



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

# **ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ**

**ΚΟΥΚΟΥΜΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ–ΑΘΗΝΑ 2009**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ**

Διπλωματική Εργασία  
**Κουκούμη Δημήτριου**  
(ΑΜ: ΜΝ/ 03018)

**ΜΕΛΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: Παζαρζής Μιχαήλ**

**Σαμιώτης Γεώργιος**  
**Τζαννάτος Ερνέστος**

ΑΘΗΝΑ 2009

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....</b>	<b>i</b>
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ - ΠΙΝΑΚΩΝ.....</b>	<b>iii</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΩΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....</b>	<b>3</b>
2.1. Βασικοί Ορισμοί για το Πλοίο – Ναυπηγούμενο – Πλωτό Ναυπήγημα .....	3
2.1.1 Πλοίο .....	3
2.1.2 Ναυπηγούμενο .....	4
2.1.3 Πλωτό Ναυπήγημα .....	4
2.2. Εθνικότητα και ταυτότητα του πλοίου .....	4
2.3. Κατηγοριοποίηση των πλοίων.....	5
2.3.1 Πλοία Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (Bulk Carriers) .....	6
2.3.2 Πλοία Μεταφοράς Χύδην Υγρού Φορτίου (Tankers).....	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ</b>	
<b>ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....</b>	<b>14</b>
3.1. Ασφαλιστική σύμβαση.....	14
3.2. Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση.....	15
3.3. Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου .....	16
3.4. Ιστορική επισκόπηση της θαλάσσιας ασφάλισης .....	18
3.4.1 Η αρχαιότητα .....	18
3.4.2 Η μέχρι του τέλους του 13ου αιώνα περίοδος.....	19
3.4.3 Το χρονικό διάστημα 14ου – 16ου αιώνα .....	20
3.4.4 Η περίοδος από τις αρχές του 17ου αιώνα μέχρι σήμερα.....	21
3.5. Η Αναγκαιότητα της Θαλάσσιας Ασφάλισης .....	22
3.6. Εφαρμοστέα Ελληνική Νομοθεσία.....	23
3.7. Αγγλική Νομοθεσία.....	24
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ .....</b>	<b>26</b>
4.1. Η έννοια των θαλάσσιων κινδύνων και της θαλάσσιας περιπέτειας .....	26
4.1.1 Κίνδυνος ναυσιπλοΐας .....	27
4.1.2 Κοινή αβάρια .....	28
4.1.3 Σύγκρουση πλοίων.....	29
4.2. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο .....	30
4.2.1 Η ασφαλίσιμη αξία του πλοίου.....	32
4.2.2 Τύποι ασφαλιστηρίων.....	33
4.3. Ασφαλιστικές καλύψεις και ρήτρες.....	34
4.4. Ασφαλιστικό Συμφέρον και Αποζημίωση.....	35

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....</b>	<b>38</b>
5.1. Το Lloyd.....	38
5.2. Οι Ασφαλιστικές Εταιρείες.....	40
5.3. Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου.....	40
5.3.1 Η δημιουργία του του Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (I.L.U.).....	41
5.3.2 Η εξέλιξη του Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (I.L.U.) και η δημιουργία του I.U.A.....	42
5.4. Οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί.....	45
5.5. Η Καταγωγή των Ομίλων P & I.....	49
5.6. Επέκταση και Ανάπτυξη των Ομίλων P & I.....	52
5.7. Εποπτεία και Έλεγχος των Ασφαλιστικών Υπηρεσιών.....	57
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....</b>	<b>59</b>
6.1. Ο θεσμός των Νηογνομόνων.....	59
6.2. Ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνομόνων IACS.....	60
6.3. Ο ρόλος των Νηογνομόνων.....	62
6.4. Αξιοπλοία και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου.....	63
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>67</b>
7.1. Συμπεράσματα.....	67
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>70</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ.....</b>	<b>I</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ.....</b>	<b>II</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ.....</b>	<b>III</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΛΑΣΗΣ.....</b>	<b>IV</b>

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ - ΠΙΝΑΚΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Σύνθεση παγκόσμιου εμπορικού στόλου 2008 .....	8
Διάγραμμα 2-2: Σύνθεση παγκόσμιου στόλου bulk carriers (μεγαλύτερα των 5000DWT) - μονάδες/ αριθμός πλοίων (2004) .....	10
Διάγραμμα 2-3: Σύνθεση παγκόσμιου στόλου bulk carriers (μεγαλύτερα των 5000DWT) - σε χωρητικότητα (2004) .....	10
Διάγραμμα 5-1: Αποτελέσματα κύκλου εργασιών για τα έτη 2006-7 .....	53
Διάγραμμα 5-2: Ασφαλιστική κάλυψη του UK P&I για τα έτη 2006-7 .....	54
Διάγραμμα 5-3: Κύκλος εργασιών του North of England για τα έτη 2006-7 .....	55
Πίνακας 2-1: Διαχωρισμός των Bulk Carriers με βάση το DWT .....	9
Πίνακας 2-2: Κατηγοριοποίηση των Tankers με βάση το DWT .....	13

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το τεράστιο και ταυτόχρονα πολύ σημαντικό θέμα της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου. Η εξαιρετικά μεγάλη έκταση του θέματος δεν επιτρέπει την εξάντληση του στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας. Έχοντας λοιπόν επίγνωση της παραπάνω πραγματικότητας, έγινε προσπάθεια να εξετασθούν οι σημαντικότερες πτυχές του θέματος, με σκοπό αφ' ενός μεν τη γενική ενημέρωση οποιουδήποτε ενδιαφέρεται για αυτό, αφ' ετέρου δε την επισήμανση των κυριότερων πτυχών της αγγλικής νομοθεσίας. Το ερέθισμα δόθηκε από την προτίμηση μεγάλου αριθμού πλοιοκτητών προς την αγγλική ασφαλιστική αγορά για την ασφάλιση των πλοίων τους.

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

Στο πρώτο μέρος μετά την εισαγωγή, παρατίθεται ο ορισμός του πλοίου και εξηγείται η σημασία της εθνικότητας, ενώ επιχειρείται με αναλυτικούς πίνακες η κατηγοριοποίηση των εμπορικών πλοίων με κριτήριο ταξινόμησης τόσο τον τύπο του φορτίου όσο και τεχνικά χαρακτηριστικά τους, όπως η μεταφορική ικανότητα (κεφ. 2).

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης με γενικά στοιχεία και ορισμούς σχετικούς με την θαλάσσια ασφάλιση, εισάγοντας τον αναγνώστη σε ευρύτερα θέματα που αφορούν την ασφάλιση του πλοίου, δίνοντας μια γενική εικόνα του τομέα ασφάλισης με τον οποίο θα ασχοληθούμε. Παρατίθενται ορισμένα ιστορικά στοιχεία σε σχέση με την εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου (γέννηση και περαιτέρω μορφοποίηση) και γίνεται μια υποτυπώδης αναφορά στη νομοθεσία που εφαρμόζεται τόσο στη χώρα μας όσο και στην Αγγλική νομοθεσία (κεφ. 3).

Στο επόμενο τμήμα επεξηγούνται αναλυτικά έννοιες της θαλάσσιας περιπέτειας και των θαλάσσιων κινδύνων ενώ, επιπλέον, παρατίθενται οι έννοιες του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και του ασφαλιστικού συμφέροντος ως προϋπόθεση σύναψης συμβάσεως. Ακολουθεί αναφορά των υποχρεώσεων και βαρών που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση για τα συμβαλλόμενα μέρη, αλλά και ειδικότερες συνθήκες, όπως η ασφαλίσιμη αξία ενός πλοίου και η αποζημίωση (κεφ. 4).

Στο μεγαλύτερο μέρος της εργασίας αυτής εξετάζεται το αγγλικό δίκαιο. Ο λόγος για την επιλογή του αγγλικού δικαίου είναι, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η κυριαρχία της αγγλικής θαλάσσιας ασφαλιστικής αγοράς στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Αρχικά, αναλύονται οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και η λειτουργία του θαλάσσιου ασφαλιστικού συστήματος στην Αγγλία. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στην ύπαρξη, γέννηση και συμβολή των Ομίλων P & I στη θαλασσια ασφάλιση (κεφ. 5) όσο και στο θεσμό των Νηογνωμόνων (κεφ. 6).

Στο τελευταίο κεφάλαιο (κεφ. 7) καταγράφονται διαπιστώσεις και συμπεράσματα από την επεξεργασία και σύνθεση όλων όσων είχαν αποτυπωθεί στα προηγούμενα στάδια. Τέλος, γίνεται παράθεση της βιβλιογραφίας καθώς και αρθρογραφίας που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Για την πληρότητα της μελέτης αυτής, κρίθηκε σκόπιμο να δημιουργηθεί ένα παράρτημα που περιλαμβάνει επεξηγήσεις αρκετών τεχνικών όρων σχετικά με το πλοίο και το φορτίο που απαντώνται ιδιαίτερα συχνά, ακόμη και στις καθημερινές συναλλαγές διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αλλά η εξοικίωση μαζί τους φαντάζει δύσκολη. Με την ίδια σκέψη, παρατίθενται οι γενικές διατάξεις διαφόρων τύπων πλοίων, πιστοποιητικά κλάσης και αξιοπλοΐας και μερικά δείγματα ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΩΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

### 2.1. Βασικοί Ορισμοί για το Πλοίο – Ναυπηγούμενο – Πλωτό Ναυπήγημα

#### 2.1.1 Πλοίο

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου προβλέπει στο πρώτο κεφάλαιό του τον ορισμό του πλοίου<sup>1</sup>. Σύμφωνα με αυτόν ως πλοίο ορίζεται κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), καθαρής χωρητικότητας (tonnage<sup>2</sup>) τουλάχιστον δέκα κόρων<sup>3</sup>, που προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα.

Ο νομοθέτης επιδιώκει συνεπώς την εξάρτηση της έννοιας του πλοίου από το μέγεθος της μεταφορικής του ικανότητας και την αυτοδύναμη κίνησή του.

Επίσης, πλοίο είναι κάθε σκάφος<sup>4</sup> που προορίζεται να κινείται επί του ύδατος για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό. Συνεπώς, κατά τον ΚΔΝΔ για να υπάρξει πλοίο απαιτείται μόνο σκάφος που να κινείται σε υδάτινο χώρο, όχι αποκλειστικά σε θάλασσα, με οποιοδήποτε μέσο. Επίσης, δεν τίθενται κριτήρια αυτοδύναμης κίνησης ούτε χωρητικότητας.

Το πλοίο είναι κινητό αντικείμενο το οποίο όμως λόγω της μεγάλης αξίας του αντιμετωπίζεται σε ορισμένες περιπτώσεις από τον νομοθέτη ως ακίνητο (π.χ. υποθήκες). Επίσης, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα με συστατικά (π.χ. οι μηχανές πλοίου, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι, τα ιστία του ιστιοφόρου) και διατάξεις/ παραρτήματα (π.χ. το έρμα του πλοίου, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες, η συσκευή ασυρμάτου).

<sup>1</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>, άρθρο 1

<sup>2</sup> Παράρτημα Ι, "*Τεχνικοί Όροι*"

<sup>3</sup> 1 κόρος= 2,83 κυβικά μέτρα

<sup>4</sup> Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 3 & 4



Για τη μεταβίβαση της κυριότητας πλοίου απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κυρίου και του αποκτώντα ότι η κυριότητα μεταβιβάζεται σε αυτόν για κάποια νόμιμη αιτία. Η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται για καταχώριση στο νηολόγιο<sup>5</sup>. Ο νόμος προβλέπει, επίσης, τη δυνατότητα μεταβίβασης της κυριότητας πλοίου προς εξασφάλιση απαίτησης. Σε αυτήν την περίπτωση, ο οφειλέτης διατηρεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του πλοίου, ως πλοιοκτήτης.

Το ελληνικό πλοίο εγγράφεται στο νηολόγιο του κράτους. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν από αυτήν δεν προκύπτει η ταυτότητα του πλοίου. Ο νόμος προβλέπει τη δυνατότητα νηολόγησης και του ναυπηγούμενου πλοίου.

### **2.1.2 Ναυπηγούμενο**

Πρόκειται για το σκάφος που προορίζεται να αποτελέσει πλοίο (όχι πλωτό ναυπήγημα) στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την καθέλκυση και πριν από την τοποθέτηση κινητήρα μπορεί να θεωρηθεί σωρευτικά ναυπηγούμενο και πλωτό ναυπήγημα.

### **2.1.3 Πλωτό Ναυπήγημα**

Από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι το πλωτό ναυπήγημα είναι κινητό πράγμα προορισμένο και ικανό να επιπλέει στη θάλασσα χωρίς μεταφορική ικανότητα 10 κόρων ή κινητήρια δύναμη ή και τα δύο, π.χ. σκάφος χωρίς κινητήρια δύναμη ή χώρους μεταφοράς, φορτηγίδες, πλωτές δεξαμενές, βάρκες.

## **2.2. Εθνικότητα και ταυτότητα του πλοίου**

Το πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει εθνικότητα (ιθαγένεια), δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία<sup>6</sup>, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες

<sup>5</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>, άρθρο 6

<sup>6</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>, άρθρο 2 και Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 5 - 19

πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ.

Επίσης, το πλοίο πρέπει να διαθέτει ταυτότητα, δηλ. να προσδιορίζεται η ατομικότητά του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη).

### **2.3. Κατηγοριοποίηση των πλοίων.**

Στα πλαίσια της παρούσας πραγματείας γίνεται περιορισμός στα εμπορικά πλοία, όπου στόχος είναι η εξυπηρέτηση μιας συγκεκριμένης μεταφορικής ανάγκης στα πλαίσια των εθνικών ή διεθνών συγκοινωνιών και κατ' επέκταση οικονομιών.

Οι τύποι των πλοίων που εξυπηρετούν τις παραπάνω ανάγκες της σύγχρονης βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών είναι οι εξής βασικοί δύο: Πλοία Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (μόνο) και Πλοία Μεταφοράς Χύδην Υγρού Φορτίου (μόνο). Υπάρχουν βέβαια και τα Πλοία Μεταφοράς Χύδην Φορτίου με εναλλακτικές λύσεις Ξηρού/Υγρού και τα πλοία Γενικού Φορτίου που χρησιμοποιούνται σε επιμέρους διαδρομές.

Χύδην φορτίο χαρακτηρίζεται το ελεύθερο φορτίο το οποίο είναι ομοιογενές και φορτώνεται κατ' ευθείαν στα αμπάρια του πλοίου χωρίς τη χρήση κάποιας μορφής συσκευασίας. Κατά συνέπεια και σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, χύδην φορτίο χαρακτηρίζονται το πετρέλαιο, τα σιτηρά, τα μεταλλεύματα, το κάρβουνο, το τσιμέντο κ.λ.π. ή όποιο φορτίο δεν απαντάται σε δέματα, εμφιάλωση ή με οποιοδήποτε τρόπο πακεταρισμένο και το οποίο φορτώνεται χωρίς καταμέτρηση βαρελιών, δεμάτων, κιβωτίων κ.λ.π.

Τα πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρό φορτίο ονομάζονται Bulk Carriers ενώ τα πλοία

μεταφοράς υγρού φορτίου ονομάζονται δεξαμενόπλοια (Tankers).

### 2.3.1 Πλοία Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (Bulk Carriers)

Αυτά τα πλοία αναπτύχθηκαν κυρίως μετά τη δεκαετία του 1950 και αποτέλεσαν την καίρια καινοτομία στη μεταπολεμική ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων. Παράγοντες που ευνόησαν την εισαγωγή τους ήταν η αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων φορτίων και των αποστάσεων και η ανάγκη για την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας και τη μείωση του μέσου μεταφορικού κόστους. Οι αυξανόμενες ανάγκες των βιομηχανικών κρατών και ειδικά της Ιαπωνίας και της Ευρώπης, για μεγάλες ποσότητες των πέντε βασικών χύδην φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, κάρβουνο, δημητριακά, βωξίτης, φωσφάτα), σε λίγο έως πολύ τακτική βάση, επέβαλαν την κατασκευή του bulk carrier, που περιορίστηκαν όμως σε μικρά μεγέθη λόγω της έλλειψης λιμανιών υποδοχής αλλά και λόγω του γεγονότος ότι μόνο το σιδηρομετάλλευμα και ο άνθρακας είναι φορτία που μεταφέρονται σε ποσότητες μεγαλύτερες των 100000 τόνων.

Παρακάτω παρατίθεται το σύνολο των πλοίων που ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία<sup>7</sup>:

BULK CARRIER (Πλοίο μεταφοράς γενικά χύδην ξηρού φορτίου)

BULK BAUXITE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς βωξίτη)

BAUXITE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς μόνο βωξίτη, μικρότερο των 12000DWT)

BITUMEN CARRIER (Πλοίο μεταφοράς στερεών υδρογονανθράκων)

BULK CEMENT CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην τσιμέντου)

BULK COAL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην άνθρακα στερεού)

BULK CONTAINER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου σε ειδικά containers)

BULK CARRIER ORE STRENGTHENED (Πλοίο μεταφοράς χύδην ενισχυμένο για μετάλλευμα)

BULK CARRIER SELF UNLOADING (Πλοίο μεταφοράς χύδην με δικό του σύστημα εκφόρτωσης)

COAL FEEDER CARRIER (Μεταφέρει χύδην άνθρακα, χωρητικότητας μικρότερη των

<sup>7</sup> Γ.Π. Βλάχος, "Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης", Τόμος Α', σελ 323-324

12000DWT)

CEMENT FEEDER CARRIER (Μεταφέρει χύδην τσιμέντο, χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

BULK FISHMEAL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ψαροτροφής)

FISHMEAL FEEDER CARRIER (Μεταφέρει ψαροτροφή, χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

BULK LIMESTONE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ασβεστολίθων)

LIMESTONE FEEDER CARRIER (Μεταφέρει ασβεστόλιθους, χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

BULK NICKEL CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην νικελίου)

ORE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην σιδηρομεταλλεύματος)

ORE FEEDER CARRIER (Μεταφέρει σιδηρομετάλλευμα, χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

ORE CARRIER SELF UNLOADING (Μεταφέρει χύδην σιδηρομετάλλευμα με δικά του μέσα εκφόρτωσης)

DRY CARGO BEACH LANDING Πλοίο χύδην ξηρού φορτίου με δυνατότητα πλευρίσης στην ξηρά)

BULK PHOSPHATE CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην φωσφάτων)

PHOSPHATES FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φωσφάτων χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

PELLET CARRIER (Πλοίο μεταφοράς μπάλων χάρτου)

BULK GRAIN SHIP (Πλοίο μεταφοράς δημητριακών)

BULK SALT CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην άλατος)

BULK SUGAR CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ζάχαρης)

BULK SULPHUR CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην θείου σε ξηρά μορφή)

BULK SLURRY CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην προϊόντων υπό μορφή λάσπης)

SAND CARRIER (Πλοίο μεταφοράς άμμου)

SALT FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς άλατος χωρητικότητας μικρότερης των 12000DWT)

STEEL PRODUCTS CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην παραγώγων σιδήρου)

SLURRY FEEDER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς προϊόντων υπό μορφή 'λάσπης', χωρητικότητας μικρότερης των 12000DWT)

BULK TIMBER CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ξυλοσανίδων)

TIMBER FEEDER CARRIER Πλοίο μεταφοράς ξυλοσανίδων χωρητικότητας μικρότερης των 12000DWT)

BULK WOOD CHIP CARRIER Πλοίο μεταφοράς χύδην πελεκούδια)

BULK WOOD-PULP CARRIER (Πλοίο μεταφοράς χύδην ροκανίδια)

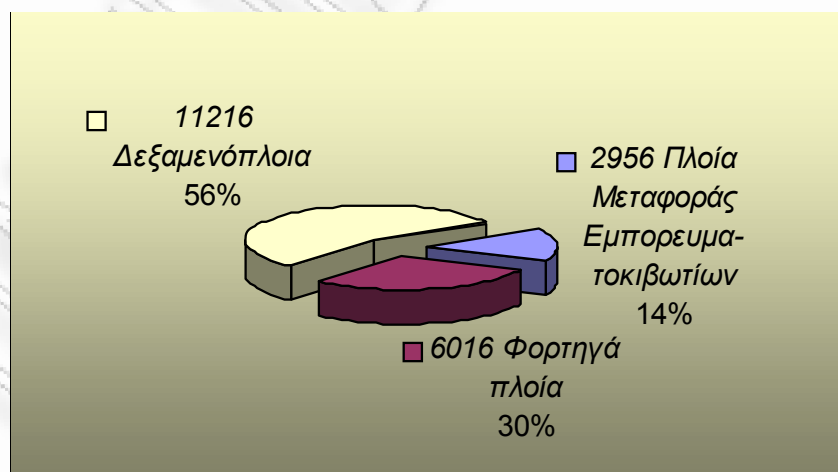
WOOD CHIP FEEDER CARRIER (Χύδην πελεκούδια χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

WOOD FEEDER PULP CARRIER (Χύδην ροκανίδια χωρητικότητας μικρότερη των 12000DWT)

MUD CARRIER (Πλοίο μεταφοράς λάσπης)

Στο παράρτημα II παρατίθενται οι γενικές διατάξεις τέτοιων πλοίων.

Σήμερα ο στόλος των Bulk Carriers αποτελεί το ένα τρίτο περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας εμπορικών πλοίων<sup>8</sup>. Σχετικά, παρατίθεται το παρακάτω γράφημα:



Διάγραμμα 2-1: Σύνθεση παγκόσμιου εμπορικού στόλου 2008

Πηγή: "Ναυτεμπορική" 10/11/2008

<sup>8</sup> Ναυτεμπορική, 10/11/2008

Το μέγεθος ενός πλοίου Bulk Carrier συνήθως εκφράζεται με το μέγεθος της μέγιστης χωρητικότητας νεκρού βάρους Deadweight<sup>9</sup> το οποίο αντιστοιχεί στη φόρτωση της καλοκαιρινής γραμμής βυθίσματος θαλασσιού νερού<sup>10</sup> (Full Summer Salt Water Line), το οποίο ονομάζεται βύθισμα που αντιστοιχεί στο σύνολο των μετρήσεων των κατασκευαστικών μερών του πλοίου (Full Scantling Draught)<sup>11</sup>.

Ο διαχωρισμός των Bulk Carriers που ακολουθεί γίνεται με βάση τη χωρητικότητα Deadweight επί του Full Scantling Draught:

Type of Bulk Carrier	Dimensions	Ship Size (scantling)
Small Length overall <sup>12</sup> up to	115 metres	Up to 20000 DWT
Handysize Draught scantling (approximately)	10 metres	10000-35000 DWT
Handymax Length overall up to (with reference to port facilities in Japan)	190 metres	35000-55000 DWT
Panamax Breadth equal to Length overall up to (with reference to port facilities) Length overall up to (with reference to port facilities) Passing ship draught up to	32.2/32.3 metres 225 metres 286.6 metres 12.04 metres	55000-80000 DWT
Capesize Breadth	43-45 metres (for 90000-180000 DWT)	80000-200000 DWT
Very Large Bulk Carriers Length overall above of	300 metres	More than 200000 DWT

**Πίνακας 2-1: Διαχωρισμός των Bulk Carriers με βάση το DWT**

Πηγή: "Γνώση & Τέχνη, Τριμηνιαία επιθεώρηση της λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.", Φύλλο Νο. 21

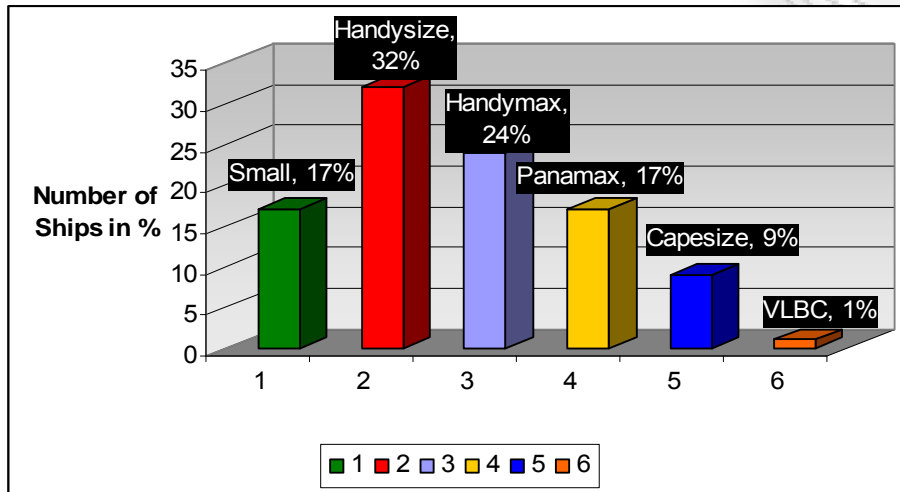
<sup>9</sup> Παράρτημα Ι, "Τεχνικοί Όροι"

<sup>10</sup> Πυκνότητα θαλασσιού νερού:  $\rho=1,025\text{t/m}^3$

<sup>11</sup> Μερικές φορές η χωρητικότητα του νεκρού βάρους αναφέρεται στο υπολογισθέν βύθισμα (Design Draught) που συνήθως είναι μικρότερο από το Scantling Draught.

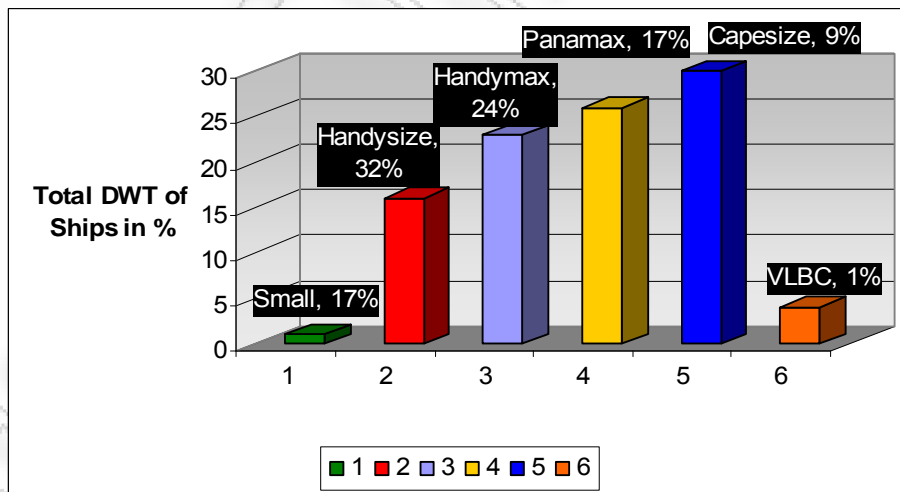
<sup>12</sup> Παράρτημα Ι, "Τεχνικοί Όροι"

Στα γραφήματα που ακολουθούν φαίνονται συνολικά τα επιμέρους ποσοστά για κάθε τύπο Bulk Carrier επί των συνολικά εν ενεργεία πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, τόσο σε μονάδες πλοίων όσο και σε χωρητικότητα:



Διάγραμμα 2-2: Συνθεση παγκοσμιου στολου bulk carriers (μεγαλύτερα των 5000DWT) - μονάδες/ αριθμός πλοίων (2004)

Πηγή: "Γνώση & Τέχνη, Τριμηνιαία επιθεώρηση της λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.", Φύλλο No. 21



Διάγραμμα 2-3: Συνθεση παγκοσμιου στολου bulk carriers (μεγαλύτερα των 5000DWT) - σε χωρητικότητα (2004)

Πηγή: "Γνώση & Τέχνη, Τριμηνιαία επιθεώρηση της λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν.", Φύλλο No. 21

Παρά το γεγονός ότι μέγιστο ολικό μήκος που περιορίζεται από τους χώρους των δεξαμενών της διώρυγας του Παναμά είναι 289,6 μέτρα, ο όρος Panamax καθορίζει πλοίο πλάτους

32,20/ 32,30 μέτρων, με ολικό μήκος 225 μέτρα και βύθισμα όχι μεγαλύτερο από 12 μέτρα για το διάπλου της διώρυγας. Ο λόγος της διαφοράς στο μήκος έγκειται στο γεγονός ότι οι λιμενικές ευκολίες που παρέχουν ένα μεγάλο μέρος των λιμένων παγκοσμίως βασίζονται στο μέγιστο μήκος των 225 μέτρων<sup>13</sup>.

### 2.3.2 Πλοία Μεταφοράς Χύδην Υγρού Φορτίου (Tankers)

Η θαλάσσια μεταφορά υγρών φορτίων απαιτεί τη χρήση δεξαμενοπλοίων κατάλληλα κατασκευασμένων για την ασφαλή μεταφορά αυτών των φορτίων, που μπορεί να είναι αργό πετρέλαιο, παράγωγα προϊόντα του πετρελαίου, χημικά προϊόντα ή ακόμη και κρασεί, νερό, μύρα, υδροποιημένο φυσικό αέριο, υγρό θρείο κ.λ.π.

Ακολουθώς, παρατίθεται το σύνολο των πλοίων που ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία<sup>14</sup>:

ACID TANKER (Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς οξέων)

AMONIA TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς αμμωνίας)

ASPHALT TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς ασφάλτου)

BEER TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς μύρας)

BUNKERING TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς καυσίμων/εφοδίων)

CHEMICAL TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς χημικών προϊόντων)

CHEMICAL/OIL TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς χημικών/πετρελαίου)

CHLORINE TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς χλωρινών)

CRUDE OIL TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου)

ETHYLENE TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς αιθυλενίου, υδρογονανθράκων υγρών)

L.N.G CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου)

<sup>13</sup> Τα πλοία τύπου Panamax συνεχίζουν να αυξάνουν σε χωρητικότητα φορτίου λόγω της πίεσης του διεθνούς ανταγωνισμού που αναγκάζει τα ναυπηγεία να παραδίδουν πλοία με ολοένα μεγαλύτερες δυνατότητας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το πλοίο 'KAMSAR-MAX' με αυξημένο ολικό μήκος 229 μέτρα και αυξημένη μεταφορική ικανότητα 82000 DWT, το μεγαλύτερο πλοίο ικανό να φορτώνει στο μεγαλύτερο λιμάνι βωξίτη στον κόσμο, το KAMSAR PORT στη Γουϊνέα του Ισημερινού.

<sup>14</sup> Γ.Π.Βλάχος, "Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης", Τόμος Α', σελ 318



- L.P.G CARRIER (Πλοίο μεταφοράς αερίων παρ. πετρελαίου)
- L.N.G./L.P.G. CARRIER (Πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου ή αερίων παρ. πετρελαίου)
- L.P.G. AMMONIA CARRIER (Δ/Ξ μεταφοράς αερίων παραγώγων και αμιγούς αμμωνίας)
- L.P.G. CHEMICAL CARRIER (Δ/Ξ μεταφοράς αερίων παραγώγων και χημικών προϊόντων)
- MOLASSES TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς μελάσσας)
- OIL TRANSFER VESSEL (Πλοίο μεταφοράς πετρελαιοειδών τύπου feeder)
- PARCEL TANKER (Δ/Ξ ειδικής κατηγορίας του I.M.O.)
- PRODUCT TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου)
- PHOSPHORIOUS TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς φωσφοροειδών)
- SOLVENTS CARRIER (Δ/Ξ μεταφοράς διαλυτικών ουσιών)
- SULPHURIC ACID CARRIER (Δ/Ξ μεταφοράς θεικού οξέος)
- SULPHUR TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς υγρού θείου)
- TANKER (Δ/Ξ γενικά και ιδίως μεταφοράς πετρελαίου)
- TANK BARGE (Φορηγίδα-δεξαμενή για υγρά φορτία)
- VEGETABLE OIL TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς φυτικών ελαίων)
- WATER TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς νερού)
- WINE TANKER (Δ/Ξ μεταφοράς κρασιού)

Στο παράρτημα II παρατίθενται οι γενικές διατάξεις τέτοιων πλοίων όπως και επιμέρους κατασκευαστικά σχέδια και μέσες τομές πλοίων<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Α.Δ. Παπανικολάου, Καθηγητή Ε.Μ.Π. - Κ.Αναστασόπουλου, "Μελέτη και Εξοπλισμός Πλοίου II (Συλλογή Βοηθημάτων: Γενική Διάταξη, Ενδιάιτηση και Εξοπλισμός)", 1989.

Ο παρακάτω πίνακας δημιουργείται ώστε να παρουσιαστεί συνοπτικά η κατηγοριοποίηση και ονομασία των δεξαμενοπλοίων με κριτήριο τη μεταφορική ικανότητά τους (deadweight):

Tankers' size	
Type	DWT
Handy	10000-49999
Panamax	50000-69999
Aframax	70000-99999
Suezmax	100000-199999
VLCC	200000-299999
ULCC	300000+

**Πίνακας 2-2: Κατηγοριοποίηση των Tankers με βάση το DWT**

Πηγή: "Μελέτη Πλοίου", Τόμος Β', Απόστολου Δ. Παπανικολάου, Καθηγητή Ε.Μ.Π., 1988, σελ. 50 και "Εισαγωγή στις Ναυλώσεις", Κ.Γκιζιάκης – Α.Ι.Παπαδόπουλος – Ε.Η.Πλωμαρίτου, 2002, σελ. 69.

Υπάρχουν δύο τύποι σχεδίασης και κατασκευής δεξαμενοπλοίων, μονής γάστρας και διπλής γάστρας. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 σχεδόν όλα τα δεξαμενόπλοια ήταν μονού περιβλήματος (ενδεικτικά: 86% του παγκόσμιου στόλου των tankers το 1996). Τα κύρια κατασκευαστικά χαρακτηριστικά αυτού του τύπου ήταν οι δύο διαμήκεις φρακτές (longitudinal bulkhead) που διέτρεχαν το πλοίο σε όλο του το μήκος από την πλώρη μέχρι το μηχανοστάσιο στο πίσω μέρος του πλοίου (πρύμνηθεν) διαιρώντας το χώρο του φορτίου σε τριάδες δεξαμενών εγκαρσίως: την αριστερή δεξαμενή (port tank), την κεντρική δεξαμενή (central tank) και τη δεξιά δεξαμενή (starboard tank). Οι εγκάρσιες φρακτές (transverse bulkhead) διαιρούσαν τις τριάδες αυτές των δεξαμενών σε ξεχωριστά τμήματα φορτίου. Ο συνήθης αριθμός των εγκάρσιων φρακτών στα δεξαμενόπλοια είναι από πέντε έως επτά, δημιουργώντας έτσι από δεκαπέντε έως και εικοσιτέσσερις διαφορετικές δεξαμενές φορτίου. Εκτός της αντοχής που προσφέρουν οι φρακτές, εμποδίζουν τη μεγάλη κίνηση του φορτίου εντός των δεξαμενών (λόγω των κινήσεων του πλοίου) και έτσι αποφεύγονται δυνάμεις που μπορούν να οδηγήσουν ακόμη και σε ανατροπή του πλοίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

### 3.1. Ασφαλιστική σύμβαση

Για να προσδιοριστεί η έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης του πλοίου θα πρέπει πρώτα να προσδιοριστούν οι έννοιες της ασφαλιστικής σύμβασης και της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης.

Η ασφαλιστική σύμβαση γενικά είναι μία αμοτεροβαρής συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου η οποία πραγματοποιείται με ανταλλαγή παροχών. Ως παροχές εννοούνται η υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης και η υποχρέωση αυτού που κάνει την ασφάλιση να καταβάλει το προσυμφωνηθέν ασφάλιστρο<sup>16</sup>.

Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης καθορίζεται και το είδος της παροχής. Οι πιο συνήθεις περιπτώσεις ασφαλιστικής σύμβασης (με βάση τον τύπο της παροχής του ασφαλιστή) είναι:

- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε παροχή χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό της εν λόγω παροχής,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιουσιακή παροχή, κινητή ή ακίνητη,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε χρηματική παροχή,
- σύμβαση με υποχρέωση του ασφαλιστή σε ανάληψη κινδύνου από μια επιχείρηση, και
- όπου μία επιχείρηση που έχει συσταθεί για αυτόν το σκοπό αναλαμβάνει τους κινδύνους άλλων επί της βάσης ενός ασφαλίστρου.

<sup>16</sup> Εμπορικός Νόμος, άρθρο 189

### 3.2. Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση

Σύμφωνα με τον τον ορισμό του αγγλικού Marine Insurance Act του 1906: 'η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μία σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τρόπο και έκταση που έχουν συμφωνηθεί σε αυτήν, κατά ναυτικών απωλειών, δηλαδή απωλειών εξαρτούμενων από το θαλάσσιο κίνδυνο'. Ο παραπάνω ορισμός προσδιορίζει την έννοια της θαλάσσιας ασφαλιστικής σύμβασης χωρίς να καθορίζει αυτήν ως ασφάλιση πράγματος. Αντίθετα, σύμφωνα με τον ορισμό Ράλλη, η θαλάσσια ασφάλιση προσδιορίζεται ως 'το συνάλλαγμα δι' ου ο εις εκ των συμβαλλομένων, ο ασφαλιστής, αναδέχεται να αποζημιώσει τον έτερον, τον ασφαλιζόμενο, ένεκα πάσης εκ θαλασσιών δυστυχημάτων προκυπτούσης απωλείας ή βλάβης των εν τω συμβολαίω δηλουμένων πραγμάτων, επί ορισμένο αντιτίμω ή ασφαλίστρω όπερ παρά του τελευταίου πληρώνεται'<sup>17</sup>.

Υπάρχουν όμως και ορισμοί οι οποίοι δε θεωρούν τη θαλάσσια ασφάλιση μόνο ως ασφάλιση πράγματος. Τέτοιος είναι ο ορισμός του Καραβά: 'Ναυτικά ασφαλίσεις επί ασφαλίστρω λέγονται εκείνοι εις τας οποίας ο εις των συμβαλλομένων (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωσιν επί συμπεφωνημένη αμοιβή (ασφαλίστρω) να εξασφαλίση τον αντισυμβαλλόμενο (ασφαλιζόμενο) κατά ζημιών ή απωλειών αιτινες ήθελον δι' αυτόν προκύψει εκ της επελεύσεως ορισμένου κινδύνου εις το πλοίον, εις τας μηχανάς, εις τον ναύλον, εις τα φορτωθέντα πράγματα, εις τα ποσά τα πληρωθέντα ή οφειλόμενα δια κοινάς αβαρίας και εις τα έξοδα μερικών αβαριών, εις το ελπίζομενον κέρδος των εμπορευμάτων και, γενικώς, εις παν άλλο πράγμα εκτιμητόν εις χρήματα και υποκείμενον εις θαλασσίους κινδύνους'<sup>18</sup>.

Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί ειδική μορφή σύμβασης ασφάλισης και άρα διέπεται από τις ίδιες αρχές και από τους ίδιους κανόνες του ασφαλιστικού δικαίου. Η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι αμοτερόβαρης σημασίας και μπορεί να καταρτισθεί έγκυρα ακόμη και με απλή συναίνεση (solo consensu). Το έγγραφο που απαιτείται από το άρθρο 192 του Εμπορικού Νόμου δεν αποτελεί συστατικό τύπο της σύμβασης, αλλά αποδεικτικό της μέσο.

Η σύμβαση ασφάλισης δεν αποβλέπει στον πλουτισμό του ασφαλισμένου, αλλά μόνο στην

<sup>17</sup> Ράλλη, "Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου", τόμος II, §736, σελ 289

<sup>18</sup> Καραβά, "Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου", τόμος I, §91, σελ 189

αποκατάσταση της ζημιάς που αυτός υπέστη. Αυτό προκύπτει από το άρθρο 201 του Εμπορικού Νόμου το οποίο ορίζει μεταξύ άλλων ότι σύμβαση ασφάλισης για ποσό μεγαλύτερο από την αξία των ασφαλισμένων πραγμάτων είναι άκυρη, αν ο ασφαλισμένος ενήργησε δόλια ή απατηλά. Ως αμφοτεροβαρής σύμβαση δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη ευθύς εξ' αρχής, παρόλο που κατά την κατάρτιση της δεν είναι βέβαιο αν ο ασφαλιστής θα καταβάλει αποζημίωση ή αν το ασφάλιστρο θα καταβληθεί εξ' ολοκλήρου αμέσως με την κατάρτιση της σύμβασης, διότι ο ασφαλιζόμενος αναλαμβάνει απέναντι στον ασφαλιστή και άλλες υποχρεώσεις, τις οποίες εκπληρώνει αργότερα.

### 3.3. Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου

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

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

Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, ο ασφαλιστής ενέχεται για τις απώλειες και ζημίες που προκαλούνται από οποιοδήποτε γεγονός λαμβάνει χώρα κατά τον πλου, συμπεριλαμβανομένης και της κλοπής. Αυτός που κάνει την ασφάλιση ενεργεί, συνάπτοντας ασφάλιση, εμπορική πράξη και όταν δεν είναι έμπορος ή είναι έμπορος αλλά προβαίνει στην ασφάλιση πραγμάτων ξένων προς το εμπόριό του<sup>19</sup>.

Ο νόμος όμως αφήνει ελεύθερο πεδίο να υποστηριχθεί και η άποψη κατά την οποία η θαλάσσια ασφάλιση και, επομένως, η ασφάλιση του πλοίου είναι αντικειμενικά εμπορική πράξη για τον ασφαλιστή, ενώ για τον ασφαλιζόμενο είναι δυνατόν να είναι υποκειμενικά εμπορική πράξη, δηλαδή μόνο αν είναι έμπορος και ασφαλιζεται σε σχέση προς το εμπόριό του<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Καραβά, "Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου", τόμος I, §91, σελ 190

<sup>20</sup> Δελούκα, "Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών", §75, σελ 89

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

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

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

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

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

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

### 3.4. Ιστορική επισκόπηση της θαλάσσιας ασφάλισης

Ο ρόλος της θαλάσσιας ασφάλισης υπήρξε σημαντικότερος στην άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος και στην ανάπτυξη της σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης, στην οποία και κυριαρχεί. Η θαλάσσια ασφάλιση εμφανίζει, στις περισσότερες χώρες, νομοθετική αυτοτέλεια σε σχέση με την χερσαία ασφάλιση. Σε πολλές χώρες, μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, η Ιταλία, το Βέλγιο κ.ά., αυτή ρυθμίζεται με συνδυασμό γενικών διατάξεων (που αφορούν όλο το φάσμα της ασφάλισης) και ειδικών (που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλιση).

Τέσσερις είναι οι περίοδοι στις οποίες μπορεί να διαιρεθεί η εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης. Η πρώτη περίοδος περιλαμβάνει την αρχαιότητα στην οποία και δεν εμφανίζεται η θαλάσσια ασφάλιση υπό τη σημερινή της μορφή υπάρχουν όμως άλλοι θεσμοί που μπορούν να θεωρηθούν πρόδρομοι της θαλάσσιας ασφάλισης. Κατόπιν, μέχρι το τέλος του 13ου αιώνα, οπότε εμφανίζονται κυρίως αλληλοασφαλιστικά φαινόμενα. Κατά την τρίτη περίοδο (14ος – 16ος αιώνας) εμφανίζεται η ασφάλιση με ασφάλιστρο ως σύγχρονος θεσμός. Τέλος, η τέταρτη περίοδος αρχίζει από τον 17ο αιώνα οπότε δημιουργούνται οι πρώτες μεγάλες εταιρείες, και φθάνει μέχρι σήμερα.

#### 3.4.1 Η αρχαιότητα

Αντί της θαλάσσιας ασφάλισης υπήρχαν κατά την αρχαιότητα θεσμοί οι οποίοι ικανοποιούν, σε κάποιο μέτρο, τις ανάγκες των συναλλαγών και είχαν σπέρματα θαλάσσιας ασφάλισης. Οι θεσμοί αυτοί ήταν το ναυτικό δάνειο και η κοινή αβαρία.

Το ναυτικό δάνειο ήταν γνωστό στις αρχαίες Ινδίες και από την Ανατολή παρέλαβαν το θεσμό αυτόν οι Έλληνες. Το ναυτικό δάνειο ήταν ένα δάνειο που έπαιρνε αυτός που επιχειρούσε μία υπερπόντια ναυτική επιχείρηση και το οποίο δεν ήταν υποχρεωμένος να το επιστρέψει σε περίπτωση ναυαγίου και, γενικά, απώλειας του πλοίου και του φορτίου. Εάν όμως το πλοίο έφθανε αίψια στον προορισμό του, ο δανειστής ήταν υποχρεωμένος να επιστρέψει όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά και υψηλό τόκο ο οποίος έφθανε π.χ. στην αρχαία Ελλάδα έως και 36 %.

Ο θεσμός της κοινής αβαρίας στηρίχθηκε στην ιδέα της 'κοινωνίας του κινδύνου': με τη συνεισφορά των υπόχρεων επί της κοινής αβαρίας κατανέμεται ο κίνδυνος σε περισσότερα πρόσωπα. Η κοινή αβαρία ρυθμιζόταν στο Νόμο Ροδίων Ναυτικών<sup>21</sup>, το ναυτικό δίκαιο κατά το 10ο π.Χ. αιώνα για όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Κατά το δίκαιο αυτό, εάν το φορτίο και το πλοίο απειλούνταν από θαλάσσιο κίνδυνο και, για την αποτροπή του έπρεπε, για το κοινό συμφέρον, να ριχθούν στη θάλασσα τα εμπορεύματα, τότε έπρεπε οι 'κοινώς' κινδυνεύσαντες και μετέχοντες στο ταξίδι να μοιράσουν μεταξύ τους τη ζημιά. Η υποχρέωση αυτών που μετείχαν στο ταξίδι εξαντλείτο μέχρι της αξίας του μεταφερόμενου φορτίου.

Στοιχεία συμμετοχής σε βάρη από απώλειες περιουσιών στη θάλασσα αναφέρονται σε έργα του Πλάτωνα. Έτσι φαίνεται ότι για αρκετά χρόνια πριν, υπήρχαν οι αρχές της συμμετοχής στις θυσίες κατά τη διάρκεια ταξιδιών στη θάλασσα που είναι βασική προϋπόθεση για την εξασφάλιση των υπέρογκων εξόδων και των υψηλών κινδύνων που συντρέχουν στα ταξίδια.

Θα μπορούσε να αναρωτηθεί κανείς γιατί ο θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης υπό τη σύγχρονη μορφή ήταν άγνωστος στην αρχαιότητα. Ο λόγος που θα μπορούσε να ισχύει είναι η άγνοια των επιστημονικών και τεχνικών δεδομένων (π.χ. εξελεγμένες γνώσεις μαθηματικών) τα οποία προϋποθέτει η ύπαρξη του θεσμού και στα οποία στηρίζεται σήμερα η ασφάλιση με ασφάλιστρο και η αλληλασφάλιση.

Καταγραφές δείχνουν ότι οι Φοίνικες έμποροι χρησιμοποιούσαν μια μορφή ναυτικής ασφάλισης 1000 πριν τη χριστιανική εποχή. Ωστόσο έπρεπε να περάσουν πολλοί αιώνες προτού η ναυτική ασφάλιση χρησιμοποιηθεί ευρέως από τους πλοιοκτήτες στην Αγγλία.

### 3.4.2 Η μέχρι του τέλους του 13ου αιώνα περίοδος

Ο χρόνος εμφάνισης των πρώτων συμβάσεων ασφάλισης, καθώς και των πρώτων κειμένων επί του θέματος δεν είναι ακριβώς γνωστός. Το ρωμαϊκό δίκαιο πάντως δεν είχε ασχοληθεί με τη θαλάσσια ασφάλιση. Ο αρχικός χώρος ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης φέρεται ότι υπήρξε η Ιταλία και ειδικότερα οι μεσογειακές της πόλεις, ακολουθούν δε οι περί τη Μεσόγειο πόλεις της

<sup>21</sup> Πανταζόπουλου, "*Ρωμαϊκό Δίκαιο*", σελ 110, και Ρόκα, "*Ασφάλις επί της Ζωής*", §1, σελ 26



Γαλλίας και της Ισπανίας.

Και κατά την περίοδο αυτή δεν εμφανίζεται ακόμη η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης με ασφάλιστρο ως σύγχρονος θεσμός. Παρατηρούνται, όμως, αλληλοασφαλιστικά φαινόμενα τόσο στην Ευρώπη (Βυζάντιο, Ιταλία, Δανία), όσο και εκτός αυτής (Ταλμούδ της Βαβυλώνας κατά τον 4ο αιώνα μ.Χ. αλλά και οι ημιπολιτισμένοι Μαλέοι).

### 3.4.3 Το χρονικό διάστημα 14ου – 16ου αιώνα

Υπάρχουν στοιχεία από την υπό εξέταση περίοδο που αποδεικνύουν την εμφάνιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Το πρώτο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης βάσει ενός ασφάλιστρου φέρεται να συντάχθηκε το 1347 στην Ιταλία. Σιγά-σιγά, ο θεσμός εξαπλώθηκε σε όλη την Ευρώπη ενώ το επάγγελμα του ασφαλιστή κάνει την εμφάνισή του, είτε ως μεμονωμένο άτομο είτε ως ασφαλιστική εταιρεία.

Στις αρχές της εξέλιξής της, η ασφαλιστική σύμβαση εμφανίζεται σε δύο μορφές. Κατά την πρώτη, ο ασφαλιστής προφασίζεται ότι έχει λάβει δάνειο από τον ασφαλισμένο, το οποίο δεν είναι υποχρωμένος να επιστρέψει σε περίπτωση άφιξης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού. Το αντίθετο γινόταν όταν συνέβαινε ατύχημα. Κατά τη δεύτερη μορφή, η ασφάλιση αποτελεί μία αγοραπωλησία κατά την οποία ο ασφαλιστής αγόραζε τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, κατέβαλλε το τίμημα και δικαιούταν την επιστροφή του σε περίπτωση αίσιας άφιξης. Ο ασφαλιστής δικαιούταν το ασφάλιστρο.

Καθαρή αναφορά σε νόμο κράτους, για υποχρεωτική συμμετοχή σε έξοδα και ζημιές που προκλήθηκαν από ναυτικούς κινδύνους υπάρχει στο νόμο των Ροδίων που αποτελεί μέρος της Ιουστινιανής "Digesta", νόμος του Βυζαντινού κράτους. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα για τη διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου οφείλει να αποζημιωθεί κατ' αναλογία. Η αναφορά αυτή αποτελεί και τη στοιχειώδη αρχή της Γενικής Αβαρίας που είναι κύριος ασφαλιστικός κίνδυνος και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης του διακανονισμού αβαριών πλοίων "Average Adjuster".

Κάπου το 15<sup>ο</sup> αιώνα κάνουν την εμφάνισή τους οι ασφαλιστές του Λονδίνου<sup>22</sup>, οι ονομαζόμενοι Lloyd's από το ομώνυμο καφενείο όπου το 1688 αρχίζουν να συνάπτονται τα πρώτα ασφαλιστικά συμβόλαια.

Η θαλάσσια ασφάλιση κάλυπτε όλους τους κινδύνους τους σχετικούς με την ναυσιπλοΐα, ενώ ο κίνδυνος της φυσικής καταστροφής εξαιρείτο. Πάντως, οι τύποι και το περιεχόμενο των διαφόρων συμβολαίων από κράτος σε κράτος ήταν διαφορετικό, ανάλογα με τα νομοθετήματα και τις τοπικές συνήθειες. Αρκετά γρήγορα αναπτύχθηκε το εθιμικό δίκαιο ενώ φαίνεται να έγινε γνωστός και ο θεσμός της εγκατάλειψης.

#### **3.4.4 Η περίοδος από τις αρχές του 17ου αιώνα μέχρι σήμερα**

Η συγκεκριμένη περίοδος παρουσιάζει ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά, βασικότερα των οποίων είναι η δημιουργία της έννοιας του σύγχρονου ασφαλιστικού επιχειρηματία, οι εξελίξεις στις διάφορες χώρες, τα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τη θαλάσσια ασφάλιση και, τέλος, οι διάφορες ενώσεις που δημιουργούνται από το συνασπισμό των ασφαλιστών για την προαγωγή των ασφαλιστικών τους συμφερόντων.

Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp. όπου και μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το 1824. Το 1774, μεμονωμένοι ασφαλιστές γίνονται μέλη των Lloyd's και δημιουργούν έτσι έναν ασφαλιστικό φορέα γνωστό σε όλους, το Lloyd's.

Σήμερα δεν νοείται πλέον εμπορική ναυτιλία χωρίς την ασφάλιση έναντι των κινδύνων αυτών, τον τομέα δε αυτόν έχουν αναλάβει μεγάλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις και οργανισμοί σε διεθνές επίπεδο, οι οποίοι καλύπτουν όλη τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της. Σήμερα στη θαλάσσια ασφάλιση οι αγγλικοί Lloyds είναι οι πλέον φημισμένοι και το ασφαλιστήριο τους, το επονομαζόμενο Lloyds S.G. Policy υπό τη μορφή που έλαβε κατά το έτος 1779 εξακολουθεί να χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. Είναι σαφές ότι το αγγλικό δίκαιο και η αγγλική ασφαλιστική νοοτροπία έχουν επηρεάσει καταλυτικά τη διαμόρφωση

<sup>22</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_insurance](http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance)

και εξέλιξη της θαλάσσιας ασφάλισης.

### 3.5. Η Αναγκαιότητα της Θαλάσσιας Ασφάλισης.

Η αναγκη<sup>23</sup> για ναυτική ασφάλιση έγγυται στο γεγονός της λήψης μέτρων για την προστασία απο τυχαία συμβάντα και τυχόν απώλειες. Με τη χρήση της ασφάλισης αποφεύγονται οι δεσμεύσεις έναντι τρίτων που ίσως χρειαστεί να αποζημιωθούν για κάποιο απρόβλεπτο κίνδυνο.

Οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου αλλά και οι τράπεζες ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για φορτίο και πλοίο.

Γενικά, ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια, όταν διατηρεί οποιαδήποτε σχέση με την προς ασφάλιση περιουσία, εφόσον είτε έχει όφελος από την ασφαλή άφιξη της στον τόπο προορισμού είτε ενδέχεται να υποστεί βλάβη από την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση της άφιξης της.

Ασφαλιστικό συμφέρον έχει και όποιος είναι δυνατόν να ευρεθεί Αστικά υπεύθυνος έναντι τρίτων. Συγκεκριμένα, στην ασφάλιση πλοίου το πρόσωπο αυτό είναι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής.

Η ασφάλιση πλοίων για θαλάσσιους κινδύνους μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με απ' ευθείας προσέγγιση της Ασφαλιστικής Εταιρίας από μέρους του υπονήφιου ασφαλιζομένου και υποβολή πρότασης ασφάλισης σε αυτήν. Ακολουθεί προσφορά της Εταιρίας (όροι ασφάλισης και ασφάλιστρα) και, εφόσον ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η Εταιρία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Είτε μέσω κάποιου μεσίτη (Broker). Ο Μεσίτης, ενεργώντας για λογαριασμό του ασφαλιζομένου, καταγράφει τους όρους της ασφάλισης σε ένα έντυπο (Slip) σύμφωνα με τις

<sup>23</sup> Susan Hodges, "Law of Marine Insurance", σελ 15

απαιτήσεις του ασφαλιζόμενου και το παρουσιάζει σε έναν ή περισσότερους Ασφαλιστές, οι οποίοι μετά από διαπραγμάτευση των όρων και των ασφαλιστρών συμφωνούν σε ένα τελικό Slip. Το Slip υπογράφεται από κάθε έναν Ασφαλιστή που αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου (Share) μέχρι να συμπληρωθεί το 100% της κάλυψης. Η υπογραφή κάθε Ασφαλιστή στο Slip τον δεσμεύει για το μερίδιο του. Ο Broker συγκεντρώνει τα υπογεγραμμένα από τους Ασφαλιστές Slip και εκδίδει ένα σημείωμα ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλιζόμενο, στο οποίο αναγράφονται όλοι οι συμφωνημένοι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι Ασφαλιστές με τα αντίστοιχα μερίδια τους. Για το μερίδιο τους κάποιοι Ασφαλιστές, ανάλογα με τη νομική τους μορφή, μπορεί να εκδώσουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κάποιοι άλλοι όχι.

### **3.6. Εφαρμοστέα Ελληνική Νομοθεσία.**

Στη χώρα μας η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από τις ειδικές διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου (Εμπ.Ν.) όπως τροποποιήθηκε από το Ν. ΓΨΙΖ/1910, καθώς και από τις γενικές διατάξεις περί ασφάλισης των άρθρων 189 έως 225 Εμπορικού Νόμου., στα οποία παρέπεμπε το άρθρο 463. Ήδη το θέμα ρυθμίζεται από τα άρθρα 257 έως 288 του ΚΙΝΔ (Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) και από τις ήδη αναφερθείσες γενικές διατάξεις των άρθρων 189 έως 225 του Εμπορικού Νόμου. Η δημοσίευση του ΚΙΝΔ έγινε την 28η Φεβρουαρίου 1958 (ΦΕΚ τ. Α' αριθμ. 32) και επομένως άρχισε να ισχύει από 1ης Σεπτεμβρίου 1958 σύμφωνα με το άρθρο 293 του ΚΙΝΔ. Στη ρύθμιση των θεμάτων της θαλάσσιας ασφάλισης από το νομοθέτη του ΚΙΝΔ επιδιώχθηκε η προσαρμογή των διατάξεων προς τα νεότερα πορίσματα της επιστήμης, σε σχέση με τις συναλλακτικές ανάγκες και προς τον Αστικό Κώδικα και επιτεύχθηκε, κατά το πλείστον, η προσαρμογή αυτή στις εξελίξεις της ναυτιλιακής επιχείρησης, χωρίς όμως ο νομοθέτης να προχωρήσει στις αναμενόμενες ριζικές και αναγκαίες καινοτομίες, για τις οποίες έκρινε, όπως αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση του ΚΙΝΔ, ότι "δεν είναι επαρκώς ώριμο το έδαφος".

Στον σχετικό με τη θαλάσσια ασφάλιση τίτλο του ΚΙΝΔ ο νομοθέτης περιέλαβε ορισμένες διατάξεις από το σχέδιο "Ασφαλιστικού Κώδικα 1948" οι οποίες θεωρούνται επιτυχείς, ταυτόχρονα όμως με το άρθρο 257 ορίζει ότι εφαρμόζονται τα άρθρα 189-225 του Εμπορικού Νόμου περί ασφαλιστικής σύμβασης (χερσαίας), εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστα προς τη θαλάσσια ασφάλιση και δεν τροποποιούνται από τις επόμενες διατάξεις του ΚΙΝΔ. Αυτή η παραπομπή εμφανίζει

πολλές δυσχέρειες στην πράξη, διότι οι περισσότερες από τις παραπάνω διατάξεις του Εμπορικού Νόμου είναι ασυμβίβαστες προς αυτές του ΚΙΝΔ ή ακόμα και ανεφάρμοστες, άλλες δε από αυτές δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες, ούτε στις εξελίξεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι διατάξεις του ελληνικού Ναυτασφαλιστικού Δικαίου, παρά την ύπαρξη ευρωπαϊκών οδηγιών που στοχεύουν στην εναρμόνιση του σχετικού Δικαίου, δεν είναι αρκετά αυστηρές, με αποτέλεσμα πολλές καταχρήσεις των όρων του ναυτασφαλιστικού συμβολαίου. Για τον λόγο αυτό αρκετές αγγλικές ναυτασφαλιστικές εταιρείες απαιτούν ορισμένες φορές να συμπεριλαμβάνεται στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης που συνάπτουν με αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ο όρος σύμφωνα με τον οποίο η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό Δίκαιο ή ακόμα όρος δικαιοδοσίας αγγλικού δικαστηρίου<sup>24</sup>.

### 3.7. Αγγλική Νομοθεσία.

Στο αγγλικό δίκαιο η θαλάσσια ασφάλεια ρυθμίζεται από το σχετικό με τις θαλάσσιες ασφαλίσεις Νόμο του 1906, Marine Insurance Act, νόμος που ουσιαστικά κωδικοποίησε τις μέχρι τότε ισχύουσες δικαστικές αποφάσεις και νομοθετήματα σε μια δικαστική πράξη. Οι αρχές του αποτελούν και τη βάση για κάθε άλλης μορφής ασφάλιση διεθνώς όπως ασφάλιση αυτοκινήτων, αεροπλάνων, σπιτιών κτλ.

Ο νόμος αυτός περιέχει 94 άρθρα, ως επί το πλείστον γενικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται και στην ασφάλιση του φορτίου και δύο παραρτήματα. Ειδικότερα, στο πρώτο παράρτημα περιέχονται το ασφαλιστήριο των Lloyd's και κανόνες για την ερμηνεία του ενώ το δεύτερο παράρτημα περιλαμβάνει τις υπό του άρθρου 92 καταργούμενες διατάξεις άλλων νόμων.

Παράλληλα, σημαντικό ρόλο παίζουν τα συναλλακτικά ήθη, όπου ρυθμίζουν θέματα για τα οποία ο Νόμος δεν προβλέπει και καταλήγουν να επικρατούν ακόμα και όταν υπάρχει έμμεση ρύθμιση από το Νόμο. Συμπληρωματικά εφαρμόζονται και διατάξεις του Κοινού Νόμου, Common Law, εφόσον δεν προσκρούουν σε ρητές διατάξεις του ΜΙΑ 1906.

<sup>24</sup> Ν. Πουλιαντζάς, "*Ναυτικό Δίκαιο*", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005, σελ 121.

Επίσης, σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση είναι οι διατάξεις των Νόμων του 1909 "Περί Αποφυγής των Ασφαλιστικών Συμβάσεων με Χαρακτήρα Παιγνίου στη Θαλάσσια Ασφάλιση", του 1911 "Περί Ναυτικών Συμβάσεων" και του 1930 "Περί Δικαιομάτων Τρίτων Μερών κατά των Ασφαλιστών".

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ

### 4.1. Η έννοια των θαλάσσιων κινδύνων και της θαλάσσιας περιπέτειας

Το ναυπηγούμενο πλοίο, κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης δεν έχει τη νομική σημασία του πλοίου (όσον αφορά τουλάχιστον τις διατάξεις τις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλιση του) και δεν εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, συνεπώς δεν υπάγεται στη θαλάσσια ασφάλιση του Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά ασφαρίζεται σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις της χερσαίας ασφάλισης.

Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας αρχίζουν μετά την καθέλκυση του πλοίου, οπότε και υπάγεται στη θαλάσσια ασφάλιση. Επίσης δεν εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους το πλοίο το οποίο βρίσκεται στη δεξαμενή, π.χ. προς διάλυση και του έχει αφαιρεθεί ο εξοπλισμός<sup>25</sup>. Ας σημειωθεί εδώ ότι η ναυσιπλοΐα δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκη κίνδυνο σε κινούμενο πλοίο, διότι αυτό μπορεί και να ναυλωθεί.

Ως προς την ασφάλιση κατά κινδύνων της θαλασσοπλοΐας ο νόμος προβλέπει την εφαρμογή των διατάξεων περί ασφαλιστικής σύμβασης του Εμπορικού Νόμου<sup>26</sup>. Κάθε έννομο συμφέρον, συμπεριλαμβανομένου και του προσδοκώμενου κέρδους, το οποίο εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης. Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, με τρόπο και στο βαθμό που συμφώνησαν, έναντι θαλάσσιων απώλειων, οι απώλειες-ατυχήματα που προκάλεσαι μια θαλάσσια περιπέτεια<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Δ.Ν. Καμβύσης, *"Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο"*, σελ 697

<sup>26</sup> Εμπορικός Νόμος, άρθρα 189-225

<sup>27</sup> Harby Ivamy, Edward Richard, *"Marine Insurance Act 1906"*, Butterworths

Ο όρος "θαλάσσια περιπέτεια" αναφέρεται σε περιουσία που είναι εκτεθειμένη σε θαλάσσιους κινδύνους<sup>28</sup>, Αυτή η περιουσία (πλοίο, φορτίο, κινητά αντικείμενα) ονομάζεται περιουσία προς ασφάλιση. Στην ασφάλιση είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ο ναύλος, τα έξοδα ταξιδιού, προμήθεια, κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος, όταν αυτά κινδυνεύουν από την έκθεση σε θαλάσσιους κινδύνους.

Συγκεκριμένα υπάρχει θαλάσσια περιπέτεια όταν:

(α) Οποιοδήποτε πλοίο, αγαθά, ή άλλα κινητά, "ασφαλίσιμη περιουσία", εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους.

(β) Το κέρδος ή η απόκτηση οποιουδήποτε ναύλου, εισιτηρίων, προμήθειας, κέρδους, ή άλλου χρηματικού οφέλους, ή η ασφάλεια για οποιοσδήποτε προκαταβολές, δάνεια ή πληρωμές τίθεται σε κίνδυνο λόγω έκθεσης ασφαλίσιμης περιουσίας σε θαλάσσιους κινδύνους.

(γ) Οποιαδήποτε ευθύνη προς τρίτο μπορεί να προκληθεί από τον ιδιοκτήτη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή από άλλο πρόσωπο ενδιαφερόμενο ή υπεύθυνο για αυτήν, εξ αιτίας θαλάσσιων κινδύνων. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την προς ασφάλιση περιουσία.

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

#### 4.1.1 Κίνδυνος ναυσιπλοΐας

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

<sup>28</sup> Susan Hodge, "*Law of Marine Insurance*", σελ. 174



Από τη διαπίστωση ότι καλύπτονται οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας έπεται, ότι δεν καλύπτονται οι κίνδυνοι της πλεύσης στα εσωτερικά ύδατα και το από ξηράς ταξίδι<sup>29</sup>. Η περαιτέρω αυτή διαπίστωση δε φαίνεται να παρουσιάζει πρακτική σημασία για την περίπτωση της κατά πλεύσης ασφάλισης. Βάση του άρθρου 264 εδ. α ΚΙΝΔ η ασφάλιση αρχίζει και λήγει με την έναρξη και λήξη της πλεύσης. Συνεπώς κατά την ουσιαστική διάρκεια της ασφάλισης, κατά την οποία είναι δυνατόν να γίνει λόγος για κάλυψη των ζημιών και απωλειών, θα συμβαίνουν μόνο γεγονότα, τα οποία συμβαίνουν κατά την πλεύση, δηλαδή υφίστανται μόνο οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας. Αντίθετα, η παραπάνω διαπίστωση έχει μεγάλη πρακτική σημασία, όταν πρόκειται περί ασφάλισης κατά χρόνο.

Στο άρθρο 269 εδ. α ΚΙΝΔ καλύπτεται και η κλοπή, η οποία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κίνδυνος. Άλλωστε, το άρθρο αυτό καλύπτει και κάθε γεγονός που συμβαίνει κατά την πλεύση από το οποίο προέρχεται ζημιά ή απώλεια. Αυτό σημαίνει, ότι καλύπτεται και η πυρκαϊά, η οποία αναμφίβολα δεν αποτελεί θαλάσσιο κίνδυνο.

#### 4.1.2 Κοινή αβαρία

Κοινές αβαρίες αποτελούν οι ζημιές και οι έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκούσια και κατ' εύλογη κρίση με σκοπό τη σωτηρία του πλοίου ή του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Κοινή αβαρία<sup>30</sup> αποτελεί και η δαπάνη για αποφυγή άλλης δαπάνης η οποία θα είχε τον χαρακτήρα κοινής αβαρίας, αλλά μόνο μέχρι του ποσού της τελευταίας. Κοινή αβαρία υπάρχει και στην περίπτωση κατά την οποία το γεγονός που δημιούργησε τον κίνδυνο οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε πταίσμα του πλοιάρχου ή του δικαιούχου του φορτίου. Ο ωφελούμενος από την αβαρία θα στραφεί αναγωγικά κατά του υπαίτιου.

Κοινή αβαρία συνιστούν επίσης, α) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος και οι λοιπές δαπάνες λόγω του ότι εμποδίστηκε ο πλους μετά από διαταγή της Πολιτείας, ή επειδή το πλοίο αναγκάστηκε να παραμείνει σε κάποιο λιμάνι εξαιτίας πολέμου ή άλλης παρεφερούς αιτίας, β) ο μισθός και τα έξοδα τροφοδοσίας του πληρώματος στον λιμένα προσόρμισης του

<sup>29</sup> Αναστασιάδη, *"Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον"*, τόμος II, § 348, σελ 333

<sup>30</sup> Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 219-234

πλοίου για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, εφόσον αυτές αποτελούν κοινή αβαρία.

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

#### 4.1.3 Σύγκρουση πλοίων

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

Μετά τη σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που συγκρούστηκε οφείλει να βοηθήσει το άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και τους επιβαίνοντες σε αυτό και να γνωστοποιήσει, εάν το επιτρέπουν οι συνθήκες, στο άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα, λιμένας νηολόγησης, λιμένας απόπλου και προορισμού). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παράβαση του Κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων<sup>31</sup> συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο.

<sup>31</sup> International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960

## 4.2. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο

Το ασφαλιστήριο<sup>32</sup> είναι το κύριο έγγραφο με το οποίο καθορίζονται οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης και έχει αποδεικτική λειτουργία. Υπάρχουν, όμως, και άλλα έγγραφα που αποδεικνύουν την ασφαλιστική σύμβαση. Τέτοια είναι το έγγραφο που τροποποιεί το ασφαλιστήριο και καλείται επασφαλιστήριο, επιστολές, τηλεγραφήματα, οι αποδείξεις των ασφαλιστρών κ.ο.κ.

Ο ασφαλιστής είναι υποχρωμένος να παραδώσει το ασφαλιστήριο στον ασφαλισμένο. Αυτό ισχύει και όταν υπάρχει ασφάλιση για λογαριασμό άλλου. Σε περίπτωση συνασφάλισης, κάθενας από τους ασφαλιστές είναι υποχρεωμένος να εκδώσει ίδιο ασφαλιστήριο. Τα ασφαλιστήρια είναι αριθμημένα και έχουν τυπωμένο το όνομα του ασφαλιστή. Σε περίπτωση που η υποχρέωση του ασφαλιστή προς παράδοση του ασφαλιστηρίου καταστεί ληξιπρόθεσμη, ο ασφαλιζόμενος μπορεί να ασκήσει το κατά το άρθρο 325 ΑΚ δικαίωμα επίσχεσης και να παρακρατήσει το ασφάλιστρο έως ότου ο ασφαλιστής επιδώσει σε αυτόν το ασφαλιστήριο. Το δικαίωμα όμως επίσχεσης μπορεί να ασκήσει και ο ασφαλιστής παρακρατώντας το ασφαλιστήριο μέχρις ότου καταβληθεί το ληξιπρόθεσμο ασφάλιστρο.

Στοιχεία ασφαλιστηρίου οριζόμενα από το νόμο είναι η χρονολογία, τα συμβαλλόμενα μέρη και η διαμονή τους, το αντικείμενο της ασφάλισης, οι παροχές των συμβαλλόμενων, καθώς και το όνομα, το είδος, η χωρητικότητα και η ιθαγένεια του πλοίου. Η χρονολογία του ασφαλιστηρίου έχει σημασία γιατί π.χ. στην κατά χρόνο ασφάλιση αυτή αρχίζει από τη χρονολογία που καθορίζει το ασφαλιστήριο. Σε περίπτωση ύπαρξης διαφορετικών ημερομηνιών υπογραφής του ασφαλιστηρίου λαμβάνεται υπ' όψη η πιο πρόσφατη. Το άρθρο 192 ΕΝ απαιτεί ως στοιχείο του ασφαλιστηρίου και το αντικείμενο της ασφάλισης.

Περαιτέρω, το άρθρο 192 ΕΝ ορίζει ότι στο ασφαλιστήριο πρέπει να περιέχονται ενδείξεις που προσδιορίζουν τις παροχές των συμβαλλόμενων. Από την άποψη της παροχής του ασφαλιζόμενου πρέπει να προσδιορίζεται το ασφάλιστρο, ενώ από άποψη παροχής του ασφαλιστή πρέπει να προσδιορίζονται οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει ο τελευταίος, καθώς και ο χρόνος έναρξης και λήξης αυτών (Άρθρο 269, εδ. α ΚΙΝΔ). Κίνδυνοι που δεν περιλαμβάνονται στην ασφαλιστική

<sup>32</sup> Παράρτημα ΙΙΙ, "Ασφαλιστήρια Συμβόλαια"

προστασία μπορούν να καλυφθούν με ειδικές ρήτρες. Δεν έχει παρά να σκεφθεί κανείς τους πολεμικούς κινδύνους, οι οποίοι κατά το άρθρο 272 ΚΙΝΔ όχι μόνο δεν καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση αλλά η έκθεση του πλοίου σε αυτούς έχει ως αποτέλεσμα τη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης.

Τέλος, το άρθρο 258 ΚΙΝΔ επιτάσσει όπως 'το ασφαλιστήριο πλην των εν άρθρο 192 ΕΝ στοιχείων, αναγράφει το όνομα, το είδος, τη χωρητικότητα και την ιθαγένεια του πλοίου'. Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο δεν περιέχει τα στοιχεία που απαιτούν τα άρθρα 192 ΕΝ και 258 ΚΙΝΔ δε θίγεται η αποδεικτική αξία του εγγράφου αλλά περιορίζεται μόνο στα στοιχεία που περιέχει. Σε περίπτωση απώλειας του ασφαλιστηρίου, η ασφαλιστική σχέση είναι δυνατόν να αποδειχθεί με όρκο ή ομολογία<sup>33</sup>.

Από την άλλη οι ιδιοκτήτες των φορτίων ζητούν αμετάκλητα το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως αποδεικτικό στοιχείο για τη φόρτωση του πλοίου, ενώ οι τράπεζες ζητούν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως πιστοποιητικό καταλληλότητας για το φορτίο και το πλοίο.

Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να καθορίζει το όνομα του ασφαλισμένου, ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντ' αυτού. Το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πρέπει να καθορίζεται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο με λογική βεβαιότητα. Η φύση και η έκταση του συμφέροντος του ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν χρειάζεται να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο.

Το ασφαλιστήριο καθορίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο με γενικούς όρους, που αναφέρεται στο συμφέρον που ο ασφαλισμένος σκοπεύει να καλύψει. Στην εφαρμογή του άρθρου αυτού προσοχή δίδεται σε οποιαδήποτε συνήθεια ρυθμίζει τον καθορισμό του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Ένα ασφαλιστήριο μπορεί να είναι είτε εκτιμημένο ή ανεκτίμητο. Οι γενικοί όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη, αλλά ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μελών.

<sup>33</sup> Τσάγκαρης, *"Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου"*

Ένα εκτιμημένο ασφαλιστήριο είναι ένα ασφαλιστήριο που προσδιορίζει τη συμφωνημένη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου και ελλείψει δόλου η αξία που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο είναι, όσον αφορά τον ασφαλιστή και ασφαλισμένο, αδιαμφισβήτητη της ασφαλίσιμης αξίας του αντικειμένου που πρόκειται να ασφαλιστεί, ανεξάρτητα αν η απώλεια είναι ολική ή μερική. Εκτός εάν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, η αξία που καθορίστηκε στο ασφαλιστήριο δεν είναι αδιαμφισβήτητη για τον καθορισμό της τεκμαρτής ολικής απώλειας.

Ένα ανεκτίμητο ασφαλιστήριο, ασφαλιστήριο το οποίο δεν καθορίζει την αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, αλλά αποτελεί υποκείμενο στο όριο του ασφαλιστικού ποσού, επιτρέπει στην ασφαλιστική αξία να εξακριβωθεί μετέπειτα με τρόπο που έχει προηγουμένως προσδιορισθεί στο ασφαλιστήριο.

#### **4.2.1 Η ασφαλίσιμη αξία του πλοίου**

Στην ασφάλιση πλοίου, η ασφαλίσιμη αξία είναι η αξία στην αρχή του κινδύνου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού του, των αποθεμάτων τροφίμων για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, των προκαταβεβλημένων χρημάτων για μισθούς ναυτικών και άλλων πληρωμών (εάν υπάρχουν) που απορρέουν από την ανάγκη να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι ή την περιπέτεια που προβλέπεται από το ασφαλιστήριο, συν τα συνολικά έξοδα ασφάλισης. Η ασφαλίσιμη αξία, στην περίπτωση ατιμόπλοιου περιλαμβάνει επίσης τα μηχανήματα, λέβητες καθώς και το κάρβουνο και τα αποθέματα για τη μηχανή εάν ανήκουν στον ασφαλισμένο, και στην περίπτωση πλοίου απασχολούμενου με ειδικό εμπόριο, που περιλαμβάνει τα συνηθισμένα εξαρτήματα απαραίτητα για το εμπόριο αυτό.

Το πιο σημαντικό σημείο ενός ναυτικού ασφαλιστικού συμβολαίου είναι η αξία του αντικειμένου, ο καθορισμός της συμφωνείται με την έναρξη της ασφάλισης (δεν αλλάζει παρά μόνο με την σύμφωνη γνώμη ασφαλιστών και ασφαλιζομένων. Η μόνη εξαίρεση μπορεί να συμβεί όταν το πλοίο πηγαίνει για διάλυση οπότε η αξία του είναι αντίστοιχη της τιμής scrap).

Παράγοντες που επηρεάζουν την αξία του πλοίου είναι η τιμή μεταπώλησης του στις

παρούσες συνθήκες, η τιμή αγοράς ενός αντίστοιχου καινούργιου, η ηλικία του πλοίου και η απόσβεση του.

Στο άρθρο 197, παρ. 1, του Εμπορικού Νόμου καθορίζεται, ότι "η κατά ζημιών ασφάλισης, δύναται να γίνη δι' ολόκληρον την αξίαν του πράγματος, δια μέρος αυτής ή δι ορισμένη ποσότητα". Εδώ ο νόμος εννοεί την αξία του αντικειμένου. Συμπληρωματικά, μπορεί κάποιος να πει ότι ο νόμος όφειλε ακριβολογώντας να κάνει λόγο για την αξία του ασφαλιστικού συμφέροντος<sup>34</sup>.

#### 4.2.2 Τύποι ασφαλιστηρίων

Συμβόλαιο ταξιδίου ή οριστικό συμβόλαιο, καλύπτει τους ασφαλισμένους κινδύνους για ένα μόνο συγκεκριμένο ταξίδι, ανεξάρτητα από την χρονική του διάρκεια. Η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο "προς και από" έναν τόπο, ή από έναν τόπο σε έναν άλλο ή άλλους και το ασφαλιστήριο ονομάζεται και "ασφαλιστήριο πλου".

Αντίθετα, όταν η σύμβαση ασφαρίζει το ασφαλιζόμενο αντικείμενο για μια ορισμένη χρονική περίοδο το ασφαλιστήριο ονομάζεται "ασφαλιστήριο χρόνου" (ασφαλιστήριο συμβόλαιο διάρκειας). Μια σύμβαση για συνδυασμό πλου και χρόνου μπορεί να συμπεριληφθεί στο ίδιο ασφαλιστήριο. Η ασφάλιση για ορισμένο ταξίδι παύει να ισχύει εαν αλλάξει άθελα ή ηθελημένα ο προσδιορισμός του πλοίου.

Για ορισμένες κατηγορίες σκαφών υπάρχουν εξειδικευμένα ασφαλιστήρια, όπως:

- Fishing Vessels clause: που καλύπτει το αλιευτικό για όλους τους βασικούς κινδύνους της θάλασσας με επέκταση αυτών.
- Fishing Vessels additional Perils clause-Hue: καλύπτει τη έκρηξη λέβητα, την ζημιά σαν συνέπεια ελαττωματικού μέρους την ανθρώπινη αμέλεια και σφάλμα.
- Institute Yacht clauses: Ασφάλιση σκαφών αναψυχής.

<sup>34</sup> Τσιριντάνη, "*Η Υπασφάλισης*", §1, σελ 2

### 4.3. Ασφαλιστικές καλύψεις και ρήτρες

Οι κυριότεροι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τις ρήτρες είναι:

- Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκβολή, πειρατεία, πρόσκρουση, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος, καθώς και κίνδυνοι που σχετίζονται με την Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά τα 3/4 . Ζημιά που ενδέχεται να προκύψει στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών για απορρύπανση ύστερα από θαλάσσια ρύπανση.
- Γενική αβαρία και ναυαγισμός.
- Έξοδα που σχετίζονται με τυχόν προσπάθεια αποφυγής ή ελαχιστοποίησης της ζημιάς.

Επίσης, προαιρετικά καλύπτονται:

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

Οι Ασφαλιστικές καλύψεις (H&M, War, I.V., LOH κλπ.) που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια ασφάλιση αποτελούν τις διεθνώς αποδεκτές ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου. Οι ρήτρες αυτές είναι στην πραγματικότητα πακέτα τυποποιημένων ρητρών, γνωστών στην ασφαλιστική αγορά και ως εκ τούτου αποδεκτών από ασφαλιστές και πλοιοκτήτες, η μορφή των I.T.C.<sup>35</sup> - HULLS, ως κάτωθι:

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

<sup>35</sup> Institute Time Clause

Συμπληρωματικές καλύψεις μπορούν να δοθούν με τις παρακάτω ρήτρες:

- Protection & Indemnity Hulls time: Αφορά στην κάλυψη του υπολοίπου  $\frac{1}{4}$  της αστικής ευθύνης. Το  $\frac{1}{4}$  μπορεί να καλυφθεί είτε με ειδική μνεία στο αρχικό συμβόλαιο τροποποιώντας τα " $\frac{3}{4}$ " με " $\frac{4}{4}$ ".
- Institute Time Clauses-Freight: Για την κάλυψη του ναύλου
- I.T.C. Hulls Disbursements and Increased value: Πρόκειται για προσαύξηση της ασφαλιζόμενης αξίας κατά 25% για κάλυψη μόνο στην περίπτωση ολικής απώλειας, Γενικής αβαρίας, δικαστικών εξόδων και Αστικής Ευθύνης. Δηλαδή για ολική ζημία προσαυξάνεται κατά 25% η κάλυψη ενώ αυτό δεν ισχύει για μερική ζημία.
- I.T.C Hulls Excess Liability: Περιορισμένη έκδοση αυτής της ρήτρας υπάρχει με την μορφή της που σε σχέση με την ανωτέρω θα εξαίρει την ολική απώλεια.
- Mortgages Interest – Hulls: Επειδή οι αξίες των πλοίων είναι μεγάλες είναι σχεδόν κανόνας η προσφυγή σε Τραπεζικό δανεισμό. Η ρήτρα αυτή χρησιμοποιείται στην περίπτωση που υπάρχει υποθήκη πάνω στο πλοίο και εκχώρηση δικαιωμάτων με την χρήση Notice of assignment που συνυπογράφουν οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές.

#### **4.4. Ασφάλισμο Συμφέρον και Αποζημίωση.**

Υπό την προϋπόθεση ότι όταν δεν υπάρχει δυνατότητα αρωγής, το ασφαλιστήριο μπορεί να συναφθεί χωρίς όφελος αρωγής προς τον ασφαλιστή, κάθε πρόσωπο το οποίο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλισμο συμφέρον.

Συγκεκριμένα ένα πρόσωπο ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια όταν βρίσκεται σε οποιαδήποτε νομική ή σύμφωνη με τις αρχές του δικαίου σχέση προς την περιπέτεια ή προς οποιαδήποτε ασφαλίσιμη περιουσία που κινδυνεύει λόγω της περιπέτειας αυτής και κατά συνέπεια μπορεί να ωφεληθεί από την ασφάλεια ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλίσιμης περιουσίας, ή μπορεί να σημειωθεί από την απώλεια της, ή από ζημιά σε αυτή, ή από κράτηση της, ή μπορεί να προκληθεί ευθύνη σε σχέση με αυτή.



Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο τη στιγμή της απώλειας, ενώ δεν είναι αναγκαίο να έχει συμφέρον όταν συνάπτεται η ασφάλιση:

Το ποσό το οποίο ο ασφαλισμένος μπορεί να ανακτήσει από το ασφαλιστήριο που τον καλύπτει εξ αιτίας κάποιας απώλειας, στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλίσιμης αξίας, ή στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου μέχρι την πλήρη έκταση της αξίας που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, καλείται μέτρο αποζημίωσης.

Όταν υπάρχει απώλεια καλυπτόμενη από το ασφαλιστήριο, ο ασφαλιστής ή ο κάθε ασφαλιστής εάν υπάρχουν περισσότεροι από ένας ασφαλιστές, είναι υπεύθυνος για αναλογία στο μέτρο αποζημίωσης ίση με την αναλογία του ποσού της συνεισφοράς του προς την αξία που ορίζεται από το ασφαλιστήριο, στην περίπτωση εκτιμημένου ασφαλιστηρίου, ή προς την ασφαλίσιμη αξία στην περίπτωση ανεκτίμητου ασφαλιστηρίου.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, όταν υπάρχει ολική απώλεια του ασφαλιζόμενου αντικειμένου :

- Εάν το ασφαλιστήριο είναι εκτιμημένο το μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που ορίζεται από το ασφαλιστήριο.
- Αντίθετα, εάν το ασφαλιστήριο είναι ανεκτίμητο, το μέτρο της αποζημίωσης είναι η ασφαλίσιμη αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου.

Όταν το πλοίο υφίσταται ζημιά, αλλά δεν καταστρέφεται ολοσχερώς, το μέτρο της αποζημίωσης σύμφωνα και με οποιονδήποτε ρητό όρο του ασφαλιστηρίου, υπολογίζεται ως ακολούθως:

(α) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος των επισκευών, μείον τις συνηθισμένες κρατήσεις, αλλά το ασφαλιστικό ποσό σχετικά με οποιαδήποτε ζημιά δεν θα ξεπερασθεί.

(β) Όταν το πλοίο έχει επισκευασθεί μόνο μερικώς, ο ασφαλισμένος δικαιούται το λογικό κόστος τέτοιων επισκευών, υπολογισμένο όπως παραπάνω και δικαιούται ακόμη να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας, αν υφίσταται, που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβεί το κόστος επισκευής ολόκληρης της ζημιάς, υπολογισμένο όπως παραπάνω.

(γ) Όταν το πλοίο δεν έχει επισκευασθεί και δεν έχει πουληθεί ανεπισκεύαστο κατά τη διάρκεια του κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται να αποζημιωθεί για τη λογική μείωση της αξίας που προέρχεται από την ανεπισκεύαστη ζημιά, αλλά όχι υπεράνω του λογικού κόστους επισκευής της ζημιάς, υπολογισμένου όπως παραπάνω.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΦΟΡΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.

Σε κάθε χώρα υπάρχουν διάφορες ενώσεις και επιτροπές, το κέντρο της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλισης όμως είναι το Λονδίνο. Τρεις είναι οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης στην Αγγλία: το Lloyd μέσω των μελών του, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (clubs).

### 5.1. Το Lloyd.

Το 1688 ο Edward Lloyd ιδρύει στο Λονδίνο το ομώνυμο καφενείο (εντευκτήριο) στο οποίο συγκεντρώνονται οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία. Αυτό παίρνει στο τέλος του 18ου αιώνα ορισμένη μορφή επαγγελματικής οργάνωσης των ασφαλιστών του Λονδίνου, με ιδιαίτερη δωδεκαμελή επιτροπή διοίκησης και το 1871 με ειδικό νόμο του Κοινοβουλίου αναγνωρίζεται ως Ένωση (σωματείο) ασφαλιστών του Λονδίνου, με την ίδια επωνυμία.

Το Lloyd δεν αποτελεί ασφαλιστική επιχείρηση, αλλά επαγγελματικό οργανισμό ασφαλιστών και δεν ενεργεί για λογαριασμό του ασφαλιστικές εργασίες. Ασφαλιστικές εργασίες ενεργούν τα μέλη του, συναλλασσόμενα επ' ονόματί τους και για λογαριασμό τους. Το Lloyd, ως πρότυπη επαγγελματική οργάνωση, ασκεί τη γενικότερη διοικητική και πειθαρχική δικαιοδοσία στα μέλη του, με σκοπό τη γενική προστασία των συμφερόντων τους και των συμφερόντων των ασφαλιζόμενων, τη διευκόλυνση (με τη συστηματική συγκέντρωση και ανακοίνωση των απαιτούμενων ναυτικών ειδήσεων και στοιχείων) και την εξύψωση του έργου και του γοήτρου των μελών και της οργάνωσης του.

Για την είσοδο μέλους στο Lloyd οι κανονισμοί του απαιτούν την κατάθεση χρηματικής παρακαταθήκης ασφαλείας, ανάλογης με τον κύκλο εργασιών του υποψήφιου. Επίσης επιβάλλεται σε κάθε μέλος ο σχηματισμός αποθεματικού κεφαλαίου ασφαλείας, το οποίο σχηματίζεται από μικρές ετήσιες κρατήσεις από τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα. Η κυριώτερη όμως προστασία του

ασφαλιζόμενου παρέχεται από την υποχρέωση των μελών να τηρούν και να υποβάλουν τον ετήσιο ισολογισμό των λογαριασμών τους, όπου όλα τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα τηρούνται σε ειδικό λογαριασμό ασφαλείας, από τον οποίο δεν επιτρέπονται αναλήψεις μέχρις ότου εκπληρωθούν όλες οι σχετικές υποχρεώσεις από τα ασφαλιστήρια που έχουν συναφθεί.

Η Επιτροπή Διοικήσεως του Lloyd διορίζει στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τους πράκτορες του, με δικαιοδοσία να επιλαμβάνονται των συμφερόντων του Lloyd, να αναφέρουν τα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και λοιπά στοιχεία της περιοχής τους και γενικά να ενεργούν ό,τι άλλο ενδιαφέρει τις ασφαλίσσεις και τον εντολέα τους. Εξελίχθηκε έτσι το Lloyd σε ένα σύστημα λαμπρών πρακτόρων σε όλο τον κόσμο και σε μια μεγάλη πρότυπη οργάνωση συγκέντρωσης ναυτικών πληροφοριών και στοιχείων προστασίας και ανάπτυξης της θαλάσσιας ασφάλισης, που παρέχει με το παγκόσμιο δίκτυο των συνεργατών του σοβαρή προστασία στα συμφέροντα όχι μόνο του διεθνούς ασφαλιστικού αλλά και γενικότερα του διεθνούς ναυτικού εμπορίου.

Η Επιτροπή Διοικήσεως<sup>36</sup> του Lloyd ενεργεί και διακανονισμούς απαιτήσεων από συμβάσεις των μελών του και σχετικές πληρωμές στα διάφορα μέρη του κόσμου μέσω των πρακτόρων του.

Τα μέλη του Lloyd συνάπτουν τις ασφαλίσσεις και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις ατομικά και συνήθως σε ομάδες είτε απ' ευθείας, είτε μέσω αντιπροσώπου. Το ποσοστό συμμετοχής κάθε μέλους είναι καθορισμένο και κανονικά πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο τα μέλη που κάλυψαν τον κίνδυνο και το ποσοστό του κάθε μέλους στο ασφαλιστικό ποσό. Ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον κάθε μέλους για το ποσοστό που αυτό καλύπτει και όχι εναντίον της ομάδας, απέναντι στην οποία δεν θεωρείται ότι νομιμοποιείται.

Η πρακτική ασφάλισης σε μέλη του Lloyd μέσω μεσίτη του Lloyd είναι η ακόλουθη: Αφού δοθεί στο μεσίτη από τον ασφαλιζόμενο η σχετική εντολή ασφάλισης, ο μεσίτης συντάσσει την έγγραφη πρόταση ασφάλισης (Slip) που αναφέρει τα ουσιώδη στοιχεία τα σχετικά με τον υποψήφιο προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα πλοίου, πλου ή χρονική περίοδο ασφάλισης, εκτίμηση αξίας, ασφαλιστικό ποσό, τυποποιημένους όρους και οποιοδήποτε ειδικό όρο που τυχόν ζητηθεί). Στη συνέχεια την υποβάλλει στα μέλη του Lloyd για να πετύχει κάλυψη ανάλογα με την εντολή που

<sup>36</sup> Simon Poland and Tony Rooth, "*Gard Handbook on P & I Insurance*", σελ 32

έχει λάβει. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στο Slip το τμήμα του ασφαλιστικού ποσού που δέχονται να καλύψουν και προχωρεί η κάλυψη του υπόλοιπου ασφαλιστικού ποσού από άλλους ασφαλιστές-μέλη, μέχρι την πλήρη συμπλήρωση του.

## **5.2. Οι Ασφαλιστικές Εταιρείες.**

Μέχρι το 1824 δύο μόνο εταιρείες, η Royal Exchange και η London Assurance, είχαν το προνόμιο να ενεργούν ασφαλιστικές εργασίες. Από το 1824 που το προνόμιο τους αυτό καταργήθηκε, άρχισε η ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες, οι οποίες υπαχθήκανε στο γενικό περί εταιρειών νόμο του 1862 και τον μεταγενέστερο του 1948.

Αφού λοιπόν αποκαταστάθηκε η ελευθερία της ασφάλισης σε εταιρείες, ο τρόπος συμμετοχής σε ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης καθοριζόταν συνήθως στις λεπτομέρειες με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί ένα συνδυασμένο τύπο ασφαλιστηρίου των εταιρειών και από το 1942 το Ινστιτούτο ίδρυσε Τμήμα Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με την επεξεργασία και έκδοση ασφαλιστηρίων κοινού συνδυαζόμενου τύπου, για λογαριασμό των εταιρειών-μελών του Ινστιτούτου. Υπάρχουν φυσικά και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια.

## **5.3. Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου.**

Παράλληλα προς το Lloyd που διατήρησε μια εσωεπαγγελματική εποπτεία ελέγχοντας την ασφαλιστική αγορά από γενικότερη άποψη, η μεταγενέστερη οργάνωση προστασίας των στενότερων επαγγελματικών συμφερόντων των Ασφαλιστών Λονδίνου<sup>37</sup> με την επωνυμία "Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου" συνέστησε, εκτός των άλλων, μια ειδική επιτροπή μελέτης και ενιαίας (στερεότυπης) διατύπωσης των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται στις διάφορες κατηγορίες και τύπους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

<sup>37</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_insurance](http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance)

Οι ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Clauses) έχουν γίνει το σημείο αναφοράς των ασφαλιστικών συμβολαίων σε όλο τον κόσμο και μολονότι υπάρχουν και άλλοι τύποι ρητρών, οι ενδιαφερόμενοι (ιδιαίτερα για τη θαλάσσια ασφάλιση πλοίου) προτιμούν τις ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου για να καλύψουν το αντικείμενο ασφάλισης κατά των θαλάσσιων κινδύνων.

Οι ρήτρες αυτές, παρόλο που διατηρούν μια βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται κάθε χρόνο σε τροποποιήσεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς και των αναγκών εκσυγχρονισμού της. Δεδομένου επίσης του μεγάλου πλήθους τους και κατά συνέπεια της τεράστιας ποικιλίας των καλύψεων που μπορούν να προσφέρουν δεν είναι δύσκολο να ερμηνευθεί η εξέχουσα θέση που κατέχουν στις προτιμήσεις των ασφαλιζόμενων.

### **5.3.1 Η δημιουργία του του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (I.L.U.)**

Στα μέσα του προηγούμενου αιώνα έμποροι και ναυλωτές που τους απασχολούσαν αποικιακές απαιτήσεις πραγματοποιούσαν τις συναντήσεις τους στο "Jerusalem" καφενείο και αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία του "The Australian and New Zealand Underwriters Association", μέλη του οποίου συμπεριλαμβάνονταν στο Ινστιτούτο και δεν είναι παράλογο να υποθέσει κανείς ότι οι συναντήσεις στο "Jerusalem" οδήγησαν στην πορεία στο Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου.

Το Ινστιτούτο, ιδρύθηκε στις 5 του Ιούνη του 1884 και τα 20 περίπου μέλη του ήταν αποκλειστικά Βρετανικές εταιρείες ή εταιρείες ελεγχόμενες από Βρετανικά συμφέροντα. Τον οργανισμό αποτελούν Ναυτιλιακές Ασφαλιστικές εταιρείες με στόχο την προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλισης και της προστασίας των συμφερόντων των Ναυτασφαλιστών παρέχοντας συμβουλές με στόχο την κοινή δράση.

Οι δραστηριότητες του Ινστιτούτου έχουν σταθερά αυξηθεί από το 1884 όταν ο αριθμός των μελών ήταν 20. Τα πρώτα γραφεία στο κτήριο του Royal Exchange μεταφέρθηκαν στο St. Michael's House, στο Cornhill το 1887 μέχρι την τελευταία έδρα τους στην Lime Str. 40.

Την διοίκηση του Ινστιτούτου χειριζόταν μια επιτροπή από 15 μέλη, 3 από τα οποία αποσύρονταν ετησίως με δικαίωμα επανεκλογής. Η διοίκηση εκλέγει δικό της πρόεδρο και αντιπρόεδρο με διάρκεια θητείας 2 χρόνια. Τον Ιούνιο του 1943 το Ινστιτούτο υιοθέτησε την νοοτροπία «η ιδιοκτησία είναι ο κανόνας των ενεργειών μας».

Μια από τις κύριες λειτουργίες του Ινστιτούτου είναι η σύνταξη και η αναθεώρηση των όρων των συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης μέσω ειδικής τεχνικής επιτροπής, που λειτουργεί μόνιμα για τον σκοπό αυτό. Το Ινστιτούτο, επίσης δημοσιεύει ετησίως ένα πίνακα από ναυτασφαλιστικούς όρους (clauses), οι οποίοι έχουν επιθεωρηθεί από το Lloyd's Register of Shipping. Μέχρι το τέλος του 1963 υπήρξαν 121 δημοσιευμένοι τέτοιοι όροι. Τέτοιοι όροι σχετίζονται με την ασφάλιση του σκάφους, την ασφάλιση του ταξιδιού, την ολική απώλεια, τους κινδύνους κατά την ναυπήγηση κ.α.

Το 1922, δημιουργείται το Returns Bureau, Γραφείο Παρακολουθήσεως Επιστροφών Ασφαλίσεων προς τους πλοιοκτήτες λόγο αργίας των πλοίων. Το 1942 προστίθεται το Policy Signing Office, Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστηρίων που ασχολείται με τη μελέτη ασφαλιστικών θεμάτων και προβλημάτων της ασφαλιστικής αγοράς. Λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των ανεξάρτητων εταιρειών μελών και του Lloyd's για θέματα ανάληψης αποφάσεων επί κοινής πολιτικής. Οι αποφάσεις του Ινστιτούτου δεν δεσμεύουν νομικά τα μέλη του αλλά χαράσσουν μια γραμμή για το κοινό συμφέρον όλων.

### **5.3.2 Η εξέλιξη του Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (I.L.U.) και η δημιουργία του I.U.A.**

Το 1998 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (I.L.U) ένωσε τις δυνάμεις του με τους London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA) και με στόχο τον ανασχηματισμό της παραδοσιακής αγγλικής αγοράς και σχηματίστηκε ο International Underwriting Association of London (IUA). Αυτή η συνεργασία ένωσε τα αντιπροσωπευτικά σώματα για τους ναυτιλιακούς και μη ναυτιλιακούς τομείς της Λονδρέζικης ασφαλιστικής αγοράς.

Η πρωτοβουλία αυτή, έλαβε την υποστήριξη της μεσιτικής αγοράς και εξελίχτηκε στην Αγορά Αξιών Λονδίνου (London Market Principles). Η αναδιοργάνωση αυτή είχε ως στόχο την βελτίωση της θέσης της αγοράς, των απαιτήσεων και της διαδικασίας αποκατάστασης. Όλα τα παραπάνω συνδέονται στενά μεταξύ τους.

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου είναι ο μεγαλύτερος παγκόσμιος οργανισμός για διεθνή και απεριόριστη ασφάλιση. Στόχος είναι η προστασία και η ενδυνάμωση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος για τα μέλη του που λειτουργούν στο Λονδίνο ή μέσω του Λονδίνου.

Μέχρι στιγμής υπάρχουν τρεις κατηγορίες μελών μέσα στον I.U.A.:

- **Ordinary:** Δηλώνει πλήρη κατάσταση μέλους με δικαίωμα ψήφου και ενεργή συμμετοχή στην διακυβέρνηση του Ινστιτούτου. Τα κανονικά μέλη είναι ανοικτά στην διεθνή και απεριόριστη ασφάλεια στις εταιρείες που λειτουργούν μέσω ή δια μέσω του Λονδίνου.
- **Affiliate:** Εμφανίστηκαν για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 2003, ώστε να παράσχουν στις επιχειρήσεις της αγοράς του Λονδίνου. Τα μέλη αυτής της κατηγορίας απολαμβάνουν την πληροφόρηση του I.U.A. χωρίς να επωμίζονται το βάρος υποστήριξης άλλων υπηρεσιών που έχουν σχέση με την ενεργή ασφαλιστική Αγγλική αγορά και τα ασφάλιστρα. Τα μέλη αυτά μπορούν να συμμετέχουν στην επιτροπή του I.U.A. χωρίς όμως το δικαίωμα ψήφου.
- **Associate:** Τα μέλη αυτής της κατηγορίας ανήκουν στην ασφαλιστική και αντασφαλιστική αγορά εκτός του Λονδίνου. Τα associate μέλη έχουν το δικαίωμα συμμετοχής στην ετήσια γενική συνέλευση χωρίς όμως το δικαίωμα ψήφου.

Η όλη δραστηριότητα βασίζεται σε ένα επιχειρησιακό πλάνο που εστιάζει σε 5 κύρια σημεία τα οποία κατά σειρά σημαντικότητας ακολουθούν:

### 1. Δημιουργία μιας αγοράς περισσότερο αποδοτικής:

Η τυποποιημένη Αγορά Αξιών του Λονδίνου με σαφείς πληροφορίες διευκολύνει την ενημέρωση και την συνεννόηση σε κοινή βάση όλων των μελών. Τα επιπρόσθετα νέα μηνύματα από την μεσιτική αγορά περιλαμβανομένων των ασφαλιστρών και των απαιτήσεων θα δώσουν νέα ερεθίσματα στους μεταφορείς. Από την στιγμή που θα δημιουργηθεί μία απαίτηση, μια ηλεκτρονική συμβουλή και διακανονισμός θα συνδεθεί με την βάση δεδομένων της Αγοράς Αξιών.



Μακροπρόθεσμα, η βάση δεδομένων της Αγοράς Αξιών λειτουργεί ως καταλύτης σε επακόλουθες διαδικασίες και μετατρέπει την αγορά σε αποδοτική επιτρέποντας ουσιαστικά την εξοικονόμηση χρήματος.

## **2. Την παροχή βοήθειας στις εταιρείες με στόχο την συμμόρφωση:**

Η ρυθμιστική συμμόρφωση αποτελεί τώρα βασικό σημείο ενδιαφέροντος για τα μέλη του I.U.A. και τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρείες – μέλη έχουν στραφεί προς αυτό το σημείο. Το Ινστιτούτο έχει στενούς δεσμούς με την Αρχή Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών (Financial Services Authority), η οποία εμπλέκεται σε όλο το εύρος των ρυθμίσεων του πρώτου. Το F.S.A. τρέφει σεβασμό προς το I.U.A. και το ξεχωρίζει ως αντιπροσωπευτική φωνή της αγοράς και τον χρησιμοποιεί ως σύμβουλο στο στάδιο που διαπραγματεύεται νέες προτάσεις. Συνολικά το I.U.A. κατέχει ένα μεγάλο αριθμό εμπειρογνομόνων και παρέχει forum στα μέλη του, ώστε να διαπραγματευτούν τα τρέχοντα θέματά τους.

## **3. Την υποστήριξη των ασφαλιστών και των ρυθμιστών των απαιτήσεων:**

Η παροχή πλαισίου για συζήτηση σχετικά με τεχνικά ασφαλιστικά θέματα ανάμεσα στα μέλη, απασχολεί κατά κύριο λόγο τον χρόνο του I.U.A. και αποτελεί μέρος της υπηρεσίας που παρέχει στους πελάτες τους. Στα πλαίσια αυτής της υπηρεσίας έρχεται σε στενή συνεργασία με την Lloyd's Market Association (L.M.A.). Μια επίσημη επιτροπή κατά των διαφωνιών είναι απαραίτητη έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανονισμούς και παράλληλα τακτική εκπαίδευση παρέχεται σχετικά με Αγγλικούς και Ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Ομάδες του I.U.A. μελετούν ρήτρες, διατυπώσεις και ρυθμίσεις που είναι σημαντικοί στην ασφαλιστική αγορά. Παρέχουν, επίσης στατιστικά στοιχεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις εταιρείες ως σημείο αναφοράς για να αξιολογήσουν τις αποδόσεις τους.

## **4. Επαφή με τους μεσίτες (brokers):**

Το Λονδίνο είναι αγορά μεσιτική και σκοπός του I.U.A. είναι η δημιουργία σχέσεων ανάμεσα στους μεσίτες και τους ναυτασφαλιστές. Υπάρχουν αρκετοί τομείς όπου οι δύο αυτοί τομείς μπορούν να συνεργαστούν είτε απευθείας είτε μέσω του London Market Insurance Brokers Committee (I.M.B.C.) για παράδειγμα η εγκαθίδρυση όρων για επιχειρησιακές συμφωνίες, για προμήθειες και γενικά θέματα συμμόρφωσης.

## 5. Την αντιπροσώπευση των συμφερόντων της αγοράς:

Πολλοί από τους ευρωπαϊκούς, αγγλικούς και άλλους ρυθμιστές ανά τον κόσμο αποβλέπουν στο συγκεκριμένο Ινστιτούτο ώστε να ενημερωθούν σχετικά με την άποψη της αγοράς του Λονδίνου. Ο οργανισμός αυτός διασφαλίζει ότι η απόρροια της νομοθεσίας στα μέλη του είναι η κατάλληλη και στηρίζεται στην κατανόηση της ασφαλιστικής αγοράς. Όταν αναφερόμαστε στην άσκηση της επιρροής του I.U.A. η ερώτηση κλειδί είναι κατά πόσο οι προτεινόμενες ρυθμίσεις έχουν άμεσο αποτέλεσμα στις ναυτασφαλιστικές εταιρείες και συμμόρφωση στη λειτουργία τους. Αν η απάντηση είναι θετική, το I.U.A. είναι αποφασισμένο να διασφαλίσει ότι η θέση των μελών του θα εισακουστεί.

Η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου αποτελείται από ασφαλιστές που δρουν στους Lloyd's του Λονδίνου και άλλους ασφαλιστές που δρουν ανεξάρτητα. Ο I.U.A. αντιπροσωπεύει μέλη αυτής της αγοράς που δρουν ανεξάρτητα από τους Lloyd's. Το σωματείο μελών καλύπτει την πλειοψηφία όλων των μεγάλων και μεσαίων διεθνών εταιρειών στην ασφαλιστική βιομηχανία.

### 5.4. Οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί

Ο αγγλικός νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906 (Marine Insurance Act 1906) ορίζει στο άρθρο 85 ότι όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο, κατά θαλάσσιων κινδύνων υπάρχει η λεγόμενη αμοιβαία ασφάλιση. Στο άρθρο αυτό βασίζεται η ενοποίηση των πλοιοκτητών των διαφόρων περιοχών ή κατηγοριών, οι οποίοι συνέστησαν δικούς τους συνεταιρισμούς (clubs) και εισήγαγαν τα πλοία τους σε αυτούς με σκοπό να καλύπτουν μεταξύ τους τις ζημιές κάθε μέλους του συνεταιρισμού. Μετά τον περί εταιρειών νόμο του 1862, οι συνεταιρισμοί αυτοί (περισσότερων των 20 μελών) αναγνωρίστηκαν ως εταιρείες απεριόριστου ή περιορισμένης ευθύνης, ανάλογα με τις διατάξεις του καταστατικού τους.

Στην αλληλοασφάλιση, οι ίδιοι οι ασφαλισμένοι συνασπίζονται ασφαλίζοντας μέρος των κινδύνων ή της ευθύνης τους<sup>38</sup> και αναλαμβάνουν, σε συγκεκριμένη αναλογία, συνήθως καθοριζόμενη με βάση σταθερά μεγέθη, να καλύψουν από κοινού τις ζημιές που υφίστανται

<sup>38</sup> Παράρτημα III, "Ασφαλιστήρια Συνβόλαια"

καθένας από αυτούς. Πρόκειται κυρίως για κινδύνους ή ζημιές που δεν ευρίσκουν επαρκή ή ολική κάλυψη στην ασφαλιστική αγορά.

Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι κατά βάση μη κερδοσκοπικοί, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς φορείς που έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Οι κίνδυνοι που καλύπτουν είναι αυτοί που δεν αναλαμβάνουν οι υπόλοιποι ασφαλιστικοί φορείς ή που τους αναλαμβάνουν μεν, αλλά με ασύμφορους όρους κάλυψης. Υπάρχουν τρεις κλάδοι ασφάλισης:

α) **Κλάδος προστασίας και αποζημίωσης (Protection and Indemnity)**: ο οποίος είναι ο σημαντικότερος στο χώρο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών και καλύπτει ουσιαστικά ολόκληρο το πεδίο της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών-μελών.

β) **Κλάδος ναύλου, σταλιών και υπερασπίσης (Freight, Demurrage and Defence Class)**: ο οποίος καλύπτει κατά βάση θέματα δικαστικής προστασίας για απαιτήσεις ή υποχρεώσεις των πλοιοκτητών-μελών σε διάφορες με ναυλωτές, πληρώματα, ασφαλιστικές, ναυπηγούς κλπ.).

γ) **Κλάδος πολέμου και απεργιών (War and Strikes Class)** : ο οποίος καλύπτει κινδύνους πολέμου ή εχθροπραξιών, οι οποίοι γενικά δεν καλύπτονται από τα ασφαλιστήρια του Lloyd ή των ασφαλιστικών εταιρειών. Μπορεί να καλύψει επίσης κινδύνους από απεργίες, ανταπεργίες, εργατικές ανωμαλίες ή δολιοφθορές.

Τα μέλη του συνεταιρισμού συνεισφέρουν στις ζημιές των άλλων μελών που προέκυψαν από καλυπτόμενους κινδύνους, καθώς και στα έξοδα διακανονισμού τους, κατά τον τρόπο που ορίζει ο κανονισμός του συνεταιρισμού, συνήθως ανάλογα με τη χωρητικότητα και της ζημιές των πλοίων που έχουν εισαγάγει στον συνεταιρισμό.

Οι πλοιοκτήτες-μέλη οφείλουν προς τον συνεταιρισμό τις εξής εισφορές, υπό τύπου ασφαλίσεων (συνήθως σε ετήσια βάση):

- Αρχικό ασφάλιστρο (Advance Call ή Initial Call): το οποίο επιβάλλεται στην αρχή της ασφαλιστικής κάλυψης και καθορίζεται με βάση τις προβλέψεις του συνεταιρισμού για την πληρωμή καλυπτόμενων απαιτήσεων, την ολική χωρητικότητα του πλοίου και τον τύπο του πλοίου.
- Ασφάλιστρο ανανέωσης (Renewal Call): είναι το ασφάλιστρο που θα ζητήσει ο συνεταιρισμός για την ανανέωση της κάλυψης του πλοίου για το επόμενο ασφαλιστικό έτος και εξαρτάται άμεσα από τις αποζημιώσεις που αναγκάστηκε ο συνεταιρισμός να πληρώσει για το συγκεκριμένο πλοίο μέσα στο προηγούμενο ασφαλιστικό έτος. Ο συνεταιρισμός δηλαδή κάνει ορισμένες προβλέψεις (Estimates) για τα πιθανά ποσά που θα κληθεί να καταβάλλει για το κάθε μέλος του μέσα στο επόμενο ασφαλιστικό έτος.
- Συμπληρωματικό ασφάλιστρο (Supplementary Call ή Back Call): επιβάλλεται συνήθως τον Ιούνιο του επόμενου έτους από αυτό στο οποίο αφορά και συνδέεται με την εξέλιξη του συνόλου των υποχρεώσεων κάθε συνεταιρισμού με βάση τις απαιτήσεις κατά των μελών του, οι οποίες έχουν αναγγελθεί και καλύπτονται. Υπολογίζεται σε ποσοστιαία βάση (συνήθως 20%) επί του Αρχικού ασφάλιστρου.
- Ασφάλιστρα απαλλαγής (Release Calls) : είναι τα ασφάλιστρα τα οποία συμφωνεί να πληρώσει ένα μέλος κατά την αποχώρηση του από το συνεταιρισμό, προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο. Το μέλος μπορεί, εάν θέλει, να μη ζητήσει την επιβολή ασφαλιστρών απαλλαγής, αλλά να περιμένει την τυχόν μελλοντική χρέωση του με συμπληρωματικό ασφάλιστρο (εάν και όταν επιβληθεί).
- Ασφάλιστρα επιστροφής (Return Calls): σε περίπτωση ικανού πλεονάσματος από συσσωρευμένα ασφάλιστρα προηγούμενων ασφαλιστικών ετών ο συνεταιρισμός επιστρέφει στα μέλη του μέρος αυτών. Ασφάλιστρα επιστροφής πληρώνονται και σε περίπτωση διάλυσης του συνεταιρισμού, οπότε η πλεονάζουσα περιουσία επιστρέφεται στα μέλη του.

Ακόμη, όταν το πλοίο παροπλίζεται, οι κανόνες των συνεταιρισμών προβλέπουν συνήθως επιστροφή στα μέλη ποσοστού μέχρι και 90% του ήδη καταβληθέντος αρχικού ασφάλιστρου.

Αντίθετα με την ασφάλιση στους υπόλοιπους φορείς θαλάσσιας ασφάλισης, οι οποίοι καλύπτουν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους μέχρι ένα ανώτατο ποσό, οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν στα μέλη τους απεριόριστη κάλυψη (με εξαίρεση την ευθύνη για ρύπανση, που μέχρι το 1987 περιοριζόταν σε \$ 300.000.000). Η παροχή απεριόριστης κάλυψης έχει καταστεί δυνατή αφ' ενός μεν λόγω της αμοιβαίας ασφάλισης των πλοιοκτητών-μελών (που συνεπάγεται στην πράξη την απεριόριστη υποχρέωση τους για καταβολή συμπληρωματικών ασφαλιστρών, ανάλογα με την αύξηση των κοινών κινδύνων), αφ' ετέρου δε λόγω του μοναδικού συστήματος αντασφάλισης που έχουν πετύχει από κοινού οι συνεταιρισμοί.

Υπάρχει το λεγόμενο International Group, το οποίο είναι ένας τεράστιος αντασφαλιστικός οργανισμός, ο οποίος έχει δημιουργηθεί σχεδόν από το σύνολο των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών (υπάρχουν 14 συνεταιρισμοί που καλύπτουν περίπου το 90% της συνολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας και οι οποίοι δημιούργησαν το International Group). Το Group αυτό αντασφαλίζει τους συνεταιρισμούς αυτούς μεταξύ τους. Έτσι λοιπόν αν η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη-μέλους ενός αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι μεγαλύτερη από ένα ανώτατο ποσό, συγκεκριμένο για κάθε συνεταιρισμό, το οποίο ονομάζεται όριο ευθύνης του συνεταιρισμού (Retention), το υπερβάλλον ποσό αναλαμβάνει να καλύψει το International Group, δηλαδή στην ουσία οι υπόλοιποι συνεταιρισμοί. Αλλά και αυτή η κάλυψη έχει ένα ανώτατο όριο ευθύνης. Το International Group αντασφαλίζεται και αυτό με τη σειρά του στην ασφαλιστική αγορά που αντιπροσωπεύεται από το Lloyd και τις κερδοσκοπικές ασφαλιστικές εταιρείες. Έτσι λοιπόν για αποζημιώσεις που υπερβαίνουν το όριο ευθύνης του International Group, την κάλυψη δίνουν το Lloyd και οι υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες. Τέλος, επειδή και η κάλυψη του Lloyd και των εταιρειών δεν είναι απεριόριστη, για μια εξαιρετικά υψηλή αποζημίωση, η επιπλέον διαφορά αντασφαλίζεται, δίχως κανένα πλέον όριο στο International Group.

Σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τους συνεταιρισμούς, η πληρωμή των απαιτήσεων γίνεται πρώτα από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη, ο οποίος στη συνέχεια μπορεί να επιδιώξει από τον συνεταιρισμό την επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλε. Έτσι η υποχρέωση του συνεταιρισμού είναι ενδεχόμενο να μετατεθεί χρονικά πολύ συχνά και πέραν του ασφαλιστικού έτους, κυρίως όταν η απαίτηση γίνεται αντικείμενο δικαστικής διαμάχης.

Στην πράξη ωστόσο είναι ενδεχόμενο ο συνεταιρισμός να έρθει αρωγός του πλοιοκτήτη-μέλους νωρίτερα, π.χ. στην περίπτωση κατάσχεσης του πλοίου για καλυπτόμενη απαίτηση και να

καταβάλλει την εγγύηση για αποδέσμευση του πλοίου πριν προκύψει η υποχρέωση του για καταβολή οποιασδήποτε απαίτησης. Έτσι η βοήθεια του συνεταιρισμού σε τέτοιες περιπτώσεις αποδεικνύεται στην πράξη σημαντικότερη από την ίδια την πληρωμή της απαίτησης.

Ας σημειωθεί εδώ ότι τα μέλη έχουν το δικαίωμα να στρέφονται απ' ευθείας κατά του συνεταιρισμού για να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους για αποζημίωση. Στην Ελλάδα υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη για τη σύσταση και λειτουργία αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών στο ν.δ/μα 400/1970 "περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφάλισεως".

### **5.5. Η Καταγωγή των Ομίλων P & I.**

Οι όμιλοι επηρέασαν σημαντικά στο σχηματισμό των Συνδέσμων Προστασίας και Αποζημίωσης. Ενώ το μονοπώλιο για παροχή ναυτικής ασφάλισης υπήρχε, οι όμιλοι ανθούσαν και αυξάνονταν σε αριθμό.

Εκτός από την παροχή κάλυψης σε κινδύνους του σκάφους, οι όμιλοι σκαφών παρείχαν επίσης στους πλοιοκτήτες κάλυψη για ζημιά σε όλο το πλοίο σε περίπτωση σύγκρουσης. Αυτό ήταν κοινή πρακτική πολύ πριν συμφωνήσουν οι Ασφαλιστές του Lloyds να καλύψουν τα  $\frac{3}{4}$  τέτοιων ζημιών.

Το 1824 μια αλλαγή στο Νόμο που τελείωσε το μονοπώλιο των εταιριών Βασιλική Συναλλαγματικής και Λονδρέζικης Ασφάλειας, ενθάρρυνε περισσότερες εταιρίες να εισέλθουν στην αγορά και ο ανταγωνισμός για την παροχή κάλυψης κινδύνων σκαφών έγινε εντονότερος<sup>39</sup>. Έτσι πλοιοκτήτες με πλοία που θεωρούνταν καλύτεροι ασφαλιστικοί κίνδυνοι συχνά πετύχαιναν κάλυψη σε καλύτερες τιμές και συνθήκες στην αγορά. Οι όμιλοι σκαφών παρέμειναν με παλαιότερα πλοία που αποτελούσαν συχνά υψηλούς ασφαλιστικούς κινδύνους έχοντας σαν επίπτωση βαθμιαία να μειώνεται η απασχόλησή τους.

<sup>39</sup> Simon Poland and Tony Rooth, "*Gard Handbook on P & I Insurance*", σελ. 22

Οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών ωστόσο, δεν περιοριζόταν μόνο στην απώλεια του σκάφους. Επιπλέον ήταν υπεύθυνοι για απώλεια ή καταστροφή άλλων πλοίων και του φορτίου τους, απώλεια ζωής και προσωπικών τραυματισμών αλλά μέχρι και τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα υπήρχαν ελάχιστες επιτυχημένες δικαστικές διαδικασίες έναντι των πλοιοκτητών και επομένως η ασφάλιση των ζημιών δεν αποτελούσε το κύριο ενδιαφέρον. Παρά ταύτα βελτιώσεις στο Νόμο επέφεραν αλλαγές.

Για παράδειγμα, μια απόφαση το 1846 έδινε το δικαίωμα να μηνύονται οι ιδιοκτήτες για απώλειες ανθρώπων που προκλήθηκαν από αμέλεια, πράγμα που δεν συνέβαινε παλαιότερα.

Με την αύξηση της μεταφοράς επιβατών, οι πλοιοκτήτες ανησύχησαν για την πιθανότητα επιβολής μεγάλων χρηματικών ποσών για την κάλυψη απαιτήσεων σχετικές με την απώλεια ζωής και προσωπικών τραυματισμών. Έτσι, πίεσαν την κυβέρνηση και το 1854 πέρασαν μια απόφαση για την εμπορική ναυτιλία που περιόριζε την ευθύνη τους στον τομέα αυτό αλλά και για ζημιά περιουσίας.

Οι όμιλοι σκαφών προσπαθώντας να ανταγωνιστούν τους Lloyds και άλλες ασφαλιστικές εταιρίες, αναγνώρισαν ότι οι πλοιοκτήτες χρειάζονταν προστασία έναντι σε ένα συνεχώς αυξανόμενο φάσμα ζημιών που δεν καλύπτονταν από την υπάρχουσα ασφαλιστική αγορά. Το επόμενο βήμα δεν πρέπει να θεωρηθεί έκκληξη. Ένας εμπορικός οίκος με επικεφαλής ομίλων σκαφών, προχώρησε στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι αμοιβαίας ασφάλισης για τις ζημιές αυτές, συστήνοντας την Ένωση Αμοιβαίας Προστασίας Πλοιοκτητών που άρχισε τις εργασίες της την 1<sup>η</sup> Μαΐου 1855. Το εγχείρημα αυτό ακολούθησαν και άλλοι σύνδεσμοι, ο Σύνδεσμος Πλοιοκτητών Σιδηρών Ατμοπλοίων Βορείας Αγγλίας το 1860.

Οι όμιλοι προστασίας σχηματίστηκαν από πλοιοκτήτες προς παροχή αμοιβαίας ασφάλισης για να προστατευτούν έναντι ζημιών απώλειας ζωής και προσωπικών τραυματισμών και έναντι στον κίνδυνο συγκρούσεως με άλλα πλοία που δεν καλύπτονταν από το κανονικό ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκάφους. Οι απαιτήσεις για το φορτίο δεν αποτελούσε σοβαρό βάρος για τους πλοιοκτήτες για το μεγαλύτερο μέρος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, γεγονός που επρόκειτο να αλλάξει.

Οι πλοιοκτήτες ήταν πάντα υπεύθυνοι ως συνήθεις μεταφορείς για απώλεια ή καταστροφή φορτίου που προκλήθηκε από αμέλειά τους. Ωστόσο, μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίστηκε μια αυξανόμενη τάση για τους ιδιοκτήτες φορτίων και τους ασφαλιστές τους να ασκήσουν το δικαίωμά τους, αποζημείωσης έναντι των πλοιοκτητών. Το 1870, το πλοίο "Westonhope" υπερφορτωμένο, χάθηκε αναγκάζοντας τους πλοιοκτήτες να πληρώσουν για την απώλεια του φορτίου<sup>40</sup>. Ο σύνδεσμος προστασίας του πλοιοκτήτη δε, αποζημείωσε τον πλοιοκτήτη καθώς η απώλεια δεν καλυπτόταν από τους ισχύον Νόμους.

Το άρθρο του J.S. Mitcalfe, ασφαλιστής της Βόρειας Ναυτικής Ασφαλιστικής Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, σε ναυτιλιακό περιοδικό τράβηξε την προσοχή των πλοιοκτητών στους πολλούς κινδύνους που δεν καλύπτονταν από την ισχύουσα ασφαλιστική κάλυψη και από σοβαρές ευθύνες ζημιών φορτίων που μπορούσαν να προκύψουν ως αποτέλεσμα αυτού. Κάποιοι πλοιοκτήτες έλαβαν σοβαρά το άρθρο αυτό και προσέγγισαν τον συγγραφέα του, με αποτέλεσμα την ίδρυση του Συνδέσμου Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμοπλοίων το 1874 στο Newcastle, αποτελώντας τον πρώτο όμιλο κάλυψης απαιτήσεων φορτίου.

Πολλοί από τους Ομίλους Σκαφών άνησαν στη Βορειοανατολική Αγγλία. Στις 21 Ιανουαρίου 1886, ο Σύνδεσμος Προστασίας Σιδήρων Ατμοπλοίων Βόρειας Αγγλίας και ο Συνδέσμος Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων Ιδιοκτητών Ατμοπλοίων συγχωνεύτηκαν, σχηματίζοντας το Σύνδεσμο P&I North of England που αποτέλεσε τον πρώτο ολοκληρωμένο Όμιλο παντι που κάλυπτε κινδύνους τόσο προστασίας όσο και αποζημίωσης. Ο Όμιλος P&I North of England έπαιξε σημαντικό ρόλο σε βελτιώσεις που οφέλεισαν τους πλοιοκτήτες, όπως η δημιουργία νέων κλάσεων για καλύψεις από πολέμους (1898), σποζημιώσεων για ναύλα, υπερημερία και υπεράσπιση (1968) και απεργιών (1985).

<sup>40</sup> Simon Poland and Tony Rooth, "*Gard Handbook on P & I Insurance*", σελ. 24



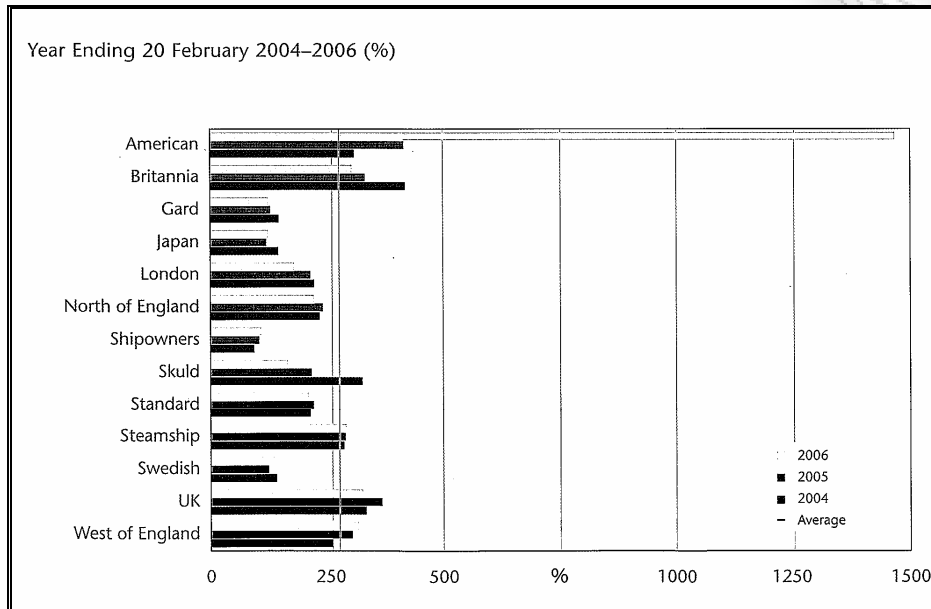
## 5.6. Επέκταση και Ανάπτυξη των Ομίλων P & I.

Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους οι Όμιλοι επεκτάθηκαν και εξελίχθηκαν ήταν η αύξηση στο υπερπόντιο εμπόριο και οι αλλαγές στο νόμο. Η εισαγωγή του ατμού στη ναυτιλία αύξησε το υπερπόντιο εμπόριο και τους στόλους των πλοιοκτητών, έχοντας σαν αποτέλεσμα την επέκταση των Ομίλων.

Οι αλλαγές στο Νόμο είχαν μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν σε αυτό που αποτελούν σήμερα. Η εφαρμογή νέας νομοθεσίας είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ευθυνών των πλοιοκτητών και αυτοί με τη σειρά τους ζήτησαν ευρύτερη κάλυψη από τους Ομίλους. Πολλοί από τους νόμους αυτούς, όπως οι νόμοι για αποζημίωση εργατών, εργατικά, βιομηχανικά ατυχήματα και συγκεκριμένοι νόμοι για την εμπορική ναυτιλία εισήχθησαν για την παροχή κατάλληλης φροντίδας για τις ανάγκες των εργαζομένων. Σήμερα, απαίτηση για απώλεια ζωής ή προσωπικά ατυχήματα είναι ανάμεσα στις βαρύτερες και σημαντικότερες ζημιές που καταλογίζονται στους Ομίλους.

Ο νόμος "Μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης" του 1924, είχε μεγάλη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οι Όμιλοι αναπτύχθηκαν. Ο νόμος αυτός βασίστηκε στους κανονισμούς της Χάγης, που αντιπροσωπεύουν ένα συμβιβασμό μεταξύ πλοιοκτητών, ασφαλιστών και εμπόρων. Οι κανονισμοί καθορίζουν ποιές απώλειες πρέπει να αναληφθούν από τον πλοιοκτήτη και ποιές από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και τους ασφαλιστές του. Οι απαιτήσεις φορτίου παραμένουν η μεμονωμένη μεγαλύτερη περιοχή ευθυνών για τους Ομίλους P&I.

Η ασφαλιστική κάλυψη P&I αναπτύσσεται συνεχώς προκειμένου να παρακολουθεί τους μεταβαλλόμενους νόμους διαφόρων χωρών σε όλο τον κόσμο. Ενδεικτικά, παρειτίθεται παρακάτω διάγραμμα με αποτελέσματα χρήσης των εν λόγω Ομίλων για τα έτη 2004-2006.

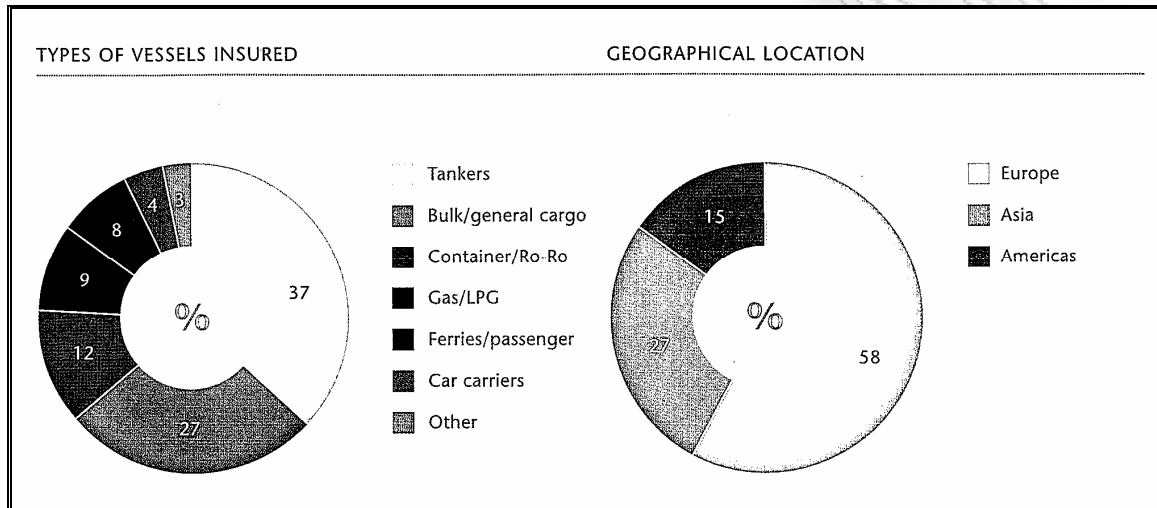


**Διάγραμμα 5-1: Αποτελέσματα κύκλου εργασιών για τα έτη 2006-7**

Πηγή: "P&I Handbook 2006-2007", P.L. Ferrari & Co.

Αυτές οι άλλες κλάσεις, βασισμένες στην αρχή της αμοιβαίας ασφάλισης, δημιουργήθηκαν απο απαίτηση των Μελών και περιλαμβάνουν: Κλάση κινδύνου πολέμου, Κλάση FD & D (Αποζημίωση για υπερημερία, ναύλο και υπεράσμιση), καλύπτει νομικό κόστος που δημιουργείται στην εφαρμογή και/ ή στην υπεράσπιση απαιτήσεων που προέρχονται απο τη λειτουργία εισαχθέντος πλοίου σε σχέση με την είσπραξη ναύλου ή/ και επισταλιών και την Κλάση απεργιών.

Περισσότερο από το 90% των ποντοπόρων πλοίων σήμερα<sup>41</sup> είναι ασφαλισμένα από P & I Clubs που είναι μέλη του International Group of P & I Clubs. Οι οργανισμοί αυτοί είναι οι διάδοχοι των ενώσεων που ιδρύθηκαν το 19<sup>ο</sup> και τις αρχές του 20<sup>ο</sup> αιώνα.



Διάγραμμα 5-2: Ασφαλιστική κάλυψη του UK P&I για τα έτη 2006-7  
Πηγή: "P&I Handbook 2006-2007", P.L. Ferrari & Co.

<sup>41</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Protection\\_and\\_indemnity\\_insurance](http://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance)

Best's rating/FSC	Effective Date	S&P Rating	Effective Date
N/A	N/A	A	Feb-06
		A	Feb-05
		A	Feb-04

Policy year	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Supplementary call record (est./actual)	40/40	40/40	40/40	40/40	25/25	25/25	0/0	0/0	0/0	0/0
ETC/Total call (call as % ETC)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
General increases	7.5	5	5	5	10	25	25	17.5	12.5	7.5

Balance sheet data (year ending February) US\$000's	2006	2005	2004
Gross calls/premium	177,117	174,466	156,446
Net calls/premium (written)	141,635	129,905	115,226
Gross claims paid	95,465	103,600	96,638
Net losses incurred	119,448	124,265	117,202
Underwriting expenses (including commission)	22,847	17,972	16,361
Underwriting result	-660	-12,332	-18,337
Investment income and realised gains/losses	52,333	23,159	15,102
Pre-tax net operating income	51,673	10,827	-3,235
Total assets	568,106	503,114	465,551
Total liabilities	400,101	360,839	332,093
Adjusted free reserves (including estimated future supplementary calls)	168,005	142,275	133,458

Policy year development data	February 2005 @12 months	February 2004 @24 months	February 2003 @36 months
Total calls and premiums	154,859	152,967	140,044
Estimated fixed premiums	0	0	0
Operating expenses and tax	21,582	19,279	16,698
Net pool contributions	N/A	N/A	N/A
Other reinsurance costs	24,856	32,132	31,021
Paid claims	16,705	56,124	67,785
Net outstanding claims and IBNR	112,705	84,842	44,183
Net incurred claims	129,410	140,966	111,968
Investment income (including FX and realised gains)	15,931	12,175	18,050

Διάγραμμα 5-3: Κύκλος εργασιών του North of England για τα έτη 2006-7

Πηγή: "P&I Handbook 2006-2007", P.L. Ferrari & Co.

Ένας άλλος λόγος ένας ισχυρισμός δεν μπορεί να καλυφθεί, ή τουλάχιστον δεν καλύπτονται πλήρως, είναι ότι ο πλοιοκτήτης δεν είχε λάβει ορισμένα μέτρα για να έχουν περιορισμένη ευθύνη του, με σκοπό την προστασία του Club. Τα κυριότερα μέτρα που αναμένεται από τους πλοιοκτήτες ήταν να διασφαλίσουμε ότι η κατάλληλη γλώσσα απαλλακτικά προστέθηκε στις φορτωτικές και τα εισιτήρια επιβατών. Σήμερα οι νομικές απαιτήσεις με τις οποίες οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συμμορφωθούν περιλαμβάνουν όλες τις απαιτήσεις του κράτους της σημαίας όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Ένα άλλο παράδειγμα αυτής της αρχής είναι ο κανόνας ότι συμβατικές υποχρεώσεις (εκείνες που ανέλαβε από τον πλοιοκτήτη ως θέμα της σύμβασης), γενικά, δεν καλύπτονται.

Υπήρξε μια εποχή που οι ποινικές ευθύνες που δεν καλύπτονται σε κάθε περίπτωση. Ήταν αυτονόητο ότι ποινική ευθύνη επιβλήθηκε μόνο για εσκεμμένο παράπτωμα, και η απαίτηση αποκλειστούν από τύχη γενικά κάθε θέμα της κάλυψης για ποινικές ευθύνες. Σήμερα, η κατάσταση είναι δυσκολότερη, οι πλοιοκτήτες δικαιολογημένα αναμένουν στους συλλόγους τους να καταβάλουν τα πρόστιμα και κυρώσεις που πραγματοποιήθηκαν.

Σήμερα η μορφή των P & I Clubs διαφέρει λίγο από την αντίστοιχη των Hull Clubs, δηλαδή των Clubs που ασφαλίζουν το σώμα του σκάφους του 18ου αιώνα. Η σημαντικότερη διαφορά εντοπίζεται στο ότι αποτελούν πλέον εταιρείες που λειτουργούν με σκοπό να καταστούν ελκυστικές μέσω της επένδυσης των κεφαλαίων, δηλαδή εισφορών των μελών τους, γεγονός που επιτρέπει την αύξηση του αποθεματικού τους και δι' αυτού του τρόπου την περαιτέρω μείωση της επιβάρυνσης των μελών τους. Για το λόγο αυτό και το ασφαλιστικό κόστος είναι συνήθως χαμηλότερο σε σχέση με το κόστος που επιβάλλει η ανοικτή ασφαλιστική αγορά, το δε σύστημα αποζημίωσης κρίνεται ως αποτελεσματικότερο και ταχύτερο αφού υφίσταται ταύτιση συμφερόντων ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, που υπαγορεύει με αυτόν τον τρόπο την ταχεία και αποτελεσματική ρύθμιση των ζημιών. Οι εταιρείες<sup>42</sup> είναι μη κερδοσκοπικές χωρίς ή με ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο, τα μέλη των οποίων είναι οι πλοιοκτήτες που έχουν εισαγάγει τα πλοία τους στο συγκεκριμένο Club και εκπροσωπούνται από το εκάστοτε διοικητικό όργανο αυτού. Ασφαλίζουν οτιδήποτε δεν καλύπτει η ασφάλεια του σώματος του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Είναι γεγονός ότι τον τελευταίο καιρό αυξήθηκαν οι φωνές στη χώρα μας που συνηγορούσαν υπέρ της ανάπτυξης και στην Ελλάδα της αλληλασφαλιστικής αγοράς θαλασσιών κινδύνων κατά τα πρότυπα των αγγλοσαξονικών και σκανδιναβικών P & I Clubs, μια αγορά που περιλαμβάνει αρκετούς Έλληνες πλοιοκτήτες, μια αγορά πολλών δεσεκατομμυρίων ευρώ, μια αγορά που στην κατεξοχήν ναυτική χώρα την Ελλάδα, παρέμενε ουσιαστικά απών ο συγκεκριμένος θεσμός τη στιγμή που, Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές σε ποσοστό που αγγίζουν το 50% συμμετέχουν στην διοίκηση ορισμένων από τις μεγαλύτερες και παλαιότερες αλληλασφαλιστικές ενώσεις.

Μια συγκριτική έρευνα της σύγχρονης ασφαλιστικής αγοράς αποτυπώνει την νευραλγική θέση που κατέχουν οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις διεθνώς και την υπανάπτυξη του θεσμού στη

<sup>42</sup> Simon Poland and Tony Rooth, "*Gard Handbook on P & I Insurance*", σελ. 27

χώρα μας. Σε παγκόσμιο επίπεδο το μερίδιο αγοράς στην ασφάλιση ζημιών που αναλογεί σε αλληλασφαλιστικές ενώσεις γενικώς ανέρχεται στο 31%. Στην Ευρώπη τα ποσοστά ποικίλουν από χώρα σε χώρα, αλλά σε κάθε περίπτωση είναι υψηλότερα από τα αντίστοιχα που αυτή τη στιγμή υπάρχουν στη χώρα μας όπου κυριολεκτικά ο θεσμός της αλληλασφάλισης δεν έχει ευδοκιμήσει.

Η ανυπαρξία αλληλασφάλισης θαλασσιών κινδύνων κατά τα διεθνή πρότυπα μπορεί να αποδοθεί σε διαφόρους λόγους, που σχετίζονται κυρίως με την μέχρι πρότινος έλλειψη σχετικής βούλησης των Ελλήνων εφοπλιστών και διαχειριστών, αλλά και την απουσία πρόσφορου από οικονομικής και εμπορικής άποψης νομικού οχήματος που θα διευκόλυνε το εγχείρημα.

### **5.7. Εποπτεία και Έλεγχος των Ασφαλιστικών Υπηρεσιών.**

Η Μεγάλη Βρεταννία, όπως και τα άλλα κράτη, εξέδωσε νόμους κρατικής εποπτείας και ελέγχου των παρεχόμενων ασφαλιστικών υπηρεσιών, ούτως ώστε να προστατευθούν όσοι κάνουν χρήση των υπηρεσιών αυτών, ιδίως από ζημιές λόγω άσκησης δολίων επιχειρήσεων ασφάλισης.

Η πρόνοια αυτή του κράτους άρχισε αργά από τα ασφαλιστήρια ζωής, μιας και στον κλάδο αυτό πρωτοπαρουσιάστηκαν καταχρήσεις. Σύστημα Κρατικής εποπτείας εισήχθη με το νόμο του 1958 περί ασφαλιστικών εταιρειών και έπειτα από πολλές παραβάσεις που έγιναν από ασφαλιστικές εταιρείες, περιέλαβε αποτελεσματικές διατάξεις στο 2ο μέρος του περί εταιρειών νόμου του 1967.

Η εποπτεία ασκείται από το Συμβούλιο Εμπορίου και σκοπεύει στο να εξασφαλίσει ότι καμιά επιχείρηση ασφάλισης δεν μπορεί να ιδρυθεί χωρίς επαρκή κεφάλαια για την κάλυψη αναμενόμενων απαιτήσεων. Για την ίδρυση μιας νέας επιχείρησης ασφάλισης απαιτείται η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου, η οποία προϋποθέτει την υποβολή των οικονομικών της στοιχείων και την άσκηση του αναγκαίου ελέγχου. Τελικά το Συμβούλιο έχει το δικαίωμα να επέμβει και να ελέγξει μια παθητική ή δόλια επιχείρηση και σε περίπτωση που αυτή δεν συμμορφωθεί προς τις τιθέμενες υποχρεώσεις και όρους, ασκείται ποινική δίωξη κατά των υπευθύνων. Ο νόμος του 1967 αναφέρεται ρητά σε θαλάσσιες ασφαλίσεις που διεξάγονται κυρίως από εταιρείες περιορισμένης

ευθύνης (limited) ή από μη αναγνωρισμένους αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς.

Τα μέλη του Lloyd εξαιρούνται κι αυτό αποτελεί τιμή και αναγνώριση του επιπέδου τιμιότητας, οικονομικής επάρκειας και πειθαρχίας που εγγυάται ο οργανισμός αυτός. Εκτός από το Lloyd εξαιρούνται και άλλες συγκεκριμένες ενώσεις ασφαλιστών.

Η έγκριση του Συμβουλίου Εμπορίου δόθηκε αρχικά σε νομικά πρόσωπα που ασκούσαν ασφαλιστική επιχείρηση την 3η Νοεμβρίου 1966. Νέες εταιρίες ή ενώσεις πρέπει να συγκεντρώνουν τις εξής προϋποθέσεις που θέτει το Συμβούλιο Εμπορίου.

α) Το κεφάλαιο πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε £ 50.000 που θεωρείται λογικό ποσό. Προκειμένου όμως περί εταιρείας περιορισμένης ευθύνης το εταιρικό κεφάλαιο πρέπει να ανέρχεται σε £ 100.000 τουλάχιστον και να καταβάλλεται εξ' ολοκλήρου.

β) Οι υπεύθυνοι της εταιρείας όπως και όσοι πρέπει να εκλέγονται από το ένα τρίτο και άνω των μετόχων, απαιτείται να είναι αρμόδια και κατάλληλα πρόσωπα.

γ) Το Συμβούλιο Εμπορίου μπορεί να επιβάλλει περαιτέρω υποχρεώσεις, όπως π.χ. επένδυση που να εξασφαλίζει τα κεφάλαια της εταιρείας κλπ.

Ο απαιτούμενος ετήσιος έλεγχος των λογαριασμών της εταιρείας πρέπει να υποβάλλεται στο Συμβούλιο Εμπορίου εγκαίρως. Σε περίπτωση που τα κεφάλαια της εταιρείας δεν υπερβαίνουν τα ελάχιστα όρια, αφού ληφθούν υπόψη και τα ετήσια έσοδα από ασφάλιστρα, μπορεί η εταιρεία να κριθεί αφερέγγυα, οπότε δεν μπορεί να λειτουργήσει.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.

### 6.1. Ο θεσμός των Νηογνώμωνων.

Η λέξη νηογνώμονας είναι σύνθετη, προερχόμενη από τις λέξεις ναυς (πλοίο) και γνώμων, σημαίνει αυτόν που γνωρίζει και ελέγχει τα πλοία.

Οι νηογνώμονες είναι τεχνικοί οργανισμοί ελέγχου και αξιολόγησης νέων, μετασκευασθέντων ή επισκευασθέντων πλοίων και πλωτών μέσω γενικότερα, με εθνική και συνήθως διεθνή αναγνώριση. Κύριως σκοπός των νηογνώμωνων είναι η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις (classification), η απόδοση αντίστοιχων τίτλων (class certificates) για τη ρύθμιση του πλοιοκτήτη με τις Ασφαλιστικές εταιρείες<sup>43</sup>, ναυλωτές, πελάτες, κρατικές αρχές και η καταγραφή των ταξινομηθέντων σκαφών σε ειδικό κατάλογο καταγραφής (register book).

Σε ότι αφορά την οργανωτική τους δομή, τα στελέχη των διοικητικών οργάνων προέρχονται από τους πλοιοκτήτες ή ενώσεις αυτών, τους ασφαλιστές ή είναι του τεχνικού κλάδου. Δεν συμπεριλαμβάνονται στελέχη που προέρχονται από τους οργανωτικούς φορείς που εκπροσωπούν το ανθρώπινο κεφάλαιο, δηλαδή τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών.

Εκτός αυτού, οι νηογνώμονες αποτελούν συνήθως τους τεχνικούς συμβούλους των κρατικών αρχών σε θέματα Ναυπηγικής Τεχνολογίας, όπως επίσης είναι δυνατό να παρέχουν τεχνικές συμβουλευτικές υπηρεσίες σε ιδιωτικές επιχειρήσεις επι πληρωμή. Σήμερα οι εγκυρότεροι Νηογνώμονες<sup>44</sup> - αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία και αρχές, κατά σειρά έτους ίδρυσής των είναι:

- Ο Βρετανικός, "Lloyd's Register of Shipping", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.

<sup>43</sup> Α.Δ. Παπανικολάου, "*Μελέτη Πλοίου Ι*", Εκδόσεις Συμείων 1988, σελ 27

<sup>44</sup> Γ.Π. Βλάχος, "*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2000, σελ 213



- Ο γαλλικός, "Bureau Veritas", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "American Bureau of Shipping", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "Det Norske Veritas", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, "Registro Navale Italiano", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA ή R.I.
- Ο Γερμανικός, "Germanischer Lloyd", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, "Veritas Hellenique", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "Nippon Kaiji Kyokai ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- Ο Ρωσικός, "Morskoi Registr Rusia" πρώην "Morskoi Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, σύντμηση τίτλου: R.R.
- Ο Ολλανδικός, "Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen", σύντμηση τίτλου: N.V.

## 6.2. Ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνώμωνων IACS

Ο κυριότερος εκφραστής της πολιτικής των νηογνώμωνων είναι ο Διεθνής Σύνδεσμος Νηογνώμωνων IACS (International Association of Classification Societies), ο οποίος εκπροσωπεί τους μεγαλύτερους νηογνώμονες παγκόσμια. Οι παραπάνω νηογνώμονες αποτελούν και τα ιδρυτικά μέλη του IACS.

Ένας από τους κύριους σκοπούς του είναι να προωθεί συνεχώς υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πάνω απο το 90% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε ότι αφορά τη χωρητικότητα,

καλύπτεται από τα έντεκα μέλη του IACS με πρότυπα τόσο για την ναυπηγική κατασκευή του πλοίου (hull structure) όσο και για τα βασικά μηχανολογικά συστήματα αυτού, τα οποία ανανεώνονται συνεχώς.

Στην προσπάθεια αυτή της συνεχούς βελτίωσης όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, ο IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) και έχει επίσης στενή συνεργασία με τις μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες και τους Διεθνείς Οργανισμούς.

Ο IACS και τα μέλη του παίζουν σημαντικό ρόλο στην αναζήτηση για συνεχή βελτίωση των υψηλών προτύπων σε σχέση με την ασφάλεια των περισσότερων από 80.000<sup>45</sup> ποντοπόρων πλοίων του παγκοσμίου στόλου. Σύμφωνα με τον IMO, οι διάφορες διεθνείς συμβάσεις σε θέματα ασφαλείας είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα από όλα τα κράτη που έχουν υπογράψει τις συμβάσεις. Έτσι, με τα διάφορα πιστοποιητικά που πρέπει να έχουν τα πλοία, είναι δυνατόν να λειτουργούν διεθνώς σε νόμιμη βάση.

Η γνώση και η εμπειρία των μελών του IACS, είναι τέτοια ώστε η συνεισφορά τους στην ασφάλεια της παγκόσμιας ναυτιλίας να είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Ο IACS, είναι συμβουλευτικός προς τον IMO, και ο μόνος μη κυβερνητικός οργανισμός που ασχολείται με νέους διεθνείς κανονισμούς οι οποίοι γίνονται τελικά αποδεκτοί από την ναυτιλιακή κοινότητα ως τεχνικά πρότυπα.

Η ανάγκη για ενιαία πρότυπα έχει αναγνωριστεί από τους επτά ιδρυτικούς νηογνώμονες, ήδη από τη δεκαετία του 1930. Η στιγμή για μια τέτοια ενοποίηση των προτύπων έφθασε λόγω της ανάπτυξης της ναυπηγικής και της λειτουργίας των πλοίων κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Τα πρώτα βήματα για ενοποίηση τεχνικών προτύπων άρχισαν στα μέσα του 1950. Έτσι, οι πρώτες διατάξεις αφορούσαν σε θέματα: ελάχιστης διαμήκης αντοχής, επιθεώρησης δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς χύδην εμπορευμάτων, εγκαταστάσεις αδρανούς αερίου, πυροπροστασίας των χώρων του μηχανοστασίου.

<sup>45</sup> Γ.Π. Βλάχος, "*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2000, σελ. 207

Το έργο των μελών είναι αφιερωμένο στην προώθηση της ασφάλειας στην θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι κατηγορίες των δραστηριοτήτων τους είναι: η κατάταξη των πλοίων, καταστατικές υπηρεσίες, η έρευνα και ανάπτυξη, καθώς επίσης και τεχνικές συμβουλευτικές υπηρεσίες.

### 6.3. Ο ρόλος των Νηογνώμωνων

Ο θεσμός των νηογνώμωνων, εμφανίστηκε πριν από δύο περίπου αιώνες, σαν έκφραση της ανάγκης για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με τη ναυτιλία. Οι νηογνώμονες είναι γνωστοί διεθνώς σαν "εταιρείες ταξινομήσεως" ή "κατατάξεως πλοίων" (classification societies). Είναι μη κερδοσκοπικοί, ιδιωτικοί ως επί το πλείστον τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη (ανάλογα με την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, αλλά και την φήμη την οποία έχουν).

Η δικαιοδοσία των νηογνώμωνων καθώς και οι αρμοδιότητές τους αναφέρονται συνοπτικά σαν: Καθορισμός των κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε προς τις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων.

Οι νηογνώμονες παρακολουθούν και ελέγχουν κατά την κατασκευή αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου, το αν αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση την οποία έχει ταξινομηθεί<sup>46</sup>. Ουσιαστικά, αποτελούν τους οργανισμούς που ελέγχουν, επιθεωρούν και πιστοποιούν την αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Οι λόγοι για τους οποίους ένα πλοίο μπορεί να χάσει την κλάση του, ή να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη κλάση αφορούν θέματα ποιότητας κυρίως σε θέματα συντήρησης αλλά και θέματα μη έγκαιρης ανανέωσης του "πιστοποιητικού κλάσης" ή ακόμα και την μη καταβολή των τελών για τις επιθεωρήσεις, την έκδοση των πιστοποιητικών ή τις λοιπές παρεχόμενες από τους νηογνώμονες υπηρεσίες. Όλα αυτά έχουν άμεση επίδραση στην ασφάλιση

<sup>46</sup> Γ.Π. Βλάχος, *"Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική"*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2000, σελ. 205

του πλοίου.

Οι προαναφερθείσες λειτουργίες αποτελούν την εφαρμογή της ιδρυτικής αναγκαιότητας των νηογνώμωνων για σωστή πληροφόρηση των εμπλεκομένων στην μεταφορική διαδικασία μερών (πλοικτήτες, ασφαλιστές, ναυλωτές κλπ) τόσο για τα υπάρχοντα, όσο και για τα μελλοντικά πλοία. Είναι χαρακτηριστικό, ότι πλοίο χωρίς κλάση είναι εξαιρετικά δύσκολο αν όχι αδύνατο, να ασφαλιστεί<sup>47</sup> ή να ναυλωθεί. Έτσι η παρακολούθηση των πλοίων από τους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς παραδεκτή ναυτιλιακή πρακτική.

Όσον αφορά την κατάταξη των πλοίων, οι νηογνώμονες έχουν πρότυπα, κανονισμούς και οδηγίες σε σχέση με τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την επιθεώρηση των πλοίων. Οι διάφοροι κανονισμοί που βασίζονται σε εμπειρία ετών από χιλιάδες πλοία, επηρεάζουν πολύ την ασφάλεια του πλοίου. Έτσι το πιστοποιητικό ενός νηογνώμονα (Class Certificate<sup>48</sup>) είναι η επιβεβαίωση ότι ένα πλοίο έχει σχεδιαστεί και ναυπηγηθεί σύμφωνα με τις καλύτερες προδιαγραφές και για να διατηρήσει την κλάση του θα πρέπει να επιθεωρείται περιοδικά. Η κατάταξη δε ενός πλοίου έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ναυτασφαλιστές (hull and machinery underwriters), τους ναυλωτές αλλά και για τους τραπεζικούς οργανισμούς με τους οποίους συνεργάζεται η ναυτιλιακή εταιρία.

#### **6.4. Αξιοπλοΐα και έλεγχοι καταλληλότητας του πλοίου**

Ο όρος αξιοπλοΐα (seaworthiness), (αρχαία ελληνικά "εύπλοια"), χαρακτηρίζει γενικά την κατάσταση - καταλληλότητα που βρίσκεται ένα πλοίο να μπορεί να κάνει ασφαλείς πλόες. Ένα πλοίο θεωρείται ότι είναι αξιόπλοο όταν είναι κατάλληλο από κάθε άποψη να αντιμετωπίσει τους συνηθισμένους θαλάσσιους κινδύνους ή την περιπέτεια για την οποία ασφαλίστηκε.

<sup>47</sup> Γ.Π. Βλάχος, "*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*", Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2000, σελ 206

<sup>48</sup> Παράρτημα IV, "*Πιστοποιητικά Κλάσης*"

Την κατάσταση αυτή προσδιορίζουν τα διάφορα πιστοποιητικά νηογνώμωνων ή άλλων επίσημων φορέων που παρακολουθούν με επιθεωρήσεις το πλοίο και με τα οποία τούτο έχει εφοδιασθεί, χαρακτηριζόμενα και αυτά ως πιστοποιητικά αξιοπλοΐας (seaworthiness certificates), (όπως π.χ. το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, ή Πιστοποιητικό ασφαλείας και εξαρτισμού, γραμμής φόρτωσης κ.α.)

Την αξιοπλοΐα - καταλληλότητα του πλοίου, αναλαμβάνει ως υποχρέωση ο εκναυλωτής προς τον ναυλωτή κατά την σύναψη της ναύλωσης αλλά και τον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης (διμερής δικαιοπραξία). Η καταλληλότητα αυτή, περιλαμβάνει:

- Την "αξιοπλοΐα", δηλαδή την τεχνική ικανότητα εκτέλεσης της συγκεκριμένης μεταφοράς.
- Την απαιτούμενη επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό του πλοίου, και
- Την καταλληλότητα των χώρων του πλοίου (κύττη ή και κατάστρωμα) για την ασφαλή υποδοχή, φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση του φορτίου.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η αξιοπλοΐα ενός πλοίου είναι ευθύνη του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Εξαιτίας όμως μιας ορισμένης έλλειψης τεχνικής υποδομής και εμπειρογνομosύνης, πολλά κράτη δεν είναι σε θέση να διενεργούν επαρκείς και τακτικές επιθεωρήσεις ούτως ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ικανοποιούν τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, όπως αυτά εκτίθενται σε διεθνείς συμβάσεις<sup>49</sup>. Για το λόγο αυτό, τα κράτη μέλη έχουν μεταβιβάσει την ευθύνη σε ειδικευμένους οργανισμούς, τους "νηογνώμονες".

Οι νηογνώμονες απασχολούν ειδικευμένους επιθεωρητές που είναι επιφορτισμένοι με την εποπτεία των πλοίων από τη ναυπήγησή τους έως τη διενέργεια περιοδικών επιθεωρήσεων στη συνέχεια. Αυτή η εκχώρηση των ελεγκτικών λειτουργιών στους νηογνώμονες αποτελεί διεθνώς αποδεκτή πρακτική και ο ρόλος τους είναι κεφαλαιώδης για τη διατήρηση της ασφάλειας στις θάλασσα, η οποία απαιτεί αποτελεσματικούς και αξιόπιστους νηογνώμονες.

<sup>49</sup> Οι εν λόγω διεθνείς συμβάσεις είναι:

- Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974)
- Η διεθνής σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης (CLL) για τη σταθερότητα των πλοίων
- Η διεθνής σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση (MARPOL), σχετικά με την ναυπήγηση και τη λειτουργία πλοίων.

Οι νηογνώμονες, αφού επιθεωρήσουν τα διάφορα πλοία με τους ειδικούς τεχνικούς επιθεωρητές που διαθέτουν, κατατάσσουν αυτά σε κλάσεις ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας και αξιοπλοΐας που βρίσκονται. Η ταξινόμηση ενός πλοίου σε κλάση σημαίνει ότι ο νηογνώμονας επιθεώρησε το πλοίο και βρήκε ότι αυτό πληροί τις απαιτήσεις της κλάσης στην οποία ταξινομήθηκε. Αυτό αποτελεί επίσης απαραίτητο στοιχείο στις ναυτυλιακές συναλλαγές δηλαδή για ασφαλιστές, ναυλωτές κλπ. Μάλιστα τα πιστοποιητικά κατάταξης σε κλάσεις που εκδίδουν νηογνώμονες με διεθνές κύρος και φήμη αποτελούν εγγύηση για την αξιοπλοΐα του πλοίου και πολλές φορές διευκολύνουν τις σχετικές συναλλαγές επί του πλοίου.

Τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας<sup>50</sup> τα εκδίδουν διεθνώς οι Νηογνώμονες, που καταρτίζουν τους κανονισμούς ασφαλείας, τόσο επί της ναυπήγησης των πλοίων όσο και επί του εξοπλισμού τους και τα κατατάσσουν σε διάφορες κλάσεις. Με ειδικούς επιθεωρητές τα πλοία παρακολουθούνται σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους, είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις.

Όλα τα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και αυτών της ακτοπλοΐας, επιθεωρούνται από το ΥΕΝΑΝΠ/ Κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, τα Τοπικά Κλιμάκια, τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές ή τους αναγνωρισμένους από την Ελλάδα Οργανισμούς (Νηογνώμονες), σύμφωνα με την κείμενη εθνική, κοινοτική και διεθνή νομοθεσία, σε ετήσια βάση (τακτική επιθεώρηση), προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή τους με αυτή, οπότε και εφοδιάζονται με αντίστοιχο Πιστοποιητικό Ασφαλείας/ Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, καθώς επίσης επιθεωρούνται και εφοδιάζονται με πιστοποιητικό κλάσης σκάφους και μηχανών από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς (νηογνώμονες) για τα υπόχρεα πλοία.

Στις περιπτώσεις που μεταξύ δύο γενικών επιθεωρήσεων το πλοίο υποστεί βλάβη, μετασκευές, σοβαρές επισκευές ή εμφανιστεί ελάττωμα που επηρεάζει την ικανότητα για ναυσιπλοΐα, τότε αυτό υπόκειται σε έκτακτη επιθεώρηση για να επιβεβαιώνεται ότι εφαρμόζονται οι ισχύοντες κανονισμοί ασφαλείας.

Οι επιθεωρήσεις αυτές, τόσο οι προγραμματισμένες όσο και οι έκτακτες, διενεργούνται από εξειδικευμένους και πιστοποιημένους επιθεωρητές σύμφωνα με την εθνική και διεθνή νομοθεσία και αφορούν όλους τους τομείς των πλοίων. Κατά τη διάρκεια κάθε επιθεώρησης παρίστανται

<sup>50</sup> Παράρτημα IV, "Πιστοποιητικά Κλάσης"

(εκτός από τους επιθεωρητές) ο Πλοίαρχος του πλοίου και αρμόδια μέλη του πληρώματος ανάλογα με την επιστασία, συντάσσεται έκθεση επιθεώρησης η οποία υπογράφεται από όλους τους συμμετέχοντες και μετά οι επιθεωρητές παραδίδουν τις τυχόν επισημάνσεις, συστάσεις ή παρατηρήσεις στον πλοιοκτήτη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ.

### 7.1. Συμπεράσματα.

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

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

Αντικείμενο θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους (άρθρο 259 ΚΙΝΔ). Το έννομο συμφέρον πρέπει να υπάρχει κατά τον χρόνο κατάρτισης της ασφαλιστικής σύμβασης. Για το αν όμως πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς οι απόψεις διίστανται. Κατά μια άποψη το έννομο συμφέρον πρέπει να διατηρείται και κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημιάς<sup>51</sup>. Κατά άλλη άποψη, αρκεί να υπάρχει κατά την κατάρτιση της σύμβασης ασφάλισης.

Στη θαλάσσια ασφάλιση το ασφάλισμα (καταβλητέα αποζημίωση) υπολογίζεται με βάση την αρχική ασφαλιστική αξία του πλοίου, δηλαδή την αξία του κατά την ουσιαστική έναρξη της ασφάλισης (άρθρο 268 ΚΙΝΔ). Η ρύθμιση αυτή διαφοροποιείται από τη γενική αρχή του κοινού ασφαλιστικού δικαίου, η οποία ορίζει ότι το ασφάλισμα συνίσταται στην "τελική ασφαλιστική αξία", δηλαδή στην αξία του ασφαλισμένου πράγματος κατά τον χρόνο πραγματοποίησης του κινδύνου, εφ' όσον υπάρχει ανάλογη κάλυψη από το ασφαλιστικό ποσό. Με δεδομένη λοιπόν τη

<sup>51</sup> Δ.Ν. Καμβύσης, *"Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο"*, σελ 695



διάταξη του άρθρου 268 ΚΙΝΔ, τίθεται το ερώτημα αν αυτή ισχύει και στην περίπτωση που η αρχική αξία του πλοίου μειωθεί. Η κρατούσα άποψη είναι ότι τυχόν μείωση της αρχικής αξίας δεν λαμβάνεται υπόψη<sup>52</sup>, όμως έχει υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη.

Τα συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει, όπου αυτό είναι δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο ρητούς όρους (ρήτρες) με τους οποίους να διευθετούνται τα ασαφή σημεία της νομοθεσίας, ώστε να πάψουν να αποτελούν αντικείμενο διαμάχης και να προξενούν ανασφάλεια απέναντι στο νόμο.

Ένα άλλο πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπισθεί από το κράτος από κοινού με τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι και το πρόβλημα του μεγάλου αριθμού των γενικών όρων και ρητρών που περιέχονται στα ασφαλιστήρια, τη σημασία των οποίων συνήθως αγνοεί ο ασφαλισμένος, με αποτέλεσμα να συνάπτει ασφαλιστικές συμβάσεις κατά κανόνα με δυσμενείς για αυτόν όρους και σοβαρά πλεονεκτήματα υπέρ των ασφαλιστικών εταιρειών. Φτάνουν μάλιστα οι ρήτρες αυτές, παρόλο που είναι ισχυρές και νομοθετικά κατοχυρωμένες, να αντιβαίνουν ευθέως προς τις διατάξεις περί καλής πίστωσης και χρηστών ηθών, όπως για παράδειγμα η ρήτρα που ακυρώνει χωρίς δικαστική απόφαση την ασφαλιστική σύμβαση λόγω μη έγκαιρης καταβολής του ασφαλιστρού. Ο ασφαλιζόμενος λοιπόν θα έπρεπε να τύχει μεγαλύτερης νομοθετικής προστασίας μιας και κατά κανόνα είναι πιο αδύναμος απέναντι στον ασφαλιστή.

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

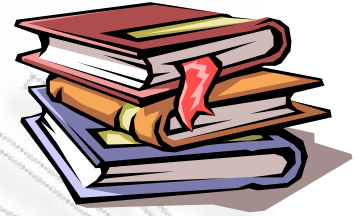
<sup>52</sup> Σ.Ι. Σταυρόπουλος, *"Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου"*, σελ 516

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

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

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

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



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ Harby Ivamy, Edward Richard, *"Marine Insurance Act 1906"*, Butterworths, London 1993
- ❖ Lamberth R.J., *"Templeman on Marine Insurance"*, Pitman Publishing, London 1986
- ❖ Simon Poland and Tony Rooth, *"Gard Handbook on P & I Insurance"*, GARD
- ❖ Susan Hodges, *"Law of Marine Insurance"*, Cavendish Publishing Limited, Great Britain 1996
- ❖ Robert Grime, *"Shipping Law"*, Second Edition, Sweet & Maxwell, 1991
- ❖ Βλάχος Π. Γεώργιος – Νικολαΐδης Εμμ., *"Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης"*, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1999
- ❖ Βλάχος Π. Γεώργιος *"Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική"*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2000
- ❖ Γκιζιάκης Κ.– Παπαδόπουλος Α.Ι.– Πλωμαρίτου Ε.Η., *"Εισαγωγή στις Ναυλώσεις"*, 2002
- ❖ Δελούκας Α. Νικόλαος, *"Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών"*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήναι 1957
- ❖ Καμβύσης Ν. Δημήτριος, *"Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο"*, Αθήνα 1982
- ❖ Καραβάς Κων/νος, *"Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου"*, τόμος Ι, Εκδόσεις Σακκούλα, Αθήνα 1962
- ❖ Παζαρζής Ι. Μιχαήλ, *"Ναυτασφαλίσεις"*, Σημειώσεις μαθήματος Ναυτασφαλίσεων, 2001
- ❖ Πανταζόπουλος Ι. Νικόλαος, *"Ρωμαϊκό Δίκαιο"*, Εκδόσεις Σακκούλα
- ❖ Παπανικολάου Δ. Απόστολος, Καθηγητή Ε.Μ.Π., *"Μελέτη Πλοίου Ι"*, Εκδόσεις Συμεών 1988

- ❖ Παπανικολάου Δ. Απόστολος, Καθηγητή Ε.Μ.Π. - Αναστασόπουλου Κ., *"Μελέτη και Εξοπλισμός Πλοίου II (Συλλογή Βοηθημάτων: Γενική Διάταξη, Ενδιαίτηση και Εξοπλισμός) "*, 1989
- ❖ Πουланτζάς Μ. Νικόλαος, *"Ναυτικό Δίκαιο"*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2005
- ❖ Ράλλης Α. Γεώργιος, *"Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου"*, τόμος II, Αθήναι 1880
- ❖ Ρόκας Ν. Κων/νος, *"Ασφάλις επί της Ζωής"*, Εκδόσεις Σακκούλα, Αθήνα 1936
- ❖ Σταυρόπουλος Ι.Στ., *"Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου"*, Αθήνα 1987
- ❖ Τσάγκαρης Ηλίας, *"Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου"*, Αθήνα 1958
- ❖ Τσιριντάνης Α., *"Η Υπασφάλις"*, Αθήνα 1931
- ❖ *Ναυτεμπορική*" 10/11/2008
- ❖ *"Γνώση & Τέχνη, Τριμηνιαία επιθεώρηση της λέσχης Αρχιμηχανικών Ε.Ν."*, Φύλλο Νο. 21
- ❖ P.L. Ferrari & Co., *"P&I Handbook 2006-2007"*
- ❖ [http://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_insurance](http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_insurance)
- ❖ [http://en.wikipedia.org/wiki/Protection\\_and\\_indemnity\\_insurance](http://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance)

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:  
ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι  
ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

1. **Μετρικός Τόνος (Metric Tone):**

αποτελείται από 1000 κιλά ή 2204 λίβρες (pounds) και ισοδυναμεί με 0,9842 Long Tones.

2. **Μεταφορική Ικανότητα Νεκρού Βάρους (Dead Weight – DWT):**

πρόσθετο ή νεκρό βάρος ή μεταφορική ικανότητα: το σύνολο των πρόσθετων βαρών που φορτώνονται επί του κενού σκάφους, όπως ωφέλιμο φορτίο ( $W_{LOAD}$ ), καύσιμα ( $W_{BUNKERS}=W_{DIESEL} + W_{FUEL OIL}$ ), λιπαντικά ( $W_{LUB OIL}$ ), φρέσκο νερό, ψυκτικό νερό, τροφοδοτικό νερό ( $W_{F.W.}$ ), θαλάσσιο έρμα (ballast), λοιπά εφόδια, εργαλεία, ανταλλακτικά ( $W_{STORES}$ ), τρόφιμα ( $W_{PROVISIONS}$ ), πλήρωμα και επιβάτες με αποσκευές ( $W_{CREW}$ ), μεταβλητά εξαρτήματα εξοπλισμού (π.χ. για την έχμαση του φορτίου) κ.α.

**DWT = Δ - L.S.**, όπου Δ είναι το εκτόπισμα (βάρος του εκτοπιζόμενου θαλασσινού νερού) και L.S. (Light Ship) το βάρος της μεταλλικής κατασκευής ( $W_{ST}$ ), του μηχανολογικού εξοπλισμού ( $W_M$ ) και της ενδιαίτησης και λοιπού εξοπλισμού ( $W_{OM}$ ) του πλοίου.

$$\Delta = DWT + L.S. = \\ = [W_{LOAD} + W_{BUNKERS} + W_{LUB OIL} + W_{F.W.} + W_{BALLAST} + W_{STORES} \\ + W_{PROVISIONS} + W_{CREW}] + [W_{ST} + W_M + W_{OM}]$$

*Βάρος μεταλλικής κατασκευής ( $W_{ST}$ ):* αντιστοιχεί στο βάρος των χαλύβδινων (μεταλλικών) στοιχείων της κατασκευής του πλοίου, δηλ του κυρίως σκάφους (hull), των υπερκατασκευών και υπερστεγασμάτων (superstructures and deckhouses).

*Βάρος μηχανολογικού εξοπλισμού ( $W_M$ ):* αναφέρεται στο βάρος της κύριας και βοηθητικής μηχανολογικής εγκατάστασης και περιλαμβάνει τα κατασκευαστικά στοιχεία όλων των μηχανολογικών εξαρτημάτων (κύρια και βοηθητική μηχανολογική εγκατάσταση).

*Βάρος ενδιαίτησης και εξοπλισμού ( $W_{OT}$ ):* περιλαμβάνει το βάρος όλων των σταθερών και κινητών στοιχείων της ενδιαίτησης και εξοπλισμού του πλοίου που εφαρμόζονται επί της γυμνής μεταλλικής κατασκευής του σκάφους (π.χ. οι ιστοί και βραχίονες φορτωτήρων, φορτοεκφορτωτικά μέσα), εκτός του μηχανοστασίου και το καθιστούν έτοιμο προς πλεύση.

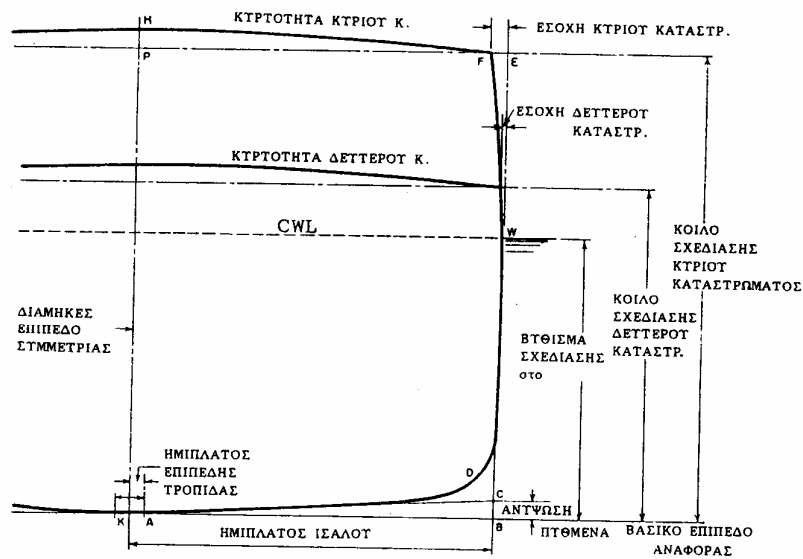
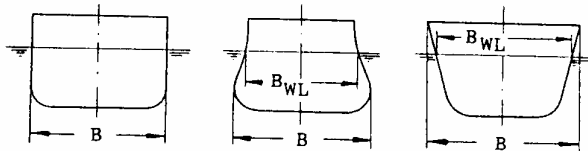
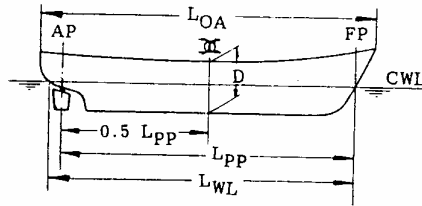
*(Μελέτη Πλοίου, Τόμος Β', Απόστολου Δ. Παπανικολάου, Καθηγητή Ε.Μ.Π., 1988)*

3. **Βύθισμα σχεδίασης ή αναφοράς (Molded Draft):** η κάθετη απόσταση της ισάλου πλεύσης (κύρια γραμμή φόρτωσης θέρους) από το βασικό επίπεδο αναφοράς, μετρούμενη στη μέση τομή.

*Βύθισμα υπολογισμών ύψους εξάλων:* το βύθισμα μετρούμενο στη μέση τομή μεταξύ του βασικού επιπέδου αναφοράς και μια καθορισμένη γραμμή φόρτωσης, σύμφωνη με τους Κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης Γραμμής Φόρτωσης του 1966. Οι γραμμές

φόρτωσης είναι συναρτήση του τόπου και χρόνου (εποχής) πλεύσης καθώς και του τύπου του πλοίου.

4. **Όγκος κυτών χύδην ( $\nabla_{\text{grain capacity}} - \text{m}^3, \text{cbf}$ ):** ο εκμεταλλεύσιμος όγκος για χύδην φορτίο (ξηρό ή υγρό) κατά την πλήρωση του κύτους κάτω από το κατάστρωμα. Για υγρά φορτία προβλέπεται πλήρωση έως 98% του διαθέσιμου χώρου λόγω πρόβλεψης της διαστολής των υγρών. Μετριέται σε κυβικά πόδια ή κυβικά μέτρα.
5. **Όγκος κυτών σε τεμάχια ( $\nabla_{\text{bale capacity}} - \text{m}^3, \text{cbf}, \text{TEU}$ ):** ο εκμεταλλεύσιμος όγκος για φορτία σε τεμάχια ορισμένου μεγέθους και μορφής μετρούμενος μεταξύ της άνω όψης του πυθμένα (ή της επένδυσής του), της εσωτερικής ακμής της πλάγιας επένδυσης ή του νομέα, της κάτω όψης των ζυγών καταστρώματος ή άλλων σταθερών ενισχυτικών στοιχείων. Πολλές φορές συνυπολογίζεται η εκμεταλλεύσιμη χωρητικότητα λόγω φόρτωσης των ελεύθερων επιφανειών καταστρώματος, π.χ. σε θέσεις 20' εμπορευματοκιβωτίων (TEU). Προσεγγιστικά, ισχύει:  $\nabla_{\text{BALE}} / \nabla_{\text{GRAIN}} = 0.90-0.93$ .
6. Η **ηλικία** του πλοίου υπολογίζεται από την ημερομηνία παράδοσης  
*Keeling Date*: ημερομηνία που τοποθετείται η τρόπιδα (το κατώτερο σημείο του πλοίου)  
*Launching Date*: ημερομηνία καθέλκυσης  
*Delivery Date*: ημερομηνία παράδοσης
7. **Ολικό Μήκος (LOA: length overall)**: η απόσταση μεταξύ του ακρώτατου πρωραίου και του αντίστοιχου πρυμναίου σημείου του πλοίου, μετρούμενη παράλληλα με το βασικό επίπεδο αναφοράς.



Ορισμοί γεωμετρίας πλοίου

8. Η **ταχύτητα** του πλοίου εκφράζεται σε κόμβους (knots=sm/h: ναυτικά μίλια ανά ώρα).
9. Η **κατανάλωση** αναφέρεται στα καύσιμα (bunkers) που χρειάζεται η κύρια μηχανή για την κίνηση του πλοίου και οι βοηθητικές μηχανές για λοιπές ανάγκες.
10. **Συντελεστής στοιβασίας (Stowage Factor –  $m^3/t$ ,  $cbf/t$ ):** η σχέση όγκου-βάρους ενός φορτίου, εκφρασμένη σε κυβικά πόδια ανά τόνο ή κυβικά μέτρα ανά τόνο. Αποτελεί μονάδα μέτρησης που εξετάζει



πόσο χώρο (όγκο) καταλαμβάνει στα αμπάρια του πλοίου μία συγκεκριμένη ποσότητα βάρους ενός φορτίου. Χρησιμοποιείται σε συνάρτηση με το grain capacity ή το bail capacity του πλοίου για να προσδιορίσει τη συνολική ποσότητα φορτίου που μπορεί να φορτωθεί και παίζει καθοριστικό ρόλο στον τρόπο στοιβασίας του κάθε φορτίου. Πρόκειται, δηλαδή, για χαρακτηριστικό των ιδιοτήτων του φορτίου και του τρόπου στοιβασίας του. Τα φορτία που έχουν συντελεστή στοιβασίας μικρότερο από 50 κυβικά πόδια ανά τόνο θεωρούνται βαριά (heavy cargoes), ενώ όσα έχουν συντελεστή στοιβασίας μεγαλύτερο από 50 κυβικά πόδια ανά τόνο θεωρούνται ελαφρά (light cargoes) (1 cubic feet = 0.028328 cubic meters)

11. **Long Tone:** Μονάδα μέτρησης βάρους που χρησιμοποιείται στο αγγλοσαξωνικό σύστημα, αποτελούμενη από 2240 λίβρες (pounds) και είναι ισοδύναμη με 1016 κιλά (1 round=0.453kgs).
12. **Κατάσταση πλήρους φορτίου (Full Load Condition):** το πλοίο είναι φορτωμένο κατά 100% ή 98% (στα υγρά φορτία) με 100% φορτίο τροφίμων και εφοδίων και 98% ή 96% της ολικής χωρητικότητας σε καύσιμα και λιπαντικά.
13. **Κατάσταση έρματος (Ballast Condition):** το πλοίο δε φέρει φορτίο και είναι φορτωμένο με θαλάσσιο έρμα (ballast) κατά 100%.
14. **Μικτός όγκος καταμέτρησης ή ολική χωρητικότητα (GRT, Gross Tonnage):** αναφέρεται στον ολικό περικλειόμενο όγκο του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται με βάση τους ειδικούς κανονισμούς καταμέτρησης (Εθνικοί και Διεθνείς). Ο όγκος αυτός περιλαμβάνει ολόκληρο τον περιφραγμένο όγκο του πλοίου κάτωθεν και άνωθεν (υπερκατασκευές) του καταστρώματος καταμέτρησης, εξαιρουμένων των λεγόμενων 'εξαιρετέων' χώρων, όπως δεξαμενές έρματος, λειτουργικοί χώροι κλπ. Η ολική χωρητικότητα είναι ενδεικτικό μέτρο του μεγέθους του σκάφους και χρησιμεύει για τον υπολογισμό ορισμένων χρηματικών κρατήσεων ή τη σύνθεση του πληρώματος του πλοίου. Μέτρο μέτρησης είναι ο κόρος.  
Ένας **Κόρος** ισούται με έναν register tone (1κόρος = 1 register tone ή 1κόρος = 100cbf = 2,832m<sup>3</sup>)

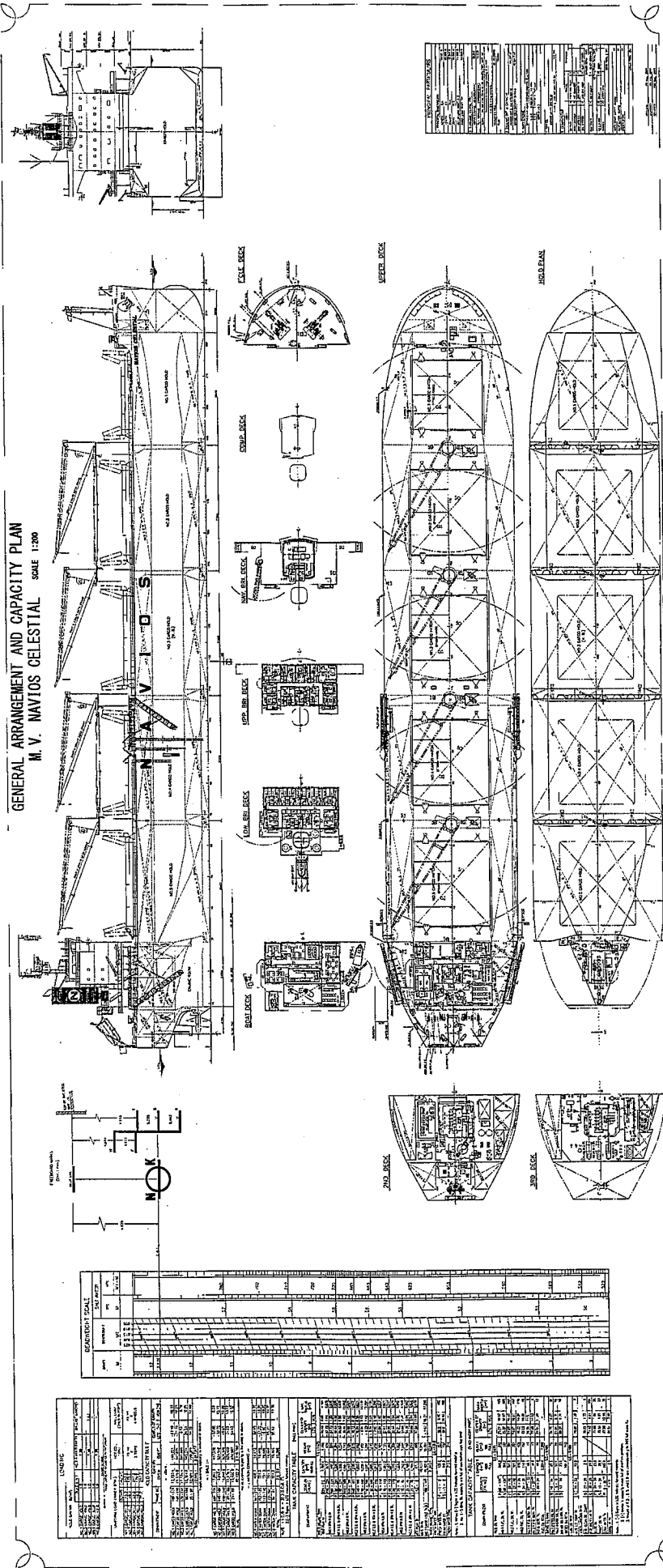
**Καθαρός όγκος καταμέτρησης ή καθαρή χωρητικότητα (NRT, Net Tonnage):** αναφέρεται στον εκμεταλλεύσιμο όγκο του πλοίου, δηλαδή τον περικλειόμενο όγκο μείον τον όγκο του συνόλου των 'εκπιπόμενων' χώρων, όπως το χώρο του μηχανοστασίου, που δεν είναι οικονομικά εκμεταλλεύσιμοι. Ο υπολογισμός γίνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς καταμέτρησης και αποτελεί ένα μέτρο της εμπορικής εκμεταλλευσιμότητας του πλοίου. Η χρήση του είναι όπως και για τον GRT, δηλαδή για υπολογισμούς λιμενικών εξόδων, τέλη διωρύγων κλπ.

15. **Φρακτή (Bulkhead) ή Διάφραγμα:** κατασκευαστικό μέρος που χωρίζει τα μέρη του πλοίου είτε εγκάρσια είτε διαμήκως και προσφέρει επιπλέον αντοχή. Ανάλογα το είδος της φρακτής διακρίνουμε: collision bhd: φρακτή σύγκρουσης, longitudinal bhd: διαμήκης, holding bhd:στήριξης, outer tank bhd: άκρου εξωτερικής δεξαμενής, subdivision bhd:υποδιαίρεσης, swash bhd:διάτρητη, transverse bhd:εγκάρσια, watertight bhd:στεγανή

Ακολουθούν πλάνα γενικών διατάξεων διαφόρων τύπων πλοίων.

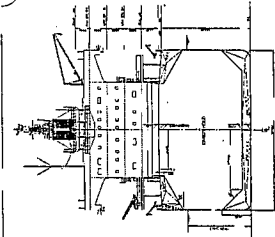
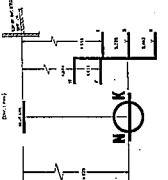
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ:  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ



DECK	AREA (SQ. METERS)	CAPACITY	
		DECK	LOWER DECK
1ST DECK	10,500	1,500	2,000
2ND DECK	10,500	1,500	2,000
3RD DECK	10,500	1,500	2,000
4TH DECK	10,500	1,500	2,000
5TH DECK	10,500	1,500	2,000
<b>TOTAL</b>	<b>52,500</b>	<b>7,500</b>	<b>10,000</b>

SECTION LINE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
LENGTH (M)	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110
BREADTH (M)	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
HEIGHT (M)	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10



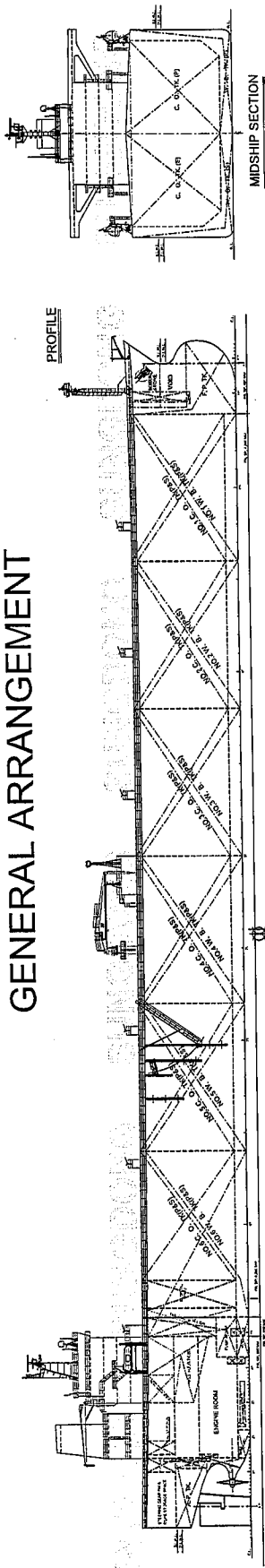
NO.	DESCRIPTION	QUANTITY	REMARKS
1	BRIDGE	1	
2	CONSOLE	1	
3	ANTENNA	1	
4	SEARCHLIGHT	1	
5	DEPTH SOUNDING	1	
6	HYDROGRAPHIC	1	
7	CLIMATE	1	
8	WIND	1	
9	SEA	1	
10	CURRENT	1	
11	TEMPERATURE	1	
12	PRESSURE	1	
13	WIND	1	
14	SEA	1	
15	CURRENT	1	
16	TEMPERATURE	1	
17	PRESSURE	1	
18	WIND	1	
19	SEA	1	
20	CURRENT	1	



PLAN HISTORY

NO.	DATE	BY	CHK.	REVISION
1				
2				
3				
4				
5				

# GENERAL ARRANGEMENT



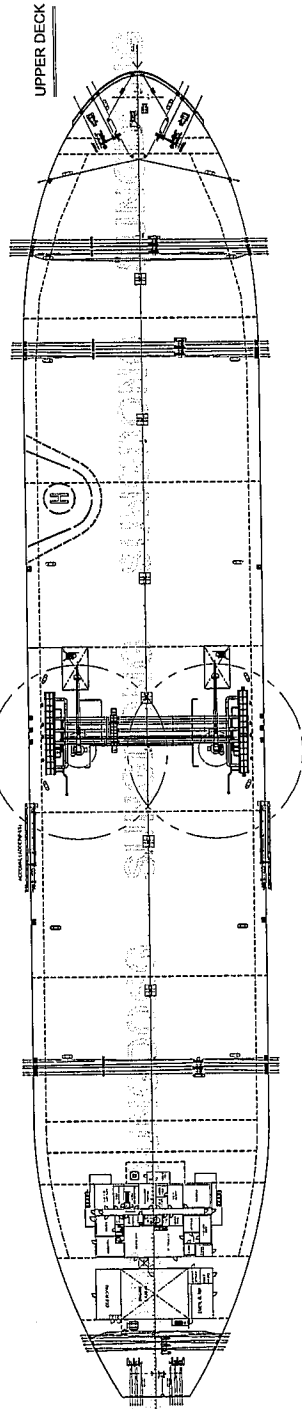
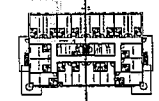
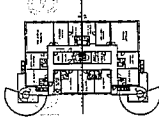
MIDSHIP SECTION

NAV. DECK

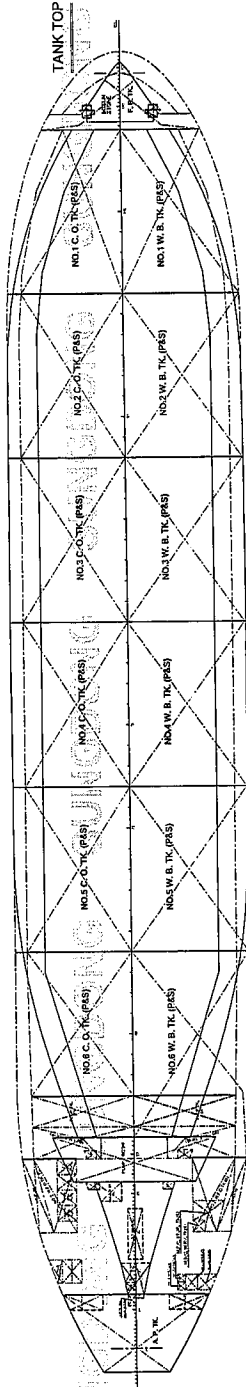
C - DECK

B - DECK

A - DECK



UPPER DECK



TANK TOP

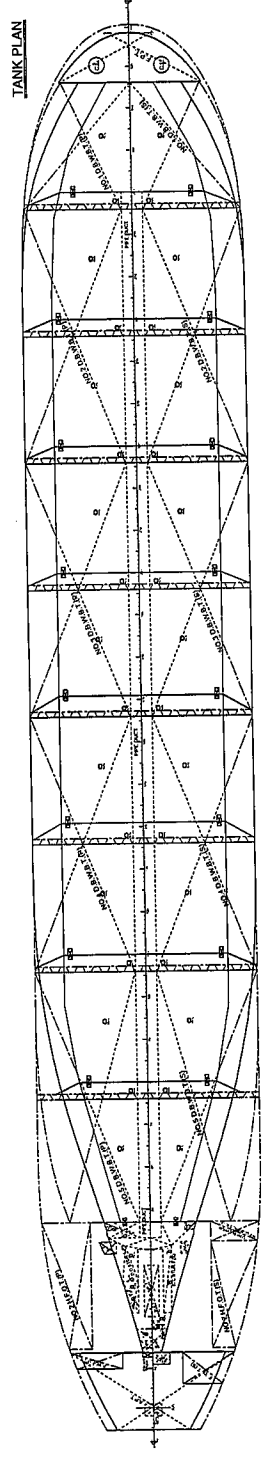
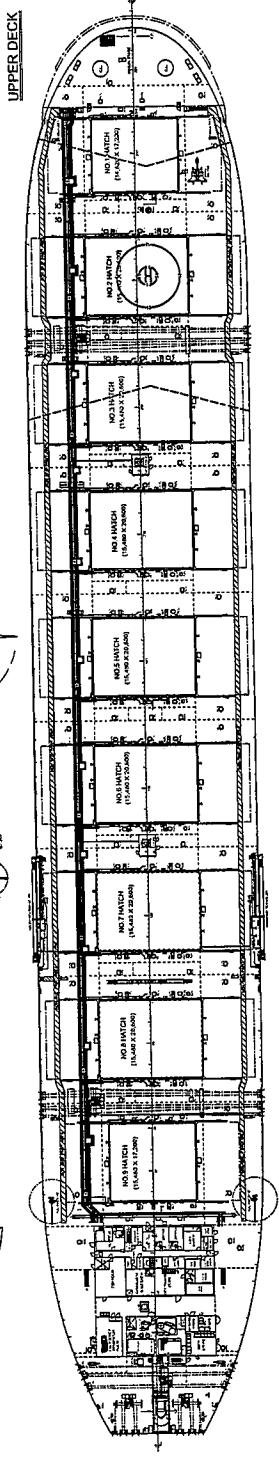
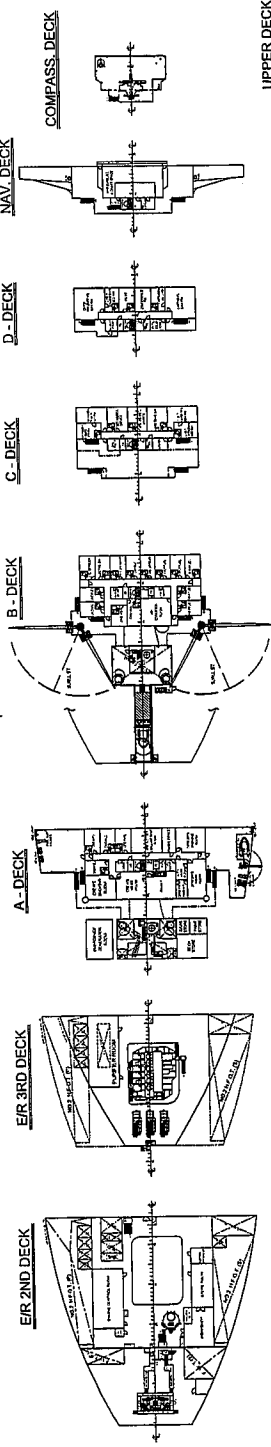
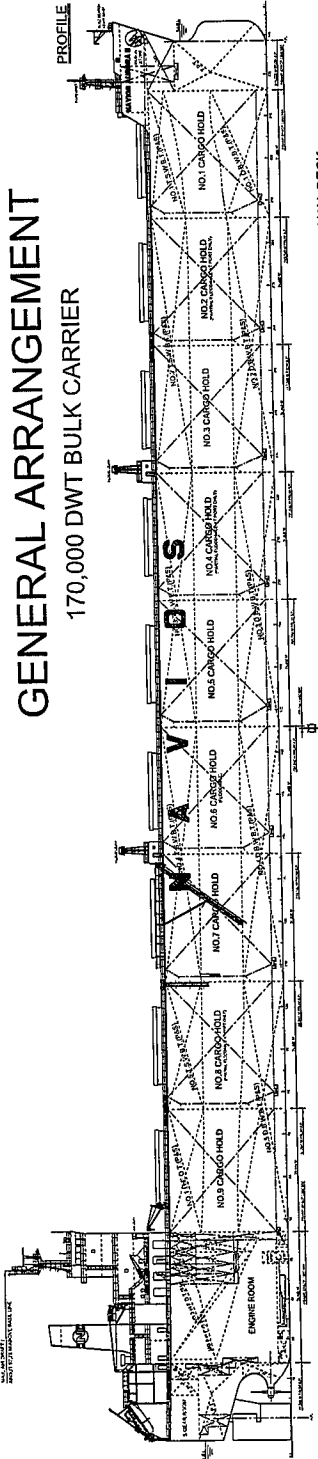
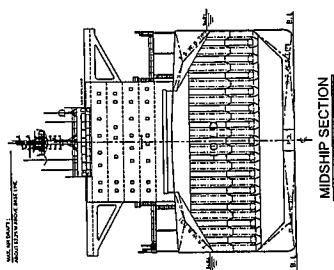
PRINCIPAL DIMENSIONS

LENGTH	D. A.	86.274.2 M
LENGTH	B. P.	46 M
BREADTH	(ILO)	16 M
DEPTH	(ILO)	23.1 M
DRAFT (DESIGN)	(ILO)	16 M
DRAFT (SCANTLING)	(ILO)	17.15 M

GENERAL ARRANGEMENT	
NO. OF DECK	5
NO. OF TANK	12
NO. OF MAST	2
NO. OF FUNNEL	2
NO. OF SCANTLING	17.15 M
NO. OF TANK TOP	1
NO. OF UPPER DECK	1
NO. OF NAV. DECK	1
NO. OF C-DECK	1
NO. OF B-DECK	1
NO. OF A-DECK	1
NO. OF ENGINE ROOM	1
NO. OF MAST	2
NO. OF FUNNEL	2
NO. OF TANK TOP	1
NO. OF UPPER DECK	1
NO. OF NAV. DECK	1
NO. OF C-DECK	1
NO. OF B-DECK	1
NO. OF A-DECK	1
NO. OF ENGINE ROOM	1

# GENERAL ARRANGEMENT

## 170,000 DWT BULK CARRIER



**PRINCIPAL DIMENSIONS**

LENGTH O.A. 287.5 M  
 LENGTH B.P. 278.0 M  
 BREADTH MOULDED 34.0 M  
 BREADTH MOULDED AT BULKHEADS 34.1 M  
 DECK DRAFT MOULDED 17.7 M  
 SCANTLING DRAFT MOULDED 17.7 M

MARKING: 2401-2405/2408  
 TYPE: 2220 SHIP AT 21.8 RPM  
 IHC: 1740 SHIP AT 24.2 RPM  
 SERVICE SPEED ON DESIGN DRAFT AT 24.0 WITH 19% S.M. 14.8 KTS

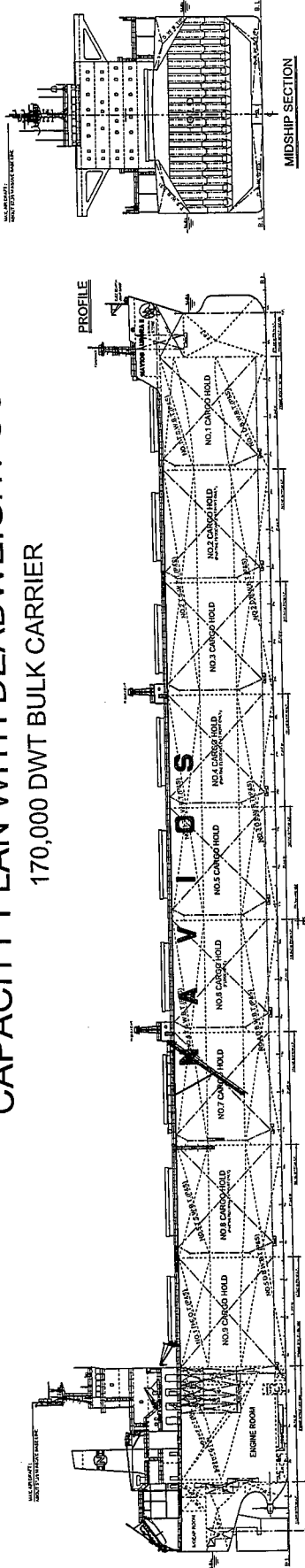
**CLASSIFICATION**

ABS: S-A1E1 Bulk Carrier, 11405, 11406, 11407, 11408, 11409, 11410, 11411, 11412, 11413, 11414, 11415, 11416, 11417, 11418, 11419, 11420, 11421, 11422, 11423, 11424, 11425, 11426, 11427, 11428, 11429, 11430, 11431, 11432, 11433, 11434, 11435, 11436, 11437, 11438, 11439, 11440, 11441, 11442, 11443, 11444, 11445, 11446, 11447, 11448, 11449, 11450, 11451, 11452, 11453, 11454, 11455, 11456, 11457, 11458, 11459, 11460, 11461, 11462, 11463, 11464, 11465, 11466, 11467, 11468, 11469, 11470, 11471, 11472, 11473, 11474, 11475, 11476, 11477, 11478, 11479, 11480, 11481, 11482, 11483, 11484, 11485, 11486, 11487, 11488, 11489, 11490, 11491, 11492, 11493, 11494, 11495, 11496, 11497, 11498, 11499, 11500

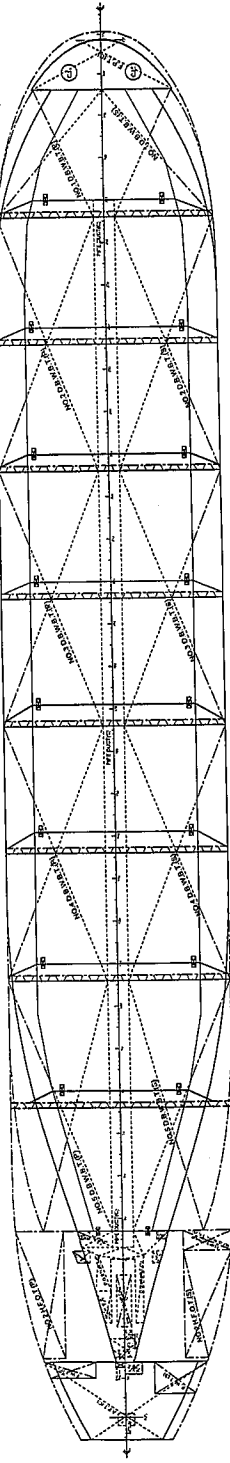
SHIP PARTICULARS		GENERAL ARRANGEMENT	
NAME	SUNGONG	CLASSIFICATION	ABS: S-A1E1 Bulk Carrier, 11405, 11406, 11407, 11408, 11409, 11410, 11411, 11412, 11413, 11414, 11415, 11416, 11417, 11418, 11419, 11420, 11421, 11422, 11423, 11424, 11425, 11426, 11427, 11428, 11429, 11430, 11431, 11432, 11433, 11434, 11435, 11436, 11437, 11438, 11439, 11440, 11441, 11442, 11443, 11444, 11445, 11446, 11447, 11448, 11449, 11450, 11451, 11452, 11453, 11454, 11455, 11456, 11457, 11458, 11459, 11460, 11461, 11462, 11463, 11464, 11465, 11466, 11467, 11468, 11469, 11470, 11471, 11472, 11473, 11474, 11475, 11476, 11477, 11478, 11479, 11480, 11481, 11482, 11483, 11484, 11485, 11486, 11487, 11488, 11489, 11490, 11491, 11492, 11493, 11494, 11495, 11496, 11497, 11498, 11499, 11500
DESIGN NO.	170000	DATE	1988.08.15
CONTRACT NO.	170000	SCALE	AS SHOWN
DATE	1988.08.15	BY	Y.S.
DESIGNED BY	Y.S.	CHECKED BY	Y.S.
DRAWN BY	Y.S.	APPROVED BY	Y.S.
CHECKED BY	Y.S.	REVISIONS	
APPROVED BY	Y.S.		

# CAPACITY PLAN WITH DEADWEIGHT SCALE

## 170,000 DWT BULK CARRIER



**TANK PLAN**

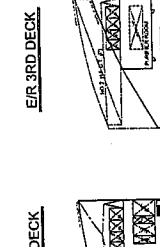
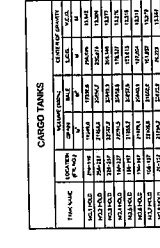
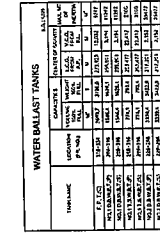
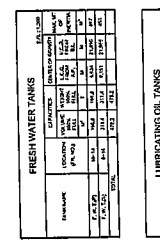
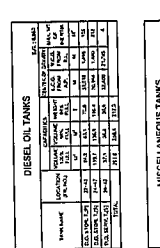
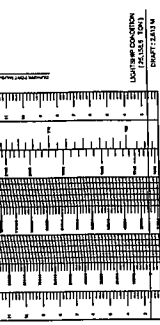


**PRINCIPAL DIMENSIONS**

LENGTH O. A. 297.5 M  
 LENGTH B. P. 270.0 M  
 BREADTH MOULDED 24.1 M  
 DESIGN DRAFT MOULDED 17.7 M  
 SCANTLING DRAFT MOULDED 17.7 M

**CLASSIFICATION**

ABS: S-AKEL, SAK, COKE-I, ANS, \*ACQZ, ESP, PCA, CSR, SA-RO-PCA  
 GRADE: SH, UNIB, TCM, AHS, Z-A, E & F they be empty with maximum cargo weight 7.5 tonnes, 15.0 T



ITEM NO.	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DIESEL OIL TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**MISCELLANEOUS TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**FRESH WATER TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**LUBRICATING OIL TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**WATER BALLAST TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**CARGO TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**HEAVY FUEL OIL TANKS**

TANK NAME	CAPACITY (M <sup>3</sup> )	NET WEIGHT (TONNES)
NO.1	1000	1000
NO.2	1000	1000
NO.3	1000	1000
NO.4	1000	1000
NO.5	1000	1000
NO.6	1000	1000
NO.7	1000	1000
NO.8	1000	1000
NO.9	1000	1000
TOTAL	9000	9000

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

**DEADWEIGHT SCALE**

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY.	REMARKS
1	FRAMING	TONNES	1000	
2	PLATING	TONNES	1000	
3	MECHANICAL	TONNES	1000	
4	ELECTRICAL	TONNES	1000	
5	PAINTS	TONNES	1000	
6	WATER	TONNES	1000	
7	FUEL	TONNES	1000	
8	PROVISIONS	TONNES	1000	
9	TOOLBOXES	TONNES	1000	
10	STOWAGE	TONNES	1000	
11	REPAIRS	TONNES	1000	
12	OTHER	TONNES	1000	
13	NET WEIGHT	TONNES	1000	
14	TOTAL	TONNES	1000	

THIS PLAN IS APPROVED BY THE COMPANY AS SHOWN AND IS VALID FOR THE USE OF THE SHIP AS A BULK CARRIER. THE COMPANY IS NOT RESPONSIBLE FOR ANY DAMAGE TO THE SHIP OR CARGO RESULTING FROM THE USE OF THIS PLAN. THE SHIP IS TO BE OPERATED IN ACCORDANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED, AND THE INTERNATIONAL CODE OF PRACTICE FOR THE CARRIAGE OF BULK SOLID CARGOES, 1988.

**NAVIGATOR APPROVAL**

**CAPACITY PLAN WITH DEADWEIGHT SCALE**

**SUNGONG**

DATE: 2024.08.08



# NO. 3 HOLD

SIMI. TO NO. 2 & 4 HOLDS EXC. SPEC.

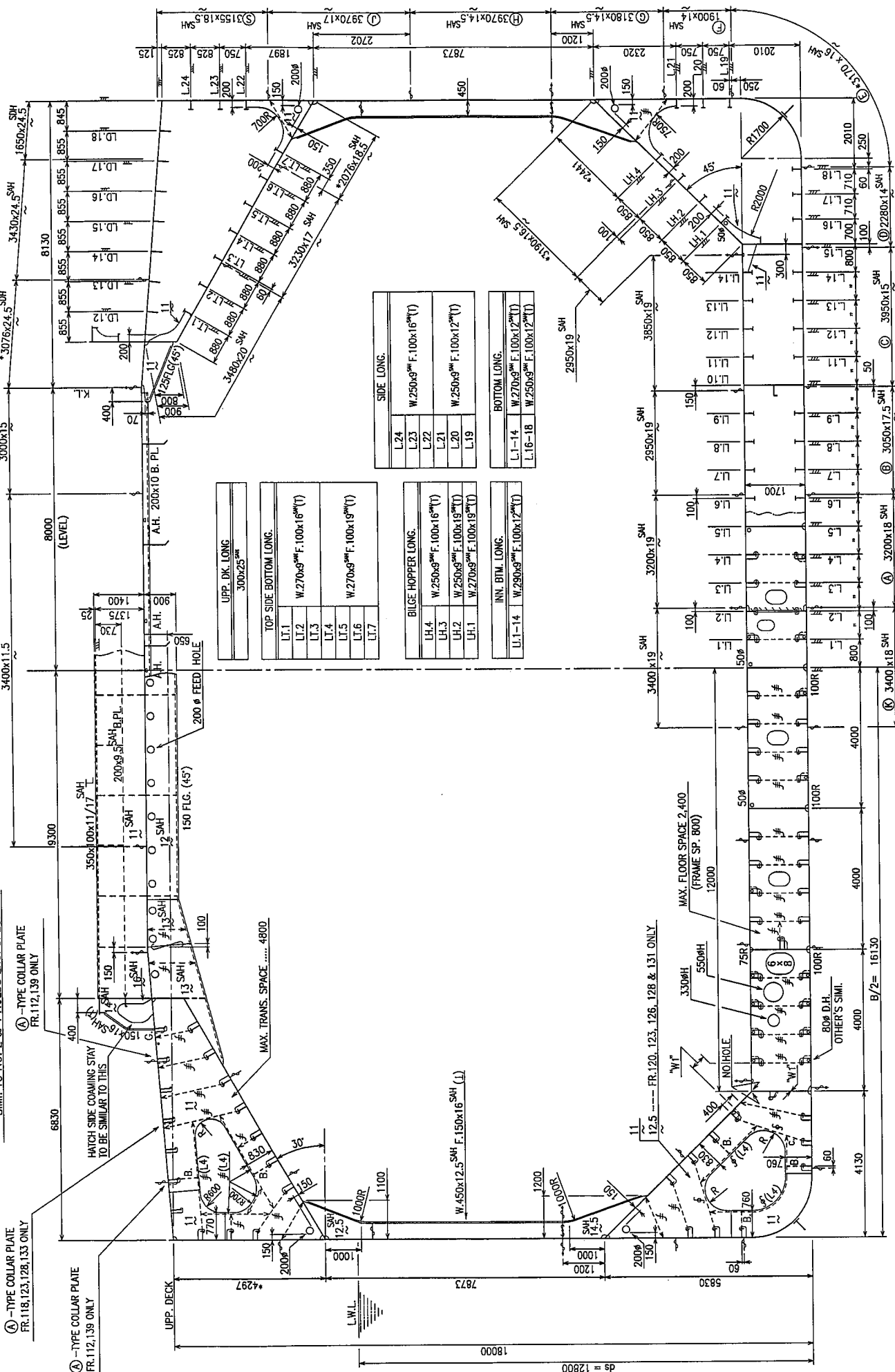
Ⓐ -TYPE COLLAR PLATE  
FR.112,123,128,133 ONLY

Ⓐ -TYPE COLLAR PLATE  
FR.112,139 ONLY

Ⓐ -TYPE COLLAR PLATE  
FR.112,139 ONLY

HATCH SIDE COAMING STAY  
TO BE SIMILAR TO THIS

MAX. TRANS. SPACE ..... 4800.



UPPER DECK LONG.	
L.24	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.23	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.22	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.21	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x12 <sup>mm</sup> (T)
L.20	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x12 <sup>mm</sup> (T)
L.19	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x12 <sup>mm</sup> (T)

TOP SIDE BOTTOM LONG.	
L.T.1	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.T.2	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.T.3	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.T.4	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.T.5	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x19 <sup>mm</sup> (T)
L.T.6	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x19 <sup>mm</sup> (T)
L.T.7	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x19 <sup>mm</sup> (T)

BILGE HOPPER LONG.	
L.H.4	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.H.3	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x16 <sup>mm</sup> (T)
L.H.2	W.250x9 <sup>mm</sup> F.100x19 <sup>mm</sup> (T)
L.H.1	W.270x9 <sup>mm</sup> F.100x19 <sup>mm</sup> (T)

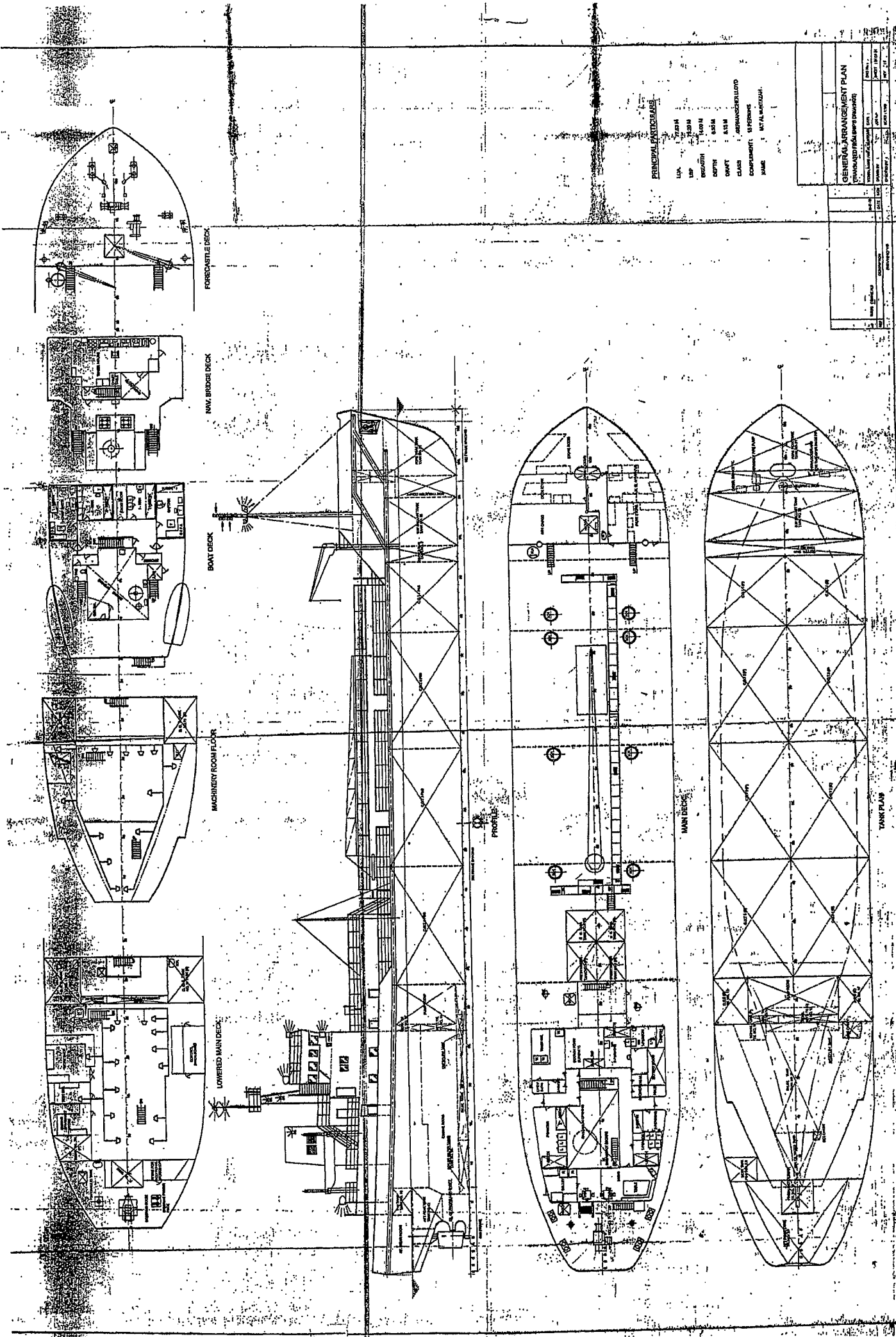
INNER BOTTOM LONG.	
L.I.1-14	W.290x9 <sup>mm</sup> F.100x12 <sup>mm</sup> (T)

PRINCIPAL PARTS CLASS

- UP : STEEL
- LP : STEEL
- WEALTH : STEEL
- DEPTH : STEEL
- DRIFT : ALUM
- CLASS : APPROVED BY Lloyd
- COMPONENT : SYSTEMS
- NAME : METALWORK

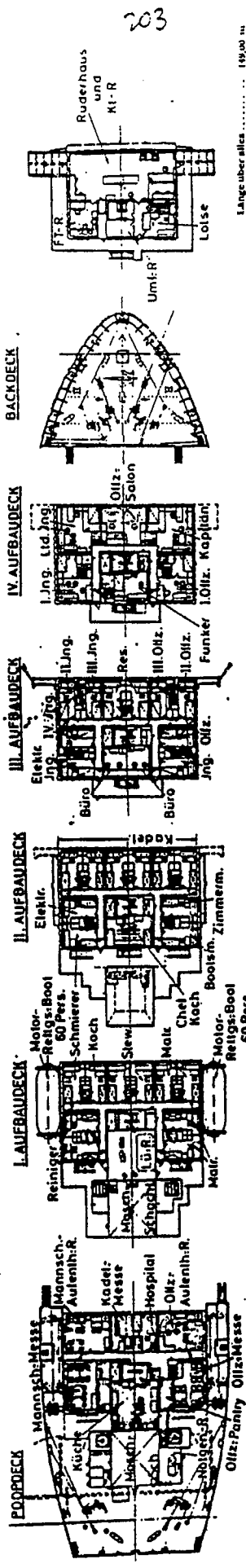
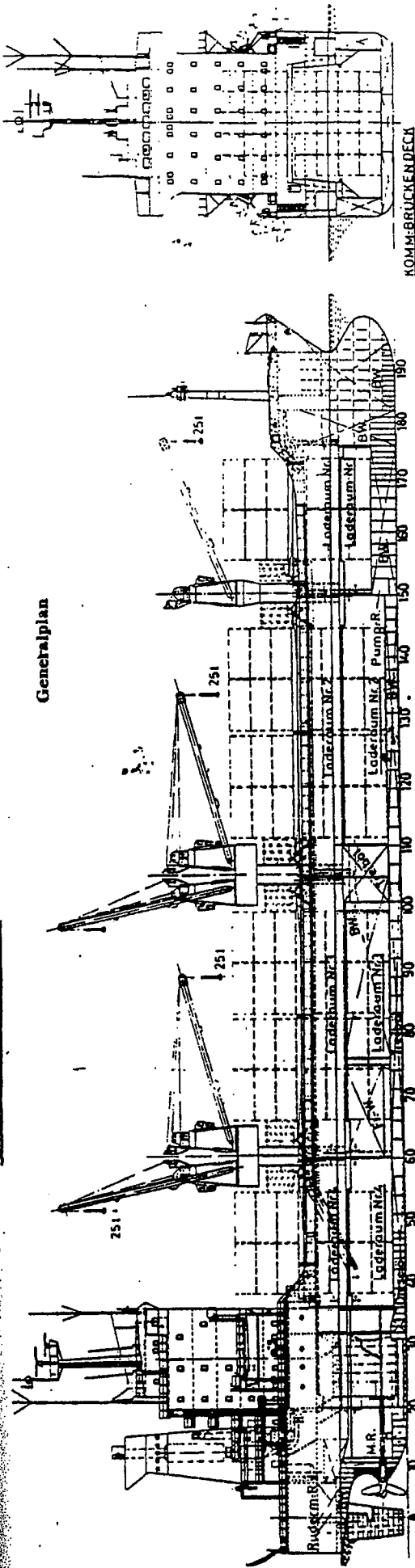
GENERAL ARRANGEMENT PLAN  
(UNLESS NOTED THIS IS PERMANENT)

SHIP NO.	1000	DATE	1950
DESIGNER	NAVY	CLASS	APPROVED BY Lloyd
CONTRACT NO.		SHIP NO.	1000
PROJECT NO.		DATE	1950



**Wenzweck-achtschiff**

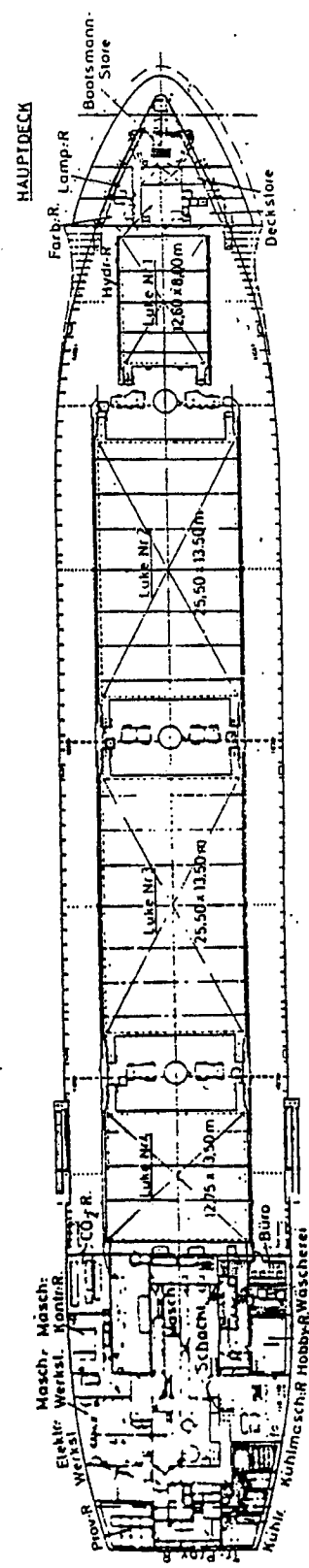
**Generalplan**



203

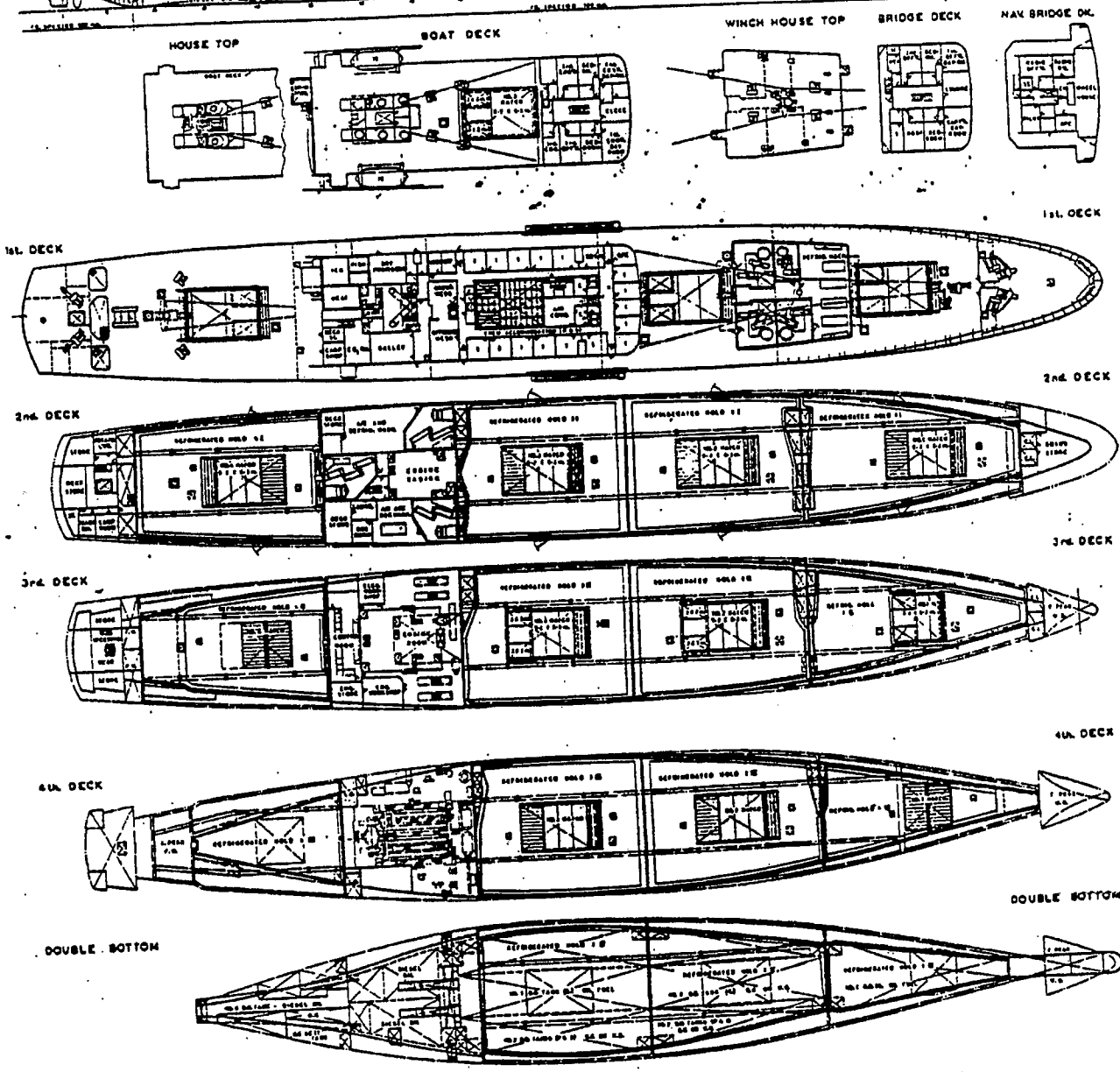
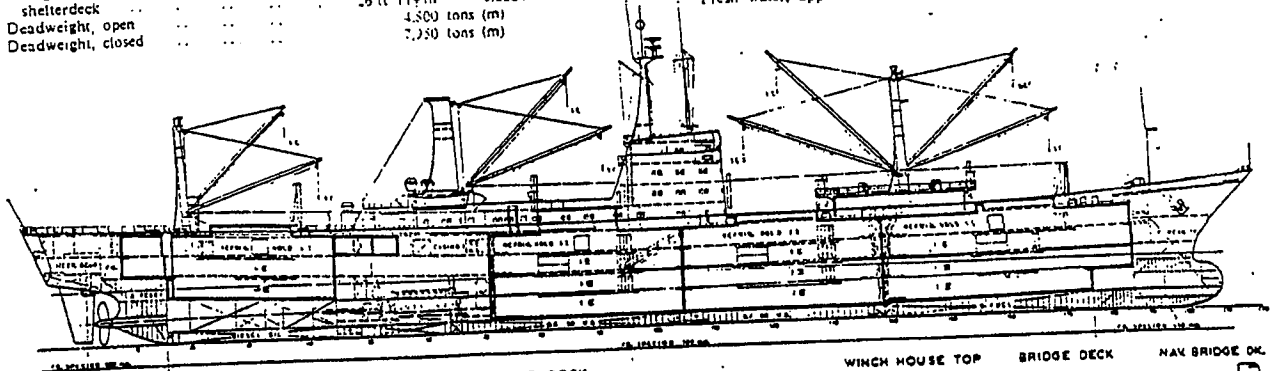
.....	190,00 m
.....	140,00 m
.....	22,40 m
.....	19,75 m
.....	7,00 m
.....	8,00 m
.....	1,05 m
.....	3,50 m
.....	3,50 m
.....	26 m <sup>2</sup>
.....	18,829 m <sup>2</sup>
.....	17,000 m <sup>2</sup>
.....	215 m <sup>2</sup>
.....	108 m <sup>2</sup>
.....	1,100 m <sup>2</sup>
.....	238 m <sup>2</sup>
.....	231 m <sup>2</sup>
.....	2,223 m <sup>2</sup>
.....	4,600 m <sup>2</sup>
.....	131 m <sup>2</sup>
.....	18,9 km

251



Length o.a.	486 ft 1 1/2 in	148.20 m
Length b.p.	426 ft 2 1/2 in	133.00 m
Breadth, moulded	44 ft 3 1/2 in	19.60 m
Depth, to third deck	23 ft 2 1/2 in	7.07 m
Depth, to second deck	31 ft 4 1/2 in	9.56 m
Camber, first deck and foistle other decks	nil	nil
Draught, summer freeboard open shelterdeck to IMCO recommend.	21 ft 6 1/2 in	6.575 m
Draught, summer freeboard closed shelterdeck	26 ft 11 1/2 in	8.222 m
Deadweight, open	4,800 tons (m)	
Deadweight, closed	7,930 tons (m)	

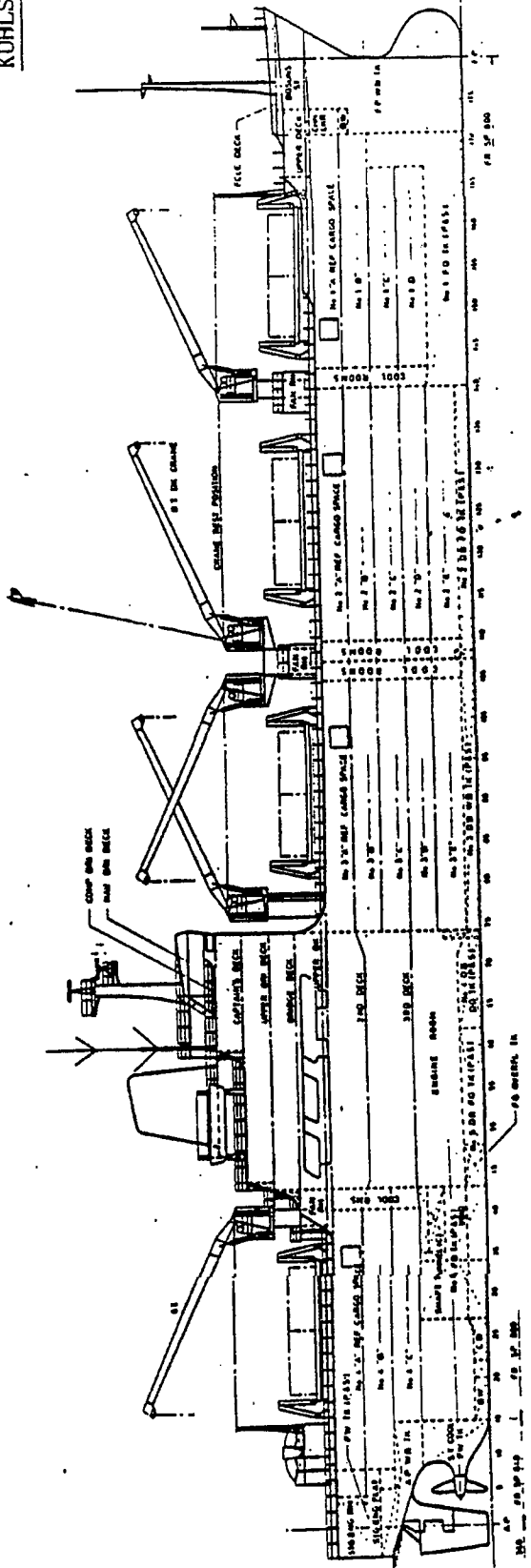
Hold capacity without bins banana capacity	423,354 ft <sup>3</sup>	11,937.9 m <sup>3</sup>
Gross tonnage, open	3,815	
Gross tonnage, closed	5,617	
Block coefficient	0.82	
Machinery output, max.	14,580 bhp at 500 rev./min	
Speed on banana draught at 96 per cent output	23.5 knots	
Heavy fuel, approx.	1,150 tons (m)	
Ballast water, approx.	290 tons (m)	
Fresh water, approx.	180 tons (m)	



General arrangement of the refrigerated cargo liner 'Polar Equador', 4,800/7,930 tonnes, built by Blohm & Voess AG, Hamburg, for the Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Eggert & Aminck, Hamburg

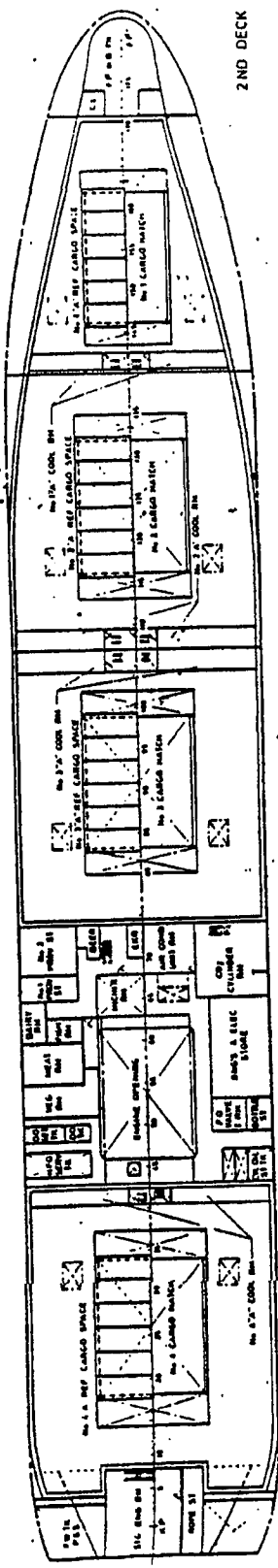
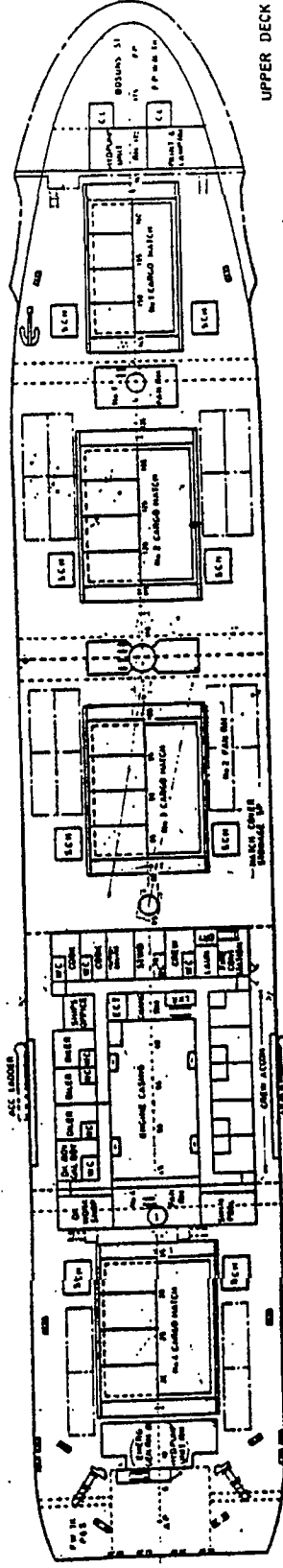
# 'ATLANTIC UNIVERSAL'

KÜHLSCHIFF



Deck	Area	Dimensions
2ND DECK	A. REF. CARGO SPACE	150' 0" x 24' 0"
3RD DECK	B. REF. CARGO SPACE	142' 0" x 24' 0"
4TH DECK	C. REF. CARGO SPACE	135' 0" x 24' 0"
5TH DECK	D. REF. CARGO SPACE	128' 0" x 24' 0"

HOLD SECTION



Principal particulars

Length, o.a.	150' 0"
Length, b.p.	142' 0"
Breadth, moulded	24' 0"
Depth, moulded	15' 0"
Draught, service	7' 30"
Draught, scantling	9' 81"
Deadweight	12,300
Capacity	16,142 net
Machinery output (ihp)	13,200
Service speed	at 128.1 rev/min in excess of 20 knots

255

The general arrangement of the 12,300 ton refrigerated vessel 'Atlantic Universal' built by the Nagasaki yard of Mitsubishi.

**SHIP'S CHARACTERISTICS**

DOUBLE BOTTOM, SEPARATE BALLAST SYSTEM  
CLEAN CARGO CENTRE TANKS  
ALL CARGO TANKS COATED

**MAIN ENGINE**

OUTPUT: 1650 KW ± (2 250 PS) AT 600 RPM  
FIXED PITCH PROPELLER

**AUXILIARY SETS**

OUTPUT: 3 x 190 KW ± (3 x 260 PS AT 1800 RPM)

**EQUIPMENT**

3 CARGO PUMPS 370 M<sup>3</sup>/H EACH, 5 BAR  
1 THERMOCK BOILER, 8 200 000 KJ  
TWO CIRCUIT SYSTEM WITH STEAM TRANSFORMER  
FOR TANK HEATING  
BOW THRUSTER: 152 KW ± (206 PS)

209

**TANK - MOTOR - VESSEL**

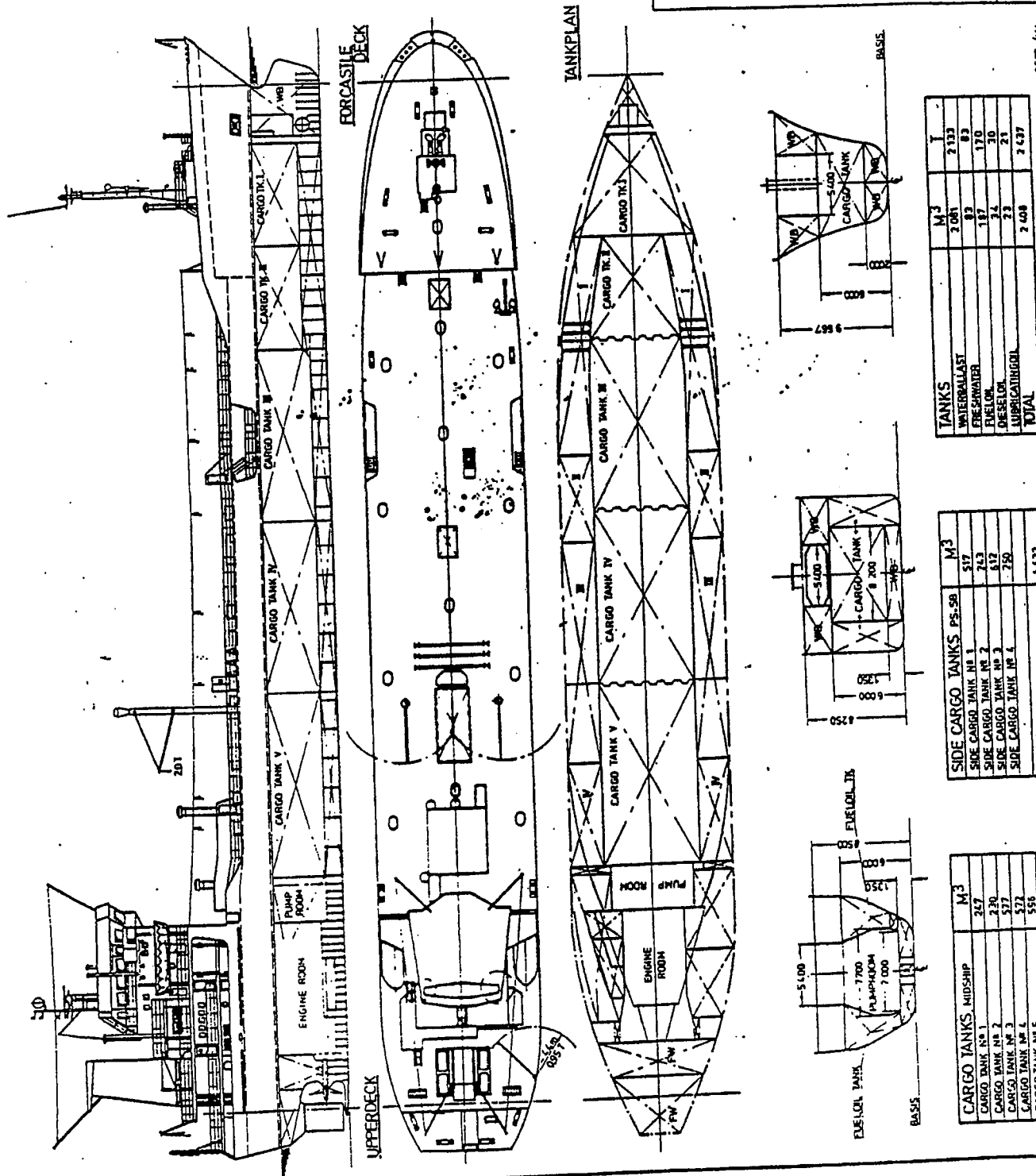
CLASS: GL \* W0 A4 E2 CHEMICAL-TANK-VESSEL  
TYPE 2 MC E2 AUT - 16/24

**MAIN DIMENSIONS**

LENGTH OVERALL	96.30 M
LENGTH BETW. PP	89.40 M
BREADTH	13.70 M
DEPTH TO UPPERDECK	8.25 M
DEPTH TO MAINDECK	6.00 M
DRAFT	5.81 M
DEADWEIGHT	3 660 T
TANK CAPACITY	3 864 M <sup>3</sup>
TONNAGE (INTERN)	1 599 GRT
SPEED	17.7 KM

SCALE 1:333 W3

**CAPACITY PLAN**



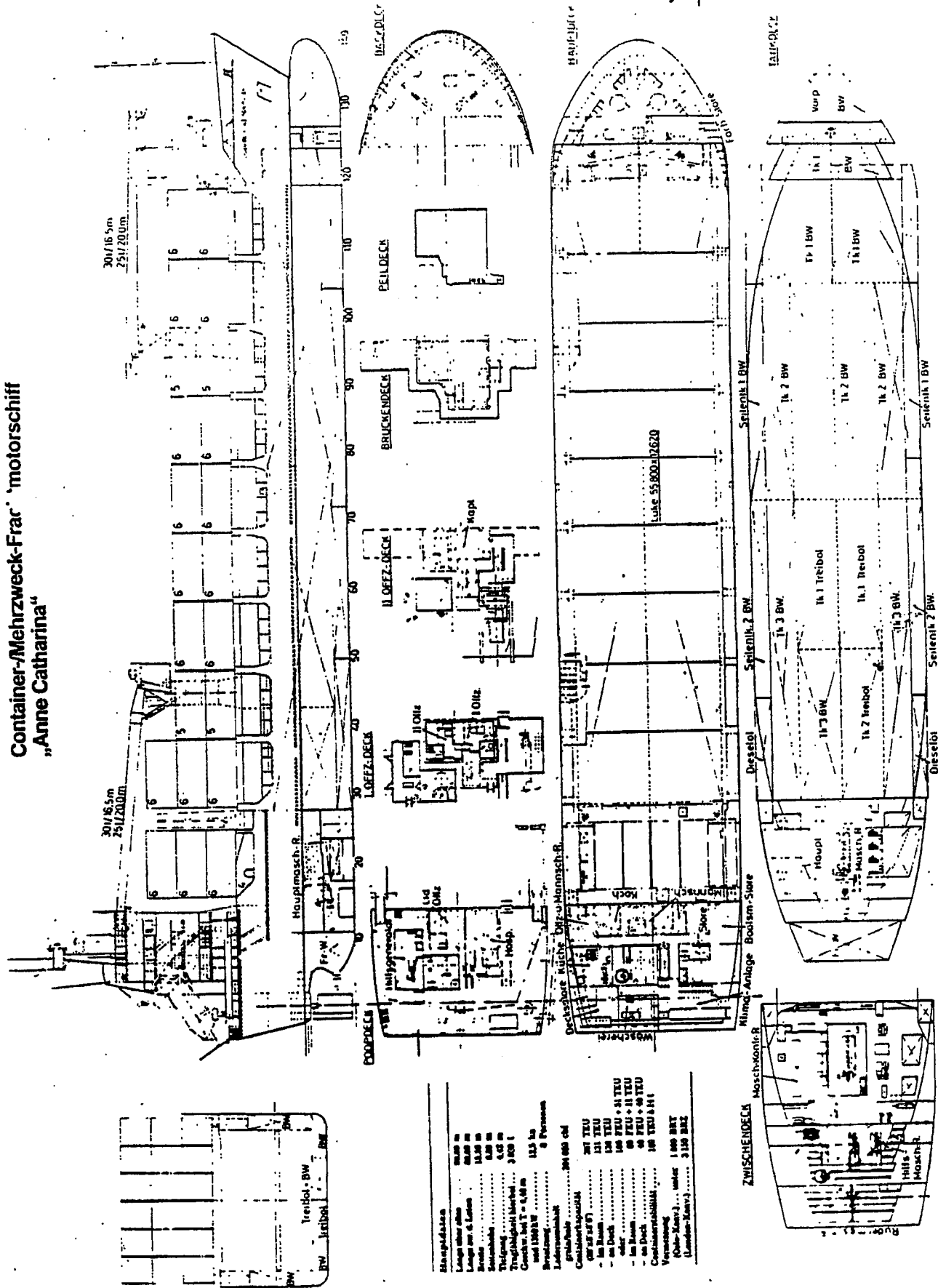
TANKS	M <sup>3</sup>	T
WATERBALLAST	2 081	2 133
FRESHWATER	83	83
FUELOIL	187	170
DIESEL OIL	34	30
LUBRICATING OIL	23	21
<b>TOTAL</b>	<b>2 408</b>	<b>2 437</b>

SIDE CARGO TANKS	PS-59	M <sup>3</sup>
SIDE CARGO TANK NO. 1		517
SIDE CARGO TANK NO. 2		743
SIDE CARGO TANK NO. 3		517
SIDE CARGO TANK NO. 4		750
<b>TOTAL</b>		<b>1 427</b>

CARGO TANKS	MIDSHIP	M <sup>3</sup>
CARGO TANK NO. 1		257
CARGO TANK NO. 2		230
CARGO TANK NO. 3		517
CARGO TANK NO. 4		572
CARGO TANK NO. 5		586
<b>TOTAL</b>		<b>2 222</b>

8578 / 1/1/2000

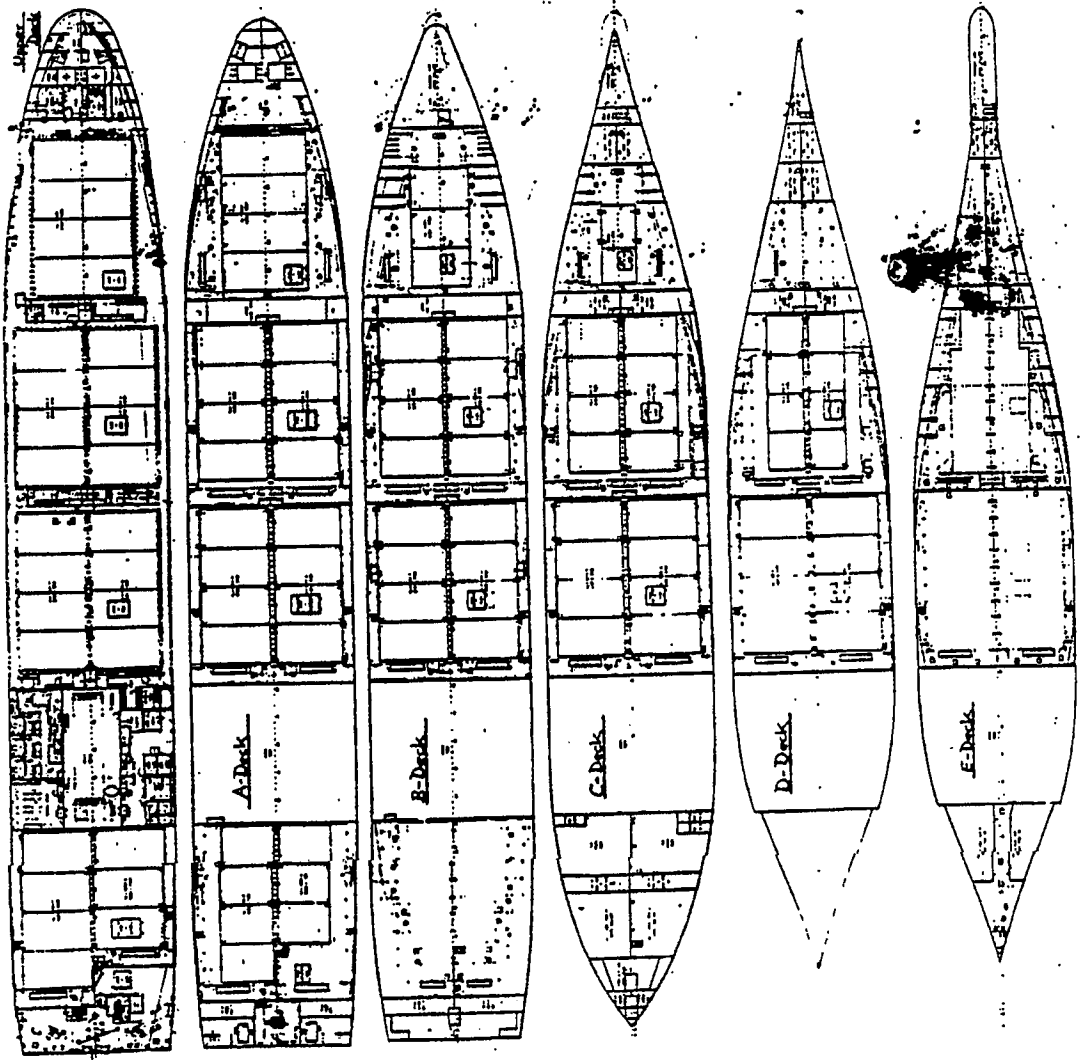
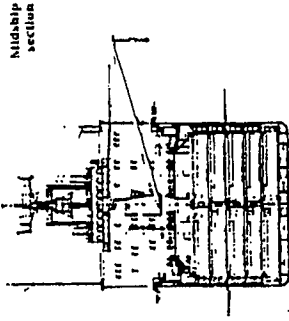
Container-/Mehrzweck-Frachterschiff  
 „Anne Catharina“



Stützlasten	3000 t
Länge im A. Längs	251,20 m
Breite	16,50 m
Tiefgang	4,57 m
Tragfähigkeit (max.)	3000 t
Crush. bei T = 6,40 m	113 t
Verdrängung	8 Personen
Lebensmittel	200 kg
Wasser	200 kg
Wasserkapazität	200 kg
in Raum	120 kg
in Deck	100 kg
in Treiböl	100 kg
in BW	100 kg
in Deck	100 kg
in Treiböl	100 kg
in BW	100 kg
Verdrängung	100 kg
(Kohle-Mot.)	100 kg
(Länder-Mot.)	100 kg

G/A plans MV "Winter Water"

Kühlschiff



Principal particulars

Length over all ..... 169 200 m  
 Length between perpendiculars ..... 157 700 m  
 Breadth, moulded ..... 15 000 m  
 Depth, moulded to upper deck ..... 12 725 m  
 Depth, moulded to A-deck ..... 6 975 m  
 Depth, moulded to B-deck ..... 7 150 m  
 Depth, moulded to C-deck ..... 4 400 m  
 Draught on summer freeboard ..... 10 115 m  
 Corresponding deadweight ..... 15,100 t  
 Baleton draught, max. .... 8 600 m  
 Corresponding deadweight ..... 10,200 t  
 Hold capacity, balr ..... 17 143 m<sup>3</sup>  
 20-ft units ..... 240  
 Underdeck resistance capacity, .....  
 Block coefficient at 10.1 m draught ..... 0.605  
 Propulsion power 17,000 kW at 110 rev/min  
 Speed at 7.5 m draught 21.9 knots

206



# Kühlschiff „Blumenthal“ ex „Helene Jacob“

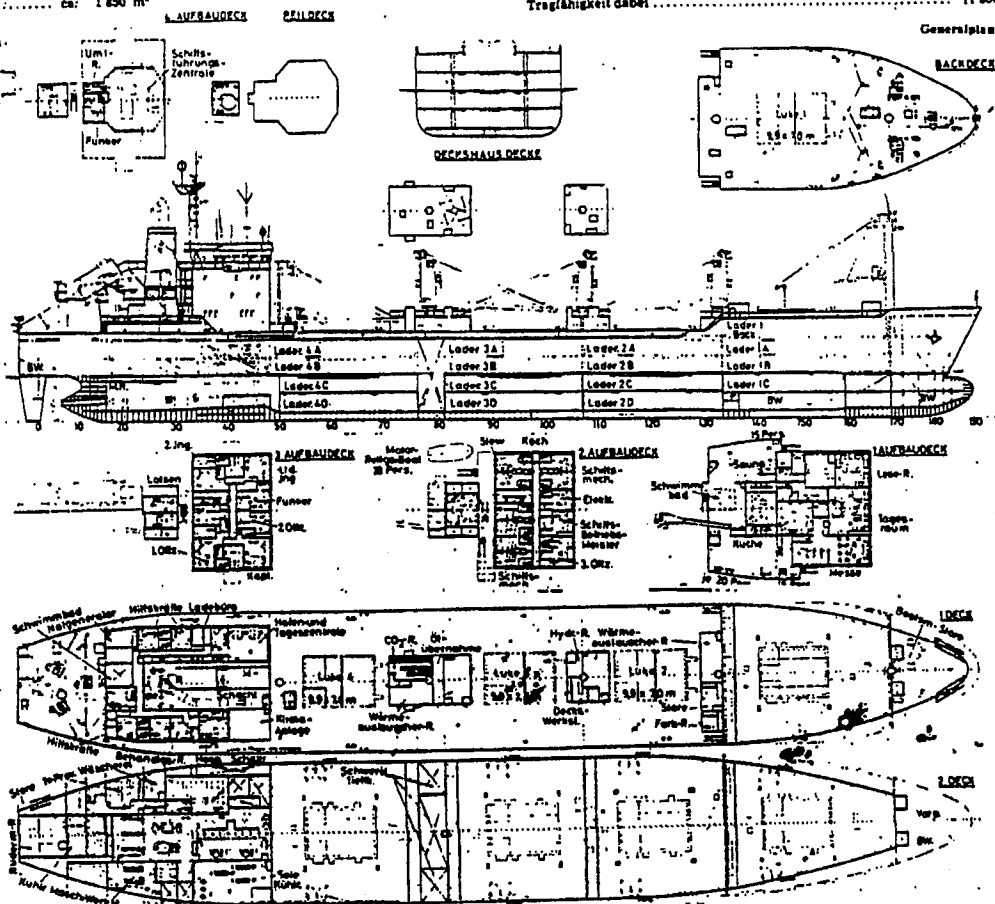
208

Internationale Vermessung	ca. 9 470 BRZ
Deckrauminhalt	5 000 NRZ
	476 821 cu.ft. bales
Wasserdichte Deckhöhe	113 498 m <sup>3</sup>
Wasserdichte Deckhöhe	3 358 m <sup>3</sup>
Wasserdichte Deckhöhe	2 200 mm
Wasserdichte Deckhöhe	ca. 1 300 m <sup>3</sup>
Schweröl	ca. 283 m <sup>3</sup>
Frischwasser	ca. 180 m <sup>3</sup>
Ballastwasser	ca. 1 850 m <sup>3</sup>

Länge über alles	146,13 m
Länge zwischen den Loten	137,60 m
Breite auf Spanten	21,30 m
Seitenhöhe bis Deck 1	12,80 m
Seitenhöhe bis Deck 2	9,80 m
Seitenhöhe bis Deck 3	7,03 m
Seitenhöhe bis Deck 4	4,23 m
Bananenliegeplatz bis UKK	9,350 t
Tragfähigkeit dabei	9,47 m
Tiefgang auf Sommertreibord bis UKK	11,806 t
Tragfähigkeit dabei	

## Maschinenaufstellung:

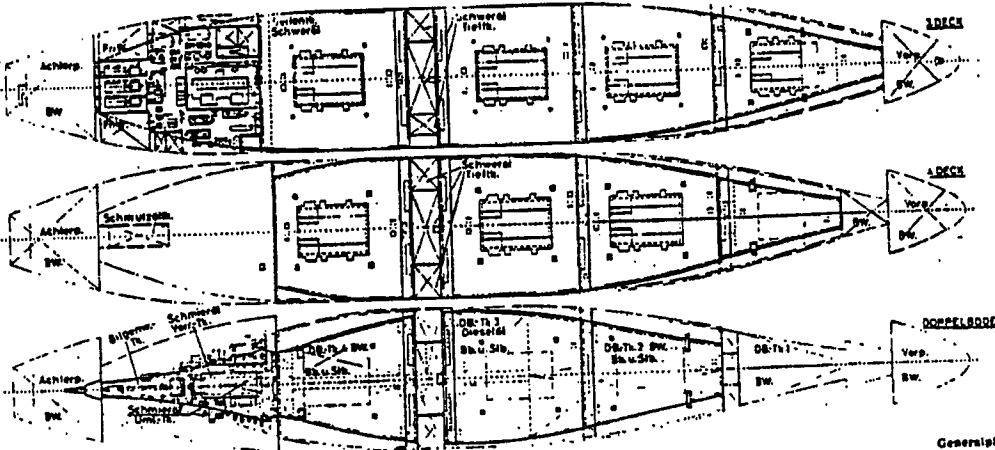
- 1 Hauptmotor
- 2 Laufwelle
- 3 Generatorwelle
- 4 Wellenlager vorn
- 5 Wellenlager hinten
- 6 Steuerröhrendichtung vorn
- 14 Törmaschine
- 18 Hilfsliesel (3)
- 19 Diesel-Generatoren (3)
- 20 Wellengenerator
- 21 Blindleistungsmaschine
- 22 Anblauf-Kompressoren (3)
- 30 Anblaufbehälter (2)
- 31 Arbeitsluft-Kompressor-Aggregat
- 38 Hilfskessel
- 39 Abgaskessel
- 44 Schalttafel für Hilfskessel
- 45 Zylinderpumpe für Schmieröl-Separator
- 46 Schmierpumpe für Hauptmotor (2)
- 47 Nockenwellen-Schmierpumpe (2)
- 48 Zylinder-Öl-Förderpumpe
- 49 Schmieröl-Trimpumpe
- 52 Ölchlammpumpe
- 53 Kraftstoff-Druckerhöhungspumpe Hauptmotor (2)
- 54 Kraftstoff-Zubringer-Pumpe Hauptmotor (2)
- 55 Dieselöl-Zubringer-Pumpe Hilfsliesel (3)
- 56 Schweröl-Zubringer-Pumpe Hilfsliesel
- 61 Dieselöl-Zubringer-Pumpe Hilfsliesel
- 64 Umwälzpumpe für Wärmeträger (2)
- 65 Förderpumpe für Wärmeträger
- 70 Hafenseekühlwasser-Pumpe
- 71 Seekühlwasser- und Elektropumpe für Frischwasser-Erzeuger
- 73 Frischkühlwasser-Pumpe
- 74 Zylinder-Kühlwasser Hauptmotor (2)
- 75 NT-Frischkühlwasser-Pumpe (2)
- 76 NT-Hafen-Frischkühlwasser-Pumpe
- 77 Vorwärmpumpe Zylinder-Kühlung Hauptmotor
- 78 Vorwärmpumpe Zylinder-Kühlung Hilfsliesel
- 79 Leckwasserpumpe
- 80 Pumpe für Befuchungstank
- 84 Leck- und Ballastpumpe (2)
- 85 Bilgewater-Entleer
- 86 Maschinenraum Leckpumpe (Reserve-Schlammpumpe)
- 89 NT-Frischkühlwasser-Kühler (2)
- 94 Frischwasser-Kühler für Zylinder-Kühlwasser Hauptmotor
- 95 Schmierkühler Hauptmotor



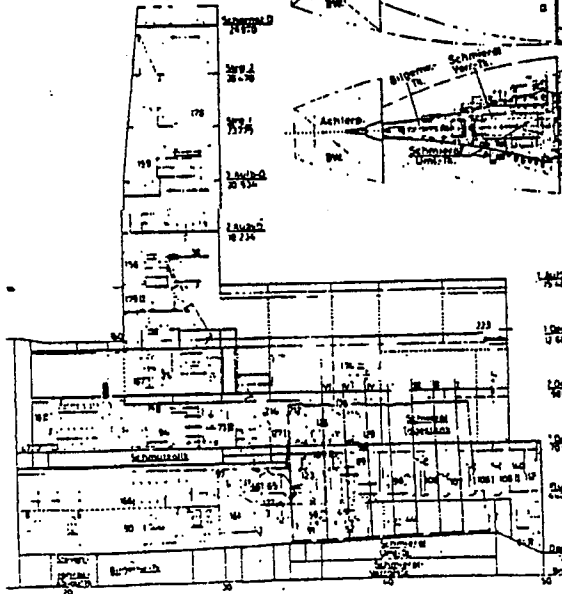
HANSA - Schiffbau - Schiffbau - Hafen - 121. Jahrgang - 1991 - Nr. 4

## Maschinenaufstellung:

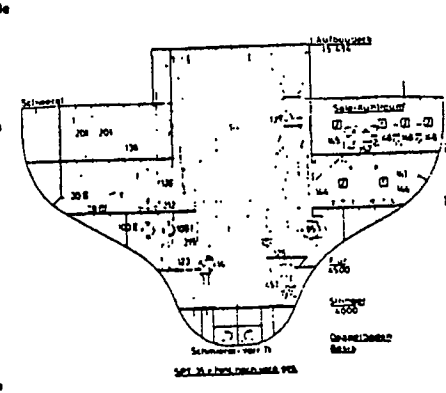
- 97 Nockenwellen-Schmierkühler
- 98 Kühler für Wärmeträger (Separator)
- 102 Schweröl-Separator (2)
- 103 Dieselöl-Separator
- 104 Schmieröl-Separator
- 106 Vorwärmer für Schweröl-Separator (2)
- 107 Vorwärmer für Dieselöl-Separator
- 108 Vorwärmer für Schmieröl-Separator
- 109 Schweröl-Endvorwärmer Hauptmotor (2)
- 110 Wasservorwärmer für Separator
- 111 Dieselöl-Endvorwärmer Hilfsliesel
- 112 Reinigungsflach für Separator



HANSA - Schiffbau - Schiffbau - Hafen - 121. Jahrgang - 1991 - Nr. 4



- 113 Reinigungsanlage für Maschinenteile und L.L.K.
- 116 Seekühlwasser-Filter (3)
- 118 Schmieröl-Saugfilter (2)
- 120 Schmieröl-Rückspülfilter Hauptmotor
- 121 Kraftstoff-Doppelfilter Hauptmotor
- 122 Schmieröl-Filter für Nockenwellen Hauptmotor
- 123 CIC-Filter-Aggregat
- 124 Filter für Separator
- 125 Ölseparator
- 126 Sedimentierfilter Hauptmotor
- 128 Separator-Drucktank
- 127 Separator-Druckpumpe (2)
- 129 UV-Entkeimungsanlage
- 128 Warmwasserbereiter
- 131 Frischwasser-Erzeugungsanlage
- 132 Schalttafel für Frischwasser-Erzeuger
- 134 Abwasser-Aufbereitungsanlage
- 134 Kompressor für Proviand
- 137 Kompressor für Klima
- 138 Klimagerät für Maschinenraum
- 138 Kondensator für Klima
- 140 Hydraulischer Schrank für Ventile

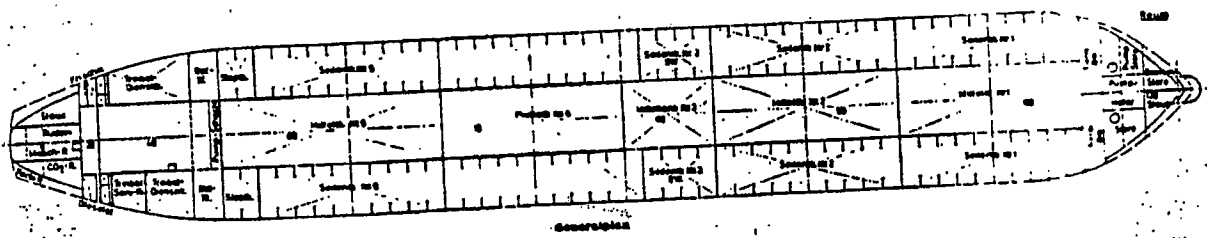
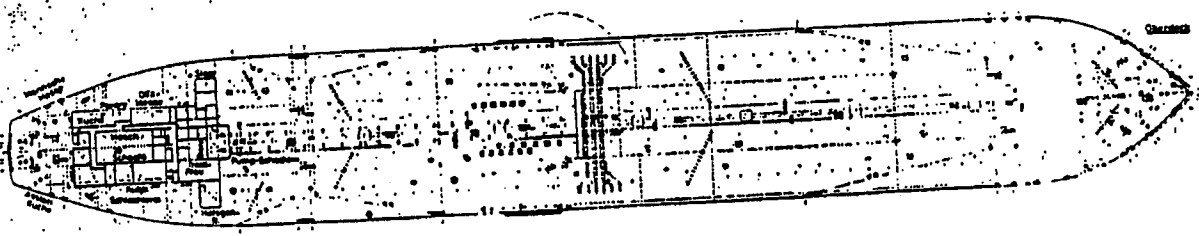
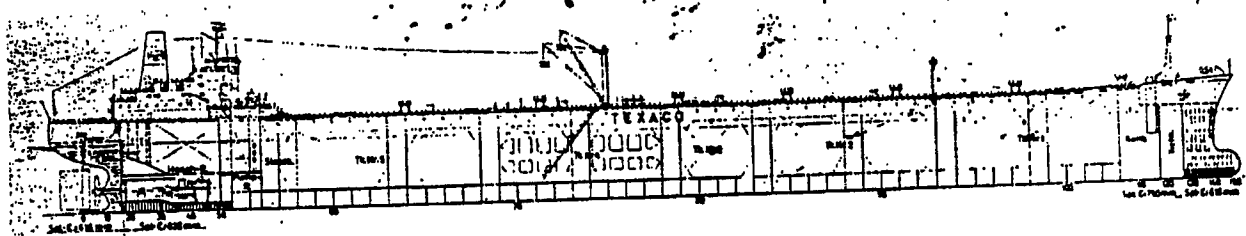


# 209000-tdw-Turbinentanker „Texaco Hamburg“

211

## Hauptdaten

Länge über alles	225,326 m = 1067' - 4"
Länge zwischen den Loten	210,325 m = 819' - 9 1/4"
CT = 18,994 m	62' - 3 1/4"
Breite auf Spanten	47,168 m = 154' - 8"
Seitenhöhe	21,500 m = 70' - 8 1/4"
Tiefgang auf Sommertreibbord	18,994 m = 62' - 3 1/4"
Verdrängung hierbei in Seew.	241 660 t = 277 550 us & 1010 kg
Tragfähigkeit	209 400 t = 230 100 us & 1918 kg
Inhalt der Ladetanks (100%)	258 428 m <sup>3</sup> = 9 124 911 cu.ft.
Inhalt der Ladetanks (90% bzw. Tanks Nr. 4 & 90,5%)	210 826 m <sup>3</sup> = 7 481 646 cu.ft.
Inhalt der Heizöltanks (100%)	8 165 m <sup>3</sup> = 289 915 cu.ft.
Inhalt der Reinballasttanks (*)	28 762 m <sup>3</sup> = 1 020 224 cu.ft.
Max. Dauerleistung der Antriebsturbinen bei einer Propellerdrehzahl von 45 U/min	20 000 SHP (metrisch)
Probefahrtgeschwindigkeit (T = 18,994 m)	15,5 kn
Britische Vermessung	104 915,05 NRT
	78 697,21 NRT
Besatzung	38 Personen
Aktionsradius (einachs. Tankheizung)	13 200 km



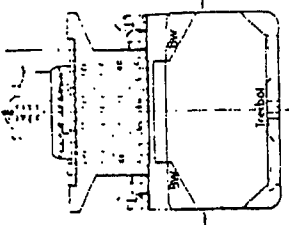
# 40 300-tdw-Motor Bulk-Carrier „Havörn“

Länge über alles	182,90 m
Länge zwischen den Loten	175,00 m
Breite auf Spannen	28,95 m
Seitenhöhe	16,30 m
Tonnage (Auslegung)	11,30 m
Teilung (B-D-60 Frd.)	11,89 m
Geometrische Stabilität	15,5 Kn
Anteilleistung	13 330 PS, 145 U/min
Aktionsradius	ca. 20 000 sm

**Traxfahigkeit**

11,20 m	37 620 t (A 1000 KE) - 37 027 tG15
11,88 m	48 300 t (A 1000 KH) - 38 665 tG16

Das Schiff ist geeignet für den Transport seelicher Bulkladung, wie z. B. Getreide, Zement, Erz, Aluminium, Braunkohle u. a. Seine Vielseitigkeit konnte das Schiff bereits auf vielen ersten beiden Meilen beweisen.

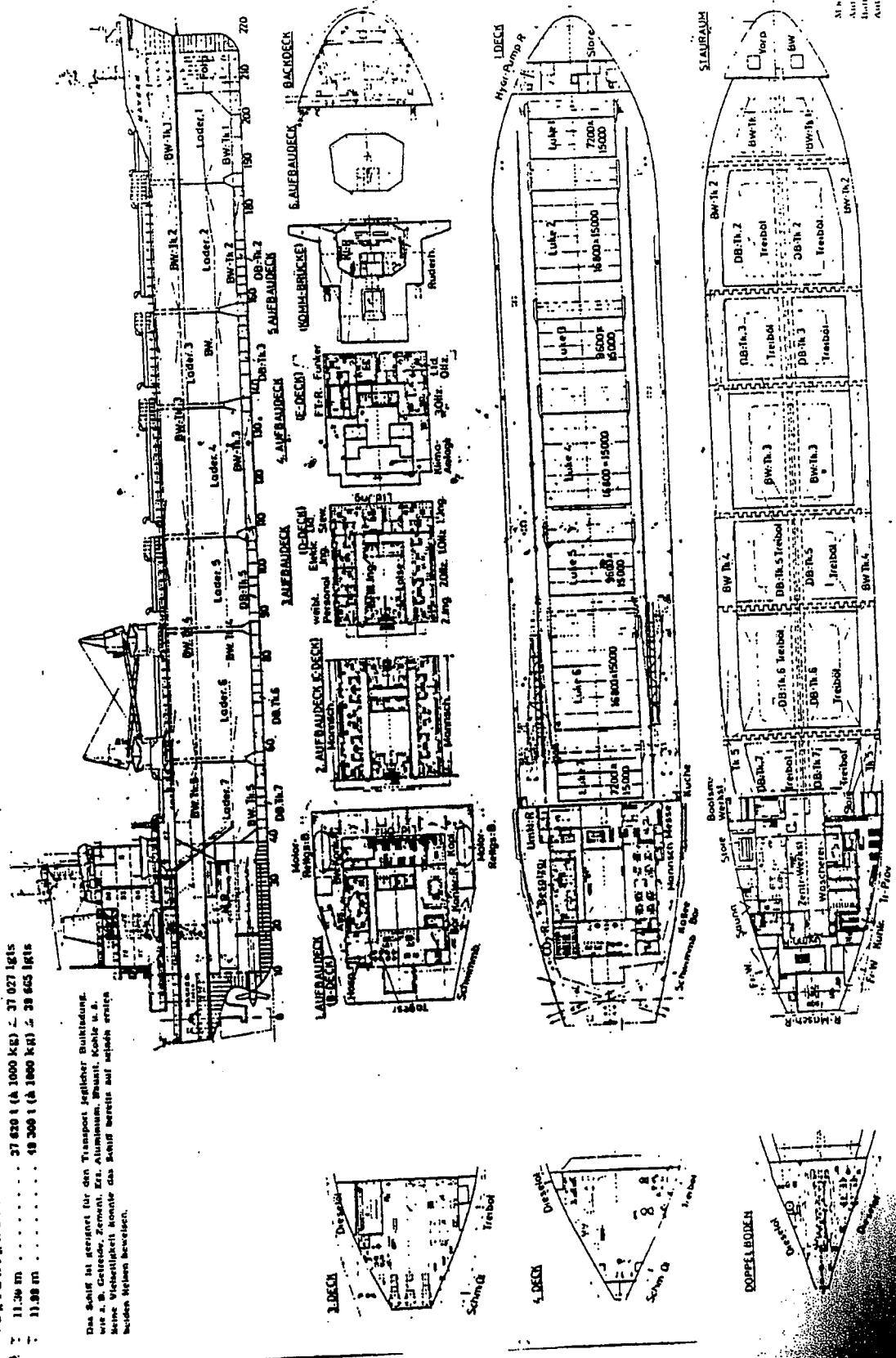


**Statistisches**  
 für 1 Jahr in mind. ca. 3000  
 Vorkosten für  
 Baukosten (K1-K3)  
 200000000,-  
 200000000,-  
 200000000,-  
 200000000,-

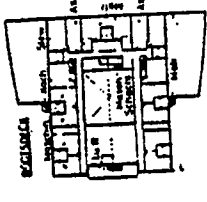
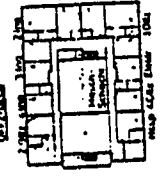
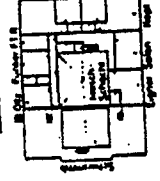
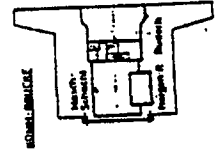
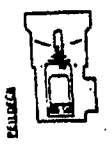
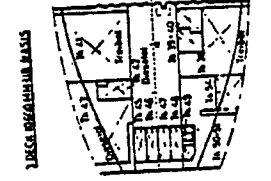
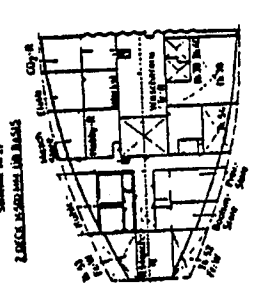
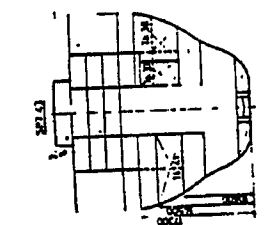
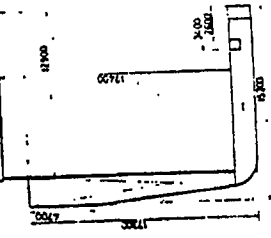
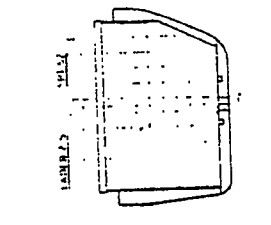
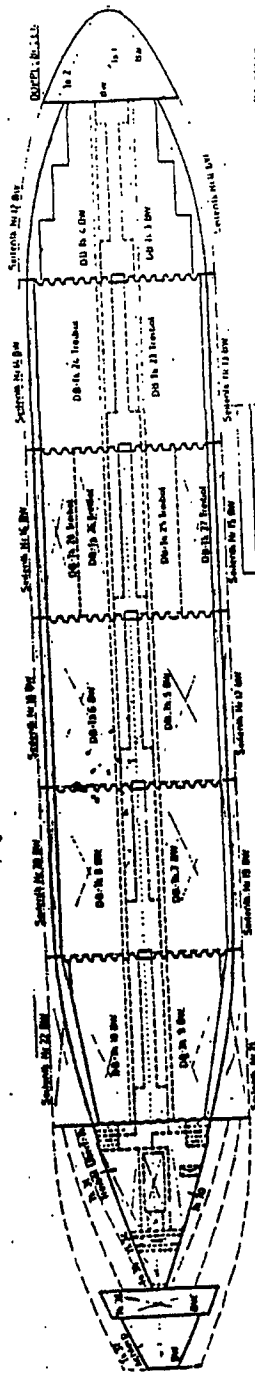
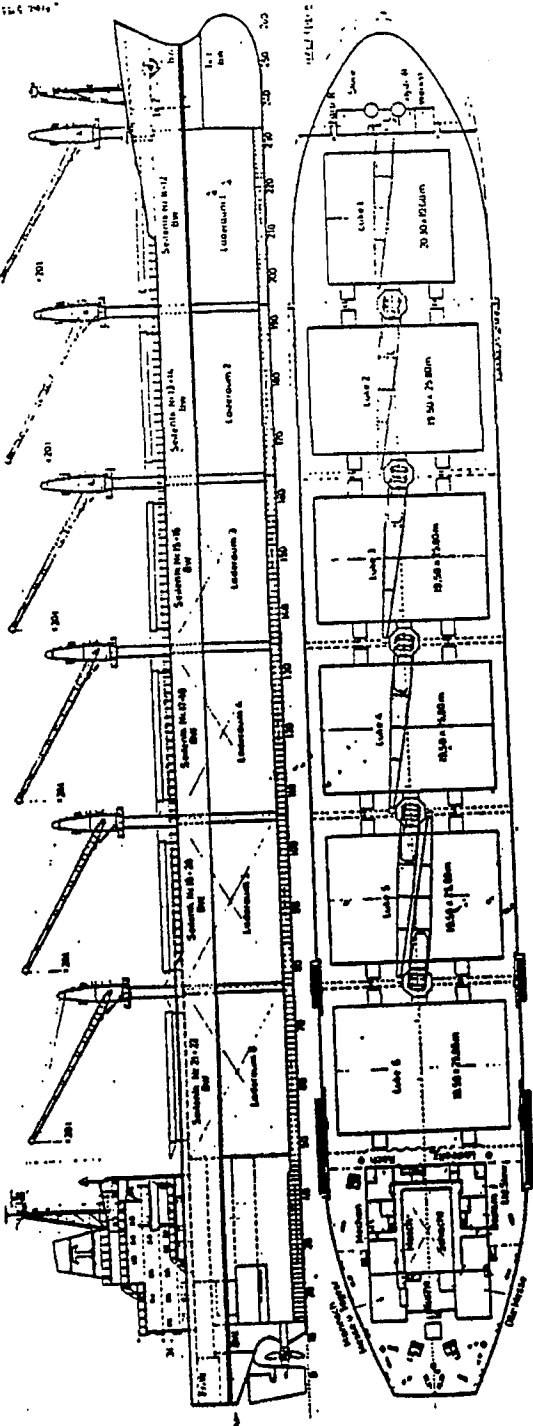
**Ladeausrüstung**  
 für 1000 t  
 für 2000 t  
 für 3000 t  
 für 4000 t  
 für 5000 t  
 für 6000 t  
 für 7000 t  
 für 8000 t  
 für 9000 t  
 für 10000 t

261

**Massenbau**  
 Aluminium  
 Stahl  
 Holz



Transporter „Wars au“



„Warschau“

**Technische Daten**

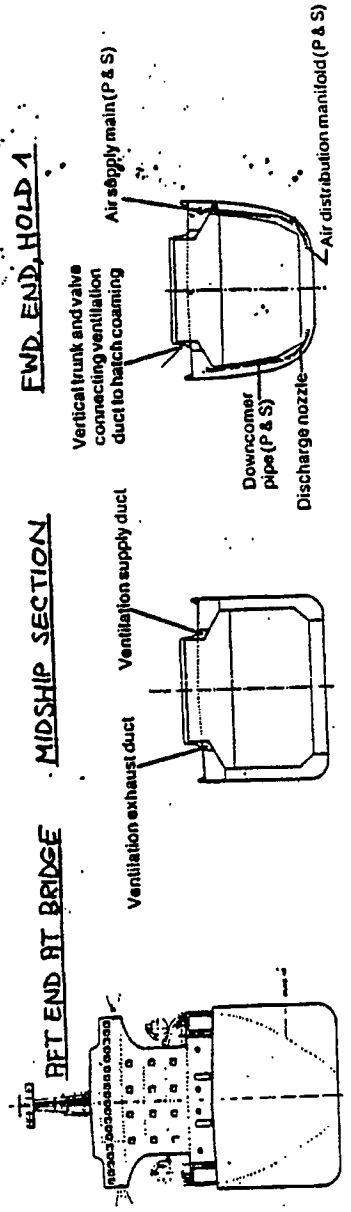
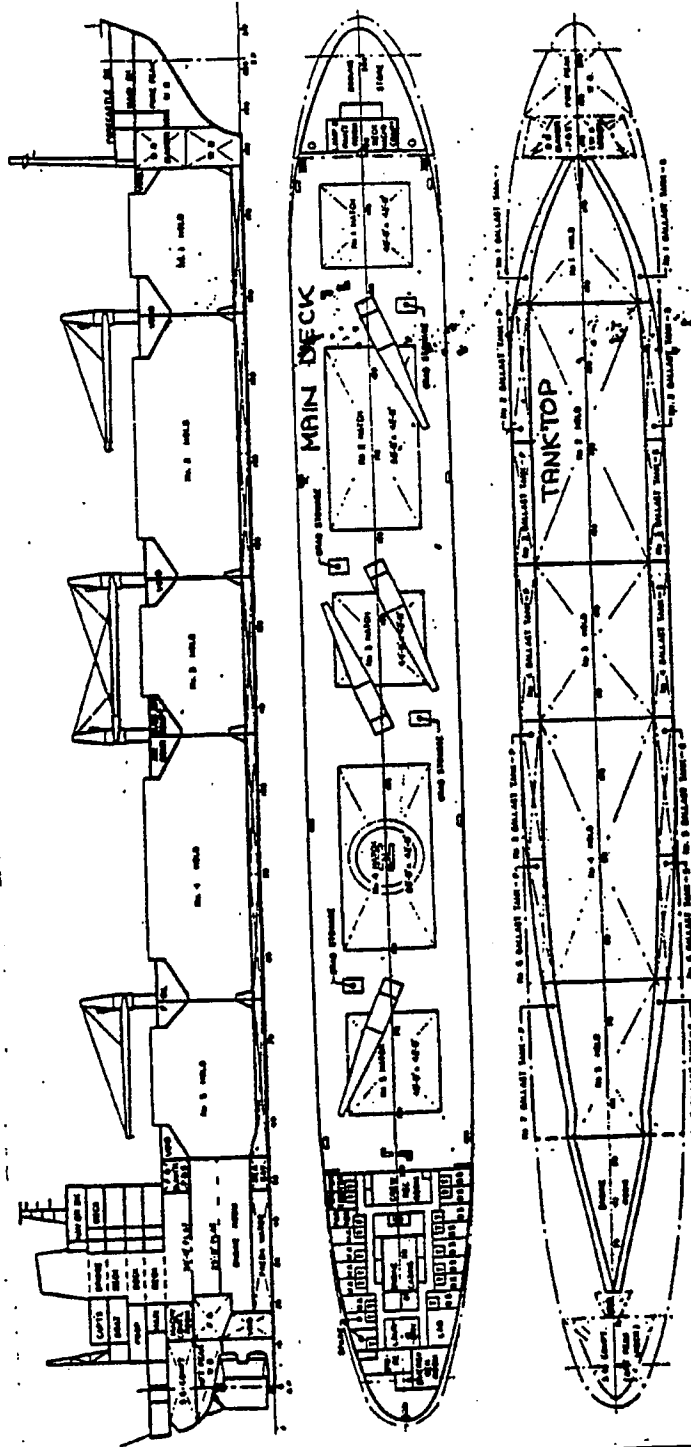
11233 m	322,63
192,00 m	17,90
24,00 m	17,90
11,30 m	11,17 m
12,17 m	34,124 t
12,17 m	34,124 t
320 000 cfm	34,124 t
21 200 t	34,124 t
31 A 14 PS (CSM)	34,124 t

1. Transport von gepacktem Paketholz entsprechend gebräuchlichen Standard-Paktabmessungen als Entwurfsbasis.
2. Auslegung der Laderäume zum Transport sog. Massengüter, die bei der zukünftigen Marktentwicklung zu erwarten sind: Stahlkonstruktionen, Röhren, Brückenbauteile einschließlich der Möglichkeit, Autos oder Container zu transportieren.
3. Raum- und gewichtsparende Antriebsanlage mit einer Leistungsgerechten Geschwindigkeit.

Auf Grund erfolgreicher Zusammenarbeit mit Reedereien und Charterern sowie umfangreicher technischer Untersuchungen ergab sich folgendes Entwurfskonzept:

1. Transport von gepacktem Paketholz entsprechend gebräuchlichen Standard-Paktabmessungen als Entwurfsbasis.
2. Auslegung der Laderäume zum Transport sog. Massengüter, die bei der zukünftigen Marktentwicklung zu erwarten sind: Stahlkonstruktionen, Röhren, Brückenbauteile einschließlich der Möglichkeit, Autos oder Container zu transportieren.
3. Raum- und gewichtsparende Antriebsanlage mit einer Leistungsgerechten Geschwindigkeit.

Ice breaking bulk carrier MV "Arctic"



The ship's general particulars are:

Length overall	209.55 m
Length pp	196.59 m
Breadth moulded	22.86 m
Breadth overall	22.93 m
Depth moulded	15.24 m
Designed draught	10.81 m
Max. summer draught SW	10.93 m
Summer deadweight SW	28,360 t
Seaway deadweight FW	16,060 t
Cargo cubic (incl. hatches)	36,050 m <sup>3</sup>
Lighthouse weight	9,279 t
Horsepower	14,770 bhp
Speed	15.5 kts
Crew	44

The modern all-purpose bulk carrier is equipped with 4 cranes with a 16-t capacity each. Alternative hold stowage is Nos. 2 and 4 either full (with Nos. 1, 3 and 5 empty) or empty (with the other three holds ballasted). The total ballast capacity is 28,330 t. The dimensions of the five hatches and holds are given in the following table:

	hold	hatch
No. 1	21.0 X 19.5 m	12.2 X 12.8 m
Nos. 2 + 4	38.4 X 20.1 m	26.8 X 12.8 m
No. 3	22.2 X 20.1 m	13.4 X 12.8 m
No. 5	21.3 X 20.1 m	14.6 X 12.8 m

265

# OO 230 - STANDARD AUSFÜHRUNG

Erz-Oil-Turbinenfrachter  
in Auftrag 2 Schiffe

Klasse	LR 100 A	Ore-Oil-Carrier
		LMC UMS
Länge über alles	327,500 m	
Länge zwischen den Loten	310,983 m	
Breite auf Spannen	49,000 m	
Seitenhöhe bis Hauptdeck	27,500 m	
Freibordtieftgang (Typ B-86%)	20,422 m	
Tragfähigkeit auf Freibordtieftgang	232.770 t	
Vermessung	122.800 BRT 75.600 NRT	

Geschwindigkeit unter Probefahrbedingungen bei Freibordtieftgang und 100% M.C.R. 15,5 kn  
Aktionradius 18.000 sm

Laderaum- und Tankanordnung	5
Erz-Oil-Laderaume	10
Ladeöltanks	2
Stoßtanks	4

Brennstofftanks	
Ballasttanks in Vorpeck, Achterpeck, 2 Seitentanks, Doppelbodentanks	
Laderaum- und Tankkapazitäten:	
Erz-Oil-Laderaume, 100%	130.100 m <sup>3</sup>
Ladeöltanks, 98%	280.200 m <sup>3</sup>
Ballasttanks, 100%	36.030 t
Brennstofftanks, 98%	8.200 t

Spezifisches Gewicht der Ölladung bei 400 l Vorrat: 0,815 t/m<sup>3</sup>

Luken und Lukendeckel:  
9 Luken 15,00 - 15,20 m  
1 Luke 10,00 - 15,20 m  
Ein hydraulisch betätigter, seitwärts rollender Deckel je Luke

Löscheinrichtungen:  
4 dampfgetriebene Ladedumpen mit einer Kapazität von je 3.500 wt/h

Schlauchübernahmeeinrichtung:  
2 Bäume mit je 10 t Tragkraft  
1 dampfgetriebene 5-t-Winde

Anker- und Verholeneinrichtung:  
2 Ankerwinden kombiniert mit 4 Konstantzugwinden mit je 30 t Zug  
5 Konstantzugwinden mit je 30 t Zug  
Alle Winden dampfgetrieben  
Ausrüstungsteilzahl: 6451

Besatzung  
In Einzelkammern mit Dusche und WC  
In Einzelkammern, je 2 Mann eine Dusche und WC  
Außerdem Unterbringungs-möglichkeiten für Eigner Lotsen und Zollbeamte  
3 Personen  
Gesamt: 38 Personen

Hauptmaschine  
1 AEG De-Schneide-Getriebeturbine mit 32.000 PS (M.C.R.), 85 Upm

Fernsteuerung und Automation:  
Von der Brücke, dem Brückennock und dem Maschinenkontrollraum  
Zeitweise unbesetzter Maschinenraum

Hauptkessel  
2 ölgefeuerte HDW-Wasserröhrenkessel  
2 - 57 t/h Maximalleistung, 82 atü, 515° C

Stromerzeuger:  
1 Kondensator-turbogenerator (Abdampf zum Hauptkondensator) 900 kW  
1 Diesele-generator 900 kW  
1 Notdiesele-generator 165 kW  
samtlich für 440 V / 60 Hz

Proviandkühlanlage:  
Fleischraum 22 m<sup>3</sup> - 20° C  
Gemüserraum 42 m<sup>3</sup> - 4° C  
Milchproduktieraum 13 m<sup>3</sup> - 4° C  
Vorraum 12 m<sup>3</sup>

Automatische Anlage, ausgelegt, obige Temperaturen unter tropischen Bedingungen 24 Stunden bei 18 Betriebsstunden pro Tag zu halten.

Klima-Anlage:  
Ein-Kanal-System  
Heizungsbedingungen:  
innen: 20° C, außen: -20° C

Kühlungsbedingungen:  
innen: 29° C, bei 50% relativer Feuchte  
außen: 35° C, bei 70% relativer Feuchte

Nautische Geräte:  
Kreiselkompaß, Raderanlage, Selbststeueranlage, Funkpeiler, Echolotanlage, Fahrmeßanlage, Funkstation, UKW-Sprechfunkanlage

# OO 230 - STANDARD DESIGN

287

Turbine-driven Ore-Oil Carrier  
On order: 2 ships

Classification	LR 100 A 1, Ore-Oil-Carrier
	LMC, UMS
Length overall	1074' 5 1/2"
Length between perpendiculars	1017' 0 1/2"
Breadth moulded	160' 9 1/2"
Depth to main deck	90' 2 1/2"
Freeboard draught (type "B-60 %")	67' 0"
Deadweight at freeboard draught	229,100 ts
Registered tonnages	122,800 GRT 75,600 NRT

Speed under trial conditions at freeboard draught and 100% M.C.R.: 15.5 kn  
Cruising range: 18,000 nautical miles

Hold and tank arrangement:  
Ore Oil cargo holds: 5  
Cargo oil tanks: 10  
Slop tanks: 2  
Fuel oil tanks: 4  
Clean ballast tanks in fore peak, after peak, 2 wing tanks, double bottom tanks  
Hold and tank capacities:  
Ore Oil cargo holds, 100%: 4,594,000 cbl  
Oil cargo holds and tanks, 98%: 8,895,000 cbl  
Clean ballast tanks, 100%: 35,450 ts  
Fuel oil tanks, 98%: 8,070 ts

Stowage factor of cargo oil (at 4.330 ts consumable stores): 44.0 cbl to (42.13° API)

Hatches and hatch covers:  
9 hatches: 49' 2 1/2" x 49' 10 1/2"  
1 hatch: 32' 10" x 49' 10 1/2"  
1 hydraulically operated slide-rolling cover for each hatch.

Oil cargo discharging equipment:  
4 steam driven 8-ton winch with a capacity of each 3,500 wts/hr  
Hose handling gear:  
2 derricks 10 ts each

1 steam driven 8-ton winch  
Anchoring and mooring equipment:  
2 anchor winches, combined with 4 constant tension winches, 30 ts each  
3 constant tension winches 30 ts each  
All winches steam driven

Equipment number: 6451

Complement:  
In single cabins with showers and WC  
In single cabins (1 shower and WC for 2 ratings each)  
Additional accommodation for owners, pilots, customs officials  
Total:  
3 officers and petty officers  
18 ratings  
3 persons  
38 persons

Main propulsion unit:  
1 AEG-De-Schneide geared steam turbine, 32,000 metr. SHP (M.C.R.), 85 r.p.m.

Remote control and automation  
From wheelhouse, bridge wings and engine control room  
Periodically unattended engine room

Main boilers:  
2 HDW oil-fired water-tube boilers  
2 125,000 lbs/hr max. output at 880 p.s.i.g. and 959 F

Electric generators:  
1 condensing turbo-alternator (with exhaust to main condenser) 900 kW  
1 diesel alternator 900 kW  
1 emergency diesel alternator 165 kW  
all for 440 volts and 60 cycles/sec.

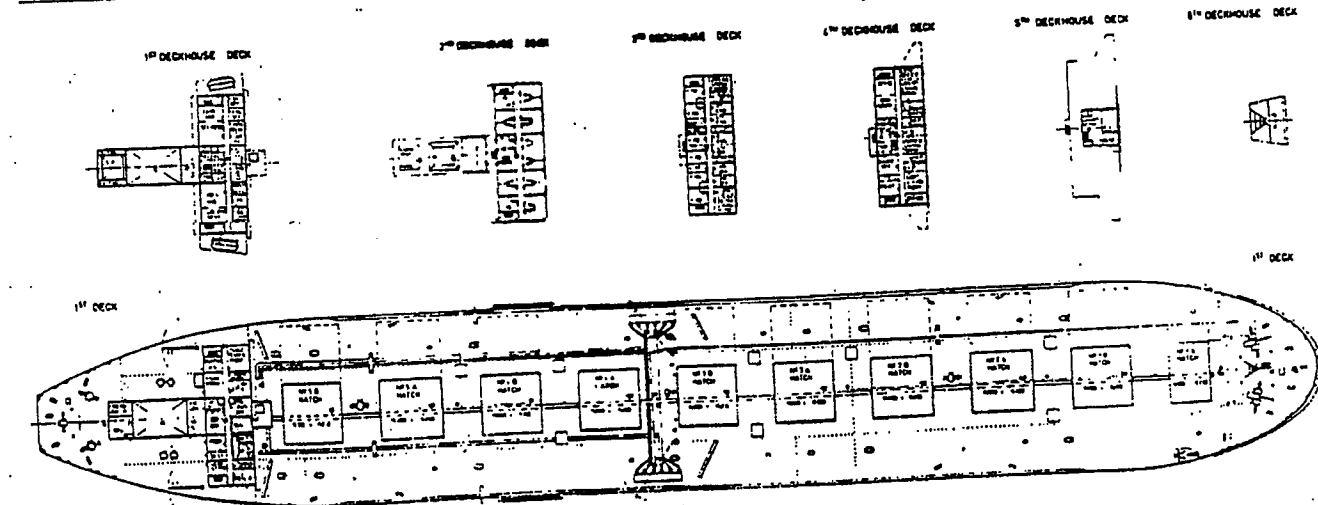
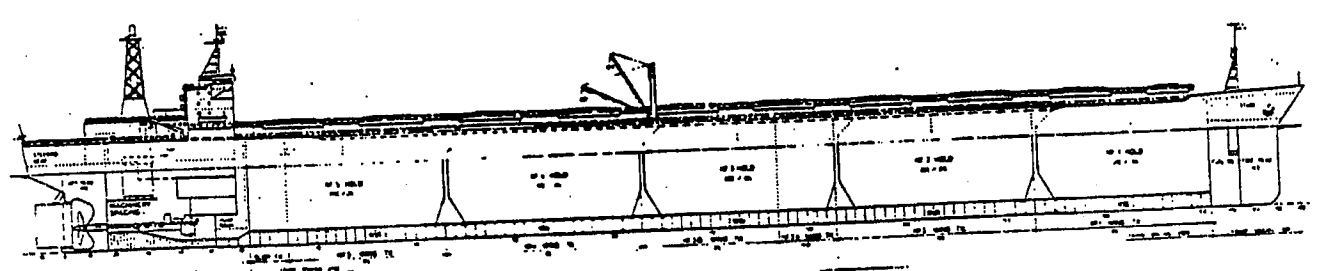
Provision refrigerating plant:  
Meat room 777 cbl. - 4 F  
Vegetable room 1,483 cbl. 39 F  
Dairy products room 459 cbl. 38 F  
Handing room 424 cbl.

Automatic plant designed to maintain above temperatures for 24 hours under tropical conditions at a working range of 18 hr day

Air conditioning plant:  
single duct system  
Heating conditions: inside 64° F, outside - 4 F

Cooling conditions:  
inside 84° F with 50% air humidity  
outside 95° F with 70% air humidity

Nautical equipment:  
Gyro compass, radar, automatic pilot, radio direction finder, echo sounder, log, wireless station, VHF radio equipment.

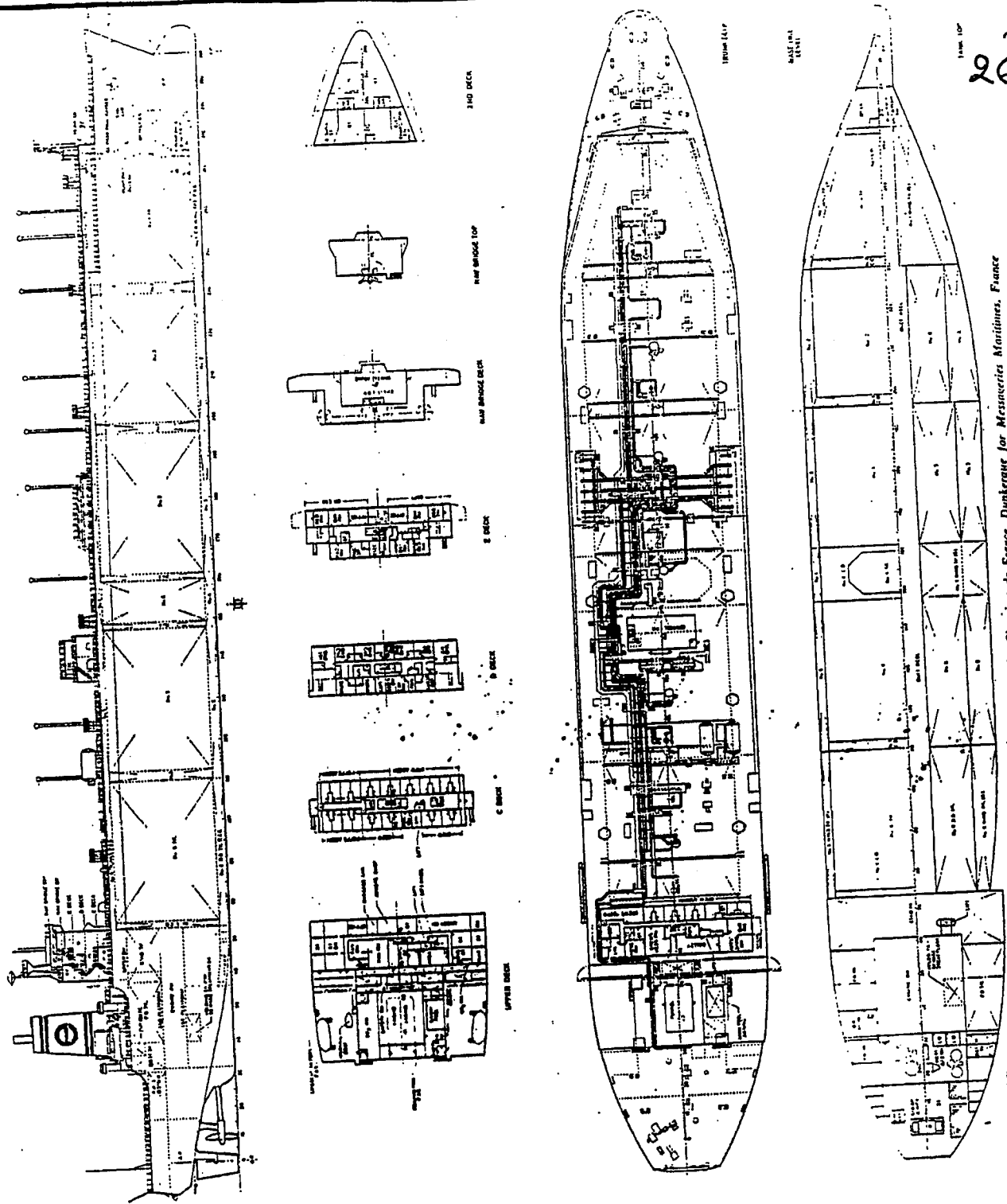


# GASTANKER

## LNG - carrier

Principal particulars	
Length, o.s.	270.00 m
Length, b.p.	258.00 m
Length, classification	253.43 m
Breadth, moulded	41.60 m
Gross tonnage	43,900
Net tonnage	63,340 t
Deadweight	11,700 m
Service draught	11.50 m
Scantling draught	125,011 m <sup>3</sup>
Cargo tank capacity	45,000 shp
Machinery output	at 108 rev/min.
Service speed	20 knots

Tank capacities	
No. 1 cargo tank	13,877 m <sup>3</sup>
No. 2 "	23,486 m <sup>3</sup>
No. 3 "	27,070 m <sup>3</sup>
No. 4 "	4,518 m <sup>3</sup>
No. 5 "	27,042 m <sup>3</sup>
No. 6 "	27,048 m <sup>3</sup>
Total	125,011 m <sup>3</sup>

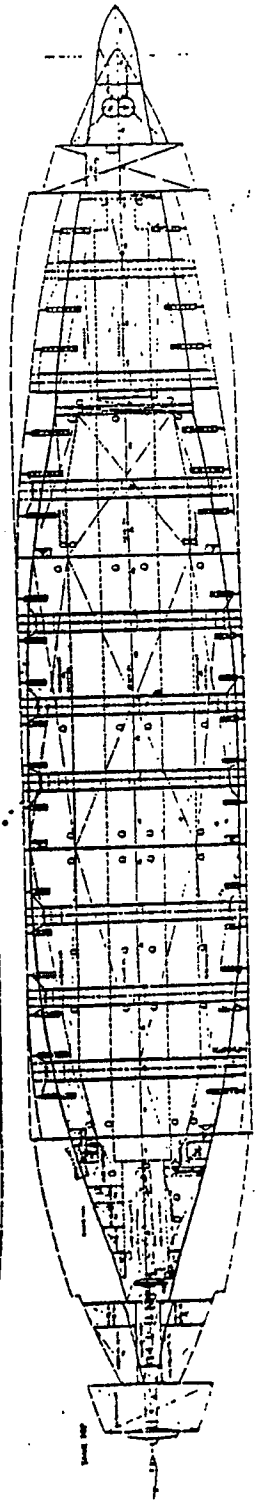
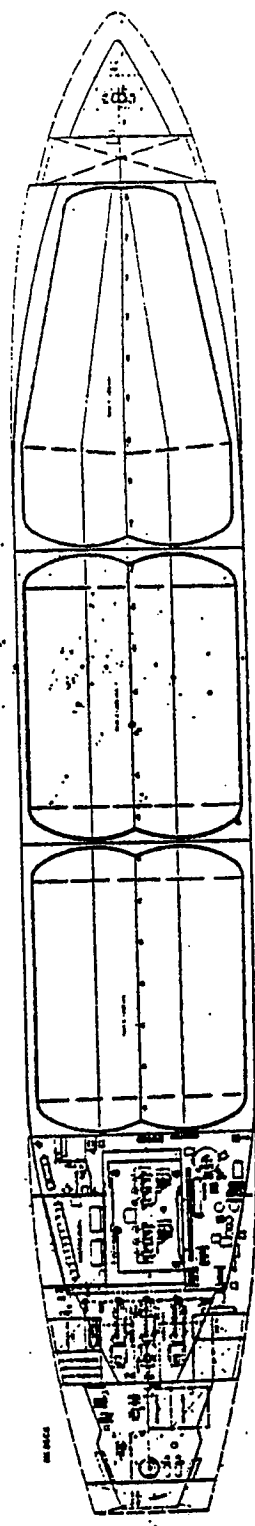
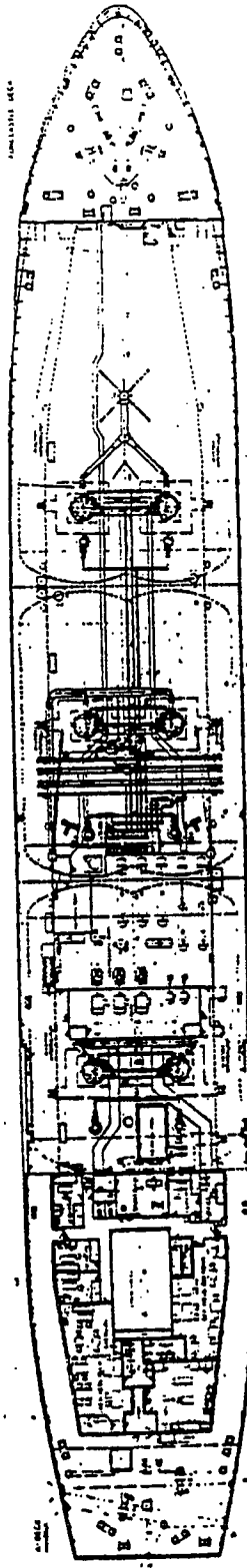
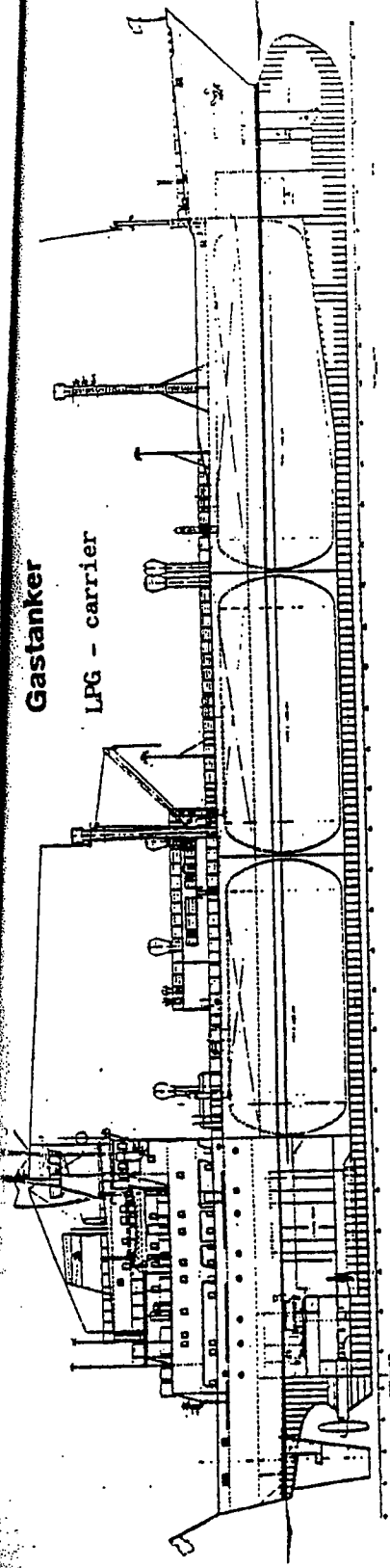


The general arrangement of the 125,011 m<sup>3</sup> LNG carrier 'El Paso Paul Kayser' built by Chantiers de France, Dunkerque for Messageries Maritimes, France

223

# Gastanker

## LPG - carrier

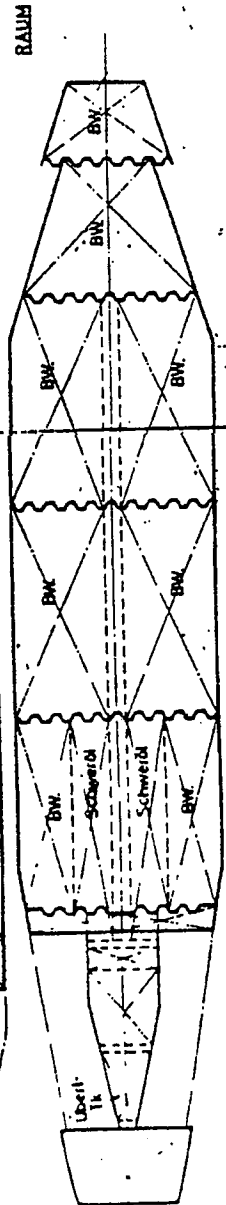
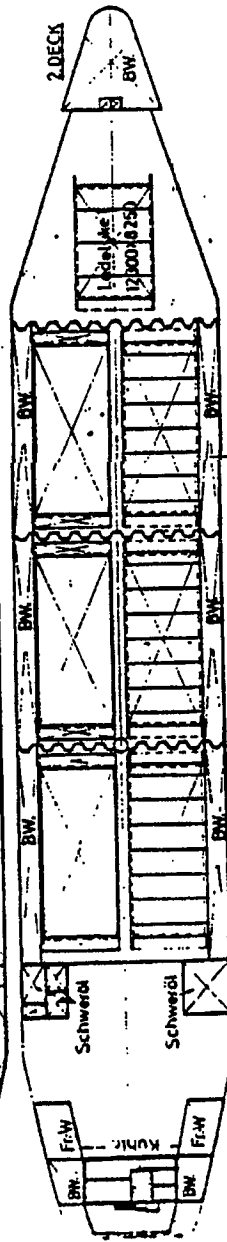
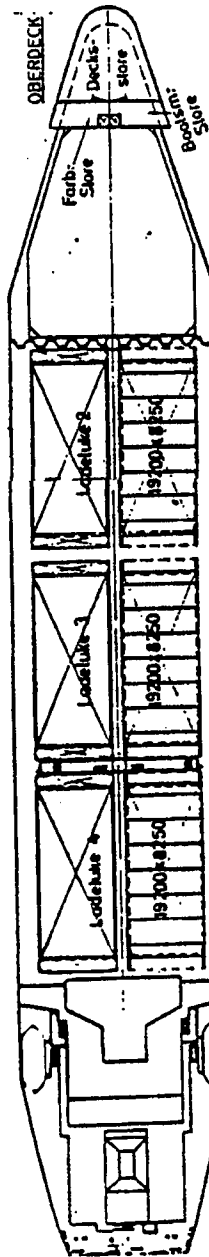
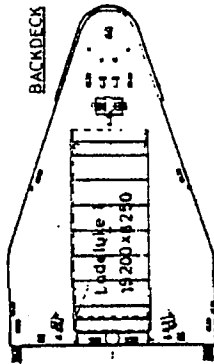
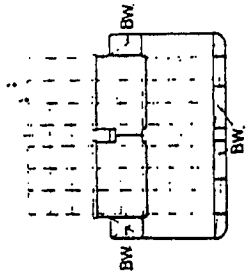
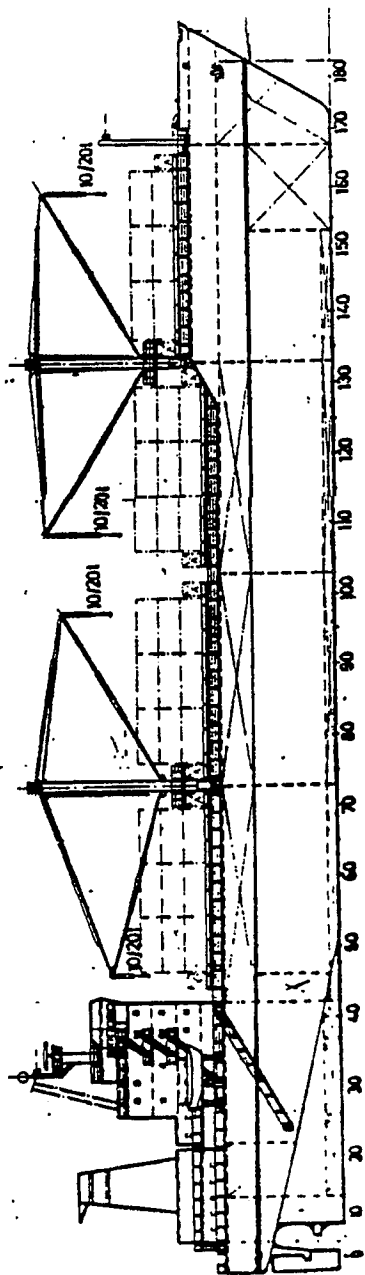


Länge über alles :	137,05 m
Länge zw. d. Loten	127,50 m
Breite	20,90 m
Höhe	11,50 m
Treibstoff	max. 8.200 m <sup>3</sup>
Verdrängung	9 060 RTT
Tankinhalt	rd 12 000 m <sup>3</sup>
Produktions- Gesellschaft	10 3 km Grafen- Fahrer entw. T. T. T.

Generalplan



Vielzweck Trockenfrachter ( 14800 tdw )



202

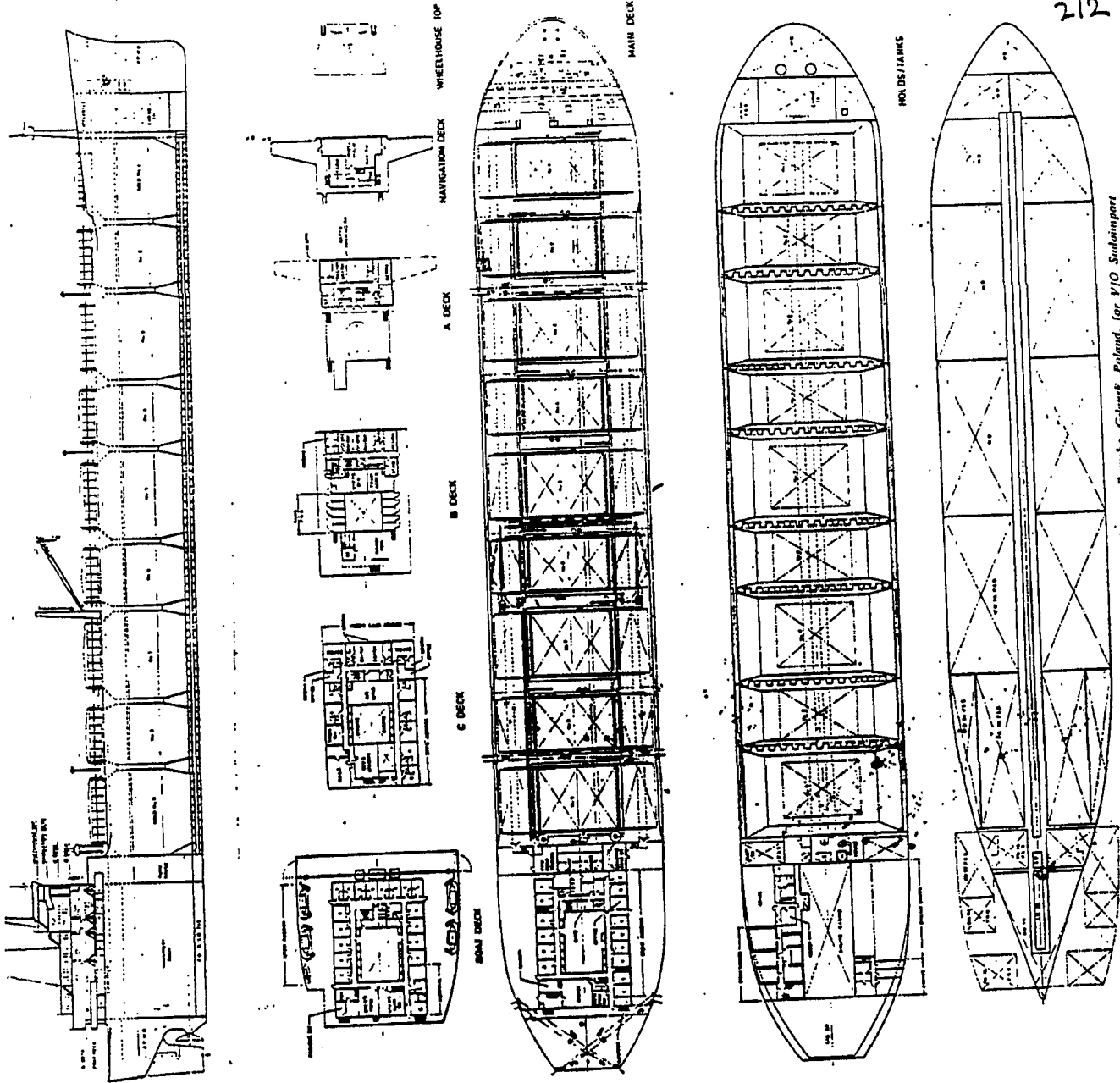
Hauptabmessungen:

Länge über alles . . . . .	145,2 m
Länge zwischen den Loten . . . . .	138,0 m
Breite . . . . .	23,1 m
Tiefgang . . . . .	9,5 m
Höhe . . . . .	13,0/9,5 m
Tankinhalte:	
Schweröl . . . . .	1400 m <sup>3</sup>
Dieselloil . . . . .	220 m <sup>3</sup>
Frischwasser . . . . .	200 m <sup>3</sup>
Ballastwasser . . . . .	4500 m <sup>3</sup>



# MASSENGUTSCHIFF

<b>Principal particulars</b>	
Length o.a.	245.50 m
Length b.p.	236.00 m
Breadth moulded	38.70 m
Depth	22.00 m
Draught, summer load line	16.00 m
Draught, liquid cargo	14.50 m
Corresponding deadweight at 16.00 m draught	105 000 t
Gross tonnage	79 381 t
Net tonnage	40 027 t
Cargo hold/tank capacity—total—grain including hatches	107 616 m <sup>3</sup>
Bullast tank capacity	39 240 m <sup>3</sup>
Machinery output	23 200 bhp at 122 rev/min
Service speed at sea	16.0 knots
Endurance—nominal/increased	20 000/25 000 nautical miles
Complement, including eight supernumeraries	56



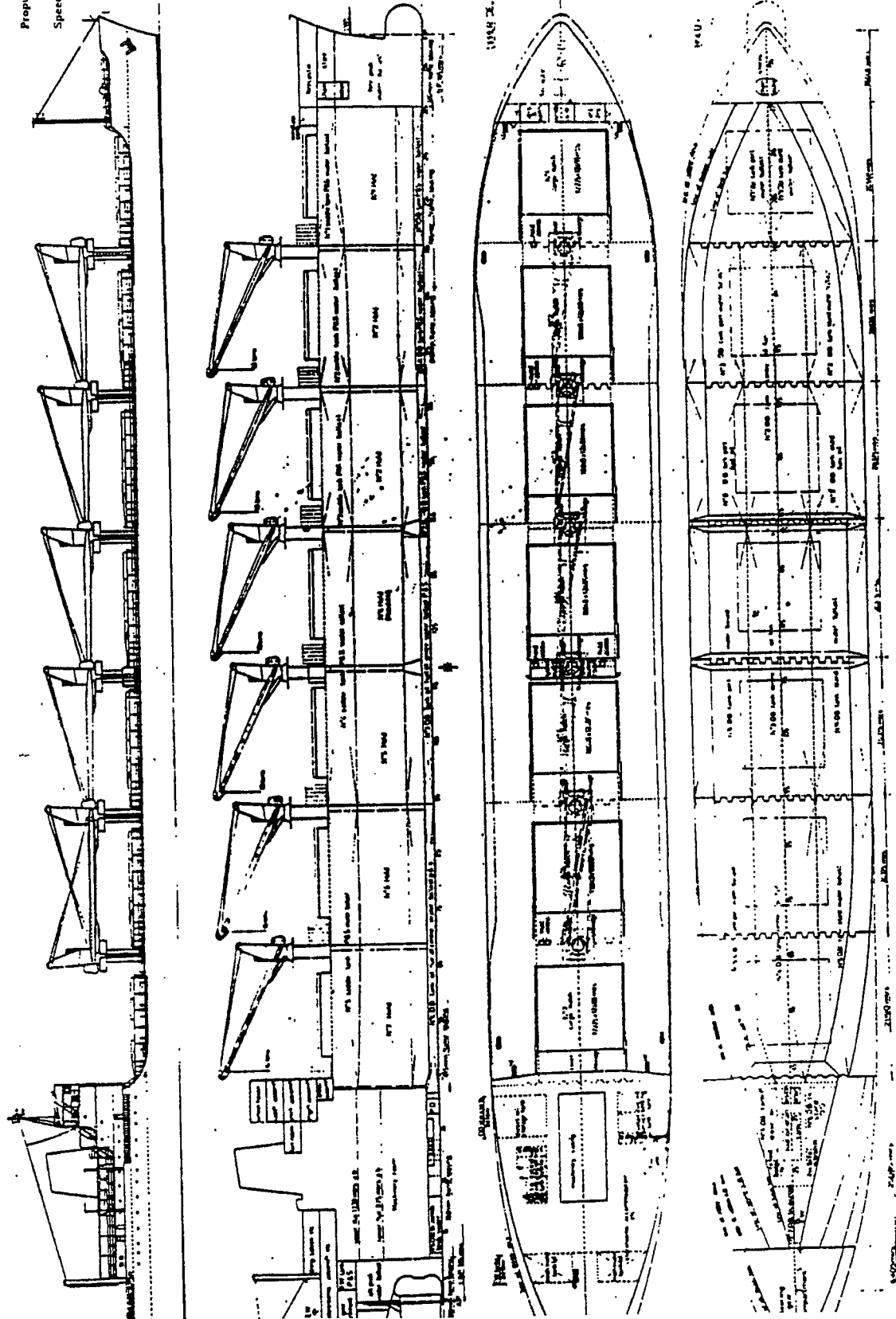
General arrangement of the 105 000 dwt bulk carrier 'Mazehal Budienny', built by Komuna Paryska, Głanek, Poland, for V/O Smlainport

# M. V. "WOODARETUS"

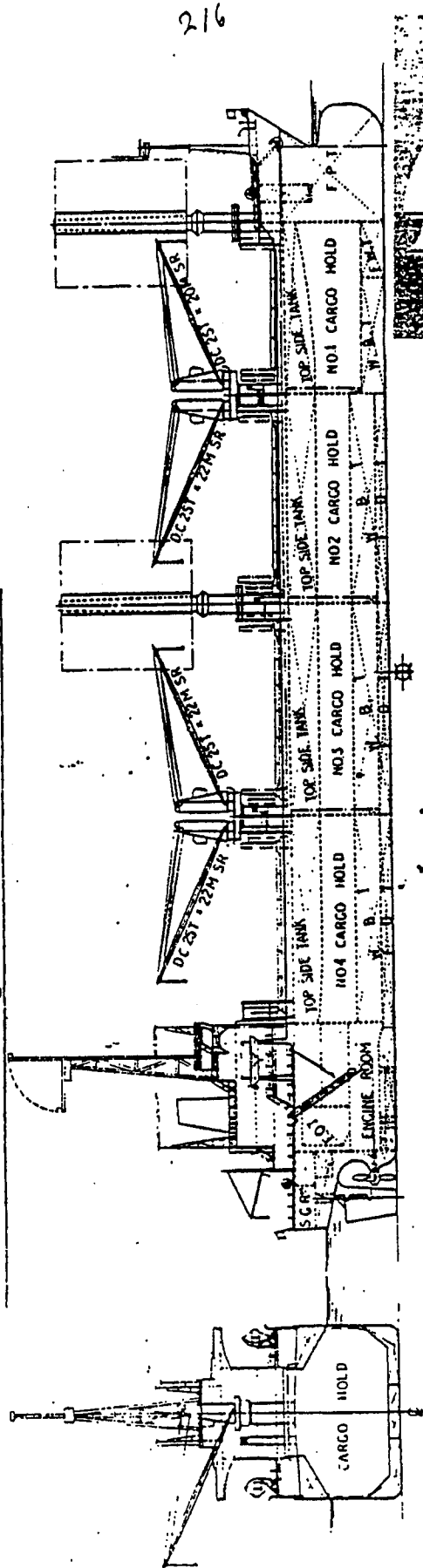
A standard 37,500 tonne d. w. bulk carrier

Length over all 196.118 m  
 Length between perpendiculars 185.960 m  
 Breadth, moulded 26.494 m  
 Depth, moulded to upper deck 15.386 m  
 Draught on summer freeboard 11.364 m  
 Corresponding deadweight 37,472.00 t  
 Light ship 8,044.00 t

Gross tonnage: Greek 19,264.01  
 Panama 22,625.27  
 Suez 13,689.00  
 Net tonnage: Greek 13,689.00  
 Panama 17,271.34  
 Suez 17,921.34  
 Hold capacity: grain 46,389.5 m<sup>3</sup>  
 bale 44,292.4 m<sup>3</sup>  
 Tank capacity: heavy fuel oil 2,328.8 m<sup>3</sup>  
 diesel oil 241.9 m<sup>3</sup>  
 lubricating oil 120.1 m<sup>3</sup>  
 fresh water 233.6 m<sup>3</sup>  
 ballast water 16,026.1 m<sup>3</sup>  
 Propulsion power: 12,000 bhp  
 at 172 rev/min  
 Speed, loaded: abt. 15 knots



"Sail - Assist... Massengutfrachter "Usuki Pioneer."



Schiffsname: „Usuki Pioneer“

Länge über alles	162,50 m
Länge zw. den Loten	152,00 m
Breite auf Spanten	25,20 m
Seitenhöhe	14,80 m
Ladefähigkeit	10,57 m
Vermessung	15 700 BRT
Tragfähigkeit	26 000 t
Geschwindigkeit	13,5 kn
Reichweite	12 000 sm

Hauptmaschine:  
2 x Hanshin 6EL40, 2 x 3300 PS  
bei 240/88 min<sup>-1</sup>

Brennstoffverbrauch ..... 133 g/PS h

Propeller:  
ein vierflügeliger Verstellpropeller

E-Generator:  
400 kW, 445 V Wechselstrom 60 Hz

Thermokessel und Abgaswärmenutzung  
Kessel ..... 400 000 kcal/h

Wärmetauscher ..... 2 x 200 000 kcal/h

Segelausrüstung  
Zwei Satz parallel fallbarer, starrer Segel  
mit einer Gesamtfäche von 640 m<sup>2</sup>

Max. Windgeschwindigkeit mit ungetreften Se-  
geln. 25 m/s

Laderraumbh. (Getreide) ..... 32 000 m<sup>3</sup>  
(Stückgut) ..... 30 000 m<sup>3</sup>

Tankinhalte:  
Schweröl ..... 970 m<sup>3</sup>  
Dieselöl ..... 60 m<sup>3</sup>  
Frischwasser ..... 450 m<sup>3</sup>  
Wasserballast ..... 9 500 m<sup>3</sup>  
Besatzung ..... 28 Pers.

Krane:  
4 x 25 t, 12 m/min, elektro-hydr. Krane

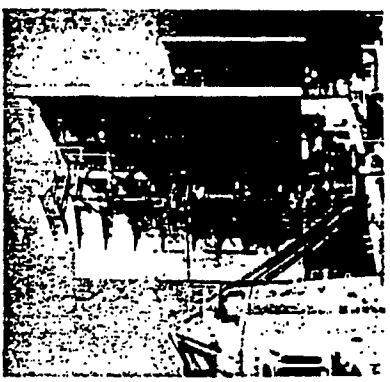
Nautische Ausrüstung:  
Kreisel-Kompaß, Autopilot, 2 x Radar,  
Echolot, Funkpeller, Radio-Telefon,  
Loran-C-Empfänger, Omega-Emp-  
fänger, Geschwindigkeitsmesser, Sa-  
tellitennavigator

Computer:  
Segel-Kontroll-Computer, automati-  
scher Lastkontroll-Computer, Stabili-  
tätsbestätigungs- und Navigationsan-  
zeige-Computer

Der Kapitän gibt beim Verlassen des Hafens in den Computer die gewünschte Fahrgeschwindigkeit ein. Während der Reise sorgen nun die Computer dafür, daß je nach Windgeschwindigkeit und Richtung die Drehzahl der Motoren und die Stellung des Propellers so angepaßt werden, daß die vorgegebene Geschwindigkeit konstant eingehalten wird. Die Verwendung von zwei Hauptantriebsmotoren gestattet es, z. B. auf 20 % Teillast auch noch mit Schweröl (380 cSt.) ohne Probleme herunterzufahren. Das unterscheidet diese Anlage von konventionellen Schwerölmotoren, die in einem solchen Falle auf Gasöl umschalten müßten. Bei gutem Wind und ausreichendem Vortrieb durch die Segel schaltet der Computer einen Motor ab. Dieses Verfahren gibt dem Schiff die Möglichkeit, zu jeder Zeit den bestmöglichen Nutzen aus den Segeln zu ziehen.



Die beiden Maste mit oberem Segelteil eingeklappt und unterem Teil in Segelstellung



Segel voll ausgeklappt und in Segelstellung

# OB 41 — Standardausführung

Erz-Massengut-Frachter ca. 40.900 tdw  
3 Schiffe bereits abgelevert

Klasse	OnV → 1A1, HC (Holds 2, 4 and 5 or 1, 3, 5 and 7 may be empty) → MV, EO
Länge über alles:	ca. 182,90 m
Länge zwischen den Loten:	175,00 m
Breite auf Spanten:	28,95 m
Seitenhöhe:	16,30 m
Tiefgang:	11,895 m
Tragfähigkeit (T = 11.895 m):	ca. 40.900 tdw
Vermessung:	ca. 24.000 BRT
Probefahrtgeschwindigkeit bei 11.895 m Tiefgang und 90% MCR	ca. 15,0 kn
Aktionradius	ca. 22.700 sm
Anzahl der Laderäume:	7
Laderaumkapazität:	
Bulkladung (Laderäume 1-7):	ca. 50.000 m <sup>3</sup>
Erzladung (Laderäume 1, 3, 5, 7):	ca. 22.800 m <sup>3</sup>
Erzladung (Laderäume 2, 4, 6):	ca. 27.200 m <sup>3</sup>
Lukendeckel: in Längsrichtung staubare Deckel Single-Pull-System Hydraulik-Antrieb	
Besatzung: in Einzelkammern mit Dusche in Einzelkammern mit 1 Dusche für je 2 Personen, 1 Eigner und 1 Lotse	11 Offiziere 18 Mannschaften
Gesamt:	31 Personen

Hauptmaschine	Zweiakt-Kreuzoptomotor MAN K 6 SZ 70.125 BL 9.120 kW (12.390 PS) bei 130 1/2 min
Stromerzeuger	2 Dieselegeneratoren je 810 kVA 1 Dieselegenerator 60 kVA sämtlich für 440 V/60 Hz
Beschichtungen:	Außenhaut und Wetterdeck: Chlor-Kautschuk-System Kunstharzfarbe Steinkohlen-Teer-Kombination
Decksaußenwände:	Kunstharzfarbe
Ballasttanks:	Steinkohlen-Teer-Kombination
Klimaanlage, Zweirohrklimaanlage	Heizung: innen → 22°C, außen → 20°C Kühlung: innen → 29°C, 50% relative Feuchte außen → 35°C, 70% relative Feuchte
Nautische Geräte:	1 Kreislot 1 Selbststeueranlage 1 Funkpeiler 1 Echolot 1 Fahrtmeßanlage

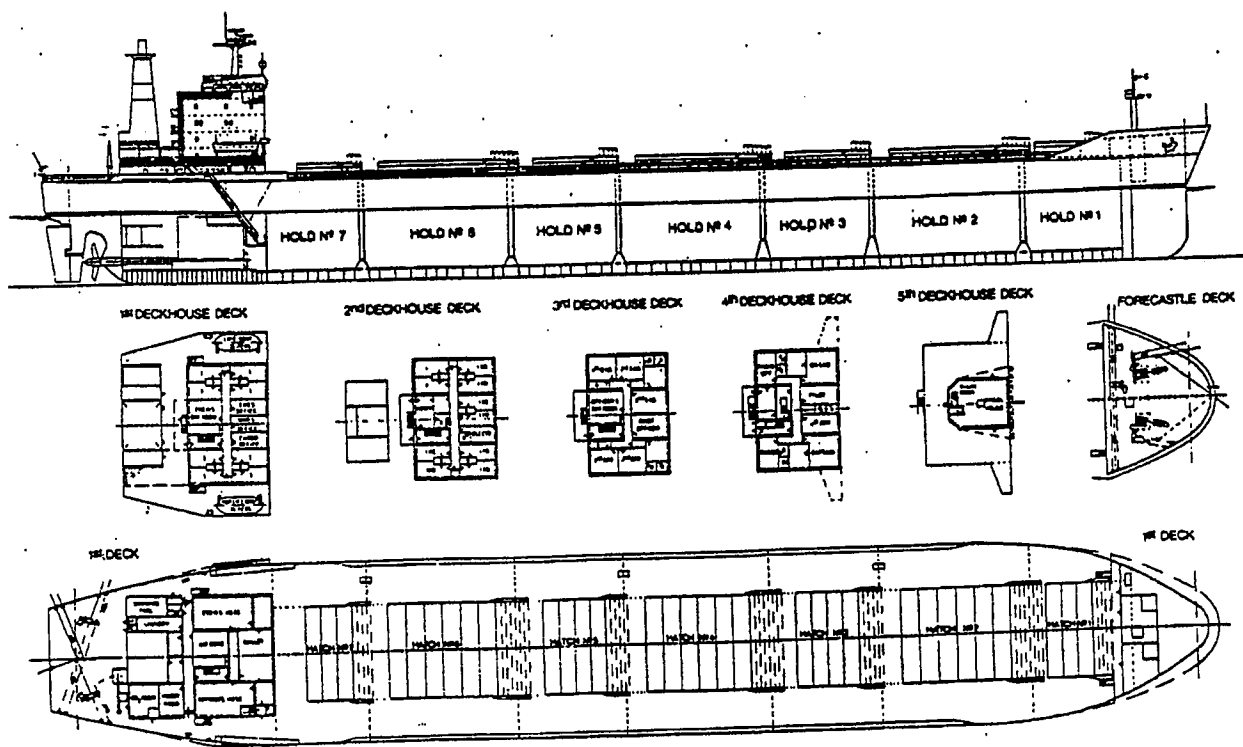
# OB 41 — Standard Design

Ore-Bulk Carrier abt. 40,900 tdw  
3 ships already delivered

218

Classification:	OnV → 1A1, HC (Holds 2, 4 and 6 or 1, 3, 5 and 7 may be empty) → MV, EO
Length overall:	abt. 182,90 m
Length between perp.:	175,00 m
Breadth moulded:	28,95 m
Depth moulded:	16,30 m
Draught:	11,895 m
Deadweight (d = 11.895 m):	abt. 40.900 tdw
Tonnage:	abt. 24.000 GRT
Trial trip speed at d = 11.895 m, 90% MCR:	abt. 15,0 kn
Cruising range:	abt. 22.700 nm
Number of cargo holds:	7
Hold capacity:	
Bulk cargo (holds 1-7):	abt. 50.000 m <sup>3</sup>
Ore cargo (holds 1, 3, 5, 7):	abt. 22.800 m <sup>3</sup>
Ore cargo (holds 2, 4, 6):	abt. 27.200 m <sup>3</sup>
Hatch covers:	Longitudinally stowed hatch covers of the single pull system, hydraulically operated
Complement:	
in single cabins with shower	11 officers
in single cabins with 1 shower for 2 persons each	18 ratings
1 owner and 1 pilot	2
Total:	31 persons

Main propulsion engine:	MAN K 6 SZ 70/125 BL 9.120 kW (12.390 HP) at 130 r.p.m.
Electric generators:	2 diesel generators 810 kVA each 1 emergency generator 60 kVA all for 440 V/60 c.p.s.
Painting:	shell and weather decks: chlorinated rubber deckhouse walls: alkyd resin paint ballast tanks: coal tar composition
Air conditioning plant:	duoduct air-conditioning plant Heating conditions: inside → 22°C, outside → 20°C Cooling conditions inside → 29°C, 50% air humidity outside → 35°C, 70% air humidity
Nautical equipment:	1 gyro compass 1 automatic pilot 1 radio direction finder 1 echo sounder 1 log



PROBO - Carrier

220

Main Dimensions

Length overall	182.80 M
Length between perpendiculars	175.00 M
Breadth (moulded)	31.95 M
Depth (moulded)	18.00 M
Design draft (moulded)	10.67 M
Scantling draft (moulded)	13.09 M

Dead Weight (approx.)

Design draft (moulded)	36.500 MT
Scantling draft (moulded)	49.070 MT

Classification

DNV + 1A1. Bulk Carrier and Tanker for Caustic Soda, Oil, HC/E (Hold Nos. 1, 3, 5 and 7 or 2, 4 and 6 may be empty), COW, INERT, PST, EO, SBT.  
\* PL, BIS, IB + HL (S.G. 1.53) for Hold Nos. 1, 3, 4, 5 and 7.

Capacities (approx.)

Cargo hold (grain)	50,940 M <sup>3</sup>
Cargo hold including slop tank (oil)	51,935 M <sup>3</sup>
Slop tank	990 M <sup>3</sup>
Fuel oil tank (100 % full)	
6,000 SEC. R.W.	2,550 M <sup>3</sup>
3,500 SEC. R.W.	330 M <sup>3</sup>
Dir. oil tank (100 % full)	125 M <sup>3</sup>
Lub. oil tank (100 % full)	150 M <sup>3</sup>
Water ballast tank (including No. 4 hold)	26,700 M <sup>3</sup>
Fresh water tank	230 M <sup>3</sup>
Distilled water tank	20 M <sup>3</sup>

Container stowage

On deck (two tiers base)	212 TEU
In hold	742 TEU
Total	954 TEU

Speed

Approx. 15.3 knots at 85 % maximum continuous output of main engine, with 900 BHP allowance for the shaft generator and at the design draft of 10.67 m.

Complement

30 persons including 23 crew

Main Engine

Hyundai B&W 4LSOMCE  
Maximum continuous rating  
12,800 BHP + 33 RPM  
Normal continuous rating  
10,880 BHP x 79 RPM

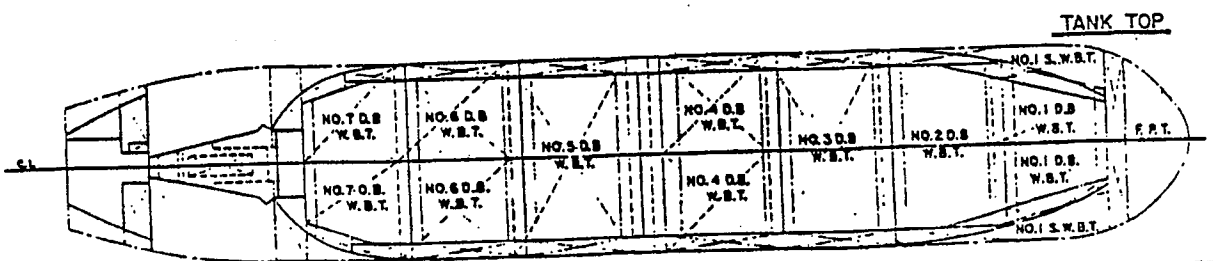
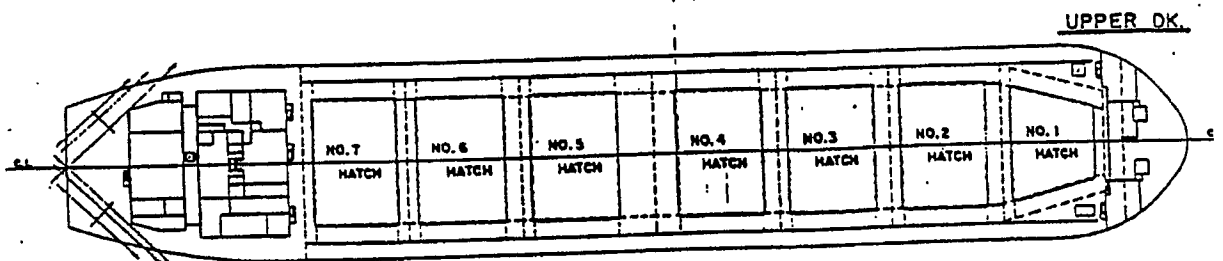
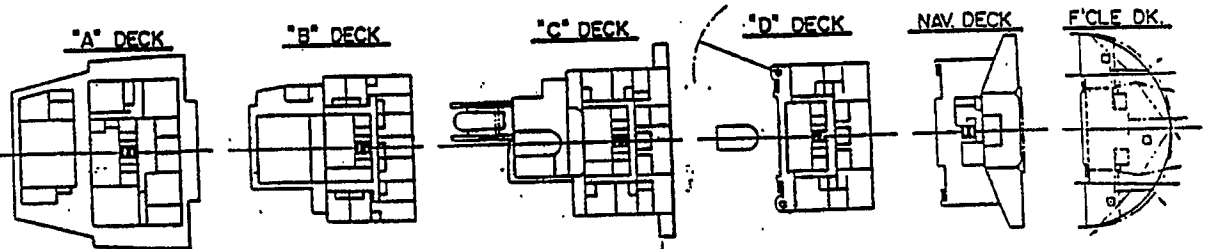
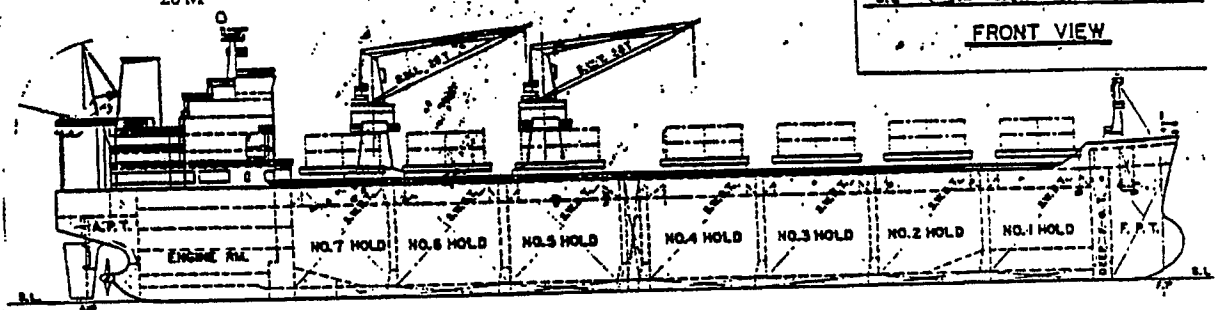
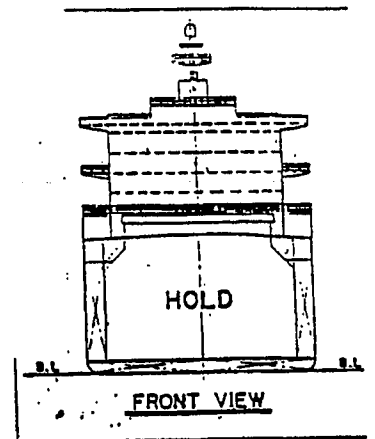
Fuel Oil Consumption

31.9 metric tons per day at the normal sea going condition

Deck Crane

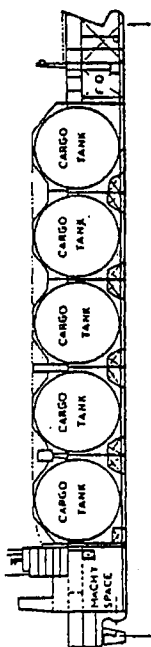
Travelling type jib gantry crane 2 sets, equipped with two grabs

Rated capacity:	29.5 tons
Working radius:	max 22 m min 5 m
Slewing range:	360 deg.
Hoisting height:	35 m at min. radius
Out reach:	15 m from ship side
Rail span:	26.583 m



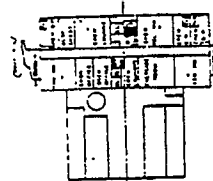
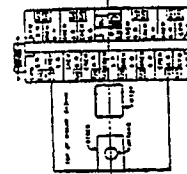
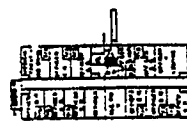
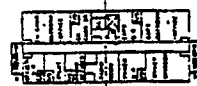
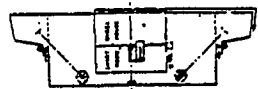
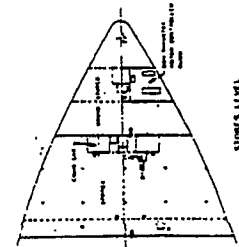
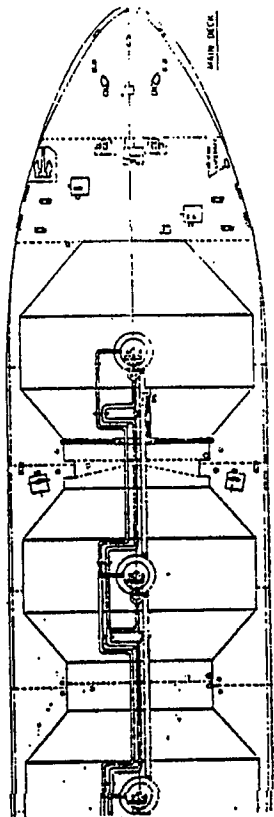
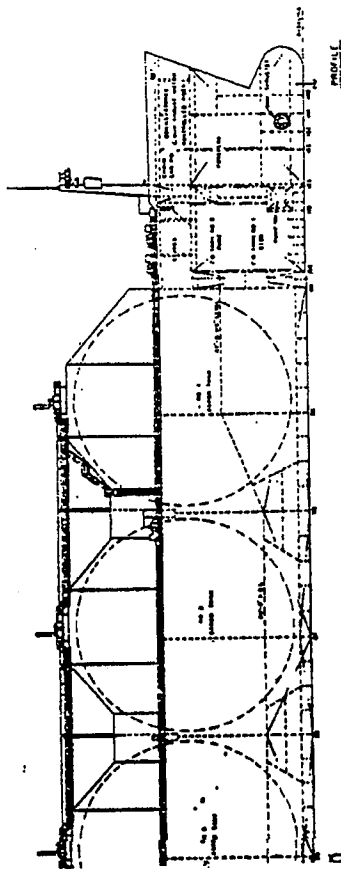
# GASTANKER

## LANG - carrier



**B** LNG Tanker. As discussed and illustrated in other II, LNG tankers are constructed in accordance with a number of patented systems. Fig. 19 illustrates a tanker using the Kvaerner-Moss spherical tank system, with the cargo carried in five identical tanks. The ship is designed to provide support, and protect the insulated aluminum tanks which are constructed and tested like pressure vessels. The main considerations in the arrangement design are structural, subdivision, and cargo handling system requirements. See page 160 for atterbody arrangement details and page 161 for forebody arrangement details. Principal characteristics are tabulated above.

Length Between Perpendiculars	273.4 m (897.0 ft)
Length On Designed W Line	273.3 m (897.0 ft)
Beam Max. Modified	43.7 m (143.5 ft)
Depth Side Modified	23.0 m (75.5 ft)
Draft Full Load Modified (Approx)	11.0 m (36.0 ft)
Lightship	31,000 Tons
Capacity	31,000 Tons
Cargo Tank Volume At Minus 265°F	125,000 m <sup>3</sup> (4,414,333 cu ft)
Dead Oil	44,000 Tons
Fresh Water	80 Tons
Crew & Stores, Lubic Oil & Diesel Oil	450 Tons
Total Cargo	250 Tons
Clean Ballast	57,600 Tons
Total Deadweight	57,600 Tons
Crew Accommodations (Incl. Pilot)	34
Shaft Horsepower	43,000
Sea Speed, Knots	20.4
Propelling Machinery	Cross Compound, Double Reduction Geared Turbine





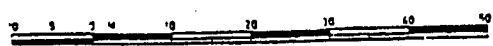
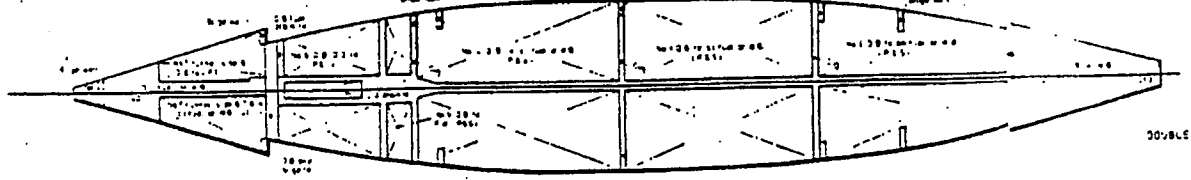
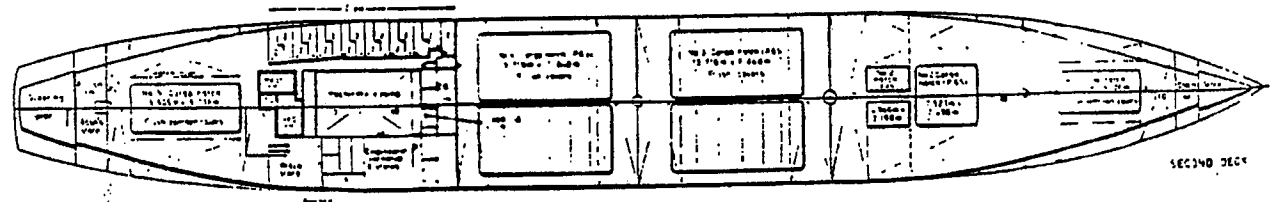
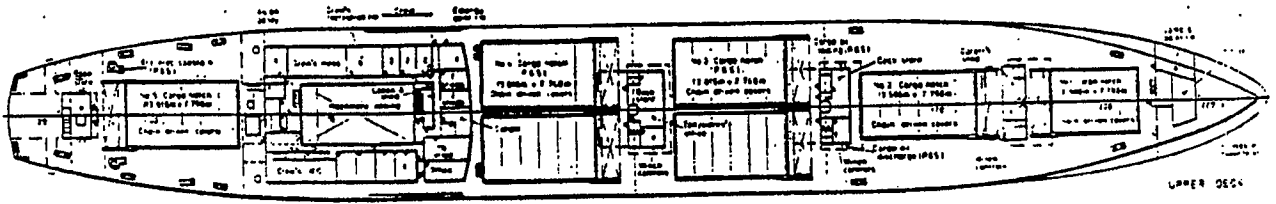
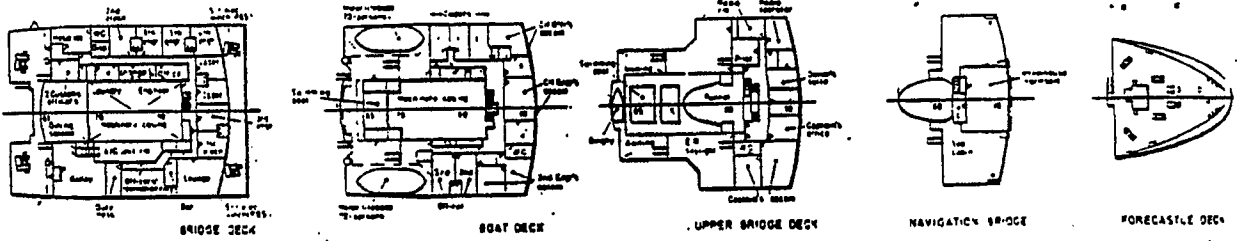
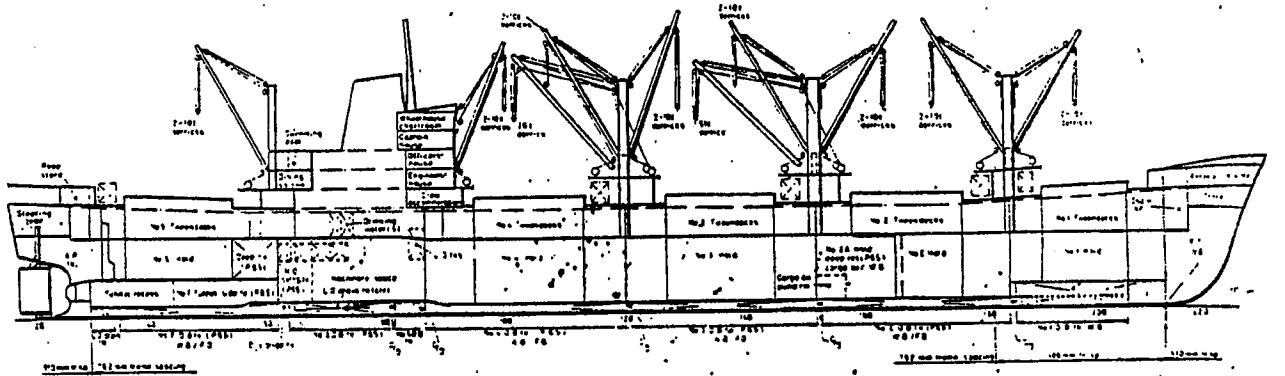
Vielzweck - Trockenfrachter

201

24

Principal Characteristics

Length o.a. (approx)	161.500 m	Bale capacity	22,250 m <sup>3</sup>
Length b.p.	152.483 m		(785,750 ft <sup>3</sup> )
Breadth, moulded	21.336 m	Oil fuel (approx) incl. diesel oil	2,389 tons
Depth, moulded to upper deck, amidships	13.106 m	Fresh water (approx)	250 tons
Height of shelter 'tweendecks at side	3.708 m	Water ballast	4,299 tons
Sheer on upper deck - fwd.	2.236 m	Vegetable oil cargo	1,421 tons
	1.067 m		
Camber on upper deck and forecastle deck	0.444 m		
Draught (approx) summer load	9.740 m		
Deadweight capacity, summer load	16,749 tons		
Gross Register	11,281.66 tons		
Displacement	22,628.00 tons		
Grain capacity	24,273 m <sup>3</sup> (857,370 ft <sup>3</sup> )		



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ



Navios shipment Inc c/o Britannia Insurance  
Brokers Ltd Corp  
13 Hasioti Street  
N. Filothei 151 23  
Athens  
Greece

25<sup>th</sup> April, 2009

### COVER NOTE

In accordance with your instructions we have effected the following cover:-

#### **RISK DETAILS**

**TYPE:** MARINE HULL

**INSURED:** NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC (as Technical Managers) and as per the attached schedule for their respective rights and interests.

**VESSELS:** As per the schedule attached.

**PERIOD:** 24:00 hours 31<sup>st</sup> March 2009 until 23:59 hours 31<sup>st</sup> March 2010 Greenwich Mean Time.

**INTEREST:**

- (A) Hull, Materials and Machinery Outfit including refrigerating machinery and everything connected therewith, nothing excluded.  
Value: As per the attached schedule.
- (B) Disbursements and Freight and Hull Interest.  
Amount: As per the attached schedule.

**AGREED VALUES:** 100% of the attached amounts.

**TRADING:** As per Groupama Transport Codex 2006 Conditions.

**CONDITIONS:** Groupama Transport Codex 2006 Conditions Section 1, 2, 3 & 4 with words "Advisory Council" replaced by "London Maritime Arbitrators Association" and references to DEX or DEX SERV replaced by "Groupama Transport".  
Excluding losses arising from Piracy.  
Deductibles as per Rule 3.7: As per Schedule  
General Average Absorption Limit as per Rule 35 – USD [REDACTED]  
Excluding Collision Liability absolutely  
Including Liner Repair Clause and Unrepaired Damage Clause as attached  
Including Assured, Co-assured and Waivers of subrogation, Interest of Mortgagees (and Notices of Assignment in respect thereof) and Loss Payee Clause if and in terms as may be required and as may be agreed by Underwriters.  
Cancelling Returns Only.  
Continuity Clause as attached.  
Underwriters note owners have arranged separate Anticipated Cost of Replacement Insurance as per the attached schedule and that notwithstanding the terms of Rule 3.8 of Codex 2006, insurance hereon continues unaffected by the owners purchasing Increased Cost of Replacement Insurance for up to 25% of Hull Value.



**CHOICE OF LAW &  
JURISDICTION:**

This insurance shall be governed by and construed in accordance with the law of England and Wales and each party agrees to submit exclusive jurisdiction of the Courts of England and Wales.

**RATE:**

As per the attached schedule per annum and pro rata.  
Deferred Payment of Premium.

**PREMIUM  
PAYMENT TERMS:**

LSW 3000. Premium Payment Clause (45 days) as attached.

**TAXES PAYABLE  
BY THE INSURED AND  
ADMINISTRATED BY  
INSURERS:**

None

**RECORDING,  
TRANSMITTING  
& STORING  
INFORMATION:**

Scanned to Document Management System (DMS)





Cover Note No.M092557

Page 4 of 11

**SCHEDULE OF ASSURED**

<u>No.</u>	<u>Vessel</u>	<u>Commercial Managers</u>	<u>Owners</u>	<u>Mortgagees</u>	<u>Interest</u>
1	NAVIOS ALEGRIA	-	Alegria Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
2	NAVIOS LIBRA II	-	Libra Shipping Enterprises Corporation	DVB Bank	1st Preferred
3	NAVIOS GEMINI S	-	Gemini Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
4	NAVIOS FELICITY	-	Felicity Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
5	NAVIOS MERCATOR	-	Mercator Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
6	NAVIOS IONIAN	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
7	NAVIOS APOLLON	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
8	NAVIOS HERAKLES	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
9	NAVIOS ACHILLES	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
10	NAVIOS KYPROS	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
11	NAVIOS HIOS	-	Kleimar N.V.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
12	NAVIOS MERIDIAN	-	Meridian Shipping Enterprises Inc.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
13	NAVIOS GALAXY I	-	Galaxy Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
14	NAVIOS ARC	-	Arc Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
15	NAVIOS MAGELLAN	-	Magellan Shipping Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
16	NAVIOS HORIZON	-	Horizon Shipping Enterprises Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
17	NAVIOS STAR	-	Star Maritime Enterprises Corporation	HSH Nordbank AG	1st Preferred
18	NAVIOS HYPERION	-	Hyperion Enterprises Inc.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
19	NAVIOS ASTERIKS	-	Kleimar N.V. and White Narcissus Marine S.A.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
20	NAVIOS ORBITER	-	Orbiter Shipping Corp.	HSH Nordbank AG	1st Preferred
21	NAVIOS HOPE	-	Aurora Shipping Enterprises Ltd	DVB Bank	1st Preferred
22	NAVIOS FANTASTIKS	-	Fantastiks Shipping Corporation	DVB Bank	1st Preferred
23	NAVIOS ULYSSES	-	Corsair Shipping Ltd	Marfin Bank	1st Preferred
24	NAVIOS VEGA	-	Kleimar N.V.		

7



**INFORMATION**

Schedule of Anticipated Cost of Replacement Insurance

Navios Alegria	USD	
Navios Libra II	USD	
Navios Gemini S	USD	
Navios Felicity	USD	
Navios Mercator	USD	
Navios Galaxy I	USD	
Navios Arc	USD	
Navios Ionian	USD	
Navios Apollon	USD	
Navios Herakles	USD	
Navios Achilles	USD	
Navios Kypros	USD	
Navios Hios	USD	
Navios Meridian	USD	
Navios Magellan	USD	
Navios Horizon	USD	
Navios Star	USD	
Navios Hyperion	USD	
Navios Asteriks	USD	
Navios Orbiter	USD	
Navios Hope	USD	
Navios Fantastiks	USD	
Navios Ulysses	USD	
Navios Vega	USD	

2



**SECURITY**

**INSURER'S  
LIABILITY:**

**(RE)INSURERS LIABILITY CLAUSE**

**(Re)insurer's liability several not joint**

The liability of a (re)insurer under this contract is several and not joint with other (re)insurers party to this contract. A (re)insurer is liable only for the proportion of liability it has underwritten. A (re)insurer is not jointly liable for the proportion of liability underwritten by any other (re)insurer. Nor is a (re)insurer otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract.

The proportion of liability under this contract underwritten by a (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp. This is subject always to the provision concerning "signing" below.

In the case of a Lloyd's syndicate, each member of the syndicate (rather than the syndicate itself) is a (re)insurer. Each member has underwritten a proportion of the total shown for the syndicate (that total itself being the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). The liability of each member of the syndicate is several and not joint with other members. A member is liable only for that member's proportion. A member is not jointly liable for any other member's proportion. Nor is any member otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract. The business address of each member is Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA. The identity of each member of a Lloyd's syndicate and their respective proportion may be obtained by writing to Market Services, Lloyd's, at the above address.

**Proportion of liability**

Unless there is "signing" (see below), the proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp and is referred to as its "written line".

Where this contract permits, written lines, or certain written lines, may be adjusted ("signed"). In that case a schedule is to be appended to this contract to show the definitive proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). A definitive proportion (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of a Lloyd's syndicate taken together) is referred to as a "signed line". The signed lines shown in the schedule will prevail over the written lines unless a proven error in calculation has occurred.

B





**INSURER'S  
LIABILITY  
(Continued):**

Although reference is made at various points in this clause to "this contract" in the singular, where the circumstances so require this should be read as a reference to contracts in the plural.

LMA3333  
21<sup>st</sup> June 2007

<b>ORDER HEREON:</b>	Hull & Machinery:	38.00% of 100.00%
	Increased Value:	59.50% of 100.00%

<b>BROKER REMUNERATION AND DEDUCTIONS SECTION</b>
---

**FEE PAYABLE  
BY CLIENT:** Yes



**COVERAGE HAS BEEN EFFECTED WITH**

**SECURITY:**

**HULL AND MACHINERY:**

COMPRISING OF THE FOLLOWING LLOYD'S SYNDICATES:

16.7770%	Syndicate	1183	TAL
22.3680%	Syndicate	5000	TRV
11.1840%	Syndicate	33	HIS

AND THE FOLLOWING COMPANIES:

32.8950%	Groupama Transport
16.7760%	AXA Corporate Solutions Assurance - UK Branch

100.0000% of 38.00%

**INCREASED VALUE:**

COMPRISING OF THE FOLLOWING LLOYD'S SYNDICATES:

24.0410%	Syndicate	1183	TAL
24.0410%	Syndicate	5000	TRV
20.6070%	Syndicate	33	HIS

AND THE FOLLOWING COMPANIES:

21.0080%	Groupama Transport
10.3030%	AXA Corporate Solutions Assurance - UK Branch

100.0000% of 59.50%

This cover note is our confirmation to you that a contract of insurance has been effected with the insurers listed hereon, using the information which you have provided and/or agreed. Please examine this cover note carefully to confirm that cover has been arranged in accordance with your requirements and that the insurers are acceptable: please advise us immediately if this is not the case. This document is not your contract of insurance, but is evidence of the terms and conditions of the contract.



Cover Note No.M092557

Page 9 of 11

**DUTY OF DISCLOSURE**

Insurance transactions are subject to a duty of utmost good faith. When seeking insurance or amending or renewing an existing policy, every proposer must disclose fully, clearly and accurately any information which may influence the underwriter in determining whether to accept the risk and on what terms. If in doubt as to whether information is material, it should be disclosed. Failure by the proposer to make full and frank disclosure may entitle insurers to repudiate liability or void the contract from inception and seek repayment of paid claims.

For and on behalf of  
Arthur J. Gallagher (UK) Ltd.

R.S. Lockwood

Authorised Signatory

Authorised Signatory



**LINER REPAIR CLAUSE**

The cost of temporary repairs and overtime, air freight on spare parts, the enhanced cost of deferred repairs and employing traveling repair gang(s), are deemed to be part of the reasonable cost of repairs to the extent such items would have been incurred by a prudent uninsured shipowner.

The cost of bottom painting necessarily incurred solely in consequence of a peril insured against shall be included in the claim.

Payments to United States Customs Authorities in respect of repairs to damage recoverable herein are deemed to be part of the reasonable cost of repairs.

This Policy will also respond in Particular Average for:

- a) The extra cost of drydocking with cargo and/or containers and/or trailers and/or equipment on board in the same manner as for the cost of the drydocking itself and,;
- b) The cost of drydocking the vessel together with the extra cost of drydocking with cargo/containers/trailers/equipment even in those instances where such drydocking is required solely because of cargo/containers/trailers/equipment are on board at the time damage repairs are effected.

This Clause shall not apply to the extent such extra cost of drydocking with cargo/containers/trailers/equipment is recoverable in general Average.

**UNREPAIRED DAMAGE CLAUSE**

"Claims for unrepaired damage shall be allowed on the basis of the estimated cost of repairs at the expiration of the policy period"

**CONTINUITY CLAUSE (In Respect of Hull Only)**

It is agreed to call 90% of the Gross premium at inception. The remaining 10% will only be called in the event of no renewal to Groupama Transport of minimum expiring order.

8



**PREMIUM PAYMENT CLAUSE**

The (Re)Insured undertakes that premium will be paid in full to Underwriters within 45 days of inception of this policy (or, in respect of instalment premiums, when due).

If the premium due under this policy has not been so paid to Underwriters by the 45<sup>th</sup> day from the inception of this policy (and, in respect of instalment premiums, by the date they are due) Underwriters shall have the right to cancel this policy by notifying the (Re)Insured via the broker in writing. In the event of cancellation, premium is due to Underwriters on a pro rata basis for the period that Underwriters are on risk but the full policy premium shall be payable to Underwriters in the event of a loss or occurrence prior to the date of termination which gives rise to a valid claim under this policy.

It is agreed that Underwriters shall give not less than 15 days prior notice of cancellation to the (Re)Insured via the broker. If premium due is paid in full to Underwriters before the notice period expires, notice of cancellation shall automatically be revoked. If not, the policy shall automatically terminate at the end of the notice period.

Unless otherwise agreed, the Leading Underwriter (and Agreement Parties if appropriate) are authorised to exercise rights under this clause on their own behalf and on behalf of all Underwriters participating in this contract.

If any provision of this clause is found by any court or administrative body of competent jurisdiction to be invalid or unenforceable, such invalidity or unenforceability will not affect the other provisions of this clause which will remain in full force and effect.

Where the premium is to be paid through a London Market Bureau, payment to Underwriters will be deemed to occur on the day of delivery of a premium advice note to the Bureau.

11/01  
LSW3000

2



SUMMARY OF COVER

CERTIFICATE OF ENTRY – OWNER'S ENTRY

Certificate of Entry number: 415.070

---

Ship: "NAVIOS BONA VIS"

---

Club: Assuranceforeningen Gard – gjensidig

This document confirms that the following risks are included in the cover provided by the contract overleaf (attached) and are covered in accordance with the terms set out in that contract.

**Risks covered:**

Cargo claims  
Pollution claims  
Wreck removal  
Dock damage

This document is intended purely as a summary of some of the principal risks covered and does not constitute a Contract of Insurance and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

In the event that a Member tenders this summary as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this summary by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.



Page 2 of 3

**CERTIFICATE OF ENTRY – OWNER'S ENTRY**

Certificate of Entry number: 415.070

---

Ship: "NAVIOS BONAVis"

---

**Assured(s):**

Nostos Shipmanagement Corp. (Owner)  
Navios Shipmanagement Inc. (Technical Manager)

**All persons and/or companies named as Assured(s) and/or Co-Assured(s) in this Certificate of Entry shall be jointly and severally liable for all sums due to the Association in respect of this entry pursuant to Rule 79.1.**

---

Flag	PAN	Built	2009	GT	94,232	Class	Lloyd's Register
------	-----	-------	------	----	--------	-------	------------------

---

The ship named herein is entered in Assuranceforeningen Gard -gjensidig (the "Association") for the account of the named Assured(s). The entry is subject to the Association's Statutes and Rules for P&I and Defence cover for ships and other floating structures (the "Rules") from time to time in force, to the Association's standard deductibles and any other terms as may from time to time be circularised, but subject always to the special terms and conditions (if any) endorsed herein.

**Risks covered**

The Assured(s) shall only be covered for such risks as specified below:

P&I risks as set out in Part II, Chapter 1, of the Rules and Defence cover as set out in Part IV of the Rules, provided that;

- a) it has been agreed that the P&I cover shall include four-fourths (4/4) of the Assured(s) liability arising out of collision with another ship ("RDC") pursuant to Rule 36.1.a(ii).
- b) it has been agreed that the P&I cover shall include liability for loss of or damage to any fixed or floating object by reason of contact between the ship and such object ("FFO") pursuant to Rule 37(a).

**General limitations etc. on cover**

Reference is made to the Rules with regard to limitations on and exceptions from the cover, but particular attention is drawn to the following:

Oil pollution - limit of insurance

The cover afforded for oil pollution is limited pursuant to Rule 53.1 of the Rules to USD 1 billion (USD 1,000,000,000) each incident or occurrence each Owner's Entry, and is subject to such terms and conditions as are set out in Appendix III to the Rules.

Passengers and seamen – limit of insurance

The cover afforded for passengers and seamen/crew risks combined is limited pursuant to Rule 53.3 to USD 3 billion (USD 3,000,000,000) each vessel each accident. The cover afforded for passenger risks shall further be limited to USD 2 billion (USD 2,000,000,000) each vessel each accident. The cover for passengers and seamen/crew risks is subject to such terms and conditions as are set out in Appendix IV to the Rules.



Page 3 of 3

Certificate of entry number: 415.070

---

**Financial responsibility clause**

This certificate of entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Assured(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

In the event that an Assured tenders this certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this certificate by the Assured is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

**Assignment**

The Assured(s) consent to the contract(s) of insurance evidenced by this Certificate of Entry being assigned to GARD P. & I. (BERMUDA) LTD. pursuant to the Failsafe Agreement upon the happening of a Designated Event as defined therein. The Association has the full power of attorney to execute such deeds and documents on behalf of the Assured(s) as are necessary to fully effect the assignment.

---

**Special terms and conditions:**

**SPECIAL DEDUCTIBLES:**

Crew -

All liabilities, costs and expenses covered under Rule 27 shall be subject to a deductible of USD 5,000.- per event, including any legal and other costs as set out in Appendix V, paragraph 2b to the Rules.

Cargo -

All liabilities, costs and expenses covered under Rule 34 shall be subject to a deductible of USD 5,000.- per cargo carrying voyage, including any legal and other costs as set out in Appendix V, paragraph 2b to the Rules.

All other P&I liabilities:

All liabilities, costs and expenses covered under any Rule other than Rules 27 and 34 shall be subject to a deductible of USD 2,500.- per event, including any legal and other costs as set out in Appendix V, paragraph 2b to the Rules.

---

**Loss payable clause**

**Duration of entry:**

This entry shall commence on 29 June 2009 and shall apply until the entry ceases or is terminated in accordance with the Rules or a new certificate of entry is issued.

---

Arendal, 23 June 2009

Gard AS

as agent only for Assuranceforeningen Gard – gjensidig

Audun Pettersen





**THE LONDON**  
STEAM-SHIP OWNERS'  
MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED

Registered in England No 10341

Registered Office  
50 Lemn Street  
London E1 8HQ

No. N001/11/PAN 322

**NOT TRANSFERABLE**

To: Panama Maritime Authority  
P.O. Box 0843-0533  
Balboa  
Ancon  
Panama  
Republic of Panama

**CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 7 OF  
THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY  
FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001**

Name of Ship : NAVIOS AURORA II  
Distinctive Numbers or Letters : 3FDM  
Port of Registry : Panama  
Name and full address of the  
principal place of business of the  
Registered Owner: Chilali Corporation  
Trust Company Complex  
Ajeltake Road  
Ajeltake Island Majuro  
Marshall Islands MH96960

IMO Number : 9481245

THIS IS TO CERTIFY that there is in force in respect of the above-named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Period of Insurance from 20-Nov-2009 to Noon GMT 20-Feb-2010

Provided always that the insurer may cancel this Certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

This Certificate has been issued for and on behalf of the insurer:

THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.,  
50, Lemn Street, London E1 8HQ, by A. Bilbrough & Co. Ltd. (Managers).

M.D.M.Hill  
Director

DATE : 06-Nov-2009

## Risk Details

**Type:** War Risks.

**Insured:** As per schedule attached as their respective rights and interests may appear.

**Vessel:** As per schedule attached.  
Including new and/or acquired and/or added vessels.

**Period:** 14.15 Hours Japanese Standard Time 9<sup>th</sup> January, 2009 until 14.15 Hours Japanese Standard Time 9<sup>th</sup> January, 2010.  
Added vessels for short period to common expiry.

**Interest:** War Risks Only on:-  
(A) HULL and MACHINERY etc., and everything connected therewith, including EQUIPMENT of every description, fixed or otherwise, rented or hired by the Insured, agreed values as above.  
(B) CREW MEMBERS.

**Sum Insured/  
Limit of  
Liability:** 100% of amounts declared.

**Trading:** World-wide, subject to exclusions as per JWC Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas (JWLA008 – 13<sup>th</sup> August, 2008).  
Including Navigation Limitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement (JW2005/001A) and Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Notice of Cancellation Administration Clause (JW2005/001B).  
No declaration for a breach of warranty is necessary for vessels or craft transiting territorial waters except for Nigeria and Somalia and Gulf of Aden (as defined in the JWC listed areas dated 13<sup>th</sup> August, 2008) subject to 48 hours Notice of Cancellation. Declarations of breaches of warranty need only be made hereon in respect of vessels or craft calling at countries or places described in the listed areas, subject to 48 hours Notice of Cancellation.

**Conditions:** Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time 1.10.83. extended to include damage or destruction of the vessel caused by sabotage, vandalism and malicious mischief. Paragraph 5. deleted and replaced by Notice of Cancellation, Automatic Termination of Cover, War, Nuclear etc. and Cyber Attack Exclusion Clause as per MM Clause No. 2250(b).  
London "Blocking and Trapping" addendum as per L.P.O. 444 amended to 6 Months and to add "or deliberate act of person or persons" after the word "defence".  
Detainment Clause contained within Institute War and Strikes Clause 1.10.83 amended to 6 months.  
Should a vessel at the natural expiry of this Policy be at sea or in distress, or at port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the slip leader, be held covered at a premium to be mutually agreed to her port of destination, but in no event shall such extension effect or postpone the operation of the Automatic Termination of Cover Clause.

War P & I Inclusion Clause (excluding Crew) as per M.M. Clause No. 736, paragraph 9. deleted and replaced by Notice of Cancellation, Automatic Termination of Cover, War, Nuclear etc. and Cyber Attack Exclusion Clause as per MM Clause No. 2250(b), in addition paragraph 7 amended to include the Insured's Assumed or Contractual obligations to the crew. Underwriters liability under this Clause shall be limited to the total amount insured each vessel any one accident or occurrence (including costs in addition) independently of all other claims arising hereon.

Leased Equipment Clause as per M.M. Clause No. 900.  
Including Negligence of Charterers other than an Insured.  
Brokers Cancellation Clause as per MM Clause No. 1768.  
Insolvency Cancellation Clause as per MM Clause 1329.

**Loss Payable:** Aegean Baltic Bank as Mortgagees in respect of "TULIN" and "RUBY III" as per Notices of Assignment and Loss Payable Clause Numbers 6183 and 6184 respectively.

**Choice of Law & Jurisdiction:** The proper and exclusive law of this insurance shall be English law. Any disputes arising under or in connection with it shall be subject to the exclusive jurisdiction of the English Courts.

**Rate / Premium:** 0.0135% per annum, inclusive of crew.

**Payment Terms:** One instalment at inception.

**Taxes Payable by Insured and Administered by Underwriters:** Not Applicable.

**Recording, Transmitting & Storing information:** Miller Insurance Services Limited. will maintain risk and claim data, information and documents which may be held on paper or electronically.

**Insurer Contract Documentation :** This document details the contract terms entered into by the insurer(s), and constitutes the contract document.

## Security Details

Insurer(s)  
Liability :

LMA3333

### **(Re)insurer's liability several not joint**

The liability of a (re)insurer under this contract is several and not joint with other (re)insurers party to this contract. A (re)insurer is liable only for the proportion of liability it has underwritten. A (re)insurer is not jointly liable for the proportion of liability underwritten by any other (re)insurer. Nor is a (re)insurer otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract.

The proportion of liability under this contract underwritten by a (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp. This is subject always to the provision concerning "signing" below.

In the case of a Lloyd's syndicate, each member of the syndicate (rather than the syndicate itself) is a (re)insurer. Each member has underwritten a proportion of the total shown for the syndicate (that total itself being the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). The liability of each member of the syndicate is several and not joint with other members. A member is liable only for that member's proportion. A member is not jointly liable for any other member's proportion. Nor is any member otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract. The business address of each member is Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA. The identity of each member of a Lloyd's syndicate and their respective proportion may be obtained by writing to Market Services, Lloyd's, at the above address.

### **Proportion of liability**

Unless there is "signing" (see below), the proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp and is referred to as its "written line".

Where this contract permits, written lines, or certain written lines, may be adjusted ("signed"). In that case a schedule is to be appended to this contract to show the definitive proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). A definitive proportion (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of a Lloyd's syndicate taken together) is referred to as a "signed line". The signed lines shown in the schedule will prevail over the written lines unless a proven error in calculation has occurred.

Although reference is made at various points in this clause to "this contract" in the singular, where the circumstances so require this should be read as a reference to contracts in the plural.

**Order Hereon:** 100% of 100%

**Basis of  
Written Lines:** Percentage of whole

**Signing Provisions:** Not Applicable.

**Insurers'  
Written Lines:**

100%	GAREX
	24.5000% Allianz Global Corporate & Specialty
	31.3600% Axa Corporate Solutions Assurance
	15.9250% Caisse Centrale de Reassurance
	5.8800% Generali IARD
	10.5350% Groupama Transport
	2.0000% Mapfre Empresas Compania de Seguros y Reaseguros S.A.
	9.8000% Mitsui Sumitomo Insurance Co (Europe) Ltd

-----  
100.0000% of 100.0000% Order  
-----

**Notice of Cancellation, Automatic Termination of Cover, War, Nuclear etc. and Cyber Attack Exclusion Clause**

**1. Cancellation**

Cover hereunder in respect of the risks of war, etc. may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate cover subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

**2. Automatic Termination of Cover**

Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder in respect of the risks of war, etc. shall TERMINATE AUTOMATICALLY

2.1 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;

2.2 in respect of any vessel, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such vessel being requisitioned either for title or use.

**3. Five Powers War and Nuclear etc. Exclusions**

This insurance excludes

3.1 loss damage liability or expense arising from

3.1.1 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following:  
United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation,  
the People's Republic of China;

3.1.2 requisition either for title or use.

3.2 This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

3.2.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel

3.2.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof

3.2.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter

3.2.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes

3.2.5 any chemical, biological, bio-chemical, or electromagnetic weapon.

#### **4. Cyber Attack Exclusion**

4.1.1 Subject only to clause 4.1.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system.

4.1.2 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 4.1.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.

#### **5. Law and Practice**

This clause is subject to English law and practice.

Cover in respect of the risks of war, etc. shall not become effective if, subsequent to acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of attachment of risk, there has occurred any event which would have automatically terminated cover under the provisions of this clause.

M.M. Clause No. 2250(b)

**War Etc., P & I Etc., Inclusion Clause (Ex Crew)**

- (1) This insurance is to cover in full (up to the amount stated in Clause 2) such claims for Protection and Indemnity as per Clauses or conditions of Protection and Indemnity Insurance and/or entry (with any Lloyd's Underwriters, Companies or Protection and Indemnity Associations) in connection with insured vessels as are not and/or may not be recoverable under such Insurance and/or entry by reason of any clause or clauses therein excluding capture seizure arrest restraint or detainment or the consequences thereof or any attempt thereof hostilities warlike operations or the consequences thereof whether there be a declaration of war or not, civil war, revolution, rebellion insurrection or civil strife arising there from, mines, torpedoes bombs or other engines of war piracy strikes lock-outs political or labour disturbances riots civil commotions military or usurped power or acts of persons acting maliciously, or any of them, or by reason of any conditions in such insurance and/or entry stating that the insured vessel shall be deemed to be entered in a "War Risks Association".
- (2) Claims, as defined herein, to be paid independently up to the amount insured on Hull and Machinery, and excess Protection and Indemnity independently up to the amount insured on Increased Value. Underwriters liability in respect of these risks separately is up to 100% of the insured value hereunder in respect of the Hull and Machinery insurance and 100% of the sum insured hereunder in respect of the increased value insurance, each accident for each individual risk or liability insured hereunder but including costs as below in addition.
- (3) Should the insurance and/or club entry for Protection and Indemnity risks in connection with the insured vessel omit and/or exclude any of the protection granted by entry against all Protection and Indemnity risks with The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited and/or the West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) then for the purposes of this insurance such omitted and/or excluded protection shall be deemed to be included in such insurances and/or club entry.
- (4) In the event of there being no insurance and/or club entry against Protection and Indemnity risks it is agreed that for the purpose of this insurance the vessel shall be deemed to be entered for all Protection and indemnity risks with The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited and/or the West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).
- (5) All claims under this policy shall be paid in full and without deductions or franchise even though such claims might impliedly be subject to limit deduction or franchise by reason of the terms of the insurance and/or club entry against Protection and Indemnity risks.
- (6) Any costs incurred, with the consent of the majority (in amount) of the Underwriters hereunder, in determining the liability of the Assured to any third party or of any third party (which expression shall include any other Underwriters) to the Assured or the Underwriters hereunder shall be payable by the latter without regard to any sum which may or may not be payable hereunder.
- (7) Notwithstanding the foregoing this insurance excludes claims for death or injury to Crew.
- (8) Seaworthiness admitted.
- (9) Subject to Institute Notice of Cancellation, Automatic Termination of Cover and War and Nuclear Exclusions Clause - Hulls etc. 1.1.95.

M.M. Clause No.736



### **Disbursements And Increased Value War and Strikes Risks**

Disbursements and Increased Value, subject to Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time 1.10.83 amended as follows :-

Clause 1 PERILS Lines 2 and 3 deleted and replaced by:

Subject always to the exclusions hereafter referred to, this insurance covers total loss (actual or constructive) of the subject-matter insured caused by

Clause 2 INCORPORATION Lines 12, 13 and 14 deleted and replaced by:

The Institute Time Clauses - Hull, Disbursements and Increased Value (Total Loss only, including Excess Liabilities) 1.10.83 except Clauses 1.2, 2, 3, 4, 6.1, 6.2, 6.3, 11, 12, 13, 14 and 15 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.

M.M. Clause No. 809

### **LEASED EQUIPMENT CLAUSE**

This insurance is extended to cover all equipment and apparatus not owned by the Assured but installed for use on the insured vessel, and for which the Assured has assumed liability, whether such equipment or apparatus be in the nature of aids to navigation or communication or otherwise, subject to all other terms and conditions of this policy, but in no event shall the liability of Underwriters exceed the contractual liability of the Assured for such equipment or apparatus. All such equipment or apparatus installed on the vessel but not owned by the Assured shall be included in the agreed valuation of the Hull and Machinery etc.

M.M. Clause 900

### **Insolvency Cancellation Clause**

The assured may terminate this contract with immediate effect by giving the insurer written notice if the insurer;

becomes insolvent, suspends payment of debts, convenes a meeting or enters into any agreement with creditors, loses the whole or any part of its paid up capital, has a receiver appointed or a petition presented for its liquidation, or has resolution passed for its voluntary liquidation;

passes under control of, or is absorbed by or amalgamated with any other body corporate or unincorporate, is nationalised or becomes controlled by the government of the country in which it is incorporated or in which it has its principal office, or agrees to any arrangement whereby it ceases to have a separate existence.

Notice of termination shall be by written notice, which may be given by facsimile, telex or by letter, to the insurer's last known business address. The insured shall be entitled to a daily pro-rata return of premium from the date of termination.

Termination of this contract shall not relieve either party of its prior rights and obligations.

This clause will not apply to unincorporated insurance associations.

M.M. Clause 1329

(115)

## AMERICAN YACHT FORM R12

### WARRANTIES AND GENERAL CONDITIONS (Applicable to all coverages unless otherwise indicated)

#### PRIVILEGES

In port and at sea, under power or sail, in docks and graving docks, in hauling and launching, on ways, gridirons, pontoons, and on shore. With leave to sail with or without pilots to tow and assist vessels or craft in all situations and to be towed and to go on trial trips.

#### PRIVATE PLEASURE WARRANTY

Warranted to be used solely for private pleasure purposes and not to be hired or chartered unless approved and permission endorsed hereon.

#### CONTINUATION CLAUSE

If the vessel insured hereunder is at sea, at the expiration of this policy, the risk may be continued until the arrival of the vessel at her port of destination and her being moored therein twenty-four (24) hours in good safety, provided notice be given to the Assurers and additional premium paid as required.

#### TRANSFER OF INTEREST

This insurance shall be void in case this Policy or the interest insured thereby shall be sold, assigned, transferred or pledged without the previous consent in writing of these Assurers.

#### PERSONAL NEGLIGENCE

Personal negligence or fault of the Owner or Assured in the navigation of the yacht or privity or knowledge in respect thereto (excepting loss, damage or liability wilfully or intentionally caused by the Owner or Assured) shall not relieve the Assurers of liability under this policy.

#### OTHER INSURANCE

If a named Assured has other insurance against a loss covered by any section of this Policy, the Assurers shall not be liable under this Policy for a greater proportion of such loss than the applicable amount stated bears to the total amount of all valid and collectible insurance against such loss. If an Assured other than a named Assured has other insurance against a loss covered by any section of this Policy, this insurance shall be excess over other such insurance.

#### NOTICE OF LOSS AND FILING OF PROOF

It is agreed by the Assured to report immediately to the Assurers or to their representative who shall have issued this Policy every occurrence which may become a claim under this Policy, and shall also file with the Assurers or their representative, a detailed sworn proof of loss and proof of interest and/or receipted bills in case of a partial loss, within ninety (90) days from date of loss.

#### PAYMENT OF LOSS

In case of loss payable under this Policy, such loss to be paid within ninety (90) days after satisfactory proof of loss and proof of interest in the property insured, all indebtedness of the Assured being first deducted.

#### SUBROGATION

It is agreed that upon payment of any loss, damage, or expense the Assurers are to be subrogated to all the rights of the Assured to the extent of such payment.

#### TIME FOR SUIT AGAINST THE ASSURERS

No suit or action on this Policy for the recovery of any claim shall be sustainable in any court of law or equity unless the Assured shall have fully complied with all the requirements of this Policy, nor unless commenced within one (1) year from the date of the happening or the occurrence out of which the claim arose, provided that where such limitation of time is prohibited by the laws of the state wherein this Policy is issued, then, and in that event, no suit or action under this Policy shall be sustainable unless commenced within the shortest limitation permitted under the laws of such state.

#### ACTION AGAINST THE ASSURERS

Any person or organization or the legal representative thereof who has secured judgement against the Assured shall be entitled to recover under this Policy to the extent of the insurance afforded by this Policy. Bankruptcy or insolvency of the Assured or of the Assured's estate shall not relieve the Assurers of any of their obligations thereunder.

#### LEGAL REPRESENTATION AND CO-OPERATION CLAUSE

The Assured shall co-operate with the Assurers and shall not assume any obligation, admit any liability or incur any expense for which the Assurers may be liable, without the written approval of the Assurers, except as may be necessary and permitted to safeguard the Yacht under the "SUE AND LABOR" clause in Section "A" of this Policy. In case the liability of the Assured shall be contested with the written approval of the Assurers first obtained, the Assurers will pay the cost and expense of such defense, in which event the Assurers shall have the option of naming the attorneys who shall represent the Assured in said defense, and, if such option is exercised, shall have the direction and control thereof. The Assured shall whenever required, attend hearings and trial and shall assist in effecting settlements, securing and giving evidence, obtaining the attendance of witnesses, and in the conduct of suits and limitations proceedings.

### **EXAMINATION UNDER OATH**

The Assured, as often as may be reasonably required, shall exhibit to any person designated by the Assurers all that remains of any property herein described and shall submit, and in so far as is within his or their power cause his or their employees, members of the household and others to submit to examinations under oath by any person named by the Assurers and subscribe the same; and as often as may be reasonably required, shall produce for examination all writings, books of account, bills, invoices and other vouchers, or certified copied thereof if originals be lost, at such reasonable time and place as may be designated by the Assurers or their representative, and shall permit extracts and copies thereof to be made. No such examinations under oath or examination of books or documents, nor any other act of the Assurers or any of their employees or representatives in connection with the investigation of any loss or claim hereunder, shall be deemed a waiver of any defense which the Assurers might otherwise have with respect to any loss or claim, but all such examinations and acts shall be deemed to have been made or done without prejudice to the Assurers' liability.

### **MISREPRESENTATION OR FRAUD**

This entire Policy shall be void if the Assured or their representative has concealed or misrepresented any material fact or circumstance concerning this insurance or the subject thereof, or the interest of the Assured therein, or in case of fraud or false swearing by the Assured touching any matter relating to this insurance or the subject thereof whether before or after a loss.

### **NOTICE OF CANCELLATION AND RETURN PREMIUMS FOR CANCELLATION**

This Policy may be cancelled by the Assured by surrender thereof to the Assurers or their representative by mailing to the Assurers or their representative written notice stating when thereafter such cancellation shall be effective. This Policy may be cancelled by the Assurers or their representative by mailing to the Assured at the address shown in this Policy or last known address, written notice stating when not less than ten (10) days thereafter such cancellation shall be effective. The mailing of notice as aforesaid shall be sufficient proof of notice. The time of surrender or the effective date of the cancellation stated in the notice shall become the end of the Policy period. Delivery of such written notice either by the Assured or by the Assurers or their representative shall be equivalent to mailing.

If the Assured cancels, earned premiums shall be computed in accordance with the customary short rate table and procedure.

If the Assurer cancels, earned premium shall be computed pro-rata.

Premium adjustment may be made at the time cancellation is effected and, if not then made, shall be made as soon as practicable after cancellation becomes effective. The Assurers or their representatives check mailed or delivered as aforesaid shall be sufficient tender of any refund of premium due to the Assured.

### **PREMIUM FULLY EARNED**

There shall be no return of premium under any section of this policy if the insured yacht is a total or constructive total loss by a peril insured against.

### **PARAMOUNT EXCLUSIONS**

Any claim for loss, damage or expense caused by or resulting from capture, seizure, arrest, restraint or detainment or the consequences thereof or of any attempt threat or any taking of the vessel, by requisition or otherwise, whether in time of peace or war and whether lawful or otherwise; also from all consequences of hostilities or warlike operations (Whether there be a declaration of war or not) but the foregoing shall not exclude collision or contact with aircraft, rockets or similar missiles, or with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather, fire or explosion unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein is performing) by a hostile act by or against a belligerent power, and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power; also warranted free, whether in time of peace or war, from all loss, damage or expense caused by any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or other fusion or other reaction or radioactive force of matter.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or piracy.

This Policy is made and accepted subject to the foregoing stipulations and conditions, and to the conditions on the following pages which are hereby specially referred to and made a part of this Policy, it being understood and agreed that in the case of any conflict or inconsistency the foregoing provisions shall prevail over those which follow; provided, however, that with respect to any insurance under Section "E" of this policy the liability of the Assurers for the term above stated shall be in all respects as provided in such Section "E", unaffected by any other condition or provision of this Policy.

## **SECTION "A" - HULL INSURANCE**

### **PROPERTY COVERED**

Upon the Hull, Spars, Sails, Fittings, Gear and Equipment, Apparel, Provisions, Stores, Machinery, Boats and other Furniture and Furnishings of and in the yacht hereby insured, subject to all of the terms and conditions (including the Running Down Clause) of this Policy.

The foregoing does not include fishing tackle, moorings or personal property.

## **COVERAGE**

The insurance provided by this Section covers, subject to the exclusions and limitations of this Policy, against ALL RISKS of physical loss or damage to the property covered from any external cause, as well as physical loss or damage directly caused by fire, explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or hull (excluding the cost and expense of repairing or replacing any defective part), provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence or intentional damage by the owners of the Yacht or by the Assured; provided always that the amount recoverable hereunder shall not exceed the amount of insurance.

## **DEDUCTIBLE CLAUSE**

When a deductible amount is stated on this Policy, each claim for loss or damage covered under Section "A" shall be adjusted separately and from the aggregate amount of the adjusted claim, the sum so stated shall be deducted. Such deduction shall not apply in the event of Total Loss or Constructive Total Loss of the vessel covered nor shall it apply with respect to claims under the Running Down Clause.

## **EQUIPMENT SEPARATED AND ON SHORE**

It is also agreed that should any part of the furniture, boats or other property of the said yacht be separated and laid up on shore during the life of this policy, then this Policy shall cover the same to an amount not exceeding 50% of the sum stated under the heading "Amount of Insurance". The amount attaching on the said yacht shall be decreased by the amount so covered.

## **VALUATION CLAUSE**

The said yacht, for so much as concerns the Assured by agreement between the Assured and the Assurers is and shall be valued at the amount stated under the heading "Agreed Valuation".

## **NEW FOR OLD**

In the event of loss or damage, cost of repairs to be paid without deduction, new for old, except with respect to sails and covers of canvas or other like materials, the Assurers shall be liable for no more than the cost of repair or a reasonable value.

## **CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS**

No recovery for a constructive total loss shall be had hereunder unless the expense of recovering and repairing the vessel shall exceed the amount of insurance on hull and machinery.

## **UNREPAIRED DAMAGE**

In no case shall the Assurers be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the term covered by this Policy.

## **PROPORTION OF LOSS COVERED**

Where the amount of insurance as set forth is less than the agreed valuation stated herein, the Assures shall be liable only for such proportion of any loss recoverable under this Section as the said amount of insurance bears to the said agreed valuation.

## **STRIKES CLAUSE**

This insurance also covers loss of or damage to the property hereby insured caused by strikers, locked out workmen or persons taking part in labor disturbances, riots or civil commotions or caused by vandalism or persons acting maliciously.

## **BOATS AND LAUNCHES**

The boats and launches of the yacht are insured also while afloat, whether underway or not, subject to all of the terms and conditions, including the Running Down Clause of this Policy.

## **RUNNING DOWN CLAUSE**

And it is further agreed that if the yacht hereby insured shall come into collision with any other ship or vessel, and the Assured shall, in consequence thereof, become liable to pay, and shall pay by way of damages to any other person or persons, any sum or sums not exceeding in respect of any one such collision the value of the yacht hereby insured, we, the Assurers, will pay the Assured such sum or sums so paid up to the amount hereby insured. And in cases where the liability of the Assured has been contested, with the consent, in writing, of the Assurers, we will also pay the costs thereby incurred or paid; but when both vessels are to blame, then unless the liability of the owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under the Collision Clause shall be settled on the principle of CROSS LIABILITIES, as if the owners of each vessel had been compelled to pay to the owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of such collision; and it is further agreed that the principles involved in this clause shall apply to the case where both vessels are the property, in part or in whole, of the same owners, all questions of responsibility and amount of liability as between the two vessels being left to the decision of a single Arbitrator, if the parties agree upon a single Arbitrator, or failing such agreement, to the decision of the Arbitrators, one to be appointed by the managing owners of both vessels, and one to be appointed by the majority in amount of the Underwriters interested in each vessel; the two Arbitrators chosen to choose a third Arbitrator before entering upon the reference, and the decision of such single, or of any two of such three Arbitrators, appointed as above, to be final and binding.

Provided always that the foregoing clause shall in no case extend to any sum which the Assured may become liable to pay, or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages and similar structures, consequent on such collisions, or in respect of the cargo or engagements of the insured yacht, or for loss of life, or personal injury.

#### **MEMBER OF THE ASSURED'S FAMILY**

It is understood and agreed that the word "Assured" whenever used in the Running Down Clause in this Section shall include, in addition to the named Assured hereunder, irrespective of interest in the insured yacht, the members of the immediate family of the Assured, domiciled with the Assured, who may, at the time liability was incurred, be operating the yacht with the prior permission of the Assured.

#### **SUE AND LABOR CLAUSE**

And in case of any loss or misfortune, it shall be lawful and necessary for the Assured, their factors, servants and assigns, to sue, labor and travel for, in and about the defense, safeguard and recovery of the said yacht or any part thereof, without prejudice to this insurance; the charges whereof we, the Assurers, will pay. And it is especially declared and agreed that no acts of the Assurer or Assured in recovery, saving or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

#### **EXCLUSIONS**

##### **THIS INSURANCE DOES NOT COVER**

1. Any loss or damage directly or indirectly caused by or resulting from wear and tear, gradual deterioration, inherent vice, marine borers, vermin or electrolysis.
2. Theft or mysterious disappearance of equipment or accessories, other than boats and launches and their motors, unless occurring in conjunction with theft of the entire yacht or unless there be visible evidence of forcible entry.
3. Any loss, damage or expense caused by or in consequence of ice and/or freezing.
4. Any loss, damage or expense directly or indirectly caused by or in consequence of faulty construction and/or improper design.
5. Any loss, or damage to electrical apparatus, including wiring, directly or indirectly caused by electricity, other than lightning unless fire ensues and then only for loss or damage by such ensuing fire.
6. Wages and/or provisions whether the average be particular or general.
7. Mechanical breakdown or derangement of machinery.
8. Any loss of use, demurrage or charter hire to the yacht insured hereunder.

#### **SECTION "B" - PROTECTION AND INDEMNITY INSURANCE**

If the Assured shall by reason of his interest in the insured yacht become liable to pay and shall pay any sum or sums in respect of any responsibility, claim, demand, damages, and/or expense or shall become liable for any other loss arising from or occasioned by any of the following matters or things during the currency of this Policy in respect of the yacht hereby insured, that is to say:-

**Property Damage (I)** Loss of or damage to any other ship or boat or goods, merchandise, freight or other things or interest whatsoever, on board such other ship or boat, caused proximately or otherwise by the yacht insured in so far as the same would not be covered by the Running Down Clause in Section "A" of this Policy.

Loss of or damage to any goods, merchandise, freight or other things of interest whatsoever other than as aforesaid, whether on board said yacht or not, which may arise from any cause whatsoever;

Loss or damage to any harbor, dock (graving or otherwise), slipway, way, gridiron, pontoon, pier, quay, jetty, stage, buoy, telegraph cable, or other fixed or movable thing whatsoever, or to any goods or property in or on the same, however caused;

Any attempted or actual raising, removal or destruction of the wreck of the insured ship or the cargo thereof, or any neglect or failure to raise, remove or destroy the same;

The Assurers will pay the Assured such sum or sums so paid, or which may be required to indemnify the Assured for such loss; PROVIDED always that the amount recoverable hereunder in respect to any one accident or series of accidents arising out of the same event shall not exceed the sum stated under Limit of Protection and Indemnity Insurance.

**Bodily Injury (II)** Loss of life, illness, or bodily injury and payments made on account of life salvage;

The assurers will pay the Assured such sum or sums so paid or which may be required to indemnify the Assured for such loss; PROVIDED always that the liability of these Assurers is limited to the sum stated under Limit of Protection and Indemnity Insurance, and subject to the same limit for each person. It being understood that this limit applies to any one accident or series of accidents arising out of the same event.

**Costs (III)** And in case the liability of the Assured shall be contested in any suit or action with the consent in writing of these Assurers, we will also pay such ensuing costs as the Assured may incur as a result of such suit or action.

#### **AGGREGATE LIMIT**

The total amount recoverable under the Protection and Indemnity Insurance coverage of this Policy, for all losses, including property damage, personal injury, loss of life, payments made on account of life salvage, and costs, resulting from any accident or series of accidents arising out of the same event, shall not exceed, in the aggregate, the sum stated under Limit of Protection and Indemnity Insurance.

#### **POLLUTION**

This policy does not insure against any loss, damage, cost, liability, or expense, imposed on the Assured, arising out of the discharge, dispersal, release, or escape of oil, fuel, chemicals: waste materials, or other pollutants, but this exclusion does not apply if such discharge, dispersal, release or escape is sudden and accidental.

#### **MEMBERS OF ASSURED'S FAMILY**

It is understood and agreed that the word "Assured" whenever used in this Section shall include, in addition to the named Assured hereunder, irrespective of interest in the insured yacht, the members of the immediate family of the Assured, domiciled with the Assured, who may, at the time liability was incurred, be operating the yacht with the prior permission of the Assured.

### **PROPORTION OF LOSSES COVERED**

Where the amount of insurance as set forth is less than the agreed valuation stated therein, the Assurers shall be liable only for such proportion of any loss recoverable under this Section as the said amount of insurance bears to the said agreed valuation.

### **EXCLUSIONS:**

#### **THE ASSURERS WILL NOT BE LIABLE FOR:**

Any fine, or penalty or assessment against the Assured or yacht named herein, by any national, state or local government;

Liability of any charterer of the yacht named herein;

Any liability assumed by the Assured under any contract or agreement unless specifically endorsed hereon.

### **SECTION "C" - OMNIBUS CLAUSE**

It is understood and agreed that the word "Assured" whenever used in the Running Down Clause in Section "A" - Hull Insurance, of this policy, and whenever used in Section "B" - Protection and Indemnity Insurance of this Policy, includes in addition to the named Assured any person, firm, corporation or other legal entity who may be operating the vessel with the prior permission of the named Assured, but does not include a charterer or a paid Master or a paid member of the crew of the insured vessel or a person, firm, corporation or other legal entity, or any agent or employee thereof, operating a shipyard, boat repair yard, marina, yacht club, sales agency, boat service station, or similar organization. Notwithstanding anything contained herein, the insurance provided by this clause does not cover liability of such additional Assureds to the Assured and/or Assureds named in this Policy. This insurance is conditioned upon compliance by an Assured with all the terms, conditions and warranties applicable to the named Assured. Nothing contained herein shall be construed to increase the limits of the Assurers' liability as stated in this policy.

### **SECTION "D" - MEDICAL PAYMENTS INSURANCE**

The Assurers agree to pay to or for each person who sustains bodily injury caused by accident occurring during the Policy period, while in or upon, boarding or leaving the yacht insured hereunder, the reasonable expense of necessary medical, surgical, ambulance, hospital and professional nursing services and, in the event of death resulting from such injury, the reasonable funeral expense, all incurred within one (1) year from the date of accident, subject to the following conditions:

#### **LIMIT OF LIABILITY**

Notwithstanding the foregoing, the Assurers shall not be liable hereunder for any expense or combined expense incurred in excess of that stated, as a result of any one accident or series of accidents arising out of the same event.

#### **EXCLUSIONS**

##### **THE COVERAGE AFFORDED SHALL NOT APPLY**

1. To bodily injury to or death of any person;
  - (a) To or for whom benefits are payable under any Workmen's Compensation or under the Federal Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act;
  - (b) Who is a trespasser in or upon or boarding or leaving the insured yacht;
  - (c) Who is an employee of the Assured while engaged in the employment of the Assured except those in domestic service for whom no benefits are payable or required to be provided under any Workmen's Compensation Law;
2. To liability assumed by the Assured under any contract or agreement.
3. While the yacht is being used for other than private pleasure purposes.
4. To death of the Assured or registered owner of the yacht.
5. To bodily injury to the Assured or registered owner of the yacht, unless in excess of any other medical payments insurance collectible.

#### **MEDICAL REPORTS; PROOF AND PAYMENT OF CLAIM**

As soon as practicable, the injured person or someone on his behalf shall give the Assurers written proof of claim, under oath if required, and shall, after each request from the Assurers, execute authorisation to enable the Assurers to obtain medical reports and copies of records. The injured person shall submit to physical examination by physicians selected by the Assurers when and as often as the Assurers may reasonably require.

The Assurers may pay the injured person or any persons or organizations rendering the services and such payment shall reduce the amount payable hereunder for such injury: Payment hereunder shall not constitute admission of liability of the Assured, or, except hereunder, of the Assurers.

### **SECTION "E" - FEDERAL LONGSHOREMEN'S AND HARBOR WORKERS' COMPENSATION INSURANCE**

The Assurers agree to insure under this Section for the term of the policy as stated, any liability of the Assured in respect of the insured yacht which shall arise under the United States Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act U.S. Code (1946) Title 33, Sections 901-49, and all laws amendatory thereof or supplementary thereto which may be or become effective while this Section of the Policy is in force.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV:  
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΛΑΣΗΣ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV



AMYEN  
GRC 100 000 958

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ  
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE  
ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ  
CERTIFICATE OF NATIONALITY

ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ  
THIS IS TO CERTIFY

με το παρόν ότι το εμπορικό πλοίο, που περιγράφεται πιο κάτω:  
That the merchant vessel described below:

ΟΝΟΜΑ NAME	(α) Δ.Δ.Σ. INTERNATIONAL CALL LETTERS ΚΑΙ / AND (β) Δ.Σ.Π. M.M.S.I.	ΑΡΙΘΜΟΣ IMO IMO NUMBER	ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY	ΑΡΙΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTER NUMBER	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ TYPE OF SHIP
"ΝΑΒΙΟΣ ΙΟΝΙΑΝ" "NAVIOS IONIAN"	(α) ΣΧΘΧ (β) 839847009	9211133	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10934	Φ/Γ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΥΩΜΗ BULK CARRIER
ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ MATERIAL OF CONSTRUCTION	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΠΡΩΣΗΤΗΡΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ NUMBER AND TYPE OF PROPULSION MACHINERY				ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ HORSEPOWER
ΧΑΛΥΒΑΣ STEEL	ΜΙΑ (01) ΜΕΚ ONE ICE	DU-SULZER 6RTA 48TB			11880 BHP 8739 kW

έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1969  
has been measured in accordance with Regulations of the International

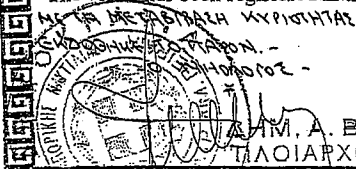
περί καταμέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων, όπως προκύπτει από  
convention on tonnage measurement of ships 1969, as per certificate

το πιστοποιητικό καταμέτρησης που εκδόθηκε από την Κ.Ε.Ε.Π. την 19/11/2001  
of measurement issued by M.S.T. on the 19/11/2001

και έχει τα ακόλουθα στοιχεία:  
and has the following particulars:

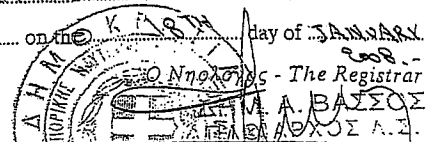
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE	Ολική gross (g.t.) 299499 Καθαρή Net (n.t.) 17889
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ DIMENSIONS	Μήκος Length: 189,66 M Πλάτος Breadth: 32,96 M Κοίλο στη μέση του πλοίου μέχρι το ανώτερο κατάστρωμα Moulded depth amidships to upper deck: 17,10 M
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ OWNER	ΟΝΟΜΑ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ NAME - ADDRESS "KLEIMAR NAAMLOZE VENNOOTSCHAAP" (BELGIUM) — 100% —

Το παραπάνω πλοίο που καταχωρήθηκε στα Ελληνικά Νηολόγια επιτρέπεται να φέρει την Ελληνική Σημαία.  
The vessel has been registered in the Greek Registry and is permitted to fly the Greek Flag.



Α.Μ.Α. ΒΑΣΣΟΣ  
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α.Σ.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 18 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2008  
Dated at PIRAEUS on the 18th day of JANUARY



Α.Μ.Α. ΒΑΣΣΟΣ  
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α.Σ.





IMO No.: 9211133  
Cert.No...: PR-412668-I

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ  
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
MERCHANT SHIPS INSPECTION SERVICE

ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969)  
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969.  
Issued under provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	Α.Δ.Σ. DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΑΡΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL NO	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ* DATE*
NAVIOS IONIAN	S X O Y	PIRAEUS - 10934	15 FEB 00

\* Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τρόπιδα ή το πλοίο ήταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής (Άρθρο 2(6)) ή ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο υπέστη μετατροπές ή μετασκευές μεγάλης έκτασης (Άρθρο 3(2) (8)) ανάλογα με την περίπτωση.

\* Date which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (MAIN DIMENSIONS):

ΜΗΚΟΣ (Άρθρο 2 (8)) LENGTH (Article 2 (8))	ΠΛΑΤΟΣ (κανονισμός 2 (3)) BREADTH (Regulation 2 (3))	ΚΟΙΛΟ ΣΤΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ (Καν. 2 (2)) MOULDED DEPTH AMIDSHIPS TO UPPER DECK (Regulation 2 (2))
182.66 m	32.26 m	17.10 m

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ (THE TONNAGES OF THE SHIP ARE):

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ  
GROSS TONNAGE === 29,499 ===

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ  
NET TONNAGE === 17,889 ===

Με το παρόν βεβαιούται ότι οι ανωτέρω χωρητικότητες του πλοίου έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969.

(This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of ships, 1969).

Εκδόθηκε στ Πίραεους, Ελλάδα την 27<sup>th</sup> day of NOVEMBER 2003  
(Issued at (the))

Ο υπογράφων δηλώνει ότι είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος από την Κυβέρνηση να εκδώσει το παρόν πιστοποιητικό.

(The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate)

  
Dimitrios G. Kostas - Technical Manager

CERTIFIED COPY

This Certificate replaces Certificate Number MAN 0600106/A1 issued at Manila dated 14 December 2006, which is hereby cancelled.

Certificate no:  
Page 1 of 3

MAN 0600106/A2

**Lloyd's  
Register**

## Certificate of Class

This certificate is issued to the **NAVIOS IONIAN**  
LR Number **9211133**  
Date of Build **01/2000**  
Port of Registry **Piraeus**  
Gross tons **29,499**

to confirm that having been surveyed by Lloyd's Register Asia and having been found in compliance with the Rules and Regulations for the Classification of Ships, the aforesaid ship has been assigned the class

**100A1**  
**Bulk Carrier, Strengthened for Heavy Cargoes, Nos. 2 and 4 holds may be empty**  
**ESP, ESN, LI**  
  
**LMC, UMS**

Date Special Survey Assigned **22 August 2005**

This Certificate is valid until\* **30 August 2010**

\* Unless extended after completion of a Special Survey (see page 3) or in accordance with Part 1, Chapter 2, Section 3.5.9 of the Rules and Regulations (see page 3) and is subject to surveys as prescribed (see page 2) being satisfactorily completed. (See notes 1 to 4, page 3)

Issued at **Manila, Philippines**

on **19 June 2007**



Giovanni B. Guerzon  
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

Note: 1. To establish the classification status of this ship, the ClassDirect Live web site and the Interim Certificates issued on completion of classification surveys should be consulted in addition to this certificate. Access to ClassDirect Live is available via <http://www.cdlive.lr.org>.

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.



Office Piraeus  
Date 11 January 2007

This certificate is issued by Lloyd's Register EMEA to Navios Shipmanagement Inc.

CONFIRMATION OF CLASS


This is to certify that, according to current information available in this office:

Ship NAVIOS IONIAN  
L.R. number 9211133  
Gross tonnage 29,499  
Date of build 2000/08

Maintains the class;  
100A1, bulk carrier, strengthened for heavy cargoes, Nos. 2 & 4 holds may be empty,  
ESP, ESN, LI, LMC, UMS.

According to records available in this office at present there are no conditions of class against this ship.

The listings issued by Lloyd's Register to the owner on a quarterly basis, or the ClassDirect Live web site and the Interim Certificates issued on completion of classification surveys, will provide specific details of the classification status, including any conditions of class.



Lloyd's Register EMEA  
Piraeus Office  
Lloyd's Register

S.A. Anastassovitis  
Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.



# ABS

PACIFIC DIVISION  
GOSEONG DISTRICT

24 November 2009  
File Ref. T-8-2

This Certificate is issued to Navios ShipManagement Inc.

Name of Ship: "NAVIOS AURORA II"

ABS Class No.09198569

IMO No.9481245

Flag & Port of Register: Panama, Panama

Gross Tonnage: 88421

Date of Built: 25 November 2009

Sungdong Shipbuilding & Engineering Co., Ltd. Hull No.S1068

This is to confirm that the above ship has been built under Special Survey in conformity of American Bureau of Shipping's Rules and Regulations for the Classification of Ships and, on delivery from the Builder's yard on 25<sup>th</sup> November 2009, the ship will be classed with the following Notations, and Without condition of class:

✕A1, Bulk Carrier, (E), BC-A (holds 2, 4, 6 & 8 may be empty with max. cargo density: 3.0 tonnes/m<sup>3</sup>), ✕AMS, ✕ACCU, GP, CSR, SafeShip-CM

With Additional Notations: ESP, UWILD, RW, PMA, CRC, TCM and GRAB(20)

Very truly yours,

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

E. Minoda

Principal Surveyor – Sungdong office

Tel: (82) 55 649 8373

Fax: (82) 55 649 8375

e-mail: eminoda@eagle.org



## Certificate of Class

This certificate is issued to the **NAVIOS BONAVIS**

LR Number **9446996**

Date of Build **29 June 2009**

Port of Registry **PANAMA**

Gross tons **94,232**

to confirm that having been surveyed by Lloyd's Register Asia and having been found in compliance with the Rules and Regulations for the Classification of Ships, the aforesaid ship has been assigned the class

⊗100A1 Bulk Carrier, CSR, BC-A, GRAB[25], Hold nos. 2, 4, 6 & 8 may be empty, ESP, ShipRight (CM, ACS(B)), \*IWS, LI

⊗LMC, UMS

**Descriptive Notes: Part Higher Tensile Steel, ShipRight (BWMP(S+F), SCM)**

Date Special Survey Assigned **29 June 2009**

This Certificate is valid until\* **28 June 2014**

\* Unless extended after completion of a Special Survey (see page 3) or in accordance with Part 1, Chapter 2, Section 3.5.9 of the Rules and Regulations (see page 3) and is subject to surveys as prescribed (see page 2) being satisfactorily completed. (See notes 1 to 4, page 3)

Issued at **Okpo**

on **29 June 2009**



M.J. van den Heuvel

Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

- Note: 1. To establish the classification status of this ship, the ClassDirect Live web site and the Interim Certificates issued on completion of classification surveys should be consulted in addition to this certificate. Access to ClassDirect Live is available via <http://www.cdlive.lr.org>.

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Ships Name NAVIOS BONAVIS

LR number 9446996

### Annual/Intermediate survey endorsements

#### 1<sup>st</sup> Annual Survey endorsement

Signed:

Place of Survey

Date

---

#### 2nd Annual Survey / Intermediate Survey\* endorsement

Signed:

Place of Survey

Date

---

#### 3rd Annual Survey / Intermediate Survey\* endorsement

Signed:

Place of Survey

Date

---

#### 4<sup>th</sup> Annual Survey endorsement

Signed:

Place of Survey

Date

---

\* Delete as appropriate

Ships Name NAVIOS BONAIVIS

LR number 9446996

### Extension of special survey completion date

In accordance with the Rules and Regulations for the Classification of ships this certificate is extended until (see note 2)

Signed: \_\_\_\_\_

Place of Survey

Date

### Special survey completion

This Special Survey having been completed, this certificate is extended until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of Survey

Date

- Notes
- 1 In accordance with the Rules and Regulations for the Classification of Ship's, class will be automatically suspended and this certificate becomes invalid if not endorsed annually within three months of the due date of the Annual or Intermediate Surveys.
  - 2 This certificate expires on the due date of the Special Survey. Consideration can be given at the discretion of the Committee to any exceptional circumstances justifying an extension to the Special Survey completion date for a maximum period of three months beyond the validity of this certificate.
  - 3 Prior to the endorsement of this certificate all overdue hull and machinery surveys should be dealt with or postponed by agreement.
  - 4 In normal circumstances the Annual or Intermediate Survey is to be held in conjunction with the Periodical Load Line Inspection and the Safety Construction Annual Survey.

# CERTIFIED COPY

Certificate no: OKP 0700055  
Page 1 of 4



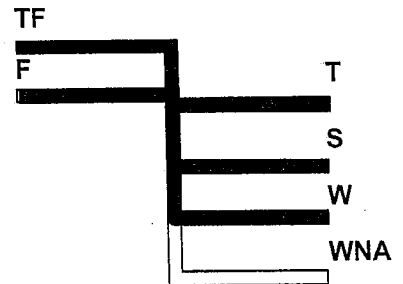
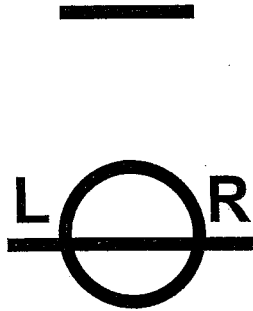
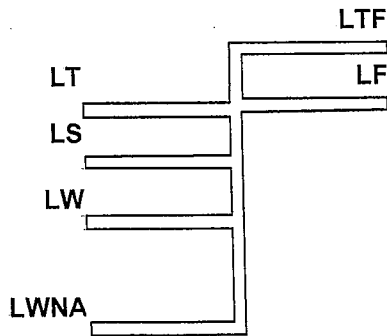
## International Load Line Certificate The Republic of Panama

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of the Republic of Panama by Lloyd's Register Asia

Particulars of Ship	
Name of ship	<b>NAVIOS BONAIVIS</b>
Distinctive number or letters	<b>3F154</b>
Port of registry	<b>PANAMA</b>
Length (L) as defined in article 2(8) (metres)	<b>283.761</b>
IMO number	<b>9446996</b>
Freeboard assigned as	<b>A new ship</b>
Type of ship	<b>Type B with reduced freeboard</b>

Freeboard from deck line <sup>1</sup>		Load line <sup>1</sup>	
Tropical	<b>5159</b> mm (T)	<b>379</b> mm above (S)	
Summer	<b>5538</b> mm (S)	Upper edge of line through centre of ring	
Winter	<b>5917</b> mm (W)	<b>379</b> mm below (S)	
Winter North Atlantic	<b>Not required</b> mm (WNA)	<b>Not required</b> mm below (S)	
Timber Tropical	-- mm (LT)	-- mm above (LS)	
Timber Summer	-- mm (LS)	-- mm above (S)	
Timber Winter	-- mm (LW)	-- mm below (LS)	
Timber Winter North Atlantic	-- mm (LWNA)	-- mm below (LS)	
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber		<b>416</b> mm	
Allowance for fresh water for timber freeboards		-- mm	
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is		<b>1000</b> mm	

**below the top of steel upper deck at side.**



*\*Delete as appropriate*

<sup>1</sup> Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2210PAN (2008.01)



# CERTIFIED COPY

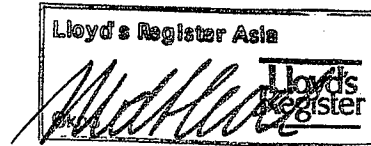
This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention;
2. that the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown on page 1 have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until<sup>2</sup> **28 June 2014** subject to annual surveys in accordance with article 14(1) (c) of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **29 June 2009**

Issued at **Okpo** on **29 June 2009**



M.J. van den Heuvel  
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of Lloyd's Register Group

Notes:

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, the allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

<sup>2</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19 (1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2 (9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19 (8) of the Convention.

\* Delete as appropriate

**Endorsement for annual surveys**

This is to certify that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey in accordance with article 19(8)(c)**

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies**

This certificate shall in accordance with article 19(5) / 19(6)\* of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies**

In accordance with article 19(8) of the Convention, the new anniversary date is

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

In accordance with article 19(8) of the Convention, the new anniversary date is

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

*\*Delete as appropriate*

# CERTIFIED COPY

Certificate no: OKP 0700055

Page 1 of 4



## Cargo Ship Safety Construction Certificate The Republic of Panama

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of the Republic of Panama by Lloyd's Register Asia

	Particulars of Ship
Name of ship	NAVIOS BONAVIS
Distinctive number or letters	3FIS4
Port of registry	PANAMA
Gross tonnage	94,232
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup>	--
IMO number	9446996
Type of Ship*	Bulk carrier <del>Oil tanker</del> <del>Chemical tanker</del> <del>Gas carrier</del> <del>Cargo ship other than any of the above</del>
Date on which keel was laid <sup>2</sup>	09 February 2009

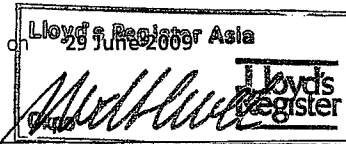
This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention;
2. that the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);
3. that the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on **N/A** and **New Building**;
4. that an Exemption Certificate **has not** been issued.

This certificate is valid until<sup>3</sup> **28 June 2014** subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **29 June 2009**

Issued at **Okpo**



M.J. van den Heuvel  
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

\* Delete as appropriate

<sup>2</sup> Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced.

<sup>3</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2221PAN (2008.02)

**Endorsement for annual and intermediate surveys**

This is to certify that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual / Intermediate\* survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual / Intermediate\* survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom**

This is to certify that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**First inspection**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Second inspection**

Signed:

Place of survey

Date

---

\* Delete as appropriate

**Annual/intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

This is to certify that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

**Annual / Intermediate\* survey**

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) / I/14(f)\* of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

\* Delete as appropriate

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

Place of survey

Date

---

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed:

Place of survey

Date

---



**Cargo Ship Safety Equipment Certificate**  
**The Republic of Panama**

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E) No: **9446996/01**

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of the Republic of Panama by Lloyd's Register Asia

	Particulars of Ship
Name of ship	<b>NAVIOS BONAVIS</b>
Distinctive number or letters	<b>3F154</b>
Port of registry	<b>PANAMA</b>
Gross tonnage	<b>94,232</b>
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup>	<b>--</b>
Length of ship (regulation III/3.12)	<b>283.761</b>
IMO number	<b>9446996</b>
Type of ship*	<b>Bulk carrier <del>Oil tanker</del> <del>Chemical tanker</del> <del>Gas carrier</del></b> <b>Cargo ship other than any of the above</b>
Date on which keel was laid <sup>2</sup>	<b>09 February 2009</b>

This is to certify:

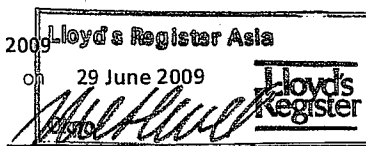
1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention;
2. that the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards ship borne navigational equipment, nautical publications and means of embarkation for pilots;
  - 2.5 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
3. that an Exemption Certificate **has** been issued.

This certificate is valid until<sup>3</sup> **28 June 2014**

subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation I/8 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based issued at **Okpo**

29 June 2009



M.J. van den Heuvel  
Surveyor to Lloyd's Register Asia  
A member of the Lloyd's Register Group

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

\* Delete as appropriate

<sup>2</sup> Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced.

<sup>3</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.





**Endorsement for annual and periodical surveys**

This is to certify that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual / Periodical\* survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual / Periodical\* survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Annual/periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

This is to certify that, at an annual/periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Annual / Periodical\* survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

*\*Delete as appropriate*

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14(d) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) / I/14(f)\*\* of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

\* Delete as appropriate

# CERTIFIED COPY

Certificate no:  
Page 1 of 3

OKP 0700055



## Cargo Ship Safety Radio Certificate The Republic of Panama

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R) No: **9446996/01**

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, under the authority of the Government of the Republic of Panama by Lloyd's Register Asia

Particulars of Ship	
Name of ship	<b>NAVIOS BONAVIS</b>
Distinctive number or letters	<b>3FIS4</b>
Port of registry	<b>PANAMA</b>
Gross tonnage	<b>94,232</b>
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)	<b>A1 + A2 + A3</b>
IMO number	<b>9446996</b>
Date on which keel was laid <sup>1</sup>	<b>09 February 2009</b>

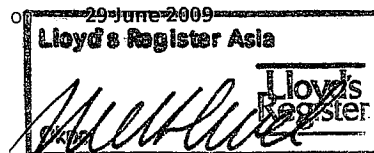
This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention;
2. that the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
  - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
3. that an Exemption Certificate **has not** been issued.

This certificate is valid until<sup>2</sup> **28 June 2014** subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **29 June 2009**

Issued at **Okpo**



M.J. van den Heuvel  
Surveyor to Lloyd's Register Asia

A member of the Lloyd's Register Group

<sup>1</sup> Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced.

\* Delete as appropriate

<sup>2</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(a) of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Lloyd's Register, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as the 'Lloyd's Register Group'. The Lloyd's Register Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2206PAN (2008.01)

**Endorsement for periodical surveys**

This is to certify that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Periodical survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Periodical survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Periodical survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Periodical survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

This is to certify that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

**Periodical survey**

Signed:

Place of survey

Date

---

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation I/14 (d) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation I/14(e) or I/14(f) applies**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e) / I/14(f)\* of the Convention, be accepted as valid until

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

**Endorsement for advancement of anniversary date where regulation I/14(h) applies**

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention, the new anniversary date is

Signed: \_\_\_\_\_

Place of survey

Date

\* Delete as appropriate

# DRAFT

*This Draft is valid until:31 December 2009*  
Form BFA(Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 1/8)

*AGREEMENT  
BETWEEN  
NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC.  
AND  
NIPPON KAIJI KYOKAI  
FOR FEES OF PERIODICAL VESSEL SURVEYS*

This Agreement is made on XXXXX 2009 by and between NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC. (hereinafter referred to as the "Client") a company duly incorporated and existing by virtue of the laws of GREECE with its principal office at 85 AKTI MIAOULI STREET PIRAEUS, 185 38, GREECE, and Nippon Kaiji Kyokai (hereinafter referred to as "NK"), a classification society duly incorporated and existing by virtue of the laws of Japan with its head office at 4-7 Kioi-cho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-8567, Japan.

The Client hereby agrees and accepts that the "Regulations for the Classification and Registry of Ships", "Conditions of Service for Classification of Ships and Registration of Installations", "Rules for the Survey and Construction of Steel Ships", and other related Rules and Regulations of NK apply to the classification, registry, survey, and certification of the vessel or vessels owned and/or managed and/or operated by the Client as set out in Attachment A hereto (hereinafter referred to as the "Vessels" which term shall also be used in this Agreement to refer to any single vessel in Attachment A) and that they shall be deemed to be incorporated into this Agreement so far as may be required except that, in the event of a conflict, the terms of this Agreement shall prevail.

**Article 1. Scope of Work**

- 1.1 This Agreement shall cover the following periodical classification and statutory surveys of the Vessels which NK shall perform in accordance with the requirements and standards provided by the current NK Rules and statutory regulations of the relevant flag administration (the maximum number of times that each particular survey can be performed under the terms of this Agreement is given in brackets after each such survey as set out below):

## Classification Surveys

- (a) Special Survey (1);

(Note: It is permissible to divide one Special Survey between commencement and completion)

- (b) Intermediate Survey (1);

(Note: It is permissible to divide one Intermediate Survey between commencement and completion in cases where such division is stipulated in the Rules and Regulations of NK)

- (c) Annual Survey (3);

- (d) Docking Survey (2);

- (e) Boiler Survey (2);

- (f) Propeller Shaft and Stern Tube Shaft Survey (1);

- (g) Continuous Machinery Survey.

## Installation Surveys

- (h) Special Survey (1) and Annual Survey (4) for Automatic and Remote Control System for vessels with notation "M0\*\*";

- (i) Annual Thorough Survey (5) and Periodical Load Test (1) for Cargo Gears "CHG\*\*";

- (j) Special Survey (1) and Annual Survey (4) for Cargo Refrigerating Installations "RMC\*\*";

- (k) Renewal Survey (1) for Crew Accommodation Arrangements "CAA\*\*";

(Note: Symbols "\*\*" M0, CHG, RMC, and CAA only apply to those vessels where the installations were registered before the commencement of this Agreement)

## Statutory Surveys

- (l) Renewal, Intermediate, Periodical and/or Mandatory Annual Surveys including Issuance/ Endorsement of Certificate for Safety Construction (5), Safety Equipment (5), Safety Radio (5), Marine Pollution Prevention-Annex I (5), II\*(5), IV (1), VI (5), Dangerous Goods (1), Anti-Fouling System (2).

(Note: Symbol "\*\*" Annex II only applies to the specified vessel where the

# DRAFT

*This Draft is valid until 31 December 2009*  
Form BFA (Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 3/8)

installation was registered before the commencement of this Agreement)

- (m) Periodical Survey and Periodical Inspection for Load Lines including Issuance/ Endorsement of Certificate for Load Line (5).

This Agreement shall not cover any survey which is not expressly referred to in Article 1.1 hereof which, for the avoidance of doubt, includes, but is not limited to, the following:

## 1.2

- (a) Occasional Surveys, such as surveys for repair of damages caused by sea casualty and wear and tear, surveys for the lifting of recommendations imposed by previous surveys, surveys for change of flag and/or name, and conversion, new installation or removal of hull, machinery and equipment at the periodical classification surveys and/or statutory surveys;
- (b) Initial Survey for installations (excluding MARPOL Annex IV, VI and Anti-Fouling System);
- (c) Extension Surveys and Postponement Surveys;
- (d) Extra charge for Voyage Survey;
- (e) ISM Audit;
- (f) ISPS Audit.

## Article 2. Block Fee

2.1 The Client shall pay NK the fees as listed in Attachment A hereto for the surveys and related services of the Vessels set out in Article 1.1 hereof (hereinafter referred to as the "Block Fee").

2.2 The Block Fee shall include:

- (a) All fees for surveys and certification under Article 1.1 hereof;
- (b) Travelling expenses, subsistence, communications, administrative and sundry expenses in connection with the surveys under Article 1.1 hereof which are carried out within the area of an NK office, including the offices of Non-Exclusive Surveyors and other offices acting on behalf of NK;
- (c) Extra charges for holiday, waiting time, travelling time and overtime in connection



# DRAFT

This Draft is valid until: 31 December 2009  
Form BFA (Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 4/8)

with surveys under Article 1.1 hereof;

- (d) In cases where surveys covered by this Agreement are carried out at the same time as those not so covered, the expenses and extra charges referred to at (b) and (c) above shall be prorated in accordance with the fees attributable to each such survey.
- 2.3 The Block Fee does not include fees for surveys under Article 1.2 hereof, including holiday and overtime expenses, travelling expenses, subsistence and sundry expenses.
- 2.4 The fees and expenses referred to in Article 2.3 hereof shall be invoiced to the Client separately from the Block Fee.
- 2.5 The Block Fee is subject to revision to reflect additional or reduced costs incurred by NK in carrying out surveys, inspections and certification if any of the following conditions occur:
  - (a) Alteration of the extent of the class surveys or class notations upon the Client's request or by any change in NK Rules;
  - (b) Alteration in the requirements of any flag administration for which NK is acting in relation to any statutory surveys;
  - (c) Change of flag of the Vessels;
  - (d) Laying up of the Vessels or suspension of classification of the Vessels.

## Article 3. Payment

- 3.1 The Client shall agree to pay NK the Block Fee according to an invoice on a quarterly basis, issued on 1 December, 1 March, 1 June and 1 September of every year during the currency of this Agreement.
- 3.2 All payments under this Agreement shall be remitted in accordance with the guidance on the invoice and the Client shall be responsible for all bank charges.

## Article 4. Liability

Liability hereunder (including force majeure) shall be in accordance with the relevant provisions of the "Conditions of Service for Classification of Ships and Registration of Installations" of NK.

# DRAFT

*This Draft is valid until 31 December 2009*  
Form BFA (Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 5/8)

## Article 5. Applicable law, Jurisdiction and Disputes

- 5.1 This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law.
- 5.2 In the event of a dispute under this Agreement, the Client and NK shall in the first instance use their best endeavours to resolve it by negotiation but, if the dispute is not resolved, it shall be referred to the non-exclusive jurisdiction of the English High Court of Justice.

## Article 6. Confidentiality

Each party, its employees and agents (on behalf of whom this clause is affirmed) agrees to maintain as confidential any information derived from the other party in connection with this Agreement, and shall not use or disclose it to any third party (with the exception of auditors or as may otherwise be required by law) without the prior written consent of the other party.

## Article 7. Validity and Termination

- 7.1 This Agreement shall become effective on 1 December 2009 and remain in full force and effect until 30 November 2014, unless terminated before that date in accordance with Article 7.2 hereof.
- 7.2 If any of the following events should occur in relation to any single vessel covered by this Agreement, this Agreement shall be terminated in respect of the vessel concerned and that vessel shall be removed from this Agreement:
  - (a) If the classification of the vessel is withdrawn from NK. In this case, the date of completion of the procedures in NK related to its withdrawal shall be the termination date;
  - (b) If the management of the Vessel is transferred from the Client to any other party. In this case, the Client shall notify the date of such transfer to NK with supporting documentation and the date that NK confirms its acceptance of the transfer shall be the termination date.

- 7.3 Either party reserves the right to terminate this Agreement by giving written notice to the other party, if any of the following events occur:
- (a) If either party gives the other party one month's written notice of termination at any time after the expiration of the first twelve months following the commencement of this Agreement. In this case, the notified date on the notice shall be the termination date;
  - (b) If the Client fails to make any payments due by them under this Agreement. In this case, the date of the notice of termination shall be the termination date;
  - (c) If either party has a receiver, trustee or manager appointed by any creditor or becomes insolvent or if any of the vessels covered by this Agreement is arrested due to a court order. In this case, the date of the notice of termination shall be the termination date.
- 7.4 In the event of the addition or removal of any of the vessels covered by this Agreement, NK shall prepare and the parties shall sign and annex to this Agreement a revised version of Attachment A reflecting such addition or removal.
- 7.5 In the event of a termination of this Agreement by reason of any of the events set out in Articles 7.2 and 7.3 hereof (except if NK has terminated in accordance with Article 7.3 (a) or if Article 7.3 (c) is applicable to NK), the Client shall pay the difference between (i) that proportion of the Block Fee which has been paid up to the termination date and, if higher, (ii) the full fees which would have been payable according to NK's standard tariff if the Vessels had not been covered by this Agreement as from the commencement of this Agreement until the termination date. In the event that (i) exceeds (ii), NK shall refund the difference.
- 7.6 In the event of any termination of this Agreement as prescribed in Articles 7.2 and 7.3 hereof (except if NK has terminated in accordance with Article 7.3 (a) or if Article 7.3 (c) is applicable to NK), the Client agrees to pay a service fee of US\$ 1,000 per vessel fee regardless of the difference between (i) and (ii).
- 7.7 Upon any termination of this Agreement the billing arrangement for all surveys for maintenance of NK classification and statutory requirements will revert to the NK standard practice of invoices being issued following surveys being undertaken.

**DRAFT**

This Draft is valid until:31 December 2009  
Form BFA(Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 7/8)

For and on behalf of  
NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC.

For and on behalf of  
Nippon Kaiji Kyokai

By: \_\_\_\_\_

By: \_\_\_\_\_

H. Kitada

Title: \_\_\_\_\_

Title: Executive Vice President

Date: \_\_\_\_\_

Date: XXXXXX 2009

# DRAFT

This Draft is valid until: 31 December 2009  
Form BFA (Rev. April 2009)  
(NK Ref. A09-XX, 8/8)

Attachment A:

BLOCK FEE  
FOR  
PERIODICAL VESSEL SURVEYS  
Owned and/or operated and/or managed by  
NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC.  
for the period  
from 1 December 2009 to 30 November 2014

Class No.	Name of Ship	BLOCK FEE (Currency: US Dollar)					Total Fees for Five (5) years
		From 1 December 2009 to 30 November 2010	From 1 December 2010 to 30 November 2011	From 1 December 2011 to 30 November 2012	From 1 December 2012 to 30 November 2013	From 1 December 2013 to 30 November 2014	
094344	NAVIOS CELESTIAL	<del>10,500</del>	<del>10,500</del>	<del>10,500</del>	<del>10,500</del>	<del>10,500</del>	<del>52,500</del>