

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΟΙ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΟΙ  
ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΗΝ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ»**

Καββαδία Σοφία

A/M MN17017

Διπλωματική Εργασία

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2020

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

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

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

«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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

1. κ. Σαμιώτης Γεώργιος (Αναπληρωτής καθηγητής -επιβλέπων)
2. κ. Βλάχος Γεώργιος (Καθηγητής)
3. κ. Δανιήλ Γεώργιος (Επίκουρος καθηγητής)

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

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο. Σαμιώτη Γεώργιο για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση κατά την διάρκεια υλοποίησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

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

Τέλος, αισθάνομαι την ανάγκη να επισημάνω την απέραντη ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου για όλα όσα μου έχουν προσφέρει στη διάρκεια των μαθητικών και φοιτητικών μου χρόνων, καθώς και την αμέριστη υποστήριξή τους σε κάθε μου επιλογή.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

<b>ΑΚ</b>	Αστικός Κώδικας
<b>ΑσφΝ</b>	Ασφαλιστικός Νόμος
<b>ΕμπΝ</b>	Εμπορικός Νόμος
<b>ΕπισκΕΔ</b>	Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου (περιοδικό)
<b>ΚΙΝΔ</b>	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
<b>ν.δ</b>	Νομοθετικό Διάταγμα
<b>ΦΕΚ</b>	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
<b>Ε. Ν</b>	Εμπορικός Νόμος

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Περίληψη.....</b>	<b>8</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>8</b>
<b>Εισαγωγή.....</b>	<b>9</b>
<b>Κεφάλαιο 1 : Ασφάλιση .....</b>	<b>12</b>
1.1. Ορισμός ασφαλιστής σύμβασης .....	12
1.2. Ασφαλιστικό συμφέρον .....	13
<b>Κεφάλαιο 2 : Ιστορική Επισκόπηση Θαλάσσιας Ασφάλισης..</b>	<b>15</b>
2.1. Αρχαιότητα.....	15
2.2. Μέχρι το τέλος του 13 <sup>ου</sup> αιώνα .....	16
2.3. Από τον 14 <sup>ο</sup> αιώνα έως τον 16 <sup>ο</sup> αιώνα.....	17
2.4. Από τον 17 <sup>ο</sup> αιώνα έως σήμερα .....	17
<b>Κεφάλαιο 3 : Θαλάσσια Ασφαλιστική Σύμβαση .....</b>	<b>19</b>
3.1. Στοιχεία θαλάσσιας ασφάλισης .....	20
3.2. Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης.....	22
3.3. Αγγλική νομοθεσία .....	22
<b>Κεφάλαιο 4 : Θαλάσσια Ασφάλιση Πλοίου .....</b>	<b>24</b>
4.1. Αναγκαιότητα και αίτια θαλάσσιας ασφάλισης .....	25
<b>Κεφάλαιο 5 : Τα Ασφαλιστικά Συμβόλαια στη Θαλάσσια Ασφάλιση.....</b>	<b>26</b>
<b>Κεφάλαιο 6 : Ασφαλιστικός Κίνδυνος .....</b>	<b>27</b>
6.1. Έννοια θαλάσσιου κινδύνου .....	27

6.2. Έννομα συμφέροντα εκτεθειμένα σε θαλάσσιο κίνδυνο...	30
6.3. Έννοια θαλάσσιας περιπέτειας .....	31
6.4. Κίνδυνος ναυσιπλοΐας.....	32
6.5. Κοινή αβαρία.....	33
6.6. Σύγκρουση πλοίων .....	33
6.7.Κίνδυνος και παρατηρήσεις για τη θαλάσσια ασφάλιση.....	34
<b>Κεφάλαιο 7 : Καλυπτόμενοι Κίνδυνοι.....</b>	<b>36</b>
7.1. Ασφαλιστικές καλύψεις και ρήτρες .....	36
7.2. Ρήτρες ασφάλισης φορτίων .....	38
7.2.1. Ρήτρα ασφάλισης φορτίων C .....	38
7.2.2. Ρήτρα ασφάλισης φορτίων B .....	39
7.2.3 Ρήτρα ασφάλισης φορτίων A.....	39
<b>Κεφάλαιο 8 : Μη καλυπτόμενες ζημιές – κίνδυνοι .....</b>	<b>41</b>
8.1. Εξαιρέσεις από ζημιές συνεπεία ρυπάνσεως .....	42
8.2. Εξαιρέσεις πολεμικών κινδύνων.....	42
8.3. Εξαιρέσεις λόγω αλλαγής πλεύσης/ πλου / πλοίου... ..	45
8.4. Εξαιρέσεις από τις καλύψεις ρητρών A, B, C .....	48
<b>Συμπεράσματα.....</b>	<b>50</b>
<b>Ελληνική Βιβλιογραφία.....</b>	<b>52</b>
<b>Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....</b>	<b>54</b>
<b>Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία.....</b>	<b>55</b>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το τεράστιο και ταυτόχρονα πολύ σημαντικό θέμα της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου και κυρίως των κινδύνων που εκείνη είτε καλύπτει είτε εξαιρεί από το νομοθετικό της πλαίσιο. Από πολύ νωρίς οι απασχολούμενοι με τον ναυτιλιακό χώρο ήρθαν αντιμέτωποι με την ανάγκη καταπολέμησης των θαλάσσιων κινδύνων και ειδικότερα με τις ζημιές που προέρχονταν από αυτούς στα πλοία και τα μεταφερόμενα φορτία τους. Σκοπός, λοιπόν, της εργασίας είναι να παρατεθούν στοιχεία με απώτερο στόχο να αναλυθεί η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης και συνεπώς του πλοίου αλλά και του φορτίου μέσω του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Ιδιαίτερα, θα τονισθούν οι περιπτώσεις κινδύνων που απολαμβάνουν προστασίας από την θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση αλλά και περιπτώσεις που τίθενται εκτός της ασφαλιστικής κάλυψης. Η εξαιρετικά μεγάλη έκταση του θέματος δεν επιτρέπει την εξάντληση του στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας. Έχοντας, λοιπόν, επίγνωση της παραπάνω πραγματικότητας έγινε προσπάθεια να εξετασθούν οι σημαντικότερες πτυχές του θέματος, με σκοπό αφ' ενός μεν τη γενική ενημέρωση οποιουδήποτε ενδιαφέρεται για αυτό, αφ' ετέρου δε την επισήμανση των κυριότερων πτυχών της ελληνικής και αγγλικής νομοθεσίας.

## ABSTRACT

This present diplomatic thesis examines the huge and at the same time very significant issue about marine insurance of the ship and above all the dangers, which are either covered or excluded from the legal framework. From very early, the employees of the maritime sector came across with the need of fighting the marine hazards and especially the damages which caused from them at the ships and the carried cargoes. So, the target of this thesis is to lay out every detail in order to analyze the meaning of marine insurance both of the ship and the cargo through the Private Maritime Law Code. Especially, it will be pointed out the cases of dangers/ damages which either enjoy protection or are excluded from the insurance coverage. The very large extent of the above issue does not allow to be exhausted within a diplomatic thesis. So given this true fact, it was made an effort to be examined the most important aspects of the issue, having as purpose to provide a general update to anyone interested and also highlight the major aspects of the Greek and the English framework.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τομέας της ναυτικής ασφάλισης – marine insurance ήταν κάτι άγνωστο για μένα στην αρχή της φοίτησής μου στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Το ενδιαφέρον μου για τον τομέα της Ναυτικής Ασφάλισης αυξήθηκε από τις διαλέξεις που παρακολούθησα στο μάθημα «Ναυτασφαλίσεις» στο 3<sup>ο</sup> εξάμηνο. Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται τη θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου και ειδικότερα τους κινδύνους που καλύπτει αλλά και θέτει εκτός προστασίας και ασφάλισης.

Η ανάγκη αντιμετώπισης των θαλάσσιων κινδύνων και των ζημιών που προέρχονται από αυτούς αποτελούσε ανέκαθεν επιδίωξη των ασχολούμενων με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, κυρίως των ιδιοκτητών πλοίων και των δι' αυτών μεταφερόμενων φορτίων. Η αντιμετώπιση του μείζονος φυσικού στοιχείου και των απρόβλεπτων μεταβολών αυτού με τους κινδύνους που αυτές συνεπάγονταν έθετε σε αμφιβολία την ύπαρξη και την ακεραιότητα των διά της θαλάσσης κινούμενων ή διαμετακομιζόμενων, η αξία των οποίων είναι αρκετά υψηλή και η απώλεια της οποίας δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί από ένα μόνο πρόσωπο δίχως την οικονομική του συρρίκνωση.

Διεφάνη λοιπόν ότι είναι απαραίτητο οι ιδιοκτήτες των αντικειμένων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες δραστηριότητες, σε περίπτωση που αυτά απολεσθούν ή καταστραφούν, να μπορούν να επανορθώσουν τη ζημία, δίχως να υποστούν οι ίδιοι οικονομική καταστροφή.

Δημιουργήθηκε έτσι μια συνήθεια, σύμφωνα με την οποία ένα άτομο ή ένας σύλλογος ατόμων, συνήθως οικονομικά ισχυρών, ανελάμβαναν την υποχρέωση να αποκαταστήσουν κάθε βλάβη ή απώλεια πραγμάτων στη θάλασσα (πλοίων, φορτίων) απέναντι στον ιδιοκτήτη τους. Σε αντάλλαγμα δε αυτός είχε υποχρέωση να καταβάλει με τον τρόπο που είχε συμφωνηθεί χρηματικό αντάλλαγμα σε αυτούς που δέχθηκαν να του παρέχουν τις προϋποθέσεις, προκειμένου αυτός να επιχειρήσει τη θαλάσσια περιπέτεια από την οποία θα έχει και ο ίδιος κέρδη, εάν αυτή έληγε ομαλά. Στην δε αντίθετη περίπτωση δεν θα υφίστατο οικονομική καταστροφή. Αυτή λοιπόν η τακτική που αποτελεί τη φιλοσοφία της θαλάσσιας ασφάλισης οδήγησε στην ίδρυση των θαλάσσιων ασφαλιστικών οργανισμών και των σήμερα ισχυρόνων ασφαλιστικών θεσμών.

Η θαλάσσια ασφάλιση καλύπτεται νομοθετικώς κατ' αρχήν από τον δέκατο τέταρτο τίτλο του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 3816/1958), ο οποίος περιλαμβάνει τις διατάξεις των άρθρων 257 έως και 288 του εν λόγω Κώδικα, και η θαλάσσια ασφάλιση συνιστά μία ειδικότερη έκφανση της ευρύτερης έννοιας της ασφάλισης. Μία εκ των εννοιών της εν γένει ασφάλισης είναι και αυτή του «κινδύνου», ο οποίος κίνδυνος έγκειται στο τυχαίο γεγονός, το οποίο καλύπτεται από την ασφαλιστική σύμβαση και το οποίο γεγονός εφόσον επέρχεται και πλήττει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, δημιουργεί για τον ασφαλιστή υποχρέωση προς καταβολή

του ασφαλίματος στον ασφαλιζόμενο, καθώς και αντίστοιχη αξίωση του τελευταίου για λήψη του ασφαλίματος από τον ασφαλιστή.

Πρόκειται για ένα σημαντικό και αρκετά εκτεταμένο θέμα, το οποίο λόγω του μεγάλου του εύρους δεν μπορεί να εξαντληθεί στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας. Έτσι, αυτή η έρευνα ασχολείται με τις βασικότερες πτυχές της θαλάσσιας ασφάλισης, και πιο συγκεκριμένα με τον ορισμό της, το αντικείμενό της και τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται.

Στόχος του συγκεκριμένου συγγραφικού έργου είναι η συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για άμεση και καλύτερη ενημέρωση και κατανόηση αφ' ενός της έννοιας και αφ' ετέρου της διαδικασίας της θαλάσσιας ασφάλισης από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο, είτε σχετικό με το αντικείμενο είτε όχι.

Η εργασία αποτελείται από οκτώ κεφάλαια. Έχει καταβληθεί προσπάθεια η σειρά παρουσίασης να είναι τέτοια ώστε αφ' ενός μεν η κατανόηση των εννοιών να είναι κατά το δυνατόν εύκολη, χωρίς επικαλύψεις, αλλά με συμπληρωματικό τρόπο όπου κρίνεται αυτό απαραίτητο, αφ' ετέρου δε η ανεύρεση και προσπέλαση αυτών να γίνεται εύκολα.

Στο πρώτο μέρος μετά την εισαγωγή, παρατίθεται ο ορισμός της ασφάλισης, της ασφαλιστικής σύμβασης αλλά και του ασφαλιστικού συμφέροντος. Με τον όρο ασφάλιση νοείται γενικά η εξασφάλιση ανθρώπων και αντικειμένων που εκτίθενται σε διάφορους κινδύνους στην καθημερινότητα. Για την πραγματοποίηση της ασφάλισης δημιουργείται η λεγόμενη ασφαλιστική σύμβαση, μια αμοτεροβαρής και ενοχική συμφωνία μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Κύριο στοιχείο της ασφαλιστής σύμβασης είναι η ύπαρξη του οικονομικού συμφέροντος. Αυτό σημαίνει ότι μεταξύ του προσώπου και του αγαθού που ασφαρίζεται πρέπει να υπάρχει τέτοια οικονομική σχέση, έτσι ώστε σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του αγαθού να επέλθει οικονομική ζημία στο πρόσωπο.

Στη συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο, ο αναγνώστης εισάγεται στην έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης με μια ιστορική αναδρομή από το παρελθόν στο σήμερα. Παρατίθενται ορισμένα ιστορικά στοιχεία σε σχέση με την εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου από την γένεση και την περαιτέρω μορφοποίηση.

Στο επόμενο τμήμα επεξηγείται αναλυτικά η έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης με αναφορά στα στοιχεία της ασφάλισης, ενώ επιπλέον παρατίθενται η νομοθεσία που εφαρμόζεται τόσο στη χώρα μας όσο και στην αγγλική νομοθεσία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, πλέον, εισαγόμαστε ειδικότερα στη θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου, το σημαντικότερο αντικείμενο ασφάλισης από τους θαλάσσιους κινδύνους. Επιπρόσθετα, τονίζονται ποια είναι τα αίτια που κατέστησαν τη θαλάσσια ασφάλιση τόσο αναγκαία.

Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα είδη των ασφαλιστήριων συμβολαίων που πραγματοποιούνται μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου ανάλογα την εκάστοτε ανάγκη και περίσταση.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται λεπτομερώς η έννοια του ασφαλιστικού κινδύνου και ειδικότερα του θαλάσσιου κινδύνου, που αποτελεί και το επίκεντρο της επικείμενης εργασίας. Για την πραγματοποίηση της ασφάλισης, ο κίνδυνος αποτελεί το πιο ουσιώδες στοιχείο. Επιπλέον, καταγράφονται έννομα συμφέροντα που εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους, όπως και οι πολύ βασικές έννοιες της θαλάσσιας περιπέτειας, του κινδύνου ναυσιπλοΐας, της κοινής αβαρίας και τέλος της σύγκρουσης των πλοίων.

Βάσει, λοιπόν, του παραπάνω κεφαλαίου μπορούμε να εισαχθούμε με ασφάλεια στο επίκεντρο που αποτελούν οι καλυπτόμενοι αλλά και οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι από τη θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση. Τα κεφάλαια επτά και οκτώ λοιπόν παρουσιάζουν τις δύο αυτές πτυχές του θαλάσσιου κινδύνου και μας παρουσιάζουν γεγονότα και καταστάσεις που είτε απολαμβάνουν είτε αποκλείονται από την ασφαλιστική κάλυψη.

Τέλος, καταγράφονται διαπιστώσεις και συμπεράσματα από την επεξεργασία και σύνθεση όλων όσων είχαν αποτυπωθεί στα προηγούμενα στάδια. Ακολουθεί παράθεση της βιβλιογραφίας καθώς και αρθρογραφίας που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στην κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα η ασφάλιση διαδραματίζει κορυφαίο ρόλο, διότι αποσκοπεί στον καταμερισμό των αναγκών, που ανακύπτουν από την επέλευση των επαπειλούντων πρόσωπα ή πράγματα κινδύνων, μεταξύ περισσότερων προσώπων. Στη νομική επιστήμη, το Ασφαλιστικό Δίκαιο κατατάσσεται μεταξύ των κλάδων του γνωστικού αντικειμένου του Εμπορικού Δικαίου. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι για τον ασφαλιστή η σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης συνιστά πάντοτε εμπορική πράξη. Το Ασφαλιστικό Δίκαιο συγκροτούν οι κανόνες δικαίου που διέπουν την ασφαλιστική σχέση των φορέων κοινωνικής ή ιδιωτικής ασφάλισης με τους ασφαλισμένους, καθώς και τη λειτουργία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Με τον όρο ασφάλιση νοείται γενικά η εξασφάλιση από διάφορους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται ο άνθρωπος. Κύριο δηλαδή στοιχείο που απαιτείται για την έννοια της ασφάλισης είναι η κοινωνία των κινδύνων, που αποτελείται από άτομα, τα οποία υπόκεινται σε όμοιους κινδύνους. Η ασφάλιση, καλύπτει μια ανάγκη και έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα, αφού ο ασφαλισμένος προκειμένου να επιδιώξει ασφάλιση πρέπει να παράσχει ένα αντίτιμο στον ασφαλιστή, το καλούμενο ασφάλιστρο.

### 1.1. Ορισμός ασφαλιστικής σύμβασης :

Η ασφαλιστική σύμβαση αποτελεί τη βάση του ιδιωτικού δικαίου και είναι μια αμοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών. Ως παροχές νοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο (ανάλογα με τον τύπο σύμβασης) και υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η καταβολή του προσυμφωνημένου ασφάλιστρου<sup>1</sup>.

Η σύμβαση είναι επώνυμη γιατί ρυθμίζεται ειδικά από τον ασφαλιστικό νόμο και τον Κ.Ι.Ν.Δ., ενοχική, γιατί ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και τις ζημιές που προκαλούνται, και διαρκής.

Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης, καθορίζεται και το είδος της παροχής. Τα συνηθέστερα ενδεχόμενα ασφαλιστικής σύμβασης είναι:

- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε παροχή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό της εν λόγω παροχής.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιουσιακή παροχή, κινητή ή ακίνητη.
- Σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε ανάληψη κινδύνου από μία επιχείρηση
- Σύμβαση, όπου μία επιχείρηση που έχει συσταθεί γι' αυτόν το σκοπό αναλαμβάνει τους κινδύνους άλλων επί της βάσης ενός ασφαλιστηρίου.

---

<sup>1</sup> Εμπορικός Νόμος άρθρο 189

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια εμπορική αμοτεροβαρής και με αποζημιωτικό χαρακτήρα σύμβαση, η οποία δεσμεύει τον ασφαλιστή να καλύπτει τον συγκεκριμένο κίνδυνο ή τους κινδύνους που συμφώνησε, έναντι του ασφαλιζόμενου 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 αμοτεροβαρής, 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.

## **1.2. Ασφαλιστικό Συμφέρον**

Η ασφάλιση κατά ζημιών, σε αντίθεση με την ασφάλιση ποσού, αποσκοπεί πάντοτε στην κάλυψη των κινδύνων περιουσιακής ζημίας και για 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 πρόσωπο.

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

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

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

Ειδικότερα, στη θαλάσσια ασφάλιση, το ασφαλιστικό συμφέρον αφορά στη σχέση ενός προσώπου με το πλοίο, τα αγαθά που ευρίσκονται σε αυτό, τον ναύλο, το ελπιζόμενο κέρδος και κάθε άλλο αντικείμενο το οποίο υπόκειται στους θαλάσσιους κινδύνους.

Εξάλλου, έχει κριθεί ότι το ασφαλιστικό συμφέρον δεν είναι αναγκαίο να εξειδικεύεται και να προσδιορίζεται στη σύμβαση ασφάλισης, γεγονός που συμβαίνει στην τρέχουσα ασφάλιση, αλλά αρκεί να περιγράφεται το ασφαλισθέν αντικείμενο. Σε κάθε περίπτωση, το ασφαλιστικό συμφέρον πρέπει να είναι οικονομικά αποτιμητό, σύννομο και πραγματικό.

Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 259 ΚΙΝΔ, 174 ΑΚ και 180 ΑΚ, συνάγεται ότι σε περίπτωση έλλειψης του ασφαλιστικού συμφέροντος, η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι άκυρη, γεγονός που έχει ως έννομη συνέπεια την απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση για καταβολή του ασφαλίσματος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η ασφαλιστική ιδέα ανάγεται στους αρχαίους χρόνους, καθώς συναντάται διατυπωμένη με σαφήνεια σε διάφορες περιόδους.

### 2.1. Αρχαιότητα

Στην αρχαιότητα δεν απαντάται ο όρος θαλάσσια ασφάλιση, αλλά διάφοροι θεσμοί, οι οποίοι ικανοποιούν σε κάποιο βαθμό τις ανάγκες των συναλλαγών και περιέχουν σπέρματα θαλάσσιας ασφάλισης. Τέτοιοι θεσμοί ήταν το ναυτικό δίκαιο και η κοινή αβαρία.

Στην αρχαία Βαβυλώνα, στον κώδικα του βασιλιά Χαμουραμί, το 1750 π.Χ., αναφέρεται το ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων. Στον ίδιο κώδικα βρίσκουμε πολλές διατάξεις που θεσπίζουν την έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής ευθύνης και ασφάλισης. Παρόμοιες αναφορές συναντάμε και σε νεότερους κώδικες των χωρών της Μεσοποταμίας και στις αρχαίες Ινδίες.

Στην ελληνική κλασική αρχαιότητα, η ναυτιλία ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλειες περιουσιών στη θάλασσα αναφέρονται σε έργα του Πλάτωνα. Στοιχεία αντλούμε, επίσης, από τους δικανικούς λόγους των Ισοκράτη, Υπερείδη, Αισχύνη και Δημοσθένη, στο έργο «Περί θαλασσιών πιστώσεων», όπου περιγράφονται τα θαλασσοδάνεια.

Ναυτικό δάνειο χορηγούταν σε όποιον επιχειρούσε μια υπερπόντια θαλάσσια επιχείρηση και δεν ήταν υποχρεωμένος να το επιστρέψει σε περίπτωση ναυαγίου ή απώλειας του φορτίου του. Αν όμως το ταξίδι είχε αίσιο τέλος, ήταν υποχρεωμένος να επιστρέψει όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά και υψηλό τόκο που έφτανε το 36%.

Το εμπόριο στην αρχαία Ελλάδα, είχε μεγάλα περιθώρια κέρδους, αλλά και υψηλό ρίσκο, καθώς η πειρατεία και τα ναυτικά ατυχήματα ήταν σύνηθες φαινόμενο. Έτσι, δημιουργήθηκε η ανάγκη του κατακερματισμού των κινδύνων, πάνω στην οποία στηρίχθηκε ο θεσμός της κοινής αβαρίας. Η κοινή αβαρία ρυθμιζόταν από το νόμο των Ροδίων Ναυτικών<sup>2</sup> κατά το 10 π.Χ. αιώνα. Σύμφωνα με αυτό το δίκαιο, αν το πλοίο απειλούταν και για την αποτροπή του κινδύνου τα εμπορεύματα ρίχνονταν στη θάλασσα, τότε έπρεπε οι κοινώς κινδυνεύσαντες και μετέχοντες στο ταξίδι να μοιραστούν τα έξοδα, μέχρι την αξία του μεταφερόμενου φορτίου.

Επιπλέον, ήταν συνηθισμένο κάποιος έμπορος ή επενδυτής να θέλει να επενδύσει τα χρήματά του σε ένα πλοίο. Επειδή όμως ήταν ορατός ο κίνδυνος της οικονομικής

---

<sup>2</sup> Πανταζόπουλος, Ρωμαϊκό Δίκαιο, σελ. 110 και Ρόκα, Ασφάλισης επί της ζωής, σελ. 26

καταστροφής, σε περίπτωση που αυτό δεν επέστρεφε, απευθυνόταν σε ναυτομεσιτικό γραφείο. Μέσω αυτού μπορούσε να δανείσει χρήματα σε διάφορα πλοία, διασπείροντας τον κίνδυνο. Από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν, μπορούσε να αποσβέσει τις ζημίες από αυτά που χάνονταν.

Πολλές πληροφορίες αντλούμε, επίσης, από το αττικό δίκαιο που επέζησε και μετά την κατάρρευση της Αθήνας και περιλάμβανε πολλές ναυτικές συνήθειες.

Το εμπορικό δίκαιο της κλασικής εποχής ήταν κυρίως το ναυτικό δίκαιο, που ρύθμιζε τις σχέσεις των απασχολουμένων με το θαλάσσιο εμπόριο, καθώς και ότι δεν προερχόταν από τα νομοθετικά όργανα της κάθε πόλης αλλά από την εμπορική δράση όλων των ναυτιλλομένων. Για την εκδίκαση των διαφορών που προκύπταν, υπήρχαν τα εμποροδικεία, τα οποία ήταν επανδρωμένα με ειδικούς δικαστές, τους ναυτοδίκες.

Ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης με την σύγχρονη μορφή ήταν βέβαια άγνωστος στην αρχαιότητα, ίσως γιατί υπήρχε άγνοια των επιστημονικών και τεχνικών δεδομένων, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για την ύπαρξη του θεσμού και στα οποία στηρίζεται σήμερα η ασφάλιση με ασφάλιστρο και αλληλασφάλιση.

## **2.2. Μέχρι το τέλος του 13ου αιώνα**

Ο χρόνος κατά τον οποίο εμφανίστηκαν οι πρώτες συμβάσεις ασφάλισης δεν είναι γνωστός με ακρίβεια. Το ρωμαϊκό δίκαιο δεν είχε ασχοληθεί με τη θαλάσσια ασφάλιση. Οι «περί θαλασσιών πιστώσεων» ρωμαϊκοί νόμοι, είχαν σαν βάση το δίκαιο των Ροδίων και τα θαλασσοδάνεια των Αθηναίων. Ο χώρος όπου αρχικά αναπτύχθηκε η θαλάσσια ασφάλιση φαίνεται να είναι η Ιταλία και οι περί της Μεσογείου πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας.

Κατά την περίοδο αυτή, δεν εμφανίζεται η θαλάσσια ασφάλιση με ασφάλιστρο ως σύγχρονος θεσμός. Παρατηρούνται όμως φαινόμενα αλληλασφάλισης σε ευρωπαϊκές χώρες όπως στο Βυζάντιο, την Ιταλία και τη Δανία, καθώς επίσης και στο Ταλμούδ της Βαβυλώνας τον 4ο μ.Χ. αιώνα, αλλά και στους Μαλέους.

Η ναυτική ασφάλεια, σαν ειδική εξασφάλιση ολόκληρης της θαλάσσιας περιπέτειας, εξελίχθηκε τον 12ο αιώνα από τους Λομβαρδούς εμπόρους που μετακόμισαν από τη Βόρεια Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο, με έδρα το χώρο του City, και συγκεκριμένα την μέχρι σήμερα γνωστή Lombard Street.

Το 1236 η Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία με ρύθμιση του Πάπα Γρηγορίου του ΙΧ, απαγόρευσε τον τόκο στο ναυτικό δάνειο, προκαλώντας μεγάλη αναστάτωση στη ναυσιπλοΐα. Για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης επινοήθηκαν άλλοι τρόποι χρηματοδότησης και ανάληψης του κινδύνου, δημιουργώντας την έννοια της ασφάλισης όπως τη γνωρίζουμε σήμερα.



### **2.3. Από τον 14ο έως τον 16ο αιώνα**

Το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης αυτής της περιόδου, εκδόθηκε στη Γένοβα στις 23 Οκτωβρίου του 1347 και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara, για το ταξίδι από τη Γένοβα στην Μαγιόρκα.

Το 1435 στη Βαρκελώνη της Ισπανίας εκδόθηκε ο πρώτος νόμος που αφορούσε τη σύνταξη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, συντελώντας στην δημιουργία του ασφαλιστικού δικαίου. Η μεγάλη άνθιση της θαλάσσιας ασφάλισης σε Ισπανία και Ιταλία οδηγούν στην εμφάνιση του επαγγέλματος του ασφαλιστή. Η ασφάλιση γινόταν με εμπειρικό τρόπο και εξαρτιόταν από τον παράγοντα τύχη, με αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή πολλών ασφαλιστών.

Καθαρή αναφορά σε νόμο κράτους υπάρχει στο Βυζάντιο, στην Ιουστινιάνεια “Digesta”, όπου αναφέρεται ότι η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα για τη διάσωση του υπολοίπου φορτίου και του πλοίου, οφείλει να αποζημιωθεί κατ’ αναλογία. Η αναφορά αυτή αποτελεί την αρχή της Γενικής Αβαρίας, που είναι κύριος ασφαλιστικός κίνδυνος και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων.

Τον 15ο αιώνα κάνουν την εμφάνισή τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου, οι οποίοι μαζί με εμπόρους και πλοιοκτήτες συγκεντρώνονταν στο μικρό καφενείο του Edward Lloyd, κοντά στον Τάμεση, στην Tower Street. Εκεί, κανόνιζαν την ασφάλιση και τις μεταφορές των εμπορευμάτων και από το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστικά συμβόλαια.

Οι τύποι και το περιεχόμενο των διαφόρων συμβολαίων διέφεραν από κράτος σε κράτος ανάλογα με τη νομοθεσία και τις τοπικές συνήθειες.

### **2.4. Από τον 17ο αιώνα έως σήμερα**

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου είναι η δημιουργία της έννοιας του σύγχρονου ασφαλιστικού επιχειρηματία, οι εξελίξεις στις διάφορες χώρες, τα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση, καθώς και οι διάφορες ενώσεις που δημιουργούνται από το συνασπισμό των ασφαλιστών.

Το 1720 στο Λονδίνο ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp. Οι εταιρείες αυτές μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις έως το τέλος του 1824, που καταργείται το μονοπώλιο. Μέσα στο 1774 γίνονται μέλη των Lloyd’s μεμονωμένοι ασφαλιστές, δημιουργώντας τον γνωστό σε όλους ασφαλιστικό φορέα Lloyd’s. Ασφαλιστικές εταιρείες στην Αμβέρσα, στο Ρότερνταμ και στη Νέα Υόρκη κάνουν την εμφάνισή τους, καμιά όμως με το κύρος της Lloyd’s, η οποία παραμένει η καλύτερη με τις πιο ενδιαφέρουσες καλύψεις. Το ασφαλιστήριό τους, το ονομαζόμενο Lloyd’s S. G. Policy, με τη μορφή που έλαβε το 1779, εξακολουθεί να χρησιμοποιείται έως σήμερα.

Με τη συνένωση των ασφαλιστών σε μεγάλες εταιρείες, αναπτύχθηκε όχι μόνον η οργάνωσή τους, αλλά και η συστηματική νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας τους. Ο πρώτος ευρωπαϊκός ασφαλιστικός νόμος εμφανίστηκε το 1874, στο Βέλγιο. Ακολούθησε η Ιταλία το 1882, η Αγγλία το 1906, η Γερμανία και η Ελβετία το 1908. Είναι σαφές, όμως, ότι το αγγλικό δίκαιο και η αγγλική ασφαλιστική νοοτροπία έχουν επηρεάσει καταλυτικά τη διαμόρφωση και εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, θαλάσσια ασφάλιση είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής επωμίζεται την υποχρέωση να καταβάλλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο, έναντι τιμήματος, για ζημιές που ενδεχομένως θα συμβούν στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση των θαλασσίων κινδύνων.

Για τη θαλάσσια ασφάλιση είναι απαραίτητη η σύναψη έγγραφης σύμβασης, όπως προκύπτει από τον συνδυασμό των άρθρων 257 και 258 του Κ.Ι.Ν.Δ. και 192 Ε.Ν. Το έγγραφο που απαιτείται δεν αποτελεί συστατικό τύπο της σύμβασης, αλλά αποδεικτικό της μέσο.

Σύμφωνα με το άρθρο 201 του Εμπορικού Νόμου, η σύμβαση ασφάλισης δεν αποσκοπεί στον πλουτισμό του ασφαλισμένου, αλλά μόνο στην αποκατάσταση της ζημιάς που υπέστη. Γι' αυτό καθιστά άκυρη τη σύμβαση για ποσό μεγαλύτερο από την αξία των ασφαλισμένων πραγμάτων και θεωρεί ότι ο ασφαλισμένος ενήργησε με δόλο.

Το κατ' εξοχήν αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο. Στο άρθρο 259 του Κ.Ι.Ν.Δ. ειδικότερα, αναφέρει ότι «παν έννομο συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους εκτεθειμένο εις θαλάσσιους κινδύνους δύναται να αποτελέσει αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης». Θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι μόνο όσοι προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα, αλλά και ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου, ή του φορτίου, ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών, καθώς και η αστική ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη, ή του υπεύθυνου για την παρουσία του ασφαλιστή.

Επομένως, η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων καλύπτει τους κινδύνους που παρουσιάζει και το περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται το πλοίο, αλλά και εκείνους που προκύπτουν από ειδικές συνθήκες μεταφορικών εμπορευμάτων.

Στη θαλάσσια ασφάλιση εφαρμόζεται η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων. Παρ' όλα αυτά, όμως, συνηθίζεται, με συμβατικούς όρους, ο καθορισμός επακριβώς των κινδύνων που καλύπτονται, με σκοπό να περιοριστούν.

Το κόστος της ασφάλισης διαμορφώνεται αφενός από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας πλοίων και αφετέρου από το ποσοστό ασφαλιστρού για τις μερικές ζημιές καθορίζεται σε νομισματική μονάδα ανά τόνο και βάσει της αξίας του σκάφους μετατρέπεται σε ποσοστό επί της αξίας του.

Οι σπουδαιότεροι παράγοντες για να διαμορφωθεί το ασφαλιστρού είναι οι κίνδυνοι και οι ζημιές που τυχαίνουν κάλυψης της θαλάσσιας ασφάλισης.

Η ασφαλιστική τεχνική βασίζεται στο αξίωμα των μεγάλων αριθμών, τη λεγόμενη κοινωνία κινδύνου. Οι επερχόμενοι κίνδυνοι άλλωστε 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 έτσι με αυτόν τον τρόπο γίνεται ανώδυνη.

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

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

Σχετικά με τις ασφαλίσεις μεταφορών, είναι χρήσιμο να τονισθεί η ιδιαιτερότητα που αφορά στο ομοειδές του κινδύνου, καθώς 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 νέοι τύποι ασφαλιστηρίων συμβολαίων 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, C με αντίστροφη όμως ιεράρχηση ως προς την πληρότητα των από αυτές καλυπτόμενων κινδύνων. Τέλος, οι νέες ρήτρες, ενεργοποιούνται προσαρτώμενες στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή στο χώρο των ειδικών όρων του συμβολαίου.

### **3.1. Στοιχεία θαλάσσιας ασφάλισης**

Βάσει του άρθρου 1 παρ. 2 του Νόμου 2496/1997, η ασφαλιστική σύμβαση ως αναγκαία στοιχεία της, άρα και η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης, και ειδικότερα σε σχέση με τον θαλάσσιο κίνδυνο θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

α) το πρόσωπο ή το αντικείμενο και τη χρηματική αξία του ή την περιουσία του που απειλούνται ή σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου.

β) το είδος των κινδύνων, δηλαδή εκείνους τους κινδύνους η επέλευση τυχόν των οποίων καλύπτεται από την καταρτιζόμενη ασφαλιστική σύμβαση.

γ) τις τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης, δηλαδή τους κινδύνους εκείνους οι οποίοι τυχόν κατά την ελεύθερη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών εξαιρούνται της ασφαλιστικής κάλυψης.

Κατά συνέπεια των μόλις προαναφερθέντων, η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης κατ' αρχήν θα πρέπει ως αναγκαίο στοιχείο της να περιέχει τους καλυπτόμενους από αυτήν κινδύνους καθώς και όσους τυχόν εξαιρούνται αυτής.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 3 του Νόμου 2496/1997, το ασφαλιστήριο ως και το έγγραφο προσωρινής κάλυψης θα πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης, μεταξύ των οποίων και τα ως άνω αναφερθέντα σε σχέση με τον κίνδυνο, καθώς και τον τόπο και χρόνο έκδοσής τους.

Η χρονολόγηση του ασφαλιστηρίου είναι μείζονος σημασίας, καθ' όσον εξ αυτής κρίνεται μεταξύ άλλων και ο χρόνος έναρξης ή λήξης των κινδύνων. Πάντως, εν ελλείψει θέσεως της χρονολογίας επί του ασφαλιστηρίου ή επί του εγγράφου προσωρινής κάλυψης, η κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης ως πραγματικό γεγονός μπορεί να αποδειχθεί ακόμη και με μάρτυρες.

Περαιτέρω, το άρθρο 3 του Νόμου 2496/1997 εμπεριέχει και την εξής σημαντική πρόβλεψη: κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούνται να δηλώσει προς τον ασφαλιστή κάθε στοιχείο ή περιστατικό το οποίο γνωρίζει και το οποίο είναι αντικειμενικά ουσιώδες για την εκτίμηση του κινδύνου, καθώς επίσης και να απαντήσει σε κάθε σχετική ερώτηση του ασφαλιστή.

Η καθιδρυόμενη από την προαναφερθείσα διάταξη υποχρέωση για τον ασφαλισμένο εν γένει θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι ισχύει και στην περίπτωση της θαλάσσιας ασφάλισης, ως μία γενική ρύθμιση η οποία καλύπτει και εφαρμόζεται επί παντός είδους ασφαλιστικής συμβάσης. Επομένως, ο ασφαλιζόμενος κατά θαλασσίων κινδύνων, έχει υποχρέωση να ενημερώσει τον ασφαλιστή για οποιοδήποτε θέμα είναι ουσιώδες ώστε ο τελευταίος να εκτιμήσει τον κίνδυνο, τυχόν επέλευση του οποίου θα ασφαλίσει, και ούτως ώστε να μπορεί ελευθέτως να προβεί ή όχι στην κατάρτιση της υπό σύναψη ασφαλιστικής συμβάσεως.

Η σημασία της εν λόγω προβλεπόμενης υποχρέωσης του λήπτη της θαλάσσιας ασφάλισης καταδεικνύεται από τις έννομες συνέπειες οι οποίες δυνατόν να επέλθουν στην περίπτωση κατά την οποία λάβει χώρα παραβίαση της εν λόγω υποχρέωσης.

Συγκεκριμένα:

1) Στην περίπτωση κατά την οποία λάβει χώρα παράβαση της εν λόγω υποχρέωσης από αμέλεια του λήπτη της ασφάλισης, τότε ο ασφαλιστής δικαιούται να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης ή να ζητήσει την τροποποίησή της, εντός προθεσμίας ενός μηνός αφότου έλαβε γνώση των ουσιωδών στοιχείων ή περιστατικών (άρθρο 3 παρ. 5 σε συνδυασμό με παρ. 3 ιδίου άρθρου του Νόμου 2496/1997). Επιπροσθέτως, στην περίπτωση κατά την οποία η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει πριν από την κατά τα προηγούμενα τροποποίηση της ασφαλιστικής σύμβασης ή πριν η καταγγελία αρχίσει να παράγει τα αποτελέσματά της, τότε το ασφάλισμα μειώνεται κατά το λόγο του ασφαλιστρού που έχει καθορισθεί προς το ασφάλιστρο που θα είχε καθορισθεί εάν δεν υπήρχε η παράβαση της συγκεκριμένης υποχρέωσης (άρθρο 3 παρ. 5 του Νόμου 2496/1997).

2) Στην περίπτωση κατά την οποία λάβει χώρα παράβαση της εν λόγω υποχρέωσης από δόλο του λήπτη της ασφάλισης, τότε ο ασφαλιστής δικαιούται να καταγγείλει τη

σύμβαση εντός προθεσμίας ενός μηνός από τότε που έλαβε γνώση της παράβασης. Εφόσον η ασφαλιστική περίπτωση επέλθει εντός της προθεσμίας του ενός μηνός, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης του σε καταβολή του ασφαλίματος, ενώ ο λήπτης υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε ζημίας επελθούσης εξ αυτού του λόγου στον ασφαλιστή (άρθρο 3 παρ. 6 του Νόμου 2496/1997).

### **3.2. Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης**

Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίστηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται στην Κωνσταντινούπολη το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις Εθνοσυνελεύσεις του 1821 και του 1827.

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

Η νομοθεσία που εφαρμόζεται στη χώρα μας για τη θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από τις ειδικές διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου, όπως τροποποιήθηκε από το Ν.ΓΨΙΖ/1910, καθώς και από τις γενικές διατάξεις περί ασφάλισης των άρθρων 189 έως 225 του Εμπορικού Νόμου, στα οποία παρέπεμπε το άρθρο 463. Ήδη το θέμα ρυθμίζεται από τα άρθρα 257 έως 288 του ΚΙΝΔ και από τις γενικές διατάξεις των άρθρων 189 έως 225 του Εμπ.Ν. Στις 28 Φεβρουαρίου του 1958 δημοσιεύθηκε ο Κ.Ι.Ν.Δ. στο υπ' αριθμ.32 ΦΕΚ τ.Α' και άρχισε να ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου του 1958.

Ο νομοθέτης στον σχετικό με τη θαλάσσια ασφάλιση τίτλο του Κ.Ι.Ν.Δ., συμπεριέλαβε ορισμένες επιτυχημένες διατάξεις από το σχέδιο του «Ασφαλιστικού Κώδικα 1958», που ταυτόχρονα με το άρθρο 257 ορίζει ότι εφαρμόζονται τα άρθρα 189 – 225 του Εμπ.Ν. περί χερσαίας ασφαλιστικής σύμβασης, εφόσον είναι συμβατά με τη θαλάσσια και δεν τροποποιούνται από τις επόμενες διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. .

### **3.3. Αγγλική νομοθεσία**

Η θαλάσσια ασφάλιση στο αγγλικό δίκαιο ρυθμίζεται από το Νόμο του 1906, Marine Insurance Act. Ο νόμος αυτός κωδικοποίησε σε μια δικαστική πράξη τις μέχρι τότε ισχύουσες δικαστικές αποφάσεις και νομοθετήματα και αποτελεί τη βάση κάθε μορφής ασφάλισης διεθνώς (αυτοκινήτων, αεροπλάνων, σπιτιών, κλπ.). Περιέχει 94 άρθρα, κυρίως γενικές διατάξεις, που εφαρμόζονται στην ασφάλιση φορτίου και δύο παραρτήματα. Στο πρώτο περιέχονται το ασφαλιστήριο των Lloyd's και κανόνες για

την ερμηνεία του. Το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει τις καταργούμενες διατάξεις άλλων νόμων του άρθρου 92.

Σημαντικό ρόλο στην αγγλική νομοθεσία παίζουν και τα συναλλακτικά ήθη, που ρυθμίζουν θέματα για τα οποία ο Νόμος δεν προβλέπει. Σε αυτές τις περιπτώσεις επικρατούν έναντι του Νόμου, ακόμα κι αν υπάρχει έμμεση ρύθμιση από αυτόν. Εφαρμόζονται, επίσης, συμπληρωματικά και διατάξεις του Κοινού Νόμου (Common Law), εφόσον δεν προσκρούουν σε διατάξεις του ΜΙΑ του 1906.

Άλλες διατάξεις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση είναι αυτές των νόμων: του 1909 «Περί Αποφυγής των Ασφαλιστικών Συμβάσεων με Χαρακτήρα Παιγνίου στη Θαλάσσια Ασφάλιση», του 1911 «Περί Ναυτικών Συμβάσεων» και του 1930 «Περί Δικαιωμάτων Τρίτων Μερών κατά των Ασφαλιστών».

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο είναι κατ' εξοχήν αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης. Η ασφάλισή του περιλαμβάνει το σκάφος – γάστρα (μεταλλική κατασκευή), διατάξεις και τα εξαρτήματα – μηχανήματα του, παρόλο που δεν γίνεται ειδική μνεία για αυτά στην ασφαλιστική σύμβαση.

Η θαλάσσια ασφάλιση πλοίων συμπεριλαμβάνει τους κινδύνους που παρουσιάζει το περιβάλλον όπου κινείται το πλοίο ή εκείνους που αναδύονται από τις ειδικές συνθήκες μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημιές που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Αυτός που κάνει την ασφάλιση ενεργεί, συνάπτοντας ασφάλιση, εμπορική πράξη και όταν δεν είναι έμπορος ή είναι έμπορος, αλλά προβαίνει στην ασφάλιση πραγμάτων ξένων προς το εμπόριό του.

Ο νόμος όμως αφήνει ελεύθερο πεδίο να υποστηριχθεί και η άποψη κατά την οποία η θαλάσσια ασφάλιση και, επομένως, η ασφάλιση του πλοίου είναι αντικειμενικά εμπορική πράξη για τον ασφαλιστή, ενώ για τον ασφαλιζόμενο είναι δυνατόν να είναι υποκειμενικά εμπορική πράξη, δηλαδή μόνο αν είναι έμπορος και ασφαλιζεται σε σχέση προς το εμπόριο του.

Ως δικαιολογία της γνώμης αυτής προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι δεν θα υπήρχε ο λόγος να χαρακτηρισθούν ως εμπορικές και ναυτικές ασφαλίσεις για τον ασφαλισμένο, ο οποίος δεν είναι έμπορος. Έτσι, δε θα έπρεπε να θεωρηθεί ως εμπορική π.χ. για το δημόσιο υπάλληλο ή από αυτόν σύναψη θαλάσσιας ασφάλισης των μεταφερόμενων επίπλων και οικοσκευής με το πλοίο.

Σε σχέση προς τη δεύτερη αυτή γνώμη τίθεται το ερώτημα ποιο πρόσωπο, δηλαδή αυτός που κάνει την ασφάλιση ή ο ασφαλισμένος, θα ληφθεί υπόψιν στην ασφάλιση για λογαριασμό άλλου για να χαρακτηριστεί η ασφάλιση υποκειμενικά εμπορική πράξη. Σημασία πρέπει να δοθεί στο αν το πρόσωπο που κάνει την ασφάλιση είναι έμπορος και σύνηψε την ασφάλιση σε σχέση με το εμπόριό του. Αυτό γιατί αυτός που κάνει την ασφάλιση είναι ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τονισθεί ότι, ανεξάρτητα αν δίκαια ή άδικα, ισχυρότερη φαίνεται η πρώτη γνώμη.

Οι ασφαλιστές διακρίνονται σε κύριους (underwriters) και αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (protecting and indemnity clubs). Οι πρώτοι καλύπτουν ζημιές του σκάφους, των μηχανών, εξοπλισμών και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων. Οι δεύτεροι, τις ζημιές που αφορούν το πλήρωμα, το φορτίο, τη ρύπανση της θάλασσας, του αέρα και μερικώς τη σύγκρουση πλοίων.

Τα ασφάλιστρα των πρώτων καθορίζονται ανάλογα με την ηλικία του πλοίου και των δεύτερων ανάλογα με τους καλυπτόμενους κινδύνους.



Το κόστος της ασφάλισης διαμορφώνεται από στατιστικά δεδομένα των ολικών απωλειών της κάθε κατηγορίας και αντίστοιχης ηλικίας πλοίων και από το ποσοστό ασφαλιστρού για τις μερικές ζημιές καθορίζεται σε νομισματική μονάδα / τόνο και βάσει της αξίας του σκάφους μετατρέπεται σε ποσοστό επί της αξίας του.

#### **4.1. Αναγκαιότητα και αίτια της θαλάσσιας ασφάλισης**

Η θαλάσσια ασφάλιση χρωστά την εμφάνισή της στους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ναυσιπλοΐα. Εξ' αιτίας αυτών των κινδύνων κρίνεται αδήριτη για όλους όσους ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο, καθώς τους προστατεύει από τυχαία συμβάντα και απώλειες<sup>3</sup>. Έτσι, αποφεύγουν να δεσμεύονται οι ίδιοι έναντι τρίτων που θα πρέπει να τους αποζημιώσουν για κάποιον απρόβλεπτο κίνδυνο.

Για κάθε μεταφορά φορτίων, οι ιδιοκτήτες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου, και οι τράπεζες το ζητούν ως πιστοποιητικό καταλληλότητας, τόσο για το φορτίο, όσο και για το πλοίο.

Ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια έχει ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό), όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία. Όταν, δηλαδή, έχει όφελος από την ασφαλή άφιξη του πλοίου στον τόπο προορισμού, είτε ενδέχεται να υποστεί βλάβη από τυχόν απώλεια, ή ζημία από την καθυστέρηση της άφιξής του.

Η ασφάλιση των πλοίων διενεργείται με απ' ευθείας προσέγγιση της ασφαλιστικής εταιρείας από τον υποψήφιο ασφαλισμένο και υποβολή της πρότασης ασφάλισης. Η εταιρεία κάνει προσφορά στον ενδιαφερόμενο, γνωρίζοντάς του τους όρους και τα ασφάλιστρα. Εάν ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η εταιρεία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Την ασφάλιση μπορούν όμως και να αναλάβουν μεσίτες.

---

<sup>3</sup> Hodges, Law of Marine Insurance, σελ.15

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια στη θαλάσσια ασφάλιση είναι τα συμβόλαια εκείνα δυνάμει των οποίων ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει το ασφάλισμα στον ασφαλισμένο σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου που λαμβάνει χώρα στη θάλασσα έναντι συμφωνηθέντος ασφαλιστρού. Διακρίνονται ανάλογα με τον σκοπό τον οποίο εξυπηρετούν ή τους κινδύνους τους οποίους καλύπτουν ως ακολούθως :

α. Ασφαλιστήριο ορισμένου ταξιδιού (voyage policy), είναι το ασφαλιστήριο όπου τα χρονικά όρια του κινδύνου προσδιορίζονται εντός ορισμένων τοπικών ορίων, τα οποία περιλαμβάνουν συγκεκριμένο ταξίδι για το οποίο και μόνον καλύπτουν την ασφάλιση.

β. Ασφαλιστήριο ορισμένου χρόνου (time policy) είναι το ασφαλιστήριο από το οποίο η ασφάλιση περιορίζεται εντός ορισμένων χρονικών ορίων.

γ. Ασφαλιστήριο κατασκευής (construction policy ή builders policy) είναι το ασφαλιστήριο το οποίο καλύπτει κινδύνους που σχετίζονται με τη ναυπήγηση πλοίων.

δ. Ασφαλιστήριο λιμένων (port policy) είναι το ασφαλιστήριο το οποίο καλύπτει το πλοίο για όσο χρόνο αυτό ευρίσκεται σε λιμένα και για τους κινδύνους που μπορούν να επέλθουν εντός λιμένος.

ε. Αποτιμημένα ή μη αποτιμημένα ασφαλιστήρια (valued ή unvalued policy) είναι τα ασφαλιστήρια, στα οποία προσδιορίζονται συμβατικά ή μη η αξία του ασφαλισθέντος αντικειμένου, με βάση την οποία θα καθορισθεί η ασφαλιστική αποζημίωση.

στ. Τρέχον ασφαλιστήριο ή προασφαλιστήριο (floating policy) είναι το ασφαλιστήριο εκείνο που περιγράφει τους όρους της ασφάλισης σε γενικές γραμμές και παραλείπει ορισμένα χαρακτηριστικά της ασφάλισης (όπως το όνομα του πλοίου), προκειμένου αυτά να καθορισθούν με μεταγενέστερη δήλωση ή με οπισθογράφιση του αρχικού ασφαλιστηρίου ή με πρόσθετες πράξεις.

ζ. Διαρκές ασφαλιστήριο (open cover) είναι αυτό, δυνάμει του οποίου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την ασφάλιση όλων των φορτώσεων που ασφαίζονται για ορισμένα μόνον ταξίδια ή μεταφορές έναντι συμφωνημένου ασφαλιστρού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο κίνδυνος είναι μια πολυσχιδής έννοια, η εξακρίβωση της οποίας είναι αναγκαία για την κατανόηση των κανόνων του Ασφαλιστικού Δικαίου. Γενικά, υπό τον όρο κίνδυνος στους διάφορους κλάδους του δικαίου νοείται η πιθανότητα επέλευσης ενός βλαπτικού περιστατικού. Ο κίνδυνος αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ασφάλισης και είναι εκείνο που διαφοροποιεί τις ασφαλιστικές από τις υπόλοιπες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Η ασφαλιστική επιχείρηση συνίσταται στην ανάληψη, οργάνωση και εκμετάλλευση των ασφαλίσιμων κινδύνων. Η ύπαρξη εξάλλου ασφαλιστικού συμφέροντος και κατ' επέκταση δικαιώματος του ασφαλισμένου να συνάψει μια σύμβαση ασφάλισης, εξαρτάται από το εάν μπορεί να υπάρξει ένα οικονομικό βάρος ή ανάγκη από την πραγματοποίηση του κινδύνου.

Δύο είναι τα βασικά χαρακτηριστικά που στοιχειοθετούν την έννοια του κινδύνου, η αβεβαιότητα και το τυχαίο. Το πρώτο σημαντικό χαρακτηριστικό του κινδύνου είναι η αβεβαιότητα, αν δηλαδή θα συμβεί ένα περιστατικό, τότε θα συμβεί και ποιες συνέπειες θα προκαλέσει. Αρκεί η αβεβαιότητα να είναι υποκειμενική, δηλαδή αρκεί να υπάρχει στα συμβαλλόμενα μέρη κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και δεν κρίνεται κατά την κοινή αντίληψη των συναλλαγών, δηλαδή αντικειμενικά. Για να υπάρχει όμως κίνδυνος πρέπει να ισχύει και το δεύτερο χαρακτηριστικό, δηλαδή πρέπει η επέλευση ή όχι του αβέβαιου περιστατικού να είναι τυχαία, να μην εξαρτάται από τον ίδιο τον ασφαλισμένο από ηθελημένη συμπεριφορά ( πράξη ή παράλειψη).

Ένα τυχαίο και αβέβαιο περιστατικό είναι πιθανό να πλήξει αγαθά ενός ατόμου, δημιουργώντας ένα οικονομικό κενό, μια οικονομική ανάγκη στο άτομο που πρέπει να αντιμετωπισθεί. Αυτό ακριβώς αποτελεί και το αντικείμενο της εμπορίας του ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής αναλαμβάνει τον κίνδυνο, δηλαδή αναλαμβάνει να αποκαταστήσει τις δυσμενείς οικονομικές συνέπειες που δημιουργεί η επέλευση ενός περιστατικού.

### 6.1. Έννοια του θαλάσσιου κινδύνου

Ως θαλάσσιο κίνδυνο ειδικότερα, αναγνωρίζουμε κάθε τυχαίο περιστατικό, το οποίο βλάπτει το πλοίο και το οποίο δεν οφείλεται στη συνήθη φθορά ή ελαττωματικότητά του, ή σε ενέργεια του ασφαλιστή ή στην καθυστέρηση του πλου, το οποίο τυχαίο περιστατικό επερχόμενο κατά τη διάρκεια της ναυτικής αποστολής και όντας συναφές προς τη ναυσιπλοΐα, προκαλεί ζημία στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Στυλιανέα, Χρήστου, Θαλάσσιοι κίνδυνοι και ζημία εν θαλάσση, Ελληνική Δικαιοσύνη σελ. 733

Ο θαλάσσιος κίνδυνος υφίσταται ως έννοια όχι μόνο στη θαλάσσια ασφάλιση, αλλά και στην επιθαλάσσια αρωγή<sup>5</sup>, όπου εκεί ως θαλάσσιος κίνδυνος των βοηθουμένων είναι τόσο το ενδεχόμενο ζημίας, το οφειλόμενο σε φυσικά περιστατικά (καταιγίδα, θαλασσοταραχή, θαλάσσιο ρεύμα, άνεμος), όσο και το ενδεχόμενο ζημίας το οποίο οφείλεται σε άλλα περιστατικά, τα οποία και εμποδίζουν την αποπεράτωση του πλου κατά τρόπο ο οποίος αντιστοιχεί στον προορισμό του πλοίου<sup>6</sup> (μηχανική βλάβη ή πυρκαγιά πλοίου, βλάβη φορτίου).

Από τον ως άνω ορισμό, και προβαίνοντας σε μία πρώτη ανάλυσή του προκύπτουν τα εξής:

α)ο θαλάσσιος κίνδυνος είναι κάποιο τυχαίο περιστατικό, και όχι κάποιο περιστατικό επελθόν κατόπιν σκόπιμης ενέργειας οιαδήποτε προσώπου.

β)το εν λόγω τυχαίο περιστατικό για να συνιστά θαλάσσιο κίνδυνο πρέπει να επέρχεται κατά τη διάρκεια της ναυτικής αποστολής του πλοίου, και επίσης θα πρέπει να τελεί σε κάποια ορισμένη συνάφεια με την εν γένει ναυσιπλοΐα, δηλαδή να μην είναι άσχετο με αυτήν.

γ)εξ αυτού του τυχαίου γεγονότος θα πρέπει να προκαλείται ζημία στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο, είτε είναι το ίδιο το πλοίο είτε και όχι.

Επομένως, κατ' αρχήν θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι στην έννοια του θαλασσιού κινδύνου περιλαμβάνεται το δυνάμενο να συμβεί περιστατικό και όχι το βέβαιο να συμβεί<sup>7</sup>. Δεν απαιτείται πάντως το γεγονός το οποίο τελικώς και επέφερε τη ζημία να τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τη θαλασσοπλοΐα<sup>8</sup>.

### **Θαλάσσιοι κίνδυνοι - Κίνδυνοι ναυσιπλοΐας**

Θαλάσσιοι κίνδυνοι είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν από ή που είναι συναφείς με τη ναυσιπλοΐα. Τέτοιοι μπορεί να είναι η φωτιά, οι πολεμικοί κίνδυνοι, η πειρατεία, η κλοπή, οι συλλήψεις, οι κατασχέσεις, οι περιορισμοί από αρχές ή από λαούς, οι αβαρίες, οι ναυταπάτες και οποιοδήποτε άλλοι κίνδυνοι μπορούν να καθοριστούν σε ένα ασφαλιστήριο. Θαλάσσια περιπέτεια νοείται η περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους<sup>9</sup>. Η περιουσία αυτή (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα) αναφέρεται στο Νόμο ως «ασφαλίσιμη περιουσία».

---

<sup>5</sup> Και κυρίως το περιεχόμενο που λαμβάνει η έννοια του κινδύνου στη διάταξη του άρθρου 246 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

<sup>6</sup> Γεωργακόπουλου Λεωνίδα, Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα 2006

<sup>7</sup> Στυλιανέα, ο.α. σελ.732

<sup>8</sup> Καμβύση Δημητρίου, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήναι 1980, σελ.696

<sup>9</sup> Hodges, Law of Marine Insurance, σελ.174

Στενώς συνυφασμένη με την έννοια του θαλάσσιου κινδύνου είναι αυτή του θαλάσσιου συμβεβηκότος. Ειδικότερα, ως θαλάσσιο συμβεβηκός θα πρέπει να θεωρηθεί το γεγονός το οποίο λαμβάνει χώρα κατά τη θαλάσσια επιχείρηση, και το οποίο είναι δυνατόν να πλήξει το ασφαλισθέν συμφέρον, πλην όμως δεν είναι και κατ' ανάγκην απαραίτητο αυτό να επέρχεται αποκλειστικώς λόγω της θάλασσας<sup>10</sup>. Η στενή σχέση μεταξύ θαλασσίου συμβεβηκότος και θαλασσίου κινδύνου συνίσταται στο ότι κατά κανόνα συνεπεία ενός θαλασσίου συμβεβηκότος επέρχεται και ένας κίνδυνος.

Ως θαλάσσια συμβεβηκότητα μπορούμε να θεωρήσουμε και να συμπεριλάβουμε σε αυτά τα εξής:

α) την τρικυμία, δηλαδή τις εν γένει δυσμενείς καιρικές συνθήκες στη θάλασσα, συνεπεία των ισχυρών επικρατούντων ανέμων.

β) το ναυάγιο του πλοίου, δηλαδή την απώλεια του πλοίου οπωσδήποτε αυτής επερχόμενης.

γ) την προσάραξη του πλοίου, δηλαδή την ακινητοποίησή του λόγω πρόσκρουσής του επί σταθερού εδάφους, κυρίως επί αβαθών.

δ) την μεταξύ δύο ή και περισσοτέρων πλοίων σύγκρουση.

ε) την πυρκαγιά, αδιάφορου όντος του αιτίου εξαιτίας του οποίου αυτή προκλήθηκε.

στ) την πειρατεία ή την διαρπαγή του πλοίου.

ζ) την αναγκαστική αλλαγή κατεύθυνσης του πλοίου ή του πλου, εξ οιασδήποτε αιτίας αυτής επελθούσης.

Πέραν των ενδεικτικώς προαναφερόμενων θαλασσίων συμβεβηκότων, τέτοιο μπορεί επίσης να αποτελέσει και κάθε συμφωνηθείσα περίπτωση θαλάσσιας ζημίας, η οποία συνάπτεται προς ασφαλισθέντα κίνδυνο<sup>11</sup>.

Συμπερασματικώς προς τα ανωτέρω προαναφερθέντα, θαλάσσια ζημία είναι δυνατόν να συνιστά όχι μόνο αυτή η οποία προκαλείται συνεπεία της θαλάσσης αλλά και κάθε εν γένει ζημία στην οποία υπόκειται η ναυτική αποστολή<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Στυλιανέα, ο.α σελ. 732

<sup>11</sup> Στυλιανέα, ο.α. σελ. 732

<sup>12</sup> Στυλιανέα, ο.α. σελ 734

## 6.2. Έννομα συμφέροντα εκτεθειμένα σε θαλάσσιο κίνδυνο

Σύμφωνα με το άρθρο 259 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κάθε έννομο συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους, και το οποίο έννομο συμφέρον εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης.

Ως ευκόλως προκύπτει, η διατύπωση της προπαρατεθείσης διατάξεως είναι ιδιαιτέρως ευρεία αναφορικά με τα εκτιθέμενα σε θαλάσσιο κίνδυνο έννομα συμφέροντα τα οποία δυνατόν να ασφαλιστούν, και σε σχέση με αυτήν μπορούν να λεχθούν τα εξής:

1) Κατ' αρχήν, το ασφαλιζόμενο συμφέρον κατά θαλασσίου κινδύνου θα πρέπει να είναι έννομο, το οποίο εξ αντιδιαστολής σημαίνει ότι δεν μπορεί να ασφαλιστεί κατά θαλασσίου κινδύνου παράνομο συμφέρον, όπως επί παραδείγματι η μεταφορά λαθραίων αντικειμένων<sup>13</sup> ή η μεταφορά λαθρομεταναστών. Επίσης, υποστηρίζεται<sup>14</sup> ότι πλέον του παρανόμου, το ασφαλιζόμενο συμφέρον δεν θα πρέπει να αντίκειται ούτε στα χρηστά ήθη, ως προκύπτει από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 174 και 178 του Αστικού Κώδικα<sup>15</sup>.

2) Το ασφαλιζόμενο έννομο κατά τα ανωτέρω συμφέρον θα πρέπει να εκτίθεται στους θαλασσίους κινδύνους. Πάντως, είναι δυνατόν<sup>16</sup> με τη θαλάσσια ασφάλιση να συμφωνηθεί και η κάλυψη τυχόν δευτερευόντων χερσαίων κινδύνων, ως επί παραδείγματι η μεταφορά των εμπορευμάτων από αποθήκη σε αποθήκη.

3) Κατά κύριο λόγο αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο, αφού κατά κύριο λόγο αυτό εκτίθεται στους θαλασσίους κινδύνους. Λέγοντας πλοίο, εννοούμε το σκάφος με τις μηχανές του, τον εξοπλισμό του, τα άρμενά του, τα καύσιμα και τα λοιπά εν γένει εφόδιά του<sup>17</sup>, δηλαδή η σύμβαση ασφάλισης πλοίου περιλαμβάνει και τα κατ' άρθρο 956 του Αστικού Κώδικα<sup>18</sup> παραρτήματά του.

4) Το φορτίο του πλοίου, στο οποίο περιλαμβάνονται τα προς μεταφορά εμπορεύματα, κάθε άλλο φορτωθέν πράγμα ή μεταφερόμενο αντικείμενο, καθώς και οι αποσκευές του πληρώματος και των επιβατών, στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει ασφάλιση του όλου φορτίου γενικώς<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> Σταυρόπουλου Σταύρου, Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, Αθήνα 2006 άρθρο 259 παρ. 4 α.

<sup>14</sup> Κιάντου Βασιλείου, Ασφαλιστικό Δίκαιο, Θεσσαλονίκη 1994, σελ.232

<sup>15</sup> Άρθρο 174 ΑΚ : Δικαιοπραξία που αντιβαίνει σε απαγορευτική διάταξη του νόμου, αν δε συνάγεται κάτι άλλο, είναι άκυρη

Άρθρο 18 : Δικαιοπραξία που αντιβαίνει στα χρηστά ήθη είναι άκυρη.

<sup>16</sup> Κιάντου, ο.α. σελ. 232

<sup>17</sup> Σταυρόπουλου, ο.α. άρθρο 259 1 α, Καμβύση, ο.α. σελ.696

<sup>18</sup> Άρθρο 956 ΑΚ : Παράρτημα είναι το κινητό πράγμα που, χωρίς να είναι συστατικό του κύριου πράγματος, έχει περιοριστεί να εξυπηρετεί διαρκώς τον οικονομικό του σκοπό και έχει τεθεί ήδη σε τοπική σχέση προς το κύριο πράγμα, αντίστοιχη προς αυτό το σκοπό.

<sup>19</sup> Καμβύση, ο.α. σελ. 697

5) Ο φορτωτής και ο παραλήπτης του φορτίου είναι δυνατόν να ασφαλίσουν και τα έξοδα του ταξιδιού, και τέτοια έξοδα συνιστούν τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, τα λιμενικά δικαιώματα, οι τελωνειακοί δασμοί και τα κάθε είδους τέλη του Δημοσίου<sup>20</sup>.

6) Είναι δυνατή η ασφάλιση κατά θαλασσίων κινδύνων και του ελπιζομένου κέρδους. Ως ελπιζόμενο κέρδος νοείται εκείνο το οποίο αναμένεται από την άφιξη των αγαθών στον τόπο προορισμού<sup>21</sup>, δηλαδή με την ασφάλιση του ελπιζομένου κέρδους ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει στον ασφαλισμένο το συμφωνηθέν ασφαλισμα αν τα εμπορεύματα δεν φθάσουν στον προορισμό τους και έτσι ο ασφαλισθείς δεν πραγματοποιήσει το προβλεφθέν κέρδος<sup>22</sup>.

7) Σε σχέση με το πλοίο ως υποκείμενο σε ασφάλιση κατά θαλασσίων κινδύνων, θα πρέπει επίσης να λεχθούν και τα εξής:

Θαλάσσια ασφάλιση νοείται μόνο επί αποπερατωθέντος και καθελκυσθέντος εντός της θαλάσσης πλοίου, και όχι επί πλοίου τελούντος ακόμη υπό ναυπήγηση, αδιαφόρου όντος του ότι το τελευταίο δύναται να νηολογηθεί (κατ' άρθρο 4 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου), αφού το ναυπηγούμενο και μη καθελκυσθέν ακόμη εντός της θαλάσσης πλοίο δεν εκτίθεται ακόμη σε θαλασσίους κινδύνους, και τυχόν ασφάλιση ναυπηγούμενου πλοίου θα πρέπει να λάβει χώρα βάσει των γενικών διατάξεων της χερσαίας ασφάλισης<sup>23</sup> και όχι βάσει αυτών που αφορούν την θαλάσσια ασφάλιση. Πάντως, εν προκειμένω είναι δυνατόν να συμβεί το εξής: να υπάρχει πλοίο υπό ναυπήγηση, μη ολοκληρωμένο, το οποίο για κάποιο λόγο να έχει καθελκυσθεί εντός της θαλάσσης (λ.χ. για μεταφορά του, συνοδεία ρυμουλκών από ένα ναυπηγείο σε ένα άλλο για συνέχιση των εργασιών ναυπήγησής του). Σε μία τέτοια ακραία περίπτωση θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι, εφόσον το σκάφος ευρίσκεται εντός της θαλάσσης και είναι δυνατόν να υπόκειται σε θαλάσσιο κίνδυνο, είναι επίσης δυνατή και η ασφάλισή του κατά θαλασσίων κινδύνων.

### 6.3. Έννοια της θαλάσσιας περιπέτειας

Ο όρος θαλάσσια περιπέτεια αναφέρεται σε περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους<sup>24</sup>. Αυτή η περιουσία (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα) ονομάζεται περιουσία προς ασφάλιση. Στην ασφάλιση είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο ναύλος, τα έξοδα ταξιδιού, προμήθεια, κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος, όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε θαλάσσιους κινδύνους.

<sup>20</sup> Σταυρόπουλου, ο.α. άρθρο 259 2 ε.

<sup>21</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.232

<sup>22</sup> Σταυρόπουλου, ο.α. άρθρο 259 2 ζ.

<sup>23</sup> Καμβύση, ο.α. σελ. 697

<sup>24</sup> Susan Hodges, "Law of Marine Insurance", σελ.174

Συγκεκριμένα υπάρχει θαλάσσια περιπέτεια όταν:

- I. Οποιοδήποτε πλοίο, αγαθά ή άλλα κινητά, “ασφαλίσιμη περιουσία”, εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους.
- II. Το κέρδος ή η απόκτηση οποιουδήποτε ναύλου, εισιτηρίων, προμήθειας, κέρδους, ή άλλου χρηματικού οφέλους, ή η ασφάλεια για οποιοσδήποτε προκαταβολές, δάνεια ή πληρωμές τίθενται σε κίνδυνο λόγω έκθεσης ασφαλίσιμης περιουσίας σε θαλάσσιους κινδύνους.
- III. Οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτο μπορεί να προκληθεί από τον ιδιοκτήτη της ασφαλίσιμης περιουσίας ή από άλλο πρόσωπο ενδιαφερόμενο ή υπεύθυνο για αυτήν, εξαιτίας θαλάσσιων κινδύνων. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η αστική ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσία.

Επομένως θαλάσσιοι κίνδυνοι είναι οι κίνδυνοι που απορρέουν, ή που είναι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα, δηλαδή κίνδυνοι των θαλασσών, φωτιά, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, κλέφτες, συλλήψεις, κατασχέσεις, περιορισμοί και κρατήσεις από αρχές ή από λαούς, αβαρίες, ναυαπάτες και οποιοδήποτε άλλο κίνδυνο, είτε παρόμοιοι ή τέτοιοι που να μπορούν να καθορισθούν στο ασφαλιστήριο.

#### **6.4. Κίνδυνος ναυσιπλοΐας**

Στη θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου ο ασφαλιστής φέρει όλους εκείνους του κινδύνους που είναι συνδεδεμένοι με το ναυτικό ταξίδι του εμπορικού πλοίου. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι γεγονότα που συμβαίνουν μόνο στη θάλασσα, όπως το ναυάγιο λόγω τρικυμίας ή τη σύγκρουση του πλοίου.

Από τη διαπίστωση ότι καλύπτονται οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας έπεται, ότι δεν καλύπτονται οι κίνδυνοι της πλεύσης στα εσωτερικά ύδατα και το από ξηράς ταξίδι<sup>25</sup>. Η περαιτέρω αυτή διαπίστωση δε φαίνεται να παρουσιάζει πρακτική σημασία για την περίπτωση της κατά πλεύσης ασφάλισης. Βάση του άρθρου 264 εδ. Α ΚΙΝΔ η ασφάλιση αρχίζει και λήγει με την έναρξη και λήξη της πλεύσης. Συνεπώς κατά την ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης, κατά την οποία είναι δυνατόν να γίνει λόγος για κάλυψη των ζημιών και απωλειών, θα συμβαίνουν γεγονότα, τα οποία συμβαίνουν κατά την πλεύση, δηλαδή υφίστανται μόνο οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας. Αντίθετα, η παραπάνω διαπίστωση έχει μεγάλη πρακτική σημασία, όταν πρόκειται περί ασφάλισης κατά χρόνο.

Στο άρθρο 269 εδ. Α ΚΙΝΔ καλύπτεται και η κλοπή, η οποία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κίνδυνος. Άλλωστε, το άρθρο αυτό καλύπτει και κάθε γεγονός που

---

<sup>25</sup> Αναστασιάδη, “Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον”, τόμος II παρ.348, σελ.333



συμβαίνει κατά την πλεύση από το οποίο προέρχεται ζημία ή απώλεια. Αυτό σημαίνει, ότι καλύπτεται και η πυρκαγιά, η οποία αναμφίβολα δεν αποτελεί θαλάσσιο κίνδυνο.

## **6.5. Κοινή αβαρία**

Κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημίες και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατά εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Κοινή αβαρία<sup>26</sup> αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης, η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Κοινή αβαρία υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου.

Κοινή αβαρία συνιστούν επίσης, α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από διαταγή της Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεμφερούς αιτίας, β) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον αυτές αποτελούν κοινή αβαρία.

Το μέγεθος της ζημίας μπορεί να φθάνει έως τη θυσία όλου του πλοίου για χάρη του φορτίου ή και αντίστροφα. Ο θεσμός αυτός δίνει αξίωση στον υφιστάμενο τη θυσία και υποχρέωση στον ωφεληθέντα από την αποτροπή του κινδύνου για επιμερισμό της ωφέλειας και της θυσίας. Οι αξιώσεις και υποχρεώσεις από κάθε συγκεκριμένο κίνδυνο εκκαθαρίζονται συνολικά και η εκκαθάριση αποτυπώνεται λογιστικά στον λογαριασμό διακανονισμού αβαρίας.

## **6.6. Σύγκρουση πλοίων**

Ως σύγκρουση πλοίων μπορεί να θεωρηθεί η βίαιη υλική επαφή των πλοίων στον θαλάσσιο χώρο, αποτέλεσμα είτε ανθρώπινου παράγοντα είτε τυχαίου γεγονότος. Στην πρώτη περίπτωση οι ζημίες βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο. Σε περίπτωση κοινής υπαιτιότητας κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με το μερίδιο ευθύνης του. Σε κάθε άλλη (ανωτέρα βία, τυχαίο γεγονός, αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης) οι ζημίες βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Η ως άνω ευθύνη των πλοίων είναι όμως ανεξάρτητη από την ευθύνη των υπαίτιων προσώπων ως προς τους ζημιωθέντες και τους πλοιοκτήτες.

---

<sup>26</sup> Κ.Ι.Ν.Δ. άρθ. 219-234

Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και να γνωστοποιήσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων<sup>27</sup> συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο.

### **6.7. Κίνδυνος και παρατηρήσεις για τη θαλάσσια ασφάλιση**

Στη θαλάσσια ασφάλιση, σύμφωνα με ρητή διάταξη του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, αρχή που υιοθετείται διεθνώς, σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο το πλοίο, το φορτία κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου. Έτσι, μπορεί να προκληθούν βλάβες στα μεταφερόμενα πράγματα π.χ. από τη βύθιση του πλοίου, από τον εξαναγκασμό της ρίψης τους στη θάλασσα για να ελαττωθεί το βάρος και να σωθεί το πλοίο και το λοιπό φορτίο από τον κίνδυνο όπου βρέθηκε (π.χ. μεγάλη θαλασσοταραχή), από πυρκαγιά, από διαβροχή με θαλάσσιο ή γλυκό νερό κλπ. Δεν είναι ανάγκη να προσδιοριστεί ειδικά στην ασφάλιση ότι καλύπτονται όλοι αυτοί και άλλοι πολλοί κίνδυνοι. Καλύπτονται αυτόματα, εφόσον συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση. Η αρχή αυτή δεν επιβάλλεται, όμως, από λόγους δημόσιας τάξης, συνεπώς μπορεί επιτρεπτά, να συμφωνηθεί ότι ορισμένοι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν θα καλύπτονται, πράγμα που στην πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου (κυρίως) γίνεται σχεδόν πάντα.

Ο νόμος εξαιρεί από την κάλυψη τους πολεμικούς κινδύνους. Αυτό όμως, δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή να συμφωνήσει ρητά ότι θα καλύπτει και τις περιπτώσεις κινδύνων που χαρακτηρίζονται πολεμικοί ή ότι θα καλύπτει κινδύνους που ναι μεν δεν είναι πολεμικοί, αλλά συνέβησαν σε περιοχή που χαρακτηρίζεται εμπόλεμη. Η θαλάσσια ασφάλιση ρυθμίζεται λεπτομερέστερα από κάθε άλλο επί μέρους είδος ασφάλισης. Οι διατάξεις που τη ρυθμίζουν ειδικά διέπονται από τις αρχές της κατά ζημιών ασφάλισης. Σε αυτήν εφαρμόζονται όσες από τις διατάξεις του Ασφαλιστικού Νόμου δεν αντίκεινται στις ειδικές διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Οι δικαστικές διαφορές από τη θαλάσσια ασφάλιση θεωρούνται ως ναυτικές και εκδικάζονται από το ειδικό (ναυτικό) τμήμα του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιά, εφόσον υπάγονται στη δικαιοδοσία του Πειραιά ή της Αθήνας. Αντικείμενο της ασφάλισης αυτής είναι «κάθε έννομο συμφέρον που είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους». Θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι ανάγκη να προέρχονται

---

<sup>27</sup> International Regulations of Preventing Collisions at the Sea, 1960

άμεσα από τη θάλασσα έτσι, ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου ή του φορτίου ή και ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών είναι θαλάσσιοι κίνδυνοι. Η πρακτική σημασία του χαρακτηρισμού μιας ασφάλισης ως θαλάσσιας ή χερσαίας συνίσταται, μεταξύ άλλων, και στην παραγραφή που είναι διετής για τη θαλάσσια και τετραετής για τη χερσαία ασφάλιση.

Συνηθισμένα είδη θαλάσσιας ασφάλισης είναι η ασφάλιση σώματος πλοίου, φορτίου μεταφερομένου με πλοίο και η ασφάλιση ναύλου. Οι κίνδυνοι που συνήθως δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες ασφαίζονται από τους πλοιοκτήτες σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις. Τέτοιες ενώσεις είναι το γνωστό είδος αγγλικών αλληλασφαλιστικών ενώσεων P&I Clubs, που ασφαλίζουν εκτεταμένα την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ασφαλισμένοι στη θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να είναι, εκτός του πλοιοκτήτη, και άλλα πρόσωπα, όπως π.χ. ο κύριος των μεταφερομένων εμπορευμάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Η βασική νομοθετική διάταξη περί των καλυπτόμενων κινδύνων είναι αυτή του άρθρου 269 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της εν λόγω διάταξης, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημιές οι οποίες επιφέρονται από οποιοδήποτε γεγονός το οποίο συνέβη κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής, ενώ σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της ο ασφαλιστής υποχρεώνεται για όσες ζημιές το πλοίο λόγω συγκρούσεως ενέχεται έναντι τρίτων, με εξαίρεση αυτών λόγω βλάβης του σώματος ή της υγείας.

### 7.1. Ασφαλιστικές καλύψεις και ρήτρες

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες είναι:

- Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την αστική ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα ¾. Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση.
- Γενική αβαρία και ναυαγισμοί
- Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται :

- Κίνδυνοι πολέμου και τρομοκρατικών ενεργειών
- Increased value. Κεφάλαιο επιπλέον της ασφαλιστικής αξίας του πλοίου για την κάλυψη (σε περίπτωση ολικής ή τεκμαρτής ολικής απώλειας) εξόδων και αμοιβών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης του ασφαλιστικού γεγονότος.
- Loss of hire. Απώλεια εισοδήματος που απορρέει από τη χρήση του πλοίου συνεπεία επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος.

Οι ασφαλιστικές καλύψεις ( H&M, War, IV. LOH κλπ.) που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια ασφάλιση αποτελούν τις διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου

αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες, η μορφή των I.T.C.<sup>28</sup>. – HULLS, ως κάτωθι:

- I.T.C. Hulls Total Loss – General Average –  $\frac{3}{4}$  Collision liability (including Salvage Charges Sue and Labor) : που περιλαμβάνει την ολική απώλεια, τη 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 προηγούμενης μορφής 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  $\frac{1}{4}$  της αστικής ευθύνης. Το  $\frac{1}{4}$  μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα  $\frac{3}{4}$  με  $\frac{4}{4}$ .
- Institute Time Clauses – Freight : για την κάλυψη του ναύλου
- I.T.C. Hulls Disbursements and Increased value : πρόκειται για την 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 τη μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαίρει την ολική απώλεια.
- Mortgages Interest – Hulls : επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με τη χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές.

---

<sup>28</sup> Institute Time Clause

## 7.2. Ρήτρες ασφάλισης φορτίων

### 7.2.1. ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ C ( Institute cargo clauses c 1.1.82)

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

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

Τέλος, στις καλύψεις περιλαμβάνονται τα έξοδα Γενικής Αβαρίας και τα σώστρα, καθώς και η αναλογική συμμετοχή του ασφαλισμένου, σύμφωνα με την ρήτρα Νο 3, που ρυθμίζει τη συνυπαιτιότητα σε περίπτωση σύγκρουσης των μέσων. Η διάρκεια ισχύος των καλύψεων της ρήτρας C ρυθμίζεται από τις επιμέρους ρήτρες 8-10, οι οποίες καθορίζουν την έναρξη της κάλυψης, τη διάρκεια και τον τερματισμό αυτής.

Ακόμα παρέχει στον ασφαλισμένο ως προς τον τελικό προορισμό εναλλακτικές δυνατότητες, αλλά και λύσεις στις περιπτώσεις καθυστερήσεων, μεταβολής προορισμού, ταξιδιού ή/ και απρόβλεπτων φορτοεκφορτώσεων, υπό την αίρεση της μη υπαιτιότητας του ασφαλισμένου και της άμεσου ειδοποίησης των ασφαλιστών, οι οποίοι αποφασίζουν να αποδεχτούν την όποια μεταβολή ή όχι και εφόσον τη δεχθούν, τη συναρτούν με ή όχι οικονομική επιβάρυνση, δηλαδή το λεγόμενο ασφάλιστρο.

Η βασική ρύθμιση της διάρκειας ορίζεται ως εξής : η παρούσα ασφάλιση αρχίζει όταν αποφασισθεί η στιγμή που τα εμπορεύματα εγκαταλείψουν την αποθήκη ή τον τόπο εναποθήκευσης, προκειμένου να αρχίσει η μεταφορά τους, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τη συνθήκη πορεία και τερματίζεται με την παράδοση στον τελικό προορισμό σε καθορισμένη εκ των προτέρων αποθήκη. Κατά συνέπεια, η παραλαβή των ασφαλισμένων πραγμάτων από τον δικαιούχο σημαίνει το πέρας της κάλυψης της ρήτρας 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 ή χώρους προώθησης εμπορευμάτων παραμένουν ασφαλισμένα για χρονικό διάστημα 60 ημερών.

### 7.2.2. ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΝ Β' (Institute cargo clauses B 1.1.82)

Η ρήτρα Β έχει την ίδια δομή με την C, καλύπτει επίσης κατονομαζόμενους κινδύνους και περιλαμβάνει επιμέρους ρήτρες, έχει δε και την αυτή διαίρεση κατά θέμα. Συνεπώς, για τη ρήτρα αυτή δε χρειάζεται να σημειωθεί κάτι άλλο 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 φορτίου από τη θάλασσα
- Εισχώρηση θαλασσινού νερού, λίμνης ή ποταμού στο κύτος του πλοίου ή στο οπουδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο, στο εμπορευματοκιβώτιο ή μέσο φορτοεκφόρτωσης ή και τόπο αποθήκευσης των ασφαλισμένων.
- Κίνδυνο ολικής απώλειας δέματος κατά τη διάρκεια φορτοεκφόρτωσης του πλοίου.

Καταλήγουμε, λοιπόν, πως η διεύρυνση της ρήτρας Β είναι κάλυψη της διαβροχής των ασφαλισμένων πραγμάτων από θαλάσσιο ή άλλης ιδιοσυστασίας υγρό πλην της βροχής, ανεξαρτήτως του χρησιμοποιημένου μέσου και τρόπου μεταφοράς, καθώς και σε όλες τις φάσεις της διακίνησης του φορτίου.

Οι υπόλοιποι όροι που θέτει η ρήτρα Β για την ισχύ της καλύψεως είναι οι ίδιοι με τους προαναφερόμενους της ρήτρας C.

### 7.2.3 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Α' (Institute cargo clauses A 1.1.82)

Η συγκεκριμένη ρήτρα έχει την ιδιαιτερότητα και την πρωτοπορία να μην καλύπτει, όπως οι προηγούμενες δύο, τους παραπάνω κατονομαζόμενους κινδύνους μεταφοράς πραγμάτων, αλλά να καλύπτει όλους τους ασφαλισίμους κινδύνους που έρχονται αντιμέτωπα τα πράγματα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους. Άλλωστε, σε αυτό χρωστάει και την ονομασία της ως “all risks” που έχει επικρατήσει και διεθνώς.

Η εν λόγω ασφάλιση καλύπτει τα έξοδα γενικής αβαρίας και διασώσεως, όπως αυτά έχουν προκαθοριστεί και προσδιοριστεί από τη σύμβαση της ναύλωσης και το διέπον δίκαιο και τα έθιμα που επικρατούν.

Η ρήτρα Α δεν είναι μια ρήτρα απεριόριστης κάλυψης, όπως ίσως να αφήνεται να εννοηθεί με την διατύπωση κατά παντός κινδύνου. Είναι μια ρήτρα με καθορισμένο ασφαλιστικό πλαίσιο κινδύνων μη κατονομαζόμενων, αλλά που προκύπτουν με σαφήνεια από την ασφαλιστική ερμηνεία του όρου.

Η κάλυψη της γενικής αβαρίας, μια πράξη ηθελημένη και όχι τυχαία και απρόσμενη, δηλώνει την απόλυτη προσαρμογή και εξειδίκευση της διατύπωσης all risks στην ασφαλιστική πρακτική.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΜΗ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ-ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Στην ασφαλιστική σύμβαση είναι δυνατόν να προβλεφθούν εξαιρέσεις από την κάλυψη ενός ασφαλιστικού κινδύνου, οι οποίες είναι νόμιμες εφόσον ενταχθούν στη σύμβαση με συγκεκριμένες διαδικασίες.

Από τον συνδυασμό των άρθρων 1 παρ. 2 και 2 παρ.3 ΑσφΝ συνάγεται ότι το είδος του ασφαλιστικού κινδύνου και οι τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης πρέπει να περιέχονται υποχρεωτικά, με ποινή ακυρότητας, στο ασφαλιστήριο. Τυχόν αναγραφή περιορισμών, εξαιρέσεων κ.λπ. σε επισυναπτόμενους γενικούς όρους, ακόμη και κατά παραπομπή από το κείμενο του ασφαλιστηρίου, δεν θεωρείται ότι πληροί τη ρητή νομοθετική επιταγή για αναγραφή τους στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Έτσι, διασφαλίζεται η ορθή πληροφόρηση και γνώση του λήπτη της ασφάλισης.

Σε καμία περίπτωση δεν καλύπτονται από το συμβόλαιο ασφάλισης οι παρακάτω περιπτώσεις :

1. Ζημιά ή απώλεια ή δαπάνη που αποδίδεται σε εσκεμμένο παράπτωμα του ασφαλιζόμενου
2. Συνήθη διαρροή ή συνήθη απώλεια βάρους ή όγκου ή συνήθη φθορά του ασφαλισμένου αντικειμένου
3. Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από ανεπαρκή ή ακατάλληλη συσκευασία ή ακατάλληλη προετοιμασία του ασφαλισμένου αντικειμένου
4. Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από καθυστέρηση, έστω και αν αυτή οφείλεται σε ασφαλισμένο κίνδυνο (εξαιρούνται έξοδα πληρωτέα)
5. Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από εγγενές ελάττωμα ή τη φύση του ασφαλισμένου αντικειμένου
6. Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από αφερεγγυότητα ή οικονομικό παράπτωμα (επιλογή) των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών ή των χειριστών του πλοίου
7. Οποιαδήποτε απαίτηση βασισμένη σε ματαίωση ή παρεμπόδιση του πλου ή επικίνδυνη πορεία
8. Ζημιά, απώλεια ή δαπάνη προκληθείσα από οποιαδήποτε εχθρική χρήση οποιουδήποτε πολεμικού όπλου που χρησιμοποιεί ατομική ή πυρηνική διάσπαση ή/και σύντηξη ή οποιαδήποτε άλλη παρεμφερή αντίδραση ή ραδιενεργό ισχύ ή ύλη.

Ανάλυση : σύμφωνα με την εξαίρεση αυτή, δεν παρέχεται καμία ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά στην πυρηνική έκρηξη από πολεμικό όπλο.

Δεύτερο αξιοσημείωτο σημείο είναι ότι η φράση «εχθρική χρήση» ως έννοια περιλαμβάνει την περίπτωση της έκρηξης σε καιρό πολέμου ή πολεμικής άσκησης αλλά όχι την περίπτωση της πρόκλησης έκρηξης από ατύχημα.

Το τρίτο σημείο ανάλυσης είναι η εστίαση στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης στην περίπτωση απώλειας ή ζημιάς από εγκαταλελειμμένες νάρκες, βόμβες και λοιπά οπλικά συστήματα.

9. Αναξιοπλοΐα ή ακαταλληλότητα πλοίου ή σκάφους και ακαταλληλότητα μεταφορικού μέσου, εμπορευματοκιβωτίου ή ανυψωτικού μηχανήματος, ενώ ο ασφαλισμένος ή οι υπάλληλοι του γνώριζαν αυτή την ακαταλληλότητα κατά τον χρόνο φόρτωσης του ασφαλισμένου αντικειμένου. Οι ασφαλιστές δεν έχουν ουδεμία σχέση με την όποια αθέτηση των εξυπακουόμενων εγγυήσεων περί αξιοπλοΐας και καταλληλότητας του πλοίου για τη μεταφορά του ασφαλισμένου φορτίου, εξαιρουμένης της περίπτωσης που ο ασφαλισμένος ή υπάλληλοί του είναι γνώστες αυτής της αναξιοπλοΐας ή της ακαταλληλότητας.

### **8.1. Εξαιρέσεις από ζημίες συνεπεία ρυπάνσεως**

Επιπρόσθετα, εμπεριέχονται εξαιρέσεις από την αρχή της καθολικότητας των καλυπτόμενων κινδύνων και συγκεκριμένα ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται από ζημία συνεπεία ρυπάνσεως εφόσον αποδειξεί ότι η συγκεκριμένη ζημία :

- i. Επήλθε από πολεμική ενέργεια, εχθροπραξίες, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση ή φυσικό φαινόμενο αναπότρεπτο και ακαταμάχητου είδους.
- ii. Επήλθε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη η οποία έγινε από τρίτο με πρόθεση να προξενηθεί ζημία.
- iii. Επήλθε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη Κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων, φανών ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας και κατά την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων.

Επιπροσθέτως των ανωτέρω, εάν ο πλοιοκτήτης αποδειξεί ότι η ζημία από τη ρύπανση επήλθε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από πράξη ή παράλειψη, η οποία έλαβε χώρα με πρόθεση πρόκλησης ζημιάς εκ μέρους του ζημιωθέντος προσώπου ή εξ αμέλειάς του, μπορεί να απαλλαγεί ολικά ή μερικά της ευθύνης του έναντι του συγκεκριμένου αυτού προσώπου.

### **8.2. Εξαιρέσεις πολεμικών κινδύνων**

Σε σχέση με τα παραπάνω, θα πρέπει να σημειωθούν και τα εξής όσον αφορά τους πολεμικούς κινδύνους:

- 1) Κατά αρχήν, οι λεγόμενοι πολεμικοί κίνδυνοι θεωρούνται ως μη καλυπτόμενοι, και επομένως επί συμβεβηκότος συνεπεία πολεμικού κινδύνου και εφόσον ο πλοιοκτήτης αποδειξεί την επέλευση πολεμικού κινδύνου, απαλλάσσεται της αστικής ευθύνης του. Επίσης, στους πολεμικούς κινδύνους εμπεριέχονται και οι κίνδυνοι συνεπεία εμφυλίων πολέμων ή επαναστάσεων.

Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι υφίσταται μια διαφοροποίηση σε σχέση με την κείμενη εθνική νομοθεσία και συγκεκριμένα με τη διάταξη του άρθρου 271 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, όπου η ασφαλιστική σύμβαση είναι δυνατόν να έχει συνομολογηθεί ούτως ώστε να περιλαμβάνει και την κάλυψη των πολεμικών κινδύνων. Πάντως, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του 1969 ο πολεμικός κίνδυνος είναι *ex lege* και μη καλυπτόμενος κίνδυνος.

- 2) Προβλέπεται ομοίως απαλλαγή του πλοιοκτήτη στην περίπτωση κατά την οποία αποδείξει ότι το επελθόν συμβάν επήλθε συνεπεία φυσικού γεγονότος απρόβλεπτου ή ακαταμάχητου. Καθιερώνεται εν προκειμένω δηλαδή ως γεγονός απαλλακτικό για τον πλοιοκτήτη η επέλευση συμβεβηκότος εμπύπτοντος στην έννοια της ανωτέρας βίας, αρκεί απλώς αυτός να αποδείξει και τον ισχυρισμό του ότι το συγκεκριμένο περιστατικό συνιστούσε ανωτέρα βία.
- 3) Θα πρέπει να θεωρηθεί ως εύλογη και δικαιολογημένη η σχετική πρόβλεψη για απαλλαγή της ευθύνης του πλοιοκτήτη στην περίπτωση κατά την οποία η ζημία προεκλήθη συνεπεία συμβεβηκότος οφειλόμενου εξ ολοκλήρου σε πράξη ή παράλειψη, η οποία έγινε από τρίτον με πρόθεση να προξενηθεί ζημία, καθώς και εφόσον υπάρχει αμέλεια ή παράλειψη κρατικής υπηρεσίας σχετικής με την εν γένει ασφάλεια της ναυσιπλοΐας του βλαβέντος κράτους συνεπεία της ζημίας από την προκληθείσα ρύπανση.

Ειδικότερα η ασφάλιση εξαιρεί :

Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από :

1. Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από οποιαδήποτε έκρηξη πολεμικού όπλου το οποίο κάνει χρήση ατομικής ή πυρηνικής διάσπασης ή και τήξης ή άλλης παρόμοιας αντίδρασης ή ραδιενεργού δύναμης ή ύλης, χαρακτηριζόμενης ως πυρηνικό όπλο πολέμου.
2. Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από επίταξη ή προαγορά
3. Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από σύλληψη, αρπαγή, κράτηση, περιορισμό, παρεμπόδιση πλου, κατάσχεση ή κατακράτηση από ή κατόπιν εντολής της κυβερνήσεως ή από οποιαδήποτε δημόσια ή τοπική αρχή του κράτους στο οποίο είναι υπό ιδιοκτησία το σκάφος ή είναι δηλωμένο.
4. Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από κράτηση, περιορισμό, κατάσχεση ή κατακράτηση υπό κανονισμό καραντίνας ή λόγω παραβάσεως οποιωνδήποτε τελωνειακών ή εμπορικών κανονισμών τη λειτουργία της συνήθους δικαστικής διαδικασίας, την μη παροχή εγγύησης ή την μη πληρωμή οποιουδήποτε πρόστιμου ή ποινής ή οποιοδήποτε οικονομικό αίτιο.
5. Απώλεια, ζημία, ευθύνη ή έξοδο που προκύπτει από πειρατεία.

Σε σχέση με τις ως άνω προαναφερθείσες προβλέψεις της υπό κρίσιν διάταξης της κείμενης νομοθεσίας θα πρέπει να παρατηρηθούν τα εξής :

- α. Κατά αρχήν, από τη γραμματική διατύπωση της εν λόγω διάταξης (« η ασφάλις κατά των θαλασσιών κινδύνων») και σε αντιδιαστολή με τη διάταξη

του άρθρου 269 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου η οποία και καθιερώνει ως προελέχθη την αρχή της καθολικότητας των κινδύνων στη θαλάσσια ασφάλιση, προκύπτει ότι οι «πολεμικοί» κίνδυνοι δεν καλύπτονται από ασφαλιστική σύμβαση κατά παντός κοινού θαλασσίου κινδύνου, αλλά απαιτείται ιδιαίτερη συμφωνία και σύμβαση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου ώστε να καλύπτονται από τον πρώτο ζημίες προκαλούμενες συνεπεία πολεμικών κινδύνων. Επομένως, δύναται να λεχθεί ότι εν πρώτοις κι ελλείψει ιδιαίτερας προς τούτο συμφωνίας, οι πολεμικοί κίνδυνοι συνιστούν εξαιρετούμενους κινδύνους.

- β. Για να υπάρξει κίνδυνος πολέμου, απαιτείται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της προκληθείσης ζημίας και του γεγονότος στο οποίο αυτή οφείλεται. Έτσι, πρόκειται περί θαλασσίου κινδύνου και όχι περί πολεμικού κινδύνου, αν το εγγύτερο συναφές προς την επελθούσα ζημία γεγονός δεν είναι πολεμικό.

Σχετική προς το ζήτημα των εν γένει πολεμικών κινδύνων τυγχάνει και η διάταξη του άρθρου 272 του Κ.Ι.Ν.Δ. συγκεκριμένα, η προαναφερθείσα διάταξη προβλέπει συνοπτικώς τα ως κάτωθι :

1. Η σύμβαση ασφάλισης κατά κοινών θαλάσσιων κινδύνων λύεται από τη στιγμή κατά την οποία το πλοίο θα εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους, και εάν αυτή η έκθεση σε πολεμικούς κινδύνους συμβεί κατά τη διάρκεια του πλου, η λύση επέρχεται στον πρώτο λιμένα. Επομένως, για τη λύση της εν λόγω σύμβασης αρκεί η απλή έκθεση του ασφαλισθέντος αντικειμένου σε πολεμικούς κινδύνους. Επισημαίνεται ότι το θέμα της «έκθεσης» είναι λίαν ρευστό και αποτελεί αντικείμενο απόδειξης πραγματικών περιστατικών, ως προς το κατά πόσον δηλαδή η περιοχή του πλου ήταν όντως εκτεθειμένη σε πολεμικούς κινδύνους. Και εν περιπτώσει επίσημου κηρύξεως πολέμου, η είσοδος επί παραδείγματι του πλοίου εντός της αιγιαλίτιδος ζώνης ενός εκ των εμπόλεμων κρατών δύναται αφ' εαυτής να συνιστά έκθεση σε πολεμικό κίνδυνο, το ζήτημα γίνεται όμως πλέον αμφίρροπο και στασιαζόμενο εάν δεν υπάρξει κήρυξη πολέμου παρά τυχόν προπαρασκευαστικές εχθροπραξίες μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών. Επιπλέον και σε σχέση με το συγκεκριμένο σημείο θα πρέπει να σημειωθεί ότι η λύση επέρχεται ακόμη και εάν ο πρώτος λιμένας δεν είναι ο τελικός λιμένας του προορισμού του πλοίου, αλλά αρκεί η αγκυροβόληση και πρόσδεση του σε αυτόν.
2. Η κατά τα προαναφερθέντα λύση της σύμβασης ασφάλισης κατά κοινών θαλασσίων κινδύνων δεν επέρχεται εάν η σύμβαση συνήφθη αφού ελήφθησαν υπόψη και οι πολεμικοί κίνδυνοι. Εν προκειμένω ο νομοθέτης έκρινε ότι θα ήταν ανεπιεικές για τον ασφαλισθέντα να επωφελείται ο ασφαλιστής από ένα γεγονός του οποίου τελούσε σε γνώση κατά τη στιγμή της κατάρτισης της σύμβασης, και συνεπεία του οποίου τυχόν να απεκόμισε και επιπλέον του συνήθους ασφαλίστρου. Επομένως, στην περίπτωση κατά την οποία η τυχόν έκθεση του πλοίου ή του φορτίου σε πολεμικούς κινδύνους ήταν σε γνώση του ασφαλιστή κατά τη στιγμή της κατάρτισης της σύμβασης ασφάλισης, ο

ασφαλιστής συνεχίζει να φέρει τον κίνδυνο κατά κοινών θαλασσιών κινδύνων και μετά τον κατάπλου του πλοίου στον πρώτο λιμένα μετά την έκθεσή του σε πολεμικούς κινδύνους.

### 8.3. Εξαιρέσεις λόγω αλλαγής πλεύσης/ πλου/ πλοίου

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 273 του Κ.Ι.Ν.Δ., εάν από πράξη του ασφαλισμένου επήλθε αλλαγή της πλεύσης, του πλου ή του πλοίου, ο ασφαλιστής έκτοτε δεν ενέχεται και κερδίζει υπέρ του το ασφάλιστρο. Επίσης, προβλέπεται ότι η αντικατάσταση του πλοιάρχου του πλοίου από μόνη της δεν επάγεται την απαλλαγή του ασφαλιστή.

Η ως άνω προαναφερθείσα διάταξη προβλέπει ειδική ρύθμιση της ευθύνης του ασφαλιστή στη θαλάσσια ασφάλιση, σε περίπτωση μεταβολής ή επίτασης των κινδύνων λόγω αλλαγής πλεύσης, του πλου ή του πλοίου, συνέπεια πράξης του ασφαλισμένου. Επίσης, η συγκεκριμένη διάταξη απαριθμεί κατά τρόπο αποκλειστικό τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μεταβάλλεται ο κίνδυνος από πράξη του ασφαλισμένου<sup>29</sup>.

Σε σχέση με τα ως άνω διαλαμβανόμενα, θα πρέπει επιπροσθέτως να αναφερθούν και τα εξής :

1. Κατά αρχήν, η βασική αρχή είναι ότι η θαλάσσια ασφάλιση αναφέρεται σε ορισμένη πλεύση, πλου ή πλοίο, και τους εξ αυτών κινδύνους καλύπτει ο ασφαλιστής. Κατά συνέπεια, όταν επέρχεται αλλαγή στην πλεύση, τον πλου, ή το πλοίο, από μόνη τη βούληση του ασφαλισμένου και από ενέργειά του, είναι εύλογο ο ασφαλιστής να μην ευθύνεται έκτοτε από αυτή την αλλαγή, παραμένει όμως η ευθύνη του για τον μέχρι εκείνου του σημείου της αλλαγής διανυθέντα πλου<sup>30</sup>. Πάντως, η αλλαγή αυτή από μόνη της, είτε της πλεύσης είτε του πλου είτε του πλοίου, απαλλάσσει τον ασφαλιστή της ευθύνης, ανεξαρτήτως του εάν το επελθόν δυστύχημα είναι συνέπεια και απόρροια της επελθούσης αυτής αλλαγής.<sup>31</sup>
2. Ως αλλαγή πλεύσης νοείται κάθε αλλαγή, η οποία χωρίς να μεταβάλει το σημείο εκκίνησης και τερματισμού του πλοίου, έχει όμως ως αποτέλεσμα το πλοίο να μην ακολουθεί την πλεύση η οποία συμφωνήθηκε ή τη συνηθισμένη πλεύση στην περίπτωση κατά την οποία δεν έχει συμφωνηθεί τέτοια. Εφόσον υπάρχει συμφωνία για την πλεύση και η συνηθισμένη πλεύση είναι διαφορετική, τότε σημασία έχει το γεγονός ότι δεν ακολουθήθηκε η πλεύση, η οποία συμφωνήθηκε, αφού ενόψει της πλεύσης αυτής προσδιορίσθηκε το ασφάλιστρο.<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.81

<sup>30</sup> Καμβύση, ο.α.σελ 716

<sup>31</sup> Καμβύση, ο.α. σελ.717

<sup>32</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.82

3. Ως αλλαγή του πλου νοείται η μεταβολή του τόπου εκκίνησης ή προορισμού ή και των δύο.<sup>33</sup> Ο τόπος εκκίνησης ή προορισμού θα πρέπει να συμφωνήθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τρόπο είτε ρητό είτε και σιωπηρό. Στην περίπτωση κατά την οποία δεν συμφωνήθηκε ο πλους και το πλοίο είναι ασφαλισμένο κατά χρόνο, θα δικαιούται να ορίσει τους πλόες ή τον πλου το ενεργούν την ασφάλιση πρόσωπο. Πάντως, σε σχέση με την αλλαγή της πλεύσης ή του πλου, η διάταξη του άρθρου 273 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου κατ' αρχήν δεν αφορά και δεν τυγχάνει εφαρμογής επί της κατά χρόνος ασφάλισης.<sup>34</sup> Πάντως, επί αλλαγής του πλου, ο ασφαλιστής παύει να ευθύνεται από την υφιστάμενη ασφαλιστική σύμβαση κατά το σημείο όπου το πλοίο και ο πλους του πήραν άλλη κατεύθυνση προς τον τόπο προορισμού διαφορετικό από εκείνο που είχε αναγγελθεί στην ασφαλιστική σύμβαση.<sup>35</sup>
4. Όσον αφορά την αλλαγή του πλοίου, αυτή συνίσταται στη διενέργεια του ταξιδιού το οποίο αφορά η ασφαλιστική σύμβαση με άλλο πλοίο εκείνου το οποίο αρχικώς συμφωνήθηκε. Όντως, είναι εύλογο η επίταση ή επαύξηση του κινδύνου να τελεί σε άμεση συνάρτηση και με το χρησιμοποιούμενο για την εκτέλεση του πλου πλοίο, αφού ανάλογος με την παλαιότητα και τις εν γένει τεχνικές δυνατότητες και προδιαγραφές του πλοίου είναι και ο κίνδυνος του εκτελούμενου υπ' αυτού πλοίου. Η απαλλαγή του ασφαλιστή επί αλλαγής του πλοίου επέρχεται άνευ άλλου τινός και χωρίς αμφιβολία στην περίπτωση κατά την οποία θα χρησιμοποιηθεί άλλο πλοίο από το αρχικώς συμφωνηθέν. Εν προκειμένω όμως ζήτημα ανακύπτει στην περίπτωση κατά την οποία αλλάζει μεν το πλοίο, πλην όμως τελικώς χρησιμοποιηθεί νεότερο και εν γένει καλύτερων προδιαγραφών σε σχέση με το αρχικώς συμφωνηθέν. Στην προκειμένη περίπτωση υποστηρίζεται<sup>36</sup> ότι υφίσταται μεν μεταβολή, πλην όμως για το συμφέρον του ασφαλιστή και ότι αυτός συνεχίζει να ευθύνεται. Εν πρώτοις θα μπορούσε να λεχθεί ότι μια τέτοια ερμηνεία προσκρούει στην ρητή γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 273 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, και επομένως οποιαδήποτε μεταβολή του αρχικώς συμφωνηθέντος πλοίου επιφέρει απαλλαγή του ασφαλιστή, κερδίζοντας εκ παραλλήλου το ασφάλιστρο. Εντούτοις, σε εντελώς ακραίες περιπτώσεις (όπως παραδείγματος χάριν της χρησιμοποίησης ενός υπερσύγχρονου νεότευκτου πλοίου για το συγκεκριμένο ταξίδι αντί ενός πλοίου κατασκευής πλέον της τριακονταετίας) θα μπορούσε να λεχθεί ότι είναι δυνατόν να αποκρουσθεί ο ισχυρισμός του ασφαλιστή της απαλλαγής του γενομένης χρήσης της διάταξης του άρθρου 281 του Αστικού Κώδικα<sup>37</sup> περί απαγορεύσεως καταχρηστικής

---

<sup>33</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.82

<sup>34</sup> Κιάντου, ο.α.σελ.82

<sup>35</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.82

<sup>36</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.83

<sup>37</sup> Άρθρο 281 Αστικού Κώδικα : Η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη, τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος.

- άσκησης του δικαιώματός του για απαλλαγή από τη συγκεκριμένη ασφαλιστική σύμβαση.
5. Για τον προ της αλλαγής της πλεύσης, του πλου ή του πλοίου χρόνο και τους τυχόν κατ'αυτόν επελθόντες κινδύνους ο ασφαλιστής επ'ουδενί δεν απαλλάσσεται αλλά φέρει ακέραια την ευθύνη.<sup>38</sup>
  6. Στην περίπτωση κατά την οποία η αλλαγή πλεύσης, πλου, ή πλοίου οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή γεγονός εμπύπτον στην έννοια της ανωτέρας βίας, η ευθύνη του ασφαλιστή διατηρείται στο ακέραιο, δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν υφίσταται «πράξη του ασφαλισμένου» απορρέουσα από την βούλησή του.<sup>39</sup>
  7. Ομοίως, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι εξακολουθεί να ευθύνεται ο ασφαλιστής και στην περίπτωση αλλαγής κατεύθυνσης του πλοίου προς το σκοπό διάσωσης κινδυνεύοντος πλοίου ή προσώπων στη θάλασσα<sup>40</sup> και ομοίως η σύμβαση είναι ισχυρή και στην περίπτωση της αλλαγής πλεύσης ή πλου που έλαβαν χώρα εξαιτίας επικρατουσών δυσμενών καιρικών συνθηκών και προς το σκοπό της ασφαλέστερης εκτέλεσης του πλου στον οποίο αφορά η καταρτισθείσα ασφαλιστική σύμβαση.<sup>41</sup>
  8. Η γραμμική διατύπωση της διάταξης του άρθρου 273 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου απαιτεί πράξη του ασφαλισμένου προκειμένου να απαλλαγεί κατά τα διαλαμβανόμενα σε αυτό ο ασφαλιστής. Εν προκειμένω υποστηρίζεται<sup>42</sup> ότι θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι απαλλαγή του ασφαλιστή και στην περίπτωση όπου υπάρχει παράλειψη του ασφαλισμένου, και η συγκεκριμένη άποψη θα πρέπει να θεωρηθεί ως εύλογη και αρκούντως δικαιολογημένη.
  9. Η διάταξη του άρθρου 273 του Κ.Ι.Ν.Δ. είναι δυνατόν να τροποποιηθεί με ειδική συμφωνία του ενεργούντος την ασφάλιση προσώπου και του ασφαλιστή, δηλαδή συνιστά διάταξη ενδοτικού και όχι αναγκαστικού δικαίου.<sup>43</sup>
  10. Εάν η αλλαγή δεν προέλθει από πράξη του ασφαλισμένου αλλά από υπαιτιότητα του πλοιάρχου, και η ασφάλιση περιλαμβάνει και τις περιπτώσεις της ναυταπάτης, τότε η σύμβαση παραμένει ισχυρή και ο ασφαλιστής δεν απαλλάσσεται, όπως επίσης η σύμβαση παραμένει ισχυρή και δεν επέρχεται απαλλαγή του ασφαλιστή εάν λάβει χώρα ασήμαντη αλλαγή του πλου ή της πλεύσης, η οποία επιβάλλεται προς το σκοπό ασφαλέστερης εκτέλεσης του πλου ή της πλεύσης.<sup>44</sup>
  11. Ως προς την αντικατάσταση του πλοιάρχου του πλοίου, αυτή καθ' εαυτή δεν επάγεται την απαλλαγή του ασφαλιστή, ως ανεφέρθη και ανωτέρω. Αυτή η πρόβλεψη κρίνεται ως δικαιολογημένη, δεδομένης της ιδιάζουσας αλλά και υπερέχουσας θέσης του πλοιάρχου μέσα στην ιεραρχία του πλοίου, και δεδομένου ότι τόσο ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αλλά όσο και ο

<sup>38</sup> Σταυρόπουλου, ο.α. άρθρο 273 σημ. 1 β.

<sup>39</sup> Καμβύση, ο.α. σελ.717

<sup>40</sup> Καμβύση, ο.α.σελ.717

<sup>41</sup> Σταυρόπουλου, ο.α. άρθρο 273 σημ. 1 ε.

<sup>42</sup> Κιάντου, ο.α. σελ.83-84

<sup>43</sup> Κιάντου, σελ.84

<sup>44</sup> Καμβύση, ο.α.σελ.717

Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου περιέχουν διακριτές διατάξεις μεταξύ του πλοιάρχου αφενός και του λοιπού εν τω συνόλω πληρώματος του πλοίου αφετέρου.

Πάντως εν προκειμένω η αντικατάσταση του πλοιάρχου, εφόσον συνεπάγεται επαύξηση των κινδύνων τους οποίους ανέλαβε ο ασφαλιστής, λαμβάνεται υπόψη και επάγεται η απαλλαγή του ασφαλιστή της ασφαλιστικής σύμβασης.<sup>45</sup>

#### **8.4. Εξαιρέσεις από τις καλύψεις ρητρών Α,Β,С 1.1.82**

Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι από τις καλύψεις των ρητρών Α,Β,С δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι πρόκειται περί μη ασφαλίσιμων κινδύνων. Απλά εξαιρούνται από τις συγκεκριμένες καλύψεις των ρητρών Α,Β,С.

Σαν παράδειγμα μπορούν να αναφερθούν οι πολεμικοί και οι απεργιακοί κίνδυνοι. Από τις καλύψεις των παραπάνω ρητρών εξαιρούνται ρητά οι ζημιές και απώλειες από :

- i. Εσκεμμένη κακή συμπεριφορά του ασφαλισμένου
- ii. Φυσιολογική διαρροή, απώλεια βάρους ή όγκου από οποιαδήποτε ζημία λόγω φυσικής φθοράς του ασφαλισμένου πράγματος
- iii. Ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα της συσκευασίας ή της κατάλληλης προετοιμασίας του ασφαλισμένου πράγματος προς μεταφορά
- iv. Ίδιον ελάττωμα
- v. Καθυστέρηση, έστω και εάν η καθυστέρηση προκλήθηκε από καλυπτόμενο κίνδυνο
- vi. Αφερεγγυότητα ή/ οικονομικό αδίκημα των πλοιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών ή κατά οποιονδήποτε τρόπο χειριστών του πλοίου
- vii. Χρήση πολεμικού όπλου συμβατικών, ατομικών ή πυρηνικών κλπ.
- viii. Πόλεμο μεταξύ κρατών κηρυγμένο ή ακήρυχτο ή εμφύλιο, επανάσταση, ανταρσία ή πολιτική εξέγερση, κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, κατακράτηση, απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ταραχές, εξεγέρσεις, πολιτικές ταραχές, καθώς και από πρόσωπα μετέχοντα στις πιο πάνω παράνομες ενέργειες
- ix. 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 δύο σημαντικές εξαιρέσεις που αφορούν μόνο τις ρήτρες Β και С. Οι εξαιρέσεις αυτές είναι : οι κακόβουλες ενέργειες οποιουδήποτε τρίτου προσώπου ή προσώπων και η πειρατεία στη θάλασσα, την οποία

---

<sup>45</sup> Σταυροπούλου ο.α. άρθρο 273 2 β.



η ρήτρα Α με ειδική αναφορά καλύπτει μετά την έξαρση του φαινομένου τα τελευταία χρόνια.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όταν μια σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης συνάπτεται με καλή πίστη από ένα πρόσωπο για λογαριασμό άλλου, το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου συνάπτεται η ασφάλιση μπορεί να επικυρώσει τη σύμβαση, ακόμη και αφού μάθει ότι επήλθε απώλεια.

Η αναγκαιότητα της ναυτικής ασφάλειας εξαρτάται από το γεγονός ότι λαμβάνει μέτρα για την προστασία από τυχαία συμβάντα και απώλειες. Έτσι όλοι όσοι ασχολούνται με το υπερπόντιο εμπόριο χρησιμοποιούν τη ναυτική ασφάλιση σαν διέξοδο προς όφελός τους, αποφεύγοντας τη δέσμευσή τους έναντι τρίτων που θα έπρεπε να τους αποζημιώσουν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο.

Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους ( άρθρο 259 ΚΙΝΔ ). Το έννομο συμφέρον πρέπει να υπάρχει κατά τον χρόνο κατάρτισης της ασφαλιστικής σύμβασης. Για το αν όμως πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς οι απόψεις δίστανται. Κατά μια άποψη το έννομο συμφέρον πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς. Κατά άλλη άποψη, αρκεί να υπάρχει κατά την κατάρτιση της σύμβασης ασφάλισης.

Η ποιοτική ναυτιλία με συνετούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές, με αυστηρούς κανονισμούς και με προληπτικά μέτρα είναι συμφέρον για όλους, ασφαλιστές και ασφαλισμένους. Η πλήρης αποζημίωση είναι ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων, αν και αυτό τις περισσότερες φορές δεν είναι εφικτό.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η ελληνική και η αγγλική νομοθεσία δεν ρυθμίζουν όλες τις πτυχές του θέματος της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου με το ίδιο τρόπο, παρόλο που οι ομοιότητες στις ρυθμίσεις των δύο νομοθεσιών είναι σαφώς περισσότερες από τις διαφορές. Ακόμη όμως και αν λαμβάναμε υπόψη μας όλες τις υπάρχουσες μεγάλες ή μικρές διαφορές μεταξύ των δύο νομοθεσιών, και πάλι δεν θα μπορούσε να αποδοθεί στις διαφορές αυτές η προτίμηση των πλοιοκτητών προς την αγγλική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά, προκειμένου να καλύψουν τα πλοία τους εναντίον θαλάσσιων κινδύνων. Συνεπώς τα αίτια δεν πρέπει να αναζητηθούν στις νομοθεσίες διότι, παρά τις όποιες διαφορές τους, και οι δύο νομοθεσίες ρυθμίζουν το θέμα της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου εξίσου καλά, χωρίς μάλιστα να υφίσταται ανάγκη δανεισμού κάποιων στοιχείων της μιας νομοθεσίας από την άλλη.

Γενικά, διαπιστώνει κανείς ότι το νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλιση γενικά καλύπτει όλες τις πιθανές πτυχές και με τρόπο αρκετά σαφή και καθοριστικό ώστε η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων να μη δημιουργεί προβλήματα στις εμπορικές συναλλαγές και να μην εγείρονται ερωτηματικά σε περιπτώσεις δικαστικών διενέξεων. Επιπλέον, η δομή της ασφαλιστικής αγοράς, σε γενικό επίπεδο, είναι τέτοια που να μη δημιουργούνται αγκυλώσεις κατά τη λειτουργία της.

Παρόλα αυτά, θα μπορούσε να παρατηρήσει κάποιος ότι ενώ η ελληνική ναυτιλία είναι ισχυρότατη στο διεθνές οικονομικό στερέωμα και η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια δυναμικότερη τόσο στον εγχώριο όσο και στον παγκόσμιο χώρο, η ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά δεν εμπνέει αρκετή εμπιστοσύνη με συνέπεια οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και ιδιώτες να καταφεύγουν στην αγγλική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά. Ο σημαντικότερος λόγος είναι η πολύχρονη παράδοση και η τεράστια συσσωρευμένη πείρα επί του θέματος που αυτή συνεπάγεται. Ένας δεύτερος επίσης σημαντικός λόγος είναι η γενικότερη δομή της και η ύπαρξη πρότυπων επαγγελματικών οργανώσεων, όπως το Lloyd και το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, καθώς και η λειτουργία πολλών και σοβαρών αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών. Τέλος, η κρατική εποπτεία και ο αυστηρός έλεγχος των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών είναι ο τρίτος λόγος, ο οποίος μαζί με τους προαναφερθέντες λόγους έχει συμβάλλει στη δημιουργία αυτού του μοναδικού κλίματος ασφάλειας και εμπιστοσύνης στην αγγλική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά, το οποίο έχει εκτιμηθεί δεόντως από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Για την τόνωση του ενδιαφέροντος για την ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά θα πρέπει να προσεχθεί ο ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας της κρατικής εποπτείας. Θα πρέπει οι έλεγχοι στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και το ισχύον νομικό πλαίσιο να είναι πιο αυστηρά ώστε να εξαλειφθούν τυχόν κρούσματα λειτουργίας αφερέγγυων εταιρειών, πράγμα που έχει δυσμενείς επιπτώσεις τόσο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζομένους των ασφαλιστικών εταιρειών όσο και για τη γενικότερη ομαλή λειτουργία και δομή της εγχώριας ασφαλιστικής αγοράς.

Επιπλέον, η ελληνική θαλάσσια ασφαλιστική αγορά δείχνει να έχει ανάγκη από στελέχη που να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις διεθνείς απαιτήσεις και τις συνεχείς αλλαγές στο χώρο της εκπαίδευσης, ασφάλειας, τεχνικο-οικονομικής υποδομής και στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Αντωνιάδης Δ., Λάμπρος Γ., (1985) Θαλάσσια Ασφάλιση, Σημειώσεις μαθήματος Οικονομικής και Πολιτικής.
- ❖ Αργυριάδης Α. Α. (1986) «Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου», έκδοση 4<sup>η</sup>, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη
- ❖ Βλάχος Π. Γ., (2000) «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα
- ❖ Βλάχος Π. Γ., – Νικολαΐδης Εμμ., (1999) «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς
- ❖ Γεωργακόπουλος Ν. Λεωνίδας, (2006) «Ναυτικό Δίκαιο», εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας/ Δίκαιο και Οικονομία
- ❖ Γεωργιάδης Α., & Σταθόπουλος Μ., (1978) «Αστικός Κώδιξ, κατ' άρθρο ερμηνεία», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη
- ❖ Δελούκας Ν. Α., (1977) «Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- ❖ Καμβύσης Δ., (1982) «Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή
- ❖ Καραβάς Κ., (1962) «Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου», τόμος Ι, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- ❖ Κιάντος Β., (1994) «Ασφαλιστικό Δίκαιο», έκδοση 5<sup>η</sup>, εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη
- ❖ Κιάντος Β., (1972) «Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου», τομ. Ι,ΙΙ,ΙΙΙ,
- ❖ Κιάντος Β., (2004) «Έννοια του ασφαλιστικού συμφέροντος», ΕπισκΕΔ, 858 επ.
- ❖ Κοροτζής Ι., (2007) «Ναυτικό Δίκαιο», τόμος ΙΙΙ, εκδόσεις Σάκκουλας
- ❖ Παζαρζής Ι. Μ., «Ναυτασφαλίσεις», Σημειώσεις μαθήματος Ναυτασφαλίσεων

- ❖ Πανταζόπουλος Ι. Νικόλαος, «Ρωμαϊκό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα
- ❖ Παπαριστοδήμου Γ., (2005) «Ναυτική Ασφάλιση», διπλωματική εργασία που κατατέθηκε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, τομέας Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών με επιβλέποντα καθηγητή τον κ. Ψαραύτη Χαρίλαο
- ❖ Πετρίδη Ε., (2017) «Το γενικό πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης και οι παράγοντες που διαμορφώνουν το ασφάλιστρο», διπλωματική εργασία που κατατέθηκε στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, με επιβλέποντα καθηγητή τον κ. Ελευθεριάδη Ιορδάνη
- ❖ Πουланτζάς Μ. Νικόλαος, (2005) «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- ❖ Ράλλης Α. Γ., (1880) «Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου», τόμος ΙΙ, Αθήνα
- ❖ Ρόκας Ι., (1995), «Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ιδιωτικής Ασφάλισης», εκδόσεις Σμπίλιας
- ❖ Σταυρόπουλος Ι. Στ., (1987) «Ερμηνεία εμπορικού και ναυτικού δικαίου», Αθήνα
- ❖ Στυλιανέας Χ., (1979) «Η σύμβασις ναυτικής ασφαλίσεως», Ελληνική Δικαιοσύνη
- ❖ Στυλιανέας Χ., (1979) «Θαλάσσιοι κίνδυνοι και ζημία εν θαλάσση», Ελληνική Δικαιοσύνη
- ❖ Συρίχας Γ. Ο., (1971), «Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφαλίσεως», εκδόσεις Ν.Ε. Σταυριδάκης και Υιός
- ❖ Τουντόπουλος Β., (2006) «Το ασφαλιστικό συμφέρον στη θαλάσσια ασφάλιση», ΕΝΔ, 337

- ❖ Τσαγκάρης Η. Ι., (1954), «Η θαλάσσια Ασφάλισης», εκδόσεις Το Νομικόν , Νικ. Α. Σάκκουλα

## **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- ❖ Bennet, Howard N. (1996) The law of marine insurance εκδ. Clarendon Press
- ❖ Brown, Robert H., (1998) Marine Insurance Volume 1 : Principles & Basic Practice, εκδ. Witherby & Co Ltd
- ❖ Dover Victor, (1957), A handbook to marine insurance εκδ. H.F. & G. Witherby Ltd
- ❖ Grime R. (1991), Shipping Law, Second Edition, Sweet & Maxwell
- ❖ Harby I., Edward R., (1993) “ Marine Insurance Act 1906”, Butterworths, London
- ❖ Hardy Ivamy, Edward Richard, (1979), Marine Insurance, εκδ. : Butterworths
- ❖ Hodges S. (1996), Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, Great Britain
- ❖ Lamberth R.J., “Templeman on Marine Insurance”, Pitman Publishing, London 1986
- ❖ Rhidian D. Thomas, (1996), The modern law of marine insurance εκδ. LLP Limited
- ❖ Robert Grime, “Shipping Law”, Second Edition, Sweet & Maxwell,1991
- ❖ Susan Hodges, “Law of Marine Insurance”, Cavendish Publishing Limited, Great Britain 1996

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

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ [www.bankofgreece.gr](http://www.bankofgreece.gr)
- ❖ [www.eaee.gr](http://www.eaee.gr)
- ❖ [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)
- ❖ [www.insuranceworld.gr](http://www.insuranceworld.gr)
- ❖ [www.lloyds.com](http://www.lloyds.com)
- ❖ <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/Κώδικας-Ιδιωτικού-Ναυτικού-Δικαίου.pdf>
- ❖ <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/Εισαγωγικός-Νόμος-Αστικού-Κώδικα.pdf>
- ❖ <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/Κώδικας-Δημοσίου-Ναυτικού-Δικαίου.pdf>
- ❖ <http://www.legislation.gov.uk/>