

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ
ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 2015»

Πλαρινού Μαρία
MN20051

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος, 2023

Copyright © Μαρία Πλαρινού, 2023.

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

Τριμελής εξεταστική επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Επίκουρος Καθηγητής κ. Δανιήλ Γ. (Επιβλέπων)
- Επίκουρος Καθηγητής κ. Πολέμης Δ.
- Επίκουρος Καθηγητής κ. Λαγούδης Ι.

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

Περίληψη

Η ασφαλιστική σύμβαση συνιστά μια βασική διάσταση στην οποία επικεντρώνεται το ιδιωτικό δίκαιο. Είναι μια αμοτεροβαρής σχέση, δηλαδή έχει εξίσου μεγάλο βάρος, και για τον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο. Πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών και, σύμφωνα με την προηγούμενη νομοθεσία του 1906, οι όροι εγγύησης της μπορούν επίσης να δημιουργηθούν με τις ρήτρες βάσει της σύμβασης. Η ρήτρα βάσης του συμβολαίου επιτρέπει στον ασφαλιστή να βασιστεί στην εκπροσώπηση του ασφαλισμένου ως θεμελιώδες μέρος της σύμβασης και να την καθιστά τη βάση αυτής. Ο νόμος των ασφαλιστικών εγγυήσεων στη ναυτιλία, αποτελεί εδώ και καιρό μια σημαντική πηγή *διαμάχης* μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών στις θαλάσσιες μεταφορές. Μέχρι ουσιαστικά να γίνει επίσημος νόμος, ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015, οι εγγυήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, διέπονταν από τις διατάξεις του νόμου περί ασφάλισης θαλάσσης του 1906 (Marine Insurance Act, 1906), μετριασμένες σε κάποιο βαθμό από τις αποφάσεις του δικαστικού σώματος. Σύμφωνα με πρόσφατες νομικές αναθεωρήσεις, ειδικά, την εν ισχύ νομοθεσία «Περί Ασφαλίσεων» που ψηφίστηκε το 2015, έχουν αλλάξει οι τρόποι με τους οποίους παρέχονται εγγυήσεις στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Η νομοθεσία ορίζει το πώς θα γίνονται οι δηλώσεις για μη καταναλωτικά συμβόλαια καθώς και οι τροποποιήσεις αυτών. Επίσης, το Insurance Act του 2015, στις διατάξεις του, αντικατοπτρίζει τη φιλοσοφία του δικαίου ναυτιλιακής ασφάλισης. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει εκσυγχρονισμός και πως έχουν λάβει χώρα αλλαγές οι οποίες έχουν ως κύριο στόχο τους την αποφυγή ψευδών δηλώσεων, καθώς και τις εγγυήσεις.

Λέξεις κλειδιά – *Εγγύηση, MIA 1906, MIA 2015, Ασφαλιζόμενος, Ασφαλιστής*

Abstract

The insurance policy constitutes a key dimension on which private law focuses. It is an ambidextrous relationship, i.e. it has an equal weight, both for the insurer and the insured. It is effected by an exchange of benefits and, under the earlier legislation of 1906, its terms of guarantee may also be created by the clauses under the contract. The basis of contract clause allows the insurer to rely on the representation of the insured as a fundamental part of the contract and make it the basis of it. The law of marine insurance guarantees has long been a major source of contention among the parties involved in maritime transport. Until it became formal law, the Insurance Act 2015, guarantees in the UK were governed by the provisions of the Marine Insurance Act, 1906, tempered to some extent by decisions of the judiciary. According to recent legal revisions, especially the current legislation on Insurance passed in 2015, the ways in which guarantees are provided in insurance contracts have changed. The legislation defines how declarations for non-consumer contracts will be made, as well as their amendments. Also, the Insurance Act of 2015, in its provisions, reflects the philosophy of marine insurance law. This means that there is modernization and that changes have taken place whose main objective is to avoid false statements, as well as guarantees.

Key Words – *Warranties, MIA 1906, MIA 2015, Insured Person, Insurer*

Συντομογραφίες

Α.Σ Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο

ΜΙΑ 1906 Marine Insurance Act 1906

ΜΙΑ 2015 Marine Insurance Act 2015

Στους γονείς μου και στον αδερφό μου...

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη.....	4
Abstract	5
Συνοπτομογραφίες.....	6
Εισαγωγή.....	9
Κεφάλαιο Πρώτο: Η Έννοια και τα Χαρακτηριστικά της Θαλάσσιας Ασφάλισης (Marine Insurance).....	15
1.1 Έννοιολογικός προσδιορισμός.....	15
1.2 Ιστορική αναδρομή.....	16
1.3 Βασικές έννοιες (Marine Insurance).....	18
Κεφάλαιο Δεύτερο: Εγγυήσεις στην θαλάσσια ασφάλιση.....	19
2.1 Ορισμός εγγυήσεων και Συγγενής Έννοιες.....	19
2.2 Είδη των εγγυήσεων.....	22
2.2.1 Ρητές εγγυήσεις (Express Warranties)	22
2.2.2. Σιωπηρές ή εξυπακουόμενες εγγυήσεις (Implied Warranties).....	23
2.3 Βασικά χαρακτηριστικά εγγυήσεων.....	26
2.3.1 Αυστηρή συμμόρφωση.....	26
2.3.2 Μη δυνατότητα επανόρθωσης, κατά κανόνα, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με μία εγγύηση	26
2.3.3 Δεν μπορεί να προβληθεί οποιοσδήποτε υπερασπιστικός ισχυρισμός για τη δικαιολόγηση της μη συμμόρφωσης που απορρέει από τη συμφωνηθείσα εγγύηση.....	27
2.4 Παραβίαση εγγυήσεων και συνέπειες.....	28
Κεφάλαιο Τρίτο: Marine Insurance Act 2015.....	30
3.1 Ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015	30
3.2 Εγγυήσεις στο Νόμο Περί Ασφαλίσεων του Marine Insurance Act 2015	32
3.3 Τροποποιήσεις εγγυήσεων 2015 (Marine Insurance Act 2015) και Σύγκριση με το Νόμο Θαλάσσιας Ασφάλισης του 1906	34
3.4 Κριτική αποτίμηση εγγυήσεων στο Marine Insurance Act 2015	45
3.5 Κριτική αποτίμηση στην σημασία της Τροποποίησης των Εγγυήσεων σύμφωνα με τον Marine Insurance Act 2015.....	59
Επίλογος.....	63
Βιβλιογραφία.....	70
Παραρτήματα	72

Εισαγωγή

Το καθεστώς των εγγυήσεων στο αγγλικό δίκαιο ναυτιλιακών ασφαλίσεων, βρίσκεται εδώ και πολύ καιρό στο επίκεντρο της προσοχής των δικαστηρίων, των ακαδημαϊκών και των επαγγελματιών. Ο λόγος για αυτό το γεγονός, είναι τα διακριτικά χαρακτηριστικά των ασφαλιστικών εγγυήσεων, τα οποία αποτελούν μια ξεχωριστή κατηγορία όρων που διακρίνουν τα ασφαλιστικά συμβόλαια και περιλαμβάνουν πολύ αυστηρές και συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Αυτή η συμπερίληψη «δρακόντειων» όρων μετατρέπει την υποχρέωση για πλήρη συμμόρφωση του ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου σε έναν όρο που προηγείται σε σχέση με την ευθύνη του ασφαλιστή¹.

Εάν δεν υπάρχει συμμόρφωση, αγνοούνται τα θέματα υπαιτιότητας, σημαντικότητας παραβίασης ή ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ παραβίασης και ζημίας. Επιπλέον, μια ειδική διαχείριση της «αυτόματης απαλλαγής από ευθύνη» καθιστά το καθεστώς εγγύησης πολύ αυστηρό για τον ασφαλισμένο. Ήδη, πράγματι, από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορούν να εντοπιστούν σε νομικές μεταρρυθμίσεις του αγγλικού δικαίου, όπως, ειδικά, στο Νόμο για την Ασφάλιση της Θάλασσας του 1906 (το MIA 1906) νόμοι οι οποίοι δεν έχουν αλλάξει επί σειρά δεκαετιών².

Ωστόσο, έχει αναγνωριστεί ευρέως ότι οι εγγυήσεις αποτελούν πηγή πιθανής αδικίας, καθώς δίνουν το δικαίωμα στους ασφαλιστές να βασίζονται σε μικρές και μη αιτιολογικές παραβάσεις για να αποφύγουν την ευθύνη βάσει του συμβολαίου. Επιπλέον, καθώς το καθεστώς εγγύησης είναι εντυπωσιακά διαφορετικό από μια προσέγγιση γενικού αστικού δικαίου για την αλλαγή του κινδύνου, αφού, το να διατηρηθεί, είναι δυνατό να οδηγήσει σε παρεμπόδιση της διαδικασίας της διεθνοποίησης του αγγλικού ασφαλιστικού δικαίου. Πρακτικά, αυτό θα οδηγούσε,

¹ Βλ. Attilio, M. C. (2017). Utmost Good Faith in Marine Insurance: A Message on the State of the Dis-Union. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 48, 1-34

² Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

άλλωστε, στο να μειωθεί η ελκυστικότητα της αγγλικής αγοράς διεθνώς για νέους πελάτες και επενδυτές³.

Ως εκ τούτου, τα αγγλικά δικαστήρια και ο ασφαλιστικός κλάδος προσπάθησαν να μετριάσουν τις σκληρές επιπτώσεις των εγγυήσεων. Εγκρίθηκαν διάφορα μέτρα βελτίωσης, αλλά κανένα από αυτά δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί ως τελική λύση. Η ανάγκη για νομοθετική μεταρρύθμιση γινόταν σταδιακά εμφανής. Το 2006, η Νομική Επιτροπή του Ηνωμένου Βασιλείου, που είναι ένα καταστατικό όργανο το οποίο έχει σκοπό την αναθεώρηση και τη μεταρρύθμιση του νόμου, από κοινού με τη Νομική Επιτροπή της Σκωτίας ξεκίνησαν ένα έργο «Δίκαιο ασφαλιστικών συμβάσεων». Το έργο ολοκληρώθηκε με την τελική τροποποίηση / αναθεώρηση του MIA 1906 και την θέσπιση του MIA2015, ο οποίος προέβλεπε σημαντικές αλλαγές στο καθεστώς εγγύησης⁴.

Η πρόσφατη αυτή μεταρρύθμιση έθεσε ορισμένα σημαντικά ζητήματα:

- (1) Ποια συγκεκριμένα προβλήματα, που δημιουργήθηκαν από το «κλασικό» καθεστώς εγγύησης, προσπαθούσαν να επιλύσουν οι νομοθέτες;
- (2) Ποιες είναι οι διαφορές μεταξύ του καθεστώτος εγγύησης σύμφωνα με το MIA 1906 και του καθεστώτος που θεσπίστηκε από τον νόμο περί ασφαλίσεων του 2015;
- (3) Η μεταρρύθμιση έφερε το αγγλικό καθεστώς εγγύησης πιο κοντά στις πρακτικές άλλων χωρών του κοινού δικαίου ή/και στην προσέγγιση του αστικού δικαίου για την αλλαγή του κινδύνου;

Λόγω του γεγονότος ότι οι εγγυήσεις ναυτιλιακής ασφάλισης, είναι η έννοια του κοινού δικαίου, η πλειονότητα των πηγών που χρησιμοποιούνται για την εκπόνηση αυτής της διατριβής είναι αγγλικής προέλευσης. Περιλαμβάνουν: καταστατικά (το MIA 1906, το Insurance Act 2015), προπαρασκευαστικές εργασίες (έγγραφα της Νομικής Επιτροπής, σχέδια νομοσχεδίων κ.λπ.), τυποποιημένα έγγραφα, νομολογία και νομική βιβλιογραφία.

³ Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

⁴ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

Καθώς η έννοια των εγγυήσεων είναι κοινή για τις ναυτιλιακές και μη ασφάλειες στην Αγγλία, χρησιμοποιούνται παραδείγματα από ασφάλειες εκτός θαλάσσης όταν είναι κατάλληλο. Γίνονται επίσης συχνά αναφορές στη νομοθεσία, τη νομολογία, τα έργα μεταρρυθμίσεων και τη νομική βιβλιογραφία από άλλες δικαιοδοσίες του κοινού δικαίου, όπως η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς. Οι διατάξεις του Nordic Marine Insurance Plan 2013 και το σχόλιο σε αυτό χρησιμοποιούνται για την απεικόνιση των λύσεων αστικού δικαίου. Επιπλέον, αναφέρονται και ορισμένες υποθέσεις που εκδικάζονται ενώπιον των νορβηγικών δικαστηρίων⁵.

Σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 1 του MIA 1906, προβλέπεται ότι η Εγγύηση ορίζει μια υποσχετική δήλωση η οποία διασφαλίζει πως, ο ασφαλισμένος, αναλαμβάνει πως θα γίνει ή όχι μια συγκεκριμένη πράξη, ή πως θα εκπληρωθεί κάποιος όρος, ή που βεβαιώνει ή/και απορρίπτει μια συγκεκριμένη κατάσταση γεγονότων. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, το καθεστώς εγγύησης μπορεί να αποδοθεί σε μια τεράστια ποικιλία επιχειρήσεων ως εξής⁶:

- (1) ως προς τα προηγούμενα ή παρόντα γεγονότα (καταφατικές εγγυήσεις).
- (2) ως προς τη μελλοντική συμπεριφορά του ασφαλισμένου (συνεχείς/εγγυήσεις υπόσχεσης). ή
- (3) ότι πρέπει να πληρούνται κάποια προϋπόθεση, αν και η συμπερίληψη αυτής της μεσαίας κατηγορίας υποστηρίχθηκε ότι είναι μάλλον απεριόριστη και δημιουργεί τη βάση για δικαστική προσφυγή.

Πράγματι, τα δικαστήρια έχουν περιστασιακά προβλήματα να αποφασίσουν εάν μια συγκεκριμένη δήλωση είναι ή δεν αποτελεί εγγύηση. Μια επιβεβαίωση γεγονότος, για παράδειγμα, μπορεί να συνιστά είτε εγγύηση είτε εκπροσώπηση, ένα μέσο με το δικό του νομικό καθεστώς⁷.

Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει πως, το να αναπτυχθεί ένα καθεστώς εγγυήσεων για τις ναυτιλιακές ασφαλιστικές στο αγγλικό δίκαιο ήταν μια διαδικασία

⁵ Βλ. Όπ. παρ. Attilio, 2017, p. 1-34

⁶ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

⁷ Βλ. Attilio, 2017, p. 1-34

σύνθετη αλλά και χρονοβόρα. Πράγματι, ήδη από τον 18^ο αιώνα, το καθεστώς των εγγυήσεων καθορίζονταν από ιδιαίτερα αυστηρούς κανόνες που απαιτούσαν μια πλήρη συμμόρφωση των συμβαλλόμενων μερών με αυτούς. Η φιλοσοφία αυτή του ασφαλιστικού δικαίου χαρακτηρίζονταν από τον απόλυτο χαρακτήρα των εγγυήσεων, την έλλειψη ελαστικότητας καθώς και τη μη πρόβλεψη για μελλοντικές διορθώσεις λαθών σε ασφαλιστικά συμβόλαια. Η μόνη σχετική ρήτρα που εντοπίζεται είναι η ενότητα 33(3) του ΜΙΑ του 1906 η οποία κατέστησε το καθεστώς της εγγύησης περισσότερο ωφέλιμο για τους ασφαλιστές όσο και, εν δυνάμει, επιζήμιο για τους ασφαλισμένους. Αυτό οδήγησε σε μια σειρά προβλημάτων, τα βασικότερα εκ των οποίων είναι τα κάτωθι⁸:

(1) Ο ασφαλιστής θα μπορούσε να αρνηθεί να πληρώσει αξίωση για κάθε παραβίαση της εγγύησης, ανεξαρτήτως του πόσο σχετική (ελάσσων ή μη αιτιολογική) ήταν αυτή η παραβίαση για την ζημία.

(2) Ο ασφαλιστής θα μπορούσε να αρνηθεί την πληρωμή μιας απαίτησης, αν και η παραβίαση της εγγύησης έχει ήδη αποκατασταθεί.

(3) Σε περίπτωση παραβίασης της εγγύησης, ο ασφαλιστής γενικά δικαιούταν ολόκληρο το ποσό του ασφαλιστρού.

Ένας άλλος λόγος ανησυχίας σχετικά με το καθεστώς εγγύησης βάσει του ΜΙΑ 1906 ήταν ότι οι διεθνείς πρακτικές έτειναν προς πιο ισορροπημένες λύσεις. Η προσέγγιση του αστικού δικαίου στη μεταβολή του κινδύνου συνήθως συνεπάγεται απαιτήσεις υποκειμενικής ουσιαστικότητας και αιτιολογικού χαρακτήρα μιας μεταβολής, καθώς και κάποιου βαθμού υπαιτιότητας του ασφαλισμένου. Επιπλέον, ακόμη και οι χώρες του κοινού δικαίου έχουν απομακρυνθεί από το παραδοσιακό καθεστώς εγγύησης σε διάφορους βαθμούς⁹.

Αν και έγιναν προσπάθειες να μετριαστεί η αυστηρότητα του καθεστώτος εγγύησης είτε μέσω δικαστικής ερμηνείας των εγγυήσεων, είτε μέσω σύνταξης ασφαλιστικών συμβολαίων, οι λύσεις αυτές δεν ήταν επαρκείς. Προκειμένου να συμβαδίζει με τα διεθνή πρότυπα και να παρέχει δικαιότερα αποτελέσματα για τους

⁸ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

⁹ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

ασφαλισμένους, ο αγγλικός νόμος για τις θαλάσσιες ασφάλειες χρειαζόταν μια νομοθετική μεταρρύθμιση. Ως αποτέλεσμα, εγκρίθηκε ο νέος νόμος περί ασφαλίσεων του 2015. Οι διαφορές μεταξύ του καθεστώτος εγγύησης ναυτιλιακής ασφάλισης βάσει του MIA 1906 και του νόμου του 2015, είναι ότι¹⁰:

(1) Καταργείται το ένδικο μέσο της «**αυτόματης παύσης ευθύνης**». Σύμφωνα με την Ενότητα 10 του Νόμου του 2015, οι εγγυήσεις έχουν ανασταλτικό χαρακτήρα: δηλ., εάν αποκατασταθεί μια παραβίαση της εγγύησης, η ευθύνη του ασφαλιστή θα επανασυνδεθεί.

(2) Το τμήμα 11 του νόμου του 2015 εισήγαγε έναν κανόνα με βάση τον οποίο εάν ένας **όρος** (δηλαδή εγγύηση) τείνει να **μειώσει έναν συγκεκριμένο κίνδυνο**, ο ασφαλιστής δεν δικαιούται να επικαλεστεί παραβίαση αυτού του όρου για να αρνηθεί την ευθύνη για τη ζημία που προκλήθηκε από άλλους κινδύνους.

Η πρόσφατη μεταρρύθμιση ωστόσο, έχει μετριάσει σημαντικά το καθεστώς προεπιλεγμένης εγγύησης στον αγγλικό νόμο περί ναυτιλιακής ασφάλισης. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει μια σημαντική διαφορά από τις προσεγγίσεις που υιοθετήθηκαν στις χώρες αστικού δικαίου, τη Νέα Ζηλανδία, τον Καναδά και, σε κάποιο βαθμό, την Αυστραλία και τις ΗΠΑ, όπου συγκεκριμένα, αυτή η μεταρρύθμιση δεν εισήγαγε τη πτυχή της αιτιώδους συνάφειας¹¹.

Αν και ο κανόνας του νόμου περί ασφαλίσεων του 2015, μπορεί μερικές φορές να παρέχει παρόμοια αποτελέσματα, εξακολουθεί να επιτρέπει στον ασφαλιστή να βασίζεται σε μη αιτιολογικές παραβάσεις. Επιπλέον, η πολυπλοκότητα του κανόνα είναι πιθανό να οδηγήσει σε πολυάριθμες διαφωνίες σχετικά με τους στόχους μιας συγκεκριμένης εγγύησης. Ως εκ τούτου, ένα σημαντικό στοιχείο αβεβαιότητας εισάγεται στο αγγλικό δίκαιο ναυτιλιακής ασφάλισης με την εισαγωγή του νόμου MIA 2015.

Συγκεντρωτικά λοιπόν η παρούσα διατριβή χωρίζεται σε τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται εισαγωγή *στο κόσμος* της ασφάλισης στην Ναυτιλία (Marine Insurance) ξεκινώντας μια ιστορική αναδρομή αποσαφηνίζοντας τον ορισμό της

¹⁰ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

¹¹ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

Θαλασσιάζ Ασφάλισης και τις βασικές έννοιες, μεταξύ άλλων και των εγγυήσεων. Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται στις *εγγυήσεις* στη θαλάσσια ασφάλιση, όπου αποτελούν μια από τις βασικότερες έννοιες του Marine Insurance, εστιάζοντας στον ορισμό, στα είδη και τα βασικά χαρακτηριστικά τους. Τέλος, στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρείται να αναλυθεί ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015 (MIA 2015) ερμηνεύοντας σε πρώτη φάση το περιεχόμενου του νόμου και σε δεύτερη φάση τις τροποποιήσεις των εγγυήσεων του 2015 σε σύγκριση με αυτές του νόμου της Θαλάσσιας Ασφάλισης του 1906 καταλήγοντας σε μια κριτική αποτίμηση και σημασία των εγγυήσεων, σύμφωνα με την ανάλυση που έχει πραγματοποιηθεί στις προηγούμενες ενότητες, προσπαθώντας να δώσει μια άλλη οπτική στο κόσμο των εγγυήσεων. Τέλος, ακολουθεί ο επίλογος, όπου και συγκεντρώνει τα βασικότερα σημεία της παρούσας διπλωματικής δίνοντας τροφή για σκέψη για καλύτερη, ενδεχομένως, *διαχείριση* της θαλάσσιας ασφάλισης και των μερών της, δηλαδή του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου, προκειμένου να διατηρούνται οι ισορροπίες μεταξύ υμών.

Κεφάλαιο Πρώτο: Η Έννοια και τα Χαρακτηριστικά της Θαλάσσιας Ασφάλισης (Marine Insurance)

1.1 Έννοιολογικός προσδιορισμός

Η σύμβαση μιας ασφάλειας αποτελεί μια αμφοτεροβαρή συμφωνία μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Βάση της είναι το ιδιωτικό δίκαιο και η ανταλλαγή παροχών. Οι παροχές συνιστούν την υποχρέωση την οποία έχει ο ασφαλιστής να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κάτι που ποικίλει με βάση τον τύπο της σύμβασης. Επίσης, περιλαμβάνει την υποχρέωση την οποία έχει ο ασφαλισμένος να καταβάλλει το αντίτιμο του ασφάλιστρου, το οποίο και είναι προσυμφωνημένο¹².

“Covers the loss or damage of ships, cargo, terminals, and any transport or property by which cargo is transferred, acquired, or held between the points of origin and final destination. Accordion to C. Arthur Williams, Jr. Michael L. Smith and Peter C. Young (1995) contracts concerned primarily with water transportation are consider to be ocean marine insurance which include (1) hull insurance, (2) cargo insurance (3) protection and indemnity insurance (a form of liability insurance)”¹³.

Η ναυτασφάλεια, ως εκ τούτου, αποτελεί ένα συμβόλαιο το οποίο έχει ως στόχο την κάλυψη πιθανών μελλοντικών απωλειών ή ζημιών των πλοίων, του φορτίου, των τερματικών σταθμών ή και οποιουδήποτε ασφαλισμένου περιουσιακού στοιχείου, κατά την μεταφορά, απόκτηση ή κράτηση τους από το σημείο εκκίνησης μέχρι το σημείο άφιξης. Οι συμβάσεις που αφορούν κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως θαλάσσια ασφάλιση οι οποίες περιλαμβάνουν (1) ασφάλιση κύτους, (2) ασφάλιση φορτίου και (3) ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης (μια μορφή ασφάλισης αστικής ευθύνης)¹⁴.

¹² Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

¹³ Βλ. Attilio, 2017, p. 1-34

¹⁴ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

1.2 Ιστορική αναδρομή

Η Ναυτασφάλεια είναι η αρχαιότερη φόρμα ασφάλισης, η οποία προκύπτει από την ανάγκη διαχείρισης κινδύνου (risk management). Λόγω ότι η ναυτιλία είναι επιρρεπείς σε υψηλούς οικονομικούς κινδύνους, λαμβάνοντας υπόψη τα πλοία, τα οποία και για να κατασκευαστούν και να επιδιορθωθούν έχουν αυξημένο κόστος, το φορτίο που μεταφέρεται το οποίο αποτελεί συσσωρευμένο οικονομικό κίνδυνο καθώς και τους κινδύνους του καιρού και της πειρατείας είναι αναγκαίο η ανάπτυξη μεταφοράς ανάληψη κινδύνου σε τρίτο. Τα πρώτα λοιπόν ασφαλιστήρια συμβόλαια (Α.Σ) χρονολογούνται γύρω στο 3000 π.Χ. από τους Βαβυλώνιους μέσω ενός “Θαλάσσιου Δανείου”. Συγκεκριμένα ανέπτυξαν ένα σύστημα θαλάσσιων δανείων, τα οποία απάλλαξαν τον δανειολήπτη από την υποχρέωση να αποπληρώσει το δάνειο σε περίπτωση απώλειας του πλοίου ή άλλη εξασφάλιση για το δάνειο λόγω ορισμένων ατυχημάτων¹⁵, ενώ το 700 π.Χ περίπου κάλυπταν ακόμη και τη Γενική Αβαρεία (Αιγύπτιοι, Φοίνικες κ.α)¹⁶.

Σημαντικό ρόλο στη δημιουργία αυτόνομης θαλάσσιας ασφάλισης διαδραματίζει κατά το 1000 με 1400 π.Χ η εκκλησία, παρά της αρχικής της σύγκρουσης με την νοοτροπία της ναυτασφάλειας η οποία κατάφερε να απαλλάξει τα δάνεια από τους τόκους. Έτσι, επιβλήθηκε αυτόνομη θαλάσσια ασφάλιση. Μάλιστα η άνοδος του εμπορίου και η ανάπτυξη των πόλεων-κρατών ήταν επίσης παράγοντες στην εξέλιξη των ασφαλίσεων¹⁷.

Τον 15ο αιώνα εμφανίζονται στην Αγγλία οι Lloyd’s, όπου η ονομασία τους δόθηκε από το ομώνυμο καφενείο, του οποίου ο ιδιοκτήτης ήταν ο Edward Lloyd, με αποτέλεσμα τον επόμενο αιώνα να αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Πιο συγκεκριμένα, περί το 1660 – 1776, δηλαδή από τη περίοδο της βασιλίσσας Ελισάβετ, έως και την Αμερικανική Επανάσταση, η Αγγλία διαδραμάτισε ιδιαίτερο ρόλο στα Α.Σ. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ήττα της Αγγλίας από την Ισπανική Αρμάδα το 1588, όπου σηματοδότησε την άνοδο της Αγγλίας ως παγκόσμια δύναμη και ο μεταβαλλόμενος ρόλος του εμπορίου, συμπεριλαμβανομένης της

¹⁵ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

¹⁶ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners’

¹⁷ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

ασφάλισης, ήταν μια φυσική συνέπεια. Το 1601, η Αγγλία ψήφισε την πρώτη της νομοθεσία που αφορούσε την ασφάλιση¹⁸.

Τον 18^ο αιώνα, ιδρύθηκε η London Assurance και Royal Assurance στο Λονδίνο. Η πόλη αυτή αποτελούσε, την περίοδο εκείνη, το κέντρο της εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας και, ως εκ τούτου, από το 1770 μέχρι και το 1824, σε αυτό υπήρξε έκρηξη της δραστηριότητας των ασφαλιστικών εταιρειών¹⁹. Στη λογική αυτή, και έχοντας εκμεταλλευτεί τις διαθέσιμες ευκαιρίες για κέρδος και ανάπτυξη της δραστηριότητάς τους, δημιουργήθηκαν ανάλογες ασφαλιστικές εταιρείες στις ΗΠΑ (ιδίως τη Νέα Υόρκη), την Αμβέρσα και το Ρότερνταμ. Παρόλα αυτά, η αγγλική εταιρεία των Lloyds παρέμεινε η σημαντικότερη, επικερδέστερη και πιο αξιόπιστη εταιρεία ασφάλισης των πλοίων σε όλο τον κόσμο²⁰

Από τον 19^ο αιώνα και έπειτα εμφανίζονται και φορείς Ναυτασφάλειας με νέα μορφή, ήταν οι πρώτοι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί. Μέλη αυτών των οργανισμών ήταν πλοιοκτήτες, οι οποίοι προκειμένου να καλύψουν το κενό στις ασφαλιστικές παροχές από τις υφιστάμενες εταιρείες προχώρησαν στην δημιουργία αυτών των οργανισμών. Ορόσημο στην καθιέρωση των αλληλασφαλιστικών οργανισμών ήταν η υπόθεση De Vuex κατά Salvador.

Από τα τέλη του 19^ο αιώνα και στις αρχές του 20^ο αιώνα η αγορά θαλάσσιας ασφάλισης κυριαρχείται από τις μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες. Βασικότερη αιτία ως προς αυτή την κατεύθυνση αποτέλεσε κυρίως η τεχνολογική εξέλιξη στα εμπορικά πλοία. Η αυξανόμενη ασφαλιστική αξία του πλοίου οδήγησε τους μεμονωμένους ασφαλιστές σε μειονεκτική θέση καθώς πλέον βρίσκονται σε θέση που δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν²¹.

¹⁸ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

¹⁹ Βλ. Attilio, 2017, p. 1-34.

²⁰ Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

²¹ Βλ. Attilio, 2017, p. 1-34.

1.3 Βασικές έννοιες (Marine Insurance)

Οι βασικές έννοιες της Θαλασσιάς Ασφάλισης εμπίπτουν στην καλή πίστη (good faith), στο ασφαλιστικό συμφέρον (insurable interest), στην αληθής δήλωση (disclosure), στην αναληθή δήλωση (non-disclosure / mispresentation), στην υποκατάσταση (recovery) και στις Εγγυήσεις (warranties), όπου αποτελεί και το θέμα ανάπτυξης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Σε γενικές γραμμές η σημασία των εγγυήσεων στη θαλάσσια ασφάλιση είναι μεγάλη και επιβεβαιώνεται ήδη από την αρχαιότητα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, καθώς παρέχουν εξασφάλιση στον ασφαλιστή. Η εξασφάλιση αυτή έγκειται στο γεγονός ότι η εγγύηση αποτελεί έναν όρο σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο που πρέπει να τηρείται επακριβώς και κυριολεκτικά από τον ασφαλισμένο, διότι η απόκλιση από τις ακριβείς απαιτήσεις ακόμη και για λόγους ανάγκης συνιστά παράβαση και απαλλάσσει τον ασφαλιστή από οποιαδήποτε απαίτηση. Η αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη προκύπτει επειδή οι εγγυήσεις είναι τυπικά θεμελιώδεις όροι της ασφαλιστικής σύμβασης που αφορούν τη φύση και το εύρος του κινδύνου που έχει συμφωνήσει να καλύψει ένας ασφαλιστής²².

Έτσι λοιπόν το επόμενο κεφάλαιο εστιάζει στις εγγυήσεις στην θαλάσσια ασφάλιση αναλύοντας τον ορισμό των εγγυήσεων καθώς και την διαφορά με άλλες συγγενείς έννοιες. Έπειτα καταγράφονται τα είδη και τα βασικά τους χαρακτηριστικά. Τέλος, επεξηγούνται οι συνέπειες παραβίασης των εγγυήσεων στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο²³.

²² Βλ. CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'

²³ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

Κεφάλαιο Δεύτερο: Εγγυήσεις στην θαλάσσια ασφάλιση

2.1 Ορισμός εγγυήσεων και Συγγενής Έννοιες

Σε ό,τι αφορά την ασφάλιση των πλοίων, φορτίων και άλλων μέσων, ήτοι τη Θαλάσσια Ασφάλιση, το ισχύον δίκαιο ορίζει πως, βάσει νόμου, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει τη δέσμευση [την ευθύνη] πως δεν θα συμβεί ένα γεγονός, ή πως ένας όρος θα εκπληρωθεί και ο ασφαλισμένος πως θα τηρήσει τη συμφωνία από την πλευρά του καταβάλλοντας το αντίτιμο που συμφωνήθηκε και προστατεύοντας το ασφαλιστέο μέσο, προϊόν, φορτίο ή πλοίο κατά το μέτρο του δυνατού²⁴. Οι ρητές κυρίως εγγυήσεις που είναι αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου αποτελούν όρους της ασφαλιστικής σύμβασης που αναγράφονται στο συμβόλαιο. Παράλληλα αποτελούν βασικές προϋποθέσεις, με βάση τις οποίες ο ασφαλιστής αναλαμβάνει τον κίνδυνο σε μια ασφαλιστική σχέση.

Αυτό σημαίνει ότι η εγγύηση αποτελεί όρο στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που πρέπει να τηρείται επακριβώς από τον ασφαλισμένο.²⁵ Η απόκλιση τήρησης από τις ακριβείς απαιτήσεις ακόμη και για λόγους ανάγκης συνιστά παράβαση. Η παραβίαση μιας εγγύησης καθώς και η μη τήρηση τους έχει κατά κανόνα συνέπεια την αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση, βάσει του συμβολαίου, καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης. Η αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη προκύπτει επειδή οι εγγυήσεις είναι τυπικά θεμελιώδεις όροι της σύμβασης που αφορούν τη φύση και το εύρος του κινδύνου που έχει συμφωνήσει να καλύψει ένας ασφαλιστής. Αυτή η απαλλαγή εφαρμόζεται από την ημερομηνία της παράβασης, ενώ οι αξιώσεις πριν από αυτήν την ημερομηνία δεν επηρεάζονται.

Από την άλλη, ο ασφαλιστής δεν απαιτείται να αποδείξει ότι η παραβίαση είναι είτε ουσιώδης είτε αιτιολογική για οποιαδήποτε ζημία προκύψει²⁶. Για παράδειγμα, η παραβίαση της εγγύησης συναγερμού πυρκαγιάς σημαίνει ότι ο ασφαλιστής είναι εκτός κινδύνου και δεν θα χρειαζόταν να πληρώσει αξίωση για ζημίες που προκύπτουν από πλημμύρα, παρόλο που η εγγύηση συναγερμού πυρκαγιάς, εάν τηρούνταν, δεν θα λάμβανε δράση για να περιορίσει την απώλεια.

²⁴Βλ. Marine Insurance Act 1906 Artc.33

²⁵ Βλ. Peter, M. E.,2012,p. 211-244

²⁶ Βλ. Airmic Technical, 2013

Περαιτέρω, ένας ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη ακόμη και όταν μια εγγύηση έχει παραβιαστεί μόνο για σύντομο χρονικό διάστημα και η παράβαση έχει θεραπευθεί κατά τη στιγμή μιας επακόλουθης απώλειας. Για παράδειγμα, ο ασφαλιστής θα απαλλάσσονταν από την ευθύνη που προέκυψε από κλοπή τον Ιούλιο, εάν η εγγύηση συναγερμού πυρκαγιάς είχε παραβιαστεί για μία εβδομάδα νωρίτερα κατά την περίοδο ασφάλισης.

Επιπλέον υπάρχουν και οι «προσυμβατικές δηλώσεις», οι οποίες μπορούν να μετατραπούν σε εγγυήσεις, μέσω των λεγόμενων «βασικών ρητρών». Μια βασική ρήτρα ενσωματώνει στο συμβόλαιο, ως εγγυήσεις, ορισμένες δηλώσεις που γίνονται από τον ασφαλισμένο (συμπεριλαμβανομένων των προσυμβατικών πληροφοριών που παρέχονται στον ασφαλιστή), όπου οποιαδήποτε ανακρίβεια ή λάθος σε αυτές τις δηλώσεις αποτελεί παραβίαση της εγγύησης, με αποτέλεσμα την απαλλαγή από την ευθύνη του ασφαλιστή. Η αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη προκύπτει επειδή, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω έτσι και στη συγκεκριμένη κατάσταση οι εγγυήσεις είναι τυπικά θεμελιώδεις όροι της σύμβασης που αφορούν τη φύση και το εύρος του κινδύνου που έχει συμφωνήσει να καλύψει ένας ασφαλιστής.

Γενικά, ο ορισμός των εγγυήσεων αποτυπώνεται με πολύ ιδιαίτερο τρόπο, όπου οφείλουμε να είμαστε αρκετά προσεκτικοί, καθώς δεν θα πρέπει να συγχέεται με συγγενής έννοιες. Είθισται να υπάρχει μια αναστάτωση στις παρακάτω δύο περιπτώσεις. Η πρώτη αφορά τις περιστάσεις εκείνες που χρησιμοποιείται η φράση “warranted free from...”. Η φράση «warranted free from...» έχει ως σκοπό το να απαλλάξει τον ασφαλιστή από την υποχρέωση καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης σε περίπτωση επέλευσης ενός συγκεκριμένου κινδύνου που προσδιορίζεται κάθε φορά και προστίθεται μετά την ως άνω έκφραση. Πιο συγκεκριμένα όταν το αντικείμενο της ασφάλισης είναι εγγυημένο απαλλαγμένο, ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να ανακτήσει απώλεια μέρους, ωστόσο όμως ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για έξοδα διάσωσης και για συγκεκριμένες επιβαρύνσεις και άλλα έξοδα που προκύπτουν ορθά σύμφωνα με τις διατάξεις της ρήτρας προκειμένου να αποτραπεί μια ασφαλισμένη ζημία.²⁷

Η δεύτερη περίπτωση αφορά τις παρουσιάσεις (representations). Συχνά οι παρουσιάσεις γίνονται από τον ασφαλισμένο σε πρώιμο στάδιο της διαπραγμάτευσης,

²⁷ Βλ. Marine Insurance Act 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7. Article 76

πριν συναφθεί η ασφαλιστική σύμβαση. Οι αληθείς ή μη παραπλανητικές παρουσιάσεις, δεν αφορούν υπόσχεση με το προαναφερθέν περιεχόμενο, την οποία δίνει ο ασφαλισμένος και αναλαμβάνει την υποχρέωση πιστής τήρησής της.²⁸ Αντίθετα συνιστούν καθήκον του ασφαλισμένου στο πλαίσιο της υπέρτατης καλής πίστης, την οποία οφείλει να επιδεικνύει σε κάθε στάδιο της ασφαλιστικής σχέσης. Σημαντική πρακτική αξία της παραπάνω διαφοροποίησης αποτελεί το ότι η μη τήρηση μίας εγγύησης δεν απαιτείται να συνέβαλε ουσιωδώς στην επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου προκειμένου να απαλλαγεί ο ασφαλιστής από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης. Η παραβίαση μίας εγγύησης από μόνη της, κατά κανόνα, αρκεί για να επιφέρει τη συνέπεια αυτή. Από την άλλη πλευρά μία παραπλανητική ή μη αληθής παρουσίαση συνιστά παραβίαση της *αρχής της υπέρτατης καλής πίστης* αν είναι, ωστόσο, ουσιώδης.

²⁸ Βλ. Peter, 2012, p. 1, 211-244

2.2 Είδη των εγγυήσεων

2.2.1 Ρητές εγγυήσεις (Express Warranties)

Οι εγγυήσεις τις οποίες περιλαμβάνει το ασφαλιστήριο, δηλαδή το ασφαλιστικό συμβόλαιο, είναι ρητές. Για να μπορέσει κανείς να θεωρήσει μια εγγύηση ως «ρητή» θα πρέπει να διαθέτει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Έτσι, θα πρέπει με κάποιο τρόπο [οποιοδήποτε συνδυασμό λέξεων] να πηγάζει εγγύηση από τη διατύπωση της υποχρέωσης. Διαφορετικά, μπορεί, ωστόσο, να προκύψει εγγύηση και χωρίς τη χρήση του όρου. Ακόμα, θα πρέπει να γράφεται ρητά ή να εμπεριέχεται κείμενο που διασφαλίζει τη ρητή εγγύηση. Μια ρητή εγγύηση, σε αντίθεση με μια σιωπηρή εγγύηση, υπερισχύει αλλά αυτό δεν σημαίνει και πως η σιωπηρή εγγύηση μπορεί να είναι επαρκής²⁹.

Ακόμα, οι ρητές εγγυήσεις μπορούν να είναι τυπικές (standard) ή να έχουν κατασκευαστεί κατά περίπτωση (custom-made), για τις ανάγκες συγκεκριμένης συμφωνίας. Στην περίπτωση αυτή, ενώ υφίσταται η υποχρέωση της επακριβούς συμμόρφωσης, είναι απαραίτητη η ερμηνεία αυτών για να ισχύσει η ρητή εγγύηση των όρων του ασφαλιστηρίου.³⁰

Σε γενικές γραμμές οι ρητές εγγυήσεις ως αντικείμενο της συμφωνίας των μερών, αποτελούν όρους της ασφαλιστικής σύμβασης και αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Δεν απαιτείται συγκεκριμένη διατύπωση. Επίσης δεν είναι απαραίτητη η χρήση του όρου εγγύηση πριν την αναγραφή τους στο συμβόλαιο. Αντίθετα αρκεί οποιαδήποτε διατύπωση, η οποία αναδεικνύει την πρόθεση των συμβαλλομένων να εγγυηθούν και να διαβεβαιώσουν την ύπαρξη μίας κατάστασης ή την εκπλήρωση κάποιων όρων ή την πραγματοποίηση συγκεκριμένων ενεργειών. Σε κάθε όμως περίπτωση δεν πληροί της προϋποθέσεις για να θεωρηθεί ως ρητή εγγύηση μία προφορική διαβεβαίωση, καθώς, όπως προαναφέρθηκε, οι ρητές εγγυήσεις θα πρέπει να αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα των ρητών εγγυήσεων αποτελούν τα ακόλουθα:

- **Η εγγύηση ταξινόμησης του πλοίου σε συγκεκριμένη κλάση**

²⁹Βλ. Soyer B. (2013). Warranties in Marine Insurance, 3^d Ed. (Preview): Routledge

³⁰Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820

Η συγκεκριμένη εγγύηση, όπως δηλώνεται και από τον τίτλο, αναφέρεται στην κλάση του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, εάν το πλοίο, εντός των χρονικών ορίων ισχύος της σύμβασης, χάσει την ταξινόμησή του στην κλάση στην οποία βρισκόταν κατά την διάρκεια σύναψης της σύμβασης, θεωρείται ότι υπάρχει παραβίαση της εγγύησης, έστω και αν αργότερα την ανακτήσει.

- **Η ύπαρξη γεωγραφικών εγγυήσεων**

Η ύπαρξη γεωγραφικών εγγυήσεων αφορούν την απαγόρευση πλου του πλοίου σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η απαγόρευση πλεύσης πλοίου σε περιοχές “War Area Zones”.

2.2.2. Σιωπηρές ή εξυπακουόμενες εγγυήσεις (Implied Warranties)

Οι σιωπηρές ή εξυπακουόμενες εγγυήσεις θεωρούνται θεμελιώδεις για την ασφαλιστική σχέση. Για το λόγο αυτό, αν και δεν αναγράφονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η πιστή τήρησή τους είναι επιβεβλημένη. Επίσης η παραβίασή τους επιφέρει τις ίδιες συνέπειες με τη μη τήρηση των ρητών εγγυήσεων, όπου θα αναλυθούν παρακάτω.

Οι εξυπακουόμενες ή σιωπηρές εγγυήσεις είναι οι ακόλουθες³¹:

- **Εγγύηση Αξιοπλοΐας**

Οι σιωπηρές εγγυήσεις αξιοπλοΐας (και νομιμότητας) είναι αληθινές σιωπηρές εγγυήσεις, δεδομένου ότι η ύπαρξή τους θεωρείται από το νόμο και θα αποτελούν μέρος οποιασδήποτε σύμβασης ναυτιλιακής ασφάλισης εκτός εάν δεν συνάδει με ρητή εγγύηση. Η εγγύηση της αξιοπλοΐας έγκειται στο ότι το πλοίο θα είναι αξιόπλοο "κατά την έναρξη του ταξιδιού" καθώς για το ολόκληρο το δρομολόγιο. Το πως ορίζεται η «αξιοπλοΐα» με βάση το αγγλικό δίκαιο προκύπτει από τη νομολογία, συγκεκριμένα, την εκδίκαση της υπόθεσης Gibson v Small του 1853. Σύμφωνα με τη νομολογία, «η αξιοπλοΐα εκφράζει μια συσχέτιση της κατάστασης του πλοίου και των κινδύνων που θα κληθεί να αντιμετωπίσει βάσει των δεδομένων συνθηκών για να είναι ένα πλοίο αξιόπλοο πριν ξεκινήσει για ένα ταξίδι, αρκεί να είναι κατάλληλο στο βαθμό που ένας συνετός πλοιοκτήτης χωρίς ασφάλιση θα απαιτούσε αυτό να

³¹ Βλ. Peter, 2012, p. 211-244

αντιμετωπίσει τους κινδύνους των δεδομένων συνθηκών, και θα συνέχιζε να πράττει κατ' αυτόν τον τρόπο για το υπόλοιπο του ταξιδιού, αν δεν προέκυπτε ασυνήθιστη βλάβη.» Με άλλα λόγια για να θεωρηθεί αξιόπλοο ένα πλοίο δεν χρειάζεται να είναι σε κατάσταση τελειότητας, αλλά σε λογική καλή κατάσταση για να αντιμετωπίσει τους κοινούς κινδύνους που αναμένεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας. Εάν όμως είναι αναμενόμενο να συναντήσει άσχημες συνθήκες, τότε το αξιόπλοο του πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνει και την αντιμετώπιση των καταστάσεων αυτών. Σε περίπτωση βλάβης του πλοίου, για παράδειγμα, για τη διαπίστωση σχετικά με τον αν η βλάβη επηρεάζει το αξιόπλοο του πλοίου, υποστηρίζεται ότι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο, το αν ο συνετός ιδιοκτήτης, μόλις λάμβανε γνώση αυτής, θα την επιδιόρθωνε πριν το ταξίδι.

Το αξιόπλοο του πλοίου είναι μια εγγύηση που εξυπακούεται από το ασφαλιστήριο και περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την κατασκευή, το μηχανολογικό εξοπλισμό/το μηχανισμό και τα ναυτικά βοηθήματα, την ικανότητα και την επάρκεια του πληρώματος, την επάρκεια και την ποιότητα των καυσίμων και την τοποθέτηση του φορτίου και την ευστάθειά του.³²

▪ Εγγύηση Νομιμότητας

Σύμφωνα με την εγγύηση νομιμότητας το ταξίδι του πλοίου θα πρέπει να είναι νόμιμο, δηλαδή να μην παραβιάζονται κανόνες δικαίου κατά την πραγματοποίησή του.³³ Είναι μια εγγύηση που συχνά περιλαμβάνεται ρητά στα ασφαλιστήρια συμβόλαια καθώς και σιωπηρά. Όπου υπάρχει ρητή εγγύηση νομιμότητας, θα υπερισχύει της σιωπηρής εγγύησης στον βαθμό που οι δύο είναι ασυνεπείς.

▪ Εγγύηση Ουδετερότητας

Σε ό,τι αφορά την ασφάλιση των πλοίων και των μεταφερόμενων αγαθών, ένα συχνό ζήτημα το οποίο μελετάται είναι η ουδετερότητα. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, το Act εξηγεί την ύπαρξη δυο σιωπηρών ρητών εγγυήσεων. Αναλυτικά, αναφέρει πως, «η περιουσία οφείλει να είναι ουδέτερη και κατά την επέλευση του κινδύνου» στο βαθμό στον οποίο η κατάσταση βρίσκεται στον έλεγχο του ασφαλισμένου μέρους. Ο

³² Βλ. Soyer B. (2013). Warranties in Marine Insurance, 3^d Ed. (Preview): Routledge

³³ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

ασφαλισμένος οφείλει να διασφαλίσει τον ουδέτερο χαρακτήρα της περιουσίας όσο υφίσταται κίνδυνος καθώς και πως η περιουσία που μεταφέρεται θα συνοδεύεται από τα αντίστοιχα έγγραφα τα οποία θα είναι νόμιμα και αυθεντικά.³⁴

Ακόμα, η παραβίαση της σιωπηρής εγγύησης αυτή θα παραβιάζει, αντίστοιχα, και τη ρητή εγγύηση της ουδετερότητας. Άρα, απαλλάσσεται και ο ασφαλιστής από την υποχρέωση κάλυψης του ασφαλιστικού κινδύνου που προκύπτει. Η μη διατήρηση και μεταφορά των νομικών εγγράφων που αναφέρονται στην Πράξη αυτή, αποτελεί αίτιο μη τήρησης του συνόλου του ασφαλιστήριου συμβολαίου. Άρα, η εγγύηση ουδετερότητας δεν είναι απλώς μια σιωπηρή εγγύηση αλλά οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του συμβολαίου.

³⁴ Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820

2.3 Βασικά χαρακτηριστικά εγγυήσεων

Γενικά από την άνωθεν ανάλυση προκύπτουν κάποια βασικά και κύρια χαρακτηριστικά των εγγυήσεων και επιβεβαιώνεται ότι οι εγγυήσεις που είναι σχετικές με το δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλισης κατέχουν συγκεκριμένη θέση μεταξύ άλλων στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο³⁵.

2.3.1 Αυστηρή συμμόρφωση

Αρχικά, βασικό χαρακτηριστικό των εγγυήσεων είναι η αυστηρή συμμόρφωση όπου έγκειται στο ότι η εγγύηση θα πρέπει να είναι ακριβής-αυστηρή. Ο συγκεκριμένος κανόνας άρχισε να διαμορφώνεται τον 18^ο αιώνα, όταν και κρίθηκε πως, έστω και μια μικρή αθέτηση του συμβολαίου, ακόμα και αν είναι ασήμαντη για την εγγύηση, θα είναι επαρκής αιτία απαλλαγής του ασφαλιστή από την ευθύνη αποζημίωσης που ορίζει το ασφαλιστήριο³⁶. Συγκεκριμένα ορίζεται πως ο κανόνας της αυστηρής συμμόρφωσης περιλαμβάνει δύο διαστάσεις -πως ο ασφαλιστής δεν μπορεί να απαιτήσει κάτι πέρα της υποχρέωσης που αναλαμβάνει με την εγγύηση και πως δεν αρκεί τίποτα λιγότερο, για τον ασφαλισμένο, από *«την ακριβή, κυριολεκτική εκπλήρωση της υπόσχεσης»*³⁷.

2.3.2 Μη δυνατότητα επανόρθωσης, κατά κανόνα, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με μία εγγύηση

Σε ότι αφορά το δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν αρκεί για την επέλευση των συνεπειών της μη τήρησης της εγγύησης η απλή πρόθεση του ασφαλισμένου να μη συμμορφωθεί με την υποχρέωση που πηγάζει από τη συγκεκριμένη εγγύηση. Απαραίτητη προϋπόθεση για να εφαρμοστεί η μη δυνατότητα επανόρθωσης είναι η μη συμμόρφωση με την εγγύηση³⁸.

³⁵ Βλ. Peter, 2012.

³⁶ Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820.

³⁷ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

³⁸ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

2.3.3 Δεν μπορεί να προβληθεί οποιοσδήποτε υπερασπιστικός ισχυρισμός για τη δικαιολόγηση της μη συμμόρφωσης που απορρέει από τη συμφωνηθείσα εγγύηση

Οι αυστηρές συνέπειες της μη συμμόρφωσης προς μία εγγύηση επέρχονται ανεξαρτήτως του λόγου που την προκάλεσε. Επομένως ακόμη και η επίκληση της ανιδιοτέλειας των κινήτρων του παραβιάσαντος της εγγύησης ή της συνδρομής λόγω ανωτέρας βίας δεν αρκούν για τη διατήρηση της ευθύνης του ασφαλιστή για καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης. Για το λόγο αυτό ο μόνος ισχυρισμός που θα μπορούσε βάσιμα να προβάλει ο ασφαλισμένος θα ήταν η άρνηση του γεγονότος που συνιστά παραβίαση της εγγύησης και όχι η προβολή ισχυρισμού που στοχεύει στη δικαιολόγηση της μη αυστηρής τήρησης της εγγύησης. Αυτό συνεπάγει τον απόλυτο χαρακτήρα των εγγυήσεων που στο μόνο που εστιάζει είναι στην παραβίαση των συμφωνημένων εγγυήσεων ανεξαρτήτως το πώς και το γιατί παραβιάστηκαν.³⁹

Παράλληλα, όμως, καταγράφονται και εξαιρέσεις ως προς την υποχρέωση αυστηρής συμμόρφωσης με μία εγγύηση. Ενώ δεν προβλέπεται ρητά κανόνας από το ΜΙΑ 1906, υπάρχουν δύο ρητές εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 34⁴⁰: από τη μία πως, η μη συμμόρφωση δικαιολογείται αν έχουν αλλάξει τόσο οι περιστάσεις που δεν μπορούν να ισχύουν οι όροι του συμβολαίου και, από την άλλη, πως, αν η συμμόρφωση με την συμφωνημένη εγγύηση κρίνεται από μεταγενέστερο νόμο ως παράνομη τότε δεν απαιτείται συμμόρφωση με αυτή⁴¹.

³⁹ Gurses O. (2015). *Marine Insurance Law*: Taylor & Francis Group

⁴⁰Οπ. παρ. Peter, 2012

⁴¹ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3^d Ed. (Preview): Routledge

2.4 Παραβίαση εγγυήσεων και συνέπειες

Η φύση και η παραβίαση των ασφαλιστικών εγγυήσεων υποβλήθηκαν σε λεπτομερή εκτίμηση από το House of Lords στην υπόθεση Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd, The God Luck (1989)⁴². Πρώτα από όλα η παραβίαση μίας εγγύησης έχει ως συνέπεια την ακύρωση της ασφαλιστικής σύμβασης και την απαλλαγή του ασφαλιστή από τις υποχρεώσεις του, οι οποίες επέρχονται από την ημέρα παραβίασης της εγγύησης και μετά. Πριν το χρονικό σημείο παραβίασης της εγγύησης οι υποχρεώσεις των δύο μερών που πηγάζουν από τη συγκεκριμένη σύμβαση ασφαλιστικής παραμένουν άθικτες. Εντούτοις υπάρχει δυνατότητα παραίτησης του ασφαλιστή από την άσκηση των δικαιωμάτων του, τα οποία του αναγνωρίζονται ως συνέπεια της παραβίασης μίας εγγύησης εκ μέρους του ασφαλισμένου. Η αυτόματη απαλλαγή σε περίπτωση παραβίασης μίας εγγύησης δεν είναι αντιφατική προς το δικαίωμα του ασφαλιστή να παραιτηθεί από το να ασκεί τα δικαιώματα τα οποία πηγάζουν από την παραβίαση της εγγύησης. Αυτό συμβαίνει διότι σε περίπτωση παραβίασης μίας εγγύησης παύει η ευθύνη του ασφαλιστή αλλά δεν ακυρώνεται η σύμβαση⁴³.

Αναφορικά με τον ασφαλισμένο, το μέρος αυτό συμφωνεί να τηρήσει τις δικές του υποχρεώσεις της σύμβασης. Έτσι, δεν μπορεί να υπερασπιστεί τη θέση του σε περίπτωση παραβίασης είτε ρητής ή σιωπηρής εγγύησης για να απαλλαγεί από την υποχρέωση του να τηρήσει τις δικές του υποχρεώσεις που απορρέουν από το ασφαλιστήριο⁴⁴. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στη νομολογία είναι η υπόθεση Douglas v Scougall, με βάση την οποία προκύπτει πως «δεν είναι απαραίτητο να εξετασθεί αν ο ασφαλισμένος ενήργησε με ειλικρίνεια και εντιμότητα ως προς τη διαδικασία, καθώς είναι νομικά ξεκάθαρο πως άσχετα με την εντιμότητα και την ειλικρίνεια των προθέσεών του, αν είχε λανθασμένη εντύπωση και το πλοίο ήταν στην πραγματικότητα αναξιόπλοο, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος.⁴⁵»

Ως εκ τούτου, η αθέτηση των όρων της συμφωνίας οδηγεί σε απαλλαγή του ασφαλιστή από την υποχρέωση αποζημίωσης και δεν μπορεί να υπάρξει

⁴² Βλ. Samaksh Khanna, 1991, Bank of Nova Scotia Vs. Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd.

⁴³ Βλ. Elizabeth, 2016

⁴⁴ Gurses O. (2015). Marine Insurance Law: Taylor & Francis Group

⁴⁵ Βλ. Soyer B. (2013). Warranties in Marine Insurance, 3^d Ed. (Preview): Routledge

«συγχώρεση» ακόμα κι αν αποκατασταθεί η βλάβη. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως ο ασφαλιστής μπορεί να παραιτηθεί από την αξίωση που προκύπτει εξαιτίας της παραβίασης και πως, ο ασφαλισμένος, δεν μπορεί να ισχυριστεί πως η αθέτηση έχει θεραπευτεί⁴⁶. Υφίστανται, όμως, περιπτώσεις στις οποίες είναι πιθανό να γίνει εξαίρεση και να υπάρχει συγχώρεση αφού, σύμφωνα με τη ΜΙΑ 1906 εξαίρεση υφίσταται αν υπάρχει αλλαγή συνθηκών που καθιστά μη εφαρμόσιμα τα όσα ορίζονται από τη σύμβαση⁴⁷ ή νέος νόμος καθιστά παράνομη τη συμμόρφωση με τους όρους του συμβολαίου⁴⁸, όπως αναλύθηκε παραπάνω.

⁴⁶ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3^d Ed. (Preview): Routledge

⁴⁷ Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820.

⁴⁸ Βλ. Peter, M. E. (2012). *The Past and Future of English Insurance Law: Good Faith and Warranties*. *UCL Journal of Law and Jurisprudence*, 1, 211-244

Κεφάλαιο Τρίτο: Marine Insurance Act 2015

3.1 Ο νόμος περί ασφαλίσεων του 2015

Ο νόμος των ασφαλιστικών εγγυήσεων στη ναυτιλία, αποτελεί εδώ και καιρό μια σημαντική πηγή διαμάχης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών στις θαλάσσιες μεταφορές. Μέχρι ουσιαστικά να γίνει επίσημος νόμος, ο *Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015*, οι εγγυήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, διέπονταν από τις διατάξεις του νόμου περί ασφάλισης θαλάσσης του 1906 (Marine Insurance Act, 1906), μετριασμένες σε κάποιο βαθμό από τις αποφάσεις του δικαστικού σώματος⁴⁹.

Ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015, επιχείρησε ουσιαστικά να εισαγάγει μια ριζική μεταρρύθμιση στη νομοθεσία που διέπει τις παραβιάσεις των ασφαλιστικών εγγυήσεων, με στόχο την αντιμετώπιση των προηγούμενων ελλείψεων του Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 1906⁵⁰. Έτσι λοιπόν, ο νόμος αυτός του 2015, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 12 Αυγούστου 2016, είναι η πιο σημαντική μεταρρύθμιση του δικαίου των ασφαλιστικών συμβάσεων του Ηνωμένου Βασιλείου, εδώ και έναν αιώνα. Ο νόμος έχει σκοπό να μεταρρυθμίσει τον τρόπο ή τους τρόπους με τους οποίους και διεξάγονται οι ασφαλιστικές δραστηριότητες και να επεκτείνει τις ευρύτερες μεταρρυθμίσεις που έλαβαν χώρα στον τομέα από το 2009 και έπειτα για τη ρύθμιση του τρόπου με τον οποίο συνάπτονται τα ασφαλιστικά συμβόλαια [μη καταναλωτικά]⁵¹.

Από το 2016 και έπειτα λοιπόν, ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015 για τις θαλάσσιες ασφάλειες, διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Στην πραγματικότητα, τονίζεται πως, οι περισσότεροι κανόνες που διέπουν το διεθνές εμπόριο έως τις μέρες μας, μπορούν να αναχθούν στους μεσαιωνικούς κανόνες γνωστούς ως *Lex Mercatorian* και *Lex Maritime*, όπου αυτοί οι κανόνες σε μεγάλο βαθμό αναπτύχθηκαν από έμπορους⁵².

Εντούτοις, ο αγγλικός νόμος περί ναυτικών ασφαλίσεων που διέπεται από τη θέσπιση του Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 1906, είναι ένα ευρέως αναγνωρισμένο

⁴⁹Βλ. Gurses O. (2015). *Marine Insurance Law*: Taylor & Francis Group

⁵⁰Βλ. Lowny J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

⁵¹ Βλ CTRL Marine Solutions, 2016

⁵² Βλ Gurses O. (2015). *Marine Insurance Law*: Taylor & Francis Group

γεγονός, ως βασική πηγή του δικαίου στη διεθνή ναυτιλιακή και εμπορική σκηνή⁵³. Με άλλα λόγια, ο νόμος που υιοθετήθηκε από άλλες χώρες σε σχέση με το δίκαιο της ναυτιλιακής ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένης της δικαιοδοσίας του αστικού δικαίου, επηρεάζεται με διαφορετικούς τρόπους από το αγγλικό δίκαιο των ναυτικών ασφαλίσεων⁵⁴. Ίσως ο λόγος για αυτό το γεγονός, οφείλεται στο ότι η αγγλική αγορά ναυτιλιακών ασφαλίσεων κυριαρχεί στη διεθνή αγορά⁵⁵.

Η παγκοσμιοποίηση επίσης, οδήγησε τον κλάδο των ναυτιλιακών ασφαλίσεων να γίνει ένας από τους σημαντικότερους τύπους ασφάλισης στην αγορά. Ο νόμος περί ναυτικής ασφάλισης του 1906, θεσπίστηκε για να αντιμετωπιστεί το ζήτημα που προέκυψε από τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης. Ο νόμος ωστόσο, φαίνεται να είναι αμφιλεγόμενος μετά από 200 χρόνια από την επιβολή του, αφού έγινε αντικείμενο συζήτησης μεταξύ νομικών και ακαδημαϊκών, λόγω της αναπόφευκτα ελαττωματικής φύσης της διάταξης του με την πάροδο του χρόνου⁵⁶.

⁵³ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles*, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

⁵⁴ Βλ. Rose F.D. (2016). *Marine Insurance: Law & Practice*, 2nd Ed.: CRC Press

⁵⁵ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

⁵⁶ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

3.2 Εγγυήσεις στο Νόμο Περί Ασφαλίσεων του Marine Insurance Act 2015

Μετά από χρόνια συζητήσεων και διαβουλεύσεων, ο νόμος για τους όρους των εγγυήσεων, τροποποιήθηκε από το κοινοβούλιο το 2015 και ουσιαστικά θεσπίστηκε ο *Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015*, που τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2016 μετά τη χορήγηση της Βασιλικής συγκατάθεσης τον Φεβρουάριο του 2015 στην Μεγάλη Βρετανία. Σημειώνεται επίσης πως ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015, είναι η πιο σημαντική μεταρρύθμιση της κωδικοποίησης του νόμου για την Ασφάλιση Ναυτιλίας του 1906. Εφαρμόζεται ευρύτερα και όχι μόνο στη ναυτική ασφάλιση, περιλαμβάνοντας όλες τις επιχειρηματικές και εμπορικές ασφάλειες εκτός από την ασφάλιση καταναλωτών και δεν λογίζεται ως μόνο ένα ολοκληρωμένο μέτρο, το οποίο εφαρμόζεται σε ορισμένους προβληματικούς και μερικές φορές αμφιλεγόμενους τομείς του ασφαλιστικού δικαίου.

Ο νόμος προέρχεται από μια εκτεταμένη περίοδο επανεξέτασης από τις Νομικές Επιτροπές στην Αγγλία, την Ουαλία και για τη Σκωτία. Προβαίνει σε τροποποιήσεις του προηγούμενου νόμου που αφορούν την *καλή πίστη*, τα *προσυμβατικά καθήκοντα των ασφαλισμένων*, τις *εγγυήσεις σε δεσμεύσεις* και ορισμένους άλλους συμβατικούς όρους. Αποσαφηνίζει τη νομοθεσία σχετικά με δόλιες αξιώσεις και εισάγει έναν νέο σιωπηρό συμβατικό όρο σχετικά με την πληρωμή των απαιτήσεων⁵⁷. Ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015 επίσης, εφαρμόζεται σε ασφαλιστήρια συμβόλαια μη καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των αντ-ασφαλιστικών συμβολαίων και της ασφάλισης P&I καθώς και σε συμβατικές παραλλαγές τέτοιων συμβολαίων. Με δύο εξαιρέσεις, ο Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015, ορίζει έναν κώδικα προεπιλεγμένων κανόνων. Οι εξαιρέσεις αφορούν συμφωνίες «*βάσης συμβολαίου*» και τη συνεπαγόμενη υποχρέωση διακανονισμού απαιτήσεων εντός εύλογου χρονικού διαστήματος⁵⁸.

Η νομοθεσία Περί Ασφαλίσεων που αποτελεί την εξέλιξη του προγενέστερου νομικού πλαισίου και κυρώθηκε το 2015, εστιάζει στις εγγυήσεις στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Έτσι, αναφέρεται σε δηλώσεις μελλοντικών μερών σε μη καταναλωτικά συμβόλαια και σε πιθανές μελλοντικές τροποποιήσεις αυτών. Προκύπτει πως,

⁵⁷Βλ Rose F.D. (2016). *Marine Insurance: Law & Practice*, 2nd Ed.: CRC Press

⁵⁸Βλ.Gurses O. (2015). *Marine Insurance Law*: Taylor & Francis Group

σήμερα, οι δηλώσεις αυτές δεν μετατρέπονται με καμία διάταξη σε εγγύηση, ακόμα και αν συνιστούν ρήτρες βάσης του συμβολαίου⁵⁹.

Επιπρόσθετα, στα πλαίσια της εφαρμογής της νέας νομοθεσίας, αφαιρείται από τον ασφαλιστή η δυνατότητα για τη δημιουργία εγγυήσεων με βάση τα λεγόμενα του ασφαλιζόμενου πριν από τη σύναψη της σύμβασης όπως ίσχυε προγενέστερα (Disclosure & Representations του 2012)⁶⁰. Αυτό καθιστά εφικτή τη δυνατότητα να συνάπτουν τα μέρη σύμβαση διαφορετική από αυτή που προβλέπεται ρητά από το νόμο καθώς και να αναζητήσει, σε μελλοντικό χρόνο, ο ασφαλισμένος στο μέλλον συνθήκες ευνοϊκότερες, όπως και ο ασφαλιστής αυστηρότερες ρυθμίσεις για τη σύμβαση. Όμως, ο ασφαλιστής, οφείλει να ενημερώσει εγκαίρως και πλήρως το έτερο μέρος της σύμβασης για τα πιθανά μειονεκτήματα για τον ίδιο από τη συμπερίληψη συγκεκριμένων όρων του συμβολαίου⁶¹.

Ως μια τελευταία παρατήρηση για την παρούσα ενότητα, σημειώνεται πως, ο νέος Νόμος Περί Ασφαλίσεων του 2015, καταργεί τον κανόνα που υπήρχε πως, αλλαγές στις συνθήκες που έλαβαν χώρα μετά τη σύναψη του συμβολαίου, καταργούν τις υποχρεώσεις του ασφαλιστή για κάλυψη των εγγυήσεων της σύμβασης. Ωστόσο, σήμερα, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται και για ζημίες που προκύπτουν από παραβίαση ενός όρου εγγύησης του συμβολαίου. Επίσης, η αλλαγή του νόμου δεν αλλάζει το γεγονός πως, ο ασφαλιστής διατηρεί ευθύνη για αποζημίωση που προκύπτει πριν ή την παράβαση των όρων, ακόμα κι αν η παράβαση επιδέχεται αποκατάσταση, αφού αυτή αποκατασταθεί⁶².

⁵⁹Βλ. Lowny J., Rawlings P. (2015). Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

⁶⁰Βλ. Rose F.D. (2016). Marine Insurance: Law & Practice, 2nd Ed.: CRC Press

⁶¹ Βλ. Soyer B. (2013). Warranties in Marine Insurance, 3^d Ed. (Preview): Routledge

⁶² Βλ. Gurses O. (2015). Marine Insurance Law: Taylor & Francis Group

3.3 Τροποποιήσεις εγγυήσεων 2015 (Marine Insurance Act 2015) και Σύγκριση με το Νόμο Θαλάσσιας Ασφάλισης του 1906

Σε αυτή την ενότητα, επιτελείται μια βασική σύγκριση και αντιπαραβολή του νέου Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 2015 σε σχέση με εκείνον του 1906, ως προς τις εγγυήσεις αλλά και ως προς τις διαφορές και τις ομοιότητες που επιδιώκουν να αποκαλύψουν σε ποιο βαθμό είναι οι νέοι κανόνες ικανοί να αντιμετωπίσουν τους περιορισμούς παλαιότερων κανόνων ως προς τις εγγυήσεις και την θαλάσσια ασφάλιση. Με άλλα λόγια, επιτελείται μεταξύ άλλων μια βασική ανάλυση και συζήτηση του αποτελέσματος της παραβίασης της εγγύησης και συγκεκριμένα στους τρεις κύριους τομείς των αλλαγών στο νέο Νόμο Περί Ασφαλίσεων του 2015. Ουσιαστικά οι κύριοι τομείς των αλλαγών αφορούν την επίπτωση της παραβίασης των εγγυήσεων, την αιτιώδη συνάφεια όταν επέλθει παράβαση και τη κατάργηση ρήτρας βάσης σύμβασης.

Ως προς την **ρήτρα της βάσης της θαλάσσιας σύμβασης μεταφορών**, σημειώνεται πως όταν τα συμβαλλόμενα μέρη σκοπεύουν να δημιουργήσουν έναν όρο εγγύησης στο πλαίσιο του συμβολαίου ναυτιλιακής ασφάλισης, δεν υπάρχει συγκεκριμένη απαίτηση για τη μορφή ή το σχήμα της εγγύησης αυτής, με την επιφύλαξη γενικών κανόνων⁶³. Οι όροι εγγύησης ναυτιλιακής ασφάλισης μπορούν να δημιουργηθούν από τα μέρη της σύμβασης, είτε ρητώς είτε με σιωπηρό τρόπο.

Η συντριπτική πλειονότητα όμως των όρων εγγύησης ναυτιλιακής ασφάλισης, δημιουργείται με τη ρητή εγγύηση. Η ρητή εγγύηση λαμβάνεται ως *«μια συμφωνία που εκφράζεται σε ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο, σύμφωνα με το οποίο οι ασφαλισμένοι ορίζουν ότι ορισμένα γεγονότα που σχετίζονται με τον κίνδυνο, είναι ή θα είναι αληθή ή ορισμένες πράξεις που σχετίζονται με το ίδιο θέμα, έχουν πραγματοποιηθεί ή θα πραγματοποιηθούν»*. Σύμφωνα με το δίκαιο, *«η ρητή εγγύηση μπορεί να είναι με οποιαδήποτε μορφή λέξεων από τις οποίες συνάγεται η πρόθεση της εγγύησης»*⁶⁴.

Επιπλέον, θα πρέπει να συμφωνηθεί και να περιέχεται σε κάποια μορφή γραπτών και να ενσωματωθεί στο κείμενο της σύμβασης μεταφοράς και στην θαλάσσια ασφάλιση. Έτσι, στην υπόθεση *Aktielskabet Greenland V Jason* οι ρήτρες που περιείχαν τον όρο *«δεν μεταφέρεται ζυλεία εξόρυξης»*, ήταν αρκετή για να

⁶³ Όπ. παρ. Attilio, 2017

⁶⁴ Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820

ισοδυναμεί με ρητή εγγύηση, διότι και τα δύο μέρη είχαν την πρόθεση να ενσωματώσουν όρο που ισοδυναμούσε με εγγύηση μέσω των ρητρών εγγύησης.

Ο Foster επισημαίνει επίσης ότι «ο σιωπηρός όρος προκύπτει όταν οι όροι εγγύησης δημιουργούνται σιωπηρά ή από συμπεράσματα από τη φύση της συναλλαγής ή τις συνθήκες των μερών που εμπλέκονται στη μεταφορά». Η σχετική νομοθεσία επιβάλλει τέσσερις σιωπηρούς όρους σε οποιοδήποτε ασφαλιστήριο συμβόλαιο ναυτιλίας i) αξιολογία πλοίου, ii) κατάλληλο για κινδύνους του λιμένα, iii) νομιμότητας iv) ουδετερότητας. Θεωρείται απίθανο ότι ο σιωπηρός όρος θα συναχθεί από την πρόθεση των μερών εκτός από τις σιωπηρές εγγυήσεις που επιβάλλονται από το νόμο. Οποιοσδήποτε όρος εγγύησης που δημιουργείται, είτε ρητός είτε σιωπηρός, θα υπόκειται στη συμφωνία και των δύο μερών της σύμβασης⁶⁵.

Σύμφωνα με την προηγούμενη νομοθεσία του 1906, οι όροι εγγύησης μπορούν επίσης να δημιουργηθούν με τις ρήτρες βάσει της σύμβασης. Η ρήτρα βάσης του συμβολαίου επιτρέπει στον ασφαλιστή να βασιστεί στην εκπροσώπηση του ασφαλισμένου ως θεμελιώδες μέρος της σύμβασης και να την καθιστά τη βάση αυτής. Αυτή η ρήτρα επιτρέπει στον ασφαλιστή να τροποποιήσει τις πράξεις ή τα λόγια που έλαβε από τον ασφαλισμένο κατά τη διάρκεια της περιόδου εκπροσώπησης ως αληθινές και ακριβείς, όπου ένα απλό λάθος ή ανακρίβεια θα επιτρέψει στον ασφαλιστή να απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη βάσει του συμβολαίου, επειδή η ρήτρα λειτουργεί ως εγγύηση που εγγυάται την υπόσχεση που δόθηκε από τα μέρη ως απόλυτη αληθινή⁶⁶.

Η περίπτωση του *Dawson V Bonnin*, αναφέρει την ιδέα πίσω από τη ρήτρα βάσης της σύμβασης, όπου στην περίπτωση αυτή η κάλυψη του ασφαλιστηρίου απαιτεί η εκπροσώπηση που γίνεται από τον ασφαλισμένο, να είναι απολύτως αληθής. Η πρόταση που κατέθεσε ο ασφαλισμένος, προοριζόταν για κάλυψη φορτηγού. Το φορτηγό έπιασε φωτιά όπου επήλθε ολική απώλεια. Η ασφάλεια αρνήθηκε να πληρώσει για τη ζημιά γιατί μετά από έρευνα στο φορτηγό διαπίστωσε ότι το φορτηγό ήταν ταξινομημένο σε διαφορετική διεύθυνση κατοικίας από αυτή που υπέβαλε ο οδηγός. Στη περίπτωση αυτή, η ανακρίβεια της διεύθυνσης ενός φορτηγού κατά τη διάρκεια της πρότασης εκπροσώπησης που υποβλήθηκε από τον

⁶⁵ Όπ. παρ. Elizabeth, 2016

⁶⁶ Βλ. Attilio, 2017

ασφαλιστή ισοδυναμούσε με παραβίαση της ρήτρας, βάσης της σύμβασης. Όταν η υπόθεση έφτασε στη Βουλή των Λόρδων, η εκδοθείσα απόφαση εξήγησε ότι η ενσωμάτωση αυτής της ρήτρας σήμαινε ότι

«πρόκειται για θεμέλιο ενός στοιχείου, πάνω στο οποίο στέκεται ή βρίσκεται ένα γεγονός. Επομένως, εάν η πρόταση γεγονότος ή η παρουσίαση δηλωθεί ως ψευδής, ο κίνδυνος δεν θα επιβαρύνει τον ασφαλισμένο».

Οι όροι εγγύησης επίσης, ενσωματώνουν μια ρήτρα βάσης συμβολαίου που επιτρέπουν στους ασφαλιστές να επωφεληθούν από τη νομοθεσία και να απαλλάσσονται από την πληρωμή οποιασδήποτε απαίτησης, λόγω απλού λάθους που έγινε από το εγγυημένο προσυμβατικό στάδιο. Η πρόθεση του ασφαλισμένου δεν θα εξεταστεί, επομένως η ανακρίβεια θα μπορούσε να συμβεί εν αγνοία του ασφαλισμένου.

Υποστηρίχθηκε ότι η σημασία της εκπροσώπησης για τη διεξαγωγή ασφαλιστηρίων συμβολαίων, δεν μπορεί να υπονομευθεί, αφού ο ασφαλιστής δεν μπορεί να είναι μέρος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου χωρίς εκπροσώπηση σε αυτόν και χωρίς αξιολόγηση του κινδύνου. Ο Λόρδος Mansfield στην υπόθεση Pawson κατά Watson, οριοθέτησε τη διαφορά μεταξύ αντιπροσώπευσης και εγγύησης και υποστήριξε ότι χωρίς εκπροσώπηση τα μέρη δεν μπορούν να συνάψουν τέτοιο συμβόλαιο, επομένως είναι σημαντικό οποιαδήποτε εκπροσώπηση που ισοδυναμεί με την εγγύηση να τηρείται αυστηρά, καθώς ο ασφαλιστής δεν θα προσφέρει την κάλυψη στη περίπτωση αυτή⁶⁷.

Ως προς την **θέση των μερών στη ναυτική ασφάλιση και τις ρήτρες βάσης συμβολαίου**, θα λέγαμε πως η βάση της ρήτρας του συμβολαίου, έχει δεχθεί μεγάλο βαθμό κριτικής επειδή αποδυναμώνει την υπόσχεση που δόθηκε στον ασφαλισμένο και καθιστά το συμβόλαιο *εύθραυστο*, τοποθετώντας τον ασφαλιστή σε θέση να αποφύγει την αξίωση πληρωμής για ένα απλό λάθος⁶⁸. Επιπλέον, οι υποθέσεις κοινού δικαίου, δείχνουν ότι η βάση των ρητρών συμβολαίου, οδηγεί σε σχετική συνέπεια μεταξύ των μερών, επειδή η μη παροχή ακριβούς δήλωσης, θα είχε ως αποτέλεσμα την απαλλαγή από την ευθύνη των ασφαλιστών από την κάλυψη για ασήμαντο

⁶⁷ Βλ. Chitty & Beale, 2012, p. 1-41

⁶⁸ Βλ. Attilio, M. C., 2017

σφάλμα ή λάθη που ουσιαστικά δεν αναφέρονται ως ουσιαστική διαφορά στο συμβόλαιο μεταφοράς⁶⁹.

Δεν υπάρχει ωστόσο, μια διαθέσιμη μορφή υπεράσπισης στον ασφαλισμένο, ακόμη κι αν έκανε τη δήλωση *καλή τη πίστη*. Οι ρήτρες της βάσης των συμβολαίων περιεγράφηκαν από τον Λόρδο Γκριν ως «παγίδα», επειδή επιτρέπει στον ασφαλιστή να ξεφύγει από την ευθύνη, παρόλο που ο ασφαλισμένος δεν γνώριζε το λάθος που έγινε ή δεν είχε καμία σχέση μαζί του. Η απλή ύπαρξη μιας τέτοιας ανακρίβειας, αρκεί για να απαλλάξει τον ασφαλιστή από κάθε ευθύνη βάσει της κάλυψης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Ο παλαιότερος νόμος (1906) φαίνεται να λειτουργεί υπέρ του ασφαλιστή γιατί του προσφέρει τη δυνατότητα να απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη από ένα απλό τεχνικό σφάλμα. Αυτό το κενό έχει μεγάλη σημασία στη ναυτική ασφάλιση, διότι οι εγγυήσεις είναι πράγματι ο πλέον μοναδικός όρος και πολύ σημαντικός για το συμβόλαιο, καθώς διασφαλίζει ότι η υπόσχεση βάσει της σύμβασης, θα ολοκληρωθεί. Το συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης περιλαμβάνει γενικά την ύπαρξη μιας μεγάλης ζημιάς, λόγω της φύσης του κινδύνου της θάλασσας. Έτσι, ο παλαιός νόμος (1906) έθετε τον ασφαλιστή σε ισχυρή και πλεονεκτική θέση σε σύγκριση με τον ασφαλισμένο.

Ένα άλλο κενό όσον αφορά τις ρήτρες βάσης συμβολαίου, είναι ότι ο ασφαλιστής μετά το πέρας ενός χρονικού διαστήματος, ήταν σε θέση να εκμεταλλευτεί τη δύναμή του χρησιμοποιώντας μια «στεγνή» γλώσσα κατά τη σύνταξη μιας ρήτρας βάσης συμβολαίου για να επεκτείνει την ασφάλειά του ακόμη και όταν το επουσιώδες σφάλμα διαπιστωθεί χωρίς αμέλεια ή απάτη, ενσωματώνοντας βάσει ρητρών συμβολαίου. Το γεγονός ότι οι ασφαλιστές είχαν τη δυνατότητα να αλλάξουν οποιαδήποτε δήλωση του ασφαλισμένου σε όρους εγγύησης, οποιοσδήποτε λάθος υπολογισμού από τον ασφαλισμένο, θα οδηγούσε σε παραβίαση του όρου της εγγύησης με αποτέλεσμα να μείνει χωρίς κάλυψη⁷⁰.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 νέου Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 2015, καταργείται η βάση της ρήτρας του συμβολαίου που θα χρησιμοποιείται ως όρος εγγύησης από

⁶⁹ Βλ. Elizabeth, 2016, p. 727-820.

⁷⁰ Βλ. Elizabeth, G. (2016). A Law and Economics Analysis of the Obligation of Utmost Good Faith (Uberrimae Fidei) in Marine Insurance Law for Protection and Indemnity Clubs. St. Mary's Law Journal, 47, 727-820.

όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια⁷¹. Για παράδειγμα, ο ασφαλιστής δεν θα επιτρέπεται να βασιστεί σε αφελές λάθος που δεν έχει σχέση με τον κίνδυνο που προκαλείται, όπως η υποβολή πρότασης με εσφαλμένα προσωπικά στοιχεία ή εσφαλμένα ονόματα των μελών του πληρώματος. Οι αλλαγές που επήλθαν στον κλάδο των ναυτιλιακών ασφαλίσεων με τη θέσπιση του Άρθρου 9 νέου Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 2015, η ισορροπία δυνάμεων μεταξύ των μερών της σύμβασης ναυτιλιακής ασφάλισης, εξυπηρετείται καλύτερα με τον περιορισμό τέτοιων ρητρών πρόληψης κινδύνου⁷².

Ως προς την **επίδραση της παραβίασης των εγγυήσεων ναυτιλιακής ασφάλισης** βάσει του Παλαιού Νόμου (1906) εναντία του νέου Νόμου Περί Ασφαλίσεων του 2015, σημειώνει πως «... ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από την ημερομηνία παραβίασης της εγγύησης, αλλά με την επιφύλαξη οποιασδήποτε ευθύνης που έχει αναληφθεί πριν από αυτήν την ημερομηνία»⁷³. Το νόημα και το εύρος αυτής της διάταξης προκάλεσαν κάποια αμφιλεγόμενη συζήτηση μεταξύ των αγγλικών δικαστηρίων μέχρι την απόφαση της υπόθεσης Bank of Nova Scotia vs Hellenic Mutual War Risks Association Ltd (The Good Luck), η οποία εξάλειψε τις συνέπειες που προέκυψαν από παραβίαση του όρου της εγγύησης. Η υπόθεση αφορούσε ένα πλοίο με την ονομασία The Good Luck το οποίο ήταν ασφαλισμένο στην εναγόμενη Hellenic Mutual Ltd (Βερμούδες) και υποθηκευμένο στην ενάγουσα Bank of Nova Scotia. Όπως όφειλε η υποθήκη, το όφελος της ασφάλισης δόθηκε στην τράπεζα και η εναγόμενη επιχείρηση συμφώνησε να την ενημερώσει αμέσως, εάν έπρεπε να σταματήσουν να ασφαλίζουν το πλοίο Good Luck.

Στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ωστόσο, περιείχε ρητό όρο εγγύησης που απαγορεύει στο πλοίο να μεταβεί σε ορισμένα μέρη και αντίστοιχα λιμάνια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του. Ο πλοιοκτήτης του Good Luck παραβίασε τον όρο της ρητής εγγύησης και στάλθηκε σε μέρη στα οποία απαγορευόταν, όπου το σκάφος χτυπήθηκε από ιρακινό πύραυλο και υπέστη ολική απώλεια. Τόσο η τράπεζα όσο και ο ασφαλιστής ενημερώθηκαν για το συμβάν και διαπιστώθηκε η σχετική παραβίαση του όρου εγγύησης.

⁷¹ Βλ. Peter, M. E. (2012). The Past and Future of English Insurance Law: Good Faith and Warranties. UCL Journal of Law and Jurisprudence, 1, 211-244.

⁷² Βλ. Chitty, J., & Beale, H. G. (2012). Chitty on Contracts (31st ed., pp. 1-41). London: Sweet & Maxwell.

⁷³ Οπ. παρ. Elizabeth, 2016, p. 723-810.

Ωστόσο, η τράπεζα δεν διερεύνησε το θέμα και θεώρησε ότι το πλοίο *Good Luck* θα καλυφθεί από την ασφάλιση, έχοντας υπόψη πως η τράπεζα αποφάσισε να επεκτείνει το δάνειο στον πλοιοκτήτη. Το θέμα δεν είναι αν συνέβη η παραβίαση· είναι προφανές ότι υπάρχει παραβίαση της εγγύησης, όπου ο ασφαλιστής αρνήθηκε να πληρώσει για ζημιές και παράλληλα η τράπεζα άσκησε αγωγή, επειδή δεν τους παρείχε άμεση ειδοποίηση ότι η ασφαλιστική κάλυψη παύει να υφίσταται. Το θέμα που συζητήθηκε, ήταν εάν η παραβίαση της εγγύησης παρέχει στον ασφαλιστή αυτόματη απαλλαγή ευθύνης σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του Άρθρου 33 του ΜΙΑ 1906, ακόμη και αν ο ασφαλισμένος δεν γνωρίζει την εγγύηση ή εάν ο ασφαλιστής θα είναι υπόχρεος να απαλλαγεί από την ευθύνη, αλλά θα πρέπει να λάβει πρωτοβουλίες για να καταγγείλει ή να ακυρώσει τη σύμβαση, όπως θα συνέβαινε με τη συνήθη πορεία βάσει οποιασδήποτε εμπορικής σύμβασης και σύμφωνα με το δίκαιο των συμβάσεων, όταν συμβαίνει παράβαση ενός σχετικού όρου⁷⁴.

Όταν η σχετική ερώτηση λοιπόν εμφανίστηκε ενώπιον του Δικαστηρίου, ο δικαστής επικύρωσε το επιχείρημα των τραπεζών και διαπίστωσε ότι η παραβίαση της εγγύησης και του δικαιώματος αυτόματης απαλλαγής από την ευθύνη, υπόκειται στην επιστολή και τη συμφωνία μεταξύ των τραπεζών και του ασφαλιστικού παρόχου. Επομένως διαπιστώθηκε παράβαση συμβατικής υποχρέωσης και αποφάνθηκε υπέρ της τράπεζας. Το Εφετείο τάχθηκε υπέρ του ασφαλιστή, αφού εξέτασε τις υποθέσεις πριν από την εφαρμογή του ΜΙΑ 1906 που έφερε το κοινό δίκαιο σε εφαρμογή και δεν είχε σκοπό να αλλάξει τη θέση των κανόνων του κοινού δικαίου.

Εκτός από τα παραπάνω επίσης, εξετάζεται η **φύση, η σημασία, η αυστηρή συμμόρφωση και η παραβίαση της εγγύησης**, βάσει του νόμου περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 σε σύγκριση με το νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης του 2015. Ειδικότερα και ως προς τη φύση της εγγύησης του νόμου του 1906, σημειώνεται πως σε αυτό το πρώτο στάδιο προσδιορισμού της φύσης των εγγυήσεων, η νομοθεσία ορίζει την έννοια των εγγυήσεων όπως προαναφέρθηκε, καθώς και τον διαχωρισμό τους σε ρητή και σιωπηρή⁷⁵.

⁷⁴Βλ. Attilio, 2017

⁷⁵Οπ. παρ..Peter, 2012

Συνεπώς, μια εγγύηση, όπως αυτή ορίζεται από το νόμο, συμπεριλαμβάνει την προϋπόθεση ακριβούς συμμόρφωσης με το περιεχόμενο των όρων της σύμβασης. Αν υφίσταται μη συμμόρφωση, τότε, με επιφύλαξη των διατάξεων του συμβολαίου, αντιμετωπίζονται περιστατικά που καλύπτονται από το συμβόλαιο, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την υποχρέωση κάλυψης του ασφαλιστικού κινδύνου από την ημερομηνία που παραβιάζεται η σύμβαση και έπειτα και δεν οφείλει αποζημίωση στον ασφαλισμένο⁷⁶.

Ως προς την σημασία της εγγύησης για τον κίνδυνο, για τον νόμο του 1906, δεν υπάρχει κανένα περιθώριο αμφισβήτησης της σημασίας της υλικής φύσης μιας εγγύησης από την άποψη του κινδύνου, όπου είναι σαφές ότι δεν έχει καμία απολύτως σημασία σε περίπτωση αθέτησης υποχρεώσεων από μέρους των ασφαλισμένων μερών. Στην υπόθεση Newcastle Fire Insurance Co. κατά Mac-Morran and Co., σημειώθηκε ότι *"εάν υπάρχει εγγύηση, το άτομο που εκφράζει την εγγύηση αναλαμβάνει ότι η κατάσταση είναι ακριβώς όπως την αντιπροσωπεύει και εάν δεν είναι έτσι, εάν η απόκλιση προκύπτει από απάτη, λάθος, παράλειψη ή άλλο, δεν τίθεται θέμα εξέτασης του ασφαλιστηρίου μάλιστα δεν υπάρχει συμβόλαιο...Αρα υλικό ή μη δεν σημαίνει τίποτα. Η μόνη διαφωνία αφορά ξεκάθαρα το γεγονός (παράβασης της εγγύησης)»*. Με βάση τη νομολογία, συνεπώς, ανεξαρτήτως του αν μια εγγύηση μπορεί να νοηθεί ως παράλογη, παραμένει απόλυτα δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη⁷⁷.

Επίσης, σε ό,τι αφορά την υποχρέωση για αυστηρή συμμόρφωση των εγγυήσεων, αυτή διαχωρίζει την απλή δήλωση από την εγγύηση. Η εγγύηση, επίσης, πρέπει να εκπληρώνεται επακριβώς και αυστηρά χωρίς να υπολογίζονται η συνολική ασφάλεια ή η μερική τήρηση των όρων του ασφαλισμένου⁷⁸. Έτσι, ως προς την παραβίαση μιας εγγύησης, παρότι δεν αναφέρεται σαφώς και ρητά από το νόμο ως γενική αρχή του δικαίου, δεν μπορεί να δοθεί δυνατότητα στον ασφαλισμένο να υπερασπιστεί τη θέση του αν υπάρχει παραβίαση μιας ρητής ή σιωπηρής εγγύησης. Αυτό ισχύει παρότι ο νόμος δεν αντιτίθεται σε αυτή την αρχή.

⁷⁶ Όπ. Παρ. Elizabeth, 2016

⁷⁷ Βλ. Chitty, J., & Beale, H. G. (2012). Chitty on Contracts (31st ed., pp. 1-41). London: Sweet & Maxwell.

⁷⁸ Βλ. Όπ. παρ. Attilio, 2017.

Για παράδειγμα, προκύπτει από την ανάλυση του περιεχομένου της νομοθεσίας, πως, το αν η παραβίαση ήταν σκόπιμη δεν έχει σημασία, αλλά, αντίθετα, εξετάζεται το αποτέλεσμα. Σύμφωνα με τη νομολογία που προκύπτει από την υπόθεση Douglas v. Scougall, προκύπτει πως «δεν είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν ο ασφαλισμένος ενήργησε με ειλικρίνεια και εντιμότητα σε σχέση με τη διαδικασία, καθώς είναι σαφές νομικά ότι ανεξάρτητα από την ειλικρίνεια και την ειλικρίνεια των προθέσεών του, αν είχε ψευδή εντύπωση και το πλοίο ήταν πράγματι αναξιόπλοο, ο εγγυητής δεν ευθύνεται»⁷⁹.

Ως αποτέλεσμα, οι εγγυήσεις βάση της ΜΙΑ του 2015, δεν είναι αντίστοιχες με τις δηλώσεις μελλοντικών ασφαλισμένων για μη καταναλωτικά συμβόλαια ή μελλοντικές ενδεχόμενες τροποποιήσεις τους. Τέτοιες δηλώσεις δεν μετατρέπονται, πλέον, σε εγγυήσεις με οποιαδήποτε διάταξη, με όρους ή με συμβόλαια, ακόμα και αν συνιστούν ρήτρες βάσης του συμβολαίου που υπογράφεται⁸⁰. Ακόμα, η αλλαγή στη νομοθεσία έχει οδηγήσει σε μεταρρύθμιση του συστήματος σύναψης συμβάσεων υπό την έννοια του ότι, σήμερα, ο ασφαλισμένος μπορεί να αναζητήσει ευνοϊκότερες ρυθμίσεις αλλά και το ότι ο ασφαλιστής μπορεί να αναζητήσει αυστηρότερους όρους για το συμβόλαιο. Όμως, στην περίπτωση αυτή, όπως αναφέρεται και παραπάνω, απαιτείται σχετική πλήρης ενημέρωση του ασφαλισμένου για τα μειονεκτήματα του νέου συμβολαίου που συνάπτεται⁸¹.

Σε σχέση με την παραβίαση της εγγύησης, ο νόμος για τα μη καταναλωτικά συμβόλαια καταργεί όλους τους κανόνες δικαίου που προβλέπουν πως η παραβίαση μιας εγγύησης απαλλάσσει οριστικά τον ασφαλιστή από την ευθύνη. Αντ' αυτού, έχει οριστεί σαφώς δια νόμου τι ισχύει από τη στιγμή που διαπιστώνεται η παράβαση όπως και μετά την αποκατάσταση, όταν αυτή είναι εφικτή. Άρα, η αλλαγή του περιεχομένου του νόμου, δεν περιορίζει την ευθύνη που έχει ο ασφαλιστής για την κάλυψη ζημιών που έχουν διαπιστωθεί⁸².

Αυτή η μεταρρύθμιση του νόμου ήταν ιδιαίτερα σημαντική επειδή, για πάνω από έναν αιώνα και από το 1906, ίσχυε ο νόμος περί της Ναυτικής Ασφάλισης. Ο

⁷⁹ Οπ. Παρ. Peter, 2012.

⁸⁰ Βλ. Οπ. παρ. Attilio, 2017.

⁸¹ Βλ. Elizabeth, 2016.

⁸² Οπ. Παρ. Peter, 2012.

νόμος συμπεριλάμβανε ιδιαίτερα αυστηρές διατάξεις για τα ναυτικά ασφαλιστικά συμβόλαια λόγω και του γεγονότος πως, στην Αγγλία, η ναυτιλία ήταν βασικός τομέας της οικονομίας. Συνεπώς, υπήρχε και ανάγκη για αυστηρό νομικό και θεσμικό σύστημα περί ασφάλισης των πλοίων και των φορτίων τους σε κάθε χρονική στιγμή και συνθήκη.

Σημειώνεται, ακόμα πως, ο νέος νόμος του 2015, θα καλύψει και το χάσμα το οποίο υπάρχει μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Αυτό γίνεται με το να παρέχεται ένα νέο, αναθεωρημένο και πιο κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης των ασφαλιστηρίων. Το σύστημα αυτό επικεντρώνεται σε διαστάσεις όπως είναι ο εκσυγχρονισμός και η απλούστευση του δικαίου της ασφάλισης καθώς και στο να υπάρχει ισορροπία μεταξύ των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών. Ακόμα, η αλλαγή αυτή συνιστά και αποτέλεσμα της αλλαγής των τρόπων και των προϋποθέσεων με τις οποίες συνάπτονται τα συμβόλαια της ασφάλισης των πλοίων στη σύγχρονη εποχή σε σχέση με τον 20^ο αιώνα.

Πράγματι, σήμερα, έχει αλλάξει το σύστημα και η υποχρέωση του ασφαλισμένου για ενεργή και απεριόριστη ενημέρωση έχει γίνει υποχρέωση για έρευνα και περιορισμένη ειδοποίηση του ασφαλιστή. Ακόμα, για τον προσδιορισμό του πότε παύει να υφίσταται ευθύνη, υπογραμμίζεται το ότι πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια και να εξεταστεί το αν ο ασφαλισμένος είχε πρόθεση για παράβαση των όρων ή βαριά αμέλεια. Αυτές είναι οι δυο περιπτώσεις στις οποίες και παύει να υπάρχει η ευθύνη του ασφαλιστή. Όμως, όπως ίσχυε άλλωστε, σύμφωνα με το προγενέστερο δίκαιο, ανεξαρτήτως της αιτιότητας, ο ασφαλισμένος διατηρεί την υποχρέωση να ενημερώσει τον ασφαλιστή για την αλλαγή των συνθηκών ή για την παράβαση που έγινε για να μπορεί να απαιτήσει την αποζημίωση.

Ακόμα, σημειώνεται πως δεν ισχύουν πλέον τα πρότυπα καλής πίστεως για τα ασφαλιστήρια όπως αυτά απορρέουν από το αγγλικό δίκαιο και την αγγλική φιλοσοφία δικαίου. Σύμφωνα με αυτά τα πρότυπα, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα του άλλου μέρους και να ενημερώνουν προληπτικά για ζωτικής σημασίας αλλαγές ή πληροφορίες εγκαίρως και πλήρως.

Η καλόπιστη συνεργασία είναι και ένα καθήκον το οποίο δεν θεωρούνταν εκτεταμένο ή περιεκτικό. Αντ' αυτού, ίσχυε *uberrimae fidei* στα ασφαλιστήρια

συμβόλαια και ήταν ένας μηχανισμός αποκάλυψης πληροφοριών με τρόπο δίκαιο. Σήμερα, η υποχρέωση αυτή απορρέει έμμεσα αλλά δεν αναφέρεται ρητά σε κανένα νόμο ή όρο των συμβολαίων. Διέπει, ωστόσο, τη συνεργασία του ασφαλιστή με τον ασφαλισμένο.

Παρακάτω ακολουθεί συνοπτικά ένας πίνακας που καταγράφει τις τροποποιήσεις του 2015 συγκριτικά με τους νόμους του 1906.

Πίνακας Πρώτος: Marine Insurance Act 1906 VS Marine Insurance Act 2015

	Marine Insurance Act 1906	Marine Insurance Act 2015
Βασικές ρήτρες	Οποιαδήποτε μη αληθής δήλωση η οποία γίνεται στη φάση των προσυμβατικών διαπραγματεύσεων επιτρέπει στον ασφαλιστή να αποφύγει τη σύμβαση	Απαγορεύεται η συμπερίληψη όρου στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που μετατρέπει όλες τις προσυμβατικές αντιπροσωπείες σε εγγυήσεις.
Εγγυήσεις	Η εγγύηση είναι μια προϋπόθεση που πρέπει να τηρείται επακριβώς από τον ασφαλισμένο, είτε είναι σημαντική για τον κίνδυνο είτε όχι. Εάν όχι, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη για αξιώσεις από την ημερομηνία της παράβασης ανεξάρτητα από το αν η παράβαση σχετίζεται ή όχι με απώλεια	Η παραβίαση της εγγύησης αναστέλλει τη σύμβαση. Οι ασφαλιστές ευθύνονται για γεγονότα που συμβαίνουν τόσο πριν από την παράβαση όσο και μετά την αποκατάσταση της. Οι ασφαλιστές δεν μπορούν να βασίζονται στην παραβίαση όρου συμβολαίου για να αποφύγουν την ευθύνη, εάν ο ασφαλισμένος μπορεί να αποδείξει ότι η παράβαση δεν είναι πλήρως συνδεδεμένη με την πραγματική ζημία και οι ασφαλιστές μπορούν να βασίζονται σε παραβάσεις αν ο όρος που παραβιάζεται καθορίζει συνολικά τον κίνδυνο.
Μέτρα αποκατάστασης για δόλιες αξιώσεις	Δεν υπάρχει συγκεκριμένη ενότητα η οποία και εστιάζει στην εν λόγω παράμετρο ωστόσο, κατά το κοινό δίκαιο, οι	Ο ασφαλιστής δεν είναι υπόχρεος να πληρώσει δόλια απαίτηση. Μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση

	ασφαλιστές δεν είναι υπόχρεοι να πληρώσουν δόλιες απαιτήσεις	από τη στιγμή της δόλιας πράξης και δεν χρειάζεται να επιστρέψει το ασφάλιστρο
Good faith (Καλή πίστη)	Οι συμβάσεις βασίζονται σε καθήκον ύψιστης καλής πίστης. Η παράβαση αυτής της υποχρέωσης δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να αποφύγει τη σύμβαση	Οι ασφαλιστές δεν επιτρέπεται να αποφεύγουν συμβάσεις για παράβαση του καθήκοντος της ύψιστης καλής πίστης
Καθυστερημένη πληρωμή των απαιτήσεων	Δεν υπάρχει συγκεκριμένη ενότητα που να αφορά την καθυστέρηση πληρωμής των απαιτήσεων.	Απαιτεί την επιστροφή των απαιτήσεων εντός εύλογου χρονικού διαστήματος

Πηγή: CTRL Marine Solutions, 2016

3.4 Κριτική αποτίμηση εγγυήσεων στο Marine Insurance Act 2015

Οι ισχύουσες διατάξεις της Πράξης Marine Insurance Act 2015 βασίζονται στη λογική και φιλοσοφία του δικαίου ναυτιλιακής ασφάλισης και δεν συνδυάζεται πάντα με την πρακτική σε άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων. Παρόλα ταύτα, αναμένεται πως ο εκσυγχρονισμός και η νομική αναθεώρηση θα οδηγήσουν σε βελτιώσεις του τρόπου με τον οποίο συνάπτονται τα ασφαλιστήρια στη Βρετανία γενικότερα⁸³.

Ως προς το καθήκον της δίκαιης παρουσίασης, σύμφωνα με τα όσα ορίζει το τμήμα 3(1) του Insurance Act 2015, δίνεται η δυνατότητα να συμπεριληφθεί εθελοντικά η «δίκαιη παρουσίαση του κινδύνου» πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Αυτή η παρουσίαση πρέπει να γίνεται με τρόπο που θα είναι «εύλογα σαφής και προσβάσιμος σε έναν συνετό ασφαλιστή», όπου ο ασφαλισμένος πρέπει να αποκαλύψει «κάθε ουσιώδη περίσταση που γνωρίζει ή οφείλει να γνωρίζει ο ασφαλισμένος». Εναλλακτικά, είναι απαραίτητο να περιλαμβάνονται πλήρεις και επαρκείς πληροφορίες που καταστούν σαφές στον ασφαλιστή πως πρέπει να λάβει περαιτέρω μέτρα για τη διερεύνηση των ουσιωδών περιστάσεων που οδήγησαν στην κατάσταση. Αντίστοιχα, το τμήμα 7 παράγραφος 3 του νόμου περί ασφαλίσεων του 2015, προβλέπει ότι μια περίσταση θα είναι σημαντική εάν επηρεάζει την κρίση του «συνετού» ασφαλιστή⁸⁴. Έμπρακτα, αυτό μεταφράζεται πως, ο ασφαλιστής, διατηρεί την υποχρέωση να υποβάλλει ερωτήσεις στον ασφαλισμένο πριν αποδεχτεί τον κίνδυνο. Οι ενότητες 4-6 του Νόμου, ειδικά, επικεντρώνονται στην έρευνα των καταστάσεων αυτών, ασχολούνται με τη «γνώση» ενός συμβάντος και το ζήτημα της δίκαιης παρουσίασης που συνιστά ένα περίπλοκο νομικό ζήτημα.

Εάν η υποχρέωση της δίκαιης παρουσίασης παραβιαστεί, τότε, σύμφωνα με τα όσα ορίζει η παρ. 1 της Ενότητας 8, ο ασφαλιστής υποχρεούται να αποδείξει πως οι ενέργειές του θα ήταν διαφορετικές αν είχε λάβει τη δίκαιη παρουσίαση. Επίσης, καθορίζονται συγκεκριμένα διορθωτικά μέτρα τα οποία, με κριτήριο τη φύση της παράβασης, ορίζουν το πως θα είχε ενεργήσει ο συνετός ασφαλιστής. Σε περίπτωση

⁸³ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

⁸⁴ Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

που η παράβαση κριθεί ως σκόπιμη, βάσει αυτής της Ενότητας, ο ασφαλιστής μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης.

Σε περίπτωση που η παράβαση κριθεί ως μη σκόπιμη και μη απερίσκεπτη, η επανόρθωση και αποζημίωση θα εξαρτώνται από το τι θα είχε πράξει ο ασφαλιστής σε περίπτωση δίκαιης παρουσίας. Αν η σύμβαση είχε συναφθεί με διαφορετικούς όρους, τότε ο ασφαλιστής μπορεί να θεωρήσει το τι θα είχε πράξει αν η σύμβαση είχε συναφθεί με τους νέους όρους, αν θα είχε χρεώσει υψηλότερο αντίτιμο και αν θα μείωνε τις απαιτήσεις του.

Ακόμα, τονίζεται πως, ο νέος νόμος Περί Ασφαλίσεων που ψηφίστηκε το 2015, οδηγεί στη μείωση της επίδρασης που έχουν οι εγγυήσεις. Αυτό συμβαίνει διότι, με βάση το περιεχόμενο της παρ. 3 του άρθρου 33 και του άρθρου 34 του Νόμου Περί Ναυτικής Ασφάλισης του 1906, αλλάζει η ευθύνη του ασφαλιστή. Η παραβίαση εγγύησης αναστέλλει την ευθύνη μέχρι τη στιγμή της αποκατάστασης της παράβασης. Ωστόσο, θεωρείται πως, ο όρος αυτός, καθιστά δυσανάλογα δύσκολη τη διαχείριση της.

Επίσης, σύμφωνα με το περιεχόμενο της ενότητας 11, *Οι όροι δεν σχετίζονται με την πραγματική απώλεια*», ενώ εξαιρούνται όροι που αφορούν το σύνολο του κινδύνου εάν και εφόσον η συμμόρφωση με αυτόν τον όρο μειώνει τον κίνδυνο της απώλειας. Με την επιφύλαξη της Ενότητας 10, εάν ο ασφαλισμένος δεν είναι σε θέση να αποδείξει πως η μη συμμόρφωση δεν αυξάνει τον κίνδυνο της ζημίας, οι ασφαλιστές μπορούν να αναζητήσουν πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο συνέβη η παράβαση, τις συνθήκες και το πόσο αυξάνει τον ασφαλιστικό κίνδυνο⁸⁵.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο νόμος περί ασφάλισης του 2015, μεταβάλλεται ο τρόπος με τον οποίο νοούνται οι δόλιες αξιώσεις, καταργώντας την αποφυγή ως επανόρθωση. Η ενότητα 12 ορίζει πως αν εφαρμόζεται μια δόλια αξίωση, τότε, δεν υπάρχει ευθύνη του ασφαλιστή που μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση και να μην αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τη ζημία⁸⁶.

⁸⁵ Βλ. Attilio, 2017.

⁸⁶ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

Δόλιες αξιώσεις, σε σχέση με την υποβολή απαίτησης ασφάλισης, εξετάστηκαν από τα δικαστήρια στην υπόθεση *Versloot Dredging BV κατά HDI Gerling Industrie Versicherung*. Σε αυτήν την περίπτωση, οι ασφαλιστές υποστήριξαν ότι ένα μέλος του πληρώματος είχε εσκεμμένα ή απερίσκεπτα υποστηρίξει ψευδής αναφορά του ατυχήματος σε επιστολή προς τους δικηγόρους των ασφαλιστών. Ο απολογισμός ήταν ότι το πλήρωμα δεν είχε ερευνήσει τον συναγερμό υδροσυλλεκτών που είχε ηγήσει λίγο μετά την είσοδο νερού, επειδή το σκάφος κυλούσε με έντονες καιρικές συνθήκες εκείνη τη στιγμή. Αργότερα προέκυψε ότι ο συναγερμός υδροσυλλεκτών δεν είχε ηγήσει, και ως εκ τούτου η εξήγηση για το γιατί δεν είχε διερευνηθεί ο συναγερμός ήταν ψευδής. Το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας και της Ουαλίας διαπίστωσε ότι αυτά τα στοιχεία ήταν ψευδή και παραπλανητικά και ότι το εν λόγω μέλος του πληρώματος δεν είχε κανένα λόγο να πιστεύει ότι ήταν αλήθεια και ότι ήταν απερίσκεπτος στις ενέργειές του. Το Δικαστήριο διαπίστωσε επίσης ότι ο ψευδής λογαριασμός είχε σκοπό να προωθήσει τον ισχυρισμό⁸⁷. Ως εκ τούτου, οι δικαστές στο Εφετείο, απέρριψαν την αξίωση των ιδιοκτητών.

Ένας σημαντικός λόγος και για τις δύο αποφάσεις ήταν η αιτιολόγηση της δημόσιας πολιτικής για την αποτροπή της απάτης από τους ασφαλισμένους. Ο πρωτοδίκης δικαστής είχε εκφράσει τη λύπη του που χρειάστηκε να το πράξει, καθώς θεώρησε ότι η δόλια συμπεριφορά των ιδιοκτητών ήταν μόνο ελαφρά υπαίτια. Ήταν μια απερίσκεπτη αναλήθεια που ειπώθηκε μόνο σε μία περίπτωση και εγκαταλείφθηκε πολύ πριν η υπόθεση πάει στη δίκη. Ο δικαστής σε αυτήν την υπόθεση, θεώρησε ότι η κατάπτωση της αξίωσης ήταν δυσανάλογα σκληρή υπό τις περιστάσεις και δήλωσε πως θα έπρεπε να υιοθετηθεί ένα πιο ευέλικτο κριτήριο ουσιαστικότητας, το οποίο θα επέτρεπε στα δικαστήρια να εξετάσουν εάν ήταν δίκαιο και αναλογικό να στερήσουν τα ουσιαστικά δικαιώματά της υπό το φως όλων των περιστάσεων της υπόθεσης. Σε μια απόφαση που είχε σημαντικό ενδιαφέρον για όλους τους συμμετέχοντες στην ασφαλιστική αγορά, το Ανώτατο Δικαστήριο του Ηνωμένου Βασιλείου, έκρινε υπέρ των ιδιοκτητών, αποφασίζοντας ότι όταν ένας ασφαλισμένος λέει ένα «παράπλευρο ψέμα» κατά την παρουσίαση μιας κατά τα άλλα βάσιμης αξίωσης, το ψέμα λέει δεν θα αλλοιώσει την απαίτηση και ο ασφαλιστής δεν

⁸⁷ Βλ. Attilio, 2017.

θα δικαιούται να αποκηρύξει την αξίωση και να αποφύγει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Αν και το ίδιο το ψέμα είναι ανέντιμο, επειδή κατά τα άλλα δεν έχει σημασία για την εγκυρότητα της αξίωσης, λέγοντάς το ο ασφαλισμένος δεν έχει προβεί σε ανάκτηση που διαφορετικά δεν θα είχε δικαίωμα.

Η Ενότητα 16 επιτρέπει στα μέρη ενός συμβολαίου μη καταναλωτή, να συνάψουν όλες τις ουσιώδεις διατάξεις του Insurance Act 2015 (εκτός από την Ενότητα 9) εάν ο ασφαλιστής έχει λάβει επαρκή μέτρα για να επιστήσει την προσοχή του ασφαλισμένου στον δυσμενή όρο πριν από τη σύναψη της σύμβασης ή τη συμφωνία τροποποίησης και οι σχετικοί όροι είναι σαφείς και ξεκάθαροι. Αναμενόταν από τις Νομικές Επιτροπές στο στάδιο της διαβούλευσης ότι ορισμένες εξελιγμένες αγορές θα επέλεγαν να μην εφαρμόσουν ορισμένες από τις αλλαγές που έγιναν από τον νόμο. Μεταξύ άλλων, τα μέλη του International Group of P&I Clubs επέλεξαν να συνάψουν συμβάσεις από ορισμένες από τις διατάξεις, με βάση το ότι είναι γενικά ευχαριστημένοι με τις καθιερωμένες πρακτικές τους⁸⁸.

Ως προς τη τροποποίηση του νόμου περί τρίτων (Δικαιώματα κατά των ασφαλιστών) του 2010, το τμήμα 20 του νόμου περί ασφαλίσεων του 2015 τροποποιεί τον νόμο του 2010 για τα τρίτα μέρη (Δικαιώματα κατά των ασφαλιστών). Ο τελευταίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2016, αντικαθιστώντας τον νόμο του 1930 για τα τρίτα μέρη (Rights Against Insurers). Όπως και ο προκάτοχός του, σκοπός του νόμου του 2010 είναι να προστατεύσει ένα τρίτο μέρος έναντι του οποίου ο ασφαλισμένος είχε υποστεί ασφαλισμένη ευθύνη υπό συνθήκες όπου ο ασφαλισμένος καθίσταται αφερέγγυος. Προβλέπει ότι τα χρήματα της ασφάλισης μπορούν να καταβληθούν στον τρίτο, αντί να γίνουν περιουσιακό στοιχείο στην αφερέγγυοτητα και μεταβιβάζει στον τρίτο ορισμένα από τα δικαιώματα του αφερέγγυου ασφαλισμένου βάσει του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, επιτρέποντας του να ασκήσει αγωγή απευθείας κατά του ασφαλιστή. Η βασική αλλαγή στον νόμο του 2010 είναι ότι ένα τρίτο μέρος μπορεί πλέον να ασκήσει δίωξη απευθείας κατά του

⁸⁸ Βλ. Lowry J., Rawlings P. (2015). Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.: Oxford & Portland Oregon

ασφαλιστή ή να αναζητήσει πληροφορίες σχετικά με την ασφαλιστική θέση σε πρώιμο στάδιο, χωρίς να στοιχειοθετήσει πρώτα την ευθύνη του ασφαλισμένου⁸⁹.

Ως προς την εισαγωγή του δικαιώματος αποζημίωσης για καθυστερημένη πληρωμή⁹⁰, το μέρος 5 του νόμου περί επιχειρήσεων του 2016 εισάγει μια νέα ενότητα 13A στον νόμο περί ασφαλίσεων του 2015, η οποία προβλέπει ότι θα είναι σιωπηρός όρος σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που συνάπτονται μετά τις 4 Μαΐου 2017 και οποιαδήποτε απαίτηση θα πληρωθεί εντός εύλογου χρόνου. Αυτό το θέμα είχε εξεταστεί από τις Νομικές Επιτροπές κατά τη διαβούλευση τους, αλλά δεν συμπεριλήφθηκε αρχικά στον νόμο περί ασφαλίσεων του 2015. Η καθιέρωση του δικαιώματος αποζημίωσης λόγω καθυστερημένης πληρωμής προκάλεσε αρκετά σχόλια στην αγορά. Ωστόσο, ο βαθμός στον οποίο οι ασφαλισμένοι θα είναι σε θέση να ανακτήσουν τις ζημιές μένει να φανεί. Ο «εύλογος χρόνος» περιλαμβάνει χρόνο για τη διερεύνηση και την αξιολόγηση της απαίτησης, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της ασφάλισης, το μέγεθος και την πολυπλοκότητα της αξίωσης, τη συμμόρφωση με οποιουδήποτε σχετικούς νομοθετικούς ή ρυθμιστικούς κανόνες ή οδηγίες και οποιουδήποτε παράγοντες⁹¹. Η παραβίαση του σιωπηρού όρου, θα παρέχει στον ασφαλισμένο αξίωση αποζημίωσης για ανασφάλιστες ζημιές που προκύπτουν από την παράβαση. Το τμήμα 13A εξετάστηκε πρόσφατα από το Εμπορικό Δικαστήριο, το οποίο έκρινε ότι, καθώς η εν λόγω απαίτηση δεν είχε καταβληθεί εντός ενός έτους από την Ειδοποίηση Ζημίας στις 14 Φεβρουαρίου 2019, οι ασφαλιστές παραβίαζαν το άρθρο 13A(1). Ωστόσο, το άρθρο 13A, και συγκεκριμένα παράγραφος 4, παρέχει στους ασφαλιστές μια άμυνα σε οποιαδήποτε τέτοια παράβαση, εάν μπορούν να αποδείξουν ότι υπήρχαν «εύλογοι λόγοι για την αμφισβήτηση της απαίτησης»⁹². Ο δικαστής σε εκείνη την υπόθεση σημείωσε ότι, ενώ οι ασφαλιστές είχαν αμφισβητήσει την αξίωση για λόγους που κατέληξαν να είναι λανθασμένοι, και έτσι έκαναν περιττές έρευνες, αυτό από μόνο του δεν ήταν αρκετό για να καταστήσει τους λόγους αμφισβήτησης της απαίτησης παράλογους. Ως εκ τούτου, δεν επιδικάστηκε

⁸⁹ Βλ. Elizabeth, G. (2016). A Law and Economics Analysis of the Obligation of Utmost Good Faith (*Uberrimae Fidei*) in Marine Insurance Law for Protection and Indemnity Clubs. *St. Mary's Law Journal*, 47, 727-820.

⁹⁰ Βλ. Attilio, M. C. (2017). Utmost Good Faith in Marine Insurance: A Message on the State of the Dis-Union. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 48, 1-34.

⁹¹ Βλ. Elizabeth, 2016.

⁹² Βλ. Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

αποζημίωση σε αυτήν την υπόθεση. Είναι σαφές ότι η ανάλυση σε κάθε περίπτωση θα είναι εξαιρετικά ευαίσθητη στα γεγονότα.

Επιχειρώντας λοιπόν μια κριτική αποτίμηση των εγγυήσεων σύμφωνα με τον Marine Insurance Act 2015, θα πρέπει να σημειωθεί πως για περισσότερο από έναν αιώνα το Marine Insurance Act 1906 πληροί τα όσα ορίζονται δια του νόμου περί ναυτικών ασφαλίσεων για τις εγγυήσεις οι οποίες θεωρούνταν μη κατάλληλες για τις συνθήκες και την πραγματικότητα της αγοράς. Αυτές οι αρχές θεωρήθηκε θεμελιώδους σημασίας όταν άλλαξαν το 2015 και το 2016. Πρόκειται για ένα νέο καθεστώς σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα που πρότεινε η Νομική Επιτροπή το 2014 (Επιτροπή Νόμου, 2014). Η αναφερόμενη μεταρρύθμιση παρέχει μια νέα εποχή για τη νομοθεσία περί εγγυήσεων ναυτιλίας, στο Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά στην πράξη καθορίζεται και από τον τρόπο με τον οποίο οι ασφαλιστές συντάσσουν τους όρους τους στα συμβόλαια ναυτιλιακής ασφάλισης. Η Νομική Επιτροπή του Ηνωμένου Βασιλείου αποκάλυψε ότι στη διαδικασία διαβούλευσης σχετικά με τις ασφαλιστικές εγγυήσεις, το 88% των ερωτηθέντων που σχετίζονται με τον κλάδο συμφώνησαν ότι υπήρχε ανάγκη μεταρρύθμισης του νόμου (σε σχέση με τα άρθρα 33 και 34 του νόμου για την ασφάλιση θαλάσσης του 1906)⁹³.

Οι αρχές αυτές συνέβαλαν στο να αποκατασταθεί και να εξισορροπηθεί η ασφαλιστική σχέση προς όφελος του ασφαλιστή. Ακόμα, συνέδραμαν στο να κατηγοριοποιηθούν οι εγγυήσεις *υποσχετικής εγγύησης* οι οποίες και τηρούνται ακριβώς. Όταν συμβεί η παραβίαση της εγγύησης, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν είναι πλέον έγκυρο και ο ασφαλιστής δεν θεωρείται πως διατηρεί την ευθύνη και δεν υπάρχει επανόρθωση για αυτό, εκτός εάν ο ασφαλιστής παραιτηθεί από την παραβίαση. Η εγγύηση δεν χρειάζεται να είναι σημαντική για τον κίνδυνο. Επομένως, ο ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να πληρώσει για ζημιά όταν έχει συμβεί παραβίαση οποιασδήποτε εγγύησης⁹⁴. Σύμφωνα με τον το Marine Insurance Act 2015, η προηγούμενη έννοια των εγγυήσεων επεκτάθηκε, επίσης, σε αυτό που νοείται ως βάση της σύμβασης. Επομένως, οποιαδήποτε μη επιτυχημένη δήλωση του

⁹³ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

⁹⁴ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

ασφαλισμένου πριν από την εκτέλεση της ασφαλιστικής σύμβασης που θα θεωρηθεί ως βάση του συμβολαίου, οδηγεί σε απαλλαγή της ευθύνης του ασφαλιστή σε περίπτωση οποιασδήποτε ζημίας, ακόμη και όταν η παράβαση δεν είναι σημαντική για την εν λόγω ζημία⁹⁵.

Σημειώνεται επίσης πως η μεταρρύθμιση που εισάγεται σχετικά με τις εγγυήσεις, παρέχει μια νέα εποχή για τη νομοθεσία περί εγγυήσεων ναυτιλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η παλαιότερη αρχή αυστηρής συμμόρφωσης στις εγγυήσεις ναυτιλιακής ασφάλισης, τροποποιήθηκε θεμελιωδώς σύμφωνα με το Marine Insurance Act 2015. Το αποτέλεσμα της μη συμμόρφωσης με όρο της ασφαλιστικής σύμβασης, αναφέρονται στην αναστολή της ευθύνης του ασφαλιστή βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης. Αυτή η αναστολή ευθύνης παραμένει μέχρι να αποκατασταθεί η παράβαση. Το αγγλικό δίκαιο μεταβαίνει από την αυτόματη απαλλαγή της ευθύνης στην αναστολή της ευθύνης, όταν λαμβάνει χώρα παραβίαση της εγγύησης. Επομένως, οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν για μια ζημία που προέκυψε τη στιγμή που η αναστολή ήταν ενεργή, αλλά εάν η παράβαση έχει αποκατασταθεί και προκύψει ζημία τότε η ευθύνη του ασφαλιστή δεν επηρεάζεται⁹⁶.

Σημειώνεται επίσης πως οι ρήτρες «Βάση της σύμβασης» από ασφαλιστήρια συμβόλαια μη καταναλωτών, έχουν απαγορευτεί. Συνεπώς, οποιαδήποτε δήλωση του ασφαλισμένου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εγγύηση. Θα πρέπει να αναφέρονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Τέλος, υιοθετείται η *αρχή της αιτιώδους συνάφειας* για τις εγγυήσεις ναυτιλιακής ασφάλισης. Σε περίπτωση στην οποία διαπιστωθεί κάποια ζημία ή μη τήρηση ρητού ή και σιωπηλού όρου, τότε ο ασφαλιστής δεν είναι σε θέση να επικαλεστεί τη μη συμμόρφωση για να αποκλείσει, να περιορίσει ή να απαλλάξει την ευθύνη του για τη ζημία, εάν ο ασφαλισμένος έχει βεβαιωθεί ότι η μη συμμόρφωση με τον όρο δεν θα μπορούσε να έχει αυξήσει τον κίνδυνο της ζημίας που όντως συνέβη στις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη⁹⁷.

⁹⁵ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

⁹⁶ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

⁹⁷ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

Η ανάγκη αυτής της μεταρρύθμισης ήταν επίσης για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της Αγγλικής Ασφαλιστικής Αγοράς, η οποία είναι η τρίτη στον κόσμο πίσω από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ιαπωνία. Η Νομική Επιτροπή έκρινε ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν ήταν σύμφωνο με μια διεθνή αγορά. Πράγματι, ο νόμος για την ασφάλιση ναυσιπλοΐας του 1906 σύμφωνα με τον Marine Insurance Act 1906, χρησίμευσε ως βάση για το καταστατικό δίκαιο ναυτικής ασφάλισης σε δικαιοδοσίες κοινού δικαίου, αλλά οι περισσότερες από αυτές τις χώρες έχουν μεταρρυθμίσει το νόμο υιοθετώντας νέα κριτήρια.

Η Νομική Επιτροπή επίσης και προτού καταρτίσει επακριβώς, το νόμο Marine Insurance Act 2015, αναπαρήγαγε ένα σχόλιο ενός συμβουλευόμενου με σκοπό τη διατήρηση αυτών των αρχών του νόμου σε ισχύ. Η ισχύουσα νομοθεσία σε σχέση με τις εγγυήσεις, δυσφημεί το αγγλικό δίκαιο και θέτει την αγγλική αγορά σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι άλλων δικαιοδοσιών. Ο συγκεκριμένος χαρακτήρας μιας εγγύησης σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, αφήνει τους ασφαλισμένους πολύ συχνά στο έλεος της καλής θέλησης των ασφαλιστών σε περίπτωση παραβίασης⁹⁸.

Οι *μη αποδεδειγμένες αρχές* του νόμου περί ναυτικών ασφαλίσεων σχετικά με τις εγγυήσεις, είναι το αποτέλεσμα των απόψεων του Λόρδου Mansfield που θεωρήθηκε η κυρίαρχη δικαστική δύναμη πίσω από τις εξελίξεις του κοινού δικαίου (Oldham, 2004). Στην υπόθεση *De Hahn κατά Χάρτλεϋ*, με ημερομηνία 1786, ο Λόρδος Μάνσφιλντ δήλωσε ότι «εδώ υπήρξε παραβίαση της εγγύησης». Αποφάνθηκε ότι πρέπει να τηρούνται αυστηρά οι εγγυήσεις, θεωρώντας ότι όταν δεν εκτελείται η εγγύηση, τότε δεν υπάρχει συμβόλαιο. Ο Λόρδος Mansfield δήλωσε επίσης ότι δεν έχει σημασία για ποιον σκοπό εισάγεται μια εγγύηση, αλλά με την εισαγωγή, η σύμβαση δεν υφίσταται αν δεν τηρηθεί κυριολεκτικά (Goble, 1931). Αυτή είναι η ίδια προσέγγιση από τον Λόρδο Mansfield στην υπόθεση *Pawson κατά Watson*, ημερομηνίας επίσης του 1778, όπου δήλωσε ότι η εγγύηση ήταν «ένας όρος της σύμβασης ασφάλισης που πρέπει να τηρείται αυστηρά και σε περίπτωση παραβίασης

⁹⁸ Βλ. Gurses, O. (2015). *Marine Insurance Law*. London and New York: Routledge.

της οποίας, όσο ασήμαντη κι αν είναι, ο ασφαλιστής δικαιούται να αποκηρύξει το συμβόλαιο»⁹⁹.

Ως προς την *Αυτόματη Απαλλαγή Ευθύνης* σύμφωνα με το Marine Insurance Act 2015, η γνώμη της Βουλής των Λόρδων στην υπόθεση *The Good Luck* έκρινε ότι όταν συμβαίνει μη συμμόρφωση με μια εγγύηση, τότε ο ασφαλιστής απαλλάσσεται αυτόματα από την ευθύνη. Ο Λόρδος Goff θεώρησε ότι τα λόγια του άρθρου 33(3) του Marine Insurance Act 1906, ήταν ξεκάθαρα, δηλώνοντας την αυτόματη απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη και ότι δεν υπάρχει ανάγκη να ληφθεί απόφαση του ασφαλιστή να τερματίσει τη σύμβαση. Ο όρος εγγύηση πρέπει να νοείται ως προηγούμενο όρο. Είναι αλήθεια ότι αυτή η κρίση συνέβαλε στην αύξηση της ανισορροπίας του ασφαλισμένου στη σύμβαση ναυτιλιακής ασφάλισης. Φαίνεται ότι όχι μόνο δεν υπάρχει χώρος για τον ασφαλιστή για επανόρθωση της παράβασης, η οποία μπορεί να μην είναι σημαντική για τον κίνδυνο, αλλά επίσης το αποτέλεσμα αυτόματης απαλλαγής μπορεί να δημιουργήσει περιπτώσεις στις οποίες ο ασφαλισμένος δεν ενημερώνεται ότι η κάλυψη έχει λήξει χωρίς τρόπο.

Σύμφωνα με αυτή την απόφαση, θεωρήθηκε ότι «ένας ασφαλιστής που δεν κάνει τίποτα μετά από παραβίαση εγγύησης υποσχετικής δεν μπορεί πλέον να κατηγορηθεί ότι, λόγω της αδράνειας του, σιωπηρά παραιτήθηκε ή επιβεβαίωσε τη σύμβαση» (Hodges, 1996). Βασικά ο νόμος για τις εγγυήσεις έχει δεχθεί παρατεταμένη κριτική από νομικούς σχολιαστές ως «*Η Παντοδύναμη Εγγύηση: Αγγλία εναντίον του Κόσμου*» ή «*Ας παραδώσουμε την τοξική αγγλική εγγύηση στην αφάνεια όπου ανήκει*»¹⁰⁰. Τα σχόλια λένε ότι το παλιό καθεστώς εγγυήσεων που αναπτύχθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι ακραίο, μη ελκυστικό και προκαλεί σύγχυση¹⁰¹

Ωστόσο, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο διατήρησε τις παλαιές αρχές των εγγυήσεων παρά τους επικριτές από σχολιαστές και δικαστές, άλλες χώρες στον κόσμο του κοινού δικαίου που αρχικά υιοθέτησαν αυτές τις αρχές ενσωμάτωσαν

⁹⁹ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

¹⁰⁰ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

¹⁰¹ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

νομοθετικές αλλαγές στους δρακόντειους όρους τους και υιοθέτησαν νέες αρχές στις δικαστικές τους αποφάσεις. Το 1955, το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αρνήθηκε την υιοθέτηση του παλαιού δόγματος του κοινού δικαίου της απώλειας κάθε δικαιώματος ανάκτησης ελλείπει αυστηρής και κυριολεκτικής εκτέλεσης των εγγυήσεων. Το Δικαστήριο σχολίασε το εν λόγω δόγμα ως σκληρό κανόνα και ανέφερε ότι τα περισσότερα κράτη, θεωρώντας τον παλιό κανόνα ως δημιουργό αδικίας, τον έχουν εγκαταλείψει εν όλο ή εν μέρει. Αυτή ήταν η περίπτωση του *Wilburn Boat Co. κατά Fireman Fund Insurance Co.*, στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι τα συμβόλαια ασφάλισης πλοίων υπόκεινταν στο νόμο του κράτους.

Στο πεδίο εφαρμογής του κρατικού δικαίου, η προσέγγιση της νομολογίας των Δικαστηρίων των ΗΠΑ όσον αφορά τις εγγυήσεις, περιλαμβάνει το δόγμα ότι μια παραβίαση μιας εγγύησης μπορεί να αποκατασταθεί, ως εκ τούτου, η κάλυψη αναστέλλεται μόνο. Ο ασφαλισμένος είναι σε θέση να διαχειριστεί θετικά την παραβίαση και να διατηρήσει την προστασία. Όσον αφορά την αιτιώδη συνάφεια, ορισμένα δικαστήρια έχουν υιοθετήσει την αρχή ότι ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται όταν η παραβίαση μιας εγγύησης είναι η κοντινή αιτία της απώλειας, όπως στην κύρια υπόθεση της *United States Fire Insurance Co. κατά Cavanaugh*, αλλά πολλά άλλα δικαστήρια των ΗΠΑ υποστηρίζουν την παλιά αρχή της αυστηρής συμμόρφωσης ανεξάρτητα από την αιτία της απώλειας¹⁰².

Στην περίπτωση της υπόθεσης *Pilot*, το Ανώτατο Δικαστήριο της Δυτικής Αυστραλίας αντέστρεψε μια απόφαση σχετικά με την άμεση παραβίαση της εγγύησης. Σε αυτήν την περίπτωση, ο δικαστής έκρινε ότι η νομοθεσία που δηλώνει ότι η εγγύηση είναι μια προϋπόθεση που πρέπει να τηρείται επακριβώς, είτε είναι σημαντική για τον κίνδυνο είτε όχι, δεν έπρεπε να ληφθεί πολύ κυριολεκτικά. Στην υπόθεση *Bamcell II*, το Ανώτατο Δικαστήριο του Καναδά αποφάσισε ότι η ονομαζόμενη εγγύηση, ότι ένας φύλακας τοποθετείται κάθε βράδυ από τις 2200 έως τις 0600, η οποία ήταν μόνο μια προϋπόθεση που περιέχεται στη ρήτρα, αποτελούσε

¹⁰² Βλ. Gurses, O. (2015). *Marine Insurance Law*. London and New York: Routledge.

περιορισμό του ασφαλιζόμενου κινδύνου, αλλά δεν ήταν εγγύηση, λόγω της απώλειας η οποία σημειώθηκε το μεσημέρι¹⁰³.

Ο Λόρδος Hobhouse στην υπόθεση *The Star Sea* σχολίασε «είναι ένα εντυπωσιακό χαρακτηριστικό αυτού του κλάδου του δικαίου ότι άλλα νομικά συστήματα απορρίπτουν όλο και περισσότερο τα πιο ακραία χαρακτηριστικά του αγγλικού δικαίου που επιτρέπουν σε έναν ασφαλιστή να αποφύγει την ευθύνη για λόγους που δεν σχετίζονται με απώλεια»¹⁰⁴.

Στην υπόθεση *Kier Knitwear Ltd κατά Lombard General Insurance Co Ltd*, η σύμβαση ασφάλισης περιελάμβανε εγγύηση στην οποία ένας φορτωτής υπόκειτο σε έλεγχο 30 ημέρες μετά την ανανέωση. Έτυχε η επιθεώρηση να γίνει 60 ημέρες μετά την ανανέωση. Μετά από αυτό, προέκυψε ζημία η οποία σχετιζόταν με τους ψεκαστήρες και ο ασφαλιστής αρνήθηκε την πληρωμή λόγω παραβίασης της εγγύησης επιθεώρησης των 30 ημερών. Ο Morland επεσήμανε ότι η ρήτρα έπρεπε να θεωρηθεί «ανασταλτικός όρος» που θα εφαρμοστεί κατά τη διάρκεια των 60 ημερών μη συμμόρφωσης για την επιθεώρηση.

Στην υπόθεση *The Resolute*, ο Sir Anthony Clarke επέτρεψε την προσφυγή που υποβλήθηκε από τον ασφαλισμένο και συμφώνησε ότι μια διαφορούμενη εγγύηση θα ερμηνευθεί κατά του ασφαλιστή, ως ειδική εφαρμογή της αρχής *contra proferentem*. Θεώρησε επίσης ότι η εγγύηση θα πρέπει να ερμηνεύεται εύλογα και επιχειρηματικά στο πλαίσιο και τον σκοπό της.

Επίσης στην απόφαση στην υπόθεση *The Princess of the Star*, το Εφετείο επικύρωσε την απόφαση του Commercial Court (2013) στην οποία ο δικαστής Field δήλωσε ότι η διατύπωση σε μια εγγύηση πρέπει να έχει τη συνήθη και φυσική έννοια, εκτός εάν το υπόβαθρο δείχνει ότι αυτή η έννοια δεν ήταν το επιδιωκόμενο νόημα. Όπου η χρησιμοποιούμενη γλώσσα έχει περισσότερες από μία πιθανές σημασίες, το δικαστήριο δικαιούται να προτιμήσει την κατασκευή που είναι σύμφωνη με την

¹⁰³ Βλ. Elizabeth, 2016

¹⁰⁴ Βλ. Gauci, G. M. (2015). *Principles of Marine Insurance Law*. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

επιχειρηματική κοινή λογική και να απορρίψει την άλλη. Ωστόσο, όταν τα μέρη έχουν χρησιμοποιήσει ξεκάθαρη γλώσσα, το δικαστήριο πρέπει να την εφαρμόσει, όσο απίθανο κι αν είναι το αποτέλεσμα¹⁰⁵. Στην απόφασή του, ο δικαστής Field αναγνώρισε ότι η συνεχιζόμενη εγγύηση είναι ένας δρακόντειος όρος και επεσήμανε επίσης ότι είναι καθήκον του ασφαλιστή να εκφράζει τις ρήτρες εγγύησης με σαφείς όρους.

Ως προς τις συνέπειες αυτών των νομοθετικών αλλαγών σύμφωνα με το Marine Insurance Act 2015, σημειώνεται πως οι ασφαλιστές πρέπει να λάβουν υπόψη ότι η λεγόμενη ρήτρα βάσης της σύμβασης δεν ισχύει πλέον βάσει του νόμου περί ασφαλίσεων του 2015. Οποιαδήποτε εγγύηση για να είναι αποτελεσματική πρέπει να αποτελεί μέρος της σύμβασης¹⁰⁶. Η παραβίαση μιας εγγύησης δεν θεωρείται πλέον ως αυτόματη απαλλαγή ευθύνης, αλλά ως αναστολή ευθύνης. Μόλις αποκατασταθεί η παραβίαση της εγγύησης, τότε ο ασφαλιστής ανακτά την ευθύνη. Οι εγγυήσεις θεωρούνται πλέον ως όροι αναστολής. Για παράδειγμα, εάν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιλαμβάνει τη ρήτρα, εγγύηση με πέντε (5) άτομα σε επιτήρηση, ανά πάσα στιγμή που το σκάφος πλέει, τότε εάν ο ασφαλισμένος δεν συμμορφωθεί έχει ως αποτέλεσμα την αναστολή της ευθύνης του ασφαλιστή μέχρι να αποκατασταθεί η παράβαση. Εάν σημειωθεί ζημία όταν ο ασφαλιστής ανακτήσει την ευθύνη, τότε η αποζημίωση θα πρέπει να καταβληθεί, αλλά εάν η ζημία συμβεί ενώ η ευθύνη έχει ανασταλεί, τότε ο ασφαλιστής είναι σε θέση να παράσχει την κατάλληλη άμυνα, εκτός εάν η παράβαση δεν είναι σημαντική για την ζημία.

Η μη συμμόρφωση με έναν όρο που έχει σχεδιαστεί για να μειώσει τον κίνδυνο ενός συγκεκριμένου τύπου απώλειας ή μιας απώλειας σε μια συγκεκριμένη στιγμή ή σε ένα συγκεκριμένο μέρος, η οποία αποδεικνύεται ότι δεν αύξησε δυνητικά τον κίνδυνο μιας προκύπτουσας απώλειας, δεν απαλλάσσει την ευθύνη του ασφαλιστή. Επομένως, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να βασιστεί σε καμία *άμυνα* που δεν είναι σημαντική για την ζημία (αυτό δεν πρέπει να εφαρμόζεται για όρους που ορίζουν τον κίνδυνο στο σύνολό του). Για παράδειγμα, εάν η εγγύηση αναφέρει ότι

¹⁰⁵ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

¹⁰⁶ Βλ. Gurses, O. (2015). Marine Insurance Law. London and New York: Routledge.

το σκάφος πρέπει να διαθέτει συναγεμιάς πυρκαγιάς και το σκάφος βυθίζεται για οποιονδήποτε λόγο που δεν σχετίζεται με πυρκαγιά, τότε ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αρνηθεί την πληρωμή της αποζημίωσης¹⁰⁷.

Η μεταρρύθμιση δεν είναι απόλυτη στην περίπτωση των μη καταναλωτικών συμβάσεων. Είναι δυνατή η σύναψη συμβάσεων εκτός των νέων διατάξεων για τις εγγυήσεις, με εξαίρεση τις ρήτρες «βάσει της σύμβασης». Η αρχή είναι να μην τίθεται σε χειρότερη θέση ένας ασφαλισμένος, εκτός εάν ο ασφαλισμένος είναι καλά ενημερωμένος για λιγότερο ευνοϊκούς όρους που περιλαμβάνονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο από αυτούς που αναφέρονται στον νόμο. Αυτοί οι όροι πρέπει να είναι σαφείς. Όπως αναφέρθηκε αυτό ισχύει μόνο για μη καταναλωτικές συμβάσεις ασφάλισης¹⁰⁸.

Έτσι, με τον Insurance Act 2015 που τέθηκε σε ισχύ στις 12 Αυγούστου 2016, υπήρχαν οκτώ (8) P&I Clubs που θα επηρεαστούν με αυτόν τον νέο νόμο, The UK P&I, NORTH, West of England, Britannia, Steamship, London, Shipowners και Standard. Όλες αυτές οι Λέσχες είναι μέλη του Διεθνούς Ομίλου και έχουν τους Κανόνες τους στη δικαιοδοσία της Αγγλίας («Αγγλικά P&I Clubs»). Αυτές οι Λέσχες αποφάσισαν να συνάψουν ορισμένες από τις διατάξεις του Νόμου. Μέχρι τον Νοέμβριο του 2015 οι Σύλλογοι εξέδωσαν Εγκύκλιο για τα μέλη τους ανακοινώνοντας αυτή την απόφαση η οποία τελικά επιβεβαιώθηκε με τους νέους Κανονισμούς κάθε Ομίλου.

Οι κανόνες 2016-17 για τα προαναφερθέντα P&I Clubs ενσωματώνουν διατάξεις του Marine Insurance Act, 1906 και του νέου Insurance Act 2015 κατά την έναρξη ισχύος, αλλά όλοι εξαιρούν τις Ενότητες 10 και 11 του Insurance Act 2015. (The UK P&I, Rule 5L, Κανόνας 6(1),(2) (β),(γ), Κανόνας Δυτικής Αγγλίας 21(1)(β) (γ), Βρετανία Κατηγορία 3 Κανόνας 3 3(5), Ατμόπλοιο Κατηγορία 1 Κανόνας 7 IV , London Class 5 Rule 43 43.1.1, Shipowners Rule 1, II A, B, Standard Section A 1.5.1. and 1.5.2). Αυτό σημαίνει ότι η παραβίαση μιας εγγύησης απαλλάσσει την

¹⁰⁷ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

¹⁰⁸ Βλ Elizabeth, 2016, p. 727-820

ευθύνη του σχετικού Συνδέσμου από την ημέρα της παραβίασης, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε επανόρθωση και ανεξάρτητα από το εάν η παραβίαση δεν είναι σημαντική για την απώλεια.

Τα αγγλικά P&I Clubs έχουν ανταποκριθεί στο νόμο με σκοπό τη διατήρηση της αυστηρής αρχής συμμόρφωσης στις εγγυήσεις διατηρώντας ζωντανή τουλάχιστον στις ιδιωτικές συμβάσεις αυτό το δόγμα. Μπορεί να αναμένεται ότι οι ασφαλιστές Hull στην αγορά του Λονδίνου, θα παρέχουν τη θέση τους με νέους όρους ή τηρώντας τις αλλαγές, το ερώτημα είναι αν αυτό είναι θέμα χρόνου ή μια σταθερή απόφαση να κρατηθεί ζωντανό το δόγμα του Λόρδου Μάνσφιλντ. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πρόκειται για μια εξελιγμένη αγορά¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Βλ. Gauci, G. M. (2015). Principles of Marine Insurance Law. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.

3.5 Κριτική αποτίμηση στην σημασία της Τροποποίησης των Εγγυήσεων σύμφωνα με τον Marine Insurance Act 2015

Με την πάροδο των ετών, οι δικαστικές αρχές προσπάθησαν να μετριάσουν τις αυστηρότητες του ΜΙΑ του 1906, μέσω ποικίλων μηχανισμών. Ως αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών, η κατά γράμμα εφαρμογή του νόμου, καταλήγει μόνο σε περιπτώσεις όπου οι όροι της σύμβασης ρητά γράφονται και ερμηνεύονται ως εγγυήσεις, η παράβαση των οποίων έχει μεγάλη σημασία για αποζημίωση. Ενώ σε πολλές περιπτώσεις τα εγχειρήματα αυτά είναι επιτυχημένα, υπάρχουν εξαιρέσεις και οι περιπτώσεις κρίνονται πιο αυστηρά, ευνοώντας έτσι τους ασφαλιστές σε μεγαλύτερη εύνοια. Η ανάγκη για νέα νομοθεσία είναι σαφής. Πριν εισαχθεί η νέα νομοθεσία, το ασφαλιστικό δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου, ήταν ένα μείγμα χρόνων ιστορίας και του παλιού θεσμικού πλαισίου του ΜΙΑ του 1906. Αφού η νομοθεσία έχει τεθεί σε ισχύ εδώ και πολύ καιρό, πολλά στοιχεία της θεωρούνται πλέον ξεπερασμένα ή απαρχαιωμένα και δεν αντικατοπτρίζουν την τρέχουσα επιχειρηματική πραγματικότητα.

Ο ΜΙΑ του 2015 στοχεύει στον εκσυγχρονισμό και την απλούστευση του θεσμικού πλαισίου για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των ασφαλιστών και των ασφαλισμένων. Έχει επίσης συνταχθεί για τη δημιουργία μιας εταιρικής σχέσης μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου κατά τη φάση της διαπραγμάτευσης πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Φυσικό επακόλουθο αυτού είναι μια πιο αποτελεσματική και ανταγωνιστική ασφαλιστική αγορά που ανταποκρίνεται περισσότερο στις ανάγκες του κλάδου. Όπως σημειώθηκε προηγουμένως, τα δικαστήρια αγωνίστηκαν να ερμηνεύσουν ευνοϊκότερα τον νόμο. Τα τελευταία χρόνια, η εξομάλυνση των συνεπειών της εξαιρετικά αυστηρής ΜΙΑ του 1906, έχει επιτευχθεί με την εφαρμογή τεσσάρων μηχανισμών νομικής ερμηνείας, δημιουργώντας πρόσφορο έδαφος για την εμφάνιση των σύγχρονων τροποποιήσεων του ΜΙΑ2015. Οι μηχανισμοί αυτοί είναι οι εξής:

- ✓ Παραβίαση της εγγύησης "για κάθε καλό λόγο" όπου η παραβίαση είναι μια λογική πράξη για την προστασία του ασφαλισμένου και την αποφυγή απώλειας ή όπου οι κίνδυνοι οδηγούν στην παραβίαση είναι πανελλαδικοί και όχι συγκεκριμένοι - παραβίαση της εγγύησης.

- ✓ Εύρεση αντίθετων όρων σε συμβόλαια, ανεξάρτητα από το είδος ή τη φύση τους. Οποιαδήποτε ρήτρα στο συμβόλαιο που έρχεται σε αντίθεση με αυτό που λέει η εγγύηση μπορεί να κάνει την παραβίαση ασήμαντη.
- ✓ Υποστήριξη ότι η παραβίαση της σύμβασης ανήκει εξ ολοκλήρου στο παρελθόν, με το επιχείρημα ότι επρόκειτο για περιοριστική ρήτρα και όχι υπόσχεση, επομένως η κάλυψη θα μπορούσε απλώς να ανασταλεί για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- ✓ Λόγω του στενού ορισμού του ασφαλιστικού κινδύνου, η προϋπόθεση της ρητής αντιπαροχής δεν αποτελεί εγγύηση, αλλά περιορισμό ευθύνης.

Προκύπτει εξαιτίας της διαπίστωσης, επομένως, της ανάγκης για αλλαγή, πως ο νόμος έχει ως κύριο μέλημα την αναθεώρηση και τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, αυξάνοντας τη σαφήνεια και την ισορροπία του νομικού συστήματος. Επιπλέον, επιχειρεί να δημιουργήσει στενότερες σχέσεις μεταξύ των τριών μερών στον ασφαλιστικό κλάδο, δηλαδή των ασφαλιστών, των μεσιτών και των ασφαλισμένων, με στόχο την καλύτερη κατανόηση του κινδύνου.

Το 2016, αφού είχε επέλθει ένα έτος από την κύρωση του ΜΙΑ του 2015, είχε αξιολογηθεί πως οι στόχοι του είχαν επιτευχθεί περίπου κατά το ήμισυ αφού επήλθε εκσυγχρονισμός των συστημάτων που εφαρμόζονταν από τις ναυτιλιακές αλλά, από την άλλη, ο διάλογος ήταν περιορισμένος. Εκτός από τους κύριους στόχους του νέου νομοθετικού πλαισίου, αναγνωρίζεται ένα ευρύτερο σύνολο στόχων, αλλά ο δευτερεύων χαρακτήρας του δεν μειώνει τη σημασία του για τον κλάδο των ναυτιλιακών ασφαλίσεων. Με την κατάργηση της ρήτρας «βάση της σύμβασης», δεν είναι πλέον δυνατό να μετατραπούν απλές δηλώσεις γεγονότων σε εγγυήσεις. Η διαφάνεια εξακολουθεί να απαιτείται για συμβάσεις εκτός των διατάξεων του Νόμου, επομένως οι όροι του ομολόγου θα πρέπει να είναι σαφείς ως προς τη σημασία τους για να αποφευχθούν διαφωνίες σχετικά με την ερμηνεία της αντίστοιχης διατύπωσης.

Ο ΜΙΑ 2015 υπόσχεται να εκσυγχρονίσει και να απλοποιήσει το ρυθμιστικό πλαίσιο του Ηνωμένου Βασιλείου σε ολόκληρο τον ασφαλιστικό κλάδο, φέρνοντας σαφήνεια, διαφάνεια και ισορροπία στον τρόπο χειρισμού των υποθέσεων. Η

βελτίωση της συνολικής εικόνας μιας συγκεκριμένης αγοράς είναι το λογικό αποτέλεσμα μιας προσπάθειας εξισορρόπησης των δυνάμεων των ασφαλιστών και των ασφαλισμένων, ως αποτέλεσμα των προηγούμενων νόμων που ευνοούσαν τους ασφαλιστές και είχαν σχεδιαστεί για να προστατεύσουν τον πρωτοποριακό κλάδο εκείνη την εποχή.

Καλό είναι κάθε συμβαλλόμενο μέρος που σκοπεύει να συνάψει ασφαλιστήριο συμβόλαιο, να γνωρίζει πώς ορίζονται οι νέες ρήτρες βάσει νόμου. Με αυτόν τον τρόπο υπογράφουν όροι & προϋποθέσεις και αποφεύγεται να συμπεριληφθούν ρήτρες σε ένα συμβόλαιο, οι οποίες ενδεχόμενος να διατυπώνονται διαφορετικά ή δεν έχουν γίνει πλήρως κατανοητές. Εφόσον η αλλαγή στη μεταχείριση της παραβίασης της εγγύησης δεν αλλάζει τη διατύπωση ώστε να συμμορφώνεται πλήρως με αυτήν, συνιστάται στους ασφαλισμένους να τηρούν αρχείο με τις εγγυήσεις που δεσμεύονται και ως απόδειξη της συμμόρφωσής τους.

Επίσης, μπορούν να προσπαθήσουν να αποφύγουν τη συμπερίληψη ρητρών εγγύησης που δεν είναι κατάλληλες για «ωρίμανση», προτιμώντας αυτές που επιτρέπουν την επαναφορά της εγγύησης. Ωστόσο, ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση, είναι πολύ σημαντικό να τεκμηριώνεται η ημερομηνία κατά την οποία έγινε η επαναφορά και η ημερομηνία λήξης της αναστολής κάλυψης. Λόγω της περιόδου προσαρμογής των μερών στη νέα νομοθεσία, και τα δύο μέρη θα πρέπει να κατανοήσουν σαφώς ποιες ρήτρες είναι περιορισμού κινδύνου και ποιες περιορισμού κινδύνου κατά τη διαδικασία σύναψης ασφαλιστικής σύμβασης.

Είναι ζωτικής σημασίας για το επιχειρησιακό προσωπικό να έχει πλήρη κατανόηση της κατάστασης, ειδικά οι υπεύθυνοι διαχείρισης κινδύνων και οι υπεύθυνοι για κάθε περίπτωση. Οι ασφαλιστικές εταιρείες μπορούν ακόμη να περιλαμβάνουν όρους και εγγυήσεις σε ένα συμβόλαιο χωρίς να χρειάζεται να το ονομάσουν ως τέτοιο. Επιπλέον, το ζήτημα της πλήρους συμμόρφωσης με τις ρητές διατάξεις δεν έχει αλλάξει, παρά μόνο η αντιμετώπιση των επανορθωτικών παραβιάσεων της εγγύησης. Ακόμη και σε μια τέτοια περίπτωση, ο ασφαλιστής

μπορεί να απαλλαγεί πλήρως από την ευθύνη εάν ο ασφαλιστικός κίνδυνος που εμπεριέχεται έχει περιγραφεί πλήρως από την παραβιασμένη εγγύηση.

Τέλος, ενώ οι ρήτρες «βάσης συμβολαίου» καταργούνται πλήρως, παρόμοιοι τύποι ρητρών ενδέχεται να εξακολουθούν να περιλαμβάνονται στα ασφαλιστικά συμβόλαια. Οι όροι αυτοί προβλέπουν ότι όλοι οι όροι της σύμβασης αποτελούν συνεχή εγγύηση, η μη συμμόρφωση με την οποία θα έθετε τον ασφαλισμένο σε δύσκολη θέση έναντι του ασφαλιστή σε περίπτωση μεταβίβασης του ασφαλιστικού κινδύνου.

Επίλογος

Σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν παραπάνω, θα λέγαμε πως ο νόμος για τις θαλάσσιες ασφάλειες, διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Στην πραγματικότητα, αξίζει να σημειωθεί ότι οι περισσότεροι από τους κανόνες που διέπουν το διεθνές εμπόριο στους 21 αιώνες μπορούν να αναχθούν στους μεσαιωνικούς κανόνες γνωστούς ως *Lex Mercatorian* και *Lex Maritime*. Αυτοί οι κανόνες σε μεγάλο βαθμό αναπτύχθηκαν από έμπορους. Εντούτοις, ο αγγλικός νόμος περί ναυτικών ασφαλίσεων που διέπεται από τη θέσπιση του νόμου *περί ναυτικών ασφαλίσεων του 1906* (*Marine Insurance Act, 1906*), είναι ευρέως αναγνωρισμένο γεγονός και η πηγή του δικαίου στη διεθνή σκηνή. Με άλλα λόγια, ο νόμος που υιοθετήθηκε από άλλες χώρες σε σχέση με το δίκαιο της ναυτιλιακής ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένης της δικαιοδοσίας του αστικού δικαίου, επηρεάζεται με τον ένα ή τον άλλο τρόπο από το αγγλικό δίκαιο ναυτικών ασφαλίσεων. Ίσως ο λόγος για αυτό το γεγονός, είναι επειδή η αγγλική αγορά ναυτιλιακών ασφαλίσεων η οποία είναι ευρέως γνωστό ότι κυριαρχεί στη διεθνή αγορά ναυτιλιακών ασφαλίσεων.

Η παγκοσμιοποίηση επίσης, οδήγησε τον κλάδο των ναυτιλιακών ασφαλίσεων να γίνει ένας από τους σημαντικότερους τύπους ασφάλισης στην αγορά. Ο νόμος περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 θεσπίστηκε για να αντιμετωπιστεί το ζήτημα που προέκυψε από τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης. Ο νόμος φαίνεται να είναι αμφιλεγόμενος μετά από 200 χρόνια από την επιβολή του, όπου σκοπός του στους 21 αιώνες έγινε υπό μεγάλο επίπεδο ασφάλειας και αντικείμενο συζήτησης μεταξύ νομικών και ακαδημαϊκών λόγω της αναπόφευκτα ελαττωματικής φύσης της διάταξης του με την πάροδο του χρόνου. Ο νόμος ανέλαβε μια μεγάλη πρόταση μεταρρύθμισης, αλλά το ζήτημα διευθετήθηκε μόνο από τη μεικτή αγγλική και σκωτσέζικη νομική επιτροπή που ξεκίνησε από κοινού ένα δεκαετές πρόγραμμα μεταρρύθμισης το 2006 για τη μεταρρύθμιση της διάταξης όπως προβλέπεται από τον Παλιό Νόμο που διέπει τον νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης. Η νομική επιτροπή δημοσίευσε το «τεύχος δύο» όπου πρότεινε σύσταση σχετικά με αλλαγές σε σχέση με τον όρο του νόμου των εγγυήσεων. Μετά από χρόνια συζητήσεων και συζητήσεων, ο νόμος για τους όρους των εγγυήσεων τροποποιήθηκε από το κοινοβούλιο το 2015 και

θέσπισε ασφαλιστικό νόμο το 2015, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2016 μετά τη χορήγηση της Βασιλικής συγκατάθεσης τον Φεβρουάριο του 2015.

Η έλλειψη νομολογίας μετά την ΙΑ 2015 είναι απλώς ένα σύμπτωμα του γεγονότος ότι ο νέος νόμος τέθηκε σε ισχύ μόλις το 2016, επομένως η μελέτη αυτού του είδους είναι σημαντική για να παράσχει πιθανή καθοδήγηση στα μέρη ώστε να μελετήσουν επακριβώς εάν η θέση του τα μέρη βελτιώθηκαν μετά τη μεταρρύθμιση του αγγλικού δικαίου στο δίκαιο των ναυτικών ασφαλίσεων. Η νέα μεταρρύθμιση στον τομέα του ναυτικού ασφαλιστικού δικαίου στην Αγγλία χρειαζόταν βεβαιότητα και σωστό βήμα προς έναν τελικά αξιοσημείωτο στόχο, δηλαδή μια πιο δίκαιη προσέγγιση του νόμου για να επιφυλάσσεται το συμφέρον και των δύο μερών του συμβολαίου ναυτιλιακής ασφάλισης. Η νέα προσέγγιση έχει καταργήσει τη βάση των ρητρών συμβολαίου σε σχέση με τις ασφαλιστικές καλύψεις για τις επιχειρήσεις, γεγονός που θέτει τα θεμέλια για μια πιο ισορροπημένη προσέγγιση στο δίκαιο της ναυτιλιακής ασφάλισης.

Η ρήτρα βάσης της σύμβασης επέτρεπε στον ασφαλιστή να επωφεληθεί έναντι του ασφαλισμένου κατά τη σύνταξη της ασφάλισης, χρησιμοποιώντας ασαφή γλώσσα με την οποία ο ασφαλισμένος πιθανότατα δεν θα είναι εξοικειωμένος και θα ενσωματώσει ως όρους εγγύησης σε ορισμένες περιπτώσεις χωρίς την εξασφαλισμένη κατανόηση. Επιπλέον, τέτοιες ρήτρες επέτρεπαν στους ασφαλιστές να αποφύγουν ηθικά νόμιμες αξιώσεις ή να τερματίσουν το σύνολο της σύμβασης για απλή παράβαση που έγινε χωρίς πρόθεση. Επίσης, έκανε τον ασφαλιστή να αποφύγει ολόκληρη τη σύμβαση για ανακριβή δήλωση που έγινε χωρίς πρόθεση από τον ασφαλισμένο κατά την υποβολή της πρότασης κατά τα πρώτα στάδια σύναψης της σύμβασης, ακόμη και αν διαπιστώθηκε ότι η ανακρίβεια δεν έχει καμία επίδραση στην υφιστάμενη σύμβαση.

Ο νέος νόμος στον τομέα της ναυτιλιακής νομοθεσίας δεν επιτρέπει πλέον να χρησιμοποιείται τέτοιου είδους «περιθώρια» έναντι των ασφαλισμένων για να αποφύγουν την ευθύνη. Για πιο ισορροπημένο και ορθότερο δίκαιο, η κατάργηση των ρητρών βάσης της σύμβασης ήταν αναγκαιότητα. Πλέον θα είναι αδύνατο να χρησιμοποιηθούν οι βασικές ρήτρες της προς όφελος των ασφαλιστών από την αναδιατύπωση των όρων χρησιμοποιώντας ασαφή γλώσσα για να ενσωματωθούν στο συμβόλαιο και να τις καταστήσουν εγγυήσεις. Λάθος που γίνεται από τον

ασφαλισμένο κατά την υποβολή της πρότασης στον ασφαλιστή, δεν θα μπορεί πλέον να μετατραπεί σε εγγυήσεις. Έτσι, ο ασφαλισμένος δεν θα αρνείται πλέον να επωφεληθεί από την κάλυψη ή να αρνηθεί να υποβάλει αξίωση μετά από ζημία λόγω παραβίασης της εγγύησης που υπήρξε χωρίς να το γνωρίζει ο ασφαλισμένος.

Η κατάργηση των βασικών ρητρών ήταν απαραίτητη για την επίτευξη καλύτερης ισορροπίας μεταξύ των μερών της σύμβασης ναυτιλιακής ασφάλισης και την προστασία των εξασφαλισμένων δικαιωμάτων, ενώ ο ασφαλιστής θα έχει επίσης τη δυνατότητα να ενσωματώνει όρους εγγύησης στη σύμβαση που θεωρεί ζωτικής σημασίας για τη σύναψη της σύμβασης. Έτσι, η κατάργηση των ρητρών βάσης του συμβολαίου δεν περιορίζει το δικαίωμα του ασφαλιστή να δημιουργήσει όρο εγγύησης στο κύριο σώμα της σύμβασης, εάν γνωστοποιήσει στον ασφαλισμένο τους όρους που θα χρειαστεί τελικά να συναινέσει., ενώ παράλληλα διατηρείται η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων στο συμβόλαιο ναυτιλιακής ασφάλισης. Η κατάργηση της ρήτρας βάσης του συμβολαίου μπορεί να έχει μόνο θετικό αντίκτυπο στο αγγλικό δίκαιο για την επίτευξη καλύτερης ισορροπίας μεταξύ των μερών, επειδή η λήξη μιας ρήτρας φιλικής μόνος προς τον ασφαλιστή όπως αυτή που μπορεί να φέρει μόνο πιο δίκαιο και αναλογικό αποτέλεσμα.

Η άλλη θεμελιώδης αλλαγή στον τομέα της εγγύησης στο δίκαιο της ναυτιλιακής ασφάλισης στην Αγγλία, είναι η κατάργηση της αυτόματης απαλλαγής επειδή θα προσφερθεί στον ασφαλισμένο η ευκαιρία να επανορθώσει την παράβαση. Ο παραδοσιακός νόμος στην περίπτωση της *Good Faith* καθόρισε ότι η αυτόματη απαλλαγή έχει πλέον καταργηθεί και δεν θεωρείται πλέον ο 'καλός κανόνας'. Ο ασφαλιστής δεν θα επιτρέπεται να κάνει χρήση του αυτόματου μηχανισμού απαλλαγής που του επιτρεπόταν προηγουμένως, αποφεύγοντας έτσι την ευθύνη, εάν ο ασφαλισμένος διαπιστωθεί ότι παραβιάζει τον όρο της εγγύησης. Μετά την κατάργηση αυτού του καθεστώτος, όταν διαπιστωθεί ότι ο ασφαλισμένος παραβιάζει τον όρο της εγγύησης, αντί να ενεργοποιηθεί η αυτόματη απαλλαγή, θα ενεργοποιηθεί η αναστολή του ασφαλιστηρίου μέχρι να αποκατασταθεί η παράβαση. Ο ασφαλιστής εξακολουθεί να μπορεί να απορρίψει την ευθύνη σε περίπτωση παράβασης, ωστόσο μόνο σε σχέση με απώλεια, η οποία επέρχεται μετά την περίοδο αναστολής. Η περίοδος αναστολής παρέχει στον ασφαλισμένο την ευκαιρία να επικυρώσει την παράβαση.

Εάν ο ασφαλισμένος δεν επικυρώσει την παράβαση, τότε ο ασφαλιστής θα επιτρέπεται να απορρίψει κάθε ευθύνη και να ακυρώσει τη σύμβαση. Αλλά εάν η παράβαση έχει επικυρωθεί, τότε ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αρνηθεί την πληρωμή για μια απαίτηση που συνέβη πριν από την παράβαση. Οι γενικές εγγυήσεις θα μπορούν να διορθωθούν μόνο εάν η παραβίαση παύσει να υφίσταται. Ωστόσο, ορισμένες παραβιάσεις δεν μπορούν να διορθωθούν λόγω της φύσης της εγγύησης. Παρόλα αυτά, η νομοθετική Επιτροπή δεν εξήγησε με διακριτικότητα ποιες παραβάσεις μπορούν να διορθωθούν και ποιες όχι. Φαίνεται ότι αυτό αφέθηκε εξ ολοκλήρου στα δικαστήρια να αποφασίσουν κατά περίπτωση εάν μια παράβαση μπορεί να διορθωθεί, με ανάλυση των πραγματικών περιστατικών ή όχι. Η αξιολόγηση μιας παραβίασης κατά περίπτωση μπορεί να οδηγήσει μόνο σε ένα πιο δίκαιο αποτέλεσμα αντί για την αξιολόγηση της εμβέλειας ενός σκληρού και «πλαστού νόμου» που θεωρούσε κάθε παραβίαση ικανή να παρέχει την ίδια επανόρθωση αυτόματη απαλλαγή κάθε ευθύνης. Η θέση των μερών μετά τη νέα μεταρρύθμιση βελτιώθηκε, διότι πλέον ο ασφαλιστής δεν μπορεί να βασιστεί σε μια μικρή παραβίαση της εγγύησης που διορθώθηκε για να αποφύγει την ευθύνη. Ωστόσο, η αντιμετώπιση είναι διαφορετική στην περιπτώσεις που αφορούν αξιώσεις απάτης. Εάν η αξίωση υποβλήθηκε με δόλο, ο ασφαλιστής μπορεί να αποφύγει αυτόματα τη σύμβαση και να ακυρώσει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, με την προϋπόθεση ότι ο ασφαλιστής θα υποχρεωθεί να παράσχει στον ασφαλισμένο σχετική ειδοποίηση, παρόλο που ο ασφαλιστής δικαιούται να επιλέξει να διατηρήσει το συμβόλαιο σε λειτουργία.

Μια άλλη σημαντική βελτίωση είναι η πτυχή της αιτιώδους συνάφειας, η οποία επηρεάζει τη θέση των μερών όταν σημειώνεται παραβίαση της εγγύησης, εισήχθη με το νόμο ΜΙΑ του 2015, η οποία βελτίωσε τον αγγλικό νόμο ναυτιλιακής ασφάλισης σε σχέση με τους κανόνες που ρυθμίζουν την παραβίαση του όρου της εγγύησης. Η αναζήτηση της αιτιώδους συνάφειας στη θαλάσσια ασφάλιση γίνεται κατά την επικρατέστερη θεωρία της εγγύτερης αιτίας.

Το άρθρο 55 (1) της ΜΙΑ ορίζει ότι: *«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Νόμου, και εκτός εάν η σύμβαση προβλέπει διαφορετικά, ο ασφαλιστής ευθύνεται για οποιαδήποτε απώλεια προκαλείται άμεσα (proximately caused) από κίνδυνο που ασφαρίζεται [...]».*

Με βάση όλη την παραπάνω συζήτηση προκύπτει πως, εάν υφίσταται δύο ή περισσότερες των δύο αιτιών απώλειας, τότε ο ασφαλιστής διατηρεί την ευθύνη της ζημιάς αν και εφόσον προκαλείται άμεσα από ένα κίνδυνο που έχει αναληφθεί, δηλαδή, αν η εγγύτερη αιτία της είναι κίνδυνος που αναλήφθηκε. Άλλωστε, η παράβαση μιας εγγύησης απαλλάσσει τον ασφαλιστή από επιπρόσθετη ευθύνη ασχέτως από το να εντοπίζεται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράβασης και της απώλειας, όπως προκύπτει και από την απόφαση *Hibbert v. Pigou*. Στην υπόθεση αυτή, ασφαλισμένο πλοίο χάθηκε σε καταιγίδα, αλλά, λόγω παράβασης της υποχρέωσης για συνοδεία του πλοίου (convoy warranty) ο ασφαλιστής απαλλάχθηκε της υποχρέωσης αποζημίωσης.

Αυτή η δοκιμή μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη πιο δίκαιων και ορθών αποτελεσμάτων κατά την αξιολόγηση της παραβίασης της εγγύησης, επειδή προσφέρει στον υπεύθυνο λήψης αποφάσεων έναν τρόπο να συνδέσει την παραβίαση με την απώλεια που προκλήθηκε. Είναι δίκαιο και ορθό για τον ασφαλισμένο να υποστεί τις συνέπειες για παραβίαση της εγγύησης μόνο εάν η ενέργεια του συνέβαλε στην απώλεια που προκλήθηκε. Έτσι, ο νέος νόμος μπορεί να βελτιώσει τη θέση του συμβαλλόμενου μόνο σε περίπτωση παραβίασης της εγγύησης. Για παράδειγμα, υπάρχει εγγύηση στο Χ ασφαλιστήριο συμβόλαιο που υποχρεώνει τον ασφαλισμένο να διασφαλίσει ότι ένας επαγγελματίας θα είναι πάντα παρών επί του πλοίου. Ο ασφαλισμένος δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον όρο και αντιμετωπίζει πρόβλημα με τη γεννήτρια με αποτέλεσμα το πλοίο, αφού προηγηθεί πυρκαγιά, να πάθει ολική απώλεια. Παρόλο που η παραβίαση της εγγύησης δεν προκάλεσε την απώλεια, μια τέτοια συμπεριφορά από τον ασφαλισμένο μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο απώλειας. Ωστόσο, εάν και τα αποτελέσματα του εν ισχύ νόμου είναι αβέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι είναι ασφαλώς πιο σημαντικός και «ουδέτερος», σε αντίθεση με τον παραδοσιακό νόμο ο οποίος θα έδινε στον ασφαλιστή το δικαίωμα αυτόματης απαλλαγής για μια παράβαση που είναι λιγότερο πιθανό να έχει σχέση με την ζημία που υπέστη, καθώς όλες οι καθοριστικές αποφάσεις θα παρθούν αφού προηγηθεί σχετική ενδελεχή και λεπτομερή έρευνα.

Καταλήγοντας στα παραπάνω λοιπόν, αποδεικνύεται ότι το Λονδίνο αναγνωρίζεται ως ο ηγέτης στην αγορά ναυτιλιακών ασφαλίσεων. Λαμβάνοντας υπόψη την πρόσφατη μεταρρύθμιση και τις πιθανές επιπτώσεις του νέου στα

συμβαλλόμενα μέρη ναυτιλιακής ασφαλιστικής σύμβασης όταν σημειωθεί παραβίαση της εγγύησης. Η παρούσα μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση του ΜΙΑ 2015 ήταν αναγκαιότητα και είχε θετικό αντίκτυπο στον κλάδο των ναυτιλιακών ασφαλίσεων. Το τρέχον καθεστώς εγγύησης βασίστηκε στη σύσταση της νομικής επιτροπής. Όλες οι ασφαλιστικές αγορές που επιδίωξαν την προσέγγιση του της «φιλικής ασφάλισης» επιτυγχάνουν καλύτερη ισορροπία, όπως και οι νορβηγικοί τυπικοί όροι ασφάλισης (Nordic Plan 2013).

Η προσέγγιση της «φιλικής ασφάλισης» βοήθησε τη νορβηγική ασφαλιστική αγορά να γίνει μία από τις κορυφαίες στην περιοχή της Σκανδιναβίας. Αρκετές ήταν οι περιπτώσεις, κατά τις οποίες ο παλιός νόμος επέφερε πολύ σκληρές επιπτώσεις στους ασφαλισμένους καθώς δεν τους επέτρεπε να ανακτήσουν την ζημία που υπέστησαν και οι αξιώσεις τους απορρίφθηκαν για μικρή παράβαση, η οποία δεν έχει καμία σχέση με την απώλεια. Ο παλιός νόμος θεωρήθηκε φιλικός προς τους ασφαλιστές επειδή τους παρείχε διάφορους τρόπους για να αποφύγουν την ευθύνη, με αποτέλεσμα ο κάθε ασφαλιστής να είναι πιο ισχυρός από τον ασφαλισμένο επειδή ήταν σε θέση να αποφύγει την ευθύνη για μια παράβαση που οφειλόταν καθαρά σε τεχνικούς λόγους και ο ασφαλισμένος δεν έφερνε ουδεμία ευθύνη για το αποτέλεσμα. Η βάση των ρητρών συμβολαίου εξουσιοδότησε τον ασφαλιστή με τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει ασαφή γλώσσα για να δημιουργήσει όρο εγγύησης που τελικά η παραβίασή του θα οδηγήσει στον ασφαλιστή να αποφύγει την ευθύνη χωρίς να το γνωρίζει ο ασφαλισμένος. Οι όροι εγγυήσεις είναι εξαιρετικά σημαντικοί για το συμβόλαιο ασφάλισης ναυτιλίας, ωστόσο σύμφωνα με την παλιά νομοθεσία φαίνεται να ωφελούν μόνο τον ασφαλιστή και καθόλου τους ασφαλισμένους.

Το τρέχον καθεστώς που ρυθμίζει την παραβίαση της εγγύησης, προσφέρει λύση για το παραπάνω πρόβλημα. Η ακαμψία της σύμβασης των βασικών ρητρών έχει καταργηθεί. Επίσης καταργείται η αρχή της αυτόματης απαλλαγής, όπου οι ασφαλισμένοι δεν θα μένουν πλέον χωρίς κάλυψη λόγω παραβίασης της εγγύησης, αντίθετα η σύμβαση θα αναστέλλεται μέχρι να αποκατασταθεί η παράβαση. Αυτό σημαίνει ότι ο ασφαλισμένος έχει τη δυνατότητα να επιστρέψει στην κάλυψη και εάν επικυρώσει την παράβαση. Επιπλέον, ο παράγοντας αιτιώδους συνάφειας εισήχθη βάσει του νέου νόμου, πράγμα που σημαίνει ότι ο ασφαλιστής δεν μπορεί να

απαντήσει στην αρχή της μη συμμόρφωσης για να αποφύγει την ευθύνη εάν η μη συμμόρφωση δεν αυξάνει τον κίνδυνο ζημίας.

Η μεταρρύθμιση στο πλαίσιο του ΜΙΑ του 2015 εισάγει το νόμο για να διέπει ουσιαστικά ζητήματα και προσπαθεί να επικεντρωθεί σε αναλύσεις πραγματικών περιστατικών αντί να βασίζεται η δικαστική απόφαση σε τεχνικά λάθη. Η πρόσφατη αυτή μεταρρύθμιση φαίνεται να είναι πιο φιλική προς την ασφάλεια από την προκάτοχό της, γι' αυτό είναι λογικό να υποθέσουμε ότι το τρέχον καθεστώς που ρυθμίζει το δίκαιο των εγγυήσεων στο αγγλικό δίκαιο θα διατηρήσει το συμφέρον των μερών στην ασφαλιστική αγορά καλύτερα από πριν, πετυχαίνοντας μια καλύτερη ισορροπία μεταξύ των μερών σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, όταν συμβεί παραβίαση της εγγύησης. Γενικά ο νέος νόμος περί ασφαλίσεων είναι η μεγαλύτερη ανατροπή του εμπορικού ασφαλιστικού δικαίου εδώ και έναν αιώνα. Επομένως, όπως κάθε νέα νομοθεσία είθισται να δημιουργεί ορισμένες αβεβαιότητες στην εφαρμογή του νόμου, το ίδιο θα συμβεί και με το ΜΙΑ2015. Αυτό κατά κύριο λόγο οφείλεται στο γεγονός ότι η νέα νομοθεσία στερείται νομολογία, επομένως δεν έχει καθοδήγηση για το δικαστήριο για την εφαρμογή των κανόνων. Παράλληλα, στερείται μελέτη περιπτώσεων για να καταδείξει τη βελτίωση του κλάδου. Παρόλα αυτά, συνολικά, αυτό το έγγραφο υποστηρίζει την άποψη ότι το τρέχον καθεστώς που ρυθμίζει την παραβίαση της εγγύησης επιτυγχάνει καλύτερη ισορροπία μεταξύ των μερών της σύμβασης ναυτιλιακής ασφάλισης και οποιαδήποτε νέα μελλοντική νομοθεσία θα επιφέρει μόνο θετικά αποτελέσματα με γνώμονα το συμφέρον και των δύο μερών στην ασφαλιστική σύμβαση.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- ✚ Βλάχος Γ.Π. & Νικολαΐδης (1999), *Βασικές αρχές ναυτιλιακής επιστήμης*, Εκδόσεις ΤΖΕΙ και ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ
- ✚ Παζαρζής Μ. (2015), *Ναυτασφαλίσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Da Vinci

Αγγλική

- ✚ Airmic Technical (2013), *Warranties in Insurance Policies A practical guide to warranties in insurance policies Guide 2013*
- ✚ Attilio, M. C. (2017). *Utmost Good Faith in Marine Insurance: A Message on the State of the Dis-Union*. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 48, 1-34.
- ✚ Bond v Nutt (1777) 2 Cowp 601
- ✚ Chitty, J., & Beale, H. G. (2012). *Chitty on Contracts* (31st ed., pp. 1-41). London: Sweet & Maxwell.
- ✚ CTRL Marine Solutions (2016), *The Insurance Act 2015*, CTRL Marine Solutions I Registered in England No 9262604 I A wholly owned subsidiary of The Shipowners'
- ✚ Elizabeth, G. (2016). *A Law and Economics Analysis of the Obligation of Utmost Good Faith (Uberrimae Fidei) in Marine Insurance Law for Protection and Indemnity Clubs*. *St. Mary's Law Journal*, 47, 727-820.
- ✚ Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
- ✚ David M. Holland FSA, MAAA (2009), *Reinsurance News February*, Society of actuaries
- ✚ C. Arthur Williams, Jr, Michael L. Smith and Peter C. Young (1990), *Risk Management and Insurance*
- ✚ Douglas v Scougall (1816) 4 Dow 269
- ✚ Gauci, G. M. (2015). *Principles of Marine Insurance Law*. London: World Maritime University / Lloyd's Maritime Academy.
- ✚ Gurses O. (2015). *Marine Insurance Law*: Taylor & Francis Group

- ✚ J. Giaschi Christopher (1997), *Warranties in Marine Insurance*, Prepared by Christopher J. Giaschi Presented to the Association of Marine Underwriters of British Columbia at Vancouver on April 10, 1997
- ✚ Lowmy J., Rawlings P. (2015). *Insurance Law Doctrines & Principles, 2nd Ed.*: Oxford & Portland Oregon
- ✚ Marine Insurance Act 1906, Chapter 41
- ✚ Marine Insurance Act 1906, art 34
- ✚ Marine Insurance Act 1906, Section 35
- ✚ Peter, M. E. (2012). *The Past and Future of English Insurance Law: Good Faith and Warranties*. UCL Journal of Law and Jurisprudence, 1, 211-244.
- ✚ Rose F.D. (2016). *Marine Insurance: Law & Practice*, 2nd Ed.: CRC Press
- ✚ R. Carl Christian (2010), *Warranties in Marine Insurance: an unpleasant necessity*, Uridisk Publikation 1/2010
- ✚ Samaksh Khanna (1991), *Bank of Nova Scotia Vs. Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd, United Kingdom House of Lord*, Manu/Ukhl/0023/1991
- ✚ Soyer B. (2006), *Warranties in Marine Insurance*, 2nd Ed.: Cavendish Publishing
- ✚ Soyer B. (2013). *Warranties in Marine Insurance*, 3d Ed. (Preview): Routledge

Παραρτήματα

- Marine Insurance Act 1906 CHAPTER 41 6, 7 Article 76. Particular average warranties.

(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and laboring clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

- Marine Insurance Act 1906 Section 35 Express warranties.

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

- Marine Insurance Act 1906 Artc.34

(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defense that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

➤ *Marine Insurance Act 1906 Artc.33 Nature of warranty.*

(1)A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2)A warranty may be express or implied.

(3)A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not.