

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ  
ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ  
ΚΑΙ ΟΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥΣ**

**Αικατερίνη Α. Κωνσταντινοπούλου**

*Διπλωματική Εργασία*

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

*Πειραιάς*

*Ιούλιος 2022*

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

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής:

- Επίκουρος Καθηγητής κ. Γεώργιος Δανιήλ (Επιβλέπων)

- Καθηγητής κ. Ιωάννης Θεοτοκάς

- Επίκουρους Καθηγητής κ. Διονύσιος Πολέμης

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

### Ευχαριστίες

*Η παρούσα Διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία. Η παρακολούθηση του προγράμματος αυτού μου άνοιξε καινούριους ορίζοντες, δεδομένου ότι οι προπτυχιακές σπουδές μου είχαν διαφορετικό αντικείμενο.*

*Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διδάσκοντες των μαθημάτων, οι οποίοι με βοήθησαν να αποκτήσω καινούριες γνώσεις σχετικά με τον τομέα της Ναυτιλίας, ο οποίος είναι ένας στρατηγικής σημασίας τομέας, ειδικά για την Ελλάδα. Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω:*

*Τον επιβλέποντα Επίκουρο Καθηγητή αυτής της εργασίας, κ. Γεώργιο Δανιήλ (Πανεπιστήμιο Πειραιώς), ο οποίος με τις ουσιαστικές παρατηρήσεις και συμβουλές του με βοήθησε στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας.*

*Τον εκλιπόντα Καθηγητή του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών Γεώργιο Δημόπουλο, ο οποίος με παρότρυνε να παρακολουθήσω το συγκεκριμένο πρόγραμμα, καθοδηγώντας με για το χρονικό διάστημα εν ζωή.*

*Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στον πατέρα μου Απόστολο και στη μητέρα μου Έντυχια, για την αμέριστη ηθική συμπαράστασή τους καθ' όλη τη διάρκεια αυτού του Μεταπτυχιακού Προγράμματος, καθώς και στον αδελφό μου Δημήτρη, για τη στήριξη που μου παρέχει σε κάθε μου βήμα. Ακόμη, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στο Μιχάλη για την απεριόριστη υπομονή και κατανόησή του.*

*Αικατερίνη Α. Κωνσταντινοπούλου*

*Αθήνα, Μάρτιος 2022*

<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b>	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ</b>	<b>VI</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b>	<b>VII</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>VIII</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>    ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</b>	<b>4</b>
1.1    ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	4
1.2    ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	6
1.3    ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	8
1.4    ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>    ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ</b>	<b>13</b>
2.1    ΕΝΝΟΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	13
2.2    ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ HAGUE – (VISBY) RULES	15
2.3    ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	19
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>    ΞΗΡΟ ΚΑΙ ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ</b>	<b>32</b>
3.1    ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	32
3.2    ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ	34
3.3    ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	40
3.4    ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ	42
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>    ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ</b>	<b>46</b>
4.1    ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Α)	48
4.2    ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Β)	49
4.3    ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Γ)	49
4.4    ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	51
4.5    ΜΗ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	60
4.6    ΔΙΑΡΚΕΙΑ-ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	64
4.7    ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ	67
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>    ΡΗΤΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</b>	<b>71</b>
5.1    ΡΗΤΡΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ	71
5.2    ΡΗΤΡΕΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΛΑΣΤΙΧΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ	73
5.3    ΡΗΤΡΕΣ ΕΥΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ	75
5.4    ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ	78
5.5    ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΚΤΟΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ	81

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup></b>	<b>BIMCO: ΡΗΤΡΕΣ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</b>	<b>85</b>
6.1	BIMCO: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	<b>85</b>
6.1.1	BULK SHIPPING QUALITY CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2000	<b>86</b>
6.2	ΡΗΤΡΕΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	<b>87</b>
6.2.1	SOLID BULK CARGOES THAT CAN LIQUEFY CLAUSE FOR CHARTER PARTIES 2012	<b>87</b>
6.2.2	DRY BULK MARINE RISK ASSESSMENT CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2013	<b>88</b>
6.2.3	SHIP-TO-SHIP TRANSFER CLAUSE FOR DRY BULK VOYAGE CHARTER PARTIES 2015	<b>89</b>
6.3	ΡΗΤΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	<b>90</b>
6.3.1	RETURN OF CONTAINERS CLAUSE 1995	<b>90</b>
6.3.2	CONTAINERS CLAUSE 2002	<b>91</b>
6.3.3	SANCTIONS CLAUSE FOR CONTAINER VESSEL TIME CHARTER PARTIES 2021	<b>92</b>
6.4	ΡΗΤΡΕΣ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	<b>93</b>
6.4.1	O.B.O. (OIL-BULK-ORE) CARRIERS STANDARD CLAUSES	<b>93</b>
6.4.2	FLOATING STORAGE CLAUSE FOR TANKERS	<b>94</b>
	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>	<b>97</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>104</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι</b>	<b>114</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ</b>	<b>116</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ</b>	<b>117</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV</b>	<b>118</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V</b>	<b>120</b>

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1	Free Alongside Ship
Σχήμα 2	Free on Board
Σχήμα 3	Cost and Freight
Σχήμα 4	Cost, Insurance, and Freight
Σχήμα 5	Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες 2020
Σχήμα 6	Συνήθειες και δαπανηρές αιτίες υγρής ζημίας του ξηρού χύδην φορτίου
Σχήμα 7	Συνήθειες και δαπανηρές αιτίες αξιώσεων του ξηρού χύδην φορτίου
Σχήμα 8	Κατηγορίες Πλοίων Υγρού Φορτίου
Σχήμα 9	Αιτίες αξιώσεων στο υγρό φορτίο
Σχήμα 10	Καλυπτόμενες Απώλειες/Ζημίες των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Καθοριστικό ρόλο κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων διαδραματίζει η θαλάσσια ασφάλισή τους και για αυτό παρουσιάζεται η εξέλιξη της διαχρονικά. Στην παρούσα εργασία, η οποία είναι βιβλιογραφική/συνθετική, δίνεται βαρύτητα στην ασφάλιση του ξηρού και υγρού φορτίου, καθώς και στις ιδιαιτερότητες που ανακύπτουν κατά τη μεταφορά τους. Αρχικά, σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου στην οποία, μάλιστα, επιρροή ασκούν οι Κανόνες της Χάγης καθώς και οι Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες (Incoterms). Επιπρόσθετα, παρουσιάζονται τόσο τα βασικά χαρακτηριστικά του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και οι ιδιαιτερότητες ασφάλισής τους. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στις Ρήτρες Φορτίων του Ινστιτούτου και ειδικότερα στις κατηγορίες (Α), (Β), (Γ), οι οποίες υιοθετούνται ως τυποποιημένοι όροι από πολλούς διεθνείς οργανισμούς κατά τη σύναψη θαλάσσιου ασφαλιστικού συμβολαίου. Μάλιστα, το Ινστιτούτο έχει καθορίσει ορισμένες ρήτρες, οι οποίες αφορούν σε συγκεκριμένες κατηγορίες εμπορευμάτων του ξηρού και υγρού φορτίου, όπως για παράδειγμα, ξυλεία, άνθρακας, φυσικό λάστιχο, πετρέλαιο. Τέλος, στη διασφάλιση της ασφαλούς μεταφοράς εμπορευμάτων σε περίπτωση οποιουδήποτε κινδύνου εμπλέκεται και η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) μέσω της έκδοσης ενός μεγάλου αριθμού ρητρών με στόχο τη συμπλήρωση των τυπικών Ναυλοσυμφώνων του ξηρού και υγρού Φορτίου. Συνεπώς, οι προαναφερθέντες κανόνες και ρήτρες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου κατά τη διαμετακόμισή του από όλα τα εμπλεκόμενα μέλη.

Λέξεις Κλειδιά: Θαλάσσια ασφάλιση, Ξηρό και Υγρό Φορτίο, Κανόνες της Χάγης, Διεθνείς Εμπορικοί Όροι, Ρήτρες Φορτίων Ινστιτούτου, Ρήτρες Φορτίων BIMCO.



## **ABSTRACT**

A determining factor in maritime cargo transport is Marine Insurance, that is why its evolution is presented over time. In the present thesis, which constitutes a literature review, a specific importance is attached to dry and liquid cargo insurance as well as their distinct characteristics which determine their transport. Initially, the aim of the thesis is to study marine insurance cargo, which, in fact, is influenced by Hague Rules and the International Commercial Terms (Incoterms). In addition, the main characteristics of dry and liquid cargo are presented pinpointing their unique characteristics in marine insurance. A comprehensive analysis of Institute Cargo Clauses and particularly (A), (B), (C) is made while concluding marine policy. The latter are embraced as typical terms by many international organisations. Actually, the Institute has deemed specific Clauses with reference to distinct categories of dry and liquid cargo, i.e. timber, coal, rubber, oil. Finally, in an effort to secure cargo against any risks, BIMCO (Baltic and International Maritime Council) has been involved in the development and refinement of maritime regulations regarding Clauses in Charter Parties for both dry and liquid cargo. Consequently, the aforementioned Rules and Clauses should be taken into consideration regarding marine insurance by everyone involved in maritime cargo transport, i.e. insured, insurer, carrier, cargo receiver.

Key Words: Marine Insurance, Dry and Wet Cargo, Hague Rules, Incoterms, Institute Cargo Clauses, BIMCO Clauses.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία στόχο έχει να αναλύσει ζητήματα που αφορούν στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου, και ειδικότερα του ξηρού και του υγρού. Θεωρώντας τη θαλάσσια ασφάλιση φορτίων ως υψίστης σημασίας, σκοπός είναι η κατανόηση των ιδιαιτεροτήτων του ξηρού και υγρού φορτίου όσον αφορά στα χαρακτηριστικά αλλά και την ασφάλισή τους. Ο λόγος της επιλογής του συγκεκριμένου θέματος αυτής της διπλωματικής εργασίας αναδύθηκε λόγω της σημαντικής θέσης που κατέχει η θαλάσσια ασφάλιση φορτίων στον τομέα της Ναυτιλιακής Δραστηριότητας. Ειδικότερα, αναφορικά με την ασφάλιση των Φορτίων, απαιτείται η αποσαφήνιση των ευθυνών και των υποχρεώσεων όλων των εμπλεκόμενων μελών και συγκεκριμένα του ασφαλισμένου, του ασφαλιστή, του πωλητή και του αγοραστή.

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες στη θαλάσσια ασφάλιση θεωρείται η αξία του ασφαλισμένου εμπορεύματος, η οποία καθορίζεται τη στιγμή της σύναψης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και μπορεί να τροποποιηθεί μόνο με τη συγκατάθεση και των δύο εμπλεκόμενων μελών. Στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο πρέπει να αποσαφηνίζεται η κάλυψη πιθανών κινδύνων που ενδέχεται να ανακύψουν.

Ειδικότερα, η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης ενέχει κινδύνους πρόκλησης απώλειας και/ή ζημιάς μεταξύ των σημείων προέλευσης και τελικού προορισμού, καθώς, μάλιστα, η ζημία μπορεί να προκληθεί τόσο κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμένα όσο και κατά τη μεταφορά του στην αποθήκη ή ακόμα και μέσα σε αυτή. Για αυτόν τον λόγο, παρουσιάζονται οι Κανόνες της Χάγης και οι Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες (Incoterms), οι οποίοι προσδιορίζουν με σαφήνεια το βαθμό υπευθυνότητας του Πωλητή και του Αγοραστή για τη διακίνηση, τις δαπάνες και την ασφάλιση των εμπορευμάτων από τον τόπο προέλευσης μέχρι τον τόπο παράδοσης. Επίσης, παρουσιάζονται συγκεκριμένες Ρήτρες που αφορούν στη θαλάσσια ασφάλιση του ξηρού και του υγρού φορτίου, οι οποίες καθορίζουν τους όρους της ασφαλιστικής κάλυψής τους κατά τη διαδικασία της διαμετακόμισης.

Με δεδομένες τις προκλήσεις που αναδύονται κατά τη μεταφορά αγαθών και εμπορευμάτων, εκπονήθηκε αυτή η διπλωματική εργασία στοχεύοντας στην παρουσίαση βασικών εννοιών που θα διαφωτίσουν το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλισης του ξηρού και υγρού φορτίου καθώς και των πιθανών κινδύνων, για τους

οποίους πρέπει να καλύπτονται τα φορτία. Η αποσαφήνιση του ζητήματος αυτού πραγματοποιείται μέσω της παρουσίασης αφενός των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ), αφετέρου των Ρητρών της BIMCO. Οι Ρήτρες του Ινστιτούτου για τα Φορτία συνάδουν με την ασφαλιστική κάλυψη όλων των τύπων φορτίων, συνεπώς τόσο του στερεού όσο και του υγρού φορτίου. Μέσω των Ρητρών διευκρινίζονται, επομένως, οι καλυπτόμενες και μη απώλειες ή/και ζημιές.

Η εργασία αυτή χωρίζεται στα ακόλουθα κεφάλαια:

Στο **πρώτο κεφάλαιο** παρουσιάζονται εισαγωγικά στοιχεία για το τι συνιστά ναυτική ασφάλιση, κάνοντας μία ιστορική αναδρομή στη διαμόρφωση και την αναγκαιότητα ύπαρξής της. Επίσης, γίνεται αναφορά στο ασφαλιστικό συμφέρον, καθώς αυτό αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έγκυρη σύναψη σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης φορτίων.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** περιγράφονται η έννοια του φορτίου, καθώς απαιτείται η θαλάσσια ασφάλισή του. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στους Κανόνες της Χάγης και ανάλυση των Διεθνών Εμπορικών Όρων (Incoterms), καθώς αυτοί προσδιορίζουν με σαφήνεια το βαθμό ευθύνης Πωλητών και Αγοραστών για τη διακίνηση, τις δαπάνες και την ασφάλιση των φορτίων.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** παρουσιάζονται τόσο ο ορισμός και τα χαρακτηριστικά του ξηρού και υγρού φορτίου όσο και συγκεκριμένοι κίνδυνοι, οι οποίοι προκύπτουν λόγω των ιδιαιτεροτήτων τους που επηρεάζουν τη θαλάσσια ασφάλισή τους.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται μια ενδελεχής παρουσίαση των Ρητρών Φορτίων του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ). Αν και οι Ρήτρες αυτές δεν είναι υποχρεωτικές στην ασφάλιση του ξηρού και υγρού φορτίου, υιοθετούνται εθελοντικά ως τυποποιημένοι όροι από πολλούς διεθνείς οργανισμούς θαλάσσιας ασφάλισης. Ειδικότερα, γίνεται εξέταση τόσο των απωλειών/ή και ζημιών, οι οποίες καλύπτονται όσο και αυτών που δεν καλύπτονται. Γίνεται, επίσης, αναφορά στη διάρκεια και τον τερματισμό της ασφαλιστικής κάλυψης, καθώς επίσης και στο βάρος απόδειξης των συμβαλλόμενων μελών.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** παρατίθενται συγκεκριμένες Ρήτρες του Ινστιτούτου που αφορούν σε ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων του ξηρού και υγρού φορτίου, όπως ξυλεία, φυσικό λάστιχο, άνθρακας, πετρέλαιο. Επιπρόσθετα, εκτός της παρουσίασης

των Ρητρών του Ινστιτούτου γίνεται αναφορά σε ρήτρες εκτός του Ινστιτούτου, που αφορούν ειδικά στο ξηρό φορτίο.

Στο **έκτο κεφάλαιο** παρατίθενται συγκεκριμένες ρήτρες της BIMCO, οι οποίες σχετίζονται με τη μεταφορά ξηρού και υγρού φορτίου και λειτουργούν προσθετικά στα τυπικά Ναυλοσύμφωνα. Ουσιαστικά, οι ρήτρες αυτές παρουσιάζονται γιατί αποτελούν συμφωνηθέντες όρους, οι οποίοι αφορούν στην κάλυψη ή την εξαίρεση ορισμένων κινδύνων και διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάληψη ευθυνών των συμβαλλόμενων μελών, δηλαδή του Ναυλωτή και του Πλοιοκτήτη, σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή οποιουδήποτε κινδύνου.

Τέλος, γίνεται μια σύνθεση των ανωτέρω και μια προσπάθεια κριτικής προσέγγισης σχετικά με τη σημασία της θαλάσσιας ασφάλισης, κάνοντας συγκεκριμένη αναφορά στο ξηρό και υγρό φορτίο, μέσα από Κανόνες και Ρήτρες, οι οποίοι διαμορφώνουν τους όρους ασφάλισής τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

#### 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η Ναυτική Ασφάλιση είναι μία έννοια που αφορά στην εγγύηση για εμπορεύματα που αποστέλλονται από τη χώρα προέλευσης στη χώρα προορισμού και είναι ασφαλισμένα και ειδικότερα αφορά μία σύμβαση αποζημίωσης.<sup>1</sup> Πρόκειται, επομένως, για μία συμφωνία, με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την εγγύηση και διασφάλιση του ασφαλισμένου με τρόπο και στον βαθμό που έχει εκ των προτέρων συμφωνηθεί έναντι απωλειών κατά τη θαλάσσια διαμετακόμιση.<sup>2</sup> Αυτή η σύμβαση αφορά στην ύπαρξη και στο μέγεθος αποζημίωσης, όπως επίσης και τις συνθήκες υπό τις οποίες ορίζονται τα προαναφερθέντα. Πιο συγκεκριμένα, η ναυτασφάλιση ορίζεται ως «το συμβόλαιο βάσει του οποίου ο ασφαλιστής καλύπτει τον ασφαλισμένο κατά συμφωνούμενο τρόπο και έκταση, έναντι ναυτικών απωλειών ή/και ζημιών.»<sup>3</sup>

Σύμφωνα με τον ορισμό σε βιβλιογραφικές αναφορές σχετικά με τη ναυτική ασφάλιση, καλύπτονται η πιθανή απώλεια πλοίου, φορτίου, ναύλου, ακόμα και τερματικών σταθμών και περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς με το οποίο μεταφέρονται, αποκτώνται ή κρατούνται τα αγαθά μεταξύ των σημείων προέλευσης και του τελικού προορισμού. Η σχέση των εμπλεκόμενων φορέων, επομένως, καθορίζεται ανάμεσα στον ασφαλισμένο και τον ασφαλιστή, ο οποίος αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με τέτοιο τρόπο και στον βαθμό που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων για ζημιές ή απώλειες, οι οποίες ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς.<sup>4</sup>

Σύμφωνα, άλλωστε, με τον ορισμό του λεξικού Merriam Webster<sup>5</sup>, η Ναυτική ασφάλιση αποτελεί ένα είδος ασφάλισης που έχει σχεδιαστεί για να παρέχει κάλυψη για τη μεταφορά εμπορευμάτων στον ωκεανό, τον αέρα ή στην ξηρά. Οι δύο κλάδοι της ναυτικής ασφάλισης είναι η θαλάσσια ασφάλιση (ocean marine insurance) και η

<sup>1</sup> <https://www.dripcapital.com/resources/blog/marine-insurance-meaning-types-benefits#1>

<sup>2</sup> Dinkiso, D. International Trade Law, Academia, σελ. 1-7.

[https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL\\_TRADE\\_LAW?email\\_work\\_card=view-paper](https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL_TRADE_LAW?email_work_card=view-paper)

<sup>3</sup> <https://www.isalos.net/knowledge/naftiki-asfalisi/>

<sup>4</sup> <http://articles-junction.blogspot.com/2014/07/types-of-marine-insurance-policies.html>

<sup>5</sup> <https://www.merriam-webster.com/legal/marine%20insurance>

εσωτερική ασφάλιση (inland marine insurance). Η εσωτερική ασφάλιση καλύπτει απώλεια ή ζημιά περιουσίας που μεταφέρεται στο εγχώριο εμπόριο. Αντίθετα, η θαλάσσια ασφάλιση (ocean insurance) αναφέρεται στην ασφάλιση έναντι κινδύνων που συνεπάγεται η θαλάσσια μεταφορά.

Τα προαναφερθέντα ορίζονται επίσης στο Νόμο περί Ναυτικής Ασφάλισης του 1963, σύμφωνα με τον οποίο η ναυτική ασφάλιση είναι «η Συμφωνία με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, με τον τρόπο και στον βαθμό που συμφωνήθηκε, για ζημιές που συνεπάγονται θαλάσσια περιπέτεια. Μπορεί να καλύψει απώλεια ή ζημιά σε πλοία, φορτίο ή ναύλο.»

Για την πραγματοποίηση της ναυτικής ασφάλισης απαιτείται η έγκυρη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, για το οποίο ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος να αποζημιώσει με ανάλογο τρόπο τον ασφαλισμένο σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας έναντι πιθανών κινδύνων κατά τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου ταξιδιού. Μάλιστα, «στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές, στο έννομο συμφέρον και την καλή πίστη. Έννομο συμφέρον για ασφάλιση, έχει ο πωλητής ή ο αγοραστής ή ο δανειστής ή όποιος έχει ζημιωθεί σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας του εμπορεύματος. Εάν δεν αποδεικνύεται η σχέση αυτή, τότε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι άκυρο.»<sup>6</sup>

Είναι σημαντικό να καταστεί σαφές ότι η ναυτική ασφάλιση προέκυψε από την αναγκαιότητα των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίου να εξασφαλιστούν από τους εγγενείς κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς (Maritime Perils).

---

<sup>6</sup> <https://focusbrokers.gr/plirofories-asfalisis-metaforon/>

## 1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

«Η ναυτική ασφάλιση έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διευκόλυνση της εξάπλωσης του εμπορίου κατά την διάρκεια του 18<sup>ου</sup> και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αλλά η βιομηχανία αναπτύχθηκε με διαφορετικούς τρόπους σε διαφορετικές χώρες. Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ναυτασφάλιση της βρετανικής αγοράς επιβλήθηκε και κυριάρχησε από την εταιρεία Lloyds' του Λονδίνου, μία αγορά όπου ιδιώτες διακινδύνευαν τις προσωπικές περιουσίες τους, ασφαρίζοντας πλοία και εμπορεύματα με απεριόριστη ευθύνη.»<sup>7</sup>

Είναι γεγονός ότι η ναυτική ασφάλιση αποτελεί το παλαιότερο είδος ασφάλισης και προέρχεται από το ελληνικό και το ρωμαϊκό ναυτικό δάνειο. Τον 14<sup>ο</sup> αιώνα, μάλιστα, αναπτύχθηκαν τα πρώτα ξεχωριστά συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης και συγκεκριμένα στη Γένοβα. Στην πορεία, εξαπλώθηκαν στη Βόρεια Ευρώπη.<sup>8</sup>

Αναλυτικότερα, η χρήση της ναυτασφάλισης ως μέσο για την προστασία από απώλειες θαλάσσιων κινδύνων εντοπίζεται τουλάχιστον στο 215 π.Χ. αλλά η προέλευσή της, όπως εφαρμόζεται σήμερα, μπορεί να ανιχνευθεί στον 13<sup>ο</sup> αιώνα στο εμπόριο των πόλεων της Λομβαρδίας, ιδιαίτερα της Φλωρεντίας, και των Χανσεατικών πόλεων της Βόρειας Γερμανίας. Ειδικότερα, οι έμποροι αυτοί φαίνεται να επιδρούν σημαντικά στη δημιουργία της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου με τη μορφή του Lloyd's Coffee House τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, την πρώτη ναυτιλιακή ασφαλιστική εταιρεία στη Δανία το 1726, καθώς, επίσης, και την πρώτη Νορβηγική ασφαλιστική εταιρεία θαλάσσης το 1809.<sup>9</sup>

Αξιοσημείωτο είναι ότι το Αγγλικό Δίκαιο κατέχει έως και σήμερα μια εξέχουσα θέση στον τομέα της Ναυτασφάλισης, η οποία οφείλεται στην ίδρυση των Lloyd's του Λονδίνου, διαφόρων ανταγωνιστικών ασφαλιστικών εταιρειών, μιας αναπτυσσόμενης υποδομής ειδικών, όπως ναυπηγοί, δικηγόροι ναυαρχείων, τραπεζίτες, επιθεωρητές, ρυθμιστές ζημιών, κ.λπ. Ως εκ τούτου, το Αγγλικό Δίκαιο αποτελεί τη βάση του συνόλου της σύγχρονης πρακτικής.

Στην πορεία, η ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου οδήγησε στην τυποποίηση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και το δεδικασμένο (judicial precedent), δηλαδή τη δέσμευση που απορρέει από μια τελεσίδικη δικαστική απόφαση,

---

<sup>7</sup> Kingston, C. (2007). Marine Insurance in Brighton and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis. *The Journal of Economic History*, 67:2, σελ. 379-409.

<sup>8</sup> <https://www.europeanlink.gr/information/history>

<sup>9</sup> Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*. Gard AS. σελ. 12-17.

αναπτύσσοντας περαιτέρω το δίκαιο των ναυτικών ασφαλίσεων. Το 1906 ψηφίστηκε ο νόμος Marine Insurance Act που κωδικοποίησε το προηγούμενο κοινό δίκαιο. Αν και ο τίτλος του νόμου αναφέρεται στη ναυτική ασφάλιση, οι γενικές αρχές έχουν εφαρμοστεί σε όλες τις ασφάλειες ζημιών.

Αξιίζει να αναφερθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της θαλάσσιας ασφάλισης πριν από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, περιοριζόταν κυρίως στην προστασία των κινδύνων ιδιοκτησίας στο κύτος και το φορτίο, δεδομένου ότι η ιδιοκτησία και η λειτουργία του πλοίου δεν προσέλκυαν τότε τον ίδιο βαθμό ευθύνης όπως σήμερα. Ως εκ τούτου, η ευθύνη για ζημιές ή/και απώλειες που προκαλούνταν σε άλλο σκάφος ως αποτέλεσμα μιας σύγκρουσης δεν ήταν ανακτήσιμη σύμφωνα με την τότε τυπική πολιτική της ναυτιλιακής στην αγορά του Λονδίνου. Μετά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όμως, τα εμπλεκόμενα μέλη συνειδητοποίησαν ότι οι όροι πολιτικής έπρεπε να επεκταθούν, ώστε να καλύπτονται όχι μόνο η σωματική απώλεια ή η ζημιά αλλά και η ευθύνη των πλοιοκτητών έναντι ενδεχόμενων ζημιών και απωλειών. Ως αποτέλεσμα, η ασφαλιστική κάλυψη έγινε διαθέσιμη στους πλοιοκτήτες για τα τρία τέταρτα της ζημιάς σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίου, αφήνοντάς τους έτσι εκτεθειμένους για το υπόλοιπο μερίδιο. Στόχος ήταν, προφανώς, η ενθάρρυνση των πλοιοκτητών να εξοφλήσουν τα οφειλόμενα ποσά, ώστε να αποφευχθούν οι συγκρούσεις.

Οι πλοιοκτήτες μέχρι κάποια εποχή, μάλιστα, δεν αποζητούσαν ασφαλιστική κάλυψη για την ευθύνη του φορτίου, δεδομένης της ύπαρξης ορισμένων ρητρών απαλλαγής της ευθύνης στα συμβόλαιά τους. Καθοριστικό ρόλο στην αλλαγή της στρατηγικής τους, εν τούτοις, διαδραμάτισε η βύθιση του WESTENHOPE, το 1870, καθώς οι ιδιοκτήτες του δεν είχαν τη δυνατότητα να βασιστούν στην προστασία τέτοιων ρητρών. Επομένως, οι ιδιοκτήτες του πλοίου θεωρήθηκαν απολύτως υπεύθυνοι για την απώλεια του φορτίου.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ίδρυση του πρώτου συλλόγου αποζημιώσεων το 1874 με σκοπό την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης για την ευθύνη για απώλεια ή ζημιά σε φορτίο, που τότε ήταν γνωστό ως κίνδυνος αποζημίωσης (indemnity risk). Στη συνέχεια, οι εταιρείες προστασίας οδηγήθηκαν στην τροποποίηση των κανόνων τους για την παροχή κάλυψης της αποζημίωσης και, κατά συνέπεια, έγιναν γνωστές ως λέσχες προστασίας και αποζημίωσης (P&I). Δεδομένης της αυξανόμενης ανάγκης των πλοιοκτητών για ασφαλιστική κάλυψη υποχρεώσεων έναντι τρίτων και εξόδων, τα



οποία δεν ήταν ασφαλισμένα σύμφωνα με τα πρότυπα Hull & Machinery και άλλων θαλάσσιων πολιτικών, το εύρος της κάλυψης από τους συλλόγους P&I επεκτάθηκε σταθερά με γεωμετρική πρόοδο.

Κατά τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι σύλλογοι P&I άρχισαν, επίσης, να παρέχουν κάλυψη άμυνας (defence cover), καθώς υπήρχε η ανάγκη των μελών τους για ασφαλιστική κάλυψη νομικών εξόδων που τους βαρύνουν κατά την επιδίωξη ή την υπεράσπιση αξιώσεων που δεν θα καλύπτονταν διαφορετικά. Οι σύλλογοι, ειδικότερα, παρείχαν, σε αντίθεση με άλλους ασφαλιστές, εξελιγμένες συμβουλές και υπηρεσίες διαχείρισης αποζημιώσεων στα μέλη τους τόσο για θέματα που αφορούν το P&I όσο και για άλλου είδους ζητήματα.

### 1.3. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Κατά τη θαλάσσια μεταφορά οι κίνδυνοι και οι ακραίες καταστάσεις, οι οποίοι μπορεί να προκύψουν είναι πάρα πολλοί. Επομένως, η λήψη ασφαλιστικών μέτρων τόσο για την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου, όσο και του φορτίου, αποτελεί κομβικό σημείο στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αφενός, ενέχει ο κίνδυνος απώλειας ακριβού ή μη φορτίου ή πολύτιμων πλοίων, αφετέρου ο κίνδυνος ζημίας στο περιβάλλον ως αποτέλεσμα της ρύπανσης από πετρέλαιο ή/και ο κίνδυνος απώλειας ζωής ναυτικών λόγω ατυχημάτων. Συνεπώς, η λήψη μέτρων για την προστασία από τυχαία συμβάντα και απώλειες ήταν και θα είναι μια σωστή και απαραίτητη μέριμνα τόσο για τη φροντίδα της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος όσο και για την ασφάλεια της προσωπικής περιουσίας.

Είναι γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες των φορτίων δίνουν μεγάλη αξία στα φορτία ανεξαιρέτως του μεγέθους τους. Εάν κάτι συμβεί στο εκάστοτε φορτίο, ή ακόμα και σε ολόκληρο το πλοίο, τόσο οι ιδιοκτήτες του φορτίου όσο και του πλοίου θέλουν να καλύπτονται οικονομικά.<sup>10</sup> Ένας επιπλέον λόγος για τον οποίο ο αποστολέας ενός φορτίου οφείλει να εξασφαλίσει θαλάσσια ασφάλιση είναι η επαγγελματική του φήμη. Εάν, για παράδειγμα, ένα συμβόλαιο αποστολής απαιτεί την αγορά ναυτικής κάλυψης,

---

<sup>10</sup> <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/marine-insurance>

η οποία, όμως δεν υπάρχει, τότε θα καταστραφεί η φήμη του και θα χαθεί η εμπιστοσύνη των αγοραστών.<sup>11</sup>

Επιπρόσθετα, οι αποστολείς γνωρίζουν ότι δεν μπορούν να εξαρτώνται από τον μεταφορέα για την κάλυψη πιθανών απωλειών. Ένας μεταφορέας, βάσει νόμου, δεν αναλαμβάνει, για παράδειγμα, την ευθύνη για ζημιές ή απώλειες που προκλήθηκαν από έναν κοινό λόγο, όπως μια φυσική καταστροφή. Μάλιστα, σε περιπτώσεις που οι μεταφορείς φέρουν μερίδιο ευθύνης, πρέπει πάλι να υπάρχει κάλυψη από την πλευρά του αποστολέα, καθώς υπάρχει περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα.

Συμπερασματικά, η ευθύνη για κάθε εμπλεκόμενο μέλος, το οποίο μεταφέρει θαλάσσια εμπορεύματα, συνίσταται στην εξασφάλιση πολιτικών κάλυψης θαλάσσιων κινδύνων. Χωρίς την προστασία από τον κίνδυνο, θα υπήρχε σημαντικός περιορισμός των ναυτιλιακών συναλλαγών, καθώς τα μέλη θα έπρεπε να βασίζονται στα δικά τους κεφάλαια για την κάλυψη ατυχημάτων, απωλειών ή ζημιών.<sup>12</sup> Προσφέροντας, λοιπόν, οικονομική προστασία έναντι των θαλάσσιων και διαμετακομιστικών απωλειών, η θαλάσσια ασφάλιση παρέχει στη ναυτιλιακή βιομηχανία την απαιτούμενη εμπιστοσύνη στο εμπόριο.

#### 1.4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Απαραίτητη προϋπόθεση για την έγκυρη σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί το ασφαλιστικό συμφέρον, το οποίο προκύπτει από το Νόμο περί Ναυτικής ασφάλισης 1906 (Αγγλικό Δίκαιο) και το άρθρο 259 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου-ΚΙΝΔ (Ελληνικό Δίκαιο). Το ασφαλιστικό συμφέρον καθιερώθηκε με στόχο την αποφυγή του αποζημιωτικού χαρακτήρα και της απάτης. Από αυτό προκύπτει, επίσης, ότι μία βασική αρχή της ασφάλισης ζημιών είναι η αποφυγή πλουτισμού. Ειδικότερα, ο λήπτης της ασφάλισης δεν επιτρέπεται να λαμβάνει ως αποζημίωση μεγαλύτερο ποσό από την οικονομική ζημία που υπέστη. Με αυτόν τον τρόπο, δεν θα καταστεί πλουσιότερος από ότι ήταν πριν την επέλευση του κινδύνου κερδοσκοπώντας εις βάρος του ασφαλιστή.

<sup>11</sup> <https://transmodal.net/why-cargo-insurance-is-more-necessary-than-most-shippers-realize/>

<sup>12</sup> <https://www.ics.org.uk/learning/publications-and-learning-resources/book-support/marine-insurance>

Η περιουσία που ασφαρίζεται πρέπει αναμφίβολα να έχει ασφαλιστικό συμφέρον, το οποίο σύμφωνα με το Αγγλικό Κοινοβούλιο ορίζεται ως «δικαίωμα στην περιουσία ή δικαίωμα προερχόμενο λόγω ύπαρξης ενός συμβολαίου για τη συγκεκριμένη περιουσία, το οποίο και στις δύο περιπτώσεις μπορεί να απολεσθεί λόγω κάθε ενδεχομένου τυχαίου συμβάντος, επηρεάζοντας τον κάτοχο της περιουσίας.»<sup>13</sup>

Επιπρόσθετα, ο Νόμος περί Ναυτικής Ασφάλισης 1906 περιέχει έναν σαφή ορισμό του ασφαλιστικού συμφέροντος. Αυτός ορίζει ότι πρέπει να υπάρχει ένα φυσικό αντικείμενο, το οποίο εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους και ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει κάποια έννομη σχέση με το αντικείμενο, συνέπεια της οποίας είναι η ύπαρξη συμφέροντος μέσω της διαφύλαξης και προστασίας του αντικειμένου από απώλεια ή ζημία. Το ασφαλιστικό συμφέρον, συνεπώς, πρέπει να καθορίζεται σαφώς από την αρχή της σύναψης του συμβολαίου, ώστε να έχει την ανάλογη ισχύ την στιγμή της απώλειας.<sup>14</sup>

Για την ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος ορίζονται τρεις βασικές προϋποθέσεις: Πρώτον, πρέπει να υπάρχει ασφαλισμένη οικονομική σχέση ανάμεσα στο πρόσωπο και το συγκεκριμένο αγαθό, π.χ. φορτίο. Επομένως, το βασικό κριτήριο είναι η οικονομική αποτίμηση του ασφαλιστικού συμφέροντος και η αποζημίωση για την οικονομική αξία του αγαθού, καθώς η ηθική βλάβη δεν μπορεί να αποζημιωθεί.

Δεύτερον, το ασφαλιστικό συμφέρον και το εμπόρευμα πρέπει να είναι νόμιμα. Εάν, για παράδειγμα, προϋπάρχει κάποια τυπική έλλειψη από τον τελωνειακό κώδικα και δεν αναφέρεται στο δηλωτικό του πλοίου, τότε η μεταφορά του συγκεκριμένου εμπορεύματος προβλέπεται ως πράξη λαθρεμπορίας.

Τρίτο κριτήριο, εξίσου σημαντικό όπως και τα προαναφερθέντα, αποτελεί το γεγονός ότι το ασφαλιστικό συμφέρον πρέπει να είναι πραγματικό σε σχέση με το εμπόρευμα και αυτό να μπορεί να αποδειχθεί. Αυτό σημαίνει ότι δεν αρκεί ο ασφαλισμένος απλώς να ελπίζει και να προσδοκά την απόδειξη αυτής της σχέσης.

Συνάγεται, συνεπώς, ότι τα υποκείμενα ασφαλιστικού συμφέροντος είναι τα πρόσωπα, τα οποία έχουν σχέση κυριότητας με το πλοίο ή το φορτίο, π.χ. ο πλοιοκτήτης, ο κύριος

---

<sup>13</sup> Dinkiso, D. International Trade Law, Academia, σελ. 1-7.

[https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL\\_TRADE\\_LAW?email\\_work\\_card=view-paper](https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL_TRADE_LAW?email_work_card=view-paper)

<sup>14</sup> <https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/marine/>

του πλοίου ή ο ιδιοκτήτης φορτίου. Είναι σημαντικό, επίσης, να αναφερθεί ότι ο τρόπος απόκτησης της κυριότητας, εάν δηλαδή προήλθε από πλειστηριασμό, μεταβίβαση με σύμβαση, εξαγορά μερίδας του συμπλοιοκτήτη, κ.λπ. είναι ζήτημα ήσσονος σημασίας.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ενότητα 5 (παρ. 2) του Νόμου περί Ναυτικής Ασφάλισης 1906 ορίζει ότι: «το πρόσωπο, το οποίο έχει ασφαλιστικό συμφέρον είναι αυτό που ωφελείται από την ασφάλεια ή την προγραμματισμένη άφιξη πλοίου ή φορτίου ή βλάπτεται από την απώλεια ή τη ζημία των ανωτέρω ή από την παρακράτησή τους ή μπορεί να φέρει ευθύνη σχετικά με αυτό, και κατέχει κάθε περαιτέρω νομική ή δίκαιη σχέση με τη θαλάσσια περιπέτεια, ή σε οποιαδήποτε ασφαλίσιμη περιουσία.»<sup>15</sup>

Θα αποτελούσε παράλειψη, εν τούτοις, αν δεν γίνει αναφορά στο άρθρο 6 (παρ. 1), σύμφωνα με το οποίο «το ασφαλιστικό συμφέρον πρέπει να υπάρχει τη στιγμή της απώλειας. Εάν ο ασφαλισμένος δεν έχει συμφέρον την στιγμή της απώλειας, δεν μπορεί να απαιτήσει οποιοδήποτε συμφέρον μέσω οποιασδήποτε ενέργειας εκ των υστέρων και εφόσον γνωρίζει ήδη την απώλεια.». Η σημασία του συγκεκριμένου άρθρου, επομένως, καθορίζει ως ένα βαθμό τη διαμόρφωση σχέσεων ανάμεσα στον ασφαλιστή και στον ασφαλισμένο, καθώς πρέπει να προϋπάρχει ανάλογη συμφωνία μεταξύ τους, η οποία σαφώς διευκρινίζει τους σχετικούς όρους της ασφαλιστικής σύμβασης. Σύμφωνα με τον ίδιο νόμο, στην παράγραφο 8, αναφέρεται ότι οποιοδήποτε μερικό συμφέρον με οποιαδήποτε χαρακτηριστικά μπορεί, επίσης, να ασφαλιστεί.

Αναφορικά με το αντικείμενο του ασφαλιστικού συμφέροντος σημειώνεται ότι αρχικά καλύπτονται τα συστατικά του πλοίου, όσα δηλαδή συντελούν στην ικανότητα του πλοίου για πλεύση (πηδάλιο, κινητήριες μηχανές, κ.λπ.). Δεύτερον, αυτό καλύπτει όσα παραρτήματα έχουν αυτοτέλεια αλλά χρησιμοποιούνται στην οικονομική εξυπηρέτηση του πλοίου (βάρκες, σωσίβια, πυξίδες, κ.λπ.).

Συμπερασματικά, θεωρείται παράνομη η θαλάσσια ασφάλιση χωρίς την εύλογη προσδοκία απόκτησης ασφαλιστικού συμφέροντος, καθώς αυτό υπάρχει όταν ενδέχεται η έκθεση σε απώλεια/ζημία.<sup>16</sup> Ανεξαρτήτως της ύπαρξης απώλειας ή μη του ασφαλισμένου αντικειμένου, και τα δύο συμβαλλόμενα μέλη, δηλαδή τόσο ο ασφαλισμένος όσο και ο ασφαλιστής, πρέπει να μην έχουν επίγνωση της κατάστασης,

<sup>15</sup> <https://www.linkedin.com/pulse/insurable-interest-marine-insurance-dilip-sinha>

<sup>16</sup> Alifragkis, A. Useful Insurance Terms.

[https://www.academia.edu/37367907/Useful\\_Marine\\_Insurance\\_Terms](https://www.academia.edu/37367907/Useful_Marine_Insurance_Terms)

ειδάλλως το συμβόλαιο θα θεωρούνταν άκυρο και η μεταξύ τους ασφαλιστική σύμβαση θα χαρακτηριζόταν ως απάτη. Επιπρόσθετα, σε περίπτωση έλλειψης των ανωτέρω κριτηρίων υπάρχει έλλειψη ασφαλιστικού συμφέροντος και άρα η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι άκυρη. Η έννομη συνέπεια αυτού είναι η απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση για καταβολή του ασφαλίσματος.

Δεδομένου ότι υπάρχει άρρηκτη σχέση μεταξύ θαλάσσιας ασφάλισης και φυσικού αντικειμένου, το οποίο εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, αυτό, επομένως, πρέπει να ασφαλίζεται. Η έννοια του φυσικού αντικειμένου είναι, όμως, ευρεία, καθώς περιλαμβάνει τόσο το σκάφος όσο και το φορτίο που αυτό μεταφέρει. Σε αυτή την εργασία, εν τούτοις, θα μας απασχολήσει η θαλάσσια ασφάλιση των εμπορευμάτων, και συγκεκριμένα του ξηρού και υγρού φορτίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

#### 2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η έννοια «φορτίο» συμπεριλαμβάνει όλα τα αγαθά, προϊόντα και εμπορεύματα, τα οποία τοποθετούνται επάνω στο πλοίο, προκειμένου να μεταφερθούν από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού. Η ταξινόμηση των γενικών φορτίων γίνεται ανάλογα με τα συνήθη χαρακτηριστικά τους<sup>17</sup>, οπότε και κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- α) επικίνδυνα (dangerous cargoes)
- β) ξηρά (dry cargoes)
- γ) υγρά (wet cargoes)
- δ) καθαρά (clean cargoes)
- ε) βρώμικα (dirty cargoes)
- στ) ευπαθή (perishable goods) ή ευαίσθητα (delicate cargoes) ή φορτία ειδικής μεταχείρισης (goods required specific treatment)
- ζ) πολύ ακριβά φορτία (high valuable cargoes)
- η) τα παραπάνω φορτία σε εμπορευματοκιβώτια (containerized cargoes)

Η κατηγορία του ξηρού και υγρού φορτίου και ειδικότερα η ασφάλισή τους κατά τη θαλάσσια μεταφορά είναι ένα πολύπλοκο ζήτημα, το οποίο χρήζει περαιτέρω ανάλυσης. Για οποιαδήποτε επιχείρηση, η οποία εισάγει, εξάγει ή κατασκευάζει προϊόντα και αγαθά υπάρχει αναμφισβήτητη η ανάγκη ασφάλισης των εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση. Η ασφάλιση φορτίου παρέχει προστασία έναντι πιθανών κινδύνων απώλειας ή ζημιάς στο φορτίο από οποιαδήποτε εξωτερική αιτία κατά τη διάρκεια της αποστολής, είτε δια ξηράς, θαλάσσης ή αεροπορικώς.

Ο τομέας της αποστολής φορτίων μέσω θαλάσσης δεν μπορεί να περιοριστεί αποκλειστικά διασυνοριακά, καθώς τα αγαθά αποστέλλονται σε όλη την υφήλιο. Η διαδικασία διέλευσης από την «Προέλευση» στον «Προορισμό» ενέχει διαφόρους κινδύνους απώλειας ή/και ζημιάς, με αποτέλεσμα την πιθανότητα έκθεσης τόσο του

---

<sup>17</sup> Ζυγομαλάς, Ν. Α. (2021). *Μεταφορά Φορτίων*. Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 24-25.

Πωλητή/Αποστολέα όσο και του Αγοραστή/Παραλήπτη σε οικονομικές απώλειες. Για αυτόν τον λόγο, η προστασία αυτών των αγαθών από ενδεχόμενους κινδύνους είναι καθοριστικής σημασίας, επιτρέποντάς έτσι την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου.<sup>18</sup> Στόχος είναι, επομένως, η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων και ως συνέπεια ο περιορισμός των αξιώσεων εκ μέρους των εμπλεκόμενων μελών. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το ασφαλισμένο αντικείμενο ενός συμβολαίου φορτίου αφορά αγαθά και εμπορεύματα και το ασφαλιστικό συμφέρον υπάγονται στους Όρους Πώλησης (Terms of Sale).

Για την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις και συγκεκριμένοι παράγοντες που επηρεάζουν αυτή τη διαδικασία, καθώς ανακύπτουν ποικίλοι κίνδυνοι. Στους παράγοντες αυτούς συμπεριλαμβάνονται αφενός η στοιβασία και η ασφάλιση των εμπορευμάτων, αφετέρου η αντοχή, η ευστάθεια και η σωστή προετοιμασία του πλοίου για φορτοεκφόρτωση. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει, επίσης, και η εμπειρία του πληρώματος καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Επομένως, η ασφαλής μεταφορά του φορτίου απαιτεί εκ των προτέρων την προσεκτική φόρτωση των εμπορευμάτων και την αποφυγή ζημιών, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την παράδοση του φορτίου σε άριστη κατάσταση, όπως αυτή ορίζεται, άλλωστε, στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατά τη διάρκεια σύναψής του. Επιπρόσθετα, απαιτείται ο σωστός προσδιορισμός και καταγραφή της ποιότητας και της ποσότητας του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί.

Διαχρονικά έχουν θεσπιστεί κανόνες και όροι τόσο για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου όσο και για την απόδοση ευθύνης σε περίπτωση απώλειας ή/και ζημίας. Αυτοί διαμορφώθηκαν από Διεθνείς Οργανισμούς, ώστε να είναι αποδεκτοί από τα εμπλεκόμενα μέλη και να διασφαλίζονται με αυτόν τον τρόπο οι ευθύνες, οι υποχρεώσεις για την ασφάλιση του φορτίου, καθώς και τα δικαιώματά τους. Σε αυτούς τους κανόνες συμπεριλαμβάνονται τόσο οι Κανόνες της Χάγης όσο και οι Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες, οι οποίοι θα αναλυθούν στη συνέχεια.

---

<sup>18</sup> Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*. Gard AS. σελ.12-17.

## 2.2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ HAGUE - (VISBY) RULES

Παλαιότερα, η Κοινωνία των Εθνών προέτρεψε τα κράτη να παραβρεθούν σε μία σύσκεψη με στόχο τη θέσπιση ορισμένων παγκοσμιοποιημένων κανόνων, τους οποίους κάθε κράτος έπρεπε να ενσωματώσει στο δικό του Ναυτικό Δίκαιο. Οι πρώτοι κανόνες που έγιναν αποδεκτοί από τα κράτη ήταν οι Κανόνες της Χάγης του 1924, οι οποίοι διέπουν τις νομικές σχέσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Έτσι, σχεδόν όλη η διεθνής Ναυτιλία βασίζεται στους Κανόνες της Χάγης. Στην ουσία, η Κοινωνία των Εθνών προσπάθησε να αντιμετωπίσει με έναν λειτουργικό τρόπο το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες αποκλείονταν τακτικά από την οποιαδήποτε ευθύνη που αφορούσε απώλεια ή ζημία στο φορτίο. Πιο συγκεκριμένα, οι Κανόνες της Χάγης αποτελούν «μία διεθνή σύμβαση για την θέσπιση μιας ελάχιστης υποχρεωτικής ευθύνης των μεταφορέων.»<sup>19</sup> Στην πραγματικότητα, όμως, η Σύμβαση του 1924 ευνόησε τους μεταφορείς, μειώνοντας τις υποχρεώσεις τους προς τους φορτωτές.

Υπήρξαν διάφορες τροποποιήσεις κατά το πέρασμα των χρόνων, όπως αυτές του 1931, 1977 και του 1982. Η πιο σημαντική τροποποίηση, όμως, ήταν η έκδοση Hague Visby Rules, οι οποίοι μετονομάστηκαν έτσι, γιατί η σύσκεψη πραγματοποιήθηκε σε ένα νησί στη Βαλτική, το Βίσμπι. Παρακάτω, θα αναλυθούν τα άρθρα και οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι /Κανόνες της Χάγης, σύμφωνα με το Lex Mercatoria<sup>20</sup> και όπως τροποποιήθηκαν από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών 1968.

Για να γίνουν πιο κατανοητές ορισμένες έννοιες που χρησιμοποιούνται στην παρούσα σύμβαση, το άρθρο 1 ορίζει τον Μεταφορέα ως «τον ιδιοκτήτη ή τον ναυλωτή που συνάπτει σύμβαση μεταφοράς με αποστολέα.» Όταν γίνεται αναφορά σε εμπορεύματα, εννοούμε τα αγαθά κάθε είδους εκτός από ζώα και φορτία που μεταφέρονται στο κατάστρωμα. Φυσικά, η «μεταφορά εμπορευμάτων» καλύπτει την περίοδο από τη στιγμή της φόρτωσης έως της εκφόρτωσης.<sup>21</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 2, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος τόσο για τις υποχρεώσεις σχετικά με τη φόρτωση, το χειρισμό, τη στοιβασία, τη μεταφορά, τη φύλαξη, τη

<sup>19</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Hague\\_Rules](https://en.wikipedia.org/wiki/Hague_Rules)

<sup>20</sup> Το Lex Mercatoria μεταφράζεται ως “εμπορικός νόμος”. Σύμφωνα με τον ορισμό του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου (Παρίσι), ως Lex Mercatoria ορίζεται το “σύνολο των κανόνων του διεθνούς εμπορίου που έχουν αναπτυχθεί από τα εμπλεκόμενα μέρη στον τομέα των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και επιβεβαιώνονται από τα εθνικά δικαστήρια”.  
<https://kstlaw.gr/lex-mercatoria/>

<sup>21</sup> <https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html#1>



φροντίδα και την εκφόρτωση του φορτίου όσο και για τα οριζόμενα δικαιώματα και τις ασυλίες.

Το άρθρο 3 ορίζει τις υποχρεώσεις και δεσμεύσεις του Ιδιοκτήτη για την ασφαλή μεταφορά των αγαθών. Αναλυτικότερα, ο μεταφορέας υποχρεούται να επιδείξει την αξιοπλοΐα του σκάφους, να εξοπλίσει και να προμηθεύσει σωστά το πλοίο και να καταστήσει τους χώρους του σκάφους, όπου μεταφέρονται τα εμπορεύματα (πχ. αμπάρια, θάλαμοι ψύξης, κλπ.) ασφαλείς. Αμέσως μετά την παραλαβή των εμπορευμάτων, ο πλοίαρχος (ή ο μεταφορέας) πρέπει να εκδώσει τη φορτωτική στον αποστολέα, στην οποία πρέπει να αναγράφονται τόσο ο αριθμός των δεμάτων ή τεμαχίων ή η ποσότητα ή το βάρος, όπως έχει δοθεί γραπτώς από τον αποστολέα, όσο και η φαινομενική σειρά και κατάσταση των εμπορευμάτων. Ο αποστολέας οφείλει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για τυχόν ζημιές ή/και απώλειες που μπορεί να προκύψουν από ανακρίβειες αυτών των στοιχείων.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι εάν το πλοίο απομακρυνθεί από το λιμάνι εκφόρτωσης θεωρείται απόδειξη της παράδοσης των εμπορευμάτων σύμφωνα με την φορτωτική. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση όπου η ειδοποίηση απώλειας/ζημιάς έχουν δοθεί γραπτώς στον μεταφορέα πριν ή και κατά τη στιγμή της παραλαβής των εμπορευμάτων στη φύλαξη του ατόμου που δικαιούται την παράδοση βάσει τη σύμβαση μεταφοράς ή εάν η απώλεια ή/και ζημιά γίνει εμφανής εντός τριών ημερών.

Εάν δεν ασκηθεί μήνυση από την πλευρά του αποστολέα εντός ενός έτους από την παράδοση των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας και το πλοίο απαλλάσσονται από κάθε ευθύνη σχετικά με το φορτίο. Σε κάθε περίπτωση, όμως, τόσο ο μεταφορέας όσο και ο παραλήπτης πρέπει εύλογα να διευκολύνουν ο ένας τον άλλον για τη σωστή επιθεώρηση και καταμέτρηση των εμπορευμάτων.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων της Χάγης, το πλοίο και ο μεταφορέας δεν φέρουν καμία ευθύνη για απώλεια ή ζημιά λόγω αναξιοπλοΐας, εκτός εάν υπάρχει έλλειψη της δέουσας επιμέλειας του μεταφορέα, ώστε να καταστεί το σκάφος αξιόπλοο, και κατάλληλα επανδρωμένο και εξοπλισμένο. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς που οφείλεται σε αναξιοπλοΐα του σκάφους, το βάρος απόδειξης της άσκησης της δέουσας επιμέλειας μετατοπίζεται στον μεταφορέα, με στόχο τη διεκδίκηση της

εξαίρεσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 4.3<sup>22</sup> αναγράφεται ότι «ο αποστολέας δεν θα είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημιά που υπέστη από τον μεταφορέα ή το πλοίο που προέρχεται ή που προκύπτει από οποιαδήποτε αιτία χωρίς την πράξη, το σφάλμα ή την αμέλεια του αποστολέα, των πρακτόρων ή των υπαλλήλων του». Στο Παράρτημα I παρουσιάζεται ένα παράδειγμα αξίωσης ξηρού φορτίου και συγκεκριμένα αποξηραμένου πολτού ζαχαρότευτλων, το οποίο καταστράφηκε λόγω φωτιάς που προκλήθηκε από το φωτισμό στο αμπάρι, ο οποίος εκ παραδρομής είχε τεθεί σε λειτουργία, καθώς το αρμόδιο μέλος του πληρώματος είχε εντολή να ανάψει μόνο τα φώτα του καταστρώματος. Η συγκεκριμένη περίπτωση καταδεικνύει τη διαδικασία και τον τρόπο διευθέτησης της αξίωσης βάση του άρθρου 4 των Κανόνων της Χάγης.<sup>23</sup> (Παράρτημα I)

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπι κάνουν ρητή αναφορά στις περιπτώσεις απώλειας ή ζημίας, στις οποίες ο μεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι περιπτώσεις αφορούν σε:

- πράξη, παραμέληση ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, η οποία δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα, του πλοιάρχου, του ναυτικού ή των εκπροσώπων του μεταφορέα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα και τη διαχείριση του πλοίου.
- πυρκαγιά, εκτός εάν προκλήθηκε από πταίσμα του μεταφορέα.
- κίνδυνοι και ατυχήματα της θάλασσας (sea perils) ή άλλων πλεύσιμων υδάτων.
- πράξη του Θεού.
- πολεμικές ενέργειες ή πράξεις των εχθρών της Πολιτείας.
- υγειονομικό περιορισμό (π.χ. covid-19)
- απεργίες ή στάση της εργασίας από οποιαδήποτε αιτία, μερική ή γενική.
- εξεγέρσεις και εμφύλιες ταραχές.
- χύδην απώλεια βάρους ή όγκου ή οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή ζημιά που προκύπτει από εγγενές ελάττωμα ή την ποιότητα των αγαθών.
- ανεπάρκεια συσκευασίας.
- κεκρυμμένα ελαττώματα (latent defect)

---

<sup>22</sup> Comite Maritime International, (2018). *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of The Hague-Visby Rules*. σελ. 428.

<sup>23</sup> Williams, R. (2013). *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Gard AS, Norway, σελ. 127-128.

- λανθάνοντα ελαττώματα που δεν μπορούν να εντοπιστούν με τη δέουσα επιμέλεια.

Επιπρόσθετα, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια/ζημία που προκύπτει από τυχόν απόκλιση με σκοπό την διάσωση ή την προσπάθεια διάσωσης ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα. Οποιαδήποτε εύλογη απόκλιση δεν θεωρείται παραβίαση των κανόνων της σύμβασης μεταφοράς. Επιπλέον, ο μεταφορέας και το πλοίο δεν ευθύνονται για απώλεια ή ζημιά, εάν η αξία των εμπορευμάτων έχει δηλωθεί εσφαλμένα από τον αποστολέα στη φορτωτική.

Παράλληλα, στις ευθύνες του αποστολέα δεν συμπεριλαμβάνεται η απώλεια ή/και ζημία που υπέστη ο μεταφορέας ή το πλοίο του και προκύπτουν από οποιαδήποτε αιτία χωρίς την πράξη, το σφάλμα ή την αμέλεια του αποστολέα, των πρακτόρων του ή των υπαλλήλων του. Εκείνο που έχει, επίσης, ιδιαίτερη σημασία είναι ότι τα εύφλεκτα ή επικίνδυνα εμπορεύματα, για τα οποία δεν συναινεί ο μεταφορέας ή ο πλοίαρχος, μπορούν να εκφορτωθούν οπουδήποτε ή να καταστραφούν από τον μεταφορέα χωρίς να δοθεί αποζημίωση στον αποστολέα. Σε αυτήν την περίπτωση η ευθύνη για τα έμμεσα και άμεσα έξοδα και τις ζημίες βαρύνει αποκλειστικά τον αποστολέα.

Το άρθρο 6 αναφέρει ότι ένας μεταφορέας, πλοίαρχος ή αντιπρόσωπος του μεταφορέα και ένας αποστολέας έχουν το δικαίωμα σύναψης οποιαδήποτε συμφωνίας με οποιονδήποτε όρο σχετικά με την ευθύνη και τα δικαιώματα του μεταφορέα σε σχέση με τα εμπορεύματα, ανεξάρτητα από τις προαναφερθείσες διατάξεις. Αυτό αφορά και στην υποχρέωσή του ως προς την αξιοπλοΐα, εφόσον αυτή η διάταξη δεν αντίκειται στη δημόσια τάξη ως προς την φόρτωση, διακίνηση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί αφενός η μη έκδοση φορτωτικής και αφετέρου η ενσωμάτωση των συμφωνημένων όρων σε μία απόδειξη η οποία θα χρησιμοποιείται ως αδιαπραγμάτευτο έγγραφο. Επιπρόσθετη προϋπόθεση είναι το είδος, οι περιστάσεις και οι όροι της αποστολής να δικαιολογούν εύλογα μια τέτοια ειδική συμφωνία, καθώς το παρόν άρθρο δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε συνήθεις εμπορικές μεταφορές. Έτσι, η σύναψη μιας συμφωνίας υπό αυτές τις προϋποθέσεις έχει πλήρη νομική ισχύ.

### 2.3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΟΙ (INCOTERMS)

Στην πραγματικότητα, όποιος εμπλέκεται στη διαμετακόμιση τόσο του ξηρού όσο και υγρού φορτίου, μπορεί να απαιτήσει τη θαλάσσια ασφάλιση του αντικειμένου του, για παράδειγμα, αγοραστής, πωλητής, έμποροι εισαγωγών/εξαγωγών, πράκτορες αγορών, τράπεζες, κλπ. Σε αυτό το σημείο, «πρέπει να ληφθούν υπόψη οι Όροι Πώλησης (Incoterms 2000 ή 2010 για παράδειγμα), καθώς από αυτούς εξαρτάται το ποιος είναι υπεύθυνος σε μια σύμβαση πώλησης να κανονίσει τη ναυτιλιακή ασφάλιση.»<sup>24</sup> Πιο συγκεκριμένα, έννομο συμφέρον για ασφάλιση έχει ο κάθε ενδιαφερόμενος, δηλαδή, ο πωλητής ή ο αγοραστής ή ο δανειστής ή όποιος έχει υποστεί βλάβη ή απώλεια του εμπορεύματος κατά τη μεταφορά του. Εάν δεν αποδεικνύεται η σχέση αυτή, τότε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι άκυρο.<sup>25</sup> Σε αντίθετη περίπτωση διασφαλίζεται, λοιπόν, η εγκυρότητα του συμβολαίου, το οποίο καθορίζει τις σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μελών.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce - ICC) ιδρύθηκε το 1919 με στόχο τη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου και δημοσίευσε τους πρώτους κανόνες Incoterms το 1936. Το ICC ορίζει τους Incoterms ως «τους βασικούς όρους εμπορίου παγκοσμίως για την πώληση αγαθών. Είτε υποβάλλεται μία εντολή αγοράς, είτε συσκευάζεται και επισημαίνεται μια αποστολή για μεταφορά εμπορευμάτων είτε ετοιμάζεται πιστοποιητικό προέλευσης σε λιμάνι, οι κανόνες Incoterms είναι εκεί για τη σωστή καθοδήγηση των μελών.»<sup>26</sup> Οι κανόνες Incoterms, επομένως, καθοδηγούν οποιονδήποτε εμπλέκεται στην εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων του παγκόσμιου εμπορίου.

Οι ασφαλιστικές συμβάσεις μεταξύ Πωλητών και Αγοραστών με στόχο την διεθνή μεταφορά προϊόντων και αγαθών περιλαμβάνουν λεπτομέρειες, όπως το χρόνο και τον τόπο παράδοσης, το προκαθορισμένο ποσό πληρωμής, καθώς και ποιος από τους δύο πληρώνει το κόστος του εμπορεύματος σε περίπτωση απώλειάς τους. Παράλληλα, αυτές δηλώνουν «το χρόνο μεταφοράς του κινδύνου από τον πωλητή στον αγοραστή,

---

<sup>24</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 8.

<sup>25</sup> <https://focusbrokers.gr/plirofories-asfalisis-metaforon/>

<sup>26</sup> <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>

καθορίζοντας ταυτόχρονα τόσο το ασφαλιστικό συμφέρον όσο και ποιο από τα δύο μέλη της ασφαλιστικής σύμβασης είναι υπεύθυνο για την ασφάλιση του φορτίου.»<sup>27</sup>

Όλα τα προαναφερθέντα αναδεικνύουν τη σημασία των Incoterms, καθώς αυτοί διευκρινίζουν και βοηθούν στην αμοιβαία κατανόηση των ευθυνών του αγοραστή και του πωλητή στις διεθνείς αποστολές παγκόσμιων αγαθών και τις διαδικασίες αποστολής εξαγωγών και εισαγωγών. Κατά τη διάρκεια όλου αυτού του διαστήματος, από τη στιγμή της ίδρυσης των κανόνων έως και σήμερα, έχουν υλοποιηθεί πολλές αλλαγές και τροποποιήσεις, ενώ η πιο πρόσφατη έκδοση των κανόνων τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020 και έκτοτε όλα τα συμβόλαια πωλήσεων πρέπει να αναφέρονται στους κανόνες Incoterms 2020. Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται αναλυτική αναφορά των Κανόνων, ώστε να διευκρινιστεί η βαρύτητα και η σπουδαιότητά τους στη θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου.

Σύμφωνα με τους περισσότερους Διεθνείς Εμπορικούς Όρους, δεν προβλέπεται η απαίτηση ασφάλισης του φορτίου. Εν τούτοις, είναι σημαντικό τόσο για τον αγοραστή όσο και για τον πωλητή να ασφαλίζουν τα φορτία για το τμήμα του ταξιδιού, για το οποίο είναι υπεύθυνος ο καθένας.<sup>28</sup> Οι Incoterms δεν αποτελούν αυτόνομη πηγή Δικαίου, αλλά ενσωματώνονται στην σύμβαση πώλησης ως ειδικοί όροι<sup>29</sup> και χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, δηλαδή σε αυτούς που ισχύουν για κάθε τρόπο μεταφοράς, καθώς και σε αυτούς που ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, όπως αναλύονται παρακάτω:

### **1) Incoterms που ισχύουν για κάθε τρόπο μεταφοράς:**

#### A) Ex Works (EXW)

Σύμφωνα με τον όρο Ex Works, ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την παράδοση των αγαθών σε μια προκαθορισμένη τοποθεσία, ενώ ο αγοραστής φέρει την ευθύνη τόσο για τα έξοδα αποστολής όσο και για τους σχετικούς κινδύνους των εμπορευμάτων.<sup>30</sup>

<sup>27</sup> <https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/marine/>

<sup>28</sup> <https://www.icontainers.com/help/incoterms/fas/>

<sup>29</sup> Οι κανόνες και οι όροι ενός συμβολαίου δεν προσδιορίζονται μόνο από το νόμο (νομικές πηγές) αλλά και από τα δύο συμβαλλόμενα μέλη (συμβατικές πηγές). Οι συμβατικές πηγές χωρίζονται στους γενικούς και τους ειδικούς όρους. Οι γενικοί είναι προδιατυπωμένοι όροι και δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Έχουν τον χαρακτήρα προσχωρήσεως, δηλαδή εάν δεν γίνουν αποδεκτοί, η σύμβαση ακυρώνεται. Οι ειδικοί όροι αποτελούν αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης των συμβαλλόμενων μελών.

<sup>30</sup> <https://www.investopedia.com/terms/e/exw.asp#:~:text=Ex%20works%20is%20a%20term,bears%20responsibility%20for%20shipping%20costs.>

Πιο συγκεκριμένα, η μεταφορά κινδύνου από τον πωλητή στον αγοραστή γίνεται όταν τα προϊόντα τίθενται στην διάθεση του αγοραστή, δηλαδή στον τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας του πωλητή (πχ. εργοστάσιο, αποθήκη). Ο αγοραστής, μάλιστα, ο οποίος συνιστά τόσο τον λήπτη της ασφάλισης όσο και τον ασφαλισμένο, είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια ή ζημιά στα αγαθά σε όλη την υπόλοιπη διάρκεια του ταξιδιού.

Αυτό συνεπάγεται ότι ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημιά κατά τη διάρκεια της κύριας μεταφοράς. Επομένως, παρόλο που ευθύνεται για απώλεια ή ζημιά, ενδέχεται να μην έχει ασφάλιση για το χρονικό διάστημα που τα αγαθά βρίσκονται στις εγκαταστάσεις του πωλητή, ή κατά τη φόρτωση στο μεταφορικό μέσο ή μετά τη φόρτωση εν αναμονή της μεταφοράς. Σε τέτοιου είδους περιπτώσεις, ο αγοραστής θα πρέπει να αναζητήσει έναν ασφαλιστή που θα παρέχει τη συγκεκριμένη κάλυψη.

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή** σε οποιαδήποτε τοποθεσία από την οποία παραλαμβάνονται τα εμπορεύματα από τον αγοραστή. Επομένως, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η μεταφορά κινδύνου γίνεται σε πολύ πρώιμο στάδιο.

#### *B) Free Carrier, named place (FCA)*

Σύμφωνα με αυτόν τον όρο της σύμβασης πώλησης, ο πωλητής συμπεριλαμβάνει το κόστος μεταφοράς καθώς και τον κίνδυνο απώλειας ή ζημίας του φορτίου μέχρις ότου ο μεταφορέας παραλάβει τα αγαθά. Εκείνη την χρονική στιγμή, ο αγοραστής αναλαμβάνει όλη την ευθύνη του φορτίου.<sup>31</sup> Επομένως, ο πωλητής είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημιά έως ότου παραδοθούν τα εμπορεύματα στον μεταφορέα σε συγκεκριμένο συμφωνημένο σημείο ή τόπο. Στη συνέχεια, ο κίνδυνος μεταφέρεται στον αγοραστή και άρα είναι υπεύθυνος κατά τη διάρκεια της κύριας μεταφοράς. Η ασφάλιση επισυνάπτεται τη στιγμή που τα αγαθά παραδίδονται στον μεταφορέα.

Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι στα αρνητικά του όρου συμπεριλαμβάνεται η επέκταση της έκθεσης κινδύνου του αγοραστή, εφόσον αυτή επιτρέπει την παράδοση σε τόπο διαφορετικό από το λιμάνι ή το αεροδρόμιο αποστολής. Επομένως, ο κίνδυνος

---

<sup>31</sup><https://www.investopedia.com/terms/f/fca.asp#:~:text=The%20free%20carrier%20is%20a,for%20transfer%20to%20a%20carrier.>

αυξάνεται σε περιπτώσεις πρόσθετης αποθήκευσης, πρόσθετων εκθέσεων χειρισμού, αεροπειρατείας ή κλοπής.

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή την χρονική στιγμή που ο μεταφορέας του αγοραστή παραλαμβάνει τα εμπορεύματα.**

#### Γ) Carriage Paid To, named place of destination (CPT)

Ο πωλητής είναι υπεύθυνος -όπως και στον προαναφερθέντα όρο B- για απώλεια ή ζημιά μέχρι τη στιγμή παράδοσης των εμπορευμάτων στο μεταφορέα στο συγκεκριμένο σημείο ή τόπο και η ευθύνη, συνεπώς, μεταφέρεται στη συνέχεια στον αγοραστή. Ο κίνδυνος καταστροφής/απώλειας των αγαθών μεταφέρεται στον αγοραστή από τον πωλητή τη χρονική στιγμή που διενεργείται η παράδοσή τους στο μεταφορέα. Είναι, επομένως, σημαντικό να αποσαφηνιστεί ότι ο πωλητής είναι υπεύθυνος μόνο για τον διακανονισμό της μεταφοράς του φορτίου αλλά όχι για την ασφάλισή του κατά την διάρκεια της διαμετακόμισης.<sup>32</sup>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή όταν ο μεταφορέας του αγοραστή παραλαμβάνει τα εμπορεύματα, ενώ παράλληλα οι ευθύνες του πωλητή είναι ίδιες με τον όρο FCA, με τη διαφορά ότι τα έξοδα αποστολής καλύπτονται από τον πωλητή.**

#### Δ) Carriage and Insurance Paid To, named place of destination (CIP)

Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο Incoterm, ο πωλητής υποχρεούται να παρέχει ασφάλιση για λογαριασμό του αγοραστή και επομένως οι αποστολές CIP ασφαρίζονται σύμφωνα με το συμβόλαιο θαλάσσιου φορτίου του πωλητή. Όπως και στις αποστολές CPT, ο πωλητής έχει την ευθύνη για απώλεια ή ζημιά μέχρι την παράδοση των εμπορευμάτων στον μεταφορέα στο συγκεκριμένο σημείο ή τόπο. Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι υποχρεωτικά το φορτίο ασφαρίζεται σύμφωνα με τη Ρήτρα Φορτίου (A) του Ινστιτούτου.<sup>33</sup> Αυτό σημαίνει ότι ο συγκεκριμένος όρος ισχύει όταν ο πωλητής πληρώνει το φορτίο και την ασφάλεια προκειμένου να παραδώσει αγαθά και προϊόντα σε έναν προορισμό, ο οποίος έχει καθοριστεί εκ των προτέρων εκ μέρους του πωλητή.

<sup>32</sup> [https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-paid-cpt.asp#:~:text=Carriage%20Paid%20To%20\(CPT\)%20is%20an%20international%20commercial%20term%20\(deli,delivery%20to%20the%20first%20carrier](https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-paid-cpt.asp#:~:text=Carriage%20Paid%20To%20(CPT)%20is%20an%20international%20commercial%20term%20(deli,delivery%20to%20the%20first%20carrier).

<sup>33</sup> <https://craneww.com/knowledge-center/latest-news-and-info/incoterms-2020/>

Ο όρος CIP είναι συγκρίσιμος ως ένα βαθμό με τον όρο CIF (Cost, Insurance, and Freight).<sup>34</sup>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή όταν ο μεταφορέας του αγοραστή παραλαμβάνει τα εμπορεύματα, ενώ ο πωλητής έχει τις ίδιες ευθύνες με τον CPT, με την διαφορά ότι ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την ασφάλιση των αγαθών.**

#### *E) Delivered at Place (DAP)*

Ο πωλητής παραδίδει τα αγαθά στον συμφωνημένο τόπο προορισμού και αναλαμβάνει όλο τον κίνδυνο καθώς και το κόστος έως ότου τα εμπορεύματα είναι έτοιμα να εκφορτωθούν στον καθορισμένο προορισμό. Από την άλλη πλευρά, ο αγοραστής είναι υπεύθυνος μόνο για το κόστος εισαγωγής του φορτίου και εκφόρτωσης της αποστολής μόλις φτάσει στον επιθυμητό προορισμό.

Η παράδοση στο σημείο προορισμού σημαίνει, επομένως, ότι ο πωλητής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους, καθώς και το κόστος μεταφοράς προϊόντων σε έναν προορισμό που έχει προσυμφωνηθεί. Στην προκειμένη περίπτωση η σχέση μεταξύ πωλητή και αγοραστή είναι ότι ο πρώτος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για όλες τις διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων της συσκευασίας, της παροχής των απαραίτητων εγγράφων καθώς και την τελική παράδοση. Από την άλλη πλευρά, ο αγοραστής αναλαμβάνει τόσο τον κίνδυνο και προφανώς προβαίνει στην ασφάλιση φορτίου, όσο και την ευθύνη της εκφόρτωσης των αγαθών και της εκκαθάρισής τους για εισαγωγή.<sup>35</sup>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή όταν τα εμπορεύματα είναι έτοιμα για εκφόρτωση στη συμφωνημένη διεύθυνση και ο πωλητής καλύπτει τόσο τα έξοδα όσο και τον κίνδυνο μεταφοράς των εμπορευμάτων μέχρι μια συμφωνημένη διεύθυνση.**

#### *ΣΤ) Delivered at Place Unloaded (DPU)*

Σύμφωνα με τον όρο DPU, ο οποίος θεωρείται επέκταση του προαναφερθέντος DAP, ο πωλητής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους έως ότου τα εμπορεύματα

<sup>34</sup> [https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-and-insurance-paid-cip.asp#:~:text=Carriage%20and%20Insurance%20Paid%20To%20\(CIP\)%20is%20when%20a%20seller.at%20an%20agreed%20Dupon%20location.&text=Under%20CIP%2C%20the%20seller%20is,110%25%20of%20the%20contract%20value.](https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-and-insurance-paid-cip.asp#:~:text=Carriage%20and%20Insurance%20Paid%20To%20(CIP)%20is%20when%20a%20seller.at%20an%20agreed%20Dupon%20location.&text=Under%20CIP%2C%20the%20seller%20is,110%25%20of%20the%20contract%20value.)

<sup>35</sup> <https://www.investopedia.com/terms/d/delivered-place-dap.asp>



εκφορτωθούν στο συμφωνημένο κατονομαζόμενο μέρος στον προορισμό. Από την άλλη πλευρά, ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για κάθε ενδεχόμενο κίνδυνο από τη στιγμή εκφόρτωσης του φορτίου στο συμφωνηθέντα προορισμό, καθώς και για την ασφάλισή του εφόσον αυτό έχει περάσει το σημείο παράδοσης.<sup>36</sup>

Αξίζει να αναφερθεί ότι ο όρος DPU ήταν επίσημα γνωστός ως "Delivered at Terminal" (DAT) πριν από την έκδοση των Κανόνων του 2020.<sup>37</sup> Ο όρος αυτός απαιτεί από τον πωλητή να παραδίδει τα αγαθά στη διάθεση του αγοραστή μετά την εκφόρτωσή τους από το μέσο μεταφοράς. Παράλληλα, είναι ο μοναδικός όρος, όπου απαιτείται ο πωλητής να εκφορτώσει εμπορεύματα στον τόπο προορισμού.

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή** στο τερματικό και ο πωλητής φέρει την ευθύνη για όλα τα έξοδα και τους κινδύνους μέχρι την στιγμή της παράδοσης των εμπορευμάτων σε ένα συμφωνημένο τερματικό.

#### Z) Delivered Duty Paid, named place (DDP)

Ο πωλητής είναι υπεύθυνος για απώλεια/ζημιά μέχρι την παράδοση των αγαθών στον συμφωνημένο τόπο, ενώ η μεταφορά ευθύνης στον αγοραστή ξεκινάει από εκείνη τη χρονική στιγμή. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι στη σύμβαση πώλησης πρέπει να αναγράφεται σαφώς ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικά στην περίπτωση, όπου η τοποθεσία είναι διαφορετική από την αποθήκη του αγοραστή, αλλιώς ενέχει ο κίνδυνος λήξης της ασφαλιστικής κάλυψης σε ακατάλληλο μέρος. Πρόκειται, λοιπόν, για μία συμφωνία παράδοσης κατά την οποία ο πωλητής αναλαμβάνει όλη την ευθύνη, τον κίνδυνο, καθώς και το κόστος που σχετίζονται με τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέχρις ότου ο αγοραστής τα παραλάβει ή τα μεταφέρει στο τερματικό λιμάνι.<sup>38</sup>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή** όταν τα εμπορεύματα είναι έτοιμα για εκφόρτωση στη συμφωνημένη διεύθυνση και ο πωλητής αναλαμβάνει σχεδόν εξ' ολοκλήρου την ευθύνη καθ' όλη τη διάρκεια της αποστολής, καλύπτοντας όλα τα έξοδα και τον κίνδυνο της μεταφοράς εμπορευμάτων

<sup>36</sup> <https://www.xeneta.com/blog/incoterms>

<sup>37</sup> [https://craneww.com/site/assets/files/2501/incoterms\\_2020\\_key\\_changes.pdf](https://craneww.com/site/assets/files/2501/incoterms_2020_key_changes.pdf)

<sup>38</sup> [https://www.investopedia.com/terms/d/delivery-duty-paid.asp#:~:text=Delivered%20duty%20paid%20\(DDP\)%20is,them%20at%20the%20destination%20port.](https://www.investopedia.com/terms/d/delivery-duty-paid.asp#:~:text=Delivered%20duty%20paid%20(DDP)%20is,them%20at%20the%20destination%20port.)

μέχρι την συμφωνημένη διεύθυνση. Επίσης, «ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για την ασφάλιση του φορτίου.»<sup>39</sup>

Έχοντας αναλύσει έως τώρα την πρώτη κατηγορία των Διεθνών Εμπορικών Κανόνων, θα προχωρήσουμε, στη συνέχεια, στην ανάλυση των Κανόνων, οι οποίοι σχετίζονται αποκλειστικά με τη θαλάσσια μεταφορά προϊόντων και εμπορευμάτων, ως ακολούθως:

## **2) Incoterms που ισχύουν μόνο για τις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές:**

### A) Free Alongside Ship (FAS)

Ο πωλητής είναι υπεύθυνος για απώλεια/ζημιά μέχρι να παραδοθούν τα εμπορεύματα στο λιμάνι φόρτωσης. Ο αγοραστής είναι υπεύθυνος κατά τη διάρκεια της «κύριας μεταφοράς» και η ασφάλιση επισυνάπτεται τη στιγμή που τα εμπορεύματα τοποθετούνται δίπλα στο σκάφος. Εν τούτοις, η ασφάλιση δεν είναι προβλεπόμενη απαίτηση σύμφωνα με τον συγκεκριμένο όρο, όμως, είτε ο αγοραστής ή ο πωλητής μπορεί να αναλάβει την ευθύνη για την ασφάλιση του φορτίου καθ' όλη τη διαδικασία αποστολής.

Για τον χρονικό καθορισμό του κινδύνου, που περνά από τον πωλητή στον αγοραστή, οι ασφαλιστικές εταιρείες χρησιμοποιούν συνήθως την ημερομηνία έκδοσης μιας απόδειξης αποβάθρας ή μιας φορτωτικής παραλαβής για αποστολή. Αξιοσημείωτο είναι ότι αυτός ο όρος χρησιμοποιείται ευρέως σε περιπτώσεις μεταφοράς χύδην φορτίου, κατά την διάρκεια της οποίας ο πωλητής έχει απευθείας πρόσβαση στο σκάφος. Παράλληλα, θεωρείται ακατάλληλος για εμπορευματοκιβώτια φορτίου.<sup>40</sup>

Έτσι, λοιπόν, σύμφωνα με αυτόν τον όρο, τα αγαθά θεωρείται ότι θα παραδοθούν όταν το πλοίο φτάσει στον λιμένα προορισμού του αγοραστή, ο οποίος «επιβαρύνεται με το κόστος της μεταφοράς, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα και την ευθύνη για απώλεια ή ζημιά του φορτίου, όταν αυτό φτάσει στο σημείο προορισμού του.»<sup>41</sup>

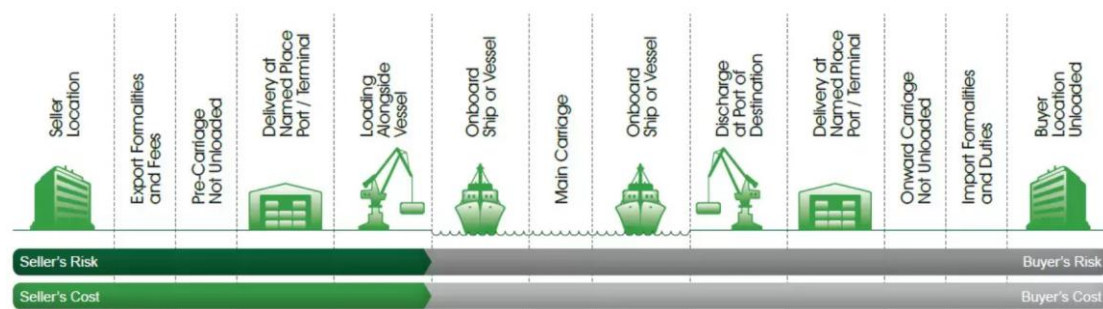
**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή, όταν τα εμπορεύματα παραδοθούν δίπλα στο πλοίο και ο πωλητής είναι υπεύθυνος για όλα**

<sup>39</sup> How to choose the best Incoterms in 2021 - A guide for exporters and importers, iContainers

<sup>40</sup> <https://www.icontainers.com/help/incoterms/fas/>

<sup>41</sup> <https://craneww.com/knowledge-center/incoterms/fas-free-alongside-ship/>

τα έξοδα και τον κίνδυνο μέχρι τα εμπορεύματα να παραδοθούν δίπλα στο πλοίο (Σχήμα 1).



Σχήμα 1

Free Alongside Ship

<https://www.aitworldwide.com/incoterms-fas>

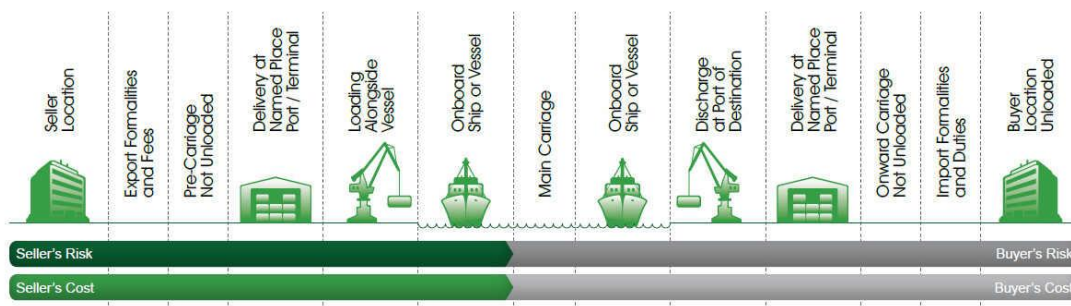
### B) Free on Board (FOB)

Ο κίνδυνος απώλειας/ζημίας μεταφέρεται από τον πωλητή στον αγοραστή από τη στιγμή φόρτωσης των προϊόντων το πλοίο. Άρα, ο αγοραστής αποκτά εκείνη την στιγμή ασφαλιστικό συμφέρον, έχοντας την ευθύνη ασφάλισης των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της «κύριας μεταφοράς». Η ασφάλιση επισυνάπτεται μόλις τα εμπορεύματα «περάσουν τη σιδηροδρομική γραμμή του πλοίου», καθώς οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες χρησιμοποιούν την ημερομηνία έκδοσης της φορτωτικής επί του πλοίου. Επί του πρακτέου, αυτό σημαίνει ότι κατά την διάρκεια τέτοιων αποστολών, ο αγοραστής αποκτά ενδιαφέρον μόνον αφού τα αγαθά αποσταλούν στο πλοίο μεταφοράς.

Ως εκ τούτου, ο πωλητής έχει ασφαλιστικό συμφέρον μέχρι τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο. Στην προκειμένη περίπτωση, δηλαδή, ο ασφαλισμένος αγοραστής δεν έχει ασφαλιστικό συμφέρον κατά τη διάρκεια της μεταφοράς που προηγείται στη χώρα του πωλητή. Εν τούτοις, θα μπορούσε να έχει ολοκληρώσει την πληρωμή των εμπορευμάτων και να έχει στην κατοχή του τα σχετικά έγγραφα λόγω καλής πίστης. Ενδεχομένως, όμως, αργότερα να ανακαλύψει ότι κατά τη διάρκεια της μεταφοράς από τον αποθηκευτικό χώρο του πωλητή στο σημείο FOB, τα εμπορεύματα έχουν υποστεί απώλεια ή ζημία. Ουσιαστικά, ο όρος FOB σημαίνει ότι «τα εμπορεύματα πρέπει να παραδοθούν σε προκαθορισμένο πλοίο».<sup>42</sup>

<sup>42</sup> <https://www.investopedia.com/terms/f/fob.asp>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή μετά την παράδοση και φόρτωση των προϊόντων στο πλοίο, γεγονός που σηματοδοτεί την ανάληψη όλων των εξόδων καθώς και του κινδύνου από τον πωλητή μέχρι την παράδοση και τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο (Σχήμα 2).**



Σχήμα 2

Free on Board

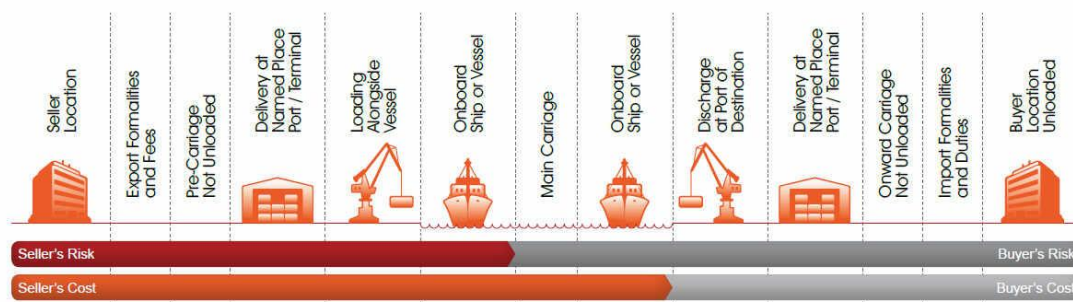
<https://www.aitworldwide.com/incoterms-fob>

### Γ) Cost and Freight (CFR)

Αξίζει να διευκρινιστεί ότι ο συγκεκριμένος όρος είναι σχεδόν παρόμοιος με τον όρο που έχει αναλυθεί προηγουμένως (FOB), καθώς ο πωλητής πληρώνει όλα τα έξοδα και το φορτίο στον καθορισμένο λιμένα προορισμού. Η ευθύνη του, όμως, για την παράδοση λήγει όταν τα εμπορεύματα «περάσουν τη ράγα του πλοίου» στο λιμάνι αποστολής. Από εκείνο το σημείο και μετά, δηλαδή κατά τη διάρκεια της «κύριας μεταφοράς», υπεύθυνος είναι ο αγοραστής. Η διαφορά, δηλαδή, ανάμεσα στους δύο κανόνες είναι ότι «ο αγοραστής αποδέχεται και αναλαμβάνει ευθύνη και, επομένως, έχει ασφαλιστικό συμφέρον, όταν τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί στο πλοίο και όχι όταν φτάνουν στο σημείο προορισμού.»<sup>43</sup>

**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή όταν τα εμπορεύματα είναι στο πλοίο και ο πωλητής φέρει τις ίδιες ευθύνες όπως στον όρο προαναφερθέντα όρο FOB, καθώς, μάλιστα και την ευθύνη πληρωμής εξόδων μεταφοράς των εμπορευμάτων στο λιμάνι (Σχήμα 3).**

<sup>43</sup> <https://www.investopedia.com/terms/f/fas.asp>



Σχήμα 3

## Cost and Freight

<https://www.aitworldwide.com/incoterms-cfr>

Δ) Cost, Insurance, and Freight (CIP)

Ο εμπορικός όρος που αφορά στο κόστος, στην ασφάλεια και στο εμπόρευμα (Cost, Insurance, and Freight - CIP) είναι μία διεθνής συμφωνία μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων, η οποία αναφέρεται σε κάθε είδους χρέωση εκ μέρους του πωλητή, προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα, η ασφάλεια και το εμπόρευμα ενός αγοραστή κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης. Ο πωλητής εξαναγκάζεται να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη, η οποία καλύπτει τον κίνδυνο απώλειας/ζημίας του αγοραστή και σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις έχει ισχύ μέχρις ότου τα αγαθά παραδοθούν στον τόπο προορισμού.<sup>44</sup>

Συνεπάγεται ότι τα εμπορεύματα εξάγονται στον λιμένα, τον οποίο έχει καθορίσει ο αγοραστής στη σύμβαση πώλησης. «Μέχρι τη χρονική στιγμή κατά την οποία τα εμπορεύματα παραδίδονται στο λιμένα προορισμού του αγοραστή, ο πωλητής επιβαρύνεται με το κόστος κάθε ζημίας ή απώλειας του φορτίου.»<sup>45</sup> Ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για απώλεια/ζημιά κατά τη διάρκεια της κύριας μεταφοράς. Έτσι, ο πωλητής προβαίνει στη θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου ως ασφάλιση ξένου συμφέροντος και συνεπώς ο πωλητής είναι ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή αλλά ο ασφαλισμένος στην ουσία είναι ο αγοραστής.

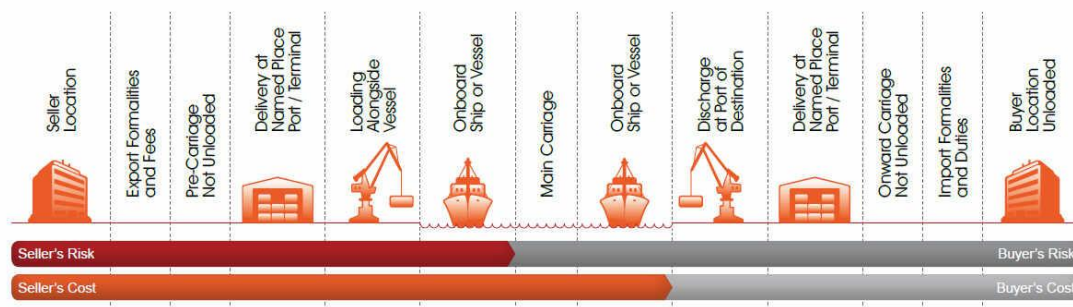
**Συμπερασματικά, ο κίνδυνος μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή όταν τα εμπορεύματα είναι στο πλοίο.**<sup>46</sup> Ο πωλητής έχει τις ίδιες υποχρεώσεις όπως και στον

<sup>44</sup> Βρανίκου, Μ. Μ. και Δεμέστιχα, Ε. Π., (2015), *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου. σελ. 48.

<sup>45</sup> <https://www.investopedia.com/terms/c/cif.asp>

<sup>46</sup> [https://www.tnt.com/express/el\\_gr/site/how-to/understand-incoterms.html](https://www.tnt.com/express/el_gr/site/how-to/understand-incoterms.html)

όρο CFR, αλλά πρέπει να καλύψει και τα έξοδα ασφάλισης, παρέχοντας, έτσι την ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη (Σχήμα 4).



Σχήμα 4

#### Cost, Insurance, and Freight

<https://www.aitworldwide.com/incoterms-cif>

Συνοψίζοντας τους Διεθνείς Εμπορικούς Κανόνες, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι σύμφωνα με τον όρο CIF 2020 και CIP 2020 «ο πωλητής υποχρεώνεται να ασφαλίσει το φορτίο σύμφωνα με τη Ρήτρα Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), παρέχοντας, έτσι, τη μέγιστη ασφαλιστική κάλυψη»<sup>47</sup>, σε αντίθεση με τον όρο CIF 2010, σύμφωνα με τον οποίο ο πωλητής ήταν υπεύθυνος μόνο για την παροχή της ελάχιστης ασφαλιστικής κάλυψης, δηλαδή της Ρήτρας Φορτίου του Ινστιτούτου (Γ).

Στην περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία περιέχουν μεγάλης αξίας αγαθά και εμπορεύματα, ο όρος CIP (2020) είναι καταλληλότερος, σε αντίθεση με τον όρο CIF, ο οποίος αρμόζει καλύτερα στη μεταφορά των χύδην φορτίων. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι οι τέσσερις ναυτιλιακοί όροι (FAS – FOB – CFR – CIF) δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στην περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αλλά για φορτία που μεταφέρονται χύδην.<sup>48</sup> Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι μόνον στους CIF και CIP υπάρχει συμβατική υποχρέωση ασφάλισης που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, πχ. FOB, που η ασφάλιση συνάπτεται για εμπορικούς λόγους<sup>49</sup>, ενώ, παράλληλα, ο πωλητής πρέπει να παρέχει πληροφορίες στον αγοραστή που θα επέτρεπαν ο τελευταίος να προμηθεύεται ασφάλιση με ευθύνη

<sup>47</sup> <https://blog.globartis.com/how-to-deal-with-institute-cargo-clauses-insurance/>

<sup>48</sup> <https://www.container-xchange.com/blog/incoterms-2020-insights-from-a-freight-forwarder/>

<sup>49</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 8.

και έξοδα του. Επομένως, «η σύνεση θα υπαγόρευε ότι αυτή η έκθεση σε οικονομικές ζημιές πρέπει να ασφαλιστεί.»<sup>50</sup>

Αναλύοντας περαιτέρω τη συμβολή των Incoterms στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου, τονίζεται ότι η βασική διαφορά μεταξύ CPT και CIP είναι ότι στην περίπτωση του δεύτερου όρου, ο εξαγωγέας ευθύνεται για την ασφάλιση των εμπορευμάτων.<sup>51</sup> Επιπρόσθετα, γίνεται αντιληπτό ότι στις αποστολές CIF και FOB, ο ασφαλισμένος είναι ο αγοραστής. Εντούτοις, στην αποστολή FOB την ασφάλιση την κάνει ο αγοραστής, άρα αυτός είναι τόσο ο λήπτης της ασφάλισης όσο και ο ασφαλισμένος. Από την άλλη πλευρά, στην αποστολή CIF την ασφάλιση την κάνει ο πωλητής για λογαριασμό του αγοραστή. Επομένως, ο πωλητής είναι ο λήπτης της ασφάλισης και πληρώνει το ασφάλιστρο, ενώ ο αγοραστής είναι ο ασφαλισμένος, λαμβάνοντας, έτσι, την αποζημίωση.

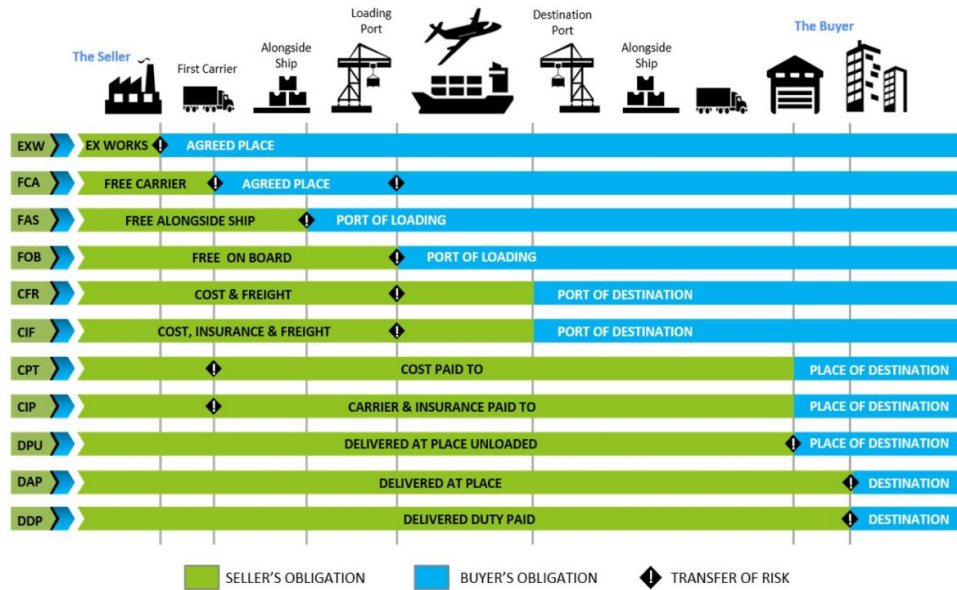
Η σύμβαση πώλησης θα πρέπει να αναφέρει σαφώς το είδος της ασφάλισης που πρέπει να παρασχεθεί. Σύμφωνα με τους Incoterms «ελλείψει συμφωνίας, παρέχεται ελάχιστη κάλυψη των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου», οι οποίες θα αναλυθούν παρακάτω. Πρόκειται ουσιαστικά για την κάλυψη «επώνυμων κινδύνων». Η ασφάλιση θα πρέπει να καλύπτει την αποστολή από τον τόπο προέλευσης στον τελικό προορισμό του αγοραστή. Ομοίως, ο πωλητής που εφαρμόζει τους όρους EXW, FCA, CPT, FAS, FOB ή CFR «δεν είναι υπεύθυνος για την ασφάλιση κατά τη διάρκεια ενός διεθνούς ταξιδιού, αλλά λόγω απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων, ο αγοραστής από το εξωτερικό ακυρώνει τη σύμβαση πώλησης, έτσι ώστε ο πωλητής να παραμείνει απλήρωτος.»<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> <https://www.chubb.com/ca-en/business-insurance/ocean-cargo-incoterms-insurance.html>

<sup>51</sup> How to choose the best Incoterms in 2021 - A guide for exporters and importers, iContainers  
<https://www.icontainers.com/ebook/choose-incoterm-2021/>

<sup>52</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 15.



Σχήμα 5

Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες 2020

<https://abcofprocurement.com/incoterms/>

Το ανωτέρω Σχήμα 5 παρουσιάζει παραστατικά τόσο τη χρονική στιγμή της μεταφοράς κινδύνου από τον πωλητή στον αγοραστή από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού, όσο και την ανάληψη ευθύνης της ασφάλισης φορτίου από τα δύο εμπλεκόμενα μέλη.

Συμπερασματικά, γίνεται σαφής η σημασία ύπαρξης των Διεθνών Εμπορικών Κανόνων (Incoterms) και των Κανόνων της Χάγης, καθώς αποδίδονται οι ευθύνες τόσο του Πωλητή όσο και του Αγοραστή σε περίπτωση ζημίας. Ακόμα, βέβαια, κι αν οι Κανόνες, οι οποίοι επιλέχθηκαν από τα συμβαλλόμενα μέλη, δεν απαιτούν τη σύναψη ασφάλισης φορτίου, είναι φρόνιμο να συνάπτεται η ασφαλιστική σύμβαση, ειδικότερα από το μέλος, το οποίο εκτίθεται περισσότερο στον κίνδυνο απώλειας ή/και ζημίας του εμπορεύματος.<sup>53</sup> Καθώς, όμως, στον όρο εμπόρευμα συμπεριλαμβάνεται το σύνολο των φορτίων προς διαμετακόμιση, στο επόμενο Κεφάλαιο θα μας απασχολήσουν δύο συγκεκριμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, το ξηρό και το υγρό.

<sup>53</sup> <https://blog.globartis.com/how-to-deal-with-institute-cargo-clauses-insurance/>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΞΗΡΟ ΚΑΙ ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναφερθούμε στον ορισμό, τα χαρακτηριστικά του ξηρού και υγρού φορτίου, καθώς και στις ιδιαιτερότητες που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την ασφάλισή τους και προκύπτουν λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αυτών των δύο κατηγοριών φορτίου.

#### 3.1. ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο όρος ξηρό φορτίο (dry cargo) χρησιμοποιείται για την περιγραφή στερεών εμπορευμάτων, τα οποία μπορεί, μάλιστα, να μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια, και στα οποία δεν ελέγχεται η θερμοκρασία τους. Στην κατηγορία των στερεών εμπορευμάτων συμπεριλαμβάνονται ποικιλία αγαθών και προϊόντων, όπως ξηρά αγαθά (υφάσματα, οπωρικά, ζάχαρη, αλεύρι, καφές), κάρβουνο, λιπάσματα, «ημικατεργασμένα μεταλλεύματα όπως ο σίδηρος κι ο χάλυβας, καθώς επίσης και ορισμένοι τύποι σιτηρών, τα οποία δεν απαιτούν ειδικούς τύπους προφυλάξεων κατά τη διαδικασία αποστολής και έχουν μεγαλύτερη ανοχή στη ζέστη ή το κρύο.»<sup>54</sup> Στη συγκεκριμένη κατηγορία δε συγκαταλέγονται εμπορεύματα σε υγρή ή αέρια μορφή. Σύμφωνα με τον κώδικα IMO το Στερεό Χύδην Φορτίο αποτελείται «από συνδυασμό σωματιδίων, κόκκων ή μεγαλύτερων τμημάτων υλικών, γενικά ομοιόμορφης σύνθεσης, που φορτώνεται απευθείας στους χώρους φορτίου χωρίς οποιαδήποτε ενδιάμεση μορφή περιορισμού.»<sup>55</sup> Τα εμπορεύματα στερεού φορτίου μπορούν, κάλλιστα, να μεταφερθούν σε εμπορευματοκιβώτια χωρίς εξοπλισμό ελέγχου θερμοκρασίας. Εκτός αυτού, τα εμπορευματοκιβώτια ξηρού φορτίου είναι συνήθως αεροστεγή, εμποδίζοντας τη βλάβη/ζημία των εμπορευμάτων από οποιοδήποτε εξωτερικό στοιχείο.

Είναι γεγονός ότι τα είδη των πλοίων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου είναι πολύ περισσότερα στον αριθμό, για αυτό, άλλωστε, η συγκεκριμένη αγορά παρουσιάζει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Ειδικότερα, τα πλοία ξηρού φορτίου κατηγοριοποιούνται ως πλοία γενικού φορτίου, φορτηγά χύδην, πλοία μικρών αποστάσεων (coaster), πλοία

<sup>54</sup> <https://www.wise-geek.com/what-is-dry-cargo.htm>

<sup>55</sup> Ζυγομαλάς, Ν. Α. (2021). *Μεταφορά Φορτίων*. Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 103.

εμπορευματοκιβωτίων και εξειδικευμένα πλοία. Καθένα από αυτά έχει υποκατηγορίες, ανάλογα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά ή/και τα μεγέθη τους.<sup>56</sup>

Στα θετικά χαρακτηριστικά του ξηρού φορτίου, το οποίο μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια, συγκαταλέγεται η σχετικά απλή μεταφορά του, καθώς απαιτεί κυρίως την κατάλληλη συσκευασία και αποθήκευση εντός του εμπορευματοκιβωτίου αποστολής, προκειμένου να μεταφερθεί από το σημείο προέλευσης στο σημείο προορισμού. Ακόμα και στην περίπτωση υπερβολικής ζέστης ή κρύου, τέτοιου τύπου προϊόντα είναι πολύ δύσκολο να καταστραφούν ή να αλλοιωθούν κατά τη διαδικασία αποστολής, δεδομένου ότι δεν επηρεάζονται από τις αλλαγές θερμοκρασίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το χαμηλότερο κόστος αποστολής αγαθών συγκριτικά με αυτά που απαιτούν επιπλέον ειδικό χειρισμό, δηλαδή τη διαμόρφωση συγκεκριμένων συνθηκών.

Μεταξύ των αρνητικών επιπτώσεων είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η πιθανότητα εισόδου υγρασίας στο εμπορευματοκιβώτιο, καθώς και η πιθανή πρόκληση ζημιάς σε περίπτωση μετατόπισης των εμπορευμάτων τόσο κατά την στιγμή της φορτοεκφόρτωσης όσο και κατά τη μεταφορά. Αναφορικά με τη μεταφορά του ξηρού χύδην φορτίου, το οποίο μπορεί να είναι πολύ πυκνό ή διαβρωτικό, το αποτέλεσμα είναι η πρόκληση πολλών προβλημάτων, όπως μετατόπιση φορτίου, αυθόρμητη καύση ή υπερφόρτωση, προβλήματα που μπορούν, άλλωστε, να απειλήσουν τη συνολική κατάσταση του πλοίου. Διαχρονικά, «η χρήση πλοίων που παρουσίασαν προβλήματα διάβρωσης έχει συνδεθεί με τη βύθιση αρκετών πλοίων τη δεκαετία του 1990.»<sup>57</sup> Στη σημερινή εποχή έχουν θεσπιστεί κανονισμοί που αφορούν στη βελτίωση σχεδίασης και επιθεώρησης ενός πλοίου. Παράλληλα, εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι πολλές κατηγορίες ξηρού χύδην φορτίου, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως ‘επικίνδυνες’, απαιτούν ιδιαίτερη διαχείριση και προσοχή κατά τη φορτοεκφόρτωση, καθώς η εσφαλμένη τοποθέτησή τους στο σκάφος μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια του πλοίου προκαλώντας με αυτόν τον τρόπο σοβαρούς κινδύνους τόσο για το πλήρωμα όσο και για το φορτίο και το πλοίο.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> <https://opensea.pro/blog/ships-types-and-sizes>

<sup>57</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%BA\\_%CE%BA%CE%AC%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%81](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%BA_%CE%BA%CE%AC%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%81)

<sup>58</sup> <https://www.ipl.org/essay/Advantages-And-Disadvantages-Of-Dry-Bulk-Cargo-PK58JF74SCPR#:~:text=It%20may%20be%20surprising%20to,during%20shipment%2C%20causing%20vessel%20instability.>

Η μεταφορά του χύδην ξηρού φορτίο πραγματοποιείται με πλοία bulk carriers, τα οποία έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Τα περισσότερα εξ αυτών έχουν κατάλληλα κύτη φορτίου, τα οποία δεν έχουν υποφράγματα, δηλαδή οριζόντιες υποδιαιρέσεις, και είναι ενισχυμένα για τη μεταφορά βαρέων φορτίων. Στη σημερινή εποχή, τα bulk carriers είναι σχεδιασμένα, ώστε να πραγματοποιείται «η μεγιστοποίηση της χωρητικότητας, της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της ανθεκτικότητάς τους.»<sup>59</sup> Ο προσδιορισμός του συνολικού βάρους των χύδην ξηρών φορτίων πραγματοποιείται με το βύθισμα και τους Υδροστατικούς Πίνακες (Draft Survey).

Όπως προαναφέρθηκε, υπάρχουν ορισμένα υλικά, τα οποία θεωρούνται επικίνδυνα λόγω των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών τους, οπότε και απαιτούνται ειδικές συνθήκες μεταφοράς και άρα ειδικές συνθήκες ασφάλισης. Πιο συγκεκριμένα, αυτά τα υλικά κατηγοριοποιούνται ως ακολούθως:

- Φορτία «που μπορούν να υγροποιηθούν, αν φορτωθούν με περιεκτικότητα υγρασίας μεγαλύτερη από το όριο υγρασίας ασφαλούς μεταφοράς.»
- Φορτία «που έχουν την ιδιότητα να δημιουργούν χημικό κίνδυνο που θα μπορούσε να οδηγήσει σε επικίνδυνη κατάσταση σε ένα πλοίο.»
- Φορτία «που δεν ενδέχεται να υγροποιηθούν, ούτε να δημιουργήσουν χημικό κίνδυνο.»<sup>60</sup>

Γίνεται σαφές, επομένως, ότι εξ ορισμού υπάρχουν συγκεκριμένοι κίνδυνοι κατά τη μεταφορά ξηρού φορτίου, οπότε απαιτείται η θαλάσσια ασφάλισή του, ένα θέμα, το οποίο θα αναλυθεί στη συνέχεια.

### 3.2. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

Κατά τη μεταφορά ξηρού φορτίου, ως επί το πλείστον το πλοίο θεωρείται υπεύθυνο για το φορτίο από τη χρονική στιγμή που αυτό θα φορτωθεί επάνω στο πλοίο έως τη στιγμή που θα πραγματοποιηθεί η εκφόρτωσή του. Για να διασφαλιστεί η σωστή μεταφορά του απαιτείται τόσο η ασφαλής στοιβασία όσο και ορισμένες ειδικές διαδικασίες που εξαρτώνται από τα φυσικά χαρακτηριστικά αυτού του φορτίου.

<sup>59</sup> Ζυγομαλάς, Ν. Α. (2021). *Μεταφορά Φορτίων*. Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 59.

<sup>60</sup> Ζυγομαλάς, Ν. Α. (2021). *Μεταφορά Φορτίων*. Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 97.

Εξ ορισμού τα ξηρά φορτία χύδην πρέπει να διατηρούνται στεγνά, καθώς όταν εισέρχεται υγρασία στο φορτίο, υπάρχει κίνδυνος να καταστραφεί το φορτίο στο σύνολό του, προκαλώντας οικονομικές συνέπειες στον πλοιοκτήτη. Το γεγονός, μάλιστα, ότι πολλές κατηγορίες ξηρού φορτίου χύδην χαρακτηρίζονται ως ‘επικίνδυνα’ σημαίνει ότι απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά τη φόρτωση, τη μεταφορά και την εκφόρτωση, καθώς θα μπορούσαν να μετατοπιστούν κατά τη διαδικασία διαμετακόμισης, προκαλώντας αστάθεια του πλοίου.<sup>61</sup>

Έχει ήδη καταστεί σαφές ότι οι θαλάσσιοι κίνδυνοι ποικίλλουν, όμως, ορισμένοι κίνδυνοι και το είδος της ζημίας, που θα μπορούσαν να προκαλέσουν κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων, υφίστανται στις περισσότερες περιπτώσεις. Έτσι, λοιπόν, απαιτείται η άμεση και σωστή πληροφόρηση των εμπλεκόμενων μελών, καθώς και η επίγνωση των κινδύνων. Αυτή διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο, καθώς επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέλη να πάρουν τα καταλληλότερα ασφαλιστικά μέτρα. Οι κίνδυνοι που αναφέρονται εμφανίζονται πιο συχνά κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων μεταφορών του ξηρού φορτίου:<sup>62</sup>

1. Κατάσταση του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται σε διάφορα στάδια της διαμετακόμισης (π.χ. άγκιστρα και μάντες)
2. Περίοδος διέλευσης διαμετακόμισης, για παράδειγμα, η διάρκεια του ταξιδιού, οι καιρικές συνθήκες κ.λπ.
3. Ζημία χειρισμού: Από τη στιγμή που τα αγαθά φεύγουν από τις εγκαταστάσεις του πωλητή, γίνεται χειρισμός του φορτίου τουλάχιστον πέντε έως έξι φορές κατά τη διάρκεια ενός διεθνούς ταξιδιού. Αυτό σημαίνει ότι οι μονάδες συσκευασίας και τα εμπορευματοκιβώτια ενδέχεται να πέσουν κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης με αποτέλεσμα την πιθανή καταστροφή των εμπορευμάτων.
4. Απαιτήσεις που προκύπτουν από εμπορευματοκιβώτια: Η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια σε βάση Full Container-Load (FCL)<sup>63</sup> μειώνει τις αξιώσεις, αλλά εμφανίζονται συχνά οι ακόλουθοι τύποι αξιώσεων:
  - Είσοδος νερού μέσω οπών/αρμών με διαρροή

<sup>61</sup> <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/dry-bulk-cargo>

<sup>62</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India, σελ. 60.

<sup>63</sup> Το FCL (Full Container-Load) σημαίνει «Πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων» και συγκεκριμένα ότι τα εμπορεύματα από έναν μόνο αποστολέα καταλαμβάνουν ολόκληρο το κοντέινερ.

• Ζημιές που προκύπτουν από ακατάλληλη αποθήκευση και συμπλήρωση με φορτίο του εμπορευματοκιβωτίου

• Επιδέξια κλοπή αφήνοντας ανέπαφη τη σφραγίδα του δοχείου

5. Ανεπάρκεια συσκευασίας

6. Ζημιά φορτίου από το νερό:

• συμπεριλαμβανομένων των φορτίων που πρόκειται να φορτοεκφορτωθούν

• που στοιβάζεται στο κατάστρωμα

• λόγω έντονων καιρικών συνθηκών κατά τις θαλάσσιες μεταφορές

7. Σχετικά με τα χύδην φορτία (λιπάσματα, δημητριακά, ατσάλι, άνθρακας, χαρτιά εφημερίδων, μέταλλα κ.λπ.):

• Έλλειψη λόγω κλοπής, ληστείας

• Απώλεια υγρασίας

• Παράνομη παράδοση λόγω διαγραφής σημάτων και αριθμών

• Μόλυνση

• Ζημιά από νερό λόγω διαρροών μέσα στο σκάφος

8. Ισχυρισμοί μόλυνσης, συμπεριλαμβανομένης της προσβολής από παράσιτα λόγω επαφής με υπολείμματα προηγούμενων φορτίων που μεταφέρθηκαν

9. Ισχυρισμοί πειρατείας

10. Γενική Αβαρία και αξιώσεις διάσωσης

Βασιζόμενοι στους ανωτέρω κινδύνους, θα μπορούσαμε να προσθέσουμε μία ιδιαιτερότητα στην ασφάλιση αναφορικά με την κατηγορία των σιτηρών, η οποία είναι η μόλυνση. Συχνά οι αποθηκευτικοί χώροι για τη μεταφορά σιτηρών δεν είναι απολύτως κατάλληλοι, καθώς μένουν υπολείμματα άλλων φορτίων, με αποτέλεσμα αυτό να είναι επιρρεπές στη μόλυνση. Επίσης, είναι απαραίτητο τα σιτηρά να ασφαλίζονται έναντι της πιθανής ζημιάς από διαρροή νερού μέσα στο σκάφος, καθώς πολλές φορές συμβαίνει οι χώροι αποθήκευσης σιτηρών να μην είναι υδατοστεγείς, οπότε το εμπόρευμα αλλοιώνεται. Μάλιστα, στην περίπτωση μεταφοράς βρώμης ή

καλαμποκιού, οι πιο συχνές ζημιές προκύπτουν λόγω υγρασίας του φορτίου στα αμπάρια. Επομένως, απαιτείται η πρόνοια εκ μέρους του ασφαλισμένου, ώστε το φορτίο λόγω της ιδιαιτερότητάς του να είναι ασφαλισμένο έναντι αυτής της πιθανής ζημίας.

Σύμφωνα με μία έρευνα που διεξήχθη από την Gard<sup>64</sup> το 2004 και τη Σουηδική Λέσχη<sup>65</sup> το 2018 σχετικά με την πιο δαπανηρή και κοινή αξίωση κατά τη μεταφορά χύδην φορτίου, η ζημιά από νερό είναι η πρώτη πιο δαπανηρή και η δεύτερη πιο κοινή αξίωση που αντιμετωπίζουν. Η Gard είχε αναφέρει ότι οι αξιώσεις για ζημιές από υγρή μορφή αντιπροσώπευαν το 47%. Επιπλέον, οι αξιώσεις μόλυνσης αντιπροσώπευαν το 33% των μεγάλων αξιώσεων ξηρού χύδην φορτίου. Οι άλλοι τύποι ήταν η φθορά, η καθυστέρηση και ο επιπλέον χειρισμός.<sup>66</sup>

Πιο συγκεκριμένα, οι έντονες καιρικές συνθήκες και τα καλύμματα καταπακτής φορτίου (leaking hatch covers) που δεν είναι στεγανά παρουσιάζοντας εισροή νερού είναι οι πιο συνηθισμένος και πολυδάπανος τύπος αξίωσης για ζημιές σε υγρή κατάσταση. Εύλογα κάποιος μπορεί να αναρωτηθεί γιατί συμβαίνει αυτό, αφού τα καλύμματα καταπακτής φορτίου έχουν σχεδιαστεί ακριβώς για να αποτρέπουν την είσοδο του νερού στο αμπάρι φορτίου όταν το σκάφος πλέει με έντονες καιρικές συνθήκες. Αυτό οφείλεται στη λανθασμένη εφαρμογή και συντήρηση των καλυμμάτων των καταπακτών και των συστημάτων στεγανοποίησης. Οι ιδιοκτήτες των πλοίων μπορεί να μην προτιμήσουν τη σωστή συντήρηση λόγω εξόδων και υψηλού κόστους αλλά να οδηγηθούν σε εύκολες και φθηνές λύσεις, όπως οι εφαρμογές ταινίας και αφρού σφράγισης σε εξαρτήματα καταπακτής, κάτι που μπορεί να αποβεί μοιραίο κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού.<sup>67</sup> Για αυτόν τον λόγο, τα καλύμματα των καταπακτών που επιτρέπουν την εισροή νερού είναι η πιο κοινή αιτία ζημιάς λόγω υγρασίας κατά τη διάρκεια έντονων καιρικών συνθηκών. Σύμφωνα με τα στοιχεία και τις στατιστικές της Σουηδικής Λέσχης, τα πιο συνηθισμένα προβλήματα που προκαλούνται από το νερό είναι η εισροή νερού λόγω μη στεγανών καταπακτών, οι έντονες καιρικές συνθήκες, η πλημμύρα στα αμπάρια, κ.λπ. (Σχήμα 6).

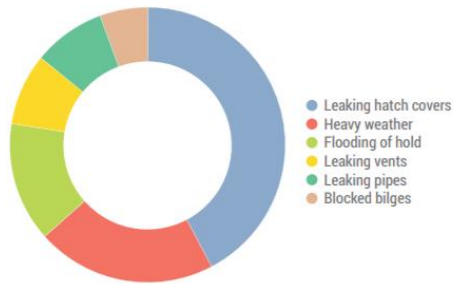
<sup>64</sup> Εταιρεία παροχής ασφαλιστικών προϊόντων, τα οποία προσφέρουν οικονομική προστασία και πρακτική βοήθεια σε περίπτωση κινδύνου.

<sup>65</sup> Οργανισμός με έμφαση στη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη των απωλειών.

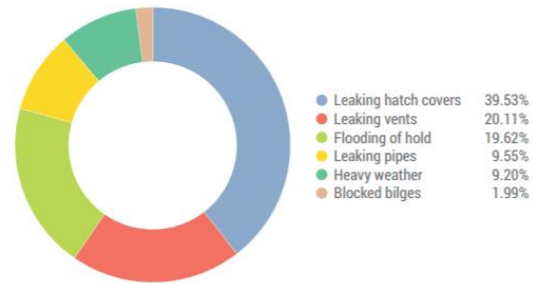
<sup>66</sup> <https://www.gard.no/web/updates/content/53068/major-cargo-claims-analysis-dry-bulk-and-dry-unitised-carriage>

<sup>67</sup> <https://safety4sea.com/wet-damage-the-most-costly-claim-for-bulk-carriers/>

**P&I: Most common causes  
of wet damage on bulk carriers**  
Claims cost =>USD 5,000 – uncapped



**P&I: Most costly causes  
of wet damage on bulk carriers**  
Claims cost =>USD 5,000 – uncapped



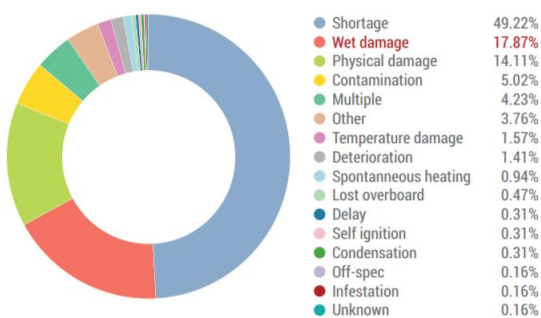
Σχήμα 6

Συνήθεις και δαπανηρές αιτίες υγρής ζημίας του ξηρού χύδην φορτίου

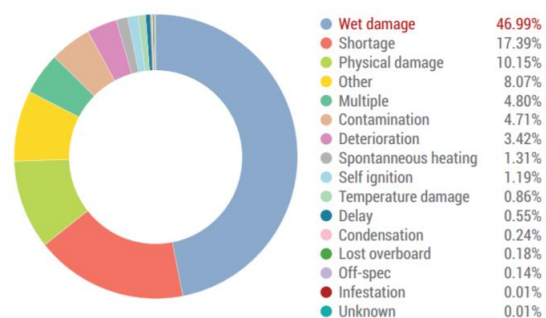
[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018_05.pdf)

Διαφαίνεται, λοιπόν, ότι η υγρή ζημία είναι ο δεύτερος πιο κοινός τύπος αξίωσης, καθώς εξαιτίας του εγείρονται, μάλιστα, τα μεγαλύτερα ποσά οικονομικών αξιώσεων (Σχήμα 7). Επιπρόσθετα, από το Σχήμα 7 προκύπτει ότι οι ιδιοκτήτες των φορτίων οφείλουν να ασφαλίζουν τα εμπορεύματά τους τόσο για απώλεια όσο και για φυσική καταστροφή και την πιθανή μόλυνσή τους από εξωγενείς παράγοντες.

**P&I: Most common types of cargo  
claims on bulk carriers**  
Claims cost =>USD 5,000 – uncapped



**P&I: Most costly types of cargo  
claims on bulk carriers**  
Claims cost =>USD 5,000 – uncapped



Σχήμα 7

Συνήθεις και δαπανηρές αιτίες αξιώσεων του ξηρού χύδην φορτίου

[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018_05.pdf)

Διευκρινίζεται ότι η ασφάλιση εμπορευματοκιβωτίων προστατεύει συγκεκριμένα τον εξοπλισμό, σε αντίθεση με την ασφάλιση φορτίου, η οποία αφορά και καλύπτει το εμπόρευμα αυτό καθαυτό. Παρόλο που η ασφάλιση εξαρτάται από τον εκάστοτε ασφαλιστή, οι συχνότεροι κίνδυνοι που καλύπτονται είναι οι ακόλουθοι:<sup>68</sup>

- ο Φυσική απώλεια και ολική απώλεια
- ο Κόστος ανάκτησης και συντήρησης – Πλήρης κάλυψη εξοπλισμού
- ο Επισκευή ζημιών και χαμένες μονάδες
- ο Ευθύνη έναντι τρίτων
- ο Κάλυψη υπολειμματικής αξίας στον εξοπλισμό

Εν τούτοις, υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις απωλειών/ζημιών, οι οποίες δεν καλύπτονται και οφείλονται σε:

- ο μυστηριώδεις εξαφανίσεις
- ο αφερεγγυότητα
- ο μηχανική/ηλεκτρική βλάβη
- ο λάθη στο σχεδιασμό/κατασκευή
- ο απόσβεση, ασυνεπής ρουτίνα συντήρησης

Επιπρόσθετα, σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος δεν παραλάβει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού λόγω έλλειψης αποθηκευτικού χώρου, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν αποζημιώνει τον ασφαλισμένο για χρεώσεις επισταλιών (demurrage), καθώς αυτές εξαιρούνται ρητά από το συμβόλαιο. Εάν ο ασφαλισμένος αποφασίσει την εγκατάλειψη των αγαθών, «δεν έχει το δικαίωμα ανάκτησης της ασφαλισμένης αξίας των αγαθών από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, καθώς η αξίωση δεν πληροί τον απαιτούμενο ορισμό της ‘φυσικής απώλειας’ για το φορτίο».<sup>69</sup>

Εάν η συσκευασία του φορτίου δεν έχει αξία δεν προκύπτει κάποιου είδους απώλεια. Από την στιγμή που το εμπόρευμα φτάσει στον τελικό προορισμό του, αυτό που έχει σημασία στην ασφάλιση του φορτίου είναι εάν αυτό καθαυτό έχει υποστεί ζημία/απώλεια και όχι εάν η συσκευασία του φορτίου είναι κατεστραμμένη. Ωστόσο, ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα εξαίρεσης στο προαναφερθέν αποτελεί το τσιμέντο, το οποίο διατηρεί την εμπορική του αξία μόνο στην αρχική του συσκευασία. Όταν αυτό

<sup>68</sup> <https://www.container-xchange.com/blog/container-insurance/>

<sup>69</sup> <https://theloadstar.com/how-will-insurers-cover-shippers-with-containers-stranded-across-the-world/>



πωλείται στη μη αυθεντική συσκευασία του λόγω καταστροφής της αρχικής του, τότε αυτόματα χάνεται μέρος της αξίας του εμπορεύματος. Τότε, λοιπόν, ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί παρότι η απώλεια/ζημία περιορίζεται μόνο στη συσκευασία.<sup>70</sup>

Για την ασφάλιση των εμπορευματοκιβωτίων η Gard, επίσης, καθορίζει συγκεκριμένες εξαιρέσεις, οι οποίες δεν καλύπτονται σε περίπτωση ζημίας, όπως ενδεικτικά αναφέρουμε διάβρωση, αλλοίωση, ακαταλληλότητα χώρου για ασφαλή μεταφορά, οικονομικό αποκλεισμό (εμπάργκο).<sup>71</sup>

### 3.3. ΥΓΡΟ ΦΟΡΤΙΟ: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ως υγρό φορτίο χαρακτηρίζονται όσα προϊόντα δεν είναι σταθερά, για παράδειγμα, διάφορα χημικά αέρια, τα οποία μεταφέρονται υγροποιημένα, όπως το φυσικό αέριο, καθώς επίσης και τα προϊόντα πετρελαίου, τα οποία μεταφέρονται σε βαρέλια και χωρίζονται σε καθαρά, πχ διαλύτες και σε βρώμικα ή ακάθαρτα (Heavy Fuel Oil-HFO), κ.λπ. Όταν διυλίζεται το αργό πετρέλαιο διαχωρίζεται σε διάφορα προϊόντα πετρελαίου. Τα ελαφρύτερα από αυτά είναι τα καθαρά προϊόντα όπως η βενζίνη, η κηροζίνη, ενώ τα πιο βαριά είναι τα βρώμικα προϊόντα που είναι γνωστά ως μαζούτ ή υπολειμματικά λιπαντικά. Τα φορτία αυτά για λόγους ασφαλείας πρέπει να μεταφέρονται σε ξεχωριστό χώρο.<sup>72</sup> Οι κατηγορίες υγρού φορτίου, επομένως, διαχωρίζονται κυρίως στο υγρό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, στο υγροποιημένο φυσικό και πετρελαϊκό αέριο, καθώς επίσης στα ζωικά και φυτικά έλαια και στις χημικές ουσίες. Ο προσδιορισμός του συνολικού βάρους των χύδην υγρών φορτίων πραγματοποιείται με ογκομετρικό υπολογισμό. Παρά τη διαφορετική σύσταση των φορτίων και των προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν, τόσο οι απαιτήσεις όσο και η ασφάλισή τους δεν διαφέρουν ουσιαστικά.

Για τη μεταφορά υγρών φορτίων χύδην χρησιμοποιούνται Δεξαμενόπλοια (Tankers), τα οποία θεωρούνται σημαντικά όχι μόνο στον τομέα μεταφοράς πετρελαίου αλλά και στο σύνολο του Ναυτιλιακού Τομέα. Λόγω της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων παγκοσμίως, η θαλάσσια μεταφορά τους συνιστά βαρύνουσα σημασίας κατηγορία. Στην αγορά δεξαμενόπλοιων, οι κύριες

<sup>70</sup> [https://www.containerhandbuch.de/chb\\_e/stra/index.html?chb\\_e/stra/stra\\_01\\_04\\_02.html](https://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?chb_e/stra/stra_01_04_02.html)

<sup>71</sup> *Container Insurance*, (2019). Gard, σελ. 5.

<sup>72</sup> [https://www.eef.edu.gr/media/2557/metafora\\_fortion\\_pdf\\_site.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2557/metafora_fortion_pdf_site.pdf)

κατηγορίες πλοίων (Σχήμα 8) είναι κυρίως πετρελαιοφόρα (product tankers) και αυτά που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο (crude carriers). Επίσης, υπάρχουν και οι πιο εξειδικευμένοι τύποι πλοίων, όπως τα χημικά, τα υγραεριοφόρα και τα πλοία ασφάλτου/πίσσας.<sup>73</sup> Τα δεξαμενόπλοια διακρίνονται σε πολλές κατηγορίες, οι οποίες σχετίζονται με το μέγεθός και την καταλληλότητά τους για φόρτωση καθαρών ή βρώμικων προϊόντων. Το μέγεθός τους αρχίζει από μερικές εκατοντάδες τόνους, εξυπηρετώντας μικρά λιμάνια και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, εξυπηρετώντας μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Ειδικότερα, όταν μεταφέρονται προϊόντα όπως ακατέργαστο πετρέλαιο, βενζίνες, πετρέλαια καύσης, λιπαντικά έλαια, φυτικά έλαια, όπου στην προκειμένη περίπτωση τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζονται γενικά πετρελαιοφόρα. Στην περίπτωση μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, τα πλοία χαρακτηρίζονται υγραεριοφόρα. Επίσης, μεταφέρονται χημικά, όπως αμμωνία, χλώριο, ακόμα και νερό, όπου στη περίπτωση αυτή τα δεξαμενόπλοια ονομάζονται υδροφόρα. Τέλος, είναι δυνατή η μεταφορά ποτών, όπως το κρασί και ο χυμός. Είναι αξιοσημείωτο ότι στα δεξαμενόπλοια καθαρών προϊόντων παρέχεται η δυνατότητα φόρτωσης των περισσότερων βρώμικων προϊόντων, όμως δεν συμβαίνει το ίδιο με τα βυτιοφόρα που μεταφέρουν βρώμικα προϊόντα.

Θα αποτελούσε παράλειψη να μην αναφερθεί ότι η χύδην μεταφορά χημικών ουσιών διέπεται από το Κεφάλαιο VII της SOLAS και το Παράρτημα II της MARPOL, δηλαδή τους κανονισμούς για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα. Το κεφάλαιο VII αναφέρεται «στην κατασκευή-δομή, υποδιαίρεση, ευστάθεια, μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς.»<sup>74</sup> Τα χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 1986 πρέπει να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνες Χημικές ουσίες Χύδην (Κώδικας IBC<sup>75</sup>). Η μεταφορά πετρελαίου διέπεται από το Κεφάλαιο II-2 της SOLAS

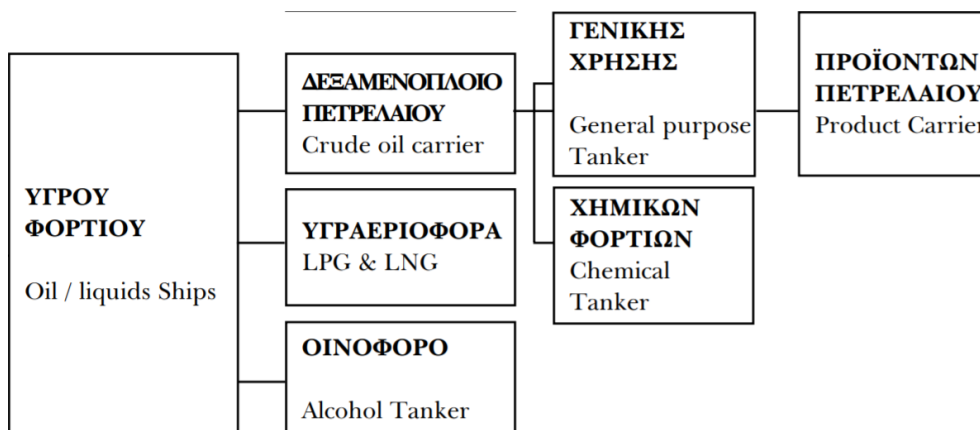
<sup>73</sup> <https://opensea.pro/blog/ships-types-and-sizes>

<sup>74</sup> <https://www.e-nomothesia.gr/law-news/diethnes-suntheke-gia-ten-asphaleia-tis-zois-sti-thalassa-solas-74.html>

<sup>75</sup> Ο Κώδικας IBC περιέχει τους κανονισμούς του IMO που διέπουν το σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό νέων πετρελαιοφόρων χημικών που έχουν κατασκευαστεί ή μετατραπεί.

[https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/international-bulk-chemical-code-\(ibc-code\)](https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/international-bulk-chemical-code-(ibc-code))

και το Παράρτημα I της MARPOL, δηλαδή τους κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο.<sup>76</sup>



Σχήμα 8

Κατηγορίες Πλοίων Υγρού Φορτίου

[http://www.pischools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh\\_texni\\_a/kef03.pdf](http://www.pischools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf)

#### 3.4. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

Η κάλυψη ζημίας/απώλειας του υγρού φορτίου και δη του πετρελαίου διασφαλίζει την προστασία του εμπορεύματος έναντι φωτιάς, έκρηξης, σεισμού, και όποιος κίνδυνος ορίζεται ως εκτεταμένος. Στη σύγχρονη εποχή, εν τούτοις, η ασφαλιστική κάλυψη μπορεί να παρέχεται στη βάση του συνόλου των κινδύνων, η οποία, βεβαίως, έχει συγκεκριμένες σημαντικές διαφορές τόσο για τους ασφαλιστές όσο και τους ασφαλισμένους.<sup>77</sup>

Κατά τη μεταφορά υγρού φορτίου, ως επί το πλείστον το πλοίο θεωρείται υπεύθυνο για το φορτίο από τη χρονική στιγμή που αυτό περνάει τις σωληνώσεις του πλοίου κατά τη διάρκεια της φόρτωσης έως τη στιγμή που θα περάσει τις σωληνώσεις κατά την εκφόρτωση. Εν τούτοις, η ευθύνη που βαρύνει τον εκάστοτε πλοιοκτήτη εξαρτάται από τους ισχύοντες κρατικούς και διεθνείς κανονισμούς.

Η ασφάλιση του υγρού φορτίου αφορά κυρίως στην ποιότητα, την ποσότητα και τη διαχείριση του φορτίου, καθώς αυτά αποτελούν τις πιο συχνές απαιτήσεις που

<sup>76</sup> <https://www.bimco.org/cargo/liquid-cargo/general-information>

<sup>77</sup> Masha, M. M. (1990). The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University.

αξιώνουν οι ασφαλισμένοι από τους ασφαλιστές. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά σε ορισμένους κινδύνους που συχνά ανακύπτουν κατά τη μεταφορά του υγρού φορτίου, και μάλιστα, των πετρελαϊκών προϊόντων μέσω δεξαμενοπλοίων. Αυτοί είναι απαραίτητο να αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, προκειμένου να διαφυλάσσονται τα συμφέροντα του ασφαλισμένου.

Ένας συνήθης κίνδυνος, για τον οποίο οπωσδήποτε πρέπει να ασφαρίζεται το υγρό φορτίο (π.χ. πετρέλαιο, χημικά προϊόντα), είναι η μόλυνσή του, η οποία μπορεί να προκληθεί από αέρα, υγρασία, είσοδο νερού, ακατάλληλες σωληνώσεις και τις συνδέσεις τους, σκουριά δεξαμενών, καταστροφή επίστρωσης δεξαμενών καθώς και ανάμειξη με άλλα συστατικά, π.χ. υπολείμματα προηγούμενων φορτίων.<sup>78</sup> Αξίζει να σημειωθεί, επιπλέον, ότι η μόλυνση του φορτίου συνιστά τον πλέον συχνό κίνδυνο υγρού φορτίου, ο οποίος ανέρχεται στο 39% των πιο συνηθισμένων αξιώσεων.<sup>79</sup> Παρότι υπάρχει αποδεκτό όριο απώλειας φορτίου, αυτή κατατάσσεται ως ο δεύτερος πιο συχνός κίνδυνος κατά τη μεταφορά του υγρού φορτίου και είναι σημαντικό ο ασφαλισμένος να παίρνει τα κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα για αυτόν τον κίνδυνο. Το όριο αυτό ποικίλει, καθώς εξαρτάται από τις εκάστοτε συνθήκες φόρτωσης του εμπορεύματος. Συνήθως, οι αξιώσεις εγείρονται από τους ασφαλισμένους όταν διαπιστώνεται ποσοστό απόκλισης 0.3% και άνω.<sup>80</sup>

Ένας επιπλέον κίνδυνος είναι ότι το προϊόν κατά την παράδοσή του δεν ικανοποιεί τις προδιαγραφές και τα προκαθορισμένα χαρακτηριστικά όσον αφορά στην ποιότητά του. Ειδικότερα, η ποιότητα του υγρού φορτίου δεν πρέπει να αλλοιώνεται αλλά να παραμένει άθικτη, όπως όταν φορτώθηκε στο δεξαμενόπλοιο. Εντούτοις, στο ασφαλιστικό συμβόλαιο αναγράφεται ότι η ύπαρξη μιας μικρής διαφοράς στην ποιότητα του εμπορεύματος κατά την εκφόρτωση είναι αποδεκτή σε σχέση με την αρχική στιγμή της φόρτωσης. Σύμφωνα με τη Σουηδική Λέσχη, ο κίνδυνος αυτός ανέρχεται σε ποσοστό 24%. Είναι προφανές, επομένως, ο λόγος, για τον οποίο πολλές φορές στις ασφαλιστικές συμβάσεις διευκρινίζονται οι έλεγχοι ποιότητας που πρέπει να πραγματοποιηθούν σε διαφορετικές χρονικές στιγμές μεταφοράς του εμπορεύματος. Η Gard κάνει αναφορά σε μία Μελέτη Περίπτωσης, κατά την οποία σε ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων, το φορτίο μολύνθηκε από υπολείμματα

<sup>78</sup> <https://www.londonpandi.com/media/2179/56081previewissue3february2016f.pdf>

<sup>79</sup> <https://www.swedishclub.com/loss-prevention/cargo/tankers>

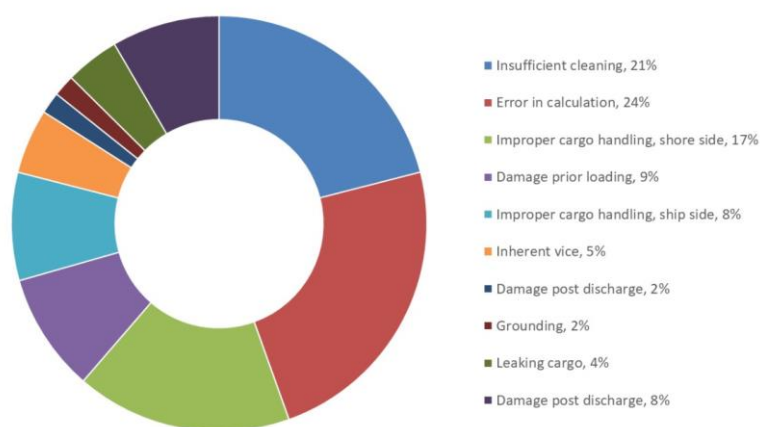
<sup>80</sup> Liquid Cargo Shortage Claims. (2019). North of England P&I Association. σελ. 2.

προηγούμενων φορτίων, προκαλώντας, μάλιστα, καθυστερήσεις για περαιτέρω καθαρισμό των δεξαμενών. Καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε το γεγονός ότι δεν είχαν ληφθεί εκ των προτέρων πολλαπλά δείγματα για τον έλεγχο ποιότητας.<sup>81</sup> (Παράρτημα II). Από την παραπάνω Μελέτη Περίπτωσης διαφαίνεται ότι η λήψη πολλαπλών δειγμάτων στην αρχή της φόρτωσης και εκφόρτωσης καθορίζουν την απόδοση ευθύνης για τη μόλυνση του φορτίου και, επομένως, αν αποζημιώνεται ο ασφαλισμένος.

Η ποιότητα ή η μόλυνση υγρού φορτίου και οι συνακόλουθες διαφωνίες είναι ένα ζήτημα που συχνά αναδύεται στην θαλάσσια ασφάλισή του, καθώς οι πλοιοκτήτες δεν έχουν τη δυνατότητα απόδειξης της αιτίας μόλυνσης του εμπορεύματος.

Σύμφωνα με τη Σουηδική Λέσχη, οι αιτίες των προαναφερθέντων κινδύνων κατά την τελευταία πενταετία είναι, όπως φαίνεται στο επόμενο Σχήμα 9, ο ανεπαρκής καθαρισμός δεξαμενών, ο εσφαλμένος υπολογισμός ποσότητας του φορτίου, η καταστροφή και αλλοίωση του προϊόντος πριν τη φόρτωση, καθώς επίσης και ο ακατάλληλος χειρισμός του φορτίου κατά τη διάρκεια φορτοεκφόρτωσης.

Known causes of claims



Σχήμα 9

Αιτίες αξιώσεων στο υγρό φορτίο

<https://www.swedishclub.com/loss-prevention/cargo/tankers>

Αναφορικά με τη μεταφορά χημικών φορτίων χύδην, είναι, εξίσου σημαντικό να εντοπιστούν και να αναγνωριστούν ορισμένοι κίνδυνοι, ώστε να ακολουθήσει τόσο η αποτελεσματική μεταφορά τους όσο και η κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψή τους. Τα

<sup>81</sup> <https://www.gard.no/web/updates/content/25316843/liquid-cargo-sampling>

χημικά προϊόντα απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και διαχείριση κατά τη μεταφορά τους λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και ειδικότερα «το συνδυασμό της ευφλεκτικότητας ή εκρηκτικότητας και της τοξικότητας ή δραστηριότητας τους.»<sup>82</sup>

Ένας πολύ συχνός κίνδυνος, ο οποίος, μάλιστα, μπορεί να καλυφθεί ασφαλιστικά, είναι ο κίνδυνος πυρκαγιάς, θέτοντας εξ ορισμού το εμπόρευμα σε συγκεκριμένους κινδύνους απώλειας/ζημίας. Η πυρκαγιά, η οποία είναι πιθανόν να συμβεί κατά τη μεταφορά χημικών φορτίων, και συγκεκριμένα είτε στον χώρο αποθήκευσης του φορτίου στο δεξαμενόπλοιο ή στο κατάστρωμα του πλοίου, μπορεί να εξαπλωθεί πολύ σύντομα στη θάλασσα. «Το σημείο ανάφλεξης των χημικών προϊόντων μπορεί να οφείλεται σε μία αντίδραση του χημικού προϊόντος ή σε μία αντίδραση μετά τη μίξη χημικών.»<sup>83</sup> Για την αποφυγή του συγκεκριμένου κινδύνου είναι η διασφάλιση συνθηκών αποφυγής ανάφλεξης και πρόκλησης πυρκαγιάς.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι αυτές οι ιδιαιτερότητες, τόσο του ξηρού όσο και του υγρού φορτίου καθορίζουν το εύρος της πολιτικής της ασφαλιστικής κάλυψής τους. Ως επί το πλείστον, η διεθνής πολιτική ασφάλισης φορτίου καθορίζεται από τις Ρήτρες Φορτίων του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ). Αναλυτικά αυτές συγκεκριμενοποιούν τους όρους ασφάλισης σύμφωνα με τους οποίους παρέχεται η αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας/ζημίας, για αυτό θα παρουσιαστούν ενδελεχώς στο επόμενο Κεφάλαιο 4. Επιπρόσθετα, θα γίνει ανάλυση αφενός των καλυπτόμενων ζημιών και αφετέρου αυτών που δεν καλύπτονται ασφαλιστικά από τις Ρήτρες του Ινστιτούτου για τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού.

---

<sup>82</sup> Ζυγομαλάς, Ν. Α. (2021). *Μεταφορά Φορτίων*. Ίδρυμα Ευγενίδου, σελ. 208.

<sup>83</sup> Chemical tanker operation -risk of chemical fire & preventive measures  
<http://chemicaltankerguide.com/chemical-fire.html>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Ο λόγος ύπαρξης των Ρητρών είναι η διαμόρφωση πολιτικής για τη σύναψη κάθε ασφαλιστικού συμβολαίου, που αφορούν στους κινδύνους από τους οποίους καλύπτονται τα εμπλεκόμενα μέλη. Τα ασφαλιστικά συμβόλαια συνάδουν, επομένως, με τις Ρήτρες Ινστιτούτου για Φορτία (Institute Cargo Clauses), παρόλο που οι Ρήτρες δεν είναι υποχρεωτικές. Εν τούτοις, «υιοθετούνται εθελοντικά ως τυποποιημένοι όροι από πολλούς διεθνείς οργανισμούς θαλάσσιας ασφάλισης.»<sup>84</sup> Οι συγκεκριμένες Ρήτρες καλύπτουν όλες τις κατηγορίες εμπορευμάτων, ωστόσο, στη συνέχεια θα δοθεί έμφαση σε αυτές δεδομένου ότι αφορούν στην ασφάλιση τόσο του ξηρού όσο και του υγρού φορτίου.

Η κάλυψη μπορεί να είναι ευρεία, περιλαμβάνοντας την πλειονότητα των πιθανών κινδύνων, που μπορεί να αντιμετωπίσει ένα στερεό ή/ και υγρό φορτίο υπό διαμετακόμιση. Στην περίπτωση που η κάλυψη είναι περιορισμένη, οι ασφαλισμένοι σαφώς ασφαλίζουν το εμπόρευμα μόνο για μερικούς κινδύνους. «Τα πρώτα πράγματα που καθορίζονται είναι οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τους οποίους το φορτίο είναι ασφαλισμένο, ώστε να ελεγχθεί και στη συνέχεια να επιβεβαιωθεί ότι η απώλεια ή η ζημιά πράγματι καλύπτεται.»<sup>85</sup>

Σύμφωνα με τον ορισμό του Oxford Reference, οι Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου αποτελούν ρήτρες «που εκδόθηκαν αρχικά από το Institute of London Underwriters (Ομίλος Ασφαλιστικών Εταιρειών του Λονδίνου) στις αρχές της δεκαετίας του 1980, που προστίθενται στα τυπικά ασφαλιστήρια συμβόλαια ναυτιλίας για το φορτίο, προκειμένου να διευρύνουν ή να περιορίσουν την παρεχόμενη κάλυψη. Κάθε ρήτρα έχει μια διατύπωση που έχει συμφωνηθεί από μια επιτροπή ασφαλιστικών εταιρειών και τους αναδόχους του Lloyd's. Επισυνάπτοντας συγκεκριμένες ρήτρες στο συμβόλαιο, οι ασφαλιστές μπορούν να δημιουργήσουν ένα ατομικό συμβόλαιο που να ταιριάζει στις απαιτήσεις των πελατών.»<sup>86</sup>

Έτσι, λοιπόν, η διατύπωση και επιλογή των ρητρών καθορίζει τις σχέσεις των εμπλεκόμενων μελών, τόσο μέσω του καθορισμού του ασφαλιστρού, το οποίο οφείλει

<sup>84</sup> <https://www.gapinsuranceagency.com/insurance-products/marine-cargo-insurance>

<sup>85</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 50-55.

<sup>86</sup> <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100005261>

να καταβάλει ο ασφαλισμένος, όσο και του ποσού της αποζημίωσης από την πλευρά του ασφαλιστή σε περίπτωση απώλειας ή/και ζημίας του ασφαλισμένου προϊόντος.

«Η κάλυψη θαλάσσιου φορτίου ποικίλλει ανάλογα με το Δίκαιο αλλά και σε σχέση με το έντυπο ασφάλισης που χρησιμοποιείται. Για παράδειγμα, σύμφωνα με την Αγγλική και Νορβηγική δικαιοδοσία, η ασφάλιση φορτίου βασίζεται στις Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ), καθώς και στις Ρήτρες Πολέμου και Απεργιών (War Cargo and Strikes Cargo). Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, η ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου θεωρείται ότι βασίζεται στις ρήτρες (Α).»<sup>87</sup> Οι υπόλοιπες προσφέρουν μια πιο περιοριστική κάλυψη, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, και η οποία βασίζεται σε επονομαζόμενους κινδύνους.

Πιο συγκεκριμένα, τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι Lloyd's και το Institute of London Underwriters καθόρισαν μεταξύ τους ορισμένες τυποποιημένες ρήτρες για τη διευκόλυνση της χρήσης θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίες διατηρούνται μέχρι σήμερα. Η ονομασία τους ως Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου (Institute Cargo Clauses) οφείλεται στο γεγονός ότι το Ινστιτούτο κάλυψε το κόστος της έκδοσής τους. Μάλιστα, στο πλαίσιο των Ρητρών του Ινστιτούτου και της γενικής καθοδήγησης του νόμου περί ναυτικής ασφάλισης, τα μέρη έχουν την δυνατότητα της ελευθερίας σύναψης συμβάσεων μεταξύ τους ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.<sup>88</sup> Αυτή η διαδικασία είναι βαρύνουσα σημασίας για το σύνολο της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου, καθώς καθορίζονται όροι, υποχρεώσεις και δικαιώματα των εμπλεκόμενων μελών, δηλαδή τόσο του ασφαλιστή όσο και του ασφαλισμένου.

Όπως προαναφέρθηκε, οι Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου ενσωματώνονται σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, το οποίο καλύπτει το φορτίο κατά τη μεταφορά/διαμετακόμιση. Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι το εμπόρευμα θεωρείται φορτίο υπό διαμετακόμιση, μόνο εάν έχει φύγει από την αρχική τοποθεσία του και εξακολουθεί να βρίσκεται υπό διαμετακόμιση προς τον προορισμό παράδοσής του. Ειδικότερα, υπάρχουν τρεις βασικές κατηγορίες Ρητρών Φορτίου, οι οποίες αναλύονται παρακάτω:

---

<sup>87</sup> Mutenga, S. & Parsons, C. (2012). *Marine Insurance*. In "The Rise of Lloyd's and the London Insurance Market". σελ. 463.

<sup>88</sup> <https://www.europeanlink.gr/information/history>



#### 4.1. ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Α)

Οι Ρήτρες (Α) καλύπτουν όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου αντικειμένου, δηλώνοντας ότι «αυτή η ασφάλιση καλύπτει όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου αντικειμένου, εκτός εάν εξαιρείται από τις διατάξεις των ρητρών 4, 5, 6 και 7».<sup>89</sup> Συγκεκριμένα, οι ρήτρες 4, 5, 6 και 7 διευκρινίζουν ορισμένους τύπους απώλειας ή ζημίας, οι οποίοι εξαιρούνται. Ειδικότερα, η ρήτρα 4 αφορά στους γενικούς αποκλεισμούς, η ρήτρα 5 στην Αναξιοπλοΐα του σκάφους και τον αποκλεισμό ακαταλληλότητας, ενώ η ρήτρα 6 στους αποκλεισμούς πολέμου και η ρήτρα 7 στους αποκλεισμούς απεργίας. Γίνεται, επομένως, αντιληπτό ότι η Ρήτρα (Α) αποτελεί μία από τις ευρύτερες θαλάσσιες ασφαλιστικές καλύψεις και ως εκ τούτου οι ασφαλισμένοι υποχρεώνονται να πληρώνουν το υψηλότερο ασφάλιστρο λόγω της εκτεταμένης κάλυψης που έχουν κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

Παρόλο που ο όρος «όλοι οι κίνδυνοι», είναι ευρύς, εντούτοις εμπεριέχει περιορισμούς, καθώς δεν καλύπτονται όλες οι απώλειες ή ζημιές, όσο ή ό,τι κι αν συμβεί. Με άλλα λόγια, σύμφωνα με τον όρο «All Risks» καλύπτονται απροσδόκητα ή τυχαία συμβάντα. Δεν καλύπτονται αναπόφευκτα συμβάντα ή συμβάντα που είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα συμβούν ή γεγονότα που είναι στον έλεγχο του Ασφαλισμένου να αποτρέψει. Απεναντίας, αυτό που καλύπτεται είναι όλοι οι κίνδυνοι φυσικής απώλειας ή ζημίας και δεν περιλαμβάνεται η καθαρά οικονομική απώλεια. Είναι απαραίτητο να επισημανθεί, επίσης, ότι κάλυψη παρέχεται μόνο για απώλεια/ζημία του ασφαλισμένου αντικειμένου και όχι οποιουδήποτε άλλου φορτίου. Εάν, για παράδειγμα, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει βαρέλια λαδιού και παρουσιαστεί διαρροή του φορτίου, προκαλώντας έτσι ζημιά σε άλλο φορτίο, η ευθύνη για τη ζημιά στο άλλο φορτίο δεν καλύπτεται, καθώς αυτό δεν αποτελεί το ασφαλισμένο αντικείμενο.

Αναφορικά με την πολιτική όλων των κινδύνων, δεν απαιτείται από τον Ασφαλισμένο να επιδεικνύει πώς ακριβώς συνέβη η απώλεια ή η ζημιά, αλλά αρκεί μόνο η απόδειξη ότι πρόκειται για τυχαίο γεγονός. Στην περίπτωση που ένα φορτίο, για παράδειγμα σιδηρομετάλλευμα ή αργό πετρέλαιο, έχει αποσταλεί σε καλή κατάσταση και στη συνέχεια χαθεί ή παραδοθεί κατεστραμμένο υπάρχει, εκ πρώτης όψεως, η πιθανότητα αξίωσης εκ μέρους του ασφαλισμένου για το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Παρ' όλα

---

<sup>89</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 7.

αυτά, στον ασφαλιστή παρέχεται η δυνατότητα αποφυγής της αξίωσης, εφόσον, όμως, μπορεί να αποδειχθεί ότι η απώλεια/ζημία προκλήθηκε από κάποιο κίνδυνο, ο οποίος αναφέρεται στις Εξαιρέσεις στις παραγράφους 4, 5, 6 και 7, οι οποίες θα αναλυθούν παρακάτω.

Επομένως, η Ρήτρα Φορτίου του Ινστιτούτου (Α) αναφέρεται αναμφίβολα σε «όλους τους κινδύνους», αλλά όχι σε «όλες τις απώλειες».<sup>90</sup> Υπάρχει, λοιπόν, διαφοροποίηση ανάμεσα στα προαναφερθέντα, καθώς η έμφαση δίνεται στον «κίνδυνο», δηλαδή, απώλεια/ζημία που έχει προκύψει από ένα «τυχαίο» γεγονός και άρα αυτή δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί. Για την καλύτερη κατανόηση των ανωτέρω παρατίθεται ένα παράδειγμα και ο τρόπος αντιμετώπισής του από το δικαστήριο και την ασφαλιστική εταιρεία που παρείχε την κάλυψη (Παράρτημα ΙΙΙ).

#### 4.2. ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Β)

Αυτή η Ρήτρα παρέχει κάλυψη ζημίας ή απώλειας αγαθών, τα οποία, πέρα από τη Γενική Αβάρια, μπορούν να οφείλονται σε κινδύνους, όπως φωτιά, βύθιση πλοίου, σύγκρουση, εκφόρτωση φορτίου, σεισμό, κεραυνό, ηφαιστειακές εκρήξεις, απώλεια του εμπορεύματος στη θάλασσα λόγω κύματος καθώς και όλοι οι κίνδυνοι της Ρήτρας (Γ)<sup>91</sup>.

Γίνεται φανερό ότι σε σύγκριση με την προαναφερθείσα Ρήτρα (Α) θεωρείται μια ελαφρώς πιο περιοριστική κάλυψη και επομένως το ασφάλιστρο δεν είναι τόσο υψηλό. Ο λήπτης της ασφάλισης ζητά κυρίως την κάλυψη για πιο πολύτιμα αντικείμενα ή μόνο για ένα μέρος του φορτίου.

#### 4.3. ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (Γ):

Πρόκειται για την πλέον περιοριστική κάλυψη καθώς παρέχεται στον αντισυμβαλλόμενο η χαμηλότερη κάλυψη και, κατά συνέπεια, αυτός πληρώνει το

---

<sup>90</sup>Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India.

<sup>91</sup><https://truckinsurance.gr/%CE%B1%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%8E%CE%BD-cargo/>

χαμηλότερο ασφάλιστρο. Ενδεικτικά, σύμφωνα με τη Βιβλιογραφία, οι ρήτρες αυτές αφορούν σε φωτιά ή έκρηξη, πρόσκρουση, προσάραξη, βύθιση ή κατάληψη πλοίου, σύγκρουση ή επαφή πλοίου ή χερσαίου μεταφορικού μέσου με εξωτερικά του νερού αντικείμενα, αναγκαστική απόρριψη φορτίου σε λιμάνι και τέλος γενική αβάρια.<sup>92</sup>

Επομένως, οι Ρήτρες (Β) και (Γ), όπως φαίνεται στο Σχήμα 10, καλύπτουν κινδύνους για τα ασφαλισμένα εμπορεύματα κυρίως «σε περίπτωση σύγκρουσης, πρόσκρουσης, βύθισης, ή κάποιου σοβαρού ατυχήματος του μεταφορικού πλοίου. Οι Ρήτρες (Β) και (Γ) είναι απαραίτητες, καθώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αγορά προστασίας για ασφαλισμένα αγαθά σε ένα πλοίο που αντιμετωπίζει προβλήματα όταν η αρχική κάλυψη ανασταλεί.»<sup>93</sup>

Γίνεται, επομένως, εύκολα αντιληπτό ότι ένας ασφαλισμένος μπορεί να επιλέξει την περιορισμένη κάλυψη που παρέχεται στις Ρήτρες (Β) και (Γ) για φθηνότερο ασφάλιστρο, εάν επιθυμεί να ασφαλιστεί μόνο έναντι σοβαρών κινδύνων. Για την καλύτερη κατανόηση των κινδύνων αυτών και την αποφυγή αντιπαραθέσεων μεταξύ των μελών, έχει εκδοθεί μια λίστα, όπου κατονομάζονται και αναφέρονται συγκεκριμένοι κίνδυνοι, σε σύγκριση, μάλιστα, με τις Ρήτρες (Α) που συμπεριλαμβάνονται όλοι οι κίνδυνοι. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι «σε αντίθεση με την πολιτική των Ρητρών Φορτίου (Α), όπου ο ασφαλισμένος καλείται να αποδείξει μόνο ότι η απώλεια/ζημιά προκλήθηκε τυχαία, στην πολιτική επώνυμων κινδύνων οποιουδήποτε είδους, ο Ασφαλισμένος οφείλει να αποδείξει τι συνέβη στο φορτίο και πώς ακριβώς συνδέεται με έναν από τους κατονομαζόμενους κινδύνους.»<sup>94</sup>

Έχοντας ολοκληρώσει, λοιπόν, την αναφορά και τους σχετικούς ορισμούς που αφορούν στις Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ), θα προχωρήσουμε, στη συνέχεια, σε μία αναλυτική παρουσίαση όλων των ζημιών/απωλειών, οι οποίες καλύπτονται κατά τη μεταφορά τόσο του ξηρού όσο και του υγρού φορτίου. Αξίζει να αναφερθεί ότι πολλές φορές οι καλυπτόμενες απώλειες δεν αναγράφονται μόνο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αλλά και στο σχετικό Ναυλοσύμφωνο.

<sup>92</sup> <https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-b-2009.pdf>

<sup>93</sup> Mutenga, S. & Parsons, C. (2012). *Marine Insurance*. In “The Rise of Lloyd’s and the London Insurance Market”. σελ. 463.

<https://docplayer.net/15730169-Marine-insurance-stanley-mutenga-and-christopher-parsons-23-1-introduction-23-2-the-rise-of-lloyd-s-and-the-london-insurance-market.html>

<sup>94</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd’s Agency

#### 4.4. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η ασφάλιση φορτίου μπορεί να παρέχει κάλυψη για συνολικές απώλειες, ελλείψεις και ζημιές, τις χρεώσεις διάσωσης, τη γενική μέση εισφορά, τις δικαστικές επιβαρύνσεις, τις χρεώσεις διακανονισμού απαιτήσεων και τις επιβαρύνσεις που σχετίζονται με την παροχή ασφάλειας.

Σύμφωνα με τις Ρήτρες του Ινστιτούτου υπάρχουν ορισμένες απώλειες και ζημιές, οι οποίες καλύπτονται και από τις τρεις κατηγορίες (Α), (Β), (Γ). Για παράδειγμα, η Ρήτρα Φορτίου (Α) καλύπτει όλους τους αναφερόμενους κινδύνους των Ρητρών Φορτίου (Β) συν οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε από τυχαίο γεγονός, με την επιφύλαξη τυχόν εξαιρέσεων. Η έκταση της αποζημίωσης εξαρτάται από την αξία του ασφαλιστικού συμφέροντος, δηλαδή την εμπορική αξία του φορτίου και τα έξοδα ασφάλισης και μεταφοράς. Για αυτόν τον λόγο, είναι πολύ σημαντικό να ελέγχεται το είδος της απώλειας. Στη συνέχεια, παρατίθενται οι καλυπτόμενες απώλειες και από τις τρεις κατηγορίες Ρητρών, οι οποίες ισχύουν τόσο στην έκδοση 1982 όσο και σε αυτήν του 2009.

##### **i. Ολική Απώλεια**

Η ολική απώλεια του φορτίου, ανάλογα με τις περιστάσεις, μπορεί να αφορά είτε στην Πραγματική Ολική (Actual) ή και στην Τεκμαρτή Ολική (Constructive) απώλεια. Στην πρώτη περίπτωση υπάρχει ολική καταστροφή του φορτίου, που σημαίνει ότι έχει αποδεδειγμένα και οριστικά καταστραφεί ή χαθεί και δεν μπορεί να ανακτηθεί. Ενώ στη δεύτερη περίπτωση, η απώλεια ή/και ζημία ή/και το κόστος κατασκευής υπερβαίνουν τα τρία/τέταρτα (3/4) της αξίας του και αφορά στην περιουσία που έχει εγκαταλειφθεί, διότι είτε η πραγματική της απώλειά θεωρείται αναπόφευκτη, είτε η ανάκτηση ή επισκευή της κοστίζει περισσότερο από την αξία της.

Και στις δύο περιπτώσεις ο ιδιοκτήτης αποζημιώνεται με το συνολικό ποσό αξίας του φορτίου. Ωστόσο, στην περίπτωση της τεκμαρτής ολικής απώλειας, απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβολή πλήρους αποζημίωσης είναι η δήλωση εγκατάλειψης του φορτίου από τον ασφαλισμένο, ώστε να μην καταστεί πλουσιότερος. Με αυτόν τον τρόπο, το αντικείμενο μεταβιβάζεται στην κυριότητα του ασφαλιστή.

## ii. Μερική Απώλεια

Όσον αφορά στο δεύτερο βασικό είδος απώλειας, σύμφωνα με τον ορισμό του Νόμου περί Ναυτικής Ασφάλισης του 1906, «η μερική απώλεια είναι κάθε ζημία που δεν είναι ολική.» Πιο συγκεκριμένα, μερική απώλεια υπάρχει όταν το αντικείμενο του ασφαλισμένου έχει υποστεί ζημία ή απώλεια αλλά είτε εξακολουθεί να διατηρεί κάποιο μέρος της αξίας του ή μόνο ένα μέρος του χάνεται/καταστρέφεται και το υπόλοιπο είναι σε καλή κατάσταση. Σύμφωνα με το Lloyd's Agency, η μερική απώλεια αγαθών συνήθως αντιμετωπίζεται ως εξής: α) ο επιθεωρητής θα συμφωνήσει για το ποσό απόσβεσης, β) τα εμπορεύματα θα πωληθούν και ένα ποσοστό υποτιμημένο θα καθοριστεί από τη σύγκριση της πραγματικής αξίας στην αγορά και της αξίας πώλησης, γ) τα προϊόντα θα επισκευαστούν και η αξίωση θα βασιστεί στο κόστος επισκευής.<sup>95</sup>

## iii. Απώλεια Διάσωσης

Επιπλέον, υπάρχει μια ακόμα κατηγορία απώλειας, η οποία αφορά αποκλειστικά το φορτίο και αποκαλείται 'απώλεια διάσωσης' (salvage loss). Δεν αποτελεί ούτε μερική ούτε ολική απώλεια και, μάλιστα, έχει προκύψει με το σκεπτικό αντιμετώπισης ορισμένων πρακτικών ζητημάτων. Η απώλεια διάσωσης θεωρείται ένα είδος διακανονισμού που πραγματοποιείται όταν τα αγαθά πωλούνται σε ενδιάμεσο μέρος του ταξιδιού, συνήθως όταν τα εμπορεύματα εκφορτώνονται σε λιμάνι κινδύνου και βρίσκονται σε κατεστραμμένη κατάσταση. Αυτό σημαίνει ότι, εάν προωθηθούν στον τελικό προορισμό παράδοσης, η κατάστασή των εμπορευμάτων μπορεί να έχει επιδεινωθεί πολύ περισσότερο. Για αυτόν τον λόγο, «οι ασφαλιστές είναι υπέρ μιας τέτοιας ενέργειας, καθώς με την πώληση των αγαθών για τουλάχιστον κάποια αξία, μειώνεται η απαίτηση ασφάλισης. Η απώλεια διάσωσης ισούται με την αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου μείον την καθαρή διαδικασία της πώλησης.»<sup>96</sup>

Αξίζει, επιπλέον, να αναφερθούμε στο γεγονός ότι μερικές φορές το ασφαλισμένο εμπόρευμα φτάνει στον τελικό προορισμό, εξακολουθώντας να έχει κάποια αξία, αλλά πλέον δεν έχει τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του αρχικά ασφαλισμένου εμπορεύματος. Αυτό αναφέρεται συχνά ως απώλεια είδους. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα στη μεταφορά ξηρού φορτίου είναι το ξύλο που καίγεται και μετατρέπεται σε κάρβουνο. Σε αυτήν την περίπτωση, το αρχικό εμπόρευμα συνεχίζει να έχει αξία

<sup>95</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency, σελ. 50-56.

<sup>96</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency, σελ. 50-56.

και ως τροποποιημένο προϊόν και, επομένως, μπορούν να εισπραχθούν έσοδα μέσω της πώλησής του. Συνεπώς, η αξίωση για το συμβόλαιο θα αφορά στην ασφαλισμένη αξία των αγαθών, αλλά και οι ασφαλιστές θα έχουν το δικαίωμα πίστωσης από τα καθαρά έσοδα της πώλησης του τροποποιημένου φορτίου.

Επομένως, σύμφωνα με τον ορισμό του διεθνούς εμπορίου, η απώλεια διάσωσης είναι «μια μέθοδος ασφαλιστικής προσαρμογής όπου ο ασφαλιστής καταβάλλει τη διαφορά μεταξύ του ποσού της ασφάλισης και των καθαρών εσόδων από την πώληση των κατεστραμμένων αγαθών.»<sup>97</sup> Η μέθοδος της απώλειας διάσωσης εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο σε περίπτωση σαφώς δικαιολογημένης πώλησης των αγαθών σε διαφορετικό από τον συμφωνηθέντα προορισμό λόγω καταστροφής τους. Σε αυτήν την περίπτωση ο ασφαλιστής δεν υποχρεώνεται να πληρώσει τη διαφορά μεταξύ του ποσού της ασφάλισης και των καθαρών εσόδων από την πώληση, όταν το κατεστραμμένο εμπόρευμα πωλείται προκειμένου να προσδιοριστεί η έκταση της ζημίας. Συμπερασματικά, το είδος της συγκεκριμένης απώλειας είναι μία συμφέρουσα διαπραγμάτευση εκ μέρους του ασφαλιστή, για αυτόν τον λόγο, μάλιστα, προωθούνται ανάλογες μεθοδεύσεις.

#### **iv. Θυσία Γενικής Αβαρίας (General Average Sacrifice)**

Σύμφωνα με την Αρχή της Γενικής Αβαρίας (General Average Principle), προκειμένου να διασωθεί ένα πλοίο σε κίνδυνο, επιβάλλεται πολλές φορές μέρος του φορτίου να θυσιαστεί και, σαφώς, ορίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη συμμετέχουν αναλογικά στη ζημία. Ειδικότερα, η Γενική Αβαρία είναι η ζημία και η έκτακτη δαπάνη που γίνεται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση για τη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο. Προϋπόθεση για να ονομαστεί μια πράξη ως Γενική Αβαρία είναι να υπάρχει τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή θαλάσσιος κίνδυνος και εκούσια ρίψη πραγμάτων στη θάλασσα. Επομένως, δεν πρέπει να οφείλεται σε συνήθη φθορά ή να προέρχεται από κάποιο τυχαίο γεγονός. Επίσης, η λήψη απόφασης του πλοιάρχου πρέπει να γίνεται κατ' εύλογη κρίση και όχι, για παράδειγμα, υπό καθεστώς βίας ή κρατικής διαταγής. Ο στόχος θα πρέπει να συνίσταται μόνο στη σωτηρία του πλοίου και του φορτίου και τέλος, να έχει υπάρξει ωφέλιμο αποτέλεσμα.

---

<sup>97</sup> <https://www.globalnegotiator.com/international-trade/dictionary/salvage-loss/>

Επομένως, «όταν ένα πλοίο και ένα φορτίο εκτίθενται σε κοινό κίνδυνο και κάποιο μέρος του πλοίου ή/και φορτίου θυσιάζεται σκόπιμα ή πραγματοποιούνται επιπλέον δαπάνες για την αποφυγή ή τη μείωση αυτού του κινδύνου, τότε η απώλεια («θυσία») ή το κόστος ονομάζεται Γενική Αβαρία».<sup>98</sup>

Όπως προαναφέρθηκε, στη Γενική Αβαρία τα εμπλεκόμενα μέλη καλούνται να μοιραστούν ένα μέρος της απώλειας, το οποίο προκύπτει από την οικειοθελή θυσία μέρους ενός πλοίου ή φορτίου, προκειμένου να σωθεί ολόκληρο το εγχείρημα σε μια κρίση. Οι όροι της Γενικής Αβαρίας κωδικοποιήθηκαν για πρώτη φορά σύμφωνα με τους Κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας<sup>99</sup> το 1890 και χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά από Αμερικανούς αναδόχους το 1949. Περιγράφουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίου στην περίπτωση που το φορτίο πρέπει να απορριφθεί προκειμένου να σωθεί ένα πλοίο. Το ποσό που προκύπτει από τη Γενική Αβαρία μετά από ένα ατύχημα καταβάλλεται όπως προβλέπεται στο συμβόλαιο αποστολής και στην εκλογή του ασφαλισμένου, είτε σύμφωνα με τους Κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας 2004 ή όπως έχει συμφωνηθεί.<sup>100</sup> Εάν πληρούνται όλες οι ανωτέρω προϋποθέσεις, το οικονομικό βάρος των ζημιών, το οποίο υπέστη ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες οποιουδήποτε φορτίου που απορρίφθηκε προκειμένου να σωθεί το σκάφος, μοιράζεται αναλογικά.

Σχετικά με τη Γενική Αβαρία εφαρμόζεται πλέον στα Ναυλοσύμφωνα μία νέα ρήτρα, η Ρήτρα New Jason, όπως φαίνεται στο πρότυπο Ναυλοσύμφωνο της BIMCO για ‘γενικά φορτία’ (Παράρτημα IV). Η συγκεκριμένη Ρήτρα ορίζει ότι «σε περίπτωση ατυχήματος, κινδύνου, ζημιάς ή καταστροφής πριν ή μετά την έναρξη του ταξιδιού, που οφείλεται σε οποιαδήποτε αιτία, είτε λόγω αμέλειας είτε όχι, για την οποία ή για τις συνέπειες της οποίας δεν ευθύνεται ο Μεταφορέας, από καταστατικό, σύμβαση ή άλλο, οι αποστολείς, οι παραλήπτες ή οι ιδιοκτήτες των αγαθών θα συνεισφέρουν με τον Μεταφορέα σύμφωνα με τη Γενική Αβαρία στην πληρωμή οποιωνδήποτε θυσιών,

<sup>98</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 67.

<sup>99</sup> Οι Κανόνες της Υόρκης Αμβέρσας είναι ένα σύνολο ναυτιλιακών κανονισμών σχετικά με τα πρωτόκολλα που αφορούν το απορριφθέν φορτίο και θεσπίστηκαν το 1890.

<sup>100</sup> Mutenga, S. & Parsons, C. (2012). *Marine Insurance*. In “The Rise of Lloyd’s and the London Insurance Market”. σελ. 465.

απωλειών ή εξόδων με χαρακτηριστικά της Γενικής Αβαρίας που μπορεί να προκύψουν και θα καταβάλουν αποζημίωση και ειδικές επιβαρύνσεις για τα εμπορεύματα.»<sup>101</sup>

Επομένως, η συγκεκριμένη Ρήτρα αποσκοπεί στην επιβεβαίωση ότι τα συμφέροντα φορτίου πρέπει να συνεισφέρουν σε περίπτωση Γενικής Αβαρίας (General Average) είτε το συμβάν προκύπτει λόγω αμέλειας είτε όχι, είτε ο ιδιοκτήτης/μεταφορέας δεν ευθύνεται βάσει νόμου, σύμβασης ή άλλου είδους.<sup>102</sup> Άρα, τα συμφέροντα του φορτίου δεν μπορούν να αποφύγουν την συνεισφορά στη Γενική Αβαρία, ακόμα κι αν ευθύνεται ο Μεταφορέας. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση, όπου ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες της σύμβασης μεταφοράς, για παράδειγμα εάν αποδειχθεί η αναξιοπλοΐα του πλοίου.

#### **v. Ευθύνη Σύγκρουσης – Απόδοση Ευθυνών λόγω Σύγκρουσης Πλοίων (Collision Liability - Both to Blame Collision Clause)**

Σύμφωνα με την Gard<sup>103</sup>, η ευθύνη στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων «βασίζεται συνήθως στις αρχές της αμέλειας και παράβασης του καθήκοντος περίθαλψης. Ωστόσο, αρκετές χώρες εφαρμόζουν τους κανόνες για επιμερισμό της ευθύνης, που ορίζεται στη Σύμβαση Σύγκρουσης των Βρυξελλών του 1910. Η σύμβαση αυτή έχει υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των ναυτιλιακών χωρών, εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτή καθορίζει ότι όπου υπάρχει σύγκρουση που προκαλείται από υπαιτιότητα ενός ή περισσότερων πλοίων, οι ιδιοκτήτες αυτών των πλοίων θα πληρώσουν ο καθένας ζημιές του άλλου πλοίου που αντιστοιχούν στο ποσοστό υπαιτιότητας του. Εντούτοις, οι ιδιοκτήτες και των δύο πλοίων από κοινού και εξ ολοκλήρου ευθύνονται έναντι τρίτων σε σχέση με αξιώσεις για θάνατο ή σωματική βλάβη.»<sup>104</sup>

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την προαναφερθείσα Σύμβαση Σύγκρουσης των Βρυξελλών του 1910, είναι τα ακόλουθα:

<sup>101</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/new\\_jason\\_clause](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/new_jason_clause)

<sup>102</sup> <https://www.standard-club.com/knowledge-news/remember-the-importance-of-the-new-jason-clause-3827/>

<sup>103</sup> Η Gard είναι ένας παγκόσμιος χειριστής στον τομέα της ναυτιλιακής ασφάλισης και ο μεγαλύτερος ασφαλιστής Protection & Indemnity μεταξύ των δεκατριών μελών του International Group of P&I Clubs.

<sup>104</sup> Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*. Gad AS, Norway, σελ. 260-265.



Α) Εάν συμβεί σύγκρουση από ατύχημα ή τυχαίο γεγονός, οι απώλειες βαρύνουν το μέλος, το οποίο τις υφίσταται.

Β) Εάν συμβεί σύγκρουση λόγω σφάλματος ενός μέλους, αυτό είναι υπεύθυνο για τις ζημιές/απώλειες, οι οποίες προκλήθηκαν.

Γ) Εάν συμβεί σύγκρουση, η οποία προκαλείται από σφάλμα ενός ή περισσοτέρων μελών, τότε το κάθε μέλος που την προκάλεσε είναι αναλογικά υπεύθυνο για τις προκληθείσες ζημιές/απώλειες.

Εν τούτοις, εάν η ζημία/απώλεια προκληθεί στα φορτία, η ευθύνη του κάθε ιδιοκτήτη περιορίζεται μόνο στον βαθμό που φταίει ο ίδιος για τη σύγκρουση. Αυτό, μάλιστα, γίνεται ξεκάθαρο σύμφωνα με το άρθρο 4, ρήτρα 2 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπι, το οποίο αναφέρει ρητά τις περιπτώσεις απώλειας/ζημίας στις οποίες ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για απώλεια/ζημία λόγω παραμέλησης ή αδυναμίας του πλοιάρχου, του ναυτικού, του πιλότου ή των υπαλλήλων του μεταφορέα στη ναυσιπλοΐα ή στη διαχείριση του πλοίου.

Χαρακτηριστική περίπτωση, κατά την οποία επιβάλλεται η ασφάλιση του εμπορεύματος, αποτελεί το υγρό φορτίο, καθώς σε περίπτωση σύγκρουσης δύο πλοίων η απώλεια μπορεί να αποδειχθεί μοιραία. Κατά τη διαδικασία πλοήγησης δεξαμενοπλοίων μπορεί να συμβεί σύγκρουση μεταξύ δύο δεξαμενοπλοίων, προκαλώντας σημαντική απώλεια/ζημία τόσο στο φορτίο όσο και στο πλοίο, καθώς επίσης πυρκαγιά, ανθρώπινες απώλειες και βύθιση του πλοίου. Για αυτόν τον λόγο, η ασφάλιση του φορτίου για αυτόν τον κίνδυνο είναι απαραίτητη, καθώς σε άλλη περίπτωση το κόστος κάλυψης των εξόδων μπορεί να είναι δυσβάσταχτο.<sup>105</sup>

Στην ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η Ρήτρα Απόδοσης Ευθυνών λόγω Σύγκρουσης Πλοίων, η οποία καλύπτεται και από τις τρεις κατηγορίες Ρητρών και αποτελεί μέρος του συμβολαίου θαλάσσιας ασφάλισης. Σύμφωνα με τις Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου «Η ασφάλιση αποζημιώνει τον ασφαλισμένο όσον αφορά κάθε κίνδυνο, ο οποίος έχει συμπεριληφθεί έναντι ευθύνης που προκύπτει λόγω αυτής της Ρήτρας στο συμβόλαιο μεταφοράς εμπορευμάτων. Στην περίπτωση οποιασδήποτε αξίωσης από συμβαλλόμενους μεταφορείς, οι Ασφαλισμένοι

---

<sup>105</sup>Zhu Fa-xin. et al. (2015) ‘Analysis on Risks and Hazards of the Sloshing Liquid Cargo Tank in Oil Tanker’, *International Conference on Chemical, Material and Food Engineering*, σελ. 429-433.

συμφωνούν να ειδοποιήσουν τους Ασφαλιστές, οι οποίοι θα έχουν το δικαίωμα, με δικά τους κόστη και έξοδα, να υπερασπιστούν τον Ασφαλισμένο έναντι τέτοιων αξιώσεων.»<sup>106</sup>

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η συγκεκριμένη Ρήτρα ορίζει ότι τόσο οι ιδιοκτήτες όσο και οι αποστολείς των δύο πλοίων, οι οποίοι είναι αμφοτέρωθεν υπεύθυνοι για αμέλεια, οφείλουν να μοιράζονται κάθε απώλεια «αναλογικά με τις χρηματικές αξίες του φορτίου και των συμφερόντων τους πριν από τη σύγκρουση.»<sup>107</sup> Συνεπώς, οι ιδιοκτήτες του φορτίου και η υπεύθυνη εταιρεία για την αποστολή των αγαθών είναι αρμόδιοι για την πληρωμή τυχόν απωλειών.

Ένα διευκρινιστικό παράδειγμα της παραπάνω περίπτωσης είναι ότι εάν το πλοίο Α συγκρουστεί με το πλοίο Β με υπαιτιότητα του δεύτερου, ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων στο πλοίο Α, τα οποία καταστράφηκαν ή χάθηκαν λόγω υπαιτιότητας του πλοίου Β, μπορεί να διεκδικήσει το 100% της ζημίας από τους ιδιοκτήτες του πλοίου Β. Ωστόσο, λόγω της Ρήτρας Απόδοσης Ευθυνών λόγω Σύγκρουσης και εάν η ευθύνη επιμερίζεται στον καθένα κατά το ήμισυ, τότε ο ιδιοκτήτης του πλοίου Β έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει το 50% της ευθύνης του από τους ιδιοκτήτες του πλοίου Α. Επομένως, το πλοίο Α επιστρέφει το ήμισυ του κόστους της ζημίας στον ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων, μέσω της Ρήτρας Απόδοσης Ευθυνών λόγω Σύγκρουσης Πλοίων.

Γίνεται, επομένως, αντιληπτό ότι η Ρήτρα Both to Blame Collision προστατεύει τα δικαιώματα ενός μεταφορέα μετά από σύγκρουση δύο πλοίων και σε περιπτώσεις όπου «σύμφωνα με τα δικαιώματα που παρέχονται βάσει της νομοθεσίας των ΗΠΑ, οι ιδιοκτήτες του φορτίου που μεταφέρεται στο πλοίο, διεκδικούν το ποσό της απώλειας ή ζημίας που υπέστη το φορτίο από τους ιδιοκτήτες του μη μεταφερόμενου πλοίου σε αδικοπραξία.»<sup>108</sup> Πλέον, συνιστάται η εισαγωγή αυτής της ρήτρας σε όλα τα ναυλοσύμφωνα (Παράρτημα IV), τις φορτωτικές, και άλλες συμβάσεις που περιέχουν ή αποδεικνύουν τη σύμβαση μεταφοράς που χρησιμοποιείται στο διεθνές εμπόριο.

---

<sup>106</sup> Marine Cargo Insurance Clauses (for Individual Policy).

<https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

<sup>107</sup> <https://www.investopedia.com/terms/b/both-to-blame-collision-clause.asp>

<sup>108</sup> Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*. Gad AS, Norway, σελ. 391-395.

#### **vi. Έξοδα επιθεώρησης και επισκευής, μήνυσης και εργατικών εξόδων**

Μία ακόμα χαρακτηριστική περίπτωση καλυπτόμενης ζημίας/απώλειας στη μεταφορά τόσο του ξηρού όσο και του υγρού φορτίου αφορά στα έξοδα επιθεώρησης και επισκευής, μήνυσης και εργατικών εξόδων (Sue and labour expenses) καθώς και έξοδα αποστολής, όταν η διαμετακόμιση προϊόντων και εμπορευμάτων τερματίζεται εκτός προορισμού λόγω ασφαλισμένου κινδύνου.

Επιπρόσθετα, πέραν των προαναφερθέντων καλυπτόμενων απωλειών, σύμφωνα με τη Ρήτρα Φορτίου (B) καλύπτονται και οι ακόλουθες επονομαζόμενες απώλειες/ζημίες του ασφαλισμένου αντικειμένου, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται στο Σχήμα 10.

- πυρκαγιά ή έκρηξη
- προσάραξη πλοίου/σκάφους, βυθισμένο ή αναποδογυρισμένο
- ανατροπή ή εκτροχιασμός χερσαίας μεταφοράς
- σύγκρουση ή επαφή σκάφους με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός από το νερό
- εκφόρτωση φορτίου σε λιμάνι κινδύνου (port of distress)
- σεισμός, ηφαιστειακή έκρηξη ή κεραυνός
- απόρριψη εμπορευμάτων (jettison or washing overboard)
- είσοδος θαλάσσιου νερού, λίμνης ή ποταμού σε εμπορευματοκιβώτιο ή χώρο αποθήκευσης
- συνολική απώλεια οποιουδήποτε πακέτου που χάθηκε στη θάλασσα ή έπεσε κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση από το πλοίο/σκάφος.

Σε αντίθεση με τη Ρήτρα Φορτίου (B), η αντίστοιχη Ρήτρα (Γ) δεν καλύπτει απώλειες λόγω σεισμού, ηφαιστειακής έκρηξης ή κεραυνού. Εξαιρούνται, επίσης, τόσο οι απώλειες που οφείλονται σε είσοδο θαλάσσιου νερού, λίμνης ή ποταμού σε εμπορευματοκιβώτιο ή χώρο αποθήκευσης όσο και η συνολική απώλεια οποιουδήποτε πακέτου που χάθηκε στη θάλασσα ή έπεσε κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση από το πλοίο/σκάφος.

Επισημαίνεται ότι όλες αυτές οι ρήτρες καλύπτουν μόνο τη φυσική απώλεια ή ζημιά αγαθών, παρόλο που δεν γίνεται ρητή αναφορά. Για παράδειγμα, η αξίωση λόγω εμπορευμάτων σε καλή κατάσταση που όμως έφτασαν καθυστερημένα δεν θα είναι αποδεκτή, όπως άλλωστε ορίζεται στις Εξαιρέσεις 4.5. των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου σύμφωνα με τις οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται «απώλεια, καταστροφή ή

κόστη προκληθέντα λόγω καθυστέρησης, έστω και αν η καθυστέρηση οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο.»<sup>109</sup>

Έχει γίνει σαφής, επομένως, η αναγκαιότητα ύπαρξης Ρητρών στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου, οι οποίες καθορίζουν τόσο τις σχέσεις μεταξύ Ασφαλιστή και Ασφαλισμένου και όσο και την κατάλληλη διαχείριση μιας κρίσιμης κατάστασης σε περίπτωση ζημιογόνου γεγονότος. Λόγω αυτής της αναγκαιότητας, μάλιστα, ορισμένες ρήτρες, όπως η Γενική Αβαρία και η Απόδοση Ευθυνών λόγω Σύγκρουσης Πλοίων αναφέρονται όχι μόνο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αλλά και στα Ναυλοσύμφωνα. Στο Παράρτημα IV δίνεται ένα πρότυπο Ναυλοσύμφωνο της BIMCO για τη μεταφορά γενικού φορτίου, όπου αναγράφονται αυτές οι ρήτρες, προκειμένου να γίνονται σαφείς οι ευθύνες σε περίπτωση κινδύνου.

Μετά την ανάλυση των καλυπτόμενων ζημιών/απωλειών, θεωρείται σκόπιμο, στη συνέχεια, να γίνει μια ενδελεχής παρουσίαση της πολυσήμαντης έννοιας των Εξαίρεσεων, οι οποίες εφαρμόζονται στις Ρήτρες του Ινστιτούτου.

SUMMARY OF INSTITUTE CARGO CLAUSES COVERAGE			
Loss or Damage Caused by:	Clause A	Clause B	Clause C
General Average	✓	✓	✓
Both to Blame Collision	✓	✓	✓
Fire or explosion	✓	✓	✓
Vessel or craft being stranded	✓	✓	✓
Overturning or derailment of land conveyance	✓	✓	✓
Collision or contact of vessel, craft or conveyance with any external object other than water	✓	✓	✓
Discharge of cargo at a port of distress	✓	✓	✓
General average sacrifice	✓	✓	✓
Jettison	✓	✓	✓
Earthquake, volcanic eruption or lightning	✓	✓	
Washing overboard	✓	✓	
Entry of sea, lake or river water into vessel, craft, hold, conveyance, container, liftvan or place of storage	✓	✓	
Total Loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel of craft	✓	✓	
Theft or Pilferage	✓		
Contamination (own damage)	✓		
Rain &/or fresh water damage	✓		

### Σχήμα 10

Καλυπτόμενες Απώλειες/Ζημιές των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου

<https://medium.com/@rsandy027/marine-insurance-for-exporters-why-and-what-are-the-types-e0e6f9543cb>

<sup>109</sup> Marine Cargo Insurance Clauses (for Individual Policy).

<https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

#### 4.5. ΜΗ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η ενότητα αυτή εστιάζει στις εξαιρέσεις των συμβολαίων ασφάλισης φορτίου, καθώς ο ρόλος που διαδραματίζουν είναι πολύ σημαντικός. Όπως θα δούμε παρακάτω, οι κύριες εξαιρέσεις είναι η συνήθης διαρροή, η φθορά, η εγγενής κακία, η αφερεγγυότητα των ιδιοκτητών, η ανεπαρκής συσκευασία, ο πόλεμος και οι απεργίες.

Σε προηγούμενη ενότητα του συγκεκριμένου Κεφαλαίου, αναφέρθηκε ότι η Ρήτρα Φορτίου (Α) καλύπτει όλους τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας του ασφαλισμένου αντικειμένου, εκτός εάν εξαιρείται από τις διατάξεις των ρητρών 4, 5, 6 και 7. Οι Ρήτρες 4, 5, 6 και 7, οι οποίες αναφέρονται στη σχετική Βιβλιογραφία<sup>110</sup>, παραθέτουν, λοιπόν, ορισμένους εξαιρουμένους τύπους απώλειας ή ζημιάς, ως ακολούθως:

##### Ρήτρα 4

- ζημιά/απώλεια ή δαπάνη που αποδίδεται σε εσκεμμένη ανάρμοστη συμπεριφορά του Ασφαλισμένου.

Είναι φρόνιμο να παρέχεται η ανάλογη φροντίδα του εμπορεύματος εκ μέρους του Ασφαλισμένου, δεδομένου ότι σε περίπτωση ζημιογόνου γεγονότος, η ευθύνη βαρύνει τον ίδιο και ο Ασφαλιστής απορρίπτει κάθε αξίωση αποζημίωσης.

- συνήθης διαρροή, συνήθης απώλεια βάρους ή όγκου ή συνήθης φθορά του ασφαλισμένου αντικειμένου.

Πιο συγκεκριμένα, ορισμένοι τύποι φορτίου έχουν μια φυσική τάση σε διαρροή ή απώλεια βάρους ή όγκου κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Για παράδειγμα, το πίτουρο λευκού ρυζιού αποστέλλεται με περιεκτικότητα σε υγρασία περίπου 15% και υπόκειται σε φυσική απώλεια βάρους κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης.<sup>111</sup> Τέτοια συνηθισμένη διαρροή ή απώλεια αναμένεται να συμβεί και, επομένως, δεν θεωρείται τυχαίο γεγονός. Σε αυτήν την περίπτωση, όταν δηλαδή ένα φορτίο παραδίδεται με μεγαλύτερη από την αναμενόμενη απώλεια, μπορεί να προκύψουν δυσκολίες στην απόφαση εάν πρόκειται για συνηθισμένη ή κανονική απώλεια ή εάν τελικά συνέβη κάτι τυχαίο, το οποίο προκάλεσε τη συγκεκριμένη μεγαλύτερη από την αναμενόμενη απώλεια. Ως εκ τούτου, μια ασφάλιση φορτίου, το οποίο είναι επιρρεπές σε κανονική απώλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, περιλαμβάνει συνήθως μια ανάλογη συμφωνία

<sup>110</sup> Marine Cargo Insurance Clauses (for Individual Policy).

<https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

<sup>111</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 20-21.

για πληρωμή ζημιών που υπερβαίνουν ένα ορισμένο ποσοστό. Επομένως, οποιαδήποτε απώλεια κάτω από αυτό το ποσοστό θεωρείται φυσιολογική ενώ οποιαδήποτε απώλεια πάνω από αυτό κρίνεται ως τυχαίο γεγονός.

- ζημιά, απώλεια ή δαπάνη που προκαλείται από ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα συσκευασίας ή προετοιμασίας του ασφαλισμένου αντικειμένου για να αντέξει τα συνηθισμένα περιστατικά της ασφαλισμένης διαμετακόμισης, όταν η συσκευασία ή προετοιμασία πραγματοποιείται από τον Ασφαλισμένο ή τους υπαλλήλους του ή πριν από την επισύναψη της παρούσας ασφάλισης.

Για τους σκοπούς αυτών των Ρητρών η «συσκευασία» θεωρείται ότι περιλαμβάνει τη στοιβάση σε εμπορευματοκιβώτιο. Έτσι, ο αποκλεισμός της «συσκευασίας» μεταθέτει την ευθύνη στους ασφαλισμένους, ώστε να προετοιμάσουν σωστά και να εκτελέσουν τη συσκευασία πριν από την ανάληψη κινδύνου. Η μη συμμόρφωση με την απαίτηση συσκευασίας απαλλάσσει τους ασφαλιστές από την ευθύνη.

- ζημιά, απώλεια ή έξοδο που προκαλείται από εγγενή κακία (inherent vice) ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου.

Ως εγγενής κακία ορίζεται μια φυσική κατάσταση ή χαρακτηριστικό μέσα στο ίδιο το φορτίο που μπορεί να επιφέρει τη φθορά του χωρίς εξωτερικό ατύχημα και οφείλεται στις αναμενόμενες συνθήκες μεταφοράς. Για παράδειγμα, τα φρέσκα φρούτα αποσυντίθενται φυσικά σε μια χρονική περίοδο και τα μέταλλα με βάση το σίδηρο οξειδώνονται και σκουριάζουν, όμως, αυτό μπορεί να ελεγχθεί.<sup>112</sup> Αυτό σημαίνει ότι οι Ασφαλιστές λαμβάνουν, επίσης, υπόψη τη σωστή διαχείριση του φορτίου και με τον κατάλληλο τρόπο, είτε παραδείγματος χάριν, με έλεγχο θερμοκρασίας ή διασφαλίζοντας ότι το φορτίο σιδήρου δεν εκτίθεται στην ατμόσφαιρα.

- ζημιά, απώλεια ή έξοδο που προκλήθηκε από καθυστέρηση, παρόλο που η καθυστέρηση προκλήθηκε από ασφαλισμένο κίνδυνο.

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, οι καλυπτόμενες ζημίες αφορούν στη φυσική απώλεια/ζημιά αγαθών, επομένως, η συγκεκριμένη καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος είναι ήσσονος σημασίας, και άρα δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

---

<sup>112</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 22-23.

- ζημιά, απώλεια ή δαπάνη λόγω αφερεγγυότητας ή οικονομικής αθέτησης των ιδιοκτητών του πλοίου.

Η εξαίρεση αυτή ισχύει, όταν κατά τη φόρτωση του ασφαλισμένου αντικειμένου επί του πλοίου, οι ασφαλισμένοι γνωρίζουν ότι μια τέτοια αφερεγγυότητα ή χρηματοοικονομική αδυναμία θα μπορούσε να οδηγήσει στην αποτροπή της κανονικής δίωξης του ταξιδιού.

- ζημιά, απώλεια ή έξοδα που προκαλούνται ή προκύπτουν άμεσα ή έμμεσα από τη χρήση οποιουδήποτε όπλου ή συσκευής που χρησιμοποιεί ατομική ή πυρηνική σχάση και/ή σύντηξη ή άλλη παρόμοια αντίδραση ή ραδιενεργή δύναμη ή ύλη.

#### Ρήτρα 5

- αναξιοπλοΐα ή ακαταλληλότητα πλοίου/σκάφους για την ασφαλή μεταφορά του ασφαλισμένου αντικειμένου, όταν οι Ασφαλισμένοι είναι ενήμεροι κατά τη στιγμή φόρτωσης του ασφαλισμένου αντικειμένου.

Τα κριτήρια για να καταστεί ένα σκάφος αξιόπλοο, αφορούν α) στο σχεδιασμό και την κατασκευή του πλοίου, β) στο μηχανισμό, εξοπλισμό και ναυτικά βοηθήματα, γ) στην ικανότητα και επάρκεια του πληρώματος, δ) στην επάρκεια και την ποιότητα των καυσίμων, ε) στην τοποθέτηση του φορτίου και την ευστάθειά του.

- ακαταλληλότητα του εμπορευματοκιβωτίου ή της μεταφοράς για την ασφαλή μεταφορά του ασφαλισμένου αντικειμένου, όταν η φόρτωση σε αυτό πραγματοποιείται πριν από την κατάσχεση αυτής της ασφάλισης ή από τον Ασφαλισμένο ή τους υπαλλήλους του και είναι ενήμεροι για τέτοια ακαταλληλότητα εκείνη τη στιγμή της φόρτωσης.
- η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει όταν η σύμβαση ασφάλισης έχει εκχωρηθεί στο συμβαλλόμενο μέρος το οποίο έχει αγοράσει ή συμφώνησε να αγοράσει το αντικείμενο της ασφάλισης *καλή τη πίστη*<sup>113</sup> βάσει δεσμευτικού συμβολαίου.
- οι Ασφαλιστές παραιτούνται από οποιαδήποτε παραβίαση των *σιωπηρών εγγυήσεων*<sup>114</sup> αξιοπλοΐας και καταλληλότητας του πλοίου να μεταφέρει το

---

<sup>113</sup> Η Αρχή της καλής πίστης αποτελεί μια θεμελιώδη αρχή που καθιερώθηκε από το Αγγλικό Δίκαιο και διέπει όλα τα στάδια της ασφάλισης. Η καλή πίστη καθορίζεται από το καθήκον αποκάλυψης και το καθήκον μη λανθασμένης ή παραπλανητικής παρουσίασης.

<sup>114</sup> Οι εγγυήσεις έχουν την μορφή υποσχέσεων που πρέπει να τηρήσει ο ασφαλισμένος προς τον ασφαλιστή και χωρίζονται σε ρητές και σιωπηρές/εξυπακουόμενες. Οι συνέπειες της μη

ασφαλισμένο αντικείμενο στον προορισμό. Οι σιωπηρές εγγυήσεις περιλαμβάνουν την εγγύηση αξιόπλοου του πλοίου και της νομιμότητας του ταξιδιού, χωρίς δηλαδή την οποιαδήποτε παραβίαση του Δικαίου.

Η σημασία αυτής της εξαίρεσης έγκειται στο ότι ο Νόμος του 1906 (Marine Insurance Act) αναφέρεται σε σιωπηρές εγγυήσεις η πιο σημαντική εκ των οποίων είναι ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο.

Τέλος, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στις Εξαιρέσεις συμπεριλαμβάνονται ο Αποκλεισμός Πολέμου, πχ. εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση, κ.λπ. καθώς και ο Αποκλεισμός Απεργιών, πχ. απώλεια που προκαλείται από απεργούς ή αποκλειστικούς εργατές. Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι οι αποκλεισμοί από τις ρήτρες πολέμου και απεργιών έχουν αλλάξει με την πάροδο του χρόνου λόγω της εξέλιξης της φύσης των όπλων πολέμου και του κινδύνου της τρομοκρατίας. «Στις πιο πρόσφατες Ρήτρες περιλαμβάνονται ενέργειες από άτομα που ενεργούν από ιδεολογικό ή θρησκευτικό κίνητρο στον ορισμό της τρομοκρατίας. Επομένως, αυτές οι Ρήτρες προσφέρουν ευρύτερους αποκλεισμούς από τις προηγούμενες, οι οποίες όρισαν την τρομοκρατία από την πολιτική πλευρά της.»<sup>115</sup> Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες πρόσθετες ρήτρες για την αντικατάσταση ή την τροποποίηση ορισμένων εξαιρέσεων για πελάτες με καλό ιστορικό. Υπάρχει μια ξεχωριστή Ρήτρα Πολέμου και Απεργιών διαθέσιμη με επιπλέον ασφάλιστρο.<sup>116</sup>

Δεδομένου ότι έγινε αναλυτική αναφορά των καλυπτόμενων και μη καλυπτόμενων απωλειών/ζημιών, μία άλλη συνιστώσα της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου είναι τόσο η διάρκεια όσο και η χρονική στιγμή τερματισμού της. Αυτό σημαίνει ότι ο ασφαλιστής ή ο διακανονιστής απαιτήσεων γνωρίζει αφενός ότι η ζημία/απώλεια προκλήθηκε από ασφαλισμένο κίνδυνο, αφετέρου ότι συνέβη σε κάποιο σημείο της ασφαλισμένης διαμετακόμισης, καθώς επίσης και ότι το ασφαλισμένο πρόσωπο είχε ασφαλισίμο συμφέρον τη στιγμή της απώλειας.<sup>117</sup>

---

τήρησης είναι η ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης και η απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του.

<sup>115</sup> Mutenga, S. & Parsons, C. (2012). *Marine Insurance*. In “The Rise of Lloyd’s and the London Insurance Market”. σελ. 464-465.

<sup>116</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 30.

<sup>117</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd’s Agency. σελ. 33.



#### 4.6. ΔΙΑΡΚΕΙΑ-ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Σε όλες τις ασφάλειες φορτίου συμπεριλαμβάνονται ρήτρες για τον καθορισμό έναρξης και λήξης της ασφάλισης, καθώς επίσης και οι συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να υπάρξει πρόωρη λήξη της κάλυψης. Στις περισσότερες περιπτώσεις επιλέγεται η ασφάλιση «από αποθήκη σε αποθήκη», δηλαδή η ασφαλισμένη διαμετακόμιση ξεκινάει από την αποθήκη του πωλητή και λήγει στην αποθήκη του αγοραστή. Βέβαια, υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις ή παραλλαγές ανάλογα με τη φύση του φορτίου, για παράδειγμα, τα χύδην υγρά ασφαλιζονται συνήθως από τη δεξαμενή στον τόπο προέλευσης μέχρι τη δεξαμενή στον τόπο παράδοσης.

Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, στην περίπτωση που τα εμπορεύματα παραμείνουν στο μεταφορικό όχημα και ο ασφαλισμένος επιλέξει να τα χρησιμοποιήσει για αποθήκευση εκτός από τη συνήθη χρήση της διαμετακόμισης ή μετά την παρέλευση 60 ημερών από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης από το σκάφος, η ασφάλιση του φορτίου λήγει. Φυσικά, μπορεί να επέλθει ακύρωση ή τερματισμός της κάλυψης, όταν η σύμβαση μεταφοράς τερματιστεί ή το πλοίο αποπλεύσει για οποιονδήποτε άλλο προορισμό εκτός του συμφωνηθέντος που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τη Ρήτρα 8 των Ρητρών Ασφάλισης Φορτίου (Α), (Β), (Γ) του Ινστιτούτου 1/1/82, το σημείο από το οποίο ξεκινά ο κίνδυνος ορίζεται ως το σημείο όπου τα εμπορεύματα εγκαταλείπουν την αποθήκη ή τον τόπο αποθήκευσης, το οποίο κατονομάζεται στο συγκεκριμένο Ναυλοσύμφωνο για την έναρξη της διέλευσης. Εντούτοις, σύμφωνα με τις ρήτρες 1/1/2009, η ασφάλιση του φορτίου αρχίζει νωρίτερα. Ακριβέστερα, σε περίπτωση ζημίας κατά τη διάρκεια παραμονής του εμπορεύματος στην αποθήκη και φόρτωσής του στο φορτηγό, η ζημία δεν ασφαλιζεται εάν έχει ασφαλιστεί σύμφωνα με τις ρήτρες 1/1/82, σε αντίθεση με τις ρήτρες 1/1/2009, όπου ο ασφαλισμένος θα αποζημιωθεί.<sup>118</sup>

Επιπρόσθετα, σε περίπτωση αλλαγής προορισμού του ταξιδιού, ο ασφαλισμένος οφείλει να το γνωρίζει εκ των προτέρων, πριν την ακύρωση της κάλυψης, ώστε να ενημερώσει άμεσα τους ασφαλιστές. Επίσης, ο ασφαλισμένος πρέπει να συμφωνήσει με τις τιμές και τους όρους που προτείνονται από τους ασφαλιστές. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Lloyd's Agency, η Ρήτρα Διάρκειας ορίζει ότι η ασφάλεια ξεκινάει από

---

<sup>118</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency.σελ. 33-37.

τη στιγμή που τα εμπορεύματα εγκαταλείπουν την αποθήκη ή τον τόπο αποθήκευσης, ο οποίος αναφέρεται στην παρούσα σύμβαση για την έναρξη της διαμετακόμισης, συνεχίζεται κατά τη συνήθη πορεία της διαμετακόμισης<sup>119</sup> και τερματίζεται είτε

- κατά την παράδοση στους Παραλήπτες ή σε άλλη τελική αποθήκη ή τόπο αποθήκευσης στον προορισμό που ονομάζονται στο συγκεκριμένο Ναυλοσύμφωνο,
- κατά την παράδοση σε οποιαδήποτε άλλη αποθήκη ή τόπο αποθήκευσης, είτε πριν είτε στον προορισμό που ονομάζονται στο παρόν, τα οποία ο Ασφαλισμένος επιλέγει να χρησιμοποιήσει,
- για αποθήκευση εκτός της συνήθους διαμετακόμισης,
- μετά από 60 ημέρες από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης στον τελικό λιμένα. Εν τούτοις, εάν ο ασφαλισμένος αποφασίσει την δέσμευση των αγαθών νωρίτερα, πχ την 20<sup>η</sup> μέρα, η κάλυψη τερματίζεται εκείνη τη χρονική στιγμή.
- εάν, μετά την εκφόρτωση από το πλοίο στον τελικό λιμένα εκφόρτωσης, αλλά πριν από τον τερματισμό αυτής της ασφάλισης, τα εμπορεύματα πρέπει να αποσταλούν σε προορισμό διαφορετικό από αυτόν στον οποίο είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση. Σε αυτήν την περίπτωση, η ασφάλιση αυτή δεν εκτείνεται πέραν της έναρξης της διαμετακόμισης σε άλλους προορισμούς.

Επομένως, σύμφωνα με τις Ρήτρες 1/1/82, ως σημείο τερματισμού ορίζεται « το σημείο κατά την παράδοση στον παραλήπτη ή σε άλλη τελική αποθήκη». Έτσι, λοιπόν, όταν το εμπόρευμα φτάσει στην τελική αποθήκη του Ασφαλισμένου, η ασφαλισμένη διαμετακόμιση λήγει. Συνεπώς, σε περίπτωση ζημίας κατά την εκφόρτωση του φορτηγού ή την αποσυμφόρηση του εμπορευματοκιβωτίου, ο Ασφαλισμένος δεν έχει το δικαίωμα αξίωσης, καθώς ο κίνδυνος έχει ήδη τερματιστεί. Σε αντίθεση με το προαναφερθέν και σύμφωνα με την έκδοση 1/1/09, υπάρχει παράταση της περιόδου διέλευσης, η οποία λήγει με την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης από το μεταφορικό όχημα στον τελικό προορισμό.

---

<sup>119</sup> Η αποθήκευση για διευκόλυνση του ασφαλισμένου δεν συγκαταλέγεται στη συνήθη πορεία διαμετακόμισης. Αν και οι τρεις ρήτρες ασφάλισης φορτίου Α, Β και Γ προβλέπουν την κάλυψη αποθήκευσης σε αποθήκη, αυτό πρέπει να διαβαστεί μαζί με τη ρήτρα ασφαλιστέου τόκου.

Επιπρόσθετα, η ασφάλιση παραμένει σε ισχύ, όταν υπάρχει καθυστέρηση, η οποία δεν οφείλεται στον Ασφαλισμένο, παραδείγματος χάρη «λόγω απόκλισης, αναγκαστικής εκφόρτωσης, επαναφόρτωσης ή μεταφόρτωσης και κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε παραλλαγής της περιπέτειας που προκύπτει από την άσκηση της ελευθερίας που παρέχεται στους πλοιοκτήτες ή ναυλωτές βάσει της σύμβασης ναύλωσης.»<sup>120</sup>

Στη Ρήτρα 8 των Ρητρών Ασφάλισης Φορτίου, προβλέπονται επιπρόσθετες περιπτώσεις τερματισμού της ασφαλιστικής κάλυψης. Ακριβέστερα, όταν τα εμπορεύματα παραδοθούν στην αποθήκη του παραλήπτη ή σε οποιοδήποτε χώρο αποθήκευσης, αλλά ο ασφαλισμένος αποφασίζει να τοποθετήσει τα εμπορεύματα, για παράδειγμα, σε τελωνειακή αποθήκη για δική του διευκόλυνσή, η ασφάλιση θα τερματιστεί, όταν τα εμπορεύματα εισέλθουν στην αποθήκη αυτή, ακόμα κι αν δεν είναι η τελική προβλεπόμενη αποθήκη ή οι εξήντα μέρες δεν έχουν παρέλθει. Το ίδιο θα συμβεί και στην περίπτωση απόφασης του Ασφαλισμένου να αποθηκεύσει τα εμπορεύματα σε οποιαδήποτε αποθήκη με σκοπό τη διάθεση ή διανομή τους, δηλαδή η κάλυψη θα τερματιστεί πριν φτάσει το προϊόν στην τελική προβλεπόμενη αποθήκη. Σε περίπτωση, ωστόσο, που ο Ασφαλισμένος αποφασίσει να αλλάξει τον πρωτότυπο προορισμό, η κάλυψη λήγει όταν τα εμπορεύματα φύγουν από το λιμάνι για την έναρξη της διέλευσης προς τον νέο προορισμό. Για αυτό τον λόγο, ο Ασφαλισμένος πρέπει να ζητήσει από τον Ασφαλιστή να συνεχιστεί η ασφαλιστική κάλυψη.

Εύλογα μπορεί να αναρωτηθεί κανείς τι συμβαίνει, λοιπόν, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Το φορτίο ασφαρίζεται εξ αρχής για να μεταφερθεί από το σημείο Α στο σημείο Β. Όμως, ο Ασφαλισμένος οφείλει να διασφαλίσει ότι το φορτίο ταξιδεύει σύμφωνα με το αναγραφόμενο δρομολόγιο και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Επομένως, το εμπόρευμα πρέπει πάντα να βρίσκεται στην συνήθη πορεία διαμετακόμισης. Σε αντίθετη περίπτωση, εάν δηλαδή το φορτίο παρεκκλίνει από την πορεία του και υποστεί ζημία, ο ασφαλισμένος δεν αποζημιώνεται. Υπάρχουν, όμως, κάποιες περιπτώσεις, όπου ο Ασφαλισμένος επιλέγει εκούσια την αλλαγή του προορισμού. Για παράδειγμα, τα εμπορεύματα σε ορισμένες συναλλαγές χύδην πωλούνται κατά τη διάρκεια της ασφαλισμένης διαμετακόμισης, ενώ ο αγοραστής μπορεί να επιθυμεί την προώθηση του εμπορεύματος σε διαφορετικό προορισμό. Έτσι,

---

<sup>120</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India, σελ. 31.

ο Ασφαλισμένος, σύμφωνα με τη Ρήτρα 8.2<sup>121</sup>, έχει το δικαίωμα αλλαγής του τελικού προορισμού, με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι υπάρχει έγκαιρη ενημέρωση του Ασφαλιστή.

Αναλυτικότερα, στη Ρήτρα 10 των Ρητρών του Ινστιτούτου, η οποία, επίσης, αναφέρεται στην αλλαγή προορισμού, ορίζεται ότι «εάν μετά τη σύναψη αυτής της ασφάλισης, ο προορισμός αλλάξει από τον Ασφαλισμένο, αυτό πρέπει να γνωστοποιηθεί αμέσως στους Ασφαλιστές για να συμφωνηθούν οι τιμές και οι όροι.»<sup>122</sup> Από την άλλη πλευρά, όταν έχει ήδη ξεκινήσει η διαμετακόμιση του εμπορεύματος που προβλέπεται στο συμβόλαιο, όμως, ο Ασφαλισμένος δεν είναι ενήμερος για αλλαγή πλεύσης, «τότε η ασφάλιση θεωρείται ότι έχει επισυναφθεί κατά την έναρξη της εν λόγω διαμετακόμισης.»

Η παροχή ασφάλισης από αποθήκη σε αποθήκη στις ρήτρες Α, Β και Γ του Ινστιτούτου υπόκειται πάντα στην παρουσία ασφαλιστέου συμφέροντος. Αυτή η παροχή εξαρτάται από το ατομικό πιστοποιητικό θαλάσσιας ασφάλισης, το οποίο εκδίδεται από ανοιχτά συμβόλαια για κάθε αποστολή και περιγράφει το ασφαλισμένο ταξίδι. Πιο συγκεκριμένα, εάν ένα πιστοποιητικό αναφέρει «Πειραιάς προς Ρότερνταμ», τότε η κάλυψη τερματίζεται όταν φτάσει στην τελική προβλεπόμενη αποθήκη εντός των δημοτικών ορίων του Ρότερνταμ. Εάν, όμως, το ταξίδι περιγράφεται ως «Πειραιάς στο λιμάνι του Ρότερνταμ», τότε δεν θα υπάρχει κάλυψη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από το λιμάνι του Ρότερνταμ στην εκάστοτε αποθήκη.

#### 4.7. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ

Στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου αξιόλογο ρόλο διαδραματίζει ένα ακόμα εξίσου σημαντικό ζήτημα, το οποίο ανακύπτει στη διαδικασία ασφάλισης των φορτίων και εμπορευμάτων, καθώς απαιτείται άμεση ειδοποίηση του Ασφαλισμένου για απώλεια/ζημία προς τον Ασφαλιστή. Ο Ασφαλισμένος πρέπει συνήθως να δώσει μια έγκαιρη ειδοποίηση στους Μεταφορείς αμέσως μετά την εμφάνιση οποιουδήποτε ζημιογόνου γεγονότος ή εντός τριών ημερών από την παράδοση, εάν η απώλεια ή η

<sup>121</sup> Marine Cargo Insurance Clauses (for Individual Policy).

<https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

<sup>122</sup> Digit Marine Cargo Policy (Commercial).

<https://www.irdai.gov.in/ADMINCMS/cms/UploadedFiles/NonLifeProducts/2019-20/IRDAN158CP0001V01201920.PDF>

ζημιά δεν ήταν εμφανής τη στιγμή της παραλαβής. Πιο συγκεκριμένα, η ειδοποίηση απώλειας από τον παραλήπτη στον μεταφορέα, δηλώνει ότι «τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιά ή έλειπαν κατά την παραλαβή της αποστολής.»<sup>123</sup> Η ειδοποίηση απώλειας, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά και τη ζημιά, όπως τη διαδρομή μεταφοράς, την ημερομηνία άφιξης, το ποσό και το είδος της ζημιάς, πρέπει απαραίτητα να έχει ημερομηνία, υπογραφή και στη συνέχεια να αποσταλεί στο μεταφορέα.

Στην αντίθετη περίπτωση, της μη έγκαιρης ειδοποίησης, εάν δηλαδή ο μεταφορέας δεν ειδοποιηθεί εντός των προκαθορισμένων χρονικών περιόδων, ο παραλήπτης φέρει το βάρος της απόδειξης, ότι δηλαδή τα εμπορεύματα χάθηκαν ή υπέστησαν ζημιές ενώ βρίσκονταν υπό τη φύλαξη του μεταφορέα. Αυτό, φυσικά, είναι τις περισσότερες φορές αδύνατον να αποδειχθεί, καθώς «το βάρος της απόδειξης αποτελεί ένα νομικό πρότυπο και έχει ως απαίτηση την έγκυρη ή άκυρη απόδειξη μιας αξίωσης των μερών βάσει πραγματικών γεγονότων και αποδεικτικών στοιχείων και όχι εικασιών.»<sup>124</sup> Στις περισσότερες περιπτώσεις, το εμπλεκόμενο μέλος, το οποίο υποβάλλει μια αξίωση, είναι το μέλος που πρέπει να αποδείξει την εγκυρότητα της αξίωσης και να φέρει το βάρος της απόδειξης.

Εν τούτοις, κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης, το βάρος της απόδειξης βαραίνει το πρόσωπο που πρέπει να αποδείξει ότι ούτε το πραγματικό σφάλμα ή η μυστικότητα του μεταφορέα, ούτε το σφάλμα ή η αμέλεια των αντιπροσώπων ή των υπαλλήλων του μεταφορέα συνέβαλαν στην απώλεια/ζημιά. Για την καλύτερη κατανόηση των προαναφερθέντων παρατίθεται ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της σημασίας του βάρους απόδειξης για ξηρό φορτίο. Ειδικότερα, στο Παράρτημα V φαίνεται ο τρόπος αντιμετώπισης αξίωσης του βάρους απόδειξης κατά τη μεταφορά κόκκων καφέ από το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρετανίας (Παράρτημα V).

Στην περίπτωση των Ρητρών του Ινστιτούτου (Α, Β και Γ) η αρχική επιβάρυνση της απόδειξης της ζημιάς ως τυχαίο γεγονός βαρύνει κατ' αρχήν τον ασφαλισμένο. Όπως, όμως, ήδη προαναφέρθηκε, αυτή η επιβάρυνση είναι πιο απαιτητική στην περίπτωση επονομαζόμενων ρητρών κινδύνου όπως στη Ρήτρα (Β) και (Γ). Ο ασφαλισμένος

<sup>123</sup> <https://www.if-insurance.com/large-enterprises/in-case-of-loss/report-cargo-claim/notice-of-loss-to-carrier>

<sup>124</sup> <https://www.investopedia.com/terms/b/burden-proof.asp>

επιβάλλεται να αποδείξει ότι η απώλεια/ζημία προκλήθηκε τυχαία κατά τη διάρκεια της περιόδου διέλευσης που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.<sup>125</sup> Απεναντίας, στη Ρήτρα Α, ο ασφαλισμένος δεν χρειάζεται να αποδείξει την ακριβή φύση του κινδύνου που προκάλεσε την απώλεια του. Αφότου ο ασφαλισμένος αποδείξει τη δημιουργία μιας τύχης (Α) ή την εμφάνιση ενός επώνυμου κινδύνου (Β και Γ), το βάρος μετατίθεται στον ασφαλιστή για να αποδείξει τον αποκλεισμό.

Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις κατά το στάδιο της αποκατάστασης της ζημίας του εμπορεύματος και της ευθύνης των ασφαλιστών, δημιουργούνται αντιδικίες μεταξύ των ασφαλιστών και των ασφαλισμένων, είτε διότι οι ασφαλιστές αρνούνται να αποζημιώσουν τον ασφαλισμένο ή λόγω αντισυμβατικής συμπεριφοράς του δεύτερου<sup>126</sup>.

Αλλα έγγραφα και πληροφορίες που απαιτούνται είναι τα εξής:

α)Ανάλυση του ποσού που ζητείται, β) Εμπορικό τιμολόγιο, γ)Λίστα συσκευασίας, δ)Φορτωτική συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών στην πίσω πλευρά, ε)Άλλο συμβόλαιο μεταφοράς, εάν χρειάζεται ή δελτίο αποστολής, ε) Ναυλοσύμφωνο, στ) Αποδείξεις παράδοσης σε κάθε στάδιο παράδοσης, συμπεριλαμβανομένων δελτίων παράδοσης και αποδείξεις ζημιών φορτίου, ζ) Βεβαίωση ασφάλισης, η) Ειδοποίηση αξίωσης που αποστέλλεται στον μεταφορέα ή σε τρίτο μέρος, θ) πρόσκληση στον μεταφορέα ή σε άλλο τρίτο μέρος για να παρακολουθήσει μια κοινή έρευνα.<sup>127</sup>

Καθώς στο επόμενο Κεφάλαιο θα γίνει συγκεκριμένη αναφορά στο Υγρό και Ξηρό Φορτίο, είναι σημαντικό να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι για τα ξηρά και υγρά φορτία χύδην χρειάζεται, επίσης, ο σχεδιασμός αναφορών έρευνας ή εκκένωσης στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αντίστοιχα, «για τα φορτία με εμπορευματοκιβώτια απαιτείται η απόδειξη ανταλλαγής εξοπλισμού (Equipment Interchange Receipt - EIR) ή ισοδύναμο από τις θύρες φόρτωσης και εκφόρτωσης συν απόδειξη της σφραγίδα ασφαλείας σε κάθε στάδιο της διαμετακόμισης.»<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India.

<sup>126</sup> Βρανίκου, Μ. Μ. και Δεμέστιχα, Ε. Π., (2015), *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου. σελ. 30.

<sup>127</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 80-81.

<sup>128</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 80-81.

Μετά την ενδελεχή παρουσίαση των Ρητρών Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), (Β) και (Γ), είναι σκόπιμο να προχωρήσουμε στην παρουσίαση ορισμένων ιδιαιτεροτήτων που υπάρχουν στην ασφάλιση και τη διαχείριση συγκεκριμένων κατηγοριών του υγρού και ξηρού φορτίου, π.χ. άνθρακας, πετρέλαιο, οι οποίες ασφαλίζονται σύμφωνα με Ρήτρες του Ινστιτούτου. Επιπρόσθετα, γίνεται αναφορά και σε άλλες ρήτρες, οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτές του Ινστιτούτου, όμως, εντάσσονται στην ανοιχτή πολιτική της θαλάσσιας κάλυψης του Φορτίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΡΗΤΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Για την αποτελεσματικότερη διενέργεια των δικών τους συναλλαγών, διάφορες εμπορικές ενώσεις ζήτησαν την διαπραγμάτευση ορισμένων παραλλαγών, οι οποίες αφορούν στις εμπορικές και ειδικές ρήτρες του Ινστιτούτου. Έτσι, στην πορεία δημιουργήθηκαν προσαρμοσμένες ρήτρες για φορτία (κυρίως ξηρού και υγρού χύδην), όπως τα κατεψυγμένα τρόφιμα, ο άνθρακας, το χύμα λάδι, το φυσικό καουτσούκ, τα έλαια, τους σπόρους, καθώς επίσης και η ξυλεία.

Για παράδειγμα, οι Ρήτρες Άνθρακα (Coal Clauses) καλύπτουν την αυθόρμητη καύση, οι Ρήτρες Καουτσούκ (Rubber Clauses) καλύπτουν ζημιές που προκλήθηκαν από γάντζους και διαρροές (sling and hook damage), και οι Ρήτρες Ξυλείας παρέχουν διαφορετικά επίπεδα κάλυψης ανάλογα με το κατάστρωμα, στο οποίο μεταφέρεται το φορτίο. Επιπρόσθετα, οι Ρήτρες που αφορούν στο χύδην πετρέλαιο (Bulk Oil), το οποίο ανήκει στην κατηγορία του υγρού φορτίου, απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, δεδομένων των συγκεκριμένων προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν με αυτό το είδος φορτίου.

#### 5.1.ΡΗΤΡΕΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι Ρήτρες Άνθρακα του Ινστιτούτου έχουν σχεδιαστεί ειδικά για την εισαγωγή άνθρακα χύδην, εμπόρευμα που ανήκει στο ξηρό φορτίο, και δεν καλύπτουν όλους τους κινδύνους. Πιο συγκεκριμένα, οι Ρήτρες του Άνθρακα καλύπτουν απώλεια/ζημία από φωτιά ή έκρηξη, ακόμα και στην περίπτωση που οφείλεται σε αυθόρμητη καύση, εγγενή κακία ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου. Επομένως, μπορεί να συγκριθεί με τη Ρήτρα (B), εφόσον επονομάζονται οι συγκεκριμένοι κίνδυνοι. Βέβαια, η γενική εξαίρεση 4.4 (ζημιά, απώλεια ή έξοδο που προκαλείται από εγγενή κακία (inherent vice) ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου) και συμπεριλαμβάνεται και στις τρεις ρήτρες του Ινστιτούτου (A), (B), (Γ), δεν συμπεριλαμβάνεται στις Ρήτρες Άνθρακα, καθώς πρόκειται για μια ειδική



κάλυψη. Αυτό συμβαίνει γιατί η αυθόρμητη καύση, για παράδειγμα, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κινδύνους που συνδέονται με τον άνθρακα.<sup>129</sup>

Οι ρήτρες του Άνθρακα έχουν ορισμένους περιορισμούς, σε σύγκριση με τις (Α). Πιο συγκεκριμένα, καλύπτουν το φορτίο μόνο από «λιμάνι σε λιμάνι». Οι χορηγούμενες καλύψεις από τους ασφαλιστές επεκτείνεται από τα ορυχεία στο λιμάνι φόρτωσης, το ταξίδι στον ωκεανό, τη σκόπιμη αποθήκευση στο λιμάνι εκφόρτωσης για οπουδήποτε έως και 120 ημέρες και τέλος την εσωτερική διέλευση μέχρι τον τελικό προορισμό. Επίσης, ορισμένοι ασφαλιστές αποκλείουν ανεξήγητες ελλείψεις, οι οποίες, όμως, δεν αναφέρονται ρητά σε άλλες πολιτικές κάλυψης και καταλήγουν να πληρώνουν για ελλείψεις χειρισμού και διαφοράς βάρους. Αναλυτικότερα, σχετικά με τη διάρκεια ισχύος της Ρήτρας του Ινστιτούτου Άνθρακα αναφέρεται το εξής:

«Αυτή η ασφάλιση επισυνάπτεται καθώς το αντικείμενο του ασφαλισμένου φορτώνεται στο υπερπόντιο πλοίο στο λιμάνι ή στον τόπο που αναφέρεται στο συγκεκριμένο συμβόλαιο για την έναρξη της διαμετακόμισης, συνεχίζεται κατά τη συνήθη πορεία της διαμετακόμισης και τερματίζεται καθώς το ασφαλισμένο αντικείμενο εκφορτώνεται στο εξωτερικό από το υπερπόντιο πλοίο στον προορισμό που αναφέρεται στο συμβόλαιο.»<sup>130</sup>

Γίνεται, επομένως, σαφής η διαφορά ανάμεσα στην προαναφερθείσα Ρήτρα Διάρκειας του Άνθρακα και τη Ρήτρα Διάρκειας των κατηγοριών (Α), (Β) και (Γ) του Ινστιτούτου, η οποία τίθεται σε ισχύ όταν τα εμπορεύματα του ασφαλισμένου για πρώτη φορά μετακινούνται στην αποθήκη. Παράλληλα, η Ρήτρα αυτή ορίζει ότι η ασφάλιση λήγει είτε κατά την εκφόρτωση στον τελικό προορισμό, είτε σε οποιονδήποτε ενδιάμεσο προορισμό, όπου ο ασφαλισμένος αποφασίζει να αποθηκεύσει το αντικείμενο (είτε εκφορτωμένο ή μη) ή 60 ημέρες επάνω στο σκάφος, όποιο από τα τρία συμβεί πρώτο. Επομένως, η Ρήτρα Διάρκειας επεκτάθηκε με σκοπό την κάλυψη της χερσαίας διέλευσης από τη στιγμή φόρτωσης του εμπορεύματος για μεταφορά μέχρι την εκφόρτωσή του Άνθρακα στον τελικό προορισμό.

Επίσης, η Ρήτρα 1, η οποία αναφέρεται στους καλυπτόμενους κινδύνους, επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει τον κίνδυνο απώλειας ή ζημιάς που οφείλεται σε σύγκρουση ή/και

<sup>129</sup>Balasundaram. R. (2019). Institute Coal clauses.

<https://balasbroadcast.wordpress.com/2019/01/27/institute-coal-clauses-1-10-82-cl-267/>

<sup>130</sup>Balasundaram. R. (2019). Institute Coal clauses.

<https://balasbroadcast.wordpress.com/2019/01/27/institute-coal-clauses-1-10-82-cl-267/>

εκτροχιασμό ή/και ανατροπή μεταφοράς, κλοπή, ή μη πλήρη παράδοση του φορτίου<sup>131</sup>, προκειμένου να καλύψει τις ιδιαιτερότητες που αφορούν στη μεταφορά του ξηρού φορτίου Άνθρακα.

## 5.2. ΡΗΤΡΕΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΛΑΣΤΙΧΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Αναφορικά με τις Ρήτρες Καουτσούκ (Institute Natural Rubber Clauses (excluding Liquid Latex, 1/1/84), οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι αντιστοιχούν στους καλυπτόμενους κινδύνους των Ρητρών Φορτίου (B). Όμως, προστίθενται τρεις επιπλέον καλυπτόμενοι κίνδυνοι.<sup>132</sup> Συγκεκριμένα:

α) υγροποίηση ή συμπύκνωση:

Είναι απαραίτητο να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τον συγκεκριμένο κίνδυνο, δεν υπάρχει περιορισμός ως προς τη φύση ή την αιτία της ζημιάς από το νερό ή τη συμπύκνωση. Η ένδειξη ή απόδειξη ζημιάς λόγω διαβροχής αρκεί, όπως και στους κινδύνους πυρκαγιάς.

β) γάντζοι, διαρροές ή διαρροή οποιασδήποτε ουσίας ή υγρού, άλλου φορτίου (εξαιρουμένου του καουτσούκ) ή υγρασίας από υγρό ή νωπό υλικό στερέωσης φορτίου:

Στο παρελθόν η ζημία από γάντζους ήταν πολύ πιο συχνή, και ειδικότερα όταν οι λιμενεργάτες διαχειρίζονταν την πλειονότητα του συσκευασμένου εμπορεύματος χωρίς μηχανικά μέσα. Για αυτό το λόγο, συχνά προστίθετο ο κίνδυνος ζημιάς από γάντζους στη λίστα των πιθανών ασφαλισμένων κινδύνων στο πλαίσιο της πολιτικής ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Σημειώνεται ότι ως διαρροή δεν υπονοείται η απώλεια υγρού, το οποίο διαφεύγει από το εμπορευματοκιβώτιο αλλά αφορά την καταστροφή του ελαστικού, το οποίο έρχεται σε επαφή με κάθε υγρό ή ουσία, η οποία έχει διαρρεύσει. Η ζημία από «άλλο φορτίο» στον καλυπτόμενο κίνδυνο (β) μπορεί να προκύψει είτε από άμεση επαφή με άλλα αντικείμενα, για παράδειγμα, όταν το καουτσούκ περιτριγυρίζεται από βαριά εμπορεύματα ή έμμεσα, από την μετατροπή του, π.χ. λόγω διαρροής υγρασίας, θερμότητας, αναθυμιάσεων, αερίου ή οποιασδήποτε άλλης μορφής φορτίου, που θα

<sup>131</sup> Marine Cargo Insurance. Mai Marine. vol. 4, σελ. 37.

<sup>132</sup> Hudson, G. N. et al. (2012). *Marine Insurance Clauses*. London, Taylor & Francis Group, σελ. 66-69.

πρέπει να έχουν στοιβαχτεί το ένα δίπλα στο άλλο. Εύλογα μπορεί να προκύψει το ερώτημα, εάν στις λέξεις «άλλο φορτίο» εμπίπτει και η πρόκληση ζημίας λόγω της στοιβασίας του καουτσούκ επάνω από τα υπολείμματα προηγούμενων φορτίων. Ως επί το πλείστον, τα εμπλεκόμενα μέλη δεν υποστηρίζουν την επέκταση της έννοιας αυτής.

### γ) κλοπή ή μη παράδοση φορτίου

Οι ρήτρες σχετικά με την Γενική Αβαρία και την “Both to Blame Collision” ισχύουν, όπως και στις Ρήτρες Ασφάλισης Φορτίου (Α), (Β) και (Γ), καθώς επίσης οι εξαιρέσεις της ρήτρας καουτσούκ του Ινστιτούτου ακολουθούν το τυπικό πρότυπο. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες παραλλαγές συγκριτικά με τη διατύπωση που χρησιμοποιείται στις ρήτρες φορτίου του Ινστιτούτου (B)1/1/82<sup>133</sup>:

I. Η ρήτρα 4.2 δεν αναφέρεται σε "συνήθη διαρροή", καθώς οι ρήτρες Φυσικού Καουτσούκ δεν προορίζονται για χρήση αποστολών υγρού λατέξ.

II. Η ρήτρα 4.6 (ρήτρα «αφερεγγυότητας») έχει την εξής τροποποιημένη μορφή:

«απώλεια, ζημιά ή έξοδο που προκαλείται από αφερεγγυότητα ή οικονομική αθέτηση των ιδιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών ή χειριστών του πλοίου, όταν, κατά τη φόρτωση του ασφαλισμένου αντικειμένου επί του πλοίου, οι Ασφαλισμένοι γνωρίζουν ή κατά κανόνα θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μια τέτοια αφερεγγυότητα ή χρηματοοικονομική αδυναμία θα μπορούσε να αποτρέψει την κανονική πλεύση του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτή η εξαίρεση δεν ισχύει όταν η συγκεκριμένη ασφάλιση έχει εκχωρηθεί στο συμβαλλόμενο μέλος που διεκδικεί δυνάμει της παρούσας ασφάλισης, το οποίο έχει αγοράσει ή συμφώνησε να αγοράσει το ασφαλισμένο αντικείμενο καλή τη πίστη βάσει δεσμευτικού συμβολαίου.»<sup>134</sup>

III. Υπάρχει παράλειψη της ρήτρας 4.7 της ρήτρας (B) του Ινστιτούτου, σχετικά με την σκόπιμη ζημιά.

IV. Αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει μια περαιτέρω επέκταση προς όφελος του ασφαλισμένου, η οποία αφορά στη διάρκεια και τον τερματισμό της ασφάλισης.

Πιο συγκεκριμένα, εάν τα εμπορεύματα πρόκειται να προωθηθούν πέρα από τα

<sup>133</sup> Hudson, G. N. et al. (2012). *Marine Insurance Clauses*. London, Taylor & Francis Group, σελ. 66-69.

<sup>134</sup> Hudson, G. N. et al. (2012). *Marine Insurance Clauses*. London, Taylor & Francis Group, σελ. 66-69.

όρια του λιμένα προορισμού που αναφέρονται στο συμβόλαιο, η ασφάλιση συνεχίζεται έως ότου τα εμπορεύματα φορτωθούν στο σκάφος αποστολής ή μεταφοράς, ή μέχρι την εκπνοή 30 ημερών μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης από το θαλάσσιο ρεύμα στο λιμάνι προορισμού.

### 5.3. ΡΗΤΡΕΣ ΞΥΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Για τη μεταφορά ξυλείας, η οποία αναμφισβήτητα ανήκει στην κατηγορία του ξηρού φορτίου, αναπτύχθηκαν συγκεκριμένες ρήτρες λόγω ορισμένων ιδιαιτεροτήτων, που προκύπτουν και αξίζει να αναφερθούν. Αυτές οι ρήτρες ασφάλισης, που δημοσιεύθηκαν για πρώτη φορά το 1938 και τροποποιήθηκαν τελευταία το 1962, ακολουθούν πιστά άλλες τυπικές ρήτρες που χρησιμοποιούνται από το London Institute of Underwriters και, ειδικότερα, τη Ρήτρα Φορτίου του Ινστιτούτου, συμπεριλαμβανομένων όλων των κινδύνων.<sup>135</sup>

Οι Ρήτρες Ομοσπονδίας Ινστιτούτου Εμπορίου Ξυλείας ορίζουν τα εξής:

Η συνήθης πολιτική επιτρέπει μόνο την περιορισμένη απόκλιση από το ταξίδι που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο και δεν καλύπτει τη μεταφόρτωση. Εντούτοις, η Ρήτρα Ξυλείας προβλέπει επιπρόσθετα απρόβλεπτα γεγονότα, τα οποία είναι εκτός ελέγχου του ασφαλισμένου, καθώς μπορεί να είναι απαραίτητη η μεταφόρτωση. Επομένως, η ναύλωση παρέχει ελευθερίες απόκλισης στους πλοιοκτήτες, κάτι που είναι εντελώς πέρα από τον έλεγχο του ασφαλισμένου. Για αυτόν τον λόγο, αναπτύχθηκε η Ρήτρα (2) Extended Cover Clause, η οποία προστατεύει τους ασφαλισμένους από αυτά τα απρόβλεπτα γεγονότα. Ωστόσο, η κάλυψη παρέχεται μόνο για τα αγαθά κατά την περίοδο απόκλισης έναντι των κινδύνων που καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Πιο συγκεκριμένα, τα εμπορεύματα δεν καλύπτονται έναντι ζημιάς ή φθοράς που προκαλούνται από την ίδια την καθυστέρηση.<sup>136</sup>

Εάν για παράδειγμα, η ξυλεία, από την οποία έχει αφαιρεθεί η υγρασία και αποστέλλεται σε ένα σύνηθες ταξίδι, καθυστερήσει λόγω βλάβης του πλοίου, η οποία οφείλεται σε θαλάσσιο κίνδυνο, και διαπιστωθεί κατά την άφιξη του ξηρού φορτίου

---

<sup>135</sup>Leigh, J. H. & Randall, A. G. (1981). *Timber Trade Practice*, London, Macmillan, σελ. 111.

<sup>136</sup>Leigh, J. H. & Randall, A. G. (1981). *Timber Trade Practice*, London, Macmillan, σελ. 100-111.

της ξυλείας ότι έχει αποχρωματιστεί ή έχει σαπίσει, οι ανάδοχοι (underwriters) δεν ευθύνονται βάσει του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Παρόλο που η καθυστέρηση στο σκάφος προκλήθηκε από θαλάσσιο κίνδυνο, η ζημιά στην ξυλεία προκλήθηκε από την καθυστέρηση του πλοίου και άρα δεν καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Σύμφωνα με τη Ρήτρα 3 (Termination of Adventure Clause), ο ασφαλισμένος προστατεύεται σε περίπτωση τερματισμού του ταξιδιού «σε οποιονδήποτε λιμένα εκτός από αυτόν που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και καλύπτει τα εμπορεύματα μέχρις ότου πωληθούν ή προωθηθούν στον αρχικό προορισμό τους.»<sup>137</sup> Απαραίτητη προϋπόθεση, αναμφισβήτητη, είναι να ειδοποιηθούν έγκαιρα οι ασφαλιστές, ώστε να καταβληθεί πρόσθετο ασφάλιστρο, εάν απαιτείται. Έτσι, στη συνέχεια, τα εμπορεύματα καλύπτονται σύμφωνα με τη Ρήτρα Διαμετακόμισης (Transit Clause), έως ότου αυτά τεθούν στη διάθεση του ασφαλισμένου ή των παραληπτών.

Μία επιπλέον ρήτρα σχετικά με την Ξυλεία αφορά στη διαμετακόμισή της μέσω ρυμουλκούμενων φορτηγίδων στο πλοίο στο λιμένα φόρτωσης, δεδομένου ότι το ίδιο το τυποποιημένο έντυπο πολιτικής καλύπτει τα εμπορεύματα από τη στιγμή που αυτά φορτώνονται στο πλοίο.

Σύμφωνα με τη Ρήτρα London Lighterage, οι ειδικοί που χειρίζονται τη ρυμουλκούμενη φορτηγίδα αποποιούνται κάθε ευθύνης για απώλεια/ζημιά των εμπορευμάτων και δη της ξυλείας στη σύμβασή τους με τον εισαγωγέα. Εάν αυτή προκληθεί από το χειριστή της φορτηγίδας, οι ασφαλιστές, κατά τη διευθέτηση της αξίωσης με τον ασφαλισμένο, έχουν δικαίωμα προσφυγής έναντι τρίτων. Εάν ο ασφαλισμένος συνάψει σύμβαση ότι δεν θα συμμετέχει σε αυτή την προσφυγή (όπως στη ρήτρα London Lighterage) χωρίς να ενημερώσει τον ασφαλιστή εκ των προτέρων, αυτό θα ισοδυναμούσε με απόκρυψη ενός ουσιώδους γεγονότος και θα επέτρεπε στους ασφαλιστές να ακυρώσουν το συμβόλαιο. Αυτή η ρήτρα προστατεύει τον ασφαλισμένο από αυτό το ενδεχόμενο.

Σύμφωνα με τη Ρήτρα 5, η οποία αφορά στην Αλλαγή Προορισμού, παρέχει τη δυνατότητα πρόσθετης ασφάλειας στον ασφαλισμένο, με την προϋπόθεση οι

---

<sup>137</sup> Leigh, J. H. & Randall, A. G. (1981). *Timber Trade Practice*, London, Macmillan, σελ. 107.

ασφαλιστές να ειδοποιηθούν άμεσα σε περίπτωση που προκύψει οποιαδήποτε αλλαγή του ταξιδιού ή ανακαλυφθεί οποιοδήποτε σφάλμα ή παράλειψη.

Στη συνέχεια, αξίζει να αναφερθούν οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι της ρήτρας ξυλείας. Πιο συγκεκριμένα, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι στις Ρήτρες Φορτίου σχετικά με το φορτίο ξυλείας αφορούν στις περιπτώσεις στοιβασίας, πρώτον, στο κατάστρωμα και, δεύτερον, φορτίου που δεν στοιβάζεται στο κατάστρωμα.<sup>138</sup>

▪ φορτίο που στοιβάζεται στο κατάστρωμα:

Η παρούσα ασφάλιση καλύπτει απώλεια ή ζημιά του ασφαλισμένου αντικειμένου κατά τη στοιβασία στο κατάστρωμα του σκάφους, εκτός εάν εξαιρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 4, 5, 6 και 7, και εύλογα μπορεί να αποδοθεί σε

- πυρκαγιά ή έκρηξη
- προσάραξη σκάφους
- σύγκρουση ή επαφή του σκάφους με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός από το νερό
- εκφόρτωση φορτίου σε λιμάνι κινδύνου
- γενική αβαρία (general average sacrifice)
- ρίψη στη θάλασσα
- κλοπή ή μη παράδοση
- κακόβουλη πράξη

▪ φορτίο που δεν στοιβάζεται στο κατάστρωμα

Αυτή η ασφάλιση, η οποία αφορά σε φορτία ξυλείας στοιβαγμένα στο υψηλότερο κατάστρωμα ενός πλοίου, στην πλώρη, σε εμπορευματοκιβώτιο, κ.λπ., καλύπτει «γενικές μέσες δαπάνες και χρεώσεις διάσωσης, προσαρμοσμένες ή καθορισμένες σύμφωνα με τη σύμβαση ναύλωσης ή/και την ισχύουσα νομοθεσία και πρακτική, που προκύπτουν για την αποφυγή ή σε σχέση με την αποφυγή ζημιών από οποιαδήποτε αιτία εκτός από αυτές που εξαιρούνται στις ρήτρες 4, 5, 6 και 7 ή αλλού σε αυτή την ασφάλιση.»<sup>139</sup>

<sup>138</sup> Institute Timber Trade Federation Clauses Agreed with the Timber Trade Federation.

<sup>139</sup> Institute Timber Trade Federation Clauses Agreed with the Timber Trade Federation.

Σχετικά με τη Ρήτρα “Both to Blame Collision” αναφέρεται ότι «η ασφάλιση επεκτείνεται για να αποζημιώσει τον Ασφαλισμένο έναντι αυτού του ποσοστού ευθύνης βάσει της ρήτρας της σύμβασης ναύλωσης, όπως ισχύει σε σχέση με μια ζημία που ανακτάται βάσει του παρόντος. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αξίωσης από τους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την εν λόγω ρήτρα, οι Ασφαλισμένοι συμφωνούν να ειδοποιήσουν τους Ασφαλιστές που θα έχουν το δικαίωμα, με δικά τους έξοδα, να υπερασπιστούν τον Ασφαλισμένο έναντι αυτής της αξίωσης.»<sup>140</sup>

Καθώς ολοκληρώθηκε η αναφορά στις σχετικές Ρήτρες για την ασφάλιση ξηρού φορτίου, όπως ο Άνθρακας, το Καουτσούκ και η Ξυλεία, στη συνέχεια θα αναφερθούμε στο υγρό φορτίο, επισημαίνοντας μία καθοριστικής σημασίας ρήτρα, η οποία αφορά στο χύδην αργό πετρέλαιο και διάφορα είδη ελαίων.

#### 5.4. ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Αναφορικά με το υγρό φορτίο, οι συγκεκριμένες ρήτρες αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο ασφάλισης, καθώς έχουν σχεδιαστεί για χύμα αργό πετρέλαιο (bulk crude oil) και άλλα υγρά προϊόντα πετρελαίου. Όμως, αυτές οι ρήτρες μπορούν να χρησιμοποιηθούν, επίσης, και για την κάλυψη διαφόρων τύπων ελαίων, όπως για παράδειγμα το χύμα φοινικέλαιο. Σύμφωνα με το Lloyd’s Agency, η φύση του φορτίου δηλώνει ότι η ασφαλισμένη διαμετακόμιση (insured transit) πρέπει να περιγράφεται με διαφορετικό τρόπο. Δηλαδή, τα χαρακτηριστικά του υγρού φορτίου είναι ιδιαίτερα και διαφέρουν εντελώς από τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά του ξηρού φορτίου, γεγονός που απαιτεί διαφορετικές συνθήκες σχετικά με την κάλυψη του ασφαλισμένου αντικειμένου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του. Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από τη χρονική στιγμή που «το ασφαλισμένο προϊόν μεταφέρεται από τις δεξαμενές, ώστε να φορτωθεί στο σημείο, το οποίο αναφέρεται στο συμβόλαιο για την έναρξη της διαμετακόμισής του.»<sup>141</sup> Αντίστοιχα, η κάλυψη λήγει όταν «το ασφαλισμένο υγρό φορτίο μεταφέρεται στις δεξαμενές και

---

<sup>140</sup> <https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-timber-trade-federation-clauses.pdf>

<sup>141</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd’s Agency. σελ. 11-12.

εκφορτώνεται στο σημείο αποθήκευσης ή σε πλοίο αποθήκευσης»<sup>142</sup> στον αναφερόμενο προορισμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Από τα προαναφερθέντα συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη όσο το πετρέλαιο βρίσκεται σε στατική αποθήκευση πριν από την έναρξη της φόρτωσης. Ειδικότερα, θα πρέπει να αρχίσει η μεταφορά του πετρελαίου από τη δεξαμενή αποθήκευσης για τους σκοπούς της φόρτωσης, προκειμένου να μπορέσει το υγρό εμπόρευμα να ασφαλιστεί έναντι τυχόν κινδύνων. Το ίδιο ισχύει και για το λιμένα προορισμού κατά την εκφόρτωση, όπου η ασφαλιστική κάλυψη σταματάει τη στιγμή που το πετρέλαιο εισέρχεται σε μια δεξαμενή για στατική αποθήκευση. Επομένως, η απώλεια φορτίου από μια δεξαμενή αποθήκευσης λόγω διαρροής στην ξηρά δεν καλύπτεται, ωστόσο, στην περίπτωση κατά την οποία η απώλεια οφείλεται σε διαρροή κατά τη μεταφορά του πετρελαίου μεταξύ συνδεδεμένων ακτών, υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη.

Οι ρήτρες χύδην πετρελαίου προσεγγίζουν σε μεγάλο βαθμό τους περιορισμένους κινδύνους των ρητρών φορτίου (Β) και (Γ) του Ινστιτούτου. Βέβαια, έχει διαπιστωθεί ότι πολλοί ασφαλισμένοι στον κλάδο του πετρελαίου προτιμούν να ασφαλίσουν το εμπόρευμά τους έναντι όλων των κινδύνων (Under All Risks Conditions), λόγω του περιοριστικού χαρακτήρα των ασφαλισμένων κινδύνων, γεγονός, το οποίο αποτελεί χαρακτηριστική ιδιαιτερότητα στην ασφάλιση του υγρού φορτίου. Αναλυτικά, καλύπτονται η απώλεια ή μόλυνση του ασφαλισμένου αντικειμένου που προκύπτουν από

- πυρκαγιά ή έκρηξη
- προσάραξη πλοίου
- σύγκρουση ή επαφή σκάφους με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός από νερό
- εκφόρτωση φορτίου σε λιμάνι ή τόπο κινδύνου
- έκρηξη ηφαιστείου, σεισμό ή κεραυνό
- θυσία γενικής αβαρίας
- αποβίβαση (jetisson)

---

<sup>142</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 11-12.



- διαρροή από αγωγούς σύνδεσης κατά την φόρτωση, μεταφόρτωση ή εκφόρτωση
- αμέλεια πλοιάρχου, αξιωματικών ή πληρώματος κατά την άντληση έρματος φορτίου ή καυσίμου
- μόλυνση του ασφαλισμένου αντικειμένου που προκύπτει από τον καιρό

Ένα γνωστό πρόβλημα, το οποίο προκύπτει κατά τη μεταφορά πετρελαίου και χρήζει περαιτέρω ανάλυσης, αποτελεί η δυσκολία λήψης ακριβών μετρήσεων του χύδην πετρελαίου. Επιπρόσθετα, το νερό που περιέχεται στο αργό πετρέλαιο μπορεί να «διαχωριστεί» κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με αποτέλεσμα να φαίνεται ότι υπάρχει αύξηση της περιεκτικότητας σε νερό με αποτέλεσμα μείωση της ποσότητας πετρελαίου ανάμεσα στη στιγμή φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Τα περισσότερα φορτία πετρελαίου περιέχουν συνήθως κάποιες προσμίξεις, ακαθαρσίες και νερό, το οποίο είναι εμφανές ακόμη και κατά τη φόρτωση. Αυτό σημαίνει ότι η αύξηση της φαινομενικής περιεκτικότητας σε νερό σε συνδυασμό με τη μείωση της φαινομενικής ποσότητας πετρελαίου, είναι το πρόβλημα που προκαλείται εάν το αιωρούμενο νερό, διαχωρίζεται από το πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επομένως, υπάρχει η δυνατότητα μέτρησής ως ξεχωριστό στοιχείο.<sup>143</sup> Το αποτέλεσμα είναι ότι ο αγοραστής παραλαμβάνει μικρότερη ποσότητα πετρελαίου από αυτό που έχει πληρώσει χωρίς, όμως, να υπάρχει εμφανής φυσική απώλεια φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για αυτόν τον λόγο, οι ρήτρες Bulk Oil του Ινστιτούτου επιδιώκουν την προστασία των αναδόχων από τέτοιου είδους απώλειες, στις οποίες δόθηκε ο όρος “paper losses”, ενσωματώνοντας μια ρήτρα προσαρμογής. Σύμφωνα με αυτήν τη ρήτρα, προβλέπεται ότι οι αξιώσεις για διαρροές και ελλείψεις στο πλαίσιο του ασφαλιστηρίου συμβολαίου πρέπει να προσαρμόζονται ως εξής:

Ο μικτός όγκος (ή βάρος) πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου του ελεύθερου νερού και του BSW<sup>144</sup>, που φορτώνεται από δεξαμενές στην ξηρά μείον του μεικτού όγκου (ή βάρους) πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου του ελεύθερου νερού και του BSW, που λαμβάνεται στις δεξαμενές της ξηράς ισούται με την καθαρή έλλειψη πετρελαίου.

<sup>143</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd’s Agency. σελ. 12-13.

<sup>144</sup> Το βασικό ίζημα και νερό (BSW) αποτελεί μια τεχνική προδιαγραφή ορισμένων ακαθαρσιών στο αργό πετρέλαιο και τη μέθοδο μέτρησής του. Όταν εξάγεται από μια δεξαμενή πετρελαίου, το αργό πετρέλαιο θα περιέχει κάποια ποσότητα νερού και αιωρούμενα στερεά από το σχηματισμό της δεξαμενής. Τα σωματίδια είναι γνωστά ως ίζημα ή λάσπη. [https://en.wikipedia.org/wiki/Basic\\_sediment\\_and\\_water](https://en.wikipedia.org/wiki/Basic_sediment_and_water)

Επομένως, οποιαδήποτε απώλεια που προκύπτει από έναν ασφαλισμένο κίνδυνο θα οφειλόταν στη σύγκριση του ακαθάριστου όγκου που αποστέλλεται και την ακαθάριστη ποσότητα που παραδόθηκε. Βέβαια, οι έμποροι πετρελαίου συνήθως αγοράζουν και πωλούν σε καθαρές ποσότητες και όχι σε ακαθάριστες, κάτι που μπορεί να προκαλέσει πρόβλημα με αυτή τη μέθοδο προσαρμογής και ως εκ τούτου ο ασφαλισμένος να θεωρήσει ότι σύμφωνα με αυτή τη ρήτρα προσαρμογής δεν αποζημιώθηκε σωστά για την απώλεια που προκλήθηκε. Η κατάσταση αυτή οδήγησε στη συχνή προσθήκη ρητρών «εγγυημένου αποτελέσματος» στα ασφαλιστήρια συμβόλαια χύδην πετρελαίου, τα οποία υπολογίζουν τέτοιες ελλείψεις σε σύγκριση των καθαρών φορτωμένων και των καθαρών παραδοθέντων όγκων ή βαρών με τον παραπάνω τρόπο και ως εκ τούτου αντισταθμίζεται πλήρως η οικονομική απώλεια του παραλήπτη.<sup>145</sup>

Έχοντας αναφερθεί στις Ρήτρες του Ινστιτούτου που καλύπτουν τη μεταφορά του ξηρού και υγρού φορτίου και διευκρινίζουν ορισμένες ιδιαιτερότητές τους, οφείλουμε να αναφερθούμε, επίσης, σε σχετικές Ρήτρες, οι οποίες μπορούν να προστεθούν στην ανοιχτή πολιτική θαλάσσιας ασφάλισης των φορτίων και δεν συμπεριλαμβάνονται στις ρήτρες του Ινστιτούτου.

#### 5.5. ΡΗΤΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΚΤΟΣ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ

Καθώς έχει ολοκληρωθεί η αναφορά στις Ρήτρες του Ινστιτούτου, είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ρητρών, εκτός αυτών του Ινστιτούτου. Εν τούτοις, στη συγκεκριμένη ενότητα θα γίνει αναφορά σε αυτές που αφορούν κυρίως στη μεταφορά ξηρού φορτίου.

Μία τυπική ανοιχτή κάλυψη φορτίου (typical cargo open cover) προσδιορίζει τόσο τους ασφαλισμένους και τους αναδόχους, τα προς ασφάλιση φορτία, την περίοδο ασφάλισης, όσο και τα καλυπτόμενα ταξίδια και τα ασφάλιστρα, πρόσθετους όρους και προϋποθέσεις της ασφαλιστικής σύμβασης, καθώς, βέβαια, και το ισχύον δίκαιο και δικαιοδοσία. Οι όροι και οι προϋποθέσεις χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, πρώτον, στις Ρήτρες Φορτίου και, δεύτερον, σε βοηθητικούς όρους που προετοιμάζονται από τους μεσίτες, ή περιστασιακά, από οργανισμούς αναδοχής της αγοράς, όπως η Κοινή Επιτροπή Φορτίου. Υπάρχει, βέβαια, μια δυνητικά πολύπλοκη

---

<sup>145</sup> *Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency. σελ. 12-13.

δομή που προκύπτει κυρίως όταν τα πιστοποιητικά ασφάλισης εκδίδονται υπό την ανοικτή κάλυψη.

Οι συγκεκριμένες ρήτρες έχουν ως στόχο τη διεύρυνση της ασφάλισης ή την παροχή μεγαλύτερης σαφήνειας του πλαισίου τους σε περιπτώσεις ασαφειών και γκρίζας ζώνης. Επίσης, κάποιες φορές μπορούν απλώς να μεταβιβάσουν το βάρος της απόδειξης στον ασφαλιστή, ώστε αυτός να αποδείξει τον αποκλεισμό της ασφάλισης. Έτσι, λοιπόν, η ασφάλιση μπορεί να διευρυνθεί «με την προσθήκη εξωγενών κινδύνων, για παράδειγμα, θερμικός ιδρώτας και/ή αυθόρμητη καύση, σκουριά, οξείδωση, αποχρωματισμός ή/και διάβρωση, κίνδυνοι έλλειψης και διαρροής κ.λπ.. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επέκταση της ασφάλισης είναι η πληρωμή πρόσθετου ασφαλιστρού.»<sup>146</sup> Λόγω της ύπαρξης, συνεπώς, εξωγενών κινδύνων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, όπου μεταφέρονται το υγρό και το ξηρό φορτίο, έχει υπάρξει η ανάγκη διαμόρφωσης επιπλέον ρητρών, όπως παρουσιάζονται στη συνέχεια:

#### α) Ρήτρα κρυφής ζημιάς (Concealed damage Clause)

Η καλή τεχνολογία συσκευασίας και η αποθήκευση ορισμένων τύπων ξηρού φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια οδήγησε στην ανάγκη δημιουργίας της ρήτρας συγκαλυμμένης ζημιάς (ή αλλιώς ρήτρα καθυστερημένης ανακάλυψης ζημιών). Ο λόγος είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να γίνει αντιληπτή η οποιαδήποτε ζημιά σε ένα εμπόρευμα, καθώς είναι πολύ καλά συσκευασμένο και, επομένως, ανακαλύπτεται μόνο μετά την ολοκλήρωση της ασφαλισμένης διαμετακόμισης. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Ρήτρα κρυφής ζημιάς, οποιαδήποτε απώλεια/ζημιά ανακαλυφθεί κατά το άνοιγμα εμπορευματοκιβωτίων, κουτιών και/ή δεμάτων θεωρείται ότι συνέβη κατά τη διαμετακόμιση που ασφαρίζεται σύμφωνα με το συγκεκριμένο συμβόλαιο και πληρώνεται ανάλογα. Ωστόσο, η παρούσα συμφωνία ισχύει μόνο όταν αυτή η απώλεια/ζημιά του ξηρού φορτίου ανακαλυφθεί εντός 30 ημερών από την παύση του κινδύνου.

Επίσης, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι κάποιες φορές γίνονται αντιληπτές ορισμένες ελλείψεις εκ των υστέρων σε άθικτα εμπορευματοκιβώτια, των οποίων δηλαδή η συσκευασία δεν έχει παραβιαστεί. Οι ασφαλισμένοι, δηλαδή, αντιλαμβάνονται τις ελλείψεις του εμπορεύματος μόνο μετά την ολοκλήρωση της

---

<sup>146</sup>Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 35.

ασφαλισμένης διαμετακόμισης. Σε αυτήν την περίπτωση, «τέτοιου είδους αξιώσεις δεν είναι πληρωτέες, εάν δηλαδή δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι και κάποια στοιχεία ότι επρόκειτο για επιδέξια κλοπή.» Το βάρος της απόδειξης βαρύνει τον ασφαλισμένο, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία συνέβη κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής περιόδου. Σχετικά με εμπορεύματα που αποστέλλονται σε εμπορευματοκιβώτια και υπάρχει ισχυρισμός κλοπής, η κλοπή και η μη παράδοση ολόκληρου πακέτου δεν ακυρώνονται από το γεγονός ότι οι σφραγίδες εμφανίζονται άθικτες και τέτοιες αξιώσεις διευθετούνται πλήρως με την παραγωγή φύλλων καταμέτρησης φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι ασφαλιστές διασφαλίζονται από τα δικαιώματα των ασφαλισμένων έναντι των μεταφορέων και/ή άλλων αποστολέων.

#### β) Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίων (Container Clause)

Όταν το ξηρό φορτίο, το οποίο είναι ασφαλισμένο με την παρούσα ρήτρα, μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια, συμφωνείται, μεταξύ του ασφαλισμένου και του ασφαλιστή μέσω του συμβολαίου, ότι η καταλληλότητα του εμπορευματοκιβωτίου γίνεται αποδεκτή. Στην περίπτωση, όμως, όπου ο ασφαλισμένος γνωρίζει κάποιου είδους ακαταλληλότητα θα πρέπει να ενημερώσει άμεσα τον ασφαλιστή, αλλιώς η σύμβαση μπορεί να θεωρηθεί άκυρη. Παραδείγματος χάριν, η είσοδος νερού στα εμπορευματοκιβώτια αποτελεί ένα συχνό πρόβλημα και μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική απώλεια του φορτίου. Η κατάσταση αυτή μπορεί να οφείλεται σε εμπορευματοκιβώτια με τρύπες ή/και σημεία σκουριάς. Έτσι, προτείνεται η επιθεώρηση των εμπορευματοκιβωτίων πριν από την αποστολή. Η πραγματοποίηση της επιθεώρησης, όμως, πολλές φορές μπορεί να καθίσταται δύσκολη, όταν «για παράδειγμα ο τζίρος είναι σημαντικός ή/και ο ασφαλισμένος είναι έμπορος (και όχι πωλητής).»<sup>147</sup>

#### γ) Ρήτρα χρεώσεων για παραβίαση εμπορευματοκιβωτίων (Container Demurrage Charges Clause)

Αυτή η πολιτική προβλέπει την επιστροφή χρεώσεων αποζημίωσης από τις ασφαλιστικές εταιρείες, όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο δεν μπορεί να επιστραφεί πριν από τη συμφωνημένη ημερομηνία λήξης του συμβολαίου. Αυτό πραγματοποιείται υπό τον όρο ότι η καθυστέρηση οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο κατά τη διάρκεια της

<sup>147</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 35.

ασφαλισμένης διαμετακόμισης. Με άλλα λόγια, η ρήτρα χρεώσεων για παραβίαση εμπορευματοκιβωτίων αναπτύχθηκε με σκοπό «την κάλυψη χρεώσεων αποζημίωσης και/ή αργοπορημένων ποινών που πληρώνονται από τον ασφαλισμένο για καθυστερημένη επιστροφή των εμπορευματοκιβωτίων, όταν τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια είναι στην κατοχή του ασφαλισμένου σύμφωνα με τις οδηγίες των ασφαλιστών»<sup>148</sup> προκειμένου να διερευνηθεί από τον επιθεωρητή του ασφαλιστή η δυνατότητα ανάκτησης ζημίας/απώλειας βάσει του συγκεκριμένου ασφαλιστικού συμβολαίου.

#### δ) Ρήτρα Φορτίου επί του Καταστρώματος (Deck Cargo Clause)

Σύμφωνα με το Νόμο περί Ναυτικής Ασφάλισης του 1906, στον όρο ‘εμπορεύματα’ δεν περιλαμβάνεται το φορτίο που είναι στοιβαγμένο στο κατάστρωμα. Για αυτόν τον λόγο, είναι σημαντική η σωστή ενημέρωση του ασφαλιστή για τη στοιβασία οποιουδήποτε φορτίου στο κατάστρωμα. Γενικότερα, η κάλυψη για φορτίο στο κατάστρωμα περιορίζεται στη Ρήτρα (Γ) του Ινστιτούτου, συμπεριλαμβανομένης της απόρριψης φορτίου στη θάλασσα (washing overboard). Υπάρχουν, βέβαια, ορισμένες περιπτώσεις, όπου με πρόσθετο ασφάλιστρο και επίβλεψη τη στοιβασίας του φορτίου στο κατάστρωμα, η κάλυψη ρητρών φορτίου του Ινστιτούτου επεκτείνεται στο φορτίο του καταστρώματος.

Έτσι, τα ασφαλισμένα εμπορεύματα που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια πρέπει να καλύπτονται με παρόμοιο τρόπο όπως και το φορτίο κάτω από το κατάστρωμα. Εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά, όλα τα άλλα φορτία στο κατάστρωμα θα υπόκεινται στις ρήτρες του Ινστιτούτου (Γ), συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής απόρριψης εμπορευμάτων στη θάλασσα λόγω κινδύνου, είτε του συνόλου ή μέρους του φορτίου του καταστρώματος.

Μετά την αποσαφήνιση των ιδιαιτεροτήτων σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση των προαναφερθέντων κατηγοριών φορτίου, θα αναλυθούν στο επόμενο Κεφάλαιο 6 συγκεκριμένες ρήτρες της BIMCO για το ξηρό και υγρό φορτίο, οι οποίες στόχο έχουν αφενός την απόδοση ευθυνών στα εμπλεκόμενα μέλη, αφετέρου τη διασφάλιση της σωστής μεταφοράς και ποιότητας των φορτίων.

---

<sup>148</sup> Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India. σελ. 35.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### **BIMCO: ΡΗΤΡΕΣ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

#### 6.1. BIMCO: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις που εκπροσωπούν πλοιοκτήτες. Πρωταρχικός στόχος της είναι η προστασία των παγκόσμιων μελών της μέσω της παροχής πληροφοριών και συμβουλών. Αφενός, παρέχει εξειδικευμένες γνώσεις και πρακτικές συμβουλές για τη διαφύλαξη και την προσθήκη αξίας στις επιχειρήσεις των μελών της.<sup>149</sup> Αφετέρου, βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των παγκόσμιων εξελίξεων στη ναυτιλία με στόχο τη διευκόλυνση της εναρμόνισης και της τυποποίησης των πρακτικών και των συμβάσεων εμπορικής ναυτιλίας.

Η BIMCO έχει εκδώσει έναν μεγάλο αριθμό αυτόνομων ρητρών για τη συμπλήρωση των τυπικών ναυλοσυμφώνων, οι οποίες αποσκοπούν στη διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας σε περίπτωση οποιουδήποτε κινδύνου, απώλειας ή ζημίας. Ουσιαστικά, οι ρήτρες, τις οποίες διαμόρφωσε η BIMCO, αποτελούν συμφωνηθέντες όρους, οι οποίοι αφορούν στην κάλυψη ή την εξαίρεση ορισμένων κινδύνων και διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάληψη ευθυνών των συμβαλλόμενων μελών σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή οποιουδήποτε κινδύνου. Με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να προβλεφθεί η ταχεία επίλυση των διαφορών που διαφορετικά θα προέκυπταν μεταξύ των μελών.

Στο παρόν Κεφάλαιο θα μας απασχολήσουν οι ρήτρες της BIMCO, δεδομένου ότι εφαρμόζονται μόνο στη μεταφορά του Ξηρού και Υγρού Φορτίου και αφορούν στη σχέση μεταξύ Ναυλωτή και Πλοιοκτήτη. Η εφαρμογή των ρητρών έχει ως στόχο την διευκρίνιση των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων των δύο εμπλεκόμενων μελών για την αποφυγή οποιασδήποτε αξίωσης για απώλεια ή ζημία των συγκεκριμένων τύπων φορτίου. Αρχικά, θα παρουσιαστούν οι σχετικές Ρήτρες τόσο για το Ξηρό χύδην φορτίο όσο και για τα εμπορευματοκιβώτια, ενώ, στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά στις Ρήτρες που αφορούν στο Υγρό Χύδην Φορτίο.

---

<sup>149</sup> <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members>

### 6.1.1. *BULK SHIPPING QUALITY CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2000*

Η BIMCO προθυμοποιήθηκε να αναπτύξει μια ρήτρα, η οποία στόχευε να διασφαλίσει τον περιορισμό κινδύνου που αφορούν στον τομέα του Χύδην Φορτίου και καθορίζονται από τους Ναυλωτές. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη Ρήτρα, οι Ιδιοκτήτες ασκούν την δέουσα επιμέλεια, ώστε να καταστεί το σκάφος αξιόπλοο και να είναι με κάθε τρόπο κατάλληλο για το συγκεκριμένο ταξίδι. Επιπρόσθετα, πρέπει να διασφαλιστεί η συμμόρφωση του σκάφους, του Πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος με την ασφάλεια, την υγεία και άλλους νόμους του Κράτους Σημαίας του σκάφους αλλά και των τόπων όπου εμπορεύεται.<sup>150</sup> Η συνέπεια αυτής της Ρήτρας είναι η εξασφάλιση τόσο της ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης του χύδην φορτίου, όσο και της ανεμπόδιστης εκτέλεσης του ταξιδιού.

Για την επιτυχή πραγματοποίηση των ανωτέρω, το σκάφος πρέπει αφενός να είναι πλήρως ασφαλισμένο για απώλεια/ζημιά φορτίου από το Σύλλογο Προστασίας και Αποζημίωσης και, παράλληλα, οι Ιδιοκτήτες να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία αυτής της ασφάλισης, εάν χρειαστεί. Αφετέρου, το πλοίο πρέπει να είναι ασφαλισμένο «τόσο για βασικούς Πολεμικούς Κινδύνους όσο και για την προστασία του κύτους αυτού καθ' εαυτού (Hull and Machinery).» Τέλος, το πλοίο πρέπει να ταξινομείται σε κλάση<sup>151</sup> και οι ιδιοκτήτες να εγγυώνται την διατήρησή της καθ' όλη την ισχύ του συγκεκριμένου Ναυλοσυμφώνου. Συμπερασματικά, στόχος τόσο των Ιδιοκτητών όσο και των Ναυλωτών είναι τα ζητήματα ασφάλειας και ποιότητας του Χύδην Φορτίου να αποτελούν κύριο μέρος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τους.

---

<sup>150</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/bulk\\_shipping\\_quality\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2000](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/bulk_shipping_quality_clause_for_voyage_charter_parties_2000)

<sup>151</sup> Η εγγύηση ταξινόμησης του πλοίου σε συγκεκριμένη κλάση ανήκει στις ρητές εγγυήσεις. Αν το πλοίο χάσει την κλάση του κατά την διάρκεια του ταξιδιού, υπάρχει παραβίαση της εγγύησης χωρίς τη δυνατότητα επανόρθωσης. Ως αποτέλεσμα, μπορεί να υπάρξει ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης και απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του.

## 6.2. ΡΗΤΡΕΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

### *6.2.1. SOLID BULK CARGOES THAT CAN LIQUEFY CLAUSE FOR CHARTER PARTIES 2012*

Ιδιαίτερης σημασίας έχει κριθεί η μεταφορά λεπτών μεταλλευμάτων σιδηρομεταλλεύματος και μεταλλεύματος νικελίου, καθώς σε πολλές περιπτώσεις «δεν προσφέρεται η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να δειγματίσουν φορτία για την περιεκτικότητα σε υγρασία πριν από την φόρτωση.»<sup>152</sup> Αυτό σημαίνει ότι ορισμένα φορτία χύδην ενδέχεται να υπόκεινται σε ρευστοποίηση, ωστόσο, δεν ταξινομούνται ως τέτοια «σύμφωνα με τον Κώδικα Διεθνούς Ναυτιλίας Στερεών Φορτίων Χύδην (IMSBC) 2009». Όπως, άλλωστε, προαναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 4, στις μη καλυπτόμενες ζημιές δεν συμπεριλαμβάνονται η συνήθης διαρροή, συνήθης απώλεια βάρους ή όγκου ή συνήθης φθορά του ασφαλισμένου αντικειμένου, ούτε ζημιά, απώλεια ή έξοδο που προκαλείται από εγγενή κακία (inherent vice) ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου. Συνεπώς, χωρίς τη δυνατότητα δειγματισμού του φορτίου, δεν μπορεί να αναγνωριστεί επακριβώς το ποσοστό υγραποίησης του ξηρού χύδην φορτίου, το οποίο θεωρείται φυσιολογικό σε σχέση με το ποσοστό που κρίνεται ως τυχαίο γεγονός.

Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, η BIMCO σε συνεργασία με τα P&I Clubs ανέπτυξαν τη συγκεκριμένη τυπική ρήτρα. Ως αποτέλεσμα και σύμφωνα με τον Κώδικα IMSBC, οι ναυλωτές υποχρεούνται να αποδεικνύουν γραπτώς πριν από την φόρτωση ότι η περιεκτικότητα σε υγρασία δεν υπερβαίνει το μεταφερόμενο όριο υγρασίας, το οποίο είναι η μέγιστη περιεκτικότητα σε ακαθάριστο νερό κατά βάρος που μπορεί να περιέχει το υγραποιήσιμο στερεό χύδην φορτίο κατά τη μεταφορά χωρίς κίνδυνο υγραποίησης (Transportable Moisture Limit).

Επιπρόσθετα, οι ιδιοκτήτες έχουν πλέον την δυνατότητα λήψης και δοκιμής δειγμάτων, ενώ το κόστος και ο χρόνος που χρησιμοποιείται προστίθενται στο λογαριασμό των ναυλωτών. Επίσης, παρέχεται στον πλοίαρχο το δικαίωμα σύμφωνα με την «αποκλειστική διακριτική ευχέρεια του πλοίαρχου με εύλογη κρίση», αφενός της απαίτησης του φορτίου να καταστεί ασφαλές, αφετέρου της εκφόρτωσης ή αντικατάστασής του, εάν αποδειχθεί επικίνδυνο για το σκάφος και το πλήρωμα. Σε

---

<sup>152</sup> <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/solid-bulk-cargoes-that-can-liquefy-clause-2012>



περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις ή τους κανονισμούς, οι αξιώσεις, τα έξοδα, οι καθυστερήσεις που προκύπτουν αποζημιώνονται από τους Ναυλωτές.

Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας ρήτρας, ορίζεται ως πρωταρχική υποχρέωση των Ναυλωτών η διασφάλιση ότι «όλα τα στερεά φορτία χύδην μπορούν να μεταφερθούν, σύμφωνα με όλους τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένου του Κώδικα IMSBC.»<sup>153</sup> Παράλληλα, οι Ναυλωτές πρέπει να παρέχουν στον Πλοίαρχο πιστοποιητικό του μεταφερόμενου ορίου υγρασίας (TML) και δήλωση της περιεκτικότητας σε υγρασία, πριν από την έναρξη της φόρτωσης του φορτίου χύδην. Ο προαναφερθείς Κώδικας, μάλιστα, οριοθετεί τη λήψη των δειγμάτων υγρασίας σε όχι περισσότερες από επτά ημέρες πριν από τη φόρτωση, και σε περίπτωση οποιασδήποτε αλλαγής εντός αυτής της περιόδου, θα απαιτείται εκ νέου πιστοποίηση.

Πλέον, η BIMCO συνιστά «την ενσωμάτωση της τυπικής ρήτρας στα συμβόλαια Χρονονάυλωσης, που επιτρέπουν τη μεταφορά στερεών φορτίων χύδην που ενδέχεται να υγροποιηθούν και σε ναυλώσεις ταξιδιών που έχουν καθοριστεί για τέτοια φορτία.»

#### *6.2.2. DRY BULK MARINE RISK ASSESSMENT CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2013*

Η ανάπτυξη της παρούσας ρήτρας στοχεύει «στον περιορισμό των υπερβάσεων όσον αφορά στις εκτιμήσεις θαλάσσιου κινδύνου στον τομέα του ξηρού φορτίου και την αποθάρρυνση της συνεχούς χρήσης ακατάλληλων διατάξεων της αγοράς, που αφορούν στην καταλληλότητα του πλοίου κατά τη διάρκεια της Ναύλωσης.»<sup>154</sup> Η έλλειψη μιας τυπικής ρήτρας, η οποία ρυθμίζει την εφαρμογή της αξιολόγησης κινδύνου από τους Ναυλωτές, δημιουργούσε πίεση στους ιδιοκτήτες για τη δικαιολόγηση της «έγκρισης δικαιώματος ιδιοκτησίας» (“Rightship approval”) κατά την περίοδο μίας χρονονάυλωσης.

Σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα, οι Ναυλωτές έχουν το δικαίωμα αξιολόγησης θαλάσσιου κινδύνου με δικό τους κόστος και έξοδα. Σχετικά με τις επιθεωρήσεις, οι

<sup>153</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/solid\\_bulk\\_cargoes\\_that\\_can\\_liquefy\\_clause\\_2012](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/solid_bulk_cargoes_that_can_liquefy_clause_2012)

<sup>154</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/dry\\_bulk\\_marine\\_risk\\_assessment\\_clause\\_for\\_time\\_charter\\_parties\\_2013](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/dry_bulk_marine_risk_assessment_clause_for_time_charter_parties_2013)

Ναυλωτές δεν έχουν το δικαίωμα επιθεώρησης πάνω στο Σκάφος, εκτός τυχόν εξαιρέσεων και για λόγους που γίνονται γνωστοί στους Ιδιοκτήτες. Ο χρόνος και ο τόπος όλων των επιθεωρήσεων συμφωνούνται παράλληλα και από τα δύο μέλη. Οι Ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους Ιδιοκτήτες για τυχόν έξοδα, κινδύνους, καθυστερήσεις, απώλεια ή ζημία προκαλούμενη από την επιθεώρηση. Φυσικά, η διεξαγωγή της επιθεώρησης δεν παρεμποδίζει την ασφαλή λειτουργία του σκάφους και οι ναυλωτές παρέχουν στους ιδιοκτήτες ένα αντίγραφο της έκθεσης αξιολόγησης θαλάσσιου κινδύνου μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

### *6.2.3. SHIP-TO-SHIP TRANSFER CLAUSE FOR DRY BULK VOYAGE CHARTER PARTIES 2015*

Η ρήτρα Ship-to-Ship Transfer είναι μια σχετικά νέα ρήτρα, η οποία καθορίζει το καθεστώς των μεταφορών φορτίου από πλοίο σε ένα άλλο πλοίο στις συναλλαγές ξηρού χύδην φορτίου και αφορά στα συμβαλλόμενα μέλη ναύλωσης ταξιδιών. Σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα, παρέχεται στους ναυλωτές το δικαίωμα διεξαγωγής εργασιών φορτίου προς ή από οποιοδήποτε σκάφος, συμπεριλαμβανομένων πλωτών γερανών και φορτηγίδων, η οποία στη συνέχεια θα αποκαλείται «Επιχειρήσεις από πλοίο σε πλοίο». Ο κίνδυνος, το κόστος και τα έξοδα αυτών των λειτουργιών βαρύνουν τους Ναυλωτές.<sup>155</sup>

Επιπλέον, οι Ναυλωτές πρέπει να κατευθύνουν το πλοίο σε ένα ασφαλές μέρος, ή αγκυροβόλιο για τη σωστή διεξαγωγή τέτοιου είδους εργασιών και συναλλαγών, όπου το Πλοίο μπορεί να αναχωρήσει και να συνεχίσει το ταξίδι με ασφάλεια. Είναι υποχρέωση, μάλιστα, των ναυλωτών να παρέχουν επαρκή εξοπλισμό ασφάλισης και πρόσδεσης ή/και άλλο απαιτούμενο εξοπλισμό για αυτές τις λειτουργίες. Εάν, βέβαια, ο Πλοίαρχος θεωρήσει αυτές τις Λειτουργίες ως μη ασφαλείς, έχει το δικαίωμα αναστολής ή διακοπής τους.

Είναι σημαντικό σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι οποιοσδήποτε πρόσθετος χρόνος που οφείλεται σε τέτοιου είδους Λειτουργίες δεν εξαιρείται από το Laytime, το οποίο είναι ένας υπολογισμός εκ μέρους του πλοιοκτήτη, προκειμένου να δει κατά πόσο έχει

---

<sup>155</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ship\\_to\\_ship\\_transfer\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ship_to_ship_transfer_clause_for_voyage_charter_parties)

υπερβεί ο Ναυλωτής το συμφωνηθέντα χρόνο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο για φορτοεκφόρτωση.<sup>156</sup> Η διευκρίνιση αυτή διαδραματίζει σημαντικό ρόλο εκ των προτέρων για την αποφυγή παρεξηγήσεων μεταξύ του Ιδιοκτήτη και του Ναυλωτή. Φυσικά, οι Ιδιοκτήτες αποζημιώνονται από τους Ναυλωτές σε περίπτωση οποιωνδήποτε υποχρεώσεων, απώλειας ή κόστους που προκύπτουν από τις «Επιχειρήσεις από πλοίο σε πλοίο». Ουσιαστικά, η BIMCO με αυτήν την ρήτρα στόχευε στον καθορισμό των υποχρεώσεων των ναυλωτών για την παροχή του απαραίτητου εξοπλισμού για τη διεξαγωγή τέτοιου είδους εργασιών που υφίσταται το ξηρό χύδην φορτίο.

### 6.3. ΡΗΤΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

#### *6.3.1. RETURN OF CONTAINERS CLAUSE 1995*

Στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, ένα χαρακτηριστικό πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι οι παλέτες ή παρόμοια αντικείμενα μεταφοράς, δεν επιστρέφονται στον μεταφορέα σε καλή κατάσταση, όπως όταν παραδόθηκαν, ή δεν επιστρέφονται καθόλου. Αυτό συμβαίνει τόσο στις αποστολές από λιμάνι σε λιμάνι, όσο και στις αποστολές συνδυασμένης μεταφοράς. Φυσικά, τα εμπορευματοκιβώτια χωρίς επιστροφή απασχολούσαν ιδιαίτερα τους μεταφορείς, για αυτόν τον λόγο αναπτύχθηκε η Ρήτρα "Επιστροφή εμπορευματοκιβωτίων" και εφαρμόζεται τις τελευταίες περίπου δύο με τρεις δεκαετίες.<sup>157</sup>

Έτσι, λοιπόν, η εκ νέου παράδοση εμπορευματοκιβωτίων, παλετών ή παρόμοιων αντικειμένων μεταφοράς, η οποία πρέπει να είναι στην ίδια καλή κατάσταση όπως κατά την παράδοση, είναι ευθύνη τόσο του αποστολέα όσο και του παραλήπτη. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιου είδους αντικείμενα μεταφοράς πρέπει να επιστρέφονται με την ίδια σειρά και κατάσταση όπως όταν παραδόθηκαν, καθώς επίσης το εσωτερικό τους πρέπει να είναι καθαρό.

Σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα, η ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια/ζημία, πχ. η παραμόρφωση των αντικειμένων, ή οποιαδήποτε καθυστέρηση, που προκλήθηκε κατά την περίοδο μεταξύ της παράδοσης στον Αποστολέα και της επιστροφής στον Φορέα

---

<sup>156</sup> Στο ναυλοσύμφωνο συμφωνείται πόσες μέρες έχει δικαίωμα ο ναυλωτής να κρατήσει το πλοίο για φορτοεκφόρτωση.

<sup>157</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco%20clauses/current/return\\_of\\_containers\\_clause\\_1995](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco%20clauses/current/return_of_containers_clause_1995)

Μεταφοράς Πολυτροπικών Μεταφορών (ΜΤΟ)<sup>158</sup>, είναι του Αποστολέα. Παράλληλα, όμως, τόσο ο Αποστολέας όσο και ο Παραλήπτης ευθύνονται από κοινού και εξ ολοκλήρου για οποιαδήποτε απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση, που προκλήθηκε κατά την περίοδο μεταξύ της παράδοσης στον Παραλήπτη και της επιστροφής στον ΜΤΟ.

Από όλα τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το πρόβλημα είναι πολύ πιθανό να παρουσιαστεί στο τέλος της εκφόρτωσης του εμπορευματοκιβωτίου, όταν δηλαδή παραδοθεί στον παραλήπτη. Επομένως, η Ρήτρα "Επιστροφή εμπορευματοκιβωτίων" ορίζει κατ' αρχήν τις βασικές ευθύνες του αποστολέα και του παραλήπτη να παραδώσουν εκ νέου εντός του χρόνου που ορίζεται στο τιμολόγιο του ΜΤΟ, εμπορευματοκιβώτια, παλέτες ή παρόμοια αντικείμενα μεταφοράς καθαρά και με την ίδια σειρά και κατάσταση όπως κατά την παραλαβή, εξαιρουμένης της φυσιολογικής φθοράς. Επιπρόσθετα, επιδιώκει την επέκταση της κάλυψης της σύμβασης μεταφοράς σχετικά με τις ευθύνες του αποστολέα για εμπορευματοκιβώτια, παλέτες ή παρόμοια μεταφορικά αντικείμενα κατά την περίοδο μεταξύ της παράδοσης στον αποστολέα και της επιστροφής τέτοιων αντικειμένων. Με άλλα λόγια, δίνει βάση στις υποχρεώσεις του αποστολέα ως αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσής του με τις προαναφερθείσες ευθύνες του.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι το τέλος εκκαθάρισης της μεταφοράς, δηλαδή οι υποχρεώσεις του παραλήπτη ως αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσής του με τις ευθύνες του. Επειδή σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δύσκολο να αποδειχθεί υπεύθυνος ο παραλήπτης, ως μη συμβαλλόμενο μέλος στη σύμβαση μεταφοράς, η παρούσα ρήτρα καθιστά τον παραλήπτη και τον αποστολέα εξ ολοκλήρου υπεύθυνους σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις αυτής της ρήτρας.

### 6.3.2. CONTAINERS CLAUSE 2002

Η ρήτρα Containers 2002 ορίζει τους Ναυλωτές υπεύθυνους για «τη σωστή και προσεκτική φόρτωση, στοιβασία, πρόσδεση και ασφάλιση των εμπορευμάτων στα εμπορευματοκιβώτια που προσφέρονται από αυτούς για αποστολή.»<sup>159</sup> Στην

<sup>158</sup> Η πολυτροπική μεταφορά είναι μεταφορά φορτίων, χρησιμοποιώντας μόνο ένα έγγραφο μεταφοράς, με δύο τουλάχιστον τύπους μεταφορών που εμπλέκονται ως μεταφορείς.

<sup>159</sup> [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/containers\\_clause\\_2002](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/containers_clause_2002)

περίπτωση κατά την οποία οι Ναυλωτές δεν φροντίζουν να πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις τόσο μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων όσο και της φορτοεκφόρτωσής τους, δηλαδή σε περίπτωση ακατάλληλης ή απρόσεκτης εκτέλεσης τέτοιων λειτουργιών, τότε αυτοί οφείλουν να αποζημιώσουν τον ιδιοκτήτη για κάθε απώλεια ή ζημιά, τόσο του σκάφους όσο και του φορτίου.

### 6.3.3. *SANCTIONS CLAUSE FOR CONTAINER VESSEL TIME CHARTER PARTIES 2021*

Η BIMCO οδηγήθηκε στην ανάπτυξη μιας ρήτρας κυρώσεων για τα συμβαλλόμενα μέλη σε μια Χρονονάυλωση, καθώς οι κυρώσεις για το εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων γίνονται όλο και πιο περίπλοκες. Έτσι, οι προσεκτικά διατυπωμένες ρήτρες κυρώσεων στα Ναυλοσύμφωνα διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, βοηθώντας τις εταιρείες διεθνούς εμπορίου στη σωστή διαχείριση και κατανομή του κινδύνου κυρώσεων. Στόχος αυτών είναι η συμμορφωμένη δραστηριοποίηση των εταιρειών με τα διάφορα καθεστάτα κυρώσεων. Είναι, βέβαια, γεγονός ότι σε αυτά τα καθεστάτα προστίθενται συνεχώς νέοι περιορισμοί και πρόσωπα. Επομένως, οι ρήτρες κυρώσεων είναι ζωτικής σημασίας, καθώς τυχόν παραβιάσεις των περιορισμών μπορεί να οδηγήσουν σε σοβαρές συνέπειες, όπως στην καταχώριση των μερών ως 'Κυρωμένα Μέρη'.<sup>160</sup> Όταν αναφερόμαστε στην 'Αρχή Κυρώσεων', εννοούμε «τα Ηνωμένα Έθνη, την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ή οποιαδήποτε άλλη ισχύουσα αρμόδια αρχή ή κυβέρνηση.»<sup>161</sup>

Σύμφωνα με την BIMCO, η παρούσα ρήτρα αναπτύχθηκε για δύο περιπτώσεις: Πρώτον, για τις συναλλαγές με ένα 'Κυρωμένο μέρος'<sup>162</sup> και, δεύτερον, για τα ταξίδια που περιλαμβάνουν 'Κυρωμένο φορτίο'<sup>163</sup>. Στην πρώτη περίπτωση, εάν κάποιο από τα μέλη της συναλλαγής, παραδείγματος χάριν, οι ιδιοκτήτες ή οι ναυλωτές υφίστανται ή

<sup>160</sup>[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions\\_clause\\_for\\_container\\_vessel\\_time\\_charter\\_parties\\_2021](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_container_vessel_time_charter_parties_2021)

<sup>161</sup>[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions\\_clause\\_for\\_container\\_vessel\\_time\\_charter\\_parties\\_2021](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_container_vessel_time_charter_parties_2021)

<sup>162</sup>«Κυρωμένο Μέρος» σημαίνει οποιαδήποτε πρόσωπα, οντότητες, φορείς ή σκάφη που ορίζονται από μια Αρχή Κυρώσεων.

<sup>163</sup>«Κυρωμένο Φορτίο» σημαίνει κάθε φορτίο, όσον αφορά το ταξίδι αυτού του φορτίου, στο οποίο έχει συμφέρον ένα Κυρωμένο Μέρος ή του οποίου η φόρτωση, η μεταφορά ή η εκφόρτωση έχει εγκριθεί ή απαγορεύεται από μια Αρχή Κυρώσεων.

υπόκεινται σε κυρώσεις, το αθώο μέλος έχει το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης και της διεκδίκησης αποζημίωσης. Απεναντίας, στη δεύτερη περίπτωση δεν προβλέπεται το δικαίωμα καταγγελίας, εάν δηλαδή οι ναυλωτές μεταφέρουν φορτίο με κυρώσεις, ακόμα κι αν γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι απαγορεύεται. Ωστόσο, οι ναυλωτές συμφωνούν σε μία διάταξη αποζημίωσης των ιδιοκτητών σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας που προκύπτουν από τη μεταφορά Επικυρωμένου Φορτίου.

Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, οι ιδιοκτήτες εγγυώνται ότι τόσο κατά την ημερομηνία όσο και καθ' όλη τη διάρκειά του ισχύοντος Ναυλοσυμφώνου, το πλοίο και οποιοδήποτε υποκατάστατο δεν αποτελεί Συμβαλλόμενο Μέρος υπό Κυρώσεις. Παράλληλα, οι ναυλωτές εγγυώνται ότι αυτοί και τυχόν υποναυλωτές δεν αποτελούν Συμβαλλόμενα Μέρη υπό Κυρώσεις. Επίσης, δεν επιτρέπεται η μεταφορά φορτίου, που γνωρίζουν ή θα έπρεπε να γνωρίζουν ότι είναι επικυρωμένο. Οι ναυλωτές οφείλουν να κρατούν τους Ιδιοκτήτες ασφαλείς έναντι όλων των αξιώσεων, κοστών, απωλειών και προστίμων ή κυρώσεων, που προκύπτουν από τη μεταφορά Κυρωμένου Φορτίου. Εξαιρέση αποτελεί σε αυτήν την περίπτωση, εάν το Επικυρωμένο Φορτίο έχει εκκριθεί σε εμπορευματοκιβώτια από ή με τη συνενοχή του πλοιάρχου, των αξιωματικών ή/και του πληρώματος εν αγνοία των Ναυλωτών ή των πρακτόρων των Ναυλωτών. Συμπερασματικά, εάν υπάρξει παραβίαση του κανονισμού, το αθώο μέρος δικαιούται να καταγγείλει το άλλο μέρος και να διεκδικήσει τυχόν ζημίες.

## 6.4. ΡΗΤΡΕΣ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

### *6.4.1. O.B.O. (OIL-BULK-ORE) CARRIERS STANDARD CLAUSES*

Η παρούσα ρήτρα εφαρμόζεται σε πλοία που χρησιμοποιούνται για τη νόμιμη μεταφορά αργού πετρελαίου ή καθαρών προϊόντων ή βρώμικων προϊόντα πετρελαίου και άλλα νόμιμα εμπορεύματα χύδην, σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO.<sup>164</sup>

Οι ιδιοκτήτες εγγυώνται ότι το πλοίο θα μπορεί να αλλάξει από ξηρό φορτίο σε πετρέλαιο και αντίστροφα υπό κανονικές συνθήκες και εντός συγκεκριμένων ωρών, για παράδειγμα από το αργό πετρέλαιο στο φορτίο σιτηρών ή στον άνθρακα, το σιδηρομετάλλευμα ή άλλα ξηρά φορτία, από ξηρά φορτία σε φορτία αργού πετρελαίου,

---

<sup>164</sup>[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/obo\\_-\\_carriers\\_standard\\_clauses](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/obo_-_carriers_standard_clauses)

από το αργό πετρέλαιο έως τα καθαρά προϊόντα πετρελαίου, από ξηρά φορτία μέχρι καθαρά πετρελαιοειδή. Σε περίπτωση αλλαγής του τύπου εμπορεύματος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ο Ασφαλισμένος οφείλει να ενημερώσει άμεσα τον Ασφαλιστή, καθώς η παραμικρή διαφοροποίηση τόσο στον τύπο όσο και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εμπορεύματος αντανακλάται στους συμφωνηθέντες όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Όταν συμβεί ένα τέτοιο γεγονός, οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώσουν το κόστος τυχόν επιθεωρήσεων και των υλικών για τον καθαρισμό του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο πρέπει να επιστραφεί στην ίδια ακριβώς κατάσταση όπως κατά την παράδοση, αλλιώς οι ναυλωτές οφείλουν να αποζημιώσουν τους Ιδιοκτήτες. Ωστόσο, οι Ναυλωτές δεν είναι υπεύθυνοι για ζημίες, οι οποίες προκλήθηκαν από τους λιμενεργάτες ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά στο Πλοίο. Τα έξοδα που σχετίζονται με υποκαπνισμούς<sup>165</sup> και όλες τις σχετικές παραγγελίες καραντίνας λόγω των μεταφερόμενων φορτίων ή λιμένων που επισκέφθηκαν κατά την διάρκεια του υφιστάμενου Ναυλοσυμφώνου βαραίνουν τους Ναυλωτές. Τα έξοδα σε σχέση με τους υπόλοιπους υποκαπνισμούς και/ή την καραντίνα βαραίνουν τον Ιδιοκτήτη.

#### 6.4.2. BIMCO FLOATING STORAGE CLAUSE FOR TANKERS

Κατά την συμφωνία μιας Χρονοναύλωσης, οι ναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να δώσουν νόμιμες εντολές για τη χρήση του πλοίου. Εντός των συμφωνηθέντων ορίων στο Ναυλοσύμφωνο, οι ναυλωτές αποφασίζουν ποια φορτία θα φορτωθούν και θα εκφορτωθούν και το μέρος όπου θα γίνει αυτό. Η χρησιμοποίηση των πετρελαιοφόρων για πλωτή αποθήκευση αποτελεί ένα μείζον θέμα κατά τη θαλάσσια μεταφορά υγρού φορτίου, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, όπου ο αριθμός των πλοίων για σκοπούς πλωτής αποθήκευσης αυξάνεται συνεχώς. Για αυτόν τον λόγο, η BIMCO ανέπτυξε αυτήν την ρήτρα «κυμαινόμενης αποθήκευσης».

Χρειάζεται επίσης να επισημανθεί η ανάπτυξη μίας συγκεκριμένης ρήτρας από την BIMCO και την BP, η οποία ορίζει ότι «οι ναυλωτές θα έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν το πλοίο για πλωτή αποθήκευση, αλλά οι ναυλωτές δεσμεύονται να μην χρησιμοποιούν το πλοίο για πλωτή αποθήκευση σε περιοχές όπου χρεώνονται

---

<sup>165</sup> Υποκαπνισμός είναι η μέθοδος ελέγχου παρασίτων και η εξουδετέρωσή τους με χημικές ουσίες που υπό συγκεκριμένες συνθήκες γίνονται αέρια, γεμίζοντας πλήρως μια περιοχή με αέρια παρασιτοκτόνα για τη δηλητηρίαση των επιβλαβών οργανισμών.

πρόσθετα ασφάλιστρα για την Ασφάλιση Κινδύνων Πολέμου από τους αναδόχους της Ασφάλισης Κινδύνων Πολέμου του Πλοίου.»<sup>166</sup>

Στις περισσότερες ρήτρες αποθήκευσης δεξαμενόπλοιων, η διάταξη βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε άλλες ρήτρες της χρονοναύλωσης για να διέπει τις συνέπειες, τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του πλοίου που χρησιμοποιείται για πλωτή αποθήκευση. Ωστόσο, οι περισσότερες ρήτρες αποθήκευσης δεν συντάχθηκαν με γνώμονα τη μακροπρόθεσμη αποθήκευση και οι επιπτώσεις για τους ιδιοκτήτες θα μπορούσαν επομένως να είναι εκτεταμένες.

Οι περισσότερες ρήτρες αποθήκευσης αναπτύχθηκαν κυρίως για τη βραχυπρόθεσμη αποθήκευση πετρελαίου. Ωστόσο, η συγκεκριμένη ρήτρα εξετάζει δυναμικά πολύ μεγάλες περιόδους, κατά τις οποίες τα πλοία χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση πετρελαίου. Σύμφωνα με αυτό, οι ιδιοκτήτες επισημαίνουν τις συνέπειες της θαλάσσιας ανάπτυξης ζωντανών οργανισμών στο κύτος κατά το χρονικό διάστημα ακινησίας του πλοίου. Η απόδοση του πλοίου μπορεί να μειωθεί και να επέλθουν ορισμένα κόστη για τον καθαρισμό του πλοίου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η διατήρηση της κατάστασης του κύτους είναι υπ' ευθύνη των Ιδιοκτητών. Εντούτοις, σε περίπτωση ρύπανσης λόγω ορισμένων εντολών των ναυλωτών, η ευθύνη μετατοπίζεται στους ναυλωτές.<sup>167</sup>

Ένα ακόμα ζήτημα που προβληματίζει τα συμβαλλόμενα μέλη είναι τόσο η διάρκεια της αποθήκευσης όσο και ο αντίκτυπος που μπορεί να έχει η εκτεταμένη αποθήκευση στην κατάσταση του φορτίου και των δεξαμενών, των βαλβίδων και των σωληνώσεων του πλοίου κ.λπ. Οι ιδιοκτήτες υποχρεούνται εκ της συμβάσεως να φροντίζουν το αποθηκευμένο φορτίο και να παρακολουθούν την κατάστασή του. Θα πρέπει, όμως, να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά του φορτίου και το γεγονός ότι τα προϊόντα πετρελαίου ενδέχεται να υποβαθμιστούν με την πάροδο του χρόνου. Επομένως, η ασφάλιση του φορτίου και η επικοινωνία με τους αντίστοιχους ασφαλιστές σε περίπτωση πρόσθετων ασφαλιστρών είναι απαραίτητη.

Έχοντας ολοκληρώσει την ανάλυση και παρουσίαση ζητημάτων που αφορούν στη θαλάσσια ασφάλιση ξηρού και υγρού φορτίου και τις ιδιαιτερότητές τους σε αυτήν, αποσαφηνίστηκαν ο ρόλος που διαδραματίζουν οι Κανόνες της Χάγης, οι Διεθνείς

<sup>166</sup> <https://www.bimco.org/news/priority-news/20200427-floating-storage-clause-for-tankers>

<sup>167</sup> <https://www.bimco.org/news/priority-news/20200427-floating-storage-clause-for-tankers>



Αικατερίνη Α. Κωνσταντινοπούλου     Η Θαλάσσια Ασφάλιση του Ξηρού και Υγρού Φορτίου  
και οι Ιδιαιτερότητές τους

Εμπορικοί Κανόνες, οι Ρήτρες Φορτίων του Ινστιτούτου, καθώς και της BIMCO. Στη συνέχεια, παρατίθενται τα συμπεράσματα αυτής της εργασίας αλλά και μια προσπάθεια κριτικής προσέγγισης των προαναφερθέντων θεμάτων.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

Από την προηγηθείσα παρουσίαση και ανάλυση των ζητημάτων με τα οποία ασχοληθήκαμε στην παρούσα διπλωματική εργασία διαφαίνεται η μεγάλη σημασία της θαλάσσιας ασφάλισης εμπορευμάτων κατά τη διαμετακόμισή τους. Αυτή, άλλωστε, θεωρείται ως η παλαιότερη και αρχική μορφή ασφάλισης, όπου οι ιδιοκτήτες των φορτίων ασφάλιζαν ουσιαστικά την επιτυχή μεταφορά και παράδοση των φορτίων τους, άτυπα πριν 250 χρόνια στο Λονδίνο.

Κομβικό σημείο, υπήρξε η διασύνδεση της ναυτικής ασφάλισης με συγκεκριμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, όπως το στερεό και υγρό, καθώς επίσης και πώς τα χαρακτηριστικά αυτών των φορτίων καθορίζουν την ασφάλισή τους. Σημείο αναφοράς για την κατανόηση της ασφάλισης αποτελεί τόσο η έννοια του φορτίου όσο και των πιθανών κινδύνων που ανακύπτουν κατά τη μεταφορά του ξηρού και υγρού φορτίου, καθώς η λειτουργία της ασφάλισης είναι να τα διαφυλάσσει από αιφνίδιους και τυχαίους κινδύνους.

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι μια ευρεία έννοια. Υπάρχουν ορισμένοι κίνδυνοι/ζημιές οι οποίοι δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, καθώς μπορούν να προβλεφθούν και να αποφευχθούν κατόπιν κατάλληλων χειρισμών των εμπλεκόμενων μελών. Εν τούτοις, υπάρχουν άλλοι κίνδυνοι, όπως έντονα φυσικά καιρικά φαινόμενα, τα οποία δεν μπορούν να προβλέψουν οι ασφαλισμένοι και συνεπώς δεν αποφεύγονται. Φυσικά, οι όροι που αναφέρονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία του εμπορεύματος αλλά και του εκάστοτε συμβολαίου, ωστόσο, όλα έχουν ως κοινό σκοπό την τήρηση των βασικών αρχών της θαλάσσιας ασφάλισης.

Οι ιδιαιτερότητες του ξηρού και υγρού φορτίου καθορίζουν τη διαμόρφωση των όρων στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και ως εκ τούτου έχουν διαμορφωθεί και προστεθεί σταδιακά σχετικές Ρήτρες και Κανόνες. Αυτοί έχουν ως στόχο να διευκρινίζουν τις σχέσεις μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου κατά τη μεταφορά των προαναφερθέντων εμπορευμάτων.

Ειδικότερα, σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν τόσο οι Κανόνες της Χάγης όσο και οι Διεθνείς Εμπορικοί Κανόνες, οι οποίοι διαχρονικά έχουν καθορίσει τις ευθύνες και τα δικαιώματα του Πωλητή και του Αγοραστή. Αναφορικά, βέβαια, με την ασφάλιση των φορτίων, ο Πωλητής δεν υποχρεούται να τα ασφαλίσει σύμφωνα με τους Διεθνείς

Εμπορικούς Κανόνες, εκτός ορισμένων εξαιρέσεων. Συγκεκριμένα, οι όροι CIF 2020 και CIP 2020 υποχρεώνουν τον πωλητή να ασφαλίσει το φορτίο σύμφωνα με τη Ρήτρα Φορτίου του Ινστιτούτου (A).

Επισημαίνεται ότι στη συγκεκριμένη διπλωματική εργασία επιλέχθηκε η ενδελεχής ανάλυση των Ρητρών Φορτίων του Ινστιτούτου (A),(B),(Γ). Από την έρευνα που διεξήχθη στην υπάρχουσα Βιβλιογραφία, αναδύθηκε το γεγονός ότι αυτές οι Ρήτρες κάνουν σαφή αναφορά τόσο στις καλυπτόμενες ζημιές όσο και στις μη καλυπτόμενες. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια ισχύος του κάθε ασφαλιστηρίου συμβολαίου και σε περίπτωση απώλειας/ζημίας ενδέχεται να ανακύψουν ζητήματα που οδηγούν σε ορισμένους προβληματισμούς, όπως, άλλωστε, διαφαίνεται και στο Παράρτημα I:

- i. Έχουν οι ενάγοντες το δικαίωμα να μηνύσουν τον μεταφορέα;
- ii. Η ζημιά προκλήθηκε πράγματι από το αναφερόμενο γεγονός και σε τι βαθμό; Υπήρχε αποχρών λόγος;
- iii. Οι εκάστοτε περιστάσεις αποδίνουν όντως την ευθύνη στους μεταφορείς;
- iv. Έχουν οι μεταφορείς ασφαλιστική κάλυψη για την απαίτηση φορτίου;

Βεβαίως, σε σχέση με τους προαναφερθέντες προβληματισμούς πρέπει να καθοριστεί τόσο η ακριβής αιτία της απώλειας/ζημιάς όσο και η φύση της καταστροφής του φορτίου.

Αναφορικά με το πρώτο ζήτημα, ενδέχεται οι ανάδοχοι φορτίου να έχουν το δικαίωμα υποβολής απαίτησης σύμφωνα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εν τούτοις, ανάλογα με τη δικαιοδοσία άσκησης της αξίωσης, οι ασφαλιστές φορτίου μπορούν να ασκήσουν αγωγή είτε στο όνομά τους ή στο όνομα του ασφαλισμένου.

Υπήρχε αποχρών λόγος, ώστε να προσδιοριστεί η ακριβής αιτία της ζημιάς; Είναι σημαντικό οι μεταφορείς να έχουν διασφαλίσει εκ των προτέρων ένα ικανοποιητικό σύστημα καταγραφής, σύμφωνα με το οποίο να εντοπίζονται και καταγράφονται τυχόν ελλείψεις και περιστατικά στο πλοίο. Ως αποτέλεσμα, θα είναι δυνατή η αποσαφήνιση σχετικών γεγονότων, ώστε να ληφθεί η σωστή απόφαση, για το αν ο ασφαλισμένος πρέπει τελικά να αποζημιωθεί για το ασφαλισμένο φορτίο.

Παρόλο που σε πολλές περιπτώσεις η αιτία της ζημιάς στο φορτίο είναι σαφής, αυτό δεν είναι πάντα έτσι. Για παράδειγμα, πυρκαγιά ή έκρηξη μπορεί να προκληθεί από πολλά διαφορετικά γεγονότα, συμπεριλαμβανομένης της αυθόρμητης καύσης του ίδιου

του φορτίου. Όπως ήδη προαναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3, τα χημικά προϊόντα είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση ευφλεκτικότητας και η ασφαλής μεταφορά τους απαιτεί κατάλληλες συνθήκες αποφυγής ανάφλεξης και συνεπώς πρόκλησης πυρκαγιάς. Επομένως, μπορεί να χρειαστεί η παρουσία ενός εμπειρογνώμονα στο πλοίο για την πραγματοποίηση επί τόπου σχετικής γνωμάτευσης.

Αναφορικά με το τρίτο ζήτημα, είναι αξιοσημείωτο ότι σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης/Χάγης-Βίσμπι, άρθρο IV Κανόνας 2, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για αξιώσεις φορτίου που προκύπτουν από πράξη, αμέλεια ή αδυναμία του πλοιάρχου ή του προσωπικού του πλοίου. Εν αντιθέσει, ευθύνεται για απώλειες/ζημιές που αφορούν στη φόρτωση, το χειρισμό, τη στοιβασία, τη φύλαξη/φροντίδα και την εκφόρτωση του φορτίου. Εάν, για παράδειγμα, ένα φορτίο έχει όντως καταστραφεί από αμέλεια μέλους του πληρώματος, αυτό θα πρέπει να παρέχει στον μεταφορέα ένα είδος προστασίας. Επομένως, πριν την έναρξη του ταξιδιού φρόνιμο είναι να διασφαλίζεται με κάθε τρόπο η αξιοπλοΐα του σκάφους. Μάλιστα, όπως ρητά αναφέρει η Ρήτρα 5 (Κεφάλαιο 4), στις μη καλυπτόμενες ζημιές συμπεριλαμβάνεται η αναξιοπλοΐα ή ακαταλληλότητα πλοίου/σκάφους για την ασφαλή μεταφορά του ασφαλισμένου αντικειμένου.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, συνεπώς, γίνεται αντιληπτή η σημασία ύπαρξης τόσο των Κανόνων της Χάγης όσο και των Ρητρών Φορτίων του Ινστιτούτου στην ασφάλιση ξηρού και υγρού φορτίου, καθώς καθορίζεται η απόδοση ευθυνών σε ένα εύρος περιπτώσεων.

Σχετικά με τον τέταρτο προβληματισμό, δηλαδή της ύπαρξης ασφαλιστικής κάλυψης του μεταφορέα, σε περίπτωση που αυτός κριθεί υπεύθυνος, ή εάν ο διακανονισμός που επιτεύχθηκε με τους αιτούντες αξίωση φορτίου έχει εγκριθεί από τη λέσχη P&I του μεταφορέα, ο μεταφορέας είναι πιθανό να μπορέσει να ανακτήσει το ποσό που καταβλήθηκε στους ενάγοντες φορτίου υπό την κάλυψη P&I του. Αυτό βεβαίως προϋποθέτει ότι πρόκειται για ένα λογικό συμβιβασμό μιας πιθανής νομικής ευθύνης,

Έχει γίνει σαφές μέσα από την παρουσίαση των ιδιαιτεροτήτων ασφάλισης του ξηρού και υγρού φορτίου ότι σημαντικός παράγοντας για τη διασφάλιση ικανών συνθηκών μεταφοράς τους είναι η λήψη πολλαπλών δειγμάτων στην αρχή της φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς έτσι καθορίζεται η απόδοση ευθύνης για τυχόν μόλυνση ή/και ζημιά του φορτίου. Ανακύπτει, επομένως, το κρίσιμο ερώτημα, εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις αποζημιώνεται ο ασφαλισμένος.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Παραρτήματος III, στο οποίο γίνεται αναφορά στη μεταφορά χάλυβα μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, ο οποίος υπέστη σκουριά κατά τη μεταφορά του. Ο ασφαλισμένος απαίτησε αποζημίωση για την προκληθείσα ζημία του εμπορεύματος. Όμως, η ασφαλιστική εταιρεία απέρριψε την αξίωση αποζημίωσης με την αιτιολογία ότι η ζημία οφειλόταν στην εγγενή περιεκτικότητα σε υγρασία της ξυλείας που χρησιμοποιήθηκε για την ασφάλιση των μηχανών στο εμπορευματοκιβώτιο. Ένας ακόμα λόγος απόρριψης της αξίωσης ήταν ότι το δικαστήριο έκρινε τη συσκευασία ανεπαρκή για την προστασία των εμπορευμάτων, αποκλείοντας ταυτόχρονα την ύπαρξη τυχαίου γεγονότος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτό το περιστατικό επιβεβαιώνει επί του πρακτέου όλες τις μη καλυπτόμενες ζημίες που αναφέρονται στο Κεφάλαιο 4.5 (πχ. ζημιά, απώλεια ή έξοδο που προκαλείται από εγγενή κακία ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου / από ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα συσκευασίας).

Επιπρόσθετα, ένα εκ των συμβαλλομένων μελών, δηλαδή ο ασφαλισμένος, ενδέχεται σε πολλές περιπτώσεις αρχικά να διεκδικήσει την αξίωση φορτίου εις βάρος του μεταφορέα στο πλαίσιο σχετικής ασφάλισης φορτίου. Όπως, όμως, γίνεται αντιληπτό στο Κεφάλαιο 4, η ασφάλιση του φορτίου παρέχει κάλυψη ως επί το πλείστον για φυσική απώλεια ή/και ζημιά στο φορτίο, όχι όμως για απώλειες που προκαλούνται αποκλειστικά από την καθυστέρηση του φορτίου. Επίσης, παρέχεται κάλυψη είτε για την απώλεια διάσωσης (salvage loss) ή για τη Γενική Αβαρία, καθώς και σε περιπτώσεις Απόδοσης Ευθυνών λόγω σύγκρουσης πλοίων (Both to Blame Collision). Έτσι, το άλλο συμβαλλόμενο μέλος, δηλαδή οι ασφαλιστές φορτίου θα πρέπει να υποκατασταθούν σε οποιαδήποτε δικαιώματα αξιώσει ο ασφαλισμένος εις βάρος του μεταφορέα. Ως εκ τούτου, οι ασφαλιστές φορτίου ασκούν την αξίωση κατά του μεταφορέα ή του μέλους που προκάλεσε απώλεια/ζημία.

Παράλληλα, δόθηκε επιπλέον έμφαση στην παρουσίαση των Ρητρών που εφαρμόζονται για συγκεκριμένες κατηγορίες εμπορευμάτων του ξηρού και υγρού φορτίου, όπως ο άνθρακας, η ξυλεία, το φυσικό λάστιχο και, τέλος, το πετρέλαιο. Ο λόγος ειδικής αναφοράς των συγκεκριμένων Ρητρών για τα προαναφερθέντα φορτία είναι ότι υπάρχουν ορισμένες διαφορές στην ασφάλισή τους συγκριτικά με τις Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου (Α), (Β), (Γ). Για παράδειγμα, επειδή η αυθόρμητη καύση αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κινδύνους που συνδέονται με τον άνθρακα, η ζημιά/απώλεια/έξοδο που προκαλείται από εγγενή κακία ή τη φύση του

ασφαλισμένου αντικειμένου καλύπτεται ασφαλιστικά. Επίσης, η ασφαλιστική κάλυψη για το πετρέλαιο αρχίζει από τη χρονική στιγμή της μεταφοράς του στις δεξαμενές για φορτοεκφόρτωση στο πλοίο, σύμφωνα πάντα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εν αντιθέσει, στις περισσότερες περιπτώσεις ασφάλισης, η ασφαλισμένη διαμετακόμιση ξεκινάει από την αποθήκη του πωλητή και λήγει στην αποθήκη του αγοραστή.

Συμπεραίνουμε, επιπλέον, ότι στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου κρίσιμο ζήτημα αναδεικνύεται το ποιος φέρει το βάρος απόδειξης. Αυτό αποδεικνύεται, μάλιστα, στο Παράρτημα V, σύμφωνα με το οποίο, ο Ιδιοκτήτης του φορτίου (κόκκοι καφέ) και ο μεταφορέας προσέφυγαν στο Ανώτατο Δικαστήριο, λόγω καταστροφής του φορτίου από υγρασία. Ο μεν πρώτος ισχυριζόταν ότι η ζημία προκλήθηκε από ελλιπή φροντίδα του φορτίου κατά τη μεταφορά του, βασιζόμενος στο άρθρο III, Κανόνα 2 των Κανόνων της Χάγης. Ενώ, ο δεύτερος ισχυριζόταν ότι η ζημία ήταν αναπόφευκτη εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του φορτίου και συνεπώς στην εξαίρεση του άρθρου IV, Κανόνα 2(m), η οποία αναφέρεται στην εγγενή κακία του φορτίου. Το Ανώτατο Δικαστήριο στηρίχτηκε για την απόφασή του στο ερώτημα του ποιος φέρει το βάρος απόδειξης. Δηλαδή, ο μεταφορέας, τελικά, φέρει τη νομική ευθύνη της απόδειξης ότι οι συνθήκες μεταφοράς του φορτίου ήταν κατάλληλες, πριν στηριχτεί στην εξαίρεση της εγγενούς κακίας.

Παράλληλα, έγινε αναλυτική αναφορά σε συγκεκριμένες ρήτρες της BIMCO, καθώς αυτή είναι ένας από τους σημαντικότερους παγκόσμιους οργανισμούς στη Ναυτιλία. Θεωρήθηκε, συνεπώς, απαραίτητη η συμπερίληψή τους, καθώς πρωταρχικός σκοπός των Ρητρών της BIMCO είναι η ύπαρξη ισορροπίας σχέσεων μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων μελών. Επιπρόσθετα, με τη χρήση των συγκεκριμένων Ρητρών σε περίπτωση ζημίας επιτυγχάνεται η γρήγορη επίλυση των διαφορών που πιθανόν προκύψουν λόγω των ιδιαιτεροτήτων του ξηρού και υγρού φορτίου υπό μεταφορά.

Επομένως, οι συγκεκριμένες Ρήτρες στοχεύουν στην παροχή βοήθειας, ώστε τόσο οι ιδιοκτήτες όσο και οι ναυλωτές να αντιμετωπίζουν τους κινδύνους κυρώσεων. Ιδανικά οι Ρήτρες αυτές αποτελούν μέρος της δέουσας πολιτικής μιας εταιρείας για τη σωστή διαχείριση των κινδύνων. Το όφελος από τη χρήση των ρητρών είναι διπλό. Παρέχουν, αφενός, τη δυνατότητα καταγγελίας της σύμβασης και αφετέρου αξίωσης αποζημίωσης σε περιορισμένες περιπτώσεις, όταν τιμωρούνται ο αντισυμβαλλόμενος ή/και τα τρίτα μέλη που αναφέρονται στις εγγυήσεις.

Για παράδειγμα, ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου πρέπει να είναι ασφαλισμένο για βασικούς Πολεμικούς Κινδύνους αλλά και για την προστασία του κύτους αυτού καθ' εαυτού (Hull and Machinery). Επίσης, το πλοίο πρέπει να ταξινομείται σε κλάση και οι ιδιοκτήτες να εγγυώνται την διατήρησή της καθ' όλη την ισχύ του συγκεκριμένου Ναυλοσυμφώνου.

Αναφορικά με το ξηρό φορτίο, ο ασφαλισμένος οφείλει να ασφαλίζεται έναντι τυχόν κινδύνων, οι οποίοι προκύπτουν συχνότερα κατά τη μεταφορά του. Ενδεικτικά αναφέρουμε τη ζημία από είσοδο νερού, την απώλεια φορτίου, τη μόλυνση, τη ζημία χειρισμού, και τέλος τη Γενική Αβαρία και τις αξιώσεις διάσωσης.

Όσον αφορά στο υγρό φορτίο, εν τούτοις, επιβάλλεται η ασφάλισή του για την ποσότητα και την ποιότητά του, καθώς ο ανεπαρκής καθαρισμός δεξαμενών, ο εσφαλμένος υπολογισμός ποσότητας του φορτίου, η καταστροφή και αλλοίωση του προϊόντος πριν τη φόρτωση, είναι καθοριστικοί παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν τα χαρακτηριστικά του. Ο κίνδυνος πυρκαγιάς, ωστόσο, αποτελεί μία πρόσθετη περίπτωση, για την οποία πρέπει να ασφαλίζονται τα χημικά προϊόντα χύδην. Επιπλέον, κατά την ασφάλιση του υγρού φορτίου απαιτείται να δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην κάλυψη έναντι μόλυνσης η οποία προκαλείται από αέρα, υγρασία, είσοδο νερού, ακατάλληλες σωληνώσεις, σκουριά δεξαμενών, καθώς και ανάμειξη με άλλα συστατικά. Όπως προαναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3 σχετικά με τις ιδιαιτερότητες που υπάρχουν για την ασφάλιση υγρού φορτίου, αναδεικνύεται το σημαντικό ζήτημα που αφορά στην ποιότητά του τη στιγμή της παράδοσης.

Πιο συγκεκριμένα, απαιτείται η κατάλληλη προετοιμασία και ο καθαρισμός των δεξαμενών και σωληνώσεων πριν από τη φόρτωση, ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος μόλυνσης του φορτίου. Σε περίπτωση ακατάλληλης προετοιμασίας του σκάφους, καθώς και απουσίας λήψης δειγμάτων του φορτίου κατά τη στιγμή της φόρτωσης, μπορεί να προκύψουν διαφωνίες μεταξύ των συμβαλλόμενων μελών. Τα αρχικά δείγματα χρησιμοποιούνται ως σημείο αναφοράς για την τελική απόφαση αποζημίωσης ή μη του ασφαλισμένου. Συμπερασματικά, εάν δεν υπάρχουν πολλαπλά δείγματα φορτίου, δεν υπάρχει τρόπος για το πλοίο να αποδείξει ότι το φορτίο που παραλήφθηκε αρχικά μπορεί να μολύνθηκε πριν από τη φόρτωση ή μετά.

Συμπερασματικά, από την ανωτέρω ανάλυση και περιγραφή της θαλάσσιας ασφάλισης ξηρού και υγρού φορτίου, συνάγεται ότι κατά τη σύναψη ενός ασφαλιστηρίου

συμβολαίου απαιτείται να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα: α) Η απώλεια ή/και ζημία προκλήθηκε από κίνδυνο που αναφερόταν στο συμβόλαιο, β) ο κίνδυνος προκλήθηκε κατά τη διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης, γ) η οικονομική αξίωση δεν εμπίπτει στις ισχύουσες εξαιρέσεις του συμβολαίου, δ) στην περίπτωση τερματισμού της μεταφοράς πριν τη συμφωνηθείσα χρονική στιγμή λόγω ιδιαίτερων συνθηκών, η ζημία/απώλεια συνέβη πριν τη λήξη του συμβολαίου.

Συνεπώς, στόχος των εμπλεκόμενων μελών κατά τη διάρκεια μεταφοράς των ξηρών και υγρών φορτίων είναι η παράδοση των προϊόντων στον προορισμό τους, όπως έχει εκ των προτέρων συμφωνηθεί. Λόγω, όμως, των ενδεχόμενων ποικίλων κινδύνων το φορτίο πρέπει να ασφαρίζεται και, μάλιστα, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητές του. Καταδεικνύεται, λοιπόν, ότι η θαλάσσια ασφάλιση είναι ένας σημαντικός τομέας που έχει διαμορφωθεί στο πέρασμα του χρόνου, καθώς αποτελεί έναν φρόνιμο τρόπο αντιμετώπισης των θαλάσσιων κινδύνων και οι Ρήτρες και Κανόνες που αφορούν στην ασφάλιση των φορτίων λειτουργούν στην πραγματικότητα ως προβλέψεις πιθανών κινδύνων κατά τη διαμετακόμιση του ξηρού και υγρού φορτίου.



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Βρανίκου, Μ. Μ. και Δεμέστιχα, Ε. Π., (2015). *Ναυτιλιακό Δίκαιο*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ζυγομαλάς, Ν. Α., (2021). *Μεταφορά Φορτίων*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου.

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

*Cargo Claims and Recoveries*, Module 3, Lloyd's Agency.

<https://docplayer.net/7741657-Cargo-claims-and-recoveries-module-3.html>

Comite Maritime International, (2018). *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of The Hague-Visby Rules*.

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Hague-Rules-and-of-the-Hague-Visby-Rules.pdf>

*Container Insurance*, (2019). Gard.

[https://www.gard.no › ContainerCover\\_2019PDF](https://www.gard.no › ContainerCover_2019PDF)

How to choose the best Incoterms in 2021 - A guide for exporters and importers, iContainers

<https://www.icontainers.com/ebook/choose-incoterm-2021/>

Hudson, G. N. et al. (2012). *Marine Insurance Clauses*. London, Taylor & Francis Group.

Kingston, C. (2007). Marine Insurance in Brighton and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis. *The Journal of Economic History*, 67:2, 379-409.

<https://www.europeanlink.gr/information/history>

Leigh, J. H. & Randall, A. G. (1981). *Timber Trade Practice*, London, Macmillan.

Liquid Cargo Shortage Claims. (2019). North of England P&I Association.

<https://www.nepia.com/publications/liquid-cargo-shortage-claims-briefing/>

Marine Cargo Insurance. Mai Marine. vol. 4

<https://www.marshadvantage.com.au>

Masha, M. M. (1990). *The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University*.

[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1876&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1876&context=all_dissertations)

Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India.

Mutenga, S. & Parsons, C. (2012). *Marine Insurance*. In “The Rise of Lloyd’s and the London Insurance Market”.

<https://docplayer.net/15730169-Marine-insurance-stanley-mutenga-and-christopher-parsons-23-1-introduction-23-2-the-rise-of-lloyd-s-and-the-london-insurance-market.html>

*Wet Damage on Bulk Carriers* (2018). The Swedish Club.

[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018_05.pdf)

Williams, R. (2013). *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Gard AS, Norway.

[https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%20Guidance%20on%20Maritime%20Claims\\_final.pdf](https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%20Guidance%20on%20Maritime%20Claims_final.pdf)

Williams, R. (2015). *Gard Guidance to the Rules*. Gard AS, Norway.

[https://www.gard.no/Content/20889036/Gard\\_Guidance\\_to\\_the\\_Rules.pdf](https://www.gard.no/Content/20889036/Gard_Guidance_to_the_Rules.pdf)

### ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Alifragkis, A. Useful Insurance Terms.

[https://www.academia.edu/37367907/Useful\\_Marine\\_Insurance\\_Terms](https://www.academia.edu/37367907/Useful_Marine_Insurance_Terms)

Τελευταία επίσκεψη: 26/12/2021

Balasundaram. R. (2019). Institute Coal clauses.

<https://balasbroadcast.wordpress.com/2019/01/27/institute-coal-clauses-1-10-82-cl-267/>

Τελευταία επίσκεψη: 29/01/2022

Dinkiso, D. International Trade Law, Academia, σελ. 1-7.

[https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL\\_TRADE\\_LAW?email\\_work\\_card=view-paper](https://www.academia.edu/23948599/INTERNATIONAL_TRADE_LAW?email_work_card=view-paper)

Τελευταία επίσκεψη: 25/01/2021

Zhu Fa-xin. et al. (2015) ‘Analysis on Risks and Hazards of the Sloshing Liquid Cargo Tank in Oil Tanker’, *International Conference on Chemical, Material and Food Engineering*, σελ. 429-433.

Τελευταία επίσκεψη: 24/02/2022

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ/ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

<https://www.dripcapital.com/resources/blog/marine-insurance-meaning-types-benefits#1>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.isalos.net/knowledge/naftiki-asfalisi/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<http://articles-junction.blogspot.com/2014/07/types-of-marine-insurance-policies.html>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.merriam-webster.com/legal/marine%20insurance>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://focusbrokers.gr/plirofories-asfalisis-metaforon/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.europeanlink.gr/information/history>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/marine-insurance>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://transmodal.net/why-cargo-insurance-is-more-necessary-than-most-shippers-realize/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.ics.org.uk/learning/publications-and-learning-resources/book-support/marine-insurance>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/marine/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.linkedin.com/pulse/insurable-interest-marine-insurance-dilip-sinha>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://en.wikipedia.org/wiki/Hague\\_Rules](https://en.wikipedia.org/wiki/Hague_Rules)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://kstlaw.gr/lex-mercatoria/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html#1>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://focusbrokers.gr/plirofories-asfalisis-metaforon/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gicouncil.in/insurance-education/types-of-insurance/marine/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.icontainers.com/help/incoterms/fas/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/e/exw.asp#:~:text=Ex%20works%20is%20a%20term,bears%20responsibility%20for%20shipping%20costs.>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/f/fca.asp#:~:text=The%20free%20carrier%20is%20a,for%20transfer%20to%20a%20carrier.>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-paid-cpt.asp#:~:text=Carriage%20Paid%20To%20\(CPT\)%20is%20an%20international%20commercial%20term%20\(.delivery%20to%20the%20first%20carrier.](https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-paid-cpt.asp#:~:text=Carriage%20Paid%20To%20(CPT)%20is%20an%20international%20commercial%20term%20(.delivery%20to%20the%20first%20carrier.)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://craneww.com/knowledge-center/latest-news-and-info/incoterms-2020/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-and-insurance-paid-cip.asp#:~:text=Carriage%20and%20Insurance%20Paid%20To%20\(CIP\)%20is%20when%20a%20seller,at%20an%20agreed%20Dupon%20location.&text=Under%20CIP%20C%20the%20seller%20is,110%25%20of%20the%20contract%20value.](https://www.investopedia.com/terms/c/carriage-and-insurance-paid-cip.asp#:~:text=Carriage%20and%20Insurance%20Paid%20To%20(CIP)%20is%20when%20a%20seller,at%20an%20agreed%20Dupon%20location.&text=Under%20CIP%20C%20the%20seller%20is,110%25%20of%20the%20contract%20value.)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/d/delivered-place-dap.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://craneww.com/site/assets/files/2501/incoterms\\_2020\\_key\\_changes.pdf](https://craneww.com/site/assets/files/2501/incoterms_2020_key_changes.pdf)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.investopedia.com/terms/d/delivery-duty-paid.asp#:~:text=Delivered%20duty%20paid%20\(DDP\)%20is,them%20at%20the%20destination%20port.](https://www.investopedia.com/terms/d/delivery-duty-paid.asp#:~:text=Delivered%20duty%20paid%20(DDP)%20is,them%20at%20the%20destination%20port.)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.icontainers.com/help/incoterms/fas/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://craneww.com/knowledge-center/incoterms/fas-free-alongside-ship/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/f/fob.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/f/fas.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/c/cif.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.tnt.com/express/el\\_gr/site/how-to/understand-incoterms.html](https://www.tnt.com/express/el_gr/site/how-to/understand-incoterms.html)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://blog.globartis.com/how-to-deal-with-institute-cargo-clauses-insurance/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.container-xchange.com/blog/incoterms-2020-insights-from-a-freight-forwarder/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.chubb.com/ca-en/business-insurance/ocean-cargo-incoterms-insurance.html>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.wise-geek.com/what-is-dry-cargo.htm>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://opensea.pro/blog/ships-types-and-sizes>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-timber-trade-federation-clauses.pdf>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%BA\\_%CE%BA%CE%AC%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%81](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%BA_%CE%BA%CE%AC%CF%81%CE%B9%CE%B5%CF%81)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.ipl.org/essay/Advantages-And-Disadvantages-Of-Dry-Bulk-Cargo-PK58JF74SCPR#:~:text=It%20may%20be%20surprising%20to,during%20shipment%2C%20causing%20vessel%20instability.>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gard.no/web/updates/content/53068/major-cargo-claims-analysis-dry-bulk-and-dry-unitised-carriage>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://safety4sea.com/wet-damage-the-most-costly-claim-for-bulk-carriers/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.eef.edu.gr/media/2557/metafora\\_fortion\\_pdf\\_site.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2557/metafora_fortion_pdf_site.pdf)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://opensea.pro/blog/ships-types-and-sizes>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.e-nomothesia.gr/law-news/diethnes-suntheke-gia-ten-asphaleia-tis-zois-sti-thalassa-solas-74.html>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/international-bulk-chemical-code-\(ibc-code\)](https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/international-bulk-chemical-code-(ibc-code))

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.bimco.org/cargo/liquid-cargo/general-information>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.londonpandi.com/media/2179/56081previewissue3february2016f.pdf>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.swedishclub.com/loss-prevention/cargo/tankers>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gapinsuranceagency.com/insurance-products/marine-cargo-insurance>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803100005261>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://truckinsurance.gr/%CE%B1%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CF%8E%CE%BD-cargo/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-b-2009.pdf>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.globalnegotiator.com/international-trade/dictionary/salvage-loss/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/new\\_jason\\_clause](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/new_jason_clause)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.standard-club.com/knowledge-news/remember-the-importance-of-the-new-jason-clause-3827/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/b/both-to-blame-collision-clause.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.if-insurance.com/large-enterprises/in-case-of-loss/report-cargo-claim/notice-of-loss-to-carrier>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.investopedia.com/terms/b/burden-proof.asp>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-timber-trade-federation-clauses.pdf>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://en.wikipedia.org/wiki/Basic\\_sediment\\_and\\_water](https://en.wikipedia.org/wiki/Basic_sediment_and_water)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.bimco.org/about-us-and-our-members>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/bulk\\_shipping\\_quality\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2000](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/bulk_shipping_quality_clause_for_voyage_charter_parties_2000)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/solid\\_bulk\\_cargoes\\_that\\_can\\_liquefy\\_clause\\_2012](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/solid_bulk_cargoes_that_can_liquefy_clause_2012)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/dry\\_bulk\\_marine\\_risk\\_assessment\\_clause\\_for\\_time\\_charter\\_parties\\_2013](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/dry_bulk_marine_risk_assessment_clause_for_time_charter_parties_2013)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ship\\_to\\_ship\\_transfer\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ship_to_ship_transfer_clause_for_voyage_charter_parties)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco%20clauses/current/return\\_of\\_containers\\_clause\\_1995](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco%20clauses/current/return_of_containers_clause_1995)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/containers\\_clause\\_2002](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/containers_clause_2002)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions\\_clause\\_for\\_container\\_vessel\\_time\\_charter\\_parties\\_2021](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_container_vessel_time_charter_parties_2021)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/obo\\_-\\_carriers\\_standard\\_clauses](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/obo_-_carriers_standard_clauses)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22



<https://www.bimco.org/news/priority-news/20200427-floating-storage-clause-for-tankers>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.aitworldwide.com/incoterms-cfr>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.aitworldwide.com/incoterms-cif>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://abcofprocurement.com/incoterms/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018_05.pdf)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018\\_05.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/05/Swedish-Club-Wet-damage-on-Bulk-Carriers-2018_05.pdf)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[http://www.pi-](http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf)

[schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh\\_texni\\_a/kef03.pdf](http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf)

<https://www.swedishclub.com/loss-prevention/cargo/tankers>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://medium.com/@rsandy027/marine-insurance-for-exporters-why-and-what-are-the-types-e0e6f9543cb>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gard.no/web/updates/content/27345515/volcafe-the-uk-supreme-court-rules-on-the-burden-of-proof-in-cargo-claims>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://shipsforsale.su/en/pro\\_forma\\_documents/bills\\_of\\_lading/dry\\_cargo/172/](https://shipsforsale.su/en/pro_forma_documents/bills_of_lading/dry_cargo/172/)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/dry-bulk-cargo>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.container-xchange.com/blog/container-insurance/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://theloadstar.com/how-will-insurers-cover-shippers-with-containers-stranded-across-the-world/>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

[https://www.containerhandbuch.de/chb\\_e/stra/index.html?chb\\_e/stra/stra\\_01\\_04\\_02.html](https://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?chb_e/stra/stra_01_04_02.html)

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.xeneta.com/blog/incoterms>

Τελευταία επίσκεψη: 28/02/22

<https://www.gard.no/web/updates/content/25316843/liquid-cargo-sampling>

Τελευταία επίσκεψη: 03/03/22

<http://chemicaltankerguide.com/chemical-fire.html>

Τελευταία επίσκεψη: 03/03/22

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

A vessel loaded a full cargo of sugar beet pellets in Poland for Norway. Some hours after arriving in Norway the duty officer noticed a burning smell emanating from a ventilator to one of the holds. Although there was no smoke the local fire brigade was called in. After opening the hatch it was discovered that a powerful hold light had been inadvertently switched on which, due to its proximity to the cargo had resulted in the cargo smouldering. The fire was extinguished but the cargo receivers claimed that the whole cargo was smoke-damaged and refused to take delivery. The vessel was then discharged in Rotterdam at significant expense to the carriers. Additionally, a cargo claim for USD 130,000 was filed by cargo underwriters who had settled the claim that had been brought under the cargo policy by the receivers. The master of the vessel stated that the subject hold light had been accidentally switched on by a crew member who had been requested to only switch on the deck lights. The case was finally settled for USD 30,000.

Four problems normally arise in a case such as this:

1. Do the claimants have the right to sue the carrier?
2. Was the damage caused by the stated event?
3. Are the carriers liable in the circumstances?
4. Do the carriers have insurance cover for the cargo claim and for the extra costs of disposing of the cargo?

1. It is likely that the cargo underwriters are entitled to bring the claim since, once they have settled the claim under the cargo policy (which will normally provide cover for fortuitous damage such as this), they are subrogated to the rights of the assured including the right of the assured to bring a claim against the carrier under the bill of lading. Depending on the jurisdiction where the claim is brought, the cargo insurers may either sue in their own name or in the name of the assured.

2. It is very important to establish the precise cause of the damage. Therefore, the carriers need to ensure that they have established a satisfactory system on the vessel to identify and record incidents and deficiencies and to report any problems promptly to shore management. Shore management also need to ensure that they notify their liability insurers (normally their P&I club) promptly of the incident since a failure to

do so may not only hamper the carrier's defence but may also prejudice his club cover since the club may wish to instruct surveyors and lawyers at an early stage to gather evidence and protect the carrier's interest. Whilst the cause of the cargo damage is reasonably clear in this case study, that is not always so; fire can be caused by many different events including the spontaneous combustion of the cargo itself. Therefore, it may be necessary to appoint a fire expert to attend on board to make a forensic examination.

Unless the cause of the incident can be identified it is normally impossible for the carrier to avoid liability since there is normally a presumption that if the cargo has been loaded in good condition, any damage that is discovered on discharge has been caused by default on the part of the carrier. However, if the cause of the incident has been ascertained, that may enable the carrier to rely on whatever defences that are available under the contract.

3. Most cargo claims are brought under contracts that are subject either compulsorily or by agreement to the Hague or Hague-Visby Rules. Article IV Rule 2 (a) of the Rules provides that the carrier is not liable for "loss or damage arising or resulting from ... act, neglect or default of the master, mariner ... or the servants of the carrier in the ... management of the ship." If the cargo has indeed, been damaged by the act of the crew member in inadvertently switching on the hold light, then, on the face of it, that should provide the carrier with a defence since the negligence was directed to the ship's equipment which is not designed for the care of the cargo rather than to equipment which is designed to care for and protect the cargo. (In the latter event, the carrier would be liable for breach of his duties under Article III Rule 2 of the Rules.)

However, it is important to establish that the relevant crew member is properly qualified, competent and properly trained since, if not, the cargo claimant may be able to argue that the carrier has not satisfied his obligation under Article III Rule 1 of the Rules to "exercise due diligence to ... properly man ... the ship" and that this was causative of the damage, thereby depriving the carrier of a defence. Similarly, if it is established that the light was switched on before the end of loading and left on thereafter, this may again lead to the conclusion that the carrier has not exercised due diligence "before and at the beginning of the voyage ... to make the ship seaworthy" which will again deprive the carrier of his defence.

4. If the carrier is found liable, or if the settlement that is reached with the cargo claimants has been approved by the carrier's P&I club on the basis that it is a sensible

compromise of a potential legal liability, the carrier is likely to be able to recover the amount paid to the cargo claimants under his P&I cover. Similarly, the carrier is likely to recover the additional costs of disposing of the cargo that has been rejected by the cargo receivers under his P&I cover.

Williams, R. (2013). *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Gard AS. σελ. 127-128.

[https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%20Guidance%20on%20Maritime%20Claims\\_final.pdf](https://www.gard.no/Content/20823111/Gard%20Guidance%20on%20Maritime%20Claims_final.pdf)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Although substantial resources are used on board vessels in the preparation and cleaning of tanks and lines prior to loading, we see that samples are frequently not taken by the vessel at the start of loading. Alternatively, where samples are taken, they are not taken following the proper procedure or are discarded for one reason or another before they can be analysed.

In a recent Gard case, a chemical carrier arrived at a terminal with its cargo tanks and lines cleaned and ready for loading. The vessel was inspected upon arrival and found to be suitable for the nominated cargo. No manifold samples were taken at the commencement of loading, but first foot samples were taken from the designated tanks that were being loaded. Upon analysis of the first foot samples the cargo was found to be off-spec resulting in stoppages and delays on the vessel's account for further tank cleaning. The vessel was held responsible for contaminating the cargo. The cargo in the vessel's tank was pumped back ashore and the vessel was instructed to leave the terminal to clean her cargo tanks and lines.

The chemical tanker returned to the terminal following cleaning operations and loading was resumed. On this occasion, manifold samples were taken and analysed and everything found to be in order. However, upon detailed analysis of the sample of the contaminated cargo, the cause of the contamination was suspected to be from the remains of the previous cargo in the shore tanks and lines. Given that there were no manifold samples on the first occasion, there was no way for the vessel to prove that the cargo received on the first occasion may have been contaminated prior loading.

<https://www.gard.no/web/updates/content/25316843/liquid-cargo-sampling>

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Η Feuiltault Solution Systems Inc. αφορούσε μια υπόθεση ζημιάς από σκουριά σε εξοπλισμό χάλυβα που αποστέλλοταν σε εμπορευματοκιβώτια. Το ασφαλισμένο πλοίο «Feuiltault» χρησιμοποίησε έναν μεγάλο αριθμό τεμαχίων ξύλου για την αποτροπή της μετατόπισης των μηχανών στη στοιβάσια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από το Μόντρεαλ στη Γερμανία. Τα μηχανήματα ξετυλίχτηκαν κατά λάθος και στο τέλος του ταξιδιού, όταν ο αγοραστής άδειασε τα εμπορευματοκιβώτια, βρήκε όλες τις μονάδες σκουριασμένες. Η ασφαλιστική εταιρεία απέρριψε την αξίωση του ασφαλισμένου με την αιτιολογία ότι η απώλεια οφειλόταν στην εγγενή περιεκτικότητα σε υγρασία της ξυλείας που χρησιμοποιήθηκε για την ασφάλιση των μηχανών στο εμπορευματοκιβώτιο. Παράλληλα, το δικαστήριο έκρινε τη συσκευασία ανεπαρκή για την προστασία των εμπορευμάτων. Απέκλεισε, επίσης, την ύπαρξη τυχαίου γεγονότος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς δεν υπήρξε κανένα ανεπιθύμητο ή ασυνήθιστο γεγονός οποιουδήποτε είδους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού που θα μπορούσε να προκαλέσει τη συμπίκνωση στο εσωτερικό του εμπορευματοκιβωτίου.

Mishra, S., et al. (2013). *Guide to Marine Cargo Insurance*. Marine Cargo Technical Department, The New India Assurance Co. Ltd., Mumbai, India, σελ. 28.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

First published 1946, revised 1964, 1978, 1994, 2007, 2016

<b>BIMCO</b>		<b>CONGENBILL 2016</b>	
		BILL OF LADING To be used with charter parties Page 1	
Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.	
Consignee	Vessel		
Notify address	Port of loading		
	Port of discharge		
Shipper's description of goods		Gross weight	
(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)			
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:	<b>SHIPPED</b> at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.		
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	IN WITNESS whereof the Master or Owner or Charterer or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE PAGE 2		
	Date shipped on board	Place and date of issue	Number of original Bills of Lading
Signature:.....(Master*/Agent*/Owner*/Charterer*) *Delete as appropriate			
If signed by an Agent indicate with a tick <input checked="" type="checkbox"/> whether for and on behalf of: <input type="checkbox"/> Master; or <input type="checkbox"/> Owner .....(insert name); or <input type="checkbox"/> Charterer .....(insert name) Agent .....(insert name)			
Copyright © 2016 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. Printed by BIMCO's IDEA2. v. 1.1. Dated 30 May 2016. Clause 3 (General Average) updated to refer to York-Antwerp Rules 2016.			

## CONGENBILL 2016

### BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page 2

#### Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) **New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or its agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

(6) **International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause for bills of lading and other contracts 2014**

(a) For the purposes of this contract, the term "Servant" shall include the owners, managers, and operators of vessels (other than the Carrier); underlying carriers; stevedores and terminal operators; and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in direct contractual privity with the Carrier or not.

(b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver, holder, or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant's part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.

(c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.

(d) (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and

(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, it will indemnify the carrier against all consequences thereof.

(e) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are its Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

[https://shipsforsale.eu/en/pro\\_forma\\_documents/bills\\_of\\_lading/dry\\_cargo/172/](https://shipsforsale.eu/en/pro_forma_documents/bills_of_lading/dry_cargo/172/)



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

### **The UK Supreme Court on the burden of proof in cargo claims**

#### **Moisture Absorbing Cargoes**

*Volcafe Ltd and another v Compania Sud Americana de Vapores SA* ([2018] UKSC 61) concerned a cargo of coffee beans shipped in containers from South America to North Europe. The coffee beans were stuffed in unventilated containers by stevedores contracted by the carrier. Coffee beans will emit moisture when carried from a warm to a cool climate. Stevedores contracted by the carrier lined the containers with kraft paper as a precaution against moisture damage. In spite of this precaution, the coffee beans showed evidence of condensation damage at discharge.

Cargo interests claimed against the carrier on the basis that the damage was sufficient proof the carrier had failed to care for the cargo in breach of Article III, Rule 2 of the Hague Rules. In particular, cargo interests alleged that the carrier had not used enough lining paper to conform to industry practice. The carrier argued that they had sufficient evidence the moisture damage was inevitable due to the characteristics of the cargo, and therefore could rely on the inherent vice exception in Article IV Rule 2(m) of the Hague Rules.

The Supreme Court considered the question of which party bears the burden of proof – the cargo interests, to prove that the cargo was damaged by the carrier’s breach of Article III Rule 2 rather than the inherent defect, quality or vice of the cargo (the conventional allocation) or the carrier, to prove they were not in breach of the duty to care for the cargo in their possession.

The Supreme Court held that the application of the Hague Rules should be considered against the background of the common law of bailment. This is the concept that if one party agrees to take possession of another party’s property, that person, the bailee, has a responsibility to take reasonable care of that property. If it is returned damaged, it is the bailee’s burden to prove the absence of negligence.

Article III Rule 2 of the Hague Rules puts a duty on the carrier “*properly and carefully to load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge*” the cargo. The Court considered that this duty is similar to the common law position, and the carrier has the burden of proving they are not in causative breach of this provision before they can rely on the inherent vice exception (Hague Rules, Article IV Rule 2(m)). According to Lord Sumption JSC who delivered the leading judgement for the Court, the availability of the Article IV Rule 2(m) defence should not be interpreted as contradictory to the fundamental duty of care owed by the carrier under the general scheme of the Hague Rules. For a carrier to rely on the inherent vice exception, they must prove either that they were not in breach of Article III Rule 2 and the damage occurred anyway, or that the cargo would not have survived the voyage regardless of whether the carrier discharged the duty of care; i.e. the loss was inevitable.

In practical terms, evidence is paramount. Carriers should ensure that they implement solid and diligent record-keeping routines of what is declared and/or known about the specific cargo to be stowed and carried and of each step taken for cargo care against the background of the information available at the time of /packing/stowing/loading. This does include evidence of market practice for the storage and carriage of hygroscopic cargo such as coffee, the commodity damaged in the present case. In the event receivers raise a claim, collecting and preserving such evidence and making it available at the very outset of the dispute is critical,

since the carrier will have the burden of proving absence of negligence before it can rely on an Article IV Rule 2(m) defence.

*Volcafe* is an important decision as it does have an impact in daily litigation practice. However, it should not be taken to be an extraordinary shift in the law far and beyond its very specific context.

Firstly, the latest advancements in technology and forensic sciences as applied to cargo damage had already changed substantially the use of Article III Rule 2 in litigation practice and the line between proving failure to ‘properly and carefully’ care for the cargo and disproving negligence in such failure has been academic for some time.

Secondly, in the very recent decision in *Alize 1954 and CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others* [2019] (*The CMA CGM Libra*) Teare J excluded that Lord Sumption’s argument on the burden of proof could affect any issues of unseaworthiness and the mechanics of Article III Rule 1 of the Hague (and indeed Hague-Visby) Rules. In the judge’s words: “In my judgement the conventional view as to the burden of proof [for the purposes of Article III r.1] remains good law.” See *The CMA CGM Libra*, at [57]. “The conventional view is that the burden lies on the Cargo Interests to establish that the vessel was unseaworthy and that such unseaworthiness caused the [loss or damage]. If those matters are established then the burden lies on the Owners to establish that due diligence was exercised to make the vessel seaworthy” (*The CMA CGM Libra*, at [56]).

Lastly, in its most recent judgement – *Glencore Energy UK Ltd and Glencore Ltd v Freeport Holdings Ltd (The “Lady M”)*, [2019] EWCA Civ 388 – the Court of Appeal distinguished *Volcafe* and ruled that it did not affect the allocation of the burden of proof in case of the fire exception (Article IV Rule 2(b)), even if deliberately caused by the vessel’s chief engineer or by barratry.

*Volcafe* sets out the important principle that “the carrier ha[s] the legal burden of proving that he took due care to protect the goods from damage, including due care to protect the cargo from damage arising from inherent characteristics such as its hygroscopic character” (*Volcafe*, at [43]). In holding so, the Supreme Court considered whether there were industry standards for caring for this specific cargo, and if so, whether the carriers could prove they had followed such standards. This can be a challenging task for a carrier, as they are not, and cannot be, experts for every type of cargo presented for carriage. Except for physical safety codes, such as the IMDG, IMSBC and Grain Code, many cargoes have no standardised care instructions for sea carriage, even though they may have inherent characteristics that could result in damage if certain precautions are not taken. In the absence of such standards, carriers are advised to request specific instructions from shippers as to the care of the cargo they carry, and take careful records of when and how they are followed.

While it is still too early to know how arbitrators and courts will digest and apply *Volcafe*, *The CMA CGM Libra* and *The Lady M*, this sudden attention to reliance on Hague/Hague-Visby Rules defences is a stark reminder of the importance of information sharing and diligent record keeping. As a loss prevention approach, carriers and their liability underwriters together with cargo industry representatives should consider collecting commodity specific industry practices for loading, stowing and packing and make them widely available to the market. These may then be used as benchmarks in assessing a carrier’s negligence or the absence thereof.

<https://www.gard.no/web/updates/content/27345515/volcafe-the-uk-supreme-court-rules-on-the-burden-of-proof-in-cargo-claims>

