



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS



ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΔΙΚΑΙΟ &
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

MASTER IN LAW & ECONOMICS

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΤΩΝ P&I (PROTECTION & INDEMNITY) CLUBS –

P&I CLUBS STRUCTURE AND OPERATION

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΟΥΡΑΣ

Επιβλέπων:

Μιλτιάδης Νεκτάριος

Πειραιάς 2019

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο «ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I (PROTECTION & INDEMNITY) CLUBS – P&I CLUBS STRUCTURE AND OPERATION» έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Κωνσταντίνος Σούρας

10-07-2019

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους τους παράγοντες του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Δίκαιο και Οικονομία» και ιδιαίτερα την Κα Βικτώρια Πέκκα – Οικονόμου για την υποστήριξη.

Ευχαριστώ τον επιβλέποντα την παρούσα Κο Μιλτιάδη Νεκτάριο για την καθοδήγηση του, καθώς και τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής για τη συμμετοχή τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	ΣΕΛ. 1
-----------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1. ΙΣΤΟΡΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	ΣΕΛ. 5
1.1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ΧΑΜΟΥΡΑΜΠΙ	ΣΕΛ. 6
1.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΡΟΔΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΝ 4 ^Ο ΑΙΩΝΑ Π.Χ.	ΣΕΛ. 6
1.3. ΟΙ ΛΟΜΒΑΡΔΟΙ ΚΑΙ Η ΧΑΝΣΕΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΤΟΥ 13 ^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ Μ.Χ.	ΣΕΛ. 7
1.4. ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΩΝ LLOYD'S	ΣΕΛ. 8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑ P & I CLUBS	ΣΕΛ. 11
2.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	ΣΕΛ. 11
2.2. Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΩΝ PROTECTION AND IDENMNITY CLUBS	ΣΕΛ. 15
2.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΣΕΛ. 18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3. Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ P&I CLUBS	ΣΕΛ. 22
3.1. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ CLUB	ΣΕΛ. 24
3.2. ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ CLUB	ΣΕΛ. 26
3.3. Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΜΕΛΩΝ ΣΤΟ CLUB	ΣΕΛ. 26
3.4. ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ	ΣΕΛ. 29
3.4.1. ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ	ΣΕΛ. 31
3.4.2. ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ	ΣΕΛ. 34
3.4.3. ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΗΣ	ΣΕΛ. 35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4. Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS	ΣΕΛ. 36
4.1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ	ΣΕΛ. 36
4.2. ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	ΣΕΛ. 36
4.3. ΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ	ΣΕΛ. 38
4.4 ΟΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΕΣ	ΣΕΛ. 40
4.5. ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I	ΣΕΛ. 43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ	ΣΕΛ. 45
5.1 ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ	ΣΕΛ. 45
5.1.1. ΖΗΜΙΕΣ ΣΤΟ ΦΟΡΤΙΟ	ΣΕΛ. 46
5.1.1.1. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ	ΣΕΛ. 48
5.1.1.2. ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)	ΣΕΛ. 49
5.1.2. ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 51
5.1.2.1. ΖΗΜΙΑ ΠΟΥ ΕΠΗΛΘΕ ΧΩΡΙΣ ΕΠΑΦΗ	ΣΕΛ. 52
5.1.2.2. ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΠΛΩΤΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ	ΣΕΛ. 52
5.1.3. ΑΠΩΛΕΙΑ Η ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΡΙΤΩΝ	ΣΕΛ. 52
5.1.4. ΘΑΝΑΤΟΣ, ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΑΣΘΕΝΕΙΑ	ΣΕΛ. 53
5.1.5. ΚΟΣΤΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ	ΣΕΛ. 54
5.1.6. ΡΥΠΑΝΣΗ	ΣΕΛ. 54
5.1.7. ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ	ΣΕΛ. 55
5.1.8. ΕΞΟΔΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	ΣΕΛ. 55
5.1.9. ΠΡΟΣΤΙΜΑ	ΣΕΛ. 57
5.1.10. ΚΑΡΑΝΤΙΝΑ	ΣΕΛ. 57
5.1.11. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΚΑΤΟΠΙΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΤΟΥ CLUB	ΣΕΛ. 58
5.1.12. ΕΞΟΔΑ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΣΕΛ. 58
5.1.13. OMNIBUS RULE	ΣΕΛ. 58
5.2. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ	ΣΕΛ. 61
5.2.1. DEDUCTIBLES (ΑΦΑΙΡΕΣΕΙΣ)	ΣΕΛ. 61
5.2.2. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ	ΣΕΛ. 62
5.2.3. ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΪΑ	ΣΕΛ. 62
5.2.4. ΗΘΕΛΗΜΕΝΗ ΑΝΑΡΜΟΣΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ (WILFUL MISCONDUCT)	ΣΕΛ. 64
5.2.5. ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΛΟΥΣ	ΣΕΛ. 65
5.2.6. ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ - ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ	ΣΕΛ. 65
5.2.7. ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	ΣΕΛ. 66
5.2.8. ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ	ΣΕΛ. 67

5.2.9. ΑΚΥΡΩΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	ΣΕΛ. 67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ	
6. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS (CLAIMS HANDLING)	ΣΕΛ. 68
6.1. ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ	ΣΕΛ. 71
6.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΩΝ	ΣΕΛ. 72
6.3. ΕΓΓΥΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ	ΣΕΛ.73
6.4. ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	ΣΕΛ. 74
6.4.1. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ	ΣΕΛ. 75
6.4.2. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ	ΣΕΛ. 75
4.2.3. ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ	ΣΕΛ. 76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ	
7.0 ΤΟ INTERNATIONAL GROUP ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙ ΤΟ POOLING AGREEMENT	ΣΕΛ. 76
7.1 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ	ΣΕΛ. 77
7.2. ΤΟ INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT	ΣΕΛ. 78
7.3. ΤΟ POOLING AGREEMENT	ΣΕΛ. 81
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	ΣΕΛ. 85

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρείται μια ανάλυση των συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης (P&I Clubs). Γίνεται αναφορά στην ιστορία της ναυτικής ασφάλισης, την εξέλιξη της και το πως δημιουργήθηκε η ανάγκη για την αλληλασφάλιση και τη γένεση αυτών των συνεταιρισμών. Παρατίθεται ο ρόλος τους η δομή τους, ως προς τη διάρθρωση της διοίκησης και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν κυρίως βάσει της Αγγλικής νομοθεσίας, καθώς ήταν εκεί που γεννήθηκε και εξελίχθηκε ο θεσμός. Ακόμη, γίνεται αναφορά στο πως οι συνεταιρισμοί αυτοί παρέχουν τις υπηρεσίες τους στα μέλη και χειρίζονται την ασφαλιστική κάλυψη των εγγεγραμμένων πλοίων. Περαιτέρω αναλύεται η διεθνής ένωση (International Group) που δημιουργήθηκε από 13 συνεταιρισμούς που πρωταγωνιστούν στον τομέα της θαλάσσιας αλληλασφάλισης και η σημασία περαιτέρω του θεσμού της αντασφάλισης πάνω στον οποίο είναι δομημένη αυτή η διεθνής ένωση.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τομέας της ναυτιλίας, διεθνώς, εστιάζει στις μεταφορές της θαλάσσης τόσο προϊόντων όσο και ατόμων και συμπεριλαμβάνει πολλές διαφορετικές αγορές, οι οποίες αν και είναι δυνατό να διαχωριστούν, η έρευνα και η εξέταση για την αλληλεπίδραση και την αλληλεξάρτηση αυτών δεν σταματά. Έτσι η ναυτιλία ουσιαστικά αποτελεί ένα σύνολο αλληλοσχετιζόμενων βιομηχανιών. Ωστόσο το πιο σημαντικά στοιχεία αυτής, είναι ο παγκόσμιος χαρακτήρας της, τα γνωρίσματα εξωστρέφειας στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και ο δυναμικός ανταγωνισμός που επικρατεί σε αυτή τη βιομηχανία, χαρακτηριστικά τα οποία οδηγούσαν πάντα τη ναυτιλία στο να συμβάλλει δυναμικά στις κοινωνικές εξελίξεις αλλά και την πρόοδο σε πολλούς τομείς όπως στην τεχνολογία, στην επικοινωνία, στην ενημέρωση.

Οι αγορές της ναυτιλίας δεν είναι αυτόνομες. Είναι ανομοιογενείς μεν αλλά συνεργαζόμενες. Η σύνδεση των αγορών διαφέρει κάθε φορά ανάλογα με τα είδη των πλοίων, τα προϊόντα τα οποία καλούνται να μεταφερθούν, την προσφορά ή το ποσοστό της ζήτησης αυτών, την κάλυψη της γεωγραφικής απόστασης και την χρονική περίοδο. Ο ρόλος της ναυτιλίας είναι εξαιρετικά σημαντικός για το λόγο του ότι η παγκόσμια οικονομία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές. Διεθνώς, το πιο σημαντικό μέσο διακίνησης για τα εμπορεύματα αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές καθώς συμφέρουν περισσότερο οικονομικά, σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα, λαμβάνοντας υπ' όψη το μέγεθος και τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται.¹

Από την άλλη, ο τρόπος λειτουργίας των ναυτιλιακών βιομηχανιών-αγορών, συχνά γεννά προβλήματα, ατυχείς και δυσάρεστες καταστάσεις, διότι ο άνθρωπος και όσοι συμμετέχουν στις διαδικασίες λειτουργίας αυτής, δύναται να λειτουργούν ως παράγοντες κινδύνου και έτσι σημειώνονται θαλάσσια ατυχήματα και ρυπάνσεις ή ακόμη και ανθρώπινες απώλειες. Όσο η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα εξελισσόταν, η ανάγκη των πλοιοκτητών για οικονομική κάλυψη από τους εγγενείς κινδύνους της θάλασσας οδήγησε στη γένεση της ασφάλισης.

Το βασικό υποκείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο. Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου πλοίο αποτελεί κάθε αυτοκινούμενο σκάφος με

¹Bichou, K. (2014). Port Operations, Planning and Logistics. Hoboken: Taylor and Francis.

καθαρή χωρητικότητα, τουλάχιστον 10 κόρους². Στον ίδιο κώδικα επισημαίνεται ότι πλοίο που βρίσκεται υπό ναυπήγηση – επισκευή, δεν μπορεί να υπαχθεί στη θαλάσσια ασφάλιση παρά στη χερσαία, διότι δεν υπόκειται σε θαλάσσιους κινδύνους. Η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από τους γενικούς κανόνες του ασφαλιστικού δικαίου.

Κατά τη γένεση της θαλάσσιας ασφάλισης, οι αρχικές ασφαλίσεις αφορούσαν το ίδιο το πλοίο, το κήτος και τον εξοπλισμό του. Όσο η αγορά της ναυτιλίας εξελισσόταν παρουσιάστηκε η επιτακτική ανάγκη για κάλυψη της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για ζημιές έναντι τρίτων ζημιωθέντων, που δεν συμπεριλαμβανόταν στην παραδοσιακή ασφαλιστική κάλυψη. Το κενό αυτό κλήθηκε να καλύψει η δημιουργία του είδους ασφάλισης γνωστού ως «αλληλασφάλιση». Από την ετυμολογία της λέξης αποκαλύπτεται και ο χαρακτήρας αυτού του είδους. Σε απλή απόδοση επειδή τους πλοιοκτήτες δεν τους συνέφερε προφανώς να καταβάλλουν αδρά ποσά, για την ασφαλιστική κάλυψη όλων των κινδύνων, που αφορούν το πλοίο (οι οποίοι όπως γίνεται αντιληπτό, εφόσον σχετίζονται με τη θάλασσα είναι υπεράριθμοι) συγκεντρώθηκαν σε συλλόγους ώστε να καλύψουν «αλλήλους». Οι σύλλογοι εκείνης της εποχής έμελλε να αποτελέσουν την απαρχή των σημερινών μη κερδοσκοπικών οργανισμών αλληλασφάλισης, ήτοι τα Protection and Indemnity Clubs (P & I clubs). Τα P&I Clubs ουσιαστικά αναλαμβάνουν την ασφαλιστική κάλυψη των πλοιοκτητών έναντι ζημιών κατά τρίτων, και οι οποίες δεν καλύπτονται από άλλα είδη ναυτασφαλίσεων. Η αρχή της αμοιβαιότητας, είναι αυτή που χαρακτηρίζει αυτούς τους οργανισμούς. Κατά την αρχή αυτή ένας πλοιοκτήτης αναγνωρίζει σε άλλον δικαιώματα και αναδέχεται υποχρεώσεις έναντι άλλου, υπό την προϋπόθεση όμως της αναγνώρισης από τον έτερο πλοιοκτήτη ίσων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων έναντι του πρώτου.³ Η έννοια της αμοιβαίας ασφάλισης ορίζεται περαιτέρω στο άρθρο 85 του Νόμου περί Θαλάσσιας Ασφάλισης (Marine Insurance Act) του 1906.⁴ Πιο συγκεκριμένα «αμοιβαία ασφάλιση υφίσταται όταν δύο ή περισσότερα άτομα συμφωνούν από κοινού να ασφαλίσουν αλλήλους έναντι των θαλάσσιων κινδύνων.

Η ασφάλιση P&I αναπτύχθηκε από τα παλαιά Hull Clubs (στα οποία γίνεται αναφορά κατωτέρω) στην Αγγλία τον 18^ο αιώνα. Τα Hull Clubs κάλυπταν κατά κύριο λόγο τις απώλειες και υλικές ζημιές που αφορούσαν το ίδιο το πλοίο, το «σκαρί αυτού και τα

² Νικόλαος Πουλατζάς, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης

³ el.wikipedia.org/wiki/Αμοιβαιότητα

⁴ Η Marine Insurance Act του 1906 επισημαίνει την αρχική έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης. Προστατεύει τον πλοιοκτήτη και τους εμπόρους της ναυτιλίας από τους κινδύνους θαλάσσιας γενικά.

μηχανικά μέρη, ενώ τα P&I Clubs κάλυψαν περισσότερους κινδύνους. Εν προκειμένω καλύπτεται πέραν της προαναφερόμενης ευθύνης έναντι τρίτων, περαιτέρω κίνδυνοι, οι οποίοι προέκυπταν από ναυτικά ατυχήματα και δεν καλύπτονταν από την τυπική ασφαλιστική κάλυψη και τα Hull Clubs. Σημαντικά ποσά ξοδεύονταν εξαιτίας του γεγονότος ότι οι «κλασσικοί» ασφαλιστικοί οργανισμοί της εποχής δεν κάλυπταν ένα σημαντικό κομμάτι των θαλάσσιων κινδύνων. Έτσι από ιστορική σκοπιά, η δυσaréσκεια των πλοιοκτητών εξ αυτού του λόγου ήταν εκείνη που οδήγησε στην «ασφάλιση αλλήλων».

Ο παράγοντας της αμοιβαιότητας είναι ο λόγος που οι βασικοί όροι που διέπουν την ασφαλιστική αγορά «ασφαλιστές» και «ασφάλιστρα» δεν έχουν πραγματική εφαρμογή στους αλληλασφαλιστικούς συλλόγους, καθώς απουσιάζει η έννοια του κέρδους, ως ο βασικός επιδιωκόμενος σκοπός της λειτουργίας των οργανισμών. Η σύγχρονη λειτουργία των Clubs μπορεί ομολογουμένως να αποβλέπει κατά κάποιον τρόπο και στο «κέρδος», μέσω επενδύσεων. Γνώμονας όμως πάντα είναι το συμφέρον των μελών που είναι συνδρομητές του εκάστοτε Club (για να μειωθούν για παράδειγμα οι εισφορές που καλούνται να αποδώσουν). Οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των οργανισμών ορίζονται από τα ίδια τα μέλη του, καθώς αποτελούν εν προκειμένω, τόσο τους «ασφαλιστές», όσο και τους «ασφαλισμένους», ενώ τα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται ως συνδρομή για την παροχή κάλυψης από τους κινδύνους, έχει τον χαρακτήρα περισσότερο της συνεισφοράς, παρά του «ασφάλιστρου»⁵

Τα Clubs, ενώ εξελίσσονταν από απλοί σύλλογοι κατέληξαν στο να αποκτήσουν τη δική τους νομική προσωπικότητα. Η λίστα των ευθυνών που καλύπτεται με τη σύγχρονη ασφάλιση P&I δεν περιορίζεται μόνο σε όσες αποκλείστηκαν από την ασφάλιση κύτους και μηχανών αλλά επεκτείνεται προοδευτικά σε όσες σχετίζονται με τη λειτουργία του πλοίου και ειδικότερα μπορεί να αφορούν κατηγορίες όπως τη μεταφορά των φορτίων, τον τραυματισμό επιβαινόντων επί του πλοίου, τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο, τη ναυαγίαίρεση κατόπιν ατυχήματος που οδήγησε στη βύθιση πλοίου. Αυτό αποδεικνύει ότι η αλληλασφάλιση ενισχύει όλο και περισσότερο την παρεχόμενη κάλυψη και γίνεται όλο και πιο λειτουργική αναφορικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα στη θάλασσα.

⁵Φρανσουάζ Φωσκόλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος», 2010

Η δομή των αλληλασφαλιστικών οργανισμών είναι σε γενικές γραμμές η ίδια σε όσους υφίστανται και λειτουργούν σήμερα. Τα clubs προφανώς αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, λαμβάνοντας υπ' όψη ότι δρουν στον παγκόσμιο οικονομικό χάρτη, αλλά και στα πλαίσια μιας συνεργασίας και διαλόγου που αποσκοπεί στην πρόοδο αυτού του είδους θαλάσσιας ασφάλισης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διεθνής ένωση των P&I Clubs, το «International Group».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΙΣΤΟΡΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.1. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ΧΑΜΟΥΡΑΜΠΙ

Η ναυτική ασφάλιση είναι ίσως η πιο αρχαία μορφή ασφάλισης. Παρουσιάζονται διάφοροι μέθοδοι ασφάλισης, είτε με τη μέθοδο των δανείων, είτε με την παροχή εγγυήσεων. Καταγραφές έχουν γίνει και στα χρόνια των Φοινίκων εμπόρων ενώ ορισμένοι συγγραφείς, τοποθετούν την γέννηση της θαλάσσιας ασφάλισης στον 17ο αιώνα π.Χ. και τον κώδικα Χαμουραμί. Ο κώδικας περιείχε περί τις 282 νομοθετικές διατάξεις, που αφορούσαν το εμπορικό δίκαιο και είναι αξιοσημείωτο ότι τέσσερις από αυτές τις διατάξεις αναφέρονται συγκεκριμένα στη θαλάσσια ασφάλιση, το πλοίο και τα εμπορεύματα (236,237,238,240).⁶ Είναι αξιομνημόνευτο ότι κάνουν την εμφάνιση τους εκείνη την εποχή διαδικασίες όπως αυτές της ναύλωσης, της ναυαγιαίρεσης και της νηογνωμοσύνης.

Περίπου 5000 χρόνια πριν, στην Κοιλιάδα του Ευφράτη, οι Βαβυλώνιοι έμποροι ανέπτυξαν μία μορφή δανείου, μέσω της υποθήκευσης του πλοίου και του μεταφερόμενου φορτίου. Όταν αντικείμενο της υποθήκης είναι το πλοίο, το δάνειο αυτό είναι γνωστό και ως «bottomry». Όταν το δάνειο αφορά το φορτίο ενός πλοίου, το ναυτικό δάνειο χαρακτηρίζεται ως «respondentia».⁷ Το πλοίο κατά κάποιον τρόπο υποθηκεύονταν και στην περίπτωση που τα εμπορεύματα ή τα χρήματα χάνονταν χωρίς αμέλεια ή πρόθεση του πωλητή, σε ένα ναυτικό ατύχημα, ο τελευταίος απαλλασσόταν από την ευθύνη να αποδώσει το τίμημα. Αν όμως το πλοίο έφτανε με ασφάλεια στον προορισμό του, ο δανειστής λάμβανε πίσω την αξία του δανείου, μαζί με ένα συμφωνημένο ασφάλιστρο.⁸ Οι έμποροι και οι δανειστές-επενδυτές της εποχής επινόησαν έναν τρόπο να διασώσουν τις επενδύσεις τους στην περίπτωση που κάποιο πλοίο δεν επέστρεφε από το ταξίδι του. Έτσι διέσπειραν τον κίνδυνο της ναυτικής ασφάλισης μοιράζοντας το φορτίο προς μεταφορά σε περισσότερα πλοία. Ακόμα επένδυαν σε περισσότερα πλοία και ταξίδια, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν να αποσβένουν τη ζημία και την απώλεια από τα απολεσθέντα πλοία και ταξίδια.

Άλλος ένας κώδικας που περιείχε νομοθετικές ρυθμίσεις πρώιμης ναυτασφάλισης είναι ο κώδικας της Ενσούδα του 1730 π.Χ., ο οποίος ενδεικτικά κάνει μνεία για

⁶Κ. Μακρής, «Η Ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

⁷ www.collinsdictionary.com

⁸Βασίλειος Μάμαλης, «Σύγχρονη Πειρατεία και Ασφαλιστική Αγορά», 2014

αποτατάσταση από τον καπετάνιο των ζημιών που προκλήθηκαν από την αμέλεια του ίδιου.⁹

1.2. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΡΟΔΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ 4^Ο ΑΙΩΝΑ Π.Χ.

Η ναυτική ασφάλιση έκανε την εμφάνιση της και στην εποχή του Πλάτωνα, στην Αθήνα του 5^{ου} αιώνα. Η καταβολή του δανείου περιβαλλόταν με έναν τύπο συμβολαίου, τη «συγγραφή» που περιελάμβανε τους όρους υπό μορφή ρητρών, που θα διείπαν το δάνειο ανάλογα με την εξέλιξη του ταξιδιού.¹⁰ Το ναυτικό δάνειο ήταν γνωστό στην αρχαία Αθήνα ως «ναυτικά δανείζειν». Διακρίνονταν σε «ετερόπουν» στην περίπτωση του οποίου ο επενδυτής διακινδύνευε μόνο το κεφάλαιο και τους τόκους για τη μεταφορά αγαθών από ένα λιμάνι σε άλλο και σε «αμφοτερόπλουν» με το οποίο ο δανειστής διακινδύνευε για ένα ταξίδι από λιμάνι σε λιμάνι με επιστροφή. Συνήθως το κεφάλαιο έπρεπε να αποδοθεί μαζί με τους τόκους κατόπιν αφαίρεσης τυχόν απωλειών, εντός προθεσμίας είκοσι ημερών. Οι διαφορές που προέκυπταν από το θαλάσσιο εμπόριο εκδικάζονταν από ειδικούς δικαστές τους ναυτοδίκες, οι οποίοι επί εποχής Δημοσθένη αποκαλούνταν θεσμοθέτες. Ο τόκος λοιπόν είχε το χαρακτήρα του σημερινού ασφάλιστρου. Εντούτοις το ναυτικό δάνειο παρουσιάζει μια πολύ σημαντική διαφορά σε σχέση με τη θαλάσσια ασφάλιση. Στο ναυτικό δάνειο ο τόκος καταβάλλεται κατόπιν μόνο στην περίπτωση που δεν επέλθει ο ασφαλισμός κίνδυνος, ενώ στην ασφάλιση καταβάλλεται εκ των προτέρων και είναι αδιάφορο αν λάβει χώρα ή όχι ο κίνδυνος.¹¹

Περί τα τέλη του 5^{ου} αιώνα π.Χ. η Ρόδος αποτελούσε σημαντική ναυτική δύναμη στην περιοχή, η οποία μαζί με την Κνίδο, την Κω και την Αλικαρνασσό είχαν προσχωρήσει σε μια είδους ναυτική συμμαχία. Η θαλάσσια ασφάλιση κάνει την εμφάνιση της και στο αρχαίο Ροδιακό δίκαιο, το οποίο μάλιστα ήταν και ευρέως αναγνωρισμένο στην εποχή του και από άλλες περιοχές στην ελληνική επικράτεια.¹² Στο δίκαιο λοιπόν αυτό γίνεται η πρώτη γραπτή μνεία στο θεσμό της γενικής αβαρίας (general average)¹³. Από την αρχή της εφαρμογής της αβαρίας, που εξελίχθηκε σε ναυτικό έθιμο, όταν σε ένα ταξίδι πραγματοποιείται θυσία φορτίου, προκειμένου να διασωθεί το πλοίο και το υπόλοιπο

⁹Μακρής, «Η Ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

¹⁰Αριστέα Ροζοπούλου, Ε.Κ.Π.Α., Νομική Σχολή, «Protection & Indemnity Clubs Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Πλοιοκτητών», 2017

¹¹Γ. Π. Ζουλάμογλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «Ιστορική Εξέλιξη Ναυτασφαλιστικών Θεσμών», 2014

¹²Cambridge Ancient History, Cambridge 1996

¹³Η Γενική Αβαρία αφορά οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη είναι σκόπιμη και λογική, για τη σωτηρία μεγαλύτερου οφέλους που σχετίζεται με το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο.

εμπόρευμα, θεωρήθηκε δίκαιο η προκαλούμενη ζημία εκ της θυσίας του απωλεσθέντος φορτίου να επιβαρύνει αναλογικά όλους εκείνους που είχαν συμφέρον από την διάσωση που επήλθε, δηλαδή του πλοίου και του υπόλοιπου του φορτίου. Το ναυτικό αυτό έθιμο κληροδότησαν οι Ρόδιοι και στους αρχαίους Ρωμαίους και έμελλε να αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της εμπορικής νομοθεσίας πλείστων κρατών.

1.3. ΟΙ ΛΟΜΒΑΡΔΟΙ ΚΑΙ Η ΧΑΝΣΕΑΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΤΟΥ 13^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ Μ.Χ.

Οι ρίζες της σύγχρονης θαλάσσιας ασφάλισης απαντώνται στην Ιταλία του 13^{ου} αιώνα και το εμπόριο που ασκούνταν στην Φλωρεντία και τη Λομβαρδία. Το παλαιότερο συμβόλαιο που έχει διασωθεί υπογράφεται από εμπόρους της Λομβαρδίας με ημερομηνία 23 Οκτωβρίου 1347 και είναι γραμμένο στα Λατινικά. Παρείχε ασφαλιστική κάλυψη στο πλοίο με το όνομα «Santa Clara» το οποίο είχε αναχωρήσει από τη Γένοβα με κατεύθυνση τη Μαγιόρκα. Οι Λομβαρδοί μετανάστευσαν και σε άλλες χώρες της βόρειας Ευρώπης, όπως την Ολλανδία, το Βέλγιο, τη Γαλλία και την κυρίως στην Αγγλία, συμβάλλοντας κατά αυτόν τον τρόπο στην εξέλιξη της ναυτιλίας και της θαλάσσιας ασφάλισης. Τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια στην οδό επ' ονόματι μάλιστα Lombard, του Λονδίνου ήταν γραμμένα στα Ιταλικά και μεταφράζονταν ακολούθως στην αγγλική γλώσσα.¹⁴

Την ίδια περίπου εποχή η ναυτική ασφάλιση έβρισκε εφαρμογές και στη δραστηριότητα των εμπόρων των Χανσεατικών πόλεων στην περιοχή της βόρειας Γερμανίας. Οι πόλεις αυτές συνασπίζονται και δημιουργούν τη Χανσεατική λίγκα ή Χάνσα (Hanseatic League) για την προστασία των αμοιβαίων εμπορικών συμφερόντων τους, στην οποία παρατηρείται αυτόνομο νομικό σύστημα και αμοιβαία προστασία μεταξύ των μελών, αναπτύσσοντας κατά αυτόν τον τρόπο, ένα εμπορικό μονοπώλιο από τη Βαλτική μέχρι τη Βόρεια Θάλασσα από τον 13ο έως τον 15ο αιώνα. Ανάλογη μεταναστευτική πορεία με τους Λομβαρδούς ακολούθησε και η Χάνσα. Οι ξένες ομάδες αυτές ωστόσο προκάλεσαν δυσaráεσκεια στους Άγγλους λόγω της επιτυχίας τους και της επιρροής που ασκούσαν στο εμπόριο και έτσι προσπάθησαν να τις «εξορίσουν», προκειμένου η εμπορική δραστηριότητα να περάσει εξ ολοκλήρου στην κυριαρχία των γηγενών.¹⁵

¹⁴Humbert O. Nelli, «The Journal of Risk and Insurance», 1972

¹⁵www.britannica.com/topic/Hanseatic-League

1.4. ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΩΝ LLOYDS

Η βρετανική αγορά των ναυτασφαλίσεων αναπτύχθηκε αρχικά στα πλαίσια της λειτουργίας του Royal Exchange, ενός είδους χρηματοπιστωτικού ιδρύματος στην πόλη του Λονδίνου που ιδρύθηκε το 1565 από τον Sir Thomas Gresham. Λειτουργούσε ως ένα κέντρο εμπορίου μέσα στην πόλη. Ήταν ένα «φόρουμ» για τις συνδιαλλαγές των εμπόρων, οι οποίοι είχαν προηγουμένως διεξάγει τις συναλλαγές τους στο δρόμο ή σε πολυάριθμα καταστήματα έως ότου τη σκυτάλη ανέλαβε το καφενείο του Lloyd's.¹⁶

Η αρχή της νέας περιόδου ναυτασφαλίσεων στην Αγγλία συντελέστηκε με μία Συνθήκη, που αφορούσε τα συμβόλαια ασφάλισης και υπογράφηκε από τον Sir Francis Bacon, έναν δικηγόρο, πολιτικό, φιλόσοφο και σπουδαστή της συνταγματικής ιστορίας. Διατελούσε Λόρδος και Καγκελάριος-Εισηγητής για στο Βρετανικό Κοινοβούλιο.¹⁷ Η Συνθήκη αυτή δεν είναι άλλη από την «Elizabeth Act» του 1601 που εκδόθηκε από την Αγγλική κυβέρνηση και ψηφίστηκε από το Κοινοβούλιο. Ο πλήρης τίτλος του νομοθετήματος ήταν «An Act Concerning Matters of Assurances amongst Merchants» (Συνθήκη για τα ζητήματα διασφαλίσεων ανάμεσα στους εμπόρους).¹⁸

Το κείμενο βέβαια, ήταν βασισμένο στους κανόνες της Χανσεατικής Συμμαχίας. Ο νόμος αυτός εγκαθίδρυσε τις βασικές αρχές των ναυτασφαλίσεων και αποτελεί το προοίμιο της σύγχρονης θεσμοθέτησης του χώρου αυτού. Η πρώτη αναθεώρηση του συντελέστηκε το 1745. Η υπογραφή της Συνθήκης κρίθηκε επιβεβλημένη, διότι οι εμπορικές ανάγκες και η ναυτασφάλιση βασιζόταν στο εθιμικό δίκαιο μέχρι τότε. Περαιτέρω ήρθε να παράσχει ένα πέπλο προστασίας από τους κερδοσκόπους που στοιχημάτιζαν ανεξέλεγκτα στην ασφάλιση των ταξιδίων εκείνης της εποχής.¹⁹

Η ναυτική ασφάλιση έμελλε να στεγαστεί από τα καφενεία του Λονδίνου, τα οποία αποτελούσαν κέντρα συνάντησης για πολιτικο-φιλοσοφικούς διαλόγους, αλλά και εμπορικές συζητήσεις. Η επιρροή τους στα πολιτικά δρώμενα ήταν τέτοια, που ακόμα και ο Βασιλιάς Charles ο Β' προσπάθησε να τα εκδιώξει ανεπιτυχώς βέβαια, χαρακτηρίζοντας τα

¹⁶ www.british-history.ac.uk/old-new-london/vol1/pp494-513

¹⁷ www.britannica.com/biography/Francis-Bacon-Viscount-Saint-Alban

¹⁸ Neptunus, J., (2005), *The History, Evolution & Legislative Framework of Marine Insurance in England*, Revue / Neptunus, Law Review (E-Journal), Printemps / Spring 2005

¹⁹ Βασίλειος Μάμαλης, «Σύγχρονη Πειρατεία και Ασφαλιστική Αγορά», 2014

ως χώρους ανταρσίας.²⁰ Η «Μέκκα» λοιπόν της ναυτικής ασφάλισης, αν μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι, ήταν το καφενείο του Edward Lloyd ανάμεσα σε εκείνα του 17^{ου} αιώνα που αρχικά βρισκόταν στην οδό Tower. Διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο, διότι προσέλκυε κατά κόρων πελατεία που είχε σχέση με το θαλάσσιο εμπόριο. Κάθε ιδιοκτήτης πλοίου που ενδιαφέρονταν να ασφαλίσει την περιουσία του κατέφευγε στους ασφαλιστές που σύχναζαν σε αυτό το καφενείο. Όταν η βούληση των δύο μερών διασταυρωνόταν, συμπληρωνόταν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο το ποσό της ασφάλισης, οι όροι του οποίου θα δείπαν το συγκεκριμένο ταξίδι και υπογράφονταν από τους ασφαλιστές στο κάτω μέρος. Από την πρακτική αυτή επικράτησε να αποκαλούνται οι τελευταίοι ως «underwriters».

Το 1691 το καφενείο μεταφέρεται στην οδό Lombard, που ακόμα και σήμερα είναι η οδός που συγκεντρώνονται οι περισσότερες τράπεζες. Εκεί οργανώθηκε σταδιακά ένα ευρύ δίκτυο τοπικών αλλά και διεθνών πρακτόρων, όπου συγκεντρώνονταν πληροφορίες σχετικά με τις τιμές των ναύλων. Αυτές οι πληροφορίες τοιχοκολλούνταν στο κατάστημα του Lloyd. Η τοιχοκόλληση αυτή αποτέλεσε τον προπομπό της εφημερίδας «Lloyd's News», η οποία κυκλοφόρησε το 1696 για λίγους εντούτοις μήνες, λόγω του έντονου ανταγωνισμού. Απόγονος της «Lloyd's News» είναι ο τύπος της «Lloyd's List» που εκδίδεται μέχρι και σήμερα από το 1726, 21 χρόνια μετά τον θάνατο του εμπνευστή της Edward Lloyd.

Περί το 1769 το όνομα που είχε δημιουργήσει το καφενείο του Lloyd ως ένα σημείο αναφοράς των επιχειρηματιών της εποχής αμαυρώθηκε εξαιτίας των στοιχημάτων μεταξύ των πελατών που λάμβαναν χώρα σε αυτό. Κάτι τέτοιο δεν εξυπηρετούσε προφανώς τους σκοπούς των αφοσιωμένων underwriters και για αυτό οργάνωσαν ένα νέο χώρο, το «New Lloyd's». Ωστόσο το νέο αυτό ίδρυμα σημείωσε ορισμένα προβλήματα, τα οποία κλήθηκε να αντιμετωπίσει η πρώτη Lloyd's Committee (Επιτροπή) που έκανε την εμφάνισή της το 1771. Η Επιτροπή του Lloyd εκλεγόταν από 79 ασφαλιστές, εμπόρους και πράκτορες στο κατάστημα. Τα μέλη της επιτροπής καλούνταν να καταθέσουν 100 λίρες στην Τράπεζα της Αγγλίας κατά την εκλογή τους, προκειμένου να συγκεντρωθεί ένα απατούμενο ποσό για την αγορά ενός μεγαλύτερου χώρου για το Lloyd's.²¹ Σιγά σιγά το ίδρυμα περιόριζε τα μέλη του εισάγωντας μέχρι και την πληρωμή συνδρομής.

²⁰Edgar Gold, «Canadian Maritime Law», Dalhousie University Press, 1996

²¹ www.lloyds.com/about-lloyds/history

Το 1779 σε μία συνεδρίαση των μελών του Lloyd's υιοθετείται μια τυποποιημένη μορφή ασφαλιστικού συμβολαίου, γνωστό ως «S» για την ασφάλιση του πλοίου και συμβόλαιο «G» για την ασφάλιση φορτίου που μεταφέρεται με τα ναυτικά ταξίδια. Αργότερα από το 1780 εμφανίζεται ένα κοινό είδος συμβολαίου, το «S.G» που κάλυπτε από κοινού το πλοίο και τα μεταφερόμενα με αυτό εμπορεύματα. Αξιοσημείωτο είναι ότι μέχρι και σήμερα γίνεται χρήση της μορφής αυτής συμβολαίου με μικρές διαφοροποιήσεις.²²

²²Edgar Gold, «GARD Handbook on P&I Insurance», 2002

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑ P & I CLUBS

2.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η θαλάσσια ασφαλιστική αγορά της εποχής είχε επεκταθεί για να ανταπεξέλθει στο αυξανόμενο ενδιαφέρον για το υπερπόντιο εμπόριο και η επέκταση αυτή προσέλκυσε πολλούς ανεπιθύμητους επιχειρηματίες που αναζητούσαν το «εύκολο χρήμα» και δεν πληρούσαν καμία από τις βασικές προϋποθέσεις που απαιτούσε ο κλάδος της ναυτιλίας. Οι πρώτες σημαντικές ασφαλιστικές εταιρείες εμφανίστηκαν στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, κατόπιν της φούσκας που ξέσπασε με την εταιρεία «South Seas». Η εταιρεία αυτή κινήθηκε με ένα σχέδιο να εξαγοράσει όλο το εθνικό χρέος του Βρετανικού κράτους, προκειμένου να εδραιώσει μονοπώλιο του αγγλικού εμπορίου πέραν των ευρωπαϊκών υδάτων. Ως εκ τούτου η μετοχή της εταιρείας εκτοξεύθηκε σε υψηλά επίπεδα και άρχισε να πωλείται με φρενήρεις ρυθμούς. Έτσι η κυβέρνηση της Αγγλίας εξαναγκάστηκε να παρέμβει στις ανεξέλεγκτες πρακτικές των χρηματιστηριακών εταιρειών μέσω ενός νομοθετήματος.

Τον Ιούνιο του 1720, τέθηκε σε ισχύ ο νόμος Bubble Act²³, που προέβλεπε τη δημιουργία δύο εταιρειών, της «Royal Exchange Assurance» και της «London Assurance», με τον αποκλειστικό σκοπό σύναψης συμβάσεων θαλάσσιας ασφάλισης. Το ως άνω νομοθέτημα απαγόρευσε σε έτερες εταιρείες, ή πρόσωπα να αναλαμβάνουν την ασφάλιση πλοίων ή εμπορευμάτων διακινούμενων διά θαλάσσης, εάν δεν διέθεταν δεδομένους κανονισμούς.²⁴

Ωστόσο η ικανότητα των ιδιωτών ή των συγκεκριμένων προσώπων να συνάπτουν συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης διατηρήθηκε από τον νόμο, κατόπιν πιέσεων από την ιδιωτική αγορά του Lloyd's. Επομένως, έθεσε μεμονωμένους ασφαλιστές σε πιο προστατευμένη θέση και οδήγησε τις ασφαλιστικές εταιρείες στο να ασφαλίζουν περιορισμένο αριθμό «ασφαλών» κινδύνων. Το αποτέλεσμα της Bubble Act ήταν η ραγδαία αύξηση των ασφαλιστρών. Οι δύο εταιρείες ακολούθησαν μια πολύ προσεκτική πολιτική όσον αφορά τον αριθμό των ασφαλιζόμενων κινδύνων που είχαν αναλάβει, διαχειρίζονταν

²³ Η Bubble Act είναι ένα αγγλικό νομοθέτημα που ψηφίστηκε στις 9 Ιουνίου 1720 για την αντιμετώπιση της απάτης από εταιρείες. Απαγόρευε σε όλες τις ανώνυμες εταιρείες που δεν είχαν λάβει βασιλική άδεια. Ένας από τους λόγους εφαρμογής ήταν να εμποδίσει άλλες εταιρείες να ανταγωνίζονται με την South Sea Company για κεφάλαιο επενδυτών. Ο νόμος καταργήθηκε το 1825. Η Συνθήκη είναι επίσης γνωστή ως Royal Exchange και London Assurance Corporation Act 1719, επειδή οι εταιρείες αυτές συστάθηκαν υπό το πρίσμα αυτής.

²⁴ Edgar Gold, «GARD Handbook on P&I Insurance», 2002

λιγότερο από το 5% επί του συνόλου των ασφαλισμένων κινδύνων, δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στους ανεξάρτητους ασφαλιστές να χρεώνουν παράλογα υψηλά ασφάλιστρα, ενώ παράλληλα οι μεμονωμένοι ασφαλιστές παρουσιάζονταν το ίδιο συντηρητικοί ως προς το εύρος των καλυπτόμενων κινδύνων. Χαρακτηριστικά έναν αιώνα μετά από αυτό το νομοθέτημα, ο δικαστής Pollock B σχολίασε την κατάσταση υπαινισσόμενος ότι η προσπάθεια δημιουργίας μονοπωλίων με την Bubble Act, δηλαδή η αναγνώριση αποκλειστικού δικαιώματος παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών σε εταιρείες και ανεξάρτητους ασφαλιστές, ήταν αυτή που οδήγησε στην δημιουργία παράνομων συνασπισμών πλοιοκτητών.

Η κακή κατάσταση της ναυτικής ασφάλισης στα τέλη του 18^{ου} αιώνα περιγράφεται λεπτομερώς στα πρακτικά των αποδεικτικών στοιχείων και στην έκθεση της Εξεταστικής Επιτροπής (Select Committee) της Βουλής των Κοινοτήτων για την Θαλάσσια Ασφάλιση του 1810. Η πρώτη από τις σημαντικότερες επικρίσεις εστίαζε στην έλλειψη εγγυήσεων για τις ανακτηθείσες αβαρίες. Ισχυρές απώλειες σημειώθηκαν στα τέλη του 17^{ου} αιώνα και περί το 1780 κατά τη διάρκεια του Αμερικανικού Πολέμου Ανεξαρτησίας. Ο αριθμός και τα μεγέθη των ζημιών ήταν τέτοια που πολλοί ασφαλιστές χρεοκόπησαν και οι ασφαλισμένοι δεν κατάφεραν να αποζημιωθούν.²⁵

Η Έκθεση εστιάζει ακόμα στον μονοπωλιακό χαρακτήρα της ναυτασφαλιστικής αγοράς εκείνου του αιώνα. Τα συμπεράσματα της έκθεσης του 1810 σχετικά με το μονοπώλιο ήταν ότι η συμβολή στη θαλάσσια ασφάλιση από τις δύο εταιρείες ήταν μηδαμινή. Έτσι ψηφίστηκε ένα νομοσχέδιο για την κατάργηση του νομοθετήματος και έλαβε τη βασιλική σύμφωνη γνώμη στις 24 Ιουνίου 1824, η οποία έδωσε τέλος στους «παράλογους περιορισμούς». Όσο το μονοπώλιο εξακολουθούσε να υφίσταται, η έλλειψη ανταγωνισμού είχε ως αποτέλεσμα την αναπόφευκτη αύξηση των ασφαλίσεων και την έλλειψη ευελιξίας στην αποδοχή των κινδύνων.

Άλλες αιτίες που προκάλεσαν δυσαρέσκεια ήταν αφενός η καθυστέρηση που επιδείκνυαν οι ασφαλιστές στις πληρωμές από απώλειες και η πρακτική που ακολουθούσαν να αποφεύγουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα κατά τις περιόδους που οι κίνδυνοι ήταν πιο πιθανό να επέλθουν.

²⁵Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Ακόμα ένα πρόβλημα αφορούσε τους πλοιοκτήτες της επαρχίας. Οι πλοιοκτήτες στα αποκεντρωμένα λιμάνια της Βρετανίας βρίσκονταν σε μεγάλη απόσταση από το Λονδίνο, το οποίο ήταν το κέντρο της ασφαλιστικής αγοράς και δεν μπορούσαν να εξακριβώσουν τη φερεγγυότητα των ασφαλιστών, ενώ μεταξύ των πλοιοκτητών της επαρχίας ίσως υπήρχε και μια απόπειρα περιφρόνησης των ασφαλιστών της μεγάλης πόλης. Η απόσταση από το Λονδίνο απαιτούσε επιπλέον την πρόσληψη μεσιτών, η ακεραιότητα των οποίων επίσης ήταν αμφισβητούμενη. Σε κάθε περίπτωση οι ασφαλιστές του Λονδίνου έδειχναν να περιφρονούν τις ανάγκες της επαρχίας στην αγορά.

Η ανεπάρκεια της υφιστάμενης αγοράς θαλάσσιας ασφάλισης, ιδίως για τους πλοιοκτήτες της περιφέρειας, οδήγησε ομάδες πλοιοκτητών σε διάφορους απομακρυσμένους λιμένες να συνεργαστούν μεταξύ τους για να ασφαλίσουν τα πλοία τους σε αμοιβαία βάση. Προς το τέλος του 18^{ου} αιώνα δημιουργήθηκαν πολλές ενώσεις μεταξύ των πλοιοκτητών για την αμοιβαία ασφάλιση των πλοίων τους, κυρίως στη βορειοανατολική Αγγλία και το εμπόριο μεταφορών άνθρακα.

Η κοινοβουλευτική επιτροπή καταδίκασε την αγορά του Lloyd's για αναποτελεσματικότητα, ανεπάρκεια και αφερεγγυότητα. Από την έκθεση του 1810 προέκυψε ότι η παραδοσιακή ναυτασφαλιστική αγορά του 18ου αιώνα παρουσίαζε σημαντικές ελλείψεις και σαν απάντηση οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να συνεργαστούν σε ενώσεις αμοιβαίας ασφάλισης γάστρας (κύτους) πλοίων. Καταδεικνυόταν λοιπόν η ανάγκη για μεγαλύτερο εύρος καλύψεων στις ναυτικές ασφαλίσσεις και σε αυτό το πρόσφορο έδαφος οι πλοιοκτήτες συσπειρώθηκαν με σκοπό την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε αμοιβαία βάση.

Φαίνεται αφενός μεν ότι το κόστος για τον πλοιοκτήτη ήταν φθηνότερο μέσω αυτών των συλλόγων παρά μέσω του Lloyd's, αφετέρου δε ότι οι σύλλογοι αμοιβαίας ασφάλισης κύτους δεν θα είχαν δημιουργηθεί εάν υπήρχε μεγαλύτερη δυνατότητα για επιχειρηματική δραστηριότητα στο Lloyd's ή σε εταιρείες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε άλλες χώρες την ίδια στιγμή οι εταιρείες με σκοπό τη θαλάσσια ασφάλιση αναπτύσσονταν χωρίς προσκόμματα, ενώ στη βρετανική νήσο, λόγω της απαγόρευσης, οι πλοιοκτήτες αναγκάστηκαν να πάρουν την κατάσταση στα χέρια τους

και να ακολουθήσουν μία διαφορετική προσέγγιση και οδό στην ασφάλιση και να διαμορφώσουν «παράνομες» ενώσεις. Έτσι αναπτύχθηκαν τα Hull Clubs.

Τα Hull Clubs ουσιαστικά αφορούσαν τοπικές δραστηριότητες που συνήθως διαχειρίζονταν από έναν διευθυντή και γραμματέα ή ένα μικρό επιτελείο. Οι σύλλογοι παρείχαν ένα άμεσο, τοπικό και οικείο μέσο ασφαλιστικής κάλυψης στα πλοία. Η προσωπική γνωριμία μεταξύ των μελών ήταν από μόνη της ένα πλεονέκτημα. Τα Clubs όχι μόνο διατελούσαν ως ασφαλιστικοί σύλλογοι, αλλά λειτουργούσαν και σαν μία μορφή forum (χώρος διαλόγου), όπου οι επιχειρηματίες της θάλασσας γνώριζαν τους τοπικούς χάρτες και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν, συζητούσαν για τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν και περαιτέρω έκαναν και έναν οικονομικό απολογισμό, πράγμα που τους ωφελούσε ώστε να δημιουργούν μία συνολική εικόνα για τα οικονομικά στοιχεία και τις ζημιές που είχαν τα θαλάσσια ταξίδια. Επιπλέον συναντήθηκαν σε μία μορφή ασφάλισης με πίστωση ή εναλλακτικά με δόσεις. Επίσης, τα μικρά Clubs ήταν τόσο απλά και οικονομικά ως προς τη διοίκησή τους και με αμοιβαίο χαρακτήρα, έτσι τα κέρδη δεν ήταν καν μέρος των υπολογισμών για την ασφαλιστική κάλυψη.

Στην αρχή ασφαλιζόνταν μόνο τα πλοία που άνηκαν στους πλοιοκτήτες που είχαν το στοιχείο της εντοπιότητας ως προς τα Clubs. Ορισμένοι σύλλογοι, ωστόσο, διέβλεπαν πιο μακριά με τον καιρό και δέχονταν σκάφη από πιο απομακρυσμένα λιμάνια. Αυτό προφανώς συνέβη για δύο λόγους. Είτε επιδιώχτηκε η περαιτέρω διασπορά του κινδύνου με τη διεύρυνση των μελών και των πλοίων, είτε οι διαχειριστές των σωματείων προσπάθησαν να αυξήσουν την αμοιβή τους μέσω της διεύρυνσης του υπολογιζόμενου ποσοστού.

Όμως όταν εισήλθαν «οι ξένοι», υπήρξε απώλεια του ελέγχου και του σεβασμού που χαρακτήριζε τους συλλόγους. Οι διευρυμένοι σύλλογοι αντιμετώπισαν επίσης δυσκολίες με την ασφάλιση, καθώς οι πλοιοκτήτες των βέλτιστων πλοίων διαπίστωσαν ότι έπρεπε να πληρώσουν για τις απώλειες των υποδεέστερων. Ένα ακόμη πρόβλημα προέκυψε από την αποτυχία ορισμένων συλλόγων να εξασφαλίσουν επαρκείς προκαταβολές (advance calls).²⁶

²⁶ Barry JM, Viboud C, Simonsen L. (2008). Cross-protection between successive waves of the 1918-1919 influenza pandemic: epidemiological evidence from US Army camps and from Britain. *J Infect Dis.* ;198(10):1427-34.

Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, τα Hull Clubs εισήλθαν σε περίοδο παρακμής. Η μείωση αυτή επιταχύνθηκε με την κατάργηση του μονοπωλίου το 1824 που άνοιξε το δρόμο για το σχηματισμό νέων ασφαλιστικών εταιρειών οι οποίες, μαζί με την Lloyd's, ανταγωνίστηκαν τους συλλόγους κύτους και τελικά προσέφεραν ανταγωνιστικότερες τιμές. Οι ιδιοκτήτες πλοίων καλύτερης κλάσης διαπίστωσαν ότι θα μπορούσαν να επιτύχουν καλύτερη κάλυψη σε χαμηλότερες τιμές από την πρόσφατα απελευθερωμένη αγορά και ότι τα Clubs παρέμειναν με τα παλαιότερα αφερέγγυα πλοία και διατήρησαν μια κακή φήμη ενώ κατέληξαν να αποκαλούνται χαρακτηριστικά ως τα Clubs της «σκουριάς» (rust-bucket clubs) στα οποία «πτωχά» μέλη είχαν περισσότερες απαιτήσεις έναντι των συνεχώς μειουμένων κεφαλαίων των συλλόγων.

Πολλοί από αυτούς τους συλλόγους έκλεισαν περί τις αρχές του 19ου αιώνα. Η παρακμή των συλλόγων γάστρας (Hull Clubs) λόγω της απώλειας της αξιοπιστίας τους, έγινε πιο έντονη κατά την οικονομική και τεχνολογική πρόοδο που σημειώθηκε στην Αγγλία του 19^{ου} αιώνα που οδήγησε σε τεράστια αύξηση των ευθυνών των εφοπλιστών.

2.2 Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΩΝ PROTECTION AND IDEMNITY CLUBS

Τα σημερινά P&I Clubs αποτελούν τους άμεσους απογόνους των Hull Clubs, των συλλόγων που ασφάλιζαν τους πλοιοκτήτες για τις ζημίες στο κύτος του πλοίου ή στα μηχανήματά του.²⁷ Πολλές από τις πρακτικές των σύγχρονων συλλόγων P&I είναι τουλάχιστον παράλληλες και συχνά παράγωγες. Πολλές είναι οι καταγραφές που περιγράφουν την ιστορική εξέλιξη των ναυτασφαλίσεων από τα καφενεία του Λονδίνου. Τι είναι όμως τα P&I Clubs; Το P & I Club είναι μια ένωση πλοιοκτητών, εφοπλιστών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών, η οποία παρέχει προστασία έναντι ορισμένων κινδύνων που ενυπάρχουν στη βιομηχανική λειτουργία των πλοίων. Η ουσία των P & I Clubs είναι ότι αποτελούν ως επί το πλείστον ενώσεις αλληλασφάλισης, όπου τα μέλη είναι ασφαλισμένοι και ασφαλιστές συγχρόνως, συνεισφέροντας σε αξιώσεις μέσω των συνεισφορών τους (calls). Ενώ η ασφάλεια κύτους και μηχανημάτων πλοιοκτήτη έχει σχεδιαστεί κατά κύριο λόγο για την προστασία του ασφαλισμένου έναντι υλικών ζημιών στο πλοίο του, η ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης που προσφέρουν τα P & I clubs αποζημιώνει τον

²⁷Miler C.T (1949) Protection and Indemnity clauses in the Institute of London Underwriters (1949) Papers on Marine Insurance matters. Great Britain: Whitherby & Co, Ltd.

πλοιοκτήτη για την ικανοποίηση των νομικών υποχρεώσεων που φέρει έναντι ζημιών τρίτων από τη λειτουργία του πλοίου του.²⁸

Η περίοδος παρακμής για τα Hull Clubs συμπίπτει με την αύξηση των ευθυνών που επωμίζονται οι πλοιοκτήτες του δέκατου ένατου αιώνα. Ο 19^{ος} αιώνας συνδέεται με μεγάλες οικονομικές, τεχνολογικές αλλά και κοινωνικές αλλαγές όπως προαναφέρθηκε. Οι αλλαγές επηρεάζουν και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, η αξία των πλοίων και των φορτίων αυξάνεται και διευρύνονται αντίστοιχα και οι ζημιές. Ενώ στο παρελθόν έτερες ζημιές πέραν αυτών που ενέπιπταν στην κλασσική ασφάλιση γάστρας καλύπτονταν ως επί το πλείστον από την ίδια ασφάλιση, το 1836 αποφασίστηκε από τα δικαστήρια²⁹ ότι ένας πλοιοκτήτης δεν μπορούσε να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή γάστρας για ζημιά που προκλήθηκε από σύγκρουση. Η απάντηση από την παραδοσιακή αγορά ήταν να καλύψει μόνο τα 3/4 τέτοιων δαπανών από την ασφαλισμένη αξία του σκάφους, αν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο υπήρχε ενσωματωμένη ρήτρα σύγκρουσης (Running Down Clause / Collision Liability Clause - βλ. κατωτέρω). Ο πλοιοκτήτης παρέμενε εκτεθειμένος από την ασφάλιση κύτους για την αξία των ζημιών που ξεπερνούσαν την αξία του σκάφους και μπορεί να προέκυπταν από θανάτους, τραυματισμούς και άλλες ζημιές σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα που δεν ενέπιπταν στον ορισμό του σκάφους.

Ο νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1745 (Marine Insurance Act), είχε ήδη απαγορεύσει στους πλοιοκτήτες να ασφαρίζονται έναντι των ευθυνών τους για ποσά που υπερβαίνουν την αξία των πλοίων τους. Ωστόσο προοδευτικά αυξάνονταν η ποικιλία και τα μεγέθη των ευθυνών. Έτσι ο φόβος για το υπερβάλλον των καλυπτόμενων ευθυνών από τους κίνδυνους της θαλάσσιας ασφάλισης ήταν αυτός που οδήγησε στη δημιουργία των Protection Clubs³⁰. Στη γένεση αυτή συνέβαλαν δραματικά οι ραγδαίοι ρυθμοί ανάπτυξης της μετανάστευσης προς την Αμερική και την Αυστραλία. Έτσι το 1846 το Βρετανικό Κοινοβούλιο οδηγήθηκε στη θέσπιση ενός ψηφίσματος που αφορούσε τα θανατηφόρα ατυχήματα, το οποίο έδινε τη δυνατότητα σε συγγενείς των θυμάτων να κινηθούν νομικά για την απαίτηση αποζημιώσεων από τους υπεύθυνους.³¹

²⁸ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4η έκδοση, 2010

²⁹Υπόθεση σύγκρουσης πλοίων «DeVaux εναντίον Salvator»

³⁰Tiley M. (1986) The Origin and Development of Mutual Shipowners' Protection and Indemnity Associations

³¹Fatal Accidents Act ή Lord Campbell's Act (1846)

Αργότερα το 1855 τίθεται σε ισχύ ένα άλλο ψήφισμα αναφορικά με την εμπορική ναυτιλία που περιόριζε την ευθύνη των πλοιοκτητών σε ατυχήματα τραυματισμών και θανατηφόρα δυστυχήματα.³² Όμως ο νόμος αυτός έθεσε ως περιορισμό, ότι όλα τα πλοία έπρεπε να έχουν αξία £ 15 ανά τόνο τουλάχιστον, ενώ πολλά πλοία εκείνη την εποχή άξιζαν πολύ λιγότερο από αυτή την τιμή, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να βρεθούν να πληρώνουν απαιτήσεις πέραν των αξιών των δικών τους σκαφών .

Έτσι την 1^η Μαΐου 1855 δημιουργείται στο Topsham, Devon το πρώτο Club αμοιβαίας προστασίας πλοιοκτητών από έναν ασφαλειομεσίτη και έναν αγρότη, τον Peter Tindall και τον John Riley με το όνομα «Mutual Protection Society», το οποίο είναι ενεργό μέχρι και σήμερα υπό την επωνυμία «The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited».³³ Το Club ουσιαστικά παρείχε κάλυψη και για το ¼ της ευθύνης από θάνατο και τραυματισμό που δεν κάλυπταν οι συνεταιρισμοί γάστρας. Τα παλαιά κλαμπ μετατράπηκαν σε συλλόγους «προστασίας» και δημιουργήθηκαν νέες ενώσεις για την ανακούφιση των νέων βαρών. Την πρώτη περίοδο λειτουργίας τους τα P&I Clubs αναφέρονταν χαρακτηριστικά ως «συνεταιρισμοί προστασίας» λόγω του χαρακτηριστικού της αμοιβαιότητας που τους αποδιδόταν.

Μέχρι το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, οι διεκδικήσεις φορτίου δεν αποτελούσαν σοβαρό βάρος για τον πλοιοκτήτη. Το 1870, όμως, το πλοίο «Westernhore» χάθηκε από την ακτή της Νότιας Αφρικής. Το πλοίο μετέφερε φορτίο στο Κέιπ Τάουν, αλλά παρέκκλινε της πορείας του και κατευθύνθηκε στο Πορτ Ελίζαμπεθ, προκειμένου να παραλάβει ένα επιπλέον φορτίο. Το πλοίο όμως απωλέσθηκε και ως συνέπεια της απόκλισης, το δικαστήριο αποφάσισε ότι η πλοιοκτησία ήταν υπεύθυνη για την συνολική αξία του φορτίου. Ο πλοιοκτήτης ήταν μέλος του club «North of England», το οποίο είχε αρχικά την υποχρέωση να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για την απώλεια αυτή, δεδομένου ότι πρόκειται για ζημία που δεν καλυπτόταν σύμφωνα με τους κανόνες του Club. Ωστόσο ο σύλλογος «North of England» έκανε μια μικρή πληρωμή καλή τη πίστει, ενώ ο πλοιοκτήτης έπρεπε να καταβάλει το μεγαλύτερο μέρος της αποζημίωσης από ίδια κεφάλαια.³⁴ Συνέπεια της ως άνω περίπτωσης ήταν η επέκταση της ασφαλιστικής κάλυψης και σε τέτοιου είδους κινδύνους. Το 1874 ιδρύεται το πρώτο «Indemnity Club», ή αλλιώς Σύλλογος

³² British Merchant Shipping Act (1854)

³³ www.britanniapandi.com

³⁴ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Αποζημίωσης για αποζημίωση από ευθύνη που προκύπτει από την καταστροφή του φορτίου.³⁵ Έτσι τα Club Προστασίας εξελίχθηκαν σιγά σιγά στα σημερινά P&I Clubs.

2.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

Προτού αναλυθεί η λειτουργία του θεσμού των οργανισμών αλληλασφάλισης είναι σημαντικό να γίνει μνεία στην αρχή της αμοιβαιότητας, η οποία διέπει αυτόν τον θεσμό και ορίζεται χαρακτηριστικά στο εδάφιο 85 του Νόμου περί Θαλάσσιας ασφάλισης (Marine Insurance Act) του 1906. Παραδοσιακά, οι σύλλογοι P & I παρείχαν ασφαλιστική κάλυψη σε αμοιβαία βάση-μη κερδοσκοπική. Κάθε μέλος του οργανισμού συμφωνεί να συμμετέχει στους κινδύνους και τις αποζημιώσεις που καλούνται άλλα μέλη να πληρώσουν, ενώ συμφωνεί να συνεισφέρει τα κεφάλαια που είναι απαραίτητα για την χρηματοδότηση τέτοιων αποζημιώσεων. Συνεπώς, εάν τα κεφάλαια που συνεισέφεραν αρχικά τα μέλη δεν αποδειχθούν επαρκή για την κάλυψη των απαιτήσεων, κάθε μέλος έχει συμβατική υποχρέωση να συνεισφέρει περαιτέρω κεφάλαια ανάλογα με τις ανάγκες του οργανισμού.

Ο αμοιβαίος χαρακτήρας της ασφάλισης P & I επιτρέπει στους συλλόγους να είναι πιο ευέλικτοι από τους παραδοσιακούς ασφαλιστές της αγοράς αναφορικά με τον τρόπο με τον οποίο που δύνανται να παρέχουν κάλυψη. Ένα εξαιρετικό παράδειγμα της ευελιξίας της αμοιβαίας ασφάλισης είναι ο «κανόνας Omnibus» που αναλύεται κατωτέρω. Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, ο σύλλογος έχει τη διακριτική ευχέρεια να παρέχει στα μέλη του κάλυψη σε κινδύνους που δεν εμπίπτουν ρητά στην εξ αρχής συμφωνημένη αναλυτική κάλυψη, οι κίνδυνοι ωστόσο αυτοί, είναι παρεπόμενοι της λειτουργίας ενός ασφαλισμένου πλοίου και εμπίπτουν κατά γενική ομολογία εντός του πεδίου κάλυψης που παρέχει και οφείλει να παρέχει το club. Αυτή η διακριτική ευχέρεια ασκείται από το διοικητικό συμβούλιο του συλλόγου, που διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις και την πείρα να αξιολογήσει και να αποφασίσει για λογαριασμό των μελών του club αν πρέπει να παρέχεται κάλυψη υπό συγκεκριμένες και έκτακτες περιστάσεις.³⁶

Εντούτοις, η αμοιβαιότητα έχει επίσης την συνέπεια ότι, εάν οι απαιτήσεις κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου έτους «εταιρικής» χρήσης αποδειχθούν μεγαλύτερες από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί, τα μέλη καλούνται να συνεισφέρουν οποιουσδήποτε συμπληρωματικούς πόρους κρίνονται απαραίτητοι για την κάλυψη αυτών των απαιτήσεων.

³⁵ Simon Poland and Tony Rooth, «GARD Handbook on P&I Insurance», GARD, Arendal, 1996

³⁶ Arnould, «Law of Marine Insurance and Average», 2018

Επομένως, παρά το γεγονός ότι οι διευθύνσεις των οργανισμών P & I έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία στην εκτίμηση των πιθανών κινδύνων προτού εμφανιστούν και στην ανταπόκριση απέναντι αυτών, υπολογίζοντας εκ των προτέρων τα απαραίτητα κονδύλια κατά τη διάρκεια του έτους χρήσης, τα μέλη έχουν την επίγνωση ότι μπορεί να συμβούν απροσδόκητα γεγονότα ή απροσδόκητα υψηλές ζημιές και ότι ο σύλλογος ενδέχεται να χρειαστεί επιπρόσθετα κεφάλαια. Δεδομένου ότι η ικανότητα των συλλόγων P & I να δανειστούν κεφάλαια είναι περιορισμένη και δεν διαθέτουν μετοχικό κεφάλαιο ώστε να μπορούν να κάνουν αύξηση του κεφαλαίου με τη διάθεση περισσότερων μετοχών, ο μόνος τρόπος για να εξασφαλιστούν τα πρόσθετα αυτά κεφάλαια είναι η συμμόρφωση των μελών σύμφωνα με τις επιταγές του club και η εισφορά επιπλέον κεφαλαίων (supplementary calls).

Δεδομένου ότι οι απαιτήσεις διαφέρουν από σύλλογο σε σύλλογο, τα μεμονωμένα διοικητικά συμβούλια των συλλόγων P & I κατά παράδοση είχαν και την ευελιξία όσον αφορά την εκτίμηση του ύψους των αρχικών και των τυχόν πρόσθετων εισφορών που ενδέχεται να απαιτηθούν από τα μέλη. Ως εκ τούτου, σε κάθε συγκεκριμένο έτος χρήσης, η πρόσθετη συνεισφορά που μπορεί να ζητηθεί από τα μέλη μπορεί να είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη από την πρόσθετη συνεισφορά που απαιτείται από τα μέλη άλλου συλλόγου. Αυτό συμβαίνει κυρίως διότι οι διάφοροι σύλλογοι, αν και οι πιο σημαντικοί συνεργάζονται και είναι μέλη του International Group (Διεθνούς Ομάδας P & I Clubs - βλ. κατωτέρω), εφαρμόζουν διαφορετικές στρατηγικές διαχείρισης και αποδοχής κινδύνων. Κάποιοι σύλλογοι μπορεί να δέχονται επισφαλή πλοία μεταξύ των μελών τους (π.χ. πλοία πολλών ετών, που μπορεί να μην πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις ασφαλείας) και συνεπώς, υψηλότερο κίνδυνο επέλευσης της ανάγκης για συμπληρωματικές συνεισφορές. Κάποιοι άλλοι επιλέγουν να λειτουργούν με αποθεματικά (reserves) για να ανταπεξέρχονται στις έκτακτες αποζημιώσεις, τα οποία οδηγούν σε πολύ μικρότερη πιθανότητα για συμπληρωματικές εισφορές. Έτσι, δεν είναι μόνο τα αρχεία διεκδικήσεων των συλλόγων που διαφέρουν, αλλά και η διαθεσιμότητα των κεφαλαίων που επιλέγουν για την διαχείριση των αναλαμβανόμενων κινδύνων. Για τη δημιουργία αποθεματικών είτε δίνονται έκτακτες εισφορές όπως προαναφέρθηκε, είτε τα αποθεματικά σχηματίζονται από το πλεόνασμα προηγούμενων ετών. Οι περισσότεροι σύλλογοι παρέχουν στο διοικητικό συμβούλιο πολύ μεγάλη ευχέρεια στην επένδυση των αποθεματικών του club που αξιοποιείται σε αγορά μετοχών, ομολόγων, ή άλλων τίτλων και συναλλάγματος, εμπορευμάτων και άλλων περιουσιακών στοιχείων ακόμα και σε προθεσμιακές καταθέσεις

και δανεισμό τρίτων. Δεν αποκλείεται όμως η διανομή του αποθεματικού και στα μέλη από ορισμένα clubs, μέσω επιστροφών.

Ωστόσο, από το 2016, ο βαθμός της προαναφερόμενης ευελιξίας που έχουν οι διευθύνσεις των συλλόγων μπορεί να περιοριστεί με την εισαγωγή των κανονισμών φερεγγυότητας της Οδηγίας Solvency II, που αποτελεί ενιαίο πλαίσιο λειτουργίας και εποπτείας των ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τον ενιαίο οικονομικό χώρο, εισάγοντας παρόμοια καθεστώτα σε άλλες δικαιοδοσίες όπως οι Βερμούδες με σκοπό την ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών. Πρόκειται ουσιαστικά για την Οδηγία 2009/138/ΕΚ της 25.11.2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης. Το Νοέμβριο του έτους 2013 εκδόθηκε η Οδηγία «Omnibus II», η οποία ενσωματώνει ρυθμίσεις για τις μακροχρόνιες εγγυήσεις που παρέχουν οι ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές επιχειρήσεις. Καθορίζει ως ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής της Οδηγίας για τη «Solvency II» την 1η Ιανουαρίου 2016, η οποία αντικαθιστά το πλαίσιο «Solvency I». Η βασική ιδέα του νέου πλαισίου στηρίζεται στην οδηγία «Βασιλεία II» (Basel II) που ισχύει για την κεφαλαιακή επάρκεια των τραπεζών.³⁷

Σκοπός της «Solvency II» είναι η προστασία των ασφαλισμένων, η χρηματοοικονομική σταθερότητα, ο εκσυγχρονισμός της διαδικασίας της εποπτείας και η εμβάθυνση της ευρωπαϊκής ενοποίησης της ασφαλιστικής αγοράς, μέσω της δημιουργίας ενός ενιαίου συστήματος υπολογισμού των κεφαλαιακών απαιτήσεων σε όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης και της Μ. Βρετανίας), με την κατάργηση – εναρμόνιση των σημαντικότερων διαφορών μεταξύ της νομοθεσίας των κρατών μελών όσον αφορά τις ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές επιχειρήσεις. Η υιοθέτηση αυτών των κανονισμών σημαίνει ότι οι περισσότεροι σύλλογοι P & I που είναι μέλη του International Group υπόκεινται σε νέους νόμους που διέπουν τη φερεγγυότητα και τις κεφαλαιακές απαιτήσεις βάσει των υφιστάμενων κινδύνων. Υποχρεώνονται να συμμορφωθούν με τις κεφαλαιακές απαιτήσεις φερεγγυότητας που καθορίζουν το ελάχιστο κεφάλαιο που θα πρέπει να έχει ο κάθε όμιλος P & I στον ισολογισμό του για να διασφαλίσει απαραίτητο αποθεματικό ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις εκάστοτε αποζημιώσεις που πρέπει να αποδοθούν κατά την επέλευση έκτακτων ασφαλιστικών κινδύνων. Ως εκ τούτου, η ελευθερία που κάθε σύλλογος P & I είχε παραδοσιακά να αποφασίζει για λογαριασμό του,

³⁷www.accountancygreece.gr

τη δυναμική του ισολογισμού του και το να βασίζεται σε συμπληρωματικές συνεισφορές για ανακεφαλαιοποίηση εάν και όταν χρειάζεται, θα είναι πλέον πολύ πιο περιορισμένη.³⁸

³⁸www.gard.no/web/publications

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ - ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ P&I CLUBS ΚΑΙ ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Οι πρώτες ενώσεις από την εποχή των Hull Clubs και παρά τις απαγορεύσεις της Bubble Act 1720, λειτουργούσαν σαν συνασπισμοί πλοιοκτητών χωρίς νομική υπόσταση. Αυτό όμως δημιουργούσε πρόβλημα λαμβάνοντας υπ' όψη ότι το Club λειτουργούσε και σαν ασφαλιστής και σαν ασφαλιζόμενος. Έτσι υπήρχε μια ασάφεια ως προς τις διαδικασίες που θα έπρεπε να ακολουθηθούν για την διεκδίκηση των αξιώσεων τους τόσο τα μέλη, όσο και ο ίδιος ο όμιλος αλληλασφάλισης, μέσω της νομικής οδού. Ένα μέλος προκειμένου να εγείρει αξιώσεις κατά του club, έπρεπε ουσιαστικά να στραφεί κατά όλων των υπολοίπων μελών. Οι σύλλογοι δεν διέθεταν περιουσία, ενώ τα μέλη τους ευθύνονταν με την ίδια τους την περιουσία.³⁹ Κλήθηκαν λοιπόν να αποκτήσουν νομική υπόσταση διακριτή από εκείνη των πλοιοκτητών-μελών τους. Με αυτόν τον τρόπο αποτελούν και δύο ξεχωριστά μέρη σε μία συναλλαγή, όπως γίνεται και κατά την εκτέλεση και των παραδοσιακών συμβολαίων κάλυψης.

Οι σύλλογοι P & I είναι όλοι νομικά πρόσωπα με συγκεκριμένη νομική υπόσταση και παρόλο που ο σύλλογος παραμένει ως αμοιβαία ένωση, τα μέλη συνάπτουν σύμβαση με τον σύλλογο ως νομικό πρόσωπο και όχι με τα άλλα μέλη. Η ασφάλιση ενός πλοίου σε ένα club, καθιστά τον πλοιοκτήτη, μέλος αυτού του club. Ως πλοιοκτήτης του πλοίου λογίζεται ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει στην ιδιοκτησία του το πλοίο, το οποίο όμως μπορεί να υπόκειται και σε συμπλοιοκτησία πολλών προσώπων. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι πλοιοκτήτες δεν υποχρεούνται να ασφαλίζουν όλα τα πλοία τους σε ένα club.

Μέλη του club όμως, πέραν των ιδιοκτητών ενός πλοίου, μπορεί να είναι και οι ναυλωτές-εφοπλιστές, διαχειριστές και ενυπόθηκοι δανειστές αυτού. Σε κάθε περίπτωση μέλος ενός club είναι το πρόσωπο που διαθέτει ασφαλιστικό συμφέρον (insurable interest) επί του πλοίου, όπως εξάλλου προβλέπεται και από την Marine Insurance Act 1906. Δηλαδή το πρόσωπο που μπορεί να σχετίζεται σε μια θαλάσσια περιπέτεια και έχει το δικαίωμα να ευεργετηθεί από την αποζημίωση ασφαλιζόμενου κινδύνου, ο οποίος επήλθε ύστερα από απώλεια ή καταστροφή, αποτελεί ένα δυνητικά ασφαλιζόμενο μέρος στην ασφάλιση P&I.

Όλοι οι σύλλογοι P & I που εδρεύουν στην Αγγλία και την Ουαλία είναι καταχωρημένοι σύμφωνα με τον Νόμο Περί Εταιρειών (Companies Act) του 2006, και

³⁹Strong v Harvey, Marine Insurance Law (1825)

διέπονται από το Νόμο για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις αγορές (Financial Services and Markets Act) του 2000, που αφορά τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Το μέρος IV του εν λόγω νόμου απαιτεί να εγκριθούν από την Αρχή Χρηματοπιστωτικών Υπηρεσιών του Ηνωμένου Βασιλείου (UK Financial Services Authority). Οι ασφαλιστικές δραστηριότητες εν γένει στην Αγγλία διέπονται από το νόμο «Insurance Companies Act» του 1982 κατά τα λοιπά.

Οι περισσότεροι σύλλογοι P & I είναι κατά γενική ομολογία εταιρείες περιορισμένης ευθύνης χωρίς μετοχικό κεφάλαιο, με το απαιτούμενο όμως τακτικό αποθεματικό. Πολλοί σύλλογοι εγκαθίστανται σε υπεράκτιες έδρες (off-shore jurisdictions), όπως οι Βερμούδες, οι οποίες έχουν παρόμοιο καθεστώς εταιρικού δικαίου με το πλαίσιο του αγγλικού Νόμου περί εταιρειών. Φυσικά ένας λόγος είναι η ευνοϊκότερη φορολογία⁴⁰. Εντούτοις ο βαθύτερος λόγος πηγάζει από την περίοδο 1960 με 1970 ότε τα Clubs που είχαν την έδρα τους στο Λονδίνο υποχρεούνταν να διατηρούν αποθέματα σε στερλίνες. Το 1967 που η στερλίνα υπέστη σημαντική υποτίμηση σε σχέση με το δολάριο, πολλά Clubs υπέστησαν ζημίες εκατομμυρίων, ως εκ τούτου αναγκάστηκαν να προβούν στην είσπραξη επαχθών συμπληρωματικών εισφορών από τα μέλη τους. Έτσι υιοθετήθηκε η πρακτική σύστασης offshore εταιρειών και η διατήρηση αποθεματικών σε διαφορετικά νομίσματα, προκειμένου να περιοριστεί ο κίνδυνος απώλειας σημαντικών χρηματικών ποσών, εξαιτίας της υποχώρησης της συναλλαγματικής αξίας ενός νομίσματος.⁴¹

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των ενώσεων P & I είναι ότι τα μέλη τους δεν είναι μέτοχοι και δεν συμμετέχουν στα κέρδη. Κάθε μέλος ενός club έχει αμοιβαία ευθύνη για συνεισφορά, μέσω του συλλόγου, σε ζημίες που υπέστησαν άλλα μέλη. Η ευθύνη αυτή απορρέει από τις διατάξεις του Καταστατικού (Articles of Association ή Incorporation) του club και τους Κανόνες (Rules ή By-laws), στους οποίους ορίζεται η πληρωμή των αμοιβαίων απαιτήσεων. Υπάρχει, στην πραγματικότητα, σωρεία αμοιβαίων εγγυήσεων μεταξύ των μελών, αν και η ευθύνη οποιουδήποτε μεμονωμένου μέλους περιορίζεται στις συνεισφορές και τις συμπληρωματικές εισφορές που καθορίζονται από τη διοίκηση του συλλόγου.

⁴⁰ Η ευνοϊκότερη φορολογία αφορά τον φόρο εισοδημάτων για τις εισφορές των μελών και όχι των φόρο επιχειρήσεων, καθώς οι οργανισμοί αλληλασφάλισης είναι μη κερδοσκοπικοί.

⁴¹ Αριστέα Ροζοπούλου, Ε.Κ.Π.Α., Νομική Σχολή, «Protection & Indemnity Clubs Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Πλοιοκτητών», 2017

Το καταστατικό ενός club, αφορά το καθεστώς, υπό το οποίο γίνεται η σύσταση και περιέχει πληροφορίες για το club, απαιτούμενες για την καταχώρηση του σε μητρώο εταιρειών. Οι Κανόνες είναι οι όροι που κατευθύνουν τις δραστηριότητες της εταιρείας και διέπουν τη διοίκηση του club (προϋποθέσεις εισόδου ενός μέλους, ύψος συνεισφοράς, τερματισμός ασφαλιστικής κάλυψης).⁴² Οι ειδικοί όροι κάλυψης που αφορούν το κάθε μέλος-πλοιοκτήτη ξεχωριστά συμπεριλαμβάνονται χαρακτηριστικά στα «Certificates of Entry», το εκδιδόμενο δηλαδή από τον αλληλασφαλιστικό οργανισμό Πιστοποιητικό Κάλυψης ή Εισόδου, η οποία κάλυψη ανανεώνεται κάθε χρόνο στις 20 Φεβρουαρίου.⁴³

Η 20^η Φεβρουαρίου έχει οριστεί παραδοσιακά εφελθία ημερομηνία για έκαστο ασφαλιστικό έτος από τις απαρχές της ναυτικής ασφάλισης διότι την εποχή εκείνη υποχωρούσαν τα έντονα καιρικά φαινόμενα του χειμώνα και οι πάγοι από την Βαλτική Θάλασσα και άνοιγε ο δρόμος για τη ναυσιπλοΐα της εποχής. Περαιτέρω όμως η ημερομηνία αυτή εξακολουθεί να επιλέγεται για την ανανέωση της ασφάλισης, διότι δίνει ένα περιθώριο αξιολόγησης και αναθεώρησης της προηγούμενης εταιρικής χρήσης-οικονομικού έτους, ώστε αντίστοιχα να καταρτιστεί ο προϋπολογισμός για το επερχόμενο έτος. Επιπροσθέτως μπορεί να σημειωθεί κάποια Προσθήκη (Addendum) στους ήδη υφιστάμενους Κανόνες του club.

3.1. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ CLUB

Σημειώθηκε προηγουμένως ότι τα P & I Clubs δεν εκδίδουν επίσημα συμβατικούς όρους για κάθε μέλος τους, αλλά αντ' αυτού, με την προσχώρησή σε ένα P & I Club, προβλέπονται υπηρεσίες, ασφαλιστική κάλυψη, λεπτομέρειες εισόδου και συμμετοχής και άλλα θέματα υπό τη μορφή ενός βιβλιάρου Κανόνων του Club.

Ωστόσο, οι Κανόνες του Club δεν αποτελούν έναν πλήρη κώδικα. Όπως αναφέρθηκε για να λάβει γνώση κανείς για τους πλήρεις όρους της σύμβασης μεταξύ του μέλους και του συλλόγου πρέπει να ανατρέξει στο Πιστοποιητικό Εισόδου, τα Άρθρα του Καταστατικού και σε επιμέρους ρυθμίσεις και κανονισμούς υπό τη μορφή ρητρών που έχουν τεθεί και αφορούν τη μεμονωμένη σχέση, καθώς και στους Κανόνες του Club. Κατά μία προσέγγιση το Καταστατικό αποτελεί την ερμηνεία των Κανόνων σε περιπτώσεις αμφιβολιών σχετικά

⁴² www.thebalancesmb.com

⁴³ Φρανσουάζ Φοσκόλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος», 2010

με τις έννοιες. Άρα οι Κανόνες ενός συλλόγου P & I μπορούν να θεωρηθούν ως «οι γενικοί και βασικοί όροι» που διέπουν την ασφαλιστική σύμβαση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Ο κανόνας πάντως που επικρατεί ως προς την ερμηνεία των όρων που διέπουν την ασφαλιστική σύμβαση είναι ότι οι όροι πρέπει να μπορούν να γίνουν κατανοητοί από τους κοινούς εμπόρους της αγοράς.⁴⁴

Ενδιαφέρον για την προσέγγιση και την ερμηνεία των κανόνων παρουσιάζει η περίπτωση κατά την οποία οι Κανόνες ενός Club υπόκεινται στην αγγλική νομοθεσία, όπου το αγγλικό δίκαιο για τις συμβάσεις είναι αυτό που εφαρμόζεται όταν προκύπτουν προβλήματα σχετικά με την ερμηνεία. Για τους σκοπούς της ερμηνείας των Κανόνων των clubs, επιστρατεύονται οι γενικοί αγγλικοί κανόνες θεμελίωσης συμβάσεων και οι κανόνες που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση. Παρόλο που δεν υπάρχουν σταθεροί και αμετάβλητοι κανόνες ερμηνείας, αυτοί οι βοηθητικοί κανόνες περιλαμβάνουν τις εξής κατευθυντήριες γραμμές:

- α) η πρόθεση των μερών πρέπει να υπερισχύσει
- β) πρέπει να εξεταστεί το σύνολο της σύμβασης
- γ) πρέπει ακόμα να εξεταστεί η συνήθης έννοια των λέξεων που χρησιμοποιούνται
- δ) η έννοια μιας συγκεκριμένης λέξης μπορεί να περιορίζεται από το περιεχόμενο της
- ε) σε περιπτώσεις ασάφειας προτιμάται η περισσότερο εύλογη προσέγγιση
- στ) σε περίπτωση αμφιβολιών, μπορεί να εφαρμοστεί το δόγμα «contra proferentem», σύμφωνα με το οποίο η βούληση των αντισυμβαλλόμενων μερών υπερισχύει αυτής του συντάκτη (ειδικά αυτή η προσέγγιση όμως είναι αποφευκτέα στο δίκαιο της ασφάλισης).

Εν προκειμένω πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένοι σύλλογοι με βάση το Ηνωμένο Βασίλειο εκτυπώνουν τους κανόνες τους και σε άλλες γλώσσες για να βοηθήσουν τα ξένα μέλη, αλλά οι μεταφράσεις αυτές υπόκεινται στον κανόνα ότι σε περίπτωση οποιασδήποτε σύγκρουσης μεταξύ του αγγλικού κειμένου των κανόνων και οποιουδήποτε ξενόγλωσσου κειμένου, υπερισχύει το αγγλικό κείμενο. Ως έναν βαθμό, οι Αμερικανοί ασφαλιστές έχουν μειώσει την πολυπλοκότητα των όρων της ασφάλισης P&I με την υιοθέτηση μιας ενιαίας και τυποποιημένης μορφής όρων ασφάλισης, αλλά ακόμη και αυτή η μορφή αποτελεί ένα μακροσκελές κείμενο και αρκετά χρονοβόρο στην ερμηνεία.

⁴⁴ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

3.2. ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ CLUB

Οι επιπτώσεις στην κάλυψη ενός μέλους για παραβίαση ενός από τους Κανόνες του Συλλόγου αναφέρεται συχνά εξειδικευμένα στον συγκεκριμένο κανόνα. Σε περίπτωση που δεν προβλέπονται κάποιες επιπτώσεις ρητά, οι συνέπειες αυτής της παραβίασης ρυθμίζονται από την Marine Insurance Act 1906. Η παραβίαση μιας δέσμευσης – εγγύησης δεν τερματίζει αυτόματα τη σύμβαση ασφάλισης και σύμφωνα με το άρθρο 34 (1) του νόμου του 1906, η μη συμμόρφωση με μια δέσμευση δικαιολογείται όταν, λόγω αλλαγής των περιστάσεων, η δέσμευση παύει να ισχύει για την περιστάσεις της σύμβασης ή όταν η συμμόρφωση με την δέσμευση καθίσταται παράνομη από οποιονδήποτε μεταγενέστερο νόμο. Επίσης, το εδάφιο (3) της ίδιας διάταξης παρέχει στον ασφαλιστή τη δυνατότητα παραίτησης από τα δικαιώματα που απορρέουν από μία παραβίαση των εγγυήσεων που έχουν αναληφθεί. Οι εγγυήσεις διακρίνονται σε ρητές (express warranties) και αφορούν μεταξύ άλλων την αξιοπλοΐα του πλοίου ή γεωγραφικούς προσδιορισμούς και σε εξυπακουόμενες (implied warranties) όπως είναι η τήρηση της αρχής της νομιμότητας.⁴⁵

3.3. Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΜΕΛΩΝ ΣΤΟ CLUB

Η είσοδος ενός μέλους και κατ' επέκταση ενός πλοίου στο club γίνεται μέσω μίας Αίτησης που υποβάλλεται (Application Form). Η Αίτηση αυτή περιλαμβάνει μεταξύ άλλων δεδομένα που αφορούν⁴⁶:

- Τα στοιχεία του πλοίου (έτος ναυπήγησης, διακριτικός αριθμός IMO (International Maritime Organization), τύπο του πλοίου, χωρητικότητα, λιμάνι νηολόγησης, κλπ.)
- Τα στοιχεία πλοιοκτησίας (έτη δραστηριοποίησης στο χώρο)
- Τα στοιχεία των διαχειριστών του πλοίου (αριθμός διαχειριζόμενων πλοίων)
- Τα στοιχεία του ενυπόθηκου δανειστή
- Την κάλυψη Hull and Machinery του πλοίου
- Τυχόν προηγούμενη κάλυψη P&I
- Στοιχεία για το πλήρωμα και τους επιβάτες που μπορεί να φέρει το πλοίο

Γίνεται κατανοητό ότι όλα αυτά τα δεδομένα είναι απολύτως απαραίτητα προκειμένου να εκτιμηθεί από το club η ικανότητα εισόδου ενός μέλος, αν περαιτέρω το

⁴⁵ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

⁴⁶ www.mnkre.com/protection-and-indemnity-application-form

πλοίο είναι άξιο ασφάλισης σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θέτει κάθε club και επίσης να σκιαγραφηθεί το πλαίσιο των αναγκών ασφάλισης του συγκεκριμένου πλοίου. Έτσι εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των διαχειριστών ενός συλλόγου (βλ. κατωτέρω) αν θα δεχτούν την ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου. Αυτό που συμβαίνει συνήθως είναι η τοποθέτηση μιας οικονομικής προσφοράς από το club προς τον ασφαλιζόμενο. Αντίστοιχα ο ασφαλιζόμενος εξετάζει τις προσφορές που λαμβάνει από διάφορα clubs και επιλέγει αυτή που τον συμφέρει περισσότερο.

Πάγια πολιτική τόσο των P&I Clubs, όσο και των υπολοίπων ασφαλιστικών φορέων είναι ασφαλώς η διενέργεια ελέγχου επί του πλοίου. Λαμβάνει χώρα επιθεώρηση (survey) από αναγνωρισμένους επιθεωρητές και νηογνώμονες κατόπιν της αίτησης του ενδιαφερόμενου, οπότε και αξιολογείται το πλοίο και κατατάσσεται σε ανάλογη κλάση. Τα clubs διαθέτουν δικούς τους επιθεωρητές οι οποίοι εξετάζουν τις εκθέσεις επιθεωρήσεων (survey reports) των ως άνω ανεξάρτητων επιθεωρητών.⁴⁷

Η αρχή που διέπει μια σύμβαση ναυτικής ασφάλισης της «απόλυτα καλής πίστης» (utmost good faith), συνεπάγεται την υποχρέωση γνωστοποίησης σημαντικών περιστάσεων αμφοτέρων μερών, του ασφαλιστή και του ασφαλιζόμενου. Η αρχή αυτή είναι καίρια στην ασφάλιση P&I διότι μέσω αυτής κρίνεται από το αν επιθυμούν να συμβληθούν τα μέρη, μέχρι το ύψος της πληρωτέας εισφοράς καθώς και η ακυρότητα του συμβολαίου και η νομική ευθύνη των μερών.

Όταν γίνει αποδεκτή μια προσφορά και εγκριθεί η αίτηση του ενδιαφερόμενου για την ασφαλιστική κάλυψη, εκδίδεται σχετικό Πιστοποιητικό Εισόδου - Κάλυψης. Το Πιστοποιητικό αυτό, δεν αποτελεί πλήρες συμβόλαιο ασφάλισης. Ουσιαστικά σκιαγραφεί την κάλυψη και παραπέμπει στους γενικούς κανόνες (βλ. κατωτέρω) που διέπουν την ασφάλιση που παρέχει το εκάστοτε club. Σε περίπτωση που υφίσταται κάποια επιπλέον κάλυψη αυτή αναφέρεται με οπισθογράφιση-προσάρτημα (endorsement slip) επί του πιστοποιητικού η οποία αναγράφει τον προστιθέμενο όρο κάλυψης και την ημερομηνία ισχύος. Με την επικύρωση λοιπόν της κάλυψης από το club το μέλος αποκτά όπως προαναφέρθηκε την διπλή ιδιότητα του ασφαλιστή-ασφαλιζόμενου.

⁴⁷ Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2007

Οι πλοιοκτήτες με περισσότερα πλοία έχουν την ευχέρεια να ασφαλίσουν τα πλοία τους σε διαφορετικά club. Μπορούν επιπλέον να ασφαλίζουν τμήματα της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου σε διαφορετικά club, κάτι που όμως συμβαίνει σπάνια. Συνηθίζεται να ασφαλίζονται στόλοι της ίδιας πλοιοκτησίας στο ίδιο club, προκειμένου να αποκτήσουν μεγαλύτερη δύναμη στην εκπροσώπηση του εντός του συλλόγου και περισσότερες ψήφους στις Γενικές Συνελεύσεις των μελών του συλλόγου. Επιπλέον η είσοδος ενός πλοίου στο club μπορεί να γίνεται για λογαριασμό πλειόνων προσώπων από κοινού (joint entries). Σε αυτή την περίπτωση η ευθύνη των από κοινού μελών ορίζεται εις ολόκληρον και δη όσον αφορά την καταβολή της συνεισφοράς. Ένα όμως από τα δύο πρόσωπα λαμβάνει την ιδιότητα του επικεφαλής της ασφάλισης. Στο πιστοποιητικό εισόδου μπορούν περαιτέρω να συμπεριλαμβάνονται και άλλα μέρη που συνεργάζονται με τα μέλη όπως οι ταξιδιωτικοί πράκτορες για τους οποίους παρέχεται ομοίως κάλυψη σε περιορισμένο ενδεχομένως βαθμό σε σύγκριση με τα μέλη (co-assured's cover).

Όπως προαναφέρθηκε οι ενυπόθηκοι δανειστές των πλοίων (mortgagees) δύνανται επίσης να αποτελούν μέλη. Στην Αγγλία βέβαια υιοθετείται και ένα άλλο σύστημα κατά το οποίο οι δανειστές αντί να αποτελέσουν υποκείμενα της ασφάλισης P&I, εκδίδεται ένα έγγραφο σαν εγγυητική επιστολή από το club (standrard letter to mortgagees), που επιβεβαιώνει την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και τυγχάνει αποδοχής από τους τις τραπεζικές αγορές, ενώ προστίθεται και σχετική ρήτρα στο πιστοποιητικό εισόδου.

Πέραν όμως της κλασικής μορφής εισόδου ενός μέλους στο club, υφίστανται και ειδικές εισοδοί (special entries) σύμφωνα με τις οποίες ορισμένα μέλη συμμετέχουν στον σύλλογο καταβάλλοντας εκ των προτέρων ένα προκαθορισμένο ποσό (premiums). Αυτό σημαίνει ότι τα μέλη αυτά δε θα είναι υπόχρεα στην περίπτωση που το club αναζητήσει έκτακτες εισφορές από τα μέλη του. Αυτός ο ειδικός τρόπος εισόδου αφορά συγκεκριμένες περιπτώσεις ασφαλίσεων όπως αυτούς που αναζητούν περιορισμένη κάλυψη όπως στη χρονοναύλωση, ή σε κυβερνητικά πλοία. Παρότι αφορά ένα ιδιάζον καθεστώς, στο οποίο τα υποκείμενα της ασφάλισης δε μπορούν να θεωρηθούν μέλη με την αυστηρή έννοια του όρου, αυτά δεσμεύονται κανονικά ως προς τους λοιπούς κανονισμούς του club.⁴⁸

Όταν παρέλθει η περίοδος κάλυψης, προβλέπεται αυτόματη ανανέωση για λόγους ευελιξίας, αν ένα μέλος ωστόσο επιθυμεί να δικόψει τη συμμετοχή του στο εν λόγω club,

⁴⁸ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

πρέπει να κοινοποιήσει ρητά την πρόθεση του αυτή και εμπρόθεσμα (συνήθως ένα μήνα πριν τη λήξη της κάλυψης). Γενικά επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του club και των μελών η διακοπή του συμβολαίου αλληλασφάλισης, χωρίς την επέλευση σπουδαίου λόγου. Πρέπει να τηρούνται βέβαια οι εκ του νόμου προβλεπόμενες διατυπώσεις. Το μέλος υποχρεούται πάντως να τακτοποιεί τις οικονομικές υποχρεώσεις που έχει αναλάβει έναντι του club, κατά την λήψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Άλλοι λόγοι για τη διακοπή της συνδρομής μέλους στο club είναι η ολική απώλεια πλοίου, ή η μη συμμόρφωση του μέλους στις επιταγές των κανονισμών του club.

3.4. ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Στην ασφάλιση κύτους του πλοίου ή του φορτίου, η αξία του ασφαλισμού συμφέροντος είναι εύκολα προσδιορίσιμη. Στην ασφάλιση αστικής ευθύνης υπάρχουν πολλοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τα ποσά που δαπανώνται και τα έξοδα. Αντίστοιχα είναι δύσκολο να προσδιοριστούν με ασφάλεια οι συνεισφορές (ή αλλιώς εισφορές) που πρέπει να καταβάλουν τα μέλη. Εφόσον η αλληλασφάλιση δεν συνέεται με κερδοσκοπικά συμφέροντα ο στόχος είναι οι συνεισφορές να είναι κατά το δυνατόν μικρότερες. Έτσι οι ασφαλιστές P & I καλούνται να κάνουν «εκτιμήσεις» επί τη βάση υπολογισμού της συνεισφοράς όταν αναλαμβάνουν την κάλυψη κινδύνων, τους οποίους η παραδοσιακή ασφαλιστική αγορά αποφεύγει να ασφαλίσει, όπως για παράδειγμα η κάλυψη απεργιών, ναύλου, υπερημερίας, νομικής υποστήριξης κλπ.⁴⁹

Το πιο χαρακτηριστικό στοιχείο της ασφάλισης P & I Club, απότοκος της αρχής αμοιβαιότητας όπως προαναφέρθηκε, είναι το σύστημα καταβολής συνεισφορών (calls) εκ μέρους των μελών και όχι η επιβολή ασφαλιστρών (premiums) όπως επικρατεί στην υπόλοιπη ασφαλιστική αγορά. Ειδική μνεία στο θέμα αυτό, γίνεται στο άρθρο 85 (2) του Marine Insurance Act 1906 όπου αναφέρεται ότι «οι διατάξεις για τα ασφάλιστρα δεν ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση».

⁴⁹ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Κατά μία έννοια μπορεί οι εισφορές να ταυτίζονται με τα ασφάλιστρα, όμως θα μπορούσαν να παραλληλιστούν καλύτερα με «αμοιβαίες παροχές για τη συντήρηση μιας οικογενείας». Τα ασφάλιστρα αποτελούν το τίμημα για το οποίο ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης. Στην περίπτωση των οργανισμών όμως P & I, το τίμημα συνίσταται περισσότερο σαν δέσμευση ενός μέλους να καταστεί υπεύθυνος κατά την περίπτωση που σημειωθούν απώλειες σε άλλα μέλη του οργανισμού, να συνεισφέρει σε έξοδα διαχείρισης, επενδύσεων και αντασφαλίσεων και δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά σε πραγματική πληρωμή για την ασφάλιση «εαυτών».

Οι Κανόνες προβλέπουν ότι το club εξασφαλίζει μέσω των συνεισφορών των μελών όλα τα κεφάλαια τα οποία, το Διοικητικό Συμβούλιο κρίνει ότι πρέπει να καλύψουν τις γενικές δαπάνες του συλλόγου, απαιτήσεις, έξοδα της ασφαλιστικής δραστηριότητας του συλλόγου για το τρέχον έτος και εκτιμώμενες μελλοντικές δαπάνες (για αντασφάλιση). Τα κεφάλαια που αντλούνται από τις συνεισφορές μπορούν επίσης να διατηρούνται για τη δημιουργία αποθεματικών όπως προεκτέθηκε, όταν κρίνεται σκόπιμο από τη διοίκηση, για να καλυφθούν επί παραδείγματι ελλείψεις που σημειώνονται κατά τον απολογισμό ενός οικονομικού έτους (κλείσιμο εταιρικής χρήσης).

Οι διαχειριστές των συλλόγων υπολογίζουν το συνολικό απαιτητό κεφάλαιο για το έτος (Estimated Total Call) και στη συνέχεια καλούν τα μέλη να προκαταβάλουν την συνεισφορά τους στο ύψος του 75% (advance or initial call) του συνολικού κεφαλαίου, αφήνοντας το υπόλοιπο 25% να εισπραχθεί αργότερα υπό τη μορφή συμπληρωματικών συνεισφορών (supplementary calls). Μεγάλες απώλειες μέσα στο έτος μπορεί να οδηγήσουν βεβαίως στην ανάγκη είσπραξης περισσότερο επαχθών συμπληρωματικών συνεισφορών, αλλά το σύστημα αυτό προσφέρει σε μεγάλο βαθμό μια ασφαλή πρόβλεψη και εκτίμηση για την κατάρτιση του προϋπολογισμού και την καταβολή του συνολικού ποσού των συνεισφορών που εκτιμάται ότι θα χρειαστούν.⁵⁰

Το διοικητικό συμβούλιο ή τα διευθυντικά στελέχη είναι αυτά που αποφασίζουν σχετικά με το ύψος και τις καταβολές των συνεισφορών, βάσει των κανόνων του club. Οι Κανόνες καθιστούν σαφές ότι οποιαδήποτε πρότερη εκτίμηση δεν θίγει το δικαίωμα των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου να επιβάλλουν συμπληρωματικές εισφορές σε μεγαλύτερο ή μικρότερο ποσοστό από αυτό που είχε αρχικά υποδειχθεί, ενώ το club

⁵⁰ Μιχάλης Παζαρζής, «Ναυτασφαλίσεις», Εκδόσεις DaVinci, 2015

αποποιείται οποιασδήποτε ευθύνης προκύπτει ως αποτέλεσμα ορισμένης εκτίμησης ή κάποιου «σφάλματος, παραλείψεως ή ανακρίβειας» που μπορεί να ενέχει μια εκτίμηση.

Στους Κανόνες περιέχονται επίσης οι διατάξεις που ρυθμίζουν τον τρόπο καταβολής των συνεισφορών και παρέχουν στους διαχειριστές διακριτική ευχέρεια ως προς τον αριθμό των δόσεων και τις ημερομηνίες που πρέπει να καταβάλλονται προκαταβολικές και συμπληρωματικές εισφορές ακόμα και για για το νόμισμα στο οποίο πρέπει να καταβάλλονται οι εισφορές. Οι προκαταβολικές συνεισφορές, αν και ανακοινώνονται στην αρχή κάθε ασφαλιστικού έτους, καταβάλλονται από τα περισσότερα μέλη σε δόσεις μέσα στο έτος. Συνήθως, μια δόση είναι καταβλητέα κατά την έναρξη του έτους χρήσης και δύο ακόμη σε διαστήματα έξι μηνών ή τέσσερις δόσεις πληρωτέες ανά διαστήματα τριών μηνών.

Οι Κανόνες του Club προβλέπουν επίσης την είσπραξη κατ' αναλογία συνεισφορών σε περιπτώσεις όπου η συνδρομή στο σύλλογο αρχίζει μετά την έναρξη του έτους χρήσης ή όταν ένα μέλος διαγράφεται και η συνδρομή του ακυρώνεται ή τερματίζεται πριν το τέλος του έτους χρήσης (ασφαλιστικό έτος). Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, ένα μέλος φέρει ευθύνη για το ποσοστό όλων των υπολογιζόμενων συνεισφορών που του αναλογούν για κάθε ασφαλιστικό έτος, έτσι η συνεισφορά του μέλους προσαρμόζεται αναλόγως των περιστάσεων. Προβλέπονται επιπροσθέτως συνεισφορές για την κάλυψη απροσδόκητα μεγάλων αξιώσεων και καταστροφών μεγάλης έκτασης (overspill – catastrophe claims). Τα κεφάλαια που είναι απαραίτητα για την ικανοποίηση μιας τέτοιας υπερβάλλουσας αξίωσης παρέχονται κατά κανόνα σε πρώτη φάση από το Ταμείο Αποθεμάτων για τις Καταστροφές (Catastrophe Reserve Fund), αλλά εάν το εν λόγω ταμείο είναι ανεπαρκές, το υπόλοιπο που απαιτείται για την ικανοποίηση της απαίτησης θα παρέχεται με την καταβολή έκτακτης εισφοράς.⁵¹

3.4.1. ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Ένα μέλος που δεν εκπληρώνει την υποχρέωσή του, να πληρώνει έγκαιρα τις εισφορές που του αναλογούν, έχει τις ακόλουθες επιπτώσεις:

α) Απώλεια της κάλυψης

⁵¹ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Σημαντικό αντικίνητρο έναντι της μη καταβολής των εισφορών είναι το γεγονός ότι τα πλοία των «οφειλετών» μπορούν να απολέσουν την κάλυψη έναντι των ασφαλιζόμενων κινδύνων μόνο από την ημερομηνία που καθίστανται υπερήμεροι αλλά και από απαιτήσεις που προέκυψαν πριν από την επίμαχη ημερομηνία (βλ. κατωτέρω). Οι κανόνες του συλλόγου προβλέπουν ότι εάν κάποιο μέλος παραλείψει να πληρώσει τη συνεισφορά του, θα πρέπει να χάσει όλες τις αξιώσεις από οποιαδήποτε απώλεια και γενικά η κάλυψη καταπίπτει. Τα δικαστήρια μάλιστα φροντίζουν να εφαρμόζουν αυστηρά τους κανόνες που εξασφαλίζουν ότι η ασφαλιστική κάλυψη θα σταματήσει κατά την αδυναμία πληρωμής ενός μέλους. Μάλιστα σε περίπτωση ασφάλισης στόλου υπό μία πλοιοκτησία, ο οργανισμός διατηρεί το δικαίωμα, βάσει των κανόνων να ακυρώσει την κάλυψη για όλα τα πλοία της συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, παρότι η αθέτηση πληρωμής των εισφορών μπορεί να αφορά μόνο ένα από τα πλοία. Επειδή όμως ο κανόνας αυτός θα μπορούσε να λειτουργήσει άδικα στις περιπτώσεις πολλαπλής ασφάλισης που εμπλέκονται και πλοιοκτήτες και διαχειριστές-εφοπλιστές οι περισσότεροι σύλλογοι εισάγουν ρυθμίσεις με ευνοϊκότερους όρους τήρησης της κάλυψης για μεμονωμένα υποκείμενα ασφάλισης όπως οι εφοπλιστές, προκειμένου να είναι πιο επιεικής η προσέγγιση «όλα ή τίποτα».

β) Πληρωμή τόκων

Το Διοικητικό Συμβούλιο του συλλόγου έχει την εξουσία να χρεώνει τόκους από εισφορές που δεν πληρώνονται μέχρι μία καθορισμένη ημερομηνία. Οι κανόνες του συλλόγου παρέχουν στο Διοικητικό Συμβούλιο την απόλυτη διακριτική ευχέρεια ως προς το επιτόκιο που επιβάλλεται και τα επιτόκια αυτά μπορούν να φθάσουν το ποσοστό 20% ετησίως, όταν η αγορά και οι ρυθμοί πληθωρισμού δικαιολογούν τέτοιες επιβαρύνσεις.

γ) Δυσχέρεια μετεγγραφής σε νέο σύλλογο

Παρόλο που δεν υπάρχει ρητή συμφωνία μεταξύ των club για το θέμα αυτό, όταν ένα μέλος υποβάλει αίτηση για είσοδο σε ένα νέο σύλλογο, θα του ζητηθεί πάντοτε να παράσχει λεπτομέρειες και αρχείο προηγούμενων απαιτήσεων το οποίο ανακτάται από το προηγούμενο club. Στην ασφαλιστική ορολογία το αρχείο αυτό αποκαλείται Αρχείο Ζημιών (Loss Record). Όταν αυτό το ιστορικό κάλυψης και απαιτήσεων προσδίδει κακή απόδοση στην ιδιότητα ενός μέλους και ασυνέπεια όσον αφορά την πληρωμή συνεισφορών είναι εξαιρετικά δύσκολο να γίνει αποδεκτή η νέα αίτηση για είσοδο σε οργανισμό αλληλασφάλισης. Από το Loss Record μάλιστα κρίνεται και το ύψος των εισφορών που θα κληθεί να καταβάλει ένα μέλος. Όσο μικρότερες είναι οι ζημίες που σημειώνει ένα μέλος,

τόσο μικρότερη εισφορά θα του αναλογεί. Παρά ταύτα ένα μέλος με θετικό ιστορικό μπορεί να κληθεί να καταβάλει υψηλές εισφορές λόγω πληθωρισμού ή αντασφάλισης.⁵²

δ) Ασφαλιστικά Μέτρα κατά ασφαλισμένου πλοίου

Στο δίκαιο πολλών χωρών όπως και αυτό των Ηνωμένων Πολιτειών, οι ασφαλιστικές συμβάσεις προβλέπουν την κίνηση νομικών διαδικασιών επί του ασφαλισμένου περιουσιακού στοιχείου του μέλους που δεν είναι συνεπές στην υποχρέωση που φέρει ο ασφαλισμένος για καταβολή των εισφορών. Τα clubs έχουν την δυνατότητα να επιβάλουν μέχρι και συντηρητική κατάσχεση επί των πλοίων που ασφαλίζουν ή έχουν στη διάθεση τους άλλες διασφαλίσεις ως προς τις αξιώσεις τους εναντίον των μελών, με κάποιες άμεσες διαδικασίες. Στο Ηνωμένο Βασίλειο βέβαια, οι σύλλογοι P & I, όπως και άλλοι ασφαλιστές, δεν είναι σε θέση να κινηθούν απευθείας κατά του σκάφους για την διεκδίκηση οφειλόμενων εισφορών, καταφεύγουν αντ' αυτού στον θεσμό της διαιτησίας.

ε) Συμψηφισμοί

Οι Κανόνες των clubs γενικά ορίζουν ότι καμία αξίωση μέλους κατά του συλλόγου δεν αποτελεί αντικείμενο συμψηφισμού έναντι των εισφορών ή άλλων ποσών που οφείλονται στο σύλλογο και περαιτέρω δεν παρέχει το δικαίωμα στο μέλος να παρακρατήσει ή να καθυστερήσει οποιαδήποτε πληρωμή οφείλεται στο σύλλογο. Παρά τις διατάξεις αυτές, οι συμψηφισμοί μπορούν να γίνουν κατά τη διακριτική ευχέρεια του συλλόγου σύμφωνα με συγκεκριμένους κανονισμούς του, οι οποίοι επιτρέπουν την πραγματοποίηση συμψηφισμών μεταξύ μη καταβληθέντων συνεισφορών έναντι απαιτήσεων που έχει αναλάβει το club για λογαριασμό του μέλους. Υπάρχουν πολλά πιθανά σενάρια που να ενθαρρύνεται μια ενδεχόμενη «εκκαθάριση» εκατέρωθεν οφειλών. Για παράδειγμα, ένα μέλος μπορεί να έχει δύο ή περισσότερα σκάφη που εισέρχονται στον ίδιο σύλλογο και να υπάρχει απαίτηση κάλυψης αποζημίωσης εναντίον ενός από τα πλοία, αλλά οφείλει χρήματα στο σύλλογο το μέλος για το άλλο σκάφος. Σε μια τέτοια περίπτωση οι κανονισμοί μπορεί να παρέχουν στον σύλλογο το δικαίωμα να συμψηφίζει υφιστάμενες απαιτήσεις.

Στην υπόθεση βέβαια «Evelpidis Era»⁵³ ένας πλοιοκτήτης που ασφαλίστηκε αφενός σε ένα P&I Club με έδρα το Λουξεμβούργο και αφετέρου σε έναν ασφαλιστικό σύλλογο με έδρα το Λονδίνο εκχώρησε την απαίτηση αποζημίωσης που είχε από το P & I club. Όταν ο

⁵² Christof Luddeke, "Marine Claims, A guide for the handling and prevention of marine claims", LLP, London, 1996

⁵³ [\[1981\] 1 Lloyd's Rep 54.](#)

ενυπόθηκος δανειστής επιχείρησε να διεκδικήσει την εκχωρηθείσα απαίτηση, ήρθε αντιμέτωπος με το επιχείρημα ότι το club δε μπορούσε να συμψηφίσει την απαίτηση του ενυπόθηκου δανειστή με αυτή των οφειλόμενων εισφορών που είχε το club κατά του μέλους και το δικαστήριο έκρινε ότι από νομικής απόψεως δεν ήταν δυνατόν να δικαιολογηθεί διασταύρωση απαιτήσεων προκειμένου να οδηγηθούν όλα τα μέρη σε έναν διακανονισμό των ποσών. Εν τέλει απορρίφθηκε ο διακανονισμός των ποσών επειδή ο συμψηφισμός αφορά μόνον τα συμβαλλόμενα μέρη της ασφαλιστικής σύμβασης.

3.4.2. ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με το άρθρο 84 του νόμου Marine Insurance Act 1906, όπου, σε μια παραδοσιακή σύμβαση ιδιωτικής ασφάλισης, ο ασφαλίσιμος κίνδυνος δεν επήλθε, το ασφαλιστρο επιστρέφεται. Στην περίπτωση της αμοιβαίας ασφάλισης, ωστόσο, υπάρχει μια εξαίρεση από αυτή τη γενική αρχή που προκύπτει λόγω της διπλής ικανότητας ενός μέλους συλλόγου αλληλασφάλισης. Ένα μέλος δεν έχει μόνο δικαιώματα ως ασφαλισμένος, αλλά έχει επίσης και υποχρεώσεις ασφαλιστή, συνεισφέροντας στις απώλειες των υπόλοιπων ασφαλιζόμενων.⁵⁴

Ορισμένοι σύλλογοι προβλέπουν την επιστροφή εισφορών όταν η κάλυψη σταματά πρόωρα εξαιτίας απροσδόκητης συγκυρίας. Όταν η συνδρομή τερματίζεται πριν από τη λήξη του ασφαλιστικού έτους ή άλλης αρχικά συμφωνημένης περιόδου, ο σύλλογος μπορεί να προβεί σε αναλογική επιστροφή της προκαταβεβλημένης εισφοράς (advance call), όπως στην περίπτωση που το πλοίο παροπλίζεται ή επισκευάζεται ή έχει επέλθει η ολική απώλεια του (total loss). Σε κάθε περίπτωση παρακρατείται, ένα ποσοστό της συνεισφοράς, προκειμένου να καλυφθούν έξοδα διαχείρισης, επενδύσεων και αντασφάλισης.

Όταν ένα πλοίο σταματά να κάνει πλόες και παροπλίζεται ή εισέρχεται σε δεξαμενισμό δεδομένου ότι ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι και ιδίως αυτοί που συνδέονται με τη θάλασσα, τα clubs γενικά προβλέπουν προσαρμογές στις συνεισφορές που λαμβάνουν χώρα με τη μορφή επιστροφών των προκαταβεβλημένων ποσών κατά τις περιόδους που το πλοίο είναι παροπλισμένο και επισκευάζεται. Συνήθως η προκαταβολή μπορεί να επιστραφεί μόνο όταν η περίοδος παροπλισμού ή επισκευών είναι για καθορισμένο

⁵⁴ Αριστέα Ροζοπούλου, Ε.Κ.Π.Α., Νομική Σχολή, «Protection & Indemnity Clubs Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Πλοιοκτητών», 2017

χρονικό διάστημα, τουλάχιστον 30 συνεχόμενων ημερών και υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει φορτίο επί του σκάφους κατά τη διάρκεια των επισκευών. Και σε αυτή την περίπτωση οι σύλλογοι εξασφαλίζουν ένα ποσοστό εισφοράς για την κάλυψη διοικητικών εξόδων και κινδύνων που παρουσιάζονται στα πλαίσια δεξαμενισμού και ανύψωσης στην ξηρά.

3.4.3. ΕΙΣΦΟΡΑ ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΗΣ

Αξιοσημείωτο είναι ότι τα clubs διατηρούν την επιφύλαξη να αναζητήσουν από τα απερχόμενα μέλη τους έκτακτη εισφορά για καταστροφές που επήλθαν κατά το ασφαλιστικό έτος της ενεργούς συνδρομής τους. Γενικά το ποσοστό αναπροσδιορισμού των συνεισφορών στις περιπτώσεις που εισέρχονται και εξέρχονται μέλη κατά τη διάρκεια του ασφαλιστικού έτους προβλέπεται από τους Κανόνες του οργανισμού. Συγκεκριμένα, εάν αποχωρήσει ένα μέλος από το club, υπολογίζεται μια πρόσθετη εισφορά αποδέσμευσης (release call). Ο ρόλος της εισφοράς αποδέσμευσης είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τη λειτουργία του club και για τα μέλη διότι γίνεται μια πρόωρη «εκκαθάριση» των εκατέρωθεν υποχρεώσεων. Ελλείψει ενός τέτοιου μηχανισμού, το club θα μπορούσε να αναζητά εισφορές από πρώην μέλη του έως και πέντε ή περισσότερα έτη μετά την αποχώρησή τους για εισφορές που αφορούσαν συγκεκριμένη περίοδο ασφάλισης. Εξαιρούνται όμως συνεισφορές για την κάλυψη απροσδόκητα μεγάλων αξιώσεων και καταστροφών μεγάλης έκτασης (overspill – catastrophe claims) για τις οποίες το club επιφυλάσσεται και υποχρεώνει τα μέλη του να εκδίδουν τραπεζικές εγγυητικές επιστολές για μελλοντικές απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν εξ αυτής της αιτίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

4.1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

Το ανώτερο όργανο της των αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών είναι η Γενική Συνέλευση (General Meeting) στην οποία συμμετέχουν τα μέλη αναλογικά με τις ψήφους που διαθέτουν. Ο αριθμός των ψήφων βασίζεται στο συνολικό τονάζ-χωρητικότητα (tonnage) των ασφαλιζόμενων πλοίων ενός πλοιοκτήτη. Προκειμένου να αποφεύγεται η συγκέντρωση ψήφων σε μικρή ομάδα πλοιοκτητών, που κατέχουν ενδεχομένως μεγάλο σύνολο τονάζ, εφαρμόζεται ένα επιμέρους σύστημα διαβάθμισης ψήφου. Επί παραδείγματι μία μέθοδος τέτοιας ταξινόμησης είναι η απόδοση μίας ψήφου σε ένα μέλος με χωρητικότητα μέχρι 20.000 κόρους ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.), δύο ψήφοι για χωρητικότητα μεταξύ 20.000 και 50.000 Κ.Ο.Χ., τρεις ψήφοι για 50.000 έως 100.000 Κ.Ο.Χ., τέσσερις ψήφοι για ποσότητες άνω των 100.000 έως 200.000 Κ.Ο.Χ. και εν συνεχεία μία επιπλέον ψήφος για κάθε 100.000 Κ.Ο.Χ. Για τον ίδιο λόγο, το καταστατικό ή οι κανόνες των περισσότερων συλλόγων ορίζουν ότι, όταν ένα πλοίο ασφαρίζεται από κοινού (από δύο πλοιοκτήτες-εταιρείες), μόνο ένα μέλος -συνήθως το πρώτο που αναγράφεται στην βεβαίωση εισόδου (certificate of entry) και άρα δικαιούται να ψηφίζει στις συνελεύσεις.⁵⁵ Βάσει του τονάζ υπολογίζεται και η συνεισφορά που πρέπει να καταβάλει ο πλοιοκτήτης στο Club. Ακόμα δεν υφίσταται δικαίωμα ψήφου για κάποιον που ασφαρίζεται για λιγότερο από ένα έτος όπως στην περίπτωση των ναυλωτών. Η Συνέλευση είναι αυτή που αποφασίζει για τυχόν τροποποίηση του Καταστατικού και εκλέγει το Διοικητικό Συμβούλιο (Board of Directors) του συνεταιρισμού το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση βάσει του Καταστατικού και των Κανόνων.⁵⁶ Μεταξύ των υπολοίπων αρμοδιοτήτων της Συνέλευσης είναι η έγκριση του ετήσιου ισολογισμού, η εκλογή ελεγκτών και ο προσδιορισμός της αμοιβής του Διοικητικού Συμβουλίου.

4.2. ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Board of Directors) ή αλλιώς η Επιτροπή (Committee) των διοικούντων όπως συνήθιζε να αποκαλείται κατά τα πρώιμα χρόνια δραστηριοποίησης των συλλόγων αλληλασφάλισης και τον Νόμο περί Εταιρειών του 1985 (Companies Act), όρο που έχουν διατηρήσει και ορισμένα club μέχρι και σήμερα, αποφασίζει για τα θέματα διοίκησης του συλλόγου.

⁵⁵ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

⁵⁶ Μιχάλης Παζαρζής, «Ναυτασφαλίσεις», Εκδόσεις DaVinci, 2015

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των P&I clubs γενικά εκλέγονται κάθε χρόνο στην Ετήσια Γενική Συνέλευση των μελών. Ο αριθμός των διευθύνοντων συμβούλων ποικίλλει ανάλογα με το club, ενώ στους μεγαλύτερους συλλόγους συνήθως υπάρχει ένας σύμβουλος για κάθε τύπο πλοίου που είναι ασφαλισμένο στο club (πλοία χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρών, εμπορευματοκιβωτίων κλπ.) καθώς και εκπρόσωποι των διαφόρων εθνικοτήτων (πλοίων) που συμμετέχουν στο σύλλογο. Όλα τα μέλη μιας λέσχης έχουν την ευχαίρεια να προτείνουν και να εκλέξουν δικό τους σύμβουλο, ωστόσο υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως για παράδειγμα η ασφάλιση 10.000 Κ.Ο.Χ. κατ' ελάχιστον.

Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα (δύο φορές μήνα) ή και δύο φορές μέσα σε ένα έτος, ανάλογα με τις ανάγκες κάθε οργανισμού. Αποφάσεις λαμβάνονται σχετικά με διοικητικά ζητήματα που μπορεί να αφορούν τη γενική πολιτική του club την κατεύθυνση και τους στόχους που καλείται να ακολουθήσει στο μέλλον και πάντα εντός των κατευθυντηρίων γραμμών που έχουν δοθεί από τη Γενική Συνέλευση.⁵⁷

Στα ειδικότερα καθήκοντα των διευθυντών συγκαταλέγεται η ευθύνη σε βασικούς τομείς όπως η χρηματοδότηση, οι αποζημιώσεις, η αναθεώρηση των κανόνων και οι όροι ένταξης. Πιο συγκεκριμένα εντός των πλαισίων διαχείρισης από τους διευθυντές ενός club βρίσκονται τα ακόλουθα ζητήματα:

- α) Έγκριση αξιώσεων οι οποίες, σύμφωνα με τους κανόνες, απαιτούν προηγούμενη έγκρισή από το Διοικητικό Συμβούλιο και η τύχη τους επαφίεται στην διακριτική του ευχέρεια, κυρίως λόγω του μεγέθους των υπό κρίση αποζημιώσεων.
- β) Επίλυση των διαφορών. Σε περίπτωση που προκύψει διαφωνία μεταξύ του συλλόγου και ενός από τα μέλη του, το ζήτημα παραπέμπεται γενικά πρώτα ενώπιον της επιτροπής των διευθυντών για εξέταση και επίλυση προτού προχωρήσει σε διαιτησία.
- γ) Καθορισμός του ποσού και της συχνότητας των συνεισφορών και των τυχόν απαιτούμενων έκτακτων-συμπληρωματικών εισφορών.
- δ) Προσχώρηση σε συμφωνίες αντασφάλισης και υπογραφή αντίστοιχων συμβολαίων.
- ε) Διαχείριση των κεφαλαίων του συλλόγου.
- στ) Πρόσληψη και απόλυση του προσωπικού που απασχολείται από το club.
- ζ) Έγκριση οικονομικών καταστάσεων.

⁵⁷ Hill C., Robertson B., Hazelwood S.J., « Introduction to P&I » 2nd Ed. (1996)

- η) Απόφαση για την έναρξη και το κλείσιμο της «εταιρικής» χρήσης του συλλόγου ανά έτος.
- ι) Απόφαση για την αξιοποίηση των σχηματισθέντων αποθεματικών.
- ια) Αναθεώρηση των Κανόνων του Club
- ιβ) Απόφαση σχετικά με την αμοιβή των διευθυντών και του υπόλοιπου προσωπικού.
- ιγ) Εφαρμογή του Omnibus Rule (αναλύεται κατωτέρω).

4.3. ΟΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ

Η διοίκηση ενός P & I Club όσον αφορά καθημερινά θέματα πέραν των ζητημάτων που αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης του club αναλαμβάνονται συνήθως από ξεχωριστό εξειδικευμένο πρόσωπο είτε φυσικό ή νομικό. Το εκτελεστικό αυτό όργανο είναι οι Διαχειριστές (Managers) του club. Τα διαχειριστικά στελέχη μπορεί να αποτελούνται από εταιρίες, συνεταιρισμούς, ή και μεμονωμένα άτομα τα οποία διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο ενός συλλόγου βάσει συμβάσεων εργασίας. Όταν επιστρατεύεται κάποια εταιρία για αυτόν τον σκοπό η ανάθεση της διαχείρισης περιβάλλεται συμβατικό τύπο. Στην περίπτωση μεμονωμένων διευθυντικών στελεχών, που έχουν προσληφθεί από το club για αυτόν τον λόγο, το όνομά τους αναφέρεται στο καταστατικό ή στους κανόνες του συλλόγου.⁵⁸

Τέτοιες οντότητες διαχείρισης περιορίζονται συνήθως στη διαχείριση των οραγνισμών που ασφαλίζουν θαλάσσιους κινδύνους εξαιτίας της τεχνογνωσίας που διαθέτουν. Πολλές από αυτές τις εταιρείες διαχείρισης είναι τόσο παλιές όσο και τα clubs που διαχειρίζονται. Οι διαχειριστές εργάζονται με αμοιβή βασιζόμενη στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα στο club ή καθορίζοντας αμοιβή για τις παρεχόμενες υπηρεσίες αναφορικά με την καθημερινή διοίκηση του συλλόγου και την διαχείριση των απαιτήσεων. Είναι προφανής η σημασία της άμεσης επίλυσης των ζητημάτων κάλυψης και των αποζημιώσεων από τους διαχειριστές καθώς, αν όλες οι καθημερινές υποθέσεις έπρεπε να αναμένουν τις περιοδικές συναντήσεις των διευθυντών των συλλόγων, η θαλάσσια αγορά θα δεχόταν τεράστια επιβάρυνση.

Όσον αφορά την ικανότητά τους να δεσμεύουν το σύλλογο στις συμβάσεις και τους διακανονισμούς, οι διαχειριστές βρίσκονται στην ίδια κατάσταση με την εκτελεστική διεύθυνση μιας εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Οι αρμοδιότητές τους καθορίζονται στο

⁵⁸ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

καταστατικό και τους κανονισμούς του club. Έτσι οι διαχειριστές συμβάλλονται στο όνομα του συλλόγου και δεσμεύουν τον σύλλογο στο βαθμό που καθορίζεται στους ως άνω κανόνες.

Αρκετές εταιρείες διαχείρισης, όπως και τα club, έχουν μετεγκατασταθεί σε υπεράκτιους προορισμούς ευκαιρίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο η άλλοτε έδρα και οι εγκαταστάσεις των νομικών προσώπων στη μητρόπολη που συνήθιζε να είναι το Λονδίνο μετατρέπεται σε υποκατάστημα της βάσης που αποτελεί η «offshore» πλέον εταιρεία.⁵⁹

Ο ρόλος των διαχειριστών είναι να εφαρμόζουν τις αποφάσεις και να ακολουθούν τις γραμμές που υποδεικνύει το Διοικητικό Συμβούλιο του συλλόγου. Ένα από τα σημαντικότερα καθήκοντα είναι η απόφαση περί αποδοχής ενός μέλους στο σύλλογο. Εντούτοις η αρμοδιότητα αυτή των διαχειριστών έχει αμφισβητηθεί στο παρελθόν και τίθεται ζήτημα κατά πόσον την εξουσία αυτή θα έπρεπε να έχει το Διοικητικό Συμβούλιο. Ειδικότερα, οι διαχειριστές είναι υπεύθυνοι για:

- Τη συλλογή των συνεισφορών
- Την επικοινωνία μεταξύ των μελών και των εκπροσώπων του club
- Την παρακολούθηση των λογαριασμών
- Τον διορισμό τοπικών ανταποκριτών – πρακτόρων
- Την διαχείριση ορισμένων αποζημιώσεων
- Τις ασφαλίσσεις
- Τις επενδύσεις
- Τη διατήρηση αρχείων και την ενημέρωση των διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης
- Τη βελτιστοποίηση των κανόνων που διέπουν το club
- Την έκδοση πιστοποιητικών εισόδου
- Την τήρηση των πρακτικών συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο διαχωρισμός στον τρόπο που μπορεί να ασκηθεί η διαχείριση των αποζημιώσεων ενός club. Συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται συνήθως δύο βασικές δομές διαχείρισης.

⁵⁹ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4η έκδοση, 2010

α) Πρώτον, κατανέμονται τα μέλη σε γεωγραφικά τμήματα και διορίζεται ένα μέρος του διοικητικού προσωπικού για να ασχοληθεί με τη δραστηριότητα των μελών σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και να διαχειριστεί τις σχετιζόμενες απαιτήσεις με την προσδιορισμό αυτό. Ο τρόπος αυτός είναι γνωστός σαν «μέθοδος των συνδικάτων» (syndicate system). Με αυτό το σύστημα η επαφή των μελών με τους εκπρόσωπους γίνεται αμεσότερη, οι σχέσεις γίνονται προσωπικές και βελτιστοποιείται έτσι η συνεργασία και η επικοινωνία. Όμως το σύστημα των συνδικάτων έχει το μειονέκτημα ότι δεν επιτρέπει την ανάπτυξη της απαραίτητης εξειδίκευσης ως προς τη διαχείριση μεμονωμένων απαιτήσεων.

β) Ο δεύτερος τρόπος κατανομής περιλαμβάνει το διαχωρισμό της εργασίας σε διάφορες κατηγορίες και την δέσμευση ενός τμήματος της διοίκησης για να χειριστεί όλες τις εργασίες της κατηγορίας αυτής. Στο σύστημα των «τμημάτων» υπάρχει προσωπικό εμπειρογνώμων που ασχολούνται με συγκεκριμένη δραστηριότητα των μελών του συλλόγου όπως για παράδειγμα με τη χρηματοδότηση, τη διοίκηση, την ανασφάλιση και τον χειρισμό των απαιτήσεων, τα οποία τμήματα στη συνέχεια υποδιαιρούνται σε μικρότερα που ασχολούνται με τις αξιώσεις σχετικά με το φορτίο, το πλήρωμα κ.λπ. Το μειονέκτημα που παρουσιάζεται εν προκειμένω είναι ότι η σημαντική γνώση και εμπειρία που συλλέγεται και οι πληροφορίες που αποκτήθηκαν σχετικά με ένα συγκεκριμένο ζήτημα μέλους ενδέχεται να μην μεταδοθεί και στα υπόλοιπα τμήματα.⁶⁰

4.4. ΟΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΕΣ

Είναι προφανές ότι ένας οργανισμός του οποίου τα μέλη δραστηριοποιούνται παγκοσμίως για να χειριστεί τις υποθέσεις του και κυρίως τα ζητήματα των αποζημιώσεων που προκύπτουν, πλέον του διοικητικού προσωπικού και των διαχειριστών, χρησιμοποιεί ένα δίκτυο τοπικών εταιρειών που λειτουργούν σαν ανταποκριτές - αντιπρόσωποι (local correspondents). Έτσι παρέχεται υποστήριξη κατά αυτόν τον τρόπο για τις υποθέσεις σε όλα τα σημαντικά λιμάνια του κόσμου που δραστηριοποιούνται τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο club. Οι ανταποκριτές μπορεί να είναι νομικοί ή τεχνικοί σύμβουλοι και ναυτικοί εμπειρογνώμονες. Ο πρώτος ιστορικά καταγεγραμμένος ανταποκριτής πιστεύεται ότι είχε διοριστεί το 1875, από το Britannia Club στην Αμβέρσα. Σήμερα όλα τα μεγάλα P&I Clubs διαθέτουν πολλές εκατοντάδες ανταποκριτών σε όλα τα κρίσιμα λιμάνια της υφηγίου, ο κατάλογος των οποίων συμπληρώνει τους εκδιδόμενους κανόνες του club (List of Correspondents). Οι πλοιοκτήτες, οι πλοίαρχοι των πλοίων και οι πράκτορές τους, καθώς

⁶⁰ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4η έκδοση, 2010

και ο ίδιος ο σύλλογος, μπορούν να επωφεληθούν από τις συμβουλές τους και τις τοπικές γνώσεις ενώ επείγοντα θέματα μπορούν να αντιμετωπιστούν άμεσα. Ένα από τα σημαντικότερα έργα που επιτελούν είναι ότι δρουν σαν μεσολαβητές στις τοπικές αρχές. Οι ανταποκριτές συνήθως δεν είναι αποκλειστικοί, παρά χρησιμοποιούνται από ένα μεγάλο δίκτυο συλλόγων κατά περίπτωση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το International Group των P&I των οποίων τα μέλη, μοιράζονται τους ανταποκριτές που έχουν στη διάθεση τους. Με αυτόν τον τρόπο αφενός μειώνονται τα έξοδα, αφετέρου μοιράζεται ευρέως η εμπειρία που διαθέτουν οι έμπειροι ανταποκριτές, καθώς χειρίζονται υποθέσεις πολλών club ταυτόχρονα.

Παρόλο που συχνά συγχέονται με τους πράκτορες του club οι υπερπόντιοι ανταποκριτές κάνουν την ίδια δουλειά και συχνά δεν υπάρχει καμία πρακτική ούτε μόνιμη συμβατική σχέση μεταξύ τους και του club. Η κύρια ευθύνη τους είναι, να βοηθούν τα μέλη να αντιμετωπίζουν αξιώσεις που προκύπτουν σε υπερπόντιες τοποθεσίες, αλλά γενικά δεν είναι εξουσιοδοτημένοι να διευθετούν αξιώσεις.

Η διαδικασία που ακολουθείται όταν παρουσιάζεται κάποιο πρόβλημα στο πλοίο τις περισσότερες φορές έχει ως ακολούθως. Ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να επικοινωνήσει με το τοπικό γραφείο ή τον ανταποκριτή του εγγύτερου λιμένα. Το προσωπικό του τοπικού γραφείου γνωρίζει με ποιον πρέπει να μιλήσει για να επιληφθεί του ζητήματος άμεσα. Εάν είναι απαραίτητο, για παράδειγμα, διορίζει έναν επιθεωρητή σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ενημερώνονται επίσης οι διαχειριστές του συλλόγου όσο το δυνατόν συντομότερα για το πρόβλημα και ζητούνται περαιτέρω οδηγίες για τον χειρισμό του ζητήματος που παρουσιάστηκε. Οι ανταποκριτές δεν έχουν την εξουσία να χειρίζονται αποζημιώσεις, εκτός εάν έχουν εξουσιοδοτηθεί ειδικά από το club (για μικρότερες απαιτήσεις κυρίως). Γι' αυτό κάνουν τις ρυθμίσεις που θα γίνουν βέλτιστα σε τοπικό επίπεδο και θα αντιμετωπίσουν προβλήματα που επιλύονται ευκολότερα επί τόπου. Οι κανόνες κάποιων club προβλέπουν ότι μόνο οι διαχειριστές του Club κανονικά μπορούν αποφασίζουν για τις αξιώσεις. Αυτό εξασφαλίζει μια ακεραιότητα στην πολιτική του club.⁶¹

Στην υπόθεση «Vainqueur José» αποφασίστηκε ότι ένα μέλος δεν εκπλήρωσε το καθήκον του να ειδοποιήσει το club, σχετικά με την ύπαρξη μιας αξίωσης, παρότι είχε ενημερώσει τους ανταποκριτές σχετικώς. Στην περίπτωση αυτή, το P & I Club ειδοποιήθηκε

⁶¹ www.britanniapandi.com/about/correspondents

για την απαίτηση έναντι του μέλους του, μέσω των δικηγόρων που ενεργούσαν για τους ενάγοντες ενημερώνοντας τον αντιπρόσωπο του club της Νέας Υόρκης, ο οποίος με τη σειρά του ενημέρωσε το ίδιο το club. Τελικά, οι ενάγοντες υπέβαλαν αγωγή κατά του συλλόγου απευθείας δυνάμει του Νόμου «Περί δικαιωμάτων έναντι Ασφαλιστών» του 1930 (Rights Against Insurers) 1930. Η ετυμηγορία προέβλεπε ότι παρόλο που η εταιρεία της Νέας Υόρκης ενήργησε ως εκπρόσωπος του συλλόγου για παροχή συμβουλών και συνδρομής στους πλοίαρχους των πλοίων που ενεπλάκησαν στην υπόθεση, δεν είχαν νομίμως εξουσιοδοτηθεί από τους εναγομένους ώστε να λαμβάνουν γνώση για λογαριασμό ασφαλισμένου μέλους. Οι ανταποκριτές δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ως εκπρόσωποι των εναγομένων οι πράξεις τους δε θα μπορούσαν να δεσμεύουν τους τελευταίους χωρίς να έχουν λάβει πρώτα γνώση οι διαχειριστές του συλλόγου.⁶²

Οι ανταποκριτές παροτρύνονται να λάβουν άμεσα μέτρα για την διερεύνηση γεγονότων που μπορεί να τείνουν να αντισταθμίσουν ή να μειώσουν την αξίωση και να διορίσουν επιθεωρητές σε περίπτωση αξιώσεων που αφορούν φορτία ή ανεξάρτητους ιατρικούς συμβούλους σε περίπτωση σωματικών βλαβών πληρωμάτων και επιβαινόντων επί του πλοίου. Σαφείς οδηγίες δίνονται στους ανταποκριτές σχετικά με τις καλύψεις και γενικά σε ό,τι αφορά τις νομικές διαδικασίες. Οι σύλλογοι ζητούν αντίστοιχα από τους ανταποκριτές τους πληροφορίες σχετικά με θέματα που ενδιαφέρουν τα μέλη τους, όπως για παράδειγμα νέους νόμους, αυξήσεις τοπικών τελωνειακών προστίμων, ροές μετανάστευσης, αλλαγές στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό για έναν ανταποκριτή να επικοινωνεί με τους διαχειριστές ειδικά στην περίπτωση που αφορά την ενημέρωση για ένα πλοίο με το οποίο μεταφέρεται εμπόρευμα, καθώς υπάρχει η σοβαρή πιθανότητα σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών και η έγκαιρη αξιολόγηση είναι καθοριστική. Σημαντικό επίσης έργο των ανταποκριτών, όσον αφορά τον έλεγχο της ένταξης για ένα μέλος, είναι η παροχή επιστολών ασφαλείας προς τα clubs (letters of security). Το club δεν επιτρέπει την παροχή εγγυητικής επιστολής, ή τραπεζικής εγγύησης, παρά μόνο αν έχει εξακριβωθεί ότι ο εν λόγω κίνδυνος καλύπτεται και ότι το μέλος είναι οικονομικά ενήμερο. Για τα θέματα αυτά είναι προφανές ότι οι ανταποκριτές δε μπορούν να έχουν άμεση γνώση.

⁶²www.swarb.co.uk/cvg-siderurgicia-del-orinoco-sa-v-london-steamship-owners-mutual-insurance-association-limited-the-vainqueur-jose-1979

Μεταξύ του παγκόσμιου δικτύου ανταποκριτών υπάρχουν πολύ λίγες εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με τα θέματα των οργανισμών αλληλασφάλισης. Οι περισσότερες εταιρείες έχουν και άλλες δραστηριότητες, όπως η πρακτόρευση πλοίων, οι τοπογραφικές εργασίες, οι αβαρίες και οι διαιτησίες. Αυτή η κατάσταση μπορεί μερικές φορές να προκαλέσει μια σύγκρουση μεταξύ αφενός του ρόλου μιας επιχείρησης ως ανταποκριτή του συλλόγου και αφετέρου, ενός άλλου ρόλου που μπορεί να διαθέτει όπως για παράδειγμα, του επιθεωρητή. Οι σύλλογοι συνήθως απαιτούν από τους ανταποκριτές τους να δηλώσουν αμέσως κάθε πιθανή σύγκρουση συμφερόντων στον σύλλογο. Σε ορισμένες χώρες στο εξωτερικό, προτιμάται από τα clubs η ίδρυση υποκαταστημάτων, αντί να διορίζουν τοπικούς ανταποκριτές.⁶³

4.5. ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ P&I

Κατά το παρελθόν πολλοί πλοιοκτήτες και ναυλωτές επικοινωνούσαν απευθείας με το Club όταν επιθυμούσαν να ανανεώσουν τη συνδρομή τους ή για ζητήματα καλύψεων. Η στενή σχέση συνεργασίας μεταξύ των μελών και των διευθυντικών στελεχών του συλλόγου καθιστά ευκολότερη την άμεση αντιμετώπιση απ' ό, τι σε άλλους τομείς της ασφαλιστικής βιομηχανίας. Στη σύγχρονη εποχή η χρήση μεσιτών ασφαλειών (brokers) έχει αυξηθεί, ειδικά σε περιόδους κατά τις οποίες τα μέλη εξετάζουν το ενδεχόμενο αλλαγής συλλόγου (Φεβρουάριο).

Η σχέση μεταξύ συλλόγων και μεσιτών που εδρεύουν στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ρυθμίζεται από την Οδηγία 2002/92/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την ασφαλιστική διαμεσολάβηση. Οι δραστηριότητες των συλλόγων που λειτουργούν στην Αγγλία και είναι εγκεκριμένοι βάσει του Νόμου για τις οικονομικές υπηρεσίες και τις αγορές του 2000 (Financial Services and Markets Act), εποπτεύονται βάσει της οδηγίας.

Οι μεσίτες ασφαλίσεων εκτελούν τυπικά την ίδια δουλειά, όπως και στον υπόλοιπο χώρο της ασφαλιστικής αγοράς. Παρέχουν στα υποψήφια μέλη τις πληροφορίες που χρειάζονται ώστε να καταλήξουν στην κάλυψη που τους εξυπηρετεί περισσότερο σε σχέση με την κλάση του πλοίου τους. Παρέχουν ενημέρωση σχετικά με την επιλογή των διαθέσιμων συλλόγων, τους όρους συμμετοχής, τα αρχεία του συλλόγου και την ικανότητα

⁶³ Μιχάλης Παζαρτζής, «Ναυτασφαλίσεις», Εκδόσεις DaVinci, 2015

και την προθυμία των διαφόρων συλλόγων να διαφοροποιήσουν τους όρους εισόδου για να καλύψουν τις ανάγκες του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη. Οι μεσίτες μπορούν να διαπραγματεύονται και τους τελικούς όρους εισόδου για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ωστόσο σε συγκεκριμένες τοποθεσίες ο ρόλος τους επεκτείνεται ακόμη περισσότερο. Χρησιμοποιούνται και σαν διαμεσολαβητές και συμμετέχουν ενεργά στον χειρισμό απαιτήσεων μεταξύ του συλλόγου και των μελών του και συνεργάζονται με τοπικούς και ξένους δικηγόρους που διορίζονται από το σύλλογο.⁶⁴

Ο όρος που προβλέπεται στο άρθρο 53 του Marine Insurance Act 1906, ότι ο ασφαλιστής είναι υπόχρεος για την καταβολή της αμοιβής του μεσίτη δεν εφαρμόζεται εν προκειμένω. Σε εκείνες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η είσοδος πραγματοποιείται μέσω μεσίτη, η αμοιβή του μεσίτη είναι συνήθως πληρωτέα από το ασφαλιζόμενο μέλος και όχι από το σύλλογο. Οι περισσότεροι σύλλογοι ορίζουν ρητά στους κανόνες τους ότι μπορούν να αναζητήσουν τις εισφορές από τα μέλη τους απευθείας, χωρίς τη μεσολάβηση μεσίτη, ακόμη και όταν η είσοδος γίνεται μέσω αυτού.

⁶⁴ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4η έκδοση, 2010

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

5.1. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Όπως προαναφέρθηκε η κάλυψη για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων στη ναυτιλία γίνεται ένα όλο και πιο περίπλοκο ζήτημα, προκαλώντας έναν μόνιμο προβληματισμό στους πλοιοκτήτες και την ασφαλιστική οικονομία. Παρότι οι επιλογές των clubs που έχουν οι πλοιοκτήτες στη διάθεση τους είναι πολυάριθμες, οι κίνδυνοι που καλύπτονται αλλά και οι εξαιρέσεις κινούνται στα ίδια επίπεδα σε όλους τους οργανισμούς. Ο αμοιβαίος χαρακτήρας της ασφάλισης P&I και η ενίσχυση από τον θεσμό της αντασφάλισης έχει οδηγήσει την ασφάλιση αστικής ευθύνης να καλύπτει ενδεχόμενους κινδύνους έως 7,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (ακόμα και για μεμονωμένο συμβάν) με ένα πολύ προσιτό κόστος για τους ασφαλισμένους.⁶⁵

Υπάρχουν δύο κύριες μορφές ασφάλισης για αποζημιώσεις έναντι τρίτων. Η πρώτη είναι η τυπική ασφάλιση αστικής ευθύνης, που υποχρεώνει τον ασφαλιστή να πληρώσει τυχόν ζημιές τις οποίες ο ασφαλισμένος είναι πιθανό να πληρώσει ως αποτέλεσμα κινδύνων που επήλθαν και συμπεριλαμβάνονται στην ασφαλιστική του κάλυψη. Το καθήκον του ασφαλιστή προς αποζημίωση γεννάται κατά την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου. Η άλλη μορφή ασφάλισης για ασφάλιση έναντι τρίτων είναι η ασφάλιση «αποζημίωσης» (indemnity) η οποία υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο μόνο στο βαθμό που ο ασφαλιζόμενος έχει αναλάβει και εκπληρώσει την ευθύνη του. Το καθήκον του ασφαλιστή προς αποζημίωση επέρχεται μόνο όταν ο ασφαλιζόμενος έχει καταβάλει πρώτα ο ίδιος την αποζημίωση στον τρίτο (pay to be paid rule).

Το συνεθέστερο είδος της ασφαλιστικής κάλυψης που παρέχεται από τα P & I Clubs είναι κατά παράδοση η τυπική ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων, αν και έχουν μεσολαβήσει πολλά συνέδρια από τη δεκαετία του 1980 για την εξέταση και άλλων καλύψεων που αφορούν τη μεταφορά καυσίμων και πετρελαίου, την απομάκρυνση ναυαγίων και την μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών δια θαλάσσης.⁶⁶ Το πληρέστερο πακέτο κάλυψης για την παροχή αποζημιώσεων μπορεί να περιλαμβάνει από

⁶⁵ www.gard.no/web/products/content

⁶⁶ Τέτοια συνέδρια ήταν τα Civil Liability Conventions 1969 και 1992, το Bunker Convention 2001, το HNS Convention 1996 και το Wreck Removal Convention 2007

καταστροφική ρύπανση του περιβάλλοντος, σύγκρουση μεταξύ πλοίων, θάνατο μελών πληρώματος, αποζημιώσεις για απώλεια προσωπικών αντικειμένων επιβατών (π.χ. αποσκευές). Δεν υπάρχει υποχρέωση εντούτοις στα μέλη να ασφαρίζονται για όλους τους κινδύνους που καλύπτονται από τα P&I clubs. Τα μέλη μπορούν να προσαρμόσουν την κάλυψη ανάλογα με τις ανάγκες τους, προκειμένου να διαμορφώσουν την επιθυμητή εισφορά που δύνανται να καταβάλουν. Οι σημαντικότεροι κίνδυνοι που καλύπτονται από τα clubs αναλύονται κατωτέρω:

5.1.1. ΖΗΜΙΕΣ ΣΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

Είναι δεδομένο ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες θα αντιμετωπίσουν κάποια στιγμή αξιώσεις που σχετίζονται με το μεταφερόμενο φορτίο. Είναι οι περισσότερες περιπτώσεις που καλούνται τα clubs να καλύψουν. Γι' αυτό εκτός από τις γενικές εξαιρέσεις κάλυψης, προβλέπονται στους κανόνες των οργανισμών αλληλασφάλισης και ειδικές εξαιρέσεις για το είδος του φορτίου και τους τρόπους μεταφοράς. Για παράδειγμα απαγορεύεται η μεταφορά παράνομου ή πυρηνικού φορτίου. Οι διαχειριστές των club απαιτούν πολλές φορές τη διενέργεια επιθεωρήσεων επί του πλοίου και επί του φορτίου, ενώ είναι δεδομένο ότι πρέπει να τηρείται η δέουσα επιμέλεια για τη μεταχείριση του φορτίου. Αν οι συνθήκες μεταφοράς δεν είναι οι ενδεδειγμένες (π.χ. στοιβάσια) το club μπορεί να αρνηθεί την κάλυψη της μεταφοράς.⁶⁷ Η παρέκκλιση από την προκαθορισμένη πορεία του πλοίου είναι επίσης ένας πολύ σημαντικός λόγος εξαίρεσης από την ασφαλιστική κάλυψη. Οι αξιώσεις που αφορούν το φορτίο μπορεί να σχετίζονται με τα ακόλουθα:

- Βλάβη στο φορτίο
- Η απώλεια μέρους ή όλου του φορτίου.
- Η παράδοση του φορτίου σε λάθος παραλήπτη.
- Καθυστέρηση στη μεταφορά.
- Το επιπρόσθετο κόστος αποθήκευσης και αποκομιδής του κατεστραμμένου φορτίου.
- Το κόστος της μεταφόρτωσης του φορτίου.
- Έξοδα για τη διάσωση μέρους του φορτίου ή για γενική αβαρία

Οι αξιώσεις φορτίου μπορούν επίσης να εγερθούν ακόμη και όταν δεν έχει συμβεί κάτι από τα παραπάνω, αλλά ενδεχομένως τα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο (φορτωτικές) περιγράφουν εσφαλμένα το φορτίο (π.χ. την ποσότητα, το βάρος ή την

⁶⁷ Hill C., Robertson B., Hazelwood S.J., « Introduction to P&I » 2nd Ed. (1996)

κατάσταση του φορτίου) και το παραλαμβανόμενο φορτίο διαφέρει από την αρχικά συμφωνημένη περιγραφή, παρότι δεν έχει διαπιστωθεί κανένα γεγονός κατά τη διάρκεια της μεταφοράς στο οποίο μπορεί να αποδοθεί ζημία ή απώλεια. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η εσφαλμένη περιγραφή μπορεί να θεωρηθεί ως παράτυπη από τον μεταφορέα και εγείρεται αξίωση για την οικονομική ζημία που υπέστη ο παραλήπτης από τις ελλείψεις-διαφοροποιήσεις που μπορεί να παρουσίαζε το φορτίο. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα κοινό πρόβλημα ειδικά όσον αφορά τα χύδην φορτία, δεδομένου ότι είναι εύκολο να προκύψει απόκλιση στους υπολογισμούς και τις μετρήσεις των φορτίων και πολλές αξιώσεις βασίζονται στον ισχυρισμό ότι η απόκλιση είναι μεγαλύτερη από αυτή που θεωρείται αποδεκτή κατά τις συνήθεις εμπορικές συναλλαγές.

Άλλοτε η ποσότητα του φορτίου που παραδίδεται από το πλοίο είναι μικρότερη από την ποσότητα που φορτώθηκε αρχικά, εξαιτίας της φύσης του μεταφερόμενου φορτίου. Ορισμένες απώλειες συμβαίνουν αναπόφευκτα κατά τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων, π.χ. απώλεια πετρελαιοειδών εξαιτίας του φαινομένου εξάτμισης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη, αλλά προστατεύεται σύμφωνα με το κοινό δίκαιο ή τους κανόνες Hague, Hague-Visby ή Hamburg Rules⁶⁸, ανάλογα με τη δικαιοδοσία και το ποιός κανόνας εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη μεταφορά. Επιπλέον, οι εν λόγω απαιτήσεις δεν καλύπτονται συνήθως από τις τυπικές ασφαλιστικές συμβάσεις φορτίου, εφόσον οι ζημίες είναι αναπόφευκτες και δεν προκαλούνται από τυχαίο κίνδυνο.

Η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να εκτείνεται και πέρα από το κομμάτι που αφορά τη μεταφορά δια θαλάσσης και έτσι διασφαλίζεται ο πλοιοκτήτης και για συμβάσεις σύνθετης μεταφοράς που συμπεριλαμβάνει και τη μεταφορά του φορτίου μέσω εσωτερικών πλωτών οδών (ποτάμια), με την προϋπόθεση ότι η μεταφορά δια θαλάσσης εκτελείται από εγγεγραμμένο πλοίο στον σύλλογο αλληλασφάλισης. Έτσι το μέλος μπορεί να αποζημιωθεί από το σύλλογο στον οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο του για

⁶⁸ Αφορά Κανόνες που ψηφίστηκαν και εγκρίθηκαν από τα κράτη κατά περίπτωση για την ομογενοποίηση του νομικού πλαισίου που διέπει τις μεταφορές φορτίων και τις εκδιδόμενες φορτωτικές. Σύμφωνα με τους Hague Rules και Hague-Visby Rules ο μεταφορέας δε φέρει ευθύνη εκτός και αν αυτός που έχει αξιώσεις από το φορτίο αποδείξει ότι ο μεταφορέας έχει προβεί σε παράβαση συγκεκριμένων υποχρεώσεων του.

Σύμφωνα με τους «Hamburg Rules» ο μεταφορέας φέρει ευθύνη για απώλεια ή καταστροφή του φορτίου όσο βρίσκονταν στη σφαίρα κατοχής του, εκτός και αν αποδείξει ότι επέδειξε απόλυτη επιμέλεια και κατέβαλε κάθε δυνατό μέσο που είχε στην κατοχή του για την ακέραιη μεταφορά των αγαθών.

οποιοδήποτε πρόσθετο κόστος υπέστη κατά την εκφόρτωση ή την απόρριψη κατεστραμμένου φορτίου.

Οι αξιώσεις συνήθως εγείρονται κατά του πλοίου το οποίο έχει μεταφέρει το σχετικό φορτίο, αλλά μπορούν επίσης να είναι και έναντι κάποιου άλλου, εάν η ζημία μπορεί να αποδοθεί σε ευθύνη άλλου πλοίου για παράδειγμα (σε περίπτωση σύγκρουσης). Στην περίπτωση που οι αξιώσεις εγείρονται κατά του πλοίου που έχει κάνει τη μεταφορά, η απαίτηση κανονικά βασίζεται στους όρους της σύμβασης μεταφοράς εμπορευμάτων. Ωστόσο, εάν ο πλοιοκτήτης δεν είναι ο μεταφορέας βάσει της εν λόγω σύμβασης μεταφοράς (για παράδειγμα, όταν ο συμβατικός μεταφορέας είναι ο ναυλωτής ή κάποιος άλλος εκτός του πλοιοκτήτη μπορεί να εγερθεί αξίωση κατά του μεταφορέα. Στην τελευταία περίπτωση ο ζημιωθείς μπορεί να στραφεί και κατά του πλοιοκτήτη μόνο αν ο τελευταίος έχει ευθύνη από αδικοπραξία (π.χ. αμέλεια). Είναι σημαντικό το να εξακριβωθεί κατά πόσον η απαίτηση εγείρεται από ενδοσυμβατική ευθύνη ή αδικοπραξία, δεδομένου ότι μια συμβατική απαίτηση μπορεί να υπόκειται σε συγκεκριμένες συμβατικές ή / και νομικές διαδικασίες που ισχύουν για τη σύμβαση (π.χ. ρήτρες αποκλεισμού, προθεσμίες ή περιορισμούς της ευθύνης).

5.1.1.1. **ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ**

Για τη μεταφορά ενός φορτίου οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές υπογράφουν συνήθως ένα ναυλοσύμφωνο (charterparty) το οποίο περιέχει εν συντομία τα στοιχεία του πλοίου και του φορτίου και τους επιμέρους όρους της συμφωνίας. Ένας ναυλωτής έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη κατόπιν παραβίασης του ναυλοσυμφώνου.. Τα περισσότερα πλοία είναι ναυλωμένα είτε με χρονοναύλωση είτε με σύμβαση ναύλωσης. Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές ναυλοσυμφώνων ωστόσο τρία είναι τα βασικά είδη που χρησιμοποιούνται ευρέως:

- Voyage Charter (Ναύλωση για ένα Ταξίδι)
- Time Charter (Χρονοναύλωση)
- Bareboat Charter (Εφοπλισμός ή Γυμνή Ναύλωση)

Σε κάθε περίπτωση ο ναυλωτής αναλαμβάνει υποχρέωση προς αποζημίωση έναντι του πλοιοκτήτη για τις ζημίες που μπορεί προκλήθηκαν στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διακίνησης του φορτίου, λόγω ζημιών που προκλήθηκαν από μη ασφαλές λιμάνι ή αγκυροβόλιο ή λόγω στοιβασίας του φορτίου.

5.1.1.2. ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει στα Bills of Lading ή αλλιώς τις φορτωτικές, καθώς οι πλειοψηφία των απαιτήσεων από φορτία αφορούν τις φορτωτικές. Είναι ένα πολύ πιο σύνθετο έγγραφο απ' ό,τι ένα ναυλοσύμφωνο καθώς επιτελεί πολλές λειτουργίες. Αποτελεί απόδειξη για τη λήψη των αγαθών, φέρει τα στοιχεία της συμφωνίας για τη μεταφορά (όπως το λιμάνι φόρτωσης και παράδοσης του φορτίου) και είναι και παραστατικό – τίτλος κτήσης που δίνει το δικαίωμα στον κάτοχο να παραλάβει το εμπόρευμα. Δεν υπάρχει ενιαία διεθνής νομοθεσία για τις φορτωτικές, (όπως οι Hague Rules και Hague-Visby Rules που μπορεί να έχει συμφωνηθεί να διέπουν μια μεταφορά) και για αυτό το λόγο οδηγούν πολλές φορές σε αντιδικίες.

Αν υπάρχουν εμφανή ελαττώματα στα μεταφερόμενα προϊόντα σημειούνται επί του Bill of Lading οι αντίστοιχες παρατηρήσεις και το εμπόρευμα χαρακτηρίζεται ως «qualified» ή «unclean». Όταν σημειούται η ένδειξη «clean» επί του παραστατικού αυτού ο μεταφορέας δηλώνει ότι το φορτίο ήταν σε καλή κατάσταση.⁶⁹ Εξάιρεση στην κάλυψη απαιτήσεων από φορτία υφίσταται και όταν σημειούται ψευδής περιγραφή επί του Bill of Lading, για την κατάσταση του φορτίου, ή όταν η έκδοση είναι μεταχρονολογημένη ή προχρονολογημένη. Όταν η φορτωτική έχει τη σήμανση «clean» (καθαρό), επειδή αυτή η σήμανση μπορεί να έχει τοποθετηθεί καταχρηστικά από κάποιο μέρος, προς εξασφάλιση τους οι μεταφορείς ζητούν την έκδοση εγγυητικών επιστολών.⁷⁰

Αυτός ο συνδυασμός χαρακτηριστικών έχει καταστήσει τη φορτωτική βασικό εργαλείο του διεθνούς εμπορίου. Οι περισσότερες διεθνείς συμβάσεις για την πώληση αγαθών προβλέπουν ότι, καθώς τα αγαθά μεταβιβάζονται από πωλητή σε αγοραστή εκχωρείται και η φορτωτική ως παραστατικό κυριότητας και κατά αυτόν τον τρόπο συντελείται μεταφορά της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλομένων. Το δικαίωμα έγερσης αξιώσεων κατά του μεταφορέα αποκτάται δυνάμει της εκχώρησης της φορτωτικής και έτσι υφίσταται ενδοσυμβατική ευθύνη. Ο κάτοχος έχει το δικαίωμα να στραφεί κατά του μεταφορέα από τη φορτωτική για απώλεια ή ζημία που συνέβη οποιαδήποτε

⁶⁹ Stephen Mills, «Bills of Lading. A guide to Good Practice», North of England P&I Association, Newcastle, 2005

⁷⁰ Κιάντου- Παμπούκη, Α. (2005) Ναυτικό δίκαιο. 5^η έκδοση. Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα

στιγμή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ως εκ τούτου, αν τα εμπορεύματα χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία κατά τη μεταφορά, τότε, αν ο τελικός παραλήπτης των εμπορευμάτων υποχρεωθεί να καταβάλει στον πωλητή των αγαθών, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης πώλησης, το ποσό που αντικατοπτρίζει την πλήρη ποσότητα του φορτίου που φορτώθηκε, έχει το δικαίωμα ως νόμιμος κάτοχος της φορτωτικής να ασκήσει αγωγή κατά του μεταφορέα για ζημίες που μπορεί να συνέβησαν οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εφόσον στην περίπτωση αυτή ο παραλήπτης καθίσταται ο τελικός ζημιωθείς από τη μεταφορά.

5.1.2. ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η συνήθης πρακτική στη θαλάσσια ασφάλιση προβλέπει την κάλυψη για συγκρούσεις πλοίων από τους ασφαλιστές Hull and Machinery. Ωστόσο τις περισσότερες φορές οι ασφαλιστές του κύτους του πλοίου, καλύπτουν τα $\frac{3}{4}$ της ζημίας βάσει της runnning down clause, αντί του συνόλου.⁷¹ Όμως αυτό το είδος ασφάλισης αποκλείει την κάλυψη ορισμένων ευθυνών (ανέλκυση ναυαγίου, απώλεια ζωής), ενώ η αποζημίωση που παρέχεται περιορίζεται στην αξία του πλοίου. Έτσι το υπόλοιπο ποσό για το οποίο μένουν εκτεθειμένοι οι πλοιοκτήτες, καλούνται να καλύψουν οι οργανισμοί αλληλασφάλισης, μαζί με άλλες καλύψεις που δεν προβλέπονται στην τυπική ασφάλιση γάστρας. Αυτές οι καλύψεις των ασφαλιζόμενων πλοίων περιλαμβάνουν i) αξιώσεις για θάνατο ή τραυματισμό μελών του πληρώματος, επιβατών και άλλων επιβατών στο άλλο πλοίο, ii) ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από το άλλο πλοίο, iii) την ευθύνη και το κόστος που συνεπάγεται η επιθαλάσσια αρωγή και ναυαγιάρεση για το άλλο πλοίο, iv) το ποσοστό της ευθύνης για ζημιά από σύγκρουση που δεν καλύπτεται από την ασφάλιση H & M του πλοίου ή όταν η αποζημίωση υπερβαίνει το ασφαλισμένο ποσό στην ασφάλεια γάστρας (με την το προϋπόθεση ότι το πλοίο είναι πλήρως ασφαλισμένο για ένα ποσό ισοδύναμο προς την αξία του).

Γενικός κανόνας στην κάλυψη είναι ότι υπεύθυνος προς καταβολή αποζημίωσης είναι αυτός που προκαλεί τη σύγκρουση. Όταν όμως το ποσοστό της ευθύνης μοιράζεται μεταξύ περισσοτέρων σε μία σύγκρουση, γίνεται λόγος για «cross liability», διασταυρούμενη ευθύνη δηλαδή. Το ποσοστό της αποζημίωσης που πρέπει να δοθεί ακολουθεί αναλογικά το ποσοστό της ευθύνης που φέρει κάθε εμπλεκόμενο μέρος. Στο τέλος μένει μόνο ένα ποσό όμως προς απόδοση, αφού αφαιρεθεί η μικρότερη από τη μεγαλύτερη αποζημίωση που πρέπει να δοθεί.

Στους κανόνες των clubs, περιλαμβάνεται και πρόβλεψη για την περίπτωση, που δύο πλοία ασφαλισμένα στο ίδιο club συγκρούονται. Κατά την επέλευση τέτοιου γεγονότος αμφότερα τα μέλη του club διεκδικούν δικαιώματα στην αξίωση ποσών αποζημίωσης.

⁷¹ Αυτή η ρήτρα υιοθετείται ουσιαστικά για να οδηγήσει τους πλοιοκτήτες να είναι πιο προσεκτικοί κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, εφόσον καθίστανται και αυτοί υπεύθυνοι για την κάλυψη μέρους της ζημίας.

5.1.2.1. ΖΗΜΙΑ ΠΟΥ ΕΠΗΛΘΕ ΧΩΡΙΣ ΕΠΑΦΗ

Επιπλέον, η παραδοσιακή ασφάλιση γάστρας περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την έννοια της σύγκρουσης μεταξύ δύο πλοίων και αποκλείει τις περιπτώσεις που το ασφαλισμένο πλοίο προκαλεί ζημιές σε ένα άλλο, χωρίς όμως να υπάρχει πραγματική επαφή μεταξύ των δύο πλοίων (non contact damage). Η ασφάλιση P & I, αντίθετα, αντιλαμβάνεται την έννοια της σύγκρουσης με ένα ευρύτερο περιεχόμενο, ώστε να περικλείεται η ζημία, η οποία προκαλείται από ένα πλοίο σε άλλο άνευ επαφής, χωρίς να υπάρχει δηλαδή ουσιαστικά σύγκρουση. Παρέχεται κάλυψη και σε αυτές τις περιπτώσεις από τους οργανισμούς αλληλασφάλισης. Η πιο χαρακτηριστική περίπτωση αφορά το «wash damage» κατά την οποία σε ένα αγκυροβολημένο πλοίο προκαλούνται ζημιές από τα απόνερα που δημιουργεί ένα έτερο με ταχύτητα διερχόμενο πλοίο.

5.1.2.2. ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΠΛΩΤΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ

Συχνά τα πλοία μπορούν να συγκρουστούν και με άλλα σταθερά ή πλωτά αντικείμενα φυσικά ή και τεχνητά (προβλήτα, πλατφόρμα, φάρο, ύφαλο) και ρητώς εξαιρούνται από τις Ρήτρες των Συγκρούσεων της Ασφάλισης H&M.⁷²

5.1.3. ΑΠΩΛΕΙΑ Ή ΖΗΜΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΡΙΤΩΝ

Υποχρεώσεις βάσει συμβάσεων και αποζημιώσεις για απώλειες των εμπορευματοκιβωτίων (containers), του εξοπλισμού, των εφοδίων αλλά και ποικίλων περιουσιακών στοιχείων τα οποία βρίσκονται στα ασφαλισμένα πλοία. Οι πλοιοκτήτες καλούνται συχνά να παρέχουν συμβατικές αποζημιώσεις για να εξασφαλίσουν τις υπηρεσίες που απαιτούνται από το πλοίο τους, για παράδειγμα για να αποκτήσουν τις υπηρεσίες ενός πλωτού γερανού. Η κάλυψη για οποιαδήποτε προκύπτουσα ζημία σε τέτοια περιουσιακά στοιχεία μπορεί να αναληφθεί από τους συλλόγους στις περισσότερες περιπτώσεις.⁷³ Απώλεια προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και των επιβατών καλύπτεται επίσης (εκτός από προσωπικά αντικείμενα ιδιαίτερα μεγάλης αξίας τα οποία οι επιβάτες υποχρεούνται να έχουν υπό την επιτήρηση τους συνήθως).

⁷² MacGillivray, E., Parkington, M., & O'Dowd, A. (1981). MacGillivray & Parkington on insurance law relating to all risks other than marine. London: Sweet & Maxwell

⁷³ Bichou, K. (2014). Port Operations, Planning and Logistics. Hoboken: Taylor and Francis

5.1.4. ΘΑΝΑΤΟΣ, ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ, ΑΣΘΕΝΕΙΑ

Οι πλοιοκτήτες είναι εκτεθειμένοι σε τραυματισμό ή ασθένεια ή απώλεια ζωής των μελών του πληρώματος είτε από αδικοπραξία είτε από συμβατική ευθύνη, είναι βέβαια πιο συνηθισμένο φαινόμενο, οι αξιώσεις να βασίζονται στη συλλογική σύμβαση εργασίας πληρωμάτων ή σε ατομική σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Το κόστος της ιατρικής περίθαλψης και του επαναπατρισμού καλύπτεται, όπως και τα έξοδα κηδείας νεκρών ναυτικών καθώς και το κόστος αποστολής στο εξωτερικό κάποιου αντικαταστάτη για τον άρρωστο ή τον τραυματισμένο ναυτικό ή για το ναυτικό που έχει πεθάνει. Όταν υπάρχει συγκεκριμένη σύμβαση εργασίας που προβλέπει ιδιαίτερα μεγάλη αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή ασθένειας, ο πλοιοκτήτης κανονικά αναμένεται να έχει εκ των προτέρων ασφαλίσει με τους διαχειριστές της λέσχης, την απαίτηση έτσι ώστε να υπολογιστεί η αντίστοιχη συνεισφορά που πρέπει να καταβάλει. Οι κανόνες όμως του κάθε club έχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ τους ως προς το ύψος των καλύψεων αυτών.⁷⁴

Αντίστοιχες ευθύνες προκύπτουν και από ή απώλεια ζωής των λιμενεργατών. Ήταν μια συχνή πηγή σοβαρών αξιώσεων για τους πλοιοκτήτες και τα clubs. Οι απαιτήσεις ήταν ιδιαίτερα επαχθείς στους λιμένες των ΗΠΑ κυρίως. Όμως ο αριθμός αυτών των απαιτήσεων μειώθηκε κάπως από την εισήγηση των τροποποιήσεων του νόμου περί αποζημιώσεων των εργαζομένων στους λιμένες (Longshoremen's and Harbour Workers' Compensation Act) 1972, καθώς η ευθύνη βέρυνε περισσότερο τους εργοδότες των λιμενεργατών που δε συνδέονταν με τη δραστηριότητα των πλοίων. Και άλλα πρόσωπα πλην του πληρώματος και των λιμενεργατών που μπορεί να επιβιβαστούν για οποιοδήποτε λόγο επί του πλοίου στα πλαίσια εργασίας, τυγχάνουν δεκτικά αποζημίωσης από τα clubs συμπεριλαμβανομένων επιθεωρητών, τελωνειακών υπαλλήλων, λιμενικών και άλλων.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί τέλος να εκτεθεί σε αξιώσεις που συνδέονται με τους επιβάτες που ταξιδεύουν με το πλοίο. Οι αξιώσεις αυτές μπορούν σε ορισμένες χώρες να περιοριστούν από τους όρους του εισιτηρίου, αλλά σε κάθε περίπτωση ο πλοιοκτήτης καλύπτεται για αυτόν τον κίνδυνο.

⁷⁴ www.ukpandi.com

5.1.5. ΚΟΣΤΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να υποστούν ακόμα ζημίες επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παρεκκλίνει της πορείας του (για να νοσηλευτεί ενδεχομένως κάποιος επιβαίνων, να παραδοθούν λαθρεπιβάτες στις αρμόδιες αρχές κ.ο.κ.). Παρόλο που δεν υπάρχει ευθύνη εν προκειμένω με τη συνήθη έννοια, οι σύλλογοι παρέχουν κάλυψη στον πλοιοκτήτη για τα βασικά έξοδα λειτουργίας του πλοίου κατά τη διάρκεια της παρέκκλισης, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών τελών που πραγματοποιήθηκαν αποκλειστικά για το σκοπό αυτό. Ομοίως, το κόστος παροχής τροφίμων και άλλων αναγκών για λαθρεπιβάτες μπορεί να επιστραφεί στον πλοιοκτήτη από τον σύλλογο του. Ορισμένοι σύλλογοι επεκτείνουν την κάλυψη που παρέχεται σε λαθρεπιβάτες για να συμπεριλάβουν παρόμοια έξοδα σε σχέση με την περίθαλψη προσφύγων που έχουν διασωθεί από ένα πλοίο.

5.1.6. ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα τελευταία χρόνια υπήρξε τεράστια αύξηση της έκθεσης των πλοιοκτητών σε αποζημιώσεις όσον αφορά τη ρύπανση που προκαλείται από τα φορτία που περιέχονται στα πλοία και ιδίως τα φορτία πετρελαίου. Οι περισσότερες από αυτές τις υποχρεώσεις επιβάλλονται από διεθνείς συμβάσεις, όπως η «CLC» (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)⁷⁵, την εσωτερική νομοθεσία των κρατών, όπως τον αμερικανικό νόμο OPA του 1990 (Oil Pollution Act)⁷⁶ ή το κοινό δίκαιο, αλλά ορισμένοι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν οικειοθελώς ευθύνες υιοθετώντας συστήματα όπως η STOPIA και η TOPIA⁷⁷. Όλες αυτές οι ζημίες είναι ασφαλισμένες από τους συλλόγους αλληλασφάλισης, μέχρι ενός ορίου που ανέρχεται σήμερα σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ για ξάθε ασφαλισμένο από club πλοίο που περιήλθε σε ατύχημα ή περιστατικό μόλυνσης του περιβάλλοντος. Αυτό το όριο ρύπανσης από πετρέλαιο δεν ισχύει μόνο για

⁷⁵ Έναρξη ισχύος: 19 Ιουνίου 1975. Αντικαταστάθηκε από πρωτόκολλο του 1992: Έναρξη ισχύος: 30 Μαΐου 1996. Η Σύμβαση θέτει την ευθύνη για τέτοιες ζημίες στον πλοιοκτήτη του πλοίου που προκάλεσε τη ρύπανση. Στις περιπτώσεις που έχει εφαρμογή απαιτείται τα πλοία να διατηρούν ασφάλιση ή άλλες οικονομικές εγγυήσεις για ποσά ισοδύναμα με τη συνολική ευθύνη του πλοιοκτήτη για ένα περιστατικό.

⁷⁶ Αφορά περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών. Δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο καθεστώς πρόληψης, αντίδρασης, ευθύνης και αντιστάθμισης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο που προκαλείται από πλοία και εγκαταστάσεις, παρέχοντας παράλληλα μεγαλύτερες περιβαλλοντικές διασφαλίσεις.

⁷⁷ Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) και Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) 2006. Τροποποιήθηκαν το 2017. Αντανακλούν την επιθυμία των πλοιοκτητών που εισήλθαν σε μέλη του International Group να εξασφαλίσουν τη συνεχή επιτυχία του διεθνούς συστήματος αντιστάθμισης της πετρελαϊκής ρύπανσης

τις αξιώσεις που γίνονται απευθείας κατά του ασφαλισμένου πλοίου από όσους ζημιώθηκαν από πετρελαϊκή ρύπανση, αλλά περιλαμβάνει και αυτές που προκλήθηκαν έμμεσα, όπως για παράδειγμα εκείνες που αποτελούν μέρος της αξίωσης σύγκρουσης με άλλο πλοίο που προαναφέρθηκε ανωτέρω.⁷⁸

5.1.7. ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ

Οι σύλλογοι παρέχουν κάλυψη για την ευθύνη που μπορεί να φέρει ένας πλοιοκτήτης για την εκφόρτωση, απομάκρυνση, καταστροφή, φωτισμό ή σήμανση του ναυαγίου του πλοίου του. Από το κόστος των εργασιών θα αφαιρεθεί η αξία του ναυαγίου ή οποιουδήποτε μέρους αυτού μπορεί να ανακτηθεί ως αποτέλεσμα της εργασίας απομάκρυνσης. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για την επιθαλάσσια αρωγή, η τυποποιημένη συμφωνία διάσωσης των ανεξάρτητων ασφαλιστών Lloyd's προβλέπει ότι, υπό ορισμένες συνθήκες, ο πλοιοκτήτης πετρελαιοφόρου μπορεί να υποχρεωθεί να επιστρέψει την αμοιβή στον εργολάβο που επιχειρεί να «διασώσει» το εν λόγω πλοίο λαμβάνοντας υπ' όψη ότι τα παρεπόμενα έξοδα που θα προέκυπταν αν δεν είχε απομακρυνθεί το πλοίο θα ήταν πολύ μεγαλύτερα. Αυτά τα έξοδα, σε αντίθεση με τη συνηθισμένη αμοιβή που προβλέπεται βάσει του εντύπου Lloyd's ή βάσει του γενικού ναυτικού δικαίου, δεν καλύπτονται με τις απλές ασφαλιστικές συμβάσεις και οι σύλλογοι δέχτηκαν να ασφαλίσουν τους πλοιοκτήτες με μία ρήτρα γνωστή ως SCOPIC⁷⁹, διότι τα οφέλη των συλλόγων, ιδίως τα οικονομικά, όσον αφορά την αποφυγή περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο είναι σημαντικά. Τα όρια βέβαια και οι όροι της κάλυψης αυτής που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των διαχειριστών και του μέλους, πρέπει να εγκριθεί πρώτα από την επιτροπή του club.

5.1.8. ΕΞΟΔΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Η Γενική Αβάρια όπως προαναφέρθηκε είναι ένας από τους παλαιότερους κανόνες του ναυτικού δικαίου και ναυτιλιακής πρακτικής. Πρόκειται για μια δίκαιη θεωρία που αποσκοπεί στην εξισορρόπηση μεταξύ των περιουσιακών στοιχείων που διατρέχουν τον κίνδυνο έκτακτων θυσιών που έχουν γίνει ή των έκτακτων δαπανών που

⁷⁸ www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-i/Documents/2017/Circulars/Stopia_Topia_2016

⁷⁹ Εάν οι διασώστες ενός πλοίου έχουν αποτρέψει ή ελαχιστοποιήσει τη ζημιά στο περιβάλλον, δικαιούνται ειδική αποζημίωση ισοδύναμη με τις δαπάνες τους, η οποία μπορεί να αυξηθεί μέχρι 30% έως 100% των δαπανών υπό ορισμένες συνθήκες. Αυτά τα έξοδα βαρύνουν τους πλοιοκτήτες.

πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να αποτραπεί ο κίνδυνος ή να διασφαλιστεί η περιουσία των μερών έναντι του κινδύνου που θέτει σε ρίσκο ολόκληρο το ταξίδι. Ο κανόνας ισχύει ανεξάρτητα από το αν υφίσταται σύμβαση σε ένα ναυτικό ταξίδι, αλλά συνήθως οι συμβάσεις μεταφοράς ενσωματώνουν τους «York-Antwerp Rules»⁸⁰ οι οποίοι καθορίζουν διάφορες αρχές και κανόνες ως προς τον προσδιορισμό των δικαιωμάτων των μερών.

Κατά τη Γενική Αβαρία όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στη ναυτική περιπέτεια συμβάλλουν κατ' αναλογία στο κόστος της ζημίας. Σε περίπτωση επέλευσης θαλάσσιου κινδύνου, συνήθως διακυβεύονται τα ακόλουθα αγαθά: το πλοίο, το φορτίο, τα καύσιμα και ο ναύλος. Επομένως, εάν, για παράδειγμα, το φορτίο θυσιαστεί για να αποφευχθεί ο γενικότερος κίνδυνος στο πλοίο, οι ιδιοκτήτες του φορτωμένου φορτίου δικαιούνται να εισπράξουν από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που έχουν κάποιο περιουσιακό όφελος που διασώζεται, την εισφορά τους στη γενική αβαρία στο ύψος της αξίας του φορτίου. Ομοίως, αν το πλοίο έχει ημιβυθιστεί και έχει σπεύσει ρυμουλκό ή άλλη αρωγή διάσωσης για να το ανασύρει και να σώσει ένα πολύτιμο φορτίο, οι πλοιοκτήτες δικαιούνται την εισφορά στη γενική αβαρία από τους ιδιοκτήτες του φορτίου και κάθε άλλο συμφέρον που μπορεί να είναι σε κίνδυνο για το κόστος των υπηρεσιών ρυμούλκησης ή διάσωσης.

Συνήθως προβλέπεται κάλυψη για τη Γενική Αβαρία και από τους ασφαλιστές γάστρας και μηχανής και από τους ασφαλιστές φορτίου. Οι ασφαλιστές P & I θα κληθούν με τη σειρά τους να καλύψουν όμως τις ακόλουθες αιτήσεις:

- Συνεισφορές στη Γενική Αβαρία που δεν μπορούν να εισπραχθούν από φορτίο ή άλλα συμφέροντα λόγω παραβίασης της σύμβασης μεταφοράς από τον πλοιοκτήτη.
- Συνεισφορές στη Γενική Αβαρία από το πλοίο που δεν είναι ανακτήσιμες στο πλαίσιο της κάλυψης Hull and Machinery (συμπεριλαμβανομένου του υπερβάλλοντος του καλυπτόμενου ποσού), επειδή η αξία του πλοίου για τους σκοπούς της συνεισφοράς στη γενική αβαρία θεωρείται ότι είναι υψηλότερη από το ποσό που καλύπτεται.⁸¹

Δεν είναι σπάνιο φαινόμενο ο υπολογισμός της συνεισφοράς στη γενική αβαρία και η επακόλουθη δικαστική διαδικασία να διαρκέσει αρκετά χρόνια. Συνεπώς, όταν οι προσπάθειες των πλοιοκτητών για την διεκδίκηση αποζημιώσεων έχουν αποτύχει ή

⁸⁰ Ο κανόνας A.1 των York-Antwerp Rules περιγράφει γενική αβαρία συνοπτικά ως εξής: «Γενική Αβαρία υφίσταται μόνο όταν, οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται σκοπίμως και ευλόγως ή πραγματοποιηθεί με γνώμονα την κοινή ασφάλεια με σκοπό τη διαφύλαξη της περιουσίας που διακυβεύεται στην κοινή θαλάσσια περιπέτεια»

⁸¹ Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance Richard Williams, 2013

καθυστερούν αισθητά, οι ασφαλιστικοί σύλλογοι P & I έχουν τη διακριτική ευχέρεια να αποδίδουν κεφάλαια στους πλοιοκτήτες σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, υπό τον όρο ότι οι πλοιοκτήτες θα παράσχουν εγγυήσεις σε περίπτωση που οι σύλλογοι αναζητήσουν την επιστροφή της προκαταβολής σε κάποιο χρονικό σημείο.

5.1.9. ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Μπορεί να χρειαστεί να καταβληθεί από πλοιοκτήτη διάφορα πρόστιμα, για αστικές ή και ποινικές ευθύνες, που επιβάλλονται από δικαστικές και διοικητικές αρχές. Οι Κανόνες των συλλόγων καθορίζουν τις περισσότερες φορές την έννοια των προστίμων, τις ποινές και τα όρια αυτών. Οι περιπτώσεις επιβολής μπορεί να άπτονται των κανόνων ναυτικής εργασίας, την τήρηση επικαιροποιημένων πιστοποιητικών και εγγράφων επί του πλοίου, τήρηση κανόνων ασφαλείας, το λαθρεμπόριο και τελωνειακές παραβάσεις.⁸²

Σε περίπτωση που μέλος του club προβαίνει σε ηθελημένη παράβαση των νόμων και προκαλεί την επιβολή προστίμων εν γνώση του «willful misconduct», το club δατηρεί διακριτική ευχέρεια ως προς το αν θα παράσχει κάλυψη για το επιβληθέν πρόστιμο στηριζόμενο στις γενικές εξαιρέσεις κάλυψης. Εναλλακτικά ορίζουν ένα minimum ποσοστό που καταβάλλει η πλοιοκτήτρια εταιρεία και το υπερβάλλον καλύπτεται από το σύλλογο.

5.1.10. ΚΑΡΑΝΤΙΝΑ

Οι σύλλογοι αποζημιώνουν τα μέλη για πρόσθετα και έκτακτα έξοδα που προκύπτουν όταν στο πλοίο εκδηλωθεί κάποια μολυσματική νόσος και ως εκ τούτου πρέπει να επιβληθεί καραντίνα. Αυτά τα έκτακτα έξοδα περιλαμβάνουν σε γενικές γραμμές τα έξοδα καραντίνας και απολύμανσης, μυοκτονίες, εντομοκτονίες και την καθαρή ζημία για το μέλος πέραν των αναμενόμενων δαπανών, που μεταφράζεται σε επιπλέον καύσιμα, ασφάλιση, μισθούς, προμήθειες και λιμενικά τέλη και ενδεχομένως αποβίβαση και επανεπιβίβαση επιβαινόντων, εκφόρτωση και επαναφόρτωση φορτίου.⁸³

Ορισμένοι σύλλογοι αποκλείουν ρητώς την κάλυψη σε περιπτώσεις όπου το σκάφος προσέρχεται σε λιμάνι όπου είναι γνωστό εκ των προτέρων ότι θα υποβληθεί σε καραντίνα.

⁸² MacGillivray, E., Parkington, M., & O'Dowd, A. (1981). MacGillivray & Parkington on insurance law relating to all risks other than marine. London: Sweet & Maxwell.

⁸³ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Επίσης, σε ένα πλοίο μπορεί να μην παρέχεται κάλυψη για τα κανονικά έξοδα λειτουργίας του κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης, αλλά μόνο για τα έκτακτα έξοδα που απαιτούνται από την καραντίνα.

5.1.11. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΚΑΤΟΠΙΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΤΟΥ CLUB

Μπορούν να επιστραφούν τυχόν ζημιές, έξοδα και δαπάνες στις οποίες αναγκάστηκε να προβεί ένα μέλος ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης συγκεκριμένης ρητής εντολής των διευθυντικών στελεχών ή της επιτροπής του club που αφορούσε το εγγεγραμμένο πλοίο. Και αυτή η αποζημίωση υπόκειται στην απόλυτη διακριτική ευχέρεια του Διοικητικού Συμβουλίου του συλλόγου όσον αφορά το βαθμό της κάλυψης κατόπιν της εξέτασης της έκτασης της ευθύνης του συλλόγου.

5.1.12. ΕΞΟΔΑ ΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Οι πλοιοκτήτες πολλές φορές καλούνται να διαχειριστούν νομικές διαδικασίες που προκύπτουν από τη δραστηριότητα του πλοίου και τα μέλη του πληρώματος. Έξοδα, που προκύπτουν από την παροχή νομικής βοήθειας για την ανακριτική διαδικασία και γενικά την ποινική, καλύπτονται από τους συλλόγους. Βεβαίως και σε αυτήν την περίπτωση έχει εφαρμογή η διακριτική ευχέρεια των οργάνων που αποφασίζουν για το club.

5.1.13. OMNIBUS RULE

Είναι γενική παραδοχή ότι ο κατάλογος των ευθυνών στους οποίους υπόκεινται οι πλοιοκτήτες αυξάνεται συνεχώς με απρόβλεπτους ρυθμούς. Έτσι οι Κανόνες των συλλόγων παρέχουν στους Διευθυντές τους τη διακριτική ευχέρεια να εγκρίνουν την πληρωμή ορισμένων απαιτήσεων που δεν καλύπτονται ρητά από οποιονδήποτε όρο που καθορίζεται στους κανονισμούς, υπό την προϋπόθεση μόνο ότι εμπίπτουν στο γενικότερο πεδίο κάλυψης που έχει ορίσει το Club και δεν αποκλείονται ρητά με συγκεκριμένες ρήτρες. Αυτή η πρακτική αποτελεί τον Πολυχρηστικό Κανόνα των συλλόγων αλληλασφάλισης ή αλλιώς «Omnibus Rule».

Πρόκειται για μια ασυνήθιστη ρύθμιση η οποία υπενθυμίζει το ρόλο που συντελούν οι σύλλογοι αλληλασφάλισης, ως μη κερδοσκοπικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί που υπάρχουν

και λειτουργούν προς όφελος των μελών τους και για τη διασφάλιση των συμφερόντων τους. Ο κανόνας *Omnia* δίνει τη δυνατότητα στην διοικούσα επιτροπή των club να λαμβάνουν ταχύτατα αποφάσεις, ανταποκρινόμενοι στις ανάγκες των πλοιοκτητών και της περιουσίας τους, ιδίως όταν ανακύπτει ξαφνικά ένας νέος κίνδυνος ή μια εξαιρετική περίπτωση που φαίνεται ότι δεν εμπίπτει στις ρητές διατάξεις του Κανονισμού. Συχνά χρειάζεται ομοφωνία από το Διοικητικό Συμβούλιο για την έγκριση τέτοιας κάλυψης, ενώ κάθε περίπτωση μέλους εξετάζεται ξεχωριστά, χωρίς να επηρεάζει την έκβαση το ιστορικό καλύψεων του club.⁸⁴ Δεδομένου ότι το διοικητικό συμβούλιο ενός συλλόγου αποτελείται από έτερους πλοιοκτήτες, ένας πλοιοκτήτης-μέλος που διεκδικεί αποζημίωση σύμφωνα με τον κανόνα *omnia* αντιμετωπίζει ένα συγκαταβατικό κλίμα. Όταν ωστόσο η άρνηση αποζημίωσης γίνεται εξαιτίας διακρίσεων, μπορεί το θιγόμενο μέλος να προχωρήσει σε διαιτησία σύμφωνα με τους κανόνες του συλλόγου του και στη συνέχεια να ζητήσει τη συνδρομή των δικαστηρίων για να επανεξεταστεί ο τρόπος άσκησης της διακριτικής ευχέρειας του συμβουλίου.

Οι «απρόβλεπτοι» αυτοί κίνδυνοι ασφαρίζονται μόνο όταν η σχετική ευθύνη προς αποζημίωση προκύπτει από τη λειτουργία του πλοίου και είναι παρεπόμενοι του σκοπού για τον οποίο έχει εξ αρχής ασφαλιστεί το πλοίο στο club (η διασφάλιση των συμφερόντων του πλοιοκτήτη και της περιουσίας του ως προς τα θαλάσσια ταξίδια). Προϋπόθεση που τίθεται επίσης από τους Κανόνες του Club για την κάλυψη είναι ότι το μέλος πρέπει να έχει καταβάλει την εγερθείσα απαίτηση πρώτα, προτού την αναζητήσει από το club. Ωστόσο, αν το μέλος έχει πτωχεύσει και δεν έχει καταβάλει στον τρίτο (ζημιωθέντα) σχετική αποζημίωση το club μένει εκτεθειμένο, καθώς ο τρίτος μπορεί να στραφεί απευθείας κατά του club στο πλαίσιο του νόμου για τα δικαιώματα τρίτων εναντίον των ασφαλιστών (*Rights Against Insurers Act*) του 1930.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα των απαιτήσεων που έχουν καλυφθεί βάσει αυτού του κανόνα περιελάμβαναν τα εξής:

- δαπάνες που προέκυψαν από την άρνηση του πληρώματος να υπακούσει τις εντολές του πλοιοκτήτη
- τα έξοδα που συνεπάγεται η απελευθέρωση μελών του πληρώματος από τις φυλακές.

⁸⁴ Φαραντούρης, Ν. (2006) Φορείς θαλάσσιας ασφάλισης: Η περίπτωση των P & I clubs στο Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, Αθήνα Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλας

Τα παραδείγματα αυτά όμως δεν πρέπει να θεωρούνται ως τυποποιημένες καλύψεις του κανόνα omnibus.

Ο κανόνας omnibus συνέβαλε σημαντικά στην κάλυψη του P & I Club με έναν ευέλικτο και δυναμικό χαρακτήρα που επιτρέπει την ταχεία κάλυψη των μεταβαλλόμενων αναγκών των πλοιοκτητών. Μέσα στο εύφορο έδαφός του πολυχρηστικού κανόνα αναπτύχθηκαν πολλές νέες καίριες καλύψεις, οι οποίες τώρα αποτελούν μέρος της τυποποιημένης κάλυψης των P & I Clubs που παρέχουν στα μέλη. Το τελευταίο διάστημα οι σύλλογοι έχουν χειριστεί αρκετές ζημίες που έχουν προκύψει από τα έξοδα που συνεπάγεται η επιβίβαση, η φροντίδα και η μεταφορά προσφύγων. Οι οικονομικές επιπτώσεις αυξήθηκαν σε τέτοιο βαθμό ώστε οι κανόνες των περισσότερων συλλόγων που σχετίζονταν με λαθρεπιβάτες διευρύνθηκαν ώστε να συμπεριλαμβάνουν αποζημιώσεις που αφορούσαν πρόσφυγες.

Έξοδα, τα οποία βαραίνουν το μέλος και προκύπτουν από την παροχή νομικής προστασίας κατά τη διάρκεια ερευνών ή ανακρίσεων ή εν γένει ποινικών διαδικασιών, που στρέφονται κατά του πλοιάρχου ή οποιουδήποτε προστηθέντος, καλύπτονται από το club. Ωστόσο, το συγκεκριμένο κεφάλαιο καλύπτεται εφόσον υπάρχει προηγούμενη έγγραφη έγκριση των αρμόδιων οργάνων του club, τα οποία αποφασίζουν κατά τη διακριτική τους ευχέρεια.

5.2. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ

Ο νόμος Marine Insurance Act του 1906 προέβλεπε εξαιρέσεις στις καλύψεις κατά την επέλευση συγκεκριμένων γεγονότων όταν προέκυπταν ασφαλιστικοί κίνδυνοι. Για παράδειγμα ο ασφαλιστής δε θα έφερε ευθύνη όταν (i) η ζημία δεν προσιδιάζει σε ασφαλισμένο κίνδυνο, ούτε (ii) για εκ προθέσεως αδίκημα του ασφαλισμένου, ούτε (iii) για καθυστερήσεις. Οι εξαιρέσεις αυτές του νόμου του 1906 δεν ισχύουν για τα P & I clubs, αλλά ορισμένες από αυτές εφαρμόζονται λόγω της ενσωμάτωσής τους στους κανόνες ενός Club. Τα clubs είναι ελεύθερα να ενσωματώνουν νέες εξαιρέσεις που μπορεί να τα εξυπηρετούν στο σκοπό τους και να περιορίζουν την υπερβολική τους έκθεση στις ζημίες που προκαλούνται από τα ναυτικά ταξίδια. Διαφορετικά και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα λειτουργούσαν πλέον απερίσκεπτα ασκώντας τη δραστηριότητα τους, εφόσον θα γνώριζαν ότι τους παρέχεται απεριόριστη κάλυψη. Κάποιες από τις εξαιρέσεις που εφαρμόζονται γενικά στα club παρατίθενται κατωτέρω.

5.2.1. DEDUCTIBLES (ΑΦΑΙΡΕΣΕΙΣ)

Η πιο απλή και εύλογη πρακτική για τον περιορισμό της ευθύνης των clubs είναι η εφαρμογή αφαιρούμενων ποσών στο συνολικό ποσό των παρεχόμενων αποζημιώσεων. Ως «deductible» νοείται το ελάχιστο ποσό της ευθύνης/ζημίας/κόστους/δαπάνης το οποίο το μέλος έχει συμφωνήσει να αναλάβει και το οποίο αφαιρείται από την συνολική αποζημίωση που θα κληθεί να καταβάλει το club κατά την επέλευση ενός ασφαλισμού κινδύνου.⁸⁵ Η αφαίρεση πρέπει να διακρίνεται από ένα «franchise» (προνόμιο). Ένα franchise προβλέπει ότι ο ασφαλιστής δεν καταβάλλει καμία αξίωση εκτός εάν υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο ποσό, αλλά οποιαδήποτε απαίτηση υπερβαίνει το franchise πληρώνεται εξ ολοκλήρου.⁸⁶ Με την πρακτική του deductible επιβεβαιώνεται η αρχή της αμοιβαιότητας που διέπει τους οργανισμούς αλληλασφάλισης καθώς ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος καλούνται να αναλάβουν από κοινού ένα ποσοστό της ασφάλισης.

⁸⁵ Για να φτάσει ο σύλλογος να αποζημιώσει το μέλος, το συνολικό ποσό αποζημίωσης πρέπει να υπερβαίνει το deductible. Το ποσό που υπερβαίνει αυτό το ελάχιστο ποσό είναι αυτό που ανακτάται εν τέλει από το σύλλογο. Για παράδειγμα, εάν το μέλος έχει συμφωνήσει ελάχιστο ποσό 20.000 δολ. ΗΠΑ και η συνολική αποζημίωση που πρέπει να καταβηθεί είναι 100.000 δολάρια ΗΠΑ, το μέλος δικαιούται να λάβει 80.000 δολάρια ΗΠΑ από τον σύλλογο.

⁸⁶ Για παράδειγμα, εάν ο σύλλογος έχει συμφωνήσει σε ένα franchise αξίας 20.000 δολ. ΗΠΑ και το μέλος αναλαμβάνει μια ευθύνη για 100.000 δολ. ΗΠΑ, το μέλος δικαιούται να λάβει όλο το ποσό των 100.000 δολαρίων ΗΠΑ από το σύλλογο.

Τα αφαιρούμενα ποσά μειώνουν το χρόνο και το κόστος που διαφορετικά θα δαπανούνταν για το χειρισμό και τη διεκπεραίωση μικροδιαφορών και επιτρέπουν στον σύλλογο να επικεντρωθεί σε μεγαλύτερες αξιώσεις. Όπως και με τα Running Down Clauses έτσι και εδώ τα μέλη ενθαρρύνονται με αυτή τη μέθοδο κάλυψης να είναι περισσότερο προσεκτικά στις υποθέσεις τους δεδομένου ότι, συμφωνώντας σε ορισμένο αφαιρούμενο ποσό, διατηρούν ένα μέτρο οικονομικής ευθύνης για τυχόν απώλεια ή ευθύνη που μπορεί να προκύψει. Πράγματι, τα μέλη συχνά προτιμούν να συμφωνούν σε υψηλότερα καταβλητέα ελάχιστα ποσά εξ ιδίων κεφαλαίων, καθώς με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνουν μείωση στις συνεισφορές που πρέπει να καταβάλουν για την κάλυψη. Με την προϋπόθεση ότι αυτή η διαπραγμάτευση είναι αποδεκτή από τους διοικούντες του Συλλόγου.⁸⁷ Μπορεί να μην υπάρχει καν πρόβλεψη στους κανόνες ενός συλλόγου για το αφαιρετέο ποσό ακριβώς για λόγους ελευθερίας στις διαπραγματεύσεις.

5.2.2. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Η κάλυψη των P&I clubs δεν περιλαμβάνει υποχρεώσεις που απορρέουν από τους κινδύνους πολέμου (war risks). Ως εκ τούτου, είναι συνηθισμένο οι πλοιοκτήτες να αναζητούν την κάλυψη τέτοιων κινδύνων στους όρους άλλων ασφαλιστηρίων συμβολαίων που συνάπτουν, όπου συμπεριλαμβάνουν ειδικές ρήτρες πολέμου. Ο πόλεμος μεταξύ εθνότητων, ο εμφύλιος, οι εξεγέρσεις και επαναστάσεις, οι εχθροπραξίες γενικότερα είναι τέτοιοι κίνδυνοι.⁸⁸ Στους κινδύνους πολέμου περιλαμβάνονται και τα εμπλεκόμενα μέσα ή εργαλεία πολέμων όπως νάρκες, τορπίλες, βόμβες, ρουκέτες και άλλα παρεμφερή. Η μόνη πιθανή περίπτωση κάλυψης σε περιπτώσεις που άπτονται της άνω κατηγορίας είναι η αποζημίωση για την άρση συντηρητικής κατάσχεσης του πλοίου που έχει επιβληθεί με τέτοιο τρόπο και μπορεί να συσχετιστεί με κάλυψη των προστίμων που αναφέρθηκε ως άνω.⁸⁹

5.2.3. ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΪΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 39 του Marine Insurance Act 1906 «ένα πλοίο είναι αξιόπλοο όταν είναι ικανό να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θάλασσας για τους οποίους έχει

⁸⁷ www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748049&p_document_id=20747880

⁸⁸ www.ukpandi.com

⁸⁹ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

ασφαλιστεί».⁹⁰ Η ίδια διάταξη προβλέπει ότι σε περίπτωση που το πλοίο είναι αναξιόπλοο όταν ξεκινάει ένα θαλάσσιο ταξίδι του και αυτό είναι γνωστό στον πλοιοκτήτη, τότε ο ασφαλιστής δεν υποχρεούται να καλύψει τυχόν ατύχημα. Έτσι γίνεται κατανοητό ότι οι πλοιοκτήτες οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τους είναι κατάλληλα για ταξίδια, το οποίο διασφαλίζεται μέσα από τακτικές επιθεωρήσεις και επισκευές.

Σε κάθε περίπτωση πάντως υφίσταται και υποχρέωση του ασφαλισμένου να ενημερώνει για την κατάσταση την οποία βρίσκεται το πλοίο και γενικά για κάθε γεγονός που κρίνεται ότι πρέπει να γνωρίζει ο ασφαλιστής. Δεν αρκεί όμως η υποψία ότι ο ασφαλιζόμενος κάνει κακή συντήρηση στο στόλο του. Ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει ότι ο ασφαλισμένος είχε γνώση των ελαττωμάτων αλλά και την ύπαρξη δόλου.

Όσον αφορά τους συλλόγους, σε πρώιμο στάδιο αναγνώρισαν ότι τα κακώς διαχειριζόμενα και κακώς διατηρούμενα πλοία έτειναν να δημιουργούν περισσότερα ατυχήματα. Η έλλειψη επαρκούς εγγύησης για ναυσιπλοΐα και ο αυξανόμενος αριθμός απαιτήσεων που προέκυψαν από ανύπαρκτη ή πλημμελή συντήρηση ήταν οι κυριότερες ανησυχίες που οδήγησαν τους ασφαλιστές της ναυτιλιακής βιομηχανίας να υιοθετήσουν αυστηρότερους όρους ναυπηγικής στις προδιαγραφές που έθεταν. Γι' αυτόν τον λόγο συμπεριλήφθηκαν στους κανόνες των clubs αρκετές διατάξεις, οι οποίες προωθούν την καλή συντήρηση του πλοίου. Ως παραδείγματα τέτοιων διατάξεων θα μπορούσαν να αναφερθούν ενδεικτικώς η διεξαγωγή επιθεωρήσεων τόσο πριν την είσοδο στο club όσο και κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης, η κατάταξη του πλοίου σε κλάση από έναν έγκριτο νοηγνώμονα, η τήρηση του International Safety Management (ISM) Code και αρκετές άλλες.

Ακόμη, αρκετά clubs έχουν συμπεριλάβει στους κανόνες τους ορισμένα πρότυπα, τα οποία πρέπει να τηρούνται σχετικά με αρκετά ζητήματα που άπτονται της καλής λειτουργίας του πλοίου, όπως η επάνδρωση, η εκπαίδευση του πληρώματος, οι προδιαγραφές ασφαλείας και άλλα συναφή ζητήματα. Από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι ένα πλοίο αναξιόπλοο θα παραβιάζει αρκετούς από τους ανωτέρω κανόνες του club, με αποτέλεσμα την άρση της παρεχόμενης κάλυψης. Εν κατακλείδι, αν το πλοίο ήταν αναξιόπλοο στην αρχή του ταξιδιού, η ευθύνη του ασφαλιστή αίρεται, αν αποδείξει ότι ο

⁹⁰ Colin De La Rue, Anderson C.B., «Shipping and the Environment: Law Practice», 2009

ασφαλισμένος γνώριζε την κατάσταση του πλοίου, ή απλά την είχε αμελήσει και η ζημία που επήλθε συνδέεται αιτιωδώς με την κακή κατάσταση του πλοίου.

5.2.4. ΗΘΕΛΗΜΕΝΗ ΑΝΑΡΜΟΣΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ (WILFUL MISCONDUCT)

Η νομιμότητα της συμπεριφοράς ενός μέλους και οι συνέπειες που μπορεί να έχει για την ασφαλιστική του κάλυψη παρατέθηκαν ανωτέρω. Το ζήτημα στην περίπτωση της ανάρμοστης συμπεριφοράς ενός μέλους δεν είναι αν η συμπεριφορά αυτή έχει αναγκαστικά οδηγήσει σε αστικές ή ποινικές διαδικασίες. Αντίθετα, κατευθύνεται στο πόσο μεγάλη έκταση έχει δώσει το ίδιο το μέλος στην ζημία του, την οποία θα προσπαθήσει να ανακτήσει και να «φορτώσει» στο σύλλογο του. Όταν προκύπτουν ζημίες από εκ προθέσεως ενέργεια του ασφαλισμένου, αυτό εγείρει ερωτήματα ως προς το εάν ο ασφαλισμένος κίνδυνος που έλαβε χώρα μπορεί πραγματικά να θεωρηθεί ως «τυχαίο γεγονός».

Η συμπεριφορά του ασφαλισμένου για την αποκατάσταση της δικής του ζημίας έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ασφαλιστές που παρέχουν αποζημιώσεις για αστική ευθύνη όπως οι σύλλογοι P & I. Σε περιπτώσεις που το μέλος δε φέρει ευθύνη (είναι αθώο), αναφορικά με ζημία που έχει προκαλέσει έναντι τρίτου, δεν θα χρειαστεί κάλυψη από το club του. Η κάλυψη του club λαμβάνει χώρα κατά κύριο λόγο όταν ένα μέλος έχει κριθεί υπεύθυνο (ή ένοχο) για κάποια άδικη πράξη και ζημία έναντι τρίτου.⁹¹

Ορισμένοι κανόνες των club περιέχουν ρητούς αποκλεισμούς που αφορούν συγκεκριμένους τύπους σκόπιμων παραπτωμάτων κατά την επέλευση συγκεκριμένων κινδύνων. Παραδείγματα τέτοιων διατάξεων για εξαιρέσεις από παράτυπη συμπεριφορά μέλους είναι η παράδοση φορτίου χωρίς την προσκόμιση πρωτότυπης φορτωτικής, η παράδοση του φορτίου σε λάθος προορισμό και η έκδοση μεταχρονολογημένων ή προχρονολογημένων φορτωτικών με ψευδή περιγραφή. Άλλες χαρακτηριστικές περιπτώσεις παράνομης συμπεριφοράς που έχουν λάβει χώρα στο παρελθόν είναι οι ηθελημένες ζημίες στο κύτος του πλοίου (μέσω σύγκρουσης) ή ο σκόπιμος τραυματισμός επιβατών.

⁹¹ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

Βάσει του Marine Insurance Act 1906 αρ. 55, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται για απώλειες αποδιδόμενες στην ανάρμοστη συμπεριφορά του ασφαλισμένου (wilful misconduct). Τα δικαστήρια επιχείρησαν να ορίσουν τις διάφορες διαβαθμίσεις σχετικά με την κλίμακα ανάρμοστης συμπεριφοράς, όπως η αμέλεια, η απροσεξία, η βαριά αμέλεια, η απερισκεψία, η ευσπλαχνία ή η πρόθεση. Η ερμηνεία του εν λόγω όρου γενικά προκαλεί ερμηνευτικές δυσχέρειες στις υποθέσεις θαλάσσιας ασφάλισης.

5.2.5. ΡΙΨΟΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΛΟΥΣ

Μερικά clubs αρνούνται να αναλάβουν την ευθύνη που προκύπτει όταν ο πλους που ακολούθησε το πλοίο θεωρείται ριψοκίνδυνος. Η αξιολόγηση ενός ταξιδιού προς κάλυψη γίνεται από τους διαχειριστές του club, άρα έχουν τη διακριτική ευχέρεια να απορρίψουν την κάλυψη για τους δικούς τους λόγους. Για το λόγο αυτό συνηθίζεται να συμβουλευονται τα μέλη τα αρμόδια πρόσωπα του συλλόγου τους, πριν διενεργηθεί κάθε ταξίδι, κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο μπορεί να έρθει αντιμέτωπο με ασυνήθιστους κινδύνους.

5.2.6. ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ – ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Η επισταλία είναι αποτέλεσμα της μη τήρησης των κανόνων που συμφωνήθηκαν σε μια συμφωνία ναύλωσης. Συγκεκριμένα, στην επισταλία καταβάλλεται ένα «penalty» στον πλοιοκτήτη ενός ναυλωμένου πλοίου για καθυστερήσεις και αποτυχία φόρτωσης ή εκφόρτωσης του πλοίου εντός συμφωνημένης χρονικής περιόδου. Όταν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο, υπάρχει συνήθως ένας συμφωνημένος χρόνος παραλαβής του φορτίου που βρίσκεται επί του πλοίου. Αυτή η καθορισμένη εκ των προτέρων περίοδος συνήθως δεν υπερβαίνει τις 3 ημέρες. Για την καθυστέρηση μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο έναντι του αποστολέα, του παραλήπτη ή και άλλου μέρους που θεωρείται υπεύθυνο για τυχόν καθυστέρηση στη φόρτωση ή εκφόρτωση του σκάφους. Στις χρεώσεις επισταλιών συμπεριλαμβάνονται και αδικαιολόγητες δεσμεύσεις (συνήθως άνω των 48 ωρών) του εξοπλισμού φόρτωσης - εκφόρτωσης και μεταφοράς.

Όσον αφορά τις επισταλίες στα εμπλεκόμενα μέρη δεν παρέχεται κάποιου είδους ασφαλιστική κάλυψη. Οι επισταλίες εξετάζονται και πραγματοποιείται κάποιου είδους διακανονισμός επί των ναυλοσυμφώνων που εκτελούνται πριν από τα ταξίδια. Εκεί

ορίζονται τα όρια της ευθύνης κάθε μέρους και ποιος είναι υπεύθυνος για την καταβολή των εξόδων που προκύπτουν. Πρόκειται δηλαδή για μια προβλέψιμη κατάσταση, έναν εμπορικό κίνδυνο και όχι ένα ασφαλισμένο γεγονός, έτσι η χρηματική ποινή είναι συμφωνημένη εκ των προτέρων.⁹²

5.2.7. ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όπως προαναφέρθηκε η αλληλασφάλιση ήρθε για να καλύψει τα κενά στην ασφάλιση των οργανισμών Hull and Machinery, υπό την έννοια ότι δεν καλύπτει τους κινδύνους που ήδη ασφαρίζονται στο πλαίσιο της ασφάλισης αυτής. Οι κανόνες των clubs καθορίζουν τη φύση και την έκταση της κάλυψής τους για να αποκλείσουν τις ζημιές οι οποίες από τη φύση τους μπορούν να ασφαλιστούν υπό τους γενικούς όρους κάλυψης της ασφάλισης γάστρας που αποτελεί τη βασική ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου αλλά και άλλων ειδικότερων καλύψεων.

Για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να επιθυμεί να αποκτήσει ευρεία κάλυψη από διαφορετικούς φορείς. Παραδείγματα χάριν κάλυψη για την τυπική ασφάλιση κύτους, ασφάλιση κινδύνων πολέμου, ασφάλιση φορτίου, ασφάλιση απώλειας μίσθωσης, αντασφάλιση καθώς και κάλυψη P&I. Είναι σημαντικό να αποφευχθεί η διπλή ασφάλιση για οικονομικούς λόγους. Οι ρήτρες που χρησιμοποιούν οι σύλλογοι στους κανόνες τους για να αποφύγουν την κάλυψη των ζημιών που καλύπτονται εκ φύσεως από άλλους τύπους ασφάλισης αποκαλούνται ρήτρες «διαφυγής» (escape clauses). Με αυτές τις ρήτρες ξεκινάει η ανάληψη ευθύνης από τα P&I Clubs στο σημείο που σταματάνε οι άλλες καλύψεις (ακόμα και για το υπερβάλλον ποσό μιας κάλυψης).⁹³

Συνιστάται στα μέλη λοιπόν να ζητούν την προηγούμενη έγκριση του club για την κάλυψη του πλοίου τους, καθώς και να παράσχουν πλήρη ενημέρωση για τις παρεχόμενες ασφαλιστικές καλύψεις στα πλοία τους. Έτσι ακόμα και στην περίπτωση που μια κατά τα συνήθη τυπική κάλυψη hull παρουσιάζει συγκεκριμένες ελλείψεις μπορεί το club να συμφωνήσει σε κάλυψη που υπό άλλες συνθήκες δε θα αναλάμβανε.

⁹²Φρανσουάζ Φωσκόλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος», 2010

⁹³ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

5.2.8. ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Αντί να ενσωματώσουν τα clubs στους κανόνες τους ορισμένες εξαιρέσεις στην ευρύτερη και γενική ρήτρα «διπλής ή άλλης ασφάλισης» η οποία αποκλείει τις ζημίες που καλύπτονται από άλλες ασφαλίσσεις, προτίμησαν ορισμένα από αυτά να δηλώσουν με μεγαλύτερη ακρίβεια τους τύπους ζημιών που συνήθως ασφαλίζονται από άλλους παρόχους και εξαιρούνται ρητά και σε κάθε περίπτωση. Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται ζημίες που ασφαλίζονται από άλλους ασφαλιστές ως ακολούθως⁹⁴:

- i. απώλεια ή ζημία σε ασφαλισμένο σκάφος ή σε οποιοδήποτε τμήμα του
- ii. απώλεια ή βλάβη οποιουδήποτε εξοπλισμού ή αναλώσιμου, που φορτώνεται σε ένα ασφαλισμένο σκάφος, όπως εμπορευματοκιβώτιο, ή καύσιμο, εάν ανήκει στο μέλος ή σε εταιρεία ομίλου που συνδέεται με το μέλος.
- iii. το κόστος των επισκευών σε ένα ασφαλισμένο πλοίο
- iv. το κόστος μεταφοράς ή επιστροφής στο λιμάνι επιβίβασης επιβατών ή περίθαλψης επιβατών στην ξηρά συνεπεία ατυχήματος σε ασφαλισμένο πλοίο, εκτός εάν η κάλυψη αυτού του κόστους έχει συμφωνηθεί ειδικά μεταξύ του μέλους και των διαχειριστών.
- v. ζημίες που μπορεί να προκύψουν από την προσπάθεια διάσωσης άλλου πλοίου, από πλοίο – μέλος του συλλόγου εκτός και αν αποσκοπούσε και σε διάσωση ανθρώπινων ζωών.

5.2.9. ΑΚΥΡΩΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Οι απώλειες που απορρέουν από τα ναύλα και την ακύρωση ναύλωσης συμπεριλαμβάνονται στην κατηγορία των εμπορικών κινδύνων που αναφέρθηκε ανωτέρω και περιλαμβάνει επισφαλείς απαιτήσεις, πτωχεύσεις και χρεοκοπία, οι οποίες ειδικά στις περιόδους που η παγκόσμια οικονομία παρουσίαζε ύφεση, δεν ήταν σπάνια φαινόμενα. Έτσι δε θα ήταν λογικό οι σύλλογοι αμοιβαίας ασφάλισης να εκτίθενται σε ακόμα μεγαλύτερα ρίσκα με το να αναλαμβάνουν και τέτοιου είδους καλύψεις, πέρα από την παραδοσιακή ασφάλιση που σχετίζεται με λειτουργία του πλοίου.⁹⁵

⁹⁴ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

⁹⁵ Hill C., Robertson B., Hazelwood S.J., « Introduction to P&I » 2nd Ed. (1996)

Όταν έχει συμβεί ένα ατύχημα σύγκρουσης τα πλοία είναι πιθανό να περάσουν χρόνο στο ναυπηγείο, για παράδειγμα προκειμένου να επισκευαστούν. Οι ασφαλιστές P&I και H&M συνήθως δεν καλύπτουν τον ασφαλισμένο για απώλειες στο εισόδημα που προκύπτουν από αυτήν ακριβώς την καθυστέρηση. Υπάρχει ειδική ασφάλιστική κατηγορία για την απώλεια ναύλων (loss of hire). Ωστόσο η ασφάλιση αυτή ισχύει μόνο για την περίπτωση που το πλοίο έχει υποστεί υλικές ζημιές και θα λάβει αποζημίωση εξ αυτής της αιτίας από την ασφάλιση του για τη γάστρα και τα μηχανήματα.⁹⁶ Βέβαια εάν η απώλεια αυτή αποτελεί μέρος μιας απαίτησης που μπορεί να συμπεριληφθεί σε καλυψη μέλους του συλλόγου P&I, το μέλος μπορεί να αποζημιωθεί κατόπιν συναίνεσης προς τούτο από τους διαχειριστές του club.

⁹⁶ Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance Richard Williams, 2013

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS (CLAIMS HANDLING)

Ένα από τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνει ένα μέλος στο σύστημα των οργανισμών αλληλασφάλισης είναι η αποτελεσματική και ταχεία υπηρεσία διαχείρισης απαιτήσεων που παρέχεται από τους διαχειριστές των συλλόγων. Ο σύλλογος μπορεί να συμβουλεύει τα μέλη, να διορίζει δικηγόρους και επιθεωρητές για λογαριασμό του και να εξασφαλίζει εγγυήσεις για την άρση κατασχέσεων επί των πλοίων. Αν και πρακτικά το ίδιο το μέλος είναι αυτό που ευθύνεται για τη διαχείριση απαιτήσεων εναντίον του, αρκετά συχνά, και ειδικά σε περίπτωση μεγάλων αξιώσεων, ο σύλλογος θα επιβλέπει ουσιαστικά όλα τα στάδια όσον αφορά την υπερασπιστική γραμμή, τη διαπραγμάτευση και τον διακανονισμό των απαιτήσεων.

Οι υπηρεσίες διαχείρισης των clubs είναι διαθέσιμες 24 ώρες το 24ωρο ανά πάσα ημέρα του χρόνου για να συνδράμουν τα μέλη. Τα γραφεία των clubs εξυπηρετούν διάφορες γεωγραφικές τοποθεσίες όπως τις πόλεις της νέας Υόρκης, της Σαγκάη του Χονγκ Κονγκ, ακόμη και του Πειραιά.⁹⁷

Ακόμα και όταν το αποτέλεσμα μιας απαίτησης, αφορά και άλλους ασφαλιστές ο σύλλογος μπορεί να ασχολείται αποκλειστικά με τον χειρισμό αυτής της απαίτησης. Αυτό συμβαίνει συχνά με τις ευθύνες που προκύπτουν κατόπιν σύγκρουσης των πλοίων. Παρότι η ευθύνη των P&I Clubs σε αυτή την περίπτωση είναι περιορισμένη μπορεί στην πραγματικότητα να είναι ο ασφαλιστής με το μεγαλύτερο μεμονωμένο ενδιαφέρον για την έκβαση της απαίτησης έναντι του πλοιοκτήτη (π.χ. όταν καλύπτει το υπερβάλλον ποσό). Επειδή σε κάθε περίπτωση στόχος είναι ο περιορισμός των απαιτήσεων, οι σύλλογοι P & I συχνά αναλαμβάνουν το μεγαλύτερο κομμάτι όσον αφορά την διαχείριση μιας σύγκρουσης, παρόλο που ο σύλλογος φέρει συνήθως μόνο το 1/4 της πραγματικής ευθύνης και του κόστους διαχείρισης των αξιώσεων. Λόγω του πλήθους των περιπτώσεων, του μεγέθους των απαιτήσεων και της σημασίας που αποδίδεται στη διαχείριση των αξιώσεων, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα του προσωπικού στις περισσότερες εταιρείες που ασκούν τη διαχείριση των συλλόγων απασχολούνται στο τμήμα διαχείρισης των απαιτήσεων. Επίσης, υπάρχει παγκόσμιο δίκτυο αντιπροσώπων και ανταποκριτών για να βοηθήσει τα μέλη που αντιμετωπίζουν προβλήματα διαφορετικών δικαιοδοσιών.

⁹⁷ www.american-club.com/page/claims

Οι Κανόνες του Club ορίζουν γενικά ότι όταν ο σύλλογος αναλαμβάνει τη διεκπεραίωση της αξίωσης δεν συνεπάγεται αναγνώριση οποιασδήποτε υποχρέωσης να πληρώσει το ποσό για το οποίο μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος ο ασφαλισμένος. Η τελική ευθύνη για τον διακανονισμό των απαιτήσεων, εναπόκειται στο διοικητικό συμβούλιο. Οι Κανόνες του συλλόγου δηλώνουν γενικά ότι το συμβούλιο πρέπει να συνεδριάζει όσο συχνά απαιτείται για τη διευθέτηση απαιτήσεων, ενώ τα ενδιαφερόμενα μέλη δεν πρέπει να συμμετέχουν στις αντίστοιχες συνεδριάσεις.⁹⁸

Μέχρι ένα όριο ποσών εξουσιοδοτούνται και οι διαχειριστές από την διοικούσα επιτροπή για την παροχή των αποζημιώσεων πραγματοποίηση πληρωμών από τέτοιες απαιτήσεις. Ο χειρισμός απαιτήσεων των club οργανώνεται σε δύο μεθόδους (όπως προεκτέθηκε στο κεφάλαιο που αφορούσε τους διαχειριστές) αφενός την προσέγγιση των συνδικάτων και αφετέρου αυτή των τμημάτων (ανάλογα με το είδος των απαιτήσεων). Οι ανταποκριτές έχουν περισσότερο έναν επικουρικό ρόλο όσον αφορά τη διαχείριση απαιτήσεων (υποστήριξη κατά τόπον και παροχή συμβουλών). Χαρακτηριστικό του περιορισμένου ρόλου τους είναι, ότι δε έχουν την αρμοδιότητα, να προχωρούν από μόνοι τους σε πληρωμές και να λαμβάνουν κοινοποιήσεις για αξιώσεις ούτε δεσμεύουν το club όταν συναινούν σε διακανονισμούς στους οποίους προέβη μόνο το μέλος.

Κάποιες φορές οι σύλλογοι έρχονται σε διαφωνία με τα μέλη τους για τον αν πρέπει να επέλθει συμβιβασμός για μία απαίτηση. Για παράδειγμα ένα μέλος μπορεί να επιθυμεί στα πλαίσια της καλής θέλησης - συναλλακτικών ηθών και ειδικά των καλών σχέσεων του με κάποιον ζημιωθέντα (συνεργάτη) να υπάρξει διακανονισμός. Δεν αρκεί η παραδοχή της ευθύνης εκ μέρους του μέλους για την κάλυψη της απαίτησης, καθώς πρέπει πρώτα να φέρει την έγκριση του club για να εκπληρωθεί και συνήθως πρέπει να έχει προηγηθεί μία από τις νομικές διαδικασίες που αναφέρονται κατωτέρω (π.χ. διαιτητική απόφαση). Οι κανόνες των club απαγορεύουν το διακανονισμό απαιτήσεων μόνο επι τη βάσει της καλής θέλησης στις συναλλαγές, ειδικά όταν σε μία υπόθεση υπάρχουν βάσιμα επιχειρήματα για την αμφισβήτηση της απαίτησης.

Στο καταστατικό των οργανισμών και στους κανόνες τους, υπάρχουν διατάξεις σχετικά με την πληρωμή των απαιτήσεων. Η συνήθης πρακτική είναι να εκδίδονται επιταγές από τους ίδιους τους διαχειριστές του club προς τα μέλη, για το οποίο είναι απευθείας

⁹⁸ Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010

εξουσιοδοτημένοι οι διαχειριστές από το Διοικητικό Συμβούλιο. Σε άλλες περιπτώσεις εκδίδονται απεθείας στο όνομα των ζημιωθέντων προσώπων. Σύμφωνα με τους κανόνες ακόμη των club και τη νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων τα μέλη δε δικαιούνται να αξιώσουν τόκους σχετικά με τις αποζημιώσεις που διεκδικούν από τους οργανισμούς αλληλασφάλισης από την ημέρα που εκδίδεται κάποια απόφαση και το club καθυστερεί να καταβάλει σχετική αποζημίωση. Όμως στην περίπτωση που ένας αλληλασφαλιστικός σύλλογος παραβιάζει κατάφωρα τους κανόνες του και τις υποχρεώσεις του έναντι του μέλους του, είναι πιθανό το μέλος να διεκδικήσει την πληρωμή τόκων αναφορικά με τις παραβάσεις του συλλόγου.

Συνοπτικά αναλύεται ο χειρισμός απαιτήσεων από τα club σε τρία στάδια:⁹⁹

1. Το Πρώτο Στάδιο περιλαμβάνει
 - Την αρχική αξιολόγηση των απαιτήσεων που μπορεί να προκύψουν
 - Την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίο
 - Την κοινοποίηση του σχετικού συμβάντος στις αρμόδιες αρχές
 - Την κινητοποίηση των ανταποκριτών / δικηγόρων / επιθεωρητών
2. Στο Δεύτερο Στάδιο γίνεται προσπάθεια για
 - Διαχείριση του κινδύνου που έχει προκύψει
 - Ελαχιστοποίηση του κινδύνου και των επιπτώσεων του
 - Συγκέντρωση και τήρηση αποδεικτικών στοιχείων και σχετικών αρχείων
 - Προσδιορισμό της έκτασης της ζημίας (το βαθμό του τραυματισμού – πλήγματος της ακεραιότητας της υγείας όταν πρόκειται για άνθρωπο)
3. Στο Τρίτο Στάδιο διενεργείται
 - Αξιολόγηση της απαίτησης
 - Ανάπτυξη στρατηγικής άμυνας
 - Διαπραγματεύσεις διακανονισμού / νομικές διαδικασίες
 - Επίλυση των αξιώσεων και καταβολή αποζημιώσεων

6.1. ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Όταν έχει συμφωνηθεί η διαχείριση των αξιώσεων που αφορούν ένα μέλος από το club, το τελευταίο αναλαμβάνει να διορίσει δικηγόρους, επιθεωρητές και πραγματογνώμονες ικανούς να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε ζήτημα προκύψει και μπορεί

⁹⁹ www.ukpandi.com

να οδηγήσει σε στοιχειοθέτηση ευθύνης προς αποζημίωση εκ μέρους του μέλους. Κάποια club στους κανόνες τους προβλέπουν ότι το κόστος των δικηγόρων και εμπειρογνομόνων θα βαρύνει το ίδιο το μέλος. Ωστόσο στο τέλος είναι πιο πιθανό να συμπεριληφθούν τα έξοδα αυτά στην αποζημίωση που θα κληθεί να δώσει το club.¹⁰⁰ Τα δικαστήρια έχουν δεχτεί ότι υφίσταται τεκμήριο πληρεξουσιότητας όταν ένας δικηγόρος εμφανίζεται να εκπροσωπεί το μέλος και οποιοσδήποτε αμφισβητεί την εξουσία του, έχει και το βάρος της αποδείξεως για το αντίθετο.¹⁰¹

6.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε μια από τις βασικότερες υποχρεώσεις των μελών είναι η έγκαιρη γνωστοποίηση ενός κινδύνου στους υπευθύνους του club. Αν για παράδειγμα ο πλοίαρχος του πλοίου δεν ειδοποιήσει άμεσα το club αναφορικά με ένα συμβάν τότε η επιτροπή του συλλόγου επιφυλάσσεται για το αν θα προβεί στην κάλυψη της εγερθείσας απαίτησης. Συγχρόνως πρέπει να παρασχεθούν από το μέλος οποιαδήποτε έγγραφα, αντίγραφα και πιστοποιητικά ζητηθούν από το σύλλογο. Οι διαχειριστές του συλλόγου μπορεί να ζητήσουν να έρθουν και σε επαφή με κάθε αρμόδιο άτομο για την παροχή πληροφοριών σχετικά με το περιστατικό (μέλη του πληρώματος, διοικητικές αρχές).

Η υποχρέωση γνωστοποίησης στοχεύει σε δύο σκοπούς. Αφενός στο να υπάρξει ο κατάλληλος χρόνος από το club για τη διαχείριση της υπόθεσης, τη συλλογή του αποδεικτικού υλικού, την ανάπτυξη της κατάλληλης υπερασπιστικής γραμμής, ακόμα και την έγκαιρη εξασφάλιση των απαραίτητων κεφαλαίων. Αφετέρου όμως ένας μακροπρόθεσμος στόχος είναι η συλλογή της απαραίτητης γνώσης για αυτές τις υποθέσεις και η συνεχής βελτίωση των χρόνων ανταπόκρισης και των παρεχόμενων υπηρεσιών εκ μέρους των συλλόγων. Δεν υπάρχει σαφής προσδιορισμός των γεγονότων που τα μέλη υποχρεούνται να κοινοποιούν στα clubs τους. Ωστόσο ακόμα και σε περιπτώσεις αμφιβολίας για το αν θα πρέπει να επιληφθεί το club ή αν είναι αυτό αρμόδιο για την κάλυψη του ασφαλισίμου κινδύνου, σε κάθε περίπτωση συστήνεται να είναι

¹⁰⁰ Monica M. Geeham v Trawler Arlington, Oceanus Underwriting Association Limited [1976] AMC 2510.

¹⁰¹ Liggett & Myers Tobacco Co Inc v Steamship Maliakos and Maris A. Ebricos [1941] AMC 1860.

κοινοποιημένος και ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός προκειμένου να υπερασπιστεί και το μέλος καλύτερα τα συμφέροντα του (αξιώσεις κατά του ίδιου του συλλόγου).¹⁰²

Κατά την περίπτωση που το club ενημερωθεί για κάποιο γεγονός που αφορά ένα από τα μέλη του από τρίτη πηγή (π.χ. μέσα μαζικής ενημέρωσης) και όχι από το ίδιο το μέλος, τίθεται ζήτημα για το αν το μέλος τηρεί την υποχρέωση του προς κοινοποίηση. Ωστόσο ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο θα ενημερωθεί ο σύλλογος παραμένει η γενικότερη υποχρέωση του μέλους προς ενημέρωση, καθώς η ευθύνη του δεν τελειώνει στην αναφορά απλώς του συμβάντος, αλλά και στην παροχή όλων των απαραίτητων στοιχείων και πληροφοριών.¹⁰³

Η περίοδος μέσα στην οποία το μέλος υποχρεούται να ειδοποιήσει τον σύλλογο του για την ύπαρξη απαίτησης είναι συνήθως εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία το μέλος έλαβε γνώση για τον κίνδυνο, ή σύμφωνα με αυστηρότερες διατάξεις κανονισμών των οργανισμών εντός ενός έτους από την ημερομηνία την οποία όφειλε το μέλος να γνωρίσει το περιστατικό. Οι προθεσμίες αυτές φαίνεται να διαφοροποιούνται ανάλογα με το πότε επήλθε στην πραγματικότητα το επιζήμιο γεγονός.

Η αγγλική νομοθεσία προβλέπει ότι όταν ένα ασφαλισμένο μέλος έχει αθετήσει την υποχρέωση του προς ενημέρωση του συλλόγου του, αν ένα τρίτο μέρος έχει προβεί στις απαραίτητες κοινοποιήσεις, λογίζεται σαν να πληρούται η υποχρέωση που είχε εξ αρχής ο ασφαλισμένος, οπότε και ο ασφαλιστής πρέπει να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες, για παράδειγμα σε αποζημίωση των ζημιωθέντων (Third Parties -Rights Against Insurers Act 2010).

6.3. ΕΓΓΥΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

Ίσως από τις σημαντικότερες λειτουργίες των συλλόγων αλληλασφάλισης, στην αρωγή και υποστήριξη που παρέχουν στα εγγεγραμμένα πλοία τους, είναι η παροχή εγγυητικών επιστολών (letters of undertaking). Παρόλο που αυτή η πρακτική δεν ορίζεται ρητά στους κανόνες των club, παρέχονται εγγυήσεις από τα τελευταία όταν υπάρχει κάποια αξίωση προς ικανοποίηση εναντίον του πλοίου. Έτσι όταν για παράδειγμα έχουν επιβληθεί

¹⁰² Αριστέα Ροζοπούλου, Ε.Κ.Π.Α., Νομική Σχολή, «Protection&IndemnityClubs Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Πλοιοκτητών», 2017

¹⁰³ Hassett v Legal and General Assurance Society Ltd. (1939) 63 L1 L Rep 278.

ασφαλιστικά μέτρα (όπως η συντηρητική κατάσχεση) στο πλοίο είναι πολύ σημαντικό να μεσολαβήσει το club, να παράσχει κάποιο Undertaking Letter ώστε να αφεθεί «ελεύθερο» το πλοίο και να μπορέσει να συνεχίσει τη δραστηριότητα του και τα ταξίδια. Γλυτώνονται κατά αυτόν τον τρόπο, πολλά έξοδα και ζημίες για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Με την παροχή αυτών των εγγυήσεων οι σύλλογοι αναλαμβάνουν ουσιαστικά να καταβάλουν στον «δανειστή» του μέλους, ένα προσυμφωνημένο ποσό που αναφέρεται ρητά επί της επιστολής, προκειμένου να μην επιβληθούν ή και να αρθούν οιαδήποτε μέτρα έχουν ληφθεί για την συντηρητική κατάσχεση του πλοίου.

Παρότι πρόκειται για ιδιωτικούς διακανονισμούς είναι ευρέως αναγνωρισμένες από Διεθνείς Συνθήκες και ταυτόχρονα έχουν ευρεία χρήση σε χώρες με σημαντική παρουσία στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο, όπου μέχρι προσφάτως δέχονταν μόνο τραπεζικές εγγυητικές επιστολές.¹⁰⁴ Ωστόσο η έκδοση τραπεζικής εγγυητικής επιστολής είναι μια περισσότερο χρονοβόρα διαδικασία και οι τράπεζες ζητούν προμήθεια για την υπηρεσία αυτή, ενώ στην περίπτωση της έκδοσης εγγυητικών επιστολών από τα clubs δεν υπάρχει επιβάρυνση για τους πλοιοκτήτες.

Σε πολλές περιπτώσεις έχει κριθεί ότι η χορήγηση των εγγυητικών επιστολών αποτελεί επαρκή εξασφάλιση για την απαίτηση του δανειστή. Το 1982, το πλοίο Elloba κατασχέθηκε στο Ρότερνταμ από τους ιδιοκτήτες του φορτίου. Παρότι το club χορήγησε εγγυητική επιστολή, οι ιδιοκτήτες του φορτίου αρνήθηκαν την παραλαβή της και ζήτησαν τραπεζική εγγυητική επιστολή ως εγγύηση. Η υπόθεση έφτασε στα δικαστήρια, όπου κρίθηκε ότι η εγγυητική επιστολή των clubs αποτελούσε επαρκή εγγύηση και διατάχθηκε η άρση της κατάσχεσης.¹⁰⁵ Η εγγυητική επιστολή των clubs αποτελεί επαρκή ασφάλεια στο μέτρο που δεν αμφισβητείται η οικονομική ευρωστία ή η καλή πίστη του club.

6.4. ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Είναι γενικά προτιμότερο από άποψη κόστους, χρόνου και πελατειακών σχέσεων να γίνεται διακανονισμός για τις αξιώσεις που προκύπτουν. Ωστόσο, επειδή αυτό δεν είναι δυνατό πάντα για διάφορους λόγους, ως εκ τούτου, τα μέρη θα πρέπει παραπέμπουν τη διαφορά σε ένα ουδέτερο τρίτο μέρος για τη διευθέτηση μιας διαφοράς. Συνήθως αυτό το

¹⁰⁴ Στην Ελλάδα για την άρση επιβληθέντων ασφαλιστικών μέτρων σε πλοία χρησιμοποιείται κατά κόρων η τραπεζική εγγυητική επιστολή στο δικαστήριο.

¹⁰⁵ Gard News No. 8 p. 88.

τρίτο μέρος είναι τα δικαστήρια. Το νομικό σύστημα σχεδόν όλων των χωρών επιτρέπει στα μέρη να επιλύουν τις διαφορές τους δικαστικά. Βέβαια, η οδός των δικαστηρίων γίνεται όλο και πιο περίπλοκη με την πάροδο του χρόνου και αποφεύγεται σε κάθε ευκαιρία.

6.4.1. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Τα δικαστήρια και η νομολογία εξειδικεύονται με την πάροδο των χρόνων στα ναυτιλιακά ζητήματα και αυτό συναντάται κυρίως στις παραθαλάσσιες χώρες οι οποίες διαθέτουν τους απαραίτητους εμπειρογνώμονες για την αξιολόγηση μιας ναυτικής διαφοράς. Ωστόσο, για διάφορους λόγους, τα μέρη συχνά εξετάζουν το ενδεχόμενο επίλυσης των διαφορών τους εκτός δικαστηρίου και έχουν στραφεί σε άλλα συστήματα επίλυσης απαιτήσεων όπως η διαιτησία, η διαμεσολάβηση κλπ. Η πραγματικότητα της κατάστασης είναι ότι διαφορετικά είδη διαφορών απαιτούν διαφορετικές προσεγγίσεις επίλυσης οπότε δεν τίθεται λόγος αν ένα σύστημα είναι καλύτερο από κάποιο άλλο.¹⁰⁶

6.4.2. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Ένας από τους κύριους λόγους για τη δημοτικότητα της διαιτησίας (arbitration) είναι το γεγονός ότι, ενώ οι δικαστικές διαδικασίες είναι συνήθως δημόσιες σύμφωνα με το σύνταγμα των περισσότερων χωρών, η διαιτησία είναι ιδιωτική. Ως εκ τούτου, μια απόφαση διαιτησίας δεν μπορεί κανονικά να γνωστοποιηθεί σε οποιοδήποτε άλλο μέρος πέραν των εμπλεκόμενων μερών, εκτός και αν και τα δύο μέρη συμφωνούν με τη δημοσιοποίηση. Επιπλέον, πολλές διαφορές απαιτούν ειδικές γνώσεις που μπορούν να αποκτηθούν μόνο με την εμπειρία του συγκεκριμένου τομέα εμπορίου. Η γνώση αυτή συναντάται ευκολότερα σε διαιτητές που χειρίζονται ναυτιλιακές αξιώσεις, παρά σε δικαστές. Κάθε σύστημα διαιτησίας σε όλο τον κόσμο τείνει να έχει τους δικούς του κανόνες και είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες γίνονται σαφώς κατανοητοί στα μέρη πριν συμφωνήσουν σε συγκεκριμένη αρμοδιότητα. Για παράδειγμα, οι διαιτητές του Λονδίνου είναι υποχρεωμένοι να ακολουθούν τη νομολογία των προηγούμενων αποφάσεων, ενώ οι διαιτητές της Νέας Υόρκης έχουν μεγαλύτερη ελευθερία. Τα περισσότερα κέντρα διαιτησίας παρέχουν ένα απλοποιημένο σύστημα διαιτησίας το οποίο βασίζεται αποκλειστικά σε έγγραφα και περιορίζει το κόστος σε ένα λογικό ύψος. Οι διαιτητές μπορούν να διατάξουν την ανακάλυψη εγγράφων ή δειγμάτων ή άλλων υλικών

¹⁰⁶ Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance, Richard Williams, 2013

αποδείξουν και μπορούν να απαιτήσουν τη συμμετοχή μαρτύρων. Στις περισσότερες χώρες, μπορούν να επικυρωθούν διαιτητικές διαδικασίες με δικαστικές αποφάσεις, εάν χρειαστεί. Δεν είναι τυχαίο ότι στις περισσότερες εμπορικές συμβάσεις ανά τον κόσμο τίθεται ρήτρα περί αρμοδιότητας της αγγλικής νομοθεσίας και δή περί διαιτησίας διαφορών.

4.2.3. ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗ

Εναλλακτικά υπάρχουν άλλα συστήματα επίλυσης διαφορών, όπως η διαμεσολάβηση.¹⁰⁷ Εκτιμάται ότι υπάρχει κέρδος ως προς το κόστος και τις καθυστερήσεις που έρχονται όλο και περισσότερο να πλήξουν τα παραδοσιακά συστήματα επίλυσης διαφορών, διαιτησία και δικαστικές διαφορές. Αναγνωρίζεται επίσης ότι υπάρχει πάντοτε κίνδυνος ρήξης των σχέσεων όταν οι διαφορές υποβάλλονται ενώπιον δικαστηρίου ή διαιτητικού δικαστηρίου και ότι ο αμφισβητούμενος χαρακτήρας της διαφοράς μπορεί να καταστρέψει μια εμπορική σχέση. Η κύρια διαφορά μεταξύ της διαμεσολάβησης και της διαιτησίας, είναι ότι ενώ μια αγωγή ενώπιον δικαστηρίου και η διαιτησία οδηγούν σε δεσμευτική απόφαση, δεν ισχύει το ίδιο και στη διαμεσολάβηση, εφόσον δεν το επιθυμούν τα μέρη. Ως εκ τούτου, ο διαμεσολαβητής μπορεί να προτείνει μια πιθανή λύση, αφού οι διάδικοι προβάλουν πρώτα τους ισχυρισμούς τους, αλλά τα μέρη δεν υποχρεούνται να την αποδεχθούν. Φυσικά εάν η διαδικασία διαμεσολάβησης αποβεί άκαρπη και δεν επήλθε συμβιβασμός, τα μέρη μπορούν να καταφύγουν στα παραδοσιακά συστήματα επίλυσης διαφορών.

¹⁰⁷ Και στην Ελλάδα έχει προσπάθεια για την ενίσχυση του θεσμού με το Ν. 4512/2018 και την υποχρεωτική υπαγωγή ορισμένων υποθέσεων σε πρώτο στάδιο στη διαμεσολάβηση.

7.1 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Αντασφάλιση είναι η εκχώρηση ενός μέρους των ασφαλιστικών κινδύνων που αναλαμβάνει μία ασφαλιστική εταιρεία, προς τους αντασφαλιστές, έτερες δηλαδή ασφαλιστικές εταιρείες, βάσει προκαθορισμένων όρων που περιέχονται κάθε φορά στην αντασφαλιστική σύμβαση.¹⁰⁸ Ο θεσμός της αντασφάλισης παρουσιάζεται πολύ σημαντικός για την επιβίωση και λειτουργία των σύγχρονων P&I Clubs τα οποία αναλαμβάνουν έναν πολύ μεγάλο αριθμό κινδύνων για λογαριασμό των πλοιοκτητών. Συμβάλλει στην ευρύτερη διασπορά κινδύνων σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι οικονομικές επιπτώσεις από ενδεχόμενες μεγάλες καταστροφές κατακερματίζονται και διασπείρονται σε ολόκληρο τον κόσμο. Έτσι επειδή τα club δε θα μπορούσαν να καλύψουν τεράστια ποσά, μόνο μέσω της συλλογής υπέρμετρων συμπληρωματικών εισφορών (κάτι που θα ήταν καταστροφικό για μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις) και των αποθεματικών τους, εγγυώνται την απεριόριστη κάλυψη των κινδύνων που αναλαμβάνουν σε όλο το εύρος, μέσω της αντασφάλισης.

Είναι τόσο στενά συνδεδεμένοι πλέον οι θεσμοί της ασφάλισης και της αντασφάλισης σήμερα που η αντασφάλιση μπορεί να υπαγορεύει τους όρους και να καθορίζει τις τιμές των ασφαλιστικών προϊόντων. Σε πρόσφατη έκθεσή του ο οίκος Fitch εκτιμά ότι η οδηγία Solvency II οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης των ασφαλιστικών εταιρειών για αντασφαλιστικά προϊόντα, καθώς επιθυμούν να ενισχύσουν την κεφαλαιακή τους θέση μέσω της μεταφοράς κινδύνου και να γίνουν πιο ανταγωνιστικές. Η αντασφάλιση επιτυγχάνει ισορροπία στο ισοζύγιο ασφαλιστρων-ζημιών και συνεπώς συμβάλλει στη σταθεροποίηση των κερδών. Με την αντασφάλιση, ο ασφαλιστής αντικαθιστά τον κίνδυνο για ένα άγνωστο ποσό αποζημίωσης που θα κληθεί να καταβάλει, με ένα γνωστό εκ των προτέρων κόστος, που είναι τα αντασφάλιστρα.

Οι αξιώσεις που εγείρονται κατά πλοιοκτητών μπορούν να ισοδυναμούν με δυνητικά τεράστι ποσά που καλούνται να καταβάλουν τα P&I Clubs. Η πρακτική είσπραξης απεριόριστων εισφορών από τα μέλη στο παρελθόν οδήγησε στην κατάρρευση πολλών παλαιών συλλόγων διότι τα μέλη δεν μπορούσαν να προβλέψουν εκ των προτέρων τις

¹⁰⁸ www.liberal.gr/arthro/92319/epikairotitita/2016/giati-i-antafalisi-einai-polu-simantiki-gia-olous

ασφαλιστικές συνεισφορές που θα κατέβαλαν και συχνά δε μπορούσαν να αντεπεξέλθουν σε απροσδόκητα μεγάλες συμπληρωματικές εισφορές.

Για να μειωθεί η πιθανότητα απρόβλεπτων εισφορών, οι σύλλογοι ανέπτυξαν ένα απλό σύστημα αντασφάλισης. Για σχεδόν έναν αιώνα αρκετοί σύλλογοι P & I έχουν συγκεντρώσει τις απαιτήσεις τους σε μια συμφωνία αντασφάλισης. Με προσήλωση στην αρχή της αμοιβαιότητας που διακρίνει τους οργανισμούς αλληλασφάλισης τα club συνεργάζονται με σκοπό να αντασφαλίσουν αλλήλους σε αμοιβαία βάση, δημιουργώντας ένα απλό σύστημα αντασφάλισης το «Pooling Agreement», συγκεντρώνοντας τις απαιτήσεις που ξεπερνούν ένα όριο εκατομμυρίων δολαρίων σε μία «δεξαμενή μεγάλων απαιτήσεων» (Excess Loss Pool)

7.2. **TO INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT**

Το πρώτο Pooling Agreement υπογράφηκε από έξι βρετανικά club στις 10 Απριλίου 1899 το αποκαλούμενο «London Group». Το London Group μετατράπηκε σε International Group όταν οι σύλλογοι που δεν είχαν την έδρα τους στην Αγγλία όπως τα «Scandinavian clubs» και «Japan Club» έγιναν εμμέσως μέλη του group μέσω επιμέρους συμφωνιών αντασφάλισης. Έτσι το International Group συστάθηκε το 1981 και υπογράφηκε το International Group Agreement (IGA). Επιθεωρείται έλτοτε από τον International Maritime Organization (IMO). Αυτός ο όμιλος συλλόγων αποτελείται σήμερα από τους κάτωθι 13 οργανισμούς, καλύπτοντας το 90% περίπου του παγκόσμιου τονάζ, μαζί με τις θυγατρικές του εταιρείες:

1. - The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
2. - Assuranceforeningen Skuld
3. - Gard P&I (Bermuda) Limited
4. - The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
5. - The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
6. - The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
7. - The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
8. - The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
9. - The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited

10. - The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
11. - The Swedish Club
12. - The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
13. - The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Μέσω της δομής του Intrenational Group τα μέλη του, αν και ανταγωνιστές, μοιράζονται μεταξύ τους την έκθεση σε μεγάλους κινδύνους και τη γνώση που αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από τις ναυτασφαλίσεις και τον απολογισμό καταβαλλόμενων αποζημιώσεων. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται μια ισορροπία στις «κεφαλαιακές» απαιτήσεις κάθε συλλόγου. Το Intrenational Group παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα μέλη του που μπορεί να περιλαμβάνει τη διαχείριση απαιτήσεων για λογαριασμό των μελών του, την παροχή νομικών συμβουλών και γενικά τον συντονισμό σε θέματα διακυβέρνησης και λειτουργίας¹⁰⁹ Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι η αντασφάλιση παρέχεται εντός του Intrenational Group με γνώμονα την αλληλασφάλιση και όχι το κέρδος, η υπηρεσία αυτή είναι σαν να παρέχεται δωρεάν.

Ο Όμιλος των 13 μελών Clubs δεν αποτελεί νομικό πρόσωπο. Προεδρεύεται από έναν ανώτατο αξιωματούχο μέλους με τριετή θητεία.¹¹⁰ Η διοίκηση και οι εξωτερικές σχέσεις και συναλλαγές του Ομίλου συντονίζονται από τη Γραμματεία του Διεθνούς Συλλόγου P&I που εδρεύει στο Λονδίνο και της οποίας προϊστάται ο Πρόεδρος. Οι καθημερινές εργασίες διεξάγονται από έναν μεγάλο αριθμό εξωτερικών συνεργατών και εμπειρογνομόνων (νομικών, επιθεωρητών, ασφαλιστών, οικονομολόγων) που παρέχουν υποστήριξη για θέματα που αφορούν πλοιοκτησία, εφοπλισμό και ναύλωση των πλοίων.

Ο Σιεθνής Σύλλογος έχει τρεις βασικές λειτουργίες. Πρώτον τη λειτουργία του «διαμερισμού» των αξιώσεων μέσω της συμφωνίας «pooling», που αναλύεται κατωτέρω. Ο προσδιορισμός των αξιώσεων που μπορούν να εξυπηρετηθούν από τη λειτουργία της αντασφάλισης και εξασφαλίζει ορθή λειτουργία της συμφωνίας σύμπραξης, δηλαδή του «Pooling Agreement» και την ισορροπία του συστήματος. Δεύτερον λειτουργεί ως ένα μέρος συνδιαλλαγής - «φόρουμ» ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των συλλόγων και και πλοιοκτητών. Τρίτον, παρέχει μια συλλογική φωνή με σκοπό τη συνεργασία του International Group και των μελών του με εξωτερικούς φορείς, συμπεριλαμβανομένων των

¹⁰⁹ www.igpandi.org/about

¹¹⁰ Ο σημερινός Πρόεδρος του Ομίλου, Paul Jennings, ο οποίος εξελέγει το Νοέμβριο του 2018 είναι Διευθύνων Σύμβουλος του North of England.

διακυβερνητικών οργανισμών, των κυβερνήσεων, των λιμενικών αρχών ανά τον κόσμο και των υπόλοιπων ασφαλιστικών / αντασφαλιστικών επιχειρήσεων που μπορεί να δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ένας βασικός στόχος του International Group Agreement είναι η καθιέρωση διαδικασιών που αποσκοπούν στη διασφάλιση της πειθαρχίας μεταξύ των συλλόγων, πειθαρχία που είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της συμφωνίας σύμπραξης. Περιέχει περιορισμούς στην ελευθερία των μεμονωμένων συλλόγων να ανταγωνίζονται όσον αφορά την τιμή των εισφορών που επιβάλουν στα μέλη τους. Επιπλέον, υφίστανται διατάξεις που αποσκοπούν στην αύξηση της διαφάνειας αξιώνοντας την κοινοποίηση των εξόδων και το ύψος των διοικητικών δαπανών.

Εάν ένας σύλλογος που είναι συμβαλλόμενο μέρος του International Group Agreement δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις της, μπορεί να χάσει τη δυνατότητα να αξιώσει την κάλυψη στο πλαίσιο της συμφωνίας σύμπραξης σε σχέση με τα πλοία που αποτέλεσαν αντικείμενο παραβιάσεων. Ο σύλλογος που παραβιάζει τις διατάξεις του Agreement μπορεί να χάσει πρόσβαση σε κεφάλαια συνολικού ποσού 150 εκατομμυρίων δολαρίων για περίοδο δύο ετών, κατόπιν σχετικής απόφασης της επιτροπής που εκπροσωπεί τα συμβαλλόμενα clubs.¹¹¹

Από τη δεκαετία του 1980, το International Group και οι συμφωνίες του υποβλήθηκαν σε ρυθμιστικό έλεγχο από την Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ήταν συμβατές με τους κανόνες ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα τότε άρθρα 85 και 86 Συνθ ΕΟΚ (νυν 101 παρ.1 και 102 ΣΛΕΕ). Το 1985, οι αρχές της ΕΕ επιβεβαίωσαν ότι το International Group απαλλάσσεται από τις κατά τα άλλα περιοριστικές διατάξεις ανταγωνισμού της Ένωσης, δεδομένου ότι το International Group Agreement αναγνωρίστηκε ως απαραίτητο για τη λειτουργία του Pooling Agreement που μαζί με τις πρακτικές διαχείρισης των αξιώσεων των συλλόγων και η απαλλαγή είχε ισχύ μέχρι το 1995. Κατόπιν τροποποιήσεων οι συμφωνίες έτυχαν εκ νέου εξαιρέσης η οποία έληξε το 2009. Σήμερα έπειτα από ρυθμιστικές αλλαγές το International Group μπορεί να λειτουργεί χωρίς να αιτείται εξαιρέσεις από τους υφιστάμενους ρυθμιστικούς κανόνες, αλλά

¹¹¹ www.gard.no/web/publications/content

υποχρεούται σε εσωτερική αξιολόγηση και υποβολή αναφορών στις αρχές ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.¹¹²

Με τους συλλόγους Intrenational Group να αντιπροσωπεύουν περίπου το 90% της παγκόσμιας ασφαλισμένης χωρητικότητας όπως προαναφέρθηκε καλύπτοντας ουσιαστικά κάθε τύπο πλοίου, παρέχεται από το Group μια πολύ αποτελεσματική ενιαία φωνή εκπροσώπησης για τους συλλόγους P&I και τα μέλη τους, ώστε να συνεργάζονται με κυβερνήσεις και νομοθέτες σε θέματα που σχετίζονται με τα ποσά κάλυψης των κινδύνων της θάλασσας. Απώτερος σκοπός είναι να εξασφαλιστεί η ύπαρξη επαρκούς και βιώσιμης ασφάλισης για τέτοιου είδους κινδύνους και να διαμορφωθούν αποτελεσματικοί νόμοι που να διασφαλίζουν την ισορροπία στην αγορά των ναυτασφαλίσεων.

7.3. TO POOLING AGREEMENT

Η ανάπτυξη της συμφωνίας σύμπραξης «Pooling Agreement» έχει τις ρίζες της στον 19^ο αιώνα. Παραδοσιακά, η κάλυψη P & I ήταν απεριόριστη και οι σύλλογοι ήταν σε θέση να αποζημιώσουν πλήρως τα μέλη τους (με την επιφύλαξη ορισμένων ποσών που εκπίπτουν) για ασφαλιστικές απαιτήσεις. Εντούτοις, στα τέλη του 19ου αιώνα τα μέλη φοβήθηκαν ότι αυτή η ευελιξία στις καλύψεις θα δημιουργούσε κίνδυνο στη σταθερότητα της οικονομίας των ναυτασφαλίσεων. Ως εκ τούτου, το «London Group of P & I Clubs», που απαρτιζόταν από έξι συλλόγους, συνήψε την πρώτη συμφωνία καταμερισμού των απαιτήσεων το 1899. Ο κύριος σκοπός αυτής της συμφωνίας παραμένει ίδιος σήμερα. Να αποτελέσει δηλαδή το νομικό πλαίσιο για τον επωμισμό σε αμοιβαία βάση του οικονομικού βάρους των υπερβολικά μεγάλων απαιτήσεων, ώστε να μειωθεί η συνεχής μεταβολή στα κέρδη και τις εκτιμήσεις των εισφορών που πρέπει να καταβάλλονται. Περιελάμβανε επίσης μηχανισμούς που καθόριζαν το βαθμό που κάθε σύλλογος που συμμετέχει πρέπει να συνεισφέρει στις αξιώσεις που βάρυναν άλλους συλλόγους. Με αυτόν τον τρόπο, μειώθηκε η πιθανότητα να υποστούν ζημιά οι συμμετέχοντες σύλλογοι μέσα σε ένα ασφαλιστικό έτος, κάτι που θα οδηγούσε σε είσπραξη εισφορών που θα υπερέβαιναν τη συνολική εκτιμώμενη εισφορά. (Total Estimated Call).¹¹³

Στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα παρατηρήθηκε τεράστιο άλμα στη σημασία του ρόλου που έπρεπε να διαδραματίσουν οι σύλλογοι P & I προκειμένου να αντιμετωπίσουν

¹¹² Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4η έκδοση, 2010

¹¹³ www.gard.no/web/publications/content

τις προκλήσεις της όλο και πιο περίπλοκης δραστηριότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ίσως η πιο εντυπωσιακή εξέλιξη υπήρξε στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων (containers) η οποία επέτρεψε στους μεταφορείς να συλλέγουν και να παραδίδουν φορτία στην ενδοχώρα μακριά από τα λιμάνια. Αυτοί οι μεταφορείς συχνά αναλαμβάνουν την ευθύνη όχι μόνο για το θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς αλλά και για το τμήμα της μεταφοράς που έχει εκτελεστεί οδικώς ή μέσω σιδηροδρόμων. Κατά συνέπεια, αναλύθηκαν περαιτέρω ευθύνες που οφείλονταν σε παράγοντες ξένους με αυτούς της ναυσιπλοΐας.

Η παγκόσμια κοινότητα άρχισε επίσης να λαμβάνει σοβαρά υπ' όψη τον περιβαλλοντολογικό αντίκτυπο στις θαλάσσιες μεταφορές και ότι όσο σημαντικό είναι να συνεχίσουν τα πλοία να μεταφέρουν καθημερινά προϊόντα απαραίτητα για την κοινωνία, είναι ακόμα πιο σημαντικό να διασφαλίζεται ότι το περιβάλλον δεν βλάπτεται κατά αυτή τη διαδικασία. Οι ζημίες που προκλήθηκαν από ορισμένες περιπτώσεις ατυχημάτων ρύπανσης προσέλκυσαν την προσοχή εθνικών, αλλά και διεθνών ρυθμιστικών αρχών και έχουν οδηγήσει στην επιβολή αυστηρών νόμων που απαιτούν τη λειτουργία των πλοίων σύμφωνα με πολύ υψηλά πρότυπα και προδιαγραφές. Το νομικό αυτό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος έχει ορίσει για τους ρυπαίνοντες, πολύ υψηλά πρόστιμα που πρέπει να αποδοθούν σε άτομα και κυβερνητικούς φορείς που έχουν υποστεί ζημίες κατόπιν παραβιάσεων.

Αντίστοιχη βαρύτητα έχει δοθεί και στις αποζημιώσεις για σωματικές βλάβες και θανάτους. Τα δικαστήρια πολλών χωρών έχουν επιβάλει πολύ υψηλές αποζημιώσεις, ιδίως στην περίπτωση των επιβατών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή παρόμοιων διεθνών νόμων που έχουν σχεδιαστεί για να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία παρέχουν ένα ασφαλές και ικανοποιητικό περιβάλλον αναψυχής και εργασίας για τους επιβάτες και τα μέλη του πληρώματος αντίστοιχα και απαιτούν από τους παραβάτες να παρέχουν πολύ υψηλά επίπεδα αποζημίωσης σε άτομα που έχουν πληγεί κατά τη διάρκεια των ναυτικών ταξιδιών.

Λόγω των ποικίλων αυτών εξελίξεων, πλοιοκτήτες και ναυλωτές αναζήτησαν εκτενέστερες καλύψεις από τα P&I Clubs και με τη σειρά τους τα Clubs προσπάθησαν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των μελών τους. Ωστόσο, λόγω των πολύ υψηλών αποζημιώσεων από ρύπανση που προέκυψαν τη δεκαετία του 1970 και του 1980, κατέστη σαφές ότι το International Group δε διέθετε την οικονομική ευχέρεια να αποζημιώσει

πλήρως τα μέλη του αν τέτοια ατυχήματα παρουσιαστούν επανειλημμένα μέσα σε ένα έτος χρήσης. Ως εκ τούτου, κατέστη αναγκαίο να τεθεί ένα ανώτατο όριο στην κάλυψη από περιστατικά ρύπανσης. Αρχικά, το ανώτατο όριο καθοριζόταν στο ποσό των 15 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ ανά περιστατικό. Εντούτοις, στη συνέχεια κατέστη αναγκαία η επανεξέταση και η αύξηση αυτού του ανωτάτου ορίου λόγω του γεγονότος ότι το δικαίωμα των εφοπλιστών να περιορίζουν την ευθύνη τους ολοένα και περιοριζόταν, έτσι ώστε σε αυξανόμενο αριθμό περιπτώσεων οι πλοιοκτήτες, είτε δεν ήταν καθόλου σε θέση να περιορίσουν την ευθύνη τους, ή ήταν εκτεθειμένοι σε πολύ μεγαλύτερα ποσά που έπρεπε να καταβάλουν από ίδια κεφάλαια. Επιπλέον, οι κυβερνήσεις άρχισαν να απαιτούν από τις εταιρείες που είχαν παρουσία στις χώρες τους να προσκομίσουν στοιχεία ότι διέθεταν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για το ενδεχόμενο επέλευσης κινδύνων περιβαλλοντολογικής ζημίας.

Παρά τα προστατευτικά μέτρα που έλαβαν τα P & I clubs για να περιορίσουν την έκθεσή τους σε τέτοιες μεγάλες απαιτήσεις, το ύψος των ενδεχόμενων απαιτήσεων παρουσιαζόταν τόσο μεγάλο που κανένας σύλλογος δε θα μπορούσε να ανταπεξέλθει από μόνος του. Έτσι οι περισσότεροι σύλλογοι συμφώνησαν να επιβάλουν ένα γενικό όριο κάλυψης για να διασφαλίσουν ότι θα άντεχαν ένα σοκ από μία καταστροφική αποζημίωση που θα έπρεπε να δοθεί και συνεργάστηκαν για να παρέχουν στα πλοία που ασφάλιζαν πολύ υψηλά επίπεδα κάλυψης διαμοιράζοντας μεταξύ τους υποχρεώσεις, ζημίες και έξοδα, «τοποθετώντας τα σε μία κοινόχρηστη δεξαμενή».

Η συμφωνία σύμπραξης καθορίζει το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου το βάρος των απαιτήσεων διαμοιράζεται μεταξύ των συλλόγων που αποτελούν και τα συμβαλλόμενα μέρη. Τα μέλη αγοράζουν έτσι από κοινού την αντασφαλιστική κάλυψη στην αγορά. Εκτός από το ποσό της κάλυψης, οι όροι της κάλυψης που είναι διαθέσιμοι στο πλαίσιο του Pooling Agreement αντικατοπτρίζουν σε μεγάλο βαθμό εκείνους της κάλυψης που παρέχουν οι μεμονωμένοι σύλλογοι στα μέλη τους και παρέχονται σε επίπεδο βάσης. Κάθε σύλλογος συμφωνεί να επωμίζεται ένα συγκεκριμένο ποσό από αξίωση που έχει εγερθεί κατά μέλους του και οι υπόλοιποι σύλλογοι που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, συνεισφέρουν αναλογικά τα πρόσθετα κεφάλαια που είναι αναγκαία για την κάλυψη του υπολοίπου ποσού της απαίτησης. Ωστόσο, εάν μια απαίτηση, υπερβαίνει το ανώτατο όριο της κάλυψης στο πλαίσιο της αντασφάλισης, τότε το υπόλοιπο καταβάλλεται από τα μέλη του κάθε club, με τη μορφή των συμπληρωματικών εισφορών. Τίθεται ωστόσο ένα μέγιστο

όριο στις συμπληρωματικές εισφορές οπότε εάν η απαίτηση εξακολουθεί να υπερβαίνει το μέγιστο αυτό ποσό, το υπόλοιπο πρέπει να καταβάλει το μέλος κατά του οποίου στρέφεται η απαίτηση.

Το Pooling Agreement είναι μια συμφωνία που ανανεώνεται κάθε ασφαλιστικό έτος. Αυτό σημαίνει ότι κανένας σύλλογος-μέλος του International Group δεν δεσμεύεται και μπορεί να επιλέξει να αποσυρθεί κατά την ανανέωση της συμφωνίας. Επιπλέον, όταν τροποποιείται η συμφωνία οι αλλαγές ισχύουν από το επόμενο ασφαλιστικό έτος, αλλά ειδικοί μηχανισμοί καθιστούν δυνατή την τροποποίηση της συμφωνίας και εντός του τρέχοντος έτους αν κριθεί απαραίτητο.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στόχος της παρούσας μελέτης ήταν η ανάλυση του θεσμού της θαλάσσιας αλληλασφάλισης. Δε θα ήταν κατανοητοί οι λόγοι που οδήγησαν στη δημιουργία αυτού του θεσμού αν δεν ανατρέχαμε πρώτα στην ιστορική επισκόπηση των ναυτασφαλίσεων.

Οι ιστορικοί σύλλογοι ασφάλισης Hull εξελίχθηκαν και διαμόρφωσαν τα σημερινά P&I Clubs, τα οποία καλύπτουν την ανάγκη των πλοιοκτητών για ασφάλιση σε αμοιβαία βάση, καθώς οι κίνδυνοι της θάλασσας είναι πολυάριθμοι, επομένως η κάλυψη τους από συμβατικούς ασφαλιστές θα σήμαινε μια επιπλέον οικονομική επιβάρυνση για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην οποία διακυβεύονται τεράστια ποσά.

Οι σύλλογοι καλύπτουν περαιτέρω κενά που άλλοι τύποι θαλάσσιας ασφάλισης αφήνουν, αλλά και τα κενά των ίδιων των συλλόγων στην παρεχόμενη προστασία έρχεται να καλύψει ο θεσμός της αντασφάλισης και το International Group των P&I Clubs.

Παρότι τα clubs είναι δυνάμει ανταγωνιστές μεταξύ τους είναι προς όφελος όλων των πλοιοκτητών-μελών τους να ασφαλίζονται μεγαλύτεροι σε έκταση κίνδυνοι στα πλαίσια της αντασφάλισης και υπό τη σκέπη του International Group. Η συμφωνία σύμπραξης μεταξύ των μελών του International Group, το Pooling Agreement δηλαδή, προσδιορίζει τους κινδύνους που μπορούν να αποτελέσουν μέρος της δεξαμενής «Pool» και οι οποίοι θα καλυφθούν εν τέλει από τον Διεθνή αυτό Σύλλογο. Αυτή η δεξαμενή περιλαμβάνει αποζημιώσεις που ξεπερνούν τα 10.000.000 Δολ. ΗΠΑ και μπορεί να φτάσουν μέχρι και τα 8 δισεκατομμύρια. Άρα γίνεται κατανοητό ότι, με το να μοιράζονται τις κινδύνους μέσω αυτού του συστήματος, τα club έχουν κοινό όφελος που μεταφράζεται σε περιορισμό των ζημιών, έλεγχο και παροχή ασφαλιστικής κάλυψης υψηλών προδιαγραφών που υπό άλλες συνθήκες δε θα ήταν εφικτή.

Ενδιαφέρον για περαιτέρω έρευνα παρουσιάζει το πρόγραμμα «Hydra» του International Group, ένα επιμέρους μέτρο αντασφάλισης από την εταιρεία Hydra Insurance Company Limited με έδρα τις Βερμούδες, για ποσά που ξεπερνούν τα 30 εκ. Δολ ΗΠΑ του Pool (της διάρθρωσης δηλαδή των συμφωνιών κατανομής των απαιτήσεων του Group).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ:

- Bichou, K. (2014). Port Operations, Planning and Logistics. Hoboken: Taylor and Francis
- Barry JM, Viboud C, Simonsen L. (2008). Cross-protection between successive waves of the 1918-1919 influenza pandemic: epidemiological evidence from US Army camps and from Britain. J Infect Dis. ;198(10):1427-34
- Bennett, H. (2006) The Law of Marine insurance. 2nd edition. Oxford University Press
- Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance Richard Williams, 2013
- Cambridge Ancient History, Cambridge 1996
- Colin De La Rue, Anderson C.B., «Shipping and the Environment: Law Practice», 2009
- Edgar Gold, «Canadian Maritime Law», Dalhousie University Press, 1996
- Edgar Gold, «GARD Handbook on P&I Insurance», 2002
- Humbert O. Nelli, «The Journal of Risk and Insurance», 1972
- Hill C., Robertson B., Hazelwood S.J, « Introduction to P&I» 2nd Ed. (1996)
- Kröner, R. (1993). Transnational environmental liability and insurance. London [etc.]: Graham Trotman
- Neptunus, J., (2005), The History, Evolution & Legislative Framework of Marine Insurance in England, Revue / Neptunus, Law Review (E-Journal), Printemps / Spring 2005

- Steven J. Hazelwood, David Semark, «P&I Clubs: Law and Practice», 4^η έκδοση, 2010
- VanNiekerk, J. (1998). The development of the principles of insurance law in the Netherlands from 1500 - 1800. Cape Town: Juta
- Miller C.T (1949) Protection and Indemnity clauses in the Institute of London Underwriters (1949) Papers on Marine Insurance matters. Great Britain: Whitherby & Co, Ltd
- Tiley M. (1986) The Origin and Development of Mutual Shipowners' Protection and Indemnity Associations
- Simon Poland and Tony Rooth, «GARD Handbook on P&I Insurance», GARD, Arendal, 1996
- Strong v Harvey, Marine Insurance Law (1825)
- Stephen Mills, «Bills of Lading. A guide to Good Practice», North of England P&I Association, Newcastle, 2005
- Arnould, «Law of Marine Insurance and Average», 2018
- MacGillivray, E., Parkington, M., & O'Dowd, A. (1981). MacGillivray & Parkington on insurance law relating to all risks other than marine. London: Sweet & Maxwell

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αριστέα Ροζοπούλου, Ε.Κ.Π.Α., Νομική Σχολή, «Protection & Indemnity Clubs Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης Πλοιοκτητών», 2017
- Φρανσουάζ Φοσκόλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «P&I Clubs και αποκατάσταση ζημιών πληρώματος», 2010

- Γ. Π. Ζουλάμογλου, Πανεπιστήμιο Πειραιά, «Ιστορική Εξέλιξη Ναυτασφαλιστικών Θεσμών», 2014
- Παπαμανώλη Σμαρούλα, «Τα P&I Clubs: Το θεσμικό πλαίσιο της συνεταιριστικής ασφάλισης στην Ελλάδα», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2007
- Νικόλαος Πουλατζάς, «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης
- Βασίλειος Μάμαλης, «Σύγχρονη Πειρατεία και Ασφαλιστική Αγορά», 2014
- Μακρής, «Η Ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»
- Μιχάλης Παζαρτζής, «Ναυτασφαλίσεις», Εκδόσεις DaVinci, 2015
- Κιάντου- Παμπούκη, Α. (2005) Ναυτικό δίκαιο. 5^η έκδοση. Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα
- Φαραντούρης, Ν.(2006) Φορείς θαλάσσιας ασφάλισης: Η περίπτωση των p & I clubs στο Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, Αθήνα Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλας

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- el.wikipedia.org/wiki/Αμοιβαιότητα
- www.collinsdictionary.com
- www.britannica.com/topic/Hanseatic-League
- www.british-history.ac.uk/old-new-london/vol1/pp494-513
- www.britannica.com/biography/Francis-Bacon-Viscount-Saint-Alban
- www.lloyds.com/about-lloyds/history

- www.britanniapandi.com
- www.accountancygreece.gr
- www.gard.no/web/publications
- www.thebalancesmb.com
- www.britanniapandi.com/about/correspondents
- www.swarb.co.uk/cvg-siderurgicia-del-orinoco-sa-v-london-steamship-owners-mutual-insurance-association-limited-the-vainqueur-jose-1979
- www.gard.no/web/products/content?p_document_id=67054
- www.ukpandi.com
- www.american-club.com/page/claims
- [www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)
- www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/opa/
- www.skuld.com/topics/environment/oil-pollution/stopia--topia/stopia-2006-as-amended-2017-and-topia-2006-as-amended-2017--2017-amendments/
- www.chirpybrains.com/scopic-clause/
- www.mnkre.com/protection-and-indemnity-application-form
- www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-i/Documents/2017/Circulars/Stopia_Topia_2016

- www.liberal.gr/arthro/92319/epikairota/2016/giati-i-antasfalisi-einai-polu-simantiki-gia-olous
- www.igpandi.org/about