

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ»**

Ιωάννης Καραουλάνης

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
Δεκέμβριος 2009

Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

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

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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 του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Αναπληρωτής Καθηγητής Μιχαήλ Ι. Παζαρζής (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Τσελέντης Βασίλειος – Στυλιανός
- Αναπληρωτής Καθηγητής Τζαννάτος Ερνέστος

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζεται το θέμα της ασφάλισης των γενικών και χύδην ξηρών φορτίων κατά τη μεταφορά τους στη Μεσόγειο. Κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί η διάκριση των μεταφερόμενων φορτίων σε κατηγορίες ανά φορτίο, η γεωγραφική περιοχή της μεταφοράς των εν λόγω φορτίων και η ιδιαίτερη περίπτωση του ελλαδικού νησιωτικού χώρου. Επίσης, αναλύονται οι ορισμοί της θαλάσσιας ασφάλισης, η θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τους κυριότερους όρους του, το ασφάλιστρο, το ισχύον ναυτασφαλιστικό δίκαιο, οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης, τα P& I Clubs με τις δραστηριότητες και τον τρόπο λειτουργίας τους. Τέλος, εξετάζονται κάποια πρακτικά ζητήματα με θέματα – απαιτήσεις που προκύπτουν αρκετά συχνά όσον αφορά τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους αλληλοασφαλιστικούς φορείς (ή αλλιώς P& I Clubs) με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τις εταιρείες που εμπλέκονται στην φόρτωση και στην παραλαβή του φορτίου.

Λέξεις Κλειδιά: γενικά φορτία, χύδην ξηρά φορτία, Μεσόγειος και ελλαδικός νησιωτικός χώρος, P& I Clubs, θαλάσσια ασφάλιση

Abstract

The subject of this specific project is to analyze the insurance of general and dry bulk cargoes during the transportation of these cargoes through Mediterranean Sea and specifically through Greek islands. There is a discrimination of each kind of cargo and the routes that each cargo follows during its transportation to the specified areas. Moreover, there is analysis of the terms of marine insurance and insurance contracts which are usually being held, the existing marine law, the institutions of marine insurance, the action, the structure of P& I Clubs and the way that P& I Clubs act. Furthermore, some legal issues that could arise in everyday marine industry are analyzed, trying to make clear the way that marine insurance and all parties around it act.

Keywords: P& I Clubs, marine insurance, dry bulk cargo, general cargo, Mediterranean Sea

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	3
1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	5
1.1.1. Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	5
1.1.2. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	6
1.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ.....	10
2. ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	11
2.1. ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ.....	12
2.2. ΕΥΛΕΙΑ	13
2.3. ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	13
2.4. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΥΛΙΚΑ	14
2.4.1. ΤΟΥΒΛΑ – ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ	14
2.4.2. ΤΣΙΜΕΝΤΟ	15
2.4.3. ΓΥΨΟΣΑΝΙΔΕΣ	16
2.5. ΣΩΛΗΝΕΣ.....	16
2.6. ΣΙΔΗΡΟΣ.....	17
2.7. ΑΔΡΑΝΗ ΥΛΙΚΑ.....	18
2.8. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	19
3. ΜΟΡΦΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	22
3.1. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	22
3.2. ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ.....	22
3.3. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	22
3.4. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	23
3.5. ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	24
3.6. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	24
3.7. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	25
3.8. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ	25
4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	27
4.1. LLOYD.....	27

4.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	28
4.3. ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.....	29
5. P&I CLUBS (PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS).....	34
5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	34
5.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	34
5.3. ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS	36
5.4. ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	36
5.5. ΔΟΜΗ ΤΩΝ P&I Clubs	37
5.5.1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ	37
5.5.2. ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.....	38
5.6. ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ P&I CLUB	41
5.7. ΕΔΡΕΣ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	43
5.8. ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ P&I CLUBS	44
5.9. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUBS.....	46
6. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ – ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ.....	48
6.1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ.....	48
6.2. ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ	51
6.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ	52
7. ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ	55
7.1 ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	55
7.2 ΖΗΜΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ: ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ. 56	
7.3 ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	57
7.4. ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ ΣΕ ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΖΗΜΙΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	58
7.5. ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΖΗΜΙΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΩΡΙΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟ ΑΛΛΑ ΜΕ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	60
7.6. ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	61

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	65
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	68
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69
ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ.....	73
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 ΣΥΜΒΑΣΗ R&I CLUBS.....	76
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ....	84

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη συγκεκριμένη εργασία θα εξετάσουμε τη θαλάσσια ασφάλιση των γενικών και χύδην ξηρών φορτίων κατά τη μεταφορά τους στη Μεσόγειο και κατ' επέκταση στον ελλαδικό χώρο. Κατ' αρχήν, φορτίο ονομάζεται οποιοδήποτε εμπόρευμα ή είδος, το οποίο είναι προς θαλάσσια μεταφορά. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν και να αναλυθούν τα είδη των φορτίων και τα δρομολόγια που αυτά ακολουθούν καθώς και η διαδικασία ασφάλισης των φορτίων και των πλοίων, όπως επίσης και οι μορφές της ασφάλισης τους. Συγκεκριμένα, γίνεται διαχωρισμός των φορτίων ως προς την μορφή τους, ως προς την φυσική τους ιδιότητα και ως προς την συσκευασία τους. Στα γενικά φορτία ανήκουν η ξυλεία, τα λιπάσματα, τα τούβλα και τα κεραμίδια, το τσιμέντο, τα σίδηρα, οι γυψοσανίδες, οι σωλήνες και τα επικίνδυνα υλικά – εκρηκτικές ύλες. Στα χύδην ξηρά φορτία ανήκουν τα αδρανή υλικά – πρώτες ύλες, τα δημητριακά (στάρι, κριθάρι, καλαμπόκι κλπ.), η μαρμαροξυφίδα, το βιομηχανικό και το μαγειρικό αλάτι, η ουρία, και τα μεταλλεύματα. Τα γενικά και χύδην ξηρά φορτία κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τη συσκευασία τους, σε μοναδοποιημένα και μη. Τα μοναδοποιημένα φορτία μεταφέρονται κυρίως σε παλέτες και φορτώνονται σε πλοία διαφόρων τύπων, κυρίως όμως πλοία Ro – Ro, παλετάδικα (pallet ships) και πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships). Τα χύδην φορτία δεν είναι μοναδοποιημένα και μεταφέρονται με πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) και με ειδικού τύπου πλοίου, τα επονομαζόμενα «χωματάδικα», τα οποία έχουν εξειδικευτεί σε αυτού του τύπου τις μεταφορές έχοντας τα κατάλληλα εργαλεία και τους κατάλληλους μηχανισμούς για την γρήγορη και σωστή φορτοεκφόρτωση.

Στη συνέχεια θα αναλυθούν τα είδη των εταιρειών και αυτά που χρησιμοποιούνται κατά κόρων στην ναυτιλία ως προς την νομική τους μορφή, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι αλληλασφαλιστικοί φορείς ή αλλιώς P&I Club και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Έπειτα, θα αναλυθούν τα κυριότερα δρομολόγια που ακολουθούν τα συγκεκριμένα φορτία στη Μεσόγειο. Επίσης, θα γίνει ειδική μνεία στην ιδιάζουσα περίπτωση του νησιωτικού μας χώρου καθώς επίσης και στις αντιξοότητες και δυσκολίες που παρουσιάζονται στη θαλάσσια μεταφορά των εν λόγω φορτίων στην Ελλάδα. Στο τέλος, θα υπάρξουν κάποια συμπεράσματα και κάποια πρακτικά ζητήματα που έχουν προκύψει κατά τη διάρκεια των

ετών. Μέσα από αυτά τα παραδείγματα θα αναδειχθεί ο τρόπος λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών και των P&I Club και θα γίνει αντιληπτό το μέγεθος της ανάγκης για ασφάλιση των φορτίων και των πλοίων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η θαλάσσια ασφάλιση έπαιξε σημαντικό ρόλο στην πρόοδο της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο χρόνος που έγινε η πρώτη θαλάσσια ασφάλιση δεν προσδιορίζεται. Τα πρώτα δείγματα της ναυτικής ασφάλισης τα έχουμε από την εποχή των Φοινίκων. Αυτό που έχει προσδιοριστεί, είναι ο τόπος που έγινε η πρώτη θαλάσσια ασφάλιση και πιο συγκεκριμένα η Ιταλία και κυρίως οι μεσογειακές της πόλεις. Στη συνέχεια, συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης συναντώνται στις μεσογειακές πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας. Ενώ τα πρώτα συμβόλαια δεν προσδιορίζονται χρονικά, στα έργα του Πλάτωνα συναντάμε την συμβολή σε περίπτωση που υπάρξουν απώλειες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ωστόσο, ο νόμος των Ροδίων είναι ο πρώτος νόμος κάποιου κράτους, συγκεκριμένα του Βυζαντινού κράτους, που αναφέρει την αποζημίωση (κατ' αναλογία μάλιστα) για το φορτίο που «θυσιάστηκε» προκειμένου να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο και το πλοίο σε ενδεχόμενο κίνδυνο. Τον 15^ο αιώνα αναπτύχθηκε η ναυτική ασφάλιση ευρέως και το 1688 κάνουν την εμφάνιση τους οι επονομαζόμενοι Lloyd's. Το 1774 μεμονωμένοι ασφαλιστές εισέρχονται στους Lloyd's, δημιουργώντας έτσι ένα νέο είδος ασφαλιστικού φορέα και το 1779 δημιουργείται το ασφαλιστήριο των Lloyd's που χρησιμοποιείται και σήμερα με την ίδια μορφή.

Η ανάγκη της θαλάσσιας ασφάλισης πηγάζει από το ότι πρέπει να καλύπτονται τα εμπλεκόμενα μέλη ενός ταξιδιού από ζημιές που προκύπτουν από τυχαίους και απροσδιόριστους παράγοντες. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ωστόσο, αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο για την φόρτωση του εμπορεύματος και ταυτόχρονα πιστοποιεί ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για τη φόρτωση του εν λόγω φορτίου. Έτσι, εκτός από την κάλυψη που παρέχει για διάφορους κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπίσει το φορτίο, είναι και ένα μέσο εξασφάλισης τόσο του πλοιοκτήτη όσο και του ιδιοκτήτη του φορτίου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το βασικό κριτήριο για να προβεί κάποιος σε θαλάσσια ασφάλιση, είναι να έχει κάποιο συμφέρον. Κατά συνέπεια, τα συνηθέστερα και πιο άμεσα μέρη που προβαίνουν σε θαλάσσιες ασφαλίσεις είναι οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές και οι ναυλωτές. Η αίτηση για θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να γίνει απευθείας από τον ενδιαφερόμενο προς την ασφαλιστική εταιρεία είτε από κάποιον μεσάζοντα. Στην πρώτη

περίπτωση, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει την αίτηση του, η ασφαλιστική εταιρεία του κάνει μια προσφορά αναφέροντας το ασφάλιστρο και τους όρους της ασφάλισης και από τη στιγμή που θα συμφωνήσει ο ενδιαφερόμενος, η ασφαλιστική εταιρεία αναλαμβάνει την κάλυψη για τους κινδύνους που παρέχει και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Στην δεύτερη περίπτωση, ο μεσίτης ενεργεί διαφορετικά. Σε ένα έντυπο, το οποίο είναι γνωστό και ως slip, αποτυπώνει τους όρους με τους οποίους θέλει να προβεί σε ασφάλιση ο «πελάτης» του και στη συνέχεια αναλαμβάνει να βρει ασφαλιστή ή ασφαλιστές που θα καλύψουν την ασφάλιση στο 100%. Συνεπώς, ενδέχεται να μην αναλάβει μόνο ένας ασφαλιστής την κάλυψη, αλλά πολλοί ασφαλιστές να καλύπτουν κάποιο μέρος και εν τέλει να καλύψουν το σύνολο της ασφάλισης σε μερίδια, τα λεγόμενα shares. Ο κάθε ασφαλιστής υπογράφει το slip και δεσμεύεται με αυτόν τον τρόπο για την εν λόγω ασφάλιση στο ποσοστό που του αντιστοιχεί. Ο μεσίτης αναλαμβάνει να μαζέψει όλα τα slip που έχουν υπογραφεί από τους ασφαλιστές και εκδίδει το σημείωμα ασφάλισης (cover note), στο οποίο αναγράφονται οι όροι με τους οποίους πραγματοποιήθηκε η ασφάλιση και το ύψος του ασφαλίστρου που θα πρέπει να καταβληθεί για να ισχύσει η ασφάλιση. Επίσης, με αυτό το έγγραφο γνωστοποιούνται στον ασφαλισμένο και οι ασφαλιστές του καθώς και το ποσοστό κατά το οποίο έχουν αναλάβει να καλύψουν ο κάθε ένας ξεχωριστά. Ωστόσο, κάποιοι ασφαλιστές εκδίδουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κάποιοι άλλοι όχι. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας της νομικής φύσης που φέρουν οι ασφαλιστές, χωρίς βέβαια να επηρεάζει το γεγονός αυτό την ασφάλιση.

Οι βασικές καλύψεις που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια ασφάλιση προβλέπονται από τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου και είναι διεθνώς αποδεκτές. Οι κυριότεροι κίνδυνοι που προβλέπονται από τις τυποποιημένες αυτές ρήτρες είναι:

- Γενική αβαρία
- Πυρκαγιά
- Πειρατεία
- Σύγκρουση (μεταξύ πλοίων)
- Επαφή (πλοίου με αντικείμενα)
- Έκρηξη
- Κλοπή
- Καλύπτεται αστική ευθύνη από σύγκρουση κατά 75%

- Έξοδα για ανέγερση ναυαγίων
- Ζημιές που προκύπτουν στο πλοίο κατά τη διάρκεια απορρύπανσης από τις αρχές σε ενδεχόμενη θαλάσσια ρύπανση
- Τρομοκρατικές ενέργειες
- Κίνδυνοι πολέμου
- Απώλεια μισθώματος που λάμβανε το πλοίο κατά τη χρήση του και δεν λαμβάνει τώρα λόγω ζημιάς που προέκυψε

1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το κύριο μέλος μιας θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο, το οποίο σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζεται κάθε αυτοκινούμενο σκάφος με καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρους¹. Η θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου συμπεριλαμβάνει και τα εξαρτήματα του πλοίου παρά το γεγονός ότι δεν αναφέρεται κάπου ξεχωριστά. Κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου το πλοίο που βρίσκεται υπό κατασκευή – ναυπήγηση ή υπό επισκευή δεν υπάγεται σε θαλάσσια ασφάλιση παρά σε χερσαία ασφάλιση. Αυτό συμβαίνει επειδή το υπό ναυπήγηση πλοίο δεν λογίζεται σαν «πλοίο» με βάση το νόμο και δεν υπόκειται σε θαλάσσιους κινδύνους. Πώς όμως ορίζεται η θαλάσσια ασφάλιση και από ποιο νομοθετικό πλαίσιο οριοθετείται;

1.1.1. Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι μια κατηγορία της ασφάλισης του Εμπορικού Νόμου, σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να καλύψει τις ενδεχόμενες ζημιές που θα προκύψουν στον ασφαλιζόμενο από τυχαίους και απρόβλεπτους παράγοντες – θαλάσσιους κινδύνους, με όφελος το εισπραχθέν ασφαλιστρο. Έτσι, η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από τους από τους γενικούς κανόνες του ασφαλιστικού δικαίου. Η σύμβαση μιας θαλάσσιας ασφάλισης είναι σύμβαση με βάση την οποία ασφαλιστής και ασφαλισμένος έχουν ταυτόχρονα υποχρεώσεις και δικαιώματα, με κύριο σκοπό την αποκατάσταση των ζημιών – απωλειών που ενδεχομένως να υποστεί ο ασφαλισμένος και όχι το κέρδος του ασφαλισμένου από μια θαλάσσια ασφάλιση. Συνεπώς, θαλάσσια ασφάλιση που αποσκοπεί σε κερδοφορία του ασφαλισμένου θεωρείται αυτομάτως άκυρη! Οι υποχρεώσεις που

¹ Νικολάου Μ. Πουλιαντζά, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ 37

υπάρχουν σε μια τέτοια ασφάλιση από τα συμβαλλόμενα μέλη είναι η καταβολή του ασφαλιστρού από τον ασφαλισμένο και η κάλυψη του για ενδεχόμενες ζημίες από τον ασφαλιστή.

Η νηολόγηση του πλοίου είναι απαραίτητη κατά την έναρξη λειτουργίας του πλοίου. Με τον όρο νηολόγηση εννοούμε την καταγραφή ενός πλοίου στα μητρώα της εκάστοτε χώρας. Οποιοδήποτε πλοίο θα πρέπει να είναι νηολογημένο έτσι ώστε να αναγνωρίζεται η ταυτότητα του. Ακόμα, η νηολόγηση παίζει σημαντικό ρόλο στην μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του πλοίου καθώς η μεταβίβαση πρέπει να καταχωρηθεί στα μητρώα – νηολόγια.

Σε μια θαλάσσια ασφάλιση συχνά εμφανίζεται ο όρος «θαλάσσια περιπέτεια», με τον οποίο εκφράζεται η έκθεση περιουσιακών στοιχείων σε θαλάσσιους κινδύνους. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται στον όρο περιουσιακά στοιχεία το πλοίο, το φορτίο που μεταφέρεται από το πλοίο και τα έξοδα ταξιδιού, ο ναύλος, η προμήθεια και οποιοδήποτε άλλο κέρδος εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο. Στην περίπτωση που υπάρχουν απώλειες – ζημίες, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να καλύψει το ύψος της ζημίας και να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με βάση τους όρους που αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εκτός από τα έξοδα και τα κέρδη που θα είχε από το ταξίδι ο ασφαλισμένος, ασφαρίζεται και η αστική ευθύνη προς τρίτους.

1.1.2. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το αγγλικό δίκαιο έχει επικρατήσει να εφαρμόζεται στις θαλάσσιες ασφαλίσεις, αφού στην Αγγλία ήταν και οι πρώτοι ασφαλιστές και οι πιο σημαντικοί. Ο νόμος που εφαρμόζεται κυρίως είναι ο «Νόμος για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1906» ή πιο γνωστός ως «Marine Insurance Act του 1906». Ο συγκεκριμένος νόμος αποτέλεσε τροχόπεδη των δικαστικών αποφάσεων κατά τις δικαστικές διαμάχες της εποχής εκείνης και μετέπειτα. Τέλος, χαρακτηριστικό είναι ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε μια διαιτητική ή δικαστική διαμάχη, εκτός του ότι βασίζονται πάνω στον Νόμο για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1906 βασίζονται και σε παλαιότερες αποφάσεις δικαστηρίων ίδιων περιπτώσεων αλλά και με βάση τα ήθη και τα έθιμα των εμπορικών δραστηριοτήτων, αναπτύσσοντας έτσι την περίφημη «νομολογία». Συνεπώς, για περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από κάποιον συγκεκριμένο νόμο, επικαλούνται

παλαιότερες δικαστικές αποφάσεις σε ίδιες περιπτώσεις. Το αγγλικό δίκαιο βασίζεται κυρίως σε τέτοιου είδους αποφάσεις, με αποτέλεσμα να ταυτίζονται αυτές με νόμο. Συνηθίζεται να ακολουθούνται οι νόμοι και οι αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων σε οποιοδήποτε είδους διαμάχη που έχει να κάνει με μια θαλάσσια περιπέτεια.

Εκτός από το αγγλικό δίκαιο και την εφαρμογή του, υπάρχει και η αντίστοιχη ελληνική νομοθεσία, η οποία δεν είναι τόσο διαδεδομένη διεθνώς. Στην Ελλάδα η θαλάσσια ασφάλιση ακολουθεί τις διατάξεις του Εμπορικού Νόμου και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος θεσπίστηκε τον Φεβρουάριο του 1958 και άρχισε να εφαρμόζεται από τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Σκοπός αυτού του κώδικα ήταν να αναβαθμιστεί το νομικό πλαίσιο και να προσαρμοστεί στις δρομολογημένες εξελίξεις της εποχής όσον αφορά τις συναλλαγές των εμπλεκόμενων μερών σε μια θαλάσσια περιπέτεια. Ο κώδικας αυτός θεωρείται πετυχημένος και ένα θετικό βήμα προς την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ενδεχομένως να προκύψουν, παρά το γεγονός ότι δεν προχώρησε σε ριζικές αλλαγές και καινοτομίες, καθώς κρίθηκε ότι δεν ήταν έτοιμη η ελληνική κοινωνία (εμπορική και ναυτιλιακή) για τόσο τεράστιες αλλαγές. Γι' αυτό το λόγο εμπεριέχονται και κάποιες διατάξεις, οι οποίες δεν είναι σύμφωνες με την ανάπτυξη και την πρόοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Εκτός από αυτές τις μη εφαρμοστέες και «οπισθοδρομικές» διατάξεις, ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και αρκετές ελλείψεις καθώς παραπέμπει σε διατάξεις του Εμπορικού Νόμου για χερσαία ασφάλιση, με αποτέλεσμα πολλές από αυτές τις διατάξεις να μην μπορούν να εφαρμοστούν στη θαλάσσια ασφάλιση ή να μην ανταπεξέρχονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης επιχείρησης. Τέτοια παραδείγματα είναι η περίπτωση στην οποία δεν έχει καθοριστεί το ύψος του ασφαλιστρού. Φυσικά, δεν λογίζεται θαλάσσια ασφάλιση χωρίς ασφαλιστρο, καθώς η υποχρέωση που αναλαμβάνει ο ασφαλιζόμενος είναι να καταβάλλει το ασφαλιστρο. Σε αυτήν την περίπτωση ο ασφαλιστής καταφεύγει στα δικαστήρια για τον ορισμό του ύψους του ασφαλιστρού. Το ασφαλιστρο καθορίζεται σε αυτή την περίπτωση με βάση τον Αστικό Κώδικα και το άρθρο 379. Σε αυτό το άρθρο γίνεται λόγος για αντιπαροχή. Βέβαια, στη θαλάσσια ασφάλιση δεν υπάρχει ο όρος αντιπαροχή, αλλά το ασφαλιστρο παίζει κατά κάποιον τρόπο αυτό το ρόλο. Επίσης, σύγχυση υπάρχει και στην περίπτωση της εκπρόθεσμης καταβολής του ασφαλιστρού, καθώς από την μία λογίζεται άκυρη η θαλάσσια σύμβαση ακόμα και αν δεν αναγράφεται στους όρους του ασφαλιστηρίου, εξαιρουμένου τυχαίου γεγονότος ή την περίπτωση ανωτέρας βίας και από την άλλη

υποστηρίζεται ότι εφόσον δεν αναγράφεται ρητά στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο – συμβόλαιο κάτι τέτοιο, η σύμβαση δεν λογίζεται άκυρη. Η ασφάλιση μπορεί να ακυρωθεί όταν διαπιστωθεί ότι ο ασφαλισμένος έχει αποκρύψει στοιχεία ή γεγονότα που ενδεχομένως να επηρεάζουν την ασφάλιση και το ύψος του ασφαλιστηρίου, όπως για παράδειγμα απόκρυψη προηγούμενης ζημίας σε τρίτο. Ωστόσο, πρέπει να υπάρχουν και οι άλλες προϋποθέσεις του άρθρου 202 του Εμπορικού Νόμου για να μπορέσει ο ασφαλιστής να ακυρώσει τη σύμβαση.

Ένα ακόμα στοιχείο που έχει κενό το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο, έχει να κάνει με τη χρονική περίοδο που πρέπει να υπάρχει το έννομο συμφέρον στην θαλάσσια ασφάλιση. Βασικό για την θαλάσσια ασφάλιση είναι να υπάρχει έννομο συμφέρον τη στιγμή που ο ασφαλιζόμενος θα συνάψει την ασφάλιση με τον ασφαλιστή. Ωστόσο, με βάση τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν διευκρινίζεται αν πρέπει το συμφέρον αυτό να υφίσταται και κατά τη στιγμή της σύναψης της ασφάλισης και κατά τη στιγμή που θα προκύψει η ζημία.

Επίσης, ένα άλλο πρόβλημα που έχει προκύψει με τη θέσπιση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έχει να κάνει με το ασφάλιστρο και την αποζημίωση. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου έρχεται σε αντίθεση με την γενική αρχή του ασφαλιστικού δικαίου καθώς με τον Κ.Ι.Ν.Δ. λογίζεται η αξία του ασφαλισμένου αντικείμενου κατά την έναρξη της ασφάλισης, ενώ κατά το ασφαλιστικό δίκαιο η αποζημίωση και το ασφάλιστρο ορίζονται με βάση την τελική αξία του ασφαλισμένου αντικείμενου. Συνεπώς, το μέρδεμα προκύπτει στην περίπτωση που το ασφαλισμένο αντικείμενο, στη συγκεκριμένη περίπτωση κατά την θαλάσσια ασφάλιση είναι το πλοίο, έχει χάσει μέρος της αξίας του την ώρα που θα επέλθει η στιγμή της αποζημίωσης.

Μια άλλη αντικρουόμενη περίπτωση είναι η παραχώρηση του πλοίου στον ασφαλιστή όταν δεν υπάρχει το απαραίτητο κεφάλαιο για την επισκευή αυτού. Η σύγχυση γίνεται καθώς η αντικειμενικότητα της μη εύρεσης κεφαλαίου για την επισκευή άλλες φορές είναι ικανή να δικαιολογήσει την παραχώρηση του πλοίου στον ασφαλιστή και άλλες όχι. Επίσης, κενό νόμου δημιουργείται και στην περίπτωση που ο ασφαλιζόμενος επιθυμεί να άρει την παραχώρηση του πλοίου προς τον ασφαλιστή, καθώς υποστηρίζεται ότι αυτό είναι εφικτό μόνο στην περίπτωση που η άρση γίνεται πριν την αποδοχή της παραχώρησης από τον ασφαλιστή. Βέβαια, αυτό είναι υπό αμφισβήτηση καθώς άλλοι υποστηρίζουν ότι ακόμα και τότε δεν έχει δικαίωμα ο ασφαλιζόμενος να άρει την παραχώρηση του πλοίου

από τη στιγμή που αυτή η απόφαση έχει απλά κοινοποιηθεί στον ασφαλιστή. Η σύγκυση που προκύπτει σε αυτή την περίπτωση έγκειται στο γεγονός ότι κατά την αποδοχή της παραχώρησης του πλοίου από τον ασφαλιζόμενο στον ασφαλιστή, συνάπτεται ένα είδος νέας σύμβασης και με βάση τις διατάξεις που διέπουν τον Αστικό Κώδικα αυτή η σύμβαση μπορεί να ανατραπεί. Επίσης, πρόβλημα δημιουργείται και με την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του πλοίου. Σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. και το άρθρο 6 απαιτείται πρωτίστως η καταχώρηση στα νηολόγια και μετά να γίνεται η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του πλοίου. Παρ' όλα αυτά, θεωρείται ότι η διαδικασία της παραχώρησης του πλοίου πρώτα και κατά δεύτερον η εγγραφή στα νηολόγια, είναι ασήμαντη καθώς δεν βλάπτει κανέναν η σειρά με την οποία θα πραγματοποιηθούν.

Τέλος, με την θέσπιση του Κ.Ι.Ν.Δ. όλες οι διατάξεις άλλων νόμων που αντιτίθενται σε αυτόν έχουν δευτερεύουσα σημασία και ο Κ.Ι.Ν.Δ. είναι ο νόμος με βάση των οποίων θα πρέπει να επιλύονται οι δικαστικές διαφορές. Ωστόσο, η Ελλάδα έχει επικυρώσει διεθνείς συμβάσεις με αποτέλεσμα αυτές να αποτελούν εσωτερικό δίκαιο της χώρας και θα πρέπει να ακολουθούνται οι επικείμενες διατάξεις αυτών. Η σύγκυση που προκαλείται είναι τεραστίων διαστάσεων καθώς άλλοι υποστηρίζουν ότι ο νεότερος νόμος πρέπει να ακολουθείται και άλλοι υποστηρίζουν ότι οι διεθνείς συμβάσεις είναι πρώτες στην «λίστα» των νόμων και διατάξεων που πρέπει να εφαρμόζονται καθώς είναι πιο σημαντικές και διεθνώς αναγνωρισμένες και κοινές για όλα τα κράτη.

Τα σημαντικά αυτά προβλήματα που προκύπτουν από τις ασάφειες του νομοθετικού πλαισίου αλλά και από τις αντικρουόμενες διατάξεις διαφορετικών νόμων για την ίδια ακριβώς περίπτωση οδηγούν συχνά σε δικαστικές διαμάχες. Γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να αποσαφηνιστούν και να διευκρινιστούν αρκετά θέματα έτσι ώστε να είναι γνωστά και πλήρως κατανοητά και να μην χρειάζεται να τα συμβαλλόμενα μέρη μιας θαλάσσιας σύμβασης να καταφεύγουν σε δικαστικούς αγώνες. Επίσης, θα πρέπει να οριστούν και κάποιες διατάξεις που να διασφαλίζουν το συμφέρον του ασφαλιζόμενου σε κάποιες περιπτώσεις γενικών ρητρών, που περιλαμβάνονται άγνωστα για τον ασφαλιζόμενο στοιχεία όπως για παράδειγμα την ρήτρα που ακυρώνει τη θαλάσσια ασφάλιση χωρίς δικαστική απόφαση στην περίπτωση που δεν καταβληθεί εμπρόθεσμα το ασφάλιστρο. Αυτή η ρήτρα αντιτίθεται στην καλή πίστη, πάνω στην οποία βασίζονται όλες οι συναλλαγές στην ναυτιλία. Εξαιτίας αυτών των προβλημάτων, το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο δεν είναι ευρέως διαδεδομένο και συνηθίζεται να ακολουθούνται οι

διατάξεις και η νομολογία του αγγλικού δικαίου, καθώς για τις περισσότερες των περιπτώσεων υπάρχουν προσδιορισμένες δικαστικές αποφάσεις ή νομοθετικό πλαίσιο που ορίζει σαφώς το ποιος έχει πράξει σωστά και ποιος όχι.

1.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιζόμενος έναντι ασφαλιστρού «απολαμβάνει» τις καλύψεις κάποιων κινδύνων και ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να παρέχει κάποιες καλύψεις με αντάλλαγμα το ασφάλιστρο που πληρώνει ο ασφαλιζόμενος. Οι καλύψεις αυτές αφορούν θαλάσσιους κινδύνους, κινδύνους δηλαδή που ενδεχομένως να προκύψουν σε μια θαλάσσια περιπέτεια. Πότε όμως έχουμε θαλάσσια περιπέτεια; Θαλάσσια περιπέτεια έχουμε στις κάτωθι περιπτώσεις:

- Όταν ένα πλοίο ή άλλο κινητό μέσο έχει να αντιμετωπίσει θαλάσσιους κινδύνους. Το ασφαλισμένο αντικείμενο ονομάζεται ασφαλίσιμη περιουσία.
- Όταν εκτίθεται σε κίνδυνο ο ναύλος, η προμήθεια ή το ενδεχόμενο κέρδος από οποιονδήποτε θαλάσσιο κίνδυνο που έχει να αντιμετωπίσει η ασφαλίσιμη περιουσία.
- Για οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτους που προκαλείται από την ασφαλίσιμη περιουσία, υπεύθυνος είναι ο εκπρόσωπος της ασφαλίσιμης περιουσίας.

Σαν θαλάσσιους κινδύνους εννοούμε τους κινδύνους που αντιμετωπίζονται κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού και όχι μόνο. Έτσι, σαν θαλάσσιοι κίνδυνοι λογίζονται η φωτιά, η πειρατεία, η κλοπή, η αβαρία, η ναυταπάτη αλλά και κίνδυνοι που ενδεχομένως να αντιμετωπιστούν ή να προκαλέσουν ζημιά κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης, της καθέλκυσης ή της επισκευής του πλοίου όταν αυτό βρίσκεται στο ναυπηγείο ή στις δεξαμενές. Ακόμα μπορούν να καλύπτονται και άλλοι κίνδυνοι αρκεί να αναγράφονται ρητώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2. ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η Ελλάδα λόγω της πολύ καλής γεωγραφικής θέσης που κατέχει, έχει δραστηριοποιηθεί στη ναυτιλία και θεωρείται μια από τις παραδοσιακές «δυνάμεις» στο χώρο αυτό. Έχει πολύ σημαντικά λιμάνια, με κυριότερο αυτό του Πειραιά, το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά, επιβατικά, διαμετακομιστικά και ανεφοδιαστικά κέντρα της Μεσογείου. Το λιμάνι του Πειραιά εξάγει κυρίως γεωργικά προϊόντα προς τα υπόλοιπα λιμάνια της Ευρώπης αλλά και βιομηχανικά προϊόντα προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Τα τελευταία χρόνια, το λιμάνι του Πειραιά έχει εξειδικευθεί σε ορισμένους τύπους φορτίων, όπως ευπαθή προϊόντα (π.χ. μπανάνες), αυτοκίνητα και εμπορευματοκιβώτια, με αποτέλεσμα τα υπόλοιπα φορτία να εξυπηρετούνται από το λιμάνι της Ελευσίνας. Το Ικόνιο θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά κέντρα εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης, και κατά συνέπεια και της Μεσογείου, καθώς έχουν γίνει πολύ μεγάλες επενδύσεις έτσι ώστε να αποφέρει πολλά κέρδη λόγω της καλής γεωγραφικής θέσης του λιμανιού. Πρόσφατα και παρά τις αντιδράσεις των ανθρώπων που απασχολούνται στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. συμφωνήθηκε η ενοικίαση για την διαχείριση κάποιων τερματικών από την COSCO με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού του Πειραιάς έναντι άλλων ευρωπαϊκών λιμένων όπως το Τζόια Τάουρο της Ιταλίας. Παράλληλα, υπάρχει και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, που διαθέτει την μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή της Μεσογείου στο Σκαραμαγκά, καθώς μπορεί να δεχτεί πλοία μέγιστης χωρητικότητας 500.000 dwt. Τέλος, το λιμάνι του Πειραιά έχει μεγάλη επιβατική κίνηση όλη τη διάρκεια του έτους αλλά κυρίως κατά την τουριστική περίοδο του καλοκαιριού.

Η Ελλάδα εξαιτίας της πολυπλοκότητας που έχει όσον αφορά την γεωγραφική της δομή (πολύ μεγάλος νησιωτικός χώρος) είναι αναγκασμένη να δημιουργήσει ένα σύστημα μεταφοράς φορτίων και πρώτων υλών στα νησιά που θα βασίζεται πάνω στη ναυτιλία. Έτσι, έχει αναπτυχθεί μία δομή πολλών σημαντικών λιμανιών, με σημαντικές επενδύσεις τα τελευταία χρόνια πχ. λιμάνι Λαυρίου, για να εξυπηρετηθεί η ανάγκη της μεταφοράς των φορτίων στο νησιωτικό χώρο αλλά και σε λιμένες μακρινών αποστάσεων για την προώθηση των φορτίων στην ενδοχώρα των λιμένων. Τα κυριότερα φορτία που μεταφέρονται στη Μεσόγειο και τον ελλαδικό χώρο είναι: δημητριακά (χύδην),

μαρμαροξυφίδα (χύδην),βιομηχανικό και μαγειρικό αλάτι (χύδην), ουρία (χύδην), μεταλλεύματα, ξυλεία, λιπάσματα, τούβλα, κεραμίδια, τσιμέντα, σίδερα, γυψοσανίδες, σωλήνες, αδρανή υλικά – πρώτες ύλες (χύδην), εκρηκτικές ύλες.

2.1. ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ

Τα σιτηρά είναι ένα από τα παραδοσιακά φορτία που μεταφέρονται στο χώρο της Μεσογείου, συνεπώς δεν θα μπορούσε να λείπει από τη λίστα με τα κυριότερα μεταφερόμενα φορτία στην Ελλάδα. Στα σιτηρά συμπεριλαμβάνονται το στάρι, το καλαμπόκι, ο ηλιόσπορος, το πίτουρο και το κριθάρι. Η μεταφορά των σιτηρών γίνεται κυρίως με πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου (general cargo ships) και με πλοία που εξειδικεύονται στην μεταφορά χύδην φορτίου (bulk carriers). Στον ελλαδικό χώρο, οι παρτίδες των φορτίων που μεταφέρονται είναι κυρίως από 1.500 τόνους μέχρι 2.500 τόνους² και τα πλοία που απασχολούνται σε αυτού του είδους τα φορτία είναι συνήθως πλοία «κουτιά» (box) ή πλοία με ένα αμπάρι και ένα ή δύο ανοίγματα αμπαριών. Η επιλογή των πλοίων γίνεται ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το κάθε πλοίο και τους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς πολλοί λιμένες δεν διαθέτουν τα απαραίτητα μέσα φόρτωσης και εκφόρτωσης, συνεπώς θα πρέπει το πλοίο να εκφορτώσει με δικά του μέσα το εν λόγω φορτίο.

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται μεγάλες εταιρείες σιτηρών όπως η Δημητριακή Α.Ε., η Μύλοι Σόγιας Α.Ε. και η Θηραϊκή Γη Α.Ε., οι οποίες πραγματοποιούν φορτώσεις από λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας και συγκεκριμένα την Αλεξανδρούπολη, τη Θεσσαλονίκη, το Πόρτο Λάγος, την Καβάλα και την Νέα Πέραμο με κύριο προορισμό την Κρήτη (Ηράκλειο – Φαρσάρης Α.Ε. και Σούδα Χανίων – Μύλοι Κρήτης). Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να κάνουμε στην ποιότητα του μεταφερόμενου φορτίου καθώς, για το στάρι συγκεκριμένα, στην Κρήτη καταφτάνουν διάφορες ποιότητες σταριού, άλλες προορίζονται για ζωοτροφές και άλλες για την αρτοποιία. Στα Χανιά οι Μύλοι Κρήτης επεξεργάζονται μια σκληρή ποιότητα σταριού, η οποία προορίζεται για την τοπική αρτοποιία με αποτέλεσμα την παραγωγή άρτου και άλλων προϊόντων.

Εκτός από τις προαναφερθείσες μεγάλες εταιρείες, υπάρχουν ακόμα και η «Κυλινδρόμυλοι Λούλη Α.Ε.» που πραγματοποιεί φορτώσεις από τον Βόλο και από τον

² Ένωση Ναυλομεσιτών Ελλάδος, Ιούνιος 2009

Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου και η «Σόγια Ελλάς Α.Ε.» που πραγματοποιεί φορτώσεις από τη Χαλκίδα με κύριο προορισμό και πάλι την Κρήτη.

Άξιο αναφοράς, είναι το γεγονός ότι από την Ελλάδα και όλες τις προαναφερθείσες εταιρείες εξάγεται καλαμπόκι και στάρι με προορισμό την Κύπρο, την Ιταλία και την Νότια Γαλλία. Συγκεκριμένα, σε αυτές τις παραδοσιακές γραμμές μεταφοράς σταριού και καλαμποκιού οι παρτίδες είναι 3.000 τόνων³. Ιδιαίτερα με την Γαλλία υπάρχει μια «άτυπη μορφή ανταλλαγής» σταριού και καλαμποκιού καθώς αυτό έχει να κάνει με την ποιότητα των εν λόγω σιτηρών με αποτέλεσμα να έχουμε και εισαγωγή αλλά και εξαγωγή σιταριού και καλαμποκιού, διαφορετικής όμως ποιότητας.

2.2. ΞΥΛΕΙΑ

Ένα άλλο είδος φορτίου που μεταφέρεται σε όλο τον ελλαδικό χώρο (νησιωτικό και μη) είναι η ξυλεία. Στην Ελλάδα εισάγουμε κορμούς δέντρων (Timbers), τους οποίους επεξεργάζονται τα εργοστάσια σαν πρώτη ύλη, έτσι ώστε να παραχθούν τα ξύλα στη μορφή που ζητούνται. Μετά την απαραίτητη επεξεργασία, τα ξύλα δεματοποιούνται και μεταφέρονται σε διάφορους προορισμούς. Συνεπώς, αναφερόμαστε σε μεταφορά μοναδοποιημένου φορτίου. Όπως και στα σιτηρά, έτσι και στην ξυλεία υπάρχουν μεγάλες εταιρείες που φορτώνουν από Αλεξανδρούπολη (Σέλμαν Α.Ε.), Θεσσαλονίκη (Φύκατας Α.Ε.) και Πόρτο Λάγος (Σέλμαν Α.Ε., Βάλκαν Έξπορτ Α.Ε. και Ακρίτας Α.Ε.) με προορισμό φορτίου την Χίο, την Μυτιλήνη, τα Δωδεκάνησα (κυρίως Ρόδο και Κω) και την Κρήτη όσον αφορά τον νησιωτικό χώρο.

Σημαντικό στοιχείο όμως είναι και η εξαγωγή ξυλείας με διαδρομές από τα παραπάνω λιμάνια φορτώσεως προς την Κύπρο, την Αλγερία και την Αίγυπτο. Τα προϊόντα που εξάγονται είναι μοριοσανίδες (MDF, νοβοπάν, μελαμίνη). Στα ελληνικά εργοστάσια καταφθάνουν οι κορμοί ξυλείας, επεξεργάζονται και παίρνουν την τελική τους μορφή για να μεταφερθούν στον τελικό προορισμό τους.

2.3. ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ

Τα λιπάσματα είναι ένα άλλο φορτίο, το οποίο διακινείται παραδοσιακά στη Μεσόγειο και εντός του ελλαδικού χώρου. Τα λιπάσματα διακινούνται παλετοποιημένα σε σακιά, άρα μιλάμε για μοναδοποιημένο φορτίο. Φορτώσεις γίνονται στη Νέα Καρβάλη, στο Πόρτο

³ Ένωση Ναυλομεσιτών Ελλάδος, Ιούνιος 2009

Λάγος και στην Καβάλα με διάφορους προορισμούς στον ελλαδικό χώρο, όπως η Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, η Κυλλήνη, το Κατάκωλο στον Πύργο Ηλείας, το Μενίδι στην Πρέβεζα, αλλά και στο εξωτερικό, όπως η Αίγυπτος, η Αλβανία, η Κύπρος και η Συρία. Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, τα λιμάνια στα οποία φτάνουν τα λιπάσματα δεν είναι μόνο αυτά της νησιωτικής Ελλάδας, αλλά και λιμάνια τα οποία εξυπηρετούν την ενδοχώρα και την ηπειρωτική Ελλάδα (Μενίδι). Μία ακόμα διαδρομή που ακολουθεί το φορτίο αυτό, είναι από την Κόρινθο προς την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα (κυρίως Ρόδο, Κω, Κάλυμνο, Κάρπαθο) και την Κύπρο. Από την Κόρινθο (στις ιδιωτικές της εγκαταστάσεις όπως συμβαίνει και με τις περισσότερες μεγάλες εταιρείες) πραγματοποιεί φορτώσεις η εταιρεία Σουλφούρ Α.Ε. και τροφοδοτεί τις προαναφερθείσες περιοχές. Τα λιπάσματα είναι φορτίο δύσκολο στη μεταφορά του και συνήθως η μεταφορά πραγματοποιείται με συγκεκριμένου τύπου πλοία, τα παλετάδικα και τα Ro – Ro. Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι και τα απλά πλοία κουτιά ή τα υπόλοιπα πλοία γενικού φορτίου δεν μεταφέρουν λιπάσματα. Όπως όμως είναι ευνόητο, για την ελαχιστοποίηση ζημιών προτιμούνται τα Ro – Ro και τα Pallet ships. Εξαιτίας αυτής της προτίμησης προς τους συγκεκριμένους τύπους πλοίων, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες των εν λόγω πλοίων κλείνουν συμβόλαια συνεχόμενων ταξιδιών ή συμβόλαια χρονοναυλώσεων με τους ναυλωτές καθώς η γραμμή Καβάλα – Συρία ανήκει στις παραδοσιακές γραμμές μεταφοράς λιπασμάτων στη Μεσόγειο και οι γραμμές Καβάλα – Κύπρος, Καβάλα – Κρήτη, Κόρινθος – Κύπρος και Κόρινθος – Κρήτη είναι γραμμές που εξασφαλίζουν συνεχόμενα ταξίδια, με πολύ καλό ναύλο στις περισσότερες περιπτώσεις, για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, γεγονός πολύ σημαντικό κυρίως για τις περιόδους που η ναυλαγορά περνάει κρίση ή βρίσκεται σε ύφεση. Συνεπώς, αντιλαμβανόμαστε ότι τα λιπάσματα είναι ένα φορτίο που στηρίζει την ναυλαγορά και κατά συνέπεια τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και είναι πολύ σημαντικό ότι από την Ελλάδα διακινούνται (προς τον νησιωτικό χώρο, προς τους «ηπειρωτικούς» λιμένες και προς το εξωτερικό) μεγάλες ποσότητες του εν λόγω φορτίου.

2.4. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΥΛΙΚΑ

2.4.1. ΤΟΥΒΛΑ – ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ

Ένα ακόμα γενικό φορτίο που διακινείται σε παλέτα είναι τα τούβλα και τα κεραμίδια. Τα τούβλα και τα κεραμίδια ακολουθούν διάφορα δρομολόγια σε όλη την Ελλάδα και σε

αρκετές χώρες της Μεσογείου. Από τα λιμάνια της Β. Ελλάδας (με κυριότερη εταιρεία την «Κοθάλης Α.Ε.») φορτώνονται με προορισμό την Μυτιλήνη, τη Χίο, τη Σάμο, την Κρήτη (Ηράκλειο , Ρέθυμνο και Σούδα Χανίων) και τα Δωδεκάνησα (Ρόδο, Κω, Κάρπαθο) και στη συνέχεια προωθούνται στις ενδοχώρες των λιμένων. Από την Αλεξανδρούπολη φορτώνεται μια ειδική ποιότητα τούβλων, τα λεγόμενα YTONG ή αλλιώς αλφαμπλόκ με προορισμό κυρίως την Κρήτη και τα Δωδεκάνησα όσον αφορά τον ελλαδικό χώρο και την Αλβανία, την Κύπρο και την Αίγυπτο όσον αφορά τη Μεσόγειο. Επίσης, εξαγωγές γίνονται από το Βόλο, το Μεσολόγγι (φορτωτής η «Κατσίκης Α.Ε.Β.Ε.») και την Καλαμάτα (φορτωτής η «Αναγνωσταράς Α.Ε.Β.Ε.») προς την Κύπρο, την Αλβανία και την Αίγυπτο, ενώ από τα παραπάνω λιμάνια φόρτωσης μεταφέρονται τούβλα και κεραμίδια προς την Κρήτη, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα.

2.4.2. ΤΣΙΜΕΝΤΟ

Ένα ακόμα σημαντικό γενικό φορτίο που μεταφέρεται κατά κόρων στον ελλαδικό χώρο και στη Μεσόγειο σε παρτίδες διάφορου τονάζ, από και προς διάφορες κατευθύνσεις, είναι το τσιμέντο. Το τσιμέντο μεταφέρεται σε χύδην μορφή αλλά και σε σακιά παλετοποιημένα. Ο δεύτερος τρόπος μεταφοράς είναι και ο πιο διαδεδομένος στην Μεσόγειο και στην Ελλάδα. Η τσιμεντοβιομηχανία είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη στην Ελλάδα με τρεις μεγάλες εταιρείες να τροφοδοτούν τα νησιά και διάφορες χώρες της Μεσογείου. Από το Βόλο («ΑΓΕΤ Ηρακλής Α.Ε.»), τον Ασπρόπυργο («Χάλυψ Α.Ε.»), την Πάτρα και την Ελευσίνα («Τιτάν Α.Ε.») πραγματοποιούνται συνεχόμενες φορτώσεις πλοίων με προορισμούς τις Κυκλάδες (Μύκονος και Σαντορίνη κυρίως), τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου (Μυτιλήνη κυρίως), τα Δωδεκάνησα (κυρίως Κάλυμνο, Κω, Ρόδο και Κάρπαθο) και εξαγωγές προς την Αλβανία, την Κύπρο, την Αλγερία, την Τυνησία, το Μαρόκο και την Αίγυπτο. Χαρακτηριστικό της μεταφοράς του συγκεκριμένου φορτίου, εντός της Ελλάδας, είναι η επιλογή των μεγάλων εταιρειών τσιμεντοβιομηχανίας για «μόνιμες συνεργασίες» με συγκεκριμένα πλοία και πλοιοκτήτες. Προφανώς, αυτό συμβαίνει για λόγους ανταγωνισμού, εξειδίκευσης στην φόρτωση και στην εκφόρτωση αλλά και αξιοπιστίας για τον χρόνο μεταφοράς και την παράδοση του φορτίου χωρίς ζημιές. Το τσιμέντο με την κατάλληλη επεξεργασία διατίθεται σε διάφορα μεγέθη. Έτσι, από την Ελλάδα και από την Τουρκία και κυρίως την Σμύρνη (παραδοσιακή γραμμή μεταφοράς τσιμέντου) μεταφέρονται διάφορες ποιότητες τσιμέντου (διάφορα μεγέθη) προς

τις χώρες της Βορείου Αφρικής (Αλγερία, Τυνησία, Αίγυπτος, Λιβύη και Μαρόκο). Μια αναπτυσσόμενη γραμμή μεταφοράς τσιμέντου τα τελευταία χρόνια είναι από την Τουρκία προς την Λιβύη και από την Λιβύη προς διάφορες άλλες μεσογειακές χώρες.

2.4.3. ΓΥΨΟΣΑΝΙΔΕΣ

Ένα ακόμη φορτίο που συγκαταλέγεται στα γενικά φορτία, είναι η γυψοσανίδες. Οι γυψοσανίδες μεταφέρονται σε παλέτες έχοντας υποστεί μια ειδική επεξεργασία κατά την δημιουργία τους αλλά και την μοναδοποίηση τους. Στην Ηγουμενίτσα φτάνει γύψος (σε χύδην μορφή), όπου διανέμεται μέσω του οδικού δικτύου στα εργοστάσια και εκεί χρησιμοποιείται σαν πρώτη ύλη. Με την κατάλληλη επεξεργασία στα εργοστάσια, παράγεται η γυψοσανίδα. Στην τελική της μορφή, η γυψοσανίδα μεταφέρεται από την Αμφιλοχία («Knauf A.E.B.E.») και από το Μεσολόγγι («Rigips Hellas S.A.») προς τα Δωδεκάνησα (Κω, Ρόδο, Κάρπαθο), την Κρήτη, την Κύπρο, την Αίγυπτο και την Αλβανία. Εκτός από την εξαγωγή γυψοσανίδας, έχουμε και εισαγωγή από την Ιταλία και συγκεκριμένα από το λιμάνι του Βάστο με προορισμό την Ρόδο. Αυτή η γραμμή είναι μια καινούρια γραμμή στην προσπάθεια που κάνουν συγκεκριμένοι Έλληνες επιχειρηματίες, ώστε να εισάγουν απευθείας το εμπόρευμα τους από το εργοστάσιο κατασκευής του εν λόγω προϊόντος, με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κόστους.

2.5. ΣΩΛΗΝΕΣ

Οι σωλήνες είναι ένα ακόμα γενικό φορτίο, το οποίο μεταφέρεται είτε σε δέματα είτε ανά κομμάτι. Χωρίζονται στις σιδηροσωλήνες (που μεταφέρονται ανά τεμάχιο και όχι σε δέματα) και στις πλαστικές σωλήνες που συνήθως μεταφέρονται σε δέματα. Από την Κόρινθο («Σωληνουργία Κορίνθου») και το Κιάτο φορτώνονται πλοία που μεταφέρουν τις σιδηροσωλήνες στους διάφορους ελληνικούς λιμένες (νησιωτικούς και ηπειρωτικούς) με σκοπό την προώθηση τους στα διάφορα έργα. Επίσης, γίνονται εξαγωγές προς την Συρία, την Αλβανία, την Κύπρο και την Τουρκία. Οι πλαστικές σωλήνες φορτώνονται από διάφορα λιμάνια (Χαλκίδα, Ελευσίνα, Κερατσίνι και Λαύριο) με κύριους φορτωτές τις εταιρείες «Pipelife Ελλάς Α.Ε.» και «Πετζετάκις Α.Ε.» με προορισμό όχι μόνο τα λιμάνια

της Ελλάδας αλλά και λιμάνια άλλων Μεσογειακών χωρών όπως Τυνησία, Αλβανία, Τουρκία, Κύπρος και Ισραήλ. Τα ελληνικά λιμάνια που κυρίως απορροφούν τις πλαστικές σωλήνες σε τακτά χρονικά διαστήματα και σε συγκεκριμένες ποσότητες, είναι η Ρόδος και η Κως, νησιά τα οποία έχουν αυξημένη ζήτηση σε προϊόντα που προορίζονται για την οικοδομή.

2.6. ΣΙΔΗΡΟΣ

Ο σίδηρος είναι ένα από τα σημαντικότερα μεταφερόμενα φορτία παγκοσμίως. Έτσι, η μεταφορά σιδήρου στα μεσογειακά λιμάνια και κατ' επέκταση στα ελληνικά λιμάνια, αποτελεί πολύ σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας. Οι διαδρομές που ακολουθεί το εν λόγω γενικό φορτίο είναι πολλάκις. Εντός της ελληνικής επικράτειας τρεις είναι οι μεγάλες εταιρείες που τροφοδοτούν την ελληνική αγορά αλλά και εξάγουν μεγάλες ποσότητες σιδήρου σε διάφορες χώρες. Έτσι, από το λιμάνι του Βόλου φορτώνουν οι εταιρείες «Σιδενόρ Α.Ε.»(ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις στο Τσιγκέλι του Βόλου) και η «Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε.» (από το κεντρικό λιμάνι του Βόλου) με προορισμό κυρίως τα νησιά του Αιγαίου αλλά και τα νησιά του Ιονίου πελάγους. Οι κυριότεροι προορισμοί στον ελληνικό χώρο είναι τα Δωδεκάνησα (κυρίως Ρόδο, Κω, Κάλυμνο, Κάρπαθο), η Σάμος, η Χίος, η Μυτιλήνη, η Λήμνος, η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά, η Κέρκυρα, η Ζάκυνθος, η Μήλος, η Ελευσίνα και η Κρήτη (Ηράκλειο και Σούδα Χανίων). Χαρακτηριστικό αυτών των λιμανιών είναι η συχνότητα και η περιοδικότητα που έχουν στην ζήτηση αλλά και στην ποσότητα σιδήρου. Τα σίδηρα μεταφέρονται σε δέματα (μοναδοποιημένο φορτίο) και τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται είναι από έναν ως τρεις τελικούς προορισμούς ανά δρομολόγιο και οι παρτίδες που μεταφέρονται είναι από 1.500 τόνους μέχρι 2.500 τόνους. Ενδεικτικοί συνδυασμοί δρομολογίων είναι Βόλος (φόρτωση) - Ελευσίνα και Μήλος (εκφόρτωση), Βόλος – Κως και Ρόδος, Βόλος – Ηράκλειο Κρήτης. Οι δύο προαναφερθείσες εταιρείες εξάγουν σίδηρο προς την Αλγερία (Αλγέρι κυρίως), την Κύπρο και την Αλβανία. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι οι εξαγωγές υπερκαλύπτουν τις εγχώριες μεταφορές σε ποσότητα και συχνότητα καθώς συνεχόμενα φορτία φεύγουν με προορισμό το εξωτερικό και κυρίως το Αλγέρι (λιμάνι Αλγερίας), καθώς η γραμμή Βόλος – Αλγέρι ανήκει στις παραδοσιακές γραμμές της Μεσογείου. Εκτός όμως από αυτές τις εξαγωγές, έχουμε εισαγωγή σιδήρου από Τουρκία και Ιταλία και εισαγωγή scrap (παλιοσίδηρα) και μπιλιέτα (ημι-προϊόν από το οποίο παράγεται η

σιδηρόβεργα) στο Βόλο από την Κύπρο, την Ιταλία και την Τουρκία. Το scrap είναι η πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται για την παραγωγή σιδήρου. Έπειτα από την κατάλληλη επεξεργασία ο σίδηρος βγαίνει στην τελική του μορφή ως εξής: ρόλοι σιδήρου, σιδηρόβεργες, μανδύας και πλέγμα. Μεταφορά scrap γίνεται και από ελληνικά νησιά (κυρίως Κρήτη και Ρόδο) με προορισμό το Βόλο. Η τρίτη μεγάλη εταιρεία που δραστηριοποιείται στην σιδηροβιομηχανία είναι η «Χαλυβουργική Α.Ε.», που πραγματοποιεί φορτώσεις από τις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις στην Ελευσίνα με διάφορους προορισμούς ανά την Ελλάδα και τη Μεσόγειο. Οι προορισμοί στα ελληνικά λιμάνια είναι τα Δωδεκάνησα (κυρίως Ρόδο, Κω, Κάλυμνο, Κάρπαθο), η Σάμος, η Χίος, η Μυτιλήνη, η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά, η Κέρκυρα, η Ζάκυνθος, η Αλεξανδρούπολη, η Θεσσαλονίκη και η Κρήτη (Σούδα Χανίων). Παρατηρείται το γεγονός ότι οι παραλήπτες σιδήρων είναι σχεδόν ίδιοι και για τις τρεις εταιρείες με ελάχιστες εξαιρέσεις ορισμένων λιμανιών. Η συγκεκριμένη εταιρεία δραστηριοποιείται ιδιαίτερα στην Κρήτη και συγκεκριμένα στην Σούδα Χανίων με παραλήπτη την «Κρέτα Μετάλ Α.Ε.». Τα φορτία που φτάνουν στα Χανιά από την Ελευσίνα είναι 1.500 τόνων μέχρι 2.500 τόνων και σε συχνότητα αγγίζουν τα τέσσερα ταξίδια τον μήνα. Σε περιόδους μεγάλης ζήτησης τα δρομολόγια μπορεί να φτάσουν τα έξι με επτά το μήνα στις ίδιες ποσότητες. Παράλληλα με την εσωτερική αυτή διακίνηση σιδήρων, εισάγεται σίδηρος από την Ιταλία και συνήθως αυτή η παρτίδα μεταφοράς είναι 3.000 τόνων και συχνότητας ενός ταξιδιού (ίσως και δύο κατά περιόδους) τον μήνα.

Ένα δρομολόγιο, το οποίο ξεκίνησε το 2008 σε «πειραματική» μορφή, είναι η μεταφορά σκωρίας από την Ελευσίνα, συγκεκριμένα από εργοστάσιο της εταιρείας «Χαλυβουργική Α.Ε.», με προορισμό τον Βόλο και το εργοστάσιο της «Σαχινόρ Α.Ε.», που είναι θυγατρική εταιρεία της «Σιδενόρ Α.Ε.». Η σκωρία είναι τα υπολείμματα των σιδηρόβεργων κατά τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας. Η σκωρία με την κατάλληλη επεξεργασία είναι μία από τις βασικές ύλες για την άσφαλτο που χρησιμοποιείται στο οδικό δίκτυο.

2.7. ΑΔΡΑΝΗ ΥΛΙΚΑ

Τα αδρανή υλικά είναι μια κατηγορία φορτίων που αποτελείται από φορτία όπως το χώμα (άμμος), η ελαφρόπετρα, ο περλίτης, ο μπετονίτης, το χαλίκι και άλλες πρώτες οικοδομικές ύλες. Αυτού του είδους τα φορτία μεταφέρονται σε μοναδοποιημένη μορφή

(σακιά στοιβαγμένα σε παλέτες) αλλά κυρίως σε χύδην μορφή. Στις χώρες τις Μεσογείου, τα φορτία αυτά μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς χύδην ή γενικού φορτίου (bulk carriers, general cargo ships) και την συγκεκριμένη χρονική περίοδο σε ποσότητες των 3.000 τόνων, με απόκλιση 10% πάνω ή κάτω. Συγκεκριμένα, από την Μήλο εξάγονται περλίτης και μπετονίτης με προορισμό τα μεσογειακά λιμάνια της Β. Αφρικής (Τυνησία, Αλγέρι, Μαρόκο) και από την Νίσυρο εξάγονται περλίτης και ελαφρόπετρα με προορισμό την Τουρκία, την Αίγυπτο και την Κύπρο.

Όσον αφορά τη διακίνηση αυτών των φορτίων στον ελλαδικό χώρο, έχουμε φορτώσεις διάφορων πρώτων υλών από την Μήλο, με κύρια ύλη την ποζολάνη, η οποία μεταφέρεται σε χύδην μορφή και χρησιμοποιείται στην παραγωγή τσιμέντου από τις τσιμεντοβιομηχανίες. Επίσης, από την Νίσυρο φορτώνονται περλίτης και ελαφρόπετρα με κύριους προορισμούς την Ρόδο, τις Κυκλάδες και την Κρήτη. Ακόμα, από την Λέρο και συγκεκριμένα από το ορυχείο της εταιρείας «Τιτάν Α.Ε» και από την Κέα πραγματοποιούνται διάφορες φορτώσεις προς τις Κυκλάδες κυρίως.

Τέλος, από την Καβάλα φορτώνονται πρώτες ύλες με προορισμό την Χαλκίδα, διαδρομή που ξεκίνησε το 2007 και έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα τα τελευταία 2 χρόνια, παρουσιάζοντας συχνότητα και κανονικότητα ακόμα και την περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής «κρίσης».

2.8. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

Τέλος, ένα φορτίο που διακινείται στη Μεσόγειο και εντός των ελληνικών λιμένων παρουσιάζει ιδιαίτερη κίνηση είναι τα επικίνδυνα φορτία με κυριότερη κατηγορία αυτή των εκρηκτικών. Ως επικίνδυνα φορτία ορίζονται οι εκρηκτικές ύλες και φορτία που έχουν τη δυνατότητα να αναφλέγονται απότομα ανάλογα με την αλληλεπίδραση τους με το περιβάλλον είτε με άλλα φορτία που είναι αποθηκευμένα κοντά τους. Ακόμα, σε αυτή την κατηγορία των επικίνδυνων φορτίων περιλαμβάνονται τα φορτία που κατά την μεταφορά τους χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης και προστασίας υπό ορισμένες συνθήκες φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς. Τα φορτία αυτά κατηγοριοποιούνται σε εννέα κλάσεις ανάλογα με την επικινδυνότητα τους και το είδος τους. Έτσι, τα πλοία που μεταφέρουν αυτού του είδους τα φορτία έχουν ειδικές άδειες για την μεταφορά των εν λόγω φορτίων από τους αρμόδιους φορείς, διαθέτουν ειδικά συστήματα πυρόσβεσης και ασφάλειας κατά

τη διάρκεια των ταξιδιών και οι διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης γίνονται παρουσία των λιμενικών αρχών και του πυροσβεστικού σώματος. Η φόρτωση και η εκφόρτωση λαμβάνει χώρα σε συγκεκριμένες αποβάθρες που πληρούν τις προϋποθέσεις ασφάλειας και πυρόσβεσης για την αποθήκευση και την φορτοεκφόρτωση των επικίνδυνων φορτίων. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν διαθέτουν όλα τα λιμάνια αποβάθρες για την φορτοεκφόρτωση των εκρηκτικών, καθώς εκτός από τις ανωτέρω προδιαγραφές θα πρέπει να υπάρχει και απόσταση ασφαλείας από τις κατοικημένες περιοχές για κάθε ενδεχόμενο. Στις φορτωτικές των πλοίων, αναγράφονται και κάποια επιπλέον στοιχεία σε σχέση με τα στοιχεία των μη επικίνδυνων φορτίων, όπως η κλάση στην οποία ανήκουν και το πλήρες όνομα του στοιχείου που μεταφέρεται.

Στη Μεσόγειο τα φορτία που διακινούνται είναι ο αμμωνίτης και η ουρία από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου προς διάφορες κατευθύνσεις, αλλά κυρίως προς την Ελλάδα, όπου χρησιμοποιούνται σαν πρώτη ύλη για την παραγωγή εκρηκτικών υλών και για την διάθεση τους στο εμπόριο. Στον ελλαδικό χώρο, τα επικίνδυνα φορτία φορτώνονται από το λιμάνι του Λαυρίου κυρίως και από το λιμάνι του Βόλου δευτερευόντως με προορισμούς διάφορα νησιά, στα οποία πραγματοποιούνται εξορύξεις σε διάφορα ορυχεία ή γίνονται διάφορα έργα υποδομής. Οι κυριότεροι προορισμοί είναι η Μυτιλήνη, η Λήμνος, η Χίος, η Λέρος, η Σάμος, η Κάλυμνος, η Ρόδος, η Κάρπαθος, το Ηράκλειο Κρήτης (μοναδικό λιμάνι που επιτρέπεται η εκφόρτωση εκρηκτικών στην Κρήτη), η Πάρος, η Νάξος, η Ζάκυνθος και η Κεφαλονιά.

Στην Ελλάδα, η διαδικασία για να φτάσουμε μέχρι την φόρτωση των εκρηκτικών διαφέρει σε σχέση με την απαιτούμενη διαδικασία άλλων φορτίων. Οι εταιρείες που έχουν ειδικές άδειες εμπορίας και αποθήκευσης εκρηκτικών υποχρεούνται να αναφέρουν στις αστυνομικές αρχές τα ονόματα των πλοίων που ενδεχομένως να μεταφέρουν το φορτίο τους και πρέπει ταυτόχρονα να προσκομίσουν τις απαραίτητες άδειες καταλληλότητας μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων που διαθέτουν τα πλοία. Στη συνέχεια, αφού εκδοθεί η άδεια διακίνησης των εκρηκτικών, οι αρμόδιοι φορείς (αστυνομική αρχή, λιμενική αρχή – πυροσβεστικό σώμα) πρέπει να ενημερωθούν 48 ώρες νωρίτερα από την ημερομηνία φόρτωσης των εκρηκτικών, έτσι ώστε να δοθεί η σχετική έγκριση για την φόρτωση των εκρηκτικών ή να απαγορευτεί για κάποιο συγκεκριμένο λόγο.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, εξαιτίας της φύσης, της επικινδυνότητας και της ιδιαιτερότητας του φορτίου, αλλά και της πολυπλοκότητας που παρουσιάζεται για την

έγκριση και τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων, τα ασφαλιστρα σε αυτού του είδους τα φορτία είναι ιδιαίτερα αυξημένα. Επίσης, σε περίπτωση οποιασδήποτε απώλειας του φορτίου (κλοπή ή ατύχημα), υπεισέρχονται εκτός από την ασφαλιστική εταιρεία όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της διακίνησης του φορτίου (φορτωτής, παραλήπτης, ναυλωτής) και ακόμα πριν βγει οποιοδήποτε πόρισμα, η αντιτρομοκρατική υπηρεσία διεξάγει έρευνες, η υπόθεση οδηγείται στα δικαστήρια και εκεί αποφασίζεται αν υπήρξε δόλος ή ατύχημα στην όλη υπόθεση.

3. ΜΟΡΦΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

3.1. Ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαχωρίζονται στις γενικού τύπου και στις ειδικού τύπου εταιρείες. Την πρώτη μορφή μπορεί να έχει οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση ενώ στην δεύτερη μορφή υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί, που καθορίζονται από ένα νομοθετικό πλαίσιο και σύμφωνα με αυτό το νομοθετικό πλαίσιο ενεργεί.

Στις γενικού τύπου εταιρείες εντάσσονται οι ατομικές επιχειρήσεις, οι ανώνυμες εταιρείες⁴, οι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης⁵, και οι προσωπικές εταιρείες⁶ (ομόρρυθμες και ετερόρρυθμες). Στις ειδικού τύπου εταιρείες επιχειρήσεις συμπεριλαμβάνονται οι ναυτικές εταιρείες⁷, η συμπλοιοκτησία⁸, οι ειδικές ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες⁹ και κάποιοι άλλοι τύποι εταιρειών που δύσκολα συναντάμε. Οι ανωτέρω τύποι εταιρειών είναι οι επικρατέστεροι.

3.2. ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ατομική επιχείρηση είναι μια μορφή επιχείρησης, όπου ένα άτομο είναι ο ιδιοκτήτης της. Συνεπώς αυτό το άτομο φέρει την ευθύνη για οτιδήποτε συμβαίνει στην επιχείρηση και για οποιεσδήποτε κυρώσεις προκύψουν από την δράση της εταιρείας. Λόγω των υπέρογκων κεφαλαίων που απαιτούνται για τέτοιου είδους επιχειρήσεις και του μεγάλου επιχειρηματικού ρίσκου (παρά τις όποιες ασφαλιστικές καλύψεις) και των επιπτώσεων που επιβαρύνεται ο ιδιοκτήτης της εταιρείας, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχουν πολύ συχνά τη μορφή των ατομικών επιχειρήσεων.

3.3. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η ανώνυμη εταιρεία είναι η επικρατέστερη μορφή ναυτιλιακών επιχειρήσεων γενικού τύπου. Η ανώνυμη εταιρεία απαρτίζεται από μετόχους και όχι από ένα μόνο άτομο. Οι

⁴ Νόμος 2190/1955 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 409/1986 και 498/1987

⁵ Νόμος 3190/1955 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 419/1986

⁶ Εμπορικός νόμος, άρθρα 18 και επόμενα

⁷ Νόμος 959/1979

⁸ Κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου Ν. 3816/1958, άρθρα 10 - 36

⁹ Ν.Δ. 2687/1953 άρθρο 13 όπως ερμηνεύτηκε με το Ν.Δ. 2928/1954

διάφοροι μέτοχοι συμμετέχουν στην εταιρεία με ποσοστό. Το κατώτερο όριο του μετοχικού κεφαλαίου κατά τη σύσταση της εταιρείας είναι 15.000 € (σε μετρητά ή και σε είδος)¹⁰ και σε περίπτωση δημόσιας εγγραφής τότε ορίζεται στο διπλάσιο¹¹. Η σύσταση της ανώνυμης εταιρείας γίνεται με συμβολαιογραφική πράξη και επικυρώνεται από τον αρμόδιο υπουργό. Νομική φύση αποκτά όταν γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες που προβλέπει το νομοθετικό πλαίσιο¹². Το ανώτατο όργανο της ανώνυμης εταιρείας είναι η γενική συνέλευση και το εκτελεστικό της όργανο είναι το διοικητικό συμβούλιο. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει τις αποφάσεις για την εταιρεία και την εκπροσωπεί δικαστικώς και εξωδίκως. Το διοικητικό συμβούλιο υποχρεούται ακόμα να δημοσιεύει τις οικονομικές καταστάσεις από τις εκάστοτε χρήσεις, αφού αυτές καταγραφούν και ελεγχτούν από ορκωτούς λογιστές. Τέλος, η ανώνυμη εταιρεία υποχρεούται να τηρεί βιβλία πρακτικών γενικών συνελεύσεων και βιβλία πρακτικών διοικητικού συμβουλίου μαζί με τα απαιτούμενα από το κράτος βιβλία που επιβάλλουν η φορολογική νομοθεσία και ο εμπορικός νόμος.

3.4. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (Ε.Π.Ε.) είναι μια ευρέως διαδεδομένη μορφή επιχείρησης που κυρίως δραστηριοποιείται στον τομέα της διαχείρισης, πρακτόρευσης, ναύλωσης και γενικότερα της εκμετάλλευσης πλοίων, τα οποία όμως δεν είναι της ιδιοκτησίας της, δηλαδή δεν είναι πλοιοκτήτρια εταιρεία. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες σπανίως έχουν την μορφή της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Κατά τη σύσταση μιας εταιρείας περιορισμένης ευθύνης γίνονται κάποιες διαδικασίες με σκοπό την νομιμοποίηση της, έτσι ώστε να λάβει νομική φύση. Η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ανήκει συλλογικά σε όλους τους εταίρους. Συνήθως αποφασίζεται ένα άτομο να είναι εκπρόσωπος και διαχειριστής της εταιρείας. Ο εκάστοτε διαχειριστής συγκαλεί συνέλευση έτσι ώστε να ληφθούν αποφάσεις για διάφορα σοβαρά ζητήματα της εταιρείας. Επίσης, ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για την απογραφή της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας και τη απαραίτητη γνωστοποίηση αυτής στην συνέλευση. Οι οικονομικές αυτές καταστάσεις εφόσον πληρούν τα δύο από τα τρία κριτήρια που ορίζει ο νόμος για τις

¹⁰ Νόμος 2190/1920, άρθρο 8 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τα Π.Δ. 409/1986, 498/1987

¹¹ Νόμος 2190/1920, άρθρο 8^α όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τα Π.Δ. 409/1986, 498/1987

¹² Άρθρα 4, 7^α και 7β του Νόμου 2190/1920

ανώνυμες εταιρείες¹³, ελέγχονται από ορκωτούς λογιστές. Οι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης τηρούν τα ίδια βιβλία που τηρεί και η ανώνυμη εταιρεία, με ευθύνη του διαχειριστή όμως καθώς επίσης και το πρακτικό διαχείρισης. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα βιβλία αυτά πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά στην ελληνική γλώσσα!

3.5. ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η προσωπική εταιρεία είναι η τελευταία μορφή εταιρείας γενικού τύπου, που ενδεχομένως να συναντήσουμε στη ναυτιλιακή επιχείρηση. Είναι σπάνιο να συσταθεί μια ναυτιλιακή εταιρεία με τη μορφή της ετερόρρυθμης ή της ομόρρυθμης εταιρείας, καθώς υφίσταται κι εδώ όπως στην ατομική εταιρεία, η απεριόριστη οικονομική ευθύνη των εταίρων και το μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο σε συνδυασμό με τα μεγάλα κεφάλαια.

3.6. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η ναυτική εταιρεία είναι η επιχείρηση, στην οποία συμμετέχουν τουλάχιστον δύο ιδρυτές (καθώς αυτοί καλούνται να καλύψουν το μετοχικό κεφάλαιο) και έχει σαν κύριο μέλημα την κυριότητα, εκμετάλλευση ή/και διαχείριση πλοίων. Η διάρκεια της ναυτικής εταιρείας ορίζεται κατά τη σύσταση της εταιρείας με προοπτικές ανανέωσης της σύμφωνα με το καταστατικό της. Οι μετοχές της εταιρείας μπορούν να είναι είτε ονομαστικές είτε ανώνυμες. Όπως και στις ανώνυμες εταιρείες, έτσι και στις ναυτικές εταιρείες το ανώτατο όργανο είναι η γενική συνέλευση, η οποία συγκαλείται τουλάχιστον μια φορά το χρόνο και το εκτελεστικό όργανο αυτής είναι το διοικητικό συμβούλιο, που αναλαμβάνει να κάνει πράξη τις αποφάσεις της γενικής συνέλευσης. Χαρακτηριστικό είναι ότι απαγορεύεται η είσοδος των εταιρειών αυτής της μορφής στο χρηματιστήριο. Σε αυτή τη μορφή των επιχειρήσεων, η εταιρεία υποχρεούται να εκδώσει ισολογισμό στο τέλος της χρήσης με βάση τα βιβλία που τηρεί. Σημειωτέων, τα βιβλία δεν είναι υποχρεωτικό να είναι στην ελληνική γλώσσα, αν κάτι τέτοιο έχει συμφωνηθεί κατά τη σύσταση της εταιρείας ή με μετέπειτα απόφαση της γενικής συνέλευσης. Θα πρέπει όμως ο ισολογισμός και η γενικότερη λογιστική κατάσταση της εταιρείας να εκφράζονται στο ίδιο νόμισμα με αυτό που τηρούνται τα βιβλία.

¹³ Νόμος 2190/1920, άρθρα 36,37 και 43^α παράγραφος

3.7. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η ειδική ανώνυμη εταιρεία είναι η εταιρεία που άνοιξε νηολόγιο στην Ελλάδα στο πρώτο της πλοίο, το οποίο έχει χωρητικότητα 1.500 κόρους και πάνω¹⁴. Η νηολόγηση πραγματοποιείται αφού συναινέσουν οι αρμόδιοι φορείς (αρμόδιοι υπουργοί). Στη συγκεκριμένη εταιρεία το πλοίο θεωρείται κεφάλαιο προερχόμενο του εξωτερικού και η εταιρεία απολαμβάνει ιδιαίτερα προνόμια που καθορίζονται κατά την νηολόγηση του πλοίου.

Ορισμένα από αυτά τα προνόμια είναι:

- Το κεφάλαιο της εταιρείας δύναται να είναι σε οποιοδήποτε νόμισμα
 - Υπάγεται σε ειδικό φορολογικό καθεστώς, καθώς απολαμβάνει διάφορες φοροαπαλλαγές
 - Οι μετοχές είναι μόνο ανώνυμες και δεν υπάρχει περιορισμός στην μεταφορά τους στο εξωτερικό.
 - Τα κέρδη διανέμονται ελεύθερα αν το αποφασίσει η γενική συνέλευση
 - Η τήρηση των λογιστικών βιβλίων, ο έλεγχος της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας καθώς και η υποβολή του ισολογισμού υπάγονται σε πιο ελαστικό καθεστώς. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο ισολογισμός εγκρίνεται στη γενική συνέλευση και κατατίθεται στις αρμόδιες υπηρεσίες εντός είκοσι ημερών από την έγκριση του στη γενική συνέλευση
- Τέλος, υπάρχουν και κάποιες εταιρείες σε μορφή που δεν τις συναντάμε, παρά σε ελάχιστες των περιπτώσεων. Οι εταιρείες αυτές μοιάζουν αρκετά με τις προηγούμενες ως προς τη δομή και τη λειτουργία τους. Τέτοιες εταιρείες είναι η εταιρεία λαϊκής βάσης, η ειδικού τύπου ναυτιλιακή εταιρεία πλοίων αναψυχής, η ετερόρρυθμη εταιρεία κατά μετοχές κ.α.

3.8. ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Η συμπλοιοκτησία είναι μια άλλη μορφή ναυτιλιακής εταιρείας που συναντούμε κυρίως σε μικρές πλοιοκτήτριες εταιρείες οικογενειακής φύσης. Είναι εταιρεία στην οποία τα μέλη συμμετέχουν εξίσου στην εκμετάλλευση, κτήση και διαχείριση του πλοίου ή των πλοίων της εταιρείας. Ο κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού δικαίου διέπει αυτές τις εταιρείες. Ο διαχειριστής της εταιρείας (ορίζεται με κοινή απόφαση) υποχρεούται να τηρεί τα διαχειριστικά βιβλία και υποχρεούται ανά πάσα στιγμή να δώσει αναλυτικές πληροφορίες,

¹⁴ Ν.Δ. 2687/1953, άρθρο 13

τα έγγραφα της εταιρείας και τα διαχειριστικά βιβλία στους συμπλοιοκτήτες του. Επίσης, αυτές οι εταιρείες που εξυπηρετούν ελληνικά συμφέροντα και προέρχονται από την αλλοδαπή και έχουν κάποιες φοροαπαλλαγές από τα έσοδα τους που προέρχονται από τις διάφορες δραστηριότητες της επιχείρησης στο εξωτερικό. Ωστόσο, οι εταιρείες αυτές δεν μπορούν να αναπτύξουν περαιτέρω τις δραστηριότητες τους εντός του ελλαδικού χώρου. Οι εν λόγω εταιρείες δεν μπορούν να παρουσιάζουν κέρδη από χρήση που έγινε στην Ελλάδα, παρά μόνο στο εξωτερικό. Το νομοθετικό πλαίσιο που καλύπτει αυτή την περίπτωση, έγινε για να προσελκύσει τις ελληνικών συμφερόντων πλοιοκτήτριες εταιρείες με πλοία που έχουν διαφορετική σημαία από την ελληνική (κυρίως τις χώρες σημαίας ευκαιρίας), αποκτώντας παράλληλα εισροές συναλλάγματος στο δημόσιο ταμείο.

4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

4.1. LLOYD

Στο καφενείο του Edward Lloyd που ιδρύθηκε το 1688 σύχναζαν άνθρωποι, οι οποίοι ασχολούνταν με την ναυτιλία και συζητούσαν για διάφορα θέματα που αφορούσαν τον ναυτιλιακό χώρο. Με το πέρασμα του χρόνου, το απλό αυτό καφενείο εξελίχθηκε σε μια οργάνωση ασφαλιστών του Λονδίνου, η οποία διοικείται από μια δωδεκαμελή επιτροπή και αναγνωρίζεται με νόμο του Κοινοβουλίου το 1871 σαν Ένωση Ασφαλιστών του Λονδίνου με το όνομα Lloyd. Το γεγονός αυτό ήταν πολύ σημαντικό, καθώς την εποχή εκείνη η αγορά των ναυτασφαλίσεων διέπεται από το μονοπώλιο συγκεκριμένων εταιρειών.

Το Lloyd δεν αποτελεί ασφαλιστική επιχείρηση άλλα ένωση ασφαλιστών. Συνεπώς, δεν προβαίνει σε ασφαλίσεις σαν οργανισμός αλλά τα μέλη του αυτά καθ' αυτά προβαίνουν σε ασφαλίσεις για λογαριασμό τους. Ο σκοπός της ένωσης αυτής είναι να προβάλλεται σαν το λειτουργικό πρότυπο όσον αφορά την οργάνωση, να εξυμνεί το έργο και το γόητρο των μελών του, να προστατεύει τα μέλη του και τα συμφέροντα αυτών και να επιβάλλει διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του.

Για να γίνει κάποιος μέλος αυτής της ένωσης θα πρέπει να καταθέσει «χρηματική παρακαταθήκη ασφαλείας», η οποία ορίζεται ανάλογα με τον κύκλο των εργασιών του υποψήφιου μέλους. Ακόμα κάθε μέλος σχηματίζει και αποθεματικό ασφαλείας ανάλογα με τις ετήσιες κρατήσεις από ασφάλιστρα που εισπράττει. Από τη στιγμή που κάποιος γίνεται μέλος της εν λόγω ένωσης, αναλαμβάνει την υποχρέωση να υποβάλλει τον ετήσιο ισολογισμό του λογαριασμού του, όπου τηρούνται τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα. Επιπλέον, τα ασφάλιστρα αυτά δεν επιτρέπεται να εισπραχθούν από τον λογαριασμό αυτό μέχρις ότου να εκπληρωθούν όλες οι υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ο ασφαλιστής με τα ασφαλιστήρια που έχει συνάψει.

Η Ένωση των Lloyd ορίζει τους πράκτορες της στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου, ώστε να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των μελών της και να ενημερώνουν για όλα τα θέματα που προκύπτουν, όπως για παράδειγμα θαλάσσια ατυχήματα. Με αυτό τον τρόπο, η Ένωση των Lloyd αποτέλεσε πρότυπο λειτουργίας και οργάνωσης αλλά και ένα από τα

σημαντικότερα κέντρα πληροφοριών παγκοσμίως, σχετικά με τα ασφαλιστικά ζητήματα και γενικότερα ζητήματα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου. Η επιτροπή¹⁵ που ορίζει αυτούς τους πράκτορες, έχει το δικαίωμα και την αρμοδιότητα να διακανονίζει τις απαιτήσεις των μελών της ένωσης αλλά και να πληρώνει οποιεσδήποτε οφειλές για λογαριασμό των μελών της στα διάφορα μέρη του κόσμου μέσω των πρακτόρων που διαθέτει παγκοσμίως. Η Ένωση δεν συνάπτει ασφαλίσεις αυτή καθ' αυτή, παρά μόνο τα μέλη της. Τα μέλη των Lloyd προβαίνουν σε ασφαλίσεις είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπων. Στην κάθε ασφάλιση το κάθε μέλος ενδέχεται να αναλαμβάνει ποσοστό από την ασφάλιση και το ποσοστό στο οποίο αναλαμβάνει την ασφάλιση το εκάστοτε μέλος της Ένωσης αναγράφεται στο ασφαλιστήριο. Σε περίπτωση αντιδικίας ο ασφαλιζόμενος στρέφεται εναντίον του κάθε μέλους ξεχωριστά για το ποσοστό που έχει αναλάβει να καλύψει σύμφωνα με το ασφαλιστήριο.

Στην περίπτωση του αντιπροσώπου – μεσίτη η διαδικασία γίνεται ως εξής: ο ασφαλιζόμενος δίνει την εντολή στον μεσίτη και αυτός συντάσσει την πρόταση για ασφάλιση, με την αγγλική ορολογία slip, στην οποία αναγράφονται τα στοιχεία του υποψήφιου για ασφάλιση και όλα τα στοιχεία που χρειάζονται οι ασφαλιστές για να προβούν σε ασφάλιση. Εν συνεχεία, τα μέλη των Lloyd αναλαμβάνουν την κάλυψη των κινδύνων κατά ποσοστό. Τα μέλη αναγράφουν στο slip το ποσοστό που θα καλύψουν και ο μεσίτης αναλαμβάνει να βρει τα μέλη που θα καλύψουν όλο το ποσό της ασφάλισης.

4.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Το αξιοσημείωτο με τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι ότι μέχρι το 1824 υπήρχαν μόνο δύο ασφαλιστικές εταιρείες, με προνόμιο που τους είχε δοθεί με νόμο και όριζε αυτές τις δύο εταιρείες σαν μοναδικές εταιρείες που έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν σε ασφάλειες. Από τη στιγμή που καταργήθηκε αυτό το προνόμιο άρχισαν να αυξάνονται ραγδαία οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες υπαχθήκανε στον γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και τον μεταγενέστερο του 1948. Με το άνοιγμα της αγοράς και την ελευθερία δημιουργίας ασφαλιστικών εταιρειών, οι υποψήφιοι προς ασφάλιση μπορούσαν να έχουν πλέον πληθώρα επιλογών για την κάλυψη των θαλάσσιων κινδύνων, με αποτέλεσμα να μπορούν να επιλέγουν αυτή που τους συμφέρει καλύτερα. Με αυτό τον τρόπο, ο

¹⁵ Simon Poland and Tony Rooth, «Gard Handbook on P&I Insurance», σελ 32

ανταγωνισμός για τις ασφαλιστικές εταιρείες ήταν τεράστιος και η θαλάσσια ασφάλιση κρινόταν στις λεπτομέρειες για την επιλογή της. Έτσι, κρίθηκε σκόπιμο να ακολουθηθεί ένας κοινά αποδεκτός τύπος ασφαλιστηρίου ή κάποιοι τύποι που θα ήταν κοινά αποδεκτοί. Αυτή η προσπάθεια ξεκίνησε το 1939 όπου το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου και το 1942 το Ινστιτούτο ίδρυσε τμήμα ασφαλιστηρίων, που έχει σαν αρμοδιότητα την επεξεργασία και έκδοση ασφαλιστηρίων συνδυασμένου τύπου που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των ασφαλιζόμενων και της αγοράς. Οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες υιοθέτησαν αυτόν τον τρόπο λειτουργίας και έγιναν μέλη του Ινστιτούτου. Βέβαια, υπάρχουν και ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να βγάζουν τα δικά τους ασφαλιστήρια.

4.3. ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς. Οι οργανισμοί αυτοί ξεκίνησαν την λειτουργία τους με αφορμή το άρθρο 85 του αγγλικού νόμου του 1906 για την θαλάσσια ασφάλιση (Marine Insurance Act 1906), σύμφωνα με το οποίο δύναται η ευκαιρία της αμοιβαίας ασφάλισης, όταν δηλαδή συμφωνήσουν δύο ή περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη από κοινού να ασφαλίσει ο ένας τον άλλον. Με βάση αυτό το άρθρο οι πλοιοκτήτες δημιούργησαν οργανισμούς (ή αλλιώς club με την αγγλική ορολογία), έτσι ώστε να μπορούν να καλύπτουν τα μέλη τις ενδεχόμενες ζημιές ενός άλλου μέλους, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα το ρόλο του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου. Οι οργανισμοί αυτοί καλύπτουν κινδύνους που δεν καλύπτουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς ή κινδύνους που καλύπτονται μεν από τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς, με σύμφωνους δε όρους. Οι οργανισμοί καλύπτουν κινδύνους όπως:

- Προστασία και αποζημίωση για αστική ευθύνη των πλοιοκτητών (Protection and Indemnity)
- Καλύπτει ζητήματα που προκύπτουν από μια ναύλωση του πλοίου, όπως ζητήματα σταλιών και ναύλου, ζητήματα με ναυπηγούς, πληρώματα και ασφαλιστικές εταιρείες και καλύπτει την υπεράσπιση σε ενδεχόμενη δικαστική διαμάχη

- Καλύπτει ζητήματα πολέμου και απεργιών που δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες και την ένωση των Lloyd

Τα μέλη του εκάστοτε οργανισμού αναλαμβάνουν να καλύπτουν τις ζημιές που προκύπτουν από ενέργεια ή ενέργειες άλλων μελών ή άλλου μέλους του οργανισμού. Τα έσοδα του οργανισμού είναι υπό μορφή ασφαλιστρών που εισπράττονται από τα μέλη. Το ποσό του ασφαλιστρου που καθορίζεται για το κάθε μέλος συνήθως είναι ανάλογο με την χωρητικότητα των πλοίων που προσφέρει το μέλος στον οργανισμό αλλά και με το ύψος των ζημιών που έχουν προκαλέσει οι ενέργειες των πλοίων του μέλους. Τα ασφάλιστρα που εισπράττονται είναι σε διάφορες μορφές με κυριότερες τις εξής:

- Το αρχικό ασφάλιστρο ή με την αγγλική του ορολογία advance call ή αλλιώς initial call, είναι το ασφάλιστρο το οποίο καταβάλλει το νέο μέλος κατά την αρχή της ασφαλιστικής του κάλυψης. Το ύψος του ασφαλιστρου καθορίζεται με γνώμονα την ολική χωρητικότητα του πλοίου, την ηλικία του πλοίου (πολλές φορές είναι καθοριστικός παράγοντας και από την ηλικία κάποιο πλοίο δεν γίνεται δεκτό ή γίνεται δεκτό στον οργανισμό με βεβαρημένο ασφάλιστρο, το λεγόμενο επ' ασφάλιστρο), τον τύπο του πλοίου καθώς και τις προβλέψεις του οργανισμού για την κάλυψη ενδεχόμενων απαιτήσεων από τρίτους, που προκύπτουν από τις ενέργειες του εν λόγω πλοίου.
- Το ασφάλιστρο ανανέωσης ή αλλιώς renewal call όπως αποκαλείται στην αγγλική ορολογία είναι το ασφάλιστρο, το οποίο ζητείται από τον οργανισμό για να ανανεωθεί η κάλυψη του πλοίου έναντι των θαλάσσιων κινδύνων το επόμενο ασφαλιστικό έτος. Το ύψος του ασφαλιστρου καθορίζεται με βάση τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε να πληρώσει ο οργανισμός προς τρίτους, από τις ενέργειες και τη δραστηριότητα του εν λόγω πλοίου στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Συνεπώς, εκτός από τις προβλέψεις που κάνει για το κάθε μέλος του για το νέο ασφαλιστικό έτος και τις πιθανές ζημιές που θα κληθεί να καταβάλλει από τις ενέργειες των μελών του, ο οργανισμός λαμβάνει υπόψη και την δραστηριότητα των πλοίων κατά τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους ή των ασφαλιστικών ετών για τα οποία έχει ήδη προσφέρει καλύψεις προς θαλάσσιους κινδύνους.
- Το συμπληρωματικό ασφάλιστρο ή αγγλιστί supplementary call ή back call είναι το ασφάλιστρο που επιβάλλεται στο κάθε μέλος εξαιτίας των απαιτήσεων που έχουν προκύψει από τις ενέργειες των μελών του οργανισμού. Στόχος του οργανισμού είναι να βρεθούν νέα έσοδα κατά τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους, έτσι ώστε να καλυφθούν οι όποιες απαιτήσεις έχουν προκύψει από τις διάφορες δραστηριότητες των μελών του

οργανισμού. Το συμπληρωματικό ασφάλιστρο συνήθως επιβάλλεται στη μέση του ασφαλιστικού έτους και το ύψος του ορίζεται κοντά στην περιοχή του 20% επί του αρχικού ασφαλίστρου.

- Το ασφάλιστρο απαλλαγής ή release call είναι το ασφάλιστρο με το οποίο συμφωνεί να επιβαρυνθεί ένα μέλος του οργανισμού κατά την αποχώρησή του, έτσι ώστε να μην έχει μελλοντικές υποχρεώσεις απέναντι στον οργανισμό για την περίπτωση που επιβληθούν συμπληρωματικά ασφάλιστρα. Είναι στην διακριτική ευχέρεια του μέλους να επιλέξει αν θα επιβαρυνθεί αυτό το ασφάλιστρο ή αν θα επιλέξει να αποχωρήσει από τον οργανισμό και να είναι υπόλογο στον οργανισμό κατά την περίπτωση που θα επιβληθούν συμπληρωματικά ασφάλιστρα.
- Το ασφάλιστρο επιστροφής ή αλλιώς return call είναι το ασφάλιστρο που επιστρέφεται στα μέλη του από τον οργανισμό κατά την περίπτωση που ο οργανισμός διαλυθεί ή κατά την περίπτωση που ο οργανισμός έχει πλεόνασμα από τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα προηγούμενων ετών. Άλλωστε, οι οργανισμοί αυτοί είναι μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και έχουν μοναδικό σκοπό την κάλυψη των μελών τους από διάφορους θαλάσσιους κινδύνους. Τέλος, οι κανονισμοί αυτών των οργανισμών προβλέπουν συνήθως ότι κατά την περίπτωση που ένα πλοίο παροπλιστεί, τότε τα μέλη έχουν επιστροφή ασφαλίστρου έως και 90% του ήδη καταβληθέντος αρχικού ασφαλίστρου.

Το μεγάλο πλεονέκτημα αυτών των οργανισμών έναντι άλλων ασφαλιστικών φορέων για κάλυψη θαλάσσιων κινδύνων είναι το γεγονός ότι οι καλύψεις που παρέχουν είναι απεριόριστου ποσού με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση ως το 1987 που καλυπτόταν με ανώτατο ποσό αυτό των 300.000.000\$. Αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα που έχουν τέτοιου είδους οργανισμοί έναντι των υπόλοιπων ασφαλιστικών φορέων, πηγάζει κατά πρώτον από το σύστημα της αμοιβαίας ασφάλισης των μελών του οργανισμού (αφού το κάθε μέλος είναι ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος ταυτόχρονα) και συνεπάγεται την απεριόριστη υποχρέωση καταβολής συμπληρωματικών ασφαλίστρων και κατά δεύτερον από τη μοναδικότητα του συστήματος αντασφάλισης που έχουν πετύχει από κοινού αυτού του είδους οι οργανισμοί. Οι οργανισμοί έχουν δημιουργήσει ένα διεθνές σύνολο, στο οποίο είναι μέλη σχεδόν όλοι οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί. Το διεθνές αυτό σύνολο είναι παγκοσμίως γνωστό σαν International Group και είναι οργανισμός αντασφάλισης. Η λειτουργία του είναι πολύ σημαντική καθώς με αυτό τον τρόπο έχει επιτευχθεί η απεριόριστη κάλυψη των μελών των διαφόρων οργανισμών. Έτσι, οι αλληλασφαλιστικοί

οργανισμοί γίνονται μέλη αυτού του διεθνούς συνόλου και όταν ένα μέλος κάποιου αλληλασφαλιστικού οργανισμού δημιουργήσει μια απαίτηση που ξεπερνάει το όριο κάλυψης του αλληλασφαλιστικού οργανισμού, το όριο ευθύνης του αλληλασφαλιστικού οργανισμού που ονομάζεται retention κατά την αγγλική ορολογία, τότε το International Group αναλαμβάνει να καλύψει το επιπλέον ποσό της απαίτησης που προέκυψε από το ανώτατο ποσό που καλύπτει ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός του μέλους που δημιούργησε την απαίτηση. Στην περίπτωση κατά την οποία η απαίτηση είναι τόσο μεγάλη που ξεπερνάει και το ανώτατο ποσό που καλύπτει το International Group, τότε την διαφορά για το επιπλέον ποσό από αυτό που προέκυψε με αυτό που είναι το ανώτατο που καλύπτει το International Group, τότε οι υπόλοιπες κερδοσκοπικού χαρακτήρα ή οι ασφαλιστές των Lloyd είναι αυτοί που επιβαρύνονται την επιπλέον απαίτηση, καθώς πολιτική του International Group είναι να έχει ασφαλιστεί και αυτό στους Lloyd ή στις κερδοσκοπικού χαρακτήρα ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Τέλος, στην σπάνια περίπτωση που η απαίτηση υπερβαίνει και αυτές τις προσφερόμενες καλύψεις, την επιπλέον διαφορά καλύπτει το International Group καθώς δεν είναι απεριόριστη η κάλυψη που παρέχουν οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι Lloyd.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, η απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ενέργειες ενός μέλους καλύπτονται με ευθύνη του μέλους που δημιουργεί αυτή την απαίτηση. Στη συνέχεια, το μέλος έχει τη δυνατότητα να διεκδικήσει την επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλε από τον αλληλασφαλιστικό οργανισμό στον οποίο ανήκει, για την απαίτηση που το ίδιο το μέλος δημιούργησε. Αυτό είναι πολύ σημαντικό πλεονέκτημα για τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς καθώς οι απαιτήσεις που προκύπτουν από τα μέλη του οργανισμού καλύπτονται ετεροχρονισμένα από τον οργανισμό και ειδικά στην περίπτωση της δικαστικής διαμάχης του μέλους, η κάλυψη συχνά μετατίθεται χρονικά μεταγενέστερα του ασφαλιστικού έτους. Βέβαια, στην πράξη τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά. Ο οργανισμός πολλές φορές, παρά το αντίθετο του κανονισμού, στα πλαίσια της συνεργασίας του με το μέλος καλύπτει την απαίτηση που έχει δημιουργήσει το μέλος του. Αυτό γίνεται επειδή υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει το μέλος σε περιπτώσεις υπέρογκων ποσών, όπως η θαλάσσια ρύπανση κ.α. Επίσης, ο οργανισμός μπορεί να καταβάλλει την εγγύηση για την αποδέσμευση του πλοίου στην περίπτωση που κατασχεθεί το πλοίο για μια πολύ μεγάλη απαίτηση. Σε αυτή την περίπτωση, το σημαντικό για τον πλοιοκτήτη είναι ότι το πλοίο του δεν κατάσχεται σε

πρώτη φάση και έχει την δυνατότητα να συνεχίσει να δραστηριοποιείται και να μπορέσει να αποπληρώσει στο μέλλον την απαίτηση του. Σε διαφορετική περίπτωση, ο πλοιοκτήτης θα έχανε την περιουσία του και θα αναγκαζόταν να βρει τα απαιτούμενα κεφάλαια για την αποπληρωμή της απαίτησης.

Στην Ελλάδα, υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο για την σύσταση αλληλασφαλιστικών οργανισμών με το ν.δ/μα 400/1970 περί Ιδιωτικής Επιχείρησης Ασφάλισεως.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΗ

5. P&I CLUBS (Protection and Indemnity Clubs)

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων θεωρείται από τους ασφαλέστερους και οικονομικότερους τρόπους μεταφοράς. Σε αυτή την εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό και η τεχνολογική εξέλιξη των πλοίων όσον αφορά τη μεγέθυνση τους στην χωρητικότητα τους (οικονομίες κλίμακας) και την ποιότητα και τον τρόπο κατασκευής τους (διπλά τοιχώματα κλπ) για την προστασία του περιβάλλοντος. Παρ' όλα αυτά, όταν συμβαίνει μια αβαρία, οι επιπτώσεις είναι τεράστιες όσον αφορά τα οικονομικά μεγέθη αλλά και το περιβάλλον. Επειδή λοιπόν είναι τεράστιο το βάρος της ευθύνης για τους πλοιοκτήτες, υπεισέρχονται οι ασφαλιστικές εταιρείες και διάφορες ασφαλιστικές ενώσεις (τα P&I clubs) για να μπορέσουν να καλύψουν την ευθύνη αυτή.

5.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Το μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο λόγω των μεγάλων κεφαλαίων που εισέρχονται για μια επένδυση στη ναυτιλία και οι μεγάλες ζημιές σε ενδεχόμενη αβαρία συνετέλεσαν τους καταλυτικούς παράγοντες για τον «αναγκαίο δρόμο» προς την θαλάσσια ασφάλιση και το περαιτέρω βήμα αυτής, τους αλληλασφαλιστικούς φορείς ή αλλιώς P&I Clubs. Από τα παλιά χρόνια έχουμε τις πρώτες ενδείξεις για την θαλάσσια ασφάλιση. Ωστόσο, οι πρώτες ενδείξεις για μια μορφής αλληλασφαλιστικό φορέα βρίσκονται τον 10^ο μ.Χ. αιώνα. Τα πρώτα όμως χειροπιαστά στοιχεία για την έναρξη αυτών των φορέων βρίσκονται στο 1846 και στο 1854, όπου θεσπίστηκαν οι Campell's Act και Merchant Shipping Act αντιστοίχως. Η πρώτη είχε να κάνει με την ευθύνη για τον τραυματισμό κάποιου ανθρώπου και την απώλεια ζωής, ενώ η δεύτερη είχε να κάνει με τον περιορισμό της οικονομικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που οριζόταν ανά τόνο φορτίου. Με αυτούς τους δύο νέους νόμους, οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν σε μια ευάλωτη θέση, καθώς από το 1720¹⁶

¹⁶ Bubble Act

δύο μόνο εταιρείες¹⁷ είχαν την αποκλειστικότητα όσον αφορά την θαλάσσια ασφάλιση. Με βάση τα νέα δεδομένα, οι πλοιοκτήτες προχώρησαν σε μια ενέργεια πρωτοποριακή. Εξετάζοντας όλα τα νομοθετικά πλαίσια, αποφάσισαν να κάνουν αλληλασφαλιστικές ενώσεις χωρίς νομική υπόσταση και με διάρκεια ζωής μόλις ένα χρόνο, με προοπτικές ανανέωσης κάθε χρόνο. Το στοιχείο που βρήκαν και εκεί «πάτησαν» οι πλοιοκτήτες – μέλη, πλέον, των ενώσεων για να είναι νόμιμοι και όχι ενάντια στο νομοθετικό πλαίσιο της εποχής, ήταν ότι ο κάθε πλοιοκτήτης είχε τη φύση του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου ταυτοχρόνως. Αυτό επετεύχθη με τον εξής τρόπο: ο κάθε πλοιοκτήτης ασφάλιζε κάποιον άλλον και αυτός ασφαλιζόταν από κάποιον άλλον αντιστοίχως. Η ευθύνη που έφερε ο καθένας ήταν ανάλογη με το ποσοστό που ασφάλιζε στον άλλον μέσα στα πλαίσια των κανονισμών της ένωσης που άνηκαν.

Το πρώτο P&I Club ιδρύθηκε το 1855 και είχε τη μορφή ενός αλληλασφαλιστικού οργανισμού, όπως έχει και σήμερα που εξακολουθεί να δραστηριοποιείται. Το όνομα που είχε ήταν «Britannia Association».

Το 1862¹⁸ καταργήθηκε το μονοπώλιο στην θαλάσσια ασφάλιση με αποτέλεσμα να μπορεί ελεύθερα πλέον να ασφαρίζεται ο καθένας όπου θέλει και να δημιουργηθούν νέες ομάδες ασφαλιστών, που είχαν σκοπό να εξυπηρετήσουν τις «απαιτήσεις» και τις ανάγκες των πλοιοκτητών. Πολλές ενώσεις βέβαια παρέμειναν για αρκετό χρονικό διάστημα στην ίδια μορφή και δεν προχώρησαν στην νομική υπόστασή τους. Ωστόσο, το έναυσμα για την δημιουργία των P&I Clubs είχε δοθεί. Οι περισσότερες ενώσεις προχώρησαν στην νομιμοποίησή τους, γεγονός που τους έδινε το πλεονέκτημα να αναλαμβάνουν πλήρως τις καλύψεις για διάφορους θαλάσσιους κινδύνους με νομική φύση και υπόσταση, έτσι ώστε να μπορούν να διεκδικήσουν ή να υπερασπιστούν τα συμφέροντά τους, νομικά πλέον με εκπροσώπηση σε ενδεχόμενο δικαστικό αγώνα, πράγμα το οποίο μέχρι πρότινος δεν ήταν εφικτό και νομικά αποδεκτό.

Τα σημερινά P&I Clubs έχουν νομική φύση, είναι δηλαδή εταιρείες με σκοπό να αποφέρουν κέρδος και εμφανίζονται κυρίως σε δύο μορφές: ανώνυμες εταιρείες και εταιρείες περιορισμένης ευθύνης. Η διαφορά είναι ότι στα σημερινά P&I Clubs τα μέλη είναι ασφαλισμένα με μια επιχείρηση και όχι μεταξύ τους όπως συνέβαινε παλιότερα. Τα περισσότερα P&I Clubs εδρεύουν στην Μεγάλη Βρετανία και ακολουθούν τον νόμο

¹⁷ Οι εταιρείες αυτές ήταν οι «Royal Exchange Association» και «London Assurance Corporation»

¹⁸ Ψηφίστηκε ο νόμος «Companies Act»

«Companies Act» 1985. Για να ιδρυθεί ένα P&I Club πρέπει να πάρει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος από το αρμόδιο Υπουργείο¹⁹, θα πρέπει να γίνει εγγραφή της εταιρείας στα μητρώα και θα πρέπει να έχει πάρει έγκριση η εταιρεία με Βασιλικό Διάταγμα ή νόμο από το Κοινοβούλιο έτσι ώστε να μπορεί να κάνει διάφορες ασφαλίσεις για θαλάσσιους κινδύνους²⁰. Τα μέλη των P&I Clubs δεν έχουν συμμετοχή στα κέρδη και απλά συνεισφέρουν κατά ποσοστό στις ζημιές που ενδεχομένως να προκύψουν στο οποιοδήποτε μέλος του club.

5.3. ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τα P&I Clubs είναι αλληλασφαλιστικοί φορείς και αναλαμβάνουν να καλύψουν ενδεχόμενες ζημιές που προκαλούν τα μέλη τους σε τρίτους. Συνήθως, τα P&I Clubs αναλαμβάνουν την κάλυψη των ζημιών που δεν καλύπτονται από τις ρήτρες των ναυτασφαλίσεων. Τα περισσότερα P&I Clubs καλύπτουν όλους τους θαλάσσιους κινδύνους με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αισθάνονται μεγαλύτερη ασφάλεια για την επένδυσή τους. Τα P&I Clubs στην αρχή κάλυπταν θαλάσσιους κινδύνους που είχαν να κάνουν μόνο με το πλοίο, όπως για παράδειγμα τα μέλη του πληρώματος (Protection Clubs). Στη συνέχεια όμως και λόγω των αναγκών που προέκυπταν, τα P&I Clubs πήραν την σημερινή τους μορφή, καθώς εξελίχθηκαν και σε φορείς που κάλυπταν θαλάσσιους κινδύνους από την εμπορική δραστηριότητα των πλοίων (Indemnity Clubs).

5.4. ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Κατά τη σύσταση των P&I Clubs συντάσσεται το καταστατικό που προβλέπει τους όρους λειτουργίας του κάθε P&I Club. Όσον αφορά τη δομή των P&I Clubs, η γενική συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο και μέσα από τη γενική συνέλευση των μελών εκλέγεται το διοικητικό συμβούλιο. Αυτή είναι η συνηθέστερη δομή σε ένα P&I Club. Στο κάθε καταστατικό προβλέπονται ο αριθμός των γενικών συνελεύσεων και το πότε θα γίνονται αυτές, το ποιοι έχουν δικαίωμα να ψηφίσουν, το ποιος μπορεί να μπει στο club όπως και ποιος μπορεί να αποχωρήσει, καθώς και τις προϋποθέσεις και τις περιπτώσεις που μπορούν να γίνουν αυτά. Επίσης, στο καταστατικό προβλέπονται θέματα αποζημιώσεων.

¹⁹ Πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος «Companies Act» 1985

²⁰ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 1994, 2nd edition, σελ 16

Σε ενδεχόμενες αλλαγές στο καταστατικό του κάθε P&I club, οι πλοιοκτήτες – μέλη του δεσμεύονται για τις αλλαγές από τη στιγμή που τα πλοία τους θα τελειώσουν το ταξίδι που έχουν ήδη ξεκινήσει ή από τη στιγμή που θα λήξει η περίοδος της ήδη συμφωνημένης ναύλωσης, όπως αυτή αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο.

5.5. ΔΟΜΗ ΤΩΝ P&I Clubs

5.5.1. Η Γενική Συνέλευση

Η Γενική Συνέλευση όντας το ανώτατο όργανο σε ένα P&I Club θέτει τους κανόνες, σύμφωνα με τους οποίους θα λειτουργεί το P&I Club. Έτσι, οι αρμοδιότητες που έχει η γενική συνέλευση και ορίζονται στο καταστατικό άπτονται στα εξής:

- Μέσα από τη γενική συνέλευση εκλέγεται το διοικητικό συμβούλιο
- Ορίζονται οι ελεγκτές
- Καθορίζεται το καταστατικό λειτουργίας του P&I Club
- Τροποποιείται το καταστατικό λειτουργίας του P&I Club
- Ψηφίζονται αλλαγές στους κανονισμούς λειτουργίας
- Αποφασίζεται αν είναι αποδεκτοί οι ισολογισμοί
- Αποφασίζεται οποιασδήποτε φύσης οικονομικό θέμα προκύπτει (ποσό εισφορών, διανομές αποθεματικών, αμοιβή του διοικητικού συμβουλίου κλπ)
- Αποφασίζεται η συγχώνευση του P&I Club με κάποιο άλλο ή η διάλυση του

Οι αποφάσεις που λαμβάνει η γενική συνέλευση, είναι αποφάσεις των μελών του P&I Club που το απαρτίζουν και σύμφωνα με τους ψήφους που διαθέτει το κάθε μέλος στην γενική συνέλευση. Οι ψήφοι που έχει το κάθε μέλος του P&I Club ορίζονται με βάση την ολική χωρητικότητα, που προσφέρει το μέλος στο club, σε κόρους. Αυτό είναι μια ιδιομορφία των P&I Clubs σε σχέση με τις αλληλασφαλιστικές εταιρείες που ορίζουν τους ψήφους με βάση το ασφάλιστρο. Βέβαια, στα P&I Clubs υπάρχει η φιλοσοφία ότι πρέπει να αποφευχθεί η «διαχείριση» του P&I Club από μια πολύ μικρή ομάδα πλοιοκτητών, έπειτα από τυχούσα συνεργασία μεταξύ τους και γι' αυτό ορίζεται ότι μια εταιρεία πλοιοκτητών ή εφοπλιστών που διαχειρίζεται πολλά πλοία, σε ενδεχόμενο πολλαπλασιασμού του στόλου της δεν θα μπορεί να έχει περισσότερους ψήφους από

αυτούς που είχε πριν αναλάβει την εκπροσώπηση αυτών των πλοίων²¹. Η διασπορά των ψήφων για κάθε ασφαλισμένο κόρο ολικής χωρητικότητας σε ένα P&I Club γίνεται ως εξής:

- Για 1 – 20.000 κόρους δίνεται μία ψήφος
- Από 20.000 – 50.000 κόρους δίνονται δύο ψήφοι
- Από 50.000 – 100.000 κόρους δίνονται τρεις ψήφοι
- Από 100.000 – 200.000 κόρους δίνονται τέσσερις ψήφοι
- Για κάθε 100.000 κόρους δίνεται μία επιπλέον ψήφος

Ακόμα, προβλέπεται για τις δύο ακόλουθες περιπτώσεις τα εξής:

- 1) Για την περίπτωση που το μέλος είναι ενεργό στο P&I Club για διάρκεια λιγότερη από ένα έτος, τότε δεν έχει τη δυνατότητα ψήφου στη γενική συνέλευση
- 2) Για την περίπτωση που κάποιο μέλος υπέστη την απώλεια μέρους της συνολικής χωρητικότητας που προσέφερε στο P&I Club, διατηρεί τις ψήφους που είχε μέχρι και την επόμενη τακτική γενική συνέλευση.

5.5.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο

Το διοικητικό συμβούλιο είναι το εκτελεστικό όργανο ενός P&I Club, αφού αναλαμβάνει να κάνει πράξη τις αποφάσεις της γενικής συνέλευσης. Στην ετήσια γενική συνέλευση τα μέλη εκλέγουν τα μέλη του P&I Club που θα απαρτίζουν το διοικητικό συμβούλιο. Όταν τα μέλη είναι εταιρείες, τότε τις αντιπροσωπεύουν στο P&I Club τα διοικητικά στελέχη των εταιρειών. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου συνήθως είναι από όλες τις εθνικότητες που υπάρχουν στο P&I Club και από όλα τα είδη της ναυτιλίας. Ο αριθμός των μελών του διοικητικού συμβουλίου εξαρτάται από το P&I Club και διαφέρει από P&I Club σε P&I Club. Δικαίωμα υποψηφιότητας στο διοικητικό συμβούλιο έχουν όλα τα μέλη του P&I Club με την προϋπόθεση να έχει ασφάλιστρο τουλάχιστον 10.000 κόρους ολικής χωρητικότητας και να μην υπερβαίνει το 70^ο έτος της ηλικίας του. Το κάθε μέλος του διοικητικού συμβουλίου έχει δικαίωμα ψήφου. Ο αριθμός των ψήφων του κάθε μέλους ισούται με τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και όχι ανάλογα με τους κόρους

²¹ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 1994, 2nd edition, σελ 19

ολικής χωρητικότητας που προσφέρει στο P&I Club. Τα μέλη που ήδη έχουν εκλεγεί, έχουν την δυνατότητα να θέσουν υποψηφιότητα εκ νέου.

Στην γενική συνέλευση τα μέλη εκφράζουν την γενική «φιλοσοφία» την οποία θα ήθελαν να ακολουθήσει το P&I Club και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εφαρμόζουν τους τρόπους που θεωρούν σωστούς και την πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί για την επίτευξη των στόχων του P&I Club. Συνήθως το διοικητικό συμβούλιο συνεδριάζει μια φορά το μήνα ώστε να ληφθούν αποφάσεις για την εύρυθμη λειτουργία του P&I Club.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου έχουν ευθύνες και καθήκοντα ως κάτωθι:

- Πριν προχωρήσουν τα μέλη σε διαιτησία, οι διαφορές που τυχόν θα προκύψουν εξετάζονται από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου για να αποφευχθεί η διαιτησία.
- Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εξετάζουν όλες τις αγωγές κατά του P&I Club και εγκρίνουν τις πιο σημαντικές σύμφωνα με το καταστατικό του P&I Club
- Καλύπτουν διάφορες οικονομικές οφειλές
- Αναλαμβάνουν τη διαχείριση του προσωπικού (προσλήψεις – απολύσεις)
- Αποφασίζουν για την αμοιβή των μελών του διοικητικού συμβουλίου του P&I Club
- Διαχειρίζονται τα αποθέματα του P&I Club
- Αναλαμβάνουν να μοιράσουν τα έσοδα του P&I Club
- Αποφασίζουν για το ποσό των «ασφαλιστρών» των μελών
- Αποφασίζουν και καθορίζουν ενδεχόμενες πρόσθετες εισφορές
- Αποφασίζουν για τη συχνότητα που θα πληρώνουν τα μέλη τις οφειλές τους προς το P&I Club
- Καθορίζουν τις ημερομηνίες έναρξης και περάτωσης του οικονομικού έτους
- Καθορίζουν τις ημερομηνίες για την έναρξη και την περάτωση του ασφαλιστικού έτους
- Προτείνουν διάφορες τροποποιήσεις των κανονισμών του P&I Club
- Κανονίζουν ευκολίες αντασφάλισης

Η μεγάλη διαφορά των P&I Club από τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι ότι το P&I Club το ελέγχουν τα μέλη του.

Η διαχείριση των P&I Club παλαιότερα γινόταν από ένα άτομο και στα μεγαλύτερα P&I Club γινόταν από επιτροπή πέντε μελών συνήθως, τα οποία λάμβαναν και κάποιον υποτυπώδη μισθό. Στη σημερινή τους μορφή, τα P&I Club αναθέτουν σε νομικά πρόσωπα τη διαχείριση τους. Τα νομικά αυτά πρόσωπα έχουν συνήθως τη μορφή των εταιρειών

περιορισμένης ευθύνης και έχουν ένα πελάτη, το P&I Club ή την μορφή φυσικών προσώπων. Τα φυσικά πρόσωπα που αναλαμβάνουν αυτές τις αρμοδιότητες, αντιπροσωπεύουν τα P&I Club και το όνομα τους αναγράφεται στο καταστατικό του P&I Club. Οι εταιρείες αυτές για τις υπηρεσίες που προσφέρουν στα P&I Club αμείβονται είτε με βάση την ασφαλισμένη χωρητικότητα σε κόρους είτε χρεώνοντας τους μισθούς και διάφορα έξοδα στο P&I Club. Τα έξοδα αυτά ορίζονται από μια σύμβαση που υπογράφεται ανάμεσα στο P&I Club και στην εταιρεία που θα αναλάβει την διαχείριση του. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι εταιρείες στα P&I Club είναι διάφορες υπηρεσίες καθημερινής διοίκησης (διευθέτηση ζητημάτων που αφορούν αγωγές και απαιτήσεις). Με αυτές τις καθημερινές υπηρεσίες τα P&I Club αποκτούν ευελιξία καθώς λύνονται άμεσα θέματα, τα οποία για να λυθούν στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου θα χανόταν πολύτιμος χρόνος, αφού συνεδριάζει μία φορά το μήνα, με αποτέλεσμα να είχε τεθεί σε αμφισβήτηση η αξιοπιστία του P&I Club σε διαφορετική περίπτωση. Έτσι, οι διαχειριστές αναλαμβάνουν τις πληρωμές των λογαριασμών του P&I Club, τις εισπράξεις των εισφορών των μελών, πληρώνουν τις ενδεχόμενες αποζημιώσεις, χειρίζονται τις αγωγές ενάντια στο P&I Club, έχουν τα αρχεία του P&I Club, κάνουν τις αναφορές για το διοικητικό συμβούλιο και κρατούν τα πρακτικά από τις συνεδριάσεις, επενδύουν τα κεφάλαια που διαθέτει το P&I Club, υπογράφουν τα συμβόλαια αλληλασφάλισης και εκδίδουν πιστοποιητικά εισόδου νέων μελών στο P&I Club. Η διαχείριση των P&I Club γίνεται κυρίως με δύο μεθόδους:

- i. Τα μέλη διαχωρίζονται με βάση τη γεωγραφική τους θέση και κάθε τμήμα της διαχειρίστριας εταιρείας ασχολείται με συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή
- ii. Τα μέλη διαχωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες και κάθε τμήμα της διαχειρίστριας εταιρείας αναλαμβάνει την επίλυση προβλημάτων που προκύπτουν από μία συγκεκριμένη κατηγορία

Η πρώτη μέθοδος διαχείρισης των P&I Club έχει το μειονέκτημα ότι οι ομάδες που ασχολούνται με διαφορετικό γεωγραφικό τομέα δεν γνωρίζουν την μέθοδο επίλυσης διάφορων ζητημάτων που ακολουθούν οι άλλες ομάδες άλλων γεωγραφικών τομέων, με αποτέλεσμα πολλές φορές να ακολουθείται διαφορετική στρατηγική για την επίλυση του ίδιου ζητήματος. Η δεύτερη μέθοδος ενώ έχει το πλεονέκτημα της εξειδίκευσης επίλυσης προβλημάτων από το αρμόδιο τμήμα, μειονεκτεί στο γεγονός ότι οι γνώσεις και οι πληροφορίες που έχει το κάθε τμήμα δεν μοιράζονται με τα υπόλοιπα τμήματα.

5.6. ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ P&I CLUB

Για να μπει στο P&I Club ένα νέο μέλος, θα πρέπει ο πλοιοκτήτης – υποψήφιο νέο μέλος, να συμπληρώσει μια αίτηση εισόδου στο P&I Club και να δώσει οποιεσδήποτε πληροφορίες του ζητηθούν. Η αίτηση αυτή μπορεί να συμπληρωθεί από κάποιον εξουσιοδοτημένο μεσίτη για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ο μεσίτης μπορεί να αναλάβει όλες τις διαδικασίες εισόδου του πλοιοκτήτη στο P&I Club με την αμοιβή του να χρεώνεται στον πλοιοκτήτη. Η διαδικασία εισόδου μπορεί να γίνει και από αντιπροσώπους του P&I Club, όπως αυτοί υπάρχουν σχεδόν σε όλα τα μέρη του κόσμου. Έτσι, το κάθε P&I Club μπορεί να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες που αφορούν τη σημαία του πλοίου και την εθνικότητα του πληρώματος του, τις διαδρομές που ακολουθεί το πλοίο, τον τύπο, την ηλικία και το μέγεθος του πλοίου, το χρονικό διάστημα που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης να καλύπτεται το πλοίο του από το εν λόγω P&I Club και ενδεχόμενες ζημιές που έχει υποστεί ή προκαλέσει το πλοίο στο παρελθόν. Η αίτηση αυτή εξετάζεται από το διοικητικό συμβούλιο του P&I Club, το οποίο αποφασίζει αν θα γίνει δεκτή η αίτηση ή όχι. Στην περίπτωση που απορριφτεί η αίτηση, το P&I Club δεν είναι υποχρεωμένο να εκφράσει τους λόγους για τους οποίους απέρριψε την αίτηση. Αν η αίτηση γίνει δεκτή, τότε δημιουργείται μια σχέση ευθύνης και οφελών των δύο μερών. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι να συνεισφέρει στις ζημιές που προκαλούν τα υπόλοιπα μέλη και το όφελος του είναι η κάλυψη που παρέχεται στο πλοίο του από το P&I Club για διάφορους κινδύνους. Το P&I Club επωφελείται από τις εισφορές του νέου μέλους αλλά επιβαρύνεται με την ευθύνη της κάλυψης του πλοίου του νέου μέλους για διάφορους κινδύνους. Αυτή η ηθική υποχρέωση των δύο μερών «επικυρώνεται» τη στιγμή που γίνεται δεκτή η αίτηση του πλοιοκτήτη για είσοδο στο P&I Club με το πιστοποιητικό εισόδου. Το πιστοποιητικό εισόδου αναγράφει τους κανονισμούς του P&I Club και τους κινδύνους που αυτό καλύπτει. Βέβαια, το πιστοποιητικό εισόδου δεν είναι ασφαλιστήριο συμβόλαιο, απλά αποδεικνύει ότι ο πλοιοκτήτης είναι μέλος του P&I Club.

Χαρακτηριστικό είναι ότι ενώ στην αρχή τα μέλη των P&I Club ήταν μόνο πλοιοκτήτες, με το πέρασμα του χρόνου και οι εξελίξεις στη ναυτιλία «υποχρέωσαν» και άλλα εμπλεκόμενα μέρη να αναμειχθούν στα P&I Club, όπως για παράδειγμα ναυλωτές και

διαχειριστές πλοίων. Το κριτήριο που παραμένει ίδιο για την είσοδο νέων μελών στα P&I Club είναι το ασφαλιστικό συμφέρον για περιουσιακό στοιχείο που ενδεχομένως διατρέχει κίνδυνο ανά πάσα στιγμή²². Με αυτή την παράμετρο, ασφαλιστικό συμφέρον έχουν ακόμα και τα ναυπηγεία καθώς τα πλοία διατρέχουν διάφορους κινδύνους ακόμα και όταν δεν πραγματοποιούν ταξίδι.

Τα πλοία που εισέρχονται σε ένα P&I Club ενδεχομένως να έχουν πολύπλοκη μορφή ως προς την ιδιοκτησία τους, καθώς μπορεί να είναι ιδιοκτησία πολλών εταιρειών διαφόρων ατόμων. Έτσι, και σύμφωνα με τον αγγλικό νόμο, αυτός που δεν είναι μέλος του P&I Club (και ας είναι από τους κύριους του πλοίου) δεν έχει καμία ευθύνη αλλά ούτε και απαίτηση από το P&I Club. Τα μέλη του P&I Club έχουν ευθύνες απέναντι στο P&I Club. Αν κάποια στιγμή για κάποιο λόγο το μέλος χάσει το δικαίωμα της κάλυψης του πλοίου του για διάφορους κινδύνους από το P&I Club, συνεχίζει να καταβάλλει τις εισφορές του προς το P&I Club. Συνεπώς, όταν κάποιος έχει στην κατοχή του το πιστοποιητικό εισόδου και είναι επισήμως μέλος του εκάστοτε P&I Club, δεν τίθεται θέμα για απαλοιφή του ως μέλος τους P&I Club, αλλά μόνο για τις ασφαλιστικές καλύψεις που του παρέχονται.

Οι λόγοι που μπορούν να οδηγήσουν σε αποχώρηση κάποιου μέλους από το P&I Club είναι η ολική απώλεια του πλοίου, η εξαφάνιση του πλοίου, η πτώχευση ή η ρευστοποίηση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας του πλοίου που ανήκει στο P&I Club, η άρνηση του μέλους να πληρώνει τις εισφορές που αξιώνει το P&I Club, η απόφαση του μέλους να σταματήσει την προστασία του πλοίου από τους κινδύνους που καλύπτει το εν λόγω P&I Club και τέλος η απόφαση του μέλους να πουλήσει ή μεταβιβάσει το μερίδιο του ή το πλοίο. Στην περίπτωση που μεταβιβάζεται το μερίδιο του μέλους, το πλοίο δεν εξακολουθεί να καλύπτεται από το εν λόγω P&I Club. Θα πρέπει λοιπόν, να γίνει νέα αίτηση από τον νέο πλοιοκτήτη για είσοδο στο P&I Club, να εξεταστεί και να γίνει δεκτή ή να απορριφθεί.

Όπως και στη διαδικασία εισόδου του μέλους στο P&I Club, έτσι για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, υπάρχει μια διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για να σταματήσει το μέλος να απολαμβάνει το προνόμιο της κάλυψης του από το P&I Club. Στην περίπτωση που το μέλος επιθυμεί να αποχωρήσει από το P&I Club, το μέλος πρέπει να ειδοποιήσει εγγράφως το P&I Club κατά την έναρξη της ασφαλιστικής χρονιάς, όπως αυτή έχει οριστεί από το P&I Club. Στην περίπτωση που το P&I Club επιθυμεί την

²² Marine Insurance Act 1905 (section 5)

διακοπή καλύψεων προς το μέλος, οφείλει να το ενημερώσει εγγράφως 7 μέρες νωρίτερα, έτσι ώστε να έχει χρόνο το μέλος να βρει νέο P&I Club να του παρέχει καλύψεις για διάφορους κινδύνους. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, οι καλύψεις για διάφορους κινδύνους προς το μέλος, σταματούν αυτομάτως.

5.7. ΕΔΡΕΣ ΤΩΝ P&I CLUBS

Το πρώτο P&I Club ιδρύθηκε στην Μεγάλη Βρετανία και στη συνέχεια παρατηρήθηκε η ανάπτυξη αυτών στο μεγάλο νησί. Με το πέρασμα των χρόνων όμως, δημιουργήθηκαν κάποια προβλήματα τα οποία κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν τα P&I Club. Το σημαντικότερο πρόβλημα ήταν η μονοδιάστατη χρήση της αγγλικής λίρας σαν νόμισμα τους, με αποτέλεσμα να επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές στις ισοτιμίες της λίρας έναντι άλλων νομισμάτων. Το γεγονός όμως της υποτίμησης της αγγλικής λίρας το 1967 ήταν ένα σοβαρό πλήγμα «στα ταμεία» των P&I Club και στην μετέπειτα οικονομική τους πολιτική, καθώς οι ζημιές που «προέκυψαν» ανέρχονταν σε εκατομμύρια λίρες²³. Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, μειώθηκαν αυτόματα τα αποθεματικά που διαχειρίζονταν τα P&I Club και κατά σημαντικό ποσό μάλιστα. Επίσης, ένα σοβαρό πρόβλημα που κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν ήταν οι αγωγές που βρίσκονταν σε εξέλιξη, καθώς τα P&I Club έπρεπε να διατηρήσουν την αξιοπιστία τους και να αποζημιώσουν για τις ζημιές που προκάλεσαν τα μέλη τους. Σε αυτό το σημείο, πρέπει να αναφερθεί ότι τα P&I Club που έδρευαν στην Μεγάλη Βρετανία υποχρεούνταν να έχουν τα αποθεματικά τους σε αγγλικές λίρες, με βάση τον αγγλικό νόμο. Θεωρώντας, λοιπόν, τα P&I Club υπεύθυνα την πολιτική που εφαρμόζε το αγγλικό κράτος σε αυτό το θέμα, ακολούθησε μια σειρά συζητήσεων με τους αρμόδιους φορείς, έτσι ώστε να μπορούν τα P&I Club να έχουν κάποιες ασφαλιστικές δικλίδες για να μην υποστούν στο μέλλον τέτοιες ζημιές. Η απόφαση που πάρθηκε ήταν ότι τα P&I Club δεν έπρεπε να απολαμβάνουν προνόμια ιδιαίτερης μεταχείρισης, αφήνοντας φυσικά τα P&I Club ανικανοποίητα. Η λύση που βρέθηκε από τα P&I Club ήταν η μεταφορά της έδρας τους από το νησί σε άλλες χώρες (offshore), απολαμβάνοντας φορολογικά προνόμια και ελευθερία οικονομικής πολιτικής. Για να ισχύει αυτό θα πρέπει να ξεκινούν όλες οι αποφάσεις και το διοικητικό μέρος από το εξωτερικό και γι' αυτό μεταφέρθηκε και το διοικητικό συμβούλιο άλλα και άτομα με αρμοδιότητες και ευθύνες

²³ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 1994, 2nd edition, σελ 21 – 24

σε διάφορες χώρες, διατηρώντας όμως τα γραφεία στη Μεγάλη Βρετανία. Έτσι, τα υποκαταστήματα των P&I Club αναλαμβάνουν να διεκπεραιώνουν διάφορες διεργασίες, παρά το γεγονός ότι βρίσκονται στο εξωτερικό. Τα P&I Club θεωρούν ότι αυτή η λύση που βρέθηκε ήταν επιτακτική ανάγκη, καθώς καλύπτουν μέλη που προέρχονται διαφόρων χωρών και εθνικοτήτων και θα ήταν άδικο να υποστούν ζημίες από εξωτερικούς οικονομικούς παράγοντες όπως η υποτίμηση του νομίσματος, γι' αυτό θα πρέπει να έχουν και ευελιξία στο συγκεκριμένο θέμα.

5.8. ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ P&I CLUB

Τα P&I Club μεταφέροντας τις έδρες τους στο εξωτερικό αλλά και επειδή πρέπει να γνωρίζουν τις καταστάσεις που έχουν να αντιμετωπίσουν, μαζί με τα υποκαταστήματα εγκαίνιασαν ένα δίκτυο αντιπροσώπων και μεσιτών, οι οποίοι θα επίλυαν τα προβλήματα που θα αντιμετώπιζε το P&I Club και τα μέλη του.

Το P&I Club Britannia ήταν το πρώτο που εφήρμοσε την τακτική των αντιπροσώπων και των μεσιτών, έτσι ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει ενδεχόμενα προβλήματα χωρίς να χρονοτριβεί, εγκαθιστώντας τον πρώτο αντιπρόσωπο του στο λιμάνι της Αμβέρσας. Με αυτό τον τρόπο το P&I Club εξασφάλιζε την άμεση, έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση και προωθούσε τα επείγοντα ζητήματα. Με την εξάπλωση των P&I Club, έχει εξαπλωθεί και ο θεσμός των αντιπροσώπων καθώς τα περισσότερα P&I Club έχουν υιοθετήσει αυτόν τον τρόπο λειτουργίας. Οι αντιπρόσωποι αυτοί δεν έχουν κάποιο είδος συμβολαίου με το P&I Club και το καθήκον τους έχει να κάνει με τον δικαιούχο της αποζημίωσης και το ποσό της αποζημίωσης. Συγκεκριμένα, ο αντιπρόσωπος του P&I Club διερευνά το ποιος πρέπει να εισπράξει το ποσό της αποζημίωσης και έπειτα προσπαθεί να καταβληθεί από το P&I Club το μικρότερο δυνατόν ποσό στον δικαιούχο, έτσι ώστε να η κάθε υπόθεση να τελειώνει γρήγορα και να μην έχει εκκρεμότητες το P&I Club. Σε περίπτωση υπέρογκων ποσών, οι αντιπρόσωποι λαμβάνουν εντολές και έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο πριν προχωρήσουν στην πληρωμή του δικαιούχου. Στην περίπτωση που το P&I Club έχει δικαστική διαμάχη με κάποιον για ενδεχόμενη αποζημίωση, τότε οι αντιπρόσωποι δεν εμπλέκονται σε αυτήν. Ακόμα, οι αντιπρόσωποι του P&I Club ενημερώνουν τα γραφεία

για οποιαδήποτε αλλαγή προκύψει σε κάποιο μέρος, όπως ρύθμιση νομοθετικού πλαισίου, αλλαγή στην οικονομική και φορολογική πολιτική.

Τα P&I Club ζητούν την άμεση ενημέρωση για εξέλιξη – αλλαγή οποιασδήποτε φύσεως και περιστατικού. Έτσι, αν κάποιο μέλος εμπλακεί σε κάποιο περιστατικό χωρίς να ενημερώσει το P&I Club, τότε το P&I Club ενδεχομένως να απορρίψει την αίτηση του μέλους για αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό που δικαιούται.

Οι αντιπρόσωποι αναλαμβάνουν να ενημερώνουν άμεσα το P&I Club με αποτέλεσμα να μπορεί το P&I Club πολλές φορές να αποποιηθεί της αγωγής ή να συμβιβαστεί με ποσό μικρότερης τάξεως από αυτό που θα έπρεπε να καταβάλλει διαφορετικά. Συνεπώς, οι αντιπρόσωποι συνεισφέρουν οικονομικά, έμμεσα, στο P&I Club. Οι αντιπρόσωποι των P&I Club έχουν άμεση επικοινωνία με το εκάστοτε P&I Club, καθώς πρέπει να ενημερώνονται για τις λίστες που περιλαμβάνουν τα πλοία που καλύπτονται από το P&I Club καθώς και αν κάποια πλοία έχουν εισχωρήσει στο P&I Club εξυπηρετώντας συμφέροντα ναυλωτών. Αυτό γίνεται καθώς συμβαίνει να υπάρχει αντικρουόμενο συμφέρον ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή. Επίσης, η επικοινωνία αυτή εξυπηρετεί το P&I Club, καθώς μαθαίνει άμεσα αν το εκάστοτε μέλος που αξιώνει αποζημίωση έχει πληρώσει τις εισφορές του προς το P&I Club, πριν αυτό εκδώσει εγγυητικές αποστολές.

Ως επί το πλείστον, οι αντιπρόσωποι είναι εμπορικοί αντιπρόσωποι και πρέπει να έχουν άριστες σχέσεις με φορείς που εμπλέκονται στα λιμάνια και στη ναυτιλία, όπως το λιμεναρχείο, τους λιμενεργάτες, τους πράκτορες του λιμανιού, τους μεσίτες, τους πλοηγούς κ.α. Οι διαπροσωπικές αυτές σχέσεις τους βοηθούν στο να έχουν έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση.

Παράλληλα, επειδή είναι εμπορικοί αντιπρόσωποι, αναλαμβάνουν και άλλους ρόλους (κυρίως μεσιτεία, επιθεωρήσεις, χρέη πραγματογνώμονα, αγοραπωλησίες και ρυθμίσεις απαιτήσεων). Το μειονέκτημα που μπορεί να έχουν τα P&I Club από αυτή την πολυδιάστατη φύση του εκάστοτε αντιπρόσωπου τους είναι ότι πολλές φορές τυχαίνει να υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα του P&I Club με κάποιο πλοιοκτήτη – μέλος του P&I Club, του οποίου τα συμφέροντα εξυπηρετεί ο αντιπρόσωπος. Όπως γίνεται αντιληπτό, σε αυτήν την περίπτωση ο αντιπρόσωπος θα πρέπει να είναι αμερόληπτος και αντικειμενικός, όσο αυτό και αν ακούγεται απίθανο. Από την άλλη μεριά, τα P&I Club για να εξασφαλίσουν την αντικειμενικότητα του αντιπρόσωπου τους σε τέτοιες περιπτώσεις,

εφαρμόζουν την τακτική της μαζικής επιλογής των P&I Club σε έναν αντιπρόσωπο, με αποτέλεσμα να ζημιωθεί από των απώλεια όλων των P&I Club – πελατών του ο αντιπρόσωπος, στην περίπτωση που δεν δράσει με γνώμονα και κριτήριο την αντικειμενικότητα²⁴.

5.9. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΑ P&I CLUB²⁵

Τα P&I Club καλύπτουν τους πλοιοκτήτες – μέλη τους για τους κάτωθι κινδύνους:

- Έξοδα που προκύπτουν για διάσωση ανθρώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο
- Έξοδα για τη διάσωση λιποτακτών και λαθρεπιβατών
- Μισθούς και έξοδα που προκύπτουν σε ενδεχόμενο ναυάγιο
- Έξοδα για αντικατάσταση μέλους τους πληρώματος και επαναπατρισμό του πρώην μέλους του πληρώματος
- Έξοδα που προκύπτουν από τραυματισμό ή ασθένεια μέλους του πληρώματος ή επιβαίνοντος εκτός του πληρώματος
- Έξοδα που προκύπτουν σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος ή επιβαίνοντος εκτός του πληρώματος
- Έξοδα που προκύπτουν για την παρέκκλιση²⁶ της καθορισμένης πορείας του πλοίου, εφόσον αυτή δικαιολογείται²⁷ και προβλέπεται από το ναυλοσύμφωνο και τους όρους της ναύλωσης καθώς και τους νόμους που διέπουν την ναυτιλία
- Έξοδα που προκύπτουν από ρύπανση και μόλυνση
- Έξοδα απώλειας ή ζημιάς στο φορτίο
- Έξοδα που προκύπτουν σε ενδεχόμενη ρυμούλκηση
- Έξοδα από τυχούσες ζημιές σε ενδεχόμενη σύγκρουση
- Έξοδα που προκύπτουν από ζημιές ναυαγίου
- Έξοδα από διάφορα πρόστιμα
- Έξοδα για γενική αβαρία

²⁴ Hazelwood Stephen, P&I Clubs, Law and Practice, LLP, London, 1994, 2nd edition, σελ 28 – 30

²⁵ Christoff F Luddeke, Marine Claims, a guide for the handling and prevention of marine claims, LLP, 1996 σελ 15

²⁶ <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/cover>, 5. Diversion expenses

²⁷ Κ. Γκιζιάκης, Α.Ι. Παπαδόπουλος, Ε.Η. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», σελ 486,487

- Δικαστικά έξοδα από εργατικές απαιτήσεις
- Έξοδα που προκύπτουν από ποινικές διώξεις και έρευνες
- Έξοδα που προκύπτουν για ζημιά περιουσίας στο λιμάνι, στην προβλήτα κλπ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑ

6. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ – ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης μεταφερόμενων φορτίων θεωρείται έγκυρη κατά τη στιγμή που τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τους όρους της ασφάλισης. Η συμφωνία μπορεί να γίνει και εξ' αποστάσεως, όπως με επιστολή, telex ή email. Σύμφωνα με τον νόμο, απαιτείται η ύπαρξη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου εκτός από την συμφωνία των μερών για ασφάλιση. Το δε ασφαλιστήριο μεταφοράς δεν είναι μέρος της θαλάσσιας σύμβασης παρά μόνο αποδεικτικό της στοιχείο.

6.1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Σύμφωνα με τον νόμο, στο ασφαλιστήριο περιλαμβάνονται τα εξής:

- Τα στοιχεία του ασφαλιστή και συγκεκριμένα το όνομα του ασφαλιστή καθώς και την διεύθυνση του.
- Τα στοιχεία του ασφαλιζόμενου και συγκεκριμένα το όνομα και τη διεύθυνση του ασφαλιζόμενου
- Το ύψος του ασφαλισμένου ποσού
- Το ύψος του ασφαλιστρου
- Το αντικείμενο της ασφάλισης
- Οι κίνδυνοι που καλύπτονται από αυτή την ασφάλιση

Εκτός από τα παραπάνω, στο συμβόλαιο αναγράφονται και κάποια άλλα στοιχεία, τα οποία δεν επιβάλλονται από το νόμο, αλλά από τους κανόνες της αγοράς καθώς είναι σημαντικά στοιχεία για τον ασφαλιστή κυρίως. Τέτοια στοιχεία είναι το μεταφορικό μέσο, η περιγραφή του ταξιδιού που θα πραγματοποιηθεί καθώς και η συγκεκριμένη διαδρομή που θα ακολουθηθεί, το νούμερο της φορτωτικής με την οποία συνοδεύεται το φορτίο, το νούμερο του δελτίου ή τα νούμερα των δελτίων αποστολής ή των τιμολογίων που συνοδεύουν το φορτίο και η τράπεζα που έχει μεσολαβήσει για τις απαραίτητες διαδικασίες.

Το ασφαλιστήριο είναι μεταβιβάσιμο με μια απλή οπισθογράφηση. Αυτό συμβαίνει γιατί τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μπορούν να αλλάξουν πολλούς ιδιοκτήτες,

συνεπώς θα πρέπει να μεταβιβαστεί και το ασφαλιστήριο μαζί με την κυριότητα των εμπορευμάτων.

Το ασφαλιστήριο διατίθεται σε πολλούς τύπους ανάλογα με τις προτιμήσεις των ασφαλιζόμενων. Βέβαια, έχουν επικρατήσει κάποιοι τύποι για συγκεκριμένες ασφαλίσεις, που είναι διεθνώς αποδεκτοί. Οι κυριότεροι τύποι των ασφαλιστηρίων – συμβολαίων είναι το συμβόλαιο ταξιδιού ή οριστικό συμβόλαιο με αγγλική ορολογία voyage policy ή single policy, το προασφαλιστήριο ή floating policy, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο διάρκειας ή open play και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατ' αποκοπή ή αλλιώς block policy.

Το συμβόλαιο ταξιδιού είναι το ασφαλιστήριο – συμβόλαιο που συνάπτεται με σκοπό την κάλυψη των θαλάσσιων κινδύνων μόνο για ένα ταξίδι, ανεξαρτήτου της χρονικής του διάρκειας.

Το προασφαλιστήριο είναι ο τύπος του ασφαλιστηρίου που συνάπτεται παρά το γεγονός ότι δεν είναι γνωστά όλα τα στοιχεία που χρειάζονται για να προβούν σε ασφάλιση τα συμβαλλόμενα μέρη, προκειμένου να προχωρήσει η διαδικασία της ασφάλισης μέχρι να δοθούν τα απαραίτητα στοιχεία. Το προασφαλιστήριο περιλαμβάνει το ύψος του ασφαλισμένου ποσού, τους γενικούς και τους ειδικούς όρους της κάλυψης. Ο ασφαλιζόμενος έχει υποχρέωση να δηλώσει στον ασφαλιστή τα στοιχεία της φόρτωσης και ο ασφαλιστής με βάση αυτές τις δηλώσεις εκδίδει τις πρόσθετες πράξεις για κάθε φόρτωση. Με βάση τις ιδιαιτερότητες σε κάθε φόρτωση καθορίζεται το ύψος των ασφαλιστρών. Αυτή η διαδικασία ακολουθείται μέχρι να εξαντληθεί το ποσό που ασφαλίστηκε αρχικά. Το προασφαλιστήριο παρέχει το πλεονέκτημα της ασφάλισης για κινδύνους πριν καν ξεκινήσει η διαδικασία της φόρτωσης με αποτέλεσμα ο ασφαλιζόμενος να απολαμβάνει τα εξής πλεονεκτήματα:

- Γνωρίζει εκ των προτέρων το ασφάλιστρο που θα τον επιβαρύνει και ανάλογα με το φορτίο και το δρομολόγιο που θα ακολουθηθεί μπορεί να προσδιορίσει το συνολικό ύψος του ασφαλίστρου για το κάθε ταξίδι
- Δεν είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει τα ασφάλιστρα παρά μόνο όταν ολοκληρωθεί η διαδικασία της ασφάλισης για το κατά δήλωση του ταξίδι
- Απολαμβάνει το προνόμιο της ασφαλιστικής κάλυψης έναντι θαλάσσιων κινδύνων ακόμα και αν παραλείψει καλή τη πίστη να δηλώσει στον ασφαλιστή κάποια φόρτωση. Έτσι, στην περίπτωση που υπάρξει ζημία στο εμπόρευμα θεωρείται ήδη ασφαλισμένος.

Το προασφαλιστήριο βρίσκει τεράστια απήχηση στην ελληνική αγορά και κυρίως στις εισαγωγές. Το προασφαλιστήριο είναι μια μορφή ασφαλιστικής κάλυψης την οποία εφαρμόζουν πολλές επιχειρήσεις και πολλοί πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές και συγκεκριμένα δρομολόγια, όντας ασφαλισμένοι συνεχώς χωρίς να επιβαρύνονται συνεχόμενα ασφάλιστρα παρά μόνο όταν το ενεργοποιήσουν. Το μεγάλο πλεονέκτημα του προασφαλιστηρίου είναι η ταχύτητα με την οποία έχει ήδη ασφαλιστεί το πλοίο ή το φορτίο και η αποφυγή της γραφειοκρατίας για την έγκριση προς ασφάλιση του εκάστοτε φορτίου ή πλοίου, με αποτέλεσμα αυτός ο χρόνος που δεν «σπαταλείται» σε γραφειοκρατικές διεργασίες να αποβεί κρίσιμος για μια ναύλωση ή την διεκπεραίωση μιας εμπορικής συμφωνίας.

Το ασφαλιστήριο διάρκειας είναι το ασφαλιστήριο που συνάπτεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο έχει συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη ή συνάπτεται για αόριστο χρόνο με τον όρο ότι τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να το καταγγείλουν σε μια ορισμένη προθεσμία. Η χρήση του είναι σχεδόν ίδια με το προασφαλιστήριο με τη διαφορά ότι στο ασφαλιστήριο διάρκειας δεν αναγράφεται το ασφαλιζόμενο ποσό αλλά μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή για κάθε φόρτωση που θα πραγματοποιείται και κάθε αλλαγή μεταφορικού μέσου. Το ασφαλιστήριο διάρκειας καλύπτει όλες τις επιπλέον φορτώσεις που διενεργούνται από τον ασφαλιζόμενο και αφού έχουν δηλωθεί στον ασφαλιστή. Η κάλυψη για του θαλάσσιους κινδύνους πιστοποιείται με την έκδοση μιας πρόσθετης πράξης ή με ένα νέο πιστοποιητικό ασφαλίσεως, όπως συνηθίζεται να γίνεται με τις ασφαλιστικές εταιρείες που εδρεύουν στο εξωτερικό και κυρίως στην Αγγλία. Το ασφαλιστήριο διάρκειας προσφέρει τα ίδια πλεονεκτήματα που προσφέρει το προασφαλιστήριο και χρησιμοποιείται κατά κόρων στα παραδοσιακά εισαγόμενα και εξαγόμενα εμπορεύματα.

Ο τελευταίος τύπος από τα κυριότερα ασφαλιστήρια είναι το ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατ' αποκοπή. Το χαρακτηριστικό αυτού του ασφαλιστηρίου είναι ότι οι καλύψεις που προσφέρονται για τους θαλάσσιους κινδύνους είναι ορισμένου χρονικού διαστήματος, συνήθως ενός έτους και δεν εκδίδονται πρόσθετες πράξεις κατά δήλωση του ασφαλιζόμενου στον ασφαλιστή για κάθε φόρτωση που προκύπτει, αλλά αυτές κατατίθενται με ένα συγκεντρωτικό πίνακα ανά τακτά χρονικά διαστήματα έπειτα από συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Στο κατ' αποκοπή ασφαλιστήριο συμβόλαιο, δεν αναγράφεται το ποσό του ασφαλιστρού, παρά μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης του

ασφαλιστή για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται και για κάθε μεταφορικό μέσο. Επίσης, τα ασφάλιστρα δεν εισπράττονται από τον ασφαλιστή για κάθε μεταφορική δραστηριότητα που πραγματοποιείται, αλλά όπως συνηθίζεται στην πράξη, το μεγαλύτερο μέρος είναι προπληρωτέο με την έναρξη του ασφαλιστικού έτους και το υπόλοιπο μέρος του ασφαλιστρού τακτοποιείται οικονομικά κατά το πέρας του ασφαλιστικού έτους, όπου και γίνεται ο τελικός απολογισμός.

6.2. ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Οι όροι ενός τυπικού ασφαλιστηρίου διαχωρίζονται σε γενικούς και ειδικούς όρους. Οι γενικοί όροι είναι τυπωμένοι στο πίσω μέρος του ασφαλιστηρίου ή περικλείονται στο εσωτερικό του, ανάλογα με τον τύπο που χρησιμοποιεί η κάθε ασφαλιστική εταιρεία. Εξαιρέση αποτελούν τα ασφαλιστήρια που υπάγονται στην αγγλική νομοθεσία, τα οποία δεν έχουν γενικούς όρους. Αυτό συμβαίνει γιατί η αγγλική νομοθεσία είναι βασισμένη στην νομολογία, δηλαδή σε προηγούμενες αποφάσεις σε αντίστοιχες περιπτώσεις συμβάντων και αυτές οι αποφάσεις αποτελούν νόμο από μόνες τους, συνεπώς η αγγλική νομοθεσία έχει «θεσπιστεί» μέσα από τα διάφορα ζητήματα που έχουν προκύψει με την πάροδο των ετών.

Οι γενικοί όροι καθορίζουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν τα συμβαλλόμενα μέρη με τη σύναψη της ασφάλισης για θαλάσσιους κινδύνους. Οι γενικοί όροι δεν εστιάζονται σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά, παρά ορίζουν αυτά που ισχύουν γενικά, καθορίζοντας τις συνέπειες από δόλια ενέργεια του ασφαλιστή, τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση τυχών διαφορών και τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες καταβάλλεται η ασφαλιστική αποζημίωση.

Οι συνηθέστεροι ειδικοί όροι ασφαλιστηρίων είναι:

- Lost or not lost: προστασία για απώλεια εμπορεύματος
- At and from: προσδιορίζεται το λιμάνι φόρτωσης και το λιμάνι εκφόρτωσης έτσι ώστε να υπάρχει κάλυψη για ζημιά κατά την έναρξη της φόρτωσης και της εκφόρτωσης
- Touch and stay: όρος που δεν επιτρέπει την απόκλιση του πλοίου από την πορεία του

6.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

Το ασφάλιστρο είναι το ποσό που πληρώνει ο ασφαλιζόμενος για να «απολαμβάνει» κάποιες καλύψεις για θαλάσσιους κινδύνους, τους οποίους αντιμετωπίζει η περιουσία του, δηλαδή το πλοίο. Το ύψος τους ασφαλίστρου εξαρτάται από κάποιους συγκεκριμένους παράγοντες και καθορίζεται ανάλογα με αυτούς. Οι κυριότεροι παράγοντες που καθορίζουν το ύψος τους ασφαλίστρου σε μια θαλάσσια ασφάλιση είναι: οι ζητούμενοι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η φύση του αντικειμένου, οι συνθήκες φόρτωσης και εκφόρτωσης, η συσκευασία, η στοιβασία, το μεταφορικό μέσο και το δρομολόγιο που θα ακολουθήσει το φορτίο.

Οι ζητούμενοι καλυπτόμενοι κίνδυνοι είναι ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος του ασφαλίστρου καθώς όσο περισσότερους κινδύνους ασφαλίζουμε σε συνδυασμό με τους υπόλοιπους παράγοντες, τόσο πιο υψηλό είναι το ασφάλιστρο. Ειδικά για την περίπτωση της ασφάλισης ολικής απώλειας του εμπορεύματος, οι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα το ασφάλιστρο είναι το πλοίο και το δρομολόγιο που θα ακολουθηθεί για τη μεταφορά του εμπορεύματος.

Η φύση του αντικειμένου παίζει σημαντικό ρόλο για τον καθορισμό του ασφαλίστρου. Ο ασφαλιστής καλείται να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες του κάθε εμπορεύματος, τη ζημιογόνο του τάση καθώς και τις δυνατότητες που υπάρχουν για την αντικατάσταση του εμπορεύματος. Η δυσκολία έγκειται στο γεγονός ότι η τεχνολογία βελτιώνεται συνεχώς, δημιουργώντας νέα προϊόντα και βελτιώνοντας τα ήδη υπάρχοντα.

Οι συνθήκες φόρτωσης και εκφόρτωσης που επικρατούν στα αντίστοιχα λιμάνια επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το ασφάλιστρο. Αυτό συμβαίνει καθώς εκεί υπάρχουν πολλές καθυστερήσεις, απώλειες και ζημιές σε φορτία. Ειδικότερα πριν τον καθορισμό του ασφαλίστρου εξετάζονται τα εξής:

- Οι συνθήκες ασφάλειας, προστασίας και αποθήκευσης των εμπορευμάτων στο λιμάνι
- Τα μέσα φόρτωσης και εκφόρτωσης που διαθέτει το λιμάνι καθώς και η τεχνική κατάρτιση των λιμενεργατών
- Οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι και είναι πιθανό ανάλογα με την φύση και τη συσκευασία του φορτίου να προκληθούν ζημιές στο εμπόρευμα
- Οι ρυθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς όσο πιο λίγο παραμένουν τα εμπορεύματα στα λιμάνια, τόσο μικρότερες είναι οι πιθανότητες για ζημιά στο φορτίο

Η συσκευασία και η στοιβασία του φορτίου παίζει μεγάλο ρόλο στον καθορισμό του ασφαλιστρού. Όσον αφορά τη συσκευασία, πρέπει να εξεταστεί το γεγονός αν είναι κατάλληλη για τη μεταφορά του φορτίου, έτσι ώστε να μπορεί να αντέξει το βάρος του φορτίου, τις κλιματολογικές συνθήκες, τις συνθήκες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και τις ταλαιπωρίες του ταξιδιού. Επίσης, πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή στον τρόπο της στοιβασίας του φορτίου στο πλοίο. Επειδή ο ασφαλιστής ίσως να μην είναι σε θέση να γνωρίζει λεπτομέρειες για τα παραπάνω κατά τη σύναψη της θαλάσσιας σύμβασης, μπορεί να περιλάβει στο συμβόλαιο ως warranty τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να γίνει η στοιβασία. Μια συνηθισμένη «διαμάχη» σε θαλάσσια μεταφορά, κυρίως ευπαθών παλετοποιημένων προϊόντων, είναι το πόσες σειρές σε ύψος μπορούν να φορτωθούν στο πλοίο. Ο φορτωτής ή ο παραλήπτης πολλές φορές θέτει όρο στο ναυλοσύμφωνο πόσες σειρές στο ύψος μπορούν να φορτωθούν στο πλοίο από το εν λόγω φορτίο, ενώ πολλές φορές ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλομεσίτης του προσπαθούν να αυξήσουν αυτόν τον περιορισμό έτσι ώστε να μπορέσει το πλοίο να φορτώσει παραπάνω φορτίο και να αποκομίσει καλύτερο ναύλο. Πολλές φορές αυτή η διαπραγμάτευση γίνεται για να μπορέσει να φορτώσει το πλοίο ολόκληρο το φορτίο και να μπορέσει έτσι να προχωρήσει η ναύλωση, καθώς κάποιες φορές μέρος φορτίου με περιορισμό στο ύψος της στοιβασίας δεν χωράει στο πλοίο και ο ναυλωτής πρέπει να κάνει μια υποχώρηση, επειδή πιέζεται χρονικά για την μεταφορά του φορτίου είτε επειδή ο ναύλος είναι εξαιρετικά συμφέρον. Σε αυτή την περίπτωση ενδέχεται να επωμιστεί ένα επασφάλιστρο και να προχωρήσει η διαδικασία της ναύλωσης, αυξάνοντας τα όρια του περιορισμού αυτού. Φορτία που υπόκεινται σε τέτοιου είδους περιορισμούς είναι συνήθως τα παλετοποιημένα φορτία, όπως η γυψοσανίδες, τα τούβλα, τα κεραμίδια, το τσιμέντο κ.α.

Το μεταφορικό μέσο αποτελεί αντικείμενο μελέτης πριν τον καθορισμό του ασφαλιστρού. Στη θαλάσσια σύμβαση το μεταφορικό μέσο είναι το πλοίο, όμως υπάρχουν πολλοί τύποι πλοίων και σε διάφορες ηλικίες, με αποτέλεσμα να πρέπει να εξεταστεί το γεγονός αν το πλοίο είναι κατάλληλο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου. Έτσι, εξετάζεται το ιστορικό του πλοίου και του πλοιοκτήτη (αν στο παρελθόν το εν λόγω πλοίο ή τα πλοία του εν λόγω πλοιοκτήτη έχουν προκαλέσει ζημιές), η ηλικία του πλοίου (όσο παλιότερο είναι το πλοίο, τόσο πιο πιθανό να προκαλέσει ζημιά στο φορτίο), το μέγεθος του πλοίου, η σημαία του πλοίου (τα πλοία με «σημαίες ευκαιρίας» έχουν την τάση να μην είναι τόσο αξιόπιστα), η κλάση του πλοίου και ο νηογνώμονας του. Χαρακτηριστικό

παράδειγμα είναι ότι για παλετοποιημένα φορτία υπάρχει σαφέστατη προτίμηση σε ειδικού τύπου πλοία, τα λεγόμενα Ro – Ro ή τα Pallet ships. Αυτά τα πλοία είναι εξειδικευμένα στη μεταφορά παλετοποιημένων φορτίων και λόγω της κατασκευής τους δεν απαιτείται η χρήση γερανών για την φόρτωση και την εκφόρτωση των φορτίων. Σε συνδυασμό με την γρηγορότερη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων αλλά και με την εξειδίκευση του πληρώματος και των λιμενεργατών, τα πλοία αυτά έχουν μικρότερα ασφάλιστρα από τα ασφάλιστρα των υπόλοιπων πλοίων.

Τέλος, το δρομολόγιο που θα ακολουθηθεί επηρεάζει το ύψος του ασφάλιστρου. Συγκεκριμένα, οι κλιματολογικές συνθήκες (έντονες διακυμάνσεις θερμοκρασίας) και οι ενδεχομένως έντονες καιρικές συνθήκες αποτελούν αρνητικούς παράγοντες, συνεπώς και μεγαλύτερο ασφάλιστρο. Ακόμα, μεγάλο ρόλο παίζει και το γεγονός αν το πλοίο θα προσεγγίσει άλλα λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, αν θα πραγματοποιηθούν μεταφορτώσεις, η απόσταση του ταξιδιού από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι προορισμού αλλά και η χρονική διάρκεια του ταξιδιού.

Με βάση τους ανωτέρω παράγοντες κυρίως, καθορίζεται το ύψος του ασφαλιστρου ή ακόμα και η απόρριψη της ασφάλισης για μια θαλάσσια μεταφορά. Ο ασφαλιστής οφείλει να εξετάσει σοβαρά όλα τα παραπάνω πριν προβεί στη σύναψη της θαλάσσιας ασφάλισης και αναλάβει την ευθύνη για την κάλυψη των θαλάσσιων κινδύνων.

7. ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν κάποια ζητήματα που έχουν προκύψει σε διάφορες θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Μέσα από αυτά τα παραδείγματα θα αναδυθούν τα διάφορα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη διαδικασία ασφάλισης φορτίων, διάφορες απαιτήσεις που έχουν προκύψει από ζημιές σε φορτία με ευθύνη των πλοίων, τον τρόπο που λειτουργούν οι ασφαλιστικές εταιρείες, τις απαραίτητες διαδικασίες για την διασφάλιση του δικαιώματος της απαίτησης για τις ζημιές των φορτίων, τα θετικά της ασφάλισης των φορτίων αλλά και τα προβλήματα που προκύπτουν από όλη αυτή τη διαδικασία της ασφάλισης και της μετέπειτα απαίτησης. Ο σκοπός της εργασίας είναι να αναδυθούν τα ανωτέρω και γι' αυτό το λόγο κρίνεται σκόπιμο να μην αποκαλυφθούν τα ονόματα των πλοίων και των εταιρειών για ευνόητους λόγους, καθώς τα παραδείγματα είναι πραγματικά, από το πρόσφατο παρελθόν και όλα έχουν προκύψει στον ελληνικό χώρο, με ελληνικής σημαίας πλοία και ελληνικές εταιρείες.

7.1 Ηλικία πλοίου: Σημαντικός παράγοντας για την ασφάλιση των πλοίων

Η εταιρεία «Δ» επιθυμεί να ναυλώσει ένα πλοίο για μεταφορά φορτίου της από τις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις με προορισμό το λιμάνι «Ε». Η εταιρεία απευθύνεται στο ναυλομεσιτικό γραφείο με το οποίο έχει χρόνια μόνιμη συνεργασία λόγω αξιοπιστίας και άριστης εξυπηρέτησης. Το προσφερόμενο πλοίο «Ψ» όμως αρχικά δεν γίνεται δεκτό από την ασφαλιστική εταιρεία λόγω παλαιότητας (είχε παρέλθει το χρονικό όριο 25 ετών που είχε θεσπίσει η ασφαλιστική εταιρεία στην πολιτική της). Έπειτα από πιέσεις, η ασφαλιστική εταιρεία αποδέχεται να ασφαλίσει το εν λόγω πλοίο μόνο έπειτα από επιθεώρηση που θα έκαναν άνθρωποι της απολύτου εμπιστοσύνης της ασφαλιστικής εταιρείας. Ο πλοιοκτήτης δέχεται να επιθεωρηθεί το πλοίο του, το οποίο πραγματοποιούσε ήδη ένα άλλο ταξίδι. Επειδή η εταιρεία «Δ» έπρεπε να παραδώσει το φορτίο στον πελάτη της στο λιμάνι «Ε» μέχρι κάποια συγκεκριμένη ημερομηνία, ζήτησε από τον ναυλομεσίτη την εύρεση νέου πλοίου για τη μεταφορά αυτού του φορτίου. Ο ναυλομεσίτης βρίσκει νέο πλοίο, το πλοίο «Χ», το οποίο προσφέρει στην εταιρεία «Δ» για τη μεταφορά του εν λόγω φορτίου. Η εταιρεία «Δ» δίνει τα απαραίτητα στοιχεία του πλοίου «Χ» στην ασφαλιστική της εταιρεία για να προβεί σε ασφάλιση του εν λόγω πλοίου, η οποία δέχεται να ασφαλίσει το πλοίο «Χ» με επασφάλιστρο, με πρόσθετο δηλαδή κόστος από το συνηθισμένο κόστος

για το φορτίο αυτό, επειδή το πλοίο ήταν άνω των 20 ετών και δεν διέθετε P&I Club. Το πλοίο «X» πραγματοποίησε το δρομολόγιο από τις ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις της εταιρείας «Δ» προς το λιμάνι προορισμού χωρίς να δημιουργηθεί κάποιο πρόβλημα και το φορτίο παραδόθηκε στον παραλήπτη σε άριστη ποιότητα (όπως δηλαδή φορτώθηκε στο πλοίο) και εγκαίρως.

Με το πέρασμα των ημερών το πλοίο «Ψ» που αρχικώς ήταν να μεταφέρει το φορτίο έφτασε στο λιμάνι που είχε συμφωνηθεί να επιθεωρηθεί. Η επιθεώρηση έγινε από άτομα της απόλυτης εμπιστοσύνης της ασφαλιστικής εταιρείας και μετά από δέκα (10) ημέρες βγήκε το πόρισμα, σύμφωνα με το οποίο το πλοίο «Ψ» βρισκόταν σε άριστη κατάσταση και ήταν σε θέση να πραγματοποιήσει τη συγκεκριμένη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου χωρίς κανένα κίνδυνο για το φορτίο. Να σημειωθεί ότι το πλοίο «Ψ» είχε επιθεωρηθεί από τις ελληνικές λιμενικές αρχές και είχε όλα τα πιστοποιητικά που χρειαζόταν και καθιστούσαν το πλοίο αξιόπλοο χωρίς καμία παρατήρηση. Το πλοίο «Ψ» είχε φορτώσει και στο παρελθόν, πάμπολλες φορές μάλιστα, από την εν λόγω εταιρεία και είχε ασφαλιστεί τις ίδιες φορές στην εν λόγω ασφαλιστική χωρίς να προκύψει κάποια απαίτηση για ζημιά στο φορτίο. Ο μόνος λόγος ήταν η πολιτική της εταιρείας, η γραφειοκρατία και η μη ευελιξία της ασφαλιστικής εταιρείας, όπως και οι συνθήκες της αγοράς (πίεση για μεταφορά και παράδοση φορτίου σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα) με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να χάσει την εν λόγω ναύλωση.

7.2 Ζημιά φορτίου: Απαίτηση για αποζημίωση και συμβιβασμός

Το M/V «Α» ναυλώθηκε για μεταφορά φορτίου από το λιμάνι της εταιρείας «Β» με προορισμό το λιμάνι «Γ» στο οποίο η ίδια εταιρεία διατηρεί αποθήκες και συνεπώς παραλήπτης του φορτίου ήταν ο φορτωτής. Με την περάτωση της φόρτωσης ο καπετάνιος του M/V «Α» εξέδωσε καθαρές φορτωτικές, ως όφειλε αφού το φορτίο που παρέλαβε και φορτώθηκε στο πλοίο ήταν αυτό που είχε συμφωνηθεί και ήταν σε άριστη κατάσταση. Η περίπτωση της φόρτωσης ολοκληρώθηκε και το πλοίο απέπλευσε με προορισμό το λιμάνι «Γ», στο οποίο βρισκόταν την επόμενη μέρα το πρωί. Κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης παρατηρήθηκε ότι ένα μικρό μέρος φορτίου είχε προσβληθεί από κηλίδες λαδιών, καθιστώντας το συγκεκριμένο φορτίο άχρηστο. Ο αρμόδιος για την παραλαβή του φορτίου διέκρινε αυτό το γεγονός και συνέταξε μια επιστολή αναφέροντας το γεγονός ότι το

φορτίο στο αμπάρι του πλοίου είχε υποστεί ζημιές, πράγμα το οποίο επιβεβαίωσε και ο καπετάνιος υπογράφοντας το σχετικό έγγραφο. Η εταιρεία στη συνέχεια συνέταξε επιστολή διαμαρτυρίας προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία, για την ζημιά που υπέστη το φορτίο της, καθιστώντας υπεύθυνο για τη ζημιά το πλοίο. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποδέχτηκε αμέσως την ευθύνη της για τη ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο της εταιρείας «B» και επήλθε ο συμβιβασμός για την αποπληρωμή της ζημιάς της εταιρείας «B». Το κόστος δεν ήταν μεγάλο, η ευθύνη από τη δραστηριότητα του πλοίου ήταν προφανής καθώς είχε εκδώσει καθαρές φορτωτικές και στη συνέχεια παρουσιάστηκε ζημιά στο φορτίο και κρίθηκε σκόπιμο και από τις δύο πλευρές στα πλαίσια της καλής πίστης και με την αμέριστη βοήθεια των πρακτόρων στις διαπραγματεύσεις, να αποζημιωθεί η εταιρεία «B» κατ' ελάχιστο, παρακρατώντας το συμφωνημένο ποσό για την αποπληρωμή τη ζημιάς από τον συμφωνημένο ναύλο του πλοίου. Η ζημιά είχε όντως προκληθεί από το πλοίο καθώς έσταξαν λάδια από το γερανό του πλοίου στο φορτίο κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης. Οι ασφάλειες και τα P&I Club του πλοίου «A» και της εταιρείας «B» δεν χρειάστηκε να ενεργοποιηθούν καθώς καλή τη πίστη οι ναυλομεσίτες κατάφεραν να πείσουν τα εμπλεκόμενα μέρη να συμβιβαστούν, όντας μόνιμες και αξιόπιστες συνεργασίες.

7.3 Επασφάλιστρο πλοίου και συμβιβασμός για την απαίτηση της ζημιάς του φορτίου

Η εταιρεία «Z» επιθυμεί να ναυλώσει ένα πλοίο για μεταφορά φορτίου της από τις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις στις αποθήκες που διαθέτει στο λιμάνι «K». Έπειτα από συνεννόηση με τον ναυλομεσίτη της, ναυλώνει το πλοίο «Λ», αφού ήδη έχει γνωστοποιήσει τα στοιχεία του πλοίου στην ασφαλιστική εταιρεία της και έχει ασφαλίσει το φορτίο της για το συγκεκριμένο δρομολόγιο με το πλοίο «Λ». Η εταιρεία «Z» εφαρμόζει την πολιτική του προασφαλιστηρίου και στη συνέχεια προβαίνει στην επιμέρους ασφάλιση. Έτσι, το πλοίο «Λ» που δεν διαθέτει P&I Club επιβαρύνεται με επασφάλιστρο. Η φόρτωση πραγματοποιείται και ο καπετάνιος εκδίδει καθαρές φορτωτικές αφού δεν προέκυψε κάποιο ζήτημα με την ποιότητα του φορτίου και το πλοίο φτάνει την επόμενη μέρα στο λιμάνι προορισμού. Η εκφόρτωση με βάση το ναυλοσύμφωνο θα διαρκέσει δύο μέρες, με βάση τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Την

πρώτη μέρα η εκφόρτωση του φορτίου πραγματοποιείται κανονικά χωρίς κάτι το αξιοσημείωτο να προκύψει. Η εκφόρτωση τελειώνει για την πρώτη μέρα και το πλοίο κλείνει τα αμπάρια του για την προστασία του φορτίου. Την επόμενη μέρα, το πλοίο ανοίγει τα αμπάρια του και προς έκπληξη όλων διαπιστώνεται ότι το φορτίο που είχε μείνει στα αμπάρια του πλοίου είχε λαδωθεί. Όπως διαγνώστηκε, έσπασε μια μπουκάλα με λάδια από τα υδραυλικά συστήματα των αμπαριών και το κύτος του αμπαριού γέμισε με λάδια. Η ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο ήταν μεγάλης αξίας. Ο καπετάνιος υπέγραψε τη σχετική έκθεση που συνέταξε ο αρμόδιος της εκφόρτωσης και η εταιρεία συνέταξε το γράμμα διαμαρτυρίας της προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία μη μπορώντας να πράξει διαφορετικά, αναγκάστηκε να αναλάβει την ευθύνη εξ' ολοκλήρου και να αποζημιώσει την ιδιοκτήτρια εταιρεία του φορτίου. Μη έχοντας P&I Club, η πλοιοκτήτρια εταιρεία συμφώνησε να μην αναμιχθεί η ασφαλιστική εταιρεία του φορτίου και να προβούν σε διακανονισμό τα εμπλεκόμενα μέρη, έπειτα από την παρότρυνση των ναυλομεσιτών. Οι ναυλομεσίτες έχοντας άριστες σχέσεις με την εταιρεία «Z» και την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου «Λ» κατάφεραν να φτάσουν σε συμβιβασμό τα δύο μέρη. Ο συμβιβασμός ήταν ο εξής: η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα αναλάμβανε να καλύψει τη ζημιά που προκάλεσε το πλοίο «Λ» στο φορτίο της, παραχωρώντας το 50% του ναύλου που θα εισέπραττε, έτσι ώστε να αποζημιωθεί η εταιρεία «Z» για τη ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο της. Επιπλέον, «με συμφωνία κυρίων», το πλοίο «Λ» θα αναλάμβανε να πραγματοποιήσει τις επόμενες δύο μεταφορές που θα πραγματοποιούσε η εταιρεία «Z», σαν ανταμοιβή για την σωστή συμπεριφορά και την καλή πίστη των δύο μερών.

7.4. Συμβιβασμός σε απαίτηση ζημίας φορτίου με αναφορά στην αναξιοπλοΐα του πλοίου για την μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου

Η εταιρεία «M» επιθυμεί να ναυλώσει ένα πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου της στο λιμάνι «Θ» όπως είχε συνεννοηθεί με τον παραλήπτη του φορτίου. Κατά την διάρκεια της φόρτωσης έπιασε καταρρακτώδης βροχή απρόσμενα. Το πλοίο έκλεισε τα αμπάρια για την καλύτερη δυνατή προστασία του φορτίου, καθώς το φορτίο ήταν δημητριακά, είδος φορτίου ιδιαίτερα ευπαθές στο νερό κατά την θαλάσσια μεταφορά του. Η βροχή συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας με αποτέλεσμα να διακοπεί η φόρτωση για

τη συγκεκριμένη μέρα. Την επόμενη μέρα, το πλοίο άνοιξε τα αμπάρια του για να ολοκληρωθεί η φόρτωση. Όμως, διαπιστώθηκε ότι μέρος φορτίου ήταν βρεγμένο από την βροχή της προηγούμενης μέρας. Ο φορτωτής αντικατέστησε το βρεγμένο φορτίο με καινούριο φορτίο. Η φόρτωση ολοκληρώθηκε με καθυστέρηση, με βάση τους όρους του ναυλοσυμφώνου, εξαιτίας της εκφόρτωσης του βρεγμένου φορτίου και το συμπλήρωμα της συμφωνημένης ποσότητας με νέο φορτίο. Το πλοίο εξέδωσε καθαρές φορτωτικές, αφού το φορτίο που είχε υποστεί ζημιά αντικαταστάθηκε πλήρως. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για τον λιμένα προορισμού, το πλοίο συνάντησε κακοκαιρία (βροχή και κύματα). Φτάνοντας στο λιμάνι προορισμού, το πλοίο άνοιξε τα αμπάρια του για την έναρξη της εκφόρτωσης των δημητριακών. Παρατηρήθηκε το γεγονός ότι το φορτίο ήταν βρεγμένο και ως επί το πλείστον κατεστραμμένο. Η εκφόρτωση του πλοίου έγινε χωρίς να σημειωθεί κάποιο ιδιαίτερο γεγονός. Ωστόσο, από την έναρξη της φόρτωσης μέχρι και το πέρας της εκφόρτωσης, προέκυψαν δύο ζητήματα και απαιτήσεις. Κατ' αρχήν, το πλοίο με την καθυστέρηση στην φόρτωση απαίτησε να πληρωθεί τις σταλίες, όπως αυτές είχαν συμφωνηθεί με βάση το ναυλοσύμφωνο και κατά δεύτερον προέκυψε θέμα με το χαλασμένο φορτίο που παρέλαβε ο παραλήπτης στο λιμάνι εκφόρτωσης και την αποζημίωση του. Στην απαίτηση του πλοίου για σταλίες, ο φορτωτής επιβαρύνθηκε αυτό το κόστος, θεωρώντας πως η ζημιά που προέκυψε στο φορτίο έγινε κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, για την οποία την ευθύνη είχε η εταιρεία που ναύλωσε το πλοίο. Τι έγινε όμως κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και με την έναρξη της εκφόρτωσης παρατηρήθηκε βρεγμένο φορτίο; Έπειτα από έρευνα που έκανε η ασφαλιστική εταιρεία του φορτωτή και ταυτοχρόνως ναυλωτή, αποδείχθηκε ότι το πλοίο δεν μπορούσε να παρέχει κατάλληλη προστασία στο φορτίο για την περίπτωση της βροχής, καθώς το βρόχινο νερό διαπερνούσε τα καλύμματα των αμπαριών του πλοίου και συνεπώς κρίθηκε αναξιόπλοο για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου. Αυτό αποδείχθηκε έπειτα από επιθεώρηση που έγινε στο πλοίο, καθώς η δικαστική διαμάχη ήταν ορατός «κίνδυνος» και μόνη λύση για την επίλυση της διαφοράς του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη όσον αφορά την αποζημίωση του κατεστραμμένου φορτίου κατά την εκφόρτωση. Με αυτή τη διάγνωση, το όλο ζήτημα έγινε ακόμα πιο πολύπλοκο. Ο ναυλωτής απαίτησε την αποζημίωση του κατεστραμμένου φορτίου κατά την φόρτωση, του κατεστραμμένου φορτίου κατά την εκφόρτωση, τα επιπλέον έξοδα που δημιουργήθηκαν για να εκφορτωθεί το κατεστραμμένο φορτίο στη φόρτωση, επιπλέον χρήματα για την καθυστέρηση της παράδοσης του φορτίου στον

παραλήπτη αλλά και μέρος του ναύλου που θα πληρωνόταν για τη μεταφορά του ίδιου φορτίου στον ίδιο παραλήπτη καθώς το ήδη υπάρχον φορτίο δεν ήταν σε θέση να αξιοποιηθεί από τον παραλήπτη του και θα έπρεπε να αντικατασταθεί με ίδιας ποιότητας φορτίο άμεσα. Ο πλοιοκτήτης αρνήθηκε οποιαδήποτε ευθύνη για την φόρτωση, αλλά αποδέχτηκε την ευθύνη για την ζημιά του φορτίου μετά τη φόρτωση. Μετά από πολυήμερες διαβουλεύσεις συμφωνήθηκε να μην απαιτήσει η εταιρεία την αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρεία και να παρακρατήσει ολόκληρο το ποσό του ναύλου από τον πλοιοκτήτη για την μεταφορά του εν λόγω φορτίου. Ο πλοιοκτήτης προκειμένου να αποφύγει τη δικαστική διαμάχη με την ασφαλιστική εταιρεία συμβιβάστηκε με αυτή τη λύση. Επιπλέον, το συγκεκριμένο πλοίο δεν ξαναναυλώθηκε από τη συγκεκριμένη εταιρεία για μεταφορά φορτίου της. Συνεπώς, ο πλοιοκτήτης ζημιώθηκε αρκετά καθώς έχασε στην ουσία το ναύλο για τη μεταφορά, έχασε τον πελάτη του (την εν λόγω εταιρεία) που θα μπορούσε να του δώσει αρκετά ταξίδια στο μέλλον και το σημαντικό έχασε την αξιοπιστία και τη φήμη του στο χώρο, καθώς καμία εταιρεία που διακινεί τέτοιου είδους φορτία δεν θέλει να προβεί σε ναύλωση του εν λόγω πλοίου.

7.5. Απαίτηση ζημίας φορτίου χωρίς συμβιβασμό αλλά με αποζημίωση της ζημίας του φορτίου χωρίς την ενεργοποίηση των P&I Clubs και των ασφαλιστικών εταιρειών

Η εταιρεία «Η» επιθυμεί να διακινήσει φορτίο της με πλοίο, το οποίο θα φορτώσει από τις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις με προορισμό το λιμάνι «Φ» και απευθύνεται στον ναυλομεσίτη της για την εύρεση κατάλληλου πλοίου. Ο ναυλομεσίτης προσφέρει πλοίο κατάλληλο, το οποίο είχε φορτώσει στο παρελθόν φορτίο ίδιου είδους αλλά από ανταγωνίστρια εταιρεία. Ο ναυλωτής δίνει τα στοιχεία του πλοίου στην ασφαλιστική εταιρεία, η οποία αφού τα έχει εξετάσει προβαίνει σε ασφάλιση του φορτίου. Η φόρτωση πραγματοποιήθηκε με άριστες συνθήκες, το πλοίο εξέδωσε καθαρή φορτωτική και απέπλευσε για το λιμάνι προορισμού. Το ταξίδι διήρκεσε μία μέρα και την επόμενη μέρα το πλοίο έφτασε στον προορισμό του. Η διαδικασία της εκφόρτωσης ξεκίνησε αλλά με την πάροδο της διαπιστώθηκε ότι αρκετό μέρος του φορτίου είχε λάδια, τα οποία προέρχονταν από τα υδραυλικά συστήματα των αμπαριών του πλοίου. Ο παραλήπτης του φορτίου απαίτησε να αποζημιωθεί η ζημιά του φορτίου που παρέλαβε. Ο ναυλωτής σε συνεννόηση με τον ναυλομεσίτη διαπραγματεύτηκαν το ποσό για την κάλυψη της ζημίας. Η πρόταση

του ναυλωτή ήταν να αποπληρωθεί το φορτίο με έκπτωση μεγάλης αξίας, δηλαδή στο κόστος παραγωγής του φορτίου, να παρακρατηθεί από το ναύλο αυτό το ποσό και το φορτίο που είχε υποστεί τη ζημιά θα επιστρεφόταν στον εργοστάσιο για την καταστροφή του, καθώς πολιτική των εν λόγω εταιρειών για αυτού του είδους το φορτίο είναι να καταστρέφουν το φορτίο στην περίπτωση που πάθει κάποια ζημιά για την διατήρηση της φήμης και της αξιοπιστίας της εταιρείας. Ο πλοιοκτήτης προσπάθησε με κάποιες διασυνδέσεις που είχε να πείσει τον παραλήπτη να μεσολαβήσει έτσι ώστε να μην επωμιστεί το πλοίο το βάρος της ευθύνης για την αποκατάσταση της ζημίας. Ο πλοιοκτήτης ζήτησε να μην αποπληρώσει την ζημιά αν αυτό ήταν εφικτό, αν δεν ήταν εφικτό ζήτησε να πληρώσει κατ' ελάχιστο τη ζημιά και απαίτησε να κρατήσει το εμπόρευμα, με σκοπό να μπορέσει να το αξιοποιήσει ο ίδιος. Κάτι τέτοιο ήταν ανέφικτο και με δεδομένη την ευθύνη του πλοίου για την ζημιά του φορτίου, ο ναυλωτής κράτησε ακόμα πιο σκληρή στάση. Η αρχική έκπτωση που είχε συμφωνηθεί δεν έγινε ποτέ, η ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο από το πλοίο αποπληρώθηκε πλήρως και το ποσό ανερχόταν στην αξία του εμπορικού κέρδους της εταιρείας, το φορτίο οδηγήθηκε προς καταστροφή στο εργοστάσιο της εταιρείας, ο πλοιοκτήτης ανέλαβε να αποπληρώσει το ναύλο για την μεταφορά νέου φορτίου προς αντικατάσταση του φορτίου στο οποίο το πλοίο του είχε προκαλέσει τη ζημιά και επιπλέον, το εν λόγω πλοίο «μπήκε στη μαύρη λίστα» της εν λόγω εταιρείας, με αποτέλεσμα να μην ξαναφορτώσει για λογαριασμό της συγκεκριμένης εταιρείας.

7.6. Μετατόπιση ναυαγίου με αποτέλεσμα την ζημιά σε πλοίο και φορτίο ταυτόχρονα. Αποζημίωση του πλοίου και της ιδιοκτήτριας εταιρείας του φορτίου και ενεργοποίηση των P&I Clubs και των ασφαλιστικών εταιρειών

Η εταιρεία «Δ» ναύλωσε ένα πλοίο, με το οποίο έχει μόνιμη συνεργασία, για να μεταφέρει φορτίο από τις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις σε δύο λιμάνια και από το τελευταίο λιμάνι θα φόρτωνε για λογαριασμό της ίδιας εταιρείας και θα επέστρεφε το φορτίο στις ιδιωτικές λιμενικές της εγκαταστάσεις, πραγματοποιώντας με αυτόν τον τρόπο ένα κυκλικό δρομολόγιο, καταλήγοντας στο λιμάνι φόρτωσης με πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται στην παραγωγή των εμπορευμάτων του εργοστασίου. Η φόρτωση

πραγματοποιήθηκε υπό άριστες συνθήκες, το πλοίο απέπλευσε και κατευθύνθηκε στο λιμάνι προορισμού. Η εκφόρτωση στο πρώτο λιμάνι πραγματοποιήθηκε χωρίς πρόβλημα και το πλοίο απέπλευσε για το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης, στο οποίο με το πέρας της εκφόρτωσης θα πραγματοποιούσε φόρτωση με προορισμό τις ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις της εταιρείας από την οποία ναυλώθηκε. Ο πράκτορας του πλοίου ενημέρωσε τις λιμενικές αρχές και τον οργανισμό λιμένος για την άφιξη του πλοίου εγκαίρως. Οι δύο ανωτέρω φορείς είναι οι αρμόδιοι φορείς για τον καθορισμό της πλευρίσης του πλοίου στο λιμάνι. Το εν λόγω πλοίο πραγματοποιούσε συνεχόμενα ταξίδια και κατά συχνότητα με αυτό το κυκλικό δρομολόγιο και όταν έφτανε στο εν λόγω λιμάνι του παραχωρούσαν την προβλήτα νούμερο 3 ή την προβλήτα νούμερο 4. Τη συγκεκριμένη φορά όμως, επειδή η κίνηση στο λιμένα ήταν αυξημένη λόγω θερινής περιόδου, παραχωρήθηκε στο πλοίο η προβλήτα νούμερο 6. Κατόπιν υπόδειξης των αρμόδιων φορέων, το πλοίο οδηγήθηκε στη συγκεκριμένη προβλήτα, όπου και πραγματοποίησε την εκφόρτωση του χωρίς κανένα πρόβλημα. Με το πέρας της εκφόρτωσης, ξεκίνησε η φόρτωση. Το πλοίο ήταν 2.853 τόνων βάρους, όσον αφορά την ολική χωρητικότητα του φορτίου και το φορτίο που θα φορτωνόταν ήταν βάρους 1250 τόνων. Με το πέρας της φόρτωσης κι ενώ το πλοίο ήταν έτοιμο να αποπλεύσει, ο μηχανικός παρατήρησε ότι θαλασσινό νερό εισχωρούσε στο δωμάτιο της μηχανής του πλοίου. Οι προσπάθειες που έγιναν για να τραβηχτεί το νερό με τις σεντίνες του πλοίου δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα και το νερό που εισχωρούσε στο πλοίο ήταν πολύ περισσότερο από αυτό που προσπαθούσε, μάταια όμως, το πλήρωμα να αποβάλλει με τη χρήση αντλιών. Οι αρχές ειδοποιήθηκαν αμέσως και «επιστρατεύθηκε» η βοήθεια ενός δύτη για τον εντοπισμό του προβλήματος. Ο δύτης εντόπισε δύο τρύπες στο πλοίο, διαστάσεων 750mm x 280mm και 50mm x 50mm, από τις οποίες το θαλασσινό νερό εισχωρούσε στο πλοίο. Στη συνέχεια, ενώ το πρώτο μέλημα όλων ήταν η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος, καθώς κινδύνεψε σοβαρά η ακεραιότητα του, κατέφτασε μια ομάδα δυτών που ανέλαβε να κλείσει αυτές τις τρύπες στο τοίχωμα του πλοίου, έτσι ώστε να σταματήσει να εισχωρεί το θαλασσινό νερό στο πλοίο. Οι δύτες αφού έκλεισαν τις τρύπες, τράβηξαν φωτογραφίες από τις οποίες φάνηκε ότι το εν λόγω πλοίο κατά τη διάρκεια της φόρτωσης έκατσε πάνω σε ένα ναυάγιο, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρές ζημιές στα τοιχώματα του πλοίου. Το ευχάριστο στην όλη υπόθεση ήταν ότι με

την άμεση επέμβαση των αρχών δεν προκλήθηκε σημαντική περιβαλλοντική ρύπανση, καθώς τοποθετήθηκαν δίχτυα και οι αρχές έλαβαν τα απαραίτητα μέσα έγκαιρα.

Το ναυάγιο αυτό ήταν γνωστό στις λιμενικές αρχές του εν λόγω λιμανιού. Οι αρχές είχαν ενημερώσει αρκετές φορές τον υπεύθυνο του ναυαγίου για την απομάκρυνση του, χωρίς να λάβουν ιδιαίτερη ανταπόκριση. Το ναυάγιο ήταν ένας γερανός πλοίου μαζί με το σταθερό κομμάτι στο οποίο βρίσκεται. Ο υπεύθυνος είχε ανασύρει μόνο το γερανό και είχε απομείνει όλο το υπόλοιπο κομμάτι μέσα στο βυθό.

Το πλοίο παρέμεινε στο λιμάνι, έκανε κάποιες επισκευές και με ρυμουλκό απέπλευσε για τον τελικό του προορισμό. Εκεί εκφόρτωσε το φορτίο και με τη βοήθεια ρυμουλκού οδηγήθηκε στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, ώστε να αποκαταστήσει πλήρως τις ζημιές του.

Οι ζημιές που προκλήθηκαν στο πλοίο ήταν τεραστίων διαστάσεων. Οι διαδικασίες και τα μέτρα που έλαβαν οι αρμόδιοι στο λιμάνι όπου προκλήθηκε το συμβάν ανήλθαν στις 250.000 €. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνεται η αμοιβή για τους δύτες, οι εργασίες επισκευής στο πλοίο, η ρυμούλκηση του πλοίου στα επόμενα λιμάνια μέχρι την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος και τα μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανση. Η επισκευή του πλοίου στοίχησε 835.000 €, ποσό διόλου ευκαταφρόνητο και δαπανήθηκε για την επισκευή των ζημιών που προκλήθηκαν στα τοιχώματα του πλοίου αλλά και εσωτερικά στο δωμάτιο της κύριας μηχανής και των γεννητριών του πλοίου. Το φορτίο υπόκειται σε γενική αβαρία και μέρος του φορτίου εκφορτώθηκε αμέσως με τη διαπίστωση του συμβάντος. Οι επισκευές του πλοίου διήρκεσαν 45 ημέρες με αποτέλεσμα το πλοίο να υποστεί επιπλέον ζημιά από ναύλους που έχασε, πλέον των ζημιών στο πλοίο. Το πλοίο άνηκε στον ελληνικό νηογνώμονα και διέθετε και P&I Club. Η ασφαλιστική εταιρεία και το P&I Club του πλοιοκτήτη και της εταιρείας που ναύλωσε το πλοίο ανέλαβαν να καλύψουν τις απαιτήσεις που προέβλεπε ο πλοιοκτήτης για τις ζημιές που υπέστη το πλοίο αλλά και για τους ναύλους που έχασε το πλοίο καθώς πραγματοποιούσε αυτό το κυκλικό δρομολόγιο με συγκεκριμένη συχνότητα. Ο πλοιοκτήτης αποζημιώθηκε πλήρως και οι ανωτέρω ασφαλιστικοί φορείς ανέλαβαν να διεκδικήσουν το ποσό στο σύνολο του για την συνολική ζημιά που προκλήθηκε στον πλοιοκτήτη από τον οργανισμό και τις λιμενικές αρχές του εν λόγω λιμανιού. Οι αρχές αποποιούνται των ευθυνών τους και η υπόθεση είναι σε δικαστική διαμάχη μεταξύ αυτών των φορέων.

Το γεγονός έλαβε χώρα το 2008 στα ελληνικά χωρικά ύδατα και αναμένονται οι εξελίξεις αυτής της δικαστικής διαμάχης με μεγάλο ενδιαφέρον, καθώς οι λιμενικές αρχές και ο οργανισμός του λιμανιού οδήγησαν το πλοίο (εν γνώσει των λιμενικών αρχών) σε μη ασφαλές λιμάνι.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την ενδελεχή ανάλυση των ασφαλιστικών εταιρειών, των ασφαλιζομένων, των ασφαλιζομένων φορτίων και αγαθών και ειδικότερα των διακινουμένων φορτίων στη Μεσόγειο και τον ελλαδικό χώρο είναι δυνατόν να διαπιστωθούν ζητήματα, τα οποία προσδιορίζουν την ιδιοτυπία του είδους αυτών των μεταφορών και κατά συνέπεια και των ασφαλιστικών ζητημάτων. Η διαπίστωση αυτών των ζητημάτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε ειδικές περιπτώσεις αντιμετώπιση διαφορετική από την ισχύουσα μέχρι σήμερα γενικώς και να εφαρμοστούν ναυτασφαλιστικές ρυθμίσεις που περιέχουν ρήτρες που αρμόζουν στις ειδικότερες περιπτώσεις.

Μια βασική διαπίστωση είναι ότι τα πλοία που πραγματοποιούν αυτές τις διακινήσεις προϊόντων και αγαθών στον μεσογειακό χώρο και ειδικότερα στον ελλαδικό, είναι πλοία μεγάλης κατά βάση ηλικίας. Από το γεγονός αυτό προκύπτει ότι πολλά από αυτά τα πλοία έχασαν την δυνατότητα διαπίστωσης της αξιοπλοΐας τους από τους εντεταλμένους φορείς, με άμεση συνέπεια την αδυναμία των ασφαλιστικών τους καλύψεων. Κρίνεται απαραίτητο, ότι θα πρέπει να εξευρεθεί τρόπος, εφόσον αυτά τα πλοία λειτουργούν και τους παρέχεται αρμοδίως η άδεια να πλέουν, να ταξινομούνται και να πιστοποιούνται αναλόγως για τη δυνατότητα τους να ταξιδεύουν και για τη συνολική τους αξιοπλοΐα.

Επίσης, διαπιστώνεται ότι τα φορτία που διακινούνται στους συγκεκριμένους χώρους, είναι σε πολλές περιπτώσεις φορτία μικρού όγκου και ποσότητας ώστε να μην αποτελούν ελκυστικό στοιχείο ασφαλιστικής κάλυψης από τις ασφαλιστικές εταιρείες, αλλά και μικρών αξιών, έτσι ώστε οι επιχειρηματίες και οι μεταφορείς να αναλαμβάνουν το ρίσκο της ανασφάλιστης μεταφοράς αυτών. Εδώ θα πρέπει να αναζητηθούν τρόποι θεσμοθέτησης και συμφωνίας ασφαλιστικών καλύψεων αναλόγως των περιπτώσεων.

Τα διάφορα φορτία φορτώνονται στο ίδιο πλοίο σε διαφορετικά σημεία του πλοίου, πολλές φορές χωρίς την κατάλληλη συσκευασία και στοιβασία μέσα στο πλοίο και σε άλλες περιπτώσεις χωρίς την παραμικρή πρόβλεψη ή μελέτη για ασφαλή μεταφορά τους. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατό να προκύπτουν και προκύπτουν ζημιές, οι οποίες έχουν σχέση με την αναφερθείσα διαπίστωση. Είναι ανάγκη τα ζητήματα αυτά να μελετηθούν

και να θεσμοθετηθούν ρυθμίσεις που θα είναι αναγκαίες για την υλοποίηση αυτών των μεταφορών.

Πολλές φορές λόγω της έλλειψης πιστοποίησης αξιοπλοΐας των πλοίων, οι συνθέσεις των πληρωμάτων των πλοίων δεν αντιστοιχούν στις προβλεπόμενες ρυθμίσεις για ασφαλή και σίγουρη μεταφορά. Το πρόβλημα αυτό επεκτείνει τις συνέπειες των ζημιών από κάθε αιτία. Η πιστοποίηση της αξιοπλοΐας των πλοίων είναι ήδη πραγματικότητα για τα πλοία, τα οποία είναι μέσα στα πλαίσια της χρονικής διάρκειας της λειτουργίας των, από τους νηογνώμονες και θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για όλα τα άλλα πλοία που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες ταξινόμησης από τους νηογνώμονες και να οριστούν ειδικοί κανόνες για την λειτουργία τους, με κριτήρια που θα θέσουν οι νηογνώμονες. Άλλωστε, ούτως ή άλλως τα πλοία αυτά ταξιδεύουν και υλοποιούν συγκεκριμένο μεταφορικό έργο.

Μία άλλη διαπίστωση περιλαμβάνει επιμέρους μικρά ζητήματα μεν αλλά πολύ ουσιαστικά δε και αφορούν την μεταφορά των διαφοροποιημένων φορτίων όπως παραδείγματος χάρη των χύδην φορτίων, αδρανών υλικών, επικίνδυνων φορτίων κτλ. Άρα, είναι σημαντική η ανάγκη πρόβλεψης για τη μεταφορά κάθε συγκεκριμένου φορτίου και κυρίως των επικίνδυνων φορτίων, εκ των οποίων είναι δυνατό να προκύψουν απρογραμμάτιστες ζημιές.

Ο έλεγχος των μεταφορών αυτών καθώς επίσης και των πραγματοποιούμενων ταξιδιών και μεταφορών είναι ανεπαρκής και πολλές φορές ανύπαρκτος, ειδικότερα εκεί που δεν αναζητείται από δημόσια αρχή ή φορέα του δημοσίου ειδική άδεια για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, όπως παραδείγματος χάρη συμβαίνει στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Η προσωπική μου άποψη για τα ζητήματα αυτά, είναι ότι πρέπει να προβλεφθεί νομοθετικώς για όλες τις μεταφορές ο προληπτικός έλεγχος της εφαρμογής των αρχών, της ορθής συσκευασίας, στοιβασίας, διακίνησης και μεταφοράς κάθε είδους φορτίου, ειδικότερα για την περιοχή της Μεσογείου και του ελλαδικού χώρου.

Οι μεταφορές αυτές πραγματοποιούνται σε λιμενικές εγκαταστάσεις με πολύ μικρές και ανεπαρκείς υποδομές. Είναι ανάγκη να προσδιοριστούν συγκεκριμένοι λιμενικοί τόποι και βραχίονες για τις ανάγκες αυτής της μεταφορικής δραστηριότητας και της προσέγγισης πλοίων με αυτά τα ειδικά χαρακτηριστικά. Ο προσδιορισμός μόνο ρυθμίσεων που αφορούν την διακίνηση και μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με προηγούμενη ανακοίνωση στις αρμόδιες αρχές και προσδιορισμό συγκεκριμένου λιμανιού

ή χώρου του λιμανιού για την πραγματοποίηση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης μόνο των επικίνδυνων φορτίων κρίνεται ανεπαρκής και πρέπει κατά την άποψη μου να εφαρμόζεται και σε άλλες περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων, αν όχι σε όλες, κατά προτίμηση των φορτίων εκείνων που ως εκ της φύσεως τους θα κριθεί ότι είναι ανάγκη η εφαρμογή κάποιων συγκεκριμένων οδηγιών και κανόνων για την ασφαλή και κατάλληλη μεταφορά τους.

Από τις παραπάνω διαπιστώσεις και συμπεράσματα προκύπτει αβίαστα ότι σε ότι αφορά την ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων των πλοίων, τα πλοία ταξιδεύουν σε μεγάλο ποσοστό ανασφάλιστα. Θα πρέπει να μετρηθούν τα πλοία και τα ταξίδια που πραγματοποιούνται ανασφάλιστα και να εξευρεθούν τρόποι επίλυσης των αντικειμενικών προβλημάτων που οδηγούν στην πραγματοποίηση ανασφάλιστων ταξιδιών και μεταφορών, ώστε να καταστεί δυνατό η κατά το δυνατόν μεγαλύτερη πραγματοποίηση, αν όχι συνολική, ταξιδιών και μεταφορών με πλήρη κάλυψη των ασφαλιστικών κινδύνων. Τα ζητήματα αυτά θα πρέπει να τα επιλύσουν τόσο οι ασφαλιζόμενοι όσο και οι ασφαλιστικές εταιρείες με ανάλογες ρυθμίσεις, καθώς επίσης και τα P&I Clubs που κρίνεται αναγκαίο να συσταθούν με περιεχόμενο καλύψεων των παραπάνω διαπιστωμένων, ειδικότερα τώρα που έχει δημοσιευτεί νόμος που αφορά τη σύσταση P&I Clubs και στη χώρα μας.

Ακόμη, οι παραπάνω διαπιστώσεις των μεταφορών πάσης φύσεως φορτίων, θα πρέπει να οδηγήσουν στη σύσταση φορέων μεικτής κάλυψης, διαφόρων μορφών φορτίων για τις συγκεκριμένες μεταφορές με ανάλογα μειωμένα ασφάλιστρα και με ειδικά ασφαλιστήρια συμβόλαια, έτσι ώστε η μείωση των μεταφορών ανασφάλιστων φορτίων να περιοριστεί σημαντικά, αν όχι να εξαλειφτεί. Βέβαια, επειδή κανείς δεν μπορεί να αναμένει την επίλυση αυτών των ζητημάτων από φορείς διεθνών οργανισμών, θα πρέπει αυτά τα ζητήματα να επιλυθούν κατά τόπο στις χώρες που ασκούν αυτής της μορφής μεταφορές και ειδικότερα από τη χώρα μας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Με την ανάλυση των ζητημάτων που προκύπτουν για τις μεταφορές στη Μεσόγειο και τον ελλαδικό χώρο, την ανάλυση των φορέων που λαμβάνουν μέρος στην πραγματοποίηση αυτής της μεταφοράς, στην ασφαλιστική προστασία και τα P&I Clubs, στην ανάλυση των ζητημάτων που αφορούν τα πλοία και τα φορτία των μεταφορών αυτών και με την αναφορά που προηγήθηκε στα συμπεράσματα και τις προτάσεις, αναφέρεται σημαντικός επιστημονικός προβληματισμός που κρίνεται αναγκαίο να μελετηθεί, ώστε η επιστημονική γνώση να έλθει αρωγός της πραγματικής κατάστασης που υπάρχει στις μεταφορές αυτές και στην αναγκαία αποδοχή, όσο σύντομα γίνεται, των προτάσεων της επιστημονικής κοινότητας, από όλους εκείνους που πραγματοποιούν τις μεταφορές αυτές. Η διεπιστημονική προσέγγιση κρίνεται αναγκαία τόσο από την ναυτιλιακή επιστήμη, την οικονομική και πολιτική της ναυτιλίας, τις μεταφορές και τα logistics, τις ναυτιλιακές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες καθώς επίσης της επιστήμης της ναυτασφάλισης, έτσι ώστε ο επιστημονικός αυτός προβληματισμός να αποτελέσει τη βάση της προσαρμογής των μεταφορών αυτών κατά το δυνατόν σε αξιόπιστο επίπεδο και της επίλυσης των προβλημάτων που υπάρχουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Αντωνιάδης Δημήτρης, Λάμπρος Γιώργος** : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής, 1985.
2. **Αχή Χ.** : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ, Αθήνα 1965.
3. **Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α. Ι. , Πλωμαρίτου Ε. Η.** : ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
4. **Κιάντου Δ. Βασίλειου** : Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (Εισαγωγικές Γνώσεις) εκδ. Αφοί Π.Σακκούλα .
5. **Μακρή Χρ. Κώστα** : Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ εκδ. Εθνική Ασφαλιστική , Αθήνα 1996.
6. **Μακρή Χρ. Κώστα** : ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ εκδ. Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιρειών Αθήνα 1987.
7. **Πουланτζάς Νικόλαος** : ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ , εκδ. Αθ. Σταμούλης
8. **Συρίγα Γ. Ορέστη** : ΑΡΧΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ εκδ. Ν. Ε. Σταυριδάκης και Υίος 1971.
9. **Τσαγκάρι Ηλία Ιωάννη** : Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ εκδ. «ΤΟ ΝΟΜΙΚΟΝ», Νικ. Α. Σακκούλα 1954.

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Beeaman M. M.**: LLOYD'S LONDON , 1937
2. **Brown, Antony** : HAZARD UNLIMITED : The story of Lloyd's of London εκδ. Peter Davies, London 1974
3. **Brown, Robert H.**: MARINE INSURANCE VOL 1. - THE PRINCIPLES, εκδ. Witherby & Co Ltd 1975.
4. **Brown, Robert H.**: MARINE INSURANCE VOL 2. - CARGO PRACTICE , Witherby & Co Ltd 1970.
5. **Brown, Robert H.**: MARINE INSURANCE VOL 3. - HULL PRACTICE , εκδ. Witherby & Co Ltd. London 1975

6. **Brown, Robert H.** : THE INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS 1995 *Analysis of Marine Insurance Clauses* εκδ. Witherby & Co. Ltd. 1996.
7. **Christoff F Luddeke** : MARINE CLAIMS, A GUIDE FOR THE HANDLING AND PREVENTION OF MARINE CLAIMS, LLP, 1996
8. **Dover Victor** : ELEMENTS AND PRACTICE OF MARINE INSURANCE εκδ. H.F.& G. Witherby, Ltd. 1951, 1957.
9. **Dover Victor** : A HANDBOOK TO MARINE INSURANCE London, H.F.& G. Witherby Ltd. 1957.
10. **Felice - Pace, Joe (Hons)** : MARINE CARGO CLAUSES *A COLLECTION OF NON - INSTITUTE CLAUSES* εκδ. Witherby & Co Ltd, London 1998.
11. **Flower Raymond, M. Wynn Jones** : LLOYD'S OF LONDON Lloyd's of London Press Ltd. 1987
12. **Gibb D.E.W.** : LLOYD'S OF LONDON , εκδ. MacMillan & Co Ltd 1957.
13. **Goodacre, Kenneth J.:** MARINE INSURANCE CLAIMS
14. **Hardy Ivamy, Edward Richard** : MARINE INSURANCE εκδ. Butterworths, London 1979
15. **Hardy Ivamy, Edward Richard** : CHALMERS' MARINE INSURANCE ACT 1906 , εκδ. Butterworths, London 1993 (10th Edition)
16. **Hazelwood Steven J.** : P& I CLUBS: LAW AND PRACTICE, Lloyd's shipping library, 2000
17. **Hazelwood Steven** : P & I CLUBS, LAW AND PRACTICE, LLP, London, 1994, 2nd edition
18. **Henry Keate** : GUIDE TO MARINE ISURANCE Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd. London 1958
19. **Hodges Susan** : LAW OF MARINE INSURANCE εκδ. Cavendish Publishing Limited.
20. **Hodges Susan** : LAW OF MARINE INSURANCE εκδ. Cavendish Publishing Limited, 1996, 1997 print

21. **Hodges Susan, Carlile Roy** : CASES AND MATERIALS IN MARINE INSURANCE LAW, 1999
22. **Hudson N. Geoffrey**: THE YORK - ANTWERP RULES εκδ. LLP Limited 1996 2nd edition.
23. **Hurd.:** THE LAW AND PRACTICE OF MARINE INSURANCE Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd. London 1952.
24. **Lambeth. R. J.** : TEMPLEMAN ON MARINE INSURANCE
25. **O' May Donald Hill Julian** : MARINE INSURANCE LAW AND POLICY, 1993
26. **Rhidian D. Thomas** : THE MODERN LAW OF MARINE INSURANCE εκδ. LLP Limited 1996.
27. **Tetley.W.** : MARINE CARGO CLAIMS εκδ.Stevens & Sons Limited, London 1965.
28. **Turner Harold. A** : THE PRINCIPLES OF MARINE INSURANCE Stone & Cox Ltd , London 1964.
29. **Winter, William. D.:** MARINE INSURANCE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 ΣΥΜΒΑΣΗ P&I CLUBS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΓΑΛΕΡΙΟ ΓΕΡΑΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

ΚΛΑΔΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ ΣΥΒΟΛΑΙΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΡΙΘ. ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ
POLICY NO

ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ
NO

ΑΡΙΘΜ. ΕΞΕΛΕΓΣΕΩΣ
CONTROL NO

ΚΩΔ. ΠΡ. ΠΡ.

ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤ. ΕΙΣΗΡ.
AGENCY/P.CODE NO

ΑΡΙΘΜ. ΠΡ. ΠΡ.
ENDORSEMENT NO

ΜΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΡΑΞΗ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΑΝΑΠΟΣΗΑΣΤΟ ΜΕΡΟΣ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΕ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ, ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΠΟΥ ΑΝΑΛΟΓΟΥΝ ΣΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΗ ΑΥΤΗ ΟΠΩΣ Ο ΠΙΟ ΚΑΤΩ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ.

* ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟ ΠΟΣΟ
SUM INSURED EUR 2.000.000,00

ΚΕΦ. ΠΟΥ ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΕΙΤΑΙ
AMOUNT INSURED HEREWITH EUR 927.284,00

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
CONVEYANCE

* ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟΣ

ΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ
OVERALL PREMIUM EUR 927.284,00 EUR 1.082,24
ΒΑΣΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ
PREMIUM X ,0111%= 102,93

ΣΤΟΙΧ. ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
NAME OR NO

ΕΠΛΕΦ. ΗΛΙΚ. ΠΛΟΙΟΥ
OVERAGE PREMIUM X ,0800%= 741,83

ΠΟΛΕΜΟΥ ΑΠΕΡΓΙΩΝ
WAR-STRIKES X ,0012%= 11,13

ΑΠΟ
FROM * ΕΛΛΑΔΑ

ΚΑΘΑΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ
NET PREMIUM 855,89

ΤΑΞΙΔΙ
VOYAGE

ΕΙΣ
TO * ΕΛΛΑΔΑ

ΔΙΚΑΙΩΜΑ Σ/ΛΑΙΟΥ
POLICY FEES 127,96
+ .K.E
TAXES 98,39

ΜΕΤΑΦΟΡΤΙΣΗ ΕΙΣ
TRANSHIPMENT

ΧΡΕΟΣΗ
CREDIT 1.082,24
ΠΙΣΤΩΣΗ
DEBIT

ΑΣΦΑΛ/ΝΟΣ /ΛΗΠΤΗΣ
INSURED

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΙΔΗ *ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2009 ΩΣ ΣΥΝ/ΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
DESCRIPTION OF GOODS

ΠΟΣΟΤ. ΚΟΛΩΝ
COLLIS

ΒΑΡΟΣ ΜΙΚΤΟ
GROSS WEIGHT

ΒΑΡΟΣ ΚΑΘΑΡΟ
NET WEIGHT

ΑΡ. ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ
B/L NO

ΗΜΕΡ. ΦΟΡΤ.
DATE OF LOADING 22/07/09

ΑΡ. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ
INVOICE NO

ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ - SPECIAL TERMS AND CONDITIONS

82. ΟΠΩΣ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ.

S.A.

ATHENS

TEL.

EXPORT: 19349 22/07/09

ΔΙΟΡΘΩΣΗ 22/07 14:43

- 1. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ / Α. ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ : 1313 / 1313
- 2. ΠΕΛΑΤΗΣ :
- 3. ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ :
- 4. Μ. ΒΑΡΟΣ / Κ. ΒΑΡΟΣ : 1.825 TN / 1.825 TN
- 5. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ/ΕΠΙΦΟΡΤ: ΑΣΥΣΚΕΥΑΣΤΟ / ΟΧΙ
- 6. ΤΟΠΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ : GREECE /
- ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :
- 7. ΤΟΠΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ : GREECE /
- ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :
- 8. ΜΕΤΑΦΟΡΑ : BY SEA FULL LOAD
- 9. ΑΞΙΑ ΤΙΜ/ΑΣΦ. ΕΜΠ/ΑΣΦ. ΠΙΣ : ,00 EUR / EUR /
- 10. IMO CLASS : OXI
- 11. LC-NR-BANK : / /
- LC Requirements :

- 12. ΗΜ. ΕΤΟΙΜ/ΕΞΡ. DATE/ΟΡΟΙ : 22/07/09 29/07/09 CIF
- 13. ΜΕΤΑΠ./ΤΕΛΙΚΟΣ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ :
- 14. ΣΧΟΛΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ/ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ : MV , IMO NR. , ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ:
- 15. " " : CO., ΝΑΥΛΟΣ:
- 16. " " :
- 17. " " :
- 18. " " :
- 19. " " :
- 20. ΣΧΟΛΙΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡ. :
- 21. " " :
- 22. " " :

Δ Ι Α Σ Τ Α Σ Ε Ι Σ Φ Ο Ρ Τ Ι Ο Υ (ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ)

ΠΟΣ Μ Ο Ρ Φ Η	ΜΗ x ΠΛ x ΥΨ	ΚΥΒ (Μ3)	Μ.Β	ΠΟΣ Μ Ο Ρ Φ Η	ΜΗ x ΠΛ x ΥΨ	ΚΥΒ (Μ3)	Μ.Β
1 GEN CARGO		825000		BUNDLES			

Υ Π Ο Γ Ρ Α Φ Η Υ Π Ε Υ Θ Υ Ν Ο Υ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

The Swedish Club

CHARTERERS' LIABILITY INSURANCE

Assured: Company S.A. – As Charterers

Co-Assured(s): Company S.A.

Period: 2009-06-13 12:00 GMT – 2010-06-13 12:00 GMT

Vessels: Declared upon fixture – Voyage not exceeding 30 days
Vessels over 30 years of age but not exceeding 45 years of age subject to 15% additional premium.
Warranted vessels fully classed with full I.A.C.S. member classification society or a classification society subject to Swedish Club approval. Hellenic Register or Turkish Classification is accepted when vessels trade within Greek/Turkish waters.

Limit: USD any accident or occurrence

Warranty: All Chartered vessels entered subject to full owners P & I. Only exceptions vessels: M/V and M/V

Trading: Mediterranean and Black Sea but for War subject to current Listed Areas of perceived enhanced risk, however, subject to seven days notice of cancellation, there is no requirement to declare any War breaches. Other trading areas to be considered subject to Swedish Club approval.

North Africa destinations – Should chartered vessels be IACS classed and having Owners P&I entry with one of the IG Clubs no additional premium would be applicable subject to the Swedish Club approving port. Should chartered vessels be classed with a non IACS class and/or any club not being a member of the IG the additional premium applicable will be up to 15% to be determined on a case by case basis. Subject to relevant vessel being accepted by the Swedish Club in the first place.

Premium: For vessels between:

0-10,000GT – USD

10,001-20,000 – USD

20,001-30,001 – USD

But for M/V and M/V

USD

Premium to be debited on the basis of a USD minimum and deposit payable in advance with adjustment after six (6), ten (10) and twelve (12) months.



22/06/09

Delay in payment may render cancellation of cover and interest on delay as per rules of the Association.

1. Charterer's Liability (P&I)- Risk Ref: 2009TL0049

Conditions

Full entry as per The Swedish Club Rules for Protection and Indemnity, 1985-02-20 (amended as from 2007-02-20), Rule 9, and the Articles of Association, including circulars. Excluding Cargo Liability as per Rule 4. Excluding War Risks exclusion as per Rule 11 section 5.

Including Charterers' Liability for Damage to Hull (Including War) as per Club clause P.5.2.

With special conditions as follows:

Deductibles and deductions

- (i) Liability for Damage to Hull (if applicable): USD 100,000, each accident or occurrence
- (ii) Other liabilities: USD 100,000 each accident or occurrence

Special Conditions

Notice of Cancellation, Automatic Termination of Cover, War, Nuclear etc. and Cyber Attack Exclusion Clause W.9.1.

Including Damage to Hull liability (including war) as per clause P.5.2.

This certificate policy is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Member(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

If a Member tenders this certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

CLAUSES

P.5.2

CHARTERERS' LIABILITY TO HULL INSURANCE

2006-02-20

1. Reference

The reference to Rules refer to the current version of The Swedish Club Rules for P&I Insurance 20th February 1985 unless otherwise stated.

2. Vessels covered by this insurance



This insurance is in respect of the Member's interest as time or voyage charterer of a vessel or as otherwise agreed by the Association. It does not apply to vessels on demise or bareboat charter, which are outside the scope of this insurance.

3. Limit of liability

Where the Association separately and specially agrees a sum insured for the chartered vessel, the liability of the Association under this insurance shall not exceed the sum insured agreed for the chartered vessel in respect of any loss or series of losses arising out of one event.

4. Liability for loss of or damage to the vessel

This insurance is to indemnify the Member in respect of those liabilities, costs and expenses, incurred by the Member as charterers, for loss of and/or physical damage to the chartered vessel, its equipment, outfit, stores and/or supplies.

5. Liability for loss of use of the vessel

In the event that there is loss of and/or physical damage to the chartered vessel and the Member is held to be legally liable for such loss and/or physical damage then this insurance is extended to indemnify the Member in respect of claims for demurrage, loss of use and/or hire of the chartered vessel arising from that loss and/or physical damage provided always that the Member is found to be legally liable for such demurrage, loss of use and/or hire.

6. Carriage of nuclear substances

In the event that nuclear substances (other than those approved for carriage by the Association) are to be carried by the chartered vessel it is a condition precedent to the liability of the Association hereunder that the Member obtains an indemnity from the shippers in a form approved by the Association prior to loading and pays any additional premium and/or bears any additional deductible required.

7. Contribution to general average etc.

This insurance is extended to indemnify the Member without deductible for liability for contribution to general average, salvage, salvage charges, and/or sue and labour expenses in respect of the Member's interest as charterers in hire, freight and/or bunkers.

8. War

This insurance is extended to indemnify the Member in respect of those liabilities, costs and expenses insured herein for liabilities, costs and expenses arising from war risks as defined in sections 1.1 to 1.3 of the war and strikes clause below. However this extension is subject to the JWC Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas. (See: For listed areas see War Risks Circular issued by the Association at: www.swedishclub.com).

9. Strikes

This insurance is extended to indemnify the Member in respect of those liabilities, costs and expenses insured herein for liabilities, costs and expenses arising from strikes risks as defined in sections 1.4 to 1.6 of the war and strikes clause below.



10. Indemnities exclusion

In no event does this insurance indemnify the Member for liabilities, costs and expenses assumed expressly or impliedly under any form of indemnity or undertaking without the prior agreement of the Association.

11. Exclusion of radioactive contamination

This insurance is subject to the Association's P&I Rule 11:7 *Nuclear Risks*.

12. Law, practice and jurisdiction

This insurance shall be governed in accordance with the Association's P&I Rule 2 *Nature of cover*.

WAR AND STRIKES CLAUSE

1 This insurance is to indemnify the Member in respect of those liabilities costs and expenses insured herein for liabilities costs and expenses arising from the perils detailed below:

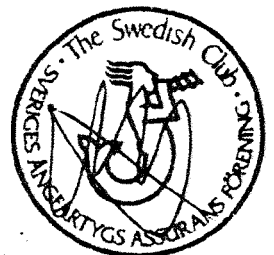
- 1.1 war civil war revolution rebellion insurrection or civil strife arising therefrom or any hostile act by or against a belligerent power;
- 1.2 capture seizure arrest restraint or detainment and the consequences thereof or any attempt thereat;
- 1.3 mines torpedoes bombs or other weapons of war whether derelict or otherwise;
- 1.4 strikers locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances riots or civil commotions;
- 1.5 any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive;
- 1.6 confiscation or expropriation.

2 This insurance shall not indemnify the Member in respect of those liabilities costs and expenses arising from the following:

2.1 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom
United States of America
France
The Russian Federation
The People's Republic of China;

- 2.2 requisition either for title or use or pre-emption;
- 2.3 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public or local authority of the country in which the vessel is owned or registered;
- 2.4 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations;
- 2.5 the operation of ordinary judicial process failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause;



- 2.6 piracy (but this exclusion shall not affect cover afforded by 1.4 above).
- 3 3.1 Insurance cover provided by this clause may be cancelled by either the Member or the Association giving 7 days notice. Such cancellation shall become effective on the expiry of 7 days from 24:00:00 hours GMT on the day on which notice of cancellation is issued. However, the Association agrees to reinstate this insurance subject to reaching agreement with the Member prior to the expiry of the notice period as to any new premium terms conditions and warranties that are to apply.
- 3.2 Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall terminate automatically in the following circumstances:
- 3.2.1 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:
- United Kingdom
 - United States of America
 - France
 - The Russian Federation
 - The People's Republic of China;
- 3.2.2 in the event of the vessel being requisitioned either for title or use.

W.9.1

NOTICE OF CANCELLATION, AUTOMATIC TERMINATION OF COVER WAR, NUCLEAR ETC. AND CYBER ATTACK EXCLUSION CLAUSE.

MM 2250b amd.
2006.02.2006

(1) **Cancellation**

Cover hereunder in respect of the risks of war, etc may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving seven days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of seven days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate cover subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

(2) **Automatic Termination of Cover**

Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder in respect of the risks of war, etc, shall TERMINATE AUTOMATICALLY.



2.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, The Russian Federation, The People's Republic of China;

2.2 in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title or use.

(3) **Five Powers War and Nuclear Exclusions**

This insurance excludes

3.1 loss damage liability or expense arising from

3.1.1 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, The Russian Federation, the People's Republic of China;

3.1.2 requisition either for title or use.

3.2 This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

3.2.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel

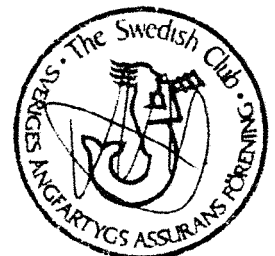
3.2.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof

3.2.3 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

3.2.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes.

3.2.5 any chemical, biological, bio-chemical or electronic weapon.

Cover in respect of the risks of war, etc. shall not become effective if, subsequent to acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of attachment of risk, there has occurred any event which would have automatically terminated cover under the provisions of this clause



22/06/09



TYSER'S

DUTY OF DISCLOSURE AND COMPLIANCE

PLEASE NOTE THAT UNDER ENGLISH LAW IT IS YOUR DUTY TO DISCLOSE ALL MATERIAL FACTS TO INSURERS/REINSURERS PRIOR TO INCEPTION OF THE POLICY, AND TO KEEP THEM ADVISED OF ANY SUCH FACTS OR CHANGES TO SUCH FACTS THROUGHOUT THE CURRENCY OF THE POLICY, AND UPON RENEWAL OF THE POLICY. A MATERIAL FACT IS A FACT WHICH MAY INFLUENCE AN INSURER'S/REINSURER'S JUDGEMENT IN THEIR ASSESSMENT OF A RISK. IF YOU ARE IN ANY DOUBT AS TO WHETHER A FACT IS MATERIAL, WE RECOMMEND THAT IT BE DISCLOSED. FAILURE TO DISCLOSE MATERIAL FACTS MAY ENTITLE INSURERS/REINSURERS TO AVOID THE POLICY FROM INCEPTION.

MAY WE DRAW YOUR ATTENTION TO THE WARRANTIES AND/OR CONDITIONS CONTAINED IN YOUR POLICY WHICH MUST BE COMPLIED WITH AT ALL TIMES. UNDER ENGLISH LAW, BREACH OF A WARRANTY AND/OR CONDITION MAY ENABLE THE INSURERS/REINSURERS TO TERMINATE THE POLICY FROM THE DATE OF THAT BREACH, AND WHERE THE BREACH IS AT THE OUTSET MAY MEAN THAT INSURERS/REINSURERS DO NOT COME ON RISK AT ALL. THIS IS THE POSITION REGARDLESS OF WHETHER THERE IS ANY CONNECTION BETWEEN A WARRANTY BREACHED AND ANY LOSS WHICH LEADS TO THAT BREACH BECOMING EVIDENT.

IF THE COVER PROVIDED HEREIN IS GRANTED BY INSURERS/REINSURERS SUBJECT TO CERTAIN SUBJECTIVITIES, FAILURE TO COMPLY WITH SUCH SUBJECTIVITIES SHOWN MAY RESULT IN COVER NOT BEING IN PLACE. PLEASE CONTACT US IMMEDIATELY IF THERE IS ANY DOUBT AS TO THE MEANING OF A SUBJECTIVITY OR YOU/THE INSURED ARE UNABLE TO COMPLY.

IT IS ESSENTIAL THE SUMS INSURED OR LIMITS OF INDEMNITY EXPRESSED HEREIN FULLY MEET YOUR/THE INSURED'S REQUIREMENTS AS INADEQUACY MAY AFFECT SUMS RECOVERABLE IN THE EVENT OF A CLAIM.

Authorised and regulated by the Financial Services Authority Ref. No. 308648

■ ■ ■

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ
ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ

ΔΙΑΡΚΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ

ΕΠΙ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΑΡΙΘ.

Σύμφωνα με τους Γενικούς Έντυπους Όρους, που επισυνάπτονται και τους Ειδικούς Όρους του παρόντος διαρκούς ασφαλιστηρίου, που αναφέρονται παρακάτω, η Ανώνυμη Ασφαλιστική Εταιρία Γενικών Ασφαλειών που θα αναφέρεται ως «Η ΕΤΑΙΡΙΑ», ασφαλίζει υπέρ της που θα αναφέρεται ως «Ο ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ», τις μεταφορές που πραγματοποιούνται, με ευθύνης της, εντός της Ελληνικής επικράτειας.

Άρθρο 1.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Έτοιμα και ημιέτοιμα προϊόντα, πρώτες ύλες, ανταλλακτικά, μηχανήματα, λιπαντικά, χημικά ή και συναφή εμπορεύματα παραχθέντα από τον ασφαλισμένο ή χρησιμοποιούμενα για τις δραστηριότητες του ασφαλισμένου.

Άρθρο 2.

ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ

Η προβλεπόμενη εργοστασιακή και επαγγελματική συσκευασία για κάθε είδος εμπορεύματος και με κατάλληλη στοιβασία εντός του μεταφορικού μέσου ή εντός του εμπορευματοκιβωτίου.

Άρθρο 3.

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Η ασφαλιζόμενη αξία για κάθε μεταφορά εμπορεύματος θα προκύπτει από την αντίστοιχη τιμολογιακή αξία πλέον 15% και η οποία, σε καμία περίπτωση, δεν θα υπερβαίνει το ανώτατο όριο ευθύνης της «ΕΤΑΙΡΙΑΣ», όπως αυτή καθορίζεται στο επόμενο άρθρο.

Άρθρο 4.

ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ

Το ανώτατο όριο ευθύνης της Εταιρίας μας, ανά φόρτωση και μεταφορικό μέσο καθορίζεται ως εξής:

- Ανά πλοίο έως το ποσό των € **2.000.000**.
- Ανά φορτηγό αυτοκίνητο, τρένο και αεροπλάνο έως το ποσό των € **150.000**.

Για φορτώσεις μεγαλύτερης αξίας ο «ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ» οφείλει να ενημερώνει την «ΕΤΑΙΡΙΑ» τρεις (3) εργάσιμες ημέρες πριν την έναρξη της φόρτωσης.

Άρθρο 5.

ΡΗΤΡΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ

Το ανώτατο όριο ευθύνης της «ΕΤΑΙΡΙΑΣ», σε περίπτωση συγκέντρωσης περισσότερων φορτίων σε χώρους φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή σε λιμάνια ή και εντός οχηματογωγών πλοίων καθορίζεται σε **ΕΥΡΩ 2.000.000** ή το ισόποσο σε άλλο νόμισμα.

Άρθρο 6.

ΕΤΗΣΙΟΣ ΠΡΟΥΪΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο ετήσιος κύκλος των εργασιών, προϋπολογίζεται σε **ΕΥΡΩ 100.000.000**

Άρθρο 7.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

Καλύπτονται όλες οι μεταφορές φορτίων, που δεν έχουν ασφαλισθεί από τον προμηθευτή/παραλήπτη και για τις οποίες υπόχρεος προς ασφάλιση είναι ο προμηθευτής/αποστολέας, ανάλογα με τους συμφωνημένους όρους πώλησης / παράδοσης.

Άρθρο 8.

ΤΑΞΙΔΙΑ

Καλύπτονται μεταφορές εμπορευμάτων που διακινούνται εντός της Ελληνικής Επικράτειας.

1) Από τον ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ προς αγοραστές εντός της Ελλάδος.

2) Από τον ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ προς συγγενείς εταιρείες (συμπεριλαμβάνονται τα εμπορικά και οι αντιπρόσωποι στην Ελλάδα).

3) Από σύνορα (λιμάνια κ.λ.π.) προς τις εγκαταστάσεις του ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ.

Οι εν λόγω μεταφορές καλύπτονται με την προϋπόθεση ότι, το έννομο συμφέρον της ασφάλισης το έχει ο «ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ», σύμφωνα με τους διεθνείς όρους πώλησης.

Άρθρο 9.

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Με όλα τα αναγνωρισμένα μεταφορικά μέσα δημοσίας χρήσεως, αποκλεισμένων των ανοικτών φορτηγών.

Ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές τα μεταφέροντα πλοία θα είναι ηλικίας έως 35 ετών τα οποία θα είναι πιστοποιημένα σε αναγνωρισμένο νηογνώμονα, σύμφωνα με την INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE 1.1.01. (ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ).

Άρθρο 10.

ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

- INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) 1.1.82. (Δεν ισχύει για μεταχειρισμένα ή και ασυσκευάστα φορτία).
ΚΑΤΑ ΠΑΝΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΛΥΨΗ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΡΗΤΡΑ (Α) 1.1.82.
- INSTITUTE CARGO CLAUSES (C) 1.1.82.
ΚΑΛΥΨΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΛΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΡΗΤΡΑ (C) 1.1.82. (Ισχύει για μεταχειρισμένα, ασυσκευάστα ή και χύδην φορτία ή προς επιστροφή).
- INSTITUTE THEFT, PILFERAGE AND NON-DELIVERY CLAUSE 1.12.82
ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΛΟΠΗΣ, ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ. (Ισχύει για μεταχειρισμένα ή και ασυσκευάστα φορτία ή προς επιστροφή).
- INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) 1.1.82.
ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ.
- INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO) 1.1.82.
ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ.
- INSTITUTE WAR CANCELLATION CLAUSE (CARGO) 1.1.82.
ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ, ΕΦΟΣΟΝ ΚΡΙΘΕΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ.
- STRIKES CANCELLATION CLAUSE.
ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΕΡΓΙΩΝ, ΕΦΟΣΟΝ ΚΡΙΘΕΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ.
- CARGO TERMINATION OF TRANSIT CLAUSE (TERRORISM) 1.1.02.
ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ (TRANSIT) ΦΟΡΤΙΟΥ (ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ).
- INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE 1.1.01.

- ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ.*
- CARGO ISM ENDORSEMENT (JC 98/019) 1.5.98.
ΡΗΤΡΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ.
 - CYBER RISK EXCLUSION CLAUSE 1.1.02.
ΟΡΟΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ / ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟΥ.
 - INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE 1.10.90.
ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ.
 - INSTITUTE EXTENDED RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CL.4.10.02.
ΡΗΤΡΑ ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗΣ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ.
 - INSTITUTE CHEMICAL, BIOLOGICAL, ELECTROMAGNETIC WEAPONS AND CYBER ATTACK EXCLUSION CLAUSE 4.10.02.
ΡΗΤΡΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΑΠΩΛΕΙΩΝ / ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΧΗΜΙΚΑ, ΒΙΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΑ ΟΠΛΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ.

Άρθρο 11.

ΙΣΧΥΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Η κάλυψη, κάθε μεταφοράς, αρχίζει από τη στιγμή έναρξης της φόρτωσης των ασφαλισμένων εμπορευμάτων με σκοπό την έναρξη της μεταφοράς, η οποία διαρκεί κατά την συνηθισμένη διαδρομή της μεταφοράς και λήγει με την εκφόρτωση των ασφαλισμένων εμπορευμάτων στην αποθήκη του τελικού παραλήπτη, σύμφωνα με τους όρους παράδοσης και παραλαβής.

Άρθρο 12.

ΠΡΟΪΟΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Σε περίπτωση ολικής καταστροφής ή απώλειας (ολικής ή μερικής), η αποζημίωση θα αφορά στο σύνολο ή στην αναλογία του ποσού που αναγράφεται στο τιμολόγιο ή στο δελτίο αποστολής ή άλλο παραστατικό που θα πιστοποιεί το ασφαλιζόμενο κεφάλαιο.

Σε τυχόν διάσωση του εμπορεύματος η αποζημίωση σε καμία περίπτωση δεν θα μπορεί να υπερβαίνει το 40% της αξίας του τιμολογίου.

Το δε υπόλοιπο θα αφορά προϊόν επεξεργασίας και εκ νέου διάθεσή του από τον ασφαλιζόμενο.

Άρθρο 13.

ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ. (INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE 1.1.01.).

Σύμφωνα με τη ΡΗΤΡΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE 1.1.01.) οι πιο κάτω αναφερόμενοι νηογνώμονες είναι μέλη ή πάρεδροι μελών του International Association of Classification Societies (IACS) :

ABS	<i>American Bureau of Shipping</i>
BV	<i>Bureau Veritas</i>
CCS	<i>China Classification Society</i>
DNV	<i>Det Norske Veritas</i>
GL	<i>Germanischer Lloyd</i>
LR	<i>Lloyd's Register</i>
KR	<i>Korean Register of Shipping</i>
NK	<i>Nippon Kaiji Kyokai</i>
RINA	<i>Registro Italiano Navale Group</i>
RS	<i>Russian Maritime Register of Shipping</i>
CRS	<i>Croatian Register of Shipping</i>

Το παρόν διαρκές ασφαλιστήριο συντάχθη σε δύο πρωτότυπα και ο καθένας από τους συμβαλλομένους έλαβε από ένα.

ΑΘΗΝΑ, ΕΡΩΤΗΤΕΛΕΣ

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

«Ο ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΣ»

«Η ΕΤΑΙΡΙΑ»

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ασφάλιση που συμφωνείται μ' αυτό το Συμβόλαιο καλύπτει, σύμφωνα με τους χειρόγραφους όρους τους παρακάτω γενικούς όρους και περιορισμούς και τις ρητρες των ασφαλιστών των Lloyd's, όλα αυτά δε έχουν παραδοθεί στον ασφαλισμένο ή λήπτη της ασφάλισης, τις απώλειες ή/και ζημιές που προκαλούνται στ' ασφαλισμένα αντικείμενα απο γεγονότα που συμβαίνουν κατά την μεταφορά τους ή και εξ' αιτίας αυτής.

ΑΡΘΡΟ 1

1. ΚΑΛΥΨΗ ΟΛΙΚΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ

1.1 Αν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο στους χειρόγραφους όρους, τότε ο ασφαλιστής ευθύνεται μόνο σε περίπτωση ολικής απώλειας των ασφαλισμένων αντικειμένων απο ολική απώλεια του μεταφορικού μέσου.

ΑΡΘΡΟ 2

2. ΚΑΛΥΨΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΩΣΤΡΑ (ΡΗΤΡΕΣ C)

2.1 Αν σύμφωνα με τους χειρόγραφους όρους η ασφάλιση συμφωνήθηκε για την κάλυψη των "Βασικών Κινδύνων Μεταφοράς", ο ασφαλιστής ευθύνεται για τις απώλειες ή/και ζημιές των ασφαλισμένων αντικειμένων που προκαλούνται μόνο από: Πυρκαϊά, έκρηξη, σύγκρουση ή επαφή μεταφορικού μέσου με κάθε εξωτερικό αντικείμενο εκτός απο νερό. Επί πλέον : Για θαλάσσιες μεταφορές, Προσάραξη, Βύθιση ή Ανατροπή πλοίου. Εκβολή φορτίου στη θάλασσα, Συνεισφορά σε Γενική Αβαρία και Σώστρα. Για χερσαίες μεταφορές Εκτροχίωση, Ανατροπή μέσου μεταφοράς. Γι' αεροπορικές μεταφορές Ατύχημα του αεροσκάφους.

ΑΡΘΡΟ 3

3. ΚΑΛΥΨΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΡΗΤΡΕΣ Β)

3.1 Αν σύμφωνα με τους χειρόγραφους όρους η ασφάλιση συμφωνήθηκε για την κάλυψη "Συμπληρωματικών Κινδύνων Μεταφοράς" ο ασφαλιστής ευθύνεται για τους κινδύνους που καλύπτονται στο άρθρο 2 καθώς και για τις απώλειες ή/και ζημιές των ασφαλισμένων αντικειμένων που προκαλούνται απο : Διαβροχή απο θαλασσινό νερό, για φορτία που φορτώνονται υπο το κατάστρωμα ή μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Αρπαγή απο τα κύματα. Πτώση ολόκληρων κόλλων στη θάλασσα κατά τις φορτω-εκφορτώσεις. Σεισμό, έκρηξη ηφαιστείου και Κεραυνό.

ΑΡΘΡΟ 4

4. ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΙΤΙΕΣ

4.1 Ο ασφαλιστής ευθύνεται για απώλειες ή/και ζημιές των ασφαλισμένων αντικειμένων που προκαλούνται απο αιτίες άλλες απ' αυτές που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 3, μόνον όταν οι αντίστοιχοι κίνδυνοι καλύφθηκαν ρητά και χωριστά ο καθένας, με τους χειρόγραφους όρους και με την επιφύλαξη των περιπτώσεων α και β του άρθρου 5. Τέτοιες απώλειες και ζημιές είναι αυτές που προκαλούνται ειδικότερα απο : Βροχή, Γλυκά Νερά, Κλοπή, Υπεξαίρεση. Ελλείμματα λόγω ποσοτικής απώλειας. Μη παράδοση ολόκληρων δεμάτων. Επαφή με άλλα εμπορεύματα. Επαφή με ξένες ουσίες θραύση. Σκουριά ή οξειδωση. Ροή.

ΑΡΘΡΟ 5

5. ΚΑΛΥΨΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΡΗΤΡΕΣ Α)

5.1 Αν σύμφωνα με τους χειρόγραφους όρους η ασφάλιση συμφωνήθηκε για την κάλυ-

ψη " Ολων των κινδύνων Μεταφοράς", ο ασφαλιστής ευθύνεται για τους κινδύνους που καλύπτονται με τα άρθρα 2,3 και 4, καθώς και σκόπιμες ζημιές που προέρχονται από κακόβουλες πράξεις τρίτων. Η κάλυψη αυτή δεν περιλαμβάνει τις απώλειες ή/και ζημιές που:

- α) Αποκλείονται από την ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 7.
- β) Προκαλούνται από κινδύνους Πολέμου και Απεργιών που περιγράφονται στο άρθρο 6.

ΑΡΘΡΟ 6

6. ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

6.1 Με ειδική συμφωνία και πληρωμή πρόσθετου ασφαλιστρού, η ασφάλιση καλύπτει απώλεια ή/και ζημιά του ασφαλισμένου αντικειμένου που προκαλείται από:

- A. α) Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, εξέγερση, στάση ή κάθε εχθρική πράξη από ή ενάντια σε δύναμη που έχει εχθρικές διαθέσεις.
 - β) Σύλληψη, κατάσχεση ή κατακράτηση που προέρχεται από κίνδυνο που καλύπτεται με την παρ.α) και τις συνέπειές τους ή/και κάθε απόπειρα για τη διάπραξη τους.
 - γ) Εγκαταλειμμένες νάρκες, τορπίλλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλειμμένα πολεμικά όπλα.
- B. α) Ενέργειες από απεργούς, από εργαζόμενους λόγω ανταπεργιών ή από πρόσωπα που μετέχουν σ' εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις ή πολιτικές ταραχές.
 - β) Ενέργειες τρομοκρατών ή ατόμων που ενεργούν με πολιτικά κίνητρα.

Στην περίπτωση που θα συμφωνηθεί κάλυψη Κινδύνων Πολέμου, η ασφάλιση αρχίζει να ισχύει από τη στιγμή που φορτώνονται τα εμπορεύματα σε πλοίο ή αεροσκάφος και λήγει κατά την εκφόρτωση στον τόπο προορισμού ή εφόσον δεν γίνεται η εκφόρτωση αμέσως, 15 ημέρες μετά την άφιξη στον τόπο προορισμού.

ΑΡΘΡΟ 7

7. ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.

ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ

7.1 Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για απώλειες ή/και ζημιές των ασφαλισμένων αντικειμένων που προκαλούνται άμεσα ή έμμεσα από :

- Τη φύση τους ή από " ίδιο " ελάττωμά τους. Ατμοσφαιρικές ή Καιρικές επιδράσεις. Σκουλήκια ή ζωύφια. Γενικά κάθε αλλοίωση των ρευστών. Ελαττωματική ή Ανεπαρκή συσκευασία. Κακή στοιβασία αν έγινε με ευθύνη του αποστολέα. Συνηθισμένη φθορά.
- Αναγκαστικές ή συντηρητικές κατασχέσεις. Μεσεγγυήσεις, επιτάξεις ή δημεύσεις. Λαθρεμπόριο ή απαγορευμένο εμπόριο. Περιορισμούς στις εισαγωγές ή/και εξαγωγές.
- Αφερεγγυότητα ή αθέτηση οικονομικών υποχρεώσεων των πλοιοκτητών, ναυλωτών ή διαχειριστών.
- Αναξιοπλοία, ακαταλληλότητα του μέσου μεταφοράς ή του εμπορευματοκιβωτίου όταν είναι σε γνώση του ασφαλισμένου κατά τον χρόνο της φόρτωσης.
- Υπεραναμονή και καθυστερήσεις γενικά.
- Κάθε επίδραση πυρηνικής ενέργειας.

ΑΡΘΡΟ 8

8. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

8.1 Η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από το χρόνο φόρτωσης του εμπορευµατος στο μεταφορικό µέσο και έκδοσης των σχετικών παραστατικών από την αποθήκη του τόπου, που αναφέρεται σ' αυτό το Συμβόλαιο για την έναρξη της μεταφοράς και υπό την προϋπόθεση της προηγούµενης καταβολής του προσήκοντος ασφαλίσιµατος, συνεχίζεται κατά την διάρκεια της μεταφοράς και λήγει είτε:

- Α. Με την παράδοση στην αποθήκη των παραληπτών στον τόπο προορισµού που αναφέρεται στο Συμβόλαιο. Εάν αποθήκη παραλήπτη θεωρείται ο χώρος όπου αποθηκεύτηκαν τα ασφαλισµένα αντικείµενα για πρώτη φορά, ανεξάρτητα του αν ο χώρος αυτός ανήκει ή όχι στον παραλήπτη, είτε:
- Β. Μετά την λήξη 60 ηµερών από το τέλος της εκφόρτωσης από το μεταφορικό µέσα στο Τελωνείο του τόπου προορισµού.

Οποιοδήποτε από τα δύο συμβεί πρώτα, εκτός αν με τους ειδικούς όρους αυτού του Συμβολαίου συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

ΑΡΘΡΟ 9

9. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

9.1 Α) Αν η ασφάλιση αφορά πράγµατα όχι ορισµένα ή ορισµένα µόνο κατά γένος, που πρόκειται να φορτωθούν κατά τµήµατα ή/και εφάπαξ σε μεταφορικά µέσα ορισµένα ή όχι (τρέχουσα ασφάλιση), που αναφέρονται στο παρόν συμβόλαιο, η ασφαλιστική κάλυψη περιλαµβάνει κάθε φόρτωση που γίνεται.

Β) Με ποινή ακυρότητας της ασφάλισης, ο ασφαλισµένος/λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωµένος να γνωστοποιεί στον ασφαλιστή κάθε συγκεκριµένη φόρτωση τ' όνομα του πλοίου ή τα στοιχεία κάθε άλλου μεταφορικού µέσου και να καθορίζει το ασφαλιστικό ποσό που αντιστοιχεί στη συγκεκριµένη αυτή φόρτωση.

Η γνωστοποίηση αυτή πρέπει να γίνεται οπωσδήποτε και µάλιστα το αργότερο µέσα σε δύο εργάσιµες ηµέρες από το χρόνο της φόρτωσης.

Γ. Η ασφαλιστική κάλυψη για θαλάσσιες μεταφορές ισχύει µόνο για φορτώσεις σε πλοία ηλικίας µικρότερης των 15 ετών και πρώτης κλάσης του Αγγλικού Νηογνώµονα ή άλλου αναγνωρισµένου Νηογνώµονα.

Για φορτώσεις σε πλοία ηλικίας µεγαλύτερης των 15 ετών ή/και σε πλοία κλάσης κατώτερης της πρώτης ή όχι ταξινοµηµένα, εφόσον τα περιστατικά αυτά δεν ήταν γνωστά στον ασφαλισµένο/λήπτη της ασφάλισης πριν από τη φόρτωση, η ασφαλιστική κάλυψη εξακολουθεί να ισχύει µε πρόσθετο ασφαλιστρο που καθορίζεται από τον ασφαλιστή.

Δ. Στις διατάξεις του άρθρου αυτού περιλαµβάνονται και οι ασφαλίσεις που γίνονται µε τύπο προασφαλιστηρίου Συμβολαίου.

ΑΡΘΡΟ 10

10. ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ/ΛΗΠΤΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

10.1 Ο ασφαλισµένος/λήπτης της ασφάλισης οφείλει ν' ανακοινώνει κάθε χρησιµη πληροφορία σχετική µε τη μεταφορά των ασφαλισµένων αντικειµένων, ιδιαίτερα οφείλει να δηλώνει:

- Α. Το µέσο µε το οποίο θα γίνει η μεταφορά και αν είναι πλοίο, την περίπτωση φόρτωσης πάνω στο κατώστρωµα.
- Β. Σε περίπτωση χερσαίας μεταφοράς αν αυτή θα γίνει µε ανοιχτά οχήµατα.
- Γ. Αν η μεταφορά θα γίνει µε ή/χωρίς μεταφόρτωση(-εις).
- Δ. Αν τα ασφαλισµένα αντικείµενα είναι μεταχειρισµένα

ή ανήκουν στην κατηγορία των εύφλεκτων, εκρηκτικών ή επικίνδυνων υλών.

Ε. Αν τα ασφαλισμένα αντικείμενα επιστρέφονται στον τόπο της προέλευσής τους ή ξαναστέλνονται σε άλλο προορισμό, καθορίζοντας στην περίπτωση αυτή τον τόπο της προέλευσης και τον χρόνο της άφιξής τους.

ΣΤ. Αν τα ασφαλισμένα αντικείμενα ασφαλιζονται για το σύνολο της αξίας τους και σε αντίθετη περίπτωση αν ασφαλιζονται ή πρόκειται να ασφαλιστούν και από άλλον ασφαλιστή.

Εφόσον δεν υπάρχει σχετική αναφορά στο ασφαλιστήριο, ο ασφαλιζόμενος/ λήπτης της ασφάλισης έχει το βάρος να αποδείξει ότι έκανε τις παραπάνω δηλώσεις.

ΑΡΘΡΟ 11

11. ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ-ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ

11.1 Αν η αξία των πραγμάτων που δηλώθηκε κατά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης (ασφαλιστική αξία) υπολείπεται της τρέχουσας ή αν δεν υπάρχει, της συνηθισμένης αξίας αυτών κατά το χρόνο επέλευσης του κινδύνου, η ευθύνη του ασφαλιστή περιορίζεται στην αποκατάσταση ανάλογα μέρους της ζημίας.

11.2 Αν η αξία των πραγμάτων, που δηλώθηκε κατά την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, υπερβαίνει την τρέχουσα ή, αν δεν υπάρχει, τη συνηθισμένη αξία αυτών κατά τον χρόνο επέλευσης του κινδύνου, οποιοσδήποτε από τους συμβαλλόμενους μπορεί να απαιτούμε τη μείωση της ασφαλιστικής αξίας και του ασφαλιστρού για το υπολειπόμενο διάστημα ισχύος της σύμβασης. Σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για το υπερβάλλον.

11.3 Αν η υπερασφάλιση οφείλεται σε δόλο του λήπτη της ασφάλισης, του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου του ασφαλισματος, η ασφάλιση είναι άκυρη. Ο καλόπιστος ασφαλιστής δικαιούται τα δεδουλευμένα ασφάλιστρα.

ΑΡΘΡΟ 12

12. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

12.1 Ο ασφαλιστής εφόσον ο ασφαλισμένος ή ο λήπτης της ασφάλισης δεν συμμορφώνεται προς τις προσυμβατικές υποχρεώσεις του όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 10 της παρούσης σύμβασης έχει δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, σύμφωνα με διατάξεις του άρθρου 3 του ν.2496/1997. Το δικαίωμα αυτό υφίσταται είτε αν ο ασφαλιζόμενος ή λήπτης της ασφάλισης ενήργησε με πρόθεση να εξαπατήσει τον ασφαλιστή είτε και για οποιοδήποτε λόγο που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του ασφαλισμένου ή λήπτη της ασφάλισης κατά τις προθεσμίες και την διαδικασία που ορίζονται στο άρθρο 3 του άνω νόμου.

12.2 Σε περίπτωση παράβασης από δόλου των υποχρεώσεων του ασφαλιζόμενου ή του λήπτη της ασφάλισης όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 10 της παρούσης σύμβασης και η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει εντός της προθεσμίας του άρθρου 3 παρ.6 του ν.2496/97 τότε ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς καταβολή του ασφαλισματος.

12.3 Τόσο ο ασφαλιστής όσο και ο ασφαλισμένος μπορούν όποτε θελήσουν να καταγγέλουν τη σύμβαση, με γραπτή δήλωση που πρέπει να κοινοποιηθεί πριν από 15 τουλάχιστον μέρες. Οι φορτώσεις που δηλώνονται στον ενδιάμεσο χρόνο καλύπτονται από την ασφάλιση εφόσον έγινε κι αρχή της φόρτωσης.

12.4 Η παραπάνω προθεσμία καταγγελίας περιορίζεται για τους κινδύνους πολέμου και απεργιών, που έχουν τυχόν καλυφθεί από την ασφάλιση, σε 7 ημέρες εκτός από τις φορτώσεις για ή/απο ΗΠΑ για τις οποίες η προθεσμία καταγγελίας των κινδύνων Απεργιών περιορίζεται σε 48 ώρες.

12.5 Σε περίπτωση που η ασφαλιστική κάλυψη υπερβαίνει το έτος, κάθε συμβαλλόμενο μέρος δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση τηρώντας τις διατάξεις του άρθρου 8 του ν.2496/97.

12.6. Η ασφαλιστική σύμβαση λύεται με καταγγελία, σύμφωνα με τις προ-

ποθέσεις των άρθρων 3,4,5 παρ,1,6 και 12 του παρόντος νόμου καθώς και της παρ.2 του άρθρου 8 του ν.2496/97. Ο λήπτης της ασφάλισης δικαιούται επίσης να καταγγείλει τη σύμβαση, αν ο ασφαλιστής κηρύχθηκε σε πτώχευση ή αν απαγορεύθηκε η ελεύθερη διάθεση μέρους ή του συνόλου των περιουσιακών του στοιχείων. Σε περίπτωση κήρυξης σε πτώχευση του λήπτη της ασφάλισης ή αν τέθηκε καθ'οιονδήποτε άλλον τρόπο σε αναγκαστική διαχείριση, ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση.

12.7 Εφόσον δεν έχει εκδοθεί ασφαλιστήριο σε διαταγή ή στον κομιστή, ασφαλιστής και λήπτης της ασφάλισης ή ασφαλισμένος δικαιούνται να καταγγείλουν τη σύμβαση το αργότερο μέσα σε τριάντα (30) ημέρες, από του έγινε γνωστή η διαδοχή. Η καταγγελία εκ μέρους του ασφαλιστή επιφέρει αποτελέσματα μετά πάροδο δεκαπέντε (15) ημερών από τότε που περιήλθε στον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο.

12.8 Ο ασφαλιστής απαλλάσσεται, αν ο ασφαλιστικός κίνδυνος επήλθε πριν την πάροδο της παραπάνω 30ήμερης προθεσμίας ή πριν επέλθουν τα αποτελέσματα της καταγγελίας που εμπρόθεσμα άσκησε ο ασφαλιστής και εφόσον αποδείξει ότι δεν θα είχε αναλάβει τον κίνδυνο ή δεν θα τον είχε αναλάβει με τους ίδιους όρους, αν γνώριζε τη διαδοχή.

Τα μη δεδουλευμένα ασφάλιστρα επιστρέφονται. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται αν ο κίνδυνος επήλθε εντός τριάντα (30) ημερών από τη διαδοχή.

ΑΡΘΡΟ 13

13.ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ

13.1 Η ασφαλιστική αξία ορίζεται με βάση την τιμολογιακή αξία αγοράς των ασφαλισμένων αντικειμένων και όπου λείπει αυτή με βάση την τρέχουσα τιμή ομοειδών αντικειμένων με τα ασφαλισμένα αντικείμενα στον τόπο και χρόνο της φόρτωσής τους. Ο Ναύλος, τα ασφάλιστρα και ένα ποσοστό 10% που αντιπροσωπεύει έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης, τυχόν τραπεζικές προμήθειες και προβλεπόμενο κέρδος περιλαμβάνονται στην ασφαλιστική αξία.

ΑΡΘΡΟ 14

14. ΟΡΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗ-ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

14.1 Α. Το ασφαλιζόμενο ποσό που αναφέρεται στο Συμβόλαιο αυτό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να υποχρεωθεί να πληρώσει περισσότερο από το ποσό αυτό, ούτε ακόμα και σε περίπτωση διαδοχικών ατυχημάτων, εντός της ασφαλιστικής περιόδου.

Β. Αν για την ίδια φόρτωση έγιναν χωρίς όμως δόλο, περισσότερες ασφάλισεις, η ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται με το Συμβόλαιο αυτό, περιορίζεται κατά το λόγο της ασφαλιστικής αξίας προς το σύνολο των ασφαλισμένων ποσών των πολλαπλών ασφαλίσεων. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται σε ολόκληρο, αλλά μόνο αναλογικά με τους άλλους ασφαλιστές.

ΑΡΘΡΟ 15

15.ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

15.1 Σε περίπτωση ασφάλισης με περισσότερους ασφαλιστές εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 15 του ν.2496/97.

Ευγκεκριμένα:

15.1.1 Αν η ασφαλισμένη περιουσία έχει ασφαλιστεί κατά του ίδιου κινδύνου σε περισσότερους ασφαλιστές (πολλαπλή ασφάλιση), ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος οφείλουν να γνωστοποιήσουν χωρίς καθυστέρηση σε κάθε ασφαλιστή την ασφάλιση και το ασφαλιστικό ποσό.

15.1.2 Οι περισσότερες ασφάλισεις είναι ισχυρές μέχρι την έκταση της ασφαλιστικής ζημιάς.

15.1.3 Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης της ύπαρξης άλλων ασφαλίσεων κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, θα περιορίζεται το ασφάλισμα

στο μέτρο που δεν καλύπτεται από προηγούμενη ασφάλιση. Σε περίπτωση που ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος παραλείψουν τη γνωστοποίηση με δόλο, εφαρμόζονται οι παρ.6 και 7 του άρθρου 3 του νόμου 2496/97.

15.1.4 Αν οι περισσότερες ασφαλιστικές συμβάσεις έχουν συναφθεί με κοινή συμφωνία, με ή χωρίς κοινό συντονιστή ασφαλιστή, ο κάθε ασφαλιστής ευθύνεται κατ'αναλογία του ασφαλισμένου σε αυτόν ποσοστού (συνασφάλιση).

ΑΡΘΡΟ 16

16. ΠΛΗΡΩΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

16.1 Α. Τα ασφάλιστρα πρέπει να πληρώνονται τοις μετρητοίς κατά τη σύναψη της ασφάλισης και σαν τιμή για τη μετατροπή ξένου νομίσματος σε ευρώ λαμβάνεται πάντα η τιμή της Τράπεζας της Ελλάδας που ισχύει την ημέρα που εξοφλούνται τα ασφάλιστρα.

Β. Η ισχύς της παρούσης σύμβασης δεν άρχεται προ της καταβολής του εφάπαξ ασφαλίστρου.

Γ. Ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να αντιτάξει σ' όποιον επικαλείται δικαίωμα απο την ασφάλιση το γεγονός ότι αυτή είναι άκυρη εφόσον τα ασφάλιστρα δεν έχουν πληρωθεί. Σ' εξαιρετικές περιπτώσεις που ο ασφαλιστής κατά την κρίση του δεν θέλει να ασκήσει το παραπάνω δικαίωμά του, το ασφάλιστρο που οφείλεται αφαιρείται αυτοδίκαια από το ποσό του ασφαλισματος.

Δ. Οι φόροι, χαρτόσημα και δικαιώματα του ασφαλιστηρίου που αποτελούν συμπλήρωμα του ασφαλίστρου είναι σε βάρος του ασφαλισμένου/λήπτη της ασφάλισης.

ΑΡΘΡΟ 17

17. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΟΤΑΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

17.1 Α. Όταν πραγματοποιηθεί ο κίνδυνος που καλύπτεται από την ασφάλιση καθώς και σε περίπτωση κάθε ατυχήματος που μπορεί να τον μεταβάλει ή να τον επιτείνει, ο ασφαλισμένος/λήπτης της ασφάλισης οφείλει:

α) Να γνωστοποιεί πάντοτε και χωρίς καθυστέρηση στον ασφαλιστή όλες τις ειδήσεις που μαθαίνει.

β) Να φροντίζει και να ενεργεί με επιμέλεια για τη διάσωση και διαφύλαξη των ασφαλισμένων αντικειμένων και να ζητά και να παίρνει κάθε συντηρητικό ή προφυλακτικό μέτρο που είναι απαραίτητο γι' αυτό το σκοπό.

γ) Να κάνει κάθε τι δυνατό για ν' αποφύγει ή να μειώσει τη ζημιά. Ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται γι' απώλειες ή/και ζημιές που έγιναν ή που αυξήθηκαν επειδή ο ασφαλισμένος/λήπτης της ασφάλισης δεν τηρήσε τις παραπάνω υποχρεώσεις του.

Β. Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα επίσης να προβαίνει σ' όλες τις παραπάνω ενέργειες που αναφέρονται στη παρ. Α εδ. β & γ για λογαριασμό του ασφαλισμένου/λήπτη της ασφάλισης χωρίς όμως αυτό ν' αυτό ν' αποτελεί αναγνώριση της ευθύνης του.

Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα ιδιαίτερα να φροντίζει για τη μεταφορά των ασφαλισμένων αντικειμένων στον προορισμό τους σε περίπτωση που το μεταφορικό μέσο χάσει ή δεν είναι σε θέση να συνεχίσει το ταξίδι. Ο ασφαλισμένος/λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος, όταν το ζητήσει ο ασφαλιστής να του διαθέσει κάθε έγγραφο που είναι αναγκαίο για να πάρει τα παραπάνω μέτρα.

Γ. Ο ασφαλισμένος/λήπτης της ασφάλισης δεν έχει το δικαίωμα να ζητήσει αμοιβή για τις υπηρεσίες που προσφέρει ο ίδιος ή άλλος από μέρους του, έχει όμως το δικαίωμα να ζητήσει αποκατάσταση για τις δαπάνες που έγιναν, με επιφύλαξη του άρθρου 12 αυτού του Σ/λαίου.

Δ. Ο ασφαλιζόμενος/λήπτης της ασφάλισης οφείλει να παραδώσει στον ασφαλιστή το αργότερο 3 μήνες μετά την εκφόρτωση του φορτίου στον

τόπο προορισμού για μεταφορές μέσα στην Ελλάδα και 6 μήνες για μεταφορές από ή προς το εξωτερικό, όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα της ζημιάς και ιδιαίτερα: Εκθεση Πραγματογνωμοσύνης, το Πρωτότυπο Ασφαλιστήριο, οριστικό τιμολόγιο, Κιβωτολόγιο, Φορτωτική, Απόδειξη Καταβολής Ναύλου, Διασάφηση Τελωνείου, Πιστοποιητικό Λιμενικής Αρχής και αντίγραφο εμπρόθεσμης Διαμαρτυρίας προς τον μεταφορέα.

ΑΡΘΡΟ 18

18. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ

18.1 Με ποινή την έκπτωση των δικαιωμάτων του από την ασφάλιση, ο ασφαλισμένος/λήπτης της ασφάλισης είναι υποχρεωμένος να πάρει όλα τα μέτρα που είναι απαραίτητα για να διατηρήσει τα δικαιώματά του, απέναντι σε τρίτο, υπεύθυνο για τη ζημιά και ιδιαίτερα να κάνει εμπρόθεσμα αγωγή κατά του μεταφορέα, που να βασίζεται στη σύμβαση μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ 19

19. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΒΛΑΒΩΝ

19.1 Α. Οι μερικές απώλειες ή/και οι βλάβες των ασφαλισμένων αντικειμένων, όταν αυτές καλύπτονται από την ασφάλιση, εξακριβώνονται και πιστοποιούνται, με φροντίδα και με έξοδα του ασφαλισμένου, από τον πραγματογνώμονα αβαριών που ορίσθηκε από τον ασφαλιστή ή από τον τοπικό πράκτορά του. Η εξακρίβωση και πιστοποίηση γίνεται μόλις εκφορτωθούν τα ασφαλισμένα αντικείμενα στον τόπο προορισμού και το αργότερο κατά τη λήξη της συμφωνημένης διάρκειας της ασφαλιστικής κάλυψης. Σε γεννήματα, κοπνά, δέρματα, αλεύρι, ρύζι, κρασί, λάδι και σε κάθε άλλο εμπόρευμα που από τη φύση του φθείρεται γρήγορα, η εξακρίβωση και η πιστοποίηση γίνεται πάντα σύμφωνα με τον παραπάνω τρόπο, μόλις εκφορτωθούν.

Β. Η παραπάνω πιστοποίηση αποτελεί τη μοναδική απόδειξη και στα Δικαστήρια παραδεκτή απόδειξη τόσο για την ύπαρξη των μερικών απωλειών και βλαβών, όσο και για την φύση και την έκτασή τους και αποκλείεται κάθε άλλο αποδεικτικό μέσο.

Γ. Η πιστοποίηση της απώλειας ή βλάβης των ασφαλισμένων αντικειμένων από τον πραγματογνώμονα του ασφαλιστή αποτελεί απόδειξη μόνο για το πραγματικό γεγονός της απώλειας ή βλάβης και όχι υποχρέωση του ασφαλιστή γι' αποκατάσταση της. Τα έξοδα της πραγματογνωμοσύνης πληρώνονται από τον ασφαλιστή, μόνο αν αυτός αναγνωρίσει την ευθύνη του ή υποχρεωθεί με δικαστική απόφαση γι' αυτό.

ΑΡΘΡΟ 20

20. ΠΛΗΡΩΜΗ, ΕΞΟΔΑ ΕΞΟΦΛΗΣΕΩΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΑΤΟΣ

20.1 Το ασφαλισμα πληρώνεται στο νόμιμο κάτοχο αυτού του Ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής. Προυπόθεση για το διακανονισμό κάθε ζημιάς, είναι να παραδοθούν στον ασφαλιστή: Η Εκθεση πραγματογνωμοσύνης που συντάχθηκε από τον πραγματογνώμονα σύμφωνα με το άρθρο 16 καθώς και για όλα τα υπόλοιπα δικαιολογητικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 17Α. Όλα τα έξοδα εξόφλησης της αποζημίωσης, οι δικηγορικές αμοιβές και τα έξοδα που έγιναν λόγω κατασχέσεων της αποζημίωσης καθώς και το χαρτόσημο της εξοφλητικής απόδειξης βαρύνουν τον ασφαλισμένο/λήπτη της ασφάλισης.

20.2 Σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί όριο απαλλαγής-ιδία συμμετοχή του ασφαλισμένου/λήπτη της ασφάλισης στον κίνδυνο, το καταβαλλόμενο ασφαλισμα θα μειώνεται ανάλογα κατά το ποσοστό συμμετοχής του.

ΑΡΘΡΟ 21

21. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ

21.1 Αρμόδια για τη λύση κάθε διαφοράς που προκύπτει από την ασφάλιση αυτή είναι τα Δικαστήρια της Αθήνας.

ΑΡΘΡΟ 22

22. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ

22.1 Η ασφαλιστική αυτή σύμβαση διέπεται από τις διατάξεις κατ'αρχήν του Ελληνικού Δικαίου. Στην περίπτωση που δίπλα στους ειδικούς όρους που χρησιμοποιούνται μπαίνουν σε παρένθεση αντίστοιχοι Αγγλικοί όροι, και δεν υπάρχει γι'αυτούς σχετική Ελληνική Νομοθεσία και Νομολογία, αυτοί ερμηνεύονται σύμφωνα με την Αγγλική Νομοθεσία και Νομολογία.

ΑΡΘΡΟ 23

23. ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΟΙ ΟΡΟΙ

Οι χειρόγραφοι όροι αυτού του Συμβολαίου υπερισχύουν από τους τυπωμένους Γενικούς. Εάν χειρόγραφοι θεωρούνται και αυτοί που είναι γραμμένοι με μηχανικό μέσο ή με σφραγίδα.

ΑΡΘΡΟ 24

24. ΠΡΟΑΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ

24.1 Όλοι οι όροι του παρόντος αφορούν και τις ασφαλίσσεις που γίνονται με τύπο προασφαλιστηρίου Συμβολαίου.

THE INSURANCE COVERAGE COVENANTED UNDER THE TERMS OF THIS POLICY INCLUDES PURSUANT TO THE MANUSCRIPT TERMS. THE FOLLOWING GENERAL TERMS AND RESTRICTIONS, AS WELL AS THE CLAUSES OF LLOYD'S UNDERWRITERS. ALL THE ABOVE HAVE BEEN DULY REMITTED TO THE INSURED OR CONSIGNEE OF INSURANCE. SUCH INSURANCE ALSO COVERS THE LOSSES AND/OR DAMAGES CAUSED TO THE ITEMS INSURED, BY REASON OF CONTINGENCIES OCCURRING IN THE COURSE OF THEIR TRANSPORT (CARRIAGE) OR/AND BECAUSE OF SUCH CARRIAGE.

ARTICLE 1

1) TOTAL LOSS COVER

1.1. UNLESS SOMETHING DIFFERENT HAD BEEN AGREED ACCORDING TO THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS, THE INSURER IS LIABLE ONLY IN THE EVENT OF TOTAL LOSS OCCURRED, INASMUCH AS THE INSURED ITEMS ARE CONCERNED, THROUGH THE TOTAL LOSS OF THE MEAN OF TRANSPORT.

ARTICLE 2

2) COVERAGE PROVIDED TO BASIC RISKS OF TRANSPORT AND CONTRIBUTION IN GENERAL AVERAGE AND SALVAGE FEES (CLAUSES «C»)

2.1. IN THE EVENT THAT PURSUANT TO THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS THE INSURANCE WAS COVENANTED TO COVER THE «BASIC RISKS OF TRANSPORT», THE INSURER INCURS LIABILITY FOR LOSS OR/AND DAMAGE SUSTAINED BY THE ITEMS INSURED. SUCH LOSS OR/AND DAMAGE MAY BE CAUSED EXCLUSIVELY AND ONLY BY FIRE, EXPLOSION, COLLISION, OR CONTACT BETWEEN A MEAN OF TRANSPORT AND ANY EXTERIOR OBJECT, EXCEPT WATER. FURTHERMORE, CONCERNING TRANSPORT BY SEA: STRANDING, SINKING OR OVERTURNING OF VESSEL. CARGO JETTISONED, CONTRIBUTION IN GENERAL AVERAGE, AND SALVAGE FEES. FOR CARRIAGE BY LAND: DERAILING, OVERTURNING OF CARRIAGE MEAN. FOR CARRIAGE BY AIR: ACCIDENT OCCURRING TO THE AIRCRAFT.

ARTICLE 3

3) COVERAGE PROVIDED FOR COMPLEMENTARY TRANSPORT RISKS (CLAUSES «B»)

3.1. IN THE EVENT THAT-PURSUANT TO THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS, THE INSURANCE WAS AGREED TO COVER «COMPLEMENTARY TRANSPORT RISKS», THE INSURER WILL BE LIABLE FOR THE RISKS WHICH ARE PROVIDED IN ARTICLE 2, AS WELL AS FOR LOSSES AND/OR DAMAGES OF THE INSURED ITEMS, WHICH ARE CAUSED AFTER: WETTING BY SEAWATER, WHEN THE CARGOES ARE LOADED BELOW DECK, OR IN CONTAINERS. WASHING OVERBOARD.WHOLE PACKAGES FALLING INTO THE SEA, IN THE COURSE OF LOADING AND UNLOADING OPERATIONS. EARTHQUAKE, VOLCANIC ACTION, AND LIGHTNING.

ARTICLE 4

4) COVERAGE PROVIDED FOR LOSSES AND DAMAGES FROM OTHER CAUSES

4.1. THE INSURER INCURS LIABILITY FOR LOSSES AND/OR DAMAGES TO THE ITEMS INSURED, SUCH LOSSES AND DAMAGES BEING SUSTAINED BY CAUSES OTHER THAN THOSE PROVIDED IN ARTICLES 2 AND 3, ONLY WHEN THE RESPECTIVE RISKS WERE EXPRESSLY AND SEPARATELY COVERED, EACH ONE PURSUANT TO THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS, UNDER PROVISIO, ALSO OF THE INSTANCES REFERRED TO IN «A» AND «B» OF ARTICLE 5. SUCH LOSSES, AND/OR DAMAGES ARE THOSE CAUSED, IN PARTICULAR, BY : RAIN, SOFT WATER, THEFT, PILFERAGE, SHORTAGES DUE TO LOSS OF QUANTITY. NON-DELIVERY OF WHOLE PACKAGES. CONTACT WITH OTHER GOODS. CONTACT WITH FOREIGN SUBSTANCES. BREAKAGE. RUST OR OXIDATION. FLOWING.

ARTICLE 5

5. COVERAGE PROVIDED TO ALL THE RISKS OF TRANSPORT (CLAUSE A)

5.1. IN THE EVENT THAT-PURSUANT TO THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS, THE INSURANCE COVERAGE WAS COVENANTED TO INCLUDE «ALL RISKS OF TRANSPORT», THE INSURER WILL BE LIABLE FOR ALL THE RISKS COVERED IN ACCORDANCE OF ARTICLES 2, 3 AND 4, AS WELL AS FOR WILFUL AND INTENTIONAL DAMAGES, BEING THE RESULT OF MALICIOUS ACTS PERPETRATED BY «THIRD» (OTHER) PARTIES. SUCH COVERAGE DOES NOT INCLUDE THE LOSSES OR/AND DAMAGES, WHICH ARE:

- A) EXCLUDED FROM INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 7
- B) ARE CAUSED BY WAR AND STRIKES RISKS, DULY DESCRIBED IN ARTICLE 6.

ARTICLE 6 -WAR AND STRIKES RISKS

6.1. PURSUANT TO A SPECIFIC AGREEMENT, AND TO THE PAYMENT OF AN ADDITIONAL PREMIUM, THE INSURANCE WILL COVER LOSS OR/AND DAMAGE CAUSED TO THE ITEM INSURED, SUCH LOSS OR/AND DAMAGE BEING CAUSED BY:

- (A) (A) WAR, CIVIL WAR, REVOLUTION, REVOLT, INSURRECTION, OR ANY HOSTILE ACT COMMITTED BY OR AGAINST A HOSTILE POWER.
- (B) ARREST, SEIZURE OR CAPTURE, RESULTING FROM A RISK COVERED PURSUANT TO PARA (A) HERE ABOVE, AND CONSEQUENCES THEREBY ENTAILED OR/AND ANY ATTEMPT TO PERPETRATE SUCH ACTS.
- (C) DERELICT MINES, TORPEDOES, BOMBS OR OTHER ABANDONED WEAPONS OF WAR
- (B) (A) ACTS PERPETRATED BY STRIKERS, BY LOCK-OUT WORKERS, OR BY PERSONS PARTICIPATING IN LABOUR DISTURBANCES, INSURRECTIONS OR CIVIL COMMOTIONS.
- (B) ACTS COMMITTED BY TERRORISTS, OR BY INDIVIDUALS WHO ACT UNDER A POLITICAL MOTIVE

IN THE EVENT THAT A WAR RISKS COVERAGE IS COVENANTED, THE INSURANCE ENTERS INTO FORCE AS FROM THE MOMENT WHEN THE GOODS ARE LOADED ON BOARD A VESSEL OR AN AIRCRAFT; SUCH INSURANCE EXPIRES UPON UNLOADING AT THE PLACE OF DESTINATION , OR IF SUCH UNLOADING WERE NOT CARRIED OUT IMMEDIATELY, FIFTEEN (15) DAYS

AFTER ARRIVAL AT THE PLACE OF DESTINATION.

ARTICLE 7

7) LOSSES AND DAMAGES EXCLUDED FROM INSURANCE. DEVIATIONS

7.1. THE INSURER INCURS NO LIABILITY FOR LOSSES OR/AND DAMAGES OCCURRING TO THE ITEMS INSURED, SUCH LOSSES OR/AND DAMAGES BEING DIRECTLY OR INDIRECTLY CAUSED BY : THEIR OWN NATURE, OR BY AN IN INHERENT VICE; BY ATMOSPHERIC OR OTHER INFLUENCES; BY WORMS OR INSECTS. GENERALLY SPEAKING, BY REASON OF ANY AND ALTERNATIONS OF LIQUID SUBSTANCES; DEFECTIVE OR INSUFFICIENT PACKING; WRONG STOWAGE (IF PROCEEDED WITH BY THE SENDER); USUAL WEAR AND TEAR. COMPULSORY OR CONSERVANCY SEIZURES. SEQUESTRATIONS, REQUISITIONS OR CONFISCATION. CONTRABAND OR PROHIBITED TRADE. RESTRICTIONS TO IMPORTS OR/AND EXPORTS.

INSOLVENCY OR DEFAULT OF SHIPOWNERS, THE CHARTERERS, OR OPERATORS OF THE VESSEL, INASMUCH AS THEIR FINANCIAL OBLIGATIONS ARE CONCERNED UNSEAWORTHINESS, UNSUITABILITY OF THE MEAN OF TRANSPORT, OR OF THE CONTAINER, WHENEVER SUCH FACT IS KNOWN TO THE INSURED, AT THE TIME OF SHIPPING. DEMURRAGE AND DELAYS, IN GENERAL. EVERY INFLUENCE BY RADIOACTIVITY.

ARTICLE 8

8) DURATION OF INSURANCE COVERAGE

8.1. THE INSURANCE COVERAGE COMMENCES PRODUCING ITS EFFECTS AS FROM THE DATE ON WHICH THE GOODS ARE LOADED ON THE MEAN OF TRANSPORT, AND THE RELEVANT SUPPORTING DOCUMENTS ARE ISSUED AT THE WAREHOUSE OF THE LOCATION INDICATED BY THE INSURANCE CONTRACT AS BEING THE START OF CARRIAGE OPERATIONS UNDER PROVISIO THAT THE DULY PAYABLE PREMIUM IS PREVIOUSLY SETTLED; SUCH COVERAGE REMAINS IN FORCE THROUGHOUT THE CONTINUANCE OF TRANSPORT, AND IT ENDS EITHER: (A) WITH THE DELIVERY OF GOODS TO THE CONSIGNEE'S WAREHOUSE, AT THE PLACE OF DESTINATION WHICH IS INDICATED BY THE POLICY. THE TERM « CONSIGNEE'S WAREHOUSE» IMPLIES THE AREA WHERE THE ITEMS INSURED WERE STORED FOR THE FIRST TIME, IRRESPECTIVE OF WHETHER SUCH AREA IS OWNED BY THE CONSIGNEE, OR NOT, OR: (B) UPON EXPIRY OF 60 DAYS AFTER THE END OF UNLOADING (DISCHARGE) OPERATIONS FROM THE MEAN OF TRANSPORT, AT THE CUSTOMS OF DESTINATION, WHICHEVER OF THE ABOVE TWO SHALL FIRST OCCUR EXCEPT IF OTHERWISE COVENANTED PURSUANT TO THE SPECIAL CONDITIONS OF THIS POLICY.

ARTICLE 9

9) CONTINUOUS INSURANCE COVERAGE

9.1. (A) IN THE EVENT THAT THE INSURANCE IS CONCERNING THINGS NOT ESPECIALLY DEFINED, OR DEFINED ONLY BY KIND, SUCH ITEMS DUE TO BE LOADED BY PARTS OR/AND IN ONE CONSIGNMENT, ON MEANS OF TRANSPORT SPECIFIED OR NOT (CONTINUOUS INSURANCE) AS DETAILED IN THE ACTUAL POLICY, THE INSURANCE COVERAGE INCLUDES EVERY LOADING THAT TAKES PLACE.

(B) UNDER PENALTY OF THE INSURANCE COVERAGE BECOMING NULL AND VOID, THE INSURED/CONSIGNEE IS UNDER OBLIGATION TO NOTIFY THE INSURER IN RESPECT OF EVERY SPECIFIC LOADING, ABOUT THE NAME OF VESSEL, OR THE PARTICULARS OF EVERY OTHER MEAN OF TRANSPORT. ALSO, TO FIX THE INSURED AMOUNT CORRESPONDING TO SUCH SPECIFIC LOADING. THE AFORESAID NOTICE SHOULD TAKE PLACE IN ANY CASE, INDEED ALSO WITHIN TWO WORKING DAYS FOLLOWING THE DATE OF LOADING.

(C) THE INSURANCE COVERAGE FOR TRANSPORT BY SEA IS VALID ONLY INASMUCH AS VESSELS LESS THAN 15 YEARS OLD, CLASS «A» OF THE BRITISH REGISTER OF SHIPPING, OR OF ANOTHER DULY ACKNOWLEDGED REGISTER OF SHIPPING, ARE CONCERNED. INASMUCH AS LOADINGS ON VESSELS AGED MORE THAN 15 YEARS OR/AND ON SHIPS CLASSIFIED FOR A CLASS LOWER TO «A» CLASS OR NOT CLASSIFIED AT ALL, IF SUCH CIRCUMSTANCES WERE NOT KNOWN TO THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE PRIOR TO LOADING THAT TOOK PLACE, THE INSURANCE COVERAGE CONTINUES TO REMAIN IN FORCE UPON PAYMENT OF AN EXTRA PREMIUM, TO BE FIXED BY THE INSURER.

(D) THE PROVISIONS OF THIS ARTICLE APPLY ALSO TO INSURANCES WHICH ARE MADE OUT WHEN A PRELIMINARY POLICY IS DRAFTED.

ARTICLE 10

10) PREVIOUS (BEFORE THE CONTRACT) STATEMENTS TO BE MADE BY THE INSURED/ CONSIGNEE OF THE INSURANCE

10.1. THE INSURED/CONSIGNEE SHOULD COMMUNICATE EVERY INFORMATION DEEMED USEFUL, IN RESPECT OF THE TRANSPORT (CARRIAGE) OF ITEMS INSURED. IN PARTICULAR, THE SAID INSURER SHOULD STATE:

A) THE MEAN BY WHICH THE CARRIAGE WILL TAKE PLACE AND SHOULD SUCH MEAN BE A SHIP - THE EVENTUALITY OF LOADING PROCEEDED ON DECK.

B) IN THE EVENT OF TRANSPORT BY LAND, WHETHER SUCH TRANSPORT WILL BE TAKING PLACE BY MEANS OF «OPEN ROOF» VEHICLES.

C) WHETHER THE TRANSPORT IS TO TAKE PLACE WITH OR WITHOUT TRANSHIPMENT (S)

D) WHETHER THE ITEMS INSURED ARE USED, OR IF THEY ARE INCLUDED AMONG THE INFLAMMABLE, EXPLOSIVE OR DANGEROUS MATERIALS.

(E) WHETHER THE ITEMS INSURED ARE BEING RETURNED TO THEIR PLACE OF ORIGIN, OR FORWARDED AGAIN TO ANOTHER DESTINATION; IN THIS LAST CASE, THE PLACE OF ORIGIN AND THE TIME OF ARRIVAL SHOULD BE SPECIFIED.

(F) WHETHER THE ITEMS INSURED ARE COVERED FOR THEIR TOTAL VALUE AND - IF NOT - WHETHER THEY ARE ALSO INSURED, OR WILL BE INSURED BY ANOTHER INSURER, AS WELL.

IF NO APPROPRIATE REFERENCE IS MADE IN THE INSURANCE POLICY, THE INSURED/CONSIGNEE BEARS THE ONUS OF EVIDENCE, CONCERNING THE ABOVE DETAILED STATEMENTS.

ARTICLE 11

11) UNDERINSURANCE - OVERINSURANCE

11.1. IN THE EVENT THAT THE VALUE OF ITEMS, WHICH WAS DULY DECLARED UPON COVENANTING THE INSURANCE CONTRACT (THE INSURED VALUE) IS LESS THAN THE CURRENT VALUE OF THE SAID ITEMS OR DOES NOT EXIST, THE USUAL VALUE OF SUCH ITEMS AT THE TIME WHEN THE RISK MATERIALIZED MAY BE CLAIMED BY ANY OF THE CONTRACTING PARTIES, REQUESTING ALSO THE REDUCTION OF THE INSURED VALUE, AND OF THE PREMIUM FOR THE REMAINING PERIOD OF VALIDITY OF THE POLICY. SHOULD THE RISK MATERIALIZE, THE INSURER WILL NOT INCUR LIABILITY FOR THE AMOUNT IN EXCESS.

11.3. IN THE EVENT THAT «OVERINSURANCE» IS IMPUTABLE TO THE CONSIGNEE'S FRAUDULOUS ACTION, TO THAT OF THE INSURED, OR OF THE BENEFICIARY OF THE INSURED AMOUNT, THE INSURANCE IS NULL AND VOID. THE «BONA FIDE» INSURER IS ENTITLED TO COLLECT THE MATURE PREMIUMS.

ARTICLE 12

12) TERMINATION OF THE INSURANCE CONTRACT

12.1. SHOULD THE INSURED, OR THE CONSIGNEE OF INSURANCE, FAIL TO COMPLY WITH THE PRELIMINARY OBLIGATIONS ASSUMED BY THEM- SUCH AS THE LATTER ARE DESCRIBED IN ARTICLE 10 OF THE ACTUAL CONTRACT, THE INSURER IS ENTITLED TO TERMINATE THE CONTRACT, IN ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS OF ARTICLE 3, LAW 2496/1997. SUCH RIGHT EXISTS BOTH IN THE EVENT THAT THE CONSIGNEE OF INSURANCE HAS ACTED WITH THE INTENTION TO DECEIVE THE INSURER, AND IN ANY OTHER CASE, WHATSOEVER, WHICH IS NOT IMPUTABLE TO THE FAULT OF THE INSURED, OR THAT OF THE CONSIGNEE OF INSURANCE, PURSUANT TO THE TIME-LIMITS AND THE PROCEDURE SET IN ARTICLE 3 OF THE LAW REFERRED TO ABOVE.

12.2. IN THE EVENT OF A FRAUDULOUS VIOLATION OF THE OBLIGATIONS ASSUMED BY THE INSURED OR BY THE CONSIGNEE OF INSURANCE-SUCH AS THE SAID OBLIGATIONS ARE DETAILED IN ARTICLE 10 OF THIS POLICY - AND THE INSURANCE CONTINGENCY OCCURS WITH THE TIME-LIMIT OF ARTICLE 3, PARA 6 OF LAW 2496/97, THE INSURER IS DISCHARGED FROM THE OBLIGATION PERTAINING TO THE PAYMENT OF THE AMOUNT INSURED.

12.3. BOTH THE INSURER AND THE INSURED MAY TERMINATE THE CONTRACT ANYTIME THEY WANT TO, UNDER THE TERMS OF A WRITTEN STATEMENT WHICH SHOULD BE NOTIFIED 15 DAYS BEFORE, AD MINIMUM. THE GOODS LADEN AND DECLARED DURING THE INTERMEDIATE TIME-PERIOD, WILL BE COVERED BY THE INSURANCE ONLY PROVIDED THAT THE LOADING OPERATIONS WERE UNDER WAY.

12.4. THE ABOVE MENTIONED TIME-LIMIT SET FOR THE TERMINATION, IS LIMITED TO 7 (SEVEN) DAYS INASMUCH AS THE RISKS OF WAR AND STRIKES ARE CONCERNED , IF SUCH RISKS WERE COVERED BY THE INSURANCE, EXCEPT IN RESPECT OF SHIPMENTS TO/OR FROM THE U.S.A. FOR SUCH RISKS THE TIME-LIMIT FIXED FOR THE RISKS OF STRIKES IS LIMITED TO 48 HOURS.

12.5. IN THE EVENT THAT THE INSURANCE COVER EXCEEDS ONE YEAR, EVERY CONTRACTING PARTY IS ENTITLED TO TERMINATE THE CONTRACT WHILST COMPLYING WITH THE PROVISIONS OF ARTICLE 8 OF LAW 2496/97.

12.6. THE INSURANCE CONTRACT IS TERMINATED (DENOUNCED) PURSUANT TO THE PREREQUISITES OF ARTICLE 3,4,5 PARAGRAPHS 1,6 AND 12 OF THIS LAW, AS WELL AS THOSE OF PARA 2, ARTICLE 8 OF LAW 2496/97. THE CONSIGNEE OF INSURANCE IS ALSO ENTITLED TO DENOUNCE THE CONTRACT, IN THE EVENT THAT THE INSURER WAS DECLARED BANKRUPT, OR IF THE FREE DISPOSAL OF A CERTAIN PART, OR OF ALL THE ASSETS OF SUCH INSURER, WAS PROHIBITED. SHOULD THE CONSIGNEE OF INSURANCE BE DECLARED BANKRUPT, OR IF THE SAID CONSIGNEE WERE PLACED IN ANY OTHER WAY UNDER OFFICIAL RECEIVERSHIP, THE INSURER IS ENTITLED TO TERMINATE THE INSURANCE CONTRACT.

12.7. IN THE EVENT THAT THE INSURANCE POLICY WAS NOT ISSUED TO «ORDER», OR TO «THE BEARER», BOTH THE INSURER AND THE CONSIGNEE OF INSURANCE OR THE INSURED, ARE ENTITLED TO TERMINATE THE CONTRACT WITHIN THIRTY (30) DAYS AT THE LATEST, AFTER THE SUCCESSION BECAME KNOWN. THE NOTICE OF TERMINATION (DENOUNCEMENT) ADDRESSED BY THE INSURER, YIELDS RESULTS AFTER FIFTEEN (15) DAYS ELAPSE SINCE THE DATE ON WHICH IT REACHED THE CONSIGNEE OF INSURANCE, OR THE INSURED.

12.8. THE INSURER IS DISCHARGED, IF THE INSURED RISK MATERIALIZED BEFORE THE ABOVE MENTIONED TIME-LIMIT OF 30 DAYS ELAPSED;OR BEFORE THE RESULTS OF DENOUNCEMENT (PROCEEDED WITH TIMELY BY

THE INSURED) OCCUR, UNDER PROVISIO THAT SAID INSURER PROVIDES EVIDENCE THAT THE INSURER WOULD NOT ASSUME THE RISK, OR WOULD NOT ASSUME IT UNDER THE SAME CONDITIONS, IF ONLY THE SUCCESSION WERE KNOWN TO THE INSURER. THE NON-MATURE PREMIUMS ARE REFUNDED. THIS PROVISION FINDS NO APPLICATION IN THE EVENT THAT THE RISK MATERIALIZES WITHIN THIRTY (30) DAYS FROM SUCCESSION.

ARTICLE 13

13) THE INSURANCE VALUE

13.1. THE INSURANCE VALUE IS FIXED AS BASED ON THE MARKET INVOICED VALUE OF THE ITEMS INSURED. WHENEVER SUCH BASIS IS NOT AVAILABLE, THE INSURANCE VALUE WILL BE BASED ON THE CURRENT PRICE OF ITEMS SIMILAR TO THOSE INSURED, AT THE PLACE AND THE TIME WHEN THEY ARE SHIPPED (LOADED). THE FREIGHT, THE PREMIUMS AND A 10% RATE REPRESENTED BY THE LOADING AND UNLOADING EXPENSES, THE EVENTUAL BANK COMMISSIONS AND THE EXPECTED PROFIT, ARE ALL INCLUDED IN THE INSURED VALUE.

ARTICLE 14

14) LIMIT OF INSURER'S LIABILITY.MULTIPLE INSURANCES

14.1. (A) THE AMOUNT INSURED, SUCH AS INDICATED IN THIS POLICY, CONSTITUTES THE MAXIMUM LIMIT OF THE INSURER'S LIABILITY. THE INSURER WILL NOT UNDER ANY CIRCUMSTANCES BE COMPELLED TO PAY MORE THAN THE AFORESAID AMOUNT, ALBEIT IN THE EVENT OF SUCCESSIVE ACCIDENTS OCCURRED DURING THE SPECIFIC INSURANCE PERIOD.

(B) IN THE EVENT THAT FOR ONE AND THE SAME SHIPMENT (LOADING) SEVERAL INSURANCE COVERAGES WERE MADE, THE ONE PROVIDED UNDER THE TERMS OF THIS POLICY IS LIMITED TO THE RATIO OF THE INSURANCE VALUE TOWARDS THE TOTAL INSURED AMOUNTS OF MULTIPLE INSURANCES. THE INSURER IS NOT LIABLE FOR THE TOTAL AMOUNT, BUT ONLY «AD PRORATA» WITH THE OTHER INSURERS.

ARTICLE 15

15) MULTIPLE INSURANCE

15.1. IN THE EVENT OF INSURANCE CONTRACTED WITH SEVERAL INSURERS THE PROVISIONS OF ARTICLE 15 LAW 2496/97 WILL FIND THEIR APPLICATION.

15.1.1. IF THE PROPERTY INSURED WERE COVERED AGAINST ONE AND THE SAME RISK WITH SEVERAL INSURERS (MULTIPLE INSURANCE) THE CONSIGNEE OF INSURANCE OF THE INSURED SHOULD NOTIFY - WITHOUT DELAY - BOTH THE INSURANCE CONTRACTED AND THE AMOUNT INSURED, TO EVERY ONE OF THE AFORESAID INSURERS.

15.1.2. THE MULTIPLE INSURANCES ARE VALID TO THE EXTENT OF THE INSURANCE LOSS COVERED THEREBY.

15.1.3. FAILING TO NOTIFY THE EXISTENCE OF OTHER INSURANCES AT THE TIME WHEN THE INSURANCE CONTRACT WAS COVENANTED, WILL ENTAIL THAT THE AMOUNT INSURED WILL BE LIMITED TO THE EXTENT COVERED BY A PREVIOUS INSURANCE. IN THE EVENT THAT THE CONSIGNEE OF INSURANCE, OR THE INSURED, FAILS TO NOTIFY (THROUGH FRAUD COMMITTED), THE PROVISIONS OF PARAGRAPHS 6 AND 7, ARTICLE 3 OF LAW 2496/97 FIND THEIR APPLICATION.

15.1.4. IF THE MULTIPLE INSURANCE CONTRACTS WERE COVENANTED BY MUTUAL AGREEMENT, WITH OR WITHOUT A JOINT COORDINATOR INSURER, EACH ONE OF INSURERS IS LIABLE AD PRO-RATA OF THE CO-INSURANCE RATE INSURED WITH SUCH INSURER.

ARTICLE 16

16) PAYMENT OF PREMIUM

16.1. (A) THE PREMIUMS SHOULD BE SETTLED IN CASH, AT THE TIME WHEN THE INSURANCE IS CONTACTED. FOR PURPOSE OF CONVERSION OF THE FOREIGN CURRENCY INTO EUR, THE VALUE (PARITY RATE) FIXED BY THE BANK OF GREECE AS BEING VALID FOR THE DAY WHEN THE PREMIUM ARE SETTLED, WILL BE ALWAYS TAKEN AS A BASIS OF COMPUTATION.

(B) THE VALIDITY OF THE ACTUAL CONTRACT HAS NOT COMMENCE PRIOR TO THE PREMIUM PAYABLE «ONCE FOR ALL» BEING SETTLED.

(C) THE INSURER IS ENTITLED TO OPPOSE, TO ANYONE CLAIMING A RIGHT WHICH DERIVES FROM THE INSURANCE, THE FACT THAT THE SAID INSURANCE IS NULL AND VOID UNLESS THE PREMIUM ARE DULY PAID OUT. IN THE EVENT OF EXCEPTIONAL CIRCUMSTANCES, WHEN THE INSURER IS RELUCTANT TO EXERCISE THE RIGHT AFORESAID, THE PREMIUM PAYABLE WILL BE IPSO FACTO ABATED FROM THE INSURED AMOUNT.

(D) TAXES, FISCAL STAMPS AND FEES PERTAINING TO THE INSURANCE POLICY (ALL THESE CONSTITUTING AN ADDITIONAL AMOUNT PAYABLE WITH THE PREMIUM, WILL BE BORNE BY THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE.

ARTICLE 17

17) UNDERTAKINGS OF THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE WHEN THE RISK MATERIALIZES

17.1. A) WHEN THE RISK COVERED BY THE ACTUAL INSURANCE MATERIALIZES, AS WELL AS IN THE EVENT OF ANY AND ALL ACCIDENTS WHICH ARE LIABLE TO ALTER OR AGGRAVATE THE SAID RISK, THE INSURED/CONSIGNEE IS UNDER OBLIGATION:

A) TO NOTIFY AT ALL TIMES, WITHOUT DELAY, ANY INFORMATION COMING TO THE KNOWLEDGE OF SAID INSURED/CONSIGNEE.

B) TO TAKE CARE, AND PROCEED WITH DUE DILIGENCE, FOR THE SALVAGE AND SAFEGUARDING OF THE ITEMS INSURED. ALSO, TO REQUEST AND PROCEED WITH EVERY MEASURE -PREVENTIVE OR PROTECTIVE- DEEMED INDISPENSABLE FOR SUCH PURPOSE.

C) TO DO EVERYTHING POSSIBLE, IN ORDER TO AVERT, OR TO REDUCE THE LOSS. THE INSURER IS NOT LIABLE FOR LOSSES OR/AND DAMAGES WHICH OCCURRED, OR WERE INCREASED ON GROUNDS THAT THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE FAILED TO COMPLY WITH THE ABOVE INDICATED OBLIGATIONS.

B) THE INSURED IS ENTITLED, ALSO, TO PROCEED WITH ALL THE ACTIONS ABOVE INDICATED, AND WHICH ARE RECITED IN PARA «A» SUB-PARAS «B», «A», «C», ACTING ON BEHALF OF THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE, ALTHOUGH THIS FACT DOES NOT CONSTITUTE AN ACKNOWLEDGEMENT OF LIABILITY, FOR THE INSURER. SAID INSURER IS ALSO ENTITLED, IN PARTICULAR, TO TAKE CARE FOR THE TRANSPORT (CARRIAGE) OF ITEMS INSURED, TO THEIR DESTINATION, IN THE EVENT THAT THE MEAN OF TRANSPORT IS LOST, OR IS NOT IN A POSITION TO CARRY ON WITH THE VOYAGE. THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE UNDERTAKES TO MAKE AVAILABLE TO THE INSURER, WHENEVER THE LATTER REQUESTS

THIS, EVERY DOCUMENT DEEMED NECESSARY FOR PROCEEDING WITH THE STEPS REFERRED TO ABOVE.

C) THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE IS NOT ENTITLED TO REQUEST ANY REMUNERATION FOR SERVICES PROVIDED BY THE INSURED/CONSIGNEE, OR BY OTHER PARTIES ACTING ON BEHALF OF THE SAID INSURED/CONSIGNEE, BEING ENTITLED, HOWEVER, TO CLAIM THE EXPENSES REALIZED, UNDER PROVISIO OF ARTICLE 12 OF THIS POLICY.

D) THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE MUST HAND OVER TO THE INSURER, WITHIN 3 MONTHS - AT THE LATEST - AFTER THE CARGO IS DISCHARGED AT THE PLACE OF DESTINATION LOCATED WITHIN THE TERRITORIAL LIMITS OF GREECE, AND 6 MONTHS, CONCERNING CARRIAGES (TRANSPORT) FROM OR TO A FOREIGN COUNTRY, ALL THE SUPPORTING DOCUMENTS OF LOSS, AND IN PARTICULAR : AN EXPERT'S REPORT, THE ORIGINAL INSURANCE POLICY INSTRUMENT, A FINAL INVOICE, THE PACKAGE LIST, THE BILL OF LADING, A RECEIPT ATTESTING THE PAYMENT OF FREIGHT, A CUSTOMS CLEARANCE DOCUMENT, A CERTIFICATE ISSUED BY THE PORT AUTHORITY AND A COPY EVIDENCING THE TIMELY ADDRESSED PROTEST TO THE CARRIER.

ARTICLE 18

18) MAINTAINING RIGHTS VIS-A-VIS THIRD (OTHER) PARTIES

18.1. UNDER PENALTY OF FORFEITURE FROM RIGHTS DERIVING FROM INSURANCE, THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE UNDERTAKES TO PROCEED WITH ANY AND ALL STEPS DEEMED INDISPENSABLE FOR MAINTAINING SAID INSURED/CONSIGNEE RIGHTS AGAINST A THIRD (OTHER) PARTY RESPONSIBLE FOR THE LOSS OCCURRED AND , IN PARTICULAR, TO ENTER IN DUE COURSE AN ACTION AGAINST THE CARRIER; SAID ACTION SHOULD BE BASED ON THE TRANSPORT (CARRIAGE) CONTRACT.

ARTICLE 19

19) ASCERTAINMENT OF LOSSES AND DAMAGES

19.11 A) THE PARTIAL LOSSES OR/AND THE DAMAGES SUSTAINED BY ITEMS INSURED WHENEVER THE SAID ITEMS ARE COVERED BY INSURANCE, WILL BE ASCERTAINED AND CERTIFIED CARE OF AND AT THE EXPENSE OF THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE, BY AN ASSESSOR FOR AVERAGES, DULY DESIGNATED BY THE INSURER OR BY THE SAID INSURER'S LOCAL AGENT. ASCERTAINMENT AND CERTIFICATION ARE TO TAKE PLACE AS SOON AS THE ITEMS INSURED ARE DISCHARGED AT THE PLACE OF DESTINATION AND-AT THE LATEST- UPON EXPIRY OF THE COVENANTED DURATION OF THE INSURANCE COVERAGE. INASMUCH AS CEREALS, TOBACCO, LEATHER, FLOUR, RICE, WINE, OIL AND ANY AND ALL QUICKLY PERISHABLE GOODS ARE CONCERNED, ASCERTAINMENT AND CERTIFICATION WILL ALWAYS BE CONDUCTED IN ACCORDANCE WITH WHAT PRECEDES, AS SOON AS THEY ARE DISCHARGED.

B) THE CERTIFICATION REFERRED TO ABOVE CONSTITUTES THE ONLY ADMISSIBLE EVIDENCE TO BE SUBMITTED EVEN IN COURT, BOTH IN RESPECT OF PARTIAL LOSSES AND DAMAGES AND AS TO THE NATURE AND EXTENT OF SUCH LOSSES AND DAMAGES . ANY OTHER MEAN OF EVIDENCE IS EXCLUDED.

C) ASCERTAINMENT OF LOSS, OR DAMAGE OF THE ITEMS INSURED, BY THE INSURER'S EXPERT CONSTITUTES AN EVIDENCE ONLY INASMUCH AS THE REAL FACT OF LOSS OR DAMAGE IS CONCERNED, NOT AN OBLIGATION FOR THE INSURER TO RESTORE (MAKE GOOD) SUCH LOSS OR DAMAGE. EXPENSES CONNECTED WITH THE EXPERT'S REPORT WILL BE SETTLED BY THE INSURER, ONLY IF THE LATTER ACKNOWLEDGES LIABILITY, OR IS COMPELLED TO DO SO UNDER TERMS OF A COURT DECISION.

ARTICLE 20

20) PAYMENT-EXPENDITURE RELATIONS TO THE SETTLEMENT OF THE AMOUNT INSURED

20.1. THE AMOUNT INSURED IS TO BE PAID TO THE LAWFUL HOLDER OF THIS POLICY AND OF THE BILL OF LADING. A PREREQUISITE FOR THE SETTLEMENT OF EVERY LOSS (DAMAGE) IS TO HAVE THE FOLLOWING REMITTED TO THE INSURER: THE EXPERT'S REPORT, WHICH WAS DRAWN UP BY THE EXPERT PURSUANT TO ARTICLE 16, AS WELL AS ALL THE OTHER SUPPORTING DOCUMENTS REFERRED TO IN ARTICLE 17 (D). ALL THE EXPENSES CONNECTED WITH COMPENSATION (INDEMNITY), THE ATTORNEY'S FEES AND EXPENSES ENTAILED BY THE DISTRAINTS PERTAINING TO COMPENSATION, AS WELL AS THE FISCAL STAMP DUTY FOR THE RECEIPT ISSUED IN SETTLEMENT, WILL BE BORNE BY THE INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE

20.2. SHOULD A FRANCHISE LIMIT BE COVENANTED - NAMELY CONCERNING THE PARTICIPATION OF INSURED/CONSIGNEE OF INSURANCE IN THE RISK, THE AMOUNT PAYABLE WILL BE REDUCED AD PRO RATA OF PARTICIPATION OF THE SAID INSURED/ CONSIGNEE.

ARTICLE 21

21) COMPETENT JURISDICTION

21.1. THE COURTS OF JUSTICE OF ATHENS ARE COMPETENT TO DEAL WITH ANY AND ALL DISPUTES ARISING INTER PARTIES ON GROUNDS OF THIS INSURANCE.

ARTICLE 22

22) THE APPLICABLE LAW

22.1. THE ACTUAL INSURANCE CONTRACT IS GOVERNED, IN PRINCIPLE, BY THE PROVISION OF GREEK LAW. IN THE EVENT THAT, BESIDES THE SPECIAL CONDITIONS USED, THERE APPEAR CORRESPONDING ENGLISH CONDITIONS (IN BRACKETS) WHILST THERE ARE NO GREEK LEGAL TEXTS AND COURT PRECEDENTS IN THEIR CASE, SUCH CONDITIONS WILL BE INTERPRETED IN ACCORDANCE WITH THE BRITISH LAWS AND COURT PRECEDENTS.

ARTICLE 23

23) MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS

23.1. THE MANUSCRIPT TERMS AND CONDITIONS OF THE ACTUAL POLICY WILL PREVAIL OVER THE PRINTED GENERAL CONDITIONS. THE TERM «MANUSCRIPT» IMPLIES ALSO THOSE CONDITION AND TERMS WHICH ARE WRITTEN BY A MECHANICAL MEAN, OR BY USING A STAMP

ARTICLE 24

24) PRELIMINARY INSURANCE POLICY

24.1. ALL THE TERMS AND CONDITIONS OF THIS POLICY APPLY ALSO TO THE INSURANCE COVERAGES PROVIDED IN THE SHAPE OF A «PRELIMINARY INSURANCE POLICY»

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ Η ΖΗΜΙΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΣΕ ΑΞΙΩΣΗ ΓΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΥΜ-
ΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΘΕΙ ΕΓΓΡΑΦΩΣ
Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.

IN THE EVENT OF LOSS AND OR DAMAGE TO THE SUBJECT MATTER INSURED, IMMEDIATE
NOTICE SHOULD BE GIVEN TO