

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**  
**ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**στην**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**<<ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**  
**ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ**  
**ΠΛΟΙΟΥ>>.**

**ΚΑΓΚΕΛΑΡΗ ΑΣΠΑΣΙΑ**

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

Πειραιάς

Μάιος 2010

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας το Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. (7<sup>ο</sup>σ κύκλος)

### **Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:**

- ✓ **Παζαρζήσ Μιχαήλ**, αναπληρωτήσ καθηγητήσ ναυτιλιακού τμήματοσ Πανεπιστημίου Πειραιώς (επιβλέπων καθηγητήσ)
- ✓ **Σαμιώτησ Γεώργιοσ**, λέκτορασ ναυτιλιακού τμήματοσ Πανεπιστημίου Πειραιώς
- ✓ **Τζαννάτοσ Ερνέστοσ**, αναπληρωτήσ καθηγητήσ ναυτιλιακού τμήματοσ Πανεπιστημίου Πειραιώς



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θερμές ευχαριστίες, θα ήθελα να αποδώσω στην οικογένεια μου για την αμέριστη ηθική και υλική συμπαράσταση που προσέφεραν καθ'όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Έπειτα, στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ.Παζαρζή Μιχάλη, για την βοήθεια ,τη κατανόηση και τις κατευθυντήριες γραμμές προς την υλοποίησή της .

Τέλος ,ένα μεγάλο ευχαριστώ, στην εταιρία Horus Shipping για την χορήγηση πολύτιμων στοιχείων στην υπόθεση της βύθισης του πλοίου Portland.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b>	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</b>	
1.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	3
1.2 Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	11
1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	12
1.4 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	14
1.5 ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ	15
1.6 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ	16
1.6.1 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (Warranties) ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.	18
1.6.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ (H&M, War, I.V., LOH κλπ.)	19
1.6.3 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ	20
1.7 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ.	21
1.7.1 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	23
1.7.2 ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	24
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 . ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b>	
2.1 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	26
2.2 ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ LLOYD’S	27
2.2.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	27
2.2.2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ LLOYD’S	28
2.3 ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	29
2.4 ΟΙ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ	30
2.4.1 Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΤΩΝ P&I CLUBS.Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ P&I CLUB “NORTH ENGLAND”	33
2.4.2 Η ΔΙΕΘΝΗ ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ ΛΕΣΧΩΝ P&I.	36
2.4.3 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I CLUBS	37
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΥΠΟΙ ΑΠΩΛΕΙΩΝ</b>	
3.1 ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ.	39
3.2 ΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ	40
3.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ	41
3.3.1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	41
3.3.2 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ	43
3.3.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ	44
3.4 ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	46
3.5. ΤΕΚΜΑΡΤΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ	46

3.5.1 ΛΟΓΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΠΛΟΙΟΥ	47
3.5.2 ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	50
3.5.3 ΖΗΜΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ	51
3.5.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΕΚΜΑΡΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	53
3.6 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	53
3.7 ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΓΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑ	55
3.7.1 ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ	55
3.7.2 ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	56
3.7.2.1 ΛΟΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	57
3.7.3 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΑΡΩΓΗΣ	63
3.8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	64
3.9 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΑΝΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	65
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	
4.1. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	67
4.2 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	69
4.3 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ	71
4.4 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ BULKER	72
4.5 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΑΙΤΙΑ	73
4.6 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΟΥΣ	74
4.7 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ	75
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ</b>	
5.1 ΓΕΝΙΚΑ	77
5.2 HULL AND MACHINERY	78
5.2.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	78
5.2.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	85
5.2.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	87
5.2.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	90
5.3 ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ	90
5.3.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΥ	90
5.3.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	94
5.3.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	95
5.3.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	97

5.4 ΕΥΘΥΝΗ ENANTI ΤΡΙΤΩΝ	98
5.4.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ Ρ&Ι	98
5.4.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	99
5.4.3 ΕΥΡΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ Ρ&Ι	101
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ</b>	
6.1 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ LLOYD'S	115
6.2 SALVAGE ASSOCIATION	115
6.3 ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΕΣ ΑΒΑΡΙΩΝ	117
6.3.1 ΣΥΝΤΑΞΗ ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΖΗΜΙΑΣ	117
6.3.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ-ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ PORTLAND	119
6.4 ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	121
6.5 ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ(ΡΑΜΑ)	123
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ</b>	
7.1 ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	125
7.2 ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	126
7.2.1 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	127
7.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	132
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>	140
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α</b>	
Υποδείγματα θαλάσσιων ασφαλιστικών συμβολαίων	146
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β</b>	
Ανάλυση σταθερότητας πλοίου PORTLAND	150

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

	Σελ.
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 1.</b> ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΠΛΟΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 500τν)	52
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ	68
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	69
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 4.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	70
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 5.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ TANKER	71
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 6.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ BULKER	72
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΑΙΤΙΑ	73
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 8.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΟΥΣ	74
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 9.</b> ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ	75
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 10.</b> ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ,2008	83
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 11.</b> ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΞΙΩΣΕΩΝ-ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	100
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 12.</b> ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	103
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 13.</b> ΖΩΕΣ ΠΟΥ ΧΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	106

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

<b>ΣΧΗΜΑ 1.</b> ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ SLIP	29
<b>ΣΧΗΜΑ 2.</b> ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ	57
<b>ΣΧΗΜΑ 3.</b> ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	77
<b>ΣΧΗΜΑ 4.</b> ΜΗΤΡΩΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	129
<b>ΣΧΗΜΑ 5.</b> ΜΗΤΡΩΟ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	131

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο τις ναυτασφαλιστικές απαιτήσεις σε περίπτωση ολικής απώλειας πλοίου. Η απώλεια μπορεί να είναι είτε πραγματική είτε τεκμαρτή-κατασκευαστική. Αρχικά, γίνεται μια αναδρομή στην ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι βασικές έννοιες της θαλάσσιας ασφάλισης και τα βασικά στοιχεία που απαρτίζουν ένα θαλάσσιο ασφαλιστικό συμβόλαιο, καθώς και οι φορείς της.

Έμφαση δίνεται στον ορισμό της ολικής απώλειας, όπως αυτή δίνεται στον ναυτασφαλιστικό κώδικα του 1906, στην έκταση ευθύνης και τα δικαιώματα του ασφαλισθέντα που απορρέουν από αυτή. Παρουσιάζονται ακόμη τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα ολικών απωλειών πλοίων, που δημοσίευσε η διεθνής ένωση θαλάσσιων ασφαλιστών, ενώ, αναλύονται εκτενώς τα ειδή των ναυτασφαλιστικών της απαιτήσεων.

Τέλος, γίνεται λεπτομερής περιγραφή της διαδικασίας διαχείρισης και είσπραξης των ναυτασφαλιστικών απαιτήσεων και αναφορά στους βασικούς οργανισμούς που συμμετέχουν.



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ναυτιλία είναι μια διεθνής δραστηριότητα. Κατ' επέκταση η θέση και ο ρόλος του παγκόσμιου εμπορίου στις κυβερνήσεις, στους κατασκευαστές, στους αγρότες, στους εμπόρους, στους πλοιοκτήτες και στους μεταφορείς λιμένων είναι υψίστης σημασίας. Τουλάχιστον 80% του παγκόσμιου εμπορίου κινείται στους ωκεανούς. Τα αγαθά που διακινούνται, τα σκάφη και τα λιμάνια που χρησιμοποιούνται αποτελούν το περιεχόμενο των θαλάσσιων ασφαλιστήριων συμβολαίων και τα αντικείμενα πιθανών απαιτήσεων.

Μέσα σ' αυτό τον παγκόσμιο στόλο, λοιπόν, οι πιθανότητες έλευσης ενός ασφαλισμένου κινδύνου είναι πολλές. Η πιο δυσοίωνη ωστόσο κατάληξη ενός τέτοιου γεγονότος είναι η απώλεια του πλοίου είτε αυτή είναι πραγματική είτε τεκμαρτή, εφόσον οι δαπάνες επισκευών είναι μεγαλύτερες από την ασφαλιστική αξία του πλοίου.

Η παρούσα εργασία έχει στόχο λοιπόν, την απαρίθμηση των ασφαλιστικών απαιτήσεων που συνοδεύουν την ολική απώλεια ενός πλοίου, ενώ αποσαφηνίζονται οι απαραίτητες διαδικασίες για την είσπραξη αυτών.

Η παρουσίαση γίνεται μέσα σε 7 κεφάλαια.

Πιο αναλυτικά :

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται μια αναδρομή στην ιστορία της ναυτικής ασφάλισης. Για περισσότερη ευκολία η ναυτική ασφάλιση διαιρείται σε διάφορες περιόδους ανά την ιστορία φτάνοντας στο σήμερα. Επίσης, παρουσιάζεται ο ορισμός της θαλάσσιας ασφάλισης, τα αντικείμενα που πραγματεύεται καθώς και το ποιοι έχουν ασφαλιστικό συμφέρον. Παρουσιάζεται ακόμη, το περιεχόμενο ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου και αναλύονται τα στοιχεία που το απαρτίζουν. Τέλος, αναφέρονται τα νομικά άρθρα που αφορούν τις αποζημιώσεις και τα είδη ασφάλισης.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης και η δομή και λειτουργία των P & I Clubs, εξαιτίας της σπουδαιότητας του ρόλου που κατέχουν στη ναυτιλία και δη στον ασφαλιστικό κλάδο.

Το κεφάλαιο 3, αναφέρει τα σημαντικότερα άρθρα του ναυτασφαλιστικού κώδικα 1906 που αποτελεί και τη βάση της θαλάσσιας ασφάλισης. Έμφαση δίνεται στα άρθρα που αναφέρονται στην απώλεια πλοίου, είτε είναι ολική είτε τεκμαρτή και στα ζητήματα που απορρέουν από αυτήν.

Το κεφάλαιο 4 περιέχει τα πιο πρόσφατα στατιστικά δεδομένα σχετικά με τις απώλειες πλοίων, όπως αυτά δημοσιεύτηκαν από τον IUMI, τη διεθνή ένωση ναυτασφαλιστών.

Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται μια εκτενής αναφορά στις ναυτασφαλιστικές απαιτήσεις σε περίπτωση ολικής απώλειας. Διαιρούνται σε απαιτήσεις περιουσίας, που αφορούν το σώμα του πλοίου, το φορτίο και το ναύλο και απαιτήσεις ως προς την ευθύνη που καλύπτονται από τα P & I Clubs. Αναφέρεται επίσης ο τρόπος ασφάλισης τους και η διαδικασία η οποία ακολουθείται ώστε να αποζημιωθούν.

Το κεφάλαιο 6 παρουσιάζει τους βασικούς οργανισμούς στην αγορά των απαιτήσεων ,ενώ το τελευταίο κεφάλαιο έχει να κάνει με την διαδικασία διαχείρισης και είσπραξης των ναυτλιακών απαιτήσεων .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

### 1.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Την έννοια της ασφάλισης την βρίσκουμε με σαφήνεια διατυπωμένη σε διάφορα αρχαία κείμενα, ή την συμπεραίνουμε από διάφορα περιστατικά.

Στην αρχαία Βαβυλωνία, το 1750 π.Χ. ο κώδικας του βασιλιά Χαμουραμί<sup>1</sup>, αναφέρεται, και μάλιστα πολύ καλοδιατυπωμένα, σε ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων (μεταφορέων). Στον ίδιο κώδικα, συναντάμε και πολλές διατάξεις, που θεσπίζουν την έννοια της θαλάσσιας αστικής ευθύνης και θαλάσσιας ασφάλισης. Παρόμοιες «ασφαλίσεις» υπάρχουν και σε άλλους νεότερους κώδικες των χωρών της Μεσοποταμίας.

#### *A. Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ*

Η ναυτιλία αναπτύχθηκε ιδιαίτερα στην ελληνική κλασική αρχαιότητα. Στοιχεία για το ναυτικό δίκαιο της εποχής αντλούμε από τους δικανικούς λόγους των Αθηναίων ρητόρων Ισοκράτη, Υπερείδη, Αισχύνη και ιδίως τον Δημοσθένη, στο έργο του «Περί θαλασσίων πιστώσεων». Εδώ, περιγράφονται τα «θαλασσοδάνεια». Το εμπόριο, από αρχαιοτάτων χρόνων, είχε μεγάλα περιθώρια κέρδους, αλλά και πολύ υψηλό ρίσκο. Η πειρατεία και τα ναυτικά ατυχήματα ήταν σύνηθες φαινόμενο στην αρχαία Ελλάδα.

Έτσι, αντί κάποιος έμπορος ή επενδυτής να δανείσει (επενδύσει) τα χρήματά του σε ένα πλοίο, με ορατό τον κίνδυνο της οικονομικής καταστροφής σε περίπτωση που το πλοίο δεν επέστρεφε, απευθυνόταν σε ναυτομεσιτικό γραφείο, μέσω του οποίου μπορούσε να δανείσει χρήματα σε διάφορα πλοία, διασπείροντας έτσι τον κίνδυνο. Από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν, μπορούσε να αποσβέσει την ζημιά των πλοίων που δεν επέστρεφαν.

---

<sup>1</sup> Ο Κώδικας του Χαμουραμί θεωρείται η πρώτη οργανική συλλογή νόμων. Συνολικά υπήρχαν 282 νόμοι, οι οποίοι έγιναν ιδιαίτερα γνωστοί για την ακρίβεια, αλλά και τη σκληρότητά τους. ο Κώδικας ήταν εκτεθειμένος δημοσίως, ώστε να μπορούν να τον βλέπουν όλοι και να μην υπάρχει άγνοια. Σήμερα βρίσκεται στο Μουσείο του Λούβρου στο Παρίσι.

Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλειες περιουσιών στην θάλασσα αναφέρονται σε έργα του Πλάτωνα. Έτσι φαίνεται ότι για αρκετά χρόνια πριν υπήρχαν οι αρχές της συμμετοχής στις θυσίες κατά την διάρκεια ταξιδιών στην θάλασσα που είναι βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη εξασφάλισης στα υπέρογκα έξοδα και υψηλούς κινδύνους που συντρέχουν στα ταξίδια.

Από το αττικό δίκαιο<sup>2</sup>, που περιελάμβανε πολλές ναυτικές συνήθειες και γι' αυτό μπόρεσε και επέζησε και μετά την κατάρρευση της Αθήνας, παίρνουμε πολλές ακόμη πληροφορίες. Έτσι μαθαίνουμε ότι το εμπορικό δίκαιο που αποτέλεσε την δόξα της Ελλάδας στην κλασική εποχή ήταν κυρίως ναυτικό δίκαιο και ρύθμιζε τις σχέσεις των ασχολούμενων με το θαλάσσιο εμπόριο. Αυτό το εμπορικό ναυτικό δίκαιο δεν προερχόταν από τα νομοθετικά όργανα της κάθε πόλης αλλά από την εμπορική δράση όλων των ναυτιλλομένων. Για την εκδίκαση δε των διαφορών που προέκυπταν από το ναυτικό εμπόριο υπήρχαν τα εμποροδικεία<sup>3</sup>, ειδικά δικαστήρια σε ναυτικές πόλεις. Τα εμποροδικεία ήταν επανδρωμένα με ειδικούς δικαστές, τους ναυτοδίκες, για να επιλύουν με ταχύτητα τις διαφορές που προέκυπταν από τις εμπορικές - ναυτικές συναλλαγές.

Καθαρή αναφορά όμως σε νόμο κράτους, για υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους υπάρχει στο νόμο των Ροδίων που αποτελεί μέρος της Ιουστινιανής "Digesta" δηλαδή της καταγραφής των επικρατέστερων νόμων του Βυζαντινού κράτους.

Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η αξία φορτίου που απορρίπτεται στην θάλασσα για την διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου οφείλει να αποζημιωθεί κατ' αναλογία από τις διασωθείσες περιουσίες δηλαδή το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο. Η ανωτέρω αναφορά αποτελεί και την στοιχειώδη αρχή της Γενικής Αβαρίας που είναι

---

<sup>2</sup> Ως **Αττικό Δίκαιο** ή *Αττικόν Δίκαιον* στη κυριολεξία θα έπρεπε να ονομάζεται το Δίκαιο που εφαρμόζονταν στην Αττική κατά την αρχαιότητα, και ειδικότερα αυτό της Αθήνας. Με την ευρύτερη όμως έννοια του όρου επικράτησε σήμερα να χαρακτηρίζεται συνολικά το Δίκαιο που ακολουθούσαν οι αρχαίοι Έλληνες. Η δε χρησιμοποίηση του όρου "*Αττικόν*" οφείλεται στην εξέχουσα θέση που είχε η Αθήνα και γενικά η νομοθεσία και η πολιτεία της, στον ελλαδικό χώρο.

<sup>3</sup> Σύμφωνα με το Δημοσθένη, οι δίκες που σχετίζονταν με το θαλάσσιο εμπόριο έπρεπε να διεξάγονται από το Σεπτέμβρη μέχρι το Μάρτη, που το λιμάνι του Πειραιά ήταν κλειστό λόγω καιρικών συνθηκών. Οι αποφάσεις έπρεπε να εκδίδονται μέσα σε ένα μήνα ώστε με το άνοιγμα του καιρού και του λιμανιού να μπορούσαν τα πλοία να αποπλεύσουν. ([www.pireas.com](http://www.pireas.com)). Βλ. και Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Μυλωνόπουλος 2000,σελ.11

και βασικός ασφαλιστικός κίνδυνος σήμερα και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων “Average Adjuster”<sup>4</sup>.

Δηλαδή το ποσοστό συνεισφοράς που υποχρεούνται να καταβάλουν τα διασωθέντα μέρη του πλοίου και φορτίο, μετά από θυσία μέρους του φορτίου ή πλοίου ,ή μετά από εκταμίευση εξόδων για το κοινό καλό, αποτελούν ασφαλιστέο ενδιαφέρον και καλύπτεται από τους Ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου ξεχωριστά.

Την έννοια της κοινής αβαρίας την γνωρίζουμε όλοι. Θεσπίστηκε τον 4<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα από το δίκαιο της Ρόδου. Σύμφωνα με τον όρο αυτό, κάθε ηθελημένη θυσία εμπορευμάτων που πραγματοποιείται χάριν του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου, επιβαρύνει, αναλογικά, όλα τα διασωθέντα συμφέροντα. Μοιάζει με την ασφάλιση, στο ότι τον κίνδυνο τον επωμίζονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όρος της κοινής αβαρίας, διατηρείται αυτούσιος μέχρι σήμερα.

Οι «περί θαλασσιών πιστώσεων» νόμοι της ρωμαϊκής νομοθεσίας, είχαν σαν βάση το δίκαιο των Ροδίων και τα θαλασσοδάνεια των Αθηναίων. Με την ανάπτυξη της νομικής επιστήμης συναντάμε για πρώτη φορά την σύναψη συμβάσεων περί θαλασσιών κινδύνων, δηλαδή τον πρόδρομο των σημερινών ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Στο Βυζάντιο υπάρχουν πολλά ιστορικά στοιχεία που φανερώνουν την έννοια της ασφάλισης και τα βρίσκουμε κατά κύριο λόγο στους «Πανδέκτες» του Ιουστινιανού. Ο αυτοκράτορας Ιουστινιανός, θέλοντας να εκσυγχρονίσει το ρωμαϊκό δίκαιο και να καθορίσει τους κανόνες δικαίου που έπρεπε να εφαρμόζουν οι δικαστές με τρόπο σαφή και χωρίς αμφισβητήσεις, ανέθεσε σε επιτροπή νομικών να κωδικοποιήσει την νομοθεσία. Το νομοθέτημα αυτό είναι το θεμέλιο στο οποίο στηρίχθηκε το ευρωπαϊκό δίκαιο του Μεσαίωνα και των νεότερων χρόνων. Τμήμα αυτού του νομοθετήματος είναι οι «Πανδέκτες» που ετοιμάστηκαν το 529 μ.Χ., και αποτελούνται από πενήντα βιβλία.

---

<sup>4</sup> Ο διακανονιστής αβαρίας με βάση τις αναφορές των επιθεωρητών ,τους όρους του ασφαλιστηρίου ,αλλά και την ασφαλιστική πρακτική και κανονισμούς, θα συντάξει τον διακανονισμό της ζημίας και αφού περιλάβει τους κατάλληλους λογαριασμούς και έξοδα που έγιναν για τις διάφορες επισκευές ,θα υπολογίσει τα ποσά που αναλογούν για αποζημίωση από τον κάθε ένα ασφαλιστή.,Warranties in marine insurance ,Bariş Soyer , 2005,p.28

Τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία της ασφάλισης αναφέρονται στο 14<sup>ο</sup> βιβλίο που αναφέρεται στην κοινή αβαρία των Ροδίων και στα ναυτοδάνεια των Αθηναίων.

## ***B. Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΟΝ ΜΕΣΑΙΩΝΑ***

Σε όλη την διάρκεια του μεσαίωνα, η ναυτική ασφάλιση και η κοινή αβαρία ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένες. Επίσης, εμφανίστηκαν πολλές ασφαλιστικές ενώσεις, παρόμοιες με τις εταιρείες των αρχαίων Ελλήνων της εποχής του Σόλωνα.

Το 1236 η Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία, με ρύθμιση του Πάπα Γρηγορίου του ΙΧ, απαγόρευσε τον τόκο στο ναυτικό δάνειο<sup>5</sup>, φέρνοντας μεγάλη αναστάτωση στην ναυσιπλοΐα. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η αναστάτωση, επινοήθηκαν άλλοι τρόποι χρηματοδότησης και ανάληψης του κινδύνου, δημιουργώντας την έννοια της ασφάλισης όπως την γνωρίζουμε σήμερα.

Έτσι, από το καθεστώς, όπου «ασφαλιστής» ήταν ο χρηματοδότης, περνάμε στην σύγχρονη ασφάλιση, καθώς «ασφαλιστής» γίνεται κάποιο τρίτο πρόσωπο, το οποίο «αγοράζει» το πλοίο και το φορτίο σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου ενώ ο ασφαλιζόμενος πληρώνει από πριν ασφάλιστρα για την παρεχόμενη κάλυψη.

Σε όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις, έμποροι και τραπεζίτες συγκεντρώνονταν στις πλατείες και στις προβλήτες των λιμανιών, όπου μεταξύ των άλλων εμπορικών πράξεων ασκούσαν και τις θαλάσσιες ασφαλίσσεις.

Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης εκδόθηκε στην Γένοβα στις 23 Οκτωβρίου του 1347 και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara για το ταξίδι από την Γένοβα στην Μαγιόρκα.

---

<sup>5</sup> Αυτή η απαγόρευση των «συμφωνιών με τόκο», ήταν βασικά η αιτία της μετατροπής του ναυτικού δανείου σε θαλασσοασφάλιση.

### **Γ. Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ 14<sup>ο</sup> ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 18<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ**

Από τον 14<sup>ο</sup> μέχρι τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, σημειώθηκαν ραγδαίες εξελίξεις για τον θεσμό της ασφάλισης. Το 1435, στην Βαρκελώνη της Ισπανίας εκδόθηκε ο πρώτος νόμος που αφορούσε την σύνταξη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Έτσι, άρχισε να δημιουργείται το ασφαλιστικό δίκαιο. Την περίοδο αυτή, η θαλάσσια ασφάλιση παρουσίαζε μεγάλη άνθηση, κυρίως στην Ισπανία και την Ιταλία, όπου έκανε την εμφάνισή του το επάγγελμα του ασφαλιστή, ο οποίος με την προσωπική του περιουσία αποζημιώνει τις καταστροφές. Στα καφενεία, κοντά στις αποβάθρες, συναντιόνταν οι έμποροι με τους πλοιοκτήτες και τους ασφαλιστές και συμφωνούσαν για την ασφάλιση και την μεταφορά των εμπορευμάτων.

Η ασφάλιση γινόταν με εμπειρικό τρόπο και εξαρτιόταν πολύ από τον παράγοντα της τύχης. Πολλοί ασφαλιστές καταστράφηκαν οικονομικά, γιατί δεν μπόρεσαν να αντέξουν τις αποζημιώσεις. Έτσι γεννήθηκε η ιδέα του συνεταιρισμού. Οι ασφαλιστές, άρχισαν να συνεταιρίζονται και να ευθύνονται για πολλούς κινδύνους, αλλά με συγκεκριμένο ποσοστό και όχι για ολόκληρο τον κίνδυνο. Με αυτό τον τρόπο, άρχισε να εφαρμόζεται η θεωρία των μεγάλων αριθμών, να περιορίζεται ο παράγοντας της τύχης και να εξουδετερώνεται ο κίνδυνος της χρεοκοπίας του ασφαλιστή.

Η ναυτική ασφάλεια όμως σαν ειδική εξασφάλιση ολόκληρης της εν θαλάσσης περιπέτειας, γιατί έτσι ακόμη θεωρείται, εξελίχθηκε τον 12ο αιώνα από τους Λομβαρδούς εμπόρους που μετακόμισαν από την Βόρειο Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο με έδρα τον χώρο του City και συγκεκριμένα την μέχρι σήμερα γνωστή Lombard Street.

Γύρω στο 1500, Ιταλοί μετανάστες κυρίως Λομβαρδιανοί, εγκαταστάθηκαν στις παραλιακές πόλεις της βόρειας Ευρώπης, μεταφέροντας την ασφαλιστική πείρα τους. Η σημερινή Lombard Street<sup>6</sup> του Λονδίνου πήρε το όνομά της από τους Λομβαρδιανούς μετανάστες.

---

<sup>6</sup>Το Lloyd's of London, εγκαταστάθηκε στη Lombard Street το 1691. Το Lloyd's βρίσκεται τώρα στην Lime Street, όπου τα νέα γραφεία ολοκληρώθηκαν το 1986. Lombard Street: a description of the money market, Walter Bagehot, 1999, p.21



Το 1654 ο μαθηματικός Pascal διατυπώνει τον νόμο των πιθανοτήτων, ο οποίος με τους συσχετισμούς του βοήθησε στην δημιουργία των τιμολογίων των ασφαλιστικών εταιριών και φυσικά εφαρμόζεται ακόμα και σήμερα.

Πολλές φορές οι αποζημιώσεις ήταν τόσο μεγάλες, που οι περιουσίες των ασφαλιστών δεν ήταν αρκετές για να καλύψουν την αποζημίωση. Γι' αυτό, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, άρχισε η σύσταση ανωνύμων εταιριών, που είχαν στόχο να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο της αφερεγγυότητας των ασφαλιστών. Οι ασφαλιστικές εταιρίες, με τα αποθεματικά κεφάλαια που ήταν υποχρεωμένες από τον νόμο να διατηρούν, μπορούσαν να ικανοποιήσουν τους ασφαλισμένους.

Στα τέλη του 17<sup>ου</sup> αιώνα, οι έμποροι, οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές του Λονδίνου, συγκεντρώνονταν στο μικρό καφενείο του Edward Lloyd, κοντά στον Τάμεση στην Tower Street και κανόνιζαν την ασφάλιση και τις μεταφορές των εμπορευμάτων.

Σύντομα, το καφενείο του Edward Lloyd<sup>7</sup> καθιερώθηκε ως το κέντρο των ασφαλιστικών συναλλαγών του Λονδίνου. Όσοι ήθελαν να ασφαλιστούν, άφηναν ένα χαρτί με τα στοιχεία τους, το όνομα του πλοίου, την ποσότητα και το είδος των εμπορευμάτων που αυτό μετέφερε, καθώς και το δρομολόγιο του πλοίου. Εάν κάποιος ασφαλιστής ήθελε να αναλάβει τον κίνδυνο, σημείωνε στο αντίστοιχο χαρτί το ποσό των ασφαλιστρών που ήθελε να εισπράξει και υπέγραφε (Underwrite). Έτσι βγήκε ο όρος Underwriter, που σημαίνει αυτόν που αποδέχεται ή όχι και υπολογίζει το ασφάλιστρο ενός ασφαλιζόμενου κινδύνου. Το 1871, οι ασφαλιστές που σύχναζαν στο καφενείο του Edward Lloyd απέκτησαν νομική προσωπικότητα με πράξη του Βρετανικού Κοινοβουλίου, σχηματίζοντας την σωματειακή οργάνωση «Corporation of Lloyd's» και ήταν η αρχή της γνωστής ασφαλιστικής εταιρίας Lloyd's of London. Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp<sup>8</sup>. όπου αυτές οι εταιρείες μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το έτος 1824 όταν το μονοπώλιο αυτό καταργείται. Μέσα στο 1774 σε αυτό το χρονικό διάστημα μεμονωμένοι ασφαλιστές άρχισαν να γίνονται μέλη των Lloyd's και έτσι

---

<sup>6</sup> Edward Lloyd: 300 years of Lloyd's, Antony Brown Lloyd's of London Press, Ltd., 1988,p.81

<sup>7</sup> Δες κεφ.2,Φορείς Θαλάσσιας Ασφάλισης



δημιούργησαν ένα ασφαλιστικό φορέα γνωστό σε όλους το Lloyd's. Ασφαλιστικές εταιρείες άρχισαν να δημιουργούνται στην Νέα Υόρκη , στην Αμβέρσα ,στο Ρότερνταμ ,αλλά όχι όμως με το κύρος που έχει η ασφαλιστική εταιρεία των Lloyd's η οποία παραμένει η καλύτερη και με τις πλέον ενδιαφέρουσες καλύψεις.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα ( 14<sup>ος</sup> – 17<sup>ος</sup> αιώνας), η ελληνική ναυτιλία ήταν περιορισμένη εξαιτίας τόσο της τουρκοκρατίας, όσο και της πειρατείας η οποία μάστιζε τα πλοία που ταξίδευαν στο Αιγαίο πέλαγος. Σιγά σιγά, αρκετοί Κυκλαδίτες και Κρητικοί στράφηκαν και αυτοί στην πειρατεία, η οποία έγινε αναπόσπαστο κομμάτι της τοπικής οικονομίας. Ψαράδες όπως οι αδελφοί Μπαρμπαρόσα από τις Κυκλάδες και ο Μανούσος Θεοτοκόπουλος (αδελφός του Δομνίκου Θεοτοκόπουλου) από την Κρήτη, έγιναν πειρατές και με τα κεφάλαια που συγκέντρωσαν συνέβαλαν στον απελευθερωτικό αγώνα κατά των Τούρκων και μετέπειτα στην εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα της λεκάνης της Μεσογείου.

#### ***4. Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ 19<sup>ο</sup> ΜΕΧΡΙ ΤΟ 1914***

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι εταιρίες έχουν πλέον εκτοπίσει τους μεμονωμένους ασφαλιστές. Η μεγάλη ανώνυμος ασφαλιστική εταιρία, με τις επιστημονικές βάσεις της, έχει αναλάβει πρωτεύοντα ρόλο.

Η χρήση του ατμού στην ναυσιπλοΐα έφερε αναστάτωση και στην ασφαλιστική αγορά. Η τεχνολογία της εποχής δεν ήταν αρκετά ανεπτυγμένη και σε συνδυασμό με την κακόπιστη τακτική αρκετών ασφαλισμένων, που προκαλούσαν την επέλευση ζημιών, οδήγησε πολλές εταιρίες σε συρρίκνωση και αφανισμό. Με την συγκέντρωση των ασφαλιστικών εργασιών στις μεγάλες εταιρίες, αναπτύχθηκε η οργάνωση των εταιριών και η συστηματική νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιριών. Ο πρώτος Ευρωπαϊκός ασφαλιστικός νόμος εμφανίστηκε το 1874 στο Βέλγιο. Ακολούθησε η Ιταλία το 1882, η Αγγλία το 1906 και η Γερμανία και Ελβετία το 1908.

Η μετεπαναστατική περίοδος βρίσκει την Ελληνική ναυσιπλοΐα κατεστραμμένη. Σύντομα όμως η ναυτιλία και το εμπόριο έφεραν στην Ελλάδα τον πλούτο και την

τεχνολογία που στερήθηκε από τον Τουρκικό ζυγό. Με την αποκατάσταση της ειρήνης, δημιουργήθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια και σύντομα η Ελλάδα έγινε μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Μετά την επανάσταση η Σύρος και αργότερα ο Πειραιάς έγιναν τα κύρια εμπορικά κέντρα με τα πιο δραστήρια ναυπηγεία.

Η πρώτη ασφαλιστική εταιρία που συστάθηκε στην Ελλάδα<sup>9</sup>, δημιουργήθηκε στην Σύρο το 1828 με την επωνυμία «Ασφαλιστικόν Κατάστημα», η οποία το 1829 μετονομάστηκε σε «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα». Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Ιωάννης Καποδίστριας ήταν μέτοχος κατά 8 %.

Μέχρι το 1910 δημιουργήθηκαν άλλες 60 περίπου ασφαλιστικές εταιρίες<sup>10</sup>, ανάμεσά τους και η Εθνική Ασφαλιστική, η οποία ήταν η πρώτη και η μόνη ασφαλιστική εταιρία της εποχής στον Ελλαδικό χώρο που έκανε και ασφάλειες ζωής. Όλες οι άλλες εταιρίες έκαναν κατά κύριο λόγο ασφάλειες μεταφορών και μερικές και ασφάλειες πυρός.

Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίσθηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται στην Κωνσταντινούπολη από το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις εθνικές συνελεύσεις (1821 και 1827) και φυσικά ίσχυε κατά την κυβέρνηση του Καποδίστρια (1828-1832).

Όλες οι εταιρίες που δημιουργήθηκαν αυτό το χρονικό διάστημα, με εξαίρεση την Εθνική ασφαλιστική, σταδιακά έπαψαν να λειτουργούν<sup>11</sup>. Το γεγονός ότι, οι

<sup>9</sup> Η ελληνική ασφαλιστική δραστηριότητα αναπτύσσεται αρχικά μέσω ασφαλιστικών εταιρειών που λειτουργούν εκτός Ελλάδας πριν από την ίδρυση του Νεοελληνικού κράτους. Το 1789 ιδρύεται από Έλληνες στην Τεργέστη η «Societa Greca D' Assicurazioni», ενώ το 1816 ανοίγει στην Οδησό η «Εταιρεία των Ηνωμένων Ασφαλιστικών Γραικών». Στην Κωνσταντινούπολη μεταξύ του 1819 και του 1833 γεννώνται οι εταιρείες «Πήγασος», «Αίολος», «Ομόνοια», «Ευθύτις» και άλλες, που ασχολούνται κυρίως με ασφαλίσσεις μεταφορών. Το 1838 ιδρύεται από τον Αγγ. Γιαννικέζη η «Reunion Adriatica» που θα λειτουργήσει μέχρι τις μέρες μας., [www.groupama-phoenix.com](http://www.groupama-phoenix.com)

<sup>10</sup> Καθ' όλη τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η δημιουργία εξήντα περίπου εταιρειών στην Πάτρα, την Αθήνα, το Γαλαξίδι, τον Πειραιά, καθώς και στα νησιά Κεφαλλονιά, Ζάκυνθος, Ύδρα, Σπέτσες και Ιθάκη. Σημαντικότερες εξ' αυτών οι Ασφαλιστικές «ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ» ως η πρώτη πυρασφαλιστική εταιρεία η οποία ιδρύεται στην Αθήνα με Διάταγμα του Όθωνα το 1839, καθώς και η «ΕΘΝΙΚΗ» η οποία ιδρύεται στην Αθήνα το 1891. Παράλληλα το 1883 ξεκινάει και η εγκατάσταση ξένων Ασφαλιστών στη χώρα μας, εκ των οποίων οι σημαντικότερες εταιρίες είναι η Αγγλικές «COMMERCIAL UNION» (Αθήνα 1883) και «GUARDIAN» (Αθήνα 1895), η τότε Αυστριακή «ASSICURAZIONI GENERALI» (Αθήνα 1885), καθώς και η Αμερικάνικη «NEW YORK LIFE» (Αθήνα 1891)., [www.sigmaib.gr](http://www.sigmaib.gr)

<sup>11</sup> Στην Αθήνα, ιδρύεται το 1857 «Ο Φοίνιξ» που λειτουργεί μέχρι το 1894 και επανιδρύεται το 1928., [www.groupama-phoenix.com](http://www.groupama-phoenix.com)

ασφαλιστικές εταιρίες της εποχής είχαν περιορισμένο ασφαλιστικό αντικείμενο (κατά κύριο λόγο μεταφορές), τις έκανε ευάλωτες στις εξελίξεις της εποχής. Όταν η Ελληνική ναυσιπλοΐα παρουσίασε μεγάλη κάμψη λόγω της χρήσης του ατμού στα πλοία, τα έσοδα των εταιριών συρρικνώθηκαν και τις οδήγησαν σε αφανισμό. Ένας άλλος εξ ίσου σημαντικός λόγος, ήταν ο έντονος ανταγωνισμός των εταιριών, οι οποίες για μεγαλύτερη προσέλκυση των ασφαλιζομένων, πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους με πολύ χαμηλά ασφάλιστρα.

Το 1909 άρχισε ο κρατικός έλεγχος στα αποθεματικά των ασφαλιστικών εταιριών, με σκοπό οι ασφαλιστικές εταιρίες, ανάλογα με τον τζίρο τους να έχουν την απαραίτητη περιουσία για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις αποζημιώσεις.

### ***E. Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ***

Το 1970 ψηφίστηκε ο σύγχρονος ασφαλιστικός νόμος της Ελλάδος και αργότερα, με την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκσυγχρονίστηκε και εναρμονίστηκε με τους ασφαλιστικούς νόμους των υπολοίπων χωρών.

Σήμερα, η ασφάλιση έχει εξελιχθεί σε επιστήμη. Με την ασφαλιστική μελέτη της οικογένειας ή της επιχείρησης, ο επαγγελματίας ασφαλιστικός σύμβουλος μπορεί να προσφέρει τέτοια ασφαλιστική κάλυψη που είναι ικανή να αποτρέψει οποιαδήποτε οικονομική ζημιά ή καταστροφή.

### **1.2 Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η θαλάσσια ασφάλιση οφείλει την εμφάνιση της στους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ναυσιπλοΐα. Ως θεσμός συνετέλεσε πάρα πολύ στην ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλειας εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και τις τυχόν απώλειες. Έτσι βοηθά όλους όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο να χρησιμοποιούν την ναυτική ασφάλιση σαν διέξοδο προς όφελος τους. Έτσι αποφεύγουν να δεσμεύονται αυτοί έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο.

Οι ιδιοκτήτες των φορτίων αμετάκλητα ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο είναι ένα αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου αλλά και οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο σαν πιστοποιητικό καταλληλότητας για φορτίο και πλοίο.

### **1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου<sup>12</sup>, στον δέκατο τέταρτο τίτλο και στα άρθρα 257-288, αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση. Οι δικαστικές διαφορές από τη θαλάσσια ασφάλιση θεωρούνται ως ναυτικές και εκδικάζονται σύμφωνα με το άρθρ. 51 παρ. 1 εδ. θ' του ν. 2172/16.12.1993 από το ειδικό (ναυτικό) τμήμα του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιά, εφόσον υπάγονται στη δικαιοδοσία του Πειραιά ή της Αθήνας.

Ασφάλιση γενικότερα είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται, αντί ασφαλιστρού, να αποζημιώσει τις απώλειες ή τις ζημιές που ενδεχομένως συμβούν στον ασφαλιζόμενο λόγω τυχαίων γεγονότων ή ανωτέρας βίας.

Ο Κ.Ι.Ν.Δ., στο άρθρο 257, ορίζει ότι στην ασφάλιση<sup>13</sup> για κινδύνους της θαλασσοπλοΐας εφαρμόζονται οι διατάξεις του Εμπορικού Νόμου που αναφέρονται στην ασφαλιστική σύμβαση (άρθρα 189-225), με την προϋπόθεση βέβαια ότι αυτές

<sup>12</sup> Οι διατάξεις που τη ρυθμίζουν ειδικά διέπονται από τις αρχές της κατά ζημιών ασφάλισης. Σε αυτήν εφαρμόζονται όσες από τις διατάξεις του ΑσφΝ δεν αντίκεινται στις ειδικές διατάξεις του ΚΙΝΔ. Η αβεβαιότητα που δικαιολογημένα προκαλεί αυτή, η ξεπερασμένη αντίληψη, ρύθμιση του ΚΙΝΔ, παραμερίζεται με τη δυνατότητα που δίνει ο ΑσφΝ (άρθρ. 33 παρ. 1) να διαμορφώσουν ελεύθερα τους συμβατικούς τους όρους οι συμβαλλόμενοι σε θαλάσσια ασφάλιση ζημιών. Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Μυλωνόπουλος 2000, σελ. 199

<sup>13</sup> Πιο συγκεκριμένα, κάθε ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού ή και παθητικού, εφόσον αφορά θαλάσσιους κινδύνους, δηλ. κινδύνους που έχουν αφορμή θαλάσσιο ταξίδι, υπόκειται στην ειδική ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης.

Αντίθετα, η ασφάλιση ποσού, που αφορά τέτοιους κινδύνους, ρυθμίζεται από τις διατάξεις για την ασφάλιση προσώπων του ΑσφΝ, γιατί δεν συμβιβάζεται προς τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Η ασφάλιση αυτή δεν πάει, λοιπόν, επειδή είναι θαλάσσια να είναι και ασφάλιση κατά ζημιών (κυρίως ενεργητικού). Συνεπώς οι σχετικές διατάξεις για τη χερσαία ασφάλιση (άρθρ. 1-33 ΑσφΝ) εφαρμόζονται συμπληρωματικά στις διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση του ΚΙΝΔ, που είναι ειδικές και εφόσον βέβαια, στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν πρόκειται για ειδική διάταξη του ΑσφΝ, που να αντίκειται στη θαλάσσια ασφάλιση., Ιδιωτική Ασφάλιση του Ι.Κ.Ρόκα, εκδ. Αντ.Ν.Σάκκουλα 2002, σελ. 36

δεν είναι ασυμβίβαστες με τη φύση της θαλάσσιας ασφάλισης. Από τον συνδυασμό των άρθρων 257 Κ.Ι.Ν.Δ. και 189 Ε.Ν. προκύπτει ότι:

**Θαλάσσια ασφάλιση:** Είναι η σύμβαση, με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο, έναντι τιμήματος, για ζημιές που ενδεχομένως θα συμβούν στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση των θαλάσσιων κινδύνων.

Για την θαλάσσια ασφάλιση είναι απαραίτητη η σύναψη σύμβασης. Από τον συνδυασμό των άρθρων 257 και 258 Κ.Ι.Ν.Δ. και 192 Ε.Ν. προκύπτει ότι η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης γίνεται εγγράφως.

Ο νόμος γενικά εξαιρεί από την κάλυψη τους πολεμικούς κινδύνους. Αυτό όμως, δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή να συμφωνήσει ρητά ότι θα καλύπτει και τις περιπτώσεις κινδύνων που χαρακτηρίζονται πολεμικοί ή ότι θα καλύπτει κινδύνους που, ναι μεν δεν είναι πολεμικοί, αλλά συνέβησαν σε περιοχή που χαρακτηρίζεται εμπόλεμη. Με ειδικό νόμο που καταργήθηκε προβλεπόταν στο παρελθόν η κάλυψη ορισμένων πολεμικών κινδύνων από το Δημόσιο μέσω ειδικού φορέα με την επωνυμία «Κεφάλαιο Ασφάλισης Πολεμικών Κινδύνων».

Πλέον το άρθρο 271 Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρεται στη **θαλάσσια ασφάλιση κατά των πολεμικών κινδύνων**. Περιλαμβάνει τις απώλειες και τις ζημιές από κάθε πολεμική πράξη ή συμβάν και από “κάθε γεγονός που επήλθε μετά τη λήξη του πολέμου αλλά εξαιτίας αυτού.” Με τους πολεμικούς κινδύνους εξομοιώνονται και οι κίνδυνοι που προέρχονται από εμφύλιο πόλεμο και στάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 272 Κ.Ι.Ν.Δ., η ασφαλιστική σύμβαση κατά κοινών θαλάσσιων κινδύνων λύνεται όταν το πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους. Εάν αυτό συμβεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η σύμβαση λύνεται όταν το πλοίο καταπλεύσει στον πρώτο λιμένα.

Συνηθισμένα είδη θαλάσσιας ασφάλισης είναι

- η ασφάλιση σώματος πλοίου,
- φορτίου μεταφερομένου με πλοίο και
- η ασφάλιση ναύλου.

Οι κίνδυνοι που συνήθως δεν τους καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρίες ασφαίζονται από τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις (που συνήθως είναι βρετανικά νομικά πρόσωπα). Τέτοιες ενώσεις είναι το γνωστό είδος αγγλικών αλληλασφαλιστικών ενώσεων P & I clubs<sup>14</sup>, που ασφαίζουν εκτεταμένα την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ασφαλισμένοι στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να είναι, εκτός του πλοιοκτήτη, και άλλα πρόσωπα, όπως λ.χ. ο κύριος των μεταφερομένων εμπορευμάτων.

#### **1.4 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Αντικείμενο της ασφάλισης αυτής είναι **«κάθε έννομο συμφέρον που είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους»**, θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι ανάγκη να προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα ,έτσι, ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου ή του φορτίου ή και ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών είναι θαλάσσιοι κίνδυνοι. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την παρουσία προς ασφάλιση.

Η πρακτική σημασία του χαρακτηρισμού μιας ασφάλισης ως θαλάσσιας ή χερσαίας συνίσταται, μεταξύ άλλων, και στην παραγραφή που είναι διετής για τη θαλάσσια και τετραετής για τη χερσαία ασφάλιση.

Στη θαλάσσια ασφάλιση ,μάλιστα, ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων<sup>15</sup>. Εν τούτοις, συνηθίζεται, με συμβατικούς όρους, να καθορίζονται επακριβώς οι

<sup>14</sup> "Όλοι γνωρίζουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλίσεων γίνεται στα clubs του Λονδίνου τα οποία επωφελούνται περίπου 1 δις δολάρια ετησίως από την Ελληνική Ναυτιλία. Σκοπός μας είναι ένα μέρος αυτού του συναλλάγματος να εισέλθει στην Ελλάδα προς ανάπτυξη της οικονομίας μας", καταλήγει η ανακοίνωση του πρώτου ελληνικού P&I Club. HE.M.P.I.R.A (Hellenic Mutual Protection Indemnity & War Risks Association)., <http://www.transport-magazine.gr/2009/09/newsgr.htm>

<sup>15</sup> Στη θαλάσσια ασφάλιση, σύμφωνα με ρητή διάταξη του ΚΙΝΔ, ισχύει, όπως είπαμε, η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, αρχή που υιοθετείται διεθνώς, σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο



κίνδυνοι που καλύπτονται (και έτσι να περιορίζονται). Όμως, η διεθνής πρακτική με τους έντυπους γενικούς όρους των θαλάσσιων ασφαλιστηρίων, έχει παραμερίσει τη σημασία των άνω διατάξεων του ΚΙΝΔ σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Έτσι, μπορεί να βλαφτούν τα μεταφερόμενα πράγματα από πολλές αιτίες λ.χ. από τη βύθιση του πλοίου, από τον εξαναγκασμό της ρίψης τους στη θάλασσα για να ελαττωθεί το βάρος και να σωθεί το πλοίο και το λοιπό φορτίο από τον κίνδυνο όπου βρέθηκε (λ.χ. μεγάλη θαλασσοταραχή), από πυρκαγιά, από διαβροχή με θαλάσσιο ή γλυκό νερό, σήψη λόγω βλάβης των ψυκτικών μηχανημάτων του πλοίου (αν ήταν πράγματα μεταφερόμενα σε κατάσταση ψύξης), καθυστέρηση κλπ. Δεν είναι ανάγκη να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ότι καλύπτονται όλοι αυτοί και άλλοι πολλοί κίνδυνοι. Καλύπτονται αυτόματα, εφόσον συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση. Η αρχή αυτή δεν επιβάλλεται, όμως, από λόγους δημόσιας τάξης, συνεπώς μπορεί επιτρεπτά, όπως είπαμε, να συμφωνηθεί ότι ορισμένοι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν θα καλύπτονται, πράγμα που στην πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου (κυρίως) γίνεται σχεδόν πάντα.

Τέλος, εφαρμοστέο Δίκαιο στις θαλάσσιες ασφαλίσεις είναι το Αγγλικό Δίκαιο και συγκεκριμένα ο νόμος για τις θαλάσσιες ασφαλίσεις του 1906 (**Marine Insurance Act 1906**), με τον οποίο κωδικοποιήθηκαν οι μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και ο οποίος περιέχει τις αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης.

### **1.5 ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ**

Γενικά, ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια, όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία, εφόσον είτε έχει όφελος από την ασφαλή άφιξη της στον τόπο προορισμού είτε ενδέχεται να υποστεί βλάβη από την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση της άφιξης της. Ασφαλιστικό συμφέρον έχει και όποιος είναι δυνατόν

---

το πλοίο, το φορτία κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου.

να ευρεθεί **Αστικά υπεύθυνος έναντι τρίτων**. Συγκεκριμένα, στην ασφάλιση πλοίου το πρόσωπο αυτό είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής<sup>16</sup>.

### **1.6 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ**

Το ασφαλιστήριο περιέχει<sup>17</sup>:

α) **τον ασφαλιζόμενο** δηλαδή τα στοιχεία (όνομα, διεύθυνση κατοικίας) του προσώπου που ενεργεί την ασφάλιση. Μπορεί να ασφαλισθεί όχι μόνο ο κύριος αλλά και όποιος έχει πραγματικό και νόμιμο συμφέρον ή ευθύνη για τη διατήρηση του πράγματος (άρθρο 196 Ε.Ν.) π.χ. πλοιοκτήτης, ενυπόθηκος δανειστής, εφοπλιστής,

β) **τον ασφαλιστή**, δηλαδή τα στοιχεία (όνομα, διεύθυνση) του προσώπου που αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο,

γ) **το αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης**, δηλαδή κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο, ακόμη και το ελπίζόμενο κέρδος (άρθρο 259 Κ.Ι.Ν.Δ.). Έτσι ενδεικτικά, αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι:

- το πλοίο (άρθρο 263 Κ.Ι.Ν.Δ.),
- το φορτίο (άρθρο 264 Κ.Ι.Ν.Δ.),
- το ασφάλιστρο (άρθρο 194 Ε.Ν.),
- ο ναύλος (άρθρα 266 και 267 Κ.Ι.Ν.Δ.),
- το ελπίζόμενο κέρδος (άρθρα 259, 264 και 286 Κ.Ι.Ν.Δ. και 197 Ε.Ν.)

κ.α.

δ) **το ασφάλισμα**, δηλαδή **το ποσόν της αποζημίωσης που θα καταβάλλει ο ασφαλιστής**. Το ασφάλισμα, σύμφωνα με το άρθρο 268 Κ.Ι.Ν.Δ., καθορίζεται με

<sup>16</sup> Στο γαλλικό δίκαιο (ν.8 της 3 Ιανουαρίου 1969, άρθρο 2, παρ.1) ο κύριος του πλοίου τεκμαίρεται ότι το εκμεταλλεύεται χωρίς να είναι αναγκαιώς ο εφοπλιστής του. Βλ. Αντάπαση εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών. (Πρακτικά και εισηγήσεις του 1<sup>ου</sup> Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, 1992, σελ. 520.) Οσον αφορά άλλες ναυτικές νομοθεσίες-βλ. τον ίδιο σελ. 538-523. Στην ελληνική νομοθεσία, γίνεται αναφορά σε κάθε μία έννοια ξεχωριστά.

<sup>17</sup> Βλ. Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Μυλωνόπουλος 2000, σελ. 200



βάση την αξία που είχαν τα ασφαλισθέντα αντικείμενα κατά την έναρξη της ασφάλισης. Αν το ασφαλισθέν είναι φορτίο τότε προστίθενται τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο ναύλος και το ασφάλιστρο,

ε) **το ασφάλιστρο**, δηλαδή **το ποσό που είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει ο ασφαλιζόμενος στον ασφαλιστή**. Το ποσό αυτό είναι ανάλογο με το ασφάλισμα και τους ασφαλιζόμενους κινδύνους,

στ) **τους κινδύνους** που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής και τον χρόνο έναρξης και λήξης αυτών. Σύμφωνα με το άρθρο 269 Κ.Ι.Ν.Δ., ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός που συνέβη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και από κλοπή.

Το άρθρο 262 Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση κατά το χρόνο. Αυτή αρχίζει από τη χρονολογία που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο. Ως **χρόνος εννοείται ο τοπικός της χώρας όπου εκδόθηκε το ασφαλιστήριο**. Εάν ο χρόνος της ασφάλισης λήξει στη διάρκεια του ταξιδιού, τότε παρατείνεται και λήγει την επομένη της ημέρας, κατά την οποία το πλοίο αγκυροβόλησε και προσδέθηκε στον λιμένα. Βέβαια ο ασφαλιστής δικαιούται ανάλογο πρόσθετο ασφάλιστρο.

Το άρθρο 263 Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση κατά ταξίδι. Αυτή αρχίζει από την έναρξη της φόρτωσης ή παραλαβής έρματος και λήγει με την εκφόρτωση.

Το άρθρο 264 Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου. Αυτή αρχίζει από την έναρξη της φόρτωσης και ιδιαίτερα όταν τα πράγματα παύσουν να εφάπτονται με την ξηρά και λήγει όταν αυτά τοποθετηθούν στην ξηρά στον λιμένα προορισμού. Σε κάθε περίπτωση η θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου λήγει μετά 30 ημέρες από τον κατάπλου του πλοίου στον λιμένα.

ζ) **τα στοιχεία του πλοίου.** Σύμφωνα με το άρθρο 258 Κ.Ι.Ν.Δ., στο ασφαλιστήριο αναγράφονται

- το όνομα,
- το είδος,
- η χωρητικότητα και
- η ιθαγένεια του πλοίου<sup>18</sup>

η) **χρονολογία.** Σύμφωνα με το άρθρο 192 Ε.Ν., το ασφαλιστήριο χρονολογείται δηλαδή φέρει τη χρονολογία έκδοσης του.

Απαραίτητα στοιχεία, ακόμη, σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι οι εγγυήσεις και οι ασφαλιστικές καλύψεις.

### **1.6.1 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (Warranties)<sup>19</sup> ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.**

Με τον όρο εγγύηση στη θαλάσσια ασφάλιση δηλώνεται ρητά η ανάληψη υποχρεώσεων του ασφαλιζομένου και η αποδοχή όρων.

Οι εγγυήσεις είναι δύο ειδών:

- Εγγυήσεις που **αναγράφονται ρητά στο συμβόλαιο (Expressed Warranties)** και συμφωνούνται από τα δύο μέρη, όπως π.χ. εγγυήσεις για τα γεωγραφικά όρια πλεύσης του πλοίου (ελληνικά νερά, Μεσόγειος κ.ά.). Αν ο ασφαλιζόμενος έχει δηλώσει ως όρια πλεύσης τη Μεσόγειο και το πλοίο εξέλθει εκτός Μεσογείου, για το χρονικό διάστημα που είναι εκτός

<sup>18</sup> Η εθνικότητα-ιθαγένεια πλοίου ενέχει μεγάλη σπουδαιότητα, λόγω των συνεπειών τις οποίες συνεπάγει αυτή τόσο κατά το Διεθνές Δίκαιο όσο και κατά το εσωτερικό δίκαιο κάθε Χώρας. Έτσι από την εθνικότητα του πλοίου θα καθορισθεί ποίο δίκαιο θα εφαρμοσθεί επ' αυτού δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί πλωτό τμήμα του εδάφους του κράτους, του οποίου και φέρει την σημαία, καθώς επίσης ποιά θα είναι η συμπεριφορά των ξένων Χωρών απέναντί του και ποιά θα είναι η τύχη του σε περίπτωση πολέμου. Σημειώνεται επίσης πως κάθε Χώρα παρέχει την προστασία της καθώς και διάφορα προνόμια στα υπό την σημαία της πλοία, όπως π.χ. το αποκλειστικό δικαίωμα της αλιείας, της εμπορικής ακτοπλοΐας, της ρυμούλκησης ή η καταβολή μειωμένων τελών κ.ά. Η ιθαγένεια και ο έλεγχος του κυρίου του πλοίου, φυσικό η νομικό προσωποποιήσει να είναι διαφορετική από τη σημαία του πλοίου. (ITF 1974), [http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia\\_Nautikou\\_simaias.pdf](http://emporiko.law.uoa.gr/Ergasia_Nautikou_simaias.pdf). ,βλ. και Flags of Convenience campaign ( <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>)

<sup>19</sup> Εάν κάποιες από αυτές τις εγγυήσεις παραβιαστούν, την ίδια ημερομηνία αποδεσμεύεται και ο ασφαλιστής από τις υποχρεώσεις του. Warranties in marine insurance, Bariş Soyer. Routledge Cavendish, 2005 p.2-4

Μεσογείου, δεν καλύπτεται ασφαλιστικά από το συμβόλαιο. Αυτές οι εγγυήσεις είναι δυνατό να αρθούν, εφόσον ο ασφαλιζόμενος το δηλώσει στον Ασφαλιστή και ο Ασφαλιστής δεχθεί να άρει την εγγύηση με ή χωρίς επασφάλιστρο.

- Εγγυήσεις που **δεν αναγράφονται στο συμβόλαιο (Implied Warranties)**, αλλά υπαγορεύονται από τη νομοθεσία ή και τη Διεθνή Πρακτική. Αυτές οι εγγυήσεις δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης των δύο μερών και δεν αίρονται από το συμβόλαιο. Π.χ. η εγγύηση ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο σε ολόκληρη την περίοδο της ασφάλισης.

#### **1.6.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ (H&M, War, I.V., LOH κλπ.)**

Στη θαλάσσια ασφάλιση χρησιμοποιούνται οι διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιτών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες. Σπανιότερα χρησιμοποιούνται και ρήτρες Αμερικής, Νορβηγίας κ.ά.

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες είναι:

- Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα 3/4 .
- Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση.
- Γενική αβαρία και ναυαγαιρεσία.
- Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται:

- Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών.
- Increased Value: Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλισμένης αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του

ασφαλιστικού γεγονότος.

- Loss of Hire. Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος.

Συμπληρωματικά προς τα παραπάνω και με χρήση των διεθνώς αποδεκτών Ρητρών του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου (Institute of London Underwriters) καλύπτονται ειδικότερες ανάγκες από την λειτουργία του πλοίου όπως :

- Port Risks Insurance (κάλυψη κινδύνων λιμένος, όταν το πλοίο ευρίσκεται σε παροπλισμό ή περιορισμένη κίνηση)
- Towage Risks Insurance (κάλυψη κινδύνων ρυμούλκησης)
- Shipbuilders Risks Insurance (κάλυψη ναυπηγικών κινδύνων, προκειμένου για νέα ναυπηγήματα)
- Ship repairers Risks Insurance (κάλυψη επισκευαστικών κινδύνων)

Επίσης υπάρχει δυνατότητα περιορισμένης κάλυψης με ρήτρες όπως :

- Total Loss Only (μόνο Ολική Απώλεια)
- Total and/or Constructive Total Loss, Sue & Labor Expenses,  $\frac{3}{4}$  the Running Down Clause and Damage Received in Collision with another Ship or Vessel or Fixed and Floating Objects.

Συναφείς με την Ασφάλιση Πλοίων είναι οι ασφαλίσεις των πληρωμάτων (για το ποσό της Απαλλαγής που δεν καλύπτουν οι Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί (P&I Clubs) όπως και οι ασφαλίσεις επιβαινόντων του πλοίου (Gratuitous Passengers) και Στελεχών της Ναυτιλιακής Επιχείρησης (Marine Superintendents).

### **1.6.3 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ**

Εξαιρούνται οι αποζημιώσεις που αφορούν την **Αστική Ευθύνη** του ασφαλισμένου από:

- Μετακίνηση ναυαγίων ή άλλων αντικειμένων (καλύπτεται μόνο με επασφάλιστρο).
- Οποιαδήποτε ευθύνη του ασφαλισμένου εκτός από την σύγκρουση με άλλο πλοίο.
- Το φορτίο του πλοίου.
- Απώλεια ζωής, προσωπικό ατύχημα ή ασθένεια.
- Ρύπανση <sup>20</sup>(καλύπτεται μόνο με επασφάλιστρο).

### **17 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ.**

Η υποχρέωση του ασφαλιστή, όταν επέλθει ασφαλιστική περίπτωση, προσδιορίζεται στις θαλάσσιες ασφαλίσεις από το ύψος της ασφαλιστικής ζημιάς, με ανώτατα όρια το ασφαλιστικό ποσό και την ασφαλιστική αξία.

Ως ασφαλιστική αξία λαμβάνεται όμως εδώ, όχι η τελική (τρέχουσα), αλλά η **αρχική αξία** του αντικειμένου της ασφάλισης.

#### **Αρθ. 268 ΚΙΝΔ**

**- Το ασφάλισμα καθορίζεται κατά την αξίαν ην είχαν τα ασφαλισθέντα καθ' ον χρόνον ήρξατο η ασφαλιστική κάλυψις, επί δε του φορτίου προστίθενται τα έξοδα φορτώσεως και εκφορτώσεως, ο ναύλος και το ασφάλιστρον.**

**Το ασφάλισμα συνίσταται εις την υπό των μερών συμφωνημένην αποτίμησιν, εφ' όσον αύτη ρητώς εγένετο αποδεκτή υπό του ασφαλιστού εν τω ασφαλιστήριω). Η λόγω πλάνης προσβολή της περί αποτιμήσεως συμφωνίας αποκλείεται.**

Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου προβλέπεται για την ασφαλιστική αξία ο υπολογισμός με βάση την αρχική αξία<sup>21</sup> για πρακτικούς λόγους. Στην ανοιχτή

---

<sup>20</sup> Βλ. [http://europa.eu/legislation\\_summaries/](http://europa.eu/legislation_summaries/)

<sup>21</sup> Η αρχική αξία υπολογίζεται με βάση την αγοραία αξία (του αντικειμένου) της εποχής της ουσιαστικής έναρξης της ασφάλισης., Κιάντος, Ιδιωτ. Ναυτικόν Δίκαιον Σελ. 193

θάλασσα, όπου συνήθως επέρχεται ο κίνδυνος, δεν υπάρχει δυνατότητα διαμόρφωσης μιας τελικής αξίας.

Δεν γίνεται υπολογισμός της ασφαλιστικής αξίας εκ των υστέρων, αν αυτή είχε αποτιμηθεί συμβατικά. Μια παρόμοια συμφωνία αποτίμησης δεν μπορεί να προσβληθεί για πλάνη, σε περίπτωση που αργότερα διαπιστωθεί ότι δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αντίθετα μπορεί να προσβληθεί για άλλους λόγους, όπως για απάτη, εικονικότητα ή πλαστότητα.

Προκειμένου για ασφαλισμένο φορτίο πλοίου το ύψος της ζημιάς προσδιορίζεται - αν δεν υπάρχει αποτίμηση - πάλι από την αρχική ασφαλιστική αξία με τη διαφορά ότι σ' αυτή πρέπει να προστεθούν ορισμένα έξοδα (έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, ναύλου και ασφαλιστρών) εφόσον έχουν καταβληθεί ή οφείλονται μέχρι τη πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης.

Η ασφαλιστική αποζημίωση περιλαμβάνει στις ασφαλίσεις φορτίου πέραν από την κύρια ασφαλιστική ζημιά και ορισμένα έξοδα που δημιουργούνται υπό ορισμένες συνθήκες.

#### **Αρθ.270ΚΙΝΔ**

**- Εάν το πλοίον κατέστη ανίκανον προς πλουν και τα ησφαλισμένα πράγματα μετεφορτώθησαν εις άλλο πλοίον, ο ασφαλιστής ευθύνεται και δια τα έξοδα μεταφορτώσεως, εναποθέσεως, φυλάξεως, το υπερβάλλον του ναύλου και τα προς διάσωσιν έξοδα, ουχί όμως πέραν του ασφαλιστικού ποσού**

Αν χρειασθεί να μεταφορτωθούν τα μεταφερόμενα πράγματα σε άλλο πλοίο εξ ανάγκης εξαιτίας ανικανότητας (π.χ. βλάβης) του πρώτου πλοίου, ο ασφαλιστής αποζημιώνει και για τα έξοδα που δημιουργούνται, αλλά μέχρι (το πολύ) να εξαντληθεί το συμφωνημένο ασφαλιστικό ποσό. Αντίθετα και εδώ ο ασφαλιστής αποζημιώνει τα έξοδα αποφυγής ή μείωσης της ζημιάς (αρθ. 7 παρ. 3 Ν. 2496/97) και πέραν από το ασφαλιστικό ποσό. Ο ασφαλιστής δεν αποζημιώνει έξοδα αναμενόμενα, όπως έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενισμού, ναυλογίας, καθάρσεως, τέλη, φόρους.

**Αρθ. 275 ΚΙΝΔ**

- **Ο ασφαλιστής δεν ενέχεται δια τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυλοχίας, καθάρσεως, ουδέ δια τα παντός είδους τέλη και δικαιώματα τα αφορώντα εις το πλοίον ή το φορτίον.**

Ο λόγος της εξαίρεσης αυτών των εξόδων είναι ότι αυτά δεν συνδέονται με κίνδυνο. Τέλος είναι δυνατό να μην οφείλεται αποζημίωση σε ορισμένες περιπτώσεις ζημιών που επήλθαν από τον ασφαλισμένο κίνδυνο, αν αυτό έχει συμφωνηθεί, πρβ. τη συμφωνία κατά την οποία ο ασφαλιστής θα υποχρεώνεται μόνο σε περίπτωση απώλειας και όχι σε περιπτώσεις μερικής ζημίας (ρήτρα «ελεύθερο αβαρίας» του αρθ. 276 ΚΙΝΔ).

Αν υπάρχει αμφιβολία για την ασφαλιστική περίπτωση, εφαρμόζονται οι κανόνες που έχουν αναφερθεί για τη σύνδεση του κινδύνου που επήλθε με ορισμένο αίτιο. Εδώ ο νόμος ορίζει ότι σε περίπτωση που δημιουργηθεί διχογνωμία για το αν ο κίνδυνος επήλθε από κοινό γεγονός ή από εξαιρούμενο πολεμικό γεγονός, εκείνος που ισχυρίζεται το τελευταίο πρέπει να το αποδείξει.

**Πρβ.αρθ.271§2ΚΙΝΔ.**

- **Εν αμφιβολία η ζημία θεωρείται προελθούσα εκ κοινού θαλασσίου συμβεβηκότος.**

**1.7.1 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ<sup>22</sup>**

Σύμφωνα με τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα 1906(Marine Insurance Act 1906)όταν δύο ή περισσότερα ασφαλιστήρια συνάπτονται από τον ασφαλισμένο ή αντ' αυτού για την ίδια περιπέτεια ή συμφέρον ή οποιοδήποτε τμήμα τους και τα ασφαλισθέντα ποσά υπερβαίνουν την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό, ο ασφαλισμένος λέγεται ότι είναι **υπερασφαλισμένος** από διπλή ασφάλιση.

---

<sup>22</sup> Βλ. English Marine Insurance Act 1906 - An Act to codify the Law relating to Marine Insurance [21st December 1906] England ,[www.jus.uio.no/lm](http://www.jus.uio.no/lm)

Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση:

(α) Ο ασφαλισμένος, εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, μπορεί να διεκδικήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές με όποια σειρά, εκείνος θεωρεί κατάλληλη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει κανένα ποσό που να υπερβαίνει την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό.

(β) Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει, σε σχέση με την εκτίμηση, για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου, ανεξάρτητα από την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου.

(γ) Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι ανεκτίμητο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει, σε σχέση με την ολική ασφαλίσιμη αξία, για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου.

(δ) Όταν ο ασφαλισμένος λαμβάνει οποιοδήποτε ποσό μεγαλύτερο από την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό, θεωρείται ότι διαχειρίζεται το ποσό αυτό ως καταπιστευματοδόχος των ασφαλιστών, σύμφωνα με το δικαίωμα συνεισφοράς μεταξύ τους.

### **1.7.2 ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Σύμφωνα με τον Ναυτασφαλιστικό Κώδικα 1906(Marine Insurance Act 1906), όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο κατά θαλάσσιων κινδύνων, λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση.

Οι διατάξεις του Νόμου αυτού που σχετίζονται με το ασφάλιστρο δεν ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση, αλλά εγγύηση, ή άλλη ρύθμιση που μπορεί να συμφωνηθεί, είναι δυνατόν να αντικαταστήσει το ασφάλιστρο.

Οι διατάξεις του Νόμου αυτού, όσο μπορούν να τροποποιηθούν από συμφωνία των συμβαλλομένων, μπορούν να τροποποιηθούν από τους όρους των ασφαλιστηρίων που εκδίδονται από τους συνεταιρισμούς, ή από τους όρους και τους κανονισμούς



του συνεταιρισμού. Εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο αυτό, οι διατάξεις του Νόμου αυτού ισχύουν στην αμοιβαία ασφάλιση.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 . ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

### **2.1 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Η ασφάλιση βοήθησε στην ανάπτυξη του εμπορίου και δε χρειάστηκε πολύς καιρός προτού οι Ασφαλιστικές Εταιρίες να προσφέρουν στους πλοιοκτήτες ναυτική κάλυψη.

Ανάμεσα στα 1719 και 1824 πολλοί πλοιοκτήτες δυσανεστούνταν όλο και περισσότερο με τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλισης .Αυτό ήταν το αποτέλεσμα μιας Απόφασης του Κοινοβουλίου που επέτρεπε μόνο σε δύο εταιρίες τη Βασιλική Συναλλαγματική Ασφάλεια και τη Λονδρέζικη Ασφάλεια (η Royal Exchange και η London Assurance<sup>23</sup> ) και σε μεμονωμένους Ασφαλιστές όπως οι ασφαλιστές των Lloyd να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στους πλοιοκτήτες.

Το ασφαλιστικό αυτό μονοπώλιο είχε ως αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να πληρώσουν αυτό που θεωρούσαν υπερβολικά υψηλά ασφάλιστρα .Έτσι ,κάποιες ομάδες πλοιοκτητών σχημάτισαν κάποιους συνδέσμους ,δρώντας δηλαδή παράνομα. Ο σκοπός των συνδέσμων αυτών ήταν η παροχή αμοιβαίας ασφάλειας στα μέλη τους ,κυρίως για κάλυψη του κινδύνου καταστροφής ή απώλειας των πλοίων τους από τους κινδύνους της θάλασσας ή της φωτιάς (κίνδυνοι σκάφους).

Από το 1824 που το προνόμιο αυτό καταργήθηκε ,άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες, οι οποίες υπάχθηκαν στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και τον μεταγενέστερο του 1948.

Αφού λοιπόν αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες ,ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης καθοριζόταν συνήθως στις λεπτομέρειες με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου ίδρυσε το Τμήμα Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και έκδοση

---

<sup>23</sup> Compendium of finance Bernard Cohen, W. Phillips, 1822.p.201-203

ασφαλιστηρίων κοινού συνδυαζόμενου τύπου, για λογαριασμό των εταιρειών –μελών του Ινστιτούτου .Υπάρχουν φυσικά και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια.

## **2.2 ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ LLOYD'S**

Όταν μιλάμε για ναυτική ασφάλιση το πρώτο όνομα που έρχεται στο νου μας είναι των Lloyd<sup>24</sup> . Γύρω στα 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο που έγινε σημείο συνάντησης για πλοίαρχους ,πλοιοκτήτες και τους έμπορους της πόλης ,των οποίων η δουλειά ήταν η διατύπωση κατάλληλου ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ασφάλεια των πλοίων και των φορτίων τους. Οι έμποροι αυτοί ,που εγγυούνταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις για ένα συμφωνημένο χρηματικό ποσό (ασφάλιστρο –premium) υπέγραφαν τα ονόματά τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και εκ ως τούτο ονομάζονταν (Υπογράφωντες – Underwriters) Ασφαλιστές. Το καφενείο του Lloyd έγινε σύντομα ευρύτατα γνωστό από τους πλοιοκτήτες ,ως το μέρος όπου μπορούσαν να βρεθούν οι Ασφαλιστές που θα παρείχαν ασφάλιση. Οι Ασφαλιστές αυτοί έγιναν γνωστοί ως Ασφαλιστές του Lloyd.(Lloyd's Underwriters).

### **2.2.1 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ**

Το Lloyd's<sup>25</sup> είναι μια Σωματειακή Οργάνωση, η οποία έχει μέλη<sup>26</sup>, τα οποία παρέχουν ασφαλιστική προστασία στους πελάτες. Τα μέλη της Οργάνωσης αυτής είναι περίπου 7000, μεταξύ των οποίων και πολλές Ασφαλιστικές εταιρίες, αλλά και ιδιώτες.

Τα μέλη εκλέγουν κάθε τέσσερα χρόνια μια 12μελή επιτροπή, την Lloyd's Committee. Καθήκοντα της επιτροπής είναι η επίβλεψη της ομαλής διεξαγωγής όλων των ασφαλιστικών εργασιών του Οργανισμού (αναλήψεις, αποζημιώσεις, ενημέρωση

<sup>24</sup> Το 1871 το Lloyd's αναγνωρίστηκε επίσημα από την αγγλική κυβέρνηση με πράξη του κοινοβουλίου(Act of 1871).

<sup>25</sup> Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως , Μιχ. Πριναράκη,1987,

<sup>26</sup> Τα μέλη δεν έχουν νομική προσωπικότητα αλλά μόνο επιχειρηματική δραστηριότητα.

επί αλλαγών στην εγχώρια και αλλοδαπή Νομοθεσία) καθώς και η διαιτησία επί ζημιών και η εκλογή νέων μελών και μεσιτών.

### **2.2.2 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ LLOYD'S**

Κάθε ασφαλιστής – μέλος των Lloyd's<sup>27</sup> έχει απεριόριστη ευθύνη (μέσω της περιουσίας του) για τους κινδύνους που αναλαμβάνει. Η Οργάνωση των Lloyd's παρέχει μόνο εγκαταστάσεις και διευκολύνσεις (πχ τηλεπικοινωνίες) στα μέλη του, τα οποία δεν έρχονται σε καμιά περίπτωση σε άμεση επαφή με τον πελάτη. Οι πελάτες προτείνουν στους Μεσίτες Lloyd's (Lloyd's Brokers) τους κινδύνους που επιθυμούν να ασφαλίσουν.

Ο προτεινόμενος κίνδυνος, περιγράφεται από το Μεσίτη<sup>28</sup> σε ειδικό έντυπο, το Slip, και στη συνέχεια ο Μεσίτης διαπραγματεύεται την κάλυψη με τους πιο ειδικευμένους για τον συγκεκριμένο κίνδυνο Underwriters, επιδιώκοντας να πετύχει τους πλέον συμφέροντες για τον πελάτη του όρους. Αφού επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με τους όρους της κάλυψης, ο Ασφαλιστής είτε αναλαμβάνει το 100% του κινδύνου, είτε ένα ποσοστό του. Ο Μεσίτης στη συνέχεια έρχεται σε επαφή με τους άλλους ασφαλιστές στην αίθουσα διεξαγωγής ασφαλιστικών εργασιών των Lloyd's (αυτό σήμερα είναι εικονικό – η διαδικασία γίνεται ηλεκτρονικά), μέχρι να καλύψει τμηματικά τον κίνδυνο. Κάθε ασφαλιστής γράφει στο Slip κάτω από τον προηγούμενο (γι αυτό και η μέθοδος ονομάστηκε Underwriting), τα αρχικά του και το ποσοστό του κινδύνου που αναλαμβάνει. Οι όροι παροχής της ασφαλιστικής προστασίας για όλους τους ασφαλιστές που συμμετέχουν στην κάλυψη ενός κινδύνου, είναι εκείνοι που συμφωνήθηκαν μεταξύ του Μεσίτη και του πρώτου Ασφαλιστή.

Στην συνέχεια ο Μεσίτης επιμελείται την έκδοση του ασφαλιστηρίου από το Γραφείο Έκδοσης, την υπογραφή του από το Γραφείο Υπογραφής Ασφαλιστηρίων των Lloyd's και προχωρεί στην παράδοση του ασφαλιστηρίου στον πελάτη.

---

<sup>27</sup> Οι ασφαλιστές που είναι υπεύθυνοι για την θαλάσσια ασφάλιση σκαφών /μεταφορών συγκροτούν γύρω στα 430 συνδικάτα.

<sup>28</sup> Βλ.Ναυτασφαλισεις,Μ.Παζαρζης,σελ.71-73

## ΣΧΗΜΑ 1. ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ SLIP

SPECIMEN SLIP INSURANCE BROKER Ltd.  
S/S MARIA  
No ..... 12 Months Noon, May 18, 1989  
Slip..... Pounds 40000 Machinery..... Pounds 10000 Institute Clauses In-  
stitute Warranties  
Average payable on each valuation separately or any two valuations together on the whole.

### Υπόδειγμα της πίσω πλευράς του Slip

Pounds 3500 J.S Pounds 1.50 per  
cent 7/12

(Subscription of J.S for 3500 Pounds dated December 10, 1989 the other subscription follow and are written on the back of the Slip)

Dated.....

### 2.3 .ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ.

Παράλληλα προς το Lloyd που διατήρησε μια έσωεπαγγελματική εποπτεία ελέγχοντας την ασφαλιστική αγορά, η μεταγενέστερη οργάνωση προστασίας των στενότερων επαγγελματικών συμφερόντων των Ασφαλιστών Λονδίνου με την επωνυμία «Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου» συνέστησε ,εκτός των άλλων ,μια ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας (στερεότυπης) διατύπωσης των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων .Οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Clauses) αποτελούν σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων σε όλο τον κόσμο και μολονότι υπάρχουν και άλλοι τύποι ρητρών ,οι ενδιαφερόμενοι (ιδιαίτερα για την θαλάσσια ασφάλιση πλοίου ) προτιμούν τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου για να καλύψουν το αντικείμενο ασφάλισης κατά των θαλάσσιων κινδύνων.

Οι ρήτρες αυτές ,παρόλο που διατηρούν μια βασική διατύπωση , υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται κάθε χρόνο σε τροποποιήσεις , οι οποίες είναι αποτέλεσμα συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της .Δεδομένου επίσης του μεγάλου πλήθους τους και κατά συνέπεια της τεράστιας ποικιλίας των καλύψεων που μπορούν να προσφέρουν δεν

είναι δύσκολο να ερμηνευθεί η εξέχουσα θέση που κατέχουν στις προτιμήσεις των ασφαλιζομένων.

#### **2.4 ΟΙ ΑΛΛΗΛΟΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ**

Ο αγγλικό νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 ορίζει στο άρθρο 85 ότι όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο ,κατά θαλάσσιων κινδύνων υπάρχει η λεγόμενη **αμοιβαία ασφάλιση** .Στο άρθρο αυτό βασίζεται η ενοποίηση των πλοιοκτητών των διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών ,οι οποίοι συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημίες κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Μετά τον περί εταιρειών νόμο του 1862 , οι συνεταιρισμοί αυτοί (περισσότερων των 20 μελών ) αναγνωρίστηκαν ως εταιρείες απεριόριστου ή περιορισμένης ευθύνης ,ανάλογα με τις διατάξεις του καταστατικού τους.

Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί ,σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν ,αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης.

Υπάρχουν τρεις κλάδοι ασφάλισης

**Κλάδος προστασίας και αποζημίωσης** :Ο οποίος είναι ο σημαντικότερος στο χώρο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών –μελών,γενικά ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στην κάλυψη κλάσης P&I ή στην κάλυψη του σκάφους και μηχανής.

**Κλάδος ναύλου ,σταλιών και υπεράσπισης** :Ο οποίος καλύπτει κατά βάση θέματα δικαστικής προστασίας για Απαιτήσεις ή υποχρεώσεις των πλοιοκτητών -μελών σε διαφορές με ναυλωτές ,πληρώματα ,ασφαλιστικές ,ναυπηγούς κ.λπ.

**Κλάδος πολέμου και απεργιών** :Ο οποίος καλύπτει κινδύνους πολέμου ή εχθροπραξιών ,οι οποίοι γενικά δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια του Πιογά ή των ασφαλιστικών εταιρειών .Μπορεί να καλύψει επίσης κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες ,εργατικές ανωμαλίες ή δολιοφθορές.

Οι πλοιοκτήτες-μέλη οφείλουν προς τον συνεταιρισμό τις εξής εισφορές ,υπό τύπου ασφαλιστρών ( συνήθως σε ετήσια βάση).

1)**Αρχικό ασφάλιστρο**, το οποίο επιβάλλεται στην αρχή της ασφαλιστικής κάλυψης και καθορίζεται με βάση τις προβλέψεις του συνεταιρισμού για την πληρωμή καλυπτόμενων απαιτήσεων , την ολική χωρητικότητα του πλοίου και τον τύπο του πλοίου.

2)**Ασφάλιστρο ανανέωσης** είναι το ασφάλιστρο που θα ζητήσει ο συνεταιρισμός για την ανανέωση της κάλυψης του πλοίου για το επόμενο ασφαλιστικό έτος και εξαρτάται άμεσα από τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε ο συνεταιρισμός να πληρώσει για το συγκεκριμένο πλοίο μέσα στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Ο συνεταιρισμός δηλαδή κάνει ορισμένες προβλέψεις για τα πιθανά ποσά που θα κληθεί να καταβάλλει για το κάθε μέλος του μέσα στο επόμενο ασφαλιστικό έτος.

3)**Συμπληρωματικό ασφάλιστρο** επιβάλλεται συνήθως τον Ιούνιο του επόμενου έτους από αυτό στο οποίο αφορά και συνδέεται με την εξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεων κάθε συνεταιρισμού με βάση τις απαιτήσεις κατά των μελών του, οι οποίες έχουν αναγγελθεί και καλύπτονται. Υπολογίζεται σε ποσοστιαία βάση (συνήθως 20%) επί του Αρχικού ασφάλιστρου.

4)**Ασφάλιστρα απαλλαγής** είναι τα ασφάλιστρα τα οποία συμφωνεί να πληρώσει ένα μέλος κατά την αποχώρηση του από το συνεταιρισμό, προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο. Το μέλος μπορεί ,εάν θέλει ,να μη ζητήσει την επιβολή ασφαλιστρών απαλλαγής, αλλά να περιμένει την τυχόν μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο ( εάν και όταν επιβληθεί).

5)**Ασφάλιστρα επιστροφής** .Σε περίπτωση ικανού πλεονάσματος από συσσωρευμένα ασφάλιστρα προηγούμενων ασφαλιστικών ετών ο συνεταιρισμός επιστρέφει στα μέλη του μέρος αυτών. Ασφάλιστρα επιστροφής πληρώνονται και σε περίπτωση διάλυσης του συνεταιρισμού ,οπότε η πλεονάζουσα περιουσία επιστρέφεται στα μέλη του. Ακόμη ,όταν το πλοίο παροπλίζεται, οι κανόνες των



συνεταιρισμών προβλέπουν συνήθως επιστροφή στα μέλη ποσοστού μέχρι και 90% του ήδη καταβληθέντος αρχικού ασφαλιστρου.

Αντίθετα με την ασφάλιση στους υπόλοιπους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίοι καλύπτουν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους μέχρι ένα ανώτατο ποσό, οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν στα μέλη τους **απεριόριστη κάλυψη** (με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση.)

Η παροχή απεριόριστης κάλυψης έχει καταστεί δυνατή αφ' ενός μεν λόγω της αμοιβαίας ασφάλισης των πλοιοκτητών -μελών που συνεπάγεται στην πράξη τη απεριόριστη υποχρέωση τους για καταβολή συμπληρωματικών ασφαλιστρων (ανάλογα με την αύξηση των κοινών κινδύνων), αφ' ετέρου δε λόγω του μοναδικού συστήματος αντασφάλισης που έχουν πετύχει από κοινού οι συνεταιρισμοί, το οποίο λειτουργεί σε γενικές γραμμές ως εξής: Υπάρχει το λεγόμενο International Group, το οποίο είναι ένας τεράστιος αντασφαλιστικός οργανισμός, ο οποίος έχει δημιουργηθεί σχεδόν από το σύνολο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών<sup>29</sup>. Το Group αυτό αντασφαλίζει τους συνεταιρισμούς αυτούς μεταξύ τους. Έτσι λοιπόν αν η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη-μέλους ενός αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι μεγαλύτερη από ένα ανώτατο ποσό, συγκεκριμένο για κάθε συνεταιρισμό, το οποίο ονομάζεται όριο ευθύνης. Το International Group αντασφαλίζεται και αυτό με τη σειρά του στην ασφαλιστική αγορά που αντιπροσωπεύεται από το Lloyd και τις κερδοσκοπικές ασφαλιστικές εταιρείες. Τέλος, επειδή και η κάλυψη του Lloyd και των εταιρειών δεν είναι απεριόριστη, για μια εξαιρετικά υψηλή αποζημίωση, η επιπλέον διαφορά αντασφαλίζεται, δίχως κανένα πλέον όριο στο International Group.

Στην Ελλάδα υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη για τη σύσταση και λειτουργία αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών στο ν. δ/μα 400/1970 «περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως»(άρθρ.35 επ.).<sup>30</sup>

<sup>29</sup>Υπάρχουν 14 συνεταιρισμοί που καλύπτουν περίπου το 90% της συνολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας και οι οποίοι δημιούργησαν το International Group., [www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)

<sup>30</sup> Η ασφάλιση ασκείται στην Ελλάδα μόνο από Ανώνυμη Εταιρεία και από Αλληλοασφαλιστικό Συνεταιρισμό, ο οποίος έχει συσταθεί σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο, και ασχολούνται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες. Ο αλληλοασφαλιστικός συνεταιρισμός μπορεί να ασκεί μόνο εργασίες της παραγράφου 1 του άρθρου 13. Ασφάλιση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, μπορούν να ασκούν και Δημόσιες Επιχειρήσεις με σκοπό αποκλειστικά τις ασφαλιστικές εργασίες.



Το πλοίο προκαταβάλλει ένα χρηματικό ποσό που το ύψος του εξαρτάται από έναν συντελεστή, ο οποίος πηγάζει από τη χωρητικότητα του πλοίου και την ασφαλιστική διαχείριση του έτους (τις δαπάνες δηλ. του P & I Club) κατά το έτος που εγγράφεται το πλοίο. Κάθε Φεβρουάριο που λήγει η ασφαλιστική περίοδος το πλοίο καλείται να καταβάλει **συμπληρωματική εισφορά**. Το ύψος της εισφοράς έχει πάλι να κάνει με την κατάσταση διαχείρισεως του προηγούμενου έτους, τον ισολογισμό<sup>31</sup> δηλαδή του P & I Club, δαπάνες και έσοδα. Στα P & I Club δεν γίνονται δεκτά πλοία, τα οποία δεν έχουν κύτος μηχανής.

#### **2.4.1 Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΤΩΝ P&I CLUBS. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ P&I CLUB “NORTH ENGLAND”**

Μέλος στο Club<sup>32</sup> (Λέσχη), μπορεί να είναι ένας πλοιοκτήτης, διευθυντής, διαχειριστής ή ναυλωτής. Η εταιρία ή το πρόσωπο γίνεται μέλος όταν το πλοίο ή τα πλοία «εισάγονται» στο Club. Τα περισσότερα μέλη είναι πλοιοκτήτες.

Τα P&I Clubs<sup>33</sup> ελέγχονται από τα μέλη πλοιοκτήτες διαμέσου εκλεγμένου συμβουλίου μη εκτελεστικών Διευθυντών. Οι διευθυντές εκλέγονται, και αντιπροσωπεύουν γενικά τα μέλη που έχουν μεγάλη χωρητικότητα. Εκλέγουν ένα πρόεδρο και έναν αντιπρόεδρο για δύο χρόνια και όλοι αυτοί οι διευθυντές έχουν τα ίδια καθήκοντα και ευθύνες, όπως οι διευθυντές οποιουδήποτε άλλου τύπου εταιρεία.

Η διαχείριση των P&I Clubs μπορεί να γίνεται είτε από ανεξάρτητη εταιρία διαχειριστών ή άμεσα από υπαλλήλους του.

---

Ασφάλιση μπορεί να ασκηθεί επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3, και με την μορφή της ευρωπαϊκής εταιρείας. [Η παρ.1 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 ΠΔ 288/2002 (ΦΕΚ Α' 258)]

<sup>31</sup> Η κατάρτιση του προϋπολογισμού της λέσχης για κάθε οικονομικό έτος είναι θέμα καθορισμού των εισφορών κάθε μέλους σε σχέση με τις εισφορές των άλλων μελών, του συνολικού ποσού που θα απαιτηθεί για να καλυφθούν οι απαιτήσεις κατά των μελών, ενός λογικού ποσού για τα υπόλοιπα έξοδα του ομίλου. Τα υπόλοιπα έξοδα περιέχουν αναπόφευκτα συμβολή έναντι των αιτημάτων άλλων μελών.

<sup>32</sup> Marine Resource Damage Assessment του Frank Maes σελ. 109

<sup>33</sup> Shipping and the Environment: Law and Practice του Colin de la Rue, Charles B. Anderson σελ 698

Διαχειριστές είναι οι διευθυντές και αυτοί έχουν την ευθύνη για όλη τη λειτουργία του Club. Ασχολούνται κυρίως με την κατάσχεση πολιτικής της εταιρίας, το μελλοντικό σχεδιασμό, την αναφορά στο συμβούλιο και καθημερινές υπογραφές, το marketing και τις εργασίες γύρω από τις απαιτήσεις. Επιπλέον εμπλέκονται στην υποδοχή των μελών επισκεπτών, αντιπροσώπων των λεσχών, μεσιτών, και άλλων κατηγοριών επισκεπτών .

Το λογιστικό τμήμα είναι υπό τον έλεγχο του γραμματέα της εταιρίας που είναι υπεύθυνος για όλα τα οικονομικά θέματα συμπεριλαμβανόμενου και συλλογής των ασφαλιστρών που χρεώνει το Club (εισφορές) και της τακτοποίησης των απαιτήσεων. Η κατάρτιση των ετήσιων ισολογισμών, των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και η φροντίδα των στατιστικών για σκοπούς ανανέωσης είναι επίσης φροντίδα του λογιστικού τμήματος. Ο γραμματέας της εταιρίας είναι υπεύθυνος επίσης για απαιτούμενες φορολογικές δηλώσεις και για τήρηση πρακτικών συνελεύσεων συμβουλίου και διαχείρισης και διοίκηση γραφείου.

Το τμήμα απαιτήσεων είναι και το μεγαλύτερο. Υπάρχει προσωπικό για τις ρυθμίσεις απαιτήσεων (συνήθως αναφέρονται ως χειριστές απαιτήσεων) που εξειδικεύονται σε διαφορετικούς τύπους απαιτήσεων και σε κάθε έναν από αυτούς ανατίθενται μια ή περισσότερες υποθέσεις εκάστοτε, ανάλογα με την ειδικότητα του και με την περίπτωση π.χ. απαιτήσεις για φορτίο για θάνατο, για ατύχημα, για σύγκρουση, για βλάβη από επαφή κ.λπ.

Το τμήμα σχέσεων και εκπαίδευσης, είναι υπεύθυνο για την εκπαίδευση, την ανάπτυξη πρωτοβουλιών πρόληψης απωλειών, καθώς και παρακολούθηση των παρεχομένων υπηρεσιών από τους ανταποκριτές του ομίλου τους δικηγόρους, τους επιθεωρητές και τους συμβούλους.

Το ασφαλιστικό τμήμα και το τμήμα εγγράφων εργάζονται σε συνεργασία μεταξύ τους. Το ασφαλιστικό τμήμα είναι υπεύθυνο για την κατάσχεση του προϋπολογισμού της λέσχης για τον ερχόμενο χρόνο και για τους όρους εισόδου προς εφαρμογή για νέα ή επιπρόσθετα πλοία, όπως επίσης και για κάθε άλλη αλλαγή που μπορεί να ζητήσει ένα μέλος. Το τμήμα εγγράφων τότε θα εξετάσει τα έγγραφα του

μέλους τις συμβουλευτικές παρατηρήσεις για τα ασφάλιστρα (τρέχουσες παρατηρήσεις) και τη δημιουργία ή τροποποίηση των αρχείων των λεσχών.

Το ασφαλιστικό τμήμα σχετίζεται έντονα επίσης με το marketing και την ανάπτυξη.

Το τμήμα απαιτήσεων και το ασφαλιστικό τμήμα χειρίζονται επίσης ερωτήσεις από τα μέλη και είναι πάντοτε διαθέσιμα.

Επίσης όταν μέλος του Club το ζητήσει, το Club θα κινήσει διαδικασίες έκδοσης πιστοποιητικών για :

- Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας (C.F.R.S.) που απαιτούνται από την ακτοφυλακή των Η.Π.Α.
- TOVALOP<sup>34</sup> (Εθελοντική Συμφωνία Ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων για υπευθυνότητα σε Πετρελαϊκή Μόλυνση) και
- C.L.C<sup>35</sup> (Αστική Σύμβαση Ευθύνης). Πιστοποιητικά που απαιτούνται στις μεταφορές με δεξαμενόπλοια.

Τέλος, ως υπηρεσία προς τα μέλη, η “North England”, διενεργεί πλήθος από κύκλους μαθημάτων και σεμιναρίων προς κάλυψη των αναγκών του προσωπικού σε όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

---

<sup>34</sup> Η ειδική αυτή συμφωνία, (Tanker Owners Voluntary Concerning Liability for Oil Pollution Damage), ειδικό ταμείο εθελοντικού χαρακτήρα το οποίο ιδρύθηκε το 1969, πριν την υιοθέτηση της CLC σύμβασης, αφορά του πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και αντιπροσωπεύει το 90% του παγκοσμίου εκτοπίσματος. Για να καταβληθεί σχετική αποζημίωση πρέπει να προηγηθεί η διακρίβωση, ότι η περίπτωση δεν καλύπτεται από την Διεθνή σύμβαση Αστικής Ευθύνης. Καλύπτει δε περιπτώσεις που η διεθνή νομοθεσία δεν καλύπτει και συγκεκριμένα τις δαπάνες προληπτικών μέτρων ακόμη και όταν δεν υπάρχει διαρροή πετρελαίου και για διαρροές καύσιμων ή κατά το ταξίδι υπό έρμα A handbook on the new law of the sea, Dupui – Vignes σελ 1158

<sup>35</sup> Η Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου και ρύθμισης συναφών θεμάτων», γνωστής και ως C.L.C. Καταρτίστηκε κατά τη διάρκεια Διεθνούς Διασκέψεως, μετά από πρόσκληση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (I.M.C.O.), στις 29 Νοεμβρίου 1969, και υιοθετήθηκε για να αποζημιωθούν τα θύματα ρύπανσης από διαφυγή ή διαρροή εμμενόντων πετρελαιοειδών μεταφερομένων από δεξαμενόπλοια ως φορτίο και για ποσότητα μεγαλύτερης από 2000 τόνους. Η κατάρτιση της σύμβασης ήταν αποτέλεσμα του θορύβου που δημιουργήθηκε στην διεθνή κοινότητα μετά το ατύχημα του Torrey Canyon, το Μάρτιο του 1967. Oil Pollution At Sea. Civil Liability and Compensation for Damage του Gotthard Gauci σελ 20

#### **2.4.2 Η ΔΙΕΘΝΗ ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ ΛΕΣΧΩΝ P&I.**

Πολλές από τις λέσχες που υπάρχουν σήμερα έχουν έδρα την Αγγλία, αντανακλώντας έτσι την καταγωγή των λεσχών P&I.

Μολονότι δρουν ανεξάρτητα, οι λέσχες εργάστηκαν στενά μαζί για πολλά χρόνια. Το 1899, για παράδειγμα ιδρύθηκε η ομάδα του Λονδίνου από διάφορες λέσχες P&I που ενώθηκαν μεταξύ τους για να μοιράσουν τους κινδύνους P&I που περνούσαν ένα συγκεκριμένο όριο.

Σήμερα την ομάδα του Λονδίνου έχει διαδεχθεί η διεθνής ομάδα λεσχών P&I. Ο διακανονισμός της κοινοπραξίας που εμπεριέχει άμεσα ή έμμεσα όλες τις λέσχες στην διεθνή ομάδα, επιβεβαιώνει ότι οι πλοιοκτήτες καλύπτονται προς ελάχιστο κόστος έναντι σε αιτήματα για καταστροφικά ποσά. Υπάρχουν 16 λέσχες προς το παρόν στην διεθνή ομάδα και παρέχουν μεταξύ τους κάλυψη P&I σε περισσότερα από το 95% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Με την πάροδο των χρόνων η συνεργασία που καθιερώθηκε μεταξύ των λεσχών επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές κοινού ενδιαφέροντος των μελών όπως παρακολούθηση της ναυτιλιακής νομοθεσίας σε όλο τον κόσμο, τυποποίηση των διαδικασιών για απαιτήσεις που συμβαίνουν συχνά και φροντίδα για συμβουλή και πληροφόρηση όσον αφορά μορφές ναυλοσύμφωνων, των φορτωτικών και άλλων ναυτιλιακών συμβολαίων. Η διεθνής ομάδα δεν είχε αρχικά επίσημο καταστατικό. Ωστόσο, για να είναι ικανή να αντιπροσωπεύει κανονικά τα μέλη της έναντι διαφόρων διεθνών συμβουλευτικών κυβερνητικών τμημάτων και αρχών και, πιο συγκεκριμένα, για να είναι ικανή να επιτυγχάνει συμβουλευτική κατάσταση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.)<sup>36</sup>, ήταν αναγκαίο να υιοθετήσει επίσημο καταστατικό, πράγμα που έγινε στις 24 Μαΐου 1979.

Η διεθνής ομάδα έχει πρόεδρο ένα διευθυντή λέσχης που επιλέγεται από τους διευθυντές και του οποίου η θητεία είναι δύο χρόνια. Υπάρχει επίσης γραμματεία

<sup>36</sup>Ο I.M.C.O. (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός) ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1959 και ως κύριο έργο του είχε έως και το Μάιο του 1982 όπου μετονομάστηκε σε I.M.O.(International Maritime Organization) την παροχή γνωμοδοτήσεων, συμβουλών και αποφάσεων μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα μέλη του .

ομάδας που παρέχει υπηρεσίες υποστήριξης και παρακολουθεί την καθημερινή λειτουργία της ομάδας και διάφορα θέματα εξόδων της ομάδας.

Γίνονται συνελεύσεις των διευθυντών των ομίλων της ομάδας τουλάχιστον τρεις φορές τον χρόνο, αλλά υπάρχουν επίσης διάφορες υποεπιτροπές που συναντούνται είτε σε συνεχή είτε σε ειδική βάση, όπου συσκέπτονται στα θέματα ενδιαφέροντος των μελών και τα αναφέρουν πίσω στις γενικές συνελεύσεις των διευθυντών των ομάδων.

### **2.4.3 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I CLUBS<sup>37</sup>**

Οι ασφαλιστές που έχουν βάση το κέρδος, όπως είναι **οι ασφαλιστές του Lloyd που θέτουν την προσωπική τους περιουσία σε κίνδυνο εις αντάλλαγμα για το πληρωθέν ασφάλιστρο**, πρέπει να επωφεληθούν από την κατάσταση της αγοράς, το νόμο προσφοράς και ζήτησης και τη μεγιστοποίηση των κερδών τους όποτε παρέχεται η ευκαιρία, ώστε να αποζημιωθούν για τα όχι επικερδή χρόνια. Αυτό μπορεί, σε κάποιες περιπτώσεις, να οδηγήσει σε δραματικές διακυμάνσεις του κόστους ασφάλισης. Ανεξάρτητα από την πραγματική καταγραφείσα απαίτηση, οι ασφαλιστές της αγοράς χρεώνουν συνήθως ένα σταθερό μη επιστρεφόμενο ασφάλιστρο εκεί που οι όμιλοι P&I ,που δεν έχει τέτοια κερδοσκοπική απαίτηση διατηρούν το δικαίωμα πρόσθετων εισφορών στα μέλη τους αν πρέπει να πληρωθούν πολλές απαιτήσεις από τον όμιλο ως σύνολο. Αυτό μπορεί να φαίνεται ότι μπορεί να θέτει τη λέσχη σε μειονεκτική θέση αλλά η διενέργεια επιπλέον εισφορών στα μέλη σημαίνει ότι το P&I Club είναι ικανό να προσφέρει στα μέλη του, κάλυψη, που είναι πραγματικά απεριόριστη στο πληρωτέο ποσό για μια απαίτηση, όπως επίσης δεν έχει συνολικό όριο για πληρωτέο ποσό σε κάθε ασφαλιστικό έτος. Το σύστημα αυτό θα επιβεβαιώσει ακόμα ότι η λέσχη παραμένει φερέγγυα ακόμη και αν ασφαλίζει με πολύ χαμηλότερα επίπεδα αποθεματικού από ότι θα είχε μια εμπορική ασφαλιστική εταιρία. Η μόνη εξαίρεση είναι για αιτήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, όπου υπάρχει

<sup>37</sup> Οι περισσότεροι άνθρωποι συνδέουν συνήθως την ασφάλιση των πλοίων με τους Lloyds που απαρτίζονται από ασφαλιστικά συνδικάτα, καθένα από τα οποία είναι μια ομάδα ανεξάρτητων ασφαλιστών . .Dictionary of Insurance της Carol S. C. Bennett σελ 252

όριο κάλυψης ίσο με U.S \$ 50.000.000<sup>38</sup> σε κάθε ατύχημα. Η ασφάλιση του εμπορίου, από την άλλη, απαιτείται η επιλογή καθορισμένου ποσού κάλυψης ακόμη και αν ο νόμος σπάνια εγγυάται ότι οι κάτοχοι ασφαλιστηρίων συμβολαίων θα έχουν σταθερό όριο για ευθύνη τους.

Σίγουρα κατά τη διάρκεια των τελευταίων λίγων χρόνων όλα σχεδόν τα P&I Clubs πείστηκαν να επιβάλουν επιπλέον εισφορές στα μέλη τους ως το αποτέλεσμα ραγδαίας αύξησης στα επίπεδα των απαιτήσεων κατά την διάρκεια της περιόδου αλλά πρέπει να υπενθυμιστεί ότι τα προηγούμενα χρόνια, τα P&I Clubs και για την περίπτωση αυτής, το North England P&I Club συγκεκριμένα δε χρειάστηκε να εισπράξουν τις προβλεπόμενες εισφορές εξαιτίας των καλύτερων αποτελεσμάτων.

Εξαιτίας της μακροχρόνιας σχέσης μεταξύ μελών και λέσχης, παρατηρείται ότι η σχέση αυτή είναι στενή με το κάθε μέλος του ξεχωριστά. Κάθε επιδείνωση της κατάστασης των φακέλων των αιτημάτων των μεμονωμένων μελών μπορεί να αντιμετωπισθεί με λιγότερο αυστηρή και πιο μακρόχρονη αντιμετώπιση απ' ότι θα ήταν στην περίπτωση του εμπορικού ασφαλιστή, που δεν μπορεί να βασιστεί στη συνέχεια και συνέπεια της σχέσης όπως περιγράφηκε προηγουμένως.

Οι λέσχες P&I ελέγχονται αποτελεσματικά από τα μέλη τους και από την άποψη αυτή οι μικρότεροι όμιλοι μπορεί να είναι περισσότερο ευθυγραμμισμένοι με τις απαιτήσεις τους απ' ότι οι μεγαλύτεροι.

---

<sup>38</sup> Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage του Ling Zhu σελ 65

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΥΠΟΙ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο ενεργεί η Ναυτική ασφάλιση είναι το Μ.Ι.Α 1906 (Marine Insurance Act του 1906<sup>39</sup>) και το οποίο κωδικοποίησε τις μέχρι τότε δικαστικές αποφάσεις και νόμους σε μια νομοθετική πράξη. Αυτή η φόρμα είναι πράγματι το πρωτότυπο και γίνονται πολύ ελάχιστες διορθώσεις από την πλευρά των ασφαλιστών του Lloyd's αλλά και από τις εταιρίες που θα συνάψουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ο λόγος είναι, ότι ό,τι αναγράφεται στη φόρμα αυτή, κάθε λέξη ή κάθε φράση αποτελεί αντικείμενο δικαστικών διεκδικήσεων από τους συμβαλλόμενους. Η φόρμα αυτή αναφέρεται ως SLIP, σε αυτή την φόρμα γίνονται οι ανάλογες εγγραφές για την ασφάλιση του πλοίου.

Οι αρχές του Μ.Ι.Α 1906<sup>40</sup> αποτελούν και την βάση κάθε άλλης ασφαλίσεως είτε πρόκειται για ασφάλιση αυτοκινήτων, αεροπλάνων, σπιτιών κλπ διεθνώς. Μερικά από τα βασικά άρθρα αυτού του κώδικα είναι.



#### **3.1 ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ.**

55. (1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτατα από ασφαλισμένο κίνδυνο, αλλά, υπό τους ανωτέρω όρους, δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που δεν προκαλείται εγγύτατα από ασφαλισμένο κίνδυνο.

<sup>39</sup> [www.jus.uio.no](http://www.jus.uio.no)

<sup>40</sup> Το ασφαλιστήριο Ναυτικής ασφάλειας στηρίζεται στην ύψιστη καλή πίστη σύμφωνα με τον κώδικα ΜΙΑ 1906 δηλαδή στην υποχρέωση αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών να μην αποκρύπτουν από τον άλλο στοιχεία που γνωρίζουν, με σκοπό να οδηγήσουν τον άλλο σε μία επιζήμια για αυτόν σύμβαση εκ της αγνοίας τέτοιων στοιχείων.



Συγκεκριμένα:

(α) Ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδιδόμενη σε ναυταπάτη του ασφαλισμένου, αλλά, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτητα από ασφαλισμένο κίνδυνο, ακόμη και αν η απώλεια δεν θα συνέβαινε αν δεν υπήρχε η ναυταπάτη του καπετάνιου ή του πληρώματος.

(β) Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής πλοίου ή αγαθών δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτητα από καθυστέρηση, μολονότι η καθυστέρηση ίσως οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο.

(γ) Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για φυσιολογική φθορά χρήσης, φυσιολογική διαρροή και θραύση, ή για συμφυές ελάττωμα του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή για οποιαδήποτε απώλεια που προκαλείται εγγύτητα από ποντίκια ή παράσιτα, ή για οποιαδήποτε ζημιά στις μηχανές που δεν προκαλείται εγγύτητα από θαλάσσιους κινδύνους.

### **3.2 ΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ. (Partial and total loss)**

56. Μια απώλεια μπορεί να είναι είτε **ολική ή μερική**. Οποιαδήποτε απώλεια εκτός από ολική απώλεια, όπως αυτή ορίζεται στον Νόμο αυτό, είναι μερική απώλεια.

Η **ολική απώλεια** μπορεί να είναι είτε **πραγματική** ολική απώλεια, ή **τεκμαρτή** ολική απώλεια.

Εκτός αν διαφαίνεται διαφορετική πρόθεση από τους όρους του ασφαλιστηρίου, μια ασφάλιση κατά ολικής απώλειας συμπεριλαμβάνει τεκμαρτή καθώς και πραγματική απώλεια.

Όταν ο ασφαλισμένος ενάγει για ολική απώλεια και τα στοιχεία αποδεικνύουν μόνο μερική απώλεια, μπορεί, εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, να αποζημιωθεί για μερική απώλεια.



### **3.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ. (Actual total loss)**

57. (1) Όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο καταστρέφεται, ή βλάπτεται τόσο ώστε να παύει να είναι πράγμα του είδους που ασφαλίστηκε, ή όταν ο ασφαλισμένος το στερείται ανεπανόρθωτα, υπάρχει **πραγματική ολική απώλεια**.

Στην περίπτωση πραγματικής ολικής απώλειας δεν χρειάζεται να υποβληθεί δήλωση περί εγκατάλειψης.

Έτσι υπάρχουν οι ακόλουθες πραγματικές απώλειες.

A. Ship. Πλοίο

B. Goods .Αγαθά.

C. Freight Ναύλος.

#### ***3.3.1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ***

Παραδείγματα<sup>41</sup> της πραγματικής ολικής απώλειας.

#### **Υπόθεση Marstrand Fishing Co. Ltd. Beer<sup>42</sup>**

Αναφέρει, ότι ο πλοίαρχος ενός αλιευτικού διατάχθηκε να αλιεύσει στη Βόρειο θάλασσα και να επιστρέψει στο λιμάνι του Grimsby. Το αλιευτικό σκάφος προσέγγισε στο λιμάνι του Dover, για εφοδιασμό με τρόφιμα και καύσιμα για περίοδο πέντε εβδομάδων. Το αλιευτικό στη συνέχεια απέπλευσε από το λιμάνι του Dover και για έξι εβδομάδες δεν υπήρχαν ειδήσεις του.

Έπειτα μαθεύτηκε ότι το αλιευτικό βρισκόταν στο λιμάνι της Ισπανίας Corcubion απ' όπου απέπλευσε και από εκεί. Ο πλοίαρχος ματαίωσε το ταξίδι διότι επιβεβαιώθηκαν οι υποψίες ότι αυτός και το πλήρωμα δε θα μπορούσαν να φέρουν σε πέρας το ταξίδι αφού πριν αποπλεύσουν από το Dover δεν είχε επιβιβασθεί ένας μηχανικός.

<sup>41</sup> Όλα τα παραδείγματα που ακολουθούν είναι από το βιβλίο Παναγιωτακόπουλος Β. (1994) Β.ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ –ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ, Εκδόσεις «ΕΛΛΗΝ».

<sup>42</sup> Βλ. υπόθεση Marstrand Fishing Co. Ltd. Beer, Girl Pat (1937), Cases and Materials on Marine Insurance, Susan Hodges, Cavendish Publishing Limited, 2004, p.614-615

Ο ασφαλισμένος αξίωσε αποζημίωση για ολική απώλεια από τους ασφαλιστές αλλά η υπόθεση απέτυχε.

### **Υπόθεση Margaret's Trust Ltd. Navigators and General ins.**

Αναφέρει ότι ένα πλοiάριο ήταν ασφαλισμένο κάτω από Time policy, και είχε τοποθετηθεί σε μια λασπώδη προβλήτα στο Lymington.

Το πλοiάριο μετατοπίστηκε από την μία όχθη του ποταμού προς την άλλη. Κατά τη μετακίνηση αυτή υπέστη ζημιές που το ανάγκασαν να ρυμουλκηθεί προς το Pylewell Creek όπου και παρέμεινε εκεί έως ότου βρέθηκε κάποια κατάλληλη προβλήτα. Δεν χρειάστηκε γιατί το πλοiάριο καταστράφηκε και ο ασφαλισμένος έγειρε αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια.

Η υπόθεση χάθηκε γιατί δεν υπήρχαν στοιχεία που να δηλώνουν την ολική απώλεια, υπήρχε μόνο η μαρτυρία ότι το πλοiάριο δεν ήταν σε θέση να ταξιδεύσει.

### **1. Πώληση του πλοίου από τον πλοiάρχο.**

Άλλη μία υπόθεση ολικής απώλειας αναφέρεται όταν ένα πλοίο έχει υποστεί ζημιές και το σύνολο των ζημιών στο πλοίο το κάνουν να είναι Constructive total loss, τότε ο πλοiάρχος μπορεί να πωλήσει το πλοίο χωρίς να συμβουλευτεί τον πλοιοκτήτη του για το θέμα της πώλησης του πλοίου.

### **Υπόθεση Roux Salvador.**

Αναφέρει ότι ένα πλοίο φορτωμένο με ξυλεία προσάραξε πλησίον στο St. Andre του ποταμού St. Lawrence. Οι επιθεωρητές που επισκέφθηκαν το πλοίο ανέφεραν ότι το πλοίο έχει σοβαρές ζημιές και ότι πρέπει από τη θέση αυτή που βρίσκεται να πωληθεί γιατί είναι ασύμφορο να επισκευασθεί.

Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι ο πλοiάρχος συμφώνησε να πωληθεί το πλοίο και το φορτίο μαζί. Ο ασφαλισμένος έγειρε αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια του πλοίου του χωρίς τη σημείωση ότι είχε δοθεί εγκατάλειψη του πλοίου.

Το δικαστήριο δικαίωσε τον πλοιοκτήτη.

## **2.Απώλεια πλοίου.**

Όταν ένα πλοίο δεν καταπλεύσει στο προσυμφωνημένο λιμάνι του προορισμού του και δεν υπάρχουν ειδήσεις του για ένα λογικό χρονικό διάστημα, τότε το πλοίο θεωρείται ότι έχει απωλεσθεί.

Το section 58 του M.I.A του 1906 αναφέρει τα ακόλουθα.

" Όταν ένα σκάφος αγνοείται και μετά τη παρέλευση ενός λογικού χρόνου χωρίς καμία είδηση ,τότε μπορεί να θεωρηθεί ως πραγματική ολική απώλεια."

### **3.3.2 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ**

Σε μία ολική απώλεια του πλοίου συχνά συνεπάγεται και η ολική απώλεια των φορτίων<sup>43</sup> που σε κάποιες περιπτώσεις μπορούν να διασωθούν με την μεταφόρτωση πριν το πλοίο βυθισθεί.

Φυσικά σε τέτοιου είδους περιπτώσεις όταν το πλοίο προσαράξει και κριθεί ότι η κατάσταση του είναι ολική απώλεια ή εάν το πλοίο είναι σε ημιβυθισμένη κατάσταση και υπάρχει εύλογος χρόνος για τη μεταφόρτωση του φορτίου του. Επίσης ολική απώλεια φορτίων είναι και η εκβολή φορτίου (jettison cargo) για τη διάσωση του πλοίου και των υπολοίπων φορτίων που μεταφέρει το πλοίο.

#### **Υπόθεση Berger and Light Diffusers Pty Pollock.**

Αναφέρει ότι ένα πλοίο μετέφερε μεταλλικές ενέσεις από την Αυστραλία προς το Λονδίνο. Το φορτίο παραδόθηκε σκουριασμένο διότι είχε ζημιά μία σωλήνα που περνούσε μέσα από τα κύτη και έχανε θαλασσινό νερό.

---

<sup>43</sup> Στην υπόθεση " Dean εναντίον Hornby" του 1854, καθορίστηκε ότι εάν το φορτίο μαζί με το πλοίο αρπαχτεί από πειρατές, θεωρείται ολική απώλεια " ακόμα κι αν αργότερα επανακτηθεί", Ένας Βρετανός δικαστής απέρριψε την αξίωση του ιδιοκτήτη ενός φορτίου σε σχετική υπόθεση, όπως αναφέρει η London's International Freighting Weekly, βασιζόμενος στο ότι οι πειρατές του 1850 αναμενόταν να πωλήσουν το κλεμμένο φορτίο και να χρησιμοποιήσουν το συλληφθέν σκάφος για δικούς τους σκοπούς, αλλά οι Σομαλοί πειρατές σχεδόν πάντα καταλαμβάνουν τα σκάφη και τα πληρώματα για να εξαναγκάσουν σε λύτρα και η επιστροφή τους αναμένεται. Cargo owner loses court claim for total loss after pirates seize ship, Source : schednet Released date : 2010-4-13 9:28:29 (<http://www.coscc88.com/shownews.asp?id=1049>)

Η απόφαση του δικαστηρίου έκρινε ότι το φορτίο ήταν για τον παραλήπτη ολική απώλεια και έπρεπε να αποζημιωθεί από τους ασφαλιστές.

### **3.3.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ**

Όταν ο ναύλος είναι πληρωτέος με την παράδοση των αγαθών στο λιμάνι προορισμού, αν υπάρχει ολική απώλεια πριν την άφιξη του πλοίου, τότε θεωρείται ολική απώλεια του ναύλου.

Ολική απώλεια του ναύλου δε θεωρείται, όταν ο πλοιοκτήτης υποστεί ζημιά From any caused whatever και μεταφορτώσει τα αγαθά και τα μεταφέρει μέχρι τον τελευταίο φυσικό παραλήπτη.

Υπάρχουν μερικές υποθέσεις, που αναφέρουν ότι ο ναύλος θα είναι εφ' άπαξ αμοιβή πληρωτέα κατά την παράδοση του φορτίου.

#### **Υπόθεση Duthie Hilton.**

Αναφέρει ότι ο ναύλος ήταν πληρωτέος μέσα σε τρεις ημέρες μετά την άφιξη του πλοίου και πριν την παράδοση των αγαθών. Τη νύκτα μετά το πέρας της πλαγιοδέτησης του πλοίου ξέσπασε πυρκαγιά από άγνωστη αιτία με αποτέλεσμα τη ζημιά του φορτίου.

Ο μεταφορέας δεν εισέπραξε το ναύλο της μεταφοράς του φορτίου.

#### **1. Άφιξη των αγαθών σε κατάσταση μη εμπορεύσιμη.**

##### **(Arrival of Goods in unmerchantable condition)**

Όταν ένα φορτίο φθάσει κατεστραμμένο σε κάποιο λιμάνι και αυτό προοριζόταν για μεταφόρτωση (Transshipment), τότε υπάρχει ολική απώλεια των αγαθών και κατ' επέκταση ολική απώλεια του ναύλου. Η απώλεια του φορτίου δημιουργεί την άρνηση των παραληπτών να παραλάβουν το φορτίο και να καταβάλουν τον μεταφερόμενο ναύλο.

## **2. Πώληση ευπαθούς φορτίου.**

### **Υπόθεση Mordy Jones.**

Αναφέρει ότι ένα πλοίο υπέστη ζημιά και επανέπλευσε στο λιμάνι αναχώρησης του. Βρέθηκε ότι μέρος του φορτίου είχε καταστραφεί από θαλασσινό νερό και έπρεπε να στεγνωθεί. Αυτή η επιχείρηση θα απαιτούσε μια χρονική διάρκεια περίπου έξι εβδομάδων. Ο πλοίαρχος πούλησε το φορτίο με την συναίνεση των φορτωτών.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι ασφαλιστές δεν είχαν ευθύνη αποζημίωσης για την απώλεια του ναύλου γιατί κάτω από τις συνθήκες που έγινε το γεγονός θα μπορούσε να στοιχήσει περισσότερες καθυστερήσεις στο πλοίο χωρίς να έχουν ευθύνη οι ασφαλιστές.

## **3. Ματαίωση ναύλωσης.**

Με τον όρο αυτό η ματαίωση ενός ναυλωμένου ταξιδιού γίνεται με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν οι όροι Restraints of Princess ή αν υπάρχει, In event of war blockage or prohibition of export preventing loading this charter to be cancelled.

## **4. Το πλοίο δε μπορεί να εκτελέσει τη συνέχιση του ταξιδιού του.**

Στην περίπτωση όπου τα αγαθά δεν έχουν καταστραφεί, αλλά το πλοίο δεν μπορεί να εκτελέσει το ταξίδι του προς τον τελικό προορισμό του, τότε ο πλοίαρχος θα πρέπει να αποφασίσει να μεταφορτώσει τα εμπορεύματα του πλοίου του σε κάποιο άλλο πλοίο όπου αυτό θα αναλάβει να μεταφέρει στον πραγματικό παραλήπτη τα φορτία.

Ο όρος 4 του Institute voyage clauses Freight αναφέρει.

"In the event of the total loss whether absolute or constructive of the vessel the amount underwritten by this policy shall be paid in full whether the vessel be fully or only partly loaded or in ballast chartered." ή

" Σε περίπτωση ολικής απώλειας είτε απόλυτης είτε τεκμαρτής ολικής απώλειας του σκάφους το ποσό που ασφαρίζεται από αυτήν την πολιτική θα καταβληθεί πλήρως εάν το σκάφος πλήρως ή μόνο εν μέρει φορτώνεται ή ναυλωμένο υπό έρμα."

Ο όρος 5 του Institute voyage clauses freight αναφέρει.

“In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss the insured value in the policies on the ship shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break -up value or wreck value be taken into account.” ή

“ Εάν το σκάφος θεωρείται ως τεκμαρτή ολική απώλεια η ασφαλισμένη αξία στο συμβόλαιο για το σκάφος θα ληφθεί ως η αξία επισκευής και δεν λαμβάνεται υπόψη η αξία των ζημιών ή του ναυαγίου.”

### **3.4 ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ (Missing ship)**

58. Όταν το σχετικό με την περιπέτεια πλοίο εξαφανισθεί και μετά την πάροδο λογικού χρονικού διαστήματος δεν έχουν ληφθεί νέα του, μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει **πραγματική ολική απώλεια**.

### **3.5. ΤΕΚΜΑΡΤΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ (Constructive total loss)**

60. (1) Εκτός εάν υπάρχουν ρητοί όροι στο ασφαλιστήριο, υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια όταν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο εγκαταλείπεται λογικά, λόγω του ότι η πραγματική ολική απώλειά του φαίνεται να είναι αναπόφευκτη, ή δεν μπορούσε να προφυλαχθεί από πραγματική ολική απώλεια χωρίς μια δαπάνη η οποία θα υπερέβαινε την αξία του όταν η δαπάνη θα υφίστατο.

Συγκεκριμένα υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια:

- Όταν ο ασφαλισμένος στερείται της κατοχής του πλοίου του ή των αγαθών του από ασφαλισμένο κίνδυνο και (α) είναι απίθανο να ανακτήσει το πλοίο ή τα αγαθά, ή (β) το κόστος ανάκτησης του πλοίου ή των αγαθών θα υπερέβαινε την αξία τους όταν θα είχαν ανακτηθεί, ή
- στην περίπτωση ζημιάς στο πλοίο, όταν η ζημιά από ασφαλισμένο κίνδυνο, είναι τόσο μεγάλη ώστε το κόστος επιδιόρθωσης της ζημιάς θα υπερέβαινε την αξία του επισκευασμένου πλοίου. Στην εκτίμηση του κόστους επισκευής, δεν πρέπει να γίνει μείωση του κόστους λόγω συνεισφορών γενικής αβαρίας

πληρωτέων από άλλα συμφέροντα, αλλά πρέπει να συνυπολογισθεί η δαπάνη μελλοντικών επιχειρήσεων αρωγής και μελλοντικών συνεισφορών γενικής αβαρίας για τις οποίες το πλοίο θα ήταν υπεύθυνο εάν επισκευαζόταν.

- στην περίπτωση ζημιάς στα αγαθά, όπου το κόστος επιδιόρθωσης της ζημιάς και προώθησης των αγαθών στον προορισμό τους θα υπερέβαινε την αξία εάν έφταναν.

### 3.5.1 ΛΟΓΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

#### Υπόθεση Lind Mitchell.

Αναφέρει ότι ένα ξύλινο πλοίο υπέστη ζημιά διαρροής όταν αυτό έπλεε σε περιοχή όπου υπήρχαν πάγοι. Εδώ παρουσιάζεται μία περίπτωση του όρου 60 (1) του M.I.A του 1906 για την ολική απώλεια της κατασκευής. Γι' αυτό το λόγο ήταν λογική η εγκατάλειψη του πλοίου σε σχέση ότι το σκάφος ήταν ήδη ολική απώλεια της κατασκευής και δεν μπορούσε να γίνει κάποια λογική διάσωση του πλοίου από το πλήρωμα του. Πριν ο πλοίαρχος εγκαταλείψει το σκάφος έδωσε εντολή να βάλουν φωτιά σε αυτό. Αργότερα διερχόμενο πλοίο συνάντησε το φλεγόμενο σκάφος και παρατήρησε ότι αυτό έπλεε.

Η δικαστική απόφαση αναφέρει ότι η εγκατάλειψη του πλοίου ήταν πρόωρη και ότι το σκάφος δεν αντιμετώπιζε ολική απώλεια της κατασκευής.

Ο όρος 6 του Institute cargo clause ενσωματώνεται με το Section 60 (1) του M.I.A του 1906 στα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Ο όρος 6 αναφέρει τα ακόλουθα.

"No claim for constructive total loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable for because the cost of recovering reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival." ή

" Καμία αξίωση για την τεκμαρτή ολική απώλεια δεν θα είναι ανακτήσιμη εκτός αν τα αγαθά που ευλόγως εγκαταλείπονται εξ αιτίας είτε της πραγματικής ολικής απώλειάς τους που εμφανίζεται να είναι αναπόφευκτη, επειδή το κόστος για την

επισκευή, τυποποίηση και προώθηση στον προορισμό στον οποίο είναι ασφαλισμένα θα υπερέβαινε την αξία τους εάν έφταναν ."

### **Στέρηση της κατοχής του πλοίου ή των αγαθών.**

Για τη στέρηση της κατοχής του πλοίου ή και για τα αγαθά υπάρχει στην ολική απώλεια της κατασκευής του πλοίου η οποία θεωρείται ως Unlikely και θα πρέπει ο ασφαλισμένος να έχει καλυφθεί για αυτό τον κίνδυνο.

### **Υπόθεση Pollurian Co.**

Αναφέρει, ότι ένα ασφαλισμένο πλοίο απέπλευσε από το Newport, με προορισμό την Κωνσταντινούπολη. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του ανακοινώθηκε ο πόλεμος μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας.

Στο πλοίο έγινε νηοψία από τις ελληνικές αρχές και βρέθηκε υλικό το οποίο βοηθά τον πόλεμο. Οι ελληνικές αρχές έδωσαν εντολή να κρατηθεί το πλοίο.

Ο ασφαλισμένος αναφέρεται ότι έδωσε έγγραφη διαμαρτυρία στους ασφαλιστές του ότι τους εγκαταλείπει το πλοίο του εγείροντας την αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια της κατασκευής. Μετά πάροδο έξι εβδομάδων οι ελληνικές αρχές αποδέσμευσαν το πλοίο.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε, ότι ο ασφαλισμένος δεν είχε ασφαλιστεί ποτέ για ολική απώλεια της κατασκευής κατά την ημερομηνία της πράξης της κράτησης του πλοίου και ότι ο ασφαλισμένος δεν απέδειξε την κάλυψη του αυτή για τυχόν Unlikely συμβάν που μπορούσε να δημιουργηθεί κατά την παρούσα περιπέτεια του πλοίου.

Έτσι, όσα ο ασφαλισμένος ισχυρίστηκε ή και παρουσίασε δεν ήταν ικανοποιητικά για να στηρίξουν του ισχυρισμούς του και η υπόθεση χάθηκε για τον ασφαλισμένο

### **Υπόθεση Vacuum Oil co<sup>44</sup>.**

Ένα ασφαλισμένο πλοίο μετέφερε 10000 βαρέλια με πετρέλαιο σε ένα ταξίδι του από την Αλεξάνδρεια προς την Κύπρο. Το πλοίο προσάραξε και έγινε ολική απώλεια για την κατασκευή. Τα βαρέλια έπλευσαν στη θάλασσα και έφθασαν στη στεριά, όπου ο

---

<sup>44</sup> Βλ. υπόθεση Vacuum Oil v Union Insurance Society of Canton(1926),Cases and Materials on Marine Insurance, Susan Hodges, Cavendish Publishing Limited,2004,p.655



τοπικός πράκτορας του ασφαλισμένου περιέσωσε όσα μπορούσε περίπου 8000 βαρέλια ενώ ένας μεγάλος αριθμός των διασωθέντων βαρελιών είχε διαρροή. Τα βαρέλια με την διαρροή επισκευάστηκαν και συμπληρώθηκαν από άλλα βαρέλια που είχαν λίγο περιεχόμενο. Το αποτέλεσμα αυτής της εργασίας ήταν ότι στο τέλος βρέθηκαν 5570 βαρέλια με κανονικό περιεχόμενο ενώ 2000 βαρέλια βρέθηκαν άδεια.

Η ενδιαφερόμενη πλευρά έγειρε αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια του φορτίου.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι υπάρχει ολική απώλεια της κατασκευής σε συνδυασμό με Unlikely από τον πλοιοκτήτη να μεταφέρει βαρέλια πετρελαίου που είχαν κάποια ζημιά πριν τη φόρτωση τους στο πλοίο και που πιθανώς αυτά να προέρχονταν από μεταφόρτωση. Έτσι η αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια του φορτίου απορρίφθηκε.

#### **Υπόθεση W.W Howart Bros Co.**

Ένα ασφαλισμένο φορτίο, φορτώθηκε στο γερμανικό πλοίο Haile.

Ο πλοιοκτήτης του πλοίου ήταν εθνικότητας γερμανικής. Το πλοίο φόρτωσε από το Bunbury της Αυστραλίας με προορισμό το Λονδίνο, διατάχθηκε να πλεύσει μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Τη 18η Αυγούστου του 1939 το πλοίο είχε κανονική ταχύτητα χωρίς αντίξοες καιρικές συνθήκες και υπολόγιζε ότι θα έφθανε στο Λονδίνο τη 16η Σεπτεμβρίου.

Σύμφωνα όμως με τη Γερμανική κυβέρνηση η οποία είχε δηλώσει τον πόλεμο, παράλληλα έδωσε εντολή σε όλα τα εμπορικά της πλοία να προσεγγίσουν σε ουδέτερα λιμάνια, ή να προσεγγίσουν σε κάποιο γερμανικό λιμάνι ή στην έσχατη ανάγκη να προσαράξουν δια να μην περιέλθουν σε χέρια εχθρικά. Πλέον είναι εμφανές ότι τη γερμανική πλοιοκτησία την είχε αναλάβει το γερμανικό κράτος.

Ο ασφαλισμένος μετά από αυτά έγειρε αξίωση αποζημίωσης για ολική απώλεια του φορτίου.

Το δικαστήριο θεώρησε την προσφυγή του ασφαλισμένου ορθή γιατί τη στήριξε στο unlikely<sup>45</sup> της γερμανικής κυβέρνησης και ο ασφαλισμένος αποζημιώθηκε.

---

<sup>45</sup> Το unlikely(απίθανο) έρχεται να αντικαταστήσει την έννοια του uncertain(αβέβαιο), που χρησιμοποιούνταν στις υποθέσεις απώλειας πλοίων πριν τεθεί σε ισχύ ο Ναυτασφαλιστικός Κώδικας

### 3.5.2 ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Το Institute time clauses Hull στον όρο 17 όπου υπάρχει με την ενσωμάτωση του στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αναφέρει τα ακόλουθα.

" Στον υπολογισμό εάν το σκάφος είναι εποικοδομητική συνολική απώλεια... τίποτα για χαλασμένο ή χωρίστε την αξία του σκάφους ή τα συντρίμμια που θα ληφθούν υπόψη. "

Στον προϋπολογισμό των εξόδων για την επισκευή του πλοίου μπορεί να ξεπερασθεί η ασφαλίσιμη αξία του πλοίου όταν όλες οι επισκευές θα έχουν τελειώσει. Ο ασφαλισμένος δε χρειάζεται να πάρει άδεια για την αφαίρεση του ενός τρίτου για New for old κατά τη διάρκεια των επισκευών. Η αφαίρεση θα γίνει όταν όλες οι επισκευές θα έχουν τελειώσει και το πλοίο θα είναι κατάλληλα επισκευασμένο και αξιόπλοο αφού αυτό θα έχει επιθεωρηθεί από τον αντιπρόσωπο του νηογνώμονα όπου ανήκει το πλοίο.

Για να αποφασισθεί αν υπάρχει ολική απώλεια της κατασκευής ο ασφαλισμένος πρέπει να συμπεριλάβει όλα τα έξοδα υπολογίζοντας ακριβώς τα έξοδα του χρόνου (παραμονή για τις επισκευές) του τόπου (για το κόστος εργασίας στο κράτος όπου θα λάβουν χώρα οι επισκευές).

Για τυχόν προσάραξη του πλοίου ο ασφαλισμένος πρέπει να υπολογίσει τα έξοδα της επιτυχούς επαναπλευστότητας του πλοίου, τα έξοδα της γενικής αβαρίας από την πλευρά του πλοιοκτήτη και αν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ενήργησαν για την επιτυχή διάσωση του πλοίου.

Ένας γενικός κανόνας για τον υπολογισμό της αξίας ή για την απώλεια της κατασκευής αναφέρεται κατωτέρω .

---

του 1906. Τα όρια των δυο αυτών εκφράσεων δεν είναι ιδιαίτερα ευδιάκριτα. Το κριτήριο είναι ότι 'δεν είναι απλά αβέβαιο ότι θα επιστραφεί το πλοίο μέσα σε λογικά πλαίσια χρόνου, αλλά ότι το ποσοστό των πιθανοτήτων είναι ότι δε θα μπορέσουν να το ανακτήσουν.' Law of marine insurance, Susan Hodges, 2004, Cavendish Publishing Limited, p.375

Το section 27 (4) του Marine insurance act του 1906 αναφέρει "Unless the policy otherwise provides the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss."

Συνήθως υπάρχει ένας όρος στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο συγγενικός ως προς τον ακόλουθο όρο του Institute time clauses Hull ο όρος 17 αναφέρει τα ακόλουθα:

"In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss the insured value shall be taken as the repaired value...." ή

" Στον υπολογισμό εάν το σκάφος θεωρηθεί ως τεκμαρτή ολική απώλεια, η ασφαλισμένη αξία θα ληφθεί ως αξία επισκευής...."

Ο όρος 6 του Institute time clauses Freight αναφέρει τα ακόλουθα

"In ascertaining whether the vessel is a constructive total loss the insured value in the policies on hull and machinery shall be taken as the repaired value." ή

" Στον υπολογισμό εάν το σκάφος θεωρηθεί ως τεκμαρτή ολική απώλεια, η ασφαλισμένη αξία στο ασφαλιστήριο της γάστρας και των μηχανών θα ληφθεί ως αξία επισκευής."

### **3.5.3 ΖΗΜΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ**

Αν τα φορτία τα οποία υπέστησαν ζημιά έχουν διασωθεί σε κάποια περιοχή και έχουν προωθηθεί προς τον τελικό τους προορισμό τότε θα πρέπει να ληφθεί το πως στα φορτία προήλθε η ζημιά και επίσης θα πρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσο τα φορτία είχαν ζημιά για να χαρακτηρισθεί από τον παραλήπτη ολική απώλεια .

Πρέπει να αξιολογηθεί το κόστος της περισυλλογής των φορτίων από ζημιά ,το κόστος για ζημιά από νερό, για το στέγνωμα του φορτίου, τη φύλαξη του σε αποθήκες, το κόστος της επαναφόρτωσης των φορτίων για την τελική παράδοση στον τελευταίο φυσικό του παραλήπτη.

#### **Ολική απώλεια της κατασκευής προερχόμενη από το συμφωνητικό.**

Ολική απώλεια, μπορεί να θεωρηθεί επίσης ότι προήλθε και από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

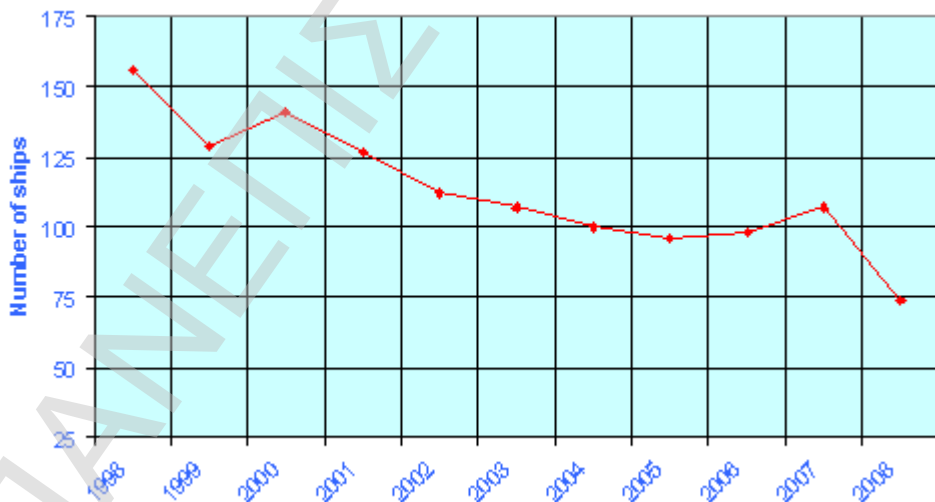
**Υπόθεση Rowland and Marwood.**

Αναφέρει, ότι είχε συμφωνηθεί να θεωρείται ολική απώλεια αν το πλοίο θα προσάραζε και θα παρέμενε εκεί για χρονικό διάστημα περισσότερο από έξι μήνες πριν τη διάσωση του. Πραγματικά το πλοίο προσάραξε και παρέμεινε προσαραγμένο το χρονικό διάστημα έξι μηνών.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι το πλοίο ήταν όντως ολική απώλεια αλλά το πλοίο ήταν πολύ πιθανόν να διασώζονταν σε μικρότερο χρονικό διάστημα μετά την πάροδο των έξι μηνών.

Ενδεικτικά παρακάτω παρατηρούμε ότι σχετικά λίγα σκάφη βυθίζονται πραγματικά εν πλω. Η μεγάλη πλειοψηφία των ακόλουθων "απωλειών" απλά αναφέρεται στα σκάφη που έχουν ζημιές και δεν αξίζουν επισκευή ,αφού αυτή είναι ιδιαίτερα δαπανηρή – και χαρακτηρίζονται από τους ασφαλιστές ως "τεκμαρτή ολική απώλεια". Οι αριθμοί που ακολουθούν καλύπτουν ολόκληρη τη διεθνή βιομηχανία και δείχνουν τη σταθερή βελτίωση της ασφάλειας κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΠΛΟΙΑ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 500τν)**



ΠΗΓΗ: IUMI

### **3.5.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΕΚΜΑΡΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ**

61. Όταν υπάρχει τεκμαρτή ολική απώλεια ο ασφαλισμένος μπορεί είτε να αντιμετωπίσει την απώλεια ως μερική απώλεια, ή να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο στον ασφαλιστή και να αντιμετωπίσει την απώλεια σαν να ήταν πραγματική ολική απώλεια.

#### **Υπόθεση Πέτρου Νομικού.**

Αναφέρει ότι ένα πλοίο του ήταν ασφαλισμένο με το ποσόν των εικοσιοκτώ χιλιάδων λιρών Αγγλίας, αλλά το πενήντα τοις εκατό ήταν ανασφάλιστο για ολική απώλεια του πλοίου. Το πλοίο υπέστη ζημιά από έκρηξη. Το υπολογιζόμενο ποσό για τις επισκευές του πλοίου ανερχόταν σε τριάντα επτά χιλιάδες λίρες Αγγλίας.

Ο ασφαλισμένος αποφάσισε να μην εγκαταλείψει το πλοίο του αλλά να το επισκευάσει. Αν λοιπόν ζητούσε να αποζημιωθεί για ολική απώλεια του πλοίου του τότε θα αποζημιωνόταν με το μισό του ασφαλίσιμου ποσού των είκοσι επτά χιλιάδων λιρών Αγγλίας. Τελικά ο ασφαλισμένος αποφάσισε να εγείρει αξίωση αποζημίωσης ως "Partial loss of ship" μερική απώλεια πλοίου. Έτσι λοιπόν οι ασφαλιστές κλήθηκαν να αποζημιώσουν το πλοίο ώστε να είναι αξιόπλοο.

### **3.6 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ**

Σε ορισμένες περιπτώσεις θαλάσσιας ασφάλισης (πλοίου, φορτίου, μεταφερομένων πραγμάτων και ναύλου) παρέχεται τη δυνατότητα στον ασφαλισμένο να εγκαταλείψει στον ασφαλιστή τα ασφαλισμένα αντικείμενα και να ζητήσει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό. Αυτό μπορεί να γίνει αν το πλοίο, εξαιτίας θαλάσσιου γεγονότος, χάθηκε ή έγινε ανίκανο προς πλου ή δεν μπορεί να επισκευαστεί<sup>3</sup>. Επίσης, δυνατότητα εγκατάλειψης δίδεται στον ασφαλισμένο αν τα έξοδα ανέγκυσης, επισκευής κλπ. είναι μεγαλύτερα από τα 3/4 της αξίας του πλοίου, αν έχουν περάσει 3 μήνες χωρίς ειδήσεις του πλοίου και αν το πλοίο αλωθεί ή εμποδιστεί από ξένη δύναμη.

**Δήλωση περί εγκατάλειψης.**

62.(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, όταν ο ασφαλισμένος επιλέγει να εγκαταλείψει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο στον ασφαλιστή, πρέπει να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης. Εάν δεν ενεργήσει, έτσι η απώλεια μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο ως μερική απώλεια.

Δήλωση περί εγκατάλειψης μπορεί να υποβληθεί γραπτώς, ή προφορικός και μπορεί να διατυπωθεί με οποιουδήποτε όρους που να υποδηλώνουν την πρόθεση του ασφαλισμένου να εγκαταλείψει ανεπιφύλακτα το ασφαλισμένο συμφέρον του επί του ασφαλιζόμενου αντικείμενου στον ασφαλιστή.

Δήλωση περί εγκατάλειψης πρέπει να δοθεί με λογική επιμέλεια μετά τη λήψη αξιόπιστης πληροφορίας σχετικά με την απώλεια, αλλά όταν η πληροφορία είναι αμφίβολη ο ασφαλισμένος δικαιούται λογικό χρονικό διάστημα για να πάρει πληροφορίες.

Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης υποβάλλεται σωστά, τα δικαιώματα του ασφαλισμένου δεν βλάπτονται από το γεγονός ότι ο ασφαλιστής αρνείται να αποδεχθεί την εγκατάλειψη.

Η αποδοχή της εγκατάλειψης μπορεί είναι είτε ρητή ή εξυπακουόμενη από τη συμπεριφορά του ασφαλιστή. Η απλή σιωπή του ασφαλιστή μετά τη δήλωση δεν είναι αποδοχή.

Όταν η δήλωση περί εγκατάλειψης γίνεται αποδεκτή, η εγκατάλειψη είναι ανέκκλητη. Η αποδοχή της δήλωσης αδιαμφισβήτητα σημαίνει παραδοχή της ευθύνης για την απώλεια και επάρκεια της δήλωσης.

Δήλωση περί εγκατάλειψης είναι περιττή όταν τη στιγμή που ο ασφαλισμένος λαμβάνει γνώση για την απώλεια, δεν θα υπήρχε πιθανότητα οφέλους για τον ασφαλιστή εάν υποβαλλόταν η δήλωση προς αυτόν.

Ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί από την υποβολή της δήλωσης περί εγκατάλειψης.

Όταν ο ασφαλιστής έχει αντασφαλίσει τον κίνδυνο που έχει αναλάβει, δεν είναι απαραίτητο να υποβάλει δήλωση περί εγκατάλειψης.

**Αποτέλεσμα εγκατάλειψης.**

63. (1) Όταν υπάρχει έγκυρη εγκατάλειψη ο ασφαλιστής δικαιούται να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου σε ότι τυχόν έχει απομείνει από το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, καθώς και όλα τα δικαιώματα ιδιοκτησίας τα σχετικά με αυτό.

Με την εγκατάλειψη πλοίου, ο ασφαλιστής δικαιούται οποιονδήποτε ναύλο έχει κερδισθεί ή κερδίζεται από το πλοίο μετά από το ατύχημα που προκάλεσε τη ζημιά, αφαιρουμένων των δαπανών που έγιναν μετά το ατύχημα για να κερδισθεί ο ναύλος, και όταν το πλοίο μεταφέρει αγαθά που ανήκουν στον πλοιοκτήτη, ο ασφαλιστής δικαιούται λογική αμοιβή για τη μεταφορά τους μετά από το ατύχημα που προκάλεσε την απώλεια.

### **3.7 ΕΚΤΑΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΓΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑ**

67. (1) Το ποσό το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει από το ασφαλιστήριο που τον καλύπτει εξ αιτίας κάποιας απώλειας, στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλίσιμης αξίας, ή στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της αξίας που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, καλείται μέτρο αποζημίωσης.

Όταν υπάρχει απώλεια καλυπτόμενη από το ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής ή ο κάθε ασφαλιστής εάν υπάρχουν περισσότεροι από ένας ασφαλιστές, είναι υπεύθυνος για αναλογία στο μέτρο αποζημίωσης ίση με την αναλογία του ποσού της συνεισφοράς του προς την αξία που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου, ή προς την ασφαλίσιμη αξία στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου.

#### **3.7.1 ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ**

68. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν **υπάρχει ολική απώλεια του ασφαλιζόμενου αντικειμένου:**

(1) Εάν το ασφαλιστήριο είναι εκτιμημένο το μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που ορίζεται από το ασφαλιστήριο.

(2) Εάν το ασφαλιστήριο είναι ανεκτίμητο, το μέτρο της αποζημίωσης είναι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.

### 3.7.2 ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

69. Όταν το πλοίο υφίσταται ζημιά, αλλά δεν καταστρέφεται ολοσχερώς, το μέτρο της αποζημίωσης, σύμφωνα και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, υπολογίζεται ως ακολούθως:

(1) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος των επισκευών, μείον τις συνηθισμένες κρατήσεις, αλλά το ασφαλιστικό ποσό σχετικά με οποιαδήποτε ζημιά δεν θα ξεπερασθεί.

(2) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί μόνο μερικώς, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος τέτοιων επισκευών, υπολογισμένο όπως παραπάνω και δικαιούται ακόμη να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας, αν υφίσταται, που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβεί το κόστος επισκευής ολόκληρης της ζημιάς, υπολογισμένο όπως παραπάνω.

(3) Όταν το πλοίο δεν έχει επισκευασθεί και δεν έχει πουληθεί ανεπισκεύαστο κατά τη διάρκεια του κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, αλλά όχι υπεράνω του λογικού κόστους επισκευής της ζημιάς, υπολογισμένου όπως παραπάνω.

Επισημαίνουμε την φράση δεν έχει πωληθεί ως έχει με την ζημιά κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου. Στην περίπτωση που το πλοίο έχει πωληθεί με την ζημιά του ,τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι :Η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης, με την αξία του πλοίου που θα είχε τότε ,χωρίς την ζημιά(επισκευασμένο).

Εάν το πλοίο δεν πωληθεί ως έχει κατά την διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου ,τότε ο τρόπος υπολογισμού της απολεσθείσας αξίας είναι :Η διαφορά αξίας που προκύπτει συγκρίνοντας την αξία πώλησης του πλοίου σε καλή κατάσταση (επισκευασμένο),(Sound Market Value).Υπολογίζονται οι αξίες κατά τον χρόνο λήξεως του ασφαλιστηρίου.



## **ΣΧΗΜΑ 2.ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

### Ολική Απώλεια

Αποζημίωση : Ασφαλιστική Αξία

### Μερική Απώλεια

Αποζημίωση : Λογικό κόστος επισκευών

Ή

Απολεσθείσα αξία του πλοίου

Λόγω μη επισκευής

(υπολογιζόμενη στο τέλος του ασφαλιστικού χρόνου)

### **3.7.2.1 ΛΟΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ**

Η πρακτική σήμερα ,θεωρεί ότι οι επισκευές πρέπει να κοστολογηθούν με βάση ότι θα εκτελεστούν στη «πρώτη λογική ευκαιρία ». Στις περιπτώσεις όπου οι απαιτούμενες επισκευές άπτονται της αξιοπλοΐας του πλοίου ,δεν τίθεται καν το ερώτημα, εφ' όσον δεν υπάρχει εναλλακτική λύση από τις άμεσες επισκευές(προσωρινές ή μερικές). Το θέμα δημιουργείται στις περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης επιθυμεί την συνέχιση του ταξιδιού για εμπορικούς λόγους .Έτσι μπορεί να υπάρξουν επιλογές που πιθανόν να αυξήσουν το τελικό κόστος επισκευών και κάτι τέτοιο πρέπει να αξιολογηθεί συγκεκριμένα ,δεδομένου ότι οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν το επί πλέον κόστος.

Σαν βάση υπολογισμού ,λοιπόν, θέτουμε ότι επισκευές μπορούν να πραγματοποιηθούν στο αμέσως επόμενο λιμάνι με τις κατάλληλες υποδομές ,μετά το τέλος του ταξιδιού όπου συνέβη το ατύχημα /ζημία. Πολλές φορές επισκευές αναβάλλονται για λόγους αποκλειστικά εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου. Μια τέτοια επιλογή πιθανόν να επηρεάσει προς τα πάνω το κόστος επισκευής λόγω αλλαγής χώρας επισκευής. Κατά τον ίδιο τρόπο ,μπορεί βεβαίως να μετριάσει το κόστος χρησιμοποιώντας π.χ. διευκολύνσεις που είναι ήδη προγραμματισμένες (δεξαμενισμός προγραμματισμένος κατά τη διάρκεια του οποίου γίνονται και οι

επισκευές). Η επιπρόσθετος λοιπόν επιβάρυνση πρέπει να αξιολογηθεί με τα οφέλη ,και μόνον τότε αποτελεί μέρος του λογικού κόστους επισκευών εφ' όσον τα οφέλη υπερτερούν των επιβαρύνσεων.

Κατ' επέκταση ,προσωρινές επισκευές που γίνονται με γνώμονα την εμπορική εκμετάλλευση το πλοίο και μόνον, και δεν προσφέρουν όφελος στον ασφαλιστή , δεν θεωρούνται του λογικού κόστους επισκευών και δεν πληρώνονται από τους ασφαλιστές. Εξαιρέση αποτελεί το κόστος προσωρινών επισκευών που πραγματοποιούνται από πλοία γραμμής ή επιβατικών που ταξιδεύουν σε προκαθορισμένα δρομολόγια ,όπου το κόστος των προσωρινών επισκευών για λόγους διατήρησης δρομολογίων θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών ανεξάρτητος οφέλους προς τους ασφαλιστές.

Αναφέρουμε και τις προσωρινές επισκευές οι οποίες μετά από επανέλεγχο και αποδοχή από τον Νηογνώμονα του πλοίου χαρακτηρίζονται πλέον ως νόμιμες .Το κόστος του θα θεωρηθεί ως το τελικό λογικό κόστος επισκευών. Προσωρινές επισκευές που έχουν την έννοια των επειγόντων επισκευών για τη ολοκλήρωση του συγκεκριμένου ταξιδιού, αποτελούν αντικείμενο συνεισφοράς από το φορτίο σαν έξοδα γενικής Αβαρίας και επιμερίζονται με βάση το όφελος που προκύπτει στα γενικά έξοδα γενικής αβαρίας στους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου

Παρακάτω, παραθέτονται και επεξηγούνται κάποια από τα σημαντικότερα έξοδα που αποτελούν λογικό κόστος επισκευών:

1. Γενικά έξοδα συνεργείων επισκευής ζημίας
2. Συναφή έξοδα λιμένος
3. Προσωρινές επισκευές
4. Υπερωρίες
5. Έξοδα μετακίνησης πλοίου
6. Κόστος αερομεταφοράς
7. Κόστος πρόσβασης σε χώρο ζημίας
8. Καθαρισμοί από πετρελαιοειδή - εκρηκτικά αέρια
9. Έξοδα Αρχιμηχανικού/Επιβλέποντος Μηχανικού

10. Έξοδα νηογνώμονος πλοίου
11. Προστασία περιβάλλοντος

1. Γενικά έξοδα συνεργείων επισκευής ζημίας

Όλα τα έξοδα ναυπηγείου, συνεργείων και ανταλλακτικών που χρησιμοποιήθηκαν στις επισκευές ασφαλισμένης ζημίας αποτελούν μέρος των εξόδων που τυγχάνουν αποζημιώσεως από τους ασφαλιστές του πλοίου.

2. Συναφή έξοδα λιμένος

Στα γενικά έξοδα επισκευών συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα παραμονής του πλοίου στον λιμένα επισκευής καθώς και τα έξοδα καυσίμων που συνεισφέρουν στις επισκευές.

3. Προσωρινές επισκευές

Στην πρακτική θεωρούμε "προσωρινές" τις επισκευές που στην ουσία θα πρέπει να διαλυθούν-ξαναγίνουν όταν πραγματοποιηθούν οι μόνιμες επισκευές π.χ. τοποθέτηση τσιμέντου σε ρήγμα που θα σπάσει για να γίνει αντικατάσταση ελασμάτων η συγκόλληση επιθέματος πάνω σε ρήγμα.

Είναι πιθανόν να θεωρηθούν και ως "προσωρινές" οι επί μέρους επισκευές οποίες θα ενσωματωθούν στις μόνιμες επισκευές και θα ελαττώσουν το τελικό κόστος. π. χ. αλλαγή ελάσματος με ρήγμα, με αναβολή στην αντικατάσταση ελασμάτων με βαθουλώματα.

Η γενική αρχή που καθορίζει εάν το κόστος των προσωρινών επισκευών θα συμπεριληφθεί στο ολικό κόστος επισκευών είναι το κατά πόσον οι προσωρινές επισκευές παρήγαγαν όφελος στον ασφαλιστή, ως το προς τελικό κόστος των μόνιμων επισκευών. π.χ. προσωρινές επισκευές που γίνονται για να αποφευχθεί έκτακτος δεξαμενισμός γίνονται αποδεκτές ως μέρος του λογικού κόστους επισκευών μέχρι του ποσού που θα στοίχιζε ο έκτακτος δεξαμενισμός. Επίσης επισκευές που γίνονται για να απομονωθούν κάποιοι κύλινδροι κυρίας μηχανής προκειμένου να πλεύσει αυτοδυνάμως το πλοίο σε λιμάνι όπου υπάρχουν καλύτερες διευκολύνσεις

για αλλαγή του στροφάλου, συμπεριλαμβάνονται στο λογικό κόστος επισκευών μέχρι του ποσού που θα κόστιζε η ρυμούλκηση του πλοίου.

Κατ' επέκταση, προσωρινές επισκευές που γίνονται με γνώμονα την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου και μόνον, και δεν προσφέρουν όφελος στον Ασφαλιστή, δεν θεωρούνται μέρος του λογικού κόστους επισκευών και δεν πληρώνονται από τους ασφαλιστές.

Εξαίρεση αποτελεί το κόστος προσωρινών επισκευών που πραγματοποιούνται από πλοία "γραμμής" ή επιβατηγών που ταξιδεύουν σε προκαθορισμένα δρομολόγια, όπου το κόστος των προσωρινών επισκευών για λόγους διατηρήσεως δρομολογίων, θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών ανεξαρτήτως οφέλους προς τους ασφαλιστές.

Ας αναφέρουμε και τις προσωρινές επισκευές οι οποίες μετά από επανέλεγχο και αποδοχή από τον νηογνώμονα του πλοίου χαρακτηρίζονται πλέον ως μόνιμες. Το κόστος τους θα θεωρηθεί ως το τελικό λογικό κόστος επισκευών.

Προσωρινές επισκευές που έχουν την έννοια των επειγόντων επισκευών για την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου ταξιδιού, αποτελούν αντικείμενο συνεισφοράς από το φορτίο σαν έξοδα γενικής αβαρίας και επιμερίζονται με βάση το όφελος που προκύπτει στα γενικά έξοδα γενικής αβαρίας στους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου.

#### 4.Υπερωρίες

Το υπερωριακό κόστος που συμπεριλαμβάνεται στο κόστος επισκευών αντιμετωπίζεται με παρόμοιο τρόπο όπως και οι προσωρινές επισκευές. Σε γενικές γραμμές εάν το υπερωριακό κόστος συνεισφέρει σε όφελος στους ασφαλιστές τότε θεωρείται σαν μέρος του λογικού κόστους επισκευών π.χ. υπερωριακό κόστος επισκευών από συνεργείων αντικατάστασης ελασμάτων πυθμένα , επιφέρει επιτάχυνση εργασιών και ελάττωση του κόστους δεξαμενισμού. Υποχρεωτικό κόστος υπερωριών για το οποίο ο πλοιοκτήτης δεν έχει τρόπο επιλογής ,υπολογίζεται στο λογικό κόστος επισκευών.

Στα συγκεκριμένα ποσά για το καθορισμό του οφέλους δεν λαμβάνεται υπόψη το συνολικό υπερωριακό κόστος αλλά το μέρος αυτό που χρεώνεται υπέρ το κανονικό ημερομίσθιο-ωρομίσθιο.

Δηλαδή, εάν το ωρομίσθιο εντός κανονικού ωραρίου είναι 25 \$ και το υπερωριακό ωρομίσθιο είναι 45 \$ ,τα οφέλη που προέκυψαν συγκρίνονται με την διαφορά τους ,δηλαδή 20\$(excess cost of overtime) .

#### 5. Έξοδα μετακίνησης πλοίου

Για λόγους διευκόλυνσης των επισκευών ,είτε λόγω καλύτερων επισκευαστικών διευκόλυνσης ή και μικρότερου κόστους ,ή ακόμα και λόγω ταχύτερης εκτελέσεως των επισκευών , είναι δυνατών να θεωρηθεί είναι προσφορότερο να μετακινηθεί ένα πλοίο σε άλλο λιμένα προκειμένου να εκτελέσει τις απαραίτητες επισκευές εφ' όσον είναι εφικτό.

Τα έξοδα αυτά που πραγματοποιούνται για την μετακίνηση του πλοίου θεωρούνται μέρους του λογικού κόστους επισκευών με τις παρακάτω προϋποθέσεις. Τα έξοδα αυτά δεν εμπίπτουν στις προϋποθέσεις εξόδων Γενικής Αβαρίας.(εάν εμπίπτουν τότε απαιτείται και η συνεισφορά του φορτίου).

Εφ' όσον οι ασφαλιστές είναι εξ' ολοκλήρου υπεύθυνοι για την προσκληθείσα ζημία τότε αυτοί αναλαμβάνουν και το κόστος μετακίνησης του πλοίου εξ' ολοκλήρου. Εάν το πλοίο μετακινηθεί για επισκευές που οι ασφαλιστές δεν παρέχουν κάλυψη , τότε τα έξοδα αυτά βαρύνουν τον πλοιοκτήτη.

Εάν απαραίτητες επισκευές για λογαριασμό και των δύο πρόκειται να εκτελεστούν ,τότε το κόστος μετακίνησης του πλοίου επιμερίζεται ανάλογα με το κόστος της επισκευής που βαρύνει τον καθένα.

Ο πλοιοκτήτης δύναται να εκμεταλλευτεί την μετακίνηση του πλοίου σε άλλο προσφορότερο λιμάνι επισκευών για να εκτελέσει για το δικό του λογαριασμό επισκευές που δεν είναι απαραίτητες για την αξιοπλοΐα του πλοίου ,χωρίς να

συμμετέχει στο κόστος μετακίνησης. Στα έξοδα μετακίνησης του πλοίου υπολογίζονται

Το κόστος μισθό- τροφοδοσίας του πληρώματος κατά την διάρκεια του πλοίου προς το λιμάνι επισκευών.

Το κόστος καυσίμων και λιπαντικών που καταναλώθηκαν κατά τον πλου. Το κόστος ρυμούλκησης εάν το πλοίο αδυνατεί να χρησιμοποιήσει ίδιες δυνάμεις. Εάν το πλοίο πρόκειται να επιστρέψει στον λιμένα που προκλήθηκαν οι ζημιές, μετά το πέρας το επισκευών συμπεριλαμβάνεται και το κόστος επιστροφής μέχρι αυτό το λιμάνι ή σε ίσης απόστασης γεωγραφικό σημείο.

#### 6. Κόστος αερομεταφοράς

Για λόγους επίσπευσης των εργασιών επισκευής ,πολλά ανταλλακτικά προωθούνται στο πλοίο μέσω αερομεταφοράς. Όσον αφορά ανταλλακτικά μικρού όγκου /βάρους είναι αυτονόητο ότι είναι ο προσηφορότερος τρόπος μεταφοράς των προς το πλοίο .

Για βαρέα/ ογκώδη ανταλλακτικά(στρόφαλος και άλλα ή τμήμα ελικοφόρου άξονα , τα οφέλη από το υπερβολικό κόστος αερομεταφοράς,

Πρέπει να συγκριθούν με τα οφέλη που αποκομίζονται , και μόνον όταν τα οφέλη είναι σημαντικά (για τους ασφαλιστές) τότε θεωρούνται ως μέρος του λογικού κόστους επισκευής.

Η ασφάλιση των πλοίων ξεχωρίζει την κάλυψη για απώλειες Εσόδων από την κάλυψη των ζημιών κύτους και μηχανημάτων .

Η κάλυψη απώλειας εσόδων αποτελεί διαφορετικό ασφαλιστικό συμβόλαιο και τις περισσότερες φορές καλύπτεται από διαφορετικούς ασφαλιστές από αυτού που καλύπτουν το κύτος και τις μηχανές.

Έτσι κάθε επίσπευση του χρόνου αποπερατώσεως επισκευών αποφέρει σημαντικό όφελος στους ασφαλιστές απώλεια εσόδων του πλοίου και υπό προϋποθέσεις

εμπίπτει στο φάσμα των καλύψεων που παρέχουν . Αναφέρουμε επίσης τα παρακάτω έξοδα που συμπεριλαμβάνονται στο λογικό κόστος επισκευής:

- κόστος μετακίνησης φορτίου για πρόσβαση σε περιοχή επισκευής εφόσον αυτό δεν αποτελεί έξοδο υπό Γενική Αβαρία(κατεστραμμένο φορτίο κτλ)
- μέτρα προστασίας περιβάλλοντος που είναι απαραίτητα για την πραγματοποίηση επισκευών (εν αντιθέσει με αυτά που απαιτούνται ως πρωταρχική απώλεια ατυχήματος ,τα οποία εμπίπτουν στις καλύψεις των αλληλασφαλιστικών οργανισμών των P&I) .

### **3.7.3 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΑΡΩΓΗΣ**

73. (1) Υποκείμενο σε οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν ο ασφαλισμένος έχει πληρώσει, ή είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε συνεισφορά σε γενική αβαρία<sup>46</sup>, το μέτρο της αποζημίωσης είναι το συνολικό ποσό αυτής της συνεισφοράς, εάν το υπεύθυνο για τη συνεισφορά ασφαλιζόμενο αντικείμενο είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, όμως εάν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν είναι ασφαλισμένο για τη συνολική συμβάλλουσα αξία του, ή εάν μόνο μέρος του είναι ασφαλισμένο, η αποζημίωση που θα καταβληθεί από τον ασφαλιστή πρέπει να μειωθεί αναλογικά με την υπασφάλιση, και όταν υπάρχει απώλεια μερικής αβαρίας που συνιστά έκπτωση από την συμβάλλουσα αξία και για την οποία ο ασφαλιστής ευθύνεται, το ποσό αυτό πρέπει να εκπέσει από την ασφαλίσιμη αξία για να εξακριβωθεί τι ποσόν είναι υπεύθυνος να καταβάλει ο ασφαλιστής.

Όταν ο ασφαλιστής ευθύνεται για έξοδα αρωγής η έκταση της ευθύνης του πρέπει να αποφασισθεί με την αντίστοιχη αρχή.

<sup>46</sup> Γενικές αβαρίες αποτελούν οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Γενική αβαρία αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Γενική αβαρία υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου. (ΚΙΝΔ, άρθρ. 219-234)



### **3.8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

75.(1) Όταν υπάρχει απώλεια σχετική με οποιοδήποτε ασφαλιζόμενο αντικείμενο μη προβλεπόμενη ρητά από τις προηγούμενες διατάξεις του Νόμου αυτού, το μέτρο της αποζημίωσης θα προσδιορίζεται, όσο το δυνατόν ακριβέστερα, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, όσο μπορούν να εφαρμοσθούν στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Καμιά από τις διατάξεις του Νόμου αυτού τις σχετικές με το μέτρο της αποζημίωσης δεν θα επηρεάσει τους κανόνες που σχετίζονται με τη διπλή ασφάλιση, ούτε θα απαγορεύσει στον ασφαλιστή να ανασκευάσει συμφέρον πλήρως ή μερικώς, ή να αποδείξει ότι τη στιγμή της απώλειας όλο ή μέρος από το ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν κινδύνευε από ασφαλισμένο κίνδυνο.

#### ***Διαδοχικές απώλειες.***

77. (1) Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, και σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού, ο ασφαλιστής ευθύνεται για διαδοχικές καλυπτόμενες απώλειες, ακόμη και αν το συνολικό ποσό αυτών των απωλειών υπερβαίνει το ασφαλιστικό ποσό.

Όταν, όσον αφορά το ίδιο ασφαλιστήριο, μια μικρή απώλεια, η οποία δεν έχει επισκευασθεί ή διορθωθεί, ακολουθείται από ολική απώλεια, ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί μόνο λόγω της **ολικής απώλειας**.

Ορίζεται ότι τίποτα στο άρθρο αυτό δεν θα επηρεάσει την ευθύνη του ασφαλιστή σχετικά με τη ρήτρα «περί καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημίας».

#### ***Ρήτρα «περί καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημίας».***

78. (1) Όταν το ασφαλιστήριο περιέχει ρήτρα «περί του καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημίας», η υποχρέωση που εισάγεται με αυτή τη ρήτρα θεωρείται συμπληρωματική προς την ασφαλιστική σύμβαση και συνεπώς ο ασφαλισμένος **μπορεί να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή** για τα έξοδα που ορθώς έκανε λόγω της ύπαρξης της ρήτρας, μολονότι ο ασφαλιστής πιθανόν να έχει αποζημιώσει για ολική απώλεια, και μολονότι το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πιθανόν να είναι εγγυημένο ως ελεύθερο μερικής αβαρίας, είτε ολικά ή κάτω από ένα ορισμένο ποσοστό.



Απώλειες και συνεισφορές γενικής αβαρίας, καθώς και έξοδα , αρωγής, όπως ορίζονται από τον Νόμο αυτό, δεν είναι ανακτήσιμα μέσω της ρήτρας «περί του καθήκοντος του ασφαλισμένου για αποτροπή ή μείωση της ζημιάς».

Δαπάνες προκαλούμενες με σκοπό την αποτροπή ή μείωση ζημιάς, η οποία δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο δεν είναι ανακτήσιμες μέσω της παραπάνω ρήτρας. Είναι καθήκον του ασφαλισμένου και των πρακτόρων του, σε κάθε περίπτωση, να λαμβάνουν λογικά μέτρα με σκοπό την αποτροπή ή μείωση της ζημιάς

### **3.9 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΑΝΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ**

#### ***Δικαίωμα υποκατάστασης.***

79. (1) Όταν ο ασφαλιστής αποζημιώνει για ολική απώλεια, είτε όλου του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, είτε, στην περίπτωση αγαθών, οποιουδήποτε μέρους του, νομιμοποιείται εφεξής να αναλάβει το συμφέρον του ασφαλισμένου επί του ότι τυχόν έχει απομείνει από το αποζημιωμένο ασφαλιζόμενο αντικείμενο και υποκαθίσταται με τον τρόπο αυτό σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που απορρέουν από αυτό, από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια.

Υπό τις παραπάνω προϋποθέσεις, όταν ο ασφαλιστής αποζημιώνει για μερική απώλεια, δεν αποκτά δικαίωμα στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο ή στο μέρος αυτού που τυχόν απομένει, αλλά εφ' εξής υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματα και τις θεραπείες του ασφαλισμένου επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, ή που απορρέουν από αυτό, από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια, στο μέτρο που ο ασφαλισμένος αποζημιώθηκε για την απώλεια, σύμφωνα με το Νόμο αυτό.

#### ***Δικαίωμα συνεισφοράς***

80. (1) Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος με διπλή ασφάλιση, ο κάθε ασφαλιστής υποχρεούται, μαζί με τους υπόλοιπους ασφαλιστές, να συνεισφέρει στην απώλεια **ανάλογα με το ποσό για το οποίο ευθύνεται** σύμφωνα με τη σύμβαση. Εάν κάποιος ασφαλιστής πληρώσει περισσότερο από την αναλογία του στην απώλεια, δικαιούται να ενάγει τους άλλους ασφαλιστές για συνεισφορά, και

δικαιούται όλες τις σχετικές θεραπείες ως εξασφάλιση λόγω του ότι έχει πληρώσει περισσότερο από την αναλογία του στην οφειλή.

*Αποτέλεσμα υποασφάλισης*

81. Όταν ο ασφαλισμένος ασφαρίζεται για ποσό μικρότερο από την ασφαλίσιμη αξία, ή στην περίπτωση του εκτιμημένου ασφαλιστηρίου, για ποσό μικρότερο από την ορισμένη στο ασφαλιστήριο αξία, θεωρείται ότι είναι ασφαλιστής του εαυτού του για την ανασφάλιστη αξία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Η επωνυμία της διεθνούς ναυτασφαλιστικής ένωσης<sup>47</sup> είναι International Underwriters Marine Institute (IUMI) με βασικό έργο την παρακολούθηση, την προώθηση και τον συντονισμό των εξελίξεων στη ναυτασφαλιστική δραστηριότητα, από θεωρητική και πρακτική σκοπιά. Βασική εκδήλωση του IUMI είναι η σύγκληση διεθνών συνεδρίων σε διάφορες χώρες μέλη, με αντικείμενο σοβαρά θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Ο IUMI έχει αυτήν την περίοδο 54 εθνικές ενώσεις ως μέλη, που προστατεύει και προωθεί τα συμφέροντά τους. Περίπου 500 θαλάσσιοι ασφαλιστές και άλλοι θαλάσσιοι επαγγελματίες παρευρίσκονται στο ετήσιο συνέδριο κάθε έτος. Οι ρίζες του IUMI χρονολογούνται από το 1874.

### **4.1 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ**

Οι νέες στατιστικές που δημοσιεύτηκαν στις 19 Μαρτίου 2008 επιβεβαιώνουν ότι υπήρξε μια αύξηση στις ολικές απώλειες πλοίων το 2007 - 106 έναντι 92 το 2006 (όλοι οι αριθμοί αφορούν τα σκάφη 500 τόνων και πάνω). Όπως φαίνεται στη γραφική παράσταση απωλειών μετά από μια βελτίωση κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριών ετών, το επίπεδο επανήλθε πίσω σε αυτό του 2003.

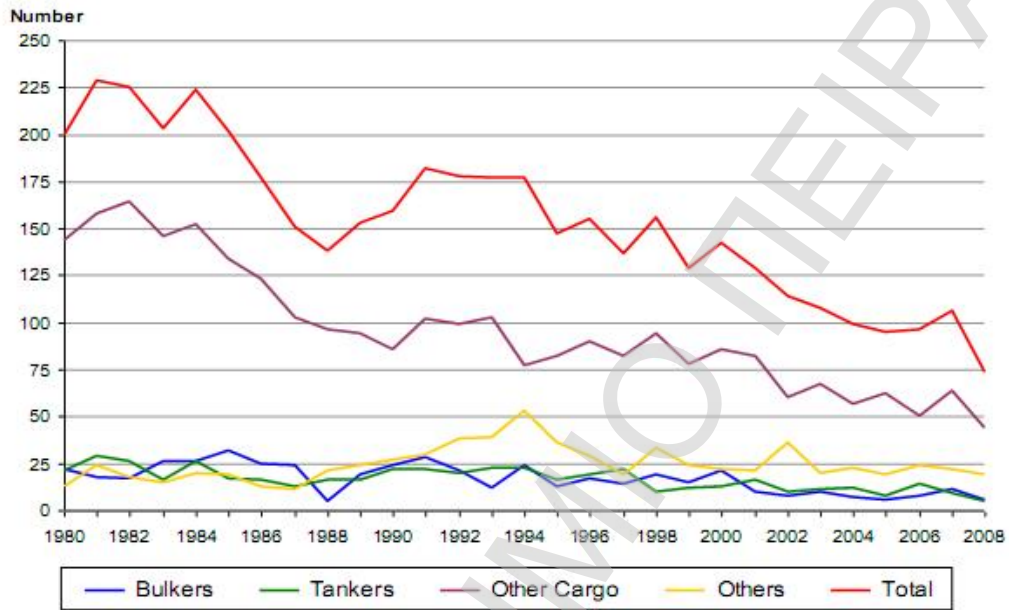
Ο αριθμός των συνολικών απωλειών για το ημερολογιακό έτος 2008, όμως ήταν χαμηλός, από 82 σε 74, μια μείωση 10% σε σχέση με το 2007 σε αυτό το ίδιο πρώτο στάδιο, δημιουργώντας μια αισιοδοξία.

---

<sup>47</sup> Η Ελληνική αγορά είναι ενεργό μέλος του IUMI, της ανατέθηκε δε και η προεδρία καθώς και η οργάνωση συνεδρίου., δες [www.insurancedaily.gr](http://www.insurancedaily.gr)

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ

Total Losses 1980 – 2008  
By Number (vessels > 500 GT)

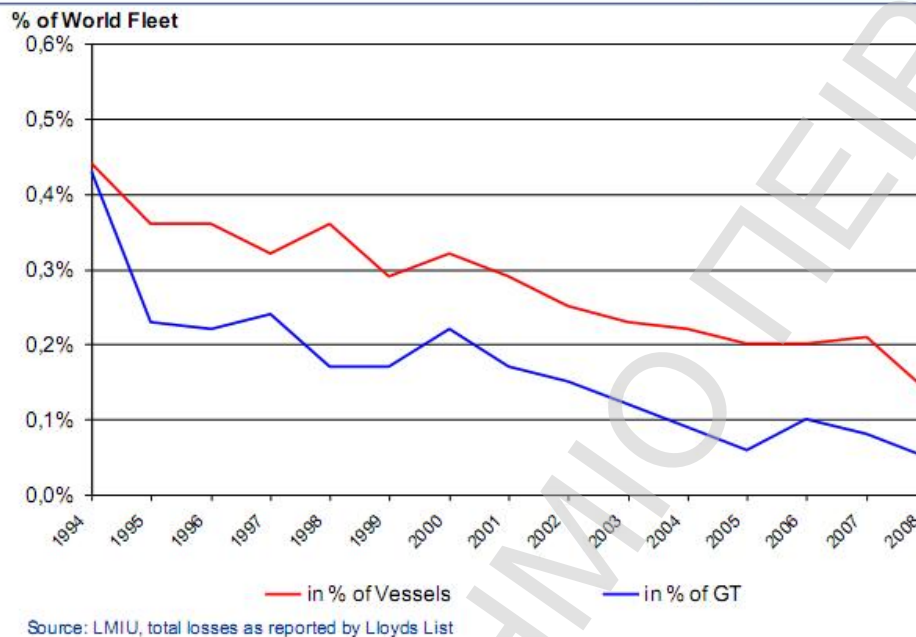


Source: LMIU, total losses as reported in Lloyds List

Παρακάτω φαίνονται οι ολικές απώλειες πλοίων ως ποσοστό επί του παγκοσμίου στόλου πλοίων.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Total Losses 1994 – 2008  
As % of World Fleet (vessels > 500 GT)



#### 4.2 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

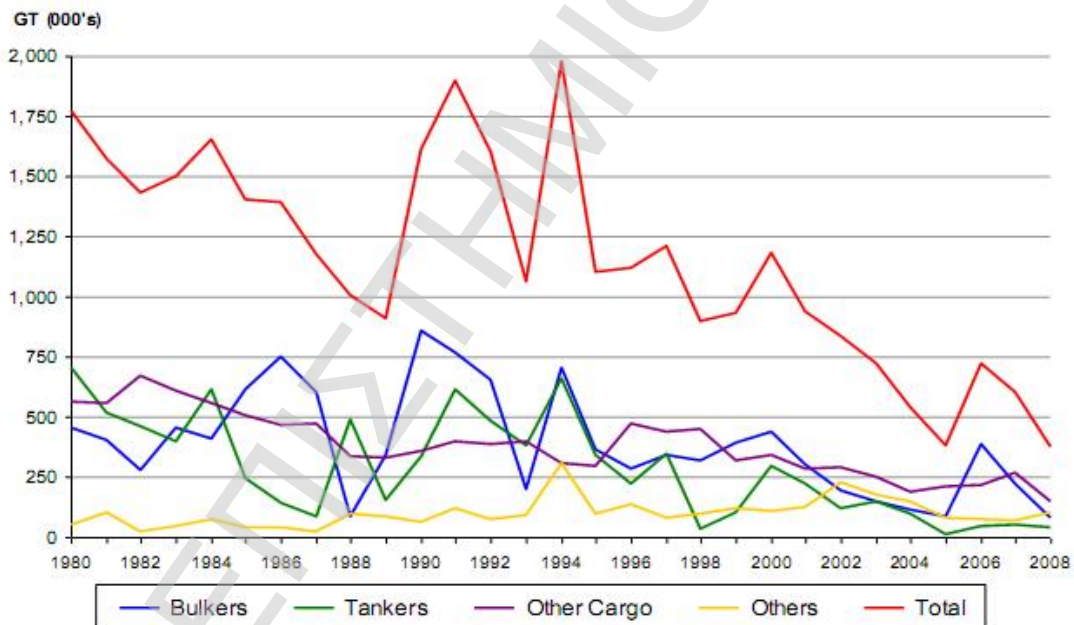
Εντούτοις, η συνολική χωρητικότητα<sup>48</sup> έχασε, αν και παρέμεινε σε ένα υψηλό επίπεδο, αφού ελαττώθηκε από 720.669 GT το 2006 σε 600.412 GT το 2007 .

<sup>48</sup> Η νέα μονάδα είναι το κυβικό μέτρο (ΚΜ ή GT) και εκφράζεται σαν Μικτό Τοννάζ ή καθαρό Τοννάζ. Η προσπάθεια είναι να συγκροτηθεί ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα μέτρησης (σύστημα VMS). Το Ν. Τ. (καθαρό τοννάζ) τώρα στηρίζεται στον πραγματικό όγκο φορτίου. Για το G. T. χώροι που είχαν εξαιρεθεί πριν, λόγω της γραμμής χωρητικότητας, υπολογίζονται τώρα στο συνολικό όγκο V, συνάρτηση του οποίου είναι το G. T. Τα σχέδια που απαιτούνται σύμφωνα με τη Δ.Σ. 69 για το GT είναι: Lines plan, General arrangements, profilers και deers, Capacity plan και Hydrostatic Curves. ΚΚΧ = Κόροι Καθαρός Χωρητικότητας = ΚΟΧ μείον μη επικερδείς χώρος του πλοίου (μηχανοστάσιο, μόνιμα καύσιμα, νερό έρματος, καμπίνες πληρώματος). DWT = 2.5 ΚΚΧ περίπου, για πλοία 0-6000 ΚΚΧ.

Υπήρξαν ενθαρρυντικές ειδήσεις από την άποψη της χωρητικότητας που χάθηκε για το 2008: 372.000 GT (μέχρι του σημείου μέτρησης), μια μείωση 22% έναντι του αριθμού που αναφέρεται για το 2007 για το ίδιο διάστημα πέρυσι. Μια κανονική τάση των πρόσφατων αριθμών υποβολής εκθέσεων θα μπορούσε να φέρει το σύνολο του 2008 σε περίπου 470.000 GT, το οποίο θα ήταν το δεύτερο καλύτερο έτος στην περίοδο 1980-2008.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Total Losses 1980 – 2008  
By Tonnage (vessels > 500 GT)

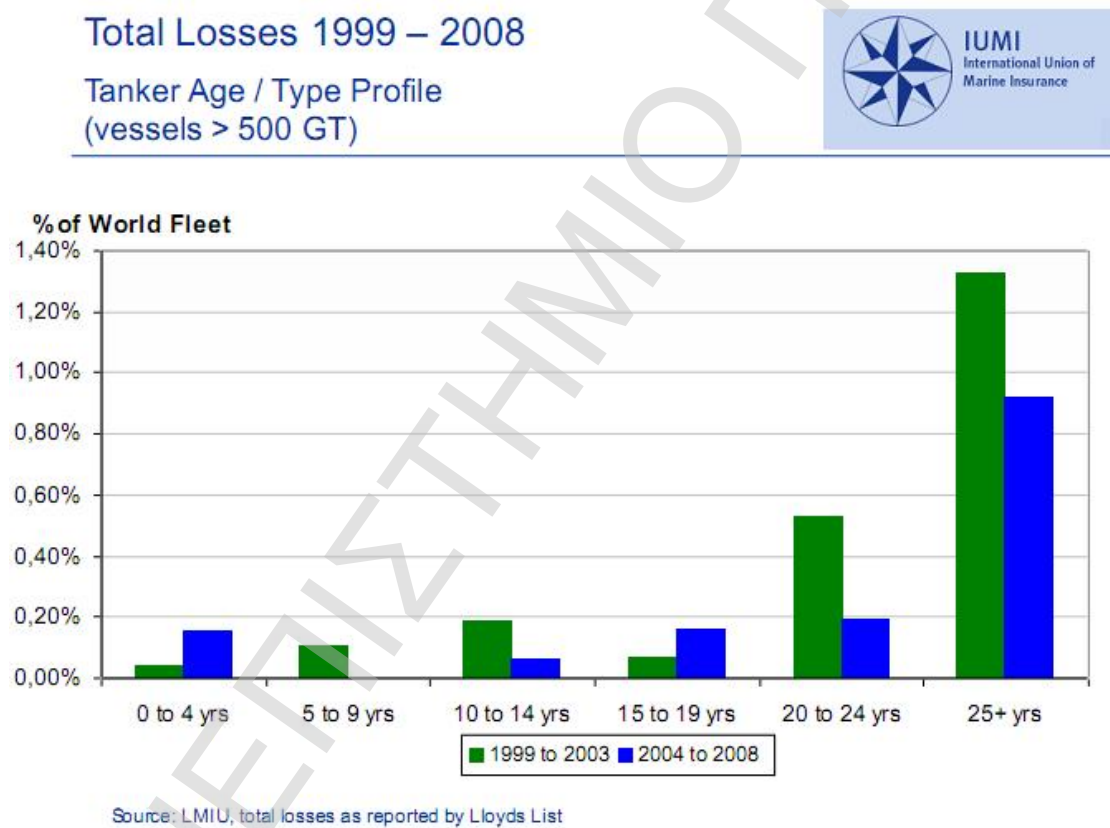


Source: LMIU, total losses as reported by Lloyds List

### 4.3 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ

Οι μεγαλύτερες απώλειες με βάση την ηλικία των τάνκερ<sup>49</sup> παρουσιάζονται στα πλοία άνω των 25ετων και έπειτα σ' αυτά των 20-24 ετών, τόσο για την περίοδο 1999-2003 όσο και στη περίοδο 2004-2008. Βεβαία οι απώλειες για την περίοδο 2004-2008 είναι μειωμένες ως προς τον συνολικό αριθμό και μηδενικές για την ηλικία από 5-9 έτη .

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ



<sup>49</sup> Το Δεξαμενόπλοιο (Tanker) είναι ένα πλοίο σχεδιασμένο να μεταφέρει υγρά φορτία χύδην (χύμα). Τα δεξαμενόπλοια αυτά ποικίλλουν σε μέγεθος. Ξεκινούν από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία εξυπηρετούν μικρά λιμάνια, ως βοηθητικά λιμένα ή ναυστάθμου και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Με δεξαμενόπλοια μεταφέρεται μεγάλη ποικιλία υγρών φορτίων.

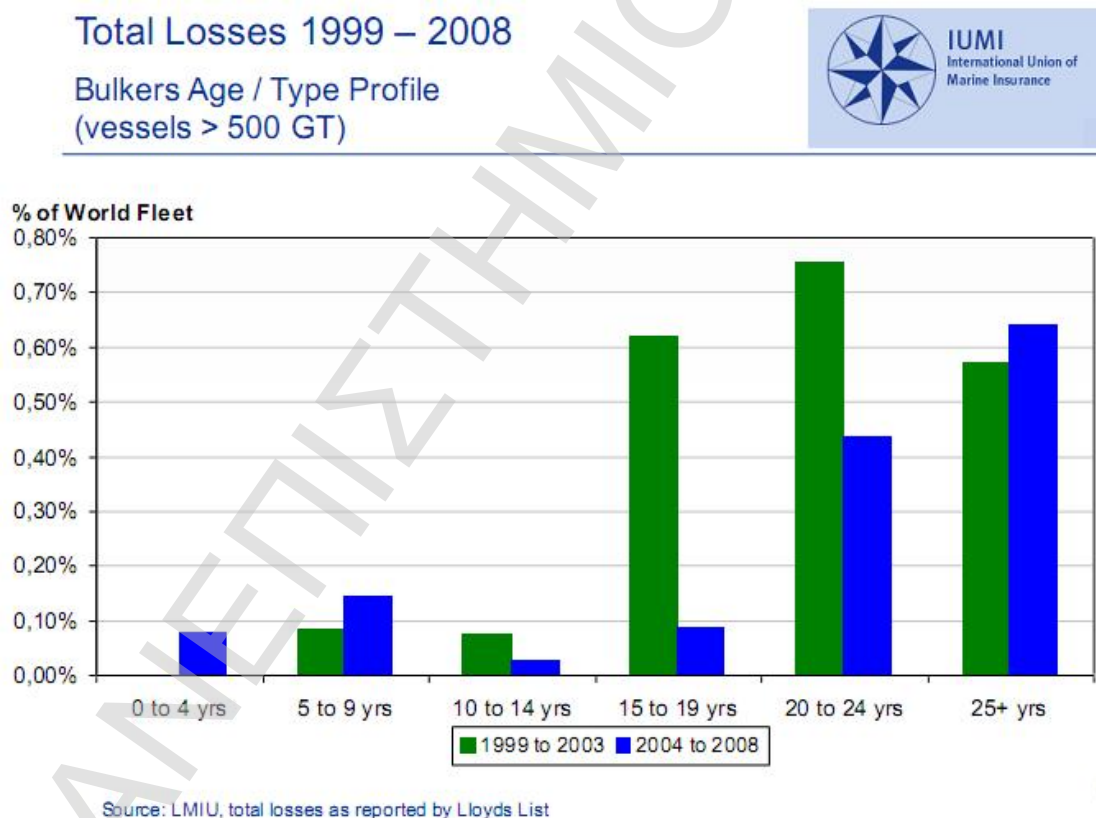


#### 4.4 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ BULKER

Με γνώμονα την ηλικία των bulker<sup>50</sup>, μεγαλύτερες απώλειες σημειώνονται για την περίοδο 2004-2008, στα άνω των 25 ετών πλοία και ύστερα σ' αυτά των 20-24. Στατιστικά λιγότερες είναι οι απώλειες στα πλοία ηλικίας 10-14 ετών.

Σ' αντίθεση, για την περίοδο 1999-2003, μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στα πλοία 20-24 ετών, έπειτα στα 15-19 ετών και μηδενικές απώλειες στα νεότεριστα και έως 4 ετών πλοία.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 6. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ BULKER



<sup>50</sup> Το Μπαλκ κάρριερ (bulk carrier) αποτελεί νεότερο τύπο Φορτηγού πλοίου που είναι ναυπηγημένο για μεταφορά ομοειδών φορτίων "χύδην", χύμα, (in bulk). Κύριο χαρακτηριστικό του τύπου αυτού είναι ότι έχει μόνο ένα κατάστρωμα. Από μακριά μοιάζει με δεξαμενόπλοιο με υπερκατασκευή στο επίστεγο, πλην όμως φέρει στο κατάστρωμα 3-5 γερανούς σε ίσες μεταξύ τους αποστάσεις. Η μεγάλη αύξηση των μεταφορών ομοειδών φορτίων, όπως είναι οι βωξίτες, οι γαιάνθρακες, τα δημητριακά, τα σιδηρομεταλλεύματα, τα φωσφάτα κ.λπ., συνετέλεσε στη μεγάλη αύξηση της ναυπήγησης και χρησιμοποίησης φορτηγών μάλκ κάρριερς, τα οποία και αποδείχθηκαν πολύ αποδοτικά.

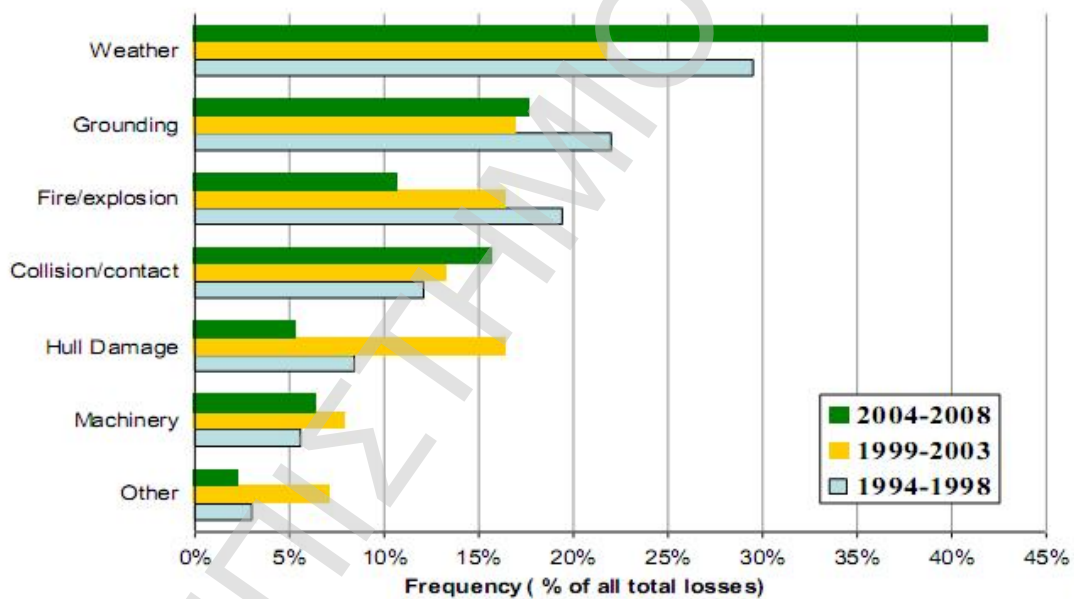
#### 4.5 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΑΙΤΙΑ

Ο καιρός συνεχίζει να είναι η σημαντικότερη αιτία των ολικών απωλειών πλοίων, που αντιπροσωπεύει περίπου το 42% του 2008 για απώλειες μέχρι σήμερα, ενώ ακολουθούν οι προσαράξεις και οι συγκρούσεις πλοίων.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΑΙΤΙΑ

##### Total Losses 1994 – 2008

By Cause, All Vessel Type  
(vessels > 500 GT)



Source: LMIU, total losses as reported by Lloyds List

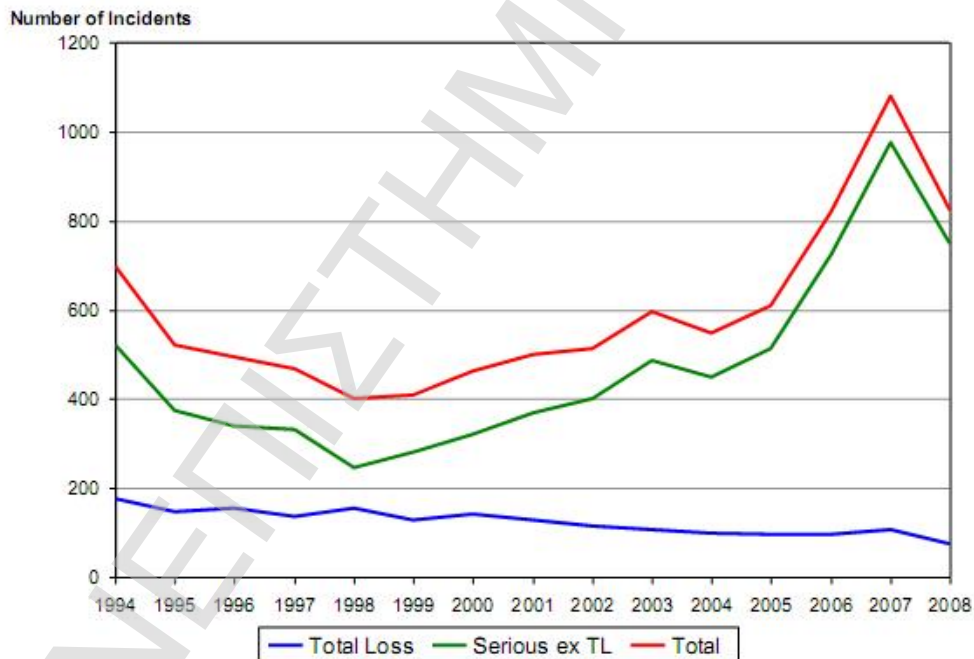
#### **4.6 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΟΥΣ**

Οι αριθμοί για το 2007 επιβεβαιώνουν ότι ήταν ένα εξαιρετικό έτος: από συνολικά 247 το 1998 σε 515 το 2005, 725 το 2006 και παραπαίοντα 975 το 2007. Εντούτοις, όπως για τις συνολικές απώλειες, η εμπειρία του 2008 μέχρι τώρα παρουσίαζε μια βελτίωση, το σύνολο 748 αντιπροσωπεύοντας μια μείωση 18%.

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 8. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΟΥΣ**

##### Serious and Total Losses 1994 – 2008

By Number  
(vessels > 500 GT)

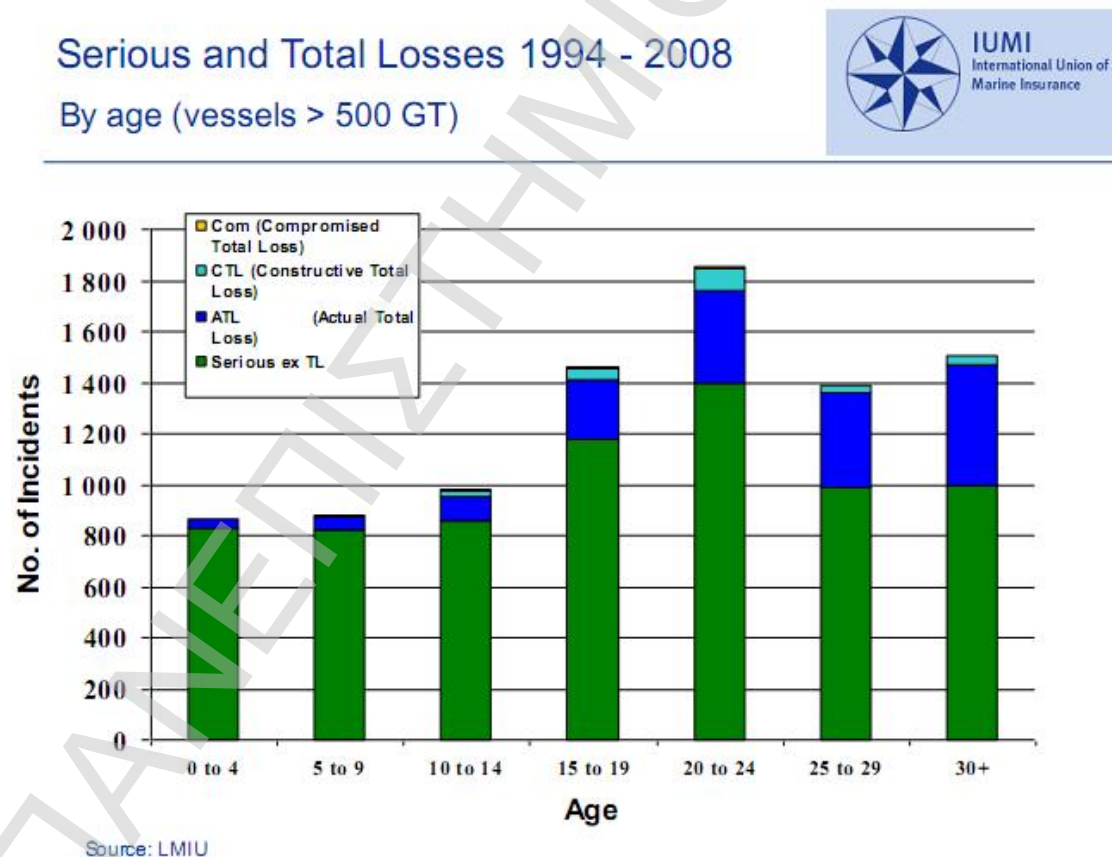


#### **4.7 ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ**

Η ζημία μηχανημάτων συνεχίζει να είναι η αρχική αιτία σημαντικών σοβαρών απωλειών (35%-συν για τον αριθμού ατυχημάτων κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών), που ακολουθείται από τις συγκρούσεις (26%) και τις προσαράξεις(22%)<sup>51</sup>.

Αλλά η αληθινή εικόνα του κόστους των αξιώσεων για σημαντικές σοβαρές απώλειες εξαρτήθηκε από τις δαπάνες επισκευής που παρέμειναν υψηλές το 2008.

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 9. ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ**



<sup>51</sup> Αξιοσημείωτο είναι οι περίπου ποσοστό 60%-75% του συνόλου των ζημιών στα πλοία κατά το 2006 προήλθαν από τον απρόβλεπτο παράγοντα, ανθρώπινου λαθους., <http://www.hma.com.cy/files/articles/oct-2007.pdf>

Οι στατιστικές που δημοσιεύονται από IUMI είναι βασισμένες στις πληροφορίες από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των Lloyd's Marine Intelligence Unit, Clarkson, Rigzone, Willis and the International Association of Drilling Contractors.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

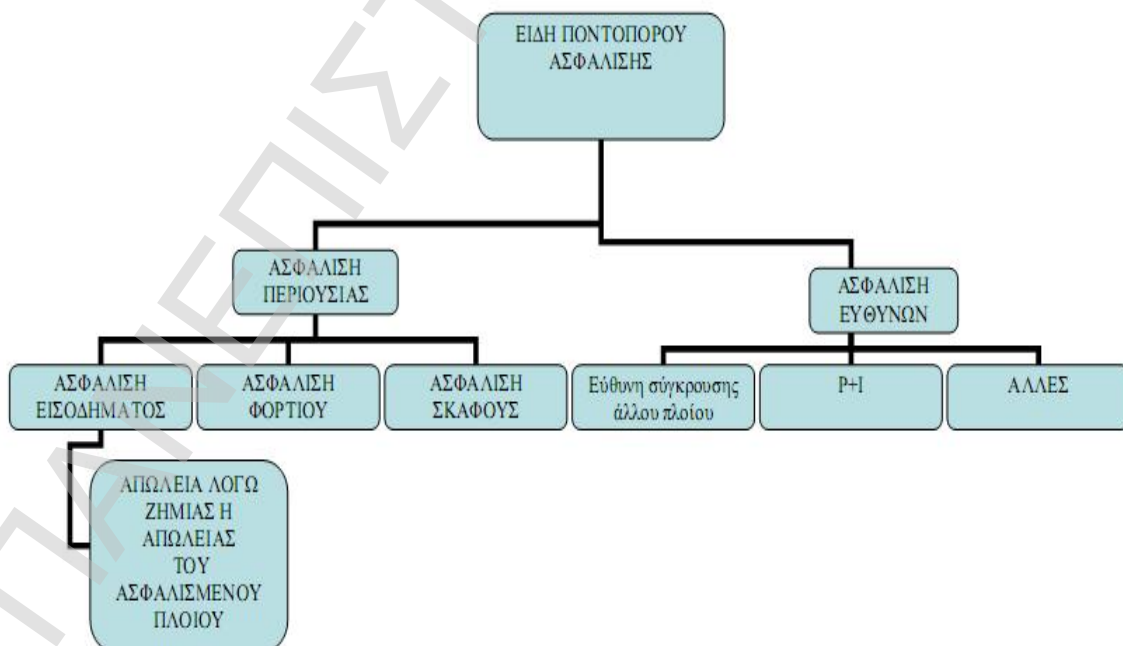
### 5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι απαιτήσεις στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαχειρίζονται από χωριστό και αυτοδύναμο τμήμα. Σε μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις η ασφάλιση των πλοίων γίνεται από ανεξάρτητους μεσίτες (brokers) ασφαλειών. Οι απαιτήσεις (claims), επίσης, ετοιμάζονται και διεκδικούνται από ειδικούς εκτός εταιρείας.

Βασικές απαιτήσεις είναι αυτές του Σκάφους και Μηχανών (Hull & Machinery), Προστασίας και Αποζημιώσεων, δηλ. P + I, (Protection & Indemnity), Κινδύνους Πολέμου (War Risks). Επίσης αν υπάρχουν χρονοναυλωμένα πλοία τρίτων, το τμήμα χειρίζεται και την ασφάλεια για (Charterers liability) οφειλές ή υποχρεώσεις των Ναυλωτών.

Παρακάτω βλέπουμε ,μάλιστα σχηματικά τα αντικείμενα της θαλάσσιας ασφάλισης, από όπου απορρέουν και οι ανάλογες απαιτήσεις

### ΣΧΗΜΑ 3.ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ



ΠΗΓΗ :Flitner&Brunck,1992

Οι διάφορες απαιτήσεις (claims) μπορούν να κατανεμηθούν στις εξής βασικές κατηγορίες:

- α) απαιτήσεις (claims) που προέρχονται από ζημιές του πλοίου και των μηχανημάτων του. Οι ζημιές αυτές κυρίως οφείλονται σε κακοκαιρία, σφάλματα Πληρώματος και Πλοηγών, μετακινήσεις φορτίων, συγκρούσεις / προσκρούσεις, προσαράξεις, πυρκαγιές, κλπ.
- β) απαιτήσεις (claims) που καλύπτουν την αστική ευθύνη των Πλοιοκτητών προς τρίτους και οι οποίες κυρίως οφείλονται σε ζημιές ή ελλείμματα φορτίων, πρόστιμα, από διάφορες αιτίες, ατυχήματα μελών του Πληρώματος ή Εργατών Στοιβάσιας, παλιννοστήσεις Λαθρεπιβατών και Λιποτακτών, ζημιές σε περιουσίες τρίτων (προβλήτες, φορτοεκφορτωτικούς εξοπλισμούς ξηράς), ρυπάνσεις, κλπ.
- γ) απαιτήσεις (claims) που προκύπτουν από ζημιές του πλοίου και των μηχανημάτων του οφειλόμενες σε κινδύνους πολέμου.
- δ) απαιτήσεις (claims) που αφορούν στην αστική ευθύνη της εταιρείας ως Ναυλωτών ξένων πλοίων οφειλόμενες κυρίως σε ζημιές ή ελλείμματα φορτίων αλλά και σε ζημιές του ναυλωμένου πλοίου, που μπορεί να προξηνηθούν με ίδια υπαιτιότητα (των Ναυλωτών).
- ε) απαιτήσεις (claims) που αφορούν στην ασφαλιστική κάλυψη ναύλων των δεξαμενοπλοίων, μεταφοράς ανταλλακτικών,

## **5.2 HULL AND MACHINERY**

### ***5.2.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΩΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ***

Η δαπάνη ασφαλίσεως του πλοίου λαμβάνει ποσοστό 20% - 40% του λειτουργικού κόστους.<sup>52</sup> Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κόστους προκύπτει από την ασφάλιση της γάστρας και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull Machinery), η οποία προστατεύει τον πλοιοκτήτη έναντι ζημιάς του πλοίου, φυσικής απώλειας, πυρκαγιάς, προσαράξεως, συγκρούσεως, αμέλειας Πλοιάρχου και πληρώματος, γενικής ή μερικής αβαρίας εκρήξεως ή οποιωνδήποτε άλλων ζημιών που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Το ασφάλιστρο γάστρας και μηχανών

---

<sup>52</sup> Βλ. Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου, Σαμπρακος, 2008, σελ. 87



καλύπτει τα 3/4 της αποζημιώσεως, που πρέπει να πληρώσει το ασφαλισμένο πλοίο για ζημιές που προκάλεσε σε άλλο πλοίο ύστερα από σύγκρουση.

Σε περίπτωση βυθίσεως ή προσαράξεως εάν τα έξοδα ανελκύσεως υπερβαίνουν την ασφαλισθείσα αξία, τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει το σύνολο της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αντί να ζητήσει τα έξοδα για την παραπάνω περίπτωση, εγκαταλείποντας το πλοίο στον ασφαλιστή. Η ασφάλιση γάστρας και μηχανολογικού εξοπλισμού ,και όχι μόνο, μπορεί να πραγματοποιηθεί με τους εξής δύο τρόπους:

1) **Απ' ευθείας** προσέγγιση της Ασφαλιστικής Εταιρίας από μέρος του υποψήφιου ασφαλιζομένου και υποβολή πρότασης ασφάλισης σε αυτήν. Ακολουθεί προσφορά της Εταιρίας (όροι ασφάλισης και ασφάλιστρα) και, εφόσον ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η Εταιρία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2) **Μέσω Μεσίτου (Broker)**. Ο Μεσίτης<sup>53</sup>, ενεργώντας για λογαριασμό του ασφαλιζομένου, καταγράφει τους όρους της ασφάλισης σε ένα έντυπο (Slip) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ασφαλιζόμενου και το παρουσιάζει σε έναν ή περισσότερους Ασφαλιστές, οι οποίοι μετά από διαπραγμάτευση των όρων και των ασφαλιστρών συμφωνούν σε ένα τελικό Slip. Το Slip υπογράφεται από κάθε έναν Ασφαλιστή που αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου (Share) μέχρι να συμπληρωθεί το 100% της κάλυψης. Η υπογραφή κάθε Ασφαλιστή στο Slip τον δεσμεύει για το μερίδιο του. Ο Broker συγκεντρώνει τα υπογεγραμμένα από τους Ασφαλιστές Slip και εκδίδει ένα σημείωμα ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλιζόμενο, στο οποίο αναγράφονται όλοι οι συμφωνημένοι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι Ασφαλιστές με τα αντίστοιχα μερίδια τους. Για το μερίδιο τους κάποιοι Ασφαλιστές, ανάλογα με τη νομική τους μορφή, μπορεί να εκδώσουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κάποιοι άλλοι όχι.

Η ασφάλιση γάστρας και μηχανολογικού εξοπλισμού περιλαμβάνει συνήθως τις ακόλουθες καλύψεις:

- Hull και μηχανήματα,

---

<sup>53</sup> Βλ. και Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση, Μ.Νεκτάριος, εκδ. Financial Forum, 2003 σελ.337

- Επαύξηση αξίας (Increased Value (disbursements)) και
- Φορτίο.

Υπάρχουν επίσης εξειδικευμένες καλύψεις όπως ο πόλεμος, κίνδυνοι κατασκευής, κίνδυνοι λιμένων, ευθύνες, γιουτ και για τον κίνδυνο της ζημίας και απώλειας εμπορευματοκιβωτίων.

Για περιορισμένης μορφής κάλυψη λόγω και του χαμηλότερου κόστους της υπάρχει η εναλλακτική μορφή των **I.T.C. - HULLS**, ως κάτωθι:

- **I.T.C. Hulls Total Loss - General Average - 3/4 Collision liability** (including Salvage Charges Sue and Labor): που περιλαμβάνει την ολική απώλεια, την Γενική Αβαρία, την αστική ευθύνη συνεπεία συγκρούσεως, τα έξοδα διασώσεως και βοήθειας και τα δικαστικά έξοδα.
- **I.T.C. Hulls Total Loss Only** (including Salvage Charges and Sue and Labor): που είναι πιο περιορισμένη της μορφή προηγούμενης και περιλαμβάνει ολική απώλεια, έξοδα διασώσεως και βοήθειας και τα δικαστικά έξοδα.

Συμπληρωματικές καλύψεις μπορούν να δοθούν με τις παρακάτω ρήτρες:

- **Protection & Indemnity Hulls time**: Αφορά στην κάλυψη του υπολοίπου 1/4 της αστικής ευθύνης. Το 1/4 μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα "3/4" με "4/4", είτε με τις ρήτρες.
- **Institute Time Clauses-Freight**: Για την κάλυψη του ναύλου
- **I.T.C. Hulls disbursements and Increased value**: Πρόκειται για προσαύξηση της ασφαλιζόμενης αξίας κατά 25% για κάλυψη μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας, Γενικής αβαρίας, δικαστικών εξόδων και Αστικής Ευθύνης. Δηλαδή για ολική ζημία προσαυξάνεται κατά 25% η κάλυψη ενώ αυτό δεν ισχύει για μερική ζημία.
- **I.T.C Hulls Excess Liability**: Περιορισμένη έκδοση αυτής της ρήτρας υπάρχει με την μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαίρει την ολική απώλεια
- **Mortgages Interest – Hulls**: Επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με την χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές

Το κόστος ασφαλίσεως<sup>54</sup> εξαρτάται κυρίως από

1. την ασφαλισμένη αξία του πλοίου,
2. τις ασφαλιστικές απαιτήσεις του πλοιοκτήτη και σε σημαντικό βαθμό
3. το ιστορικό των ατυχημάτων.

**Η ασφαλισμένη αξία του πλοίου** εξαρτάται από την ηλικία, την κατάσταση του πλοίου, καθώς και τις τιμές των ναύλων.

Εξαρτάται ακόμη από

1. την περιοχή ταξιδιών του πλοίου,
2. το φορτίο,
3. η εθνικότητα του πληρώματος επηρεάζουν σημαντικά το κόστος ασφαλίσεως, καθώς επίσης και
4. ο ασφαλιζόμενος αριθμός των πλοίων του ίδιου πλοιοκτήτη στην ίδια ασφαλιστική εταιρεία.

Το πλοίο επιβαρύνεται με το κόστος της πρόσθετης ασφαλίσεως, όταν μετά από έγκριση των ασφαλιστών πρόκειται σε συγκεκριμένο ταξίδι να παραβιάσει τα γεωγραφικά όρια απασχολήσεως που προβλέπουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαιά του. Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να επιβαρυνθεί με πρόσθετο κόστος ασφαλίσεως των συμφερόντων της τράπεζας απ' την οποία έχει λάβει τη χρηματοδότηση του πλοίου.

**Η ασφάλιση ναύλου** (freight insurance premiums) καλύπτει την απώλεια του συμφωνημένου ναύλου. **Η ασφάλιση για απώλεια μισθώματος** (loss of higher insurance premiums) καλύπτει την απώλεια της μισθώσεως στην περίπτωση της χρονοναυλώσεως του πλοίου (time charter<sup>55</sup>) και για αιτία που δεν προβλέπεται. Έτσι, οι ασφαλιζόμενοι δεν αποζημιώνονται όταν:

---

<sup>54</sup> Βλ. Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου, Σαμπράκος, 2008, σελ. 87

<sup>55</sup> Η Ναύλωση, (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος *εκναυλωτής*, (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται *ναυλωτής* ή *φορτωτής*, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), πρόσωπα (επιβάτες) ή εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος. Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναύλωσης που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα).

- α) Δεν αναφέρεται η προξενθείσα ζημιά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
- β) Όταν έχει αλλάξει σημαία το πλοίο.
- γ) Όταν τα ασφάλιστρα δεν έχουν πληρωθεί.
- δ) Όταν το πλοίο έχει αναμειχθεί σε παράνομες ενέργειες.
- ε) Σε περίπτωση παραγραφής της απαιτήσεως και
- στ) σε περίπτωση πτωχεύσεως.

Ως ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού, η ασφάλιση πλοίου περιλαμβάνει οποιαδήποτε βλάβη ή και απώλεια πλοίου και, όπως είπαμε, περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη εξαιτίας σύγκρουσης. Τέτοια ασφάλιση μπορεί να συναφθεί από οποιονδήποτε έχει συμφέρον για τη διατήρηση του πλοίου, συνεπώς, όχι μόνο από τον κύριο, αλλά και από αυτόν που το εκμεταλλεύεται (εφοπλιστή) με βάση σύμβαση που έχει συνάψει με τον κύριο.

Αν το εμπορικό πλοίο (όπως συμβαίνει συνήθως) είναι υποθηκευμένο σε πιστωτές για εξασφάλιση δανείου, τότε η υποθήκη επεκτείνεται και στο ασφάλισμα, δηλαδή ο ενυπόθηκος δανειστής έχει τις αξιώσεις κατά του ασφαλιστή σε περίπτωση βλάβης του πλοίου. Όμως, ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να ασφαλίσει ο ίδιος το υποθηκικό του συμφέρον ή το συμφέρον κυριότητας του κυρίου ενυπόθηκου οφειλέτη του και μάλιστα για ποσό μέχρι 30% πλέον του ύψους του δανείου<sup>56</sup>, όταν το επιπλέον αυτό δεν υπερβαίνει την αξία του πλοίου.

Ο νόμος ρυθμίζει ιδιαίτερα την περίπτωση συνέχισης της ασφάλισης, παρά την απαλλοτρίωση του πλοίου (βλ. αρθ. 277 ΚΙΝΔ). Αν απαλλοτριωθεί το πλοίο κατά την ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης, ο νέος κτήτορας έρχεται στη θέση του παλαιού και υποχρεώνεται σε πληρωμή του ασφαλιστρού «εις ολόκληρο» με τον παλιό κτήτορα, εκτός αν δεν επιθυμεί τη συνέχιση της ασφάλισης, οπότε μπορεί να την καταγγείλει (διακόψει) μέσα σε ένα μήνα και να μη πληρώσει.

---

<sup>56</sup> Αρθρ. 18 ν.δ. 3899/1958 για την προτιμώμενη υποθήκη επί πλοίων.

**Αρθ.277εδαφ.β'ΚΙΝΔ**

- Επί ασφάλισης πλοίου ο νέος κτήτωρ ενέχεται δια το ασφάλιστρον εις ολόκληρον. μετά του παλαιού. Δικαιούται να καταγγείλη την σύμβασιν εντός μηνός από της απαλλοτριώσεως, οπότε δεν ενέχεται δια το ασφάλιστρον. Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται, αν η πραγματοποίησις του κινδύνου επέλθη συνεπεία γεγονότων τα οποία δεν θα συνέβαιναν αν δεν ελάμβανε χώραν η απαλλοτρίωσις.

Η απαλλοτρίωσις και το γεγονός ότι ο νέος κήτορας μπορεί να φέρει αλλαγές στη χρησιμοποίηση του πλοίου, είναι πιθανό να αυξήσουν τον κίνδυνο. Για τον λόγο αυτόν, αν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος από γεγονότα που δεν θα συνέβαιναν χωρίς την απαλλοτρίωσις, απαλλάσσεται ο ασφαλιστής, παρά τη συνέχιση της ασφάλισης. Για την ασφάλιση πλοίου εφαρμόζονται ειδικοί κανόνες ως προς το περιεχόμενο του ασφαλιστηρίου.

Σ' αυτό μπορεί να συμφωνηθεί η ασφάλιση σε ξένο νόμισμα, ή αυτή να υπαχθεί σε ξένο δίκαιο και στην αρμοδιότητα αλλοδαπών δικαστηρίων. Το ασφαλιστήριο τέλος μπορεί να συνταχθεί σε ξένη γλώσσα (αρ. 2 ΝΔ 551/70).

Η αξία του πλοίου (και των συστατικών και παραρτημάτων που καλύπτει επίσης η ασφάλιση αυτή) που λαμβάνεται υπόψη για την αποζημίωση, κατά κανόνα δεν είναι η τρέχουσα αξία του πλοίου, αλλά η αποτίμηση του πλοίου στην οποία, κατά διεθνή συναλλακτική ναυτασφαλιστή πρακτική, προβαίνουν με ειδική σύμβαση αποτίμησης οι συμβαλλόμενοι κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Με την πρακτική της αποτίμησης αποφεύγεται η δυσκολία εξεύρεσης της τρέχουσας αξίας του πλοίου και επίσης ο κίνδυνος να έχουμε συνεχώς εξασφάλιση ή και υπερασφάλιση, επειδή η αξία του πλοίου υπόκειται σε συνεχείς και μεγάλες διακυμάνσεις.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

No. of Casualties by Region & Type 2008										
Cause	Africa	Asia	Australia	Europe	Indian Sub-continent	Mid . East	North America	Other	South America/Caribbean	Total

Collision (involving vessels)	6	206	4	203	16	14	58	5	13	<b>525</b>
Contact (eg. Harbour wall)	3	26	4	165	2	4	78	7	3	<b>292</b>
Fire/explosion	7	34	8	102	5	5	46	9	13	<b>229</b>
Foundered (sunk, submerged)	8	44	6	45	3	3	32	6	4	<b>151</b>
Hull damage (holed, cracks, structural failure)	4	5	2	25	2	4	39	3	7	<b>91</b>
Labour dispute	1	0	0	3	0	0	1	0	0	<b>5</b>
Machinery damage/failure (e.g. lost rudder, fouled propeller)	30	70	17	385	7	31	174	32	25	<b>771</b>
Miscellaneous	10	20	11	132	5	3	71	13	15	<b>280</b>
Missing/overdu e	0	1	0	0	0	0	0	0	0	<b>1</b>
Piracy	33	8	0	1	0	43	0	0	1	<b>86</b>
War loss/damage during hostilities	0	0	0	0	1	0	0	0	0	<b>1</b>
Wrecked/strand ed (aground)	11	48	15	231	4	23	113	12	21	<b>478</b>
<b>Total</b>	<b>113</b>	<b>462</b>	<b>67</b>	<b>1292</b>	<b>45</b>	<b>130</b>	<b>612</b>	<b>87</b>	<b>102</b>	<b>2910</b>

Πηγή: Lloyd's Register Fairplay

### 5.2.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Η άμεση ανακοίνωση στους ασφαλιστές απευθείας ή μέσω ενός μεσίτη είναι ουσιαστική όταν ένα ατύχημα ή πιθανό ατύχημα σε ένα σκάφος έχει συμβεί, έτσι ώστε να μπορεί να ακολουθήσει έγκαιρα δράση. Επιπλέον, είναι σύνηθες για τον πλοίαρχο αν είναι δυνατόν να έρθει σε επαφή με το κοντινότερο Lloyd's πράκτορα του ή άλλους πράκτορες που ορίζονται από τους ασφαλιστές τους. Αποτελεί βοήθεια για τον πλοίαρχο αν ένας περιεκτικός κατάλογος ασφαλιστικών αντιπρόσωπων βρίσκεται στο πλοίο.

Ο χρόνος είναι ζωτικής σημασίας δεδομένου ότι οι ασφαλιστές θα επιθυμήσουν κανονικά να αναθέσουν στους επιθεωρητές να βοηθήσουν το σκάφος καθώς επίσης και να παρουσιάσουν μια προκαταρκτική έκθεση ζημιών αξιολογώντας την έκταση της ζημίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι το Institute Hull Clauses περιλαμβάνει μια ποινική ρήτρα για την αποτυχία να ειδοποιηθεί οποιοσδήποτε για απώλεια ή ζημία που μπορεί να οδηγήσει σε μια αξίωση. Η αποτυχία μπορεί να οδηγήσει σε 15 τοις εκατό, αφαίρεση από την τακτοποίηση της αξίωσης.

Άμεση ανακοίνωση πρέπει επίσης να δοθεί στο κατάλληλο P & I club, δεδομένου ότι μπορεί να υπάρξουν αξιώσεις τρίτων ενάντια στο σκάφος για τη ζημία σύγκρουσης ή τη ζημία στο φορτίο εν πλω. Εάν υπάρχει σοβαρή ζημία, η ανάγκη του σκάφους είναι να πάει σε έναν λιμένα για επείγουσα επισκευή, ενώ υπάρχει η επιλογή στους ασφαλιστές, εάν επιθυμούν, να επιλέξουν το λιμένα. Οι ασφαλιστές μπορούν να απαιτήσουν τον επιθεωρητή τους για να εγκρίνουν οποιοσδήποτε ρυθμίσεις ρυμουλκών ή ρυμούλκησης. Ο πλοιοκτήτης θα επιθυμήσει να έχει το θαλάσσιο μηχανικό ή τον επιθεωρητή του στο σκάφος για τις ρυθμίσεις και τις αποφάσεις που θα ληφθούν σχετικά με το φορτίο, το πλήρωμα και άλλες λεπτομέρειες, ιδιαίτερα εάν το σκάφος είναι ανίκανο να συνεχίσει το ταξίδι.

Οι αυτοψίες διεξάγονται συχνά κατόπιν συνεννόησης από κοινού μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή. Σε αυτές τις αυτοψίες οι αντιπρόσωποι του πλοιοκτήτη δεν είναι απαραίτητο να ισχυριστούν οποιαδήποτε πιθανή αιτία της απώλειας. Αυτό εξετάζεται από τον ιδιοκτήτη και με τη βοήθεια του διακανονιστή/του μεσίτη καθιερώνεται η αιτία της απώλειας. Στις περισσότερες περιπτώσεις η ένωση ναυαγιάρεσης θα μεσολαβήσει.



Μόλις διαπιστωθούν τα γεγονότα και ληφθούν οι αποφάσεις για τις επισκευές (και την αποστολή του φορτίου, εάν μεταφέρεται) οι διακανονιστές αβαρίας θα συμβουλευθούν για το πώς θα προστατευτεί το συμφέρον του πλοιοκτήτη και πως θα αποζημιωθεί για οποιαδήποτε δαπάνη μπορεί να προκύψει και ενδεχομένως είναι ανακτήσιμη από τα συμβαλλόμενα μέρη εκτός από τους ασφαλιστές γάστρας , ιδιαίτερα όσον αφορά το φορτίο.

Σε ευθέτο χρόνο θα γίνει η ρύθμιση των διακανονιστών, οι τελικές αξιώσεις θα υποβληθούν στους ασφαλιστές και στους άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, οπότε θα αποζημιωθεί και η απώλεια. Συχνά σε σημαντικές επισκευές, η προσωρινή πληρωμή μπορεί να ζητηθεί από τους ασφαλιστές. Σε μερικές περιπτώσεις, οι ασφαλιστές πληρώνουν άμεσα τους επιδιορθωτές και οι πληρωμές μπορούν να είναι προκαταβολικές για τις ακριβές/παρατεταμένες επισκευές.

Σε περιπτώσεις γενικής αβαρίας μπορεί να χρειαστούν εγγυήσεις η προκαταβολές. Σε μερικές ρήτρες συμβολαίων γάστρας σκάφους δίνεται η ελευθερία να μη δηλωθεί γενική αβαρία. Αυτή η ελευθερία ασκείται συχνά από τις επιχειρήσεις σκαφών γραμμής που έχουν έναν σημαντικό αριθμό φορτωτικών και δεν επιθυμούν να διαταράξουν τις σχέσεις τους με τους ναυλωτές . Οι ασφαλιστές θα πληρώσουν σαν συνέπεια ένα μέρος των εξόδων γενικής αβαρίας.

Οι αξιώσεις ζημίας θα πληρωθούν από τους ασφαλιστές είτε ως κόστος των επισκευών (λιγότερο το deductible/s) είτε σε υποθέσεις που έχουν λήξει, ένα συμφωνηθέν ποσό για τη ζημία (όπου οι επισκευές δεν πραγματοποιούνται). Αυτό το ποσό είναι συνήθως βασισμένο στους κανόνες απαξίωσης.

Σε περίπτωση Ολικής Απώλειας, όπως προείπαμε, το μέγεθος της αποζημίωσης είναι το καθορισμένο ασφαλιστικό ποσό (αξία) που περιλαμβάνει το ασφαλιστήριο.

### 5.2.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Ακολουθεί ένας κατάλογος των σημαντικότερων εγγράφων που απαιτούνται υπέρ μιας αξίωσης:

- ΓΙΑ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

**Σχετικά με το πλοίο:**

- Σε περίπτωση **πυρκαγιάς** απαιτούνται τα παρακάτω:

- αναφορά επιθεώρησης όπου αναφέρεται ξεχωριστά βλάβη λόγω της φωτιάς από τη βλάβη εξαιτίας της προσπάθειας πυρόσβεσης,
- τιμολόγια εργασιών σύμφωνα με την παραπάνω διάκριση,
- κόστος αναπλήρωσης των πυροσβεστικών μέσων.

- Σε περίπτωση **προσάραξης** απαιτούνται τα εξής:

- αναφορά επιθεώρησης όπου διαχωρίζεται η
- βλάβη λόγω προσάραξης και η πιθανή βλάβη για επαναφορά του πλοίου,
- τιμολόγια εργασιών σύμφωνα με την παραπάνω διάκριση,
- κόστος ρυμουλκών και διάσωσης,
- κόστος μεταφοράς φορτίου σε άλλο μέσο.

**Σχετικά με τους ναυλωτές:**

- Αντίγραφο του ναυλοσύμφωνου και πιθανής νέας συμφωνίας μεταφοράς για το πλοίο τη στιγμή του ατυχήματος,
- αντίγραφο καυσίμων που υπήρχαν στο πλοίο και ανήκουν στους ναυλωτές κατά
- τη διακοπή της συνεργασίας,
- αποδεικτικό της χρηματικής απώλειας του ναύλου,
- δήλωση “off –hire”<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες περιστάσεις ένα σκάφος που δεσμεύεται κάτω από ένα ναυλοσύμφωνο μπορεί να είναι **Off-hire(εκτός ναύλου)**. Ίσως περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη ρήτρα σε ένα ναυλοσύμφωνο η ακριβής λεκτική διατύπωσή του όρου είναι πολύ σημαντική επειδή μόνο από την αναφορά σ' αυτή, μπορεί να καθοριστεί εάν έχει υπάρξει ένα περιστατικό **Off-hire**, δηλ. ένα γεγονός που έχει στερήσει τη χρήση του σκάφους από τον ναυλωτή ώστε να του δίνει το δικαίωμα να το χαρακτηρίσει **Off-hire**. ο βασικός κανόνας της ερμηνείας είναι ότι η αιτία της καθυστέρησης πρέπει να συνδέεται με την αποδοτικότητα του σκάφους και να αποτρέπει την πλήρη λειτουργία του. Αυτό θα μπορούσε να λάβει ποικίλες ερμηνείες, η προφανέστερη των οποίων είναι η φυσική ζημία στο σκάφος. Τα σαφή παραδείγματα είναι περιπτώσεις όπως μια διακοπή μηχανών ή λεβήτων, προσάραξη

• *-ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ:*

1. Ημερολόγιο καταστρώματος και μηχανής ή αποσπάσματα, για την

- Κάλυψη του ταξιδιού στο οποίο έχει γίνει το ατύχημα από την φόρτωση ως την εκφόρτωση.
- Κάλυψη όλης της περιόδου των επισκευών.
- Μετακίνηση προς το λιμάνι για επισκευή και ύστερα στο λιμάνι φόρτωσης μετά τις επισκευές.

2. Σχετική αναφορά της ζημιάς από τον μηχανικό.

3. Αναφορές έρευνας από εμπειρογνώμονες στο κάθε λιμάνι επισκευών, ενεργούνται από

- Επιθεωρητή της ασφάλειας (π.χ. των Lloyd's).
- Επιθεωρητή του Νηογνώμονα του πλοίου.
- Καθαρισμός δεξαμενών (για δεξαμενόπλοια).
- Όλες οι επισκευές των πλοιοκτητών συμπεριλαμβανομένων και των επισκευών από ζημιές καθώς και το βάνιμο και καθάρισμα, αν χρειάζεται να γίνουν.

4. Οι επιστολές των επιθεωρητών των ασφαλιστών είναι αποδεκτές για απαιτήσεις επιδιορθώσεων.

5. Τα έγγραφα από τους πράκτορες μαζί με όλα τα βοηθητικά χαρτιά:

- Στο λιμάνι επισκευών.
- Στο λιμάνι επισκευών και στο επόμενο λιμάνι φόρτωσης αν μετακινήθηκε για επισκευές προς κάποιο άλλο λιμάνι.

6. Τα δελτία καλύπτουν τα εξής στα λιμάνια επισκευών:

- μεταφορά του σκάφους από και προς τη δεξαμενή καθαρισμού.
- όρια προσαρμογής στην αποπεράτωση των επισκευών.

7. Ειδικές πληρωμές του πληρώματος για:

- επισκευές της ζημιάς.
- καθαρισμό των δεξαμενών και απελευθέρωση του αερίου (για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα έκρηξης).

8. Όταν υπόκεινται σε λεπτομέρειες των συμβολαίων και απαιτήσεων, για μισθούς και υπερωρίες του πληρώματος για μετάβαση στο λιμάνι επισκευών όπως

- Υπεύθυνος μεταφοράς των μισθών στο λιμάνι.
- Υποχρεώσεις πληρωτέες από τους πλοιοκτήτες συμπεριλαμβανομένου του βασικού μισθού.
- Υπερωρίες βάρδιας.

9. Πληροφορίες για κατανάλωση καυσίμου:

Στο λιμάνι επισκευής.

- Κατά τη μετακίνηση προς το λιμάνι επισκευής και εν συνεχεία προς το λιμάνι φόρτωσης.
- Κατά, τον καθαρισμό των δεξαμενών.

10. Τα αποδεικτικά έγγραφα που δείχνουν την τιμή που οι χρονοναυλωτές χρέωσαν τους πλοιοκτήτες για τα καύσιμα που χρησιμοποίησαν ύστερα από χρονοναύλωση.

11. Τα αποδεικτικά έγγραφα για το κόστος αντικατάστασης εμπορευμάτων, εξοπλισμού λόγω:

- απώλειας, καταστροφής ή ζημιάς πριν την επισκευή.
- Αποδεικτικά χρησιμοποιούμενα σε συνδυασμό με τις επισκευές.
- Αποδεικτικά χρησιμοποιούμενα για καθαρισμό των επισκευών.

12. Όταν έχει παραγγελθεί εξοπλισμός για επισκευή της ζημιάς, τότε υπάρχει κάλυψη για τη μεταφορά τους προς το λιμάνι επισκευής.

13. Έσοδα από την πώληση απαρχαιωμένου εξοπλισμού (π.χ. προπελών)

14. Αποδείξεις για αμοιβές και μικροέξοδα πρακτόρων.

15. Ημερομηνίες πληρωμής όλων των υποχρεώσεων.

16. Πολιτικές για την ασφάλιση στο πλοίο.

*-ΓΙΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ (ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΙΟ ΠΑΝΩ):*

1. Λεπτομέρειες διαδικασιών για την διερεύνηση των αιτίων και καταμερισμού ευθύνης

2. Πρακτικά πιθανού συμβιβασμού

3. Αίτηση παρακράτησης του άλλου πλοίου και σχετικά νομικά έξοδα

4. Αντίγραφο απαιτήσεων που προήλθαν από το άλλο πλοίο

5. Περιγραφή ενεργειών που έλαβαν χώρα για τον περιορισμό των ευθυνών από πλευράς πλοιοκτησίας.

6. Αν υπάρξει σύγκρουση πρέπει να υπάρχουν τα κατάλληλα έγγραφα από οποιαδήποτε προηγούμενη επισκευή και αποδείξεις για τυχόν πληρωμές σε τρίτους. Επίσης αποδείξεις για τυχόν νομικό κόστος, και για χρηματικές εγγυήσεις.

#### **5.2.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Ο μεγαλύτερος αριθμός ολικών απωλειών οφείλεται κυρίως στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Η ζημία σε μηχανήματα, που αποτελεί το μεγαλύτερο ποσό της αξίωσης, προκύπτει κυρίως από αμέλεια του πληρώματος. Αυτό καλύπτει την ανεπαρκή ή μη κατάλληλη συντήρηση, γενικά την αποτυχία του να ακολουθηθούν οι οδηγίες του κατασκευαστή για τη λειτουργία και τη συντήρηση και η αμέλεια.

Ο μεταφορέας ή ο ιδιοκτήτης του σκάφους μπορεί να συμβάλει στην αμέλεια. Μπορεί να έχουν αποτύχει να εξασφαλίσουν τις κατάλληλες διαδικασίες συντήρησης από καταρτισμένους και ικανούς μηχανικούς και ότι απαραίτητες επισκευές που ήταν πέρα από τις ικανότητες του πληρώματος παρακολουθήθηκαν από εμπειρογνώμονες. Δεν μπορεί να αγνοηθεί ότι η πλειοψηφία των αξιώσεων που περιλαμβάνει ένα στοιχείο αμέλειας, μπορεί μόνο να υπερνικηθεί με την απασχόληση ικανών και καλά εκπαιδευμένων πληρωμάτων και από την αποδοτική, οργανωμένη διαχείριση. Πρέπει να σημειωθεί ότι κάτω από τις νέες Institute Hull Clauses (1.11.95) η απαίτηση για δέουσα επιμέλεια περιλαμβάνει και το χερσαίους προσωπικό και τους επιθεωρητές

### **5.3 ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ**

#### **5.3.1. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΥ**

Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου<sup>58</sup> είναι ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς. Όπως και στην ασφάλιση πλοίου, η ασφάλιση μπορεί να διαρκεί για ένα προσδιορισμένο στο ασφαλιστήριο χρονικό διάστημα (κατά χρόνο ασφάλιση) ή για ένα ταξίδι (κατά πλου). Στην αεροπορική ασφάλιση, για να υπολογιστεί το ασφάλισμα λαμβάνεται ως βάση η

<sup>58</sup> Βλ. Ιδιωτική Ασφάλιση του Ι.Κ. Ρόκα, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 2002, σελ. 209

αξία των πραγμάτων το χρόνο της φόρτωσης, στην οποία προστίθενται όμως τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, ο ναύλος και το ασφάλιστρο. Στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων ο ασφαλιστής ευθύνεται και σε περίπτωση ενυπάρχοντος και μη δηλωθέντος ελαττώματος του πράγματος.

Βασικές προϋποθέσεις είναι:

1. Οι ζημιές ή οι απώλειες να προβλέπονται από τους ισχύοντες όρους του ασφαλιστηρίου, και
2. Σε περίπτωση που συμβεί το καλυπτόμενο από το ασφαλιστήριο ζημιογόνο γεγονός, να γίνει επαναφορά του ασφαλιζομένου, στην οικονομική κατάσταση που βρισκόταν πριν συμβεί το ζημιογόνο γεγονός (σε σχέση με το ασφαλισμένο φορτίο).

Οι ειδικοί όροι που καλύπτουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια μεταφορών ονομάζονται διεθνώς **ρήτρες**<sup>59</sup>. Υπάρχουν τριών ειδών ρήτρες ανάλογα με τους κινδύνους από τους οποίους θέλουμε να προστατέψουμε τα μεταφερόμενα φορτία μας.

#### **ΡΗΤΡΑ C (Institute Cargo Clauses C)**

Καλύπτονται ζημιές που θα υποστεί το φορτίο από:

- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Προσάραξη, βύθιση η ανατροπή πλοίου.
- Αναποδογύρισμα ή εκτροχιασμό του χερσαίου μεταφορικού μέσου.
- Σύγκρουση ή επαφή πλοίου η του μεταφορικού μέσου με εξωτερικό αντικείμενο εκτός από το νερό.
- Την εκφόρτωση του εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής.
- Τη θεληματική ρίψη των εμπορευμάτων στη θάλασσα στη προσπάθεια διάσωσης του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου

#### **ΡΗΤΡΑ B (Institute Cargo Clauses B)**

Καλύπτονται ζημιές που θα υποστεί το φορτίο για τους κινδύνους που καλύπτει η ΡΗΤΡΑ C και επιπλέον από:

---

<sup>59</sup> Institute Marine Cargo Clauses, [www.jus.uio.no/lm](http://www.jus.uio.no/lm)

- Σεισμό
- Παράσυρση του εμπορεύματος από τα κύματα.
- Από εισαγωγή νερών στο πλοίο.
- Ολική απώλεια του φορτίου κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης.

#### **ΡΗΤΡΑ Α (Institute Cargo Clauses A)**

Με τη ρήτρα αυτή, η οποία αποκαλείται ALL RISKS, καλύπτονται τα εμπορεύματα από όλους τους κινδύνους εκτός από αυτούς που αναφέρονται στις εξαιρέσεις που έτσι κι αλλιώς δεν είναι ασφαλίσιμοι.<sup>60</sup>

Στις παραπάνω ρήτρες μπορούν να προστεθούν και οι συμπληρωματικές ρήτρες<sup>61</sup>:

- ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ
- ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Στις ασφαλίσεις μεταφορών η ασφαλιζόμενη αξία μπορεί να διαφέρει από την τιμολογιακή, εφόσον αυτό επιθυμεί ο ασφαλιζόμενος. Μπορεί να περιέχει το ναύλο ή/και ένα ποσοστό πάνω στην τιμολογιακή αξία που απεικονίζει τα πρόσθετα βάρη του μεταφερομένου εμπορεύματος, όπως δασμοί, τραπεζικά έξοδα, Φ.Π.Α., έξοδα συσκευασίας κ.λ.π. Με τον τρόπο αυτό αν γίνει ζημιά στο εμπόρευμα, θα υπάρχει μικρή απόκλιση της πραγματικής εμπορικής ζημιάς σε σχέση με την ασφαλιζόμενη ζημιά. Σε όλες τις αναφερόμενες περιπτώσεις η παρουσία επιτηρητή είναι αναγκαία.

Αν συμβεί ζημιά στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, ανάλογα με το είδος του μεταφορικού μέσου, γίνονται οι ακόλουθες ενέργειες:

Συγκεκριμένα, αν η μεταφορά έγινε με Πλοίο:

Ο ασφαλιστής αποζημιώνει τον ασφαλιζόμενο και στη συνέχεια στρέφεται κατά του πλοιοκτήτη, που συνήθως καλύπτεται από κάποιο P & I Club (Protection and Indemnity club), ο οποίος είναι μη κερδοφόρος συνασπισμός πλοιοκτητών που σκοπό έχει την κάλυψη της ευθύνης των μελών του.

---

<sup>60</sup> Οι Γερμανοί, μάλιστα, προβαίνουν σε μεταρρυθμίσεις του ναυτικού τους δικαίου όσον αφορά την ευθύνη για ζημιές από καθυστέρηση στην παράδοση των αγαθών. 'Shipping Finance'

<sup>61</sup> Shipping finance, Stephenson Harwood, Euromoney Books, 2006,p.493,1.3



Εκτός από το φορτίο **μπορεί να ασφαλιστεί και το ελπίζόμενο κέρδος**<sup>62</sup> από την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, καθώς και η υπεραξία που αποκτάει το φορτίο στον τόπο προορισμού. Αντικείμενο της ασφάλισης είναι ο κίνδυνος μη πραγματοποίησης του κέρδους που εκτίθεται έμμεσα στους θαλάσσιους κινδύνους.

Τέλος, **μπορεί να ασφαλιστεί ο κίνδυνος απώλειας του τιμήματος της θαλάσσιας μεταφοράς (του ναύλου)** που μπορεί να οφείλεται είτε σε ατύχημα είτε σε οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο γεγονός, το οποίο συντέλεσε στη ματαίωση της πραγματοποίησης του.

### **ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Ως ιδιαίτερο είδος θαλάσσιας ασφάλισης μεταφορών που αποτελεί είδος της ανοικτής ασφάλισης του ΑσφΝ (άρθρ. 18) προβλέπει ο ΚΙΝΔ την τρέχουσα που ονομάζεται, κατά τη διεθνή ορολογία και κυμαινόμενη ασφάλιση ή ανοικτή ασφάλιση ή γενική ασφάλιση. Με τρέχον ή κυμαινόμενο ή ανοικτό ασφαλιστήριο ασφαλιζονται με μια **οριστική σύμβαση**<sup>63</sup> **τα εμπορεύματα που θα αποσταλούν κατά τη διάρκεια ενός χρονικού διαστήματος μέχρι ένα ασφαλιστικό ποσό, χωρίς να δίνονται (ή δίνοντας μόνο μερικά από) τα λοιπά στοιχεία,** όπως το μεταφορικό μέσο, ο ακριβής προσδιορισμός των εμπορευμάτων, ο ακριβής τρόπος, τόπος αποστολής τους και ο ακριβής τόπος φόρτωσης, λόγω του ότι δεν είναι τα στοιχεία αυτά γνωστά κατά τη σύναψη της σύμβασης. Είναι ασφάλιση μέλλοντος συμφέροντος.

Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να τα δηλώνει για κάθε ασφάλιση μόλις τα πληροφορηθεί, για να μπορέσει να υπολογιστεί το ασφάλιστρο. Αυτή είναι η συνηθισμένη μορφή με την οποία εμφανίζεται η τρέχουσα ασφάλιση. Παράλειψη υποβολής της δήλωσης δίνει αξίωση στον ασφαλιστή να ζητήσει μόνο αποζημίωση, αντίθετα απ' ό,τι προβλέπει η διάταξη του άρθρ. 18, που δεν εφαρμόζεται εδώ, λόγω του ότι η ρύθμιση του ΚΙΝΔ, ως ειδική, υπερισχύει. Επιτρέπεται όμως, να

<sup>62</sup> Η ασφάλιση ελπίζόμενου κέρδους είναι ασφάλιση ενεργητικού με αντικείμενο ασφαλισμένου συμφέροντος την ελπίδα κέρδους.

<sup>63</sup> Δεν πρόκειται για προσωρινή ασφάλιση, για την οποία βλ. πιο πάνω, αριθ. περιθ. 87.

συμφωνηθεί, μεταξύ άλλων, αφενός μεν η δήλωση να είναι προαιρετική για τον ασφαλισμένο, αφετέρου ακύρωση της σύμβασης και έτσι απαλλαγή του ασφαλιστή ως κύρωση για την υπαίτια ή ανυπαίτια μη δήλωση.

### 5.3.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Προτείνεται ότι ο πλοίαρχος ή/και ο πράκτορας του πρέπει:

- να ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη αμέσως για οποιαδήποτε αξίωση ή περιστατικό πιθανό να οδηγήσει σε μια αξίωση ,
- να εξετάσει εάν μια έρευνα απαιτείται ή θα ήταν χρήσιμη και, σε περίπτωση αμφιβολίας, να έρθει σε επαφή με τους αντιπροσώπους του τοπικού P & I club ή τον πλοιοκτήτη ,
- να διατηρήσει οποιαδήποτε στοιχεία και πιστοποιητικά,
- να μην αναγνωρίσει ποτέ την ευθύνη χωρίς τη σαφή συμφωνία του μεταφορέα ή P & I club,
- να κανονίσει για έναν επιθεωρητή να ερευνήσει την αιτία της απώλειας ή της ζημίας ,
- να ειδοποιήσει το υπεύθυνο πρόσωπο ή την επιχείρηση για τη ζημία το συντομότερο δυνατόν, και να σιγουρευτεί ότι οποιαδήποτε πιθανή πράξη αποκατάστασης προς το πρόσωπο ή την επιχείρηση αρχίζουν το συντομότερο δυνατόν ,
- να ενημερώσει το μεταφορέα για τους λόγους που θεωρείται ότι ένας τρίτος είναι υπεύθυνος ή αρμόδιος και εάν είναι ή όχι υπεργολάβος ,
- να μην διορίσει ποτέ έναν δικηγόρο χωρίς τη σαφή συμφωνία του πλοιοκτήτη ή του P & I club ,
- να κρατήσει το μεταφορέα συνεχώς ενήμερο για την εξέλιξη της αξίωσης ,
- να εξετάσει εάν μπορεί να σκεφτεί οποιαδήποτε μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν για να αποφύγουν ή να αποτρέψουν μια πιθανή τέτοια αξίωση στο μέλλον.

Οι αξιώσεις πρέπει να εγείρονται μέσα σ' ένα έτος από όταν το φορτίο παραδόθηκε ή έπρεπε να έχει παραδοθεί εκτός αν αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν σε μια επέκταση του χρόνου. Η επέκταση δίνεται συνήθως για τρεις μήνες. Μια κοινή παρανόηση από τους ενάγοντες είναι ότι το προφορικό ή γραπτό αίτημα για μια

επέκταση ή μια ανακοίνωση της αξίωσης θα διακόψει εγκύρως το χρόνο. Αυτό δεν ισχύει. Εάν η φορτωτική ακολουθεί τους κανόνες της Χάγης, τα αγγλικά δικαστήρια μπορούν να τον παρατείνουν ειδάλλως ένας ενάγων μπορεί να υποστεί αδικαιολόγητη δυσκολία νομικώς. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν αναγνωρίζουν όλες οι χώρες την επέκταση του χρόνου.

### 5.3.3 ΕΓΓΡΑΦΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Ακολουθεί ένας κατάλογος των σημαντικότερων εγγράφων που απαιτούνται υπέρ μιας αξίωσης:

- ΓΙΑ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

**Σχετικά με το φορτίο:**

- Αποδεικτικό φορτίου τη στιγμή του ατυχήματος,
- αντίγραφο της φορτωτικής<sup>64</sup>,
- λεπτομέρειες της κατάστασης του φορτίου όταν παραδόθηκε και τυχόν απαιτήσεις από πλευράς ιδιοκτησίας φορτίου,
- αναφορά επιθεώρησης του φορτίου μετά το ατύχημα,
- έγγραφα ασφάλισης του φορτίου,
- αποδείξεις και εγγυήσεις που τυχόν υποβλήθηκαν.

ΓΕΝΙΚΑ

- Επίσημα πιστοποιητικά σχετικά με την προέλευση, την κατάσταση και την καταλληλότητα των αγαθών για εξαγωγή.

---

<sup>64</sup> Η φορτωτική εξυπηρετεί τρεις σημαντικούς σκοπούς: 1. Χρησιμεύει ως απόδειξη των αγαθών που στέλνονται. 2. Είναι ένα έγγραφο κυριότητας των αγαθών, δηλ. η ιδιοκτησία μπορεί να μεταφερθεί στον κάτοχο της φορτωτικής και ως εγγύηση να προκαταβληθούν χρηματα.3. Μπορεί επίσης να περιέχει ή να αποδεικνύει τη σύμβαση της μεταφοράς. Η φορτωτική υπογράφεται συνήθως από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα που αναγνωρίζει την ποσότητα αγαθών και την κατάσταση των αγαθών όταν αυτά στοιβάζονται στο πλοίο. Η φορτωτική είναι εκ πρώτης όψεως (*prima facie evidence*) απόδειξη της ποσότητας που στέλνεται και ο πλοιοκτήτης είναι αναγκασμένος να παραδώσει το πλήρες ποσό αγαθών που αναγράφεται στη φορτωτική εκτός αν μπορεί να αποδείξει ότι το σύνολο ή κάποιο μέρος από το φορτίο δεν έχει σταλεί.,Shipping Law 2009-2020 edition, Witherby Seamanship International Ltd,p.158

- Λεπτομέρειες προσδιορισμού για την πλήρη περιγραφή των φορτωμένων εμπορευμάτων ( βάρος, διαστάσεις ).
- Λεπτομερή τιμολόγια.
- Αναφορά επιθεώρησης πριν την αποστολή του εμπορεύματος.
- Φορτωτικές και ναυλοσύμφωνα.
- Αντίγραφα πιστοποιητικών εγγυήσεως για το θέμα των καθαρών φορτίων.
- Σχετικό απόσπασμα του ημερολογίου του καπετάνιου εάν έχει γίνει κάποιο ατύχημα.
- Το είδος της απόδειξης που δόθηκε στους πλοιοκτήτες.
- Αντίγραφο μεταφοράς του επιθεωρητή εμπορεύματος, εάν έχει γίνει επιθεώρηση.
- Λεπτομερή αποδεικτικά εκφόρτωσης για την κατάληξη των αγαθών
- Αναγνώριση της ταυτότητας των εμπλεκόμενων.
- Το είδος της απόδειξης που δίνεται από τον μεταφορέα.
- Αναφορά της επιθεώρησης ή άλλο αποδεικτικό στοιχείο για την αιτία, τη φύση και την έκταση της ζημίας.
- Στοιχεία για την αξία των αγαθών κατά την ημερομηνία και τον τόπο πώλησης τους.
- Ο λογαριασμός του κόστους επιθεώρησης αν τα κατεστραμμένα αγαθά έχουν επιδιορθωθεί.
- Πιστοποιητικά ελλιπούς εκφόρτωσης, αν υπάρχουν.
- Αναφορά επιθεώρησης, για τα πακέτα που λείπουν, ή άλλο αποδεικτικό.
- Απόδειξη προκαταβολής γενικής αβαρίας, αν έχει δοθεί.
- Για υπάρχουσα συνεισφορά απαιτείται αντίγραφο δήλωσης γενικής αβαρίας ή απόσπασμα της.
- Λεπτομερές περιγραφή της επιχείρησης που μας ενδιαφέρει και λογαριασμοί για την δαπάνη που έγινε.
- Αντίγραφα των ειδοποιήσεων που έχουν γίνει προς τον μεταφορέα ή άλλες πλευρές για τις οποίες ο ασφαλισμένος έχει μια απαίτηση καθώς και οποιαδήποτε ανταπόκριση για αυτή την απαίτηση.
- Πιστοποιητικά για τα κατεστραμμένα αγαθά από δημόσιες υπηρεσίες

- Πληροφορίες για την τελική κατάληξη για να διαχωριστεί το φορτίο που τελικά έφθασε με αυτό που έπρεπε να φθάσει.

#### 5.3.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Οι ακόλουθες βασικές προφυλάξεις πρέπει να ληφθούν για να αποφευχθούν οι αξιώσεις για ζημία:

- Τα καπάκια των αμπαριών, οι εξαεριστήρες, οι σωλήνες μέτρησης των δεξαμεμών, τα συστήματα άντλησης των σεντίνων<sup>65</sup>, οι πόρτες και οι ανιχνευτές καπνού να έχουν ελεγχθεί και να βρίσκονται σε καλή κατάσταση.
- Τα αμπάρια του φορτίου πρέπει να είναι καθαρά και στεγνά<sup>66</sup> πριν από τη φόρτωση, και να κρατηθούν απαλλαγμένα από πιθανώς μολυσματικές μυρωδιές.
- Η μικτή ή παρακείμενη στοιβάσια ασυμβίβαστων φορτίων πρέπει να αποφευχθεί.
- Ο επαρκής, καθαρός και κατάλληλος χωρισμός πρέπει να παρασχεθεί μεταξύ των φορτίων όπου απαιτείται.
- Το φορτίο πρέπει να δεθεί κατάλληλα, μερικά φορτία μάλιστα μπορεί να χρειαστούν τη συμμετοχή ενός επιθεωρητή για να πιστοποιήσει ότι η κατάλληλη προσοχή λήφθηκε.
- Περιοδικοί έλεγχοι στους κενούς χώρους που αφήνει το φορτίο πρέπει να γίνονται,
- Η στοιβάσια και η πρόσδεση του φορτίου πρέπει, εάν είναι δυνατόν, να γίνει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού που θα διασφαλίσει τις συνθήκες εναποθήκευσης σε σταθερή θερμοκρασία και με κατάλληλο εξαερισμό.

Το προσωπικό του πλοίου πρέπει να συμβουλευέται τα κατάλληλα εγχειρίδια για την ασφαλή μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου που προγραμματίζεται να φορτωθεί. Παραδείγματος χάριν, οι μεταφορές άνθρακα από τα λιμάνια του αμερικανικού Κόλπου μειωμένες ή τις συμπυκνώσεις σιδήρου έχουν δώσει αφορμή για συχνά προβλήματα. Εάν υπάρχει οποιαδήποτε αμφιβολία, ο πλοίαρχος πρέπει να λάβει τη γνώμη ειδικού πλοίαρχος και ο μεταφορέας, εντούτοις, δεν είναι απαραίτητο να έχουν ειδικές γνώσεις όσον αφορά τη φόρτωση του φορτίου.

<sup>65</sup> Χώρος αποθήκευσης καυσίμων που διαρρέουν από καμένες φλάντζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, σκουριές, θαλασσινό νερό που διαρρέει από τα συστήματα ψύξης κ.λπ.

<sup>66</sup> Απομακρύνονται τυχόν κομμάτια ξύλου και άλλα σκουπίδια. Ειδικά σε περιπτώσεις εκφόρτωσης φορτίων μπαλκ δε διαχωρίζονται τα τυχόν σκουπίδια από το φορτίο.

Εάν το φορτίο δεν συμμορφώνεται πλήρως με την περιγραφή που δίνεται από τους ναυλωτές, οι πλοιοκτήτες μπορούν να αξιώσουν τη πληρωμή των πρόσθετων δαπανών που έχουν κάνει για την εναποθήκευση τέτοιων φορτίων.

## **5.4 ΕΥΘΥΝΗ ENANTI ΤΡΙΤΩΝ**

### **5.4.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ P&I**

Ένα αποκαλούμενο " omnibus rule" συμπεριλαμβάνεται στην κάλυψη όλων των P & I λεσχών ως μια παροχή που καλύπτει οποιαδήποτε κόστος ή ευθύνη ή η δαπάνη που προκύπτουν από την πλοιοκτησία, που διαχειρίζεται ή που λειτουργεί, υπό τον όρο ότι δεν καλύπτεται από άλλους κανόνες. Η αποζημίωση σύμφωνα με αυτόν τον κανόνα είναι απλώς στην κρίση του επιτροπή P & I club . Γενικά, εντούτοις, καμία αποκατάσταση δεν μπορεί να γίνει για τις αξιώσεις που δεν καλύπτονται από τους κανόνες εκτός αν και μέχρι το σημείο που οι διευθυντές στη διακριτικότητά τους διαφορετικά αποφασίζουν.

Οποιαδήποτε αστική αξίωση τρίτου κατά του πλοιοκτήτη, μπορεί να συμφωνηθεί να καλύπτει η ασφάλιση αστικής ευθύνης. Αξιώσεις αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη, πέραν των αξιώσεων του πληρώματος για ναυτεργατικά ατυχήματα<sup>67</sup>, έχουν κυρίως οι παραλήπτες των μεταφερομένων πραγμάτων που παραδόθηκαν με ζημιές, άλλοι πλοιοκτήτες εξαιτίας ζημιών του πλοίου τους που οφείλονται σε σύγκρουση για την οποία είναι υπαίτιος ο ζημιώσας, οι Αρχές για ζημιές σε λιμενοβραχίονες κλπ., κυρίως Αρχές και ιδιώτες για ζημιές που συνίστανται σε έξοδα απορρύπανσης και άλλες ζημιές εξαιτίας μόλυνσης του περιβάλλοντος.

Η ασφάλιση υπάρχει προς αποφυγή ή ελάττωση της οικονομικής αβεβαιότητας. Στην περίπτωση του πλοιοκτήτη η ασφάλιση του συνήθως περιορίζεται στις οικονομικές επιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού ή απώλειας ή καταστροφής περιουσίας που προκαλείται τυχαία ή από άλλα μέσα, με άλλα λόγια περιστατικά τα οποία το ασφαλισμένο πρόσωπο ή η εταιρεία δε θα μπορούσε να προβλέψει λογικά ή να αποφύγει.

---

<sup>67</sup> Εισήγηση Ελένης Γκολογκίνα-Οικονόμου' Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις' σελ104-105, στο 4<sup>ο</sup> διεθνές συνέδριο ναυτικού δικαίου, Πειραιάς 2001

Δεκατρία από τα P&I Clubs αποτελούν τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης<sup>68</sup> των P&I Clubs και αθροιστικά παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη για το 90% του παγκόσμιου στόλου, με βάση το μέγεθος των πλοίων. Η Ένωση αποτελεί μια πρόσθετη δικλίδα ασφαλείας, σε περίπτωση που οι ετήσιες αποζημιώσεις που καλείται να πληρώσει ένα από τα Club, ξεπερνούν τα έσοδά του. Ουσιαστικά, η ένωση λειτουργεί ως αντασφαλιστικός φορέας, πέραν των αντασφαλειών στις οποίες προχωρεί κάθε Club μεμονωμένα

Τα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια έχουν διάρκεια 12 μηνών και όχι ανεξάρτητα ταξίδια και ούτε ο πλοιοκτήτης ή το P&I Club έχει τρόπο να γνωρίζει πόσα ατυχήματα θα συμβούν την περίοδο αυτή, πόσα αιτήματα μπορεί να εμφανιστούν από κάθε ατύχημα ή ποιο είναι το ποσό των αιτημάτων αυτών.

Το ασφάλιστρο που χρεώνει ο όμιλος P&I είναι γνωστό ως εισφορά. Η ηλικία είναι ένας σημαντικός παράγοντας για το ύψος των εισφορών αυτών. Έτσι ένα σύγχρονο πλοίο ασφαλιζεται συνήθως με λιγότερα χρήματα, απ' ό,τι ένα παλαιότερο του ίδιου μεγέθους. Αντίστοιχα, τα κρουαζιερόπλοια και τα δεξαμενόπλοια, τα οποία θεωρούνται «υψηλού ρίσκου» πλοία, καταβάλλουν υψηλότερα ασφάλιστρα. Ο λόγος είναι οι μεγάλες αποζημιώσεις που συνοδεύουν ατυχήματα, όπου εμπλέκονται κρουαζιερόπλοια (εξαιτίας των πολλών επιβατών) και δεξαμενόπλοια (εξαιτίας του μεταφερόμενου φορτίου).

#### **5.4.2 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τους συνεταιρισμούς, η πληρωμή των απαιτήσεων γίνεται πρώτα από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη, ο οποίος στη συνέχεια μπορεί να επιδιώξει από τον συνεταιρισμό την επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλε. Έτσι η υποχρέωση του συνεταιρισμού μπορεί ενδεχομένως να μετατεθεί χρονικά πολύ συχνά και πέραν του ασφαλιστικού έτους, κυρίως όταν η απαίτηση γίνεται αντικείμενο δικαστικής διαμάχης.

<sup>68</sup> <http://www.igpandi.org>



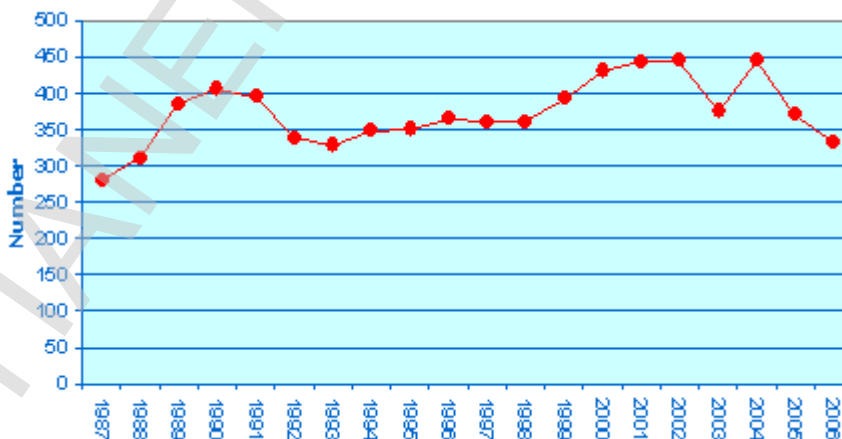
Στην πράξη ωστόσο είναι ενδεχόμενο ο συνεταιρισμός να έρθει αρωγός του πλοιοκτήτη-μέλους νωρίτερα π.χ. στην περίπτωση κατάσχεσης του πλοίου για καλυπτόμενη απαίτηση πριν προκύψει η υποχρέωση του για καταβολή οποιασδήποτε απαίτησης. Έτσι η βοήθεια του συνεταιρισμού σε τέτοιες περιπτώσεις αποδεικνύεται στην πράξη σημαντικότερη από την ίδια την πληρωμή της απαίτησης. Ας σημειωθεί εδώ ότι τα μέλη έχουν το δικαίωμα να στρέφονται απ' ευθείας κατά του συνεταιρισμού για να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους για αποζημίωση.

Όταν ο ασφαλισμένος μάλιστα έχει συνάψει ασφάλιση με ρητούς όρους κατά οποιασδήποτε ευθύνης προς τρίτα μέρη, το μέτρο της αποζημίωσης, εκτός εάν υπάρχει ρητός όρος στο ασφαλιστήριο, είναι το ποσό που καταβλήθηκε ή θα καταβληθεί από αυτόν στο τρίτο μέρος λόγω της ευθύνης αυτής.

Οι ακόλουθοι αριθμοί αφορούν τις ασφαλιστικές αξιώσεις για την ευθύνη τρίτων, όπως τα γεγονότα που περιλαμβάνουν τον προσωπικό τραυματισμό, τη ζημία φορτίου, τη ρύπανση, ή την καταστροφή ιδιοκτησίας (π.χ. άλλος σκάφη ή εξοπλισμός λιμένων). Οι αριθμοί έχουν παραχθεί από το UK P&I, το οποίο ασφαρίζει περίπου 20% του παγκόσμιου στόλου, και λαμβάνουν υπόψη τις αλλαγές στον αριθμό σκαφών που εισάγονται στη λίσχη.

Η μείωση στον αριθμό μεγάλων αξιώσεων (άνω των \$100.000) είναι ακόμα σημαντικότερη λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη αξία των αξιώσεων που γίνονται.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 11. ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΞΙΩΣΕΩΝ-ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ



Πηγή: International Union of Marine Insurance (IUMI)

Επιπλέον, ο νόμος μπορεί να επιτρέπει στους απαιτητές να διεκδικήσουν αποζημιώσεις αρκετά χρόνια προτού να παραγραφεί το δικαίωμά τους αυτό, και φυσικά, κανένα αίτημα δεν μπορεί να εκτιμηθεί πλήρως προτού να έχει ερευνηθεί ολοκληρωτικά.

#### 5.4.3 ΕΥΡΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I.

Η κατηγορίες κάλυψης ζημιών προς τρίτους που είναι γνωστή ως **κλάση P&I**<sup>69</sup> συχνά είναι:

##### **Ρύπανση**<sup>70</sup>

Συγκεκριμένα, η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων για ρύπανση<sup>71</sup> από πετρέλαιο<sup>72</sup> σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει:

-Ζημίες γενικά, ευθύνες, έξοδα που προέρχονται από την καθ' οποιονδήποτε τρόπο διαρροή πετρελαίου από το πλοίο (π.χ. απαιτήσεις κατά του πλοίου από ναυπηγία ζημιωθέντα λόγω ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος).

-Κόστος εύλογων μέτρων<sup>73</sup> για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης<sup>74</sup> και ευθύνης της ζημίας από απώλεια ή ζημία περιουσίας που οφείλεται στη λήψη τέτοιων μέτρων (π.χ. κόστος εργασιών καθορισμού από ειδικά συνεργεία κατόπιν ανάθεσης από τον

<sup>69</sup> The Carriage of Dangerous Goods by Sea του Meltem Deniz Güner-Özbek σελ. 230

<sup>70</sup> «Ρύπανση» η παρουσία στη θάλασσα κάθε ουσίας, η οποία αλλοιώνει τη φυσική κατάσταση του θαλασσινού νερού ή το καθιστά επιβλαβές, στην υγεία του ανθρώπου ή στην πανίδα και χλωρίδα των βυθών και γενικά ακατάλληλο για τις προβλεπόμενες κατά περίπτωση χρήσεις του.

<sup>71</sup> Ως μια έκφανση τέτοιου είδους ρύπανσης, μπορούν να καταγραφούν τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου και αποθηκεύονται στη «σεντίνα» του πλοίου και που με την πλήρωση του συγκεκριμένου χώρου δημιουργείται το πρόβλημα διάθεσης τους. (φαινόμενο της εκούσιας απόρριψης ουσιών από το πλοίο), Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Γ.Βλαχος, 1999, σελ.162-165, Βλ. και Chorley's and Gile's Shipping Law, G.Giles-N.J.J Gaskell-R.J Swallon-C. Debatista, Financial Times, Pitman Publishing, 1991, p.479-482

<sup>72</sup> Οι πρώτες εκτιμήσεις για παρουσία πετρελαίου στη θάλασσα έγιναν μετά το πέρας του Α Παγκοσμίου Πολέμου με πρώτη χώρα την Βρετανία και κατόπιν της Η.Π.Α.. Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Γ.Βλαχος, 1999, σελ.292-293

<sup>73</sup> Όπως το phase-out των δεξαμενόπλοιων, με τη μετατροπή τους από μονοπύθμενα σε διπύθμενα, αφού μεγάλο μέρος της προκληθείσας από αυτά ρύπανση οφείλεται στην προσάραξη και σύγκρουση, Σε πρωτική τροχιά τα θαλάσσια ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, Καθημερινή, 06/05/2005

<sup>74</sup> Ιδιαίτερα η Μεσόγειος που είναι μια κλειστή θάλασσα, με θαλάσσια έκταση ίση μόλις με το 0,7% του παγκόσμιου χώρου, και με διάρκεια ανανέωσης των υδάτων της να υπερβαίνει τα 100 χρόνια, επιβαρύνεται με το 30% της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας και το 28% της διακίνησης καυσίμων. Παράλληλα από τα Στενά του Βοσπόρου διέρχονται περίπου 24.000 πλοία και διακινούνται σε ετήσια βάση 60 εκατ. μ.τ. αργού πετρελαίου, με τη χρησιμοποίηση 5.000 δεξαμενόπλοιων. Επίσης, η γεωγραφική κομβική θέση της Ελλάδας έχει ως συνέπεια πάνω από 100 εκατ. τόνοι πετρελαιοειδών να διακινούνται ετησίως μέσω των ελληνικών θαλασσών., Τράτσα Μ. και Τρύφωνας Γ., Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, Το Βήμα, 10/09/2000, σελ.48

Πλοίαρχο του πλοίου, ευθύνη για τυχόν ζημία φορτίου λόγω εργασιών καθαρισμού, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων για την γενική αβαρία).

-Έξοδα και ευθύνες ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης του πλοίου με διαταγές, εντολές και μέτρα οποιασδήποτε κρατικής αρχής για την αποφυγή ή μείωση ρύπανσης ή κινδύνου πρόκλησης ρύπανσης (π.χ. έξοδα πλοίου λόγω συμμόρφωσης σε εντολή λιμενικών αρχών κράτους ελλιμενισμού του πλοίου για συγκεκριμένη εργασία πρόληψης ρύπανσης προκειμένου να δοθεί η άδεια αναχώρησης του πλοίου από το λιμένα). Οι περισσότεροι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί επιφυλάσσονται για την περίπτωση κάλυψης του πλοίου στην περίπτωση αυτή από την ασφάλεια σκάφους (Hull Policy).

-Απώλεια - ζημία ή έξοδα που υφίστανται ή στα οποία υπόκειται ο ασφαλισμένος βάσει συμφωνίας που αφορά σε ρύπανση, η οποία έχει εγκριθεί από τους ασφαλιστές, περιλαμβανομένων και των εξόδων του ασφαλισμένου κατά την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων, (π.χ. ζημίες των ασφαλισμένων ρυμουλκών πλοίων κατά την εκτέλεση εργασιών τους για περιορισμό ρύπανσης).

-Πρόστιμα για ρύπανση, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι κανονισμοί των αλληλασφαλιστικών Οργανισμών, όπως δικηγορικά και δικαστικά έξοδα.

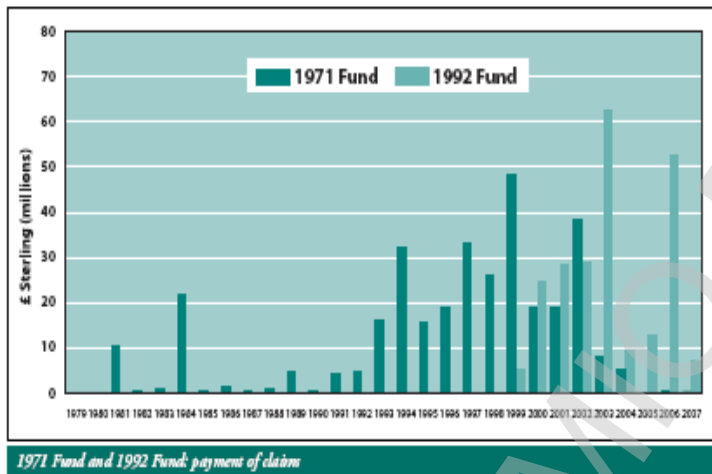
Πιο συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις από την οποιαδήποτε τύπου διαρροή εκ του πλοίου που αποζημιώνονται τελικώς από τα P&I Clubs περιλαμβάνουν:

- 1) Κάθε περιουσιακή .
- 2)Οικονομική.
- 3)Μέτρα πρόληψης, συμπεριλαμβανομένου του καθαρισμού για οτιδήποτε έχει μολυνθεί.
- 4) Δαπάνες των ευλόγων μέτρων αποκατάστασης του περιβάλλοντος.

Οι πόροι των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, οι περισσότεροι και μεγαλύτεροι των οποίων συμμετέχουν στην λεγόμενη Pooling Agreement της 20ης Φεβρουάριου 1996, με την οποία καθιερώθηκαν ελάχιστοι ομοιόμορφοι κανόνες ασφαλιστικής κάλυψης από τους οργανισμούς που δεσμεύει, προέρχονται φυσικά από τα ασφάλιστρα που οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες καταβάλουν και από τα αντασφαλιστικά προγράμματα, τα

οποία, στα πιο κρίσιμα επίπεδα, είναι κοινά για τους οργανισμούς — μέλη της Pooling Agreement<sup>1</sup>, και σύμφωνα με τα οποία ο κίνδυνος καταμερίζεται σε περισσότερους οργανισμούς ώστε να είναι δυνατή η κάλυψη μεγάλων ζημιών. Τέλος, υπάρχει δυνατότητα αποζημίωσης του ασφαλιστή από το διεθνές κεφάλαιο (Πινάκας 4).

## ΠΙΝΑΚΑΣ 12. ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ



## ΠΗΓΗ: IUMI

### Πλήρωμα

Στην πλειοψηφία τους οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν καλύψει την αστική τους ευθύνη έναντι των πληρωμάτων τους σε P & I Club και στο συμβόλαιο τους με τους οργανισμούς αυτούς έχουν κάποια απαλλαγή (Deductible). Σε περίπτωση που ένα πλήρωμα δεν είναι ασφαλισμένο σε P & I Club (που ο πλοιοκτήτης έχει δηλαδή αυτασφάλιση), κάτι που συμβαίνει συνήθως στα μικρά ή στα μεμονωμένα πλοία, καλύπτεται το πλήρωμα με μεγαλύτερα κεφάλαια και πάντοτε στα πλαίσια των αναγκών και των απαιτήσεων του πελάτη.

Οι ακόλουθες αξιώσεις καλύπτονται συνήθως από το P & I club:

1. δαπάνες ως αποτέλεσμα θανάτου<sup>75</sup>, τραυματισμού ή ασθένειας<sup>76</sup> οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος στο πλαίσιο των συλλογικών συμβάσεων.
2. Ιατρικές, νοσοκομειακές δαπάνες και δαπάνες κηδειών, που υφίστανται κάτω από μια συλλογική σύμβαση εργασίας, σχετικά με το θάνατο, την ασθένεια ή το τραυματισμό οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος. Δαπάνες επαναπατρισμού<sup>77</sup>, εάν υφίσταται στο πλαίσιο συμβατικής ή νομικής υποχρέωσης, μετά από την ασθένεια ή τον τραυματισμό στο μέλος του πληρώματος ή από την απώλεια του σκάφους, αλλά όχι λόγω της λήξης της σύμβασης απασχόλησης, ή της πώλησης του σκάφους, ή οποιασδήποτε άλλης παρόμοιας πράξης.
3. Δαπάνες για την αντικατάσταση μέλους του πληρώματος που έχει πεθάνει, ή έχει ξεβραστεί στην ξηρά ως αποτέλεσμα του τραυματισμού, της ασθένειας, της λιποταξίας ή οποιασδήποτε άλλης περίπτωσης, πάντα υπό τον όρο ότι οι δαπάνες υπέστησαν εύλογα. Τέτοιες δαπάνες δεν είναι ανακτήσιμες εάν προκύπτουν λόγω της λήξης του αρχικού συμβολαίου απασχόλησης μέλους του πληρώματος, ή λόγω μιας παραβίασης υποχρέωσης του πλοιοκτήτη που έχει στο πλαίσιο της συλλογικής σύμβασης εργασίας.
4. Σε περίπτωση ναυαγίου, αμοιβές αποζημίωσης ,εξαιτίας της ανεργίας, που πληρώνονται στους ναυτικούς μετά από την απώλεια ή τα συντρίμια ενός σκάφους.
5. Νομική υποχρέωση, ή υποχρέωση στο πλαίσιο των συλλογικών συμβάσεων, για να αποζημιώσουν τα μέλη του πληρώματος για την απώλεια σωματικών χαρισμάτων. Πρέπει να σημειωθεί ότι δυνάμει του καθορισμού " effects" , μόνο τα άρθρα που είναι ουσιαστικές απαιτήσεις για τα μέλη του πληρώματος καλύπτονται.

---

<sup>75</sup> Η ασφάλιση πληρώματος συνάπτεται συνήθως από τον πλοιοκτήτη υπέρ του πληρώματος και συνίσταται σε καταβολή των συμφωνηθέντων ποσών σε περίπτωση θανάτου<sup>75</sup>, μερικής ή ολικής, προσωρινής ή οριστικής ανικανότητας λόγω ατυχήματος. Δικαιούχος είναι συνεπώς μόνο μέλος του πληρώματος ή οι κληρονόμοι του. Ο πλοιοκτήτης συνάπτει αυτήν την ασφάλιση ως πρόσθετη αντιπαροχή - πέραν του μισθού - του πληρώματος. Βλ. 'Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως' περί των υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθένειας, ατυχήματος ή θανάτου ναυτικών' (Εφ.Κυβ., Α88). Και άρθρο 66, ΚΙΝΔ, του Α.Μ Αντάπασης, σελ. 140,

<sup>76</sup> Η κάλυψη για ατυχήματα παρέχεται χωρίς εξαιρέσεις και περιορισμούς, για το διάστημα που ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος νόμιμα σ' ένα πλοίο, ενώ σε περιπτώσεις ασθενειών η κάλυψη παρατείνεται και για μικρό χρονικό διάστημα μετά την απόλυση του καλυπτόμενου ναυτικού, ανάλογα με την εθνικότητα του και τη σύμβαση που έχει υπογράψει. ,Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Μυλωνόπουλος 2000

<sup>77</sup> Ορισμένες αξιώσεις μένουν ακάλυπτες (κυρίως αξιώσεις για ψυχική οδύνη και για έξοδα επαναπατρισμού). Αυτές τις αξιώσεις του πληρώματος κατά του εργοδότη-πλοιοκτήτη, όπως άλλωστε και οποιαδήποτε αστική αξίωση τρίτου κατά του πλοιοκτήτη, μπορεί να συμφωνηθεί να καλύπτει η ασφάλιση αστικής ευθύνης. Εισήγηση Ελένης Γκολογκίνα-Οικονόμου' Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις' σελ 104-105, στο 4<sup>ο</sup> διεθνές συνέδριο ναυτικού δικαίου, Πειραιάς 2001

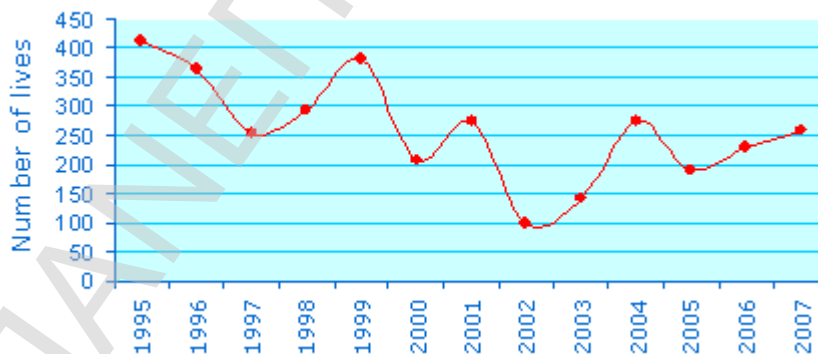
6. Πρόστιμα και δαπάνες που υφίστανται σχετικά με τους πρόσφυγες και τους λαθρεπιβάτες.

7. Λιμενικές δαπάνες και δαπάνες εξαιτίας της απόκλιση ταξιδιού για την μεταφορά στη ξηρά των λαθρεπιβατών ή την μεταφορά στη ξηρά των αρρώστων ή τραυματιών για θεραπεία. Τέτοιες δαπάνες περιορίζονται στη καθαρή απώλεια για τα καύσιμα, την ασφάλεια, τις αμοιβές, τα καταστήματα και τις παροχές.

Ειδική διάταξη του ΚΙΝΔ που θα μπορούσε, σε αντίθετη περίπτωση, να εφαρμοστεί στην ασφάλιση πληρώματος, είναι η σχετική με την παραγραφή<sup>78</sup>, που, όπως είπαμε, είναι βραχύτερη απ' αυτήν του ΑσφΝ (της χερσαίας ασφάλισης). Όμως, επειδή στην ασφάλιση πληρώματος αν και σχετίζεται με θαλάσσιους κίνδυνους, εν τούτοις υπερισχύει το στοιχείο της ως ασφάλισης προσώπων, θα εφαρμοστεί η μακρύτερη πενταετής παραγραφή της χερσαίας ασφάλισης, πράγμα που συνάδει, αφενός μεν προς την περισσότερη προστασία που δίνει ο νόμος στις ασφαλίσεις προσώπων, αφετέρου δε στο μη εμπορικό χαρακτήρα που έχει η ασφάλιση αυτή για το δικαιούχο του ασφαλισματος.

Οι αριθμοί κατωτέρω αφορούν τις ζωές που χάνονται στα σκάφη φορτίου και καλύπτουν ολόκληρη τη διεθνή βιομηχανία, που χρησιμοποιεί πάνω από το ένα και ένα τέταρτο εκατομμύριο άτομα, συν πολύ περισσότερους που απασχολούνται στο παράκτια εμπόριο.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 13. ΖΩΕΣ ΠΟΥ ΧΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Πηγή: International Union of Marine Insurance (IUMI)

<sup>78</sup> Συνήθως οι παραγραφές από θαλάσσια ασφάλιση είναι ετήσιες ή διετής, σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ., τίτλο 15ο, άρθρα 289-292 όπου ορίζονται οι παραγραφές (prescriptions) ορισμένων αξιώσεων.

Η ασφάλιση στην προστασία πληρωμάτων κάθε εθνικότητας, που υπηρετούν είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό, σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί είτε σε € είτε σε \$, ανάλογα με την επιθυμία του πλοιοκτήτη. Με την ανάθεση της κάλυψης του πληρώματος του, ο Πλοιοκτήτης εξοικονομεί χρόνο από το διακανονισμό μιας υπόθεσης, καθώς και από τη διαδικασία εξεύρεσης ιατρών ειδικότητας ανάλογης προς το πρόβλημα του ναυτικού.

Ο διακανονισμός μιας ζημιάς (claim) είναι άμεσος και βασίζεται στους κώδικες του Ναυτικού Δικαίου και των Συλλογικών συμβάσεων εργασίας πληρωμάτων πλοίων, όπως αυτά προσαρμόζονται κάθε φορά. Δεν προβλέπονται απαλλαγές σε ποσά και ημέρες, έτσι ώστε ο Πλοιοκτήτης να ασφαλίζεται πλήρως για τα έξοδα που προκύπτουν.

Η αποζημίωση του ναυτικού που απολύθηκε λόγω ατυχήματος παρέχεται ως εξής: α) Σύμφωνα με το Ν.551/14 για ναυτεργατικά ατυχήματα, ο οποίος αναφέρεται σε Έλληνες Ναυτικούς. Η αποζημίωση στην προκειμένη περίπτωση είναι πλήρης και είναι αυτή που έχει υποχρέωση να καταβάλει ο πλοιοκτήτης σε Έλληνες ναυτικούς, β) Σύμφωνα με συγκεκριμένα ποσά τα οποία ορίζει ο πελάτης. Σε περίπτωση ατυχήματος η αποζημίωση για πρόσκαιρη ανικανότητα καταβάλλεται για περίοδο έως και δώδεκα μηνών μετά το συμβάν. Σε περίπτωση θανάτου ή διαρκούς ανικανότητας από ατύχημα καταβάλλεται το ποσό που έχει οριστεί από το συμβόλαιο.

Η αποζημίωση σε περίπτωση ασθενείας καταβάλλεται:

α) Σύμφωνα με τον οριζόμενο μισθό ασθενείας των συλλογικών συμβάσεων εργασίας πληρωμάτων πλοίων.

β) Σύμφωνα με συγκεκριμένα ποσά τα οποία ορίζει ο πελάτης. Σε περίπτωση ασθένειας η αποζημίωση καταβάλλεται για περίοδο έως και τεσσάρων μηνών μετά το συμβάν. Για ορισμένες εθνικότητες ναυτικών σε περίπτωση θανάτου από ασθένεια καταβάλλεται αποζημίωση, εφόσον το απαιτεί η εθνική συλλογική σύμβαση αυτών των ναυτικών.



Πέραν της αποζημίωσης του ναυτικού για ατύχημα ή ασθένεια παρέχεται και η κάλυψη τυχόν νοσοκομειακών εξόδων και νοσηλίων, με ελεύθερη επιλογή νοσοκομείου ανά τον κόσμο και μέχρι του ποσού που ορίζεται στο ασφαλιστήριο. Καλύπτονται επίσης οι εξωνοσοκομειακές δαπάνες του απολυθέντα ναυτικού, καθώς και οι δαπάνες του πληρώματος σε διάφορα λιμάνια, ανεξάρτητα από το αν απολυθεί ο ναυτικός. Στο σύνολο της απαίτησης καλύπτονται και οι δαπάνες των εισιτηρίων παλιννόστησης του ναυτικού που απολύθηκε λόγω ατυχήματος ή ασθένειας, καθώς και του αντικαταστάτη του. Ο Πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να στείλει τις πρωτότυπες αποδείξεις των δαπανών στις οποίες υποχρεώθηκε για χάρη του ναυτικού και τα απαιτούμενα έγγραφα, όπως αυτά ορίζονται στο ασφαλιστήριο (π.χ. αντίγραφο ημερολογίου του Πλοιάρχου που να αναφέρεται στο συμβάν και φυλλάδιο του ναυτικού).

Οι ίδιες καλύψεις ισχύουν και για τα άτομα που εμπίπτουν στις παρακάτω κατηγορίες:

- α) Στενοί συγγενείς μελών του πληρώματος**
- β) Άτομα που η παρουσία τους είναι απαραίτητη για την εύρυθμη καθημερινή λειτουργία του πλοίου ή έχουν προηγουμένως εγκριθεί από το P&I Club, π.χ. στοιβαδότες, κ.α.**
- γ) επιβάτες<sup>79</sup>.**

#### **Άτομα που δεν μεταφέρονται πάνω στο πλοίο**

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη υποχρεώσεων οι οποίες απορρέουν από θάνατο, τραυματισμό, ή ασθένεια ατόμων που δεν συμπεριλαμβάνονται στο πλήρωμα, στους επιβάτες και δεν ταξιδεύουν πάνω στο πλοίο.

<sup>79</sup> Επιβάτης θεωρείται και ο μεταφερόμενος δωρεάν ή με έκπτωση. Ο μεταφορέας σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση Αθηνών 1974 ευθύνεται για χρηματική απώλεια από ζημία ή απώλεια αποσκευών, αλλά δεν καλύπτονται ζημιές από καθυστερημένη άφιξη επιβατών ή αποσκευών, καθώς και ζημιές από πυρηνική ενέργεια. Βλ. Γκολογκίνα—Οικονόμου Ελ., 2007, Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών, Εκδ. Σάκκουλα

### Λαθρεπιβάτες

Το P&I Club καλύπτει έξοδα προερχόμενα από τις παρακάτω κατηγορίες:

α) Παρουσία λαθρεπιβατών, διασωθέντων στη θάλασσα

Οι δαπάνες συντήρησης λαθρεπιβατών είναι πληρωτέες από το P&I Club<sup>80</sup> και τα αρχεία των ακόλουθων δαπανών οφείλουν να διατηρούνται:

- συντήρηση, τρόφιμα και ποτά, ενδυμασία (υπάρχουν μερικές απαιτήσεις στο πως πρέπει να είναι ο λαθρεπιβάτης ντυμένος κατά το ταξίδι)
- υπερωρίες και οποιαδήποτε πρόσθετη εργασία που γίνονται από το πλήρωμα
- δαπάνες για επικοινωνία
- πρόσθετος εξοπλισμός ασφάλειας που αγοράστηκε όταν υπερέβησαν οι λαθρεπιβάτες τον επιτρεπτό αριθμό για τον οποίο ισχύει το πιστοποιητικό
- πρόσθετες δαπάνες που χρεώνονται από τις αρχές μετανάστευσης
- οι δαπάνες για έναν μεταφραστή, εάν είναι απαραίτητο - δαπάνες μεταφοράς και κράτησης
- κόστος των συνοδειών
- δαπάνες της φυλακής
- δαπάνες των δικηγόρων, των ανταποκριτών, κ.λπ.
- δαπάνες επαναπατρισμού
- πρόστιμα
- πρόσθετες δαπάνες μέχρι την πλεύση σε έναν λιμάνι για να αποβιβαστεί ο λαθρεπιβάτης(αντιπροσωπεία, καύσιμα, τέλη λιμένων, πλοήγηση κ.λπ. )

β) Κόστος καυσίμων, ασφάλισης, μισθών, προμηθειών και λιμενικών υποχρεώσεων που προκύπτουν από την απόκλιση του πλοίου από την αρχική του πορεία λόγω λήψης ιατροφαρμακευτικού υλικού για τραυματισμένο ή άρρωστο άτομο πάνω στο πλοίο, επιβίβαση αντικαταστάτη του τραυματισμένου ή του άρρωστου μέλους του πληρώματος, αποβίβαση λαθρεπιβατών ή διασωθέντων και έρευνα για διάσωση ατόμων πάνω στη θάλασσα.

<sup>80</sup>Με απόφαση του Ανώτατου Εφετείου ,στην Αμερική, η υπηρεσία μετανάστευσης και προσαρμογής (" INS") είναι υποχρεωμένη να πάρει υπό επιτήρηση τους λαθρεπιβάτες που έχουν κινήσει διαδικασίες για πολιτικό άσυλο, χωρίς κανένα κόστος για το μεταφορέα. Εάν το πολιτικό άσυλο αμφισβητείται τελικά, ο μεταφορέας είναι αρμόδιος μονό για τις δαπάνες μέχρι την αποβίβαση τους στο λιμάνι. Marine Claims,C.Luddeke and Contributors.1996,p.187

### **Πρόστιμα και κατάσχεση**

Τα πρόστιμα και η κατάσχεση του σκάφους μπορούν να υποστούν ως αποτέλεσμα από:

1. Αποτυχία να διατηρηθούν οι ασφαλείς συνθήκες εργασίας στο σκάφος και για οποιαδήποτε παραβίαση των κανονισμών σχετικά με την κατασκευή, την προσαρμογή ή την καταλληλότητα του σκάφους. Τα πρόστιμα για τα πρώτα μπορούν να επιβληθούν από τις αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις SOLAS διατάξεις μετά από ένα ατύχημα εν πλω.

2. Από τις τελωνειακές αρχές για ελλιπή ή μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου από τη συμφωνηθείσα. Είναι, επομένως, εξαιρετικά σημαντικό το φορτίο να συμφωνεί εν πλω με την φορτωτική.

3. Αποτυχία να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς σχετικά με την έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών-εγγράφων των αγαθών ή του σκάφους και του φορτίου. Σε μερικές χώρες, αυτά τα πρόστιμα σκοπό έχουν να μειώσουν τις απάτες ψευδών πιστοποιητικών. Σε άλλες, τα υψηλά πρόστιμα μπορούν να επιβληθούν για τις τεχνικές παρατυπίες ακόμα κι αν είναι θέμα μορφής και καμίας πρακτικής επίδρασης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σύνηθες σε ορισμένες χώρες της Μέσης Ανατολής και βόρειας Αφρικής όπου είναι σημαντικό ο πλοίαρχος να είναι πλήρως ενημερωμένος για όλες τις απαιτήσεις και έγγραφα του τελωνείου.

4. Οποιαδήποτε παραβίαση του κανονισμού σχετικά με τη μετανάστευση, εκτός από εκείνους που αφορούν επιβάτες. Η αποβίβαση των λαθρεπιβατών στη ξηρά οδηγεί πάντα σε πρόστιμο ή τουλάχιστον σε μια απαίτηση για τις πιθανές δαπάνες των αρχών για την προστασία τους.

5. Λαθρεμπόριο από τον πλοίαρχο, τους ανώτερους αξιωματικούς, το πλήρωμα του σκάφους ή τους υπάλληλους του μεταφορέα ή το πράκτορα του . Τα προσωπικά πρόστιμα που επιβάλλονται στον πλοιοκτήτη ή οποιαδήποτε άλλο από το πλήρωμα για την προσωπική συμμετοχή τους στο λαθρεμπόριο δεν καλύπτονται.

6. Άλλα απροσδιόριστα πρόστιμα για οποιαδήποτε αμέλεια ή παράλειψη του πλοίαρχου, των ανώτερων αξιωματικών, του πληρώματος του σκάφους ή από τους υπάλληλους του μεταφορέα ή το πράκτορα του, εκτός από τα πρόστιμα για την υπερφόρτωση του σκάφους ή για την είσοδο σε απαγορευμένα ύδατα. Τα πρόστιμα

που εμπίπτουν σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνουν εκείνα για τη ρύπανση πετρελαίου ή παραβίαση των ορίων ταχύτητας.

Οι τελωνειακές αρχές σε μερικές χώρες έχουν τη δύναμη να δημεύσουν τα σκάφη, ο συνηθέστερος λόγος αφορά το λαθρεμπόριο ναρκωτικών. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποζημιωθεί, κατά την κρίση της επιτροπής του P&I Club, για την απώλειά του ως αποτέλεσμα της κατάσχεσης του σκάφους που προκαλείται από οποιαδήποτε παράβαση του τελωνειακού νόμου ή του κανονισμού. Μια αξίωση για την αποζημίωση μπορεί μόνο να εγερθεί όταν εξαντληθούν οι ενστάσεις ενάντια στη διαταγή κατάσχεσης.

Επίσης το P&I Club θα πρέπει προηγουμένως να έχει πειστεί ότι το μέλος πήρε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή κατάσχεσης του πλοίου. Επιπρόσθετα, το P&I Club έχει την υποχρέωση κάλυψης των οφειλών του μέλους, εάν το τελευταίο παρότι έχει λάβει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για ξεπεραστεί το εμπόδιο της κατάσχεσης, αυτό παραμένει για διάστημα μεγαλύτερο των 6 μηνών και το μέλος έχει αμετακλήτως στερηθεί τα δικαιώματά του επί του πλοίου.

#### **Καραντίνα και απαιτήσεις απολύμανσης**

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη των εξόδων στα όποια είναι πιθανό να υποβληθεί το μέλος λόγω συμμόρφωσης του πλοίου με τους κανονισμούς του λιμανιού προσέγγισης. Οι δαπάνες αυτές αφορούν την απολύμανση του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου από μολυσματικές ασθένειες.

#### **Νομικές Δαπάνες**

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη των νομικών δαπανών και των σχετιζόμενων εξόδων τα οποία υφίστανται τα μέλη τους κατόπιν συνεννόησης με αυτά. Το ύψος της κάλυψης καθορίζεται σύμφωνα με την κρίση του σχετιζόμενου P&I Club το οποίο έχει δικαίωμα να καλύψει μέρος ή το σύνολο των νομικών δαπανών.

### **Απώλεια περιουσιακού στοιχείου Μέλους**

Τα P&I Clubs καλύπτουν την απώλεια της περιουσίας του μέλους όπως ακριβώς όταν πραγματοποιείται αυτή σε τρίτο πρόσωπο.

— Ιδιοκτησία εν πλω, εκτός του φορτίου, π.χ., εμπορευματοκιβώτια (αλλά όχι εκείνα που ανήκουν στην εταιρεία ή που μισθώνονται από το μέλος), τον εξοπλισμό, τις αποθήκες, κ.λπ.

— Εμπορευματοκιβώτια, που ανήκουν στην εταιρεία ή μισθώνονται από το μέλος, προοριζόμενα για μεταφορά και που κρίνονται σαν να είναι μια επέκταση του σκάφους (ακόμα και όταν είναι μακριά από το σκάφος), αλλά με προηγουμένως συμφωνηθέντες όρους.

Ωστόσο δεν καλύπτονται οι παρακάτω περιπτώσεις :

-Απώλεια ή ζημιά στο πλοίο μέλος ,στον εξοπλισμό του, στα εφόδια, καύσιμα και στα εμπορευματοκιβώτια.

-Απώλεια φορτίου, το οποίο ανήκει στο μέλος ή απώλεια σε κάποιο περιουσιακό στοιχείο που θα μπορούσε να καλύπτεται από κάποια μορφή ασφάλισης.

Κατόπιν ειδικής συμφωνίας τα P&I Clubs μπορούν να αναλάβουν την κάλυψη ζημιών σε εμπορευματοκιβώτια υπό τη μορφή πρόσθετης ασφάλισης.

### **Σύγκρουση και Επαφή**

Τα P&I Clubs καλύπτουν κινδύνους που περιέχονται στις παρακάτω κατηγορίες:

α) Σύγκρουση του μέλους του P&I Club με άλλο πλοίο.

β) Επαφή του μέλους του P&I Club με σταθερό ή πλωτό αντικείμενο, π.χ., σταθερά ή επιπλέοντα αντικείμενα όπως οι αποβάθρες, οι λιμενοβραχίονες, οι γερανοί ή οι σημαντήρες, κ.λπ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα P&I Clubs θα αποζημιώσουν το μέλος τους μόνο αν το ύψος της ευθύνης υπερβαίνει την εκτίμηση της αξίας του πλοίου από την ασφάλιση του σκάφους (Hull) τότε, και εφόσον η ευθύνη του μέλους του P&I υπερβαίνει την ασφαλιστέα αξία, το P&I Club θα καλύψει μόνο τη διαφορά μεταξύ ασφαλιστικής ευθύνης και πραγματικής αξίας του πλοίου.

Παράλληλα σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δυο ή και περισσότερων πλοίων που ανήκουν στο ίδιο μέλος του P&I Club τότε τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις για το P&I Club και το μέλος παραμένουν τα ίδια με την περίπτωση πλοίων ασφαλισμένων σε διαφορετικά P&I Clubs.

Επίσης τα P&I Clubs καλύπτουν τις υποχρεώσεις του Μέλους που απορρέουν από την απώλεια χρησιμοποίησης ή καθυστέρηση του έτερου πλοίου που συμμετείχε στη σύγκρουση.

### **Ναυαγιάριση**

Η ασφάλιση στα P&I Clubs επίσης προσφέρει κάλυψη έναντι εξόδων ναυαγιάρισης του πλοίου μέλους του P&I Club. Δηλαδή καλύπτει το κόστος ναυαγιάρισης του σκάφους, του εξοπλισμού, των καυσίμων και τού απολεσθέντος φορτίου. Πρέπει όμως να τονιστεί ότι τα P&I Clubs αναλαμβάνουν αυτή την κάλυψη μόνο όπου η ναυαγιάριση καθίσταται υποχρεωτική από τον νόμο.

### **Έμφραξη**

Μεταξύ άλλων τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη υποχρεώσεων των πλοίων μελών που απορρέουν από την έμφραξη, δηλαδή την παρακώληση συγκοινωνιών σε λιμάνια, κανάλια και άλλα κομβικά σημεία των θαλάσσιων οδών. Εδώ σημασία πρέπει να δοθεί στο γεγονός ότι η έμφραξη πρέπει πάντα να οφείλεται σε ατύχημα.

### **Γενική Αβαρία**

Η κάλυψη που προσφέρουν τα P&I Clubs αφορούν τόσο τη Γενική Αβαρία σε σχέση με το σκάφος όσο και σε σχέση με το φορτίο. Όσον αφορά το σκάφος τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη της συμμετοχής του μέλους στη Γενική Αβαρία μόνο για το ποσό της πραγματικής αξίας του πλοίου.

Σχετικά με το φορτίο τα P&I Clubs αναλαμβάνουν να καλύψουν τις ζημιές του μέλους λόγω μη καταβολής από την πλευρά των φορτωτών χρηματικών ποσών που αφορούν την Γενική Αβαρία. Ο λόγος που δεν έχουν εισπραχθεί αυτά τα χρηματικά ποσά είναι αποκλειστικά η αθέτηση του συμβολαίου μεταφοράς.

### **Ρυμούλκηση**

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη υποχρεώσεων του πλοίου-μέλους, οι οποίες προκύπτουν από τη διαδικασία της ρυμούλκησης του εν λόγω σκάφους από άλλο πλοίο. Η κάλυψη αυτή αφορά τόσο τα πλοία που έκαναν χρήση ρυμουλκών επειδή αυτό ήταν υποχρεωτικό για την αποτελεσματική διεκπεραίωση της ναυσιπλοΐας, όσο και τις φορηγίδες, οι οποίες έχουν μόνιμη ανάγκη ρυμούλκησης. Επίσης τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη για τα έξοδα των ρυμουλκών όταν το πλοίο πρέπει να ρυμουλκηθεί στο κοντινότερο λιμάνι για την πραγματοποίηση επισκευαστικών εργασιών.

### **Έξοδα ελάφρυνσης**

Τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη εξόδων στα οποία προβαίνει κάποιο μέλος προκειμένου να αποφύγει ολοκληρωτικά ή εν μέρει μεγαλύτερες απαιτήσεις. Ωστόσο τα P&I Clubs **δεν** καλύπτουν δαπάνες που απορρέουν από τις παρακάτω κατηγορίες:

1. Έξοδα τα οποία είναι απαιτητά μέσα στα πλαίσια της Γενικής Αβαρίας.
2. Έξοδα που προκύπτουν από την υπερφόρτωση ή ακατάλληλη στοιβασία του φορτίου.
3. Δαπάνες που απαιτούνται προκειμένου να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για την υποδοχή φορτίου.
4. Δαπάνες που εμπεριέχονται στα ημερήσια έξοδα του πλοίου.
5. Έξοδα για εργασίες που θα μπορούσαν να είχαν γίνει από το πλήρωμα/ή και με χρήση των μηχανημάτων του πλοίου.
6. Έξοδα για τα οποία δεν είχε ληφθεί προέγκριση από το P&I Club, όπου απαιτείται τέτοια προέγκριση.

### **Διάσωση**

Τα P&I Clubs καλύπτουν απαιτήσεις που αφορούν τους παρακάτω τομείς :

1. Διάσωση ζωής στη θάλασσα από πλοίο-μέλος του P&I Club.



2.Χρηματικό ποσό καταβλητέο σε τρίτο πρόσωπο για τη διάσωση ζωής ατόμου από το πλοίο που ανήκει σε μέλος του P&I Club, υπό την προϋπόθεση ότι το χρηματικό αυτό ποσό δεν πρόκειται να εισπραχθεί από την Ασφάλιση πλοίου ή τους ιδιοκτήτες του φορτίου.

3.Αποζημίωση πληρωτέα σε σκάφος που έχει συμμετάσχει σε δραστηριότητες διάσωσης και ρυθμίζεται από τη Συνθήκη Διάσωσης του 1989.

Επιπρόσθετα, τα P&I Clubs μπορούν να παρέχουν πρόσθετη κάλυψη στα μέλη που κατ'επάγγελμα ασχολούνται με τη διάσωση στη θάλασσα. Στα πλαίσια αυτής της δραστηριότητας καλύπτονται απαιτήσεις που ανήκουν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Σε σχέση με τη διαδικασία, από το πλοίο, που καλύπτεται από το P&I Club.
- Διαρροή πετρελαιοειδών χωρίς τη παρουσία πλοίου που καλύπτεται από το P&I Club.

#### **Μεταφερόμενο φορτίο**

Απαιτήσεις για απώλεια, ζημιά, καθυστέρηση στη παράδοση και κλοπή του φορτίου που μεταφέρεται από το ασφαλισμένο πλοίο. Ισχύουν οι κανόνες Hague-Visby, εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

#### **Κόστος χειρισμού προσθετού φορτίου**

Πρόσθετο κόστος και υποχρεώσεις που προκύπτουν από το χειρισμό επιπλέον φορτίου: σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται όλες οι ζημιές που υπέστη το φορτίο πάνω στο πλοίο, ζημιές που υπέστη το πλοίο και που συνήθως θα καλύπτονταν από ένα συμβατικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο Σκάφους (Hull) καθώς και η απόρριψη από τον παραλήπτη του φορτίου που μεταφέρθηκε από το ασφαλισμένο πλοίο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

### **6.1 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ LLOYD'S**

Όσον αφορά τις αποζημιώσεις, οι Lloyd's είχαν το δικαίωμα να διορίζουν πράκτορες του Σωματείου, σε όλα τα μέρη του κόσμου, όταν η χώρα το επέτρεπε. Οι Lloyd's δεν αντιπροσωπεύονται σε μερικές περιοχές, αλλά τα περισσότερα μεγάλα λιμάνια έχουν διορισμένο κάποιον πράκτορα των Lloyd's, ενώ τα μικρότερα μπορεί να έχουν είτε πράκτορα είτε υπό-πράκτορα.

Το κύριο καθήκον ενός πράκτορα είναι να ενημερώνει τους Lloyd's για τις κινήσεις των πλοίων, για τα δυστυχήματα και άλλα θέματα που ενδιαφέρουν την ναυτιλιακή κοινότητα. Μπορεί να κληθεί από τον καπετάνιο ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο για να παράσχει βοήθεια ή από παραλήπτες ενός καταστραμμένου φορτίου για να ερευνήσουν το θέμα, και κατόπιν απαίτησης, να ετοιμάσει μια αναφορά που θα περιέχει τις απαιτήσεις από τους ασφαλιστές.

Πολλοί από τους πράκτορες των Lloyd's είναι επίσης και πράκτορες του Σωματείου Ασφαλιστών του Λονδίνου όπως επίσης και ξένων εταιρειών. Επομένως οι εκθέσεις τους είναι διεθνώς αναγνωρισμένες. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, το πιστοποιητικό ή το συμβόλαιο ναυτασφάλισης, θα αναγράφει το όνομα του πράκτορα που διενεργεί την έρευνα και θα πρέπει να γίνεται μια αναφορά σε αυτό το έγγραφο. Η μόνη αμοιβή που λαμβάνουν οι Lloyd's είναι αυτή που χρεώνουν για τις υπηρεσίες που προσφέρουν.

### **6.2 SALVAGE ASSOCIATION**

Όταν συμβαίνει ένα ατύχημα και εμφανίζεται απαίτηση οι Ναυτασφαλιστές δίνουν εντολή στην Salvage Association να δράσει εκ μέρους τους. Ο οργανισμός αυτός εδρεύει στο Λονδίνο και ερευνά τις συνθήκες του ατυχήματος και εξακριβώνει το μέγεθος της ζημιάς, παρέχοντας και στον ίδιο πληροφορίες και συστάσεις για την

προστασία και τη διαφύλαξη των συμφερόντων όλων των μερών. Δεν καθορίζει τις υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυτασφαλιστές ούτε αποφασίζει για το τι μπορεί να ανακτηθεί σύμφωνα με το συμβόλαιο. Ο ρόλος του είναι να προσδιορίζει την αιτία του δυστυχήματος, την έκταση της ζημιάς, και τα λογικά έξοδα που χρειάζονται. Η **νομική πλευρά** του διακανονισμού της ζημιάς αναλαμβάνεται από τους **διακανονιστές αβαριών**. Περιστασιακά, μπορεί όμως να διενεργεί έρευνα των απαιτήσεων όταν εμπλέκεται απάτη, κάνοντας συσκέψεις με ασφαλιστές για όλα τα ουσιώδη θέματα καθώς και τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν. Ο οργανισμός επικοινωνεί και επιβλέπει Ναυαγοσωστικές Εταιρείες παρ' όλο που δεν έχει ο ίδιος ναυαγοσωστικά σκάφη και εξοπλισμό.

Η περισσότερη επιθεώρηση γίνεται από τους Επιθεωρητές Lloyd's αλλά ο οργανισμός έχει όλο και περισσότερα υποκαταστήματα στα μεγαλύτερα λιμάνια όπου η δουλειά γίνεται από τους δικούς του Επιθεωρητές. Σε περίπλοκες περιπτώσεις, οι Ναυτασφαλιστές δίνουν έγκριση στην Salvage Association να στείλουν υπαλλήλους διάσωσης ή άλλους ειδικούς σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου για να συσχεφτεί με τοπικούς επιθεωρητές.

Μια πρόσφατη υπηρεσία είναι αυτή που παρέχει το τμήμα τεχνικών πληροφοριών το οποίο ενημερώνει την αγορά για τις τάσεις και τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε υπόθεσης. Ο Οργανισμός πρέπει να συμβαδίζει με τις νέες ανακαλύψεις και αυτό προϋποθέτει την χρήση νέων ηλεκτρονικών συστημάτων στα καινούρια πλοία, πυρηνική ενέργεια κ.α.

Οι υποθέσεις της Salvage Association καθοδηγούνται από μία Επιτροπή που αποτελείται από αντιπροσώπους της Επιτροπής των Lloyd's, της Επιτροπής Ασφαλιστών του Λονδίνου, της Επιτροπής Ναυτασφαλιστών και από μέλη του Οργανισμού.

### **6.3 ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΕΣ ΑΒΑΡΙΩΝ**

Είναι λογικό κάθε περίπλοκη απαίτηση να αναφέρεται σ' έναν Διακανονιστή Αβαριών για υπολογισμό, καθώς αυτός είναι Εξειδικευμένος επαγγελματίας. Ο Διακανονιστής Αβαριών που διορίζεται κάθε φορά δεν είναι απαραίτητο να είναι μέλος της Ένωσης Διακανονιστών Αβαριών παρόλο που υπάρχουν περίπου πενήντα Διακανονιστές μέλη της Ένωσης που ασκούν το επάγγελμα τους στα μεγαλύτερα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου. Αυτοί οι Διακανονιστές Αβαριών ασχολούνται κυρίως με τις απαιτήσεις του σκάφους και τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας, παρόλο που σε συνεργασία με τους ασφαλιστές πιθανόν να χειρίζονται και τις περισσότερο περίπλοκες αιτήσεις φορτίου.

Οι Διακανονιστές Αβαριών δικαιούνται αμοιβή για τις υπηρεσίες τους που συνήθως καλύπτεται από τους ναυτασφαλιστές. Πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι στην περίπτωση ρυθμίσεων του σκάφους και της γενικής αβαρίας, ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη να διευθετεί την απαίτηση. Υπό αυτές τις συνθήκες οι ασφαλιστές ανταμείβουν τους διακανονιστές για τις υπηρεσίες τους αν η απαίτηση γίνει δεκτή.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, μια έκθεση αβαρίας, ετοιμάζεται από τον διακανονιστή σύμφωνα με τον σχετικό νόμο. Το επάγγελμα αυτό είναι στην πραγματικότητα μια "κλειστή επιχείρηση" καθώς για να γίνει δεκτό πλοίο στην "Ένωση των Διακανονιστών Αβαριών, πρέπει να γίνει αυστηρή εξέταση και να βρίσκεται στην υπηρεσία ενός μέλους της Ένωσης για αρκετά χρόνια. Ο Διακανονιστής Αβαριών πρέπει να είναι αμερόληπτος, παρόλο που διορίστηκε στη θέση αυτή από ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη. Από αυτή την άποψη, οι διακανονιστές Αβαριών εμμένουν σ' ένα κώδικα κανονισμών, γνωστό ως "RULES OF PRACTISE" (κανόνες που αφορούν τον διακανονισμό των απαιτήσεων των ασφαλισμένων κατά των ασφαλιστών) με σκοπό την εξασφάλιση ομοιομορφίας.

#### ***6.3.1 ΣΥΝΤΑΞΗ ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΖΗΜΙΑΣ***

Η έκθεση επιθεώρησης ζημίας είναι το βασικό έγγραφο που χρησιμοποιείται από τους διακανονιστές ζημίας για τον διακανονισμό της απαίτησής από τους

ασφαλιστές καθώς και από τους Ασφαλιστές για τον έλεγχο της ορθότητας του διακανονισμού.

Πρέπει λοιπόν να περιέχει όλες αυτές τις απαραίτητες πληροφορίες για την περιγραφή και αξιολόγηση των ζημιών.

### **ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΖΗΜΙΩΝ**

Αυτή συντάσσεται άμεσα από τους επιθεωρητές κατά την διάρκεια της επιθεώρησης, και πρέπει να συμπεριλαμβάνει:

- α. Το όνομα του πλοίου, πλοιοκτητών και τα στοιχεία του πλοίου.
- β. Ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης.
- γ. Ημερομηνία, αίτια και λεπτομερή περιγραφή των συνθηκών της ζημίας.
- δ. Λεπτομερή περιγραφή των απαιτούμενων επισκευών
- ε. Περιγραφή των εργασιών που εκτελούνται ταυτόχρονα και δε αποτελούν μέρος των επισκευών ζημίας.
- ζ. Κοστολόγηση υπερωριών και συναφών εξόδων.

Η έκθεση αυτή συντάσσεται σε μορφή στηλών με περιγραφή στην πρώτη στήλη της ζημίας όπως βρέθηκε και στην δεύτερη στήλη της προτεινόμενης επισκευής.

### **ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ**

Η έκθεση αυτή συντάσσεται από τον επιθεωρητή των Ασφαλιστών αφού ολοκληρωθούν όλες οι επισκευές και αφού συγκεντρωθούν όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και περιλαμβάνει:

- α. Όλες τις πληροφορίες του πλοίου, διαχειριστών και πλοιοκτητών.
- β. Αντίγραφα ημερολογίου πλοίου.
- γ. Έκταση ζημίας και επισκευών.
- δ. Κόστος επισκευών και ποσό θεωρείται ως λογικό κόστος.
- ε. Ταξινόμηση κοινών επισκευών και υπερωριών.
- ζ. Χρονολογική περιγραφή επισκευών και γενικά των κινήσεων του πλοίου.

η. Ανάλυση των αιτίων της ζημίας και έκφραση τεχνικής γνωμοδότησης για τα αίτια.

Οι εκθέσεις αυτές προωθούνται στους διακανονιστές ζημιών πλοίων και αφού συνταχθεί ο διακανονισμός της ζημίας, υποβάλλεται στους Ασφαλιστές για είσπραξη.

### **6.3.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ-ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ PORTLAND**



Το πλοίο μεταφοράς τσιμέντου ΠΟΡΤΛΑΝΤ κατασκευάστηκε αρχικά ως πλοίο γενικού φορτίου και μετατράπηκε σε ένα μεταφορέα ειδικού τσιμέντου το Μάρτιο του 2006 από τους τρέχοντες ιδιοκτήτες του.

Το ΠΟΡΤΛΑΝΤ άρχισε να φορτώνει 2720 μετρικούς τόνους τσιμέντου στη Santa Cruz, Tenerife στις 24 Μαΐου 2006. Λίγο μετά από την αναχώρηση από τη Santa Cruz το ΠΟΡΤΛΑΝΤ βυθίστηκε.

Σύμφωνα με τη κατάθεση του πλοιάρχου, η φόρτωση, η αναχώρηση και η βύθιση του πλοίου έγιναν με την εξής ακολουθία γεγονότων: Λίγο μετά από την αναχώρηση από τη Santa Cruz το ΠΟΡΤΛΑΝΤ βυθίστηκε.

#### **24 May**

**1500** Ξεκίνησε η φόρτωση στο No.2 αμπάρι.

**2000** Σταμάτησε η φόρτωση στο No.2 αμπάρι. (600T φορτωμένοι).

Γίνεται πρόχειρη επιθεώρηση.

Ξεκίνησε η φόρτωση στο No.1 αμπάρι με 1200T. 25 May

**0900** Σταμάτησε η φόρτωση στο No.2 αμπάρι, καθώς πλησίασε τα σημάδια φόρτωσης του Ισημερινού

**1100** Τελείωσε η φόρτωση(1200T στο No.1 αμπάρι και 1520T στο No.2 αμπάρι).

Διάφορες καθυστερήσεις κάθε μία από 10 με 15 λεπτά σε διάρκεια συνέβησαν κατά τη διάρκεια εξαιτίας προβλήματος στην ηλεκτρομηχανή..

**1230** Αναχώρησε από τη Santa Cruz για Las Palmas.

**1300** Clear of Santa Cruz port. Απαλό αεράκι 3 με 4 Μποφώρ.

**1430** Το PORTLAND μετατοπίζεται 25° προς τα δεξιά, στρίβει προς το λιμάνι χωρίς να μπορέσει να ισοροπήσει και τελικά παίρνει μεγαλύτερη κλίση στο πλάι σε γωνία 90° ή περισσότερο. Το πλοίο βυθίζεται μέσα σε λίγα λεπτά.

Οι Holman Fenwick και Wiilan, ασφαλιστικός οργανισμός, διέταξαν την εταιρεία TMC να εξετάσει τη βύθιση του πλοίου χρησιμοποιώντας τη μαρτύρια του πλοιάρχου, το βιβλίο τριμαρισματος και σταθερότητας και τα σχέδια του πλοίου και ως εκ τούτου να καθορίσουν, εφ' όσον είναι δυνατό, τις πιθανές αιτίες της βύθισης. Η προανακριτική ερευνά περιλαμβάνει μια συνοπτική περιγραφή του πλοίου και τα συμπεράσματα της ανάλυσης σταθερότητας του σκάφους κατά την διάρκεια της βύθισης. Η έκθεση ολοκληρώνεται με την καταγραφή διάφορων πιθανών αιτιών της βύθισης.

Η TMC έχει διεξάγει την ανάλυση σταθερότητας χρησιμοποιώντας τη μάζα, το κέντρο βάρους, την υδροστατική και διαγώνια καμπύλη των στοιχείων σταθερότητας που παρέχονται στο βιβλίο τριμαρισματος και σταθερότητας. Όλοι οι παράγοντες που εξετάζονται είναι κοντά στο επίπεδο τριμαρίσματος. Στο παράρτημα παρουσιάζονται οι έλεγχοι που έχουν γίνει στον υπολογιστή..

Η έκθεση καταλήγει στο ότι η πιθανότητα για δομικό ελάττωμα δεν μπορεί να αποκλειστεί εξ ολοκλήρου. Εντούτοις ο αιφνιδιασμός με τον οποίο το PORTLAND βυθίστηκε υπονοεί ότι οποιοδήποτε τέτοιο ελάττωμα ήταν μεγάλο και καταστροφικό με συνέπεια την άμεση πλημμύρα του ενός ή και των 2 αμπαριών. Ωστόσο δεδομένου ότι το PORTLAND είχε επισκευαστεί περίπου δύο μήνες πριν το ατύχημα, οποιαδήποτε σοβαρή απώλεια ή δομικές ανεπάρκειες όντας προφανής πρέπει να είχε επισκευαστεί.



Συμπερασματικά, βάσει των περιορισμένων στοιχείων από τη κατάθεση του πλοιάρχου και την ανάλυση σταθερότητας η πλέον πιθανή αιτία της βύθισης του ΠΟΡΤΛΑΝΤ εμφανίζεται να είναι μια μέτρια μετατόπιση φορτίου που ακολουθείται από μια πολύ μεγαλύτερη μετατόπιση από την οποία το σκάφος δεν μπόρεσε να ανακάμψει.

Ως εκ τούτου η αποζημίωση για την απώλεια του πλοίου ,δεδομένης της αδυναμίας ανέλκυσης του εξαιτίας του βάθους στον Ατλαντικό ωκεανό, χορηγήθηκε κανονικά, σύμφωνα με το προσυμφωνημένο ασφαλιστικό συμβόλαιο των P and I clubs ,που ήταν υπεύθυνο και για την αποζημίωση του 8μελούς πληρώματος.

Πιο συγκεκριμένα, το επίπεδο αποζημίωσης του πληρώματος μετά από μια ολική απώλεια πλοίου τίθεται συνήθως στη σύμβαση εργασίας και είναι μεταξύ των 2.000 Δολ ΗΠΑ και 3.000 Δολ ΗΠΑ. Εάν καμία παροχή δεν καθορίζεται στη σύμβαση, τα P and I clubs θα προσπαθήσουν να διαπραγματευτούν μια χαριστική τακτοποίηση στο ίδιο χρηματικό επίπεδο (ανάλογα την υπηκοότητα του ναυτικού). Μια τέτοια τακτοποίηση γίνεται παρουσία του εθνικού προξένου για να εξηγηθεί πλήρως ότι οι ναυτικοί δεν έχουν καμία άλλη νομική απαίτηση από τους ιδιοκτήτες .Επιπλέον πρέπει να υπογράψουν μια υπεύθυνη δήλωση ότι δεν τραυματίστηκαν ή αρρώστησαν ως αποτέλεσμα της ολικής απώλειας. Η πληρωμή αποκλείεται να είναι σε μορφή μετρητών ή τιμαλφών.

#### **6.4 ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ(LMAA)**

Η ένωση ναυτιλιακών διαιτητών του Λονδίνου, το LMAA(London Maritime Arbitration Association), ασχολείται με υποθέσεις<sup>81</sup> εμπορικών διαφόρων που προκύπτουν κατά την εκτέλεση ναυλοσύμφωνων, φορτωτικών, αγοραπωλησιών πλοίων, συμβάσεων ναυπηγήσεως, διαχειρίσεως πλοίων, γεωτρήσεων για την εξεύρεση πετρελαίου και φυσικού αερίου, κ.α. Το σωματείο ναυτιλιακών δικηγόρων

<sup>81</sup> το 2007 έγιναν 2560 διορισμοί τακτικών μελών του LMAA. Αν λογαριάσει κανείς ότι στις περισσότερες υποθέσεις το κάθε από τα δυο συμβαλλόμενα μέρη διορίζει ένα διαιτητή, υπολογίζουμε ότι παραπέμφθηκαν σε διαιτησία τουλάχιστον 1280 υποθέσεις. Από αυτές σχεδόν τα 2/3 των αντιπάλων συμβιβάστηκαν προτού βγει απόφαση. Τελικά εξεδόθησαν 421 αποφάσεις (μειωμένες κατά τι από τις 450 το 2006), εκ των οποίων οι 42 κατόπιν ακρόασεως. Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα(29/12/2008),Η Ναυτεμπορική

της Νέας Υόρκης (SMS) είναι το επόμενο πιο δραστήριο<sup>82</sup> κέντρο ναυτιλιακής διαιτησίας μετά από το Λονδίνο. Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα το 70% των θεμάτων διαιτησίας επιλύονται στο Λονδίνο, το 20% στην Νέα Υόρκη και το υπόλοιπο 10% διασπάται.<sup>83</sup>

Οι λόγοι για τους οποίους το Λονδίνο συγκεντρώνει τόσο μεγάλο αριθμό διαιτησιών είναι ασφαλώς πολλοί ανάμεσά τους όμως μπορούμε εύκολα να ξεχωρίσουμε τη μακροχρόνια δικαιοδοτική παράδοση που αποκτήθηκε τόσο χάρη στη σταθερότητα του δικαίου όσο και στο υψηλό επίπεδο των νομικών υπηρεσιών που προσέφερε ανέκαθεν η Αγγλία και φυσικά στην εντυπωσιακή διάδοση της αγγλικής γλώσσας ως κοινού μέσου συνεννόησης μεταξύ των συναλλασσομένων.<sup>84</sup>

Η διαιτησία απαιτεί την παρέμβαση τρίτου προσώπου (ή προσώπων αν το διαιτητικό δικαστήριο δεν είναι μονομελές) που θα εξετάσει την διαφωνία (ή τις διαφωνίες) που έχουν προκύψει. Η διάφορα όμως (με την διαμεσολάβηση) είναι ότι πρέπει υποχρεωτικά να βγει κάποια απόφαση, η οποία θα είναι συμβατή με τον νόμο, βάσει του οποίου διέπεται η σχετική σύμβαση. Ο αγγλικός νόμος απαιτεί από τους διαιτητές να ακολουθούν και να εφαρμόζουν τον νόμο. Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου δεσμεύει νομικά τα μέρη και είναι εκτελεστή από το δικαστήριο.

Η επιλογή των συμβαλλομένων μερών να επιλύσουν τις διάφορες τους δια της μεθόδου της διαιτησίας μπορεί να χαρακτηριστεί σαν ειδική εφόσον ληφθεί αφού προκύψει η διαφορά ή διαφορετικά απορρέει από συμφωνία η οποία έχει ενσωματωθεί σαν ρήτρα σε κάποιο συμβόλαιο.

Η πηγή της νομοθεσίας που διέπει την ναυτιλιακή διαιτησία στην Αγγλία είναι ο νόμος διαιτησίας του 1996 (Arbitration Act 1996) που ορίζει (σε ελεύθερη

---

<sup>82</sup> Ο αριθμός των αποφάσεων που εξέδωσε κατά τα τελευταία 3 χρόνια το σωματείο ναυτιλιακών δικηγόρων της Νέας Υόρκης (SMS) (που είναι το επόμενο πιο δραστήριο κέντρο ναυτιλιακής διαιτησίας μετά από το Λονδίνο) διαφέρει από χρόνο σε χρόνο, αλλά φαίνεται - κατά μέσον όρο - να ήταν 25 αποφάσεις ετησίως. Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα(29/12/2008), Η Ναυτεμπορική

<sup>83</sup> Βλ. Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία: Διαιτησία και στην Ελλάδα,( 17/07/2006) Η Ναυτεμπορική

<sup>84</sup> Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει κέντρο ναυτικής διαιτησίας. Συνέντευξη. Ο Παύλος Αβραμέας μιλάει για το θεσμό της Ναυτικής Διαιτησίας.( 26/02/2007) Ειδικό εβδομαδιαίο ένθετο της εφημερίδας "ΤΑ ΝΕΑ" (ΤΑ Νομικά ΝΕΑ)

μετάφραση) ότι σκοπός της διαιτησίας είναι η δίκαια διευθέτηση διαφορών από αμερόληπτο διαιτητικό δικαστήριο χωρίς περιττή καθυστέρησης ή επιβάρυνση.

Από τα τακτικά μέλη του LMAA, που είναι όλοι πεπειραμένοι επαγγελματίες διαιτητές, οι 20 έχουν μεταξύ άλλων - νομική κατάρτιση, οι 10 εμπορική, 3 έχουν ιστορικό αξιωματικού γέφυρας και 2 καθαρά τεχνικό. Έτσι οι χρήστες έχουν μια ευρεία επιλογή από πρόσωπα και ειδικότητες. Επιπλέον είναι εγγεγραμμένα άλλα περίπου 650 αρωγά μέλη, προερχόμενα από ευρύ φάσμα ναυτιλιακών κλάδων και ειδικοτήτων από όλο τον κόσμο, οι οποίοι αν και δεν εξασκούν πρωτίστως το επάγγελμα του διαιτητού, είναι διαθέσιμοι για διορισμό, εφόσον φυσικά το επιτρέπει η σχετική σύμβαση.

#### **6.5 ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ(ΡΑΜΑ)**

Η Ένωση Ναυτικής Διαιτησίας στον Πειραιά (Piraeus Association for Maritime Arbitration) είναι μη κερδοσκοπικό Σωματείο που ιδρύθηκε το 2005 για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών μέσω ναυτικής διαιτησίας στον Πειραιά<sup>85</sup>, στο πλαίσιο της αυξανόμενης αναγνώρισής του ως ναυτιλιακού κέντρου, ως ελκυστικής εναλλακτικής λύσης σε σύγκριση με άλλες διαιτησίες. Ορισμένα ανταγωνιστικά στοιχεία του Πειραιά είναι οι καθυστερήσεις και το αυξημένο κόστος της διαιτησίας στην Αγγλία, η είσοδος πολλών ξένων νομικών γραφείων στον Πειραιά τα τελευταία χρόνια κ.λπ.

Τα μέλη της Ενώσεως διακρίνονται σε τακτικά, αρωγά και επίτιμα. Οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίσουν τον διαιτητή τους<sup>86</sup> από μέλη ή μη μέλη της Ενώσεως και, αν οι διαιτητές συμφωνούν, μπορούν να επιλέγουν τον επιδιαιτητή από μέλη ή μη μέλη της Ενώσεως. Επιπλέον οι διάδικοι μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα αλλοδαπούς διαιτητές, νομικούς παραστάτες ή άλλους συμβούλους. Σε περίπτωση

<sup>85</sup> Όπως έγινε γνωστό στην ημερίδα με θέμα «Η διαιτησία στο Λονδίνο και το μέλλον της» από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος στο Ίδρυμα Ευγενίδου, το 2008 πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας τέσσερις διαιτησίες. Τρεις στο πλαίσιο του NEE και μία στο πλαίσιο της Ένωσης για τη ναυτική διαιτησία. Τον ίδιο χρόνο στο Λονδίνο το παγκόσμιο κέντρο της Ναυτικής Διαιτησίας εξετάστηκαν τουλάχιστον 1280 υποθέσεις. Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα(29/12/2008), Η Ναυτεμπορική

<sup>86</sup> Το διαιτητικό δικαστήριο θα αποτελείται από έναν μοναδικό διαιτητή αν η αξία του αντικειμένου της διαφοράς δεν υπερβαίνει τις 50.000 ευρώ (ή το ισάξιο σε άλλο νόμισμα κατά την έναρξη της διαιτησίας) και από τρεις διαιτητές αν η αξία της διαφοράς υπερβαίνει το ανωτέρω ποσό.(Άρθρο 3[Ρυθμίσεις πλαισίου] Κανόνων ΡΑΜΑ)

διαφωνίας, τον μόνο διαιτητή ή τον επιδιαιτητή ορίζει ο πρόεδρος της Ενώσεως μεταξύ των τακτικών μελών της. Παράλληλα, η διαδικασία διαιτησίας, περιλαμβανομένης και της ακροαματικής διαδικασίας, μπορεί να διεξάγεται σε τόπο άλλο εκτός από τον Πειραιά. Η διαδικασία μπορεί επίσης να διεξάγεται στην αγγλική<sup>87</sup> ή άλλη γλώσσα που θα συμφωνηθεί, και για την ουσία της διαφοράς μπορεί να εφαρμόζεται αλλοδαπό δίκαιο.

Η ναυτική διαιτησία υπό την αιγίδα της Ένωσης διεξάγεται με βάση τον Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL για τη διεθνή εμπορική διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί από την Ελλάδα, και σύμφωνα με τους **Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας** που έχουν υιοθετηθεί από την Ένωση. Τους Κανόνες αυτούς πρέπει να μνημονεύουν οι διαιτητικές ρήτρες<sup>88</sup> των ναυτιλιακών συμβάσεων και ιδίως των ναυλοσυμφώνων και των αγοραπωλησιών πλοίων και άλλων συμφωνιών, προκειμένου να εφαρμοστούν κατά τη διεξαγωγή της διαιτησίας. Οι διαιτητικές αποφάσεις που θα εκδίδονται σύμφωνα με τα παραπάνω<sup>89</sup>, είναι άμεσα εκτελεστές και δεν προσβάλλονται με ένδικα μέσα.

Η ανάπτυξη του θεσμού της Ναυτιλιακής Διαιτησίας στην Ελλάδα και η περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου ναυτιλίας και διαιτησίας θα έχουν ως αποτέλεσμα τη σημαντική εξοικονόμηση δαπανών για την επίλυση των ναυτιλιακών διαφορών σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και τους ασφαλιστές τους• ο Πειραιάς μπορεί να αποτελέσει ανταγωνιστική και αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την επίλυση ναυτιλιακών διαφορών.

<sup>87</sup> Η γλώσσα της διαιτησίας θα είναι η ελληνική, εκτός αν κάποιος από τα μέρη διαφωνήσει εγγράφως και ρητώς, οπότε θα είναι η αγγλική. Η διαφωνία διατυπώνεται από μεν τον ενάγοντα με το έγγραφο προσφυγής στη διαιτησία, από δε τον εναγόμενο εντός 15 εργασίμων ημερών από την έναρξη της διαιτησίας. (Άρθρο 3 [Ρυθμίσεις πλαισίου] Κανόνων PAMA)

<sup>88</sup> Υπήρξε αισιοδοξία για την πορεία της προσπάθειας εδραίωσης της ναυτικής διαιτησίας στη χώρα αφού διαπιστώθηκε ότι τα μέλη του Σωματείου έχουν πετύχει σε αρκετές περιπτώσεις να συμπεριλάβουν την ελληνική διαιτησία στα ναυλοσύμφωνά τους. Ναυλομεσίτες: Περιλαμβάνουν την ελληνική διαιτησία σε ναυλοσύμφωνα(7/03/2008), Η Νηματαμπορική

<sup>89</sup> Το διαιτητικό δικαστήριο εκδίδει την οριστική απόφασή του εντός 60 ημερών από την υποβολή των υπομνημάτων για την αξιολόγηση της ακροαματικής διαδικασίας ή τη λήξη της προβλεπόμενης για την υποβολή τους προθεσμίας. Το διαιτητικό δικαστήριο, μετά από αίτηση ενός μέρους που πρέπει να υποβάλλεται σε αυτό το αργότερο μέχρι το πέρας της ακροαματικής διαδικασίας, μπορεί να αποφασίζει την παράταση ή τη σύντμηση της προθεσμίας για την έκδοση της οριστικής διαιτητικής αποφάσεως, εφόσον κρίνει ότι συντρέχει σπουδαίος λόγος. Το διαιτητικό δικαστήριο, εφόσον κρίνει ότι ένα ζήτημα είναι ώριμο για διάγνωση, μπορεί να εκδίδει απόφαση ή αποφάσεις για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ενδεικτικά, το διαιτητικό δικαστήριο μπορεί να εκδίδει απόφαση για την ευθύνη και να επιφυλάσσεται για το ύψος της απαιτήσεως ή για ορισμένα μόνο κονδύλια της απαιτήσεως ή μόνο για το αγωγικό ή ανταγωγικό αίτημα. Προδικαστικές αποφάσεις μπορεί να εκδίδονται για τη ρύθμιση οποιουδήποτε άλλου θέματος, διαδικαστικού ή μη, της διαιτησίας. (Άρθρο 22 [Έκδοση αποφάσεων] Κανόνων PAMA)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

### **7.1 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Σε περίπτωση που η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από το ελληνικό Δίκαιο, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ, οι διατάξεις του ν. 2496/1997 σχετικά με την ασφαλιστική σύμβαση (ΦΕΚ Α', 87/1997) και συμπληρωματικά ο ΑΚ.

Σύμφωνα με τμήμα της θεωρίας, οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού Δικαίου, παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών που στοχεύουν στην εναρμόνιση του σχετικού Δικαίου, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα πολλές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου.<sup>90</sup> Για τον λόγο αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν ορισμένες φορές να συμπεριλαμβάνεται στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης που συνάπτουν με αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο ή ακόμα όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου .

Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται μόνο από το γεγονός ότι οι απώλειες και οι ζημιές οφείλονται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλων προσώπων.

Όμως ο ασφαλιστής δεν ενέχεται για τα έξοδα ναυσιπλοΐας, ελλιμενίσεως, ναυτολογίας, κάθαρσης, ούτε για κάθε είδους τέλη και δικαιώματα που αφορούν στο πλοίο ή το φορτίο. Επίσης, η ρήτρα «ελεύθερον αβαρίας» απαλλάσσει τον ασφαλιστή από κάθε υποχρέωση από ζημιές οι οποίες δεν συνιστούν ολική απώλεια ή περίπτωση εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή, η οποία μπορεί να συμβεί σε ορισμένες περιπτώσεις περιοριστικά αναφερόμενες στον νόμο (π.χ. πλήρης απώλεια του πλοίου λόγω θαλάσσιου γεγονότος χωρίς δυνατότητα επισκευής, τα έξοδα για την ανέλκυση, επισκευή και επαναφορά του πλοίου που έχει υποστεί βλάβες υπερβαίνουν τα % της ασφαλιστικής του αξίας).

---

<sup>90</sup> Πουланτζιάς Ν., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005, σ. 121

Τέλος, σχετικά με την ασφάλιση φορτίου, η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου ως φορέα του ασφαλισμένου συμφέροντος.

## **7.2 ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Το τμήμα αυτό είναι συνήθως υπεύθυνο για τη **συγκρότηση, υποβολή και παρακολούθηση του συνόλου των ασφαλιστικών απαιτήσεων** με βάση τα πλοία.

Ειδικότερα το Τμήμα αυτό ασχολείται με:

- Την ασφάλιση και τις απαιτήσεις που αφορούν στο σκάφος (Hull - χαλύβδινο περίβλημα του πλοίου) και στις μηχανές του.
- Τις σχετιζόμενες απαιτήσεις με το φορτίο (Cargo claims).
- Την ασφάλιση των συμφερόντων του ενυπόθηκου δανειστή (Mortgagee Protection Insurance).
- Τις ετήσιες ανανεώσεις των επιπέδων των ασφαλιστρών των πλοίων.

Χωροταξικά το τμήμα αυτό πρέπει να γειτνιάζει με το Τεχνικό Τμήμα, διότι οι μηχανικοί κυρίως, αλλά όχι βέβαια μόνο αυτοί, έχουν πρώτοι τη γνώση ενός συμβάντος που έχει σχέση με μια ζημία στο σκάφος ή στη μηχανή.

Η άριστη λειτουργία του πιο πάνω Τμήματος εξαρτάται από την οργανωτική ευαισθησία και συνεργασία άλλων τμημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης όπως κυρίως του Τεχνικού Τμήματος και του Τμήματος Επιχειρήσεων. Όπως είναι γνωστό, οι ασφαλιστικές απαιτήσεις υποβάλλονται στο Διακανονιστή Αβαριών (Average Adjuster), στον οποίο μεταβιβάζεται η ευθύνη τον έλεγχου της πληρότητας μιας απαίτησης. Αν δηλαδή το τμήμα δεν έχει κάνει ορθά τη δουλειά του, αυτό ελέγχεται κατά κάποιο τρόπο και από το διακανονιστή. Αυτή η διαδικασία όμως **δεν εξασφαλίζει το ότι όλα τ' απαιτητέα ποσά για ζημιόγωνα συμβάντα έγιναν πράγματι απαιτήσεις που έφθασαν στους ασφαλιστές.**

Οργανωτικά είναι αναγκαίο η κύρια ευθύνη γι' ασφαλιστικές απαιτήσεις να εστιάζεται στο τμήμα αυτό. Η αναγκαία επαφή και συνεργασία του Τμήματος αυτού με εκείνα



του Τεχνικού και των Επιχειρήσεων είναι απαραίτητες και γι' αυτό δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία.

### **7.2.1 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Η ορθή διαδικασία μπορεί να περιγραφεί πιο κάτω ως εξής:

- Το τμήμα να θεσμοθετηθεί σαν άμεσος παραλήπτης των αντιγράφων όλων των τηλετυπικών μηνυμάτων και άλλων πρωταρχικών πληροφοριών που σχετίζονται με όλα τα συμβάντα.
- Μετά τη λήψη των πιο πάνω πληροφοριών και εντύπων, το τμήμα θα πρέπει να ελέγχει όλα τα (ζημιογόνα.) συμβάντα από το σημείο αυτό και ύστερα.
- Να έχει συχνή επαφή και συνεργασία με το Τεχνικό Τμήμα και το Τμήμα Επιχειρήσεων, ώστε οι οδηγίες πάνω σε ένα (ζημιογόνο) συμβάν να προέρχονται από τα τμήματα αυτά εξ αρχής, αντί της εναλλακτικής λύσης να περιμένει το τμήμα τη σχετική ειδοποίηση από τα πιο πάνω τμήματα.
- Να διατηρεί αρχείο απαιτητέων ποσών (βιβλίο claims), στο οποίο να καταγράφεται η πρόοδος όλων των απαιτήσεων και το οποίο να είναι ισχυρό σαν η κύρια πηγή ελέγχου, συμφωνίας, αλλά και ενημέρωσης της Γενικής Διεύθυνσης.
- Να διατηρεί αρχείο ζημιών, ώστε να ελέγχονται τα (ζημιογόνα) συμβάντα και ύστερα να εξασφαλίζεται ότι αποτέλεσαν μέρος μιας απαίτησης. Συμβάντα που δε στοιχειοθετούν ασφαλιστική απαίτηση πρέπει ν' αναφέρονται στο Τεχνικό Τμήμα γραπτά ύστερα από ένα εύλογο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση τους.
- Το τμήμα να έχει πρόσβαση στ' αρχεία ή στα στοιχεία των αποθεμάτων και των ανταλλακτικών του πλοίου.
- Το τμήμα πρέπει επίσης να ελέγχει τους λογαριασμούς των απαιτήσεων από αντίγραφα, που λαμβάνει από το λογιστήριο, και να κάνει συμφωνίες με τη σύσταση της κάθε απαίτησης σύμφωνα με τα αρχεία του λογιστηρίου ,με τα σχετικά έγγραφα, που υπάρχουν στα αρχεία των απαιτήσεων και το μητρώο ή βιβλίο απαιτήσεων. Η διαδικασία αυτή απαιτεί, βέβαια, τη συνεργασία του Τμήματος του Λογιστηρίου.



Η οργάνωση του τμήματος αυτού πρέπει ν' αρχίσει από το σωστό εφοδιασμό του με έντυπα ή βιβλία ή μητρώα. Πρώτο πρέπει να υπάρχει το βιβλίο ή μητρώο συμβάντων, Τα πιο πάνω μητρώα, που πρέπει να ολοκληρώνονται από σωστό και αποτελεσματικό σύστημα αρχειοθέτησης, είναι ζωτικά αναγκαία, ώστε να εξασφαλιστούν οι κατάλληλοι έλεγχοι μέσα στο τμήμα. Αυτά τα ίδια μητρώα αποτελούν τη βάση και για την περιοδική πληροφόρηση της Γενικής Διεύθυνσης σχετικά με το πού βρίσκονται τα συμβάντα και οι απαιτήσεις. Τα μητρώα αυτά, τα οποία μπορούν να τηρούνται και με τη χρήση προσωπικού υπολογιστή, θεωρούνται απολύτως απαραίτητα για τον επαρκή έλεγχο της υποβολής και της είσπραξης των απαιτήσεων.

Ειδικά το Μητρώο Συμβάντων, έχει σκοπό να καταγράφει τα συμβάντα σε συνεχή βάση, αμέσως μόλις αυτά γίνονται γνωστά ή αναγγέλλονται στο τμήμα. Τα συμβάντα τηρούνται συμφωνά με κάθε πλοίο.

Η συνήθης μέθοδος αναγγελίας ενός συμβάντος είναι από κάποιο τηλετυπικό μήνυμα ή μηνύματα, που διανέμονται κάθε μέρα στο Γραφείο και στα αρμόδια Τμήματα. Στη συνέχεια όλα αυτά τα τηλετυπικά μηνύματα και άλλα έντυπα που αναγγέλλουν ένα συμβάν αρχειοθετούνται, προκειμένου να στοιχειοθετηθούν το συμβάν, που θα καταχωρηθεί στη συνέχεια στο Μητρώο Συμβάντων.

### ***Μητρώο Συμβάντων***

Όταν εκτιμηθεί ότι ένα συμβάν μπορεί να μετατραπεί και να αποτελέσει τμήμα μιας απαίτησης, τότε πρέπει το συμβάν να μεταφερθεί το γρηγορότερο στο Μητρώο Απαιτήσεων. Κάθε συμβάν, όμως δεν είναι απαραίτητο να μετατραπεί σε απαίτηση. Σ' αυτή την περίπτωση πρέπει να αναγράφεται στο Μητρώο Συμβάντων η φράση «καμία απαίτηση» και η ημερομηνία που λήφθηκε αυτή η απόφαση.

Το άνοιγμα μιας μερίδας για μια απαίτηση (claim) δε συνεπάγεται να μένει αυτή ασυμπλήρωτη και για πολύ. Πρέπει να συμπληρωθεί αμέσως μόλις υπάρξει η σχετική πληροφόρηση, η οποία εδράζεται πάνω ατά εξής:

- Στα τιμολόγια των επισκευών καθώς και στ' άλλα τυχόν παραστατικά. Αυτά μαζί με τις λεπτομέρειες όλων των τιμολογίων, τα οποία μερικά ή συνολικά σχετίζονται με μια απαίτηση, καταγράφονται στο Μητρώο Απαιτήσεων, αμέσως μόλις τεθούν υπόψη του τμήματος αυτού. Γίνεται σχετική αναφορά στον κωδικό ή αναφορικό αριθμό που δίνει το Τμήμα τον λογιστηρίου και στο απαιτητέο ποσό στο αρχικό του νόμισμα και σε δολ. ΗΠΑ, και,
- στην ημερομηνία λήψης της Έκθεσης τον Επιθεωρητή (surveyor) και του αρχιμηχανικού. Οι σχετικές ημερομηνίες αναγράφονται υποχρεωτικά στο μητρώο, μόλις ληφθούν από το τμήμα οι σχετικές εκθέσεις.

Επίσης στην περίπτωση υποβολής της απαίτησης, το μητρώο επιδέχεται δύο παραπέρα συμπληρώσεις:

- Την ημερομηνία υποβολής της απαίτησης, και,
- τα απαιτηθέντα ποσά εκφρασμένα σε δολ. ΗΠΑ.

#### ΣΧΗΜΑ 4.ΜΗΤΡΩΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Πλοίο: .....						
Αναγγελία		Περιγραφή	Ημερ/νία	Κόστος US \$	Μητρώο Απαιτήσεων	
Ημερομηνία Λήψης	Αρχικά ή Ref.	Συμβάντος	Συμβάντος	(Εκτί- μηση)	Αρχικά ή Ref.	Ημερ/νία

#### ΠΗΓΗ:Γουλιέλμος Α.Μ, Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Επίσης υπάρχει πιθανότητα το ποσό της απαίτησης, που υποβλήθηκε, να διαφέρει από το ποσό, που τελικά διακανονίστηκε από το Διακανονιστή Αβαριών<sup>91</sup> (Adjuster).

<sup>91</sup> Πρόσωπο που του έχει ανατεθεί ή ακόμη είναι και λογιστής που έχει ονομαστικά αναγνωριστεί από τους πλοιοκτήτες ή από τους αντιπροσώπους/μεσιτες των πλοιοκτητών, να υπολογίσει όλες τις

Οποιοσδήποτε διαφορές, μετά την υποβολή της Απαίτησης, πρέπει να καταχωρούνται, με δυνατότητα συσχετισμού αυτών με το αρχικό ποσό της Απαίτησης και την τελική διακανονισμένη απαίτηση, ώστε όλα τα ποσά να συμφωνούν μεταξύ τους.

- Στη στήλη «διακανονισμένη τελική απαίτηση» καταχωρούμε την υποχρέωση ή ευθύνη των ασφαλιστών προς τη Μ.Σ. για τη συγκεκριμένη απαίτηση.
- Στην περίπτωση που η απαίτηση εξοφληθεί τότε πρέπει να καταχωρίσουμε στο μητρώο: (1) Την ημερομηνία εισπραξής. (2) το ποσό που εισπράχθηκε και (3) τη μέθοδο πληρωμής, δηλαδή αν έγινε πληρωμή έναντι λογαριασμού (προκαταβολή) ή έγινε η τελική πληρωμή μ' ένα ποσό.
- Η μερίδα της απαίτησης θα πρέπει να παραμείνει ανοιχτή, μέχρις ότου είναι βέβαιο ότι συμπληρωματική απαίτηση δεν πρόκειται να υποβληθεί ή να προκύψει.
- ν' αποτελεί το μητρώο μια αξιόπιστη μέθοδο ελέγχου της πορείας των συμβάντων προς τη μετατροπή τους σε απαιτήσεις.

### **Μητρώο Απαιτήσεων**

Το άλλο μητρώο, τώρα το μητρώο των απαιτήσεων, πρέπει να έχει σαν σκοπό να παρακολουθεί και να ελέγχει την πορεία μιας απαίτησης από τη γέννηση της μέχρι την τελική της πληρωμή από τον ασφαλιστή. Αυτό τηρείται χωριστά για κάθε πλοίο και για κάθε απαίτηση.

Ένα συμβάν πρέπει να μεταφέρεται από το Μητρώο Συμβάντων στο Μητρώο Απαιτήσεων (claims), αμέσως μόλις διαπιστωθεί και γίνει βέβαιο ότι το συμβάν αποτελεί μέρος μιας συγκεκριμένης απαίτησης. Η μεταφορά του συμβάντος στο Μητρώο Απαιτήσεων δημιουργεί δυο καταστάσεις:

- Αν το συμβάν πρόκειται να αποτελέσει μέρος μιας απαίτησης για την οποία υπάρχει μερίδα ανοιγμένη στο Μητρώο Απαιτήσεων τότε το συμβάν καταχωρείται στη μερίδα αυτή σαν ένα μερικό στοιχείο της.

---

σχετικές δαπάνες σε σχέση με τις επισκευές ή τη ζημιά που έγινε στο πλοίο. Γενικά, ο διακανονιστής αβανών ειδικεύεται στο διακανονισμό των ναυτιλιακών απωλειών και ειδικότερα στις γενικές αβανίες. Αυτός είναι πρόσωπο που έχει πιστοποιηθεί στις ΗΠΑ από το Σύλλογο Διακανονιστών (1879) ή από τα αντίστοιχα όργανα σε άλλες χώρες, ύστερα από εξετάσεις και την ύπαρξη σχετικής πείρας.

- Αν το συμβάν, όμως, πρόκειται να δημιουργήσει μια χωριστή απαίτηση, τότε μια νέα μερίδα πρέπει να ανοιχτεί στο Μητρώο Απαιτήσεων.

Το Μητρώο Απαιτήσεων πρέπει κάθε στιγμή να περιλαμβάνει τα εξής απαραίτητα στοιχεία:

- Τον αριθμό αναφοράς ή κωδικό του Μητρώου Συμβάντων.
- Την ημερομηνία του ατυχήματος ή ζημιογόνου συμβάντος.
- Τη λεπτομερή περιγραφή του συμβάντος και της ζημίας που προκλήθηκε.
- Την αφαιρετέα απαλλαγή<sup>92</sup> που ισχύει κάθε φορά.
- Την εκτίμηση του κόστους της σχετικής επισκευής.

### ΣΧΗΜΑ 5.ΜΗΤΡΩΟ ΑΠΑΙΤΗΣΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ Χ		ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2- ΜΗΤΡΩΟ ΑΠΑΙΤΗΣΩΝ						ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΩΝ									
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΛΙΔΟΣ	ΠΛΟΙΟ	ΕΙΔΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ						ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ									
ΣΤΟΙΧΕΙΑ Η REF ΜΗΤΡΩΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΖΗΜΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ				ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ USS			ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΣ								
		ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΦΑΙΡΕΤΕΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗ USS	ΕΚΤΙΜΗΣΗ USS	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΑΠΑΙΤΗΤΟ ΠΟΣΟ		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΡΧΙΜΗΚΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΚΤΙΜΗΣΗ	ΔΙΑΦΟΡΕΣ	ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΕΛ. ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ USS	ΜΕΘΟΔΟΣ	ΣΧΟΛΙΑ	
						ΝΟΜΙΣΜΑ	USS										

ΠΗΓΗ:Γουλιέλμος Α.Μ, Management ναυτιλιακών επιχειρήσεων

<sup>92</sup> Το ποσοστό % ή ένα (περιορισμένο) ύψος αξίας που δεν είναι ασφαλισμένο. Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να αναλάβει τα έξοδα μέχρι το συμφωνημένο (εξαιρετέο) αυτό ποσό. Μ' αυτό τον τρόπο όμως οι ζημίες που αντιστοιχούν σ' αυτά τα ποσά δε γίνονται γνωστές στους ασφαλιστές.

Η μερίδα της απαίτησης, όταν τελικά κλείσει, με την πληρωμή/λήψη τον συνολικού ποσού, που απαιτήθηκε ή διακανονίστηκε (adjusted), μεταφέρεται στο μητρώο, το λεγόμενο «απαιτήσεις που έχουν εισπραχθεί».

Το ιστορικό του κάθε πλοίου σε σχέση με ατυχήματα ή απαιτήσεις ενδιαφέρει άμεσα τους ασφαλιστές. Αυτό, διότι η ασφαλιστική φιλοσοφία είναι να υπάρξει μακροχρόνιος ισοσκελισμός πληρωμών (απαιτήσεων) και εισπράξεων (ασφαλίσεων) συν ένα εύλογο κέρδος για τους ασφαλιστές. Η ασφαλιστική, δηλαδή, νοοτροπία είναι ν' αποκατασταθεί η οποιαδήποτε ασφαλισμένη ζημία που πραγματοποιήθηκε, χωρίς ο ασφαλιστής ή ο ασφαλιζόμενος να γίνονται φτωχότεροι ή πλουσιότεροι (διαφορά) από αυτή την αιτία της ζημίας

Επίσης:

(α) Πρέπει να δημιουργηθεί ένας τρόπος ελέγχου των διαδικασιών των απαιτήσεων, γενικά, και ειδικά:

- για τη λήψη κ.λπ. των τιμολογίων που είναι συστατικά μέρη της απαίτησης,
- την έγκαιρη και άμεση, καθώς και αξιόπιστη, υποβολή των απαιτήσεων,
- την παρακολούθηση ή και επιτάχυνση της είσπραξης των απαιτήσεων, τα ποσά των οποίων έχουν συμφωνηθεί (ή αποδεχθεί) οι ασφαλιστές, και,
- να ελέγχεται και να παρακολουθείται η επιτάχυνση τη; υποβολής, η έγκριση ή η συμφωνία και η είσπραξη των απαιτήσεων, καθώς και να γίνεται έλεγχος; των ο' εκκρεμότητα ευρισκόμενων απαιτήσεων.

Η λειτουργία του τμήματος αυτού με αποτελεσματικότητα και τάξη είναι απαραίτητη, γι' αυτό και το Τμήμα αυτό χρειάζεται ιδιαίτερα προσεκτική στελέχωση.

### **7.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΠΡΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ**

Για να εισπραχθεί μια απαίτηση ακολουθείται συνήθως η παρακάτω διαδικασία:

#### **1. Σημειώμα στους ασφαλιστές.**

Όταν συμβεί ένα ατύχημα, οι ασφαλιστές λαμβάνουν πληροφορίες γι αυτό, μέσω ενός σημειώματος. Σκοπός του σημειώματος είναι η διευκόλυνση των ασφαλιστών

προκειμένου να αναθέσουν την επίβλεψη σκάφους και την επιθεώρηση των ζημιών σε έναν επιθεωρητή.

Ο εφοδιασμός του σημειώματος αυτού αποτελεί ξεχωριστό μέρος διαδικασίας απαιτήσεων στην Λονδρέζικη Αγορά. Το Institute Hull Clauses, 1/11/95, αναφέρει στο άρθρο 131 ότι εάν δεν δοθεί ειδοποιητήριο σημείωμα εντός 12 μηνών από την ημέρα που ο πλοιοκτήτης ή οι πράκτορες του πληροφορήθηκαν ή θα έπρεπε να έχουν πληροφορηθεί, την απώλεια ή τη ζημιά, οι ασφαλιστές θα απαλλάσσονται από αυτή τους την υποχρέωση.

#### 2.Διορισμός του διακανονιστή των αβαριών.

Είναι απαραίτητος ο διορισμός του Διακανονιστή αβαριών για τον προσδιορισμό των συνθηκών του ατυχήματος και τον προσδιορισμό των απαιτήσεων.

#### 3.Επιθεώρηση και αναφορά

Σε περίπτωση που το ατύχημα είναι σοβαρό, ο πλοιοκτήτης μπορεί να στείλει στον τόπο του ατυχήματος ναυτικό επιθεωρητή και μηχανικό επιθεωρητή έτσι ώστε να ελέγξουν την κατάσταση του πλοίου και να την αναφέρουν:

-Από το ναυτικό επιθεωρητή, ως προς την καταλληλότητα πλεύσης του πλοίου και την περίπτωση διαχείρισης του φορτίου, όπως η εκφόρτωση του φορτίου από πλοίο προσαραγμένο σε μαούνες ή άλλα σκάφη, ή η εκφόρτωση, αποθήκευση και επαναφόρτωση φορτίου έτσι ώστε να διευκολυνθούν οι επισκευές του πλοίου.

-Από τον μηχανικό επιθεωρητή, για τις επισκευές που ίσως χρειαστεί να γίνουν για την ασφαλή εκτέλεση του υπόλοιπου μέρους του ταξιδιού.

Οι δύο επιθεωρητές ή έστω και ο ένας από αυτούς, θα πρέπει να παραμείνει στο πλοίο για να παρακολουθήσει το χειρισμό των φορτίων και τις επισκευές, για όσο διάστημα χρειαστεί.

#### 4.Διευθετήσεις για την επιθεώρηση

Θεωρείται προτιμότερο σε περίπτωση ζημιάς του πλοίου, να επιθεωρηθεί αυτό απ'τους επόπτες του πλοιοκτήτη σε κοινή συνεργασία με τους επιθεωρητές των ασφαλιστών και του νηογνώμονα. Αυτοί μέσα απ'τη συνεργασία τους θα πρέπει να συμφωνήσουν στις προτάσεις για επισκευές και τις οδηγίες που θα δοθούν στους επισκευαστές.



Στο τέλος, όταν αποστέλλεται ο λογαριασμός της επισκευής απ' το ναυπηγείο, πρέπει να εξετάζεται απ'τον επόπτη αλλά και τον επιθεωρητή των ασφαλιστών για να γίνεται έλεγχος του επιπέδου της τιμολόγησης και να γίνεται ευκολότερη η διαπραγμάτευση οποιασδήποτε αναγκαίας μείωσης. Συνήθως οι ασφαλιστές της Λονδρέζικης Αγοράς ορίζουν έναν επιθεωρητή απ'την Salvage Association.

#### 5. Χρηματοδότηση του κόστους.

Σε αυτές τις περιπτώσεις ο πλοιοκτήτης ενδιαφέρεται για το μέγεθος των επιπρόσθετων εξόδων που θα τον βαρύνουν απ'το κόστος των επισκευών, τις λιμενικές χρεώσεις και τα λοιπά έξοδα του πλοίου, όσο αυτό βρίσκεται στη φάση της επισκευής.

Τότε ζητάει από τον διακανονιστή αβαριών να ετοιμάσει μια αναφορά ή ένα πιστοποιητικό για το διάστημα αυτό των επισκευών, που να προτείνει μια πληρωμή του λογαριασμού απ'τους ασφαλιστές. Σε μία τέτοια περίπτωση ο διακανονιστής θα απαιτήσει τα εξής έγγραφα:

- Αποσπάσματα από το ημερολόγιο του πλοίου ή ένα σημείωμα διαμαρτυρίας ή την αναφορά του πλοίου σχετικά με τις λεπτομέρειες του ατυχήματος.
- Απόδειξη της εταιρίας για τα επισκευαστικά κόστη, έτσι όπως έχει συμφωνηθεί.

#### 6. Εκτέλεση του ταξιδιού.

Προβλήματα συναντάμε όταν το πλοίο έχει ναυλωθεί για κάποια ταξίδια, αλλά είναι απαραίτητο κατά τη διάρκεια αυτή να επισκευαστεί οπότε και δημιουργούνται ερωτήματα σχετικά με τη συνέχιση του ταξιδιού.

- Θα παραμείνει ικανό το πλοίο, έτσι ώστε να φτάσει στο λιμάνι προορισμού ή στους άλλους λιμένες που είχε προγραμματιστεί;
- Αν έχει χαθεί αρκετός χρόνος, θα θελήσουν οι ναυλωτές να κάνουν χρήση
- Αναφορές για το ατύχημα και τις ζημιές όπως τις περιγράφει ο επόπτης του πλοιοκτήτη και ο επιθεωρητής του ασφαλιστή.



7. Εγγραφα για την προετοιμασία της ασφαλιστικής απαίτησης.

Ο πλοιοκτήτης θα χρειαστεί να συγκεντρώσει όλα εκείνα τα έγγραφα, για να αποδείξει το αίτημα του.

8. Καθήκοντα του διακανονιστή αβαριών.

Δύο είναι τα βασικά καθήκοντα του διακανονιστή αβαριών:

- Ως προς τον πελάτη του πρέπει να ελέγξει αν η απαίτηση που τίθεται βασίζεται πλήρως σε αποδείξεις και ότι είναι όσο το δυνατόν ολοκληρωμένη.
- Ως προς τους ασφαλιστές δεν πρέπει να αποστείλει καμία απαίτηση που δεν μπορεί να υποστηριχτεί είτε νομικά, είτε πρακτικά. Σε έκτακτες περιπτώσεις όμως, ο διακανονιστής ίσως στείλει μία απαίτηση 'προς σκέψη των ασφαλιστών'.

Σε περίπτωση διαφωνίας, ο διακανονιστής αβαριών πρέπει να προσπαθήσει να συμβιβάσει τις απόψεις των αντιμαχόμενων μερών, αλλά αν ο συμβιβασμός είναι αδύνατος, ο διακανονιστής θα πρέπει να σχηματίσει δική του γνώμη για την ορθή έκταση της απαίτησης.

9. Συμφωνία και έκδοση της δήλωσης αβαρίας.

Ο διακανονιστής αβαριών λαμβάνει τη συμφωνία του πελάτη του με τα στοιχεία και υπολογισμούς που έχει προετοιμάσει ο ίδιος στη δήλωση του, έτσι ώστε να έχει την ευκαιρία να ελέγξει και να εξασφαλίσει ότι τίποτα δεν έχει παραβλεφθεί.

Ακολούθως, ο διακανονιστής καταθέτει τη δήλωση του στα μέλη που εμπλέκονται σε αυτή. Σε περίπτωση απαίτησης γενικής αβαρίας που συνεπάγεται συλλογή συνεισφορών από το ενδιαφερόμενο φορτίο, η πρακτικής ποικίλλει από χώρα σε χώρα, αλλά όταν ο διακανονισμός έχει γίνει στο Ηνωμένο Βασίλειο, συνηθίζεται ο διακανονιστής, μετά από οδηγίες του πελάτη του, να μοιράζει αντίγραφα του σε όσους έχουν ενδιαφέρον για το φορτίο.

10. Είσπραξη της απαίτησης.

Η είσπραξη της απαίτησης από τους ασφαλιστές του πλοίου θα πραγματοποιηθεί μέσω του τμήματος απαιτήσεων των ασφαλιστών, μεσιτών. Αν οι ασφαλιστές έχουν κάποια απορία ίσως απευθυνθούν στους ασφαλισμένους στον διακανονιστή αβαριών για να τη λύσουν. Η είσπραξη των ποσών θα γίνει είτε από τον πλοιοκτήτη, είτε από

τον διακανονιστή για λογαριασμό του. Μερικές φορές, ο πράκτορας είναι εξουσιοδοτημένος να εκδώσει συναλλαγματική. Σε άλλες περιπτώσεις μπορεί απλά να ζητήσει την καταβολή των χρημάτων. Μερικοί πράκτορες αυτής της χώρας που δρουν για λογαριασμό ξένων εταιρειών μπορούν να εκδώσουν πιστωτική επιστολή στην τράπεζα της χώρας που αυτοί δραστηριοποιούνται. Όταν μία απαίτηση τακτοποιηθεί από έναν μεσίτη, αυτός έχει το δικαίωμα να καθορίσει ένα ποσό για την αμοιβή του, σύμφωνα με τις αρχές του και την κρίση του.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι θαλάσσιες αξιώσεις μπορούν να προκύψουν σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή κατά τη διάρκεια μιας μεταφοράς. Η χειρότερη πιθανή έκβαση μιας θαλάσσιας περιπέτειας ,μάλιστα ,είναι η ολική απώλεια του πλοίου. Η ολική απώλεια πλοίου καθορίζεται ως πλοίο που είναι ανεπανόρθωτα χαλασμένο ή βυθισμένο με τέτοιο τρόπο ώστε δεν μπορεί να σωθεί (πραγματική συνολική απώλεια) ή ως σκάφος που είναι τόσο χαλασμένο που η αποκατάσταση και η επισκευή του θα υπερέβαιναν την ασφαλιστική του αξία (τεκμαρτή ολική απώλεια) .Διαφορετικοί παράγοντες καθορίζουν την ολική απώλεια ενός πλοίου. Αυτοί οι παράγοντες συσχετίζονται με την ποιότητα της κατασκευής, την αποκατάσταση ή την αντίσταση ενός πλοίου, την βία και τη δριμύτητα του ατυχήματος, και των υπαρχόντων καιρικών και θαλάσσιων συνθηκών κατά την διάρκεια του ατυχήματος.

Ο πλοιοκτήτης έχει πολλές διαφορετικές ασφαλιστικές απαιτήσεις αλλά οι κύριες είναι : πρώτον, κάλυψη της απώλειας ή καταστροφής στο δικό του πλοίο, που καλύπτεται από την ασφάλιση σκάφους και μηχανής (Hull and Machinery),που περιλαμβάνει τόσο το φορτίο όσο και το ναύλο και δεύτερο νομικές ευθύνες σε τρίτους και εκεί είναι που υπεισέρχεται η ασφάλιση P&I.Η κάλυψη των P&I clubs είναι ευρεία και περιλαμβάνει έξοδα και δαπάνες που αφορούν πλήρωμα, στενούς συγγενείς μελών του πληρώματος ,άτομα που η παρουσία τους είναι απαραίτητη για την εύρυθμη καθημερινή λειτουργία του πλοίου ή έχουν προηγουμένως εγκριθεί από το P&I Club,όπως οι στοιβαδότες, επιβάτες, λαθρεπιβάτες, νομικές δαπάνες, ναυαγιάριση, έμφραξη, γενική αβάρια ,ρυμούλκηση , κόστος χειρισμού προσθετού φορτίου. Κάποιες ακόμη κατηγορίες είναι αυτές του μεταφερόμενου φορτίου, της διάσωσης ,της σύγκρουσης και επαφής, της απώλειας περιουσιακού στοιχείου Μέλους και των εξόδων ελάφρυνσης.

Κατά συνέπεια στην περίπτωση μιας θαλάσσιας απώλειας άμεση έρευνα απαιτείται σχεδόν πάντα. Εκεί υπεισέρχεται ο ρόλος των ναυτασφαλιστών και του Salvage Association που ερευνά τις συνθήκες του ατυχήματος και προσδιορίζει την αιτία και την έκταση της ζημιάς. Η νομική πλευρά όμως του διακανονισμού της ζημιάς αναλαμβάνεται από τους διακανονιστές αβαριών. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι

η διαδικασία είσπραξης μιας απαίτησης είναι μια σύνθετη διαδικασία που απαιτεί την συμμετοχή πολλών οργανισμών και ατόμων.

Παρόλο που οι απαιτήσεις θεωρούνται ως ένα συχνό φαινόμενο της εμπορικής ζωής, η επίλυση τους είναι συχνά ιδιαίτερα χρονοβόρα και δαπανηρή. Ακόλουθών, λοιπόν, κάποιες προτάσεις για την προσπάθεια μείωσης τους:

- η οργάνωση τακτικών σεμιναρίων με θέματα ασφάλισης και ασφαλιστικών απαιτήσεων πολύ προσεκτικά επιλεγμένα,
- ο εφοδιασμός των πλοίων με βιντεοκασέτες ναυτασφαλιστικού περιεχόμενου,
- η συμπλήρωση των εγκυκλίων με νεότερες, που θα καλύπτουν πλήρως τα θέματα ασφαλίσεως/απαιτήσεων (insurance/claims), αλλά και
- ο πλουτισμός των βιβλιοθηκών των πλοίων με βιβλία ανάλογου περιεχόμενου. σύντομη βασική ενημέρωση σε ναυτασφαλιστικά θέματα
- σύντομη βασική ενημέρωση σε ναυτασφαλιστικά θέματα στο Τμήμα Ασφαλίσεων της εταιρείας κάθε Πλοίαρχου πριν φύγει από την Ελλάδα, προκειμένου να αναλάβει Πλοιαρχία.
- συνεχή εκπαίδευση των Πληρωμάτων στον τομέα αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης
- επιλογή διαπραγματεύσεων η διαιτησίας πριν την επιλογή της δικαστικής οδού για αμφισβητούμενες απαιτήσεις

Κάποιοι ακόμη τρόποι αποφυγής απαιτήσεων από τρίτους είναι:

- Προσοχή σε θέματα ασφάλειας και λειτουργίας του πλοίου.
- Αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ πλοίου και εταιρίας για την αποφυγή λαθών ή την ελαχιστοποίηση κάποιας απώλειας.
- Έγκαιρη ειδοποίηση του P & I Club για συμβουλές.
- Έγκαιρη κοινοποίηση της απαίτησης (Notice of Claim) για να διενεργηθούν έλεγχοι και επιθεωρήσεις.

Στη βάση των παραπάνω, είναι προφανές ότι θα πρέπει να αναζητηθεί αρχικά και να υιοθετηθεί ένα πλαίσιο πρόληψης των ατυχημάτων ώστε να μη καταφεύγουμε σε

ναυτασφαλιστικές απαιτήσεις. Εφόσον όμως αυτές δεν μπορούν να αποφευχθούν, πολιτικές ταχείας αποκατάστασης της ζημιάς και αποζημίωσης των θιγόμενων είναι απαραίτητες.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Αντάπασης Α.(1992) εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών.(Πρακτικά και εισηγήσεις του 1<sup>ου</sup> Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς),Πειραιάς
- Αντάπασης Α.(1998),Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και σχετικές κατ'άρθρο διατάξεις, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή
- Βλάχος Γ.(1999),Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον,εκδ. Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς
- Γκολογκίνα-Οικονόμου Ελ.(2001).“Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις”σελ104-105,(στο 4<sup>ο</sup> διεθνές συνέδριο ναυτικού δικαίου, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς ),Πειραιάς
- Γκολογκίνα-Οικονόμου Ελ.,(2007),Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών,εκδ. Σάκκουλα
- Γουλιέλμος Α.Μ(1994),Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιας
- Γουλιέλμος Α.Μ(2006),Management Ναυτλιακών Επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Ι.Κ.Ρόκας(2002), Ιδιωτική Ασφάλιση:δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης της ασφαλιστικής επιχείρησης και των διαμεσολαβούντων στην ιδιωτική ασφάλιση με βάση τον ΑσφΝ και τα νεότερα εθνικά και κοινοτικά νομοθετήματα, εκδ.Αντ.Ν,Σάκκουλα , Αθήνα-Κομοτηνή
- Κιάντος Β.(2002), Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ.Σάκκουλα, Αθήνα
- Κιάντου-Παμπούκη Α.,(2003),Ναυτικό Δίκαιο, εκδ.Σάκκουλα, Αθήνα
- Μαλέρμπας Μ.,(1999),Ναυτλιακά έγγραφα πλοίων κατά Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου και διεθνείς συμβάσεις-Οδηγίες Ε.Κ, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Μυλωνόπουλος Δ.(2000), Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Νεκτάριος Μ.(2003)Εισαγωγή στην Ιδιωτική Ασφάλιση, εκδ.Financial Forum,Μαρούσι Αττικής
- Παζαρζής Μ., Ναυτασφαλίσεις, πανεπιστημιακές σημειώσεις

- Παναγιωτακόπουλος Β.,(1994)Β, Ναυλοσυμφωνά–Ναυτασφαλειες, εκδ. Ελλην, Αθήνα
- Πριναράκη Μιχ.(1987), Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως ,εκδ.Σάκκουλα.Αθήνα
- Σαμπράκος Ε., Γιαννόπουλος Ι., (2008)Οικονομική εκμετάλλευση πλοίου, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα
- Σκουλούδης Ζ.,(1999)Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης:Γενικό μέρος, νομοθεσία της ασφαλιστικής επιχείρησης και στοιχεία ασφαλιστικών κλάδων, εκδ.Σάκκουλα, Αθήνα
- Σπαρτιώτης, Γ., Μαργέτης Γ.,(1997)Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου,εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα

### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Bariş Soyer(2005), Warranties in marine insurance, Routledge Cavendish
- Bernard Cohen (1822), Compendium of finance ,W. Phillips
- Carol S. C. Bennet (2004), Dictionary of Insurance, Pearson Education
- Crime R.(1991), Shipping law, Sweet and Maxwell
- Christopher Julius Starforth Hill, Christopher Hill, Bill Robertson, Steven J. Hazelwood(1996), Introduction to P & I, LLP, London
- Colin De LA Rue and Charles B. Anderson(1998), Shipping and the Environment: Law and Practice (Lloyd's Shipping Law Library),LLP, London
- Giles G.- Gaskell N.J.J - Swallon R.J - Debatista C.(1991), Chorley's and Gile's Shipping Law,Financial Times-Pitman Publishing
- Gotthard Gauci (1997),Oil Pollution At Sea. Civil Liability and Compensation for Damage , Wiley
- F. Maes(2002),Marine Resource Damage Assessment: Liability and Compensation for Environmental Damage, Springer
- Hodges S.,(2004),Cases and Materials on Marine Insurance ,Cavendish Publishing Limited
- Hodges S.,(2004),Law of marine insurance. Cavendish Publishing Limited



- Hudson N.G and Allen J.C(1980)Marine Claims Handbook, Lloyd's of London LTD
- Institute of Chartered Shipbrokers,Shipping Law (2009-2020 edition),Wetherby Seamanship International Ltd
- Meltem Deniz Güner-Özbek (2007), The Carriage of Dangerous Goods by Sea,Springer
- Ling Zhu(2006),Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer
- Luddite C. and contributors(1996),Marine Claims: a guide for the handling and prevention of marine claims, LLP, London
- René-Jean Dupuy, Daniel Vignes(1991) A handbook on the new law of the sea, Martinus Nijhoff Publishers
- Stephenson Harwood (2006), Shipping finance, Euromoney Books
- Steven J. Hazelwood (1989), P & I Clubs: Law and Practice,LLP

#### **ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**

##### **ΑΡΘΡΑ**

- Λόης Π.(19/3/2010),Ναυτικά ατυχήματα και αξιολόγηση της θαλάσσιας ασφάλισης, Η Σημερινή
- Τράτσα Μ. και Τρύφωνα Γ.,( 10/09/2000) Οι πετρελαϊκές βόμβες της Μεσογείου, Το Βήμα, ,σελ.48
- Χαραλαμπίδης Χρ.-Γ.,(1-2008) Θαλάσσια ασφάλιση φορτίου και η απώλεια του,De jure magazine(1),σελ.47
- Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία: Διαιτησία και στην Ελλάδα,( 17/07/2006) Η Ναυτεμπορική
- Επιμονή και υπομονή για την ανάπτυξη ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα(29/12/2008) ,Η Ναυτεμπορική
- Ναυλομεσίτες: Περιλαμβάνουν την ελληνική διαιτησία σε ναυλοσύμφωνα(7/03/2008), Η Ναυτεμπορική

- Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει κέντρο ναυτικής διαιτησίας. Συνέντευξη. Ο Παύλος Αβραμιάς μιλάει για το θεσμό της Ναυτική Διαιτησίας.( 26/02/2007) Ειδικό εβδομαδιαίο ένθετο της εφημερίδας "ΤΑ ΝΕΑ" (ΤΑ Νομικά ΝΕΑ)
- Σε πτωτική τροχιά τα θαλάσσια ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, (06/05/2005 ), Καθημερινή
- Hill Helen(Sept./Oct. 2009)P&I outlook stable, says AON, Seatrade magazine(p.12)

### **ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ**

- [www.europa.eu/legislation\\_summaries/](http://www.europa.eu/legislation_summaries/)
- [www.jus.uio.no/lm](http://www.jus.uio.no/lm)
- [www.nomothesia.ependuseis.gr](http://www.nomothesia.ependuseis.gr)
- [www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)
- [www.insurancedaily.gr](http://www.insurancedaily.gr)
- [www.wikipedia.org/wiki/Lloyd's\\_of\\_London#Underwriting\\_ventures](http://www.wikipedia.org/wiki/Lloyd's_of_London#Underwriting_ventures)
- [www.nepia.com](http://www.nepia.com)(North England P&I Club )
- [www.informaprofessional.com](http://www.informaprofessional.com)
- [www.eur-lex.europa.com](http://www.eur-lex.europa.com)
- [www.iumi.com](http://www.iumi.com)
- [www.mediashipping.gr](http://www.mediashipping.gr)
- [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk)
- [www.groupama-phoenix.com](http://www.groupama-phoenix.com)
- [www.sigmaib.gr](http://www.sigmaib.gr)
- [www.mararbpiraeus.eu](http://www.mararbpiraeus.eu)
- [www.amp.gob.pa/newsite/spanish/casualty/REPORTES%20DE%20ACCIDENTES/REPORTE%20FINAL%20DE%20LA%20MOTONAVE%20C2%A8PORTLAND%20C2%A8.pdf](http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/casualty/REPORTES%20DE%20ACCIDENTES/REPORTE%20FINAL%20DE%20LA%20MOTONAVE%20C2%A8PORTLAND%20C2%A8.pdf)

- [www.bts.gov](http://www.bts.gov) (Kokotos G., Smurlis, A Classification Tree Application to Predict Total Ship Loss)
- [www.duhaime.org](http://www.duhaime.org) (Duhaime, Lloyd, Legal Definition of Actual Total Loss)
- [www.insurereinsure.com](http://www.insurereinsure.com) (UK: Interpretation of Actual and Constructive Total Loss Under the Marine Insurance Act 1906)
- [www.insuranceworld.go](http://www.insuranceworld.go) (Σακελαρίου Ν.( 15/04/2009), Το χαμένο(;) στοίχημα της ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς)
- [www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/s/kleopas\\_2010.pdf](http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/s/kleopas_2010.pdf) (Χατζηγηρηγόρης claims, Kristen Navigation Inc., (11-2005), Ναυτικές ασφάλειες, απαιτήσεις και αποζημιώσεις)
- [www.medsos.gr](http://www.medsos.gr) (Νικόλαος Π. Βεντικός, Λέκτορας Ε.Μ.Π., τα ναύγια: εισαγωγή, προβλήματα και λύσεις)
- [www.lme.ntua.gr](http://www.lme.ntua.gr), Εξαδάκτυλος Α, διακανονιστής ζημιών πλοίων (Associated Marine Adjusters Ltd.) Στοιχεία ναυτικών ασφαλειών και βασικά καθήκοντα επιθεωρητών ζημίας
- [www.marineews.gr](http://www.marineews.gr) (Τσατσάς Ι.(19/12/2008) Η Διαιτησία στο Λονδίνο κατά τον Αγγλικό Νόμο και το Μέλλον της)
- [www.transport-magazine.gr](http://www.transport-magazine.gr) (2009/09), Η Ε.Μ.Π.Ι.Ρ.Α αποκαλείται το ελληνικό P& I Club
- [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org), (Flags of Convenience campaign)
- [www.emporiko.law.uoa.gr](http://www.emporiko.law.uoa.gr) (Ergasia Nautikou simaies)

**παράρτημα**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ**

**NAVIGATORS** *Protection & Indemnity*

**ORIGINAL**

THIS CERTIFICATE IS NOT ASSIGNABLE OR OTHERWISE TRANSFERABLE WITHOUT THE EXPRESS AGREEMENT OF THE INSURER

**CERTIFICATE OF PROTECTION & INDEMNITY**  
**INSURANCE NO. LN06PNI000270A**

THIS IS TO CERTIFY THAT *Navigators Protection and Indemnity* is authorised by Navigators Insurance Company to sign and issue this Certificate on their behalf.


We hereby declare under the authority of Navigators Insurance Company that Insurance has been effected for

**ASSURED:** Horus Shipping Co Ltd as Managers &/or  
Portland Shipping SA as Owners

**VESSEL:** 'PORTLAND'

**PERIOD:** 1<sup>st</sup> January 2006 to 31<sup>st</sup> December 2006 Both Days Inclusive

**Place of Issue** LONDON

Date 24<sup>th</sup> November 2005 Signed 

Authorised Signatory  
Navigators Protection and Indemnity

This Certificate is not valid unless signed by  
**NAVIGATORS PROTECTION AND INDEMNITY**

In the event of any loss or damage or occurrence which may result in a claim under this insurance immediate notice must be given to Navigators Protection and Indemnity.

**NAVIGATORS INSURANCE COMPANY**

(2)

**Attaching to and forming part of CERTIFICATE NO. LN06PNI000270A** 01.01.06

**RISKS INSURED:**

**ASSURED:** Horus Shipping Co Ltd as Managers &/or  
Portland Shipping S A as Owners

**INTEREST:** Protection and Indemnity

**VESSEL:** 'PORTLAND'  

Type	Built	GRT	Flag	Class
Cement Carrier	1978	1,829	Panama	HR

**TRADING:** Whilst in Varna under repair/conversion then one voyage to  
Canary Islands and thereafter trading Canary Islands

**PERIOD:** 1<sup>st</sup> January 2006 to 31<sup>st</sup> December 2006 both days Inclusive


**LIMIT:** EUR 21,250,000 any one accident or occurrence (each single  
voyage in respect of cargo liabilities where applicable) Combined  
Single Limit but restricted to EUR 850,000 whilst at Varna under  
repair/conversion but EUR 42,500 each single voyage in respect of  
Section 10 – Stowaways and Refugees

**CONDITIONS:** As per Navigators P&I Wording (01.01.05)  
Extended to include 4/4<sup>th</sup> Collision Liability  
War Risks Extension  
Continuity Credit Clause  
Subject to Condition Survey following Special Survey, dry-  
docking and installation of cargo gear at Varna at Owner's  
expense by surveyor approved by Navigators

**DEDUCTIBLES:** EUR 4,250 Crew any one accident or occurrence  
EUR 17,000 Cargo each single voyage  
EUR 8,500 Collision any one accident or occurrence  
EUR 4,250 All Other any one accident or occurrence

**PREMIUM:** EUR 24,650 per annum  
Payable 4 instalments 01/03/06, 01/06/06, 01/09/06 & 01/12/06

**INFORMATION:** Application Form seen and approved









Continuation of Cover Note Number :  
Date :  
Page :

4

**CONDITIONS** : Institute Mortgagees' Interest Clauses Hulls CL-337 (30.05.86) amended to delete Clauses 1, 2, 3 and 11, and with Clause 4.1. extended to include the words "except as provided in Clause 5". Clause 9.2. is extended to include the words "without the express agreement of Underwriters or upon bankruptcy and/or liquidation of Owners and/or Mortgagees".  
Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (10.11.03) CL370  
Brokers Cancellation Clause (85/ 049), as attached.

**SEVERAL LIABILITY** : LSW 1001 Several Liability Notice  
The subscribing Insurers' obligations under contracts of insurance to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

**CHOICE OF LAW AND JURISDICTION** : This insurance shall be governed by and construed in accordance with the laws of England and Wales and the exclusive jurisdiction of the English and Welsh Courts

**RATES** : 0.075% per annum.

**PAYMENT TERMS** : Premium payable cash

**SCHEDULE OF INSURERS :**

100.00% Certain Lloyd's Underwriters as per attached schedule

100.00% Of 100% order hereon

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ PORTLAND**

PORTLAND

NOTES

1. Cement 1.3 Trim<sup>3</sup>, Actual Condition.
2. Full free surface moment in MT ballast tanks.
3. Cargo stbd. 700. Unconsolidated trim.

CARGO												
COMPARTMENT	CAPACITY	VOLUME	DENSITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	H MOM	V.MOM	T.MOM	FSM
	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup> /m <sup>3</sup>	%	m	m	m	m	tm	tm	tm	tm
Hold No.1	1204.0	1169.2	1.3	97.11%	1520.0	15.700	4.710	0	23854	7159.2	0.0	
Hold No.2	1345.6	929.2	1.3	64.48%	1131.0	-19.500	4.100	0	-11965	4835.0	0.0	
					75.0	-19.500	4.100	0	-735	287.0	420.0	
					2125.0	4.150	4.401	0.157	11289	12979.2	420.0	0

CEMENT 1.3 Actual  
7270-TRIM&STABILITY REPORT

UNCLASIFIED

1

PORTLAND

COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	BALLAST TANKS									
				FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCG	H. MOM Tm	V.MOM Tm	T.MOM	FSM Tm	
FORE PEAK TANK	107.2	79.90	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	142.9
HIGH TANK	127.2		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	255.1
DB WB TK 1 P	50.7		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	95.2
DB WB TK 1 S	50.7	0.00	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	95.2
DB WB TK 2 P	47.8	0.00	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	57.5
DB WB TK 2 S	47.8		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	57.5
DB WB TK 3 P	47.8	5.00	1.025	0.29%	0.1	4.310	0.590			0	0.1	0.0	48.3
DB WB TK 3 S	47.8		1.025	0.29%	0.1	4.310	0.590			0	0.1	0.0	48.3
DB WB TK 4 P	47.8	0.00	1.025	100.00%	49.0	5.470	0.640			-3.14	-31.1	0.0	47.9
DB WB TK 4 S	47.8		1.025	100.00%	49.0	5.470	0.640			-3.14	-31.1	0.0	47.9
DB WB TK 5 P	55.3	0.00	1.025	100.00%	50.0	-15.110	0.650			-7.90	-76.2	0.0	46.2
DB WB TK 5 S	55.3		1.025	100.00%	50.0	-15.110	0.650			-7.90	-76.2	0.0	46.2
WG BT 1 P	69.9	2.39	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	1.1
WG BT 1 S	69.9		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	1.1
WG BT 2 P	69.4		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	0.9
WG BT 2 S	69.4		1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	0.9
WG BT 3 P	61.5	0.00	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	1.5
WG BT 3 S	61.5	0.00	1.025	0.00%	0.0					0	0.0	0.0	1.5
AFT PEAK TANK	50.4		1.025	0.15%	0.1	-35.25	0.37			-1	0.5	0.0	144.2
					179.1	-11.742	0.647		0.000	-2.90	115.3	0.0	1141.40

Date printed: 15/04/2021

CEMENT 1.3 Actual  
T270-TRIM&STABILITY REPORT

2

PORTLAND

FUEL OIL TANKS												
COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCC	H. MOM Tm	V. MOM Tm	T. MOM Tm	FSM Tm
				0.00%	0.0				0	0.0	0.0	
				0.00%	0.0				0	0.0	0.0	
				0.00%	0.0				0	0.0	0.0	
					0.0	40.00	40.00	40.00	0	0.0	0.0	0

DIESEL OIL												
COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCC	H. MOM Tm	V. MOM Tm	T. MOM Tm	FSM Tm
DB FO TK 2 C	54.0		0.84	0.00%	0.0	14.880	0.00		0	0.0	0.0	0
DB FO TK 3 C	57.8		0.84	41.34%	26.0	0.00	0.00		0	0.0	0.0	0.4
DB FO TK 4 C	57.8		0.84	0.00%	0.0	0.00	0.00		0	0.0	0.0	0
DB FO TK 5 C	70.4		0.84	0.00%	0.0	0.00	0.00		0	0.0	0.0	0
DB FO TK 6 P	14.0		0.84	0.00%	0.0	-27.00	1.00		0	0.0	0.0	0
DB FO TK 6 S	14.0		0.84	0.00%	0.0	-27.00	1.00		0	0.0	0.0	0
DT FO 6 P	17.1		0.84	98.16%	14.1	-26.00	5.00		-17.0	11.0	0.0	0
WC FO TK 6 S	10.0		0.84	0.00%	0.0	0.00	0.00		0	0.0	0.0	0
HAY TK 1 WD	2.7		0.84	97.00%	2.2	33.20	8.20		7.0	16.0	0.0	0
					56.3	-8.387	2.481	0.00	-30.4	30.1	0.0	26.4

LUB OIL												
COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCC	H. MOM Tm	V. MOM Tm	T. MOM Tm	FSM Tm
LD TK 7 P	5.4	4	0.9	74.1%	3.5	25.00	5.00		-10.0	20.0	0.0	1
DEITY OIL	5.4		0.9	10.0%	0.5	-27.340	2.51		-1.0	1.2	0.0	2
					4.1	-25.481	5.137	0.00	-11.0	21.2	0.0	3

Date: 2011-12-09 09:00

CEMENT 1.3 Actual  
7270-TRIM&STABILITY REPORT

3



PORTLAND

FRESH WATER												
COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCG	H.MOM Tm	V.MOM Tm	T.MOM	FSM Tm
F.W Tank	32		1.000	50.0%	16.0	-33.700	5.37		54'	86.0	0.0	109
					16.0	-33.700	0.370	0.000	-54'	85.9	0.0	109

CONSUMABLES												
COMPARTMENT	CAPACITY m <sup>3</sup>	VOLUME m <sup>3</sup>	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	FILL	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCG	H.MOM Tm	V.MOM Tm	T.MOM	FSM Tm
Provisions					1.0	-28.450	8.000		-28	8.0	0.0	
Stores					1.0	-28.450	7.900		-29	7.8	0.0	
Crew & Effects					1.0	-28.450	10.000		-43	10.0	0.0	
M/R Log (KIC)					1.5	-18.580	9.650		-25	14.5	0.0	
					5.0	-14.927	8.064	0.000	-75	45.3	0.0	0

ADDITIONS AND REMOVALS												
COMPARTMENT	LENGTH m	WIDTH m	DENSITY mT/m <sup>3</sup>	DEPTH m	WEIGHT mT	LCG m	VCG m	TCG	H.MOM Tm	V.MOM Tm	T.MOM	FSM Tm
									0	0.0	0.0	
									0	0.0	0.0	
									0	0.0	0.0	
									0	0.0	0.0	
					0.0	0.000	0.000	0.000	0	0.0	0.0	0

Only print: 16/04/2016

CEMENT 1.3 Actual  
7270-TRIM&STABILITY REPORT

4

PORTLAND

WEIGHTS AND MOMENTS SUMMARY TABLE

	WEIGHT	LCG	LCG	LCG	H. MOM	V. MOM	T. MOM	FSM
	mT	m	m	m	Tm	Tm	Tm	Tm
Lightship	1214.9	3.489	6.549	0.000	4236.9	5726.9	0.0	
Cargo	2720.0	4.152	4.461	0.154	11254.4	12078.2	-420.0	0.0
WR	176.1	-11.742	0.847	0.000	-2051.3	115.3	0.0	1141.4
FO	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0.0	0.0	0.0	0.0
DO	36.3	-8.987	2.481	0.000	-304.4	90.1	0.0	85.4
LO	4.1	-29.481	5.187	0.000	-120.5	21.2	0.0	3.0
FW	16.0	-33.790	6.379	0.000	-540.6	85.9	0.0	109.0
Consum	0.0	-14.927	9.034	0.000	-74.6	45.3	0.0	0.0
WtdSub	0.0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!				
TOTALS	4173.5	0.861	4.562	0.101	3829.0	18182.6	420.0	1316.8

DRAFT AND TRIM

	Draft	Displ	TPC	MCTC	LCB	LCF	KMT
Interpolated from hydrostatic table for 11m cb: 0.100	5.79	4115.00	8.250	42.400	1.080	-0.675	5.183
	5.89	4200.00	9.280	42.800	1.046	-0.710	5.183
	5.79	4115.00	8.250	42.400	1.080	-0.675	5.183
	5.89	4200.00	8.280	42.800	1.046	-0.710	5.183

From hydrostatics mean SW draft at this displacement = 5.768 m  
 From hydrostatics TPC at displacement = 8.271 Tm  
 FWA = 12.6 cm  
 Deck water density = 1025.0 kg/m<sup>3</sup>  
 Deck water allowance = 0.0 cm

Hence DW draft at this displacement = 5.768 m  
 From hydrostatics LCB at DW draft = 1.056 m  
 From hydrostatics MCTC at DW draft = 42.075 Tm/m  
 From hydrostatics LCF at DW draft = 3.699 m +ve is forward of amidships  
 CB = LCB - LCF = 3.116 m LBP = 74.85 m  
 Trim = 0.113 m TRIM BY STERN

Tabulated aft draft = 5.826 m  
 Tabulated forward draft = 5.711 m  
 Mean = 5.769 m

CEMENT 1.3 Actual

7270-TRIM&STABILITY REPORT

Date printed: 16/05/2008

5

PORTLAND

TRANVERSE STABILITY

VCG = 4.592  
 From hydrostatics KMT at DW draft = 5.174  
 GM = 0.582  
 free surface effect = 0.316  
 GM<sub>r</sub> = 0.266 > 0.15m PASSES IMO CRITERIA  
 effective KG<sub>r</sub> = 4.908 m  
 Heeling lever (K) = 0.101 m

Actual draught = 5.750

LIST TO STARBOARD

Heel Angle (degrees)	Draft	0.00	10.00	20.00	30.00	40.00	50.00	50.00
4100.00	5.682	0.000	0.990	1.762	2.580	3.315	3.970	4.420 KN tabulated for given
4202.00	5.803	0.000	0.997	1.780	2.557	3.300	3.945	4.400 displacement
KN for draught		0.000	0.995	1.761	2.558	3.304	3.952	4.406 KN for actual displacement
Angle		0	10	20	30	40	50	60
GZ		0.00	0.04	0.08	0.10	0.15	0.19	0.16
Kcos(heel angle)		0.101	0.099	0.095	0.087	0.077	0.065	0.050
Heel angle =	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5	24.5



