

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ ΚΑΙ
ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Φούντα Ελένη

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	
1.1.1. Ιστορική Αναδρομή της Ναυτικής Ασφάλισης.....	12
1.1.2. Γένεση Αμοιβαία Ασφάλισης.....	13
1.1.3. Σχηματισμός και Ανάπτυξη Ομίλων P&I.....	14
1.1.4. Καταγωγή των Ομίλων Αποζημίωσης.....	16
1.1.5. Ιστορικό του Συνδέσμου P&I της Βόρειας Αγγλίας.....	16
1.2. Ορισμοί.....	18
1.2.1. Ασφάλιστρο και Θαλάσσια Ασφάλιση.....	18
1.2.2. Ασφαλιστικό Συμφέρον.....	20
1.2.3. Ασφαλιστική Σύμβαση.....	22
1.2.4. Ασφαλιστική Αξία – Ασφαλιστικό Ποσό.....	23
1.2.5. Απαλλαγές.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	
2.1. Μορφές Ναυτασφάλισης.....	25
2.1.1. Υπασφάλιση.....	25
2.1.2. Συνασφάλιση.....	25
2.1.3. Αντασφάλιση.....	26
2.2. Incoterms 2000 στις Ναυτασφαλίσεις-Ορολογία Μεθόδων Αγοραπωλησίας Εμπορευμάτων	26
2.3. Εγγυήσεις (Warranties).....	27
2.4. Τύποι Ασφαλιστηρίων Συμβολαίων.....	28
2.4.1. Οριστικό Συμβόλαιο (Voyage Policy).....	28
2.4.2. Προασφαλιστήριο Συμβόλαιο (Floating Policy).....	29
2.4.3. Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Διαρκείας (Open Policy).....	30
2.4.4. Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Κατ' αποκοπή (Block Policy).....	31
2.4.5. Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Κύκλου Εργασιών.....	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.1. Γενικά.....	32
3.2. Ρήτρες Ασφάλισης Φορτίων.....	33
3.2.1. Ρήτρα Ασφάλισης Φορτίων C (Institute Cargo Clauses C 1.1.82).....	33
3.2.2. Ρήτρα Ασφάλισης Φορτίων B (Institute Cargo Clauses B 1.1.82).....	34
3.2.3. Ρήτρα Ασφάλισης Φορτίων A (Institute Cargo Clauses A 1.1.82).....	35
3.2.4. Εξαιρέσεις απο τις Καλύψεις των Ρητρών A,B,C 1.1.82.....	36
3.2.5. Ρήτρες Κάλυψης Κινδύνων Πολέμου και Απεργιών.....	37
3.2.6. Ρήτρες Πολέμου για Φορτία (Institute War Clauses – Cargo).....	37
3.2.7.Ρήτρες Απεργιών για Φορτία (Institute Strikes Clauses Cargo).....	40
3.3. Εξειδικευμένες Ρήτρες A,B,C και Αντίστοιχες Πολέμου..... και Απεργιών.....	41
3.3.1. Institute Frozen Meat Clauses[A].....	42
3.3.2. Institute Bilk Oil Cases	43
3.3.3.Ρήτρα Μεταφοράς Ξυλείας.....	44
3.4. Προστατευτικές Ρήτρες.....	46
3.4.1. Ρήτρα Ακύρωσης του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου (Cancellation Clause).....	46
3.4.2.Ρήτρα Αντικατάστασως (Replacement Clause).....	48
3.4.3.Ρήτρα Κατατάξεως Πλοίων (Institute Classification Clause).....	49
3.4.4.Ρήτρα Τοπικής Συσσώρευσης (Location Clause).....	51
3.4.5. Ρήτρα απο Αποθήκη σε Αποθήκη (Warehouse to Warehouse Clause).....	52
3.4.6. Ρητρες μη Τυποποιημένες και Άτυπες.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ	
4.1. Γενικά.....	55
4.2. Παράγοντες που Επηρεάζουν τη Διαμόρφωση Ασφαλίστρου.....	56
4.2.1. Είδος και Φύση του Ασφαλισμένου Φορτίου (Αντικειμένου).....	56
4.2.2.Η Συσκευασία των Προϊόντων.....	58

4.2.3. Το Μεταφορικό Μέσον (Πλοίο).....	59
4.2.4. Μέθοδοι και Τρόποι Φορτοεκφόρτωσης.....	62
4.2.5. Γεωγραφικοί και Μετεωρολογικοί Παράγοντες.....	65
4.2.6. Παράγοντες Νομικής Φύσης.....	66
4.2.7. Παράγοντες Ηθικής Τάξης.....	67
4.3. Εκτίμηση του Κινδύνου.....	68
4.3.1. Η θεωρία του Ευπαθούς - Η Ευαισθησία των προς Ασφάλιση Προϊόντων.....	71
4.3.2. Η Θεωρία της Πιθανότητας Επέλευσης του Ασφαλισμένου Κινδύνου.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	
5.1. Εισαγωγικά.....	73
5.2. Ρήτρες Ασφάλισης Πλοίων.....	76
5.2.1. Ρήτρα Συγκρούσεως (Running Down Clause).....	76
5.2.2. Ρήτρα Αδελφού Πλοίου (Sister Ship Clause).....	78
5.2.3. Ρήτρα Ρυμουλκήσεως (Tow and Assist Clause).....	78
5.2.4. Ρήτρα Συνέχισης Καλύψεως (Continuation Clays).....	79
5.2.5. Ρήτρα Παραβιάσεως Εγγυήσεως (Breach of Warranty Clays).....	80
Συμπεράσματα.....	81

Δήλωση αυθεντικότητας

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

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων, Αναπληρωτής Καθηγητής)
- Σαμιώτης Γεώργιος (Επικουρος Καθηγητής)
- Τσελέντης Βασίλειος-Στυλιανός (Καθηγητής)

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

Πρόλογος

Η Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στην Πάτρα. Χρήσιμες ήταν και οι πηγές και τα sight στο internet. Σημαντική βοήθεια έλαβα από τις ναυτασφαλιστικές επιχειρήσεις που εδρεύουν στην Ελλάδα. Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τον επιβλέποντα καθηγητή μου και επίτιμο πρόεδρο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία που μου έδωσε τη δυνατότητα να εμπλουτίσω τις γνώσεις μου στο αντικείμενο των ναυτασφαλίσεων που αποτελεί προσωπικό μου επαγγελματικό στόχο.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερος και τους αξιότιμους καθηγητές και μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής για την πολύτιμη προσφορά τους στην προαγωγή της γνώσης.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τον σύζυγό μου για την αδιάλειπτη υποστήριξή τους σε ό,τι χρειάστηκα κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας και καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Στην Διπλωματική Εργασία θα γίνει ανάλυση του τρόπου με τον οποίο διαμορφώνεται το ασφάλιστρο στη θαλάσσια ασφάλιση καθώς και ανάλυση των παραγόντων που το επηρεάζουν.

Η εργασία θα χωριστεί σε δύο μέρη. Πρώτον, στην θαλάσσια ασφάλιση φορτίων και δεύτερον στη θαλάσσια ασφάλιση πλοίων.

Σημαντική θα είναι η αναφορά σε έννοιες που είναι απαραίτητες και αποτελούν νομικές βάσεις πάνω στις οποίες γίνονται τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης πλοίων και φορτίων αλλά και βάσεις για την διαμόρφωση του θαλάσσιου ασφαλίστρου. Ακολούθως, οι έννοιες αυτές είναι το ασφαλιστικό συμφέρον, η ασφαλιστική σύμβαση, warranties(εγγυήσεις), incoterms 2000..κ.α.

Συμπερασματικά και σε συνδυαστική βάση όλων των προαναφερθέντων και εφόσον έχει επιλεγθεί η συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική(valuation policy), οι εταιρίες προβαίνουν σε συγκεκριμένες χρεώσεις.

ABSTRACT

In this diplomatic project will be analyzed the way that contributed the marine insurance premium and the analysis of the factors that effect it. The project will be seperated in two parts. Firtsly, in the marine cargo insurance and secontly, in the vessels insurance. Of great importance will be the references to marine insurance law which is a necessary base for the creation of marine insurance contracts and its premium.

Maritime definitions will be also given in this progect, like the insurable interest, the insurer, the insurance contract, the warranties, the incoterms 2000 etc..

Futhermore, will be referenced , the factors that influencing the premium and the ways of it's contribution. In conclusion and in a combination with all the aforsaid and the use of the specific valuation policy, tha companies are making specific charges.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ενδιαφέρον μου για τις ναυτασφαλίσεις ήταν δεδομένο από την πρώτη στιγμή που ασχολήθηκα επαγγελματικά με ασφαλίσεις σκαφών αναψυχής αλλά και λοιπών κλάδων. Το ενδιαφέρον μου αυξήθηκε στις διαλέξεις που παρακολούθησα στο μάθημα Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων.

Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι η καταγραφή των παραγόντων που επηρεάζουν τη διαμόρφωση του ασφαλίστρου αλλά και των τρόπων βάση των οποίων διαμορφώνεται το ασφάλιστρο από τους αντίστοιχους φορείς ασφάλισης.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει η ιστορική αναδρομή της ναυτικής ασφάλισης κι έπειτα θα ακολουθήσει η παράθεση των ορισμών του ασφαλίστρου και της θαλάσσιας ασφάλισης καθώς και οι έννοιες Ασφαλιστικό Συμφέρον και Ασφαλιστική Σύμβαση, ασφαλιστική αξία και ασφαλιστικό ποσό, που κατά την προσωπική μου άποψη αποτελούν βάση πάνω στην οποία διαμορφώνεται η θαλάσσια ασφάλιση.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναλυθούν οι "Incoterms 2000" κι αυτό γιατί είναι σημαντικό στις ναυτασφαλίσεις να γνωρίζουμε και να μπορούμε να προσδιορίσουμε ποιός έχει ασφαλιστικό συμφέρον και ποιός αγοράζει την ασφάλεια, η επιλογή ενός συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς καθορίζει και επηρεάζει οικονομικά τον προσδιορισμό του ασφαλίστρου. Στο ίδιο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά και στις Εγγυήσεις(Warranties), οι οποίες αποτελούν την ανάληψη της υποχρέωσης του ασφαλιζόμενου να παρατηρήσει συγκεκριμένες συνθήκες, είναι όροι και διαμορφώνουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης και κατ' επέκταση επηρεάζουν το ύψος των ασφαλίστρων. Ωστόσο, θα εξεταστούν οι τύποι των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και τι προβλέπεται σε καθεμία από αυτές. Επίσης, θα αναλυθούν και οι μορφές ασφάλισης που παίρνουν τα θαλάσσια ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, όπως αυτοί είναι

παγκοσμίως αποδεκτοί σήμερα, συμπεριλαμβανομένων και των εξαιρέσεων αυτών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα γίνει ανάλυση στη διαμόρφωση του ασφάλιστρου και το ανάλογο underwriting που ακολουθείται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, θα εξεταστεί η κατηγορία θαλάσσιας ασφάλισης πλοίων. Και στην περίπτωση αυτή θα γίνει αναφορά των παραγόντων που επηρεάζουν και διαμορφώνουν το ασφάλιστρο.

\

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

1.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (History of Marine Insurance)

Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλειες περιουσιών στην θάλασσα αναφέρονται στα έργα του Πλάτωνα. Έτσι φαίνεται ότι από το 300 π.Χ. υπήρχαν οι αρχές μοιράσματος του κινδύνου που τυχόν εμφανιζόταν κατά την διάρκεια των ταξιδιών στην θάλασσα.

Καθαρή αναφορά σε νόμο κράτους για εξασφάλιση και υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους¹ υπάρχει στο νόμο των Ροδίων που αποτελεί μέρος της Ιουστινιανής "Digesta" δηλαδή της καταγραφής των επικρατέστερων νόμων του Βυζαντινού κράτους.

Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η αξία φορτίου που απορίπτεται στην θάλασσα για την διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου οφείλει να αποζημιωθεί κατ'αναλογία από τις διασωθείσες περιουσίες δηλαδή το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο.

Η παραπάνω αναφορά αποτελεί και την στοιχειώδη αρχή της Γενικής Αβαρίας που είναι ο βασικός ασφαλιστικός κίνδυνος στις μέρες μας και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων "Average Adjuster". Είναι δηλαδή το ποσοστό συνεισφοράς που υποχρεούνται να καταβάλουν τα διασωθέντα μέρη του πλοίου και φορτίο, μετά από θυσία μέρους του πλοίου ή φορτίου, η εκταμίευση εξόδων για το κοινό καλό που ακολουθείται μετά από μια τέτοια περίπτωση, αποτελούν ασφαλιστικό ενδιαφέρον και καλύπτεται από τους ασφαλιστές του πλοίου και του

¹

Παζαρζής Ι. Μιγάλης, (2010), *ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ – ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ*, εκδ.: Πανεπιστήμιο Πειραιώς

φορτίου ξεχωριστά.

Η ναυτική ασφάλεια της θαλάσσιας περιπέτειας εξελίχθηκε τον 12ο αιώνα από Λομβαρδούς εμπόρους που μετακόμισαν από την Βόρειο Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο με έδρα την περιοχή City και συγκεκριμένα την έως σήμερα γνωστή Lombard Street.

Περί το 15ο αιώνα κάνουν την εμφάνισή τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι ονομαζόμενοι Lloyd's από το ομώνυμο καφενείο απ'όπου το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp., όπου αυτές οι εταιρίες μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το έτος 1824, όπου το μονοπώλιο αυτό καταργείται.

Μέσα στο 1774 μεμονωμένοι ασφαλιστές άρχισαν να γίνονται μέλη των Lloyd's και έτσι δημιούργησαν και κατοχύρωσαν ένα ασφαλιστικό φορέα γνωστό σε όλους ως Lloyd's. Ασφαλιστικές Εταιρίες άρχισαν να ιδρύονται στην Νέα Υόρκη, στην Αμβέρσα, στο Ρότερνταμ αλλά όχι όμως με το κύρος που έχει μέχρι σήμερα η ασφαλιστική εταιρία Lloyd's.

1.1.2. ΓΕΝΕΣΗ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ²

«Ένα συμβόλαιο στο οποίο ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο έναντι συγκεκριμένων ναυτικών κινδύνων σε αντάλλαγμα πληρωμής ενός συμφωνημένου ασφαλίστρου». Καταγραφές δείχνουν ότι οι Φοίνικες έμποροι χρησιμοποιούσαν μια τέτοια μορφή ναυτικής ασφάλισης πριν μια χιλιετία κατά την Χριστιανική Εποχή.

Γύρω στα 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο που έγινε σημείο συνάντησης για πλοιάρχους, πλοιοκτήτες και τους εμπόρους της πόλης, των οποίων η δουλειά ήταν η διατύπωση και διαμόρφωση του κατάλληλου ασφαλιστηρίου συμβολαίου για την ασφάλεια των πλοίων και των φορτίων τους. Οι έμποροι αυτοί που εγγυούνταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις για ένα συγκεκριμένο συμφωνημένο

²

Βογιατζής Ν., (1910), ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ,

χρηματικό ποσό (ασφάλιστρο – premium) υπέγραφαν τα ονόματά τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και επωνομάζονταν (Υπογράφωντες – Underwriters) Ασφαλιστές. Οι ασφαλιστές αυτοί έγιναν γνωστοί ως Ασφαλιστές του Lloyd. (Lloyd's Underwriters).

Η Ασφάλιση βοήθησε στην ανάπτυξη του εμπορίου και δεν χρειάστηκε να περάσει μεγάλο διάστημα για την εμφάνιση κι άλλων παρόμοιων ασφαλιστικών εταιριών που θα μπορούσαν κι αυτές να προσφέρουν στους πλοιοκτήτες ναυτική κάλυψη.

Ανάμεσα στα 1719 και 1824 πολλοί πλοιοκτήτες δυσαρεστούνταν όλο και περισσότερο με τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλισης. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα μιας Απόφασης του Κοινοβουλίου που επέτρεπε μόνο σε δύο εταιρίες τη Βασιλική Συναλλαγματική Ασφάλεια και τη Λονδρέζικη Ασφάλεια) και μεμονωμένους Ασφαλιστές όπως οι ασφαλιστές των Lloyd να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στους πλοιοκτήτες. Το ασφαλιστικό αυτό μονοπώλιο είχε ως αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να πληρώνουν υπερβολικά υψηλά ασφάλιστρα. Για τον λόγο αυτό, κάποιες ομάδες πλοιοκτητών σχημάτισαν κάποιους συνδέσμους, δρώντας παράνομα. Ο σκοπός των συνδέσμων αυτών ήταν η παροχή αμοιβαίας ασφάλειας στα μέλη της, κυρίως για την κάλυψη του κινδύνου καταστροφής ή απώλειας των πλοίων τους από τους κινδύνους τις θάλασσας ή της φωτιάς (κίνδυνοι σκάφους).

Οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούσαν την Αμοιβαία Ασφάλιση που γι'αυτούς ήταν η κατανομή της ευθύνης σε μη κερδοφόρα βάση.

Κάθε πλοιοκτήτης – μέλος του συνδέσμου³ εισήγαγε τα πλοία με συμφωνημένο ασφάλιστρο για περίοδο 12 μηνών και όλες οι απώλειες και τα έξοδα που συνέβαιναν στην περίοδο αυτή μοιράζονταν εξίσου ανάμεσα στα μέλη. Οι σύνδεσμοι αυτοί ήταν γνωστοί ως σύνδεσμοι Αμοιβαίας Ασφάλισης Σκαφών ή Όμιλοι Σκαφών.

Οι πλοιοκτήτες βρήκαν ότι μπορούσαν να κάνουν σημαντική οικονομία καθώς τα ασφάλιστρα που τους χρεώνονταν ήταν πολύ χαμηλότερα από αυτά που χρέωναν οι Ασφαλιστές του Lloyd και οι εταιρίες Βασιλική Συναλλαγματική και Λονδρέζικη Ασφάλεια.

³

Hardy Ivamy, Edward Richard, (1979), *Marine Insurance*,

εκδ.: Butterworths

1.1.3. ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΜΙΛΩΝ P&I.

Οι όμιλοι επηρέασαν σημαντικά το σχηματισμό Συνδέσμων Προστασίας και Αποζημίωσης. Ενώ το μονοπώλιο για παροχή ναυτικής ασφάλισης υπήρχε, οι όμιλοι αυξάνονταν με γοργούς ρυθμούς.

Εκτός από την παροχή κάλυψης σε κινδύνους του σκάφους, οι όμιλοι σκαφών συμπεριλάμβαναν στις καλύψεις τους και τις ζημιές που μπορούσαν να προκληθούν σε άλλο πλοίο σε περίπτωση σύγκρουσης.

Το 1824 μια αλλαγή στο νόμο, που τελείωσε το μονοπώλιο των εταιριών Βασιλική Συναλλαγματική και Λονδρέζικη ασφάλεια, ενθάρρυνε περισσότερες εταιρίες να εισέλθουν στην αγορά και ο ανταγωνισμός για την παροχή κάλυψης κινδύνων σκαφών έγινε πιο έντονος. Οι ιδιοκτήτες με πλοία που θεωρούνταν καλύτεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι συχνά πετύχαιναν κάλυψη σε καλύτερες τιμές και με καλύτερες συνθήκες στην εμπορική αγορά.

Οι όμιλοι σκαφών έμειναν με παλαιότερα πλοία που ήταν συχνά υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι και ως επίπτωση βαθμιαία βρίσκονταν σε κίνδυνο να μείνουν χωρίς δουλειά. Οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών⁴, ωστόσο δεν περιορίζονταν μόνο στην απώλεια του πλοίου. Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, πάντοτε ήταν υπεύθυνοι για απώλεια ή καταστροφή σε άλλα πλοία και το φορτίο των πλοίων τους και για απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς αλλά μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα υπήρχαν σχετικά ελάχιστες επιτυχημένες δικαστικές διεκδικήσεις έναντι στους πλοιοκτήτες και συνεπώς η ασφάλιση ζημιών αυτών δεν ήταν το κύριο ενδιαφέρον. Παρ'όλα αυτά, βελτιώσεις του νόμου επέφεραν αλλαγές. Μια απόφαση το 1846, για παράδειγμα, έδινε στα άτομα το δικαίωμα να μηνύουν τους ιδιοκτήτες για ζημιές ως αποτέλεσμα θανάτου που προκλήθηκα από αμέλεια, εκεί που πρωτύτερα το δικαίωμα αυτής της απαίτησης πέθαινε με το θύμα. Με την αύξηση της μεταφοράς επιβατών, οι πλοιοκτήτες ανησύχησαν για την πιθανότητα ότι θα έπρεπε να πληρώσουν πολύ μεγάλα χρηματικά

⁴

Brown, Robert H., (1998), *Marine Insurance Volume 3: Hull Practice*, εκδ. Witherby & Co Ltd

ποσά για να καλύψουν τις απαιτήσεις από απώλεια ζωής και προσωπικούς τραυματισμούς. Πίεσαν την κυβέρνηση να περιορίσει τις ευθύνες αυτές και το 1854 πέρασαν μια Απόφαση για την Εμπορική Ναυτιλία που περιόρισε την ευθύνη τους στον τομέα αυτό, όπως επίσης και για ζημία περιουσίας.

Οι όμιλοι σκαφών, αγωνιζόμενοι ενάντια στον ανταγωνισμό από του Lloyds και άλλες ασφαλιστικές εταιρίες, αναγνώρισαν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζονταν προστασία έναντι σε ένα συνεχώς αυξανόμενο φάσμα ζημιών και ότι αυτές οι ανάγκες δεν καλύπτονταν από την ασφαλιστική αγορά.

Έτσι, δεν άργησε να συσταθεί ένας εμπορικός οίκος που απαρτιζόταν από Διευθυντές Ομίλων Σκαφών, (Peter Tindall, Rigeys and Co.) προχώρησε στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, έναντι αμοιβαίας ασφάλισης για τις ζημιές αυτές.

Σχημάτισαν την πρώτη ένωση προστασίας με την Ένωση Αμοιβαίας Προστασίας Πλοιοκτητών που άρχισε εργασίες την 1η Μαΐου 1855. Ακολουθώντας σύντομα άλλοι σύνδεσμοι προστασίας, ο σύνδεσμος Προστασίας Πλοιοκτητών Σιδήρων Ατμοπλοίων Βόρειας Αγγλίας το 1860.

1.1.4. ΚΑΤΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Τον 19ο αιώνα στις καλύψεις των πλοιοκτητών από τους Ομίλους Προστασίας σε περίπτωση απώλειας ζωής και τραυματισμών, και επίσης έναντι στον κίνδυνο σύγκρουσης με άλλα πλοία προστίθεται και μια επιπλέον κάλυψη, αυτή της ασφάλισης φορτίου.

Έτσι σχηματίστηκε στο Newcastle το 1874, ο Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμοπλοίων και έγινε ο πρώτος όμιλος που κάλυψε απαιτήσεις φορτίου.

1.1.5. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ P&I ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

Πολλοί από τους Ομίλους Σκαφών άνησαν στην Βορειοανατολική Αγγλία και το 1860 σχηματίστηκε ο Σύνδεσμος Προστασίας Σιδήρων Ατμοπλοίων Βόρειας Αγγλίας υπό τη διεύθυνση του Mr. Joshep Carr.

Ο πρώτος σύνδεσμος αμοιβαίας αποζημίωσης σχηματίστηκε το 1874 στο Newcastle από τον K.J.S. Mitcalfe και ονομαζόταν Σύνδεσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημίωσης Ιδιωτικών Ατμοπλοίων.

Οι δυο αυτοί Σύνδεσμοι ήταν στενά συνδεδεμένοι και στις 21 Ιανουαρίου 1886 λήφθηκε απόφαση για τη συγχώνευσή τους. Από τη συγχώνευση αυτή σχηματίστηκε ο Σύνδεσμος P&I ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΓΓΛΙΑΣ. Ήταν ο πρώτος ολοκληρωμένος Όμιλος P&I που κάλυπτε κίνδυνο τόσο προστασίας όσο και αποζημίωσης.

Ο Όμιλος P&I Βόρειας Αγγλίας έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο σε πολλές βελτιώσεις που ωφέλησαν τους πλοιοκτήτες. Μπλέχτηκε στο σχηματισμό της Ναυτικής Ομοσπονδίας που ιδρύθηκε το 1890 προς αντιπροσώπευση των ενδιαφερόντων των πλοιοκτητών όταν συναλλάσσονται με την Ένωση Ναυτικών.

Η αστάθεια και η επανάσταση στις Δημοκρατίες της Νότιας Αμερικής είχε σαν αποτέλεσμα την απαίτηση υψηλών ασφαλιστρών για τους πλοιοκτήτες που τα πλοία τους ταξίδευαν στις περιοχές αυτές, από μέρους των Ασφαλιστικών Σκαφών για να καλυφθούν οι κίνδυνοι που δεν περιλάμβανε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του σκάφους από τη ρήτρα «ελεύθερο κατάληψη και κατάσχεση»⁵ (F.C.&S.).

Ένας πλοιοκτήτης του Synderland, δυσαρεστημένος με τις τιμές που του ζητήθηκε να πληρώσει, προσέγγισε τον Όμιλο προτείνοντας ότι οι κίνδυνοι από πόλεμο έπρεπε να καλύπτονται σε αμοιβαία βάση. Αυτό έγινε δεκτό και έτσι ο Όμιλος Βόρειας Αγγλίας έγινε ο πρώτος όμιλος που διαμόρφωσε νέα κλάση που κάλυπτε τους κινδύνους από πόλεμο σε αμοιβαία βάση και την προσέφερε στους Βρετανούς πλοιοκτήτες. Η νέα αυτή κλάση ξεκίνησε στις 20 Δεκεμβρίου του 1898.

Ο Όμιλος της Βόρειας Αγγλίας, μαζί με τους άλλους Ομίλους Κινδύνων από πόλεμο, έφτασε το 1913 σε συμφωνία με τη βρετανική κυβέρνηση που όριζε ότι Πολιτεία και Όμιλος θα ενεργούσαν από κοινού σε περίπτωση εχθροπραξιών ενάντια στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την πρώτη Επαναστασιακή Συμφωνία για κινδύνους από πόλεμο με τη Βρετανική Κυβέρνηση.

Από το 1886 που σχηματίστηκε ο σύνδεσμος P&I της Βόρειας Αγγλίας παραμένει ολοκληρωτικά ανεξάρτητος και δεν ήταν παρά το 1965 που έγινε μέλος της Ομάδας του

⁵ Brown, Robert Henry, (1989), *Dictionary of marine insurance terms and clauses*, εκδ.: Witherby's

Λονδίνου. Η Ομάδα του Λονδίνου ιδρύθηκε το 1899 από αρκετούς Ομίλους P&I προς καταμερισμό των κινδύνων P&I που περνούσαν συγκεκριμένο όριο.

Από το σχηματισμό του, ο Όμιλος λειτουργούσε πάντα ανεξάρτητες κλάσεις για τους κινδύνους προστασίας και αποζημίωσης. Το 1968 οι δυο διαφορετικές κλάσεις συγχωνεύτηκαν και, τον ίδιο χρόνο, σχηματίστηκε η κλάση Αποζημίωσης δια Ναύλου, Υπερημερίας και Υπεράσπιση. Η τελευταία κάλυψη για τα Μέλη, η Κλάση Απεργιών, καθιερώθηκε το 1985.

Συμμετοχή στον Όμιλο από το σχηματισμό του και μέχρι σχετικά πρόσφατα, είχαν μόνο Βρετανοί πλοιοκτήτες. Δεν ήταν παρά στα μέσα της δεκαετίας του 1960 όπου πλοία ξένης ιδιοκτησίας έγιναν δεκτά για συμμετοχή ως μέλη.

Το πρώτο ουσιαστικό στοιχείο ξένης συμμετοχής εισήχθη το 1967 όταν ο σύνδεσμος P&I Ποσειδών, με βάση το Sunderland, διαλύθηκε εθελοντικά. Τα μέλη πλοιοκτήτες του Ομίλου Ποσειδών όλα συντάχθηκαν με της Βόρειας Αγγλίας και οι Διευθυντές του Συνδέσμου Ποσειδών εξελέγησαν στο Συμβούλιο της Βόρειας Αγγλίας. Πολλά μέλη του Ποσειδών ήταν από την Γιουγκοσλαβία, και από τότε οι συναλλαγές με την Γιουγκοσλαβία επεκτάθηκαν. Στα χρόνια μετά ο Όμιλος αύξησε την υπερπόντια συμμετοχή σε Ευρώπη, Άπω Ανατολή και άλλες περιοχές του κόσμου.

1.2. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.2.1. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η έννοια του ασφαλίστρου στην ασφαλιστική επιστήμη και πρακτική είναι πολυδιάστατη, καθ' όσον εμπεριέχει τη νομική, οικονομική και ασφαλιστική διάσταση.

Η νομική πλευρά που είναι η αντιπαροχή του ασφαλισμένου στον ασφαλιστή είναι πολύ σημαντική γιατί έτσι ολοκληρώνεται η αμοτεροβαρής ασφαλιστική σύμβαση, η οποία διαφορετικά θα εντάσσονταν σε κάποια άλλης μορφής σύμβασης, όπως π.χ. δωρεάς, στοιχήματος κτλ.

Η οικονομική πλευρά της έννοιας του ασφαλίστρου είναι εξίσου σημαντική γιατί εάν ο ασφαλιστής δεν προσδιορίσει το κατάλληλο κατά περίπτωση ποσοστό ασφαλίστρου, θα

έχει αδυναμία άσκησης του επαγγέλματός του, αφού θα στερείται ρευστότητας για την πληρωμή των ζημιών, εξόδων λειτουργίας, προμηθειών κτλ.

Και τέλος, η ασφαλιστική πλευρά είναι η κρίσιμη γιατί η σωστή εφαρμογή αρχών και μεθόδων τόσο για την τιμολόγηση των αναλαμβανομένων κινδύνων όσο και την κατάρτισή του, κατά ασφαλιστικό κλάδο, χαρτοφυλακίου θα τον οδηγήσουν στην επιτυχημένη άσκηση της ασφαλιστικής του δραστηριότητας, τέτοιες αρχές είναι:

i) η ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης που δεν προβλέπει ασφάλιστρο, ii) το ασφάλιστρο που δεν εδράζεται σε στατιστικά στοιχεία, iii) εμπειρία και γνώση του αντικειμένου, iv) η αγνόηση της σωστής κατανομής των καλυπτόμενων κινδύνων, v) η τήρηση της μεθόδου τιμολόγησης βάσει του μεγάλου αριθμού κινδύνων, vii) η αρχή της γεωγραφικής έκτασης του χαρτοφυλακίου, viii) η επιλογή της κατάλληλης αντασφαλιστικής εξασφάλισης, ix) η αέναη στενή παρακολούθηση των οικονομικών και ασφαλιστικών εξελίξεων.

Ακόμη το ασφάλιστρο για όλους τους κλάδους διακρίνεται σε καθαρό (Βασικό - net premium) και μικτό πληρωτέο. Σαν καθαρό ασφάλιστρο, εννοούμε το ασφάλιστρο που ορίστηκε για την ανάληψη - κάλυψη του συγκεκριμένου κινδύνου, απαλλαγμένου οποιασδήποτε άλλης επιβάρυνσης. Αντίθετα, το μικτό ασφάλιστρο (Gross premium) είναι το καθαρό προσαυξημένο με τις επιμέρους επιβαρύνσεις, όπως έξοδα πρόσκτησης της εργασίας, δικαίωμα συμβολαίου, φόροι και χαρτόσημο, πλέον του ποσοστού κέρδους. Αυτά για την ελληνική αγορά, που όμως πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω του ανταγωνισμού οδηγήθηκε στη μη είσπραξη μερικών από τις προαναφερόμενες επιβαρύνσεις, όπως π.χ. το δικαίωμα συμβολαίου σε κάποιους κλάδους.

Η διεθνής πρακτική ως μικτό χαρακτηρίζει το ασφάλιστρο που περιέχει την προμήθεια του διαμεσολαβούντος και καθαρό το εναπομένον ποσοστό μετά την αφαίρεση της προμήθειας.

Η διαφοροποίηση της έννοιας του ασφαλίστρου, όπως προαναφέρθηκε, οδήγησε στην καθιέρωση και μιας τρίτης κατηγορίας ασφαλίστρου το λεγόμενο καθαρό, καθαρό ασφάλιστρο (net, net premium). Αυτό περιλαμβάνει ό,τι είναι μειωμένο κατά την προμήθεια του μεσολαβούντος ανεξαρτήτως της ύπαρξης άλλων βαρών. Η τρίτη αυτή διάκριση διευκολύνει κατά βάση τις αντασφαλιστικές διαπραγματεύσεις των Εταιριών.

Στην θαλασσοασφάλεια ειδικότερα, σαν βασικό χαρακτηριστικό, έχουμε το ελεύθερο

ασφάλιστρο χωρίς υποχρεωτικούς όρους και προϋποθέσεις και είναι αυτό που καθορίζουν κατά περίπτωση οι αναλήπτες των κινδύνων, οι λεγόμενοι, ως γνωστόν διεθνώς, *underwriters*. Οι παράγοντες τώρα που λαμβάνουν υπ' όψιν τους οι *Underwriters* του κλάδου Μεταφορών και οι αντίστοιχοι του κλάδου ασφάλισης σωμάτων πλοίων και μηχανών διαφέρουν μεταξύ τους.

Οι μεν πρώτοι λαμβάνουν κατά βάση υπόψη τους το προς ασφάλιση αντικείμενο, το μεταφορικό μέσο, το ταξίδι, την εποχή μεταφοράς του φορτίου, τη διάρκεια αυτού, τις μεταφορτώσεις, τη συσκευασία και την αξιοπιστία μεταφορέως και φορτωτού. Οι *underwriters* των σωμάτων πλοίων διαμορφώνουν το κατά περίπτωση ασφάλιστρο εξετάζοντας τα οικονομικά αποτελέσματα της κάλυψης στόλου ή μεμονωμένου πλοίου, την πλοιοκτησία ή τους διαχειριστές, τον τύπο, την ηλικία, τον εν γένει εξοπλισμό του πλοίου, και την κατάσταση αυτού, τις περιοχές κίνησης του πλοίου και την αποτίμηση του πλοίου ή των πλοίων του στόλου και όλα αυτά σε συνάρτηση με την αιτούμενη ασφαλιστική κάλυψη, δηλ. πλήρη κάλυψη ή την ολική και μόνο απώλεια του πλοίου.

Η σωστή και τεκμηριωμένη αξιολόγηση των κατά περίπτωση παραγόντων οδηγεί στη σωστή τιμολόγηση του κινδύνου.

1.2.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Η ασφάλιση κατά ζημιών, σε αντίθεση με την ασφάλιση ποσού, αποσκοπεί πάντοτε στην κάλυψη των κινδύνων περιουσιακής ζημίας και γι' αυτό προϋποθέτει αφενός μεν αγαθό, το οποίο έχει οικονομική αξία και αφετέρου πρόσωπο, το οποίο ενδέχεται να υποστεί περιουσιακή ζημία από την απώλεια ή βλάβη του αγαθού. Συνεπώς, μεταξύ του εν λόγω αγαθού και του προσώπου, πρέπει να υπάρχει τέτοια οικονομική σχέση, ώστε από την απώλεια ή βλάβη του αγαθού να επέλθει περιουσιακή ζημία στο πρόσωπο⁶.

Η οικονομική αυτή σχέση, που συνδέει συγκεκριμένο πρόσωπο με συγκεκριμένο αγαθό, συνιστά το ασφαλιστικό συμφέρον, η έννοια του οποίου είναι καθαρά οικονομική και γι' αυτό η συνδρομή εννόμου σχέσεως δεν είναι πάντοτε αρκετή για την κρίση της ύπαρξης ή όχι ασφαλιστικού συμφέροντος..

Αντικείμενο της ασφαλίσεως κατά ζημιών δεν είναι το αγαθό καθαυτό, αλλά το

⁶ Βλ. Κ. Ρόκα, (1974), *Ιδιωτικόν Ασφαλιστικόν Δίκαιον*, σελ. 119-120.

οικονομικό συμφέρον που έχει κάποιος για τη διατήρηση του πράγματος και γενικότερα το οικονομικό συμφέρον, που συνδέει ένα πρόσωπο με ένα αγαθό

Από το γεγονός ότι αντικείμενο της ασφαλίσεως ζημιών δεν είναι το πράγμα καθαυτό, αλλά η οικονομική σχέση που το συνδέει με συγκεκριμένο πρόσωπο, συνάγεται ότι δεν είναι δυνατή η σύναψη ασφαλίσεως από πρόσωπο, το οποίο δεν βρίσκεται σε οικονομική σχέση με το πράγμα, ούτε είναι απαραίτητο η ζημία να επέλθει επί του πράγματος, με την καταστροφή ή βλάβη του (λ.χ. ασφάλιση κατά κλοπής, όπου το κλαπέν αντικείμενο δεν υφίσταται ζημία, την οποία, όμως, υφίσταται, εξαιτίας της απώλειας, ο κύριος αυτού).

Επίσης, από την ίδια παραπάνω παρατήρηση για το αντικείμενο της ασφαλίσεως ζημιών, απορρέει ότι είναι δυνατόν να καταρτιστούν περισσότερες ασφαλίσεις για το ίδιο πράγμα, είτε από το ίδιο, είτε από διαφορετικά πρόσωπα, αναλόγως των συμφερόντων του ενός ή των περισσοτέρων προσώπων, που μπορεί να υπάρχουν σε σχέση με ένα αγαθό.

Κατά την κρατούσα άποψη, η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος, με την έννοια της οικονομικής σχέσης προσώπου με αγαθό, είναι προϋπόθεση του κύρους της σύναψης ασφαλιστικής συμβάσεως κατά ζημιών.

Κι αυτό διότι, αν ελλείπει το ασφαλιστικό συμφέρον, ο ασφαλισμένος δεν υφίσταται ζημία με την επέλευση της ασφαλιστικής περιπτώσεως, αφού δεν τον συνδέει καμία σχέση με το αγαθό και η αποζημίωση θα παρέμενε σ' αυτόν ως πλουτισμός του.

Η συνδρομή του ασφαλιστικού συμφέροντος διαδραματίζει σημαντικό λόγο στον αποκλεισμό της λειτουργίας της ασφαλιστικής συμβάσεως ως κερδοσκοπικής συμβάσεως, τυχηρού παιγνίου ή στοιχήματος, αφού, με αναφορά σ' αυτό, καλύπτεται συγκεκριμένο και μόνο στην έκταση που εκτίθεται στον ασφαλισμένο κίνδυνο συμφέρον.

Στην ασφάλιση φορτίου, ασφαλιστικό συμφέρον έχουν : i) ο αγοραστής των αγαθών, ii) ο πωλητής των αγαθών, iii) ο μεταφορέας, iv) ο ναυλωτής, v) ο ίδιος ο ασφαλιστής, vi) ο broker που βρήκε το πλοίο.

1.2.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Η ασφαλιστική σύμβαση⁷ είναι μια εμπορική αμφοτεροβαρής, και με αποζημιωτικό χαρακτήρα σύμβαση, η οποία δεσμεύει τον Ασφαλιστή να καλύπτει τον συγκεκριμένο κίνδυνο ή τους κινδύνους που συμφώνησε, έναντι του Ασφαλιζομένου και ο τελευταίος ως αντισυμβαλλόμενος είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει το ασφάλιστρο που είχε συμφωνηθεί στον Ασφαλιστή. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι ενοχική γιατί υποχρεώνει τα εκατέρωθεν μέρη σε παροχές οι οποίες είναι τα ασφάλιστρα και το ασφάλισμα. Επίσης, έχει και τη μορφή προσχώρησης, αυτό γιατί ο ασφαλιστής προετοιμάζει και προτείνει στον ασφαλιζόμενο ολοκληρωμένες καλύψεις ανάλογα με τις ανάγκες και το ανάλογο ενδιαφέρον αυτού, με συγκεκριμένους όρους, προϋποθέσεις και ασφάλιστρα, τις οποίες ο ασφαλιζόμενος καλείται να αποδεχτεί. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι επίσης και αμφοτεροβαρής, δημιουργεί δηλαδή δικαιώματα και υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια σχέση παροχής και αντιπαροχής, η παροχή είναι το συμφωνηθέν ασφάλιστρο και η αντιπαροχή είναι το ασφάλισμα, η αποζημίωση σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιζόμενου κινδύνου. Τέλος, η ασφαλιστική σύμβαση είναι σύμβαση διάρκειας, εφόσον το χρονικό διάστημα ισχύος της συμφωνείται κατά τη σύναψη αυτής.

⁷ Πετρόπουλος Κων., (1989), *ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*

Στις ασφαλίσεις Μεταφορών υπάρχει ιδιαιτερότητα, η ασφαλιστική σύμβαση έχει ρητή έναρξη που είναι η φόρτωση του μεταφερόμενου πράγματος, έχει και τεκμαρτή διαπιστωμένη λήξη που συμπίπτει με το πέρας της μεταφοράς. Επιπροσθέτως, έναρξη αποτελεί και η σύναψη της σύμβασης. Εάν συμπίπτει η έναρξη της φόρτωσης με την σύναψη της σύμβασης τότε δεν υπάρχει πρόβλημα, εάν όμως υπάρχει χρονική διαφορά μεταξύ υπογραφής της σύμβασης και φόρτωσης, που είναι και η πιο συνηθισμένη κατάσταση, τότε ο Ασφαλιστής, προκειμένου να αναγνωρίσει την ευθύνη του, λαμβάνει υπ' οψιν του σαν έναρξη ισχύος της σύμβασης την φόρτωση του ασφαλιζόμενου πράγματος στο μέσον μεταφοράς. Στις ασφαλίσεις μεταφορών ρυθμιστής αυτών είναι το Αγγλικό δίκαιο, το ίδιο ισχύει και για τις ασφαλίσεις σωμάτων πλοίων.

1.2.4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ – ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΟΣΟ

Η Ασφαλιστική Αξία είναι η αντικειμενική αξία σε χρήμα του συγκεκριμένου ασφαλιστικού συμφέροντος. Η αντικειμενικότητα της αξίας του πράγματος αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για να χαρακτηριστεί αυτή σαν ασφαλιστική και να παίξει τον ρόλο της στη ασφαλιστική σύμβαση. Η καλύτερη προσέγγιση για το προσδιορισμό της αντικειμενικής ασφαλιστικής αξίας θεωρείται η αγοραστική αξία του πράγματος, η αποκαλούμενη εμπορική.

Στα ασφαλιστήρια συμβόλαια του Κλάδου Μεταφορών, κατ'εξάιρεση, επιτρέπεται η ασφαλιστική αξία να περιλαμβάνει την αντικειμενική αξία του μεταφερόμενου πράγματος, η οποία μπορεί να είναι αποκλειστικά η τιμολογιακή - περίπτωση αγοραπωλησίας F.O.B.⁸ οπότε προστίθονται τα έξοδα μεταφοράς και ασφαλίσεως, ή προσαυξάνεται και στις δυο περιπτώσεις προσδοκώμενου κέρδους – περίπτωση C. I. F.⁹ - οπότε η τιμολογιακή περιλαμβάνει τα πάντα πλέον.

Η προσαύξηση της κατά περίπτωση διαμορφωμένης αξίας πρέπει να κυμαίνεται στα παραδεκτά από το νόμο και τα χρηστά συναλλακτικά ήθη ποσοστά, που συνήθως είναι

⁸ Free On Board: Η ευθύνη του αγοραστή αρχίζει από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο.

⁹ Cost Insurance Freight: Ο πωλητής προβαίνει στην ασφάλιση των εμπορευμάτων και καταβάλλει τα ασφάλιστρα μέχρι τον συμφωνημένο περιορισμό. Στον αγοραστή παραδίδει μαζί με τα άλλα φορτωτικά έγγραφα και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

μεταξύ 10% - 15%, περίπου χωρίς να είναι απόλυτο αυτό.

Όσον αφορά την ασφαλιστική αξία, υπάρχει η λεγόμενη αρχική ασφαλιστική αξία, δηλαδή αυτή που ισχύει κατά τη σύναψη της ασφάλισης, εν συνεχεία έχουμε την τρέχουσα αξία του προς ασφάλιση πράγματος και είναι αυτή που διαμορφώνεται κατά τη διάρκεια της ασφάλισης μετά από επηρεασμό διαφόρων παραγόντων, όπως η διακύμανση του νομίματος, στο οποίο συνήφθη η κάλυψη ή αυτή που διαμορφώνεται μετά από εκτίμηση των προς ασφάλιση πραγμάτων. Η τρέχουσα αξία χρησιμοποιείται συχνά στις Ασφαλίσεις Μεταφορών και ειδικότερα στις περιπτώσεις που υπάρχει η έλλειψη συγκεκριμένης αξίας, όπως όταν δεν υπάρχει αντίστοιχο τιμολόγιο. Τέλος, έχουμε την τελική ασφαλιστική αξία, η οποία είναι αυτή που διαμορφώθηκε κατά τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης. Η τελική ασφαλιστική αξία είναι αυτή που λαμβάνεται υπ' όψιν για τον προσδιορισμό του ασφαλίματος.

Η ασφαλιστική αξία που αναγράφεται στο συμβόλαιο ονομάζεται ασφαλιστικό ποσό.

Το ασφαλιστικό ποσό παρατηρείται συχνά να είναι ποσό διαφορετικό από την πραγματική ασφαλιστική αξία.

Στην πράξη λοιπόν διαμορφώνονται διαφορετικοί τύποι ασφάλισης, που επηρεάζουν τη διαμόρφωση του ασφαλίστρου και αποτελούν κύριο σημείο αναφοράς και σώμα της ασφαλιστικής σύμβασης.

1.2.5 ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ

Οι απαλλαγές αποτελούν τρόπους συμβατικού περιορισμού της ευθύνης του ασφαλιστή.

Υπάρχουν οι απαλλαγές ποσοστού ή ποσού που βασίζονται στο μέγεθος της ζημιάς ή στο είδος της ζημιάς. Έτσι μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο ασφαλιστής θα καλύπτει ζημίες πέραν ορισμένου ποσού ή ποσοστού. Οι κάτω του πόσου αυτού ζημίες βαρύνουν τον ασφαλιζόμενο, ενώ για τις πάνω του ποσού μπορεί να έχει συμφωνηθεί ότι ο ασφαλιστής τις καλύπτει είτε αφού αφαιρέσει το πόσον της απαλλαγής είτε εξ ολοκλήρου, εφόσον ξεπεράσουν το συμφωνημένο ποσόν της απαλλαγής.

Οι λόγοι που επιβάλλουν την πρόβλεψη των απαλλαγών σχετίζονται αφενός μεν με το διαχειριστικό κόστος που συνεπάγεται για τον ασφαλιστή ο διακανονισμός των μικρών

ζημιών και αφετέρου με την επιθυμία του ασφαλιστή να ευαισθητοποιήσει τον ασφαλιζόμενο και να τον καταστήσει προσεκτικότερο στη διατήρηση της ασφαλιστικής περιουσίας .

Συνέπεια των απαλλαγών είναι η μείωση του ασφάλιστρου, αλλά και η μείωση της συχνότητας των ζημιών, λόγω της προσεκτικότερης συμπεριφοράς του ασφαλιζόμενου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

2.1. ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

2.1.1. ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ

Όσον αφορά την **υπασφάλιση**¹⁰ γίνεται ακριβώς το αντίθετο από την υπερασφάλιση. Το ασφαλιστικό ποσό είναι μικρότερο της ασφαλιστικής αξίας. Συναντάται συχνά στα ασφαλιστήρια συμβόλαια δεδομένου ότι μικρότερη ασφαλιστική αξία συνεπάγεται μικρότερη καταβολή ασφαλιστρού και συνεπώς μειωμένο κόστος για τον ασφαλιζόμενο. Κάτι τέτοιο συμφωνείται εξ αρχής μεταξύ Ασφαλιστή και ασφαλισμένου, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχει δόλος. Όταν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος, τότε ισχύει ο αναλογικός κανόνας είτε μεταξύ Ασφαλιστή και ασφαλισμένου (περίπτωση αυτασφάλισης - το μη καλυπτόμενο μέρος της ασφαλιστικής αξίας παραμένει σε βάρος του ασφαλισμένου), ή καλύπτεται από άλλον Ασφαλιστή οπότε έχουμε συνασφάλιση.

2.1.2. ΣΥΝΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η συνασφάλιση¹¹ είναι μια μορφή ασφάλισης που στις μέρες μας ακολουθείται όλο και περισσότερο. Όταν έχουμε συνήθως μια μεγάλη ασφαλιστική αξία, αναλαμβάνεται ποσοστιαία από περισσότερους του ενός Ασφαλιστές. Δεν είναι απαραίτητο οι επιμέρους αναλήψεις να είναι ισόποσες αρκεί να μην υπερβαίνουν στο σύνολό της την ασφαλιστική αξία. Η ανάληψη της ευθύνης δύναται να γίνει και με ισάριθμα

¹⁰ ΣΥΡΙΧΑΣ. ΟΡ., (1976/1977/1977), *ΑΡΧΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ, ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ, ΣΕ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΗ ΡΗΤΡΑ ΔΑΠΑΝΩΝ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*

¹¹ Βλ. προηγούμενο

ασφαλιστήρια συμβόλαια των συμμετεχόντων Ασφαλιστών στην κάλυψη, τα οποία να ανφέρουν την ύπαρξη της συνασφάλειας. Συνήθως ο ένας εκ των Ασφαλιστών, ο εμπειρότερος συμφωνείται να είναι ο διαχειριστής της της Ασφαλίσεως και ονομάζεται ηγέτης. Με την συνασφάλιση επιτυγχάνεται η εφαρμογή της μεγάλης αρχής της διασποράς του κινδύνου και παρατηρείται και μειωμένο κόστος ασφαλιστρού.

2.1.3. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η αντασφάλιση¹² αποτελεί μορφή ασφάλισης και συνάπτεται μεταξύ του πρωτασφαλιστή και του Ασφαλιστή που ανέλαβε την κάλυψη έναντι τρίτου, του Ασφαλιζομένου και του Αντασφαλιστή στον οποίο αυτός ασφαρίζει ολόκληρο ή μέρος του κινδύνου που ανέλαβε ως πρωτασφαλιστής. Ανάλογα το πως διαμορφώνεται η αντασφαλιστική σύμβαση επηρεάζεται και η διαμόρφωση του ασφαλιστρού που πρέπει να καταβληθεί εκ μέρους του Ασφαλιζομένου.

2.2. INCOTERMS 2000 ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ -ΟΡΟΛΟΓΙΑ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Σε συνάρτηση με την ασφαλιστική πλευρά των εμπορικών συναλλαγών οι συνηθέστεροι τρόποι αγοραπωλησίας εμπορευμάτων είναι...

- **C.I.F.** (Cost Insurance Freight). Ο πωλητής αναλαμβάνει την ευθύνη της μεταφοράς των εμπορευμάτων μέχρι τον τόπο παράδοσής των στον αγοραστή αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα τα έξοδα παραγωγής, μεταφοράς και ασφάλισης.
- **F.O.B.** (Free On Board). Ο πωλητής αναλαμβάνει το κόστος φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο και ο αγοραστής αναλαμβάνει πλέον την ευθύνη της μεταφοράς και της εκφόρτωσης.
- **C & F** (Cost and Freight). Ο πωλητής αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς αλλά ο αγοραστής αναλαμβάνει την ασφάλιση. Συνηθίζεται εκεί που το δρομολόγιο περνά από εμπόλεμες περιοχές.
- **Ex Works**. Ο πωλητής έχει διαθέσιμα τα προϊόντα στο εργοστάσιό του και ο

¹² Βλ. προηγούμενο

αγοραστής αναλαμβάνει να τα μεταφέρει πληρώνοντας το ναύλο και τα ασφάλιστρα. Συναφείς είναι και οι όροι **Ex Factory, Ex Stock, Ex Warehouse**, που σημαίνουν παράδοση του εμπορεύματος στον τόπο παραγωγής, στον χώρο αποθεμάτων ή στην αποθήκη του πωλητή.

• **Ex Ship**. Ο πωλητής αναλαμβάνει την φόρτωση, την ασφάλιση και την μεταφορά των εμπορευμάτων. Ο αγοραστής την εκφόρτωση με την ασφαλιστική της κάλυψη κ.ά.

2.3. ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ (WARRANTIES)

Η έννοια των "εγγυήσεων" στις ασφαλίσεις μεταφερόμενων φορτίων βρίσκεται σε στενή σχέση με την αρχή της καλής πίστης. Για οικονομικούς λόγους οι ασφαλιστές καθιέρωσαν ένα πρακτικό σύστημα που εξασφαλίζει τον ασφαλιστή σε ό,τι τελικά αρχικώς είχε συμφωνήσει και τιμολογήσει.

Το σύστημα αυτό λειτουργεί με τις εγγυήσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο μεταφορών μεταξύ συμφωνίας ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου ως προϋπόθεση ανάληψης της εργασίας όπως γίνεται για τους όρους και το κόστος ασφάλισης. Ο ασφαλιστής προτείνει και ο ασφαλιζόμενος αποδέχεται την προτεινόμενη εγγύηση. Η ύπαρξη των εγγυήσεων είναι διττή. Η πρώτη πτυχή των εγγυήσεων είναι η διασφάλιση του ασφαλιστή – σε περίπτωση ζημιάς επιτυγχάνεται η περιστολή της. Η δεύτερη πτυχή, εξασφαλίζει στον ασφαλιζόμενο μικρότερο ασφάλιστρο, συνεπώς και μειωμένο κόστος.

Πριν αναφερθούν οι κατηγορίες των εγγυήσεων- που κατά το Αγγλικό Δίκαιο είναι δύο, θα σημειωθούν οι περιπτώσεις που δεν τηρούνται οι εγγυήσεις και αυτό δεν συνεπάγεται την ευθύνη του ασφαλιστή για καταβολή αποζημίωσης.

Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι εξής: i) όταν υπάρχει αντικειμενική μεταβολή των συνθηκών μεταφοράς που καθιστούν πλέον την συγκεκριμένη εγγύηση μη εφαρμόσιμη, ii) όταν υπάρχει μεταγενέστερη της ασφαλιστικής σύμβασης νομοθετική ρύθμιση, στο περιεχόμενο της οποίας αντιτίθεται η συγκεκριμένη εγγύηση.

Οι εγγυήσεις και ο τρόπος εφαρμογής αυτών προέρχονται από την πρακτική της Αγγλικής αγοράς και έχουν θεσμοθετηθεί και περιλαμβάνονται στο άρθρο 33 της Marine Insurance Act, και έχουν καθιερωθεί παγκοσμίως.

Το Αγγλικό Δίκαιο, όπως προαναφέρθηκε, χωρίζει τις εγγυήσεις σε δυο κατηγορίες:

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις ρητές εγγυήσεις, οι οποίες αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και επιβεβαιώνουν την εγκυρότητα αυτού. Στις ασφαλίσειες φορτίων οι εγγυήσεις είναι κυρίως τυποποιημένες και εξαρτώνται ως επί το πλείστον από τη φύση του φορτίου και τις ιδιαιτερότητες αυτού από ασφαλιστικής άποψης, δηλαδή από πλευράς επικινδυνότητας, ιδίου ελαττώματος, τρόπου και μεθόδου μεταφοράς και άλλων παραγόντων.

Οι εγγυήσεις προϋποθέτουν ανάλογες του ασφαλισμένου αντικειμένου προϋποθέσεις όπως π.χ. την απαγόρευση του ασφαλισμένου πλοίου να πλεύσει σε συγκεκριμένη περιοχή για κάποιο λόγο που προκαλεί επίταση του ασφαλισμένου κινδύνου.

2.4. ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ¹³

Αφού έγινε αναφορά στην ασφαλιστική σύμβαση μεταφερόμενων φορτίων, θα προχωρήσουμε στην ανάπτυξη και ανάλυση των τύπων των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Έχει ιδιαίτερη σημασία η επιλογή του ανάλογου τύπου ασφαλιστηρίου συμβολαίου κυρίως στην διαμόρφωση του ασφαλίστρου.

Σήμερα χρησιμοποιούνται οι παρακάτω τύποι ασφαλιστηρίων συμβολαίων :

2.4.1. ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ (Voyage Policy)

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ενός ταξιδιού (οριστικό συμβόλαιο), είναι ο τύπος εκείνος που για να χρησιμοποιηθεί πρέπει να περιλαμβάνει όλα εκείνα τα στοιχεία που η ίδια η ασφαλιστική σύμβαση ορίζει και επιπλέον ο ασφαλισμένος να δύναται να δώσει στον ασφαλιστή όλες τις αναγκαίες πληροφορίες της μεταφοράς που πρόκειται και προγραμματίζει να πραγματοποιήσει.

Το συμβόλαιο αυτό προϋποθέτει ακριβή και λεπτομερή περιγραφή του προς ασφάλιση μεταφερόμενου φορτίου βάση τιμολογίων και της συμφωνίας συναλλαγής, ακριβή προσδιορισμού της φύσης του πράγματος συμπεριλαμβανομένης της ποιοτικής και

¹³ Βλ. προηγούμενο

ποσοτικής κατάστασής του καθώς και της πλήρους περιγραφής της μεθόδου και του υλικού συσκευασίας αυτού. Η περιγραφή αυτή θα πρέπει να είναι η απεικόνιση των αντίστοιχων φορτωτικών εγγράφων σε αριθμούς - χρηματικά ποσά. Συμπερασματικά, ο ασφαλιστής θα πρέπει να έχει την πλήρη ταυτότητα του ασφαλιζόμενου φορτίου. Επιπλέον, θα πρέπει να είναι γνωστό το συγκεκριμένο μέσον μεταφοράς, δηλαδή το όνομα του πλοίου. Σημαντικό επίσης στοιχείο, που δεν μπορεί να παραληφθεί, είναι η ακριβής περιγραφή του ταξιδιού, με αναφορά στους τόπους φόρτωσης και προορισμού, με τυχόν ενδιάμεσες μεταφορτώσεις και εναλλαγή μέσου μεταφοράς.

Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η γνωστοποίηση ημερομηνίας φόρτωσης, η οποία πρέπει να συμπίπτει με την αντίστοιχη ημερομηνία της φορτωτικής. Τέλος, περιλαμβάνει το ασφάλιστρο που συμφωνήθηκε καθώς και τους καλυπτόμενους κινδύνους για την συγκεκριμένη μεταφορά. Ο τύπος αυτός συμβολαίου χρησιμοποιείται στις εξαγωγές προϊόντων. Το ασφάλιστρο στην συγκεκριμένη περίπτωση πληρώνεται με την παράδοση του συμβολαίου.

2.4.2. ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ (Floating Policy)

Ο τύπος αυτός του συμβολαίου χρησιμοποιείται όταν δεν είναι γνωστά εξ' αρχής τα ακριβή στοιχεία της μεταφοράς των πραγμάτων που ασφαίζονται με αυτό το συμβόλαιο. Το προασφαλιστήριο σε αντίθεση με το οριστικό συμβόλαιο περιλαμβάνει μόνο το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό, σύμφωνα με τους γενικούς ειδικούς όρους που συμφωνήθηκαν να καλύψουν συγκεκριμένη μεταφορά, το κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο επιτρεπόμενο ανώτατο ποσό καλύψεως και βάση ορθού υπολογισμού, για το λόγο ότι το ασφαλιστήριο μπορεί να εκτελεστεί σε περισσότερες από μια φορτώσεις, την ημερομηνία έναρξης της ισχύος αυτού, την γενική περιγραφή των ασφαλιζόμενων πραγμάτων και το ποσοστό του ασφαλίστρου που έχει συμφωνηθεί.

Το προασφαλιστήριο προϋποθέτει την τήρηση ορισμένων διαδικαστικών υποχρεώσεων για τους συμβαλλομένους και πολύ περισσότερων πλεονεκτημάτων για τον ασφαλιζόμενο. Ο τελευταίος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει στον ασφαλιστή τα επιμέρους στοιχεία κάθε φόρτωσης, μερικής ή ολικής. Με τα στοιχεία αυτά ο ασφαλιστής προχωρά σε έκδοση πρόσθετης πράξης επί του συμβολαίου, συγχρόνως μειώνει το

αρχικό ασφαλιζόμενο κεφάλαιο του προασφαλιστηρίου, βάση του ποσού της αξίας των επί της πρόσθετης πράξης ασφαλιζόμενων πραγμάτων, στην περίπτωση της μη ολικής φόρτωσης και καταλογίζει τα ανάλογα ασφάλιστρα στη συγκεκριμένη φόρτωση με βάση το ποσοστό τιμολόγησης που είχε συμφωνηθεί κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Ο ασφαλιζόμενος έχει την δυνατότητα εφόσον το επιθυμεί, να ζητήσει την αύξηση του αρχικού ασφαλιστικού ποσού στις περιπτώσεις που αυτό είναι απαραίτητο για την ολοκλήρωση της μεταφοράς των ασφαλισθέντων πραγμάτων.

Αυτός ο τύπος ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι πολύ εξυπηρετικός για τον ασφαλισμένο διότι του παρέχει κάλυψη της επιχειρηματικής του δραστηριότητας πολύ πριν την πραγματοποίηση της μεταφοράς, χωρίς άγχος και αδιευκρίνιστο κόστος, γιατί όπως προβλέπεται από το προασφαλιστήριο, δεν καταβάλλει ασφάλιστρα προκαταβολικά, αλλά μόνο τμηματικά και με την πραγματοποίηση της ολικής ή μερικής μεταφοράς. Ο ασφαλισμένος, μάλιστα επειδή γνωρίζει το συνολικό κόστος της ασφάλισης διαμορφώνει τις τιμές του αναλόγως. Δεν έχει το άγχος της εξάντλησης του ασφαλιστικού ποσού, καθώς έχει την δυνατότητα να ακυρώσει το τυχόν υπόλοιπο ασφαλισμένο ποσό λόγω μη παραλαβής των όλων των ασφαλισθέντων πραγμάτων. Το πιο σημαντικό πλεονέκτημα είναι πως ακόμη κι αν ο ασφαλισμένος παρέλειψε να δηλώσει στον ασφαλιστή μια μερική φόρτωση εξακολουθείται να υπάρχει κάλυψη. Μια από τις συχνότερες παραλλαγές που συναντούνται στα προασφαλιστήρια είναι αυτά που χρησιμοποιούνται από την Αγγλική ασφαλιστική αφορά, όπου επί του προασφαλιστηρίου δεν εκδίδονται πρόσθετες πράξεις αλλά επί μέρους οροστικά συμβόλαια ή αλλιώς ονομάζονται πιστοποιητικά ασφάλισης.

2.4.3. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ (Open policy)

Αυτός ο τύπος ασφαλιστηρίου συμβολαίου αποτελεί μια παραλλαγή του προασφαλιστηρίου. Εκδίδεται για ορισμένη χρονική περίοδο, κατά κύριο λόγο ετήσια, δύναται όμως να εκδοθεί και για αόριστο χρόνο, τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν την δυνατότητα να καταγγείλουν τη σύμβαση τουλάχιστον εντός ενός μηνός – από μεριάς του Ασφαλιστή. Στο συμβόλαιο διαρκείας δεν αναφέρεται το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό, αναφέρεται μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή κατά φόρτωση και

μεταφορικό μέσο. Όπως στο προασφαλιστήριο συμβόλαιο, έτσι και σε αυτό μπορούν να εκδίδονται πρόσθετες πράξεις ώστε να καλύπτονται τυχόν επί μέρους φορτώσεις. Οι πρόσθετες πράξεις μπορούν να εκδίδονται έπειτα από δήλωση του ασφαλιζόμενου.

2.4.4. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ (Block Policy)

Με τον τύπο αυτό ασφαλιζονται κυρίως μαζικές μεταφορές φορτίων μικρής φορτωτικής αξίας και μεγάλου όγκου. Καλύπτει μια χρονική περίοδο, οι όροι ασφάλισης είναι απλουστευμένοι, αναφέρεται το ποσό που αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή κατά μεταφορικό μέσο και ταξίδι και το ποσό ασφαλιστρού που έχει συμφωνηθεί κατά μεταφορικό μέσο. Η τιμολόγηση δεν γίνεται όπως σε κάθε άλλη περίπτωση με ποσοστό επί τις εκατό επί της ασφαλιζόμενης αξίας του φορτίου, αλλά ορίζεται ένα ποσό κατ' αποκοπή ανά μεταφορικό μέσο και διαδρομή, ανάλογα και με τις συνθήκες του ταξιδιού. Δεν απαιτείται η δήλωση του ασφαλισμένου ανά φόρτωση και έκδοση πρόσθετης πράξης, αλλά για την ευκολότερη λειτουργία περιορίζεται σε συγκεντρωτικό πίνακα ανά τακτά χρονικά διαστήματα με τα στοιχεία των φορτώσεων που πραγματοποιήθηκαν. Με βάση τον πίνακα αυτό εκδίδεται πρόσθετη πράξη είσπραξης. Σε περίπτωση που επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος, ο ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να ενημερώσει τον ασφαλιστή.

Ο τρόπος πληρωμής που κατά κανόνα ακολουθείται στην περίπτωση αυτή είναι η προκαταβολή ενός σοβαρού ποσοστού των ασφαλιστρον που προβλέπονται και το υπόλοιπο εξοφλείται με το πέρας των επί μέρους φορτώσεων.

2.4.5. ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο τύπος αυτός ασφαλιστηρίου συμβολαίου μεταφοράς αποτελεί την εξέλιξη του συμβολαίου διάρκειας. Εκδίδεται κυρίως για ένα έτος. Υπάρχει το δικαίωμα ακυρώσεως και από τα δυο συμβαλλόμενα μέρη, από τον ασφαλιζόμενο γίνεται άμεσα, ενώ για τον ασφαλιστή πρέπει να παρέλθει ένας μήνας, κι αυτό γίνεται για να προστατευτεί ο ασφαλισμένος από τον κίνδυνο να βρεθεί χωρίς ασφαλιστική κάλυψη αιφνιδίως, επειδή δεν είχε χρόνο να αντικαταστήσει τον ασφαλιστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

3.1 Γενικά

Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι θεωρούνται ως οι σπουδαιότεροι παράγοντες διαμόρφωσης του ασφαλιστρου.

Κίνδυνος στην ασφαλιστική τεχνική είναι η δυνατότητα που υπάρχει να συμβεί κάποιο γεγονός, που σαν συνέπειά του θα έχει ή τη μείωση της παρουσίας κάποιου προσώπου ή την ανάγκη αυξήσεώς της, προκειμένου να αντιμετωπιστεί μια έκτακτη ανάγκη. Ο κίνδυνος πρέπει να είναι τυχαίος και αβέβαιος και επουδενί δεν πρέπει να είναι αποτέλεσμα των συμβαλλόμενων μερών.

Η ασφαλιστική τεχνική βασίζεται στο αξίωμα των μεγάλων αριθμών, τη λεγόμενη κοινωνία κινδύνου. Είναι γεγονός ότι οι επερχόμενοι κίνδυνοι δεν πλήττουν το σύνολο της κοινωνίας κινδύνου αλλά ένα ποσοστό αυτής. Συνεπώς, η ζημιά που προκλήθηκε, με τον τρόπο αυτό επιμερίζεται στο σύνολο της κοινωνίας κινδύνου που είναι τα μέλη αυτής και γίνεται ανώδυνη.

Σε αντίθετη περίπτωση η ζημιά αυτή θα ήταν καταστροφική για κάποιον που θα την είχε υποστεί μεμονωμένα.

Όλα τα παραπάνω στοιχειωθετούν μια από τις σημαντικότερες αρχές της ασφάλισης, την αρχή της διασποράς του κινδύνου. Όσο μεγαλύτερη είναι η διασπορά του κινδύνου, άλλο τόσο ευκολότερη είναι η αντιμετώπισή του.

Όσον αφορά τις ασφαλίσεις μεταφορών, είναι χρήσιμο να σημειωθεί η ιδιαιτερότητα που αφορά στο ομοειδές του κινδύνου, υπάρχει μεγαλύτερη διεύρυνση ομοειδούς κινδύνου, που επιτυγχάνεται με την αποδοχή ελαστικότερων χαρακτηριστικών ως προς το ομοειδές των ομαδοποιημένων κινδύνων. Έτσι, από 1/1/1982 λειτουργούν οι νέες ρήτρες που καλύπτουν κάθε εκσυγχρονιστικό στοιχείο που επιδρά στις ασφαλίσεις

Κλάδου Μεταφορών, οι οποίες διατηρούν την κατηγοριοποίηση των παλαιών σε ρήτρες εμπορικών κινδύνων-πολεμικών και ειδικών ρυθμίσεων της ασφαλιστικής σύμβασης και τέλος σε εξειδικευμένες ρήτρες ασφάλισης συγκεκριμένων μεταφορών αγαθών, προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητες των περιπτώσεων, αλλά βασισμένες απόλυτα στις βασικές ρήτρες του κλάδου. Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι οι βασικές ρήτρες, εκτός από την αναμόρφωση του περιεχομένου τους, χαρακτηρίζονται πλέον από τα τρία πρώτα γράμματα της αγγλικής αλφαβήτου Α,Β,С, με αντίστροφη όμως ιεράρχηση ως προς την πληρότητα των από αυτές καλυπτομένων κινδύνων. Τέλος οι νέες ρήτρες, ενεργοποιούνται προσαρτώμενες στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή στο χώρο των ειδικών οπών του συμβολαίου, αναγράφεται η παραπομπή στην αντίστοιχη ρήτρα.

3.2. ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ¹⁴

3.2.1. ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ C (*Institute cargo clauses c 1.1.82*)

Η ρήτρα C καλύπτει τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα μεταφερόμενα πράγματα αποφυγή:

- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Προσάραξη, βύθιση, πρόσκρουση ή ανατροπή του πλοίου.- Ανατροπή, σύγκρουση, εκτροχίαση του μέσου μεταφοράς δια ξηράς
- Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου ή αλλού μεταφορικού μέσου, με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός από νερό.
- Εκβολή φορτιού στην θάλασσα
- Συνεισφορά σε περίπτωση Γενικής Αβαρίας.

Τέλος, στις καλύψεις περιλαμβάνονται τα έξοδα Γενικής Αβαρίας και τα σώστρα καθώς και η αναλογική συμμετοχή του ασφαλισμένου, συμφωνά με την ρήτρα Ν°3, που

¹⁴ Luddeke Christof and Contributors, (1993), *Marine Claims*, εκδ.: Lloyd's of London Press Felice – Pace,

Joe Hons, (1998), *Marine Cargo Clauses A Collection of Non – Institute Clauses*, εκδ.: Witherby & Co Ltd

Goodacre Kenneth J., (1996), *Marine Insurance Claims*, εκδ.: Witherby

Tetley.W., (1965), *Marine Cargo Claims*, εκδ.: Steven & Sons Limited

ρυθμίζει τη συνυπαιτιότητα σε περίπτωση σύγκρουσης των μέσων. Η διάρκεια ισχύος των καλύψεων της ρήτηρας C ρυθμίζεται από τις επιμέρους ρήτρες 8-10, οι οποίες καθορίζουν την έναρξη της κάλυψης, τη διάρκεια και τον τερματισμό αυτής.

Ακόμη παρέχει στον ασφαλισμένο ως προς τον τελικό προορισμό εναλλακτικές δυνατότητες, αλλά και λύσεις στις περιπτώσεις καθυστερήσεων, μεταβολής προορισμού, ταξιδιού ή / και απροβλέπτων φορτοεκφορτώσεων, υπό την αίρεση της μη υπαιτιότητας του ασφαλισμένου και της αμέσου ειδοποίησης των ασφαλιστών, οι όποιοι αποφασίζουν να αποδεχτούν την οποία μεταβολής η όχι και εφόσον τη δεχθούν, τη συναρτούν με η όχι οικονομική επιβάρυνση, δηλ. το λεγόμενο ασφάλιστρο.

Η βασική ρύθμιση της διάρκειας ορίζεται ως εξής: Η παρούσα ασφάλιση αρχίζει αποφασίζουν τη στιγμή που τα εμπορεύματα εγκαταλείπουν την αποθήκη η τον τόπο εναποθήκευσης, προκειμένου να αρχίσει η μεταφορά τους, η οποία διενεργείται συμφωνά με τη συνθήκη πορεία και τερματίζεται με την παράδοση στον τελικό προορισμό σε καθορισμένη εκ των πρότερων αποθήκη. Κατά συνέπεια, η παραλαβή των ασφαλισμένων πραγμάτων από τον δικαιούχο σημαίνει το πέρας της καλύψεως ρήτρα C όμως, για την προστασία του ασφαλισμένου, παρέχει μια ακόμη χρονική διευκόλυνση ως προς τη λήξη της κάλυψης. Εφόσον τα εμπορεύματα εκφορτωθούν σε τελωνιακούς χώρους η χώρους προώθησης εμπορευμάτων, παραμένουν ασφαλισμένα για χρονικό διάστημα 60 ημερών.

3.2.2. ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Β' (Institute cargo clauses B 1.1.82)

Η ρήτρα Β έχει την αυτή δομή με την C, καλύπτει επίσης κατονομαζόμενους κινδύνους και περιλαμβάνει επιμέρους ρήτρες, έχει δε και την αυτήν διαίρεση κατά θέμα. Κατά συνέπεια, για τη ρήτρα αυτή, δεν χρειάζεται άλλο να σημειωθεί πέραν του ότι καλύπτει από πλευράς ασφαλιστικών κινδύνων ότι ακριβώς και η ρήτρα C και επιπλέον τους εξής κινδύνους: σεισμό, έκρηξη ηφαιστείου, κεραυνό, αρπαγή του φορτιού από την θάλασσα, εισχώρηση θαλασσινού νερού, λίμνης η ποταμού, στο κύτος του πλοίου ή στο οπουδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο, στο εμπορευματοκιβώτιο ή μέσο φορτοεκφόρτωσης ή και τόπο αποθήκευσης των ασφαλισμένων και τέλος τον κίνδυνο ολικής απώλειας δέματος κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεως του πλοίου.

Συμπερασματικά, η διεύρυνση της ρήτρας Β είναι κάλυψη της διαβροχής των ασφαλισμένων πραγμάτων από θαλάσσιο η άλλης ιδιοσυστασίας ιερό πλην βροχής, ανεξάρτητα του χρησιμοποιούμενου μέσου και τρόπου μεταφοράς, καθώς και σε όλες τις φάσεις της διακίνησης του φορτιού.

Οι λοιποί οροί και προϋποθέσεις που θέτει η ρήτρα Β για την ισχύ της καλύψεως είναι οι αυτοί, όπως προαναφέρθηκε με τη ρήτρα C.

3.2.3. ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Α' (Institute cargo clauses A 1.1.82)

Η ρήτρα αυτή, έχει την ιδιομορφία και την πρωτοπορία να μην καλύπτει, όπως οι άλλες δυο Β, C, συγκεκριμένους κατονομαζόμενους κινδύνους μεταφοράς πραγμάτων, αλλά να καλύπτει όλους τους ασφαλίσιμους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα πράγματα κατά τη μεταφορά τους, εξού και η ονομασία της ως "all risks" που έχει επικρατήσει διεθνώς.

Η παρούσα ασφάλιση καλύπτει τα έξοδα γενικής αβαρίας και διασώσεως όπως αυτά έχουν προκαθοριστεί και προσδιοριστεί σύμφωνα με την σύμβαση της ναύλωσης και το διέπον δίκαιο και έθιμα.

Δεν πρόκειται περί απεριόριστου κάλυψης, όπως αφήνει να εννοηθεί η διατύπωση κατά παντός κινδύνου με την ευρεία αυτή έννοια, αλλά περί καθορισμένου ασφαλιστικού πλαισίου κίνδυνων μη κατονομαζόμενων, αλλά που με σαφήνεια προκύπτουν, μέσα από την ασφαλιστική ερμηνεία του όρου. Η ερμηνευτική αυτή αποσαφήνιση του όρου "all risks" είναι παγκοσμίως αποδεκτή και δεν προκαλεί προβλήματα μεταξύ ασφαλιστών και ασφαλιζόμενων.

Η κάλυψη της Γενικής Αβαρίας, που είναι πράξη ηθελημένη και όχι τυχαία και απρόσμενη, επιβεβαιώνει την απόλυτη προσαρμογή και εξειδίκευση της διατύπωσης all risks στην ασφαλιστική θεωρία και πρακτική.

Η ρήτρα Α έχει και αυτή 19 επιμέρους ρήτρες, με την ίδια κατά θέματα διαίρεση και ρύθμιση, ως προς την διάρκεια ισχύος της κάλυψης, των απαιτήσεων λογά απωλειών η ζημιών, την χρήση της κάλυψης, την περιστολή των ζημιών, την αποφυγή καθυστερήσεων και το εφαρμοστέο δίκαιο και πρακτική.

Η ταυτότητα των προϋποθέσεων, εγκυρότητας των καλύψεων των τριών ρητρών ΑΒ, C,

Δεν είναι τυχαία, αλλά οδηγεί στην ενιαία αντιμετώπιση αυτών, ανεξάρτητα εύρους κάλυψης, με στόχο τη διευκόλυνση της λειτουργίας της ασφαλιστικής δραστηριότητας, που καταλήγει στην ανάπτυξη της ασφαλιστικής βιομηχανίας.

3.2.4. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΩΝ ΡΗΤΡΩΝ Α,Β,Σ 1.1.82

Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι¹ από τις καλύψεις των ρητρών Α,Β,Σ, δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι πρόκειται περί μη ασφαλίσιμων κινδύνων. Απλά εξαιρούνται από τις συγκεκριμένες καλύψεις των ρητρών Α, Β, Σ. Σαν παράδειγμα, μπορούν να αναφερθούν οι πολεμικοί οι απεργιακοί κίνδυνοι. Από τις καλύψεις των ρητρών Α,Β,Σ, της 1.1.82 εξαιρούνται ρητά οι ζημιές και απώλειες από: i) εσκεμμένη κακή συμπεριφορά του ασφαλισμένου, ii) φυσιολογική διαρροή, απώλεια βάρους η όγκου ως και από οποιαδήποτε ζημία λόγω φυσικής φθοράς του ασφαλισμένου πράγματος, iii) ανεπάρκεια η ακαταλληλότητα της συσκευασίας η της κατάλληλης προετοιμασίας του ασφαλισμένου πράγματος προς μεταφορά, iv) ίδιον ελάττωμα, v) καθυστέρηση έστω και αν η καθυστέρηση προκλήθηκε από καλυπτόμενο κίνδυνο, vi) αφερεγγυότητα ή / και οικονομικό αδίκημα των πλοιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών η κατά οποιονδήποτε τρόπο χειριστών του πλοίου, vii) από χρήση πολεμικού όπλου συμβατικών ατομικών η πυρηνικών κ.λπ., viii) Αξιοπλοΐα, η ακαταλληλότητα του πλοίου ή του όποιου μεταφορικού μέσου ή / και εμπορευματοκιβώτιου και ανυψωτικού μηχανήματος. Η Εξαίρεση αυτή λειτουργεί υπό την αίρεση ότι ο ασφαλιζόμενος η/ και οι υπό αυτόν προστεθέντες γνώριζαν προ η κατά τον χρόνο της φόρτωσης τα αναφερόμενα στην εξαίρεση ελαττώματα-προβλήματα, ix) πόλεμο μεταξύ κρατών κηρυγμένο η ακήρυχτο, η εμφύλιο, επανάσταση, ανταρσία η πολιτική εξέγερση, κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή / και κατακράτηση, απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις, πολιτικές ταραχές, καθώς και από πρόσωπα μετέχοντα στις πιο πάνω παράνομες ενέργειες, x) τρομοκρατικές ενέργειες από πρόσωπα που ενεργούν, παρόμοιες πράξεις από πολιτικά κίνητρα.

Εκτός από τη βασική αυτή δέσμη εξαιρέσεων που άπτονται και των τριών ρητρών, διακρίνεται και μια μικρότερη δέσμη από δυο σημαντικές εξαιρέσεις που αφορούν μονό τις ρήτρες Β και Σ. Οι εξαιρέσεις αυτές είναι: Οι κακόβουλες ενέργειες οποιουδήποτε

τρίτου πρόσωπου η πρόσωπων και η πειρατεία στη θάλασσα, την οποία η ρήτρα A με ειδική μνεία καλύπτει μετά την έξαρση του φαινομένου που στα τελευταία χρόνια.

3.2.5 ΡΗΤΡΕΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Το ινστιτούτο των άγγλων ασφαλιστών στις γενικές βασικές ρήτρες A,B,C ευρείας εφαρμογής που εξέδωσε, πρόσθεσε και δυο παρόμοιας μορφής, σχετικές με τους πολεμικούς και απεργιακούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα μεταφερόμενα πράγματα. Οι ρήτρες καλύψεως των κινδύνων αυτών είναι τελείως ανεξάρτητες των καλύψεων των ρητρών A,B,C καθ κατά συνέπεια, συμφωνούνται κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης ξεχωριστά και αναγνωρίζουν στον ασφαλιστή την αντιπαροχή, που είναι η καταβολή του εκάστου ισχύοντος για τους κινδύνους αυτούς ασφάλιστρο. Το ασφάλιστρο είναι για κάθε μια ρήτρα σαφώς διακεκριμένο και διάφορο, ενώ η κάλυψη της μιας από τις δυο ρήτρες η/ και των δυο συγχρόνως στην αυτή σύμβαση-συμβόλαιο- είναι διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων.

3.2.6.ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΓΙΑ ΦΟΡΤΙΑ (Institute war clauses – cargo)

Η δέσμη ρητρών του ινστιτούτου των άγγλων ασφαλιστών για την κάλυψη των πολεμικών κινδύνων που αντιμετωπίζουν τα μεταφερόμενα πράγματα, μαζί με τη ρήτρα των απεργιακών κινδύνων, συμπληρώνουν τις ρήτρες A,B,C, όπως ήδη αναφέρθηκε. Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι οι πολεμικοί κίνδυνοι ήταν ασφαλίσιμοι και μόνο για τις θαλασσιές μεταφορές και τελευταίως η κάλυψη αυτών έχει εκταθεί στις αεροπορικές και ταχυδρομικές αποστολές. Η ρήτρα των πολεμικών κινδύνων αντί συγκεκριμένου χαρακτηριστικού, όπως οι ρήτρες φυσικών κινδύνων A,B,C, αναγράφει τη λέξη φορτίο [cargo]. Με τον τρόπο αυτό προσδιορίζεται ασφαλώς εύκολα και γρήγορα η κατάλληλη για την περίπτωση ρήτρα, καθόσον είναι γνωστό ότι οι άγγλοι ασφαλιστές δημιούργησαν και εξέδωσαν επί μέρους ρήτρες ασφάλισης για διάφορα ασφαλιστικά συμφέροντα, όπως π.χ. τα μεταφερόμενα φορτία, τα μεταφερόμενα αυτά μέσα, με όλες τις ιδιαιτερότητες φορτίων και μέσω αυτών βεβαία ισχύει και για τις

ρήτρες απεργιακών κινδύνων. Το σημαντικό όμως είναι ότι όλες αυτές οι εξειδικευμένες ρήτρες εξυπηρετούν βεβαία τις ιδιαιτερότητες και τις ιδιομορφίες μέσω των φόρτων, πλην όμως παραμένουν πάντα βασισμένες στις αρχές των βασικών ρητρών A,B,C, και στις δυο βασικές του πολέμου και των απεργιών.

Ξαναγυρίζοντας στη δέση ρητρών κάλυψης των πολεμικών κινδύνων, είναι αναγκαίο να σημειώσουμε ότι η εξέλιξη των όπλων και των μορφών του πολέμου, σε σχέση με τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους, καθιστούν έργο δύσκολο τον χαρακτηρισμό ενός κίνδυνου σαν πολεμικού ή κοινού. Ο προσφορότερος τρόπος προσδιορισμού ενός κίνδυνου ως πολεμικού, από νομικής και πρακτικής απόψεως, είναι βασιζόμενος στην αρχή της αιτιώδους συνάφειας-causa proxima. Ο τρόπος αυτοί έγινε απαράδεκτος από την διεθνή ασφαλιστική πρακτική και νομολογία. Για παράδειγμα, εάν δυο εμπορικά πλοία, εντεταγμένα σε πολεμική νηοπομπή, υποστούν το μεν ένα ζημιές λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο, το δεύτερο βυθιστεί λόγω τορπιλισμού, έχουμε για μεν την πρώτη περίπτωση, επέλευση κοινών θαλασσιών κινδύνων, ενώ στη δεύτερη, έχουμε επέλαση πολεμικού κίνδυνου, που σαφώς οφείλεται σε ενεργεία πολεμικού όπλου, του υποβρυχίου στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Καλυπτόμενοι πολεμικοί κίνδυνοι είναι : i) πόλεμος μεταξύ κρατών, εμφύλιος πόλεμος, επανάσταση, ανταρσία, στάσεις ή / και πολιτικές αναταραχές, που είναι αποτέλεσμα εχθρικών ενεργειών από ή κατά εμπόλεμο δύναμεις, ii) οι κίνδυνοι κατάληψης, κατάσχεσης, σύλληψης, κράτηση οφειλόμενη στους πιο πάνω αποπειραθέντες, καλύπτει κινδύνους προερχόμενους από εγκαταλελειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή και άλλης μορφής πολεμικά.

Η ρήτρα πολέμου διευκρινίζει ότι καλύπτει έξοδα γενικής αβαρίας ή διάσωσης, τα οποία προσδιορίζονται από τη συμφωνία ναύλωσης ή και δίκαιο που διέπει την κάθε περίπτωση, προς αποφυγή μη αναγνώρισης κίνδυνου που καλύπτεται από την ρήτρα.

Οι εξαιρέσεις αναφέρονται στην αξιοπλοΐα ή ακαταλληλότητα του μεταφορικού βασικού μέσου μεταφοράς, στην προκείμενη περίπτωση πλοίου η αλλά πλωτού μέσου μεταφοράς, καθώς και των δευτερευόντων παρακολουθημάτων αυτών, που χρησιμοποιούνται για την ασφαλή εκτέλεση της μεταφοράς.

Ως προς τη διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής κάλυψης, η βασική διαφοροποίηση είναι ότι περιορίζει τη χρονική ισχύ αυτής μονό για τον χρόνο του θαλασσιού ταξιδιού των

ασφαλισμένων εμπορευμάτων, ορίζοντας ως σημείο λήξης ισχύος τον λιμένα προορισμού ή εκφόρτωσης για την περίπτωση που χρησιμοποιηθεί άλλος λιμένας ως τόπος καταφυγής. Εξαιτίας των απροβλέπτων μεταβολών που περικλείει ο κίνδυνος, η ρήτρα παρέχει στον ασφαλιστή και τον ασφαλιζόμενο εναλλακτικές λύσεις με ή χωρίς αντίστοιχο ασφάλιστρο για την ισόρροπη προστασία τους. Οι λύσεις αυτές κατά βάση προβλέπουν 15ημερη παράταση ισχύος της ασφαλιστικής κάλυψης για τις περιπτώσεις αδυναμίας εκφόρτωσης των ασφαλισμένων στον τόπο προορισμού συνολικά ή μερικά, την απενεργοποίηση της κάλυψης για την συνέχιση του ταξιδιού και την αναγνώριση του θεσμού του λιμένα καταφυγής, μέχρι και τη μεταμόρφωση των ασφαλισμένων σε αεροπορικό μεταφορικό μέσο, με την αυτόματη θέση σε ισχύ, για το μέρος αυτό της μεταφοράς, της αντίστοιχης αεροπορικής ρήτηρας πολέμου.

Η καινοτομία της ρήτηρας είναι ότι η κάλυψη από τον κίνδυνο εγκαταλελειμμένων ναρκών και λείων συναφών όπλων, σε οποία κατάσταση κι αν βρίσκονται, πλέοντα η βυθισμένα δεν περιορίζεται στον εν δυνάμει χρόνο της πολεμικής σύγκρουσης, όπως αυτή ορίζεται στη ρήτρα, ούτε σε συγκεκριμένο πολεμικό γεγονός, τοπικό ή ευρύτερης έκτασης. Οποτεδήποτε και οπουδήποτε στη θάλασσα προκληθεί ζημία εξαιτίας όπλου αυτής της μορφής, αυτομάτως έχουμε επέλευση πολεμικού κινδύνου.

Ακόμα η ρήτρα παρέχει την ευχέρεια στον Ασφαλισμένο με την καταβολή ασφαλιστρού να διατηρήσει την κάλυψη εν ισχύ στις περιπτώσεις αιτιολογημένης παρέκκλισης ή μεταβολής δρομολογίου του πλοίου.

Τέλος, για την αποφυγή παρερμηνειών και περεταίρω τριβών μεταξύ των συμβαλλόμενων, η ρήτρα φθίνει στην λεπτομερή αποσαφήνιση του νοήματος της “άφιξης” του πλοίου στον λιμένα, καθώς και το τι ή ασφαλιστική πρακτική εννοεί σαν μεταφέρον πλοίων.

Σχετικά με την ισχύ της ασφάλισης, η ρήτρα παρέχει το δικαίωμα στον Ασφαλιζόμενο, στην περίπτωση που θέλει αλλαγή προορισμού, να διατηρήσει την κάλυψη, ειδοποιώντας τον ασφαλιστή καταβάλλοντας το σχετικό ασφάλιστρο.

Όπως και στις άλλες γενικές ρήτρες, περιλαμβάνονται τα κύρια καθήκοντα του ασφαλισμένου, που είναι η με κάθε μέσον και τρόπο περιστολή της ζημιάς, καθώς και η ανελαστική υποχρέωση διατήρησης κάθε δικαιώματος έναντι των υπαιτίων της ζημιάς.

Ακόμη περιλαμβάνουν τη ρήτρα "μη παραίτησης", που σημαίνει ότι τα αναγκαία μετρά

που λαμβάνονται από τους αντισυμβαλλόμενους για την κατά το δυνατόν περιστολή της ζημιάς σε καμία περίπτωση δεν θεωρούνται παραίτησης από δικαιώματα απορρέοντα από τη σύμβαση ή αποδοχή τετελεσμένου γεγονότων, όπως π.χ. μπορεί να δημιουργηθεί στην περίπτωση της εγκατάλειψης.

Τέλος, περιλαμβάνει η υποχρέωση καταβολής κάθε δυνατής προσπάθειας για την αποφυγή άσκοπων καθυστερήσεων στη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων και κλείνει η ρήτρα με τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαιούμενος για την επίλυση των τυχόν διαφορών μεταξύ των συμβαλλόμενων και αυτό είναι το αγγλικό δίκαιο.

3.2.7. ΡΗΤΡΕΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΓΙΑ ΦΟΡΤΙΑ (*Institute strikes clauses cargo*)

Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι είναι: απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, στάσεις, πολιτικές και κοινωνικές αναταραχές, ως και ενέργειες τρομοκρατών ή οποιουδήποτε πρόσωπου ή πρόσωπων που ενεργούν από πολιτικά κίνητρα. Ακόμη, ορίζεται ότι τα έξοδα γενικής αβαρίας και διάσωσης είναι αποζημιώνονται, υπό τον όρο ότι έγιναν προς αποτροπή ή περιστολή της ζημιάς.

Οι εξαιρέσεις της καλύτερης, συμπίπτουν με αυτές της ρήτρας ασφάλισης των πολεμικών κινδύνων.

Στο σημείο αυτό, είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι η ρήτρα αυτή αποζημιώνει αποκλειστικά και μονό τις πρωτογενείς ζημιές που υφίστανται τα ασφαλισμένα πράγματα από τις ενέργειες των συμμετεχόντων στις προαναφερόμενες ρητές καταστάσεις.

Κατά συνέπεια, ζημιές από καθυστερήσεις και τα παρόμοια αποκλείονται. Η διευκρίνιση είναι απαραίτητη γιατί συχνά στην πράξη, η φύση των κινδύνων απεργιών οδηγούν στην εσφαλμένη εντύπωση ότι είναι καλυπτόμενες οι έμμεσες ζημιές, με πρώτη τη ζημία καθυστέρησης.

Ρυθμίζεται, όπως και οι λοιπές ρητρες, το ποιος έχει το δικαίωμα να κάνει χρήση της εν λόγω ασφάλισης, την υπόχρεωση του ασφαλισμένου να κάνει πάντα το καλύτερο για την αποτροπή ή / και περιστολή της ζημιάς, αποφεύγοντας κάθε καθυστέρηση στις ενέργειες που είναι υπό τον έλεγχο και βεβαία το εφαρμοστέο δίκαιο που είναι το αγγλικό, στις περιπτώσεις διαφωνιών μεταξύ των συμβαλλόμενων.

Με τη ρήτρα αυτή ολοκληρώνεται ο κορμός των βασικών ρητρών του Ινστιτούτου των Άγγλων Ασφαλιστών και ακόλουθοι μια σύντομη ανασκόπηση των εξειδικευμένων ρητρών, οι οποίες, όπως ήδη προαναφερθήκαμε, έγιναν για την ακόμη καλύτερη εξυπηρέτηση του καταναλωτή-ασφαλισμένου, οικοδομημένες βεβαία με βάση τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων προϊόντων-φορτίων, βασισμένες όμως πάντα στις αρχές των βασικών ρητρών Α,Β,С. πολέμου και υπέργειων.

3.3. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΡΗΤΡΕΣ Α,Β,С ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ

Οι Άγγλοι ασφαλιστές μέσα στο εκρηκτικό περιβάλλον της βιομηχανικής επανάστασης της μεταπολεμικής περιόδου, δημιούργησαν τις εξειδικευμένες ρήτρες μεταφερόμενων πραγμάτων, τις αποκαλούμενες Trade Clauses.

Οι ρήτρες αυτές, όπως ήδη αναφέρθηκε και πάλι υπογραμμίζεται, είναι βασισμένες στις αρχές, τη δομή και το ασφαλιστικό εύρος των τριών βασικών ρητρών Α, Β, С, με μονή διάφορα ότι αναφέρονται και αφορούν η κάθε μια συγκεκριμένο προϊόν, προσαρμόζοντας τις εν γένει ρυθμίσεις λειτουργίας της κάλυψης στις ιδιαιτερότητες αυτού. Υπάρχουν ακόμη οι εξειδικευμένες ρήτρες και απεργιακών κινδύνων με τη διαφοροποίηση από τις πρώτες ότι η ιδιαιτερότητα δεν προκύπτει από τη φύση του προϊόντος, αλλά από τη μέθοδο κατά της μεταφοράς αυτού, όπως για παράδειγμα, μπορεί να αναφερθεί η ταχυδρομική αποστολή προϊόντων.

Η διαφοροποίηση από τις βασικές ρήτρες, εντοπίζεται κυρίως ως προς την κατά περίπτωση απαιτούμενη περίοδο κάλυψης και ως προς τη διαμόρφωση των παρεπόμενων βασικών καλύψεων στα χαρακτηριστικά και ιδιότητες του συγκεκριμένου προϊόντος.

Θα αναφερθούν μερικές σημαντικές εξειδικευμένες ρήτρες, που όμως ενδιαφέρουν ταυτόχρονα την ελληνική αγορά, λόγω της ευρείας διακίνησης των από αυτές καλυπτομένων προϊόντων.

Ως τέτοιες επιλέγονται οι ρήτρες ασφάλισης μεταφερόμενου κατεψυγμένου κρέατος με τις παραλλαγές της, από πλευράς τρόπου κατάψυξης και είδους κρέατος, μεταφοράς

πετρελαιοειδών, ξυλειας. Ασφαλώς και υπάρχει πληθώρα και εξειδικευμένων ρητρών - trade clauses - που πρέπει ο ασφαλιστής να προτείνει και να χρησιμοποιεί κατά περίπτωση. Η τακτική αυτή πρέπει να προετοιμαστεί, γεγονός που σημαίνει ότι ο ασφαλιστής οφείλει να έχει κατά νου την ύπαρξη σχετικής κατά περίπτωση εξειδικευμένης ρήτρας, για να αποφευχθεί η αναζήτηση της κατάλληλης την ώρα της διαπραγμάτευσης της ασφαλιστικής σύμβασης.

3.3.1. Institute Frozen Meat Clauses [a]

Επανερχόμενοι στις ρήτρες που αναφέρθηκαν, για παράδειγμα ως προς την μορφή της εξειδικευμένης, και αρχίζοντας από τη ρήτρα κατεψυγμένου κρέατος, παρατηρούμε ότι η ρήτρα αυτή η αντίστοιχη της γενικής ρήτρας A-all risks- και έχει τον χαρακτηριστικό τίτλο Institute frozen meat clauses [A]. Σαν εξειδικευμένη ρήτρα έχει δυο τύπους, των οποίων η βασική διάφορα είναι ότι ο μιν ένας προτείνει κάλυψη του συγκεκριμένου προϊόντος κατά παντός κίνδυνου υπό την αίρεση των κατονομαζομένων σε αυτή εξαιρέσεων, χωρίς να περιλαμβάνει σε αυτές την από βλάβη των ψυκτικών μηχανημάτων ζημία, κατά στυπεία παρέχει την ευρεία κάλυψη. Ο δεύτερος, μεταξύ των προσφερόμενων καλύψεων, με τη φιλοσοφία πάντοτε του All Risks, προβλέπει την αναγνώριση της ευθύνης του ασφαλιστή για την περίπτωση βλάβης ή μη λειτουργίας για οποιοδήποτε λόγο των ψυκτικών μηχανημάτων του μεταφέροντος μέσου για συνεχές χρονικό διάστημα πέραν των 24 ωρών.

Η ρήτρα αυτή έχει το ίδιο χαρακτηριστικό με την πρώτη, αλλά συμπληρώνεται με τον από αυτήν προβλεπόμενο όρο των 24 ωρών. Ο τίτλος της είναι Institute frozen meat clauses [A]-24 hours breakdown.

Ο δεύτερος τύπος ρήτρας είναι πλέον εξειδικευμένος του πρώτου, γιατί έρχεται να καλύψει τον μεγαλύτερο κίνδυνο που αντιμετωπίζει το προϊόν που είναι η αλλοίωση αυτού. Ακόμη, ο τύπος αυτός κατονομάζει συγκεκριμένους κινδύνους, όπως πυρκαγιά, έκρηξη ή ατυχήματα του μεταφέροντος μέσου με αποτέλεσμα να έχουμε μια περιορισμένου εύρους κάλυψη, πλην όμως ουσιαστικά απόλυτα εξυπηρετική για τη διακίνηση του προϊόντος. Η διαφοροποίηση αυτή, όπως είναι ευνόητο, γίνεται με τη διευκόλυνση του καταναλωτή, αφού σαν περιορισμένη και εξειδικευμένη κάλυψη,

απαιτεί και μικρότερο κόστος, που κατά βάση είναι το ζητούμενο για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού.

Κου οι δυο αυτοί τύποι ακολουθούν κατά βάση τη δομή της γενικής ρήτρας Α και περιλαμβάνουν εκτός από το ειδικό, όλα τα γενικά χαρακτηριστικά αυτής.

Ουσιαστικά επαναλαμβάνουν τις βασικές καλύψεις, όπως την κάλυψη, όπως την κάλυψη της γενικής αβαρίας, τις βασικές εξαιρέσεις, όπως τη φυσική φθορά του προϊόντος, τα κύρια δικαιώματα του ασφαλισμένου προς αποζημίωση, τις βασικές προϋποθέσεις ισχύος της κάλυψης, τις αποχρώσεις του ασφαλισμένου για τη λήψη μέτρων περιστολής της ζημιάς και βεβαία το εφαρμοστέο δίκαιο, που είναι πάντα το αγγλικό. Δεν αποκλείεται, κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης να οριστεί με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών η εφαρμογή δικαίου άλλης χώρας.

Μέσα σε όλη αυτή τα δομή, παρεμβάλλει όπου χρειάζεται, η ρύθμιση των ιδιαιτεροτήτων του προϊόντος, που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι η “ αλλοίωση” του προϊόντος λόγω της προαναφερθείσης αίτιας. Ακόμη, η ρήτρα αυτή και στους δυο προτεινόμενους τύπους σαφώς περιορίζει τη χρήση τους για κατεψυγμένο και μόνο κρέας σε οποιαδήποτε μορφή-σφάγια ολόκληρα, τεμαχισμένα και εγκιβωτισμένα, τεμαχισμένα γυμνά, αποκλειόμενων των άλλων κατηγοριών κρέατος, όπως υνιά τα προηγμένα, τα νωπά ή σε θερμοκρασία απλώς συντήρησης ευρισκομένη. Τέλος, στο σχολιασμό αυτόν για τις ρήτρες μεταφοράς κατεψυγμένων κρεάτων, είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι για το προϊόν αυτό έχουμε πολύ ευρεία εξειδίκευση, πάντα βασισμένη στη φιλοσοφία που προαναφέρθηκε, φθάνοντας στο είδος του κρέατος, όπως πχ βοοειδή, αιγοπρόβατα, κυνήγι κ.τ.λ. Κατά συνέπεια, η πρόταση από τον ασφαλιστή της πλέον κατάλληλης για την κάθε περίπτωση ρήτρας είναι το πρώτο μέλημα αλλά καθήκον.

3.3.2. Institute Bulk Oil Cases

Η δεύτερη ομάδα ειδικών ρητρών που καλύπτουν τη μεταφορά πετρελαιοειδών είναι η ρήτρα κάλυψης πετρελαιοειδών-institute bulk oil cases που βασίζεται στη δομή των κυριών ρητρών, περιλαμβάνει την κάλυψη των αυτών κινδύνων, προσαρμοσμένων όμως στις ιδιαιτερότητες του προϊόντος όπως και τις αυτές εξαιρέσεις, επίσης προσαρμοσμένες στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο.

Στο πρώτο μέρος των καλύψεων, καλύπτεται κατ' αρχάς ο κίνδυνος της πρόσμειξης του προϊόντος με αλλά υγρά κατά την επέλευση ασφαλίσιμων κινδύνων, όπως πυρκαγιάς ή έκρηξης ακόμη και εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, του κινδύνου διαρροής αυτών κατά την επέλευση ασφαλίσιμων κινδύνων κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση και ακόμη τον κίνδυνο αμελείας του πληρώματος κατά την άντληση φορτιού και έρματος.

Στο δεύτερο μέρος των εξαιρέσεων, αναγράφεται το ελάττωμα του μεταφερόμενου προϊόντος, η εξειδικευμένη περίπτωση της φυσιολογικής διαρροής, η απώλεια βάρους, και η εν γένει φυσική αλλοίωση του πράγματος, καθώς και η ενδεχόμενη καθυστέρηση δηλ.καλύπτει τις αντίστοιχες δαπάνες καθυστέρησης, έστω και αν αυτή οφείλεται σε καλυπτόμενο κίνδυνο.

Η ρήτρα αυτή καθορίζει με σαφήνεια την έναρξη και την λήξη της ισχύος καθώς και τις εναλλακτικές λύσεις για την επέκταση του χρόνου καλύψεως, την αλλαγή προορισμού, τις μεταφορτώσεις, τους όρους και προϋποθέσεις κάλυψης των περιπτώσεων αυτών.

Ακόμη και στο μέρος όπου περιλαμβάνονται οι ρυθμίσεις εκκαθάρισης των ζημιών πλην των βασικών της γενικής ρήτρας ,αναφέρεται και ρυθμίζεται η περίπτωση ζημιάς οφειλόμενης σε διαρροή ή/και έλλειμμα, με βάση τις ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά των πετρελαιοειδών.

Η ρήτρα ολοκληρώνεται με ότι αλλά μέρη περιλαμβάνουν οι γενικές ρήτρες, όπως οι υποχρεώσεις του ασφαλιζόμενου, η αποφυγή καθυστερήσεων και βεβαία το εφαρμοστέο δίκαιο για την επίλυση των τυχόν διαφορών.

3.3.3. ΡΗΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΥΛΕΙΑΣ

Η ρήτρα αυτή έχει τον τίτλο Timber Trade Federation Clauses είναι δομημένη στην ίδια φιλοσοφία με τις προαναφερθείσες ιδιαιτερότητα αυτής βασίζεται κατά βάση στον τρόπο μεταφοράς του αντιστοίχου προϊόντος, δηλ. της ξυλείας, το οποίο και εκ της φύσεως του, φορτώνεται κατανίκηση τόσο υπό, όσο και επί καταστρώματος του μεταφέροντας πλωτού μέσου.

Με βάση τον εν λόγω διαχωρισμό, η ρήτρα διακρίνει σαφώς του καλυπτομένου κινδύνους που παρέχει για το επί του καταστρώματος φορτίο και αυτούς του φορτίου

του κύτους. Στην πρώτη περίπτωση, καλύπτει συγκεκριμένους κινδύνους, υπό την αίρεση των εξαιρέσεων που ορίζει στη σχετική παράγραφο. Οι κίνδυνοι αυτοί αναφέρονται κατά βάση στα ναυτικά ατυχήματα, τη φωτιά, την κλοπή και μη παράδοση του φορτίου καθώς και τον εξειδικευμένο για την περίπτωση κίνδυνο της εκβολής αυτού υπό του πλοιάρχου ή / και της αρπαγής του από τα κύματα.

Στη δεύτερη περίπτωση, δηλ. για το υπό το κατάστρωμα του πλοίου φορτωθεί φορτίο, καλύπτει όλους τους κινδύνους που απειλούν το φορτίο κατά την μεταφορά, υπό την αίρεση των κατονομαζομένων συγκεκριμένων εξαιρέσεων που αναφέρονται στην σχετική παράγραφο, σύμφωνα με τη φιλοσοφία της ρήτρας κατά παντός κίνδυνου (all risk).

Ακολουθεί η παράγραφος των εξαιρέσεων που είναι σημαντικά εκτεταμένη και περιλαμβάνει τις γενικές εξαιρέσεις της βασικής ρήτρας στις περιπτώσεις αξιοπλοΐας και ακαταλληλότητας του μεταφέροντος πλοίου, καθώς και τις εξαιρέσεις των πολεμικών και απεργιακών κινδύνων, έπειτα η παράγραφος που καθορίζει με λεπτομέρεια την έναρξη, διάρκεια και λήξη της ισχύος της ασφάλισης, προβλέποντας τις τυχόν αναγκαίες εναλλακτικές λύσεις και προθεσμίες. Η λεπτομερής ανάλυση των τοπικών και χρονικών ορίων έναρξης και λήξης της ασφάλισης αυτής δεν είναι του παρόντος, πλην όμως τονίζεται ότι κατά την ανάληψη του κίνδυνου η αποσαφήνιση του σημείου αυτού είναι εξαιρετικά σημαντική για τη σωστή και πλήρη κάλυψη του ασφαλιζόμενου. Κατά συνέπεια, ο ασφαλιστής οφείλει να γνωρίζει τις υπό της ρήτρας παρεχόμενες λύσεις, προκειμένου να επιλέξει την κατάλληλη. Η ρήτρα συνεχίζει με την περιγραφή των κανόνων που ρυθμίζουν την τακτοποίηση των απαιτήσεων που οφείλονται στην επέλευση των άπαυτης καλυπτομένων κινδύνων.

Τελευταία αναφέρεται η εξειδικευμένη κάλυψη της ξυλείας με τις πάγιες ρυθμίσεις των υποχρεώσεων του ασφαλισμένου να καταβάλλει κάθε προσπάθεια περιστολής της τυχόν ζημιάς, την αποφυγή άσκοπης και αδικαιολόγητης καθυστέρησης, του εφαρμοστέου δικαίου και την κατά περίπτωση δωσιδικία.

Οι ρήτρες αυτές δεν περιορίζονται στους λεγόμενους εμπορικούς κινδύνους, αλλά επεκτείνονται στην εξειδικευμένη κάλυψη των πολεμικών και απεργιακών κινδύνων με αντίστοιχες ρήτρες, προσαρμοσμένες στις ιδιαιτερότητες των διαφόρων ευπαθών ή επικινδύνων προϊόντων, χωρίς ποτέ η βάση αυτών να παρεκκλίνει από τις αρχές των

αντιστοίχων βασικών ρητρών του ινστιτούτου των Άγγλων Ασφαλιστών.

3.4. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ

Οι ρήτρες αυτές δεν είναι πολλές για τον λόγο ότι είναι γενικού ενδιαφέροντος. Έχουν την πληρότητα οποιουδήποτε ασφαλιστηρίου συμβολαίου εφόσον αυτό παραπέμπει σε αυτές.

Περιλαμβάνουν το είδος του ασφαλισμένου πράγματος- φορτίου στην περίπτωση Μεταφορών - και το μεταφέρον μέσο του καλυπτόμενου φορτίου.

Υπάρχει επιπλέον η δυματότητα δημιουργίας αυτοσχέδιας ρήτρας από τον ασφαλιστή, όταν δημιουργηθεί αντίστοιχη ανάγκη προκειμένου να αντιμετωπίσει απρόβλεπτες επιπτώσεις.

Οι πρώτες τρεις (3) είναι οι εξής:

3.4.1. ΡΗΤΡΑ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ (Cancellation Clause)

Η ρήτρα αυτή αν και γενική είναι από τα βασικά στοιχεία κάθε αμφοτέρου- Σύμβασης. Στην ασφαλιστική θεωρία και πρακτική έχει ιδιαίζουσα θέση. Η ύπαρξη αυτής στην ασφαλιστική σύμβαση είναι απολύτως αναγκαία γιατί με αυτήν προκαθορίζεται επακριβώς το δικαίωμα και ο χρόνος δέσμευσης των συμβαλλόμενων --άσκηση αυτού του δικαιώματος, που σημαίνει και την ενεργοποίηση των οικονομικών επιπτώσεων που προβλέπει η σύμβαση. Κατά συνέπεια, είναι επιβεβλημένο να περιλαμβάνετε στους όρους κάθε Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου. Όπως προαναφερθηκε, τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα της ακύρωσης αλλά υπό διαφορετικούς Όρους. Ο μεν Ασφαλιζόμενος έχει το δικαίωμα ακύρωσης του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου σε οποιαδήποτε στιγμή, υπό την προϋπόθεση ότι η ενεργεία του αυτή καθορίζει σαφώς την επιθυμητή χρονική στιγμή ακύρωσης της ασφάλισης δε αυτή καθ' εαυτή η απόφαση του Ασφαλιζόμενου να είναι αυταπόδεικτος προς αποφυγή των σοβαρών προβλημάτων, που είναι εύκολο να προξενήσει η μη

τήρηση των προϋποθέσεων αυτών. Είναι φρόνιμο ο μεν Ασφαλιζόμενος εγγράφως να γνωστοποιήσει την απόφαση του αυτή στον Ασφαλιστή, ο δε τελευταίος να αποδέχεται τη λύση της συμβασης, δηλ. την ακύρωση του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου, εφόσον η εν λόγω απόφαση του γνωστοποιείται εγγράφως και αρμοδίως από τον Ασφαλιζόμενο.

Ο ασφαλιστής έχει επίσης το δικαίωμα της ακύρωσης του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου σε οποιαδήποτε στιγμή της ισχύος αυτού, υπό την αυστηρή προϋπόθεση αντίθεση με τον Ασφαλιζόμενο ότι αυτή γίνεται επισήμως και εγγράφως υπό προειδοποίηση 14 ή 30 ημερών με επικρατέστερη την προθεσμία των 30 ημερών. Τα πιο πάνω ισχύουν γενικώς για τους εμπορικούς κινδύνους ενώ για τους πολεμικούς και απεργιακούς παρεχομένη προθεσμία Ασφαλιστή είναι συντομότερη χρονικά, περιοριζόμενη για μεν τους πολεμικούς κινδύνους στο χρονικό όριο των επτά(7) ημερών, για τους δε απεργιακούς στις 48 ώρες. Η ρύθμιση αυτής της υπό προθεσμία ακύρωσης της ασφαλιστικής σύμβασης από τον Ασφαλιστή έχει την έννοια αφ' ενός να τον προστατεύει από τυχόν ανεπιθύμητες και ανεξέλεγκτες έκτακτες καταστάσεις, χωρίς όμως να εγκαταλείπει και τον Ασφαλιζόμενο στην τύχη του. Με την παροχή προθεσμίας, δίνει τη δυνατότητα στον Ασφαλιζόμενο να αναζητήσει αντικαταστάτη της υπό ακύρωση ευρισκόμενης ασφαλιστικής κάλυψης από άλλον Ασφαλιστή. Η προθεσμία ακύρωσης των εμπορικών ορών είναι δυνατόν να παραταθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων, ενώ των πολεμικών και απεργιακών κινδύνων, εξαρτάται από την απόφαση διεθνών ασφαλιστικών κέντρων, όπως το Επικρατέστερο Ινστιτούτο των Άγγλων Ασφαλιστών. Η διαφοροποίηση αυτή, ως προς του κινδύνους αυτούς, έχει στόχο την ιση και καθολική αντιμετώπιση όλων των Ασφαλισμένων, για τον λόγο αυτό η έναρξη των αντιστοιχών προθεσμιών κατά περίπτωση εξαγγέλλονται και δημοσιεύονται με κάθε μέσο μαζικής επικοινωνίας καταγόμενης της προειδοποίησης κατά σύμβαση. Η ακύρωση των πολεμικών και απεργιακών κινδύνων συνήθως αναφέρεται σε συγκεκριμένες περιοχές του πλανήτη, όπου εγκυμονούνται ή βρίσκονται σε εξέλιξη παρόμοιοι κίνδυνοι. Ανάλογα με την επικινδυνότητα της περιπτώσεως, η προειδοποίηση ενδέχεται να μην προβλέπει ακύρωση της Ασφαλιστικής κάλυψης, αλλά εφαρμογή επασφαλίστρου ή / και απελευθέρωση του Ασφαλιστή ως προς την τήρηση του εκάστοτε ισχύοντος αντιστοίχου τιμολόγιου. Οι ρυθμίσεις περί ακυρώσεως των ασφαλιστικών κινδύνων υπό προειδοποίηση έχουν καθιερωθεί διεθνώς και διέπουν τις

σχέσεις Ασφαλιζομένων και Ασφαλιστών και Αντασφαλιστών.

3.4.2. *PHTPA ANTIKATASTASEΩΣ (Replacement Clause)*

Η ρήτρα αυτή είναι πολύ σημαντική για την καλώς εννοούμενη προστασία των συμφερόντων του Ασφαλιστή, και γι' αυτό και επιβάλλεται η ενσωμάτωση της σε κάθε Ασφαλιστήριο Μεταφοράς πραγμάτων και όχι μόνον. Η επισήμανση αυτή σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει άνιση μεταχείριση των συμφερόντων του αντισυμβαλλόμενου. Η φιλοσοφία και πρακτική της ρήτρας αυτής βασίζεται στη βασική ασφαλιστική αρχή της επαναφοράς του ασφαλισμένου στην πρότερα της ζημιάς οικονομική κατάσταση, με μονή διάφορα ότι αυτή επιτυγχάνεται όχι με την καταβολή χρηματικής αποζημίωσης, αλλά με τον εφοδιασμό του ασφαλισμένου με αντίστοιχο ή παρόμοιο με το ασφαλισμένο και αβαριαστο προϊόν.

Η υπό της ρήτρας αυτής παρεχομένη δυνατότητα αντικατάστασης του πράγματος που έχει υποστεί βλάβη δίνει την ευχέρεια στον ασφαλιστή να περιορίσει το ύψος του κόστους ζημιάς μέσα από την αξιοποίηση των συνθηκών της αγοράς, κατά την περίοδο τακτοποίησης της ζημιάς.

Η σημαντικότητα της ρήτρας αυτής γίνεται κατάδηλη τόσο σε περιπτώσεις εκτεταμένων ζημιών, κατά βασιν επί φορτίων χυδην - π.χ πετρελαίου, όσον και σε αντιστροφές περιπτώσεις, όπου η περιορισμένη ζημία αλλά εξόχως καθοριστική για την χρησιμοποίηση του πράγματος, οδηγεί στην απαίτηση αποζημίωσης ολοκλήρου του πράγματος, π.χ ζημία επί καίριου εξαρτήματος μηχανολογικού συγκροτήματος.

Σε περιπτώσεις, ο ασφαλιστής έχει την ευχέρεια να αναζητήσει στην διεθνή αγορά το αυτό ή παρόμοιο προϊόν σε τιμή μονάδος μικρότερη από εκείνη της ασφαλιζόμενης αξίας για την πρώτη περίπτωση και στην αντικατάσταση ή αποκατάσταση της βλάβη του ειδικευμένου και μόνο μέρους του μηχανολογικού συγκροτήματος για τη δεύτερη περίπτωση. Ο ασφαλιστής δικαιούται, αντί να πλήρωση την καταστραφείσα ποσότητα πετρελαίου με βάση την ασφαλιζόμενη αξία, να παραδώσει στον ασφαλιζόμενο ισην ποσότητα και την ποιότητα, την όποια λογά συγκυρίας των συνθηκών της αγοράς ή

όποια άλλης έννομης αιτίας θα αγοράσει πολύ φθηνότερα, υπό την προϋπόθεση βεβαία ότι η εν γένει τιμή αυτού κατά τον χρόνο της αντικατάστασης είναι μικρότερη. Για την περίπτωση της περιορισμένης ζημιάς, δικαιούται ο ασφαλιστής να πληρώσει την επισκευή ή αντικατάσταση του βλαβεντού εξαρτήματος στο ολόκληρο αποκρούοντας την αβάσιμη απαίτηση πληρωμής όλου μηχανολογικού, χωρίς παρερμηνείες, αντιδικίες και κάθε είδους τριβές.

Κλείνοντας την σε γενική γραμμή ανάλυση και αυτής της ρήτρας, είναι σημαντικό να υπογραμμίσει ότι η εφαρμογή της ρήτρας προϋποθέτει την παράδοση του ζημιωθέντος και αντικατασταθέντος φορτίου από τον ασφαλιστή στον δικαιούχο ασφαλιζόμενο, στον τόπο του ασφαλιστηρίου Συμβολαίου οριζόμενου τελικού προορισμού και υπό τις αρχικές συνθήκες συσκευασίας κ.τ.λ. οποιαδήποτε παρέκκλιση από την εν λόγω προϋπόθεση απαιτεί τη ρητή συμφωνία του ασφαλιζόμενου.

3.4.3. ΡΗΤΡΑ ΚΑΤΑΤΑΞΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ (Institute Classification Clause)

Η ρήτρα αυτή, όπως και ο τίτλος της φανερώνει, έχει εφαρμογή μόνο στις θαλασσιές μεταφορές εμπορευμάτων, υπό την έννοια ότι ο Ασφαλιστής δεν είναι δυνατόν να δέχεται την ασφάλιση μεταφερόμενων φορτίων αφ' ενός με πλοία μειωμένης από κάθε άποψη μεταφορικής ικανότητας και αφ' ετέρου με πλοία που πληρούν όλες τις προϋποθέσεις εγγυημένου ταξιδιού με το αυτό ασφάλιστρο.

Η έννοια αυτή είναι που προσδίδει στη ρήτρα τον προστατευτικό χαρακτήρα για τον ασφαλιστή, αφού δια της εφαρμογής της ο ασφαλιστής αντιμετωπίζει θετικά και συγκεκριμένα την περίπτωση της επίτασης ή της ελάφρυνσης του αιτουμένου κίνδυνου.

Η ρήτρα περιλαμβάνει τις εξής βασικές διατάξεις:

Α) Αποσαφηνίζει τους τύπους των πλοίων που είναι αποδεκτοί για τη μεταφορά φορτίων, ορίζοντας ότι αυτά πρέπει να είναι αυτοκινούμενα σιδηρά ή/ και χαλύβδινα και να έχουν λάβει και να διατηρούν την πληρότητα της μεταφορικής τους ικανότητας, βάσει αποδεικτικού αναγνωρισμένου νηογνώμονος.

Η ταξινόμηση κατά κατηγορία μεταφορικής ικανότητας του πλοίου γίνεται κατόπιν αιτήσεως των πλοιοκτητών, το δε χορηγούμενο πιστοποιητικό από τον νηογνώμονα

εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως του πλοίου και λέγεται πιστοποιητικό «κλάσης» και είναι συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας. Τα ελεγχόμενα σημεία (standars) του πλοίου από τους νηογνώμονες κατά κατηγορία και ειδικότητα πλοίου είναι τυποποιημένα διεθνώς, οι δε σημαντικότεροι αναγνωρισμένοι διεθνώς νηογνώμονες είναι οι πιο κάτω Νηογνώμονες: 1) Lloyd's of Register, 2) American Bureau of shipping, 3) Bureau veritas, 4) Germanischer Lloyd, 5) Nippon kaiji knokai, 6) Norske veritas, 7) Registro italiano, 8) Hellenic register of shipping.

Β) Ορίζει ότι πέραν της κλάσης, το πλοίο, για να είναι αποδεκτό από τον ασφαλιστή χωρίς άλλη προϋπόθεση, πρέπει, κατά τον χρόνο φόρτωσης, να μην έχει ηλικία μεγαλύτερη των (15) δεκαπέντε ετών. Από τον γενικό αυτόν κανόνα, εξαιρεί τα πλοία γραμμής – liners, αυτά δηλ. που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ διαφόρων συγκεκριμένων λιμένων σε τακτά χρονικά διαστήματα. Για την κατηγορία αυτή των πλοίων, η ρήτρα ορίζει όριο ηλικίας την 25ετια – για τη μη επιβολή ασφαλιστρού ηλικίας. Η ιδιότητα του πλοίου γραμμής (liner) πιστοποιείται από σχετικές αποφάσεις των αρμόδιων κατά περίπτωση Λιμενικών Αρχών. Την κατηγορία πλοίου γραμμής σύμφωνα με διάταξη της ρήτρας δεν λαμβάνουν πλοία ναυπηγημένα κατά την διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου, όπως π.χ τα τύπου Liberty Empire και τα πλοία κάτω των 450 G.R.T.

Γ) Από όλα τα πιο πάνω, συνάγεται με σαφήνεια ότι το πλοίο, που δεν εμπίπτει από πλευράς ηλικίας σε μια από τις πιο πάνω περιπτώσεις, επιβαρύνεται με την καταβολή προσθετού ασφαλιστρού, το ονομαζόμενο επασφαλιστρο ηλικίας πλοίου, προκειμένου να διενεργήσει τη μεταφορά του ασφαλιζόμενου φορτίου.

Ο καθορισμός του επασφαλιστρού κατά περίπτωση σύμφωνα με φορτίο πλοίο και ταξίδι είναι εξαιρετικά δύσκολος με ανυπέρβλητο πρόβλημα την πλήρη ανυπαρξία κάποιας ενιαίας πολιτικής μεταξύ των ασφαλιστών (Underwriters). Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα, το ινστιτούτο των Άγγλων Ασφαλιστών κατήρτισε πινάκα επασφαλιστρων με βάση την ηλικία και τον τύπο του πλοίου, ενώ για συγκεκριμένα φόρτια, όπως π.χ ξυλεία, ο ίδιος πινάκας προβλέπει και άλλη κλιμάκωση επασφαλιστρων. Η ρήτρα αυτή διεθνώς αποδεκτή και οι διαφοροποιήσεις πλέον αναφέρονται στο ποιος καταβάλλει το επασφάλιστρο. Αυτό μπορεί να αποτελέσει θέμα συμφωνίας μεταξύ φορτωτούτ και πλοιοκτήτη, ανάλογα με την ανάγκη που οι δυο

συμβαλλόμενοι έχουν κατά περίπτωση. Η προσπάθεια που στηρίχτηκε στην αρχική ιδέα του επασφαλιστρού, αυτό να το πληρώνει ο πλοιοκτήτης, σαν ευρισκόμενος σε δυσμενέστερη επαγγελματική θέση έναντι άλλων πλοιοκτητών, δεν απέδωσε καρπούς. Αντίθετα, η εφαρμογή της ρήτρας αυτής παραβιάζεται με διάφορα τεχνάσματα για την αποφυγή καταβολής του επασφαλιστρού.

Επίσης, δεν περιλαμβάνονται στη ρήτρα τα πλωτά βοηθητικά μέσα φορτοεκφορτώσεως, αυτοκινούμενα ή/και ρυμουλκούμενα- φορτηγίδες- στις περιοχές των λιμένων καθώς και τα ποτάμια πλωτά μέσα μεταφοράς-barges-που προσομοιάζουν με τις φορτηγίδες.

3.4.4. ΡΗΤΡΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗΣ (*Location Clause*)

Ο προστατευτικός χαρακτήρας του ασφαλιστή της ρήτρας αυτής είναι πρόδηλος και ακόμα να σημειωθεί ότι από το Ινστιτούτο των Άγγλων Ασφαλιστών, έχουν διατυπωθεί τρεις (3) ρήτρες που αφορούν το αυτό αντικείμενο, διαφέρουν δε μεταξύ τους σε ελάχιστα σημεία. Για το λόγο αυτό, στη σύντομη αυτή ανάλυση, αναφέρονται οι βασικές έννοιες που διέπουν τη ρήτρα. Αν ανατρέξουμε στους τρόπους ασφάλισης του Κλάδου Μεταφορών και τα αντίστοιχα είδη ασφαλιστήριων συμβολαίων, διαπιστώνουμε ότι ο ασφαλιστής διατρέχει τον άδηλο κίνδυνο να επωμιστεί μεγάλη και δυσανάλογη των δυνατοτήτων του ζημία, από ασφαλίσεις φορτίων, που έχουν καλυφθεί με τον τύπο του προασφαλιστηρίου συμβολαίου – *floating policy* - και του διαρκούς ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Και με τους δυο αυτούς συμβολαίου, ο ασφαλιστής, όπως προαναφέρθηκε, αναλαμβάνει να καλύψει δι' αυτών όλες τις διαδοχικές φορτώσεις του ασφαλιζόμενου, που θα προκύψουν από τη συνολική κάλυψη των προοριζόμενων να μεταφερθούν φορτίων. Η εκτέλεση όμως των επί μέρους φορτώσεων, για παρά πολλούς και διαφόρους λογούς, είναι δυνατόν να δημιουργήσουν στον λιμένα φορτώσεως συσσώρευση αξιών εν άγνοια του ασφαλιστή. Αλλά και αν ακόμη λάβει γνώση αυτής, δεν έχει άμεσο και πρόσφορο τρόπο να αντιμετωπίσει το θέμα στην περίπτωση επέλευσης ασφαλισμένου κινδύνου με εκτεταμένα ζημιόγωνα αποτελέσματα. Εφ' όσον συμβεί ένα τέτοιο καταστροφικό γεγονός στον τόπο φόρτωσης, που κατά βάση είναι οι

εγκαταστάσεις του λιμένα, ο ασφαλιστής είναι πολύ πιθανόν να αντιμετωπίσει πολλαπλές απαιτήσεις από τα αντίστοιχα προασφαλιστηρια ή/και διάρκειας συμβόλαια, που ασφαλώς το άθροισμα αυτών θα υπερβαίνει κατά πολύ το ανώτατο όριο ευθύνης του κατά φόρτωση.

Η δυσκολία του ασφαλιστή προκύπτει από την ανάγκη ύπαρξης μεγάλης ρευστότητας, καθώς και κυρίως από αντασφαλιστηκές δεσμεύσεις, τόσο της ίδιας κράτησης του, όσον και του υπερβάλλοντος αυτής ποσού. Οι ασφαλιστές, για την αντιμετώπιση αυτής της ανεξέλεγκτης συσσώρευσης ασφαλισμένων αξιών στους τόπους φορτώσεων και εφαρμόζοντας την γενική αρχή ότι ο ασφαλιστής σε κάθε περίπτωση καθορίζει σαφώς το ανώτατο όριο ευθύνης του κατά περίπτωση, δημιούργησαν την εν λόγω ρήτρα με την οποία θέτουν στους τύπους των συναφών ασφαλιστήριων συμβολαίων ένα δευτερογενές ανώτατο όριο ευθυνών των, μόνο για την περίπτωση των συσσωρευμένων ασφαλισμένων αξιών στον λιμένα φόρτωσης.

Το πόσον του ορίου αυτού είναι πολλαπλάσιο του ανωτάτου ορίου ευθύνης κάθε ασφαλιστή, κατά πλοίο και ταξίδι, χωρίς να απαιτούνται και ευρύτερες αντασφαλιστηκές παροχές, και το σύνηθες είναι το διπλάσιο ή/και τριπλάσιο αυτού.

Με τη ρήτρα αυτή, οι ασφαλιστές περιορίζουν σημαντικά έως παρά πολύ την ευθύνη τους έναντι του ασφαλιζόμενου κατά ατύχημα και τόπο, πλην όμως κρίθηκε αναγκαία για την αντιμετώπιση της περίπτωσης της άδηλης συσσώρευσης αξιών στον ίδιο τόπο και από τον αυτό ασφαλισμένο κίνδυνο.

3.4.5. ΡΗΤΡΑ ΑΠΟ ΑΠΟΘΗΚΗ ΣΕ ΑΠΟΘΗΚΗ (warehouse to warehouse clause)

Η ρήτρα αυτή έχει βασικά χαρακτήρα ακριβούς προσδιορισμού του ταξιδιού για το όποιο ασφαλίστηκε το φορτίο, προκειμένου να αποφευχθούν αμφισβητήσεις σε περίπτωση ζημιάς, ως προς την ευθύνη του ασφαλιστή προς αποζημίωση. Η ρήτρα αυτή δεν αποτελείται από αριθμό επί μέρους ρητρών. Είναι κατά κυριολεξία μια ρήτρα και μόνο η διατύπωση της αποδίδει με απολυτή σαφήνεια αυτό που εννοεί. Είναι δυνατή η προσθήκη της σε κάθε ασφαλιστήριο μεταφορών, ανεξάρτητα αν η κάλυψη του συγκεκριμένου φορτίου γίνεται με χρήση των ρητρών των Άγγλων ασφαλιστών και όχι μόνο ή με τη μέθοδο των κατονομαζόμενων κινδύνων. Είναι γνωστό ότι αν το

ασφαλιστήριο Μεταφοράς δεν περιλαμβάνει την εν λόγω ρήτρα, οι καλυπτόμενοι από αυτό κίνδυνοι ισχύουν από τη στιγμή της φόρτωσης των των ασφαλισμένων στο μεταφορικό μέσο και λήγουν με την εκφόρτωση αυτών στον τόπο προορισμού που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο. Η σύγχρονη όμως πρακτική του εμπορίου απαιτεί για πολλούς λόγους την ισχύ της καλύψεως των κινδύνων που περιέχονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, από την στιγμή της έναρξης της μεταφοράς των ασφαλισμένων πραγμάτων μέχρι της παραδόσεως αυτών στην αποθήκη του παραλήπτη, η οποία είναι πολύ πιθανοί να βρίσκεται στο εσωτερικό της χώρας προορισμού που αναφέρει το συμβόλαιο ή εν πάση περιπτώσει μακριά του λιμένος ή του σταθμού εκφόρτωσης. Η ρήτρα αυτή γίνεται σχεδόν αναγκαία στις περιπτώσεις μεικτού τρόπου μεταφοράς, όπου δηλ. έχουμε χρήση δυο διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Η ρήτρα εκτός από τον προσδιοριστικό χαρακτήρα του τελικού τόπου προορισμού και ασφάλισης, έχουμε και χρονική επέκταση της ισχύος των κατά περίπτωση ασφαλισμένων κινδύνων. Η χρονική αυτή επέκταση είναι συγκεκριμένη και η οποία δεν ξεπερνά τις 60 ημέρες από την εκφόρτωση από το κύριο μεταφορικό μέσο.

Ενώ η ρήτρα αυτή είναι σαφής, όπως προαναφέρθηκε ως προς τον προσδιοριστικό της χαρακτήρα, δεν είναι εξ ίσου αποσαφηνισμένη η εννια της χρονικής επέκτασης των ασφαλισμένων κινδύνων για την περίοδο των 60 ημερών. Πολλές ερμηνείες έχουν δοθεί στο θέμα αυτό και παρά πολλές δικαστικές αποφάσεις με διαφορετικό σκεπτικό έχουν εκδοθεί.

Συμφώνα με την επικρατούσα διεθνή πρακτική και νομολογία η πλέον αποδεκτή διεθνής άποψη, που και η ελληνική αγορά εφαρμόζει, είναι η εξής:

Ο ασφαλιστής παρέχει στον Ασφαλιζόμενο την χρονική επέκταση της καλύψεως των 60 ημερών, για να μπορέσει αυτός με ασφάλεια, προσοχή και επιμέλεια να γίνει κάτοχος των εμπορευμάτων του, διεκπεραιώνοντας τις απαραίτητες τελωνειακές και άλλες διατυπώσεις. Με την ολοκλήρωση των διατυπώσεων αυτών και κατοχή των ασφαλισμένων πραγμάτων από τον ασφαλιζόμενο, αυτόματος η χρονική επέκταση της καλύψεως λήγει, ανεξάρτητα εάν εξαντλήθηκαν ή όχι οι 60 ημέρες.

Κατ' εξαίρεση για τις περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων, για τι όποια εκ προοιμίου είναι γνωστό ότι οι 60 ημέρες δεν αρκούν για την παράδοση αυτών, είναι δυνατόν να συμφωνηθεί χρονική επέκταση 90 ή και ακόμη και 120 ημερών, υπό την μη

υποχρεωτική προϋπόθεση καταβολής ασφάλιστρου. Οι περιπτώσεις αυτές είναι συνήθεις στις ασφάλισεις μεταφερόμενων υλικών,μηχανημάτων κ.τ.λ. για την κατασκευή μεγάλων έργων οδοποιίας,γεφυρών,φραγμάτων,βιομηχανικών εγκαταστάσεων κ.τ.λ.

Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο από τους Ασφαλιστές, όταν καλύπτουν φορτία με κατονομαζόμενους κινδύνους, πρακτική που ήταν συνηθισμένη στο παρελθόν. Όταν έχουμε καλύψεις βάσει των ρητρών των Άγγλων Ασφαλιστών, η επέκταση αυτή παρέχεται αυτομάτως.

3.4.6. ΡΗΤΡΕΣ ΜΗ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΠΕΣ

Ο Ασφαλιστής σήμερα έχει στη διάθεση του πλήθος εξειδικευμένων ρητρών,διεθνώς αποδεκτών, για να αντιμετωπίσει την ασφάλιση πολυσχιδω,πολυπλοκων,ασυνηθιστων κίνδυνων.στην πράξη όμως ο Ασφαλιστής αντιμετωπίζει την ανάγκη, για διαφόρους λόγους κατά βάση λόγω της ταχύτατης τεχνολογικής εξέλιξης, να ασφάλιση ένα εμπόρευμα-φορτίο, όχι σύμφωνα με μια ή/και περισσότερες από τις υπάρχουσες ρήτρες ή/και του καθιερωμένους πρόσθετους κινδύνους, αλλά τελείως ειδικούς και συγκεκριμένους όρους που πρέπει να διαμορφώσει ο ίδιος ο Ασφαλιστής. Η σύνθεση από τον Ασφαλιστή παρόμοιων ορών απαιτεί βαθειά γνώση του αντικείμενου γενικά και ειδικά των μορφών των ασφαλίσιμων κινδύνων και των εξειδικευμένων ρητρών.

Συνήθως, οι κατ'αυτόν τον τρόπο διαμορφούμενοι ειδικοί οροί είναι επέκτασης ή περιορισμοί ή/και προσθαφαίρεση ορών σε ρήτρες που υπάρχουν για τη δημιουργία προσαρμοσμένης κάλυψης στην ιδιαιτερότητα του προς ασφάλιση προτεινόμενων κινδύνων. Ο Ασφαλιστής που θα επιχειρήσει μια τέτοια κάλυψη πρέπει να διαθέτει τα προσόντα που προαναφέρθηκαν και παράλληλα να έχει επίγνωση των αντασφαλτικων δυνατοτήτων που διαθέτει την συγκεκριμένη στιγμή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Για τη διαμόρφωση του ασφαλίστρου στον Κλάδο Μεταφορών απαιτείται πλατιά και συμπυκνωμένη γνώση και πείρα του αντικειμένου, μαζί με την αγάπη για την ασφαλιστική δουλειά και ειδικότερα για το Underwriting. Ο ασφαλιστής που αναλαμβάνει την ευθύνη της ανάληψης -τιμολόγησης κινδύνου, εκτός από τα πιο πάνω προσόντα, πρέπει να βρίσκεται ο ίδιος σε τροχιά συνεχούς επιμόρφωσης σχετικά με ασφαλιστικοτεχνικά και οικονομικά θέματα σε διεθνές επίπεδο, αν θέλει να δικαιώσει τον τίτλο του σαν underwriter. Ακόμα, έχει τη δέσμευση να προσεγγίζει πάντα το στόχο του, δηλ. την επιτυχημένη ανάληψη κινδύνου, αξιοποιώντας όλα του αυτά τα προσόντα, ανεξάρτητα από τις αξίες που καλείται να εκτιμήσει. Κάθε ασφαλιστικός κίνδυνος αποτελεί για τον underwriter μία πρόκληση. Η ανάληψη και τιμολόγηση κάθε συγκεκριμένου ασφαλιστικού κινδύνου, προκειμένου να είναι επιτυχής, είναι ανάγκη να συντελεσθεί κάτω από μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, που εξετάζει όλους τους παράγοντες που επιδρούν και οδηγούν στη διαμόρφωση του επιθυμητού ασφαλιστικού πλαισίου κινδύνων, όρων, προϋποθέσεων και ασφαλίστρου.

4.2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ¹⁵

4.2.1. ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ)

Για την αποδοχή, ανάληψη και τιμολόγηση του κινδύνου, ασφαλώς ο παράγοντας αυτός είναι αναλογικά ο σημαντικότερος και ταυτόχρονα αυτός που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυσκολία στην προσέγγισή του από τον ασφαλιστή. Η δυσκολία αυτή συνίσταται στην ανάγκη της γνώσης και των ιδιαιτεροτήτων κάθε είδους και μορφής εμπορευμάτων, προϊόντων από τον ασφαλιστή.

Η δυσκολία αυτή καθημερινά μεγαλώνει λόγω της αέναης τεχνολογικής εξέλιξης, η οποία έχει σαν συνέπεια τη δημιουργία νέων προϊόντων ή / και τη βελτίωση των όσων κυκλοφορούν κατά τρόπο δραστικό. Η εξαιρετικά εκτεταμένη και πολύπλοκη αυτή παραγωγική διαδικασία είναι φυσικό να αποτελεί για τον ασφαλιστή (underwriter) ένα τεράστιο εμπόδιο στον εντοπισμό και τη γνώση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε προϊόντος. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, οι ασφαλιστές κατέφυγαν στον προσφορότερο τρόπο επίλυσης αυτού, που είναι η ομαδοποίησή των, σύμφωνα με τα κέφια και βασικά γνωρίσματα αυτών. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο ασφαλιστής, αντί του πλήθους των προϊόντων, έχει να επιλέγει κάποια κατηγορία - ομάδα προϊόντων, αναλόγως των κοινών γνωρισμάτων αυτών. Η κατηγοριοποίηση αυτή των προϊόντων, ασφαλώς δεν είναι περιοριστική και απόλυτη, αλλά κατά βάση ενδεικτική. Είναι σημαντικό ότι οι διαφοροποιήσεις στην ταξινόμηση των προϊόντων στις διάφορες

¹⁵

Χαρδαλιάς Β. - Σαχλίκη Σ. (1990) *ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ* εκδ. ΕΙΑΣ Κιάντου Δ. Βασιλείου, (1982), *Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ* (Εισαγωγικές Γνώσεις) εκδ.: Αφοι Π. Σακκούλα

ΣΥΡΙΧΑΣ. ΟΡ., (1976/1977/1977), *ΑΡΧΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ, ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ, ΣΕ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΗ ΡΗΤΡΑ ΔΑΙΠΑΝΩΝ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ* εκδ. ΕΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ.Ι.ΧΑΡΔΑΛΙΑΣ.(2007)*ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ* εκδ. ΕΙΑΣ

κατηγορίες είναι ελάχιστες και ασήμαντες στη διεθνή πρακτική.

Το γεγονός αυτό εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό τους ασφαλιστές να επικοινωνούν μεταξύ των, αλλά και να διασταυρώνουν, δια της συγκρίσεως, τις ασφαλιστικές τους αποφάσεις για την ανάληψη και τιμολόγηση κινδύνων.

Εφαρμόζοντας τη μέθοδο της ομαδοποίησης των προϊόντων, διαπιστώνουμε σχετικά εύκολα τη δημιουργία των διαφόρων ομάδων προϊόντων που προκύπτουν καθώς και τη βοήθεια που παρέχουν στον ασφαλιστή. Μία πρώτη και βασική διάκριση προϊόντων είναι σε στερεά, υγρά και αέρια. Με την ομαδοποίηση αυτή, εντοπίζεται χωρίς δυσκολία, ο πιο σοβαρός κίνδυνος που απειλεί κάθε μία από τις κατηγορίες αυτές, όπως είναι για τα ρευστά ο κίνδυνος της ροής, για τα αέρια η εξάτμιση και για τα στερεά η θραύση. Μία άλλη σημαντική ομαδοποίηση είναι η διάκριση σε προϊόντα εισαγόμενα και εξαγόμενα με τη σημαντική για τον ασφαλιστή παρατήρηση ότι τα εισαγόμενα παρουσιάζουν αυξημένες ζημιές, λόγω π.χ. κακής ή ελαφριάς συσκευασίας, ενώ τα εξαγόμενα, λόγω κατάλληλης συσκευασίας, εμφανίζουν μειωμένους κινδύνους και σε έκταση και σε ποσοστό. Ακόμα, διακρίνουμε τα προϊόντα σε Α ύλες, ακατέργαστα, ημικατεργασμένα, κατεργασμένα, σε είδη διατροφής και ένδυσης, υπόδησης, σε ημιέτοιμα και έτοιμα.

Ο χαρακτηρισμός και μόνο κάθε κατηγορίας προϊόντων, αναδεικνύει εύκολα το μεγαλύτερο κίνδυνο κατά περίπτωση που απειλεί τα στην κάθε κατηγορία περιλαμβανόμενα προϊόντα. Για παράδειγμα, μπορεί να αναφερθεί π.χ. ότι ο κίνδυνος της κλοπής είναι εξαιρετικά μεγάλος για τα έτοιμα και μικρά σε όγκο προϊόντα και ακόμη μεγαλύτερος για τα έτοιμα προϊόντα ένδυσης.

Με το σκεπτικό αυτό, ο ασφαλιστής φτάνει με βεβαιότητα σχεδόν σε λεπτομερειακά συμπεράσματα, όπως π.χ. ο εντοπισμός των διαφόρων λιμανιών, αεροδρομίων, τελωνείων κ.λπ. που παρουσιάζουν για κάποιους λόγους υψηλό δείκτη του κινδύνου κλοπής για συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων.

Άλλη μια διάκριση πολύ σημαντική για τον ασφαλιστή που εμπίπτει στην κατηγορία αυτή, είναι ο τρόπος εκτέλεσης της μεταφοράς των προϊόντων. Σύμφωνα με τη διάκριση αυτή, ο τρόπος μεταφοράς των φορτίων, κατά βάση, εξαρτάται από τη φύση του εμπορεύματος. Η πρακτική αυτή δέσμευση της αγοράς διαμορφώνει την αναγκαιότητα ασφάλισης φορτίων, κάτω από διάφορες συνθήκες, όπως είναι τα φορτία

χύμα, τα γυμνά λεγόμενα, δηλ. χωρίς προστασία εξωτερικά, τα συσκευασμένα και με ποιο τρόπο - κιβώτια, σάκοι, δοχεία, παλέτες κ.λπ.

Καθεμία από τις προαναφερόμενες μεθόδους μεταφοράς προϊόντων υπόκειται πάντα τόσο σε διαφορετικούς κινδύνους με συγκεκριμένη ιεράρχηση ως προς τον δείκτη επικινδυνότητας ή και στους αυτούς κινδύνους, αλλά με πολύ διαφοροποιημένους τους δείκτες επικινδυνότητας. Ένα πολύ μικρό αλλά χαρακτηριστικό παράδειγμα, για να γίνει απόλυτα κατανοητή η διάκριση αυτή, είναι η περίπτωση των χύμα φορτίων που διατρέχουν πρωταρχικά τον κίνδυνο επαφής με άλλες ουσίες, σε αντίθεση με τα μικρά σε όγκο δέματα ή κιβώτια που διατρέχουν σαν πρωταρχικό κίνδυνο αυτόν της κλοπής. Κλείνοντας την κατηγορία αυτή που αναφέρεται στην φύση του προς ασφάλιση φορτίου, είναι χρήσιμο να υπογραμμίσουμε τη διάκριση των φορτίων, που απειλούνται από ενδογενείς κινδύνους, που παράγει η φύση των προϊόντων αυτών και που παράλληλα είναι ασφαλισίμοι κίνδυνοι, όπως η ροή, η αυτανάφλεξη, η απομείωση, η έκρηξη, το άναμμα, η κλοπή και το έλλειμμα.

4.2.2. Η ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Ο παράγοντας αυτός εδώ και πολλά χρόνια με αφετηρία τη μεταπολεμική εποχή (1950) παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρου. Αυτό συνέβη και εξακολουθεί να συμβαίνει γιατί σε όλο και περισσότερες περιπτώσεις, η από τη φύση του κυρίου προϊόντος απαιτούμενη συσκευασία ευτελίζεται, γίνεται ελαφρότερη μέχρι και ανασφαλής στον βωμό του σκληρού ανταγωνισμού και της περιστολής του κόστους παραγωγής.

Ήταν επόμενο, η συσκευασία να είναι το πρώτο θύμα αυτής της ανάγκης, από κάθε άποψη και πλευρά. Η μείωση του κόστους της συσκευασίας, πέρα από την οικονομική πλευρά, που επετεύχθηκε με την αντικατάσταση των ισχυρών και ανθεκτικών υλικών - ξύλο, ιούτα, μέταλλο κ.λπ. - με υλικά φθηνά, αλλά εξαιρετικά μειωμένης αντοχής και παροχής προστασίας στο προϊόν που περικλείουν. Εκτός από το φθηνό κόστος των υλικών, οι νεότερες μέθοδοι συσκευασίας συμβάλλουν και έμμεσα στην περιστολή του κόστους του προϊόντος, με τον περιορισμό του βάρους του μεταφερόμενου φορτίου. Το μικρότερο βάρος στις μεγάλες και μαζικές μεταφορές, χωρίς να αποκλείονται οι σχετικά

μικρότερες, απαιτεί φθηνότερο ναύλο, που έχει απ' ευθείας επίδραση στο γενικό κόστος. Ανάλογα βέβαια με τις συνθήκες που διαμορφώνονται στις διάφορες αγορές, η συνδυασμένη μείωση του κόστους έχει συχνά πολλαπλούς στόχους και σκοπιμότητες. Από όλο αυτό το πλέγμα των οικονομικών συνδυασμών, μείωσης του κόστους γενικά, αυτό που αφορά τη συσκευασία και που είναι προϊόν χρήσης ευτελών, φθηνών και ακατάλληλων υλικών, τελικά έμμεσα επιρρίπτεται στους ασφαλιστές, αφού αυτοί κατά βάση καταβάλλουν τις αυξημένες αποζημιώσεις για ζημίες που οφείλονται στην ακατάλληλη συσκευασία.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, για τον ασφαλιστή, βασικός κανόνας, για την αντιμετώπιση του προβλήματος και την όσο το δυνατό σωστότερη τιμολόγηση απομένει ο παράγοντας - βάρος των προς ασφάλιση εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με την κατά περίπτωση ευπάθεια αυτών από εξωτερικούς παράγοντες, και τις επίσης κατά περίπτωση εφαρμοζόμενες μεθόδους φορτοεκφόρτωσης, περιλαμβανόμενης και της συμπεριφοράς των ασχολουμένων ανθρώπων - εργατικό δυναμικό - με τη διακίνηση του εμπορεύματος. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται σήμερα για τη συσκευασία όλων σχεδόν των προϊόντων είναι χαρτοκιβώτια διαφόρων μεγεθών και τύπων, απλά και ενισχυμένα, σκελετοκιβώτια και παλέτες από φθηνή ξυλεία για τα μηχανήματα ή και για τις ά' ύλες, κλασικοί σάκοι πλαστικοί, απλοί και ενισχυμένοι και άλλα παρόμοια κατασκευάσματα. Η επικράτηση της χρήσης αυτών των υλικών για την κάλυψη της ανάγκης συσκευασίας των προϊόντων, από ασφαλιστικής πλευράς, είχε εξαιρετικά δυσμενή αποτελέσματα, παρά τις εξ ανάγκης βελτιώσεις που γίνονται. Το αποτέλεσμα αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτό, αν αναλογισθούμε τη μεταφορά ενός βαρέως προϊόντος, όπως π.χ. ζάχαρη, τσιμέντο - συσκευασμένο σε χαρτόσακους.

Οι ασφαλιστές δεν μπορούν να αντιστρέψουν την παγκόσμια αυτή τάση, που εξυπηρετεί κάλλιστα το ισχυρότερο κίνητρο του διεθνούς εμπορίου, το κέρδος, εκείνο που τους απομένει είναι το σωστό *underwriting*, που σημαίνει ενδελεχή εκτίμηση του κινδύνου, από κάθε άποψη και τον καθορισμό των αντίστοιχων όρων, προϋποθέσεων και ασφαλιστρού για την κάλυψη του προϊόντος.

4.2.3. ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟΝ (ΠΛΟΙΟ)

Στις ασφαλίσειες μεταφερομένων πραγμάτων - φορτίων προϊόντων, η εκτίμηση του προτεινομένου κινδύνου, πρέπει να γίνεται κατά τρόπον που προσιδιάζει με τα κύρια και βασικά χαρακτηριστικά, θετικά και αρνητικά, του χρησιμοποιούμενου για τη μεταφορά μέσου. Πρωταρχικής σημασίας πληροφορία για τον ασφαλιστή είναι το μέσον που θα διενεργηθεί η μεταφορά, δηλ. εάν θα είναι χερσαίο, αεροπορικό ή θαλάσσιο, ή ακόμη αν θα χρησιμοποιηθούν δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Οι χερσαίες μεταφορές διενεργούνται με τους σιδηροδρόμους και τα φορτηγά αυτοκίνητα.

Η διενέργεια μεταφοράς πραγμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα διέπεται επίσης από διακρατικές συμφωνίες, στο πλαίσιο δε της Ευρωπαϊκής Ένωσης λειτουργεί υποχρεωτικά για τα κράτη μέλη η σύμβαση CMR - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - του 1956.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, καλύπτουν το μέγιστο μέρος της αγοράς μεταφερομένων πραγμάτων σε διεθνές επίπεδο. Η πρωτοκαθεδρία αυτή και μάλιστα με μεγάλη διαφορά από τους δύο άλλους τρόπους μεταφοράς πραγμάτων, δεν είναι ούτε τυχαία, ούτε κατευθυνόμενη από κάποια κέντρα αποφάσεων. Αντιθέτως, οφείλεται σε συγκεκριμένα και πολύ σημαντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει το πλωτό μέσο μεταφοράς.

Κατά κύριο λόγο, αυτά συνίστανται στην εξαιρετικά μεγάλη και ασφαλή μεταφορική δυνατότητα των πλοίων, τόσο από πλευράς βάρους όσο και όγκου σε σχέση πάντα με το μικρό κόστος των ναύλων. Η σύνθεση όλων αυτών των βασικών πλεονεκτημάτων μαζί με άλλα μικρότερης σημασίας, όπως η ελεύθερη και ανεξάρτητη επιλογή των θαλασσιών οδών (πλοία) χωρίς την εξάρτηση από τεχνική υποστήριξη, πλην των κατά τόπους λιμενικών εγκαταστάσεων, καθιέρωσαν τη θαλάσσια μεταφορά ως την προσφορότερη για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η μακραίωνη εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης και στη συνέχεια επιστήμης δημιούργησαν διάφορες κατηγορίες πλοίων αναλόγως των αναγκών που εξυπηρετούν σε σχέση πάντα με το είδος, τη φύση και τις ιδιαιτερότητες των φορτίων που καλούνται να μεταφέρουν. Η ναυπήγηση βέβαια εξειδικευμένων πλοίων για τη μεταφορά ειδικών προδιαγραφών προϊόντων βρίσκεται πάντα σε εξέλιξη, παρακολουθώντας την εν γένει εξέλιξη -τεχνολογική και οικονομική- της διεθνούς οικονομίας.

Τα εμπορικά πλοία σήμερα διακρίνονται στις κατηγορίες επιβατηγών, φορτηγών, αλιευτικών, ρυμουλκών, πλωτών εργαλείων - γερανοί - συνεργεία κτλ. - Τα φορτηγά πλοία που ενδιαφέρουν τους ασφαλιστές διακρίνονται σε πλοία γενικού φορτίου, φορτίου χύμα, δεξαμενόπλοια, ψυγεία, μεταφοράς αερίων, εμπορευματοκιβωτίων (container) ζώντων ζώων, μεταφοράς τσιμέντου, αυτοκινήτων κτλ. Ακόμη, πρέπει να διευκρινισθεί ότι όλες αυτές οι ειδικές ναυπηγήσεις γίνονται σε διάφορες χωρητικότητες ώστε να εξυπηρετούν συγκεκριμένους τομείς του εμπορίου. Εντυπωσιακό παράδειγμα είναι η περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, όπου έχουμε πλοία μέχρι και 500.000 τόνων.

Υπάρχουν και άλλα πιο εξατομικευμένα χαρακτηριστικά των πλοίων, που ο underwriter πρέπει να γνωρίζει την ύπαρξή τους, έτσι ώστε να διαμορφώσει πλήρως τα σχετικά ερωτήματα προς τον ασφαλιζόμενο προκειμένου να έχει μια όσο το δυνατόν ολοκληρωμένη πληροφόρηση για την ανάληψη του συγκεκριμένου κινδύνου που επιχειρεί. Τέτοια γνωρίσματα είναι π.χ. το όνομα του πλοίου, η πλοιοκτησία, η διαχείριση αυτού, τα τυχόν ζημιογόνα γεγονότα που είχε, ο εξοπλισμός του και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται, η επιδεξιότητα του πληρώματος και άλλα. Μεταξύ αυτών των χαρακτηριστικών, περιλαμβάνεται και η ηλικία του πλοίου, η οποία τα τελευταία χρόνια έγινε από τα πλέον καθοριστικά στοιχεία για την ανάληψη ή όχι της προτεινόμενης ασφάλισης-και αν προχωρήσει η ασφάλιση σε ανάλογη τιμολόγηση του κόστους. Το στοιχείο της ηλικίας του πλοίου θεωρήθηκε από τους underwriters και τους αντασφαλιστές εξαιρετικά σημαντικό και αυτό προκύπτει από τη σχετική ρήτρα που εξέδωσαν οι Άγγλοι ασφαλιστές και η οποία ενσωματώθηκε στις λοιπές ρήτρες των Άγγλων ασφαλιστών που είναι διεθνώς αποδεκτές, εφαρμόσιμες και δεσμευτικές, για τη διεθνή ασφαλιστική αγορά.

Οι ασφαλιστές δίνουν διευρυμένη σημασία στον παράγοντα ηλικία πλοίου, γιατί μέσα από αυτόν διαπιστώνουν παράπλευρες επιβαρυντικές επιδράσεις. Πιστεύουν, και ως ένα σημείο έχουν δίκιο, ότι ένα υπερήλικο πλοίο, μοιραία θα έχει ελλιπή και παρωχημένο εξοπλισμό, με αποτέλεσμα να μην έχει πληρότητα απασχόλησης, γεγονός που οδηγεί σε πλημμελή συντήρηση, δυσκολία στην απόκτηση των πιστοποιητικών καταλληλότητας, δηλ. στη διατήρηση της κλάσης του νηογνώμονα που το παρακολουθεί, δυσκολία ακόμα και στη ναυτολόγηση ικανού πληρώματος. Όλα αυτά

συνυπολογιζόμενα με την φυσιολογική φθορά λόγω ηλικίας καθιστούν το υπερήλικο πλοίο, αυξημένης επικινδυνότητας για το δι' αυτού μεταφερόμενο φορτίο.

Στη σύντομη αυτή αναφορά στο πλοίο, πρέπει να σημειωθεί ότι έναν σημαντικό παράγοντα στην ασφάλεια του πλοίου αποτελεί και το υλικό κατασκευής αυτού. Τα πλοία με βάση το υλικό κατασκευής διακρίνονται σε σιδηρά, χαλύβδινα, πλαστικά και ξύλινα. Ανάλογα με τον τύπο, την χωρητικότητα και μεταφορικό ή άλλο επαγγελματικό έργο που προορίζεται να εξυπηρετήσει, επιλέγεται και το κατάλληλο υλικό. Τα μεταφορικά πλοία που ενδιαφέρουν τον ασφαλιστή μεταφερομένων φορτίων κατασκευάζονται πλέον μόνο από σίδηρο ή χάλυβα, ενώ για ατελείωτα χρόνια τα ξύλινα σκαριά ήταν αυτά που αντάμωναν τους πολιτισμούς και έκαναν το εμπόριο παγκόσμια υπόθεση.

Κλείνοντας την παράγραφο για τη θαλάσσια μεταφορά, πρέπει να τονισθεί ότι η βασική ταυτότητα του πλοίου προκύπτει από τη σημαία την οποία φέρει, σε συνδυασμό με τον πλοιοκτήτη και τον διαχειριστή αυτού. Τα στοιχεία αυτά είναι για τον ασφαλιστή πολύ σημαντικά και υπάρχει τρόπος να διερευνηθούν από διάφορες πηγές πληροφοριών, πάντα όμως προ της αναλήψεως του κινδύνου. Αν η έρευνα εμφανίσει τα στοιχεία αυτά μειωμένης αξιοπιστίας, ο ασφαλιστής οφείλει να προβληματισθεί, γιατί ήδη είναι ορατή η αποδυνάμωση τουλάχιστον του αναγωγικού δικαιώματος του ασφαλιστή και φορτωτή στην περίπτωση αναζήτησης ευθύνης του μεταφορέα για ζημίες που θα υποστεί το ασφαλιζόμενο φορτίο και όχι μόνο. Συμπερασματικά, όταν έχουμε τα στοιχεία αυτά δυσμενή, οδηγούμαστε στην απόρριψη του κινδύνου ή στη διαμόρφωση αντιστοίχου ασφαλίστρου, όρων και προϋποθέσεων.

Από τη σύντομη αυτή ανάλυση του παράγοντα μεταφορικό μέσο, προκύπτει αβίαστα και σαφέστατα ότι το βασικό ερώτημα του Underwriter στον μέλλοντα να ασφαλισθεί γίνεται πολύπλοκο φθάνοντας στις λεπτομέρειες που θα του δώσουν τη δυνατότητα, γι' αυτόν τουλάχιστον του παράγοντα, να πάρει τη σωστή απόφαση, περί αναλήψεως ή / μη του κινδύνου και στη θετική περίπτωση, υπό ποιους όρους - προϋποθέσεις και ασφαλίστρο.

4.2.4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Οι μέθοδοι φορτοεκφόρτωσης των μεταφερόμενων πραγμάτων είναι επίσης σημαντικός παράγων διαμόρφωσης του ασφαλιστρού, αναλόγως του δείκτη ζημιών που εμφανίζει κάθε τρόπος φορτοεκφόρτωσης των καλυπτόμενων προϊόντων.

Η ανελαστική αυτή διαδικασία για κάθε μεταφερόμενο πράγμα εμπεριέχει σοβαρή πιθανότητα πρόκλησης ζημίας στο ασφαλισμένο αγαθό.

Η ασφαλής φορτοεκφόρτωση είναι μία συνισταμένη πολλών προϋποθέσεων, όπως π.χ. η συσκευασία του φορτίου, η ικανότης και επιδεξιότης του εργατικού δυναμικού που επιτελεί αυτή τη δουλειά, η καταλληλότητα από κάθε άποψη των εγκαταστάσεων, οι κλιματολογικές συνθήκες και μη εξαιρουμένων των ηθικών κινδύνων που προκαλούν τη ζημία, προκειμένου να δημιουργηθούν κατάλληλες συνθήκες για άλλες ενέργειες.

Η επικινδυνότητα αυτή παρουσιάζεται αυξημένη για τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα σε σχέση με τα υπόλοιπα λόγω των μεγάλων ποσοτήτων, του όγκου και του βάρους των με αυτά διακινούμενων εμπορευμάτων. Ο έλεγχος και η διαπίστωση της καλής ή μη φόρτωσης για τον ασφαλιστή είναι έργο εξαιρετικά δύσκολο, δαπανηρό και πολύ συχνά ανέφικτο για αντικειμενικούς και σαφώς ευνόητους λόγους. Για την αντιμετώπιση αυτού του σοβαρού προβλήματος, ο ασφαλιστής είναι αναγκασμένος άλλοτε να απαιτήσει συγκεκριμένο τρόπο φόρτωσης και άλλοτε να αρκесθεί στην εφαρμογή του καθιερωμένου, κατά προϊόν και συσκευασία, τρόπου φόρτωσης.

Οι μέθοδοι, οι τρόποι και τα εργαλεία - μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης - διαρκώς εξελίσσονται βελτιούμενα. Καθήκον του ασφαλιστή είναι να γνωρίζει τα, κατά προϊόν, χρησιμοποιούμενα εργαλεία και μεθόδους και ταυτόχρονα να μπορεί να απαιτήσει τη χρήση των πλέον εξελιγμένων. Ο ασφαλιστής προσεγγίζει και τον παράγοντα φορτοεκφόρτωση για να αποφασίσει ως προς την τιμολόγησή του, που θα περιλαμβάνει εκτός από το ασφάλιστρο τις απαιτούμενες εγγυήσεις, προϋποθέσεις κτλ.

Παράδειγμα κατανοητό έχουμε στην περίπτωση της φόρτωσης ξυλείας, η οποία κατά πάγια πρακτική και κοινά αποδεκτή μέθοδο, φορτώνεται κατά 1/3 στο κατάστρωμα του πλοίου και κατά 2/3 στα κύτη. Άλλη φόρτωση είναι αυτή των δημητριακών σε χύμα με

τη χρήση σιλό και όχι με άλλους τρόπους. Επίσης, η ρητή εγγύηση του φορτωτή ότι δεν θα χρησιμοποιηθούν μεταλλικοί γάντζοι από το εργατικό προσωπικό για την φορτοεκφόρτωση δεμάτων. Η φορτοεκφόρτωση προϊόντων, π.χ. σάκχαρης, τσιμέντου, κτλ., σε χαρτόσακκους επί ξύλινων παλετών (βάσεων) καθώς και πολλές άλλες περιπτώσεις.

Η κάθε μέθοδος φορτοεκφόρτωσης σκοπό έχει ασφαλώς τον περιορισμό ζημιών στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Η επίτευξη βέβαια του στόχου αυτού είναι σχετική. Η τεχνολογική εξέλιξη των μέσων φορτοεκφόρτωσης τα τελευταία χρόνια, εκτός από τον περιορισμό των ζημιών που προκαλούνται στα ασφαλισμένα πράγματα κατά τη διαδικασία αυτή, είχε και τον στόχο περιορισμού του χρόνου της διάρκειας της μεταφοράς. Ο διπλός αυτός στόχος επιτεύχθηκε σε πολύ σημαντικό βαθμό, όχι όμως χωρίς κόστος.

Το κόστος σε αυτή την περίπτωση ήταν να εμφανισθούν νέας μορφής κίνδυνοι, μετά την περιστολήν αυτήν που υπήρχαν προ των εξελίξεων αυτών. Κλασικό παράδειγμα, η μεταφορά προϊόντων με το σύστημα των εμπορευματοκιβωτίων (containers). Το σύστημα αυτό απαιτεί εξειδικευμένα πλοία, ειδικές λιμενικές εγκαταστάσεις - γερανογέφυρες - εκτεταμένους χώρους - αυτά καθ' εαυτά τα εμπορευματοκιβώτια (containers) διαφόρων τύπων και χρήσεων, όπως ψυγείων, ειδικών φορτίων κ.λπ. Η μέθοδος αυτή είναι η πιο σύγχρονη και διαδεδομένη, τα πλοία containers είναι σημειωτέον τα πιο ακριβά και τούτο διότι ένα μέσου εκτοπίσματος πλοίο container είναι δυναμικότητας περίπου 5.000 κιβωτίων. Τα containers είναι τυποποιημένα για να είναι επιδεκτικά φορτώσεως σε κάθε πλοίο container, οι διαβάσεις τους είναι 20 ή / και 40 κυβικά πόδια. Το υλικό κατασκευής τους είναι μέταλλα ελαφρά - αλουμίνιο - και ανθεκτικά στη θάλασσα.

Από τη σύντομη αυτή περιγραφή, γίνεται φανερή η ταχύτης φορτοεκφόρτωσης, που σε συνδυασμό με την ταχύτητα των σύγχρονων πλοίων, εξασφαλίζουν την συντόμευση του χρόνου ταξιδιού, αλλά και την περιστολή των ζημιών του τύπου κλοπής, ελλείμματος, βρεξίματος κ.λπ., αφού τα εμπορεύματα τοποθετούνται και σφραγίζονται στα εμπορευματοκιβώτια στις εγκαταστάσεις του φορτωτή ή του λιμένος και η ίδια τακτική επαναλαμβάνεται κατά την εκφόρτωση.

Η επωφελής αυτή μέθοδος φορτοεκφόρτωσης παρουσιάζει αύξηση των κινδύνων της

θραύσης του περιεχομένου του container, λόγω π.χ. κακού χειρισμού των μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης, της δημιουργίας υγρασίας στο εσωτερικό λόγω κακού αερισμού, της αλλοίωσης του περιεχομένου του container ψυγείου, λόγω διακοπής της παροχής ρεύματος, είτε στο ταξίδι είτε στις λιμενικές εγκαταστάσεις και άλλες παρόμοιες περιπτώσεις, που όμως συγκρινόμενες με άλλες μεθόδους φορτοεκφόρτωσης είναι οπωσδήποτε λιγότερο ζημιογόνες. Υπάρχουν βέβαια και άλλες ίσως πιο εξελιγμένες μέθοδοι φορτοεκφόρτωσης, όπως αυτές της χρήσης πλοιαρίων ή / και βαγονέτων που με ίδιες δυνάμεις επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από βασικό πλοίο μεταφοράς, έχοντας στο εσωτερικό τους το προς μεταφορά προοριζόμενο φορτίο ή φορτία. Οι μέθοδοι αυτοί απαιτούν εξειδικευμένα πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, το κόστος των οποίων δεν επέτρεψε να χρησιμοποιηθούν ευρύτερα.

Κλείνοντας το κεφάλαιο περί μεθόδων και τρόπων φορτοεκφόρτωσης σε σχέση με τη διαμόρφωση του ασφαλιστή, πρέπει να τονιστεί ότι ο underwriter πρέπει να λάβει υπ' όψιν του την ύπαρξη στους τόπους φορτοεκφόρτωσης, την ποιότητα του εργατικού δυναμικού, τα σύγχρονα μέσα και μηχανήματα, όπως γερανογέφυρες, σιλό, ανυψωτικά μηχανήματα, κατάλληλα για κάθε προϊόν, αποθήκες και βέβαια τα αποτελέσματα ζημιών κάποιου χρονικού διαστήματος, της κατά περίπτωση φορτοεκφορτωτικής εγκατάστασης.

4.2.5. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η έως και καταστροφική επίδραση ορισμένων γεωγραφικών και κλιματολογικών παραγόντων στα μεταφερόμενα προϊόντα, και ειδικότερα στα μεταφερόμενα δια θαλάσσης, είναι πρόδηλη και πολλές φορές αναπόφευκτη, αν δεν πάρουμε κάποια μέτρα. Η πραγματικότητα αυτή επιβάλλει στον ασφαλιστή (underwriter) αφ' ενός να διαθέτει τις απαραίτητες βασικές αντίστοιχες γνώσεις και αφ' ετέρου κάθε φορά, προκειμένου να αποφασίσει για την ανάληψη κινδύνου να συμπεριλαμβάνει στην γενική εκτίμηση αυτού και τους εν λόγω κινδύνους.

Για την εκτίμηση αυτή ο ασφαλιστής πρέπει να συγκεντρώσει πληροφορίες για το ταξίδι - δρομολόγιο του μεταφορικού μέσου και κατά βάση του πλοίου που θα μεταφέρει τα ασφαλισμένα προϊόντα. Η σημασία του ταξιδιού αφορά όλα τα

μεταφορικά μέσα, κυρίως όμως τα θαλάσσια γιατί με αυτά γίνονται, όπως προαναφέρθηκε, η μεγάλη πλειοψηφία των μεταφορών πραγμάτων.

Στα μεγάλα θαλάσσια ταξίδια, τα μεταφερόμενα και ασφαλισμένα φορτία αντιμετωπίζουν τις μετεωρολογικές, κλιματολογικές, γεωγραφικές και εποχικές εναλλαγές, που είναι οι πρόξενοι των αντίστοιχων ζημιών.

Οι παράγοντες αυτοί δεν επιδρούν αρνητικά μόνο επί των μεταφερομένων προϊόντων. Συχνά είναι καθοριστικοί τόσο για τη δυνατότητα εκτέλεσης του ταξιδιού από το μεταφορικό μέσο, όσο και την τύχη του.

Οι παράγοντες αυτοί εμφανίζονται κατά γεωγραφικές περιοχές και εποχικές μεταβολές, υπό μορφή καταιγίδων, παγετού, τυφώνων και συναφών φαινομένων, ξηρασίας, εναλλαγής της θερμοκρασίας, βροχών, τρικυμιών, που όμως σε μεγάλο βαθμό είναι επιστημονικά, κατά προσέγγιση, προσδιορισμένη η εμφάνιση κάθε φαινομένου. Η γνώση αυτή επιτρέπει στον underwriter να καθορίσει το βαθμό επικινδυνότητας του ταξιδιού.

Η επικινδυνότητα των παραγόντων αυτών είναι απαραίτητο να εκτιμάται κάθε φορά σε συνάρτηση με την καταλληλότητα του μεταφορικού μέσου, τον τρόπο φόρτωσης και στοιβασίας και την ευπάθεια του ασφαλισμένου αγαθού.

4.2.6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ

Οι παράγοντες της μορφής αυτής είναι σημαντικοί για τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού, γιατί είναι αυτοί που με δικαστική απόφαση, αν χρειασθεί σε περίπτωση διαφωνίας των συμβαλλομένων στην ασφαλιστική σύμβαση, καθορίζουν τον υπαίτιο της ζημίας και τον δικαιούχο του ασφαλισματος.

Παλαιότερα, οι παράγοντες αυτοί ήταν ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα για τον ασφαλιστή, αλλά και για το διεθνές εμπόριο γενικότερα και αυτό γιατί οι κατά τόπους νομοθεσίες που ρύθμιζαν την επίλυση των εμπορικών προβλημάτων είχαν τον χαρακτήρα της εντοπιότητας.

Με την αποδοχή από τη διεθνή οικονομία και κατ' επέκταση από το διεθνές εμπόριο αρχών γενικής αποδοχής, όπως ο γαλλικός εμπορικός κώδικας, γερμανική εμπορική νομοθεσία, ασφαλιστικές ρήτρες ινστιτούτου, Άγγλων ασφαλιστών, νόμος περί

θαλάσσιας ασφάλισης του 1906, κανόνες Υόρκης - Αμβέρσας του 1950 κ.λπ., υπό το πνεύμα της θαλασσοκρατορίας της Αγγλίας, της Κοινωνίας των Εθνών και του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, μέχρι το σημερινό καθεστώς της ενιαίας νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων διεθνών συμβάσεων, το πρόβλημα έγινε απλούστερο ως προς την εφαρμογή του, αλλά ίσως εξ ίσου δύσκολο στη σωστή του μάθηση.

4.2.7. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΗΘΙΚΗΣ ΤΑΞΗΣ(Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ)

Οι παράγοντες ηθικής τάξης διαδραματίζουν έναν σημαντικότερο ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού για όλους τους ασφαλιστικούς κλάδους. Στις ασφαλίσεις όμως μεταφερομένων πραγμάτων, οι παράγοντες αυτοί είναι σε μεγάλο βαθμό καθοριστικοί. Η βασική αιτία, αλλά όχι και η μόνη που δίνεται τόση βαρύτητα στους ηθικής τάξης παράγοντες στις ασφαλίσεις μεταφορών, είναι το γεγονός ότι το κάθε μορφής εμπόρευμα με τη φόρτωσή του στο μεταφορικό μέσο, παραδίδεται άνευ όρων στα χέρια τρίτων, των μεταφορέων. Η προ της φόρτωσης επιθεώρηση του ασφαλισμένου φορτίου, είναι στην πραγματικότητα ανέφικτη, για λόγους αντικειμενικούς αλλά και κόστους. Την πολύ αυτή σημαντική δυσκολία για τον ασφαλιστή έρχεται να καλύψει μια από τις βασικές αρχές της ασφάλισης, η αρχή της καλής πίστης, που ως γνωστό για τον Κλάδο Μεταφορών παίζει τον πρωτεύοντα ρόλο.

Η αρχή της καλής πίστης στις ασφαλίσεις μεταφερομένων πραγμάτων είναι πολύ διευρυμένη και τούτο γιατί επεκτείνεται, πέρα από τις σχέσεις ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, στις σχέσεις ασφαλιστή και συνεργατών του, ήτοι πρακτόρων, αντιπροσώπων, πραγματογνωμόνων κ.λπ.

Η πλήρης και ακριβής δήλωση των χαρακτηριστικών του προς ασφάλιση αντικειμένου από τον μέλλοντα να ασφαλισθεί στον ασφαλιστή, αποτελεί πλέον βασικό παράγοντα για τη λήψη της απόφασης, ανάληψης του κινδύνου. Κατά συνέπεια, πρέπει η δήλωση αυτή να περιέχει στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τα στοιχεία της συνέπειας, της ακρίβειας, της αλήθειας, της πληρότητας και της ειλικρίνειας. Η ύπαρξη των στοιχείων αυτών αποκαλύπτεται σχεδόν πάντα μετά την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου και επιδρά ευνοϊκά στη διαπίστωση και εκτίμηση της φύσης, της έκτασης και του

ύψους της ζημίας, καθώς και στην όσο το δυνατόν ευρύτερη και πληρέστερη περιστολή της ζημίας που υποχρεούται να προβεί ο ασφαλιζόμενος.

Ένα οικονομικό δεδομένο που επηρεάζει αρνητικά ασφαλώς τους παράγοντες ηθικής τάξης και που οφείλει ο σωστός underwriter να παρακολουθεί είναι η διατάραξη του νόμου προσφοράς και ζήτησης βασικών προϊόντων στη διεθνή αγορά. Η διατάραξη αυτή οδηγεί τις περισσότερες φορές, σε κάποια μορφή οικονομικής κρίσης, η οποία αναπόφευκτα για πολλούς και ευνόητους λόγους, δεν αφήνει αλώβητη την ασφαλιστική αγορά. Κατά συνέπεια, όταν το εμπορικό περιβάλλον διέπεται από μία οικονομική κρίση, είναι αναγκαίο να ερευνάται από τον ασφαλιστή τόσο κατά τον χρόνο κάλυψης του κινδύνου, όσο και από τον διακανονιστή σε περίπτωση δήλωσης ζημίας, γιατί κάτω από τις συνθήκες αυτές, υπάρχουν πιθανότητες διαπίστωσης πρόκλησης ή επέκτασης της ζημίας, με στόχο την εξασφάλιση του απολεσθέντος κέρδους ή τον αδικαιολόγητο και εύκολο πλουτισμό.

Συμπερασματικά, καταλήγουμε στο ότι η διαπίστωση της ύπαρξης, ή μη, καλής πίστης από τον ασφαλιζόμενο, με όλη τη διακριτικότητα που απαιτεί η επαγγελματική δεοντολογία, είναι ένα ακόμα δύσκολο στοίχημα για τον underwriter, που πρέπει να το κερδίσει, αν θέλει να είναι αντάξιος του τίτλου.

4.3. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η εκτίμηση - τιμολόγηση - του κινδύνου στις ασφαλίσεις μεταφερομένων αγαθών, από την πλευρά του βαθμού επικινδυνότητας και βέβαια όχι θεωρητικά, αλλά στη διαπραγμάτευση κατά συγκεκριμένη περίπτωση, είναι ένα έργο δύσκολο, υπεύθυνο και εξαιρετικά ευρέος φάσματος.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον δείκτη επικινδυνότητας κάθε ασφαλίσιμου κινδύνου είναι, όπως προαναφέρθηκε, τόσοι πολλοί και ποικίλοι, ώστε να είναι εξαιρετικά δύσκολο μέχρι αδύνατο να προσδιοριστεί κατά περίπτωση και κάθε φορά ο πλέον σημαντικός μεταξύ των άλλων, καθώς κάθε παράγοντας επιδρά διαφορετρόπως σε κάθε μορφή κινδύνου, κατά τον χρόνο συγκεκριμένης ασφάλισης. Το έργο γίνεται ακόμα πιο δύσκολο και πολύπλοκο, όταν λάβουμε υπ' όψιν μας ότι η διαπραγμάτευση -

ανάληψη κάθε ασφαλιστικής περίπτωσης δεν αφορά μεμονωμένο, αλλά ομάδα κινδύνων, πλην κάποιων μεμονωμένων εξαιρέσεων.

Εάν εξαιρέσουμε τους παράγοντες ηθικής τάξης που από τη φύση τους διαφέρουν των άλλων, εύκολα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι όλοι οι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν ποικιλοτρόπως έναν κίνδυνο είναι τόσο πολλοί και διάφοροι, που είναι πολύ δύσκολο να διακρίνουμε δύο ταυτόσημους κινδύνους.

Για τον πολύ σημαντικό αυτό λόγο, στις ασφαλίσεις φορτίων, κάθε ασφαλιστική περίπτωση είναι μοναδική. Η μοναδικότητα αυτή υποχρεώνει ανελαστικά τον ασφαλιστή να λάβει υπ' όψιν του όλα όσα αναφέρθηκαν στα κεφάλαια για τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού στον κλάδο Μεταφορών, όπως τη φύση του προς ασφάλιση αντικειμένου, το ταξίδι, την εποχή, το μεταφορικό μέσο, τους τόπους, τις διευκολύνσεις και τις μεθόδους φορτοεκφόρτωσης, τη συσκευασία και ακόμη την πολιτική κατάσταση που επικρατεί στον τόπο προορισμού και τους ενδιάμεσους σταθμούς. Ακόμη έχει σημασία να σταθμίσει τις επιπτώσεις της στον τόπο προορισμού εφαρμοζόμενης νομοθεσίας και πρακτικής ή άλλης ενδιάμεσης χώρας, προκειμένου να είναι προετοιμασμένος για την περίπτωση της ζημίας.

Για όλους αυτούς τους λόγους που αναφέρθηκαν γίνεται φανερό ότι στις ασφαλίσεις μεταφερομένων πραγμάτων είναι αντικειμενικά αδύνατη, αλλά και ακατάλληλη η εφαρμογή συγκεκριμένου, υποχρεωτικού τιμολογίου.

Κάθε κίνδυνος, ανεξάρτητα αν είναι μεμονωμένος ή περιλαμβάνεται σε ομάδα κινδύνων, και κάθε φορά που ζητείται η κάλυψή του, τιμολογείται, δηλ. ορίζονται οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις - όροι και ασφάλιστρο - κατά την κρίση αυτού που έχει την ευθύνη της τιμολόγησης *underwriter*, σύμφωνα πάντα με τα εξειδικευμένα κριτήρια και χαρακτηριστικά της περίπτωσης. Ο λόγος αυτός δικαιολογεί απολύτως τον αποκλεισμό του τυποποιημένου τιμολογίου καθώς και ύπαρξης διαφορετικών τιμολογίων για τον αυτό κίνδυνο. Εκτός όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, προκύπτει ακόμα η ανελαστική για τον κλάδο Μεταφορών προϋπόθεση, ότι η σύγκριση τιμολογήσεων για συγκεκριμένο κίνδυνο πρέπει να γίνεται απαρέγκλιτα και μόνον όταν αυτός είναι υπό την επήρεια των αυτών παραγόντων.

Σε ορισμένες ασφαλιστικές αγορές, μερικές από τις οποίες ήταν υψηλού ασφαλιστικού επιπέδου, όπως π.χ. η ελβετική αγορά, έγιναν προσπάθειες καθιέρωσης υποχρεωτικού

τιμολογίου διαφόρων τύπων, ανελαστικών και ολιγότερο ανελαστικών. Κάποιες από τις προσπάθειες αυτές είχαν σαν κεντρική ιδέα τη σταθερή τιμολόγηση των βασικών κινδύνων κατά κατηγορία ταξιδιού και μέσου με τη δυνατότητα του underwriter να διαμορφώνει το ασφάλιστρο αναλόγως των προστιθέμενων κινδύνων και των όρων και προϋποθέσεων της ασφάλισης. Άλλες πάλι βασίστηκαν στη συμφωνία κυρίων μεταξύ των ασφαλιστών για τον καθορισμό και τη μη παραβίαση του ελάχιστου επιτρεπού ασφαλίστρου κ.λπ. Οι εφαρμογές αυτές, μολονότι παρουσίασαν και σημαντικά προτερήματα, δεν έγινε δυνατόν να επικρατήσουν της ελεύθερης τιμολόγησης, η οποία λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ο κύριος λόγος που οι ασφαλιστές κατέφυγαν οριστικά στην ελεύθερη τιμολόγηση είναι, όπως προαναφέρθηκε, η μοναδικότητα κάθε ασφαλιστικής περίπτωσης του Κλάδου Μεταφορών.

Στην ελληνική αγορά, ο Κλάδος μεταφερομένων πραγμάτων λειτούργησε υπό το καθεστώς της ελεύθερης τιμολόγησης, παρ' ότι οι άλλοι ασφαλιστικοί κλάδοι μέχρι προ ελάχιστων χρόνων, διέπονταν από την απόλυτη υποχρεωτικότητα των τιμολογίων τους.

Η εξαίρεση αυτή του Κλάδου Μεταφορών, είχε ευεργετικές επιπτώσεις, από πλευράς ασφαλιστικής παιδείας και νοοτροπίας, για όλους εκείνους που ασχολήθηκαν με το ασφαλιστικό επάγγελμα και το συγκεκριμένο τομέα, των μεταφερομένων πραγμάτων.

Στη σωστή εκτίμηση του κινδύνου, βασική βοήθεια προσφέρει η στατιστική, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι είναι τα συμπεράσματά της βασισμένα στις ιδιαιτερότητες και πολυπλοκότητες του Κλάδου.

Η βοήθεια της στατιστικής με την επικράτηση της πληροφορικής έγινε εύχρηστη και άμεση για τον κάθε ασφαλιστή. Έγινε δε και πιο πλήρης αλλά και πιο εξειδικευμένη κατά ασφαλιστική περίπτωση, λόγω των τεράστιων δυνατοτήτων της πληροφορικής που ξεπερνούν ή έστω περιορίζουν τις δυσκολίες τήρησης λεπτομερών και αξιόλογων στατιστικών στοιχείων που απαιτεί μια ολοκληρωμένη και σωστή εκτίμηση και τιμολόγηση του κινδύνου.

Η συμπλήρωση, ανανέωση και αναμόρφωση των στατιστικών στοιχείων πρέπει να είναι διαρκής, έτσι ώστε ο χρήστης ασφαλιστής να έχει πάντα την πιο επίκαιρη και ενήμερη πληροφόρηση.

Η κατάρτιση ενός όσον το δυνατόν πληρέστερου στατιστικού μηχανογραφικού

προγράμματος για τις ανάγκες της θαλασσοασφάλειας είναι η πιο περίπλοκη περίπτωση στο χώρο της ασφάλισης, γι' αυτό είναι αναγκαία η συνεργασία ενός με όλη τη σημασία της λέξης Underwriter και ενός άριστου προγραμματιστή.

Η εκτίμηση και τιμολόγηση ενός κινδύνου, που είναι η σημαντικότερη αλλά και εξίσου δύσκολη διεργασία για την ασφάλιση κινδύνου, ήταν φυσικό να προβληματίσει από το ξεκίνημα της συγκεκριμένης ασφαλιστικής αγοράς κάθε ενδιαφερόμενο.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, που με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη της τεχνολογίας σε σχέση με την ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας γινόταν δυσκολότερο, αναπτύχθηκαν διάφορες θεωρίες.

Οι επικρατέστερες και οι πλέον θεμελιωμένες, είναι η θεωρία που έχει σαν βάση για την κάλυψη των απλών (βασικών) λεγόμενων κινδύνων κατά μεταφορικό μέσο, την ευπάθεια των προς ασφάλιση εμπορευμάτων και η θεωρία με βάση κάλυψης των ιδίων κινδύνων του βαθμού της πιθανότητας επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου κατά μεταφορικό μέσο και προϊόν.

4.3.1. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΕΥΠΑΘΟΥΣ – Η ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, ο underwriter, τον πρώτο καθοριστικό παράγοντα που πρέπει να λάβει υπ' όψιν του για να στοιχειοθετήσει την απόφασή του για την ανάληψη ή / και την απόρριψη της προτεινόμενης κάλυψης, είναι ο βαθμός της ζημίας που είναι ενδεχόμενο να υποστεί το συγκεκριμένο προϊόν από την τυχόν επέλευση των ασφαλισμένων κινδύνων. Πρώτο ρόλο στην απόφαση του ασφαλιστή παίζει η φύση του προϊόντος και τα προστατευτικά κατά τη μεταφορά αυτού μέτρα που έχουν ληφθεί κατά περίπτωση.

Επομένως, είναι δικαιολογημένη, σωστή και αναγκαία η διαφορετική τιμολόγηση ανομοιογενών πραγμάτων για το αυτό ταξίδι, τους αυτούς κινδύνους και με το αυτό μέσον. Η βασική τιμολόγηση, με κύριο κριτήριο την ευπάθεια του προϊόντος, ασφαλώς διαμορφώνεται στο τελικό της επίπεδο, ανάλογα με τη διεύρυνση της κατά περίπτωση κάλυψης.

4.3.2. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Κατ' αυτήν, ο καθοριστικός παράγοντας, που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν για την ασφάλιση των απλών πάντα κινδύνων κατά μεταφορικό μέσο, είναι ο πιθανολογούμενος δείκτης -χαμηλής, υψηλής κτλ.- επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου. Ο δείκτης αυτός, δηλ. η επικινδυνότητα ύπαρξης ζημίας επί των ασφαλισμένων πραγμάτων, αυξάνει αναλογικά, όσο αντίξοες και πολύπλοκες είναι οι συνθήκες μεταφοράς των καλυπτόμενων πραγμάτων από πλευράς διαδρομής, εποχής, μεταφορικού μέσου, μέσων και μεθόδων φορτοεκφόρτωσης, συσκευασίας, πολιτικής κατάστασης κτλ., τόσο αυξάνει και ο δείκτης. Όμως, όπως συμβαίνει και με τη θεωρία του ευπαθούς, έτσι και σε αυτή την περίπτωση, προκύπτει πως το βασικό ασφάλιστρο διαμορφώνεται σε τελικό, ανάλογα με τη διεύρυνση ή όχι της κάλυψης.

Κλείνοντας το κεφάλαιο για την εκτίμηση του κινδύνου, είναι θεμιτό να προστεθεί ότι στην πράξη, ο underwriter δεν επιτρέπεται να είναι προσκολλημένος σε ιδεοληψίες, να τον διακρίνει μονομέρεια, να διακατέχεται από επαγγελματικές αγκυλώσεις και πολύ περισσότερο να είναι δογματικός. Με βάση την πιο πάνω αρχή, ο ασφαλιστής δεν πρέπει να ασπάζεται και να ακολουθεί μία μόνο θεωρία, όποια κι αν είναι αυτή, αλλά αντίθετα η προσπάθειά του πρέπει να κατατείνει στον συνδυασμό των θεωριών εκτίμησης κινδύνου κατά την άσκηση της δουλειάς του. Η συνδυασμένη εφαρμογή των θεωριών του παρέχει τον καλύτερο δυνατό τρόπο σκέψης, με αποτέλεσμα να βρεθεί όσο εγγύτερα γίνεται στη σωστή ανάληψη και τιμολόγηση της οποιασδήποτε κάλυψης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

5.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η αξία του αντικειμένου, που είναι καθορισμένο και συμφωνημένο με την έναρξη της ασφάλισης, αποτελεί βάση για τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού και δεν αλλάζει παρά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζομένων. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το πλοίο πηγαίνει για διάλυση οπότε και η αξία του είναι η αντίστοιχη της τιμής scrap.

Παράγοντες¹⁶ που επηρεάζουν την αξία του πλοίου είναι εκείνοι που επηρεάζουν τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού: i) η τιμή μεταπώλησης στις παρούσες συνθήκες, ii) η τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου, iii) η ηλικία του πλοίου και απόσβεση.

Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι που αναλαμβάνονται για την ασφάλιση του πλοίου χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες κάλυψης όπου το ασφαλιστρο διαμορφώνεται ανάλογα με τις επιλεγόμενες περιπτώσεις:

Περίπτωση (Α): Στην περίπτωση αυτή καλύπτονται όλοι οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορεί να επιφέρουν απώλεια φορτίου όπως την φωτιά ή έκρηξη, προσάραξη, βύθιση, φωτιά ή και ανατροπή πλοίου, σύγκρουση ή επαφή του πλοίου με εξωτερικό αντικείμενο εκτός απο το νερό

Περίπτωση (Β): Καλύπτει απώλεια που προέρχεται απο πυρκαγιά, έκρηξη, προσάραξη, ανατροπή, σύγκρουση, εκφόρτωση σε άλλο λιμάνι, σεισμό, έκρηξη υφαιστείου, διάβρωση απο νερό και κακή μεταχείριση.

Περίπτωση (Γ): Ό,τι και η (Β) εξαιρουμένων των ζημιών απο έκρηξη ηφαιστείου, διάβρωση απο θάλασσα και κακή φορτο-εκφόρτωση.

Άλλοι δυο παράγοντες που επηρεάζουν στην διαμόρφωση του ασφαλιστρού στην ασφάλιση πλοίων είναι το deductible και το ιστορικό του συγκεκριμένου

¹⁶ Maran Tankers Management Inc (2011)
http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/s/kleopas_2011.pdf - 14/11/2012

ασφαλισμένου.

Η ρήτρα αφαιρετέας απαλλαγής (deductible average clause) ισχύει για όλες τις απαιτήσεις Γενικής και Μερικής Αβαρίας και συμπεριλαμβανομένων των:

1. Εξόδων επισκευής της Μερικής Αβαρίας καθώς και των εξόδων δεξαμενισμού, μετακινήσεως κ.τ.λ.
2. Εξόδων Sue and Labour
3. Εξόδων Γενικής Αβαρίας
4. Συνεισφοράς Γενικής Αβαρίας
5. Εξόδων ναυαγιαιρέσεως (Salvage)
6. Εξόδων συνεπεία συγκρούσεως υπο το R.D.C

Η Αφαιρετέα Απαλλαγή δεν ισχύει για την περίπτωση της Ολικής Απώλειας.

Το ιστορικό ατυχημάτων μπορεί να επηρεάσει και να καθορίσει την διαμόρφωση του ασφαλιστρού ανάλογα με την σοβαρότητα και το πλήθος των ατυχημάτων. Πλοία που δεν έχουν ατυχήματα στο ιστορικό τους έχουν και ανάλογο ασφάλιστρο, αντιθέτως πλοία με ζημιές και ατυχήματα στο ιστορικό τους επιβαρύνονται με επασφάλιστρα από τις ασφαλιστικές εταιρίες και τα P&I Club.

Η αξία του ασφαλιστρού επηρεάζεται και από το Οριακό κεφάλαιο δηλαδή το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημιές προς τρίτους. Στην περίπτωση σύγκρουσης, ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημιάς ενώ το 25% καλύπτει ο οργανισμός του P&I Club.

Η διαμόρφωση του ασφαλιστρού επηρεάζεται και από την προμήθεια και τα λειτουργικά έξοδα - έξοδα διαχείρισης του ασφαλιστικού φορέα καθώς και το Έυρος της Κάλυψης που ανάλογα με το που βρίσκεται το πλοίο περιλαμβάνει:

1. την περίοδο Κατασκευής: Η ασφάλιση κατασκευής που συμπεριλαμβάνει τις δοκιμές εν πλω.

Συνήθεις ρήτρες που χρησιμοποιούνται και επηρεάζουν το ασφάλιστρο είναι:

- Builders Risks: Περιλαμβάνουν την ασφάλιση της κατασκευής, από την αρχή μέχρι την ολοκλήρωση, συμπεριλαμβάνοντας τις δοκιμές εν πλω, και την Αστική του Ευθύνη.
- Builders Risks (Strikes) and Builders Risks (War): Αποτελεί επέκταση της κάλυψης για να συμπεριληφθούν οι κίνδυνοι πολέμου και απεργιών.
- Builders Risks faulty design: Η αρχική κάλυψη μπορεί να επεκταθεί για να

συμπεριληφθεί και η συνέπεια ελαττωματικής σχεδίασης.

2. Παραμονή στο λιμάνι: Εφ' όσον το σκάφος θα είναι σε μόνιμη ακινησία, ή θα διανύει μία μεγάλη περίοδο επισκευής εν πλω, μπορεί να ασφαλιστεί με τις ακόλουθες συμφωνίες:

- Port Risks Hulls Time: Καλύπτει το σκάφος κατά την περίοδο που θα είναι σε μόνιμη ακινησία, ή θα διανύει μία μεγάλη περίοδο επισκευής εν πλω

- Port Risks Hulls Time included limited navigation: Καλύπτει το σκάφος κατά την περίοδο που θα εκτελεί περιορισμένους πλόες σε συγκεκριμένα όρια ναυσιπλοΐας.

3. Συνήθης Ναυσιπλοΐα: Πρόκειται για κάλυψη τύπου "κατά παντός κινδύνου" και παρέχεται από τις Institute Time Clauses – Hulls (ή Institute voyage Clauses – Hulls για συγκεκριμένο δρομολόγιο). Στην κάλυψη περιλαμβάνονται τόσο οι κίνδυνοι κατά την ναυσιπλοΐα, όσο και η Αστική Ευθύνη κατά τα 3/4 (μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας). Επέκταση της καλύψεως γίνεται συμπεριλαμβάνοντας τους κινδύνους πολέμου και απεργιών χρησιμοποιώντας τις ρήτρες War & Strikes Hulls. Για περιορισμένης μορφής κάλυψη λόγω και του χαμηλότερου κόστους της υπάρχει η εναλλακτική μορφή των I.T.C. - HULLS, ως κάτωθι:

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

- I.T.C. Hulls Total Loss Only (including Salvage Charges and Sue and Labor): που είναι πιο περιορισμένη της μορφή προηγούμενης και περιλαμβάνει ολική απώλεια, έξοδα διασώσεως και βοήθειας και τα δικαστικά έξοδα.

Συμπληρωματικές καλύψεις μπορούν να δοθούν με τις παρακάτω ρήτρες:

- Protection & Indemnity Hulls time: Αφορά στην κάλυψη του υπολοίπου 1/4 της αστικής ευθύνης. Το 1/4 μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα "3/4" με "4/4", είτε με τις ρήτρες.

- Institute Time Clauses-Freight: Για την κάλυψη του ναύλου

- I.T.C. Hulls disbursements and Increased value: Πρόκειται για προσαύξηση της ασφαλιζόμενης αξίας κατά 25% για κάλυψη μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας, Γενικής αβαρίας, δικαστικών εξόδων και Αστικής Ευθύνης. Δηλαδή για ολική ζημία

προσαυξάνεται κατά 25% η κάλυψη ενώ αυτό δεν ισχύει για μερική ζημία.

- I.T.C Hulls Excess Liability: Περιορισμένη έκδοση αυτής της ρήτρας υπάρχει με την μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαιρεί την ολική απώλεια
- Mortgages Interest – Hulls: Επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με την χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές. Το κόστος διαμορφώνεται από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας πλοίων και από το ποσοστό ασφαλιστρού για τις μερικές ζημιές που καθορίζεται σε νομισματική μονάδα / τόνο και που βάσει της αξίας του σκάφους μετατρέπεται σε ποσοστό επί της αξίας του. Στις ανανεώσεις η διαμόρφωση του ασφαλιστρού καθορίζεται κατά κύριο ρόλο από την στατιστική της πλοιοκτησίας, κατά τα προηγούμενα χρόνια.

5.2. ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

5.2.1. ΡΗΤΡΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ (Running Down Clause)

Σε αυτόν τον όρο τα πιο σημαντικά σημεία είναι τα ακόλουθα:

- α) Αστική ευθύνη. Οι ασφαλιστές βάσει του όρου αυτού ενδιαφέρονται μόνο για την ασφαλιστική ευθύνη του ασφαλιζομένου.
- β) Σύγκρουση. Μόνο ευθύνη σαν συνέπεια συγκρούσεως λογίζεται. Σύγκρουση σημαίνει φυσική επαφή μεταξύ δύο πλοίων. Όταν λέμε ευθύνη του ασφαλιζομένου συνεπεία συγκρούσεως εννοούμε ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται σε άλλο πλοίο και όχι στο ασφαλιζόμενο. Το R.D.C. Δεν ασχολείται με ζημιές του ασφαλιζομένου πλοίου, οι οποίες καλύπτονται από άλλους όρους, διότι η σύγκρουση είναι ένας από τους θαλάσσιους κινδύνους.
- γ) Ποσά που ήδη πληρώθηκαν. Οι ασφαλιστές δεν ασχολούνται με την ευθύνη του ασφαλιζομένου μέχρις ότου τούτος πληρώσει για τις ζημιές που προξένησε από άλλο πλοίο.

δ) Ζημιές του άλλου πλοίου. Μόνο οι κάτωθι ζημιές του άλλου πλοίου καλύπτονται:

- i) ολική απώλεια του άλλου πλοίου
- ii) το κόστος επισκευής των ζημιών του άλλου πλοίου
- iii) απώλεια κέρδους από το άλλο πλοίο ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου λόγω καθυστέρησης ή απώλειας χρήσεως.
- iv) Έξοδα γενικής αβαρίας που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου.
- v) Έξοδα Ναυαγιαρέσεως που τυχόν θα δαπανηθούν εκ μέρους του άλλου πλοίου ή περιουσιακού στοιχείου επί του άλλου πλοίου.

ε) Το όριο των 3/4. Οι ασφαλιστές είναι υπεύθυνοι για ζημιές που φθάνουν μέχρι και τα 3/4 της ασφαλιζόμενης αξίας συν τα 3/4 των εξόδων που θα κάνει ο ασφαλιζόμενος για να υπερασπίσει τις απόψεις του στο δικαστήριο, αν χρειασθεί. Το υπόλοιπο 1/4 της ζημιάς καλύπτεται από τα P&I Glubs, όταν η ζημιά είναι μεγαλύτερη της ασφαλιζόμενης αξίας (Excess Liability).

Γενικά, σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια η ευθύνη του ασφαλιστού φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας. Σε περίπτωση συγκρούσεως και όπου η ζημιά υπερβαίνει την ασφαλιζόμενη αξία, θα έπρεπε ο ασφαλιζόμενος αφού πάρει το ποσοστό εκείνο της ζημιάς που ισούται με την ασφαλιζόμενη αξία 3/4 από τους ασφαλιστές και 1/4 από το P&I να πληρώσει ο ίδιος το υπόλοιπο της ζημιάς.

Την πέρα της ασφαλιζόμενης αξίας ευθύνη του ασφαλιζόμενου καλύπτουν τα P&I Glubs. Φυσικά όλα τα ανωτέρω υπόκεινται στην αφαιρετέα απαλλαγή.

Επιπρόσθετος όρος. Ας υποθέσουμε ότι λόγω συγκρούσεως από λάθος του ασφαλιζόμενου πλοίου τούτο βυθίζεται και προκαλούνται και ζημιές σε άλλο πλοίο. Τότε οι ασφαλιστές εκτός από την ασφαλιζόμενη αξία που θα πληρώσουν για την ολική απώλεια του ασφαλισμένου πλοίου, θα πληρώσουν και τα 3/4 της ζημιάς επί του άλλου πλοίου. Το υπόλοιπο 1/4 θα καλυφθεί από το P&I Glubs.

Εφ' όσον, όπως προαναφέρθηκε, η ευθύνη των ασφαλιστών φθάνει μέχρι της ασφαλιζόμενης αξίας, βλέπουμε ότι σ' αυτήν την περίπτωση οι ασφαλιστές πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία και γι' αυτό το λόγο λέγεται ότι το R.D.C. είναι επιπρόσθετος όρος στο ασφαλιστήριο.

Ο όρος τούτος δεν καλύπτει ποσά που θα ήταν υποχρεωμένοι αν καταβάλουν οι

ασφαλιστές σχετικά με:

- α) απομάκρυνση ή διάλυση, δυνάμει νομίμου εξουσίας ή άλλως πως, εμποδίων, ναυαγίων, φορτίων ή οποιουδήποτε άλλου αντικειμένου.
- β) ζημία που προξενήθηκε επί οιουδήποτε ακινήτου ή κινητού περιουσιακού στοιχείου ή αντικειμένου, πλην των άλλων πλοίων ή της επί των άλλων πλοίων περιουσίας.
- γ) φορτίο ή άλλη περιουσία επί του ασφαλισμένου πλοίου ή τις υποχρεώσεις αυτού.
- δ) απώλεια ζωής, σωματικές βλάβες ή ασθένεια.

Σημ.: όλοι οι πιο πάνω εξαιρετέοι κίνδυνοι καλύπτονται από τα P&I Glubs.

5.2.2. *PHTPA ΑΔΕΛΦΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (Sister Ship Clause)*

Ο όρος αυτός ορίζει ότι αν το πλοίο συγκρουσθεί με άλλο πλοίο που ανήκει ολόκληρο ή εν μέρει στους ίδιους πλοιοκτήτες ή το διαχειρίζεται η ίδια εταιρεία τότε ο Ασφαλιζόμενος θα έχει τα ίδια δικαιώματα όπως στο R.D.C.I.

5.2.3. *PHTPA ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ (Tow and Assist Clause)*

Αρχικά δεν υπήρχαν περιορισμοί στη ρυμούλκηση του πλοίου, αλλά σήμερα οι ασφαλιστές έχουν επιβάλλει περιορισμούς στις επιχειρήσεις ρυμουλκήσεως λόγω του πρόσθετου κινδύνου που παρουσιάζεται κατ' αυτές. Το ασφάλιστρο που χρεώνεται αρχικά στους Ασφαλιζόμενους δεν προβλέπει ποσοστό για πρόσθετους κινδύνους ρυμουλκήσεως παρά μόνο για συνηθισμένες ρυμουλκήσεις στους λιμένες ή σε καταστάσεις ανάγκης. Δεν προβλέπεται ότι το πλοίο θα ρυμουλκήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή ότι θα ρυμουλκήσει άλλο πλοίο, συνεπώς ρυμούλκηση επιτρέπεται μόνο όταν το ασφαλιζόμενο πλοίο ή το πλοίο που βοηθά το ασφαλιζόμενο πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, ή πρόκειται για τις συνηθισμένες ρυμουλκήσεις στα λιμάνια ή όταν οι Ασφαλιστές συμφωνούν.

Ανακεφαλαιώνουμε:

1. Ρυμούλκηση μπορεί να αναληφθεί μόνο από το ασφαλιζόμενο πλοίο:
 - I. Για να βοηθήσει πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο.
 - II. Όταν υπάρχει συγκατάθεση των Ασφαλιστών και εάν έχει γίνει πριν σύμβαση

ρυμουκλήσεως.

2. Το ασφαλιζόμενο πλοίο μπορεί να ρυμουκλήσει χωρίς πρόσθετο ασφάλιστρο μόνο:

I. Όταν βρίσκεται σε κίνδυνο.

II. Στον πλησιέστερο ασφαλή λιμένα ή τοποθεσία.

III. Όπως συνηθίζεται μέσα στα λιμάνια.

Για πολλούς και διάφορους λόγους ένα πλοίο πιθανόν να χρειαστεί να πέσει δίπλα σ' ένα άλλο πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο. Σε αυτή τη περίπτωση ζημιά που τυχόν να προκληθεί στο ασφαλισμένο πλοίο δεν καλύπτεται. Η μόνη εξαίρεση είναι όταν το άλλο πλοίο είναι μια μπάριζα που συνήθως χρησιμοποιείται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Παρ' όλα αυτά η πρόθεση των ασφαλιστών δεν είναι να αποκλείσουν την ευθύνη τους για ζημιές του ασφαλιζόμενου πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, έτσι όταν ο ασφαλιζόμενος γνωρίζει ότι θα πραγματοποιηθούν τέτοιες επιχειρήσεις ειδοποιεί τους ασφαλιστές που χρεώνοντας ένα πρόσθετο ασφάλιστρο αναλαμβάνουν να καλύψουν πιθανές ζημιές επί του ασφαλισμένου πλοίου καθώς επίσης και ζημιές επί του άλλου πλοίου όπως στο R.D.C.

5.2.4 ΡΗΤΡΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ (*continuation clays*)

Ένα χρονοασφαλιστήριο εκπνέει σε μια προκαθορισμένη ημερομηνία και ώρα ανεξάρτητα από την κατάσταση ή την τοποθεσία του πλοίου. Επειδή λήξει του ασφαλιστηρίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στο πέλαγος έχοντας υποστεί ζημιά είναι πονοκέφαλος για όλους τους ενδιαφερομένους, είναι προτιμότερο να καλύπτεται το πλοίο από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο παρά να αγωνίζονται οι πλοιοκτήτες να το ασφαλίσουν σε μια αγορά που θα είναι δύσκολο αν όχι αδύνατο να βρεθεί λόγω της καταστάσεως του πλοίου.

Το Continuation Clays συμπεριελήφθη στα I.T.C. γι αυτόν ακριβώς το λόγο, ώστε δηλαδή αν υπάρξει ανάγκη να συνεχίσει την παρεχομένη από το ασφαλιστήριο κάλυψη μέχρι το λιμάνι προορισμού.

Σχόλια:

Α. πρέπει να δίνεται ειδοποίηση από πριν στους Ασφαλιστές ότι υπάρχει πρόθεση να συνεχίσει η ασφάλιση. Ο Όρος δεν σκοπεύει να προστατεύει αυτούς που παραβλέπουν την ημερομηνία λήξεως του συμβολαίου.

Β. ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να επικαλεσθεί το Continuation Clays για να συνεχίσει μια ασφάλιση επί πλοίου παρά μόνο όταν τούτο βρίσκεται σ' ένα ενδιάμεσο λιμένα ή λιμένα καταφυγής.

Γ. η συνέχιση της ασφάλισης δεν γίνεται επί χρονικής βάσεως, αλλά συνεχίζεται από την τοποθεσία που βρίσκεται το πλοίο κατά τη στιγμή της φυσικής λήξεως του ασφαλιστηρίου συμβολαίου μέχρι του τελικού προορισμού.

5.2.5. ΡΗΤΡΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΣ ΕΓΓΥΗΣΕΩΣ (*Breach of warranty clays*)

Γενικά εγγύηση είναι μια υπόσχεση που δίνει ο Ασφαλιζόμενος με την οποία βεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μιας καταστάσεως ή αναλαμβάνει να πράξει ή να μη πράξει κάτι. Οι εγγυήσεις περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο για να εξασφαλίσει ο Ασφαλιστής ότι ο κίνδυνος θα παραμείνει στολή τη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου όπως ακριβώς τον είχε υποψία του όταν του προτάθηκε να τον καλύψει.

Μερικές καταστάσεις οπωσδήποτε μεγαλώνουν τον κίνδυνο και σε τέτοιες περιπτώσεις επιβάλλεται από τους Ασφαλιστές ένα προσθετό ασφάλιστρο για να καλυφτεί αυτός ο πρόσθετος κίνδυνος.

Οι καταστάσεις που μεγαλώνουν τον κίνδυνο γενικά συνδέονται με:

- α) το φορτίο που μεταφέρεται επί του ασφαλισμένου πλοίου.
- β) το είδος του εμπορίου με το οποίο ασχολείται το ασφαλισμένο πλοίο.
- γ) τα γεωγραφικά όρια ναυσιπλοΐας του.
- δ) τη ρυμούλκηση όπως αναφέρθηκε στην παρ. 3.
- ε) την ναυαγιαίρεση

Παραβίαση των ανωτέρω εγγυήσεων συγχωρείται μόνον όταν:

- i) δωθεί ειδοποίηση αμέσως στους Ασφαλιστές αφού οι πλοιοκτήτες μάθουν ότι έγινε παραβίαση ή ότι πρόκειται να γίνει.
- ii) συμφωνηθούν οιοδήποτε οροί.
- iii) Συμφωνηθεί το ύψος του προσθετού ασφάλιστρο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για τον προσδιορισμό και τη διαμόρφωση του θαλάσσιου ασφαλιστρού, απαιτείται ο συνδυασμός πολλών επιστημονικών γνωστικών αντικειμένων. Από τις σημαντικότερες είναι οι παρακάτω :i) Η Ασφαλιστική και Στατιστική Επιστήμη
ii) η Νομική Επιστήμη iii) Η Μαθηματική Επιστήμη

Το ασφάλιστρο είναι το χρηματικό ποσό που πρέπει ο ασφαλιζόμενος να δώσει στον ασφαλιστή, προκειμένου ο τελευταίος να τον καλύψει σε περίπτωση που επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος, επομένως έχει οικονομικό χαρακτήρα.

Παράγοντες που επηρεάζουν οικονομικά το ασφάλιστρο και διαμορφώνουν την τελική του τιμή είναι : i)η **επιλογή ενός συγκεκριμένου τύπου ασφάλισης** που έχει προσυμφωνηθεί μεταξύ των αντισυμβαλλόμενων μερών, για παράδειγμα η επιλογή του ασφαλιστηρίου συμβολαίου κύκλου εργασιών συνεπάγεται και πιο οικονομικό ασφάλιστρο εφόσον έχει παρατηρηθεί πως έχει φθηνά λειτουργικά έξοδα τόσο για τον ασφαλισμένο όσο και για τον ασφαλιστή.

ii)η **επιλογή κάποιας θεμιτής μορφής ασφάλισης** σε συνδυασμό με το συγκεκριμένο τύπο **εγγυήσεων** και την αντίστοιχη μέθοδο **underwriting**.

Όταν συμφωνείται και απο τα δύο μέρη, σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, να χρησιμοποιηθεί η υπασφάλιση, που είναι μια απο τις μορφές ασφάλισης, τότε πάντοτε το κόστος του ασφαλιστρού μειώνεται.

Οι εγγυήσεις παίζουν κι αυτές σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού είτε είναι ρητές είτε εξυπακουόμενες. Μέσω αυτών, ο Ασφαλιστής σε περίπτωση ζημιάς προβαίνει σε περιστολή της, και ο ασφαλισμένος επωφελείται απο την καταβολή μικρότερου ασφαλιστρού(ασφαλιστρού μειωμένου κόστους).

Iii)Όσον αφορά την μέθοδο underwriting, κάθε εταιρία χρησιμοποιεί την δική της μέθοδο ανάλογα με τις πληροφορίες που έχει στην διάθεσή της για τα ασφαλιζόμενα αντικείμενα. Τέτοιες πληροφορίες είναι για παράδειγμα i)το ειδος και φύση του ασφαλισμένου φορτίου,

ii)η συσκευασία των προϊόντων

ιι)το μεταφορικό μέσον (πλοίο)

ιγ)μέθοδοι και τρόποι φορτοεκφόρτωσης

ιδ)γεωγραφικοί και μετεωρολογικοί παράγοντες

ιε)παράγοντες νομικής φύσης

ις)παράγοντες ηθικής τάξης

ιζ)εκτίμηση του κινδύνου, λαμβάνονται υπ'όψιν και πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό του ασφαλισμένου, τις ζημιές που έχει πιθανόν προκαλέσει στο παρελθόν κ.τ.λ.

ια)η θεωρία του ευπαθούς - η ευαισθησία των προς ασφάλιση προϊόντων

ιβ)η θεωρία της πιθανότητας επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου.

Από τους σπουδαιότερους παράγοντες διαμόρφωσης ασφαλιστρού είναι οι

καλυπτόμενοι κίνδυνοι που χωρίζονται σε υποχρεωτικούς και προαιρετικούς, στις ναυτασφαλίσεις βρίσκονται κατηγοριοποιημένοι, και στα ασφαλιστήρια συμβόλαια αναγράφονται ως "clauses".

Τέτοιοι π.χ. Είναι : α) κίνδυνος της πυρκαγιάς ή έκρηξης , β) προσάραξη, βύθιση, πρόσκρουση ή ανατροπή του πλοίου κ.τ.λ.

Όσον αφορά την ασφάλιση πλοίων τα σπουδαιότερα σημεία που προσδιορίζουν και καθορίζουν το ασφάλιστρο είναι το οριακό κεφάλαιο, δηλαδή το χαμηλότερο ποσό που μπορεί κάποιος πλοιοκτήτης να ασφαλίσει το πλοίο του για ζημιές προς τρίτους. Στην περίπτωση σύγκρουσης, ο ασφαλιστικός φορέας καλύπτει το 75% της ζημιάς ενώ το 25% καλύπτει ο οργανισμός του P&I Club.

Άλλος παράγοντας που επηρεάζει το ασφάλιστρο είναι το deductible και το ιστορικό του συγκεκριμένου ασφαλισμένου. Επιπλέον, η αξία του πλοίου αποτελεί παράγοντα διαμόρφωσης του ασφαλιστρού καθώς και οι καλύψεις που περιλαμβάνονται στα συμβόλαια σθμπεριλαμβανομένων των claims και των εγγυήσεων.

Τέλος, οι απαλλαγές θεωρούνται κι εκείνες ως παράγοντες διαμόρφωσης ασφαλιστρού και συναντούνται τόσο σε ασφαλιστήρια συμβόλαια πλοίων όσο και φορτίων.

Απαλλαγή είναι η συμμετοχή του ασφαλισμένου μέχρι ενός συγκεκριμένου χρηματικού ποσού στην ζημιά που ενδέχεται να συμβεί. Η δυνατότητα αυτή μειώνει σε μεγάλο βαθμό το κόστος του ασφαλιστρού. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που ένα πλοίο βυθιστεί και έχει συμφωνηθεί να αποζημιωθεί ο ασφαλισμένος έναντι του ποσού των

500.000 ευρώ, τα πρώτα 80.000 ευρώ τα δίνει ο ασφαλισμένος και τα υπόλοιπα ο ασφαλιστικός φορέας. Αν δεν υπήρχε η απαλλαγή τότε το ύψος του ασφαλιστρού θα ήταν πολύ μεγαλύτερο.

Βάση όλων των προαναφερθέντων και εφόσον οι εταιρίες έχουν επιλέξει συγκεκριμένα "valuation policies" προβαίνουν σε συγκεκριμένες χρεώσεις.

Σε περίπτωση που εργαζόμαστε σε μια ασφαλιστική εταιρία θα πρότεινα η ασφάλιση να γίνει μέσω του ασφαλιστηρίου συμβολαίου κύκλου εργασιών, διότι επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό η εξασφάλιση του ασφαλισμένου από τυχόν παραλείψεις γνωστοποίησης φορτώσεων ή άλλου είδους υστερήσεις και υπερβάσεις των αρχικών προβλέψεων του. Το ίδιο διασφαλίζεται και ο ασφαλιστικός φορέας που ανέλαβε τον ασφαλιστικό κίνδυνο, εφόσον επιτυγχάνεται μεγάλο ποσοστό άμεσης εισπρακτικότητας των ασφαλιστρών που ως αποτέλεσμα έχει και τα μειωμένα λειτουργικά έξοδα και των δύο μερών, συνεπώς υπάρχει και η επίτευξη μείωσης του ύψους του ασφαλιστρού.

Στην προσπάθειά μου να γίνει η εργασία μου κατανοητή παραθέτω ένα παράδειγμα τρόπου υπολογισμού του ασφαλιστρού.

Υποθετικά : Έχουμε ένα panamax, φορτωμένο με αργό πετρέλαιο το οποίο θα κάνει το δρομολόγιο από τον αραβικό κόλπο προς το Ρότερνταμ.

Τρόπος υπολογισμού ασφαλιστρού :

Επιλέγεται το Συμβόλαιο Κύκλου Εργασιών.

Βάση αυτού η ασφαλιστική εταιρία προχωράει στο ανάλογο risk assessment που περιλαμβάνει τους κινδύνους του ταξιδιού, όπως π.χ. Ύπαρξη κινδύνου λάθους φορτώσεως – εκφορτώσεως στο δεξαμενόπλοιο, το οποίο μεταφέρει το πετρέλαιο χωρίς πακέτο αλλά χύδη, υπάρχει και ένα standard route, ύπαρξης ενδεχόμενης καθυστέρησης παράδοσης σύμφωνα με το charterparty, και υπάρχουν πειρατές ανοιχτά του Τσιμπουτί πριν την είσοδο για ερυθρά θάλασσα.

Οι ασφαλιστικές εταιρίες βάσει όλων των παραπάνω δεδομένων προβαίνουν σε χρεώσεις : Το premium για ένα φορτίο αργού πετρελαίου που πάει μέσω σουέζ από τον αραβικό κόλπο έχει συντελεστή χρέωσης 1,25 επί της τιμής του φορτίου συν(+) 0,83 συντελεστή επί του κινδύνου των πειρατών συν(+) 0,20 συντελεστή γιατί στο Ρότερνταμ έχει παλιές κάνουλες που ενδεχομένως να προκαλέσουν απώλεια φορτίου με ένα λάθος χειρισμό.

Αθροίζονται όλα τα παραπάνω και έπειτα το ασφάλιστρο διαμορφώνεται όσο το κόστος μεταφοράς(το κόστος που θα αναλάβει ο πλοιοκτήτης), διά 100 και όλο αυτό πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή. Δηλαδή, στην περίπτωση που κάνει 500.000 το charterparty για τη μεταφορά, είναι $5000 * 2,28 = 11.400 \$$, τα οποία τα πληρώνει ο αγοραστής του φορτίου αν είναι F.O.B. ή ο πωλητής του φορτίου αν είναι C.I.F.

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αντωνιάδης Δημήτρης, Λάμπρος Γιώργος (1985) *Θαλασσια Ασφάλιση*

Βογιατζής Ν., (1910), *Θαλασσοασφαλιστικόν Δίκαιον*

Κιάντου Δ. Βασιλείου, (1982), *Η Θαλάσσια Ασφάλισης του Φορτίου (Εισαγωγικές Γνώσεις)* εκδ.: Αφοι Π. Σακκούλα

Κιάντου Δ. Βασιλείου, (1998), *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, εκδ.: Αφοι Π. Σακκούλα

Κώνστας Α., (1987), *Επικίνδυνα Φορτία. Μεταφορές με Πλοία και Άλλα Μέσα. Διακίνηση – Στοιβάσια – Πυρασφάλεια – Πίνακες.*

Κώτσαλος Γ., (1973), *Ασφάλιση Σκαφών Αναψυχής*

Μάκρη Χρ.Κώστα, (1996), *Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα*, εκδ.: Εθνική Ασφαλιστική

Μακρή Χρ.Κώστα, (1936), *Κωδικοποίηση Νομοθεσίας Ιδιωτικής Ασφάλισης*, εκδ.: Ένωση Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών

Παζαρζής Ι. Μιχάλης, (2010), *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων – Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*, εκδ.: Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακής Οικονομικής και πολιτικής.

Πατρινός Δ., (1973), *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΕΠΙΠΡΑΣΕΙΣ ΕΚ ΤΩΝ*

*ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERS) ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΚΑΙ ΕΝ
ΕΛΛΑΔΙ*

Πετρόπουλος Κων., (1989), *Εισαγωγικές Παρατηρήσεις για τις Ασφαλίσεις Μεταφορών*

Ρόκα Ι., (1995), *Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ιδιωτικής Ασφάλισης*, εκδ.: Σμπίλιας

Συρίχα Γ.Ορέστη, (1971), *Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφάλισης*, εκδ.: Ν.Ε.

Σταυριδάκης και Υιός

Συρίχας Ορ.(1977)*Εισαγωγή στον Κλάδο Μεταφορών*

ΣΥΡΙΧΑΣ. ΟΡ., (1976/1977/1977), *Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφάλισης,
Συνδυασμοί Ασφαλίσεων Σκαφών για την Ελαχιστοποίηση Ασφαλιστικού Κόστους, σε
Συσχέτιση με τη Ρήτρα Δαπανών, Εισαγωγή στον Κλάδο Μεταφορών*

Τσαγκάρις Ηλίας Ιωάννη, (1954), *Η Θαλάσσια Ασφάλιση*, εκδ.: "Το

Νομικόν", Νικ.Α.Σακκούλα

Τσαγκάρις Ηλίας.(1954)*Η Θαλάσσια Ασφάλιση*

Χαρδαλιάς Β. - Σαχλίκη Σ. (1990) *Στοιχεία Ασφαλίσεων Μεταφορών* εκδ. ΕΙΑΣ

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Bennet, Howard N. (1996) *The law of marine insurance* εκδ. Clarendon press

Book (2006-2007) *Reference book of marine insurance clauses: a reference book containing all institute clauses, also some IUA, U.K. And american clauses* εκδ. Witherby's

Brown, Robert H., (1998) *Marine Insurance Volume 1: Principles & Basic Practice*, εκδ. Witherby & Co Ltd

Brown, Robert Henry (1996) *The Institute Time Clauses – Hulls 1995: analysis of marine insurance clauses* εκδ. Witherby's

Brown, Robert H., (1998) *Marine Insurance Volume 2: Cargo Practice*, εκδ. Witherby & Co Ltd

Brown, Robert Henry, (1989), *Dictionery of marine insurance terms and clauses*, εκδ.: Witherby' s

Brown, Robert Henry, (1995), *Introduction to marine insurance. - (Training notes for brokers)*

Brown, Robert Henry (1993) *Marine Insurance. - (Monument series)*

Brown, Robert H., (1998), *Marine Insurance Volume 3: Hull Practice*, εκδ. Witherby & Co Ltd

Brown H. Robert, (1975), *Marine Insurance: Hull Practice, Vol. 3, Monument Series*, εκδ.: Witherby & Co Ltd

Brown H. Robert.,(1968)*Marine Insurance No 1- Principles and Basic Practice* εκδ. Witherby & Co Ltd

Brown, Robert H., (1996)*The Institute Time Clauses Hulls 1995 Analysis of Marine Insurance Clauses*, εκδ. Witherby & Co Ltd

Brown, Antony.,(1974)*Hazard Unlimited: The story of Lloyd's of London* εκδ. Peter Davies

Dover Victor, (1957), *A Handbook to Marine Insurance* εκδ. H.F. & G. Witherby Ltd

Dover Victor., (1957)*A handbook to Marine Insurance*, εκδ. H.F. & G. Witherby Ltd(5th Edition)

Dover Victor.,(1951/1957)*Elements and Practice of Marine Insurance* εκδ. H.F.&G Witherby,Ltd.

Felice – Pace, Joe (Hons), (1998)*Marine Cargo Clauses A Collection of Non – Institute Clauses* εκδ. Witherby & Co Ltd

Flower Raymond, M. Wynn Jones(1987) *Lloyd's of London* εκδ. Lloyd's of London Press Ltd.

Gibb D.E.W., (1957)*Lloyd's of London*, εκδ. MacMillan & Co Ltd

Goodacre, Kenneth J., (1996)*Marine Insurance Claims* εκδ. Witherby & Co Ltd

Hardy Ivamy, Edward Richard, (1979), *Marine Insurance*, εκδ.: Butterworths

Hardy Ivamy, Edward Richard, (1993), *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, εκδ.: Butterworths (10th Edition)

Henry Keate,(1958)*Guide to Marine Insurance* εκδ. Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd

Hodges Susan.,(1996)*Law of Marine Insurance* εκδ. Cavendish Publishing Limited

Hodges, SusanCarlile, Roy(1999)*Cases and materials on marine insurance law* εκδ.
Cavendish Publishing Limited

Hodges Susan, Roy Carlile.,(1999)*Cases and Materials on Marine Insurance Law*, εκδ.
Cavendish Publishing Ltd

Hodges,Susan(1996)*Law of marine insurance* εκδ. Cavendish Publishing Limited

Howard Bennett.,(2006)*The law of Marine Insurance* εκδ. Oxford University Press

Hudson N. Geoffrey.,(1996)*The York-Antwerp Rules* εκδ. LLP Limited(2nd Edition)

Hurd. (1952) *The Law and Practice of Marine Insurance* εκδ. Sir ISSAC Pitman &
Sons, Ltd

Ivamy Hardy,(1993) *Chalmers Marine Insurance Act 1906* εκδ.*Butterworths(10th
Edition)*

Merkin,Robert.,(2000)*Marine Insurance legislation-(Essential law)* εκδ. LLP

O' May, Donald Hill, Jullian(1993)*Marine insurance law and policy* εκδ. Sweet and
Maxwell

Rhidian D. Thomas,(1996), *The Modern Law of Marine Insurance* εκδ. LLP Limited

Rodda, William H.,(1970)*Marine Insurance : ocean and inland* εκδ. Prentice-Hall.Inc

Rushbrook, Frank (1995) *Ship fires and the law: through the eyes of a firefighter* εκδ. Informa Pub.

Tetley, W. (1965) *Marine Cargo Claims* εκδ. Stevens & Sons Limited

Turner Harold, (1964) *The Principles of Marine Insurance* εκδ. Stone & Cox Limited (5th Edition)

Turner Harold, A (1964) *The principles of Marine Insurance* εκδ. Stone & Cox Ltd

Winter, William. D (1919) *Marine Insurance: Its Principles and Practice* εκδ. MacGraw-Hill Book Company, Inc

Γ. ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΝΤΕΡΝΕΤ

Maran Tankers Management Inc (2011)

http://www.lme.ntua.gr/repos/lessons/lsp/kleopas_2011.pdf - 14/11/2012

Marine Insurance Act [Cap 218]

http://www.paclii.org/fj/legis/consol_act_OK/mia170/ -22/10/2012

Εξετάσεις διαμεσολαβούντων (πρότυπες ερωτήσεις και απαντήσεις)

http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=783&la=1&cat_id=4

6