσεων» Πανεπιστημιακές Σημειώσεις 2007 «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων» σελ. 27.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος έχει εισαχθεί και στους κόλπους της γενικής αβαρίας και έχει απασχολήσει τους εμπλεκόμενους ποικιλοτρόπως. Ορισμένοι ναυλωτές δεξαμενόπλοιων π.χ. έχουν αρχίσει να αφαιρούν τα ποσά που δίνονται για πρόληψη της ρύπανσης, από τα ποσά που αποδίδονται στην γενική αβαρία, σύμφωνα με τα ναυλοσύμφωνά τους.

5.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ (CLUBS)

Οι ασφαλιστές κύτους (*hull underwriters*), αντιδρούν και αυτοί με τη συνεισφορά στη θυσία γενικής αβαρίας. Μια εσκεμμένη ρήψη στη θάλασσα φορτίου προκειμένου να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο και το πλοίο, θα πρέπει να καλύπτεται από τα *clubs*.

Σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης Αμβέρσας του 1994 (YAR 94), μια ρύπανση του περιβάλλοντος δε θα επιβάρυνε τη συνεισφορά γενικής αβαρίας, αλλά μόνο τα *clubs*. Μόνο τα έξοδα των προληπτικών μέτρων θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στη

γενική αβαρία⁴⁹. Αρκετές εταιρίες πετρελαίου έχουν προσθέσει στα ναυλοσύμφωνά τους ρήτρες που τροποποιούν τους κανόνες Υόρκης Αμβέρσας του 1994 και περιορίζουν τα μέτρα πρόληψης που βαρύνουν τη γενική αβαρία, αν το πετρέλαιο έχει ήδη διαφύγει. Έτσι, οι ιδιοκτήτες και τα *clubs* τους έρχονται αντιμέτωποι με απαιτήσεις που σύμφωνα με τους YAR 94 θα έπρεπε να καταβληθούν από τους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου.

Συγκεκριμένα, πριν το 1994, οι κανόνες Υόρκης Αμβέρσας που ίσχυαν, επέτρεπαν να περιλαμβάνονται τα έξοδα ρύπανσης στη γενική αβαρία σε ευρύ φάσμα περιστάσεων. Για παράδειγμα, τα έξοδα καθαρισμού πετρελαίου που είχε ριφθεί στη θάλασσα συμπεριλαμβάνονταν στη έξοδα γενικής αβαρίας. Η απροθυμία όμως των ασφαλιστών να αποδεχθούν τα έξοδα αυτά, οδήγησαν το 1994 στην αναθεώρηση των κανονισμών.

Οι YAR 94 αποτελούν ένα συμβιβασμό μεταξύ των *clubs* και των ασφαλιστών. Ενώ το κόστος καθαρισμού της ρύπανσης εξαιρείται από τη γενική αβαρία, το κόστος των προληπτικών μέτρων, όταν δεν έχει συμβεί διαρροή συμπεριλαμβάνεται στη γενική αβαρία⁵⁰.

Σύμφωνα με τους YAR 94 προβλέπεται ακόμα πως οι δαπάνες για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών ζημιών αποδίδονται στη γενική αβαρία με την προϋπόθεση ότι συμβαίνουν κατά την είσοδο ή αναχώρηση από λιμάνι καταφυγής⁵¹.

Αυτή η “διάβρωση” του δικαιώματος του πλοιοκτήτη για ανάκτηση του κόστους ρύπανσης μέσω γενικής αβαρίας, αν και λυπηρή εξέλιξη από πλευράς πλοιοκτήτη, θεωρήθηκε αποδεκτό τίμημα για τη συνέχιση της ύπαρξης των YAR, ως ένα διεθνώς αποδεκτό καθεστώς ρύθμισης της γενικής αβαρίας.

⁴⁹ Βλ. [http://www.bmla.org.uk/annual report /rep average.htm](http://www.bmla.org.uk/annual%20report/rep%20average.htm) Ημερομηνία πρόσβασης 5/5/2009.

⁵⁰ Rule C των Κανόνων Υόρκης Αμβέρσας του 1994.

⁵¹ Rule XI (d) των κανόνων Υόρκης Αμβέρσας του 1994.

Ωστόσο, το 1997 εμφανίστηκε μια νέα πρόκληση για τους κανόνες Υόρκης Αμβέρσας του 1994. Στις 20 Φεβρουαρίου του 1997 σταμάτησε η χρήση των συμφωνιών TOVALOP⁵² και CRISTAL⁵³. Πολλές εταιρίες πετρελαίου που λειτουργούσαν και ως ναυλωτές λοιπόν, προσπάθησαν να εισάγουν μια νέα ρήτρα η οποία θα εμπόδιζε τον πλοιοκτήτη να ανακτήσει οποιοδήποτε έξοδο που δημιουργείται από ρύπανση πετρελαίου μέσω του θεσμού της γενικής αβαρίας.

Έπειτα από συζητήσεις μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλωτών και *clubs*, οι περισσότεροι ναυλωτές έχουν αποδεχθεί ότι το κόστος της ρύπανσης συμπεριλαμβάνεται στη γενική αβαρία, στο βαθμό πάντα που επιτρέπεται από τους YAR 94. Κάποιοι ναυλωτές ωστόσο, συμπεριλαμβανομένης και της *Exxon*, έχουν ανασυντάξει την αρχική ρήτρα που προβλέπει ότι κάθε φορά που υπάρχει μια διαρροή ή εκφόρτωση πετρελαίου από το πλοίο, κανένα από τα κόστη που προκύπτουν δε θα συμπεριληφθεί στη γενική αβαρία.

Η ρήτρα αυτή παρεκκλίνει από τους YAR 94 και συγκεκριμένα από τον κανόνα XI (d)⁵⁴ στο εξής: αν ένα πλοίο ακουμπήσει στον πυθμένα της θάλασσας και υπάρξει διαρροή πετρελαίου κατά την είσοδό του σε λιμάνι καταφυγής και οι λιμενικές αρχές δεν του επιτρέψουν την είσοδο, τότε σύμφωνα με τον κανόνα XI (d), τα έξοδα της πρόληψης επιστρέφονται στον πλοιοκτήτη μέσω της γενικής αβαρίας. Ωστόσο, με τη ρήτρα της *Exxon*, εξαιρούνται τα έξοδα αυτά από τη θυσία γενικής αβαρίας.

⁵² Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution. Η TOVALOP είναι μια συμφωνία που τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 1969 και η οποία υποχρέωνε τους πλοιοκτήτες πετρελαιοφόρων να ενεργούν έτσι ώστε να περιορίζουν τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και να παρέχουν αποζημίωση για ζημιές από τυχόν ρύπανση. Οι υπογράφωντες την εν λόγω συνθήκη, αναλάμβαναν υποχρεώσεις για τις οποίες διαφορετικά δε θα ήταν νομικά υπεύθυνοι. Για περισσότερα βλ. <http://www.imli.org/legal/docs/docs/A97A.doc> Ημερομηνία πρόσβασης 4/5/2009.

⁵³ Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution. (Αναφέρεται ακόμα και σαν συμπληρωματική συμφωνία). Ήταν και αυτή μια εθελοντική συμφωνία συμπληρωματική της TOVAOP, που αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση της πετρελαϊκής ρύπανσης. Σε αντίθεση με την TOVALOP, την CRISTAL αποτελούσαν όχι κύριοι πετρελαιοφόρων αλλά εταιρίες πετρελαίου που δραστηριοποιούνταν στην παραγωγή, διύλιση, αποθήκευση και εμπορία πετρελαίου. Η CRISTAL τέθηκε σε ισχύ το 1971. Για περισσότερα βλ. <http://www.law.fsu.edu/journals/landuse.Vol132/Bloo.htm> Ημερομηνία πρόσβασης 4/5/2009.

⁵⁴ Βλ.

<http://www.aimu.org/IUMI%20PAPERS/OTHER%20REPORTS/General%20Average%20-%20A%20New%20Generation.pdf> Ημερομηνία Πρόσβασης 13/5/2009.

5.2 ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ

Αμφιβολίες εκφράστηκαν ως προς το αν τα μέτρα αποφυγής της ρύπανσης που ελήφθησαν από τρίτο πρόσωπο, ανεξάρτητα από την επιθυμία του πλοιάρχου, θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στη γενική αβαρία. Για παράδειγμα, αν μια θαλάσσια αρχή αρμόδια για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή ακόμα και η ακτοφυλακή λάβει δράση, θα μπορέσει έπειτα να ανακτήσει μέρος ή ακόμα και το σύνολο των εξόδων της από τον πλοιοκτήτη.

Σύμφωνα με τη βρετανική νομοθεσία, είναι πιθανό αν τρίτο πρόσωπο πράξει κάτι το οποίο θα έπραττε και ο πλοίαρχος αν ήταν είχε τη δυνατότητα να το κάνει, τότε το δικαστήριο θα συμπεριέλαβε τις δαπάνες στη γενική αβαρία. Αντιθέτως, η αμερικανική νομοθεσία είναι πιο ασαφής και υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις αντίθετες με την πιο πάνω⁵⁵.

⁵⁵ Βλ. [http://www.bmla.org.uk/annual report /rep average.htm](http://www.bmla.org.uk/annual%20report%20/rep%20average.htm) Ημερομηνία πρόσβασης 5/5/2009.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

6.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ⁵⁶

Όταν ένα πλοίο εμπλέκεται σε κατάσταση Γενικής Αβαρίας, πρέπει οι πλοιοκτήτες να διορίσουν έναν επιθεωρητή, προκειμένου να καταμετρήσει τη ζημία που δημιουργήθηκε από την πράξη γενικής αβαρίας. Π.χ. ρήξη στη θάλασσα φορτίο ξυλείας, αναγκαστική εκφόρτωση φορτίου προκειμένου να διευκολυνθούν επισκευές στο λιμάνι καταφυγής, σβήσιμο φωτιάς που έχει πιάσει το φορτίο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συγκεκριμένα τρία παραδείγματα γενικής αβαρίας, ο ρυθμιστής της γενικής αβαρίας (*adjuster*), θα απαιτήσει να εξακριβωθεί η ποσότητα της ξυλείας που χάθηκε ατυχώς και η ποσότητα που χάθηκε σκόπιμα. Θα απαιτήσει λίστα του φορτίου που καταστράφηκε κατά την αναγκαστική εκφόρτωση του πλοίου και τέλος έναν διαχωρισμό του φορτίου που καταστράφηκε από τη φωτιά και του φορτίου που καταστράφηκε κατά το σβήσιμο της φωτιάς.

⁵⁶Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «Claims handling from an owners' perspective» σελ.16.

Ο ρυθμιστής χρειάζεται ακόμα την καθοδήγηση του επιθεωρητή σε ό,τι αφορά το κόστος της επιδιόρθωσης (αξία εξαρτήματα και κόστος δουλειάς), το κόστος της αποθήκευσης και των φυλάχτρων και γενικά τις χρεώσεις και το ύψος των τιμών που επικρατούν στο λιμάνι καταφυγής.

Ο επιθεωρητής πρέπει ακόμα να έχει στη διάθεσή του λίστα με το φορτίο που υπάρχει στο πλοίο καθώς και φορτωτικές όταν επιθεωρεί το πλοίο και το φορτίο. Αυτά τα έγγραφα τον βοηθούν στην αξιολόγηση της ζημίας, παρέχοντάς του πληροφορίες σχετικά με την αρχική κατάσταση του φορτίου, τον τρόπο συσκευασίας και τοποθέτησης στο πλοίο, το είδος του φορτίου κ.τ.λ.

Συχνά, η καλύτερη επιλογή είναι η πώληση του εμπορεύματος στο λιμάνι καταφυγής. Και σε αυτή την περίπτωση ο ρυθμιστής της γενικής αβαρίας, βασίζεται στον επιθεωρητή σε ό,τι αφορά τους απαραίτητους διακανονισμούς σχετικά με τη διαδικασία και τις τιμές πώλησης.

Ο επιθεωρητής είναι λοιπόν απαραίτητος στη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων γενικής αβαρίας όχι μόνο για τις γνώσεις του γύρω από το φορτίο και το πλοίο, αλλά και τις ικανότητές του να διαπραγματεύεται για τις καλύτερες δυνατές συμφωνίες.

Ο επιθεωρητής που διορίζει ο πλοιοκτήτης, πρέπει επίσης να διαθέτει ευρεία γνώση και εμπειρία των γενικών προβλημάτων του πλοίου και των διαφόρων μεθόδων επισκευής καθώς και του υπολογισμού του κόστους των επισκευών αυτών και τέλος των ασφαλιστικών διαδικασιών και απαιτήσεων.

Συγκεκριμένα, τα καθήκοντα του επιθεωρητή του πλοιοκτήτη, συνοψίζονται στα εξής⁵⁷:

1. Οργάνωση επιθεώρησης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
2. Συγκέντρωση όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών και πληροφοριών σχετικά με τα αίτια της ζημίας.
3. Σύνταξη επεξηγηματικών εκθέσεων.
4. Συμμετοχή στις επιθεωρήσεις ζημιών.
5. Σύνταξη επιτόπιας έκθεσης ζημίας και διανομή της στους ενδιαφερόμενους.
6. Παρακολούθηση των επισκευών.
7. Προετοιμασία προϋπολογισμού κόστους επισκευής και συμμετοχή στις διαπραγματεύσεις πληρωμής.
8. Σύνταξη τελικής εκθέσεως επιθεώρησης.
9. Συνεργασία με τμήμα ασφαλιστικών απαιτήσεων πλοιοκτήτη και ρυθμιστές ζημιών.
10. Συμμετοχή στον υπολογισμό αξίας του πλοίου.

Οι επιθεωρητές των ασφαλιστών (*hull underwriter surveyors*), παρέχουν κάθε απαραίτητη πληροφορία στους ασφαλιστές σχετικά με τη ζημία. Απαιτείται λοιπόν να έχουν γνώση και εμπειρία σε ό,τι αφορά τις επισκευές και το κόστος αυτών καθώς επίσης και τις μεθόδους διάσωσης των πλοίων. Συγκεκριμένα, καθήκον τους είναι να καθορίσουν και να αναφέρουν⁵⁸:

1. Το μέγεθος της ζημίας.
2. Το μέγεθος των απαιτούμενων επισκευών.
3. Το κόστος των επισκευών.
4. Την αιτία της ζημίας.

⁵⁷ Βλ. http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/exadactylos_2007.pdf Ημερομηνία Πρόσβασης 6/5/2009.

⁵⁸ Βλ. http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/exadactylos_2007.pdf Ημερομηνία Πρόσβασης 6/5/2009.

Οι επιθεωρητές των ασφαλιστών, δεν έχουν εξουσιοδότηση να διατάξουν ή να καθορίσουν εργασίες επισκευής, παρά μόνο να εγκρίνουν τις λογικές επισκευές που απαιτούνται.

6.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΑΒΑΡΙΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Η πλέον ουσιώδης υπηρεσία που παρέχει ένας ρυθμιστής αβαριών είναι η δημιουργία αυτής καθ' αυτής της ρύθμισης των αβαριών. Μια έκθεση των απαιτήσεων δηλαδή, σε μορφή βιβλίου, που περιέχει όλες τις σχετικές αναφορές, μαζί με τους λογαριασμούς και τις παροχές που δόθηκαν και που ουσιαστικά δημιουργούν αξίωση απαιτήσεων που χρίζουν διακανονισμού⁵⁹.

Η έκθεση της ρύθμισης, περιέχει σημειώσεις που εξηγούν τα γεγονότα που συνέβησαν, την αιτία της ζημίας που εξετάζεται, τα έξοδα που δημιουργήθηκαν και άλλες σχετικές λεπτομέρειες. Τα πιθανά αντιμαχόμενα συμφέροντα ερευνώνται και εξηγούνται στην έκθεση. Στο τέλος της έκθεσης, παραθέτονται τα συμβόλαια των ασφαλειών. Η έκθεση τότε δίνεται στους ασφαλιστές, οι οποίοι ελέγχουν το περιεχόμενό της και συνήθως πληρώνουν το ποσό που προτείνεται από τον ρυθμιστή.

Προτού ο ρυθμιστής των αβαριών συντάξει την έκθεση είναι υποχρεωμένος να παρακολουθήσει λεπτομερώς τα γεγονότα και να ενημερωθεί πλήρως ανάλογα με την πολυπλοκότητα της συγκεκριμένης υπόθεσης, ώστε η ρύθμιση να γίνει χωρίς καμία προκατάληψη και να ικανοποιεί, στο βαθμό που είναι δυνατό, όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές.

⁵⁹ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «Claims handling from an owners' perspective» σελ.17.

Ο σύνδεσμος των ρυθμιστών γενικής αβαρίας⁶⁰, απαριθμεί τις εξής κύριες λειτουργίες των ρυθμιστών αβαριών⁶¹:

- Ρύθμιση Γενικής Αβαρίας
- Ρύθμιση των διεκδικήσεων των ασφαλιστών κάθε πλευράς που εκτίθεται άμεσα ή έμμεσα στους ναυτικούς κινδύνους.
- Προετοιμασία εκθέσεων διαφόρων διεκδικήσεων εναντίων τρίτων.
- Διαίρεση των ωφελειών που εισπράχθηκαν από τη διεκδίκηση εναντίων τρίτων ή από τη διαδικασία πώλησης.
- Διαιτησία σε διαμάχες που ανακύπτουν σχετικά με τα προηγούμενα.

Σε ό,τι αφορά τώρα τη Γενική Αβαρία, ο ρυθμιστής πρέπει να δράσει πραγματικά γρήγορα. Μία ναυτική περιπέτεια ενδεχομένως να περιέχει πολλές θυσίες γενικής αβαρίας στο πλοίο, στο φορτίο, στα εμπορευματοκιβώτια κ.λ.π. και αν ανήκουν σε διαφορετικά συμφέροντα, πρέπει όλοι να συμμετέχουν αναλογικά στη θυσία και στα έξοδα. Ο ρυθμιστής γενικής αβαρίας πρέπει να λάβει γνώση με κάθε λεπτομέρεια τα σχετικά με την ποσότητα και τον τύπο του φορτίου, τις φορτωτικές και τις λίστες με το φορτίο, να είναι σε διαρκή επικοινωνία με τους πράκτορες του φορτίου στα λιμάνια εκφόρτωσης και να δίνει οδηγίες για τα μέτρα που πρέπει να παρθούν.

Ένας επαρκής αριθμός αντιγράφων των σχετικών εξασφαλίσεων (*security forms*) θα πρέπει να σταλούν στους πράκτορες του πλοίου στα λιμάνια εκφόρτωσης. Στη συνέχεια πρέπει να διανεμηθούν αυτά τα αντίγραφα στους έχοντας συμφέρον πάνω στο φορτίο. Συγκεκριμένα: ένα *Average Bond*⁶² πρέπει να σταλεί σε κάθε παραλήπτη φορτίου και ένα *Average Guarantee*⁶³ σε κάθε ασφαλιστή για να συμπληρωθεί και να υπογραφεί από όλες τις πλευρές. Αν κάποιο φορτίο δεν είναι ασφαλισμένο ή κάτω από άλλες συνθήκες που πρέπει να εισπραχθούν χρήματα που αφορούν τη γενική αβαρία, δουλειά του ρυθμιστή της γενικής αβαρίας είναι να

⁶⁰ Association of Average Adjusters.

⁶¹ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «Claims handling from an owners' perspective» σελ.18.

⁶² Βλ. Παράρτημα 2.

⁶³ βλ. Παράρτημα 2.

υπολογίσει τα επιτρεπόμενα έξοδα γενικής αβαρίας μαζί με την αξία του πλοίου και του φορτίου ώστε να μπορέσει να υπολογίσει το ποσοστό της αβαρίας στο οποίο θα συμμετέχει η κάθε πλευρά. Όταν το ποσοστό αυτό υπολογιστεί, ενημερώνονται οι πράκτορες του πλοίου προκειμένου να βοηθήσουν στη συλλογή του σχετικού ποσού από κάθε παραλήπτη του φορτίου που οφείλει να πληρώσει κάποιο ποσό⁶⁴.

Ο ρυθμιστής γενικής αβαρίας παρακολουθεί από κοντά τη συλλογή των χρημάτων και εξασφαλίζει το ότι οι πράκτορες του πλοίου που βρίσκονται στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις κινήσεις που πρέπει να κάνουν. Είναι πολύ σημαντικό οι εξασφαλίσεις γενικής αβαρίας (*General Average Security forms*) συμπληρωμένες και υπογεγραμμένες, να συλλέγονται από όλες τις εμπλεκόμενες στην υπόθεση πλευρές, πριν από την παράδοση του συγκεκριμένου φορτίου.

Εκτός από τις εξασφαλίσεις γενικής αβαρίας (*General Average Security*) που ο πλοιοκτήτης απαιτεί προκειμένου να παραδώσει το φορτίο στους παραλήπτες του, ενδεχομένως και οι διασώστες να ζητήσουν από τον ρυθμιστή των αβαριών να λάβουν και αυτοί εξασφαλίσεις (*Salvage Security*) από το πλοίο και από το φορτίο προτού αφήσουν το πλοίο να φύγει. Σε περίπτωση που οι υπηρεσίες διάσωσης δίνονται σύμφωνα με το L.O.F.⁶⁵ και υπό τον όρο «όχι διάσωση όχι πληρωμή⁶⁶», η εκτίμηση και η επιδίκαση του ποσού που θα δοθεί γίνεται στο Λονδίνο από ειδικούς δικαστές. Χρειάζονται λοιπόν δικηγόροι, προκειμένου να εκπροσωπήσουν όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές και ο ρυθμιστής των αβαριών πρέπει να επικοινωνήσει με όλους τους δικηγόρους και να τους παρέχει όλες τις πληροφορίες που χρειάζονται.

Βασικό έγγραφο που χρησιμοποιούν οι ρυθμιστές των αβαριών για τον διακανονισμό των απαιτήσεων είναι η έκθεση επιθεωρήσεως της ζημίας⁶⁷. Η έκθεση

⁶⁴ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «Claims handling from an owners' perspective» σελ.20.

⁶⁵ Lloyd's Open Form.

⁶⁶ No Cure No Pay.

⁶⁷ Βλ. http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/exadactylos_2007.pdf, Ημερομηνία Πρόσβασης 6/5/2009.

αυτή, περιέχει αρχικά την επιτόπια έκθεση ζημιών, η οποία συντάσσεται από τους επιθεωρητές και περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου, του πλοιοκτήτη και τα στοιχεία του πλοίου, ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης, ημερομηνία, αιτία και συνθήκες της ζημίας, περιγραφή των απαιτούμενων επισκευών καθώς και των εργασιών που εκτελούνται ταυτόχρονα, αλλά δεν αποτελούν μέρος των επισκευών της ζημίας και τέλος, κοστολόγηση των υπερωριών και των συναφών εξόδων.

Η έκθεση επιθεωρήσεως της ζημίας τέλος, περιλαμβάνει την τελική έκθεση επιθεωρήσεως, η οποία συντάσσεται από τον επιθεωρητή των ασφαλιστών και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το πλοίο, τον πλοιοκτήτη και τους διαχειριστές, αντίγραφα ημερολογίου του πλοίου, έκταση ζημίας και κόστος επισκευών, ταξινόμηση κοινών επισκευών και υπερωριών, ανάλυση των αιτίων της ζημίας και έκφραση τεχνικής γνωμοδότησης για τα αίτια.

Όταν ο ρυθμιστής των αβαριών συλλέξει την παραπάνω έκθεση και όλα τα έγγραφα και τις πληροφορίες που χρειάζεται, ξεκινάει την προπαρασκευή μιας πρόχειρης έκθεσης με τους διάφορους λογαριασμούς και τα ποσά καθώς και το διαχωρισμό των ποσών που οφείλει κάθε πλευρά λόγω ύπαρξης θυσίας γενικής αβαρίας. Στη συνέχεια είναι έτοιμος να εκδώσει την τελική έκθεση.

Αντίγραφα της έκθεσης θα σταλούν στους ασφαλιζόμενους και σαφώς και στους ασφαλιστές μέσω των μεσιτών. Αποσπάσματα της έκθεσης θα σταλούν και στους έχοντας συμφέρον πάνω στο φορτίο. Το τελευταίο στάδιο είναι η πληρωμή του ποσού που αναλογεί στην κάθε εμπλεκόμενη πλευρά.

6.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Τα έγγραφα που απαιτούνται σε περιπτώσεις Γενικής Αβαρίας ποικίλουν σημαντικά ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος. Τα ακόλουθα καλύπτουν την πλειοψηφία των περιπτώσεων⁶⁸.

A. Σχετικά με το πλοίο.

- i. Περίπτωση αναγκαίας προσφυγής του πλοίου σε λιμάνι καταφυγής
 - Αποσπάσματα από ημερολόγιο πλοίου και αναφορές του πλοιάρχου ή τρίτων που αποδεικνύουν την ημερομηνία και την ώρα που το πλοίο παρέκκλινε, έφτασε στο λιμάνι καταφυγής, έφυγε από το εν λόγω λιμάνι και συνέχισε το ταξίδι του.
 - Οποιοσδήποτε αναφορές επιθεωρήσεων υπάρχουν, είτε αυτές πραγματοποιήθηκαν εκ μέρους των ασφαλιστών, των πλοιοκτητών, των νηογνομόνων, είτε αυτές αφορούν τη διαφυγή του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής και των επισκευών που έγιναν εκεί.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με τις επισκευές που έγιναν στο εν λόγω λιμάνι και αναφορά αν αυτές αποτελούν πρόσκαιρες ή οριστικές επισκευές.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με μετατόπιση ή εκφόρτωση φορτίου στο λιμάνι καταφυγής. Αναφορά σχετικά με το αν η εν λόγω εκφόρτωση έγινε ώστε να πραγματοποιηθούν αναγκαίες επισκευές για την ασφαλή διεξαγωγή του ταξιδιού, ή για την κοινή ασφάλεια, ή προκειμένου να γίνει επανατοποθέτηση του φορτίου. Αν έχουν δημιουργηθεί έξοδα λόγω των παραπάνω, πρέπει να δοθούν οι λογαριασμοί που καλύπτουν αυτά τα έξοδα καθώς και τα έξοδα εναποθήκευσης και τα ασφάλιστρα της περιόδου αυτής.

⁶⁸ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «Claims handling from an owners' perspective» σελ.28.

- Λογαριασμοί των πρακτόρων που αφορούν την περίοδο κράτησης του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής μαζί με τις αποδείξεις.
 - Τους καταλόγους που δείχνουν λεπτομερώς τους μισθούς και τις επιπλέον χρηματικές παροχές που δόθηκαν στο πλήρωμα κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι καταφυγής.
 - Το καθημερινό κόστος διατροφής του πληρώματος του πλοίου.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με την αμοιβή και τα έξοδα που δαπανήθηκαν σε κάθε επιβλέποντα και επιθεωρητή που προσέλαβαν οι πλοιοκτήτες στο λιμάνι καταφυγής.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με τα καύσιμα και τις προμήθειες που καταναλώθηκαν κατά την παρέκκλιση του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής, κατά την περίοδο που έμεινε εκεί και κατά το χρόνο που έκανε για να φτάσει στο σημείο όπου συνέχισε το ταξίδι του. Επίσης λεπτομέρειες σχετικά με το κόστος ανεφοδιασμού του πλοίου.
 - Αντίγραφα των *telex* και των *e-mails* που στάλθηκαν και των τηλεφωνικών επικοινωνιών που έγιναν σχετικά με το ατύχημα μαζί με το κόστος τους.
 - Λεπτομέρειες σχετικά με τις ημέρες που πληρώθηκαν όλοι οι λογαριασμοί.
- ii. Επιπλέον έγγραφα όταν το πλοίο έπιασε φωτιά.
- Αναφορές από επιθεώρηση που δείχνουν αφενός την καταστροφή από τη φωτιά, αφετέρου τις προσπάθειες που έγιναν προκειμένου να σβηστεί η φωτιά. Οι ίδιες αναφορές πρέπει να δοθούν αν υπάρχει παρόμοια καταστροφή στο φορτίο.
 - Αποδείξεις δαπανών από τις επισκευές του πλοίου.
 - Αποδείξεις εξόδων που δημιουργήθηκαν από την κατάσβεση της φωτιάς όπως ξαναγέμισμα πυροσβεστήρων, χρησιμοποίηση μπουκαλών με CO².
- iii. Επιπλέον έγγραφα όταν το πλοίο προσαράζει.

- Αναφορές από επιθεώρηση που δείχνουν τη ζημία που υπέστη το πλοίο από την προσάραξη αλλά και από την ανέλκυσή του.
 - Αποδείξεις δαπανών που δημιουργήθηκαν κατά την προσπάθεια ελάφρυνσης του πλοίου ώστε να ανελκυθεί.
 - Αποδείξεις δαπανών από τις επισκευές του πλοίου.
- iv. Επιπλέον έγγραφα όταν το πλοίο χρήζει ναυαγιαίρεσης.
- Αντίγραφο του συμβολαίου ναυαγιαίρεσης.
 - Λεπτομέρειες της νομικής αντιπροσώπευσης του πλοίου, των διασωστών και του φορτίου όταν η ναυαγιαίρεση γίνεται με L.O.F.⁶⁹
 - Λεπτομέρειες της προστασίας που παρασχέθηκε στο πλοίο και το κόστος αυτής.
 - Αντίγραφο της αμοιβής των διασωστών (αν η διάσωση γίνεται με L.O.F.) και των σχετικών δαπανών.

B. Σχετικά με το φορτίο.

- Δηλωτικό του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ατυχήματος.
- Αντίγραφο φορτωτικών και των δύο όψεων.
- Λεπτομέρειες για την ποσότητα του φορτίου που παραδόθηκε και οιονδήποτε απαιτήσεων των παραληπτών.
- Αναφορές από επιθεωρήσεις αναφορικά με το φορτίο που διεξήχθησαν έπειτα από τη ζημία ή στο λιμάνι προορισμού.
- Έγγραφα σχετικά με την Γενική Αβαρία που προσκομίστηκαν από τους έχοντας έννομο συμφέρον επί του φορτίου (π.χ. εγγυήσεις Γενικής Αβαρίας).
- Αποδείξεις που εκδόθηκαν και κατατέθηκαν για κάθε δαπάνη Γενικής Αβαρίας

⁶⁹ Lloyds open form.

- Αντίγραφο κάθε τιμολογίου που καλύπτει τη συγκεκριμένη μεταφορά.

Γ. Σχετικά με το ναύλο και τα πετρέλαια χρονοναύλωσης

- Λεπτομέρειες σχετικά με την κατάσταση της ναύλωσης και, αν είναι δυνατό, αντίγραφα των ναυλοσύμφωνων.
- Όταν υπάρχει κίνδυνος μη είσπραξης του ναύλου, απαιτείται ένα αντίγραφο των ήδη πληρωμένων δόσεων του ναύλου, μαζί με αντίγραφα όλων των λογαριασμών που καλύπτουν τις δαπάνες που έγιναν προκειμένου να εξασφαλισθεί ο ναύλος λόγω του ατυχήματος.
- Λεπτομέρειες σχετικά με τα καύσιμα που ανήκουν στους χρονοναυλωτές και που παραμένουν στο πλοίο κατά το πέρας του ταξιδιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ I

Το παράδειγμα που ακολουθεί δεν αποτελεί πραγματική περίπτωση, αλλά μια θεωρητική προσέγγιση. Έστω λοιπόν ένα πλοίο φορτωμένο με πέντε φορτία το οποίο προσαράζει στα αβαθή. Καθώς ο πλοίαρχος κάνει τις απαραίτητες βυθομετρήσεις, πληροφορείται ότι επέρχεται καταιγίδα. Ο μόνος τρόπος για να επαναπλεύσει το πλοίο είναι να ρίξει μέρος του φορτίου στη θάλασσα. Αν δεν επαναπλεύσει το πλοίο είναι πιθανό να διαλύσει από την καταιγίδα. Το φορτίο Νο4 είναι στο επάνω μέρος του αμπαριού και ως εκ τούτου πολύ εύκολο στην πρόσβασή του. Για το λόγο αυτό, ρίχνεται το συγκεκριμένο φορτίο στη θάλασσα. Το πλοίο επαναπλέει, ολοκληρώνει το ταξίδι και παραδίδει τα εναπομείναντα φορτία με ασφάλεια.

7.1 ΠΡΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Στο περιστατικό που περιγράφηκε υπάρχει θυσία γενικής αβαρίας του 4^{ου} φορτίου και άρα πράξη γενικής αβαρίας. Η αρχή της γενικής αβαρίας δεν επηρεάζεται από το πώς πλοίο και φορτίο βρέθηκαν σε θέση κινδύνου. Η γενική αβασία αφορά την κατάσταση και όχι τις αιτίες από τις οποίες βρεθήκαμε σε αυτήν⁷⁰.

⁷⁰ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.1.

7.2 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ

Ο κύριος του 4^{ου} φορτίου, το οποίο και θυσιάστηκε, απαιτεί κάποιον διακανονισμό ώστε να μοιραστεί με τους υπόλοιπους τη ζημία του και κατά συνέπεια να τη μετριάσει. Αυτό είναι λογικό, εφόσον η θυσία του φορτίου του οδήγησε στη διάσωση του πλοίου και των άλλων τεσσάρων φορτίων. Προφανώς, και οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι όμως, θα δεχθούν να συμμετάσχουν στη ζημία, διότι γνωρίζουν ότι από τύχη και μόνο δε θυσιάστηκε το δικό τους φορτίο και ενδέχεται κάποια άλλη φορά να βρεθούν σε αυτή τη θέση και να επιθυμούν να μετριαστεί η δική τους ζημία.

Κατά την έναρξη του ταξιδιού πρέπει να καθορίζονται ο τρόπος του υπολογισμού της συνεισφοράς και ο τρόπος με τον οποίο θα καθοριστεί η αξία του φορτίου. Η αξία του φορτίου θα υπολογιστεί είτε με βάση την αξία που έχει στο λιμάνι που φορτώθηκε, είτε στον τόπο που πραγματοποιήθηκε η θυσία, είτε εκεί που έπρεπε να εκφορτωθεί.

Έστω λοιπόν πως στην περίπτωση του παραδείγματος η εκφόρτωση και των πέντε φορτίων γίνεται στο ίδιο λιμάνι και οι αξίες τους καθορίζονται με βάση τις τιμές που επικρατούν σε αυτό. Όταν λοιπόν καθοριστούν οι αξίες των φορτίων αρχίζει ο διακανονισμός.

Το σύνολο της αξίας του πλοίου και των φορτίων είναι \$100.000 και η αξία του 4^{ου} και του 5^{ου} φορτίου είναι ίδια, διότι τυχαίνει τα δύο φορτία να είναι όμοια, και αγγίζει τα \$5.000. Υπολογίζεται το ύψος της συνεισφοράς του κάθε εμπλεκόμενου και τα αποτελέσματα περιλαμβάνονται στον πιο κάτω πίνακα.

	<u>ΑΞΙΑ ΣΕ \$</u>	<u>ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ \$</u>
ΠΛΟΙΟ	50.000	2.500
ΦΟΡΤΙΟ 1	10.000	500
ΦΟΡΤΙΟ 2	17.500	875
ΦΟΡΤΙΟ 3	12.500	625
ΦΟΡΤΙΟ 4	5.000	250
ΦΟΡΤΙΟ 5	5.000	250
ΣΥΝΟΛΟ	100.000	5000

Η ζημία λοιπόν των \$5.000 αντί να επιβαρύνει μόνο τον κύριο του 4^{ου} φορτίου, μοιράστηκε και στους υπόλοιπους φορτωτές αλλά και στον πλοιοκτήτη. Να τονιστεί πως και ο φορτωτής του φορτίου που θυσιάστηκε συνεισέφερε κατά τον διακανονισμό της γενικής αβαρίας όπως όλοι.

7.3 Η ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΕΣΟ ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑΣ

Ο σκοπός της γενικής αβαρίας είναι να μοιράσει ισότιμα τη ζημία με τρόπο ώστε κανένας εμπλεκόμενος να μη βρεθεί σε καλύτερη οικονομική θέση απ' ότι οι υπόλοιποι ή σε καλύτερη οικονομική θέση από αυτή που βρισκόταν πριν την πράξη γενικής αβαρίας.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα φορτία 4 και 5 είναι όμοια και έχουν τη ίδια αξία. Δε θα πρέπει λοιπόν να δημιουργείται καμία διαφορά στα συμφέροντα των ιδιοκτητών των φορτίων αυτών από το ποιο εκ των δύο θα θυσιαστεί. Για το λόγο αυτό πρέπει και

ο κύριος του 4^{ου} φορτίου (που θυσιάστηκε) να συνεισφέρει κατά τον διακανονισμό της γενικής αβαρίας.

Αν ο κύριος του 4^{ου} φορτίου δε συνεισέφερε, θα ήταν σε καλύτερη οικονομική θέση από αυτήν του 5^{ου} διότι:

- Ο κύριος του 4^{ου} φορτίου θα λάμβανε \$5.000 από τους υπόλοιπους. Θα λάμβανε δηλαδή όλη την αξία του φορτίου του που θυσιάστηκε.
- Ο κύριος του 5^{ου} φορτίου θα λάμβανε \$5.000 από την πώληση του δικού του φορτίου.
- Θα έδινε όμως \$250 στον κύριο του 4^{ου} φορτίου ως αποτέλεσμα της συνεισφοράς της γενικής αβαρίας, και
- Το τελικό αποτέλεσμα για τον 5^ο φορτωτή θα ήταν να έχει ένα ισοζύγιο (έσοδα – συνεισφορά) \$4.750.

Το σενάριο αυτό, τον καθιστά σε χειρότερη θέση από αυτή του 4^{ου} φορτωτή. Γίνεται φανερός λοιπόν ο λόγος, για τον οποίο πρέπει να συνεισφέρει και ο κύριος του 4^{ου} φορτίου.

7.4 ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Ο πραγματικός διακανονισμός, η μετακίνηση δηλαδή των χρηματικών ποσών που θα γίνει μεταξύ των εμπλεκομένων, η οποία αποτελεί αυστηρά αυτό που εννοούμε ρύθμιση της γενικής αβαρίας, θα γίνει ως εξής:

Το πλοίο πληρώνει	\$2.500	
Το φορτίο 1 πληρώνει	\$500	
Το φορτίο 2 πληρώνει	\$875	
Το φορτίο 3 πληρώνει	\$625	
Το φορτίο 5 πληρώνει	\$250	
	\$4.750	
Το φορτίο 4 λαμβάνει		\$5.000
Μείον τη συνεισφορά του		\$250
		\$4.750

Η αξία της θυσίας - \$5.000 αποτελεί , σύμφωνα με τον όρο που χρησιμοποιούν οι ρυθμιστές –*adjusters*- γενικής αβαρίας, το επίδομα γενικής αβαρίας – *General Average allowance*.

Το παράδειγμα που προηγήθηκε αποτελεί μια πολύ απλή περίπτωση γενικής αβαρίας. Σε κάθε περίπτωση όμως, όσο απλή ή περίπλοκη κι αν είναι, υπάρχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά. Υπάρχει πάντα ένας πίνακας με τα εμπλεκόμενα συμφέροντα, τη αξία αυτών καθώς και τη συνεισφορά τους. Υπάρχει τέλος, ένας ισολογισμός με τον οποίο γίνεται η μετακίνηση των ποσών μεταξύ των ενδιαφερομένων⁷¹.

⁷¹ Βλ. Geoffrey Bycroft «General Principles and the main items of claim» Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters. «General Average» σελ.4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ II

Στο ακόλουθο παράδειγμα θα αναλυθούν οι κινήσεις του πλοιάρχου, των επιθεωρητών, η ετυμηγορία των ρυθμιστών – *adjusters*- και γενικά όλη η διαδικασία που ακολουθήθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση γενικής αβαρίας. Δε θα υπάρξει αναφορά σε ονόματα πλοίου, πλοιοκτήτη, φορτωτών και *adjusters* αλλά μόνο στο συμβάν, στο αποτέλεσμα και γενικά στη διαδικασία εκκαθάρισης.

8.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

Χαρακτηριστικά πλοίου: πλοίο ψυγείο, 15 ετών. Ναυλωμένο να μεταφέρει μπανάνες από το Γκουαγιακίλ στο Μπρεμερχάβεν.

Στις 16 Φεβρουαρίου και καθώς περιμένει να περάσει τη διώρυγα του Παναμά, στις 14:30 ξεσπάει φωτιά στο μηχανοστάσιο, στη μηχανή Νο1.Επειδή η φωτιά εξαπλώθηκε γρήγορα χρειάστηκε η χρήση ειδικού συστήματος διοξειδίου του άνθρακα προκειμένου να σβηστεί. Τελικά η φωτιά σβήστηκε στις 16:10.

Στις 17 Φεβρουαρίου, και ενώ το πλοίο βρίσκεται στο ίδιο σημείο, το πλήρωμα ξεκινάει προσωρινές επισκευές στις κατεστραμμένες μονάδες.

Στις 18 Φεβρουαρίου, στις 12:30 επιβιβάστηκε στο πλοίο ομάδα μηχανικών από την Ελλάδα προκειμένου να συνεχίσουν τις επισκευές. Στις 13:45 έφτασε στο πλοίο επιθεωρητής των ναυλωτών.

Στις 19 Φεβρουαρίου συνεχίστηκαν οι επισκευές και στις 12:10 επιβιβάστηκε στο πλοίο επιθεωρητής του P+I Club.

Στις 20 Φεβρουαρίου και ενώ οι επισκευές συνεχίζονται, στις 10:15 φτάνει στο πλοίο επιθεωρητής του νηογνώμονα. Στις 15:10 επιβιβάστηκαν ξανά ο επιθεωρητής του P+I Club και δύο επιθεωρητές των ναυλωτών.

Στις 21 και 22 Φεβρουαρίου, οι πιο πάνω επιθεωρητές επιβιβάζονται ξανά προκειμένου να ελέγξουν το πλοίο και τις επισκευές.

Στις 23 Φεβρουαρίου με τη βοήθεια δύο ρυμουλκών και πιλότου το πλοίο προχώρησε προς το Μπαλπόα. Στη συνέχεια, επιβιβάστηκαν ξανά επιθεωρητές.

Στις 24 Φεβρουαρίου έχουμε συνέχιση των επισκευών και των επιβιβάσεων διαφόρων επιθεωρητές.

Στις 25 Φεβρουαρίου, το πλοίο πέρασε τη διώρυγα με τη βοήθεια δύο ρυμουλκών και πιλότου (σα νεκρό πλοίο). Στη συνέχεια έγιναν και κάποιες επιπλέον επιθεωρήσεις.

Στις 26 Φεβρουαρίου, το πλοίο έφυγε για το Μπρεμερχάβεν με δικές του δυνάμεις και με την ομάδα επισκευών επιβιβασμένη για κάποιες επιπλέον προσωρινές επισκευές.

Οι επισκευές συνεχίστηκαν το Φεβρουάριο και τον Απρίλιο εν πλω.

Στις 4 Απριλίου, στη Βραζιλία, πραγματοποιήθηκε νέα επιθεώρηση από τους *Salvage Association*, όπου και επιβεβαιώθηκε η ολοκλήρωση των επισκευών.

Στις 21 Απριλίου, αναφέρθηκε ζημιά σε ηλεκτρονικό εξοπλισμό η οποία και επισκευάστηκε.

Στο συγκεκριμένο περιστατικό, υπάρχουν θυσίες μερικής και γενικής αβαρίας οι οποίες θα αναλυθούν ξεχωριστά.

8.1.1 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Η Γενική αβαρία έγκειται στην καθυστέρηση που υπέστη το πλοίο κατά τη διάρκεια που γίνονταν οι επισκευές -16 με 26 Φεβρουαρίου- ώστε να συνεχιστεί το ταξίδι με ασφάλεια με τις δικές του πλέον δυνάμεις. Από το χρόνο αυτό των καθυστερήσεων αφαιρείται βέβαια ο συνήθης χρόνος που απαιτείται ούτως ή άλλως για το πέρασμα του καναλιού. Η γενική αβαρία που ισχύει στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι “μικρή γενική αβαρία” (“*small general average*”) σύμφωνα με όρο που υπάρχει στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο⁷². Σύμφωνα με τον όρο αυτό, δεν τίθεται θέμα γενικής αβαρίας για τις ζημιές που έγιναν προκειμένου να σβηστεί η φωτιά.

8.1.2 ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Μερική αβαρία είναι η βλάβη ή η δαπάνη που προέρχεται από τυχαίο γεγονός ή λάθος του πλοίαρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος και το κόστος βαραίνει τον ιδιοκτήτη του πράγματος που έχει υποστεί τη βλάβη.

Στο συγκεκριμένο περιστατικό, η φωτιά προκάλεσε σημαντική ζημιά στη μηχανή No1 καθώς και σε διάφορα εξαρτήματα στο μηχανοστάσιο, σε ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, σε καλώδια και σωλήνες.

Ο επιθεωρητής του νηογνώμονα που επιβιβάστηκε στο πλοίο έθεσε όρο (*condition of class*) η επισκευή του ηλεκτρικού συστήματος να έχει πραγματοποιηθεί

⁷² Είναι όρος που οριοθετεί το μέγεθος που μπορεί να πάρει η συνεισφορά γενικής αβαρίας.

ως τις 31 Μαρτίου του ίδιου χρόνου (αργότερα δόθηκε παράταση ως τις 31 Μαΐου) και η επισκευή της Νο1 ηλεκτρομηχανής να έχει ολοκληρωθεί ως τις 31 Μαΐου.

Το πλοίο εξετάστηκε στο Μπαλμπόα από έναν επιθεωρητή του *Salvage Association*, εκ μέρους των ασφαλιστών πλοίου (*Hull Underwriters*), ο οποίος αποδέχτηκε την αιτία της ζημιάς. Αναγκαστικά, έγιναν κάποιες προσωρινές επισκευές διότι ήταν αδύνατο να γίνουν οι μόνιμες λόγω έλλειψης διαφόρων εξαρτημάτων.

Οι μόνιμες επισκευές πραγματοποιήθηκαν από μια ομάδα μηχανικών που ήρθαν από την Ελλάδα για αυτόν το σκοπό. Με τις προσωρινές επισκευές κατέστη δυνατό να παραχθεί τόση ενέργεια όχι μόνο για να πραγματοποιηθεί το ταξίδι αλλά και να ολοκληρωθούν οι μόνιμες επισκευές. Στην πραγματικότητα, η ίδια αυτή ομάδα μηχανικών πραγματοποίησε τις επισκευές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς το Μπρεμερχάβεν χρησιμοποιώντας καινούρια ανταλλακτικά που τους τα παρείχαν εξωτερικοί προμηθευτές.

Η *Salvage Association* καθώς και οι ρυθμιστές που ανέλαβαν την υπόθεση, έπειτα από έρευνα που έκαναν στην αγορά, έκριναν πως το κόστος επισκευών είναι δίκαιο και λογικό και μικρότερο απ' ό,τι θα ήταν αν είχε επισκευαστεί στο λιμάνι με εργατικό δυναμικό από εκεί.

Το πλοίο επιθεωρήθηκε ξανά τον Απρίλιο του ίδιου έτους, από τους επιθεωρητές της *Salvage Association* εκ μέρους των ασφαλιστών του πλοίου (*Hull Underwriters*), όταν οι επισκευές είχαν ολοκληρωθεί και είχαν διαγραφεί οι όροι (*condition of class*) που είχαν τεθεί από το νηογνώμονα.

Αργότερα, τον ίδιο μήνα, ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός, ανέφεραν πρόσθετη ζημιά που είχε προκληθεί από το ίδιο ατύχημα, αλλά που δε μπορούσε να διαπιστωθεί νωρίτερα λόγω της μη προσβασιμότητας και η οποία επισκευάστηκε όπως έπρεπε. Ο οργανισμός *Salvage Association Surveyor* ισχυρίστηκε ότι από τη στιγμή που τη συγκεκριμένη ζημιά δεν την είδε ο επιθεωρητής του, δε μπορεί παρά μόνο να δεχτεί το μέγεθος της ζημιάς αλλά να μην αναμιχθεί περαιτέρω σε αυτή.

Ωστόσο, οι *Adjusters* ισχυρίστηκαν πως εφόσον ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός που βρίσκεται στο *control room* κλιματίζεται, διότι διαφορετικά ενδέχεται να πάθει βλάβη, συνεπάγεται πως ο εξοπλισμός αυτός μπορεί να χάλασε εξαιτίας της μεγάλης ζέστης που προκλήθηκε από τη φωτιά. Ένας ακόμη επίσημος παράγοντας για τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό είναι ο καπνός που παράγεται από τη φωτιά, ο οποίος σε μεταγενέστερη λειτουργία και με την παρουσία της υγρασίας ενδέχεται να προκαλέσει διάβρωση στα σημεία επαφής. Σύμφωνα με όλα τα προηγούμενα, αν και δε μπορεί να βεβαιωθεί ότι η συγκεκριμένη ζημιά ήταν αποτέλεσμα της φωτιάς που ξέσπασε στις 16 Φεβρουαρίου, αποτελεί ωστόσο μεγάλη πιθανότητα – σύμφωνα πάντα με τη γνώμη των *Adjusters* που ανέλαβαν την υπόθεση.

8.2 ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ

Η διάκριση αυτή των αβαριών που προηγήθηκε είναι εμφανής. Η αρχική ζημιά που υπέστη το πλοίο αλλά και η ζημιά που αναφέρθηκε αργότερα στις 21 Απριλίου, οφείλονται στη φωτιά, σε έναν παράγοντα δηλαδή τυχαίο και όχι σε κάποια εκούσια και λογική ενέργεια του πλοιάρχου. Για να αποτελέσει μια ζημιά γενική αβασία, θα πρέπει, όπως έχει ήδη αναφερθεί, να γίνει η θυσία ή η δαπάνη εθελοντικά και λογικά και για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί περιουσία που κινδυνεύει μεγαλύτερης πάντα αξίας από αυτής που θυσιάζεται.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι ζημιές προκλήθηκαν από τη φωτιά η οποία αποτελεί ένα τυχαίο γεγονός. Άρα, δεν αποτελούν θυσία γενικής αβασίας. Οι ζημιές που προκλήθηκαν από τη φωτιά έγιναν στο πλοίο, αλλά και οι ζημιές κατά την κατάσβεσή της έγιναν και αυτές στο πλοίο. Δεν επηρεάστηκε δηλαδή καθόλου το φορτίο. Δεν υπήρξε καμία θυσία του φορτίου για χάρη του πλοίου, αλλά ούτε και θυσία του πλοίου για χάρη του φορτίου. Ως εκ τούτου, δε μπορεί να στηριχθεί ισχυρισμός για θυσία γενικής αβασίας.

Επιπλέον, ο όρος “μικρή γενική αβασία” που υπάρχει στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο προσδιορίζει τι μπορεί να συμπεριληφθεί στη συνεισφορά των

εμπλεκόμενων σε περίπτωση γενικής αβαρίας και τι όχι. Οι επισκευές που έγιναν στο πλοίο δε μπορούν να καλυφθούν από συνεισφορά των υπολοίπων. Σε περίπτωση όμως καθυστέρησης, προκειμένου να επισκευαστούν κάποιες ζημιές που έχει το πλοίο, ώστε να συνεχίσει το ταξίδι του, τα έξοδα και οι δαπάνες που προκύπτουν μπορούν να θεωρηθούν γενική αβαρία και να καλυφθούν με συνεισφορά όλων των εμπλεκόμενων.

Στο συγκεκριμένο περιστατικό, οι καθυστερήσεις για τις επισκευές του πλοίου σημειώθηκαν το χρονικό διάστημα 16 με 26 Φεβρουαρίου. Στον υπολογισμό των καθυστερήσεων δεν συμπεριλαμβάνουμε το φυσιολογικό χρόνο που απαιτείται για τη διάσχιση του καναλιού του Παναμά. Να διευκρινιστεί ότι η συνεισφορά των ενδιαφερομένων που έγκειται στις καθυστερήσεις αφορά τα πάγια έξοδα και τις δαπάνες που έχει ένα πλοίο, όπως κατανάλωση πετρελαίου, κόστος ενδιάτησης, μισθοδοσία κτλ. Στα έξοδα αυτά θα συμπεριληφθούν, βέβαια, και έξοδα λιμένων που ενδέχεται να αντιμετωπίσει το πλοίο και άλλα έξοδα κατά την περίοδο των καθυστερήσεων.

8.3 ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΩΝ ADJUSTERS

Έπειτα από μια πληθώρα εκθέσεων των επιθεωρητών στις οποίες στηρίχθηκαν οι ρυθμιστές των αβαριών, οι τελευταίοι αποφάνθηκαν για το συνολικό ποσό συνεισφοράς. Ενδεικτικά, τα τελικά ποσά που καθορίστηκαν από τους ρυθμιστές είναι τα εξής:

- Η συνολική δαπάνη της συγκεκριμένης ζημιάς άγγιξε το ποσό των \$1.090.351,69
- Το ποσό της μερικής αβαρίας έφτασε τα \$ 950.385,70
- Το ποσό της γενικής αβαρίας, σύμφωνα με τους κανονισμούς Υόρκης/Αμβέρσας του 1974, έφτασε τα \$ 38.416,79

- Υπολείπεται ένα ποσό αξίας 101.549,20 το οποίο βαραίνει αποκλειστικά τον πλοιοκτήτη και αφορά προμήθειες πρακτόρων, έξοδα αγκυροβολίου, έξοδα γραφείου και δαπάνες που δε συνδέονται με τις αβαρίες .

Στο παράδειγμα αυτό, η θυσία γενικής αβαρίας δεν είναι πολύ φανερή, γεγονός που δείχνει το βαθμό εμπειρίας που πρέπει να έχουν οι ρυθμιστές και οι νομικοί γενικότερα που ασχολούνται με το θεσμό της αβαρίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο λόγος ύπαρξης της γενικής αβαρίας ουσιαστικά είναι διπλός. Αφενός, εξισώνει – αντισταθμίζει δίκαια τις ζημίες που έγιναν για το κοινό όφελος, ανάμεσα σε όλους τους ενδιαφερόμενους που επωφελήθηκαν από τη θυσία γενικής αβαρίας. Αφετέρου, δίνει στον πλοίαρχο “ελευθερία κινήσεων” στην προσπάθειά του να σώσει το πλοίο και το φορτίο από πιθανό κίνδυνο.

Όταν πλοίο και φορτίο βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου, ο πλοίαρχος πρέπει να είναι σε θέση να πράξει ό,τι είναι απαραίτητο προκειμένου να τα σώσει. Υπάρχουν περιπτώσεις που πρέπει να θυσιάσει μέρος του φορτίου ή ακόμα και το πλοίο ή απλά να μισθώσει ρυμουλκό ώστε να ρυμουλκηθεί το πλοίο σε ασφαλές λιμάνι. Πρέπει να έχει τη δυνατότητα να κάνει όλα αυτά, δίχως να ανησυχεί ποιος θα επωμισθεί όλες τις δαπάνες. Γνωρίζει λοιπόν πως με το θεσμό της γενικής αβαρίας, όποια δαπάνη και αν γίνει θα μοιραστεί σε όλους τους εμπλεκόμενους με δίκαιο τρόπο. Αν βέβαια δεν αποφευχθεί ο κίνδυνος και πλοίο και φορτίο χαθούν ολοσχερώς, δεν υπάρχει κοινή αβαρία διότι δεν υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, το οποίο απαιτείται από το άρθρο 219 ΚΙΝΔ. Αφενός λοιπόν πρέπει ο πλοίαρχος να γνωρίζει ποιες εναλλακτικές έχει προκειμένου να σώσει πλοίο ή / και φορτίο και αφετέρου, ο πλοιοκτήτης να παρέχει στον πλοίαρχο το ελεύθερο να το πράξει.

Ο θεσμός της γενικής αβαρίας απαλλάσσει τον πλοίαρχο από το να κρίνει ποιο φορτίο αξίζει χρηματικά λιγότερο και ποιο περισσότερο ώστε να θυσιάσει το πρώτο, ή

ποιο θα είναι το πιθανό κόστος της ζημίας που θα επιφέρει στο πλοίο κάποια απόφασή του. Το μόνο ουσιαστικά, που έχει να αποφασίσει εκείνη την κρίσιμη στιγμή, είναι ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν, ποιο είναι το πιο συμφέρον που πρέπει να πράξει ώστε να σώσει πλοίο και φορτίο από έναν κοινό κίνδυνο. Οι οδηγίες λοιπόν που θα έχει λάβει από την εταιρία του αλλά και η εκπαίδευσή του θα πρέπει να του επιτρέπουν να κρίνει αντικειμενικά και ψύχραιμα το μέγεθος του κινδύνου και τις πιθανές λύσεις.

Προκειμένου να θεωρηθεί μια πράξη, θυσία γενικής αβαρίας πρέπει η πράξη αυτή να έχει γίνει εκούσια από τον πλοίαρχο. Να έχει προβεί δηλαδή ο πλοίαρχος συνειδητά στη θυσία κάποιου αντικειμένου για χάρη κάποιων άλλων και μάλιστα μεγαλύτερης αξίας από αυτού που θυσιάστηκε. Την απόφαση για τη θυσία έχει δικαίωμα να την πάρει μόνο ο πλοίαρχος και κανένα άλλο μέλος του πληρώματος. Σαφώς, ο πλοίαρχος μπορεί να συμβουλευτεί άλλα πρόσωπα αλλά δε δεσμεύεται από τη γνώμη κανενός, ούτε καν του πλοιοκτήτη. Η εκπαίδευση του πλοίαρχου λοιπόν παίζει ουσιαστικό ρόλο και σε θέματα που αφορούν τις αβαρίες. Πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένος για το θεσμό των αβαριών, προκειμένου οι αποφάσεις του να είναι λογικές σε ό,τι αφορά τα μεγέθη που σώζονται έναντι αυτών που θυσιάζονται. Στη σημερινή πραγματικότητα, με την επέκταση των τηλεπικοινωνιακών μέσων, μέρος της ευθύνης αναλαμβάνει και η πλοιοκτήτρια εταιρία, εφόσον εκπρόσωποι της εταιρίας βρίσκονταν σε άμεση επαφή με τον πλοίαρχο κατά την ώρα του κινδύνου και τη λήψη της απόφασης για ενέργειες γενικής αβαρίας.

Ζημία που δεν οφείλεται σε ελεύθερη απόφαση του πλοίαρχου, δεν αποτελεί πράξη γενικής αβαρίας – ακόμα και αν ο πλοίαρχος σκόπευε να την πραγματοποιήσει αλλά δεν πρόλαβε να την πραγματοποιήσει εκούσια. Αν για παράδειγμα, ο πλοίαρχος προκειμένου να σώσει πλοίο και φορτίο πρέπει να ρίξει μέρος του φορτίου π.χ. ξυλεία στη θάλασσα και λίγο πριν το ρίξει εκούσια, ένα κύμα “πάρει” το φορτίο από την κουβέρτα του πλοίου, αυτό δεν αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας. Αποτελεί ένα τυχαίο γεγονός το οποίο καλύπτεται από τους ασφαλιστές εφόσον είναι ασφαλισμένο το φορτίο. Το εκούσιο ή μη της πράξης βέβαια αποδεικνύεται δύσκολα και είναι ευθύνη

των νομικών της ναυτιλιακής εταιρίας να το αποδείξουν. Πλήρωμα λοιπόν και προσωπικό της εταιρίας θα πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συνεργασία και επικοινωνία. Θα πρέπει τα ζητήματα γενικής αβαρίας να αποτελούν διαρκή προβληματισμό του πλοιάρχου και να έχει άμεση ενημέρωση όσων αφορά στις τελευταίες εξελίξεις του ισχύοντος νομικού πλαισίου και στην πρόσφατη νομολογία.

Στην περίπτωση που υπάρχει θυσία γενικής αβαρίας και το πλοίο και το φορτίο δεν είναι ασφαλισμένα, τότε ο θεσμός αυτός καλύπτει τα συμφέροντα όσων επωφελήθηκαν δηλαδή των πλοιοκτητών και των φορτωτών. Αντιθέτως, στην περίπτωση που έχουμε υπασφάλιση, η γενική αβαρία ωφελεί και τους ασφαλιστές. Ενώ εξυπηρετεί τα συμφέροντα αποκλειστικά των ασφαλιστών στην περίπτωση της πλήρους ασφαλίσεως πλοίου και φορτίου. Αυτό ισχύει διότι εξ' ορισμού, θυσιάστηκε κάτι μικρότερης αξίας για χάρη κάποιου μεγαλύτερης αξίας και άρα ο ασφαλιστής έχει να καλύψει μικρότερη ζημία. Η πράξη γενικής αβαρίας θα πρέπει να γίνεται λοιπόν οποτεδήποτε είναι αυτό δυνατό ανεξαρτήτως αν το πλοίο είναι ασφαλισμένο ή όχι.

Σε ό,τι αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι κανόνες του θεσμού της γενικής αβαρίας έχουν κατά καιρούς τροποποιηθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, οι κανόνες Υόρκης Αμβέρσας που ίσχυαν πριν το 1994, περιελάμβαναν τα έξοδα καθαρισμού της θάλασσας σε ευρύ φάσμα περιπτώσεων στη γενική αβαρία. Το 1994 όμως, με πίεση των ασφαλιστικών εταιριών, οι κανόνες Υόρκης Αμβέρσας τροποποιήθηκαν υπέρ των τελευταίων και οι YAR 94 αποτελούν πλέον έναν συμβιβασμό μεταξύ των *clubs* και των ασφαλιστών. Είναι σημαντικό όλοι οι εμπλεκόμενοι να είναι ικανοποιημένοι από τους κανόνες που ισχύουν προκειμένου να ενισχύονται διαρκώς η ναυτιλία και το εμπόριο. Ωστόσο, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υποτιμάται η σπουδαιότητα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για το λόγο αυτό, οι αρμόδιοι οφείλουν να είναι πολύ προσεκτικοί στους κανόνες που θεσπίζουν. Επίσης θα πρέπει να υπάρξει μια αυστηρότητα σε ό,τι αφορά την αποδοχή των κανόνων από όλους και να μην μπορούν μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες να συντάσσουν τις δικές τους ρήτρες.

Σημαντικό ρόλο στην εκκαθάριση των αβαριών έχουν οι επιθεωρητές που ελέγχουν το πλοίο, το φορτίο και τη ζημία που υπέστησαν αυτά κατά τη ναυτική περιπέτεια. Τους επιθεωρητές προσλαμβάνουν ο πλοιοκτήτης, οι κύριοι των φορτίων, οι ασφαλιστές, οι φορτωτές και γενικά όσοι έχουν έννομο συμφέρον. Οι ρυθμιστές των αβαριών, λαμβάνοντας τις εκθέσεις αυτές των επιθεωρητών, καθώς και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες χρειαστούν είτε από τον πλοίαρχο, είτε από τους πράκτορες, αποφαινόμενοι για το συνολικό ποσό της συνεισφοράς, για τον διακανονισμό και τον τρόπο καταβολής του. Προκειμένου ωστόσο η απόφαση των διακανονιστών να γίνεται αποδεκτή από όλους, θα πρέπει να επιλέγονται από κοινού από όλα τα εμπλεκόμενα συμφέροντα.

Τέλος, όλοι όσοι συμμετέχουν στην κοινωνία κινδύνων, πρέπει να συνεισφέρουν κατά το διακανονισμό της γενικής αβαρίας, ακόμα και αυτοί που επλήγησαν άμεσα από τη ναυτική περιπέτεια. Όλοι συμμετέχουν αναλογικά και η ζημία μοιράζεται ισότιμα, ώστε να μη βρεθεί κανένας εμπλεκόμενος σε καλύτερη οικονομική θέση από αυτή που βρισκόταν πριν την τέλεση της θυσίας. Η γενική αβαρία, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αποτελέσει μέσο κερδοφορίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

KANONEΣ YOPKHΣ AMBEPΣAΣ TOY 1974

THE YORK – ANTWERP RULES 1974⁷³

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

⁷³ Βλ. «Arnould's Law of Marine Insurance and Average» Sir Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV. Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V. Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI. Salvage remuneration

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VII. Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when

shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX. Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or

place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI. Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average. (c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of “new for old” where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such cost shall be allowed.

Rule XIV. Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions “new for old” shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII. Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof

subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced.

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced.

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods willfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI. Interest on Losses made good in General Average

Interests shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII. Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the ship owner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

GENERAL AVERAGE BOND

Beispiel für einen Havarie-grosse-Verpflichtungsschein, kein Verbandsformular!

GENERAL AVERAGE BOND

To Owner(s) of the :

Voyage and Date :

Casualty :

Port of Shipment :

Port of Destination:

B/L No(s). Voyage Pol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF - Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

In Consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above, we agree to pay the proper proportion of any salvage and / or general average and / or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are oncarried by another vessel and / or conveyances the following Non-Separation-Agreement shall apply:

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, right and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under law applicable or under the Contract of Affreightment.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us, if there is no such invoice, details of the shipped value.
- (ii) make a prompt payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date Signature of Receiver of goods

Full Name

Full Address

Tel./Fax No. / Contact Person

GENERAL AVERAGE GUARANTEE

Beispiel für eine GENERAL AVERAGE GUARANTEE, kein Verbandsformular!

IMPORTANT: This Guarantee will only be accepted, provided no additions, deletions or amendments are made to the wording by the Underwriters.

GENERAL AVERAGE GUARANTEE

(For signature by Underwriters of Cargo to avoid collection of Cash Deposits in those cases in which it is practicable to do so.)

Vessel :

Voyage :

Casualty :

In consideration of the delivery in due course to the Consignees of the Merchandise specified below, without collection of a deposit on account of Average, we, the undersigned Underwriters, hereby guarantee to the Shipowners on account of those concerned the payment of any contribution to General Average and / or Salvage and / or Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said Merchandise.

We further agree to make prompt payment-on-account if required, as soon as such payment may be certified by the Average Adjusters and to furnish to the Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value of the said Merchandise.

B/L No(s). Voyage Fol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF - Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

We also agree to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the Commercial Invoice and in case of damage to goods, to provide Claim Documents, incl. Letter of Subrogation without undue delay.

Date Signature and Stamp of Insurers

Full Name

Full Address

Tel./Fax No. / Reference No.

AVERAGE GUARANTEE

(FORM B)

(Based on wording approved by the Association of Average Adjusters and the Institute of London Underwriters. This guarantee will only be accepted provided that no additions, deletions or amendments are made to it.)

To: The Owners of the vessel named below and other parties to the adventure as their interests may appear.

VESSEL

CASUALTY and DATE

In consideration of the delivery in due course of the goods specified below to the consignees thereof without collection of a deposit, we, the undersigned insurers, hereby undertake to pay to the shipowners or to the Average Adjusters, CTC (Shanghai) Co., Ltd., on behalf of the various parties to the adventure as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said goods.

We further agree:

- a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be reasonably and properly due in respect of the said goods, as soon as the same may be certified by the said Average Adjusters;
- b) to furnish to the said Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value and condition of the said goods;
- c) that the standard form of Non-Separation Agreement is to apply (ie It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment. The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo).
- d) that any period of prescription whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued.

PORTS OF LOADING/ DISCHARGE	BILL OF LADING	QUANTITY & DESCRIPTION OF GOODS	INSURED VALUE (IF KNOWN)	POLICY/REF & PREMIUM
-----------------------------	----------------	---------------------------------	--------------------------	----------------------

INSURER.....

ADDRESS.....

TEL NO **FAX NO** **TELEX NO**

AUTHORISED SIGNATORY **DATE**

Average Adjusters are:-

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ελληνική

Αναστασιάδης Ηλ., «*Ελληνικόν και εμπορικόν δίκαιον*», Αθήνα, 1937.

Αντάπασης Μ. Αντώνης, «*Θαλάσσια αρωγή και διάσωση*», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα 1992.

Αντάπασης Μ. Αντώνης, «*Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και Σχετικές κατ'άρθρο Διατάξεις*», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα 1999.

Γεωργακόπουλος Λ., «*Ναυτικό Δίκαιο*», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 2006.

Κιάντος Δ. Βασίλειος, «*Η έννοια της κοινής αβαρίας στο ναυτικό δίκαιο*», εκδ. Σάκκουλας, 1989.

Κιάντος Δ Βασίλειος, «*Η κοινή αβαρία στο ναυτικό δίκαιο*», εκδ. Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη, 1996.

Κιάντος Δ. Βασίλειος, «*Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον*», Τόμος Α', εκδ. Σάκκουλας, 1974.

Κιάντος Δ. Βασίλειος, «*Ιδιωτικόν ναυτικόν δίκαιον*», Τόμος Β', εκδ. Σάκκουλας, 1975.

Μακρής Χρ. Κώστας, «*Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα*», έκδ. Εθνική Ασφαλιστική, Αθήνα 1996.

Μυλωνόπουλος Δ., «*Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*», εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2000.

Παζαρζής Ι. Μιχάλης, «*Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων*», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, 2007.

Πουλάκου – Ευθυμιάτου Αντωνία, «Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1996.

Πουланτζάς Ν., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005.

Ροβολόπουλος Κ., «Περί αβαριών και του κανονισμού αυτών», 1906.

Σταυρόπουλος Σ., «Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1992.

Ξενόγλωσση

Anderson David, «*Modern Law of the Sea : selected essays*», Publisher Brill, 2007.

Arroyo Ignacio, «*Yearbook Maritime Law: Vol.2*», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988.

Chauveau Paul, «*Traite de droit maritime*», editions Techniques, Paris, 1958.

Geoffrey Bycroft, «*General Principles and the Main Items of Claim*», Richards Hogg Lindley (Hellas) Average Adjusters.

Lewis M. Alexander, «*International Maritime Boundaries: V.3*», Publisher Brill, 1998.

Lindleys, Average adjusters, Έκθεση διακανονισμού αβαριών, Πειραιάς, 1998.

Ripert Georges, «*Droit maritime*», editions Petits Precis Dalloz, 1947.

Sir Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman. «*Arnould's Law of Marine Insurance and Average*», VOL II.

Διαδίκτυο

http://www.imli.org/legal_docs/docs/A97A.doc, Ημερομηνία πρόσβασης 4/5/2009.

<http://www.law.fsu.edu/journals/landuse.Vo1132/Bloo.htm>, Ημερομηνία πρόσβασης 4/5/2009.

http://www.bmla.org.uk/annual_report/rep_average.htm, Ημερομηνία πρόσβασης 5/5/2009.

http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lspsexadactylos_2007.pdf, Ημερομηνία Πρόσβασης 6/5/2009.

<http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>, Ημερομηνία Πρόσβασης 13/5/2009.

<http://www.aimu.org/IUMI%20PAPERS/OTHER%20REPORTS/General%20Average%20-%20A%20New%20Generation.pdf>, Ημερομηνία Πρόσβασης 13/5/2009.

<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>, Ημερομηνία Πρόσβασης 14/5/2009.