

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ



Σταυριανός Παναγιώτης

Διπλωματική Εργασία

Επιβλέπων καθηγητής: Παζαρζής Μιχαήλ

Μέλη επιτροπής: Καθηγητής Κος Γκιζιάκης Κων/νος, Λέκτορας Κος Σαμιώτης
Γεώργιος

Πειραιάς
Φεβρουάριος 2010

Δήλωση αυθεντικότητας – Ζητήματα Copyright

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

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

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Κος Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων)
- Κος Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Κος Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Η παρούσα μελέτη αφιερώνεται στον Κο Γεώργιο Οικονόμου, τον άνθρωπο που μου έδωσε την ευκαιρία να εισέλθω στο χώρο της ναυτιλίας και που καθημερινά μου ανοίγει νέους δρόμους προς αυτή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΣ

Από τα πρώτα χρόνια της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων, τα συμβαλλόμενα μέρη προσπαθούσαν να βρουν διάφορους τρόπους για την προάσπιση και διασφάλιση των συμφερόντων τους. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου κατάφερε να καλυφθεί από ορισμένους κινδύνους κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας. Με το πέρασμα των ετών και της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου, η ασφάλιση του φορτίου έγινε απαραίτητη.

Όλες οι διαδικασίες μέχρι την ολοκλήρωση του ασφαλιστήριου συμβολαίου, πρέπει να τηρούνται αυστηρά προκειμένου να μην υπάρξει κάποιο πρόβλημα κατά τη μεταφορά του φορτίου. Ο ενδιαφερόμενος έχει πολλές επιλογές αναφορικά στο είδος της ασφάλισης που θα επιλέξει, σύμφωνα πάντα με το ασφάλιστρο που θα πληρώσει αλλά και τους θαλάσσιους κινδύνους που θα συμπεριλάβει στο συμβόλαιο. Όταν δημιουργείται μια απαίτηση από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, έπειτα από απώλεια ή ζημιά του φορτίου, υπάρχουν οργανισμοί που λειτουργούν αμερόληπτα, προκειμένου να διευθετηθεί η απαίτηση.

Τόσο η αγορά της ασφάλισης του φορτίου όσο και η αγορά των απαιτήσεων, λειτουργούν με το σωστό τρόπο έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να επιτυγχάνουν την καλύτερη δυνατή ασφάλιση των αγαθών τους χωρίς να είναι εκτεθειμένοι σε αδικαιολόγητες απώλειες στις περιπτώσεις απαιτήσεων προς τους ασφαλιστές.

From the first years of sea transport of goods, the concerned parties were trying to find ways to protect their interests. The owners of the cargo succeeded to be covered by certain risks during the maritime adventure. Over the years and after the development of maritime trade, the security of cargo became necessary.

All the procedures until completion of the insurance contract must be strictly followed in order not to be caused any problem during the carriage of cargo. The person concerned for the cargo insurance, has several options as regards the type of insurance which will select, on the basis of the premium he will pay and the risks which will include in the contract.

When a requirement on the side of the party insured, after loss or damage of cargo, there are several organizations in order to settle the requirement. Both the market of the insurance of cargo and the market of requirements, they are operating with the right way so that the parties concerned to obtain the best possible insurance for their goods without being exposed to unjustified losses towards the insurers.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	Σελ. 7
Κεφάλαιο 1.	
Η ασφαλιστική επιστήμη	Σελ. 9
Η θαλάσσια ασφάλιση. Ορισμός, Ιστορική αναδρομή	Σελ. 10
Αντικείμενα της θαλάσσιας ασφάλισης	Σελ. 15
Κεφάλαιο 2.	
Η θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου	Σελ. 16
Η έννοια του φορτίου	Σελ. 16
Οι όροι ασφάλισης του φορτίου	Σελ. 19
Οι αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου	Σελ. 21
Η αρχή της αποζημίωσης	Σελ. 21
Η αρχή της καλής πίστης	Σελ. 23
Η αρχή του ενδιαφέροντος	Σελ. 26
Κεφάλαιο 3.	
Οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης	Σελ. 34
Lloyd's of London	Σελ. 36
The London Marine Insurance Companies	Σελ. 41
The Institute of London Underwriters	Σελ. 43
Κεφάλαιο 4.	
Τα είδη της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου	Σελ. 45
Η προαιρετική ασφάλιση	Σελ. 47
Οι πληροφορίες που περιέχει το slip	Σελ. 50
Οι υπόλοιπες διαδικασίες και πρακτικές	Σελ. 54
Ο λογιστικός έλεγχος και υπογραφές της ασφάλισης	Σελ. 57
Η ασφάλιση ανοιχτής κάλυψης	Σελ. 61
Κεφάλαιο 5.	
Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι	Σελ. 69
Ασφάλιση και είδος-χαρακτηριστικά του φορτίου	Σελ. 75
Ασφάλιση και δευτερεύοντες παράμετροι	Σελ. 79
Κεφάλαιο 6.	
Η αγορά των απαιτήσεων	Σελ. 81
Η διαδικασία ειδοποίησης και συλλογής της απαίτησης	Σελ. 84
Η διευθέτηση των απαιτήσεων στην αγορά των Lloyd's	Σελ. 89
Φορείς που εμπλέκονται στις απαιτήσεις του φορτίου	Σελ. 91
Επιθεώρηση του φορτίου	Σελ. 94
Η απώλεια του φορτίου	Σελ. 101
Η ολική απώλεια του φορτίου	Σελ. 101
Η μερική απώλεια του φορτίου – γενική αβαρία	Σελ. 105
Συμπεράσματα	Σελ. 110
Βιβλιογραφία	Σελ. 112

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα μοναδικό παγκόσμιο οικονομικό φαινόμενο. Με ρίζες που χρονολογούνται πολλούς αιώνες πίσω, η ναυτιλία αποτελεί βασικό τροχό ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και κατ' επέκταση και της παγκόσμιας οικονομίας.

Ο χώρος της ναυτιλίας είναι ένας τομέας που σχεδόν σε καθημερινή βάση έρχεται αντιμέτωπος με διαφόρων ειδών κινδύνους. Λόγω της φύσης της ίδιας της ναυτιλίας και επειδή ακριβώς αφορά τις δια θαλάσσης μεταφορές, ο «κίνδυνος» ενέχεται στην ίδια την έννοια της.

Οι κίνδυνοι τους οποίους καλείται να αντιμετωπίσει ο εκάστοτε ενασχολούμενος με τον τομέα της ναυτιλίας είναι πολυάριθμοι και διαφορετικής φύσεως, ανάλογα με την ιδιότητα του καθενός. Εξάλλου, ο ίδιος ο πλοius του πλοίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας «κίνδυνος», τόσο για το ίδιο το πλοίο, όσο και για τους ναυτικούς, αλλά φυσικά και για το φορτίο που μεταφέρεται. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι κατά τις παρελθούσες εποχές, το ταξίδι περιγράφονταν ως μία «περιπέτεια», αφού χωρίς τις τεχνολογικές εξελίξεις που στις μέρες μας φαντάζουν δεδομένες, ποτέ κανείς δε θα μπορούσε να είναι σίγουρος ότι το πλοίο που μόλις είχε σαλπάρει από το λιμάνι θα έφθανε στον προορισμό του μεταφέροντας σώο και αβλαβές όχι μόνο όλο το πλήρωμά του αλλά και τα εμπορεύματα που μετέφερε στα αμπάρια του ή στο κατάστρωμα.

Με αυτό τον τρόπο και από τα πρώτα χρόνια που καθιερώθηκε η μεταφορά αγαθών διαμέσου θαλάσσης, δημιουργήθηκε σε όλους τους ενασχολούμενους με τη ναυτιλία, η ανάγκη ασφάλισης όλων εκείνων που θα μπορούσαν όντως να ασφαλιστούν, προκειμένου να προστατευτούν από τα ρίσκα που καλούνταν να πάρουν κάθε φορά.

Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι να ασχοληθεί με το θέμα της ασφάλισης του φορτίου από τον άμεσα ενδιαφερόμενο και γενικότερα με τις ενέργειες τόσο του υποψήφιου ασφαλιζόμενου πριν την ασφάλιση, όσο και με τον τρόπο που θα πράξει ο ίδιος ο ασφαλιζόμενος στην περίπτωση δημιουργίας απαίτησης έπειτα από απώλεια ή και ζημιά του φορτίου.

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια πρώτη προσέγγιση στη θαλάσσια ασφάλιση και τα αντικείμενα αυτής της ασφάλισης γενικότερα, ενώ στη συνέχεια, υπάρχει ανάλυση της επιμέρους θαλάσσιας ασφάλισης του φορτίου και των αρχών που πρέπει να τη διέπουν.

Το επόμενο κεφάλαιο αναφέρεται στους διάφορους φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης του φορτίου, με το Λονδίνο να αποτελεί το κέντρο της αγοράς, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο διακρίνουμε τα δύο σημαντικότερα είδη ασφάλισης, την προαιρετική κάλυψη και την ανοιχτή κάλυψη. Δεν θα μπορούσε να λείπει από τη μελέτη αυτή το θέμα των θαλάσσιων κινδύνων και πως αυτοί σχετίζονται με τα διάφορα είδη φορτίων. Τελειώνοντας, γίνεται εκτενή αναφορά στην αγορά των απαιτήσεων καθότι αποτελεί αδιαίρετο τμήμα της θαλάσσιας ασφάλισης του φορτίου.

Μέσα από τη μελέτη προσπαθήσαμε να δείξουμε την τεράστια σημασία που έχει η έννοια της ασφάλισης και ειδικότερα η ασφάλιση του φορτίου από τα πρώτα χρόνια που καταγράφεται θαλάσσια μεταφορά του φορτίου μέχρι και σήμερα. Φυσικά το θέμα αυτό είναι ανεξάντλητο και πολυδιάστατο. Θα μπορούσαμε να επεκταθούμε τόσο στα σημεία που αναφέρθηκαν παραπάνω, όσο και σε ορισμένα άλλα, με αποτέλεσμα όμως να χαθεί ο σκοπός αυτής της μελέτης στο βάθος των αναλύσεων και λεπτομερειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

Η ζωή του ανθρώπου, από την αρχαιότητα μέχρι και τη σημερινή εποχή, εκτός των άλλων, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με πολλούς και διάφορους κινδύνους. Αυτοί οι κίνδυνοι, μπορεί να έχουν αρνητικές συνέπειες τόσο στην ανθρώπινη υπόσταση όσο και στις δραστηριότητες που αναπτύσσει ο καθένας. Και όπως είναι λογικό, ο προσδιορισμός της χρονικής εμφάνισης του κινδύνου αλλά και των συνεπειών του, είναι αδύνατος.

Για την ορθή αντιμετώπιση όλων αυτών των κινδύνων που απειλούν κάθε στιγμή όλους τους τομείς της ανθρώπινης ζωής, η ασφάλιση εμφανίζεται ως ο μόνος τρόπος προστασίας. Στην ουσία, η ασφάλιση είναι η αποταμίευση αγαθών παλαιότερα ή χρημάτων στις μετέπειτα εποχές, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση κάποιων κινδύνων μελλοντικά. Επομένως, είναι εύκολα κατανοητό ότι η ασφάλιση και η κάλυψη που αυτή παρέχει, αναπτύσσεται και εμφανίζεται με διαφορετικές μορφές, παράλληλα με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των λαών¹.

Μία από τις πολλές διακρίσεις της ασφάλισης είναι σε ιδιωτική και κοινωνική ασφάλιση. Σε αντίθεση με τη κοινωνική ασφάλιση, όπου το κράτος είναι αυτό που λαμβάνει μέτρα προστασίας των πολιτών, στην ιδιωτική ασφάλιση, μια ασφαλιστική ιδιωτική επιχείρηση, έναντι κάποιου αντίτιμου έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο σε περίπτωση που επέλθει κάποιος κίνδυνος. Βέβαια, το ύψος του ασφάλιστρου, του αντίτιμου που επιβαρύνεται ο ασφαλισμένος, το ποσό της αποζημίωσης και γενικότερα το είδος της ασφάλισης εξαρτάται από διάφορες προϋποθέσεις που ισχύουν την κάθε φορά. Η αμέσως επόμενη διάκριση της ιδιωτικής ασφάλισης είναι σε ασφάλιση προσώπων και ασφάλιση πραγμάτων.

¹Η διαμόρφωση της έννοιας της ασφάλισης ξεκίνησε την προϊστορική περίοδο, όταν οι άνθρωποι δημιουργούσαν μεταξύ τους μικρές ομάδες, προκειμένου να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα τους κινδύνους που τους απειλούσαν.

1.1 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΟΡΙΣΜΟΣ, ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

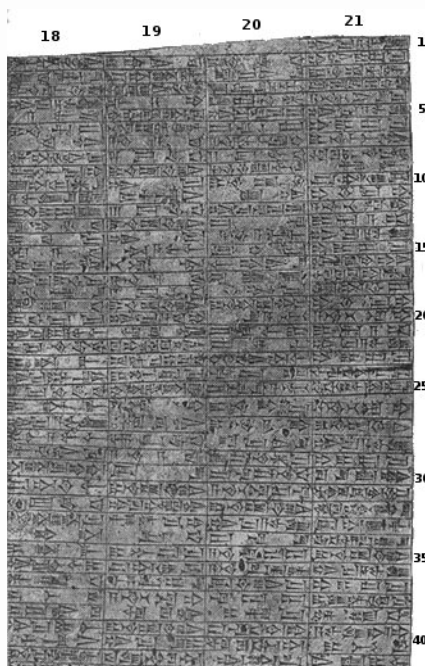
Η θαλάσσια ασφάλιση αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κλάδους της ιδιωτικής ασφάλισης, όντας ο παλαιότερος τύπος στην παγκόσμια ιστορία της ασφάλισης. Το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λαών έκανε την εμφάνισή του χιλιάδες χρόνια πριν τη γέννηση του Χριστού και από τότε δημιουργήθηκε και η ανάγκη προστασίας αυτής της επένδυσης, γιατί περί επένδυσης επρόκειτο.

Η μεταφορά του ρίσκου, μέσω κάποιου συμβολαίου, αναφορικά στην ασφάλεια του πλοίου ή του μεταφερόμενου φορτίου, επιτυγχάνονταν με τα λεγόμενα «ναυτικά δάνεια». Σε περίπτωση που το ασφαλιζόμενο είδος έφθανε στον προορισμό του χωρίς να έχει υποστεί ζημιά ή απώλεια, τότε το ποσό του δανείου, αυξημένο κατά ένα μεγάλο ποσό, ως τόκο, επιστρεφόταν στο δανειστή του, διαφορετικά έμενε στα χέρια του ασφαλιζόμενου μέρους, ως αποζημίωση².

Επειδή αναφέρονταν τόσο σε ασφάλιση πλοίου όσο και σε ασφάλιση φορτίου, τα δάνεια αυτά απέκτησαν διαφορετικές ονομασίες. Στην περίπτωση που η ασφαλιζόμενη ιδιοκτησία ήταν πλοίο, έγιναν γνωστά ως “bottomry” και ως “respondentia” αποκαλούνταν τα δάνεια που κάλυπταν την ασφάλιση του φορτίου. Πολλές πηγές μάλιστα υποστηρίζουν ότι στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία υπήρξε κατά κόρον εφαρμογή του τελευταίου είδους ασφάλισης, ενώ τα χρήματα του δανείου ήταν στην κατοχή του εκάστοτε εμπόρου πάνω στο πλοίο και χρησίμευαν για τις εμπορευματικές του συναλλαγές.

² Το ναυτικό δάνειο με αυτή την έννοια, αποσκοπούσε στο να μην επιβαρύνονται οι οικονομικά ανίσχυροι κυρίως έμποροι με την κάλυψη των σχετικών κινδύνων, την οποία αναλάμβαναν διάφοροι εύρωστοι χρηματοδότες, με τη θέλησή τους.

Αυτού του είδους η ασφάλιση έχει τις ρίζες της στη Βαβυλώνα 4.000 χρόνια Π.Χ., ενώ διαδόθηκε, εξαπλώθηκε και χρησιμοποιήθηκε αργότερα από τους Φοίνικους, τους



Αιγύπτιους, τους αρχαίους Έλληνες³ και τους Ρωμαίους⁴. Η Μεσόγειος θάλασσα και τα παράλια της, αποτέλεσαν το κέντρο ανάπτυξης του πολιτισμού αυτών των λαών. Τη συγκεκριμένη περίοδο, το εμπόριο γνωρίζει μεγάλη άνθηση, κατά συνέπεια και οι μεταφορές των εμπορευμάτων διά θαλάσσης αλλά και από ξηρά (καραβάνια). Αυτή η ανάπτυξη του εμπορίου αποτέλεσε και τον κυριότερο λόγο για την προστασία των μεταφερόμενων αγαθών, η οποία εκφράστηκε μέσα από τη δημιουργία βασικών αρχών και γραπτών κανόνων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον Κώδικα του

Εικόνα 1.1. Μέρος του Κώδικα του Χαμουραμί

Χαμουραμί⁵, βασιλιά της Βαβυλώνας.⁶

Σε γενικότερες γραμμές, η σημασία της θαλάσσιας ασφάλισης είναι να δώσει κίνητρο στους ιδιοκτήτες του φορτίου και του πλοίου να πραγματοποιούν εμπορικές συναλλαγές και να συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο, δίχως να σκέφτονται τυχόν απώλειες ή ζημιές, εξαιτίας των θαλάσσιων κινδύνων. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η θαλάσσια ασφάλιση είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι ξεκινά από την αρχαιότητα. Η ιδέα της προστασίας της περιουσίας των συναλλασσόμενων στην ουσία εμφανίστηκε περίπου το 215 Π.Χ. όπου οι έμποροι που προμήθευαν τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία απαιτούσαν την αποζημίωσή τους σε περίπτωση που το φορτίο τους δέχονταν επίθεση από εχθρούς ή χάνονταν λόγω φυσικών φαινομένων. Έχουν

³ Οι πιο συχνές δίκες στην Αρχαία Ελλάδα και συγκεκριμένα στον Πειραιά, αφορούσαν αυτά τα δάνεια. Λόγω της ιδιομορφίας τους, πολλοί από τους δανειζόμενους, προκειμένου να γλυτώσουν την αποπληρωμή του δανείου, κατέφευγαν ακόμα και στο βούλιαγμα του πλοίου τους.

⁴ Καταργήθηκε από τον Πάπα τον 13^ο αιώνα ως τοκογλυφία

⁵ Αποτελείται από 44 στήλες κειμένου, ενώ ο βασικοί νόμοι περιέχονται σε 24 παραγράφους. Οι 282 νόμοι του, μεταξύ άλλων, ρυθμίζουν τις διάφορες διαδικασίες στο εμπόριο, καθώς επίσης τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συναλλαγές.

⁶ “A handbook to marine insurance: being a text book of the history, law and practice of an integral part of commerce for the businessman and the student”, Victor Dover, Witherby and Company Ltd., United Kingdom, 1975. Pages 1-6

καταγραφεί πολλές περιπτώσεις ψεύτικων δηλώσεων απώλειας φορτίου από τους εμπόρους, ενώ ενίοτε οι ίδιοι οργάνωναν επιθέσεις σε πλοία, προκειμένου να αποκομίσουν την αποζημίωση. Αναμφισβήτητα, τέτοιες περιπτώσεις εξαπάτησης παρουσιάζουν μεγάλη ομοιότητα με ανάλογα της σημερινής ασφαλιστικής πρακτικής.

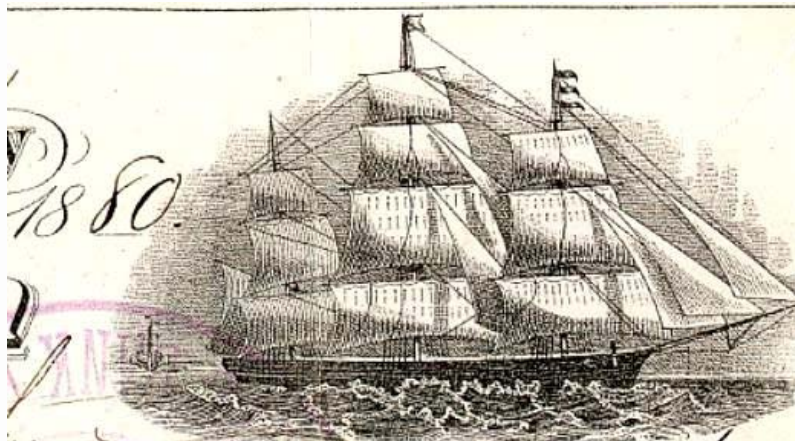
Μερικοί αναλυτές προσπαθούν να ανακαλύψουν εφαρμογή της ασφάλισης, με διαφορετική όμως μορφή, ακόμα πιο πίσω χρονικά. Έτσι, η φύλαξη σίτου στην Αίγυπτο, την εποχή της ευρωστίας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τυχόν δύσκολα χρόνια μετέπειτα, αποτελεί ένα είδος ασφάλισης, ενώ Κινέζοι έμποροι φαίνεται να διαμοιράζουν τα φορτία τους σε μεγάλο αριθμό πλοίων, προκειμένου να μετριάσουν την πιθανότητα ρίσκου ή απώλειά τους σε περίπτωση προβλήματος του πλοίου.

Μεταξύ άλλων, στην αρχαία Ρόδο, ξεκίνησε η εφαρμογή του συστήματος της Γενικής Αβαρίας, για την κάλυψη του ρίσκου όσων εμπλέκονταν στις θαλάσσιες επιχειρήσεις μεταφοράς. Η Ρόδος κατείχε εξέχουσα θέση μεταξύ των Ελληνικών πόλεων με εμπορική και ναυτική δραστηριότητα. Αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία και η θέσπιση, περίπου στο 900 Π.Χ. , της Αρχής της Γενικής Αβαρίας Πλοίου και Φορτίου, για την προστασία της θαλάσσιας μεταφοράς.

Μάλιστα, ήταν και γραπτός νόμος, με την ονομασία «Νόμος Ροδίων Ναυτικός»⁷. Σύμφωνα με το θεσμό της γενικής αβαρίας, η απώλεια του φορτίου που χάνονταν στη θάλασσα, προκειμένου να σωθούν το πλοίο ή τα υπόλοιπα εμπορεύματα, καλύπτονταν από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που αποκόμιζαν κέρδος από τη ρίψη του φορτίου στη θάλασσα. Η συμμετοχή τους στην κάλυψη της ζημιάς ήταν ανάλογη του κέρδους που αποκόμιζαν. Το συγκεκριμένο θεσμό διαδέχθηκαν οι Ρωμαίοι, τα όρια του επεκτάθηκαν με το πέρασμα του χρόνου πέρα από τη ζημιά του φορτίου που ρίπτεται στη θάλασσα, με αποτέλεσμα τη μορφή στην οποία απαντάται στη σημερινή εποχή, αποτελώντας σημαντικό μέρος του εμπορικού νόμου που διέπει όλα τα κράτη παγκοσμίως. Η θαλάσσια ασφάλιση, όπως εφαρμόστηκε και διαμορφώθηκε με την πάροδο των χρόνων, αποτέλεσε τη σταθερή βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε το ασφαλιστικό σύστημα μετέπειτα στην Ευρώπη.⁸

⁷ Ο θεσμός δημιουργήθηκε από τους κατοίκους της Λίνδου, που εκείνη την εποχή διέθετε μεγάλη ναυτική δύναμη στη Ρόδο και στηρίχθηκε στα εκεί τοπικά έθιμα, όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο.

⁸ «Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις», Μιχάλης Ι. Παζαρζής, Πειραιάς, Ιούνιος 2008. Σελ 19-32



Όλες οι πηγές που προαναφέρθηκαν, αποτέλεσαν τη βάση για τη δημιουργία και τη ρύθμιση της ασφάλισης τα χρόνια του Μεσαίωνα.

Εικόνα 1.2 Πλοίο μεταφοράς εμπορευμάτων της προηγούμενης εποχής.

Η περίοδος μέχρι και τον 11^ο αιώνα χαρακτηρίζεται από τη σύναψη δανειακών συμβάσεων και την εφαρμογή του κανόνα της γενικής αβαρίας ως κυρίαρχες ασφαλιστικές μέθοδοι. Από τον επόμενο αιώνα και έπειτα, παρατηρείται ραγδαία ανάπτυξη του θεσμού που φθάνει μέχρι και στην υπογραφή του πρώτου ασφαλιστήριου συμβολαίου, που εκδόθηκε στη Γένοβα (23 Οκτωβρίου 1347) για την κάλυψη του ταξιδιού Γένοβα – Μαγιόρκα του πλοίου «Santa Clara»⁹.

Το 1255, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Συντάγματος της Βενετίας, ίσχυε η αρχή της αμοιβαίας ασφάλισης και κάλυψης από τις απώλειες που προέρχονταν από λεηλασίες των πλοίων. Λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική θέση της Ευρώπης, το θαλάσσιο εμπόριο διαχωρίζεται μεταξύ των χωρών που περικλείονται από τη Μεσόγειο, που ήταν και το πιο πλούσιο και των χωρών που βρέχονται από τη Βαλτική και τον Ατλαντικό. Τη χρονική περίοδο από τον 13^ο αιώνα, η ασφάλιση του κινδύνου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς αγαθών διά θαλάσσης, καλύπτεται από νόμους και όχι περιστασιακά από κάποια κείμενα συμφωνημένα, ανά περίπτωση, μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των νομοθετημάτων της Φλωρεντίας, της Πίζας, της Βενετίας, ενώ οι Λομβαρδοί έμποροι είναι αυτοί που ουσιαστικά ευθύνονται για την έναρξη σύναψη ασφάλισης με ασφαλιστήριο συμβόλαιο στη βάση πληρωμής κάποιου ανάλογου ασφαλιστρού. Οι ίδιοι έμποροι ήταν εκείνοι που διέδωσαν την θαλάσσια ασφάλιση σε πολλές χώρες της Ευρώπης, όπως το Βέλγιο και η Γαλλία και αργότερα η Αγγλία. Η διορατικότητα και η ικανότητά τους ωφέλησαν την Αγγλία αλλά διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις που περιόριζαν τη δραστηριότητά

⁹ Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι γραμμένο στην Ιταλική διάλεκτο και στηρίζεται στην κάλυψη της απώλειας του φορτίου και του πλοίου, εξαιτίας ορισμένων τυχαίων γεγονότων, με την υποχρέωση καταβολής ενός ποσού ως ασφαλιστρού.

τους, τους ανάγκασαν να εγκαταλείψουν τη χώρα αυτή από τις αρχές του 15^{ου} αιώνα για άλλα μέρη. Παρόλα αυτά, η επιρροή τους υπήρξε σημαντική και καθοριστική ώστε να συνεχίσει η Αγγλία και συγκεκριμένα το Λονδίνο να αποτελεί το κέντρο του εμπορίου γενικότερα και της θαλάσσιας ασφάλισης ειδικότερα. Από εκείνη την εποχή, ξεκίνησε η εμφάνιση των συνεταιρισμών των ασφαλιστών με κύριο σκοπό ασφάλισης το πλοίο και το φορτίο.¹⁰

¹⁰ “A handbook to marine insurance: being a text book of the history, law and practice of an integral part of commerce for the businessman and the student”, Victor Dover, Witherby and Company Ltd., United Kingdom, 1975. Pages 7-12

1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Μέχρι στιγμής έχει γίνει λόγος μόνο για ασφάλιση φορτίου και πλοίου. Παρά το γεγονός ότι σε αυτή τη μελέτη θα ασχοληθούμε μόνο με την ασφάλιση φορτίου, είναι χρήσιμο να αναφέρουμε επιγραμματικά και οποιοδήποτε άλλο αντικείμενο που μπορεί να ασφαλιστεί, έχοντας παράλληλα άμεση σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά.

Με την έννοια «πλοίο», δεν εννοούμε μόνο το κουφάρι του πλοίου, αλλά επίσης τη μηχανή του, τα εφόδια και τις προμήθειες του πληρώματος που είναι μέσα στο πλοίο, καθώς και κάποια ιδιαίτερα εξαρτήματα και εξοπλισμός ειδικός για το trading του πλοίου μπορούν να συμπεριληφθούν στη γενικότερη ασφαλίσιμη έννοια.

Ο ναύλος (freight) διακρίνεται στο κέρδος που αποκομίζει ο πλοιοκτήτης από τη μεταφορά δικών του αγαθών (ordinary freight) και στο κέρδος του πλοιοκτήτη από τη μεταφορά αγαθών τρίτου (chartered freight).

Το κέρδος (profit), τόσο από τη ναύλωση ενός πλοίου όσο και από τη μεταφορά των αγαθών, μπορεί να ασφαλιστεί, ξεχωριστά από το πλοίο ή τα αγαθά αντιστοίχως και πάντοτε υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Η προμήθεια (commission) που αποκομίζει από μια θαλάσσια μεταφορά ένας πράκτορας ή μεσίτης, που έχει λάβει μέρος ενεργά στη συναλλαγή, μπορεί επίσης να αποτελέσει αντικείμενο ασφάλισης, με ξεχωριστό πάντα συμβόλαιο.

Οι διάφορες δαπάνες (disbursements) που αντιπροσωπεύουν χρήματα που έχουν δαπανηθεί για την ήδη ασφαλιζόμενη περιουσία, πλοίο ή φορτίο ή ναύλος, είναι εφικτό να ασφαλιστούν.

Οι ναυτικοί πλέον είναι σε θέση να απαιτούν τους μισθούς (wages) που δικαιούνται, σύμφωνα με το συμβόλαιο συνεργασίας που έχουν υπογράψει με τον πλοιοκτήτη, ακόμα και μετά την απώλεια του πλοίου, εφόσον βέβαια έχουν προχωρήσει σε τέτοιου είδους ασφάλιση.

Η υποχρέωση (liability) του πλοιοκτήτη προς ένα τρίτο μέρος, που προκύπτει από το ενδιαφέρον του ή και την ευθύνη του απέναντι στην ασφαλιζόμενη περιουσία, όπως για παράδειγμα ο τραυματισμός ή η απώλεια ενός μέλους του πληρώματος του πλοίου, φυσιολογικά μπορεί να ασφαλιστεί.¹¹

¹¹ “The law of marine insurance”, Howard Bennett, Oxford University Press, New York, 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το πρώτο βήμα για την ανάλυση της ασφάλισης του φορτίου αποτελεί ο ορισμός της έννοιας του αγαθού, του αντικειμένου της θαλάσσιας ασφάλισης, όπως αυτός έχει θεσμοθετηθεί και χρησιμοποιείται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Η παραπάνω έννοια συμπεριλαμβάνει όλα τα εμπορεύσιμα αγαθά που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, τα αγαθά δηλαδή που παίρνουν μέρος σε μια εμπορευματική πράξη, αγορά ή πώληση. Επομένως, αποκλείονται τα αγαθά που βρίσκονται στο πλοίο αλλά αποτελούν προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος ή εφόδια και τροφοδοσία του πλοίου.

Υπάρχουν και οι ειδικές περιπτώσεις των φορτίων όπως είναι τα φορτία που μεταφέρονται πάνω στο κατάστρωμα του πλοίου (deck cargo), καθώς επίσης και τα ζώα (living animals). Όπως εύκολα καταλαβαίνει κάποιος, η φύση αυτών των φορτίων, τα γενικότερα χαρακτηριστικά τους και οι συνθήκες μεταφοράς τους, τα καθιστά να είναι εκτεθειμένα σε μεγαλύτερο ρίσκο και κίνδυνο κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους, σε σχέση με τα απλά φορτία. Το φυσικό επακόλουθο είναι η ασφάλισή τους να πραγματοποιείται με όρους διαφορετικούς και ειδικότερους από εκείνους που αποτελούν τη βάση της ασφάλισης για τα υπόλοιπα φορτία. Αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι τέτοιου είδους φορτία, μεταφερόμενα είτε πάνω στο κατάστρωμα είτε στα αμπάρια του πλοίου, είναι ευπαθή και ευαίσθητα όταν μεταφέρονται υπό δύσκολες συνθήκες. Εκτός από αυτό, ο ιδιοκτήτης τέτοιας φύσεως φορτίων, επιδιώκει να τα ασφαλίσει με ειδικές συμφωνίες, διότι σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειάς τους, ο εκάστοτε ασφαλιστής δεν μπορεί να αρνηθεί να πληρώσει την ανάλογη αποζημίωση ή ακόμα και να ισχυριστεί ότι δε γνώριζε τη φύση του φορτίου όταν το ασφαλίσει.

Για το είδος της ασφάλισης του φορτίου που θα ισχύσει, είναι πολύ σημαντικό να ενημερώνεται ο ασφαλιστής εξ αρχής για όλες τις πληροφορίες, τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του φορτίου που πρόκειται να ασφαλίσει. Όταν ο ασφαλιστής καλείται να ασφαλίσει κάποιο φορτίο, το οποίο εμφανίζει ορισμένες ιδιαιτερότητες ή ακόμα όταν του ζητείται να προχωρήσει στην ασφάλιση ειδικών κινδύνων, αναφορικά στη μεταφορά του φορτίου, οφείλει να ενημερωθεί πρώτα για όλα τα παραπάνω. Ο καλύτερος τρόπος ενημέρωσης του ασφαλιστή είναι με τη βοήθεια των ερωτήσεων που

θα πρέπει να θέσει στον ενδιαφερόμενο. Διαφορετικά, σε αντίθετη περίπτωση, μπορεί να βρεθεί εκτεθειμένος και να αναγκαστεί να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο για ειδική κάλυψη που ενδέχεται όμως να μην περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Ένα ακόμα πρόβλημα που δημιουργείται σχετικά με τον θεσπισμένο ορισμό της έννοιας «αγαθό», είναι κατά πόσο τα container που περιέχουν φορτίο και γενικότερα οι συσκευασίες των αγαθών που μεταφέρονται με πλοία καλύπτονται ασφαλιστικά από την πολιτική που εφαρμόζεται στα αγαθά γενικότερα. Και όντως έχουν προκύψει στο παρελθόν πολλές υποθέσεις που σχετίζονται άμεσα με το συγκεκριμένο πρόβλημα. Εάν το container ανήκει στο συμβαλλόμενο μέρος που έχει άμεσο ενδιαφέρον προς το φορτίο, τότε μπορεί να υπάρξει ασφαλιστική κάλυψη, αντίθετα με την περίπτωση που το container ανήκει στον πλοιοκτήτη. Σε γενικότερες γραμμές, όταν αποτελεί μέρος του φορτίου, με ουσιαστικό τρόπο, τότε δεν υφίστανται κανένα πρόβλημα ή περιορισμός.

Ο ενδιαφερόμενος, για την προστασία του φορτίου κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς του από το λιμάνι φόρτωσης έως το λιμάνι προορισμού, συνάπτει την ασφάλισή του για την παραπάνω χρονική περίοδο. Στην πραγματικότητα όμως, η ασφάλιση του φορτίου είναι εκτενέστερη, καλύπτοντας επιπλέον και την περίπτωση που τα αγαθά δεν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό για κάποιο λόγο. Η αποζημίωση που αναλογεί στον ασφαλιζόμενο απορρέει από την αρχή της απώλειας του ταξιδιού ή της ναυτικής περιπέτειας. Σύμφωνα και με τις προηγούμενες αποφάσεις



Εικόνα 2.1 Χύδην φορτίο για τα αμπάρια του πλοίου και φορτίο που τοποθετείται στο κατάστρωμα του πλοίου.

των αρμόδιων αρχών για την επίλυση υποθέσεων ασφάλισης σχετικές με την παραπάνω αρχή, οι ιδιοκτήτες του φορτίου είχαν το δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημίωση ακόμα και όταν το φορτίο δεν είχε υποστεί απώλεια ή ζημιά. Αρκούσε μόνο η μη ασφαλής άφιξη του φορτίου στον αρχικό τόπο προορισμού, καθότι και με αυτόν τον τρόπο, θίγονταν τα συμφέροντα του ιδιοκτήτη του φορτίου. Αργότερα όμως, καθιερώθηκε ο

όρος της ματαίωσης (the frustration clause)¹², σύμφωνα με τον οποίο οποιαδήποτε απαίτηση που έχει τη βάση της στην απώλεια ή τη ματαίωση του ταξιδιού, δε μπορεί να σταθεί νομικά.¹³

¹² Η διάταξη διευκρινίζει ότι το φορτίο πρέπει να υποστεί απευθείας απώλεια ή ζημιά προκειμένου να αποζημιωθεί ο ασφαλιζόμενος. Αυτό δεν ισχύει σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης του ταξιδιού, ακόμα και αν αυτό οφείλεται σε καταστάσεις που ήδη καλύπτονται στο συμβόλαιο.

¹³ “Law of marine insurance”, Susan Hodges, Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 1966, Pages 24-28

2.2 ΟΙ ΟΡΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, οι συμφωνίες ασφάλισης ολοκληρώνονταν στο καφενείο του Lloyd's, με τον καθορισμό των κινδύνων που καλύπτονταν ανάλογα με το ασφαλιστρο που ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν οι ενδιαφερόμενοι στους ασφαλιστές. Το σχετικό συμβόλαιο ήταν γνωστό και ως “the SG policy”, με τα αρχικά γράμματα SG να σημαίνουν πλοίο (Ship) και αγαθά (Goods). Το περιεχόμενο και οι όροι του συγκεκριμένου είδους συμβολαίου, με το πέρασμα των ετών, διαμορφώθηκαν και αναπτύχθηκαν με τέτοιο τρόπο, ώστε από τα τέλη του επόμενου αιώνα υπήρξαν σημαντικές αλλαγές. Οι ασφαλιστές του Ινστιτούτου του Λονδίνου (the Institute of London Underwriters), για τους οποίους όπως και για τους υπόλοιπους φορείς της ασφάλισης θα μιλήσουμε αργότερα, υιοθέτησαν και έθεσαν σε ισχύ έναν αριθμό από όρους κάλυψης συγκεκριμένων κινδύνων. Αυτοί οι όροι έγιναν γνωστοί με το όνομα Institute Clauses. Αρχικά, οι νέοι όροι προσαρτήθηκαν στους ήδη υπάρχοντες στο ισχύον συμβόλαιο ασφάλισης, ενώ γενικότερα, όλοι οι όροι μπορούσαν να τροποποιηθούν ανάλογα με τις επιθυμίες και την οικονομική δυνατότητα του εκάστοτε ασφαλιζόμενου. Αυτός ο τρόπος σύνταξης του ασφαλιστήριου συμβολαίου μπορούμε να πούμε ότι σίγουρα εξυπηρετούσε τα ενδιαφερόμενα μέρη, αλλά πολλές φορές τα αρμόδια όργανα δεν ήταν σε θέση να αποφασίσουν για το εάν ισχύει ή όχι κάποια κάλυψη, εάν έχει το δικαίωμα ο ασφαλιζόμενος να αποζημιωθεί ή όχι στην περίπτωση ζημιάς ή απώλειας. Δίκαια λοιπόν, αυτή η ισχύουσα ασφαλιστική πολιτική, χαρακτηρίζονταν ως ασυνάρτητη και ασύνδετη. Παρόλα αυτά, διατηρήθηκε σε ισχύ μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Το 1983, το υπάρχον συμβόλαιο ασφάλισης (SG Policy), αντικαταστάθηκε από το συμβόλαιο των ασφαλιστών του Ινστιτούτου του Λονδίνου που είχε την ονομασία «the Institute of London Underwriters Companies Marine Policy» και από το αντίστοιχο των Lloyd's, “the Lloyd's Marine Policy”. Επιγραμματικά, τα νέα συμβόλαια απαρτίζονταν από τέσσερα μέρη συνολικά. Το πρώτο μέρος περιλάμβανε την υπόσχεση των ασφαλιστών για την ασφάλιση του φορτίου και για την πληρωμή της αποζημίωσης που αναλογούσε στον καθένα σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας του φορτίου. Το δεύτερο μέρος αναφέρονταν σε διαδικαστικές και οικονομικές λεπτομέρειες της ασφάλισης, ενώ

τα δύο τελευταία μέρη σε ορισμένα οργανωτικά και εσωτερικά θέματα των ασφαλιστών¹⁴.

Ένα χρόνο πιο πριν, το 1982, άρχισαν να ισχύουν οι νέοι όροι για την ασφαλιστική κάλυψη του φορτίου, οι οποίοι είναι σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Διακρίνονται σε τρία είδη, τους όρους A, B και Γ (Cargo Clauses A, B, C)¹⁵. Οι όροι A προσφέρουν κάλυψη για γενικότερους κινδύνους, σε συνδυασμό με μια σειρά από εξαιρέσεις, ενώ οι όροι B και Γ αναφέρονται σε συγκεκριμένους κινδύνους με τις ίδιες όμως εξαιρέσεις. Στην πραγματικότητα οι όροι της κατηγορίας B δεν εφαρμόζονται ποτέ, αφού αποτελούν μέρος των όρων που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία. Συνήθως, οι κίνδυνοι του φορτίου που καλύπτονται από τους τελευταίους όρους, σχετίζονται με την ολική παρά με τη μερική απώλεια του φορτίου, διότι κατά πολύ μεγάλο ποσοστό, προκαλούν την ολική απώλειά του. Πάντως όλοι οι όροι ασφάλισης του φορτίου, περιλαμβάνουν εξαιρέσεις που σχετίζονται με εμπόλεμους κινδύνους και κινδύνους απεργιών (war – strike clauses).¹⁶

¹⁴ Το 1991, η αγορά του Λονδίνου δημιούργησε ένα νέο είδος ασφαλιστήριου συμβολαίου, γνωστό ως MAR 91, χρησιμοποιώντας τους όρους του Ινστιτούτου προκειμένου να διευθετήσουν όλες τις απαραίτητες λεπτομέρειες.

¹⁵ Οι συγκεκριμένοι όροι παρουσιάζονται αναθεωρημένοι σε σχέση με πριν, τόσο στη διατύπωσή τους όσο και στη δομή τους. Οι προηγούμενες διακρίσεις που αναφέρονταν σε καλύψεις όλων των κινδύνων γενικότερα, της γενικής και της ειδικής αβαρίας, έχουν πλέον αντικατασταθεί από τους όρους A, B και Γ. Οι γενικότερες καλύψεις περιλαμβάνονται στις πρώτες διατάξεις, ενώ οι υπόλοιπες δύο κατηγορίες είναι εντελώς νέες, με τη μόνη διαφορά μεταξύ τους να είναι οι κίνδυνοι τους οποίους καλύπτουν. Ακόμα μία σημαντική αλλαγή σχετίζεται με το γεγονός ότι και οι τρεις κατηγορίες καλύπτουν πλήρως τις περιπτώσεις ειδικής αβαρίας.

¹⁶ “The law of marine insurance”, Howard Bennett, Oxford University Press, New York, 2006

2.3 ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Προτού προχωρήσουμε είναι επιτακτική η αναφορά στις τρεις βασικές αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση όχι μόνο του φορτίου αλλά και των υπόλοιπων αντικειμένων ασφάλισης κατά τη διάρκεια μιας ναυτικής περιπέτειας.

2.3.1. Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

Η πρώτη βασική αρχή πάνω στην οποία στηρίζεται το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης, είναι η αρχή της αποζημίωσης. Σύμφωνα με τους κανόνες που ρυθμίζουν την ασφάλιση, Marine Insurance Act 1906¹⁷, το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης αποτελεί ένα είδος συμβολαίου όπου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, με βάση τον τρόπο και το μέγεθος που έχει ήδη συμφωνηθεί μεταξύ τους, σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς, κατά τη διάρκεια ναυτικής περιπέτειας. Η αρχή αυτή ορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών, όπως και το ύψος του ποσού που λαμβάνεται ως αποζημίωση από τον ασφαλιζόμενο. Αυτό που απορρέει από τη σχετική νομοθεσία είναι ότι σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται να υπάρξει καταβολή αποζημίωσης παραπάνω από αυτή που προβλέπει το συμβόλαιο. Βέβαια, υπάρχουν περιπτώσεις που πολλές φορές ο δικαιούχος αποζημιώνεται μόνο κατά ένα μέρος και όχι κατά 100% της ζημιάς που έχουν υποστεί τα εμπορεύματά του και το λόγο έχουν πλέον τα αρμόδια δικαστικά και διαιτητικά όργανα για την τελική απόφαση.

Από την αρχή της αποζημίωσης απορρέουν δύο επιπλέον κανόνες, εξίσου σημαντικοί, οι οποίοι βρίσκουν εφαρμογή στις περισσότερες των περιπτώσεων. Στην περίπτωση που υπάρχει απώλεια ή ζημιά του φορτίου που έχει ασφαλιστεί και ο ασφαλιστής κανονίζει την αποζημίωση για ολική απώλεια, στον ασφαλιζόμενο δεν ανήκει, πλέον, οτιδήποτε έχει διασωθεί από το φορτίο. Αυτό αναφέρει ο πρώτος κανόνας.

¹⁷ Η Marine Insurance Act 1906 αποτελεί νομοθετική πράξη του Αγγλικού Κοινοβουλίου για τη ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης. Η σημασία της είναι τεράστια καθώς κυριαρχεί σε όλες τις περιπτώσεις ασφάλισης διά θαλάσσης παγκοσμίως. Οι διατάξεις της ρυθμίζουν τις διάφορες καλύψεις σε περιπτώσεις απώλειας ή ζημιάς του φορτίου, του πλοίου, των εγκαταστάσεων (τερματικών σταθμών) και όλων των μέσων που λαμβάνουν μέρος στη μεταφορά του φορτίου από το σημείο φόρτωσής του μέχρι τον τελικό του προορισμό. Έπειτα από τη συμπλήρωση 100 χρόνων ζωής, οι διατάξεις της πιστεύεται ότι θα ανανεωθούν το 2012 περίπου.

Σύμφωνα με το δεύτερο κανόνα, εάν η απώλεια ή η ζημιά του φορτίου οφείλεται στην αμέλεια ή ακόμα και στην παράνομη πράξη ενός τρίτου, ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να στραφεί εναντίον αυτού του τρίτου μέρους, προκειμένου να αποζημιωθεί με τη σειρά του, έχοντας ήδη τακτοποιήσει τη σχετική αποζημίωση προς τον ασφαλιζόμενο. Βέβαια, πρέπει να αναφέρουμε ότι τα τελευταία χρόνια οι ασφαλιστές αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα στην εφαρμογή του δεύτερου κανόνα. Αυτό πηγάζει από το γεγονός ότι ο ασφαλιστής αποκτά δικαιώματα που σχετίζονται μόνο με εκείνα που έχει ο ασφαλιζόμενος εξ αρχής και δεν είναι δυνατόν να αποκτήσει δικαιώματα τα οποία ποτέ δεν είχε ο παθών. Ακολουθεί ένα παράδειγμα μιας ήδη δεδουλευμένης υπόθεσης, προκειμένου να κατανοηθεί καλύτερα το πρόβλημα της υποχρέωσης μεταβίβασης δικαιώματος ή αλλιώς subrogation.

«Υπόθεση Burnand v. Rodocanachi¹⁸: οι ασφαλιστές είχαν προχωρήσει σε ασφάλιση φορτίου που κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς του, καταστράφηκε κατόπιν σύγκρουσης του πλοίου που το μετέφερε με κάποιο άλλο πλοίο. Κατά συνέπεια και σύμφωνα με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, οι ασφαλιστές αποζημίωσαν τον ιδιοκτήτη του φορτίου με την ασφαλίσιμη αξία που ήταν μικρότερη συγκριτικά με την πραγματική αξία του. Ακολούθως, με νομοθετική πράξη που ψηφίστηκε αμέσως μετά, αποφασίστηκε η αποζημίωση με την καταβολή επιπλέον χρηματικού ποσού σε όσους ασφαλιζόμενους είχαν υποστεί ζημιά και είχαν ταυτόχρονα εισπράξει λιγότερα χρήματα από τους ασφαλιστές, σε σχέση με το πραγματικό κόστος της απώλειας. Κανένας από τους ασφαλιστές δεν είχε το δικαίωμα να απαιτήσει αυτά τα επιπλέον χρήματα, παρόλα αυτά, το απαιτήσαν. Η απόφαση των αρμόδιων οργάνων ανέφερε ότι το χρηματικό ποσό που καρπώθηκαν αργότερα οι ιδιοκτήτες του φορτίου αποτελούσε απλά ένα δώρο προς εκείνους και όχι μέσο μείωσης της απώλειας την αντίστοιχη αποζημίωση της οποίας τους είχε καταβληθεί από τους ασφαλιστές».¹⁹

¹⁸ Η υπόθεση εκδικάστηκε από Βρετανικό δικαστήριο το 1882.

¹⁹ “Chorley and Gile’s Shipping Law”, Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain, 1987, Pages 519-524

2.3.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΚΑΛΗΣ ΠΙΣΤΗΣ

Η Marine Insurance Act 1906 ορίζει ότι ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης, είναι ένα συμβόλαιο που βασίζεται στην καλή πίστη. Εάν η καλή πίστη δεν εφαρμόζεται από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, το άλλο μέρος μπορεί ακόμα και να μην προχωρήσει στη σύναψη του ασφαλιστήριου συμβολαίου. Η αρχή της καλής πίστης (utmost good faith) σημαίνει ότι ο ασφαλιζόμενος έχει πλήρη επίγνωση των πραγμάτων αναφορικά στο φορτίο, το αντικείμενο της ασφάλισης, και οφείλει να τα γνωστοποιήσει και στον ασφαλιστή, προτού καθοριστεί το ασφάλιστρο, το ύψος της αποζημίωσης και όλες οι σχετικές οικονομικές λεπτομέρειες. Ο ασφαλιστής πρέπει να γνωρίζει τα πάντα σχετικά με το φορτίο που πρόκειται να ασφαλίσει, προκειμένου να αποφασίσει εάν τελικά θα καλύψει τον κίνδυνο ή όχι.

Από τα παραπάνω βλέπουμε την αναγκαιότητα η αρχή της καλής πίστης να διέπει τη θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου, δεδομένου ότι, ουσιαστικά, ο ασφαλιστής εξαρτάται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από τον ασφαλιζόμενο. Στην πραγματικότητα, ψεύτικα στοιχεία δεν πρέπει να δίνονται εκατέρωθεν. Όσο αθώα και αν θεωρείται μια διαστρέβλωση των στοιχείων, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την ασφάλιση ή μη του φορτίου, είναι σίγουρο ότι μπορεί να παρουσιάσει με διαφορετικό τρόπο μια κατάσταση και το αντισυμβαλλόμενο μέρος να ξεγελαστεί. Ορισμένες φορές, ο ενδιαφερόμενος για το φορτίο, δεν ερωτάται για κάποια σημαντικά πράγματα, από αμέλεια του ασφαλιστή. Αυτό, δε θα έπρεπε κανονικά να συμβαίνει. Ενώ έχει τη δυνατότητα να τα αποκρύψει, η αρχή της καλής πίστης υπαγορεύει να πράξει το ακριβώς αντίθετο.²⁰

Επομένως, το μέρος που πρόκειται να προχωρήσει σε ασφάλιση του φορτίου, εκτός του ότι είναι υποχρεωμένο να μην διαφοροποιήσει διάφορα χαρακτηριστικά στοιχεία του φορτίου, πρέπει επίσης να αποκαλύψει στον ασφαλιστή οποιαδήποτε λεπτομέρεια θα μπορούσε να επηρεάσει, είτε θετικά είτε αρνητικά, την απόφαση του τελευταίου να προχωρήσει στην ασφάλιση του φορτίου ή και ακόμα στον καθορισμό του ύψους του ασφάλιστρου. Και αυτό πρέπει να γίνει προτού υπογραφεί το συμβόλαιο. Με την

²⁰ “Marine Insurance at the turn of the Millennium, Volume 2”, Marc Huybrechts, Eric Van Hooydank and Christian Dieryck, Intersentia Publishing, Antwerp 2000, Pages 22-30

αποδοχή της πρότασης από τον ασφαλιστή, ολοκληρώνεται η συμφωνία, γεγονός που αποδεικνύεται από το επίσημο έγγραφο που αποκαλύπτει τις προθέσεις του ασφαλιστή. Η όλη διαδικασία που ακολουθείται μέχρι την ασφάλιση του αντικειμένου, θα ήταν ακόμα πιο δύσκολη, όσον αφορά την γνωστοποίηση στοιχείων από τον ενδιαφερόμενο, σε περίπτωση που θα μπορούσε ο ίδιος να ισχυριστεί άγνοια μη πράττοντας ανάλογα. Και αυτό ισχύει για όλα τα μέρη που συνθέτουν την ανθρώπινη αλυσίδα της διαδικασίας ασφάλισης. Για παράδειγμα, και ο μεσίτης ασφαλειών με τη σειρά του, θα πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή που εκπροσωπεί, οτιδήποτε γνωρίζει, όλα όσα του ειπώθηκαν από τον μελλοντικά ασφαλιζόμενο. Παρόλα αυτά, εάν γίνει κάποιο από τα σημαντικά στοιχεία γνωστό αφοτου έχει καλυφθεί ο κίνδυνος, τότε ο ασφαλιστής δε μπορεί να αρνηθεί την κάλυψη.

Το κρίσιμο ερώτημα που καλείται ο κάθε ασφαλιστής να απαντήσει είναι, τι πρόκειται να κάνει γνωρίζοντας όλες τις σημαντικές λεπτομέρειες για το φορτίο, θα αποδεχτεί το ρίσκο να το ασφαλίσει ή θα το ασφαλίσει στη βάση υψηλότερου ασφάλιστρου; Πολλοί καταφεύγουν στο να ζητήσουν τη συμβουλή και τη γνώμη εμπειρών και αναγνωρισμένων ανεξάρτητων ασφαλιστών. Γεγονός πάντως είναι ότι η αποκάλυψη των στοιχείων ίσως οδηγήσει και σε λάθος αποφάσεις τον ασφαλιστή. Σε αντίθετη περίπτωση, δε θα είναι υποχρεωμένος να αποδείξει ότι η αποκάλυψη των σημαντικών σημείων έπαιξε σημαντικό ρόλο στην απόφασή του να ασφαλίσει, ακόμα και με την πληρωμή υψηλότερης αμοιβής, το συγκεκριμένο φορτίο.

Μόνο οτιδήποτε σχετίζεται άμεσα με το αντικείμενο της ασφάλισης, το πλοίο και τους κινδύνους αποτελούν τα βασικά στοιχεία. Επομένως, η ηλικία του πλοίου με το οποίο θα μεταφερθεί το φορτίο είναι όντως σημαντικό στοιχείο που πρέπει να γίνει γνωστό στα συμβαλλόμενα μέρη. Για τον καθορισμό των παραπάνω λεπτομερειών, η marine insurance act δεν ορίζει κάτι ξεκάθαρο, απλά αναφέρει ότι τα στοιχεία που δεν έχει σημασία αν θα αποκαλυφθούν ή όχι είναι τα εξής:

- περιπτώσεις που ενδέχεται να μειώσουν το ρίσκο
- περιπτώσεις και λεπτομέρειες που είναι ήδη γνωστά στον ασφαλιστή βασιζόμενος στην εμπειρία και τις γνώσεις του για το αντικείμενο

- γεγονότα για τα οποία έχει πληροφορηθεί ο ασφαλιστής αλλά θεωρεί ότι είναι υπερβολικά και περιττά και δεν αξίζουν καμίας σημασίας.²¹

Ένας σωστός και ευσυνείδητος ασφαλιστής θα πρέπει να λάβει τα πάντα υπόψη του, ακόμα και την παραμικρή λεπτομέρεια, προκειμένου να έχει μια δίκαιη κρίση για την επικείμενη ασφάλιση που πρόκειται να συμφωνήσει με τον ενδιαφερόμενο για το φορτίο. Επίσης, είναι πολύ δύσκολο ο ασφαλιζόμενος να αποκαλύψει τα πάντα σχετικά με το φορτίο του, όπως και να αποφασίσει ποια στοιχεία είναι σημαντικά και ποια όχι. Εξάλλου, ο ασφαλιστής δεν επιτρέπεται να αποφύγει την ασφάλιση επειδή, κατά τη γνώμη του, ένα γεγονός που του απέκρυψαν, αποτελεί σημαντικό στοιχείο. Η σωστή του κρίση είναι αυτό που τελικά έχει σημασία και ουσιαστικά αυτό οφείλει να αποδείξει σε περίπτωση συγκάλυψης γεγονότων, ότι η αξιολόγηση από μέρους του επηρεάζεται σε ανάλογες περιπτώσεις.

²¹ “Chorley and Gile’s Shipping Law”, Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain, 1987, Pages 525-531

2.3.3 Η ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Η τρίτη και σημαντικότερη αρχή της θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου και όχι μόνο, αποτελεί ίσως το βασικότερο γνώρισμα στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Ο ενδιαφερόμενος για την κάλυψη του κινδύνου έχει ως κύριο στόχο την προστασία του από οποιαδήποτε μορφή απώλειας ή ζημιάς και όχι την αποκόμιση κέρδους μέσα από αυτή τη διαδικασία. Αυτή είναι και η έννοια της αρχής του ασφαλίσιμου ενδιαφέροντος (the principle of insurable interest). Όπως ορίζουν και οι σχετικοί κανονισμοί που ρυθμίζουν τις περιπτώσεις θαλάσσιας ασφάλισης, η πραγματοποίηση ασφάλισης όταν ο ενδιαφερόμενος δεν έχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον στο φορτίο και καμιά προσδοκία ότι θα αποκτήσει παρόμοιο ενδιαφέρον στο μέλλον, θεωρείται πράξη παράνομη και επομένως άκυρη. Αυτό ορίζει η Marine Insurance Act, προβλέποντας ακόμα και τιμωρία σε μορφή φυλάκισης ή και επιβολής προστίμου στο εμπλεκόμενο μέρος.

Ο αυτούσιος ορισμός της συγκεκριμένης αρχής, παρατίθεται στη συνέχεια:

«in particular a person has an insurable interest in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof».²²

Συμπεραίνουμε από τον ορισμό ότι προκειμένου κάποιος να έχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον, θεωρείται απαραίτητο να ενδιαφέρεται για την ίδια τη ναυτική περιπέτεια, στο βαθμό που μπορεί να του προκαλέσει απώλεια, ζημιά ή και να θεωρηθεί νομικά υπεύθυνος για αυτό. Σε αυτό το σημείο πρέπει να πούμε ότι τα αγαθά που μεταφέρονται με οποιοδήποτε άλλο τρόπο εκτός από θαλάσσης, καλύπτονται από διαφορετικές ρυθμίσεις. Επίσης, το άτομο που ενδιαφέρεται για τη ναυτική επιχείρηση και προτείνει ασφάλιση του φορτίου, μπορεί να είναι μέχρι και ένας οργανισμός ή και πολυεθνική επιχείρηση, με άλλα λόγια, η έννοια αυτή δεν έχει όρια.

Σε αντίθεση με ότι ισχύει σε άλλα είδη ασφάλισης, οι κανόνες που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση δεν απαιτούν την ύπαρξη ασφαλίσιμου ενδιαφέροντος τη στιγμή που ολοκληρώνεται το συμβόλαιο, όταν δηλαδή ο ασφαλιστής αποδέχεται την κάλυψη του

²² “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 1-3

κινδύνου υπογράφοντας το σχετικό έγγραφο. Η, σε λογικά πάντα πλαίσια, προσδοκία για απόκτηση του ενδιαφέροντος από τον υποψήφιο ασφαλιζόμενο, αποτελεί τη μόνη και ταυτόχρονα βασική προϋπόθεση για την κάλυψη του κινδύνου.

Για να δώσουμε ένα απλό παράδειγμα, ένας έμπορος μπορεί να έρθει σε συμφωνία για την ασφάλιση μελλοντικής θαλάσσιας μεταφοράς φορτίου με συμβόλαιο ανοιχτής κάλυψης (open cover contract)²³. Ενδιαφέρον για αυτά τα φορτία μπορεί να μην υφίσταται από τον έμπορο, τη χρονική στιγμή που συνάπτει την συγκεκριμένη ασφάλιση, αλλά όμως πρόκειται να αποκτήσει αυτό το ενδιαφέρον στο άμεσο μέλλον.

Ένα επιπρόσθετο σημείο των σχετικών κανονισμών, είναι ότι δεν προβλέπεται ο ασφαλιζόμενος να απαιτήσει αποζημίωση για τυχόν απώλειες ή ζημιές του φορτίου, εάν κατά τη στιγμή της απώλειας ή της ζημιάς δεν υφίστατο ασφαλισμένο ενδιαφέρον. Ας υποθέσουμε ότι ένας έμπορος ασφαλίζει τα εμπορεύματα που πρόκειται να αγοράσει μελλοντικά από τον πωλητή τους. Το ασφαλισμένο ενδιαφέρον παραμένει στην πλευρά του πωλητή των φορτίων μέχρι τη μεταβίβαση του τίτλου ιδιοκτησίας στον αγοραστή. Εάν τα εμπορεύματα χαθούν έστω και κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους αλλά ιδιοκτήτης εξακολουθεί να είναι ο εξαγωγέας, ο αγοραστής δεν έχει κανένα δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση, καθώς δεν εμφανίζουν ασφαλισμένο ενδιαφέρον τη στιγμή της απώλειας. Η ίδια περίπτωση ισχύει και εάν το παραπάνω παράδειγμα εξεταστεί από τη μεριά του πωλητή των φορτίων, ο οποίος δε δύναται να αποζημιωθεί για την απώλεια αγαθών αφού αυτά έχουν ήδη πουληθεί και μεταβιβασθεί στον αγοραστή. Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Marine Insurance Act, με κανένα τρόπο δε μπορεί να αποκτηθεί το ενδιαφέρον για φορτίο που έχει ήδη ασφαλιστεί αλλά την ώρα της απώλειας το συμβαλλόμενο μέρος δεν είχε ασφαλισμένο ενδιαφέρον.²⁴

Για τις περιπτώσεις ασφάλισης του φορτίου, το ενδιαφέρον για ασφάλιση μπορεί να διατυπωθεί με πολλούς τρόπους. Ένας από αυτούς τους τρόπους είναι το μερικό ενδιαφέρον (partial interest). Είναι πιθανό κάποιος να προβεί στην ασφάλιση μέρους του φορτίου, αρκεί να ξεκαθαρίσει με ακρίβεια ποιο μέρος θα ασφαλιστεί και ποιο

²³ Το συμβόλαιο ανοιχτής κάλυψης χρησιμοποιείται ευρέως στις περιπτώσεις μακροχρόνιων συναλλαγών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και εισαγωγών – εξαγωγών μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Συγκεκριμένα, απαλλάσσει τον ασφαλιζόμενο από επαναλαμβανόμενες διαπραγματεύσεις με τους ασφαλιστές, ενώ οι τελευταίοι διαθέτουν τη δυνατότητα να επωφεληθούν από τις απλοποιημένες διαδικασίες και το προκαθορισμένο έσοδο από το ασφάλιστρο.

²⁴ “Marine Insurance, a Handbook”, William Gow, Bibliolife, October 2008, Pages 75-80

μέρος θα παραμείνει ανασφάλιστο. Με τον ίδιο τρόπο, όταν το φορτίο ανήκει σε δύο ή περισσότερα μέρη, το κάθε μέρος έχει δικαίωμα να προχωρήσει στην ασφάλιση του φορτίου που του ανήκει ξεχωριστά, ανεξάρτητα από το αν θα πράξουν το ίδιο όλα τα μέρη. Επιπλέον, τα συμβαλλόμενα μέρη δε δεσμεύονται να χρησιμοποιήσουν τον ίδιο ασφαλιστή.

Από τη σχέση ιδιοκτησίας που μπορεί να συνδέει το ενδιαφερόμενο μέρος και το φορτίο των εμπορευμάτων, προκύπτει ένα άλλο είδος ασφαλίσιμου ενδιαφέροντος, το ιδιοκτησιακό ενδιαφέρον. Στην περίπτωση αυτή, η ασφαλίσιμη αξία των αγαθών μπορεί να περιλαμβάνει, εκτός της αξίας τους, κάποιες άλλες μεταφορικές χρεώσεις, το αναμενόμενο κέρδος από την πώληση και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων στο λιμάνι προορισμού.

Ο ναύλος για τη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου είναι το ποσό που καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη ως αντίτιμο για αυτή τη μεταφορά μέχρι το λιμάνι προορισμού. Επομένως είναι φυσιολογικό ο πλοιοκτήτης να έχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον όσον αφορά το έσοδό του. Παρόλα αυτά, ο ιδιοκτήτης του φορτίου και μόνο αυτός, ενδέχεται σε πολλές περιπτώσεις, να έχει ενδιαφέρον για την ασφάλιση του ναύλου (freight insurable interest). Κάτι τέτοιο συμβαίνει μόνο όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου έχει προπληρώσει το ναύλο²⁵ στον πλοιοκτήτη ή στο ναυλωτή χωρίς αξίωση από μέρους του επιστροφής των χρημάτων. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν ο ναύλος είναι πληρωτέος με την εκφόρτωση των αγαθών από το πλοίο, το ασφαλίσιμο ενδιαφέρον βρίσκεται στη μεριά του μεταφορέα και όχι του ιδιοκτήτη του φορτίου.

Με τον καθορισμό του ασφάλιστρου (insurance premium), ο ιδιοκτήτης του φορτίου αποκτά ενδιαφέρον για την ασφάλιση του ποσού που έχει πληρώσει ή για το οποίο είναι υπεύθυνος απέναντι στον ασφαλιστή του. Η ασφάλιση του ποσού που αντιπροσωπεύει το ασφάλιστρο, δε γίνεται ξεχωριστά, αλλά περιλαμβάνεται στην τελική ασφαλίσιμη αξία.

Η απώλεια του φορτίου είναι πολύ πιθανό να συμβεί προτού ολοκληρωθεί και υπογραφεί το σχετικό συμβόλαιο ασφάλισης. Εξίσου πολλές είναι οι πιθανότητες η απώλεια του φορτίου σαν γεγονός, να προηγηθεί της απόκτησης του σχετικού ενδιαφέροντος από τον ασφαλιζόμενο για το αντικείμενο της ασφάλισης. Αυτό το φαινόμενο συνέβαινε κυρίως τα παλαιότερα χρόνια και έχει άμεση σχέση με την

²⁵ Ο όρος είναι γνωστός ως Freight prepaid

εξέλιξη της τεχνολογίας και τη χρησιμοποίησή της στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς των αγαθών.

Αντίθετα με ότι συμβαίνει στη σύγχρονη εποχή, μια δεκαετία πιο πριν, η τεχνολογική ανάπτυξη δεν είχε εισχωρήσει πλήρως στην αγορά της μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο ενδιαφερόμενος για την ασφάλιση του φορτίου αδυνατούσε κάποιες φορές να αποκτήσει πληροφορίες για το που βρίσκονταν το φορτίο του καθώς και για τη γενικότερη ασφάλεια της ιδιοκτησίας του. Ο αγοραστής του φορτίου, όπως και ο πωλητής του, ενδέχεται να μη γνωρίζουν ότι το φορτίο έχει υποστεί απώλεια ή καταστροφή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του από το σημείο πώλησης στον τελικό προορισμό και πριν ολοκληρωθεί η συμφωνία αγοραπωλησίας μεταξύ τους. Σε αυτή την περίπτωση, ο αγοραστής θα αποκτήσει ασφαλιστικό ενδιαφέρον για το φορτίο αφού έχει ήδη καταστραφεί και σύμφωνα με τους βασικούς κανόνες, δεν είναι εφικτή η απαίτηση αποζημίωσης.

Για τους παραπάνω αλλά και μερικούς άλλους σχετικούς λόγους, θεσπίστηκε και προσαρτήθηκε στην MIA 1906 ο όρος με την ονομασία «απολεσθέν ή μη» (lost or not lost). Το άρθρο αναφέρει τα εξής: με τον όρο ότι το αντικείμενο της ασφάλισης καλύπτεται και από τη διάταξη “lost or not lost”, ο ασφαλιζόμενος ενδέχεται να αποζημιωθεί σε περίπτωση απώλειας του φορτίου, μολονότι κι αν απέκτησε ασφαλιστικό ενδιαφέρον έπειτα από την απώλεια αυτή, εκτός όμως εάν ο ίδιος γνώριζε για την απώλεια του φορτίου και ο ασφαλιστής όχι, τη στιγμή της ολοκλήρωσης του ασφαλιστήριου συμβολαίου²⁶.

Όταν ισχύει ο συγκεκριμένος όρος στο συμβόλαιο ασφάλισης, ο ενδιαφερόμενος για το φορτίο, επιτρέπεται να αποζημιωθεί ακόμα και εάν απέκτησε το ενδιαφέρον για το φορτίο μετά την απώλειά του. Το μοναδικό γεγονός που στέκεται εμπόδιο στις βλέψεις του ασφαλιζόμενου, είναι η γνώση της απώλειας και η μη αποκάλυψή της στους ασφαλιστές, τη στιγμή σύνταξης του συμβολαίου. Παρατηρούμε δηλαδή ότι η απαίτηση για αποζημίωση είναι εφικτή υπό την προαναφερθείσα βασική προϋπόθεση.²⁷

Η χρησιμοποίηση του όρου “lost or not lost” στα συμβόλαια και τις φόρμες ασφάλισης, ξεκίνησε να εφαρμόζεται από τον Ιανουάριο του 1982, οπότε και έγινε αυτό γνωστό

²⁶ Η μη ύπαρξη δόλου από το μέρος του ασφαλιζόμενου είναι το σημείο με τη μεγαλύτερη βαρύτητα στη συγκεκριμένη διάταξη.

²⁷ “Law of marine insurance”, Susan Hodges, Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 1966, Pages 20-23

στην αγορά ασφάλισης του Λονδίνου. Από τότε και μέχρι σήμερα, η διάταξη περιλαμβάνεται σε συμβόλαια ασφάλισης για ένα ταξίδι²⁸ (voyage insurance) ή και για μεγαλύτερη χρονικά περίοδο ναύλωσης²⁹ (time insurance). Οι μεσίτες που συνεργάζονται με τους ασφαλιστές και τους ενδιαφερόμενους για το φορτίο έχουν υποχρέωση να εξετάζουν λεπτομερώς την τελική μορφή του σχετικού συμβολαίου ασφάλισης, προτού καν αυτό ολοκληρωθεί και υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Σε περίπτωση που η κάλυψη δεν αναφέρει τον όρο “lost or not lost”, θα πρέπει να καθοριστεί λεπτομερώς στο έγγραφο που συντάσσεται από το μεσίτη και αποτελεί ξεκάθαρη απόδειξη της συμφωνίας κάλυψης του κινδύνου. Ο ασφαλιζόμενος προστατεύεται με αυτό τον τρόπο, ενώ δε θα πρέπει να ανησυχεί καθόλου εάν το συμβόλαιο βασίζεται στα Institute Cargo Clauses (1982) ή ακόμα και σε παρόμοιες διατάξεις που έχουν δημιουργηθεί από τους ασφαλιστές του Λονδίνου, καθώς ο επίμαχος όρος έχει ενσωματωθεί με εκείνες.

Ο κάθε έμπορος που προχωράει στην αγορά αγαθών, προσδοκάει να τα πουλήσει με την άφιξή τους στον τόπο προορισμού και να αποκομίσει με αυτή τη συναλλαγή κάποιο κέρδος, μικρό ή μεγάλο. Ο ίδιος επομένως, έχει το δικαίωμα να ασφαλίσει το αναμενόμενο κέρδος που θα έχει, καλύπτοντας τον κίνδυνο απώλειας των αγαθών που έχει αγοράσει κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς τους, πριν καν προλάβουν να φθάσουν στον προορισμό τους. Βέβαια, οι διατάξεις της Marine Insurance Act 1906, δε θεωρούν το κέρδος ως ξεχωριστό αντικείμενο ενδιαφέροντος προς ασφάλιση, αλλά και δεν απαγορεύει να ασφαλιστεί αυτό ξεχωριστά από το φορτίο. Στις περιπτώσεις που τα αγαθά πωλούνται πριν ξεκινήσει η μεταφορά τους και ο πωλητής κανονίζει την ασφάλισή τους, ενσωματώνει στην ασφαλιστέα αξία και το αναμενόμενο κέρδος του από αυτή την πώληση. Επομένως, δεν είναι αναγκαία η ασφάλιση του πιθανού κέρδους με δεύτερο συμβόλαιο. Το ίδιο και για τον αγοραστή του φορτίου, που όταν ρυθμίζει εκείνος την ασφάλιση του φορτίου που έχει αγοράσει, υπολογίζει στην αξία και το ποσοστό κέρδους που του ανήκει σε περίπτωση μεταπώλησης του φορτίου.

Δύο επιπλέον περιπτώσεις ενδιαφέροντος για ασφάλιση είναι το μηδενικό (defeasible) και το πιθανό (contingent) ενδιαφέρον. Το πρώτο υπάρχει κατά την έναρξη της

²⁸ Όταν το φορτίο ασφαρίζεται για τη χρονική περίοδο που διαρκεί ένα ταξίδι του πλοίου, από το σημείο φόρτωσης έως το λιμάνι εκφόρτωσης.

²⁹ Συνήθως δεν ξεπερνάει τους 12 μήνες διάρκειας, ενώ εμφανίζεται συχνότερα σε συμβόλαια ασφάλισης του πλοίου.

κάλυψης του κινδύνου αλλά είναι πολύ πιθανό να παύσει να ισχύει μέσα στα χρονικά πλαίσια της περιόδου της ασφαλιστικής κάλυψης. Αυτό το ρυθμίζει ο ίδιος ο ενδιαφερόμενος με τον ασφαλιστή του. Είναι σύνηθες, για παράδειγμα, ο αγοραστής του φορτίου να το ασφαλίσει στη βάση του μηδενικού ενδιαφέροντος, και σε περίπτωση που απορρίψει τα αγαθά, σύμφωνα πάντα με τους όρους της πώλησης, πριν αυτά φθάσουν στον προορισμό τους, να λήξει και η ασφαλιστική κάλυψη ταυτόχρονα. Ο ενδιαφερόμενος δε δικαιούται κάποια επιστροφή του ασφαλιστρού που έχει καταβάλλει, εκτός εάν κάτι παρόμοιο προβλέπει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Από την άλλη πλευρά, το πιθανό ενδιαφέρον δεν υφίσταται κατά την έναρξη της ναυτικής περιπέτειας, αλλά αποκτάται κατά τη διάρκεια αυτής. Σε συνδυασμό με το παραπάνω παράδειγμα, ο πωλητής του φορτίου μπορεί να έχει συμφωνήσει για την κάλυψη του φορτίου σε περίπτωση μόνο που ο αγοραστής υλοποιήσει το δικαίωμα που του δίνει το συμβόλαιο πώλησης να απορρίψει τα αγαθά πριν τον τελικό τους προορισμό. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν υπάρχει και δεν ισχύει κάλυψη από μέρους του πωλητή. Όπως και προηγουμένως, έτσι και εδώ, ο πωλητής δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει επιστροφή μέρους του ασφαλιστρού σε καμία περίπτωση.

Όλα τα φορτία, με το πέρας της θαλάσσιας μεταφοράς τους, παραδίδονται στο νόμιμο δικαιούχο, στον παραλήπτη τους, σύμφωνα με τις φορτωτικές. Υπάρχουν πολλοί τρόποι αγοράς των αγαθών, αλλά τρεις είναι οι κυρίαρχοι στην αγορά.

Ο πρώτος είναι ο ενδιαφερόμενος να αγοράσει με όρους κόστος και ναύλος (cost and freight) ή αλλιώς C&F. Αυτό σημαίνει ότι θα κανονίσει την ασφάλιση των εμπορευμάτων μόνος του, καθώς πληρώνει μόνο το κόστος των αγαθών και το κόστος της μεταφοράς τους. Παρόλα αυτά, από τη στιγμή που ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την παράδοση του φορτίου στο σημείο του τελικού προορισμού, διατηρεί το ενδιαφέρον για ασφάλισή του και ταυτόχρονα το δικαίωμα να το ασφαλίσει για τη διάρκεια της μεταφοράς του. Στην περίπτωση που και τα δύο ενδιαφερόμενα μέρη έχουν ενδιαφέρον να καλύψουν τον κίνδυνο για το ίδιο αντικείμενο ασφάλισης και την ίδια χρονική περίοδο, τότε οι διατάξεις της ΜΙΑ 1906³⁰ αναφέρονται με τον όρο «quantum of interest». Εάν και όταν υπάρξει κάποια απαίτηση, η ρύθμισή της θα γίνει με βάση τους όρους του συμβολαίου που έχει υπογράψει ο αγοραστής του φορτίου. Οι όροι του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του πωλητή έχουν δικαίωμα να εφαρμοστούν

³⁰ Άρθρο 14, παράγραφοι 1, 2, 3

μόνο σε περίπτωση που για τον οποιοδήποτε λόγο, ο αγοραστής δεν καταφέρει να αποκτήσει το ασφαλισμένο ενδιαφέρον ή το απολέσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Υπάρχουν και οι περιπτώσεις που η αγορά του φορτίου από τον ενδιαφερόμενο πραγματοποιείται με όρους κόστος, ασφάλιση και ναύλος (cost, insurance and freight), διαφορετικά CIF³¹. Ο αγοραστής αποκτά ασφαλισμένο ενδιαφέρον από τη στιγμή που ο τίτλος ιδιοκτησίας των αγαθών μεταβιβάζεται στον ίδιο, έχοντας ήδη πληρώσει και ασφαλιστρο, το οποίο έχει συγχωνευτεί στην τελική τιμή αγοράς. Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, ο πωλητής των προϊόντων διατηρεί ιδιοκτησιακό ενδιαφέρον για το φορτίο μέχρι να απελευθερώσει ο αγοραστής, μέσω της τράπεζας, την ενέγγυα πίστωση (letter of credit)³². Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι μόνο στο όνομά του και εφόσον ισχύσουν οι προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν πριν, αυτό μεταβιβάζεται στο νέο ιδιοκτήτη του φορτίου. Ο αγοραστής δεν έχει κανένα όφελος να προχωρήσει από μόνος του σε ξεχωριστή ασφάλιση του φορτίου.

Τέλος, όταν ο ενδιαφερόμενος αγοράζει το φορτίο με τον όρο ελεύθερα (free on board) ή FOB³³, ο πωλητής έχει την υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο πάνω στο πλοίο με το οποίο έχει κανονιστεί η μεταφορά του στον παραλήπτη. Κάπου εκεί χρονικά τελειώνει και το ενδιαφέρον για ασφάλιση από μέρους του πωλητή των εμπορευμάτων. Η ιδιοκτησία μεταβιβάζεται στον αγοραστή, ο οποίος αποκτά την ίδια χρονική στιγμή ενδιαφέρον για την κάλυψη του φορτίου μέχρι τον τελικό του προορισμό.

Ολοκληρώνοντας με το ενδιαφέρον που προκύπτει για ασφάλιση, πρέπει να αναφέρουμε ότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου ενδέχεται να προκαλέσει κάποιες υποχρεώσεις απέναντι σε άλλα άτομα ή εμπλεκόμενους με τη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου φορείς. Η Marine Insurance Act ορίζει ότι με αυτό τον τρόπο ο αγοραστής αποκτά ενδιαφέρον για ασφάλιση των υποχρεώσεων που αναπόφευκτα δημιουργούνται.

³¹ Ο πωλητής πληρώνει όλα τα έξοδα μεταφοράς και τα ασφάλιστρα του φορτίου μέχρι το συμφωνημένο προορισμό. Μαζί με όλα τα έγγραφα, παραδίδει στον αγοραστή και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

³² Η ενέγγυα πίστωση αποτελεί ένα έγγραφο που χρησιμοποιείται κατά κόρον στις εμπορευματικές συναλλαγές και έχει το ρόλο της ανάληψης υποχρέωσης πληρωμής. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται είναι ο πωλητής του φορτίου, η τράπεζα που εκδίδει το έγγραφο αυτό και η τράπεζα που το λαμβάνει. Ο αγοραστής και ο πωλητής του φορτίου είναι πελάτες των δύο τραπεζών αντίστοιχα. Συνήθως το letter of credit δεν αλλάζει, παρά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη του δικαιούχου. Εκείνος, έχει και την υποχρέωση να προσκομίσει στην εκδότρια τράπεζα τα σχετικά τιμολόγια, τις φορτωτικές και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του φορτίου προκειμένου να διασφαλιστεί η πληρωμή του από την τράπεζα του αγοραστή.

³³ Η ευθύνη του αγοραστή αρχίζει από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο.

Οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις αφορούν είτε το έτερο συμβαλλόμενο μέρος, με την πρόκληση απώλειας ή καταστροφής για λόγους μη εφαρμογής των όρων του συμβολαίου από τον αγοραστή, είτε ένα τρίτο μέρος, που δε συνδέεται με άμεση σχέση με τον αγοραστή αλλά που του προκαλεί ο αγοραστής με τις ενέργειές του ζημιά ή καταστροφή.³⁴

Σύμφωνα με όλες τις περιπτώσεις που αναλύθηκαν προηγουμένως, ο ενδιαφερόμενος για ένα συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου, θα πρέπει να έχει όντως ενδιαφέρον για την ασφάλιση του φορτίου ή και μια λογική προσδοκία απόκτησης του ενδιαφέροντος στο μέλλον. Σε αντίθετη περίπτωση, θα αντιμετωπίσει ποινικές διώξεις και κατηγορίες, ενώ το συμβόλαιο που έχει συνάψει, αυτόματα θεωρείται άκυρο. Βέβαια, μόνο εάν καταφέρει να αποδείξει ότι κατά τη στιγμή της απώλειας ή ζημιάς του φορτίου είχε το απαιτούμενο ενδιαφέρον, ο συμβαλλόμενος θα αποφύγει όλες τις αρνητικές συνέπειες της αντίθετης περίπτωσης. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που ενώ κάποιος περιμένει να έχει ενδιαφέρον για ασφάλιση του φορτίου στο άμεσο μέλλον, και ο ίδιος και ο ασφαλιστής γνωρίζουν πολύ καλά ότι αποκλείεται αυτό να συμβεί και να μπορέσει ο ενδιαφερόμενος να αποδείξει την ύπαρξη του ενδιαφέροντος. Η ασφάλιση του φορτίου κάτω από αυτή την προοπτική δεν απαγορεύεται, αλλά η αποτυχία να αποδειχτεί το ασφαλισίμο ενδιαφέρον τη στιγμή του κινδύνου, καθιστά το συμβόλαιο άκυρο και μη αποδεκτό από τις νομικές αρχές.

³⁴ “Cases and Materials on Marine Insurance Law”, Susan Hodges, Cavendish Publishing, Great Britain, 1999, Pages 51-60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η θαλάσσια ασφάλιση, η παλαιότερη από όλες τις μορφές προστασίας από απώλειες, έχει μεγάλη ιστορία στο χρόνο λόγω της άμεσης σχέσης της με το θαλάσσιο εμπόριο. Όπως αναφέραμε αρχικά στην ιστορική αναδρομή αυτής της μορφής της ασφάλισης, οι αρχαίοι Φοίνικες, οι αρχαίοι Έλληνες και οι Ρωμαίοι, την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, εφάρμοσαν διαφορετικούς τρόπους προστασίας της ιδιοκτησίας τους εναντίον των ποικίλων κινδύνων, κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Με την πάροδο των αιώνων, διάφορες μορφές ασφάλισης αναπτύχθηκαν και έκαναν την εμφάνισή τους στην Ευρώπη. Η πρώτη μορφή θαλάσσιας ασφάλισης στην Αγγλία, τη χώρα γέννησης των πρώτων ασφαλιστικών εταιριών και ενώσεων, και δη στο Λονδίνο, προήλθε από τους Λομβαρδούς εμπόρους, οι οποίοι αποτέλεσαν μια ομάδα εμπόρων, που είχαν τις ρίζες τους σε Γερμανικές πόλεις της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας.

Είναι γνωστό ότι το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύχθηκε νωρίτερα και υπό ευνοϊκότερες προϋποθέσεις στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Ευρώπης. Στις εύρωστες πόλεις της Βόρειας Ιταλίας, (Πίζα, Φλωρεντία) εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά ασφαλιστικές συμβάσεις, όχι σε άτυπη αλλά σε επίσημη μορφή. Αυτό το γεγονός συνδέεται άμεσα με την παρουσία των Λομβαρδών εμπόρων εκεί.



Εικόνα 3.1. The Lombard Street

Από τον 13^ο αιώνα, οι Λομβαρδοί έμποροι ξεκίνησαν την εγκατάστασή τους στην Αγγλία και ταυτόχρονα δημιούργησαν σε πολλές πόλεις της, μικρές δικές τους κοινότητες. Έχοντας αναλάβει τα ηνία στο εμπόριο, επέκτειναν τη δράση τους και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, όπως το Βέλγιο και η Γαλλία. Περίπου στα μέσα

του 14^{ου} αιώνα, εγκατέλειψαν την Αγγλία και κατευθύνθηκαν σε άλλες χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι πήραν το όνομά τους από την οδό (Lombard street) όπου βρίσκονταν το κέντρο συναλλαγής τους και συνάμα διεκπεραίωσης των ασφαλίσεων. Οι βάσεις όμως για την ανάπτυξη της θαλάσσιας ασφάλισης είχαν ήδη καθιερωθεί και πάνω σε αυτές εξελίχθηκε περαιτέρω η συγκεκριμένη επιστήμη.³⁵

³⁵ “The principle of indemnity in marine insurance contracts, a comparative approach”, Kyriaki Noussia, Springer, 2007, Pages 1-5

3.1 LLOYD'S OF LONDON

Ο 17^{ος} αιώνας στην Αγγλία, σηματοδοτείται από δύο κυρίαρχα στοιχεία, το τέλος της εφαρμογής της θαλάσσιας ασφάλισης από ξένους και την έναρξη ανάληψης των ασφαλίσεων από τοπικούς φορείς και συνεταιρισμούς. Μέχρι και τότε, δε συναντάμε ασφαλιστικές εταιρίες με τη σημερινή τους μορφή. Αντίθετα, την κάλυψη από τους κινδύνους αναλάμβαναν παράγοντες του τόπου, με ισχυρή οικονομική δύναμη (underwriters)³⁶, οι οποίοι αναλάμβαναν να καλύψουν την τυχόν ζημιά ή απώλεια του αντικειμένου της ασφάλισης από τη διάθεση δικού τους ποσού. Συνήθως επρόκειτο για τραπεζίτες στο επάγγελμα, αλλά ως επί το πλείστον για ιδιώτες που διέθεταν πολλά περιουσιακά στοιχεία και συνάμα απολάμβαναν το σεβασμό της κοινωνίας που ζούσαν. Υπέγραφαν το όνομά τους έναντι ενός ποσού για την κάλυψη συγκεκριμένου κινδύνου, όντας προετοιμασμένοι είτε να χάσουν είτε να κερδίσουν κάποια χρήματα.

Μετά την καταστροφική πυρκαγιά του Λονδίνου το 1666, οι διάφοροι ασφαλιστές,



όπως και άλλοι επιχειρηματίες, άρχισαν να συγκεντρώνονται σε διάφορα καφενεία της πόλης προκειμένου να συζητήσουν για τις δουλειές τους³⁷. Η καθιέρωση αυτών των καφενείων (coffee houses) στην πόλη του Λονδίνου, εκτός από την πολιτική της σημασία, διαδραμάτισε

Εικόνα 3.2 Αναπαράσταση της καταστροφικής πυρκαγιάς του Λονδίνου

³⁶ Επρόκειτο για επιφανείς πολίτες, οι οποίοι διαθέτοντας πολύ υψηλό χρηματικό κεφάλαιο, λειτουργούσαν ως ασφαλιστικές εταιρίες. Αποτιμούσαν τον κίνδυνο για τον οποίο θα ασφάλιζαν το φορτίο, αξιολογούσαν σε γενικότερα πλαίσια την πρόταση του ενδιαφερόμενου, αποφάσιζαν για το αν θα δεχτούν να ασφαλίσουν ή όχι το φορτίο και εν τέλει καθόριζαν το ύψος του ασφάλιστρου. Με την πάροδο του χρόνου, οι αποζημιώσεις ήταν τόσο μεγάλες, που οι περιουσίες των underwriters δεν ήταν αρκετά μεγάλες για να καλύψουν υπέρογκα ποσά. Γι' αυτό το λόγο, ξεκίνησε στις αρχές του 17^{ου} αιώνα η σύσταση ανωνύμων εταιριών, που είχαν ως στόχο να αντιμετωπίσουν την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών.

³⁷ Η πυρκαγιά αυτή, που ξεκίνησε από ένα μικρό φούρνο, επεκτάθηκε σχεδόν σε ολόκληρη την πόλη του Λονδίνου εξαιτίας της αναληψίας των τοπικών αρχών, και κατασβήστηκε έπειτα από τρεις μέρες. Οι καταστροφές που προκλήθηκαν ήταν τεράστιες, όπως τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που προέκυψαν μετέπειτα.

σπουδαίο ρόλο και στο γίνεσθαι της θαλάσσιας ασφάλισης. Τα καφενεία αποτέλεσαν σημεία συνάντησης όλων των ενδιαφερομένων, οι οποίοι μοιράζονταν το ίδιο ενδιαφέρον, καθώς δεν υπήρχαν νέα κτίρια για να τους φιλοξενήσουν. Επιπλέον, με την καθιέρωση αυτού του τρόπου συνάθροισης και συνάντησης, κερδίζονταν πολύτιμος χρόνος από όλους τους εμπλεκόμενους, καθώς αποφεύγονταν οι άσκοπες και πολλαπλές μετακινήσεις ενός μέρους από και προς τους υπόλοιπους. Στα αμέσως επόμενα χρόνια, τα καφενεία στο Λονδίνο και ιδιαίτερα με την έννοια που αναφέραμε, ως κέντρα δηλαδή συζητήσεων και εργασιών, πολλαπλασιάστηκαν. Φορτωτές του φορτίου και αντιπρόσωποι τους, ασφαλιστές, όλοι όσοι ασχολούνταν με το θαλάσσιο εμπόριο, συγκεντρώνονταν στα καφενεία, προκειμένου να συζητήσουν και να «κλείσουν» συμφωνίες. Ορισμένα από τα πιο γνωστά καφενεία εκείνης της εποχής ήταν το Hains, Garraway και Thomas Good.

Ένας από τους πολλούς ανθρώπους που είχαν δημιουργήσει τέτοιου είδους καφενεία ήταν ο Edward Lloyd, ο οποίος δεν ήταν ούτε ασφαλιστής ούτε και μεσίτης, ώστε να συμμετέχει ενεργά στα δρώμενα της ασφάλισης. Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα δημιουργεί το καφενείο του κοντά στο κυρίως αγκυροβόλιο για τα πλοία που καλούσαν το Λονδίνο,



Εικόνα 3.3 Χαρακτηριστικές παραστάσεις μέσα και έξω από τους Lloyd's

μέρος βολικό για συναντήσεις όσων ασχολούνταν με τη ναυτιλία και για κλείσιμο πολλών συμφωνιών³⁸. Εφοπλιστές, έμποροι, καπετάνιοι, ασφαλιστές, έπαιρναν πολλές πληροφορίες για κινήσεις των πλοίων και γενικότερα για πλοία και για μεταφορές

³⁸ Σύντομα, το καφενείο του Edward Lloyd καθιερώθηκε ως το κέντρο των ασφαλιστικών συναλλαγών του Λονδίνου. Όσοι ήθελαν να ασφαλιστούν, άφηναν ένα χαρτί με τα στοιχεία τους, το όνομα του πλοίου, την ποσότητα και το είδος των εμπορευμάτων που αυτό μετέφερε, καθώς και το δρομολόγιο του πλοίου. Εάν κάποιος ασφαλιστής ήθελε να αναλάβει τον κίνδυνο, σημείωνε στο αντίστοιχο χαρτί το ποσό των ασφαλιστρών που ήθελε να εισπράξει και υπέγραφε (Underwrite). Έτσι βγήκε ο όρος Underwriter, που σημαίνει αυτόν που αποδέχεται ή όχι και υπολογίζει το ασφάλιστρο ενός ασφαλιζόμενου κινδύνου

εμπορευμάτων. Με το πέρασμα του χρόνου, ο δρόμος αυτός και γενικότερα η γύρω περιοχή, καθιερώνεται ως το παγκόσμιο ασφαλιστικό κέντρο. Όταν το 1691 μετακόμισε στην πασίγνωστη Lombard street, έγινε γνωστό ως το κέντρο των συναλλαγών σχετικά με τη σύναψη ασφαλιστικών συμφωνιών. Το ήθος του Edward Lloyd ακολούθησε και συνεχίζει να ακολουθεί τους Lloyds ακόμα και σήμερα, με αποτέλεσμα να έχει πρωταρχικό ρόλο στη δομή και την ανάπτυξη της ασφαλιστικής αγοράς.

Το 1713, αφού είχε προηγηθεί ο θάνατος του Lloyd και οι ανεπιτυχείς προσπάθειες μέχρι τότε για συνέχιση του έργου και της προσφοράς του, οι σοβαροί ασφαλιστές προσέφεραν όλα τα απαραίτητα εφόδια στον Thomas Fielding, σερβιτόρο στο καφενείο του Lloyd, να ιδρύσει ένα ανταγωνιστικό καφενείο με την ονομασία “The New Lloyd’s”. Έπειτα από διαδοχικές αλλαγές σε κτίρια στέγασης των Lloyd’s αλλά κυρίως στη δομή και τη λειτουργία τους, σήμερα βρίσκονται σε ένα σύγχρονο κτίριο στο Λονδίνο και αποτελούν μια τεράστια οργάνωση παροχής υπηρεσιών στα συνδικάτα των ασφαλιστών. Εκτός από τις ασφαλιστικές καλύψεις, οι Lloyd’s έχουν αναλάβει και μια σειρά από άλλες δραστηριότητες, όπως είναι οι επιθεωρήσεις πλοίων, η έκδοση ημερήσιας εφημερίδας (Lloyd’s List) και βιβλίων, οι χρηματοδότηση ερευνητικών προγραμμάτων, κ.α.³⁹

Πατέρας και εμπνευστής των Lloyd’s θεωρείται ο Julius Angerstein⁴⁰, ο οποίος έφθασε μετανάστης στην Αγγλία το 1749 από το Leningrad, δραστηριοποιήθηκε στα διάφορα ασφαλιστικά πράγματα και συναλλαγές και καθιέρωσε τους παγκόσμια γνωστούς ασφαλιστικούς όρους underwriter και underwriting. Από τότε λοιπόν και για τα επόμενα περίπου 150 χρόνια, ο κύριος όγκος των ασφαλιστικών εργασιών πραγματοποιούνταν μέσα στα πλαίσια αυτής της άτυπης αγοράς. Η σοβαρότητα του τρόπου εργασίας, η αξιοπιστία που χαρακτήριζε τους συναλλασσόμενους και ο τεράστιος και ποικίλος όγκος ασφαλιστικών εργασιών, προσέδωσαν στη δραστηριότητα αυτή μεγάλο κύρος και αξία.

Η ωρίμανση αυτής της δραστηριότητας και οι συγκυρίες των συνθηκών της ναυτασφαλιστικής αγοράς της Αγγλίας, οδήγησαν το 1871 στη δια νόμου επίσημη αναγνώριση των Lloyd’s. Η ασφαλιστική εργασία αυτή αναλαμβάνεται και διεξάγεται

³⁹ “The History of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain”, Frederick Martin, the Lawbook exchange Ltd, New Jersey, 2004, Pages 52-85

⁴⁰ Διετέλεσε και πρόεδρος των Lloyd’s από το 1790 έως και το 1796.

από τα μέλη των Lloyd's και ειδικότερα από ολιγάριθμες συγκροτημένες μονάδες, τα λεγόμενα συνδικάτα. Ο όγκος των εργασιών ολοένα και αυξάνονταν, επομένως απαιτούνταν μεγαλύτερο κεφάλαιο για την κάλυψη του ρίσκου. Δεν ήταν όμως πρακτικό ακόμα περισσότεροι ασφαλιστές να συναλλάσσονται σε μια ήδη συνωστισμένη αίθουσα. Αυτό το πρόβλημα λύθηκε με τη δημιουργία των συνδικάτων, που αποτελούνται από μέλη – ασφαλιστές και αντιπροσωπεύονται στην αίθουσα των συναλλαγών από έναν ενεργό ασφαλιστή.

Ο σημερινός αριθμός των μελών και των συνδικάτων ανέρχεται σε 7.000 και 250 αντιστοίχως, φανερά μειωμένος κατά πολύ σε σχέση με προηγούμενα χρόνια. Είτε οι ασφαλιστές – μέλη είτε οι αντιπρόσωποί τους, ευθύνονται απέναντι στους πελάτες τους προσωπικά και απεριόριστα, ενώ δεν υπάρχει αλληλέγγυος ευθύνη μεταξύ τους. Πρέπει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο ότι για να γίνει κάποιος μέλος, πρέπει να προταθεί από πέντε άλλα μέλη, να εγκριθεί η οικονομική του επιφάνεια και να καταθέσει εγγύηση ανάλογη του προβλεπόμενου κύκλου εργασιών.⁴¹

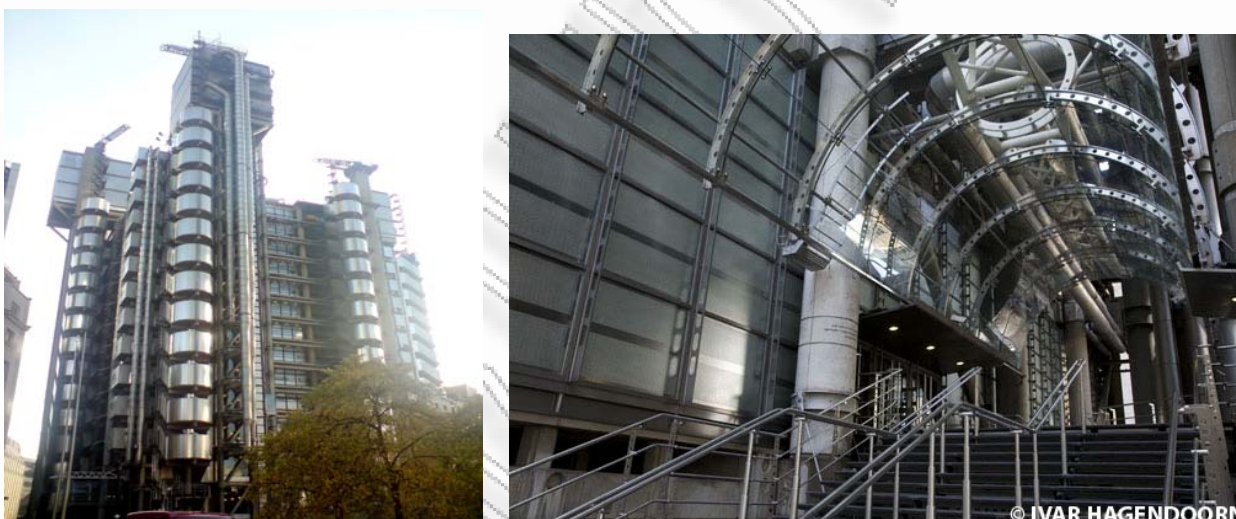
Οι Lloyd's διασφαλίζουν τη σωστή λειτουργία τους παράλληλα με την ασφάλεια των ασφαλιζόμενων πελατών τους, εγκρίνοντας όχι μόνο τον κάθε underwriter ξεχωριστά, αλλά ελέγχοντας σε ετήσια βάση τις σχέσεις και τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε συνδικάτο ξεχωριστά. Πολλές φορές κρίνεται απαραίτητη η αύξηση των χρηματικών διαθεσίμων από το μέρος των ασφαλιστών, προκειμένου να είναι σε θέση να καλύψουν μεγαλύτερους και σοβαρότερους κινδύνους.

Επομένως οι ασφαλιστές μέλη των Lloyd's αποτέλεσαν και συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικούς φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης. Προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα, γίνονταν ολοένα και πιο δύσκολο για τους ασφαλιστές να ασχολούνται με θέματα κοινού ενδιαφέροντος, πέρα από τις επαγγελματικές τους υποχρεώσεις, κυρίως λόγω φόρτου εργασίας. Αυτός ήταν και ο λόγος ίδρυσης της Ένωσης των Ασφαλιστών Lloyd's (Lloyd's Underwriters' Association), χωρίς να είναι υποχρεωτικό να γίνει κάποιος ενεργός ασφαλιστής μέλος της. Στην ουσία όμως, κάθε ένας ενεργός ασφαλιστής των Lloyd's που ασφάλιζε θαλάσσιους κινδύνους, ήταν μέλος αυτής της ένωσης. Τα τελευταία χρόνια, η ένωση ασφαλιστών προσφέρει δύο κατηγορίες μελών, τα πλήρες μέλη, που έχουν μέχρι και το δικαίωμα να εκλεγούν στην επιτροπή της ένωσης και τα συνεργαζόμενα μέλη, με σαφώς πιο περιορισμένα δικαιώματα.

⁴¹ www.insurancedaily.gr, Η Ιστορία των ασφαλειών, Β. Χαρδαλιάς

Από την έναρξη δραστηριοποίησης των ασφαλιστών του Lloyd's εφαρμόστηκαν μερικοί περιορισμοί ως προς τη φύση των συναλλαγών. Ένας τέτοιος περιορισμός, διαχώριζε σε κλάσεις τα διάφορα συνδικάτα και επομένως δεν επιτρέπονταν σε ασφαλιστές που δεν ασχολούνταν με θαλάσσια ασφάλιση να συνάψουν συμφωνία με κάποιον ενδιαφερόμενο για τέτοιου είδους ασφάλιση. Αυτός ο περιορισμός είχε και υποστηρικτές αλλά και κατακριτές με τα δικά τους επιχειρήματα.

Ανεξάρτητα από τις συζητήσεις για την ορθότητα ή μη του συγκεκριμένου περιορισμού, αποφασίστηκε η αλλαγή των Lloyd's σε ενιαία αγορά από την 1^η Ιανουαρίου 1991. Σύμφωνα με τα περιεχόμενα της απόφασης, οι ενεργοί ασφαλιστές έχουν τη δυνατότητα να καλύψουν οποιοδήποτε κίνδυνο ανεξάρτητα από τη φύση της σχετιζόμενης με αυτόν δραστηριότητας. Ο εκπρόσωπος του ενεργού ασφαλιστή είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει στους ασφαλιστές που εκείνος αντιπροσωπεύει, το είδος



Εικόνα 3.4 Το κτίριο των Lloyd's στη σημερινή του μορφή

του κινδύνου για το οποίο θα συμφωνήσουν όλοι να καλύψουν μέχρι το 100%, όπως εξίσου σημαντικό αποτελεί ο leader ασφαλιστής να έχει την απαραίτητη εμπειρία στο εκάστοτε είδος ασφάλισης, προκειμένου να τον ακολουθήσουν και οι υπόλοιποι.⁴²

⁴² "The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain", Frederick Martin, the Lawbook exchange Ltd, New Jersey, 2004, Pages 52-85

3.2 THE LONDON MARINE INSURANCE COMPANIES

Μέχρι και το 1720, παράλληλα με τους ασφαλιστές των Lloyd's και τα διάφορα συνδικάτα, είχαν δημιουργηθεί μικρές κυρίως ασφαλιστικές εταιρίες, που ασκούσαν θαλάσσια ασφάλιση. Αρχικά, μικρές ομάδες ανθρώπων συνενώνονταν και σχημάτιζαν οργανώσεις περισσότερο παρά εταιρίες, που ασχολούνταν με την κάλυψη θαλάσσιων ρίσκων και είχαν ζωή δύο έως τρία χρόνια. Έτσι ακριβώς ξεκίνησε η ύπαρξη των ασφαλιστικών εταιριών, όχι μόνο στην Αγγλία αλλά και σε άλλες χώρες. Αργότερα, αυτού του είδους οι οργανώσεις απέκτησαν νομική υπόσταση, μεγαλύτερη οικονομική δύναμη, κύρος και εξελίχθηκαν σε μεγάλες ασφαλιστικές εταιρίες.

Ένα γεγονός όμως που έλαβε χώρα το 1720, άλλαξε τα δεδομένα στην ασφαλιστική αγορά. Το κοινοβούλιο της Αγγλίας, με μια νομοθετική του πράξη, το λεγόμενο "Bubble Act"⁴³, απαγόρευσε όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες που δεν είχαν συσταθεί σύμφωνα με τους κανόνες του Royal Charter, που αποτελούσε τότε τρόπο ίδρυσης εταιριών. Έπειτα από αυτή την απόφαση, μικρές κυρίως αλλά και μεγαλύτερες εταιρίες έπαυσαν να λειτουργούν. Δύο εταιρίες όμως, που τηρούσαν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, αποτέλεσαν εξαίρεση. Η London Assurance και η Royal Exchange Assurance Corporation, συνέχισαν να λειτουργούν και να διατηρούν το μονοπώλιο στη αγορά της θαλάσσιας ασφάλισης για τα επόμενα 100 χρόνια περίπου, μέχρι δηλαδή το 1824, οπότε και ανακλήθηκε η νομοθετική πράξη. Μετά την ανάκληση, πολλές εταιρίες δημιουργήθηκαν που είτε διατηρήθηκαν στο προσκήνιο μέχρι και σήμερα, έχοντας συγχωνευτεί σε άλλες μεγαλύτερους οργανισμούς, είτε κυριολεκτικά απέτυχαν και αφανίστηκαν. Μία από τις εταιρίες που συνεχίζουν το έργο τους ήταν η The Indemnity Mutual Marine Insurance Company, γνωστή σήμερα με την ίδια επωνυμία.

Από το 1844 και έπειτα, με τη νομοθετική πράξη "The Joint Stock Act Companies"⁴⁴, που επέτρεπε την ίδρυση ασφαλιστικών εταιριών στη χώρα, χωρίς την ύπαρξη

⁴³ Το Bubble Act αποτέλεσε νομοσχέδιο του Αγγλικού Κοινοβουλίου, το οποίο δεν επέτρεπε την λειτουργία στις ενώσεις εταιριών που δεν είχαν συσταθεί υπό ορισμένους κανόνες. Το μεγαλύτερο κίνητρο για τη ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου αποτέλεσε, σύμφωνα με τους περισσότερους αναλυτές, ο στόχος για μη ύπαρξη ανταγωνισμού από άλλες πιο αποδοτικές και κερδοφόρες ασφαλιστικές εταιρίες.

⁴⁴ Η εγγραφή των ασφαλιστικών εταιριών πραγματοποιούνταν με την καταβολή ποσού 10 Αγγλικών λιρών σε δύο βασικά στάδια. Μέχρι τη σύσταση του Limited Liability Act 1855, τα μέλη αυτών των εταιριών μπορούσαν να θεωρηθούν υπεύθυνα για απεριόριστες απώλειες των αντικειμένων ασφάλισης

περιορισμών, η συγκεκριμένη αγορά άρχισε να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται με σταθερό ρυθμό. Σύμφωνα με σχετικό νομοθέτημα του 1982, το “The Insurance Companies Act”⁴⁵, επιβλήθηκαν ορισμένοι περιορισμοί στη δημιουργία των ασφαλιστικών εταιριών. Η δήλωση των χρηματικών διαθεσίμων και κεφαλαίων εντάχθηκε στις υποχρεώσεις της υποψήφιας εταιρίας, ενώ η άδεια λειτουργίας παρέχονταν μόνο σε περίπτωση που η ασφαλιστική εταιρία όχι μόνο δεχόταν να ελέγχεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από το Τμήμα Εμπορίου και Βιομηχανίας, αλλά επιπλέον η οικονομική της κατάσταση κρίνονταν ικανοποιητική και διαβεβαίωνε συνέχισή της. Ακόμα θα έπρεπε να εκδίδει ετήσιους προϋπολογισμούς και να υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο για τη διαπίστωση της φερεγγυότητας απέναντι στους ασφαλιζόμενους. Κάθε ασφαλιστική εταιρία διόριζε και έναν ασφαλιστή ως μάνατζερ, ο οποίος αποδεχόταν την κάλυψη κινδύνων, εκ μέρους της εταιρίας, χωρίς να φέρει καθόλου προσωπική ευθύνη σχετικά με τις καλύψεις αυτές.⁴⁶

⁴⁵ Η συγκεκριμένη νομοθετική πράξη θεσπίστηκε ώστε το περιεχόμενό της να αποτελέσει κριτήριο για την επιλογή των ασφαλιστικών εταιριών που θα είχαν τη δυνατότητα να ασκήσουν το επάγγελμα. Αναφέρονταν δε σε όλες τις κατηγορίες ασφάλισης, μακροπρόθεσμες και γενικού περιεχομένου. Στις πρώτες ανήκαν οι ασφάλειες ζωής και υγείας, ενώ στη δεύτερη κατηγορία συναντάμε τις ασφάλειες μεταφοράς των αγαθών.

⁴⁶ “The principle of indemnity in marine insurance contracts, a comparative approach”, Kyriaki Noussia, Springer, 2007, Pages 4-7

3.3 THE INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS



Κατά γενική ομολογία, οι ασφαλιστές του Λονδίνου, από την εποχή που η ασφαλιστική αγορά βρίσκεται στην περίοδο ακμής της, διακρίνονταν σε

Εικόνα 3.5 Το λογότυπο της Ένωσης Ασφαλιστών του Λονδίνου

δύο βασικές κατηγορίες. Στους ασφαλιστές των Lloyd's και στις ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες που δημιουργήθηκαν έξω από τα πλαίσια αυτού του τεράστιου σε σημασία και έργο οργανισμού. Ανάμεσά τους, είναι λογικό και απολύτως φυσιολογικό να υπάρχει ανταγωνισμός, ο οποίος δεν ξεφεύγει από τα όρια του φιλικού. Σαν κανόνας, οι υπηρεσίες που παρέχουν οι ασφαλιστές των Lloyd's έχουν χαμηλότερο κόστος από τις αντίστοιχες των ασφαλιστικών εταιριών, εξαιτίας κυρίως του υψηλότερου κόστους λειτουργίας και διοίκησης των τελευταίων. Οι περισσότερες των εταιριών αυτών, σχετίζονται με μεγάλο αριθμό ασφαλιστών και πληρώνουν μεγάλα ποσά προκειμένου ο εκπρόσωπός τους να βρίσκεται στην αίθουσα διαπραγματεύσεων των Lloyd's και να γίνονται αποδέκτες όλων των σημαντικών πληροφοριών και γεγονότων.

Δεδομένου και του εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των ασφαλιστικών εταιριών, κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, δημιουργήθηκε η ανάγκη για συνεργασία μεταξύ αυτών των εταιριών που λειτουργούσαν εκείνη την εποχή. Έτσι, ιδρύθηκε το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου⁴⁷ (The Institute of London Underwriters), τον Ιούνιο του 1884, προκειμένου να προασπιστούν τα συμφέροντα αρχικά των εταιριών που είχαν τη βάση τους στο Λονδίνο. Τα περίπου 20 μέλη του, τη στιγμή της ίδρυσής του, αποτελούσαν είτε μεγάλες Αγγλικές εταιρίες είτε εταιρίες που ελέγχονταν και εκπροσωπούσαν Βρετανικά συμφέροντα. Δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες του Λονδίνου είναι μέλη του Ινστιτούτου αλλά και ότι οι

⁴⁷ Η επιρροή του Ινστιτούτου στη σύγχρονη εποχή είναι πολύ μεγάλη, ενώ μέλη του εξακολουθούν να αποτελούν μόνο οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά του Λονδίνου. Ως οργανισμός, αποτελεί μέρος του Παγκόσμιου Οργανισμού Ασφαλιστών με κύρια αρμοδιότητα την αναθεώρηση, επανεξέταση και τροποποίηση των διατάξεων που χρησιμοποιούνται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια.

εταιρίες μέλη του έχουν την έδρα τους εκεί. Από τη στιγμή μάλιστα που η Αγγλία έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πολλές ξένες εταιρίες έχουν αποτελέσει μέλη του οργανισμού. Στη σημερινή εποχή το Ινστιτούτο έχει ως κύριο μέλημα να συντονίζει και να οργανώνει τις ενέργειες και αποφάσεις των ασφαλιστών προκειμένου να προστατεύονται τα συμφέροντά τους. Επίσης, η ενασχόλησή του με την έρευνα των διάφορων ασφαλιστικών θεμάτων που προκύπτουν συνέχεια, προσφέρει τεράστιες υπηρεσίες στην ασφαλιστική αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο. Πολλές φορές έχει επιτύχει να υιοθετήσει σημαντικές συμφωνίες στα πλαίσια της αγοράς ασφάλισης διά θαλάσσης, ενώ η κυριότερη δραστηριότητά του σχετίζεται άμεσα με τη σύνταξη και αναθεώρηση διαφόρων όρων που χρησιμοποιούνται ευρέως στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Στο Ινστιτούτο άλλωστε χρεώνεται και η τυποποίηση των όρων που σήμερα είναι γνωστοί ως Institute Clauses. Αυτού του είδους οι ασφαλιστικές ρήτρες υπόκεινται σε τροποποίηση όποτε θεωρείται αναγκαίο και πλέον είναι διαδεδομένες και χρησιμοποιούνται ανά τον κόσμο. Προσπάθειες επίσης έγιναν και για την καθιέρωση βασικών τιμών ασφαλιστρών για την κάλυψη συγκεκριμένων κινδύνων.

Τα μέλη του Ινστιτούτου απαρτίζουν διάφορες ομάδες και επιτροπές που αποφασίζουν για πολλά θέματα σχετιζόμενα με τη θαλάσσια ασφάλιση και την χάραξη κοινής οικονομικής πολιτικής, που συζητούν για τα προβλήματα που προκύπτουν προκειμένου να βρύνουν λύσεις, επηρεάζοντας έτσι θετικά την ασφαλιστική αγορά σε όλους της τους τομείς.⁴⁸

⁴⁸ “Ocean Traden and Shipping”, Cambridge University Press, Cup Archive, Pages 133-136

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Αναφορικά στην ασφάλιση του φορτίου πρέπει αρχικά να επισημανθεί ότι δεν υφίστανται κάποιος νόμος ή κανονισμός που να ορίζει ότι είναι υποχρεωτική η ασφάλιση της θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου από το ενδιαφερόμενο μέρος. Αντιθέτως, αποτελεί επιλογή του καθενός εάν θα ασφαλίσει το φορτίο ή όχι. Τις περισσότερες φορές όμως, η ανάγκη για σύναψη ασφαλιστήριου συμβολαίου με μια ασφαλιστική εταιρία προκύπτει είτε από τη λογική και το συμφέρον του εκάστοτε ενδιαφερόμενου, είτε από απαίτηση του οικονομικού φορέα που εμπλέκεται ενεργά στην αγοραπωλησία του φορτίου.

Ο πωλητής του φορτίου έχει συμφέρον από την ασφάλισή του. Όπως είναι φυσικό και ανάλογα με το είδος της εμπορευματικής συναλλαγής με τον αγοραστή (για παράδειγμα cif, fob), το κόστος της ασφάλισης του φορτίου ενσωματώνεται στην τελική τιμή πώλησης. Με αυτόν τον τρόπο, ο πωλητής πληρώνοντας ο ίδιος ένα μικρό αντίτιμο (ασφάλιστρο) σε σχέση με τη συνολική αξία του φορτίου, ή εισπράττοντάς το έμμεσα από τον αγοραστή, καλύπτει τους κινδύνους απώλειας και ζημιάς της περιουσίας του. Η κάλυψη αυτή, πάλι ανάλογα με τους όρους πώλησης των αγαθών που έχουν συμφωνηθεί, μεταβιβάζεται αναλόγως στον αγοραστή τους. Επιπλέον, πολλές φορές, προτού ολοκληρωθεί η μεταβίβαση της κυριότητας του φορτίου ουσιαστικά και τυπικά, η τράπεζα που συνεργάζεται με τον αγοραστή, αναλαμβάνει την πληρωμή ποσού στον πωλητή, ανάλογα με τους όρους που προβλέπει η συναλλαγή τους. Η ασφάλιση του φορτίου αποτελεί εγγύηση για την τράπεζα ότι δεν πρόκειται να χάσει τα χρήματά της, επομένως και προϋπόθεση για να αποδώσει το προβλεπόμενο ποσό στον πωλητή.

Ακόμα ένα θέμα που μπορεί να προκύψει έπειτα από την απόφαση για ασφάλιση του φορτίου, είναι η χρησιμοποίηση ή μη ενός μεσίτη ασφαλειών. Ο έμπορος έχει τη δυνατότητα να προσεγγίσει την ασφαλιστική εταιρία από μόνος του. Αυτό ίσως είναι και το μόνο εύκολο, καθώς ο ίδιος πρέπει να είναι πολύ καλός γνώστης όχι μόνο της ασφαλιστικής αγοράς, αλλά και όλων των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθηθούν και να τηρηθούν προκειμένου να ολοκληρωθεί η ασφάλιση. Σε διαφορετική περίπτωση χρειάζεται η συνεργασία του υποψήφιου ασφαλιζόμενου με ένα μεσίτη ασφαλειών ο οποίος με τις γνώσεις του, την εμπειρία του και τις συμβουλές του, θα μπορέσει να

επιτύχει συμφέρουσα και με τους ευνοϊκότερους όρους, για τον πελάτη του, συμφωνία με την ασφαλιστική εταιρία.⁴⁹

Στη συνέχεια θα εστιάσουμε στους δύο βασικούς τύπους ασφάλισης του φορτίου, στην προαιρετική ασφάλιση (facultative insurance) και στην «ανοιχτή» κάλυψη (open cover).

⁴⁹ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 47-48

4.1 Η ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ (FACULTATIVE CARGO INSURANCE)

Η μη υποχρεωτική ασφάλιση αποτελεί τον κυρίαρχο τύπο στην ασφάλιση του φορτίου. Ο ασφαλιστής έχει τη δυνατότητα, αφού υπάρχει ανάλογη επιλογή, να αποδεχτεί ή να απορρίψει τελικά την ανάληψη του κινδύνου, πριν όμως ολοκληρωθεί η ασφάλιση των αγαθών. Αυτό είναι το στοιχείο που χαρακτηρίζει την προαιρετική ασφάλιση. Ο ασφαλιστής, στα πλαίσια αυτής της ασφάλισης, έχει το δικαίωμα να μην προχωρήσει περαιτέρω, αφού βέβαια δεν έχει υπογράψει την απόδειξη της ασφάλισης⁵⁰ (insurance slip).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, είθισται ο ενδιαφερόμενος να αναθέτει σε κάποιον μεσίτη την εντολή για την ασφάλιση του φορτίου από τους ασφαλιστές με τους οποίους θα διαπραγματευτεί και στο τέλος θα επιλέξει. Οι οδηγίες που δίνονται στον μεσίτη είναι γνωστές στην αγορά με τον όρο «order», πάντοτε σε γραπτή μορφή. Ο μεσίτης με τη σειρά του, αφού εξετάσει τις οδηγίες, αποφασίζει για το εάν θα τις αποδεχτεί και θα αντιπροσωπεύσει τον υποψήφιο ασφαλιζόμενο ή θα τις απορρίψει.

Οι μεσίτες που δραστηριοποιούνται στην Αγγλία, λειτουργούν με βάση ορισμένες αρχές, οι οποίες απαρτίζουν έναν Κώδικα Πρακτικής και έχουν τεθεί από το Συμβούλιο του οργανισμού που αντίστοιχα ανήκουν, αφού εκτός από τους ανεξάρτητους μεσίτες, υπάρχουν και οι μεσίτες των Lloyd's. Οι μεσίτες, λοιπόν, θα πρέπει να παρακολουθούν αδιάκοπα τις εξελίξεις της αγοράς, να είναι έντιμοι στις συναλλαγές τους με τους πελάτες τους, ενώ είναι υποχρεωμένοι να εκπροσωπούν και να διεκδικούν τα συμφέροντα μόνο του πελάτη τους. Όλες οι παραπάνω ενέργειές τους, χρησιμοποιώντας πάντοτε την εμπειρία και τις γνώσεις τους.

Σε συνέχεια των περιπτώσεων που ο μεσίτης εξετάζει την περίπτωση εκπροσώπησης του υποψήφιου, υπάρχει και εκείνη που ο μεσίτης ενώ έχει ήδη δεχτεί να αναλάβει τον ενδιαφερόμενο για ασφάλιση του φορτίου του, δέχεται και πρόταση εκπροσώπησης από τον ασφαλιστή. Όπου πρόκύπτει σύγκρουση συμφερόντων, ο μεσίτης πρέπει να το σκεφτεί πολύ σοβαρά για το αν είναι φρόνιμο να εκπροσωπεί και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη ταυτόχρονα. Τέλος, ο μεσίτης οφείλει να ελέγξει την αξιοπιστία του ατόμου που

⁵⁰ Περιλαμβάνει βασικές πληροφορίες και παραμέτρους για την κάλυψη των κινδύνων που πρόκειται να αναλάβει ο ασφαλιστής.

του έχει κάνει την πρόταση και να μην την αποδεχτεί εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία.

Ο μεσίτης, αποδεχόμενος τη γραπτή εντολή, αναλαμβάνει τη σημαντική υποχρέωση εκπροσώπησης του πελάτη του, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Η συνεννόηση μεταξύ τους πρέπει να είναι ακριβής και οι πληροφορίες που θα ανταλλάσσονται να είναι σωστές. Ο κάθε ασφαλιστής που ίσως καλύψει μέρος του κινδύνου, κατά τη μεταφορά του φορτίου, απαιτεί και πρέπει να γνωρίζει την παραμικρή λεπτομέρεια για το πλοίο που θα μεταφέρει το φορτίο, τη διαδρομή, τα ιδιαίτερα και μη χαρακτηριστικά του φορτίου, την περίοδο μεταφοράς, κ.α. Μόνο με αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί σωστή συμφωνία ασφάλισης του φορτίου. Ο ασφαλιζόμενος διατηρεί το δικαίωμα από το νόμο να μηνύσει τον μεσίτη εάν αποδειχθεί ότι ο τελευταίος ευθύνεται, λόγω αμέλειας, για ζημιά που έχει υποστεί ο πελάτης του. Ο νόμος χαρακτηρίζει ως αμέλεια ακόμα και την ανικανότητα ή και την έλλειψη επαρκών γνώσεων του μεσίτη. Αυτός είναι και ο κυριότερος λόγος που αναφέρθηκε και νωρίτερα, για την απόρριψη της πρότασης όταν ο μεσίτης θεωρεί ότι δεν είναι ο κατάλληλος για να ανταπεξέρθει στις υποχρεώσεις που θα δημιουργηθούν.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων του ασφαλιστήριου συμβολαίου, ο μεσίτης θα πρέπει να αποκαλύψει στον ασφαλιστή όλα όσα τον ενδιαφέρουν και τον επηρεάζουν στο να αποφασίσει κατά πρώτον εάν θα δεχτεί να ασφαλίσει το φορτίο και κατά δεύτερον, το ύψος του ασφάλιστρου που θα κληθεί να πληρώσει ο ασφαλιζόμενος. Υπάρχουν και μερικά στοιχεία τα οποία είναι ή πρέπει να είναι ήδη γνωστά στον ασφαλιστή, εξαιτίας της γενικής τους φύσης και λόγω του ότι απαντώνται συνέχεια στην ασφαλιστική αγορά. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ασφαλιστής είναι σε θέση να αποφύγει την αποζημίωση, έστω και αν η παράλειψη από την πλευρά του μεσίτη δεν έχει καμία σχέση με την απώλεια ή τη ζημιά του φορτίου.

Ο μεσίτης, προκειμένου να προστατεύσει τον εαυτό του, επιβεβαιώνει την κάλυψη του κινδύνου μόνο όταν εκείνη έχει πραγματοποιηθεί, ποτέ νωρίτερα. Επιπλέον, δεν είναι υποχρεωμένος να φέρει σε πέρας την εντολή του ενδιαφερόμενου όταν καταλαβαίνει ότι είναι αδύνατο να τη διαχειριστεί μέχρι τέλους, οφείλει όμως να τον ενημερώσει έγκαιρα. Πολλές φορές συναντάμε και δύο ή περισσότερους μεσίτες, κατόπιν εντολής, να εργάζονται μαζί για την ίδια υπόθεση. Η συνεργασία τους πρέπει να είναι αρμονική, με στόχο το συμφέρον του πελάτη τους, στο οποίο δίνουν προτεραιότητα ακόμα και

όταν έχουν κάποια διαφωνία μεταξύ τους. Συνήθως, ο κύριος μεσίτης ετοιμάζει όλα τα απαραίτητα έγγραφα, ενώ οι υπόλοιποι τα ελέγχουν λεπτομερώς προκειμένου να διαπιστώσουν ότι είναι σωστά και σύμφωνα με τις οδηγίες του εντολέα.⁵¹

Η σχετική διαδικασία, έπειτα από τις διαπραγματεύσεις του μεσίτη με τον ασφαλιστή, προχωράει με την ετοιμασία της απόδειξης (slip) από το μεσίτη. Η απόδειξη είναι έγγραφο ξεχωριστό από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Επιπλέον, δεν χρειάζεται να περιλαμβάνει όλες οι λεπτομέρειες της ασφαλιστικής κάλυψης του φορτίου, παρά μόνο τα βασικά σημεία, ώστε ο ασφαλιστής να έχει τη δυνατότητα να υπολογίσει το εκάστοτε ρίσκο. Η συγκεκριμένη πρακτική έχει ξεκινήσει χρονικά από πολύ παλιά και η οποία ήταν αρκετή ώστε να επικυρωθεί η ισχύς της ασφάλισης του φορτίου, χωρίς την έκδοση συμβολαίου από τον ασφαλιστή. Στη συνέχεια, έγιναν μάταιες προσπάθειες να υιοθετηθούν αρχικά η ολοκλήρωση ασφαλιστηρίου συμβολαίου μέσα σε τρεις ημέρες από την εμφάνιση του slip και αργότερα η επισημοποίησή του με την ύπαρξη σφραγίδας πάνω σε αυτό. Σήμερα, το slip εξακολουθεί να αποτελεί τη βάση δημιουργίας του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, αλλά χωρίς να έχει καθόλου νομική ισχύ ενώπιον των δικαστικών αρχών. Δεν γίνεται αποδεκτό ως απόδειξη του συμβολαίου σε ισχύ και αυτό πρέπει να είναι σε όλους γνωστό.

Όσον αφορά τη μορφή και το μέγεθος του slip, έπειτα από πολλές προσπάθειες και διαφοροποιήσεις, το 1970 η αγορά του Λονδίνου δημιούργησε και επέβαλε τη χρησιμοποίηση ενός συγκεκριμένου τύπου, ενώ οι περισσότεροι οργανισμοί εκδίδουν την απόδειξη σε χαρτί μεγέθους A4.

⁵¹ “Chorley and Gile’s Shipping Law”, Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain, 1987, Pages 532-546

4.1.1 ΟΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΤΟ SLIP

Προτού προχωρήσουμε στις επόμενες ενέργειες από τη δημιουργία του slip, κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί ένα παράδειγμα έτοιμου εγγράφου σε περίπτωση μη υποχρεωτικής ασφάλισης και μια μικρή ανάλυση των περιεχομένων του. Πάντοτε, οι πληροφορίες που περιέχει πρέπει να είναι δακτυλογραφημένες και όχι γραμμένες με το χέρι, ενώ σε περίπτωση που υπάρξουν πρόσθετες πληροφορίες, αυτές θα αναγραφούν αμέσως πριν το ποσό του ασφάλιστρου.

Το πρώτο και βασικότερο στοιχείο που περιέχει το σημείωμα είναι το όνομα ή επωνυμία της εταιρίας, του μέρους που ενδιαφέρεται να ασφαλίσει το φορτίο. Εμφανίζεται ως “A/c ...”, δηλαδή, για λογαριασμό του...

Η αμέσως επόμενη σειρά αναφέρεται στα μέσα μεταφοράς του φορτίου από το σημείο εκκίνησης, με προορισμό το πλοίο με το οποίο θα μεταφερθεί έως και το σημείο που θα καταλήξει μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης. Αυτό αναφέρει ξεκάθαρα ο όρος της μεταφοράς (transit clause) που περιέχεται στα Institute Cargo Clauses που ρυθμίζουν την θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου.

Σύμφωνα με αυτόν τον όρο, “cover attaches when the goods leave the warehouse, etc at named place of origin, continues during the ordinary course of transit and ceases on soonest of arrival at place of storage at named destination or 60 days after discharge. If the intended destination is altered after discharge, cover ceases on commencement of transit to new destination, unless it has already ceased under the above conditions. The clause allows for trans – shipment”.

Όπως τονίζεται και στη σχετική διάταξη, προκειμένου να συνεχίσει να ισχύει η ασφαλιστική κάλυψη, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση το φορτίο να μεταφέρεται με τα συνήθη μέσα που χρησιμοποιούνται μέχρι το λιμάνι φόρτωσης και από το λιμάνι εκφόρτωσης έως το τελικό σημείο προορισμού. Σε διαφορετική περίπτωση, η κάλυψη παύει να ισχύει. Το όνομα του πλοίου δεν πρέπει επίσης να παραλείπεται καθόλου. Με βάση το πλοίο μεταφοράς, ο εκάστοτε ασφαλιστής διενεργεί τη δέουσα έρευνα και αποφασίζει, κρίνοντας πολλά χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου, για το εάν θα προχωρήσει ή θα απορρίψει την πιθανότητα ασφάλισης του φορτίου που θα μεταφέρει το πλοίο. Υπάρχουν φορές που τυχαίνει το πλοίο, με το οποίο έχει συμφωνηθεί και η μεταφορά του φορτίου αλλά και η ασφάλισή του, εξαιτίας απρόβλεπτων καταστάσεων,

να μην είναι ικανό να μεταφέρει τελικά το φορτίο. Καθήκον και φροντίδα του επαγγελματία μεσίτη είναι να έχει προνοήσει για τέτοιου είδους γεγονότα και να έχει συμφωνήσει με τον ασφαλιστή το φορτίο να φορτωθεί σε άλλο πλοίο, το οποίο με κάποιο τρόπο θα πρέπει να το αναφέρει στο σημείωμα. Αυτός είναι και ο λόγος που δίπλα στο όνομα του πλοίου, αναγράφεται η λέξη “steamer/s” που σημαίνει πλοία, διότι το όνομα του πλοίου που ίσως αντικαταστήσει το αρχικό δεν είναι ποτέ γνωστό. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ασφαλιζόμενος έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση από το μεσίτη. Ένας είναι ο στόχος, ακόμα και στην πιο ακραία περίπτωση, τα αγαθά να συνεχίσουν να είναι ασφαλισμένα, χωρίς να έχει σημασία με ποιο πλοίο μεταφέρονται στον προορισμό τους. Βέβαια, ο ασφαλιστής είναι σε θέση να αυξήσει το ασφάλιστρο, σε σχέση με το προηγούμενο, ανάλογα με τα βασικά χαρακτηριστικά ενός πλοίου, όπως είναι η χρονολογία του, η κλάση του, η γενικότερη κατάστασή του.

Το ταξίδι του πλοίου που θα μεταφέρει το ασφαλισμένο φορτίο είναι η πληροφορία που αναφέρεται στη συνέχεια του slip. Κάθε ταξίδι καθορίζεται από το λιμάνι φόρτωσης, το λιμάνι εκφόρτωσης και την πορεία που θα ακολουθήσει το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου. Ανάλογα με αυτά τα στοιχεία, ορίζεται και το ύψος του ασφάλιστρου από τον ασφαλιστή. Συχνά παρατηρείται το φαινόμενο αυτά τα μέρη να μην είναι γνωστά τη στιγμή που ασφαρίζεται το φορτίο, για πολλούς και διάφορους λόγους. Ο ασφαλιζόμενος δεν έχει άλλη λύση από το να ασφαλίσει το φορτίο του με σημεία φόρτωσης και εκφόρτωσης ευρύτερης έννοιας από ένα ορισμένο λιμάνι ή μέρος. Αυτή η επιλογή συνεπάγεται και μεγαλύτερο κόστος ασφάλισης του φορτίου, ανάλογα πάντα με τα επιλεγόμενα σημεία. Επομένως, η καλύτερη και ταυτόχρονα οικονομικότερη λύση για τον έμπορο είναι η ακριβής δήλωση του τόπου έναρξης και λήξης του ταξιδιού, όποτε αυτό είναι εφικτό.

Εξίσου απαραίτητη και αυτονόητη είναι η αναφορά τόσο στο φορτίο που ασφαρίζεται όσο και στην ασφαλιζόμενη αξία του. Όλες οι πληροφορίες σχετικά με το φορτίο πρέπει να δηλώνονται στην απόδειξη ασφάλισης. Υπάρχουν φορτία που η φύσης τους, τα χαρακτηριστικά τους, η φόρτωση και εκφόρτωση τους, άρα και η μεταφορά τους κρίνεται επικίνδυνη, σε αντίθεση με άλλα φορτία που όλα είναι πολύ πιο απλά. Ανάλογο θα είναι και το ασφάλιστρο αλλά και οι όροι που θα θέσει το κάθε ενδιαφερόμενο μέρος στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Η αξία για την οποία ασφαρίζεται το φορτίο πρέπει να ορίζεται επακριβώς στο slip διότι με βάση αυτή την αξία

καθορίζεται το μέγεθος της ευθύνης του ασφαλιστή και το συνολικό ασφάλιστρο που καλείται να πληρώσει ο ασφαλιζόμενος.

Πριν ο ασφαλιστής υπογράψει την απόδειξη ασφάλισης του φορτίου, η εκτιμώμενη συνολική του αξία πρέπει να καθορίζεται με σαφήνεια, γεγονός που δε δημιουργεί προβλήματα σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του φορτίου και κατά συνέπεια απαίτησης από τον ιδιοκτήτη του φορτίου. Η αξία, που συμφωνείται με τον ασφαλιστή, απαρτίζεται από το αρχικό κόστος του φορτίου, το ασφάλιστρο, το κόστος της μεταφοράς των αγαθών από και προς το πλοίο και της θαλάσσιας μεταφοράς και από ένα σταθερό ποσοστό κέρδους (συνήθως 10%) για τον έμπορο.

Οι όροι που συμπεριλαμβάνονται στο συμβόλαιο και ρυθμίζουν την ασφάλιση του φορτίου συμφωνούνται μεταξύ του υποψήφιου, που εκπροσωπείται από το μεσίτη και του κύριου ασφαλιστή⁵² (leader underwriter). Οι επιλογές για τους όρους που θα ισχύσουν είναι τρεις, οι στάνταρ διατάξεις που έχουν δημιουργηθεί για αυτό το σκοπό και ισχύουν πάντοτε (Institute Cargo Clauses), οι διατάξεις που διατυπώνονται ανάλογα με τις ανάγκες των συμβαλλόμενων ή ένας συνδυασμός των δύο προηγούμενων περιπτώσεων. Για τη δεύτερη και την τρίτη περίπτωση, η επισήμανσή τους, ξεχωριστά από την απόδειξη ασφάλισης, κρίνεται αναγκαία, διαφορετικά γίνεται μόνο μια απλή αναφορά. Οτιδήποτε και αν ισχύει πάντως, με τη σωστή και ακριβή πληροφόρηση, αποφεύγονται τα μετέπειτα λάθος συμπεράσματα και τυχόν παρεξηγήσεις. Ακόμα και η απλή αναφορά σε ισχύουσα διάταξη πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εφικτή η κατανόησή της. Για παράδειγμα, είναι σημαντικό να αναγράφεται ο αριθμός και η χρονολογία δημιουργίας του συγκεκριμένου όρου. Ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να έχουν οι war and strike διατάξεις για την κάλυψη του φορτίου. Αυτές οι διατάξεις συνδέονται πάντοτε με τους βασικούς κανόνες που ρυθμίζουν την ασφάλιση φορτίου. Σε γενικότερα πλαίσια όμως, εάν το slip δεν ορίζει κάτι διαφορετικό, οι σχετικοί κίνδυνοι αυτομάτως αποκλείονται από τις βασικές διατάξεις.

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο όρος “excluding breakage unless caused by....” για τα ασφαλισμένα εμπορεύματα. Σύμφωνα με αυτόν τον όρο, εξαιρείται πάντοτε η ζημιά (σπάσιμο) του φορτίου, εκτός και αν οφείλεται σε προσάραξη, βύθιση, πυρκαγιά του πλοίου ή σε σύγκρουσή του με άλλο πλοίο ή και πλεούμενο αντικείμενο.

⁵² Ο ασφαλιστής που καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό της ασφάλισης σε σχέση με τους υπόλοιπους ασφαλιστές που ακολουθούν προκειμένου να συμπληρωθεί το 100% της κάλυψης.

Λεπτομερής ανάλυση και αναφορά πρέπει να γίνεται μόνο εφόσον το μεταφερόμενο φορτίο είναι εύθραυστο.

Ο τύπος του slip που χρησιμοποιείται ευρέως, περιλαμβάνει πλέον και τις διάφορες κρατήσεις όπως είναι οι προμήθειες και οι εκπτώσεις που γίνονται στα ασφάλιστρα. Ο ασφαλιστής υπολογίζει το ρίσκο που καλείται να καλύψει σε όλες του τις παραμέτρους και αποφασίζει ανάλογα για το ασφάλιστρο. Είναι φυσιολογικό να υπάρχει αυτή η αντιστοιχία, αφού σε μακροχρόνια βάση, ο ασφαλιστής πρέπει να υπολογίσει το κέρδος του που προκύπτει από τη διαφορά ανάμεσα στο εισόδημά του από τα ασφάλιστρα και τις δαπάνες του από την αποζημίωση των απαιτήσεων.⁵³

Έχοντας παρουσιάσει τα στοιχεία που συνήθως περιλαμβάνει η απόδειξη ασφάλισης, είναι φορές που η ίδια χρησιμοποιείται επίσης και ως οδηγός για περιπτώσεις ασφάλισης αρκετά όμοιες με εκείνη για την οποία συντάχθηκε. Ο μεσίτης εφαρμόζει αυτή την πρακτική, αφού πρώτα εξετάσει λεπτομερώς ένα προηγούμενο slip και διαπιστώσει ότι αναφέρεται σε ασφάλιση φορτίου που έχει πολλά κοινά σημεία με την υπόθεση που θέλει να φέρει εις πέρας. Ο ασφαλιστής διευκολύνεται με τη σειρά του γνωρίζοντας από νωρίς το ασφάλιστρο που είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο ενδιαφερόμενος, πόσο μάλλον όταν η συγκεκριμένη απόδειξη έχει την υπογραφή του.

⁵³ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 48-61

4.1.2. ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

Καθήκον και υποχρέωση του μεσίτη προς τον πελάτη του είναι να πραγματοποιήσει την πιο συμφέρουσα συμφωνία για τον ίδιο, από οικονομικής άποψης αλλά και την ασφάλιση του φορτίου με όσο το δυνατόν ευνοϊκότερους όρους. Οι διαπραγματεύσεις για το ασφάλιστρο και τους υπόλοιπους όρους γίνονται μεταξύ του μεσίτη και του κύριου ασφαλιστή (the leader insurer). Ο κύριος ασφαλιστής, έρχεται πρώτος σε συμφωνία με το μεσίτη και συμπληρώνει στην απόδειξη το ασφάλιστρο και το ποσοστό του συνόλου που αποφασίζει να καλύψει με την υπογραφή του. Τα επόμενα στάδια για την ολοκλήρωση της ασφάλισης του φορτίου είναι πιο εύκολα, ιδίως όταν ο κύριος ασφαλιστής είναι ανεγνωρισμένης αξίας, με ειδικότητα στον τύπο της ασφάλισης για τον οποίο έχει ήδη υπογράψει. Η φήμη του θα αποτελέσει σιγουριά και κίνητρο για τους υπόλοιπους ασφαλιστές να συμπληρώσουν την κάλυψη σε ποσοστό 100%. Είναι κάτι που επιδιώκει και ο μεσίτης, εκτός και αν η συγκεκριμένη υπόθεση είναι νέα στην ασφαλιστική αγορά, οπότε πριν αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις, ο μεσίτης ζητά να πάρει προσφορές και να επιλέξει την πιο ελκυστική. Ο έμπειρος μεσίτης διαθέτει την ικανότητα να καταλαβαίνει πότε η ολοκλήρωση της ασφάλισης μπορεί να αποδειχτεί δύσκολη υπόθεση και πότε θα το αναθέσει αυτό σε νεότερους συναδέλφους του.

Δεν είναι λίγες οι φορές που ο μεσίτης δυσκολεύεται να έρθει σε συμφωνία για ολόκληρο το ποσοστό της ασφαλιστικής κάλυψης, εξαιτίας της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά. Οι ασφαλιστές έχουν ήδη δεχτεί να καλύψουν το μέγιστο που τους επιτρέπεται, σύμφωνα πάντα με τα περιουσιακά και όχι μόνο στοιχεία τους. Ο μεσίτης αναγκάζεται να συνεργαστεί με συνάδερφό του που δραστηριοποιείται σε άλλη αγορά ή διατηρεί καλές σχέσεις με ορισμένους ασφαλιστές που θα τον βοηθήσουν. Εδώ είναι το μυστικό, το σημείο κλειδί της σχέσης μεταξύ μεσίτη και ασφαλιστή. Ο κάθε μεσίτης δεν πρέπει να ξεχνάει ποιου συμφέροντα εξυπηρετεί, ενώ ταυτόχρονα είδαμε πόσο χρήσιμο είναι να χρησιμοποιεί καλούς τρόπους προσέγγισης και διαπραγμάτευσης με τους ασφαλιστές. Έχοντας καλλιεργηθεί ανάμεσά τους η φιλική σχέση, μέσα από την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και η αλληλοβοήθεια, όλα τα προβλήματα που ίσως προκύψουν στην πορεία για την κάλυψη ενός φορτίου, είτε θα ξεπεραστούν

γρήγορα, είτε δε θα προλάβουν να εμφανιστούν. Ο ένας προσπαθεί να εξυπηρετεί τον άλλον αποβλέποντας ακόμα και σε μελλοντική του διευκόλυνση.⁵⁴

Ο ασφαλιστής που δε θέλει να ζημιωθεί από την ασφαλιστική κάλυψη του φορτίου, λειτουργεί πάντοτε με μια βασική αρχή. Την αρχή της κατανομής του ρίσκου. Εάν αναλάβει να καλύψει ολόκληρο το ποσό με κέρδος το ασφάλιστρο (ένα ποσοστό επί του ποσού της ασφάλισης) και υπάρξει απώλεια του φορτίου, τότε θα υποστεί μεγάλη ζημιά. Επομένως, είναι προτιμότερο να προχωρήσει σε κάλυψη μέρους του συνολικού ποσού, αλλά για περισσότερες ασφαλιστικές υποθέσεις. Με αυτό τον τρόπο μοιράζει το ρίσκο αυξάνοντας παράλληλα τις πιθανότητες του για κέρδος.

Αφού συμπληρωθεί η απόδειξη, ο μεσίτης την ελέγχει για τελευταία φορά και έπειτα ετοιμάζει την βεβαίωση ασφάλισης (insurance cover note). Δεν υπάρχει συγκεκριμένη φόρμα για το έγγραφο αυτό, το μόνο υποχρεωτικό είναι να περιέχει με ακρίβεια της λεπτομέρειες της ασφάλισης του φορτίου και τους ασφαλιστές που έχουν αποδεχτεί και καλύψει το ρίσκο. Το cover note δεν έχει καμία νομική ισχύ, εκτός και αν οι νόμοι μιας χώρας ορίζουν το αντίθετο. Ο σκοπός του είναι να αποδείξει στον ασφαλιζόμενο ότι ο μεσίτης ακολούθησε και εκτέλεσε τις οδηγίες του. Από τη στιγμή που ο μεσίτης ολοκληρώσει την ασφάλιση, είναι υπεύθυνος για την πληρωμή του ασφαλιστή, ανεξάρτητα αν έχει εισπράξει τα χρήματα από τον ασφαλιζόμενο. Θα πρέπει ο μεσίτης να εκδώσει ένα λογιστικό σημείωμα που να τον ενημερώνει για το ποσό που οφείλει. Σε περίπτωση που είναι εξ αρχής γνωστή η αξία του φορτίου που θα ασφαλιστεί, τότε το σημείωμα οφειλής και η βεβαίωση ασφάλισης μπορούν να συνδυαστούν και να έχουμε ένα έγγραφο (a cover/debit note) που να περιλαμβάνει και τα δύο.

Πριν γίνει αναφορά και στα επόμενα δύο τελευταία στάδια του συγκεκριμένου τύπου ασφάλισης, στη συνέχεια παρατίθεται ένα απλό παράδειγμα των διαδικασιών που έχουν ήδη προηγηθεί. Ας υποθέσουμε λοιπόν ότι ο μεσίτης δέχεται μια εντολή για ασφάλιση φορτίου συνολικής αξίας USD 4.500 και πέντε ασφαλιστές προχωρούν στην ισόποση κάλυψη ποσού USD 5.000, ακολουθώντας την πρακτική του over placing, για μεγαλύτερη κατανομή του ρίσκου. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, με την πραγματοποίηση της φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο, η συνολική αξία του φορτίου γίνεται γνωστή και ισούται με USD 4.000. Απαραίτητη προϋπόθεση για την

⁵⁴ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 61-67

υπογραφή της ασφαλιστικής κάλυψης είναι το ποσό που καλύπτουν οι ασφαλιστές να είναι ίδιο ή και μικρότερο από τη συνολική αξία του αντικειμένου ασφάλισης και ποτέ μεγαλύτερο αυτής. Επομένως, ο μεσίτης έχει λόγο να μειώσει το ποσό της κάλυψης αντίστοιχα. Έτσι, σύμφωνα με τα αρχικά δεδομένα, ο κάθε ασφαλιστής έχει δηλώσει κάλυψη αξίας USD 1.000, δηλαδή ποσοστού 20%. Με τη μείωση του συνολικού ποσού σε USD 4.000, το ίδιο ποσοστό αντιστοιχεί στην ουσία σε ποσό αξίας USD 800.⁵⁵

⁵⁵ “Marine Insurance, a Handbook”, William Gow, Bibliolife, October 2008, Pages 10-27

4.1.3 ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΓΡΑΦΕΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Σύμφωνα με την πολιτική των Lloyd's, σε μια προσπάθεια για επίσπευση των διαδικασιών ολοκλήρωσης της ασφάλισης φορτίου, από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, ο εκάστοτε μεσίτης ετοιμάζει ένα σχετικό έγγραφο που περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες και τα συνδικάτα που λαμβάνουν μέρος στην κάλυψη. Μετά την υπογραφή του από τον κύριο ασφαλιστή του κάθε συνδικάτου, το έγγραφο επέστρεφε στο μεσίτη, σε όχι και τόσο καλή κατάσταση.

Αργότερα, τον 20^ο αιώνα, δημιουργήθηκε αρμόδιο γραφείο από τους Lloyd's που έλεγχε και υπέγραφε το σχετικό έγγραφο του μεσίτη. Η απευθείας επικοινωνία του μεσίτη με το καθένα συνδικάτο ξεχωριστά ήταν πλέον σε μηνιαία βάση για την πληρωμή του ασφαλιστρού. Την τελευταία πολιτική ξεκίνησαν να εφαρμόζουν πιο μετά και οι εταιρίες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου, ενώ πρωτύτερα, ο μεσίτης ήταν αναγκασμένος να ετοιμάζει το αντίστοιχο έγγραφο για την κάθε εταιρία ξεχωριστά.

Είδαμε παραπάνω ότι η υπογραφή του συμβολαίου και η πληροφορία για την όλη διαδικασία του ασφαλιστρού συμβόλιζε και εξακολουθεί και στις μέρες μας να σημαίνει το λεγόμενο «κλείσιμο του ρίσκου» (closing the risk). Έπειτα από τη δημιουργία κεντρικού λογιστηρίου από τους Lloyd's το 1962, το οποίο υιοθετήθηκε και από το Ινστιτούτο αργότερα, τα οφέλη σε χρόνο και χρήμα, αναφορικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ήταν τεράστια. Μετέπειτα όμως, κρίθηκε αναγκαίος ο διαχωρισμός των δύο τελευταίων, για την ισχύ της κάλυψης, διαδικασιών, signing και accounting.

Επιγραμματικά, τα έγγραφα που συνδέονται άμεσα με αυτές τις δύο διαδικασίες είναι τα ακόλουθα:

1) το signing slip, το οποίο είναι διαφορετικό από το πρωτότυπο που χρησιμοποιεί ο μεσίτης για να καλύψει τον κίνδυνο. Το με άλλα λόγια αντίγραφο του πρωτότυπου εγγράφου, μπορεί να είναι είτε πιστοποιημένη φωτοτυπία του πρωτότυπου, είτε το εξουσιοδοτημένο αντίγραφο του πρωτότυπου.

Η χρησιμοποίηση του πρωτότυπου καθεαυτού είναι σπάνια, διότι αυτό προτιμάει ο μεσίτης να το έχει στα χέρια του, ώστε να κάνει αλλαγές αν χρειαστεί, ενώ οι λεπτομέρειες που περιέχει δεν αναφέρονται με τη σωστή σειρά. Επομένως, η καλύτερη

λύση είναι ένα αντίγραφο του slip που θα φέρει την υπογραφή του κύριου ασφαλιστή, προκειμένου να θεωρείται έγκυρο. Επίσης συνηθίζεται ο μεσίτης να ετοιμάζει ξεχωριστά αντίγραφα όταν την κάλυψη έχουν αναλάβει τόσο ασφαλιστές του Lloyd's όσο και ασφαλιστές του Ινστιτούτου, ενώ σε περίπτωση ύπαρξης και εταιριών που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες, αυτές περιλαμβάνονται στη δεύτερη απόδειξη. Το signing slip πρέπει να είναι δακτυλογραφημένο, καθαρό και να διαβάζεται εύκολα, χωρίς λάθη. Η ακρίβειά και η ορθότητά του είναι ζωτικής σημασίας.

Η υπογραφή του από τον κύριο ασφαλιστή είναι βασικό κριτήριο προκειμένου να γίνει εν τέλει αποδεκτό από τον αντίστοιχο ασφαλιστικό οργανισμό. Οι πληροφορίες που περιέχονται στο slip είναι οι εξής:

- η φύση του κινδύνου για τον οποίο ασφαλίζεται το φορτίο
- ο τύπος
- το όνομα ή η επωνυμία του ασφαλιζόμενου μέρους
- τα μέσα μεταφοράς προς το λιμάνι φόρτωσης και από το λιμάνι εκφόρτωσης προς τον τελικό προορισμό και το όνομα του πλοίου. Πολλές φορές χρειάζεται να αναφερθούν και κάποια βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως ηλικία και κλάση, για τον καθορισμό πρόσθετων ασφαλιστρών
- η πορεία, το ταξίδι του πλοίου
- η περιγραφή και η ποσότητα του φορτίου
- το συνολικό ποσό για το οποίο ασφαλίζεται το φορτίο, το οποίο σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο της συνολικής του αξίας
- οι όροι που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ μεσίτη και ασφαλιστών
- το ασφάλιστρο εκφραζόμενο είτε σε ποσοστό είτε σε ακέραιο ποσό
- οποιαδήποτε σημαντική πληροφορία μπορεί να περιλαμβάνεται στην πρωτότυπη απόδειξη
- τα ποσά που αφαιρούνται, όπως είναι η προμήθεια του μεσίτη, φόροι εάν υπάρχουν, κ.α.
- το επιμέρους ποσοστό που έχει ασφαλίσει ο κάθε ασφαλιστής σε σχέση με το ολικό ποσό ασφάλισης
- ορισμένοι βασικοί όροι που χρησιμοποιούνται σε κάθε είδος ασφάλισης

2) τα ενημερωτικά σημειώματα για τα ασφάλιστρα, τα πρόσθετα ασφάλιστρα και τις επιστροφές ασφαλιστρών. Και οι μεσίτες αλλά και οι ασφαλιστές είναι ενήμεροι της όλης διαδικασίας, η οποία ακολουθείται έπειτα από τον έλεγχο και την υπογραφή της ασφαλιστικής σύμβασης.

3) η προετοιμασία του εγγράφου σύμβασης ασφάλισης καθίστανται υποχρεωτική για τον ασφαλιστή, διότι η απόδειξη ασφάλισης από μόνη της δεν τον περιορίζει καθόλου σε περίπτωση δικαστικής διένεξης. Σε αντίθεση με την ισχύουσα αρχή, στην αγορά του Λονδίνου, είθισται πλέον ο μεσίτης και όχι ο ασφαλιστής να ετοιμάζει το συγκεκριμένο έγγραφο και να το υποβάλλει στον ασφαλιστή για αποδοχή και υπογραφή. Ειδικότερα μετά το 1970, οπότε το γραφείο που έχει δημιουργηθεί από τους Lloyd's (Lloyd's Policy Signing Office)⁵⁶, αναλαμβάνει την ετοιμασία του συμβολαίου ασφάλισης, όταν η ρύθμιση της ασφάλισης του φορτίου πραγματοποιείται από τους γνωστούς και ευρέως χρησιμοποιούμενους όρους (Institute Cargo Clauses) του Ινστιτούτου Ασφαλιστών.⁵⁷

Τελειώνοντας με αυτό το είδος ασφάλισης φορτίου, αναφέρουμε ότι ο διαχωρισμός της πληρωμής του ασφάλιστρου από την υπογραφή του ασφαλιστήριου συμβολαίου, κρίθηκε αναγκαίος καθώς και οι δύο διαδικασίες καθυστερούσαν πολύ. Ο μεσίτης αδυνατούσε να ανταπεξέλθει στα καθήκοντά του, που αφορούσαν και τις δύο διαδικασίες, ενώ την ίδια στιγμή οι ασφαλιστές ανησυχούσαν για τη μη έγκαιρη πληρωμή του ασφάλιστρου. Κάτι τέτοιο δεν μπορούσε να συνεχιστεί και έτσι ο διαχωρισμός έγινε υποχρεωτικός για τις ασφάλισεις φορτίου μέσω ασφαλιστών των Lloyd's και ασφαλιστών του Ινστιτούτου του Λονδίνου.

Το πρώτο στάδιο του διαχωρισμού ασχολείται μόνο με τη λογιστική πλευρά της ασφάλισης, επομένως τα μόνα έγγραφα που χρειάζονται είναι η βεβαίωση ασφάλισης και το σημείωμα ενημέρωσης του ασφάλιστρου. Ο μεσίτης μπορεί να διατηρεί αντίγραφο του σημειώματος ασφάλισης, ενώ έχοντας ετοιμάσει και το signing slip, υποβάλλει και τα δύο μαζί στον αρμόδιο ασφαλιστικό οργανισμό. Οι υπεύθυνοι, αφού

⁵⁶ Ο οργανισμός, που ξεκίνησε να λειτουργεί το 1924, έχει υποχρέωση να σφραγίζει και να υπογράφει ασφαλιστήρια συμβόλαια των ασφαλιστών των Lloyd's. Οι εταιρίες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών έχουν το δικαίωμα να υπογράφουν τα συμβόλαια αλλά συνήθως προτιμούν αυτό να γίνεται από το δικό τους οργανισμό (ILU Policy Signing Office)

⁵⁷ "Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice", 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 69-95

ελέγχουν τα έγγραφα, είτε συμφωνούν με όλες τις σχετικές πληροφορίες, είτε τα επιστρέφουν στο μεσίτη για διόρθωση και εκείνος τα καταθέτει ξανά διορθωμένα.

Το δεύτερο και τελευταίο στάδιο, αφορά τον έλεγχο και την υπογραφή όσων προηγήθηκαν στο πρώτο στάδιο. Τα έγγραφα που απαιτούνται εδώ είναι το πρωτοκολλημένο signing slip, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και αντίγραφα του συμβολαίου. Ο μεσίτης, αφού ετοιμάσει το συμβόλαιο, μαζί με το slip τα καταθέτει στους ασφαλιστές για έλεγχο και αφού δεν υπάρχει κάποια παρατυπία, προστίθεται στο συμβόλαιο η λίστα με τα συνδικάτα, οι ασφαλιστές μέλη των οποίων καλύπτουν τον κίνδυνο, σφραγίζεται και υπογράφεται.

4.2 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ (OPEN COVER INSURANCE)

Η προαιρετική ασφάλιση αποτελούσε για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα τον κυρίαρχο τύπο κάλυψης του φορτίου από διάφορους κινδύνους, κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς του. Με την αλματώδη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και την ταυτόχρονη αύξηση του όγκου των αγαθών προς μεταφορά, η ζήτηση για ασφάλιση πολλαπλασιάστηκε. Το γεγονός αυτό δημιούργησε την ανάγκη για περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια, το οποίο όμως συνδέεται άμεσα με τις ενέργειες του μεσίτη για τον έλεγχο της ασφαλιστικής αγοράς και την εξεύρεση της καλύτερης προσφοράς για τον ενδιαφερόμενο. Και ο ασφαλιστής όμως ήταν υποχρεωμένος να λαμβάνει μέρος σε ολόένα και περισσότερες διαπραγματεύσεις με τους μεσίτες, επομένως ο αριθμός των προσφορών που κατέθετε σίγουρα ήταν κατά πολύ μεγαλύτερος από πριν. Πολλές φορές μάλιστα, όταν ο μεσίτης δεχόταν εντολή από τον ίδιο ενδιαφερόμενο, για παρόμοιες καλύψεις, ουσιαστικά διαπραγματεύονταν το ίδιο συμβόλαιο πολλές φορές, με ασφαλιστές από μια συγκεκριμένη αγορά. Αυτού του είδους η επανάληψη αποδείχτηκε εν καιρώ μια χρονοβόρος διαδικασία, όπου το άλλο συμβαλλόμενο μέρος, ο ασφαλιστής έφθανε σε σημείο να δεχτεί να καλύψει τις ζητούμενες ανάγκες αυτόματα, χωρίς να προχωρήσει σε περαιτέρω έλεγχο, διότι γνώριζε ήδη την περίπτωση από πριν. Μερικές φορές η επανάπαυση του ασφαλιστή προέβαινε επιζήμια για αυτόν και το συνδικάτο στο οποίο ήταν μέλος, μη λαμβάνοντας υπόψη του μερικούς σημαντικούς παράγοντες που διαφοροποιούσαν τόσο τους όρους του ασφαλιστήριου συμβολαίου όσο και το μέγεθος του κινδύνου και το ύψος του ασφαλιστρού.

Με βάση τα παραπάνω, προέκυψε η ανάγκη να δημιουργηθεί ένας επιπλέον τύπος ασφάλισης του φορτίου η εφαρμογή του οποίου θα εξοικονομούσε πολύ χρόνο σε σχέση με την προαιρετική ασφάλιση, ενώ την ίδια στιγμή θα κάλυπτε επαρκώς τόσο τον ασφαλιστή όσο και τον ασφαλιζόμενο. Η συγκεκριμένη ασφάλιση ονομάστηκε ρευστή ασφάλιση (floating policy), με την λεγόμενη ανοιχτή κάλυψη (open cover insurance) να αποτελεί το συχνότερο τρόπο εφαρμογής της στην ασφάλιση των εμπορευμάτων σήμερα.⁵⁸

⁵⁸ “The principle of indemnity in marine insurance contracts, a comparative approach”, Kyriaki Noussia, Springer, 2007, Pages 174-192

Η ρευστή ασφάλιση, σύμφωνα με την Marine Insurance Act, ορίζεται ως την πολιτική που περιγράφει την ασφάλιση φορτίου με γενικότερους όρους, με ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά, όπως το όνομα του πλοίου, η πορεία που αυτό θα ακολουθήσει, το κόστος του φορτίου συνολικά κ.α., να καθορίζονται σε μετέπειτα χρονική στιγμή από την επίτευξη της συμφωνίας για ασφάλιση.

Σε αυτό το είδος ασφάλισης, συμφωνείται εκ των προτέρων η κάλυψη πολλών ξεχωριστών μεταφορών, στη βάση ενός μεγάλου προκαθορισμένου ποσού ως ασφαλίσιμης αξίας. Το ασφαλιστρο σε αυτή την περίπτωση καθορίζεται εξ αρχής και είναι το ίδιο για όλες τις επιμέρους μεταφορές. Ο ασφαλιστής και ο ασφαλιζόμενος έχουν από μια βασική υποχρέωση προκειμένου να υφίσταται η ασφάλιση του φορτίου. Ο ασφαλιστής οφείλει να κάνει αποδεκτές προς ασφάλιση όλες τις μεταφορές φορτίου που συμπεριλαμβάνονται στο συμβόλαιο, ενώ ο ασφαλιζόμενος πρέπει να δηλώνει κάθε μεταφορά φορτίου που επιθυμεί να καλύψει με βάση την ισχύουσα συμφωνία, κατά την έναρξη αυτής. Το θετικό σε αυτό το σημείο είναι ότι σε περίπτωση μη έγκαιρης δήλωσης της φόρτωσης από τον ασφαλιζόμενο, τα εμπορεύματα εξακολουθούν να είναι ασφαλισμένα, ακόμα και σε τυχόν απώλεια ή ζημιά τους, πριν τη δήλωση στον ασφαλιστή, με την προϋπόθεση πάντα ότι δεν υπάρχει δόλος στην καθυστερημένη ενέργεια του ενδιαφερόμενου. Η κάθε ξεχωριστή μεταφορά φορτίου που δηλώνεται, μειώνει το συνολικό ποσό ασφάλισης κατά το ποσό που αντιστοιχεί στην ασφαλιζόμενη αξία του δηλωθέν φορτίου. Κατά συνέπεια, το εκάστοτε συμβόλαιο ρευστής ασφάλισης, συνεχίζει να ισχύει μέχρι να φθάσει στο τέλος του το ποσό ασφάλισης που έχει αρχικά συμφωνηθεί και περιλαμβάνεται σε αυτό.

Σύμφωνα με την αρχή της αποζημίωσης, ο ασφαλιζόμενος δικαιούται να αποζημιωθεί, σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του φορτίου του, μόνο μέχρι την αξία την οποία πραγματικά έχει απολέσει. Εάν εξαιρέσουμε τα ποσά που αντιπροσωπεύουν το κόστος του φορτίου, το κόστος μεταφοράς και ασφάλισής του, ο ασφαλιζόμενος ενσωματώνει στην συνολική αξία ασφάλισης ένα ποσοστό που αποτελεί το κέρδος του από την εκμετάλλευση των εμπορευμάτων. Το ποσοστό αυτό που κυμαίνεται συνήθως γύρω στο 10% και όχι παραπάνω από 15-20%, υπολογίζεται στο άθροισμα των παραπάνω αξιών που αναφέραμε, ώστε να προκύψει η συνολική τελική αξία της ασφάλισης της

θαλάσσιας μεταφοράς του συγκεκριμένου φορτίου. Αυτό αποτελεί και το ποσό που θα δηλώσει ο ασφαλιζόμενος και θα μειώσει το αρχικό ποσό αναλόγως.⁵⁹

Το σύστημα της δήλωσης που ακολουθεί ο κάθε μεσίτης, εξαρτάται από την πολιτική που εφαρμόζει η ασφαλιστική εταιρία στην οποία ανήκει. Η δήλωση μπορεί να πραγματοποιείται είτε με την οπισθογράφιση του συμβολαίου, που αποτελεί και τον κυρίαρχο τρόπο, είτε με οποιαδήποτε άλλη αποδεκτή μέθοδο. Η δήλωση συμπληρώνεται σε ξεχωριστό έγγραφο σε περίπτωση που γίνεται αναφορά σε πολλές σχετικές με την ασφάλιση και το μεταφερόμενο φορτίο και πλοίο λεπτομέρειες. Ο μεσίτης φυσικά είναι υποχρεωμένος να τηρεί κάποιο φάκελο με τις δηλώσεις για κάθε ξεχωριστό συμβόλαιο και να τις παρουσιάζει στον ασφαλιστή για την υπογραφή του.

Με τη συνεχή εφαρμογή αυτού του είδους της ασφάλισης, άμεση ήταν η διαπίστωση του προβλήματος της ξαφνικής παύσης ισχύος της ασφαλιστικής κάλυψης, εξαιτίας της εξάντλησης του ποσού που είχε συμφωνηθεί αρχικά κατά την ολοκλήρωση του συμβολαίου και που αντιπροσώπευε την ασφαλιστική αξία των φορτίων που θα κάλυπτε το συμβόλαιο αυτό. Οι μεσίτες ανακάλυψαν τρόπο προκειμένου να αντιμετωπίσουν αυτή τη δυσκολία, αναπτύσσοντας μια μέθοδο πραγματοποίησης συνεχιζόμενων ρευστών ασφαλίσεων που αντικαθιστούσαν τις ήδη ισχύουσες στη λήξη τους. Και αυτή η μέθοδος, παρότι τους εξυπηρετούσε, αποδείχθηκε ότι χρειαζόνταν ο μεσίτης να αφιερώσει πολύτιμο χρόνο προκειμένου να παρακολουθεί όλα τα ανοιχτά συμβόλαια αδιάκοπα και με μεγάλη προσοχή. Ήταν ορατός ο κίνδυνος λήξης της ασφάλισης χωρίς αυτό να γίνει αντιληπτό από τον μεσίτη, με αποτέλεσμα να θέσει αυτόματα τον ασφαλιζόμενο και το φορτίο του χωρίς κάλυψη.

Οι μεσίτες με αργά και σταθερά βήματα, ξεκίνησαν να εφαρμόζουν μακροπρόθεσμες συμφωνίες ασφάλισης φορτίου με τους ασφαλιστές, οι οποίες στην ουσία δεν αποτελούσαν νόμιμα συμβόλαια, αλλά μάλλον αποδείξεις ασφάλισης. Αυτό το είδος ασφάλισης ονομάστηκε «ανοιχτή κάλυψη» ή αλλιώς open cover policy. Οι δύο βασικές διαφορές της από τη ρευστή ασφάλιση είναι ότι διαθέτει μικρότερη νομική ισχύ από τη δεύτερη, ενώ στην αρχική συμφωνία δεν προσδιορίζεται και δεν καθορίζεται το αρχικό ποσό της ασφαλίσιμης αξίας του συνόλου των φορτίων. Συνηθίζεται να ισχύει για περίοδο ενός έτους, αλλά ο ασφαλιστής αφήνει το περιθώριο μέσα από τις σχετικές διατάξεις της, να ανανεωθεί αυτόματα, κατόπιν επαναδιαπραγμάτευσης των όρων και

⁵⁹ “Marine Insurance”, Huebner Solomon Stephen, Biblio bazaar, USA, Pages 35-39

του ασφάλιστρου. Επίσης υπάρχει και μια άλλη μορφή της ανοιχτής κάλυψης που ο άμεσα εμπλεκόμενος είναι ο μεσίτης και η οποία διαφέρει από τις υπόλοιπες σε δύο σημεία. Το όνομα του μεσίτη, αντί αυτό του ενδιαφερόμενου φαίνεται στη συμφωνία, ενώ τα πλαίσια που περιλαμβάνουν τους τύπους φορτίων και μεταφοράς τους, είναι διευρυμένα σε σχέση με τις απλές συμφωνίες. Από όλα τα προηγούμενα προκύπτει ότι τα συμβόλαια ασφάλισης φορτίου που προτιμούν οι ενδιαφερόμενοι είναι τα συμβόλαια ευρείας κάλυψης και κυρίως ανοιχτής ασφάλισης, η διάρκεια των οποίων εξαρτάται όχι από τη χρονική περίοδο κάλυψης αλλά από τον αριθμό και το μέγεθος των δηλώσεων για τις επιμέρους μεταφορές αγαθών.⁶⁰

Φυσικά παρατηρούνται και μερικές άλλες διαφοροποιήσεις αλλά και ομοιότητες των συγκεκριμένων ασφαλιστικών συμβάσεων σε σχέση με το πρώτο είδος ασφάλισης που εξετάστηκε, την προαιρετική κάλυψη. Όπως στις μη υποχρεωτικές ασφαλίσεις, έτσι και στις συμφωνίες ανοιχτής κάλυψης, ο κάθε ασφαλιστής μπορεί να καλύψει ένα μέρος του συνολικού ποσού ανά πλοίο, που συμφωνείται ανάμεσα σε αυτόν και τον κύριο ασφαλιστή.

Οι ανοιχτές συμφωνίες περιέχουν και έναν όρο που ονομάζεται location clause⁶¹. Έντονος είναι ο φόβος των ασφαλιστών της ζημιάς ή της απώλειας του φορτίου στους σταθμούς συγκέντρωσής τους είτε πριν τη φόρτωση στο πλοίο είτε μετά την εκφόρτωσή του από το πλοίο. Αυτός είναι και ο λόγος που οι ασφαλιστές επιμένουν στην εισαγωγή του σχετικού όρου στο συμβόλαιο ώστε να είναι με τη σειρά τους καλυμμένοι από τη συγκέντρωση του ρίσκου μαζικά σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία. Πάντοτε όμως κατόπιν συμφωνίας τους με τους ασφαλιζόμενους. Όπως και να έχει,

⁶⁰ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 97-104

⁶¹ Πολλές φορές η πιθανότητα συγκέντρωσης των εμπορευμάτων σε συγκεκριμένο χώρο πριν τη φόρτωση ή και μετά την εκφόρτωσή τους, μπορεί να έχει ως συνέπεια απώλειες ή ζημιές. Οι ασφαλιστές, μην επιθυμώντας να αναλάβουν τέτοιο ρίσκο, εισάγουν το σχετικό όρο στο συμβόλαιο. Η διατύπωση του όρου στα εκάστοτε συμβόλαια ήταν αποτέλεσμα της συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Το 1933 το Ινστιτούτο Ασφαλιστών δημοσίευσε έναν ειδικό όρο για εφαρμογή σε ανάλογες περιπτώσεις. Παρά το γεγονός ότι δεν φαινόταν να είναι αποδεκτός, ίσχυσε μέχρι το 1980, οπότε το Ινστιτούτο καθιέρωσε τον εξής όρο: “notwithstanding anything to the contrary contained in this contract, underwriters’ liability in respect of any one accident or series of accidents arising from the same event in any one location shall not exceed the sum of...”. Σε περίπτωση που στο συμβόλαιο δεν αναφέρεται ο παραπάνω όρος, θα πρέπει να γίνεται ξεκάθαρο αν ο περιορισμός ισχύει για όλες τις τοποθεσίες ή μόνο για εκείνες πριν τη φόρτωση των αγαθών.

πρέπει να ορίζεται ξεκάθαρα πότε και για ποιες τοποθεσίες ισχύει ο περιορισμός κάθε φορά.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να έρθουν σε συμφωνία για πρωταρχικής σημασίας στοιχεία που απαρτίζουν και στα οποία βασίζεται το συμβόλαιο. Τα επιμέρους ταξίδια, ο κάθε τύπος του φορτίου και το ασφάλιστρο που επιβάλλεται κάθε φορά είναι μερικά από αυτά. Μερικές φορές δίνεται η δυνατότητα στον ασφαλιζόμενο να επιλέξει διαφορετικούς όρους στο συμβόλαιο, ανάλογα με το ύψος του ασφάλιστρου, όπως και διαφορετικές χρεώσεις ανάλογα με τον τύπο του φορτίου που πρόκειται να ασφαλιστεί. Επιπλέον, οποτεδήποτε το απαιτούν οι συνθήκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φορτίου, του πλοίου ή και της θαλάσσιας διαδρομής, ανάλογες προσθήκες στο συμβόλαιο είναι αποδεκτές.

Ο ασφαλιστής ανά τακτά χρονικά διαστήματα, κατά τη διάρκεια της συμφωνίας, έχει το δικαίωμα να ελέγχει κατά πόσο συνεχίζει να του αποφέρει κέρδος και σε τι ποσοστό. Εάν επιθυμεί να βελτιώσει το ποσοστό κέρδους του ή και να αποτρέψει τυχόν επιζήμια κατάσταση, μπορεί να ενημερώσει τον ασφαλιζόμενο με προθεσμία ακύρωσης (notice of cancellation). Ενημερώνει δηλαδή τον πελάτη του ότι θα προχωρήσει σε ακύρωση είτε ολόκληρης της συμφωνίας, είτε μιας επιμέρους κάλυψης φορτίου. Ο μεσίτης, στα χρονικά πλαίσια αυτής της προθεσμίας, διαπραγματεύεται με διαφορετικούς όρους την ασφαλιστική κάλυψη του φορτίου και συνήθως επιτυγχάνει νέα συμφωνία με τον ασφαλιστή. Η ενέργεια αυτή παρέχεται νόμιμα στον ασφαλιστή με την εισαγωγή στο συμβόλαιο του όρου ακύρωσης (cancellation clause). Τα φορτία που έχει ξεκινήσει η μεταφορά τους πριν τη λήξη της προθεσμίας, εξακολουθούν να είναι ασφαλισμένα, ακόμα και αν τελικά ακυρωθεί η ασφαλιστική σύμβαση, μέχρι τη λήξη της μεταφοράς τους. Αντίθετα, εάν η μεταφορά του φορτίου δεν έχει ξεκινήσει πριν τη λήξη της προθεσμίας ακύρωσης, δεν είναι καλυμμένο από τους κινδύνους, εκτός και αν η προθεσμία αποσυρθεί πριν τη λήξη της. Όλες οι open cover συμβάσεις περιλαμβάνουν τον όρο της ακύρωσης καθώς οι ασφαλιστές δεν υπογράφουν συμβόλαιο ανοιχτής ασφάλισης χωρίς αυτόν.

Γενικότερα, ο χρόνος που παρέχεται ως προθεσμία είναι 30 ημέρες και ειδικότερα 7 ημέρες σε περίπτωση war – strike κάλυψης. Σήμερα, σύμφωνα με σχετικό όρο που συμπεριλαμβάνεται σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια φορτίου, υφίσταται προθεσμία ακύρωσης και λήγει με τη συμπλήρωση ενός έτους από την έναρξη της συμφωνίας.

Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι “the notice clause contained herein is deemed automatically tendered for cover to expire at anniversary date each year”. Εάν ο μεσίτης δεν προσεγγίσει τον ασφαλιστή και δεν έρθουν σε ανανέωση της συμφωνίας τους, τότε αυτόματα με τη λήξη της προθεσμίας, παύει το φορτίο να είναι ασφαλισμένο.

Μεγάλο θέμα συζήτησης αποτελούν και τα ασφάλιστρα που καθορίζουν οι ασφαλιστές σε κάθε περίπτωση. Από την αρχή της εφαρμογής παρόμοιου τύπου ασφαλίσεων φορτίου, ήταν ορατός ο κίνδυνος μη πληρωμής των ασφαλιστρών. Για να αντιμετωπίσουν αυτό το πρόβλημα οι ασφαλιστές, απαιτούσαν ένα μεγάλο μέρος της οικονομικής υποχρέωσης των ασφαλιζόμενων να καταβάλλεται ως προκαταβολή τη στιγμή της έναρξης της ασφάλισης. Με τη λήξη της σύμβασης, εισέπρατταν το υπόλοιπο του ποσού μέχρι να εξοφληθούν πλήρως, ενώ σε αντίθετη περίπτωση επέστρεφαν χρήματα στους ασφαλιζόμενους. Με τον καιρό κυριάρχησε η τακτοποίηση του λογαριασμού ανά χρονικά διαστήματα, αλλά και πάλι επανήρθε στο προσκήνιο η απαίτηση για προκαταβολή που κάλυπτε σχεδόν το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού ασφαλιστρου. Η μέθοδος αυτή αποτελεί ένα τρόπο προστασίας του ασφαλιστή από τον ενδιαφερόμενο που έρχεται σε συμφωνία με τον ασφαλιστή, μόνο και μόνο για να είναι κατοχυρωμένος σε σχέση με την κάλυψη του φορτίου του, αναζητώντας παράλληλα κάτι καλύτερο στην αγορά.

Σημαντικό ρόλο για όλα τα είδη των ασφαλίσεων φορτίου ενέχει το μεταφορικό μέσο, το πλοίο. Για τα συμβόλαια ανά ταξίδι, ο ασφαλιστής διαμορφώνει τους όρους κάλυψης και το ύψος του ασφαλιστρου ανάλογα με τα βασικά χαρακτηριστικά και τη γενικότερη κατάσταση του πλοίου που θα αναλάβει τη μεταφορά του φορτίου. Με τον ίδιο ακριβώς τρόπο σκέφτεται και ο ασφαλιστής που θα συμφωνήσει για ανοιχτή κάλυψη του φορτίου. Και είναι απολύτως φυσιολογικό αυτό, διότι από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτωθούν στο πλοίο, τα πάντα εξαρτώνται πλέον όχι μόνο από το πλοίο σαν μεταφορικό μέσο, αλλά και από τις ενέργειες και τη σωστή διαχείρισή του από την εκάστοτε εταιρία που έχει αναλάβει αυτό το έργο. Κατά τη διάρκεια ενός ανοιχτού συμβολαίου για περίοδο ενός έτους, ο ασφαλιστής αδυνατεί να γνωρίζει εκ των προτέρων το πλοίο που θα μεταφέρει το κάθε φορτίο. Αναλυτικότερα, δεν είναι εξαρχής γνώστης της ηλικίας του πλοίου, της κλάσης του, του τύπου και της απόδοσής του σε όλη την περίοδο του ταξιδιού. Επίσης, η σημαία του πλοίου, η πλοιοκτήτρια και η διαχειρίστρια εταιρία δεν αναφέρονται πουθενά στους όρους του συμβολαίου, πολύ

απλά διότι δεν τα γνωρίζει κανείς. Κατά συνέπεια, το ασφάλιστρο καθορίζεται από τους ασφαλιστές με την προϋπόθεση και την πεποίθηση ότι το εκάστοτε πλοίο που θα αναλάβει τη μεταφορά του φορτίου είναι σε γενικούς κανόνες αξιόπιστο και αξιόπλοο. Ο ασφαλιστής έχει την ελευθερία να ρυθμίσει τα θέματα της σημαίας και της διαχείρισης του πλοίου με τον τρόπο που εκείνος κρίνει καλύτερο, εισάγοντας σχετικούς όρους στο συμβόλαιο. Αυτά, μαζί με την πλοιοκτήτρια εταιρία, είναι τα μόνα χαρακτηριστικά του πλοίου στα οποία δεν αναφέρεται ο όρος της ταξινόμησης (classification clause). Αντίθετα, ο συγκεκριμένος όρος επικεντρώνεται κυρίως στην κλάση και την ηλικία του πλοίου.

The logo for the International Association of Classification Societies (IACS) consists of the letters 'IACS' in a bold, blue, sans-serif font.

**INTERNATIONAL ASSOCIATION
OF CLASSIFICATION SOCIETIES**

Εικόνα 4.1 Το λογότυπο του Διεθνή Οργανισμού Εταιριών Ταξινόμησης

Όπως είναι γνωστό, κάθε πλοίο, κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του αλλά και της λειτουργίας του, υπόκειται σε διάφορες επιθεωρήσεις, τακτικές και έκτακτες, με σκοπό την απόκτηση και τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του. Οι εταιρίες που ασχολούνται με αυτό είναι ιδιωτικοί οργανισμοί, οι οποίοι κατατάσσουν το πλοίο στην ανάλογη κλάση της κατάστασης που το ίδιο βρίσκεται.

Διεθνώς είναι γνωστοί ως εταιρίες ταξινόμησης (classification societies). Ο σχετικός όρος απαιτεί το πλοίο που θα αναλάβει τη μεταφορά του φορτίου να είναι εγγεγραμμένο σε μια από τις δέκα κορυφαίες εταιρίες ταξινόμησης παγκοσμίως, οι οποίες απαρτίζουν το Διεθνή Οργανισμό των Εταιριών Ταξινόμησης (International Association of Classification Societies)⁶².

Σημαντικούς περιορισμούς θέτει ο ίδιος όρος για την ηλικία του πλοίου. Στην ασφαλιστική αγορά, οι γνώμες δίστανται για την ηλικία του πλοίου μετά την οποία αυτό είναι λιγότερο αποτελεσματικό και αποδοτικό. Σε όλες πάντως τις περιπτώσεις, τα όρια της ηλικίας συνδέονται άμεσα με τον τύπο του πλοίου, τη χωρητικότητά του και

⁶² Ο οργανισμός ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 1968 στο Αμβούργο. Τα μέλη του, που σήμερα καλύπτουν περίπου το 90% του παγκόσμιου τόνάζ, είναι τα εξής: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas, China Classification Society, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Indian Registry of Shipping, Korean Register of Shipping, Lloyd's Register, Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping.

τις εμπορευματικές διαδρομές που λαμβάνει μέρος. Σε γενικότερες γραμμές, σύμφωνα με τον όρο ταξινόμησης, το όριο της ηλικίας του πλοίου καθιερώνεται στα 20 χρόνια, αν και οι ασφαλιστές έχουν την τάση να το αυξάνουν στα 25 χρόνια.⁶³

Ο ασφαλιστής, από τη στιγμή που θα αποφασίσει να καλύψει τον κίνδυνο, αποκτά το δικαίωμα να χρεώσει τον ασφαλιζόμενο επιπλέον ασφάλιστρο, σε περίπτωση που η ηλικία και η κλάση του πλοίου δε συνάδουν με ό τι ορίζει ο όρος της ταξινόμησης. Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση να ενημερώσει τον ασφαλιστή έγκαιρα για οποιαδήποτε αλλαγή στις συνθήκες μεταφοράς του φορτίου. Από τη στιγμή που θα γίνει γνωστό στον ασφαλιζόμενο ότι το φορτίο πρόκειται να μεταφερθεί ή ότι ήδη μεταφέρεται σε πλοίο που δεν ανταποκρίνεται σε ό τι ορίζει το συμβόλαιο για το θέμα της ταξινόμησης, εκείνος οφείλει να ειδοποιήσει τον ασφαλιστή άμεσα, ειδάλως θα απολέσει το δικαίωμα τυχόν αποζημίωσης. Προκειμένου όλα τα συμβαλλόμενα μέρη να διευκολυνθούν σε τέτοιες περιπτώσεις, η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου έχει καθιερώσει μια λίστα με επιπλέον ασφάλιστρα που μπορούν να εφαρμοστούν ανάλογα με την περίσταση. Αν και δεν είναι καθόλου δεσμευτικά, οι ασφαλιστές συνηθίζουν να χρεώνουν το ελάχιστο επιπλέον ασφάλιστρο που περιέχεται στη λίστα, χωρίς να αποκλείουν την πιθανότητα για περαιτέρω χρεώσεις, εάν κάτι τέτοιο κριθεί απαραίτητο.

⁶³ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 105-117

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Σκοπός της θαλάσσιας ασφάλισης είναι η προστασία του ασφαλιζόμενου σε περιπτώσεις ζημιάς ή απώλειας του φορτίου κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας.⁶⁴ Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι συγκεκριμένα καλύπτονταν παλαιότερα από τις διατάξεις της SG policy, ενώ περιλαμβάνονται σήμερα στους όρους του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου. Αναφορικά στην ασφάλιση του φορτίου, η κάλυψη αυτών των κινδύνων ορίζεται μέσα από τις διατάξεις της κατηγορίας A των Institute Cargo Clauses. Ο όρος «θαλάσσιοι κίνδυνοι» δεν είναι και τόσο απλός όσο αρχικά φαίνεται. Πάρα πολλές είναι οι υποθέσεις που έχουν οδηγηθεί σε δικαστική διαμάχη μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών εξαιτίας της ανάγκης ορισμού της ίδιας φράσης σε διαφορετικές περιπτώσεις.

Από τους ορισμούς που έχουν δοθεί μέχρι στιγμής, κατά την εκδίκαση διάφορων υποθέσεων ασφάλισης, ο περισσότερο κατανοητός είναι εκείνος που έγινε αποδεκτός στην υπόθεση “Thames and Mersey Marine Insurance CO v Hamilton, Fraser and CO”⁶⁵. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, οποιοδήποτε τυχαίο γεγονός συμβαίνει στην πορεία του πλοίου, όχι όμως ως αποτέλεσμα φθοράς του πλοίου, καθυστέρησης ή πράξης του ασφαλιζόμενου, και προκαλεί απώλεια στο αντικείμενο της ασφάλισης, νοείται ως θαλάσσιος κίνδυνος. Είναι φανερό ότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου, σε παρόμοιες περιπτώσεις, παραμένει ακάλυπτος. Για την προστασία, επομένως, του ασφαλιζόμενου, συγχωνεύτηκε ένας όρος στη σχετική νομοθεσία που αναφέρει ότι οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια στο φορτίο, εξαιτίας ελαττώματος της μηχανής και μέρους του πλοίου, ή ακόμα και λάθους στην πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου, από τους ναυτικούς και γενικότερα το προσωπικό του πλοίου, καλύπτεται μέσω της ασφάλισης.

Η παραπάνω υπόθεση αποτέλεσε και το καλύτερο δυνατό παράδειγμα της διάκρισης των θαλάσσιων κινδύνων από τους χερσαίους κινδύνους. Το γεγονός ότι η ζημιά στο

⁶⁴ Σύμφωνα με την 2^α παράγραφο της διάταξης Νο 3 της Marine Insurance Act 1906, ναυτική περιπέτεια υφίσταται όταν το φορτίο μεταφερόμενο με κάποιο πλοίο ή άλλο μέσο θαλάσσιας μεταφοράς εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους.

⁶⁵ Από τη συγκεκριμένη υπόθεση προήλθε και ο σχετικός όρος με το όνομα “Inchmaree Clause”. Αυτό ήταν και το όνομα του πλοίου το οποίο υπέστη μια ζημιά ως αποτέλεσμα της βλάβης κάποιας σωληνώσεως του πλοίου. Το 1884, Αγγλικό δικαστήριο συνεδρίασε και αποφάσισε ότι κάτι τέτοιο δεν έχει σχέση με θαλάσσιο κίνδυνο. Από τότε, αυτά τα γεγονότα συμπεριλαμβάνονται και καλύπτονται στα συμβόλαια ασφάλισης με τον παρόμοιο όρο.

πλοίο έγινε όταν αυτό έπλεε προς τον προορισμό του δε σημαίνει ότι ο κίνδυνος είναι θαλάσσιος. Ο λόγος είναι ότι κάτι ανάλογο θα μπορούσε να είχε συμβεί και όταν το πλοίο ήταν στη στεριά, με άλλα λόγια, οι συνθήκες που επικρατούσαν τη στιγμή της βλάβης στη θάλασσα, δεν προκάλεσαν αυτήν και επομένως ούτε και την καταστροφή του φορτίου που ακολούθησε.

Το αντίθετο αποφασίστηκε για την υπόθεση “The Stranna” το 1938. Το πλοίο, με το ίδιο όνομα, κατά τη διάρκεια της φόρτωσής του με κορμούς δέντρων, έγειρε από την μία πλευρά του, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος του φορτίου που βρίσκονταν ήδη στο κατάστρωμά του να πέσει στη θάλασσα και να χαθεί. Το Αγγλικό δικαστήριο που ασχολήθηκε με την υπόθεση, αποφάνθηκε ότι η απώλεια προκλήθηκε από θαλάσσιο κίνδυνο, επομένως ο πλοιοκτήτης δεν θεωρήθηκε υπεύθυνος για αυτή.⁶⁶

Επίσης, η σύγκρουση ενός πλοίου που μεταφέρει ασφαλισμένο φορτίο με άλλο πλοίο ή με κάποιο άλλο αντικείμενο που επιπλέει, όπως παγόβουνο, θεωρείται θαλάσσιος κίνδυνος. Ο όρος αυτός χρεώνεται στην υπόθεση “The Xantho”, όπου το συγκεκριμένο πλοίο συγκρούστηκε με άλλο πλοίο, εξαιτίας περιορισμένης ορατότητας και χάθηκε, μαζί και το φορτίο βέβαια. Οι δικαστές αποφάσισαν ότι η σύγκρουση ήταν θαλάσσιος κίνδυνος, παρά το γεγονός ότι δεν υπήρχε κάλυψη μέσω συμβολαίου, αλλά οι όροι αναγράφονταν στις σχετικές φορτωτικές. Το ίδιο φυσικά ισχυρίστηκαν και οι μεταφορείς του φορτίου που εν τέλει δικαιώθηκαν.⁶⁷



Εικόνα 5.1 Περιστατικό πυρκαγιάς σε αμπάρι πλοίου

Η φωτιά αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κίνδυνο που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί πάνω στο πλοίο. Η διαχείριση του σχετικού κινδύνου μπορεί να εμφανίζει ορισμένες

⁶⁶ Σύμφωνα με επιπλέον λεπτομέρειες για την απόφαση, το όλο γεγονός θεωρήθηκε ότι προήλθε, όχι απλά από κίνδυνο που συνέβη τη στιγμή που το πλοίο ήταν ήδη στη θάλασσα, αλλά κυρίως από θαλάσσιο κίνδυνο, που οφείλεται στη θάλασσα. Παρόμοιο περιστατικό δε θα μπορούσε να συμβεί στη στεριά.

⁶⁷ “Law of marine insurance”, Susan Hodges, Cavendish Publishing Limited, Great Britain, 1966, Pages 173-180

ομοιότητες, σε σχέση με ότι συμβαίνει στη στεριά, αλλά οι διαφορές μεταξύ τους είναι πολλές. Με την πάροδο των ετών και των καταστάσεων πυρκαγιάς που έχουν προκύψει, η τεχνολογία έχει κάνει σπουδαία βήματα προκειμένου να εμποδίσει και να ελέγξει την εξάπλωση τέτοιων καταστρεπτικών φαινομένων. Οι συσκευές πυρόσβεσης και οι ανιχνευτές φωτιάς στα αμπάρια του πλοίου το αποδεικνύουν. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αμπάρια του πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παραμένουν κλειστά, γεγονός που συνεπάγεται τη μη άμεση αντίληψη της πυρκαγιάς που θα ξεκινήσει από εκεί. Πόσο μάλλον όταν τα κατώτερα στρώματα του φορτίου, αντί τα υψηλότερα, προσβληθούν πρώτα από φωτιά.

Ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για απώλεια μέρους ή ολόκληρου του φορτίου από πυρκαγιά. Στις περισσότερες περιπτώσεις που πρέπει να αντιμετωπιστεί μια τέτοια κατάσταση, γίνεται ότι είναι ανθρωπίνως πιο δυνατό και επιστρατεύονται όλα τα διαθέσιμα μέσα ώστε η φωτιά να κατασβηστεί όσο το δυνατόν πιο γρήγορα. Ένα ποσοστό των εμπορευμάτων που βρίσκονται εκτός κινδύνου, ίσως υποστεί ζημιά από τα μέσα και τις διαδικασίες που θα χρησιμοποιηθούν εναντίον της φωτιάς⁶⁸. Με τη σειρά τους, και αυτά τα εμπορεύματα καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση.

Τα περισσότερα πλοία στη σημερινή εποχή έχουν εγκαταστημένο ένα σύστημα ανίχνευσης καπνού. Μια σειρά από σωληνώσεις διέρχονται μέσα από τα αμπάρια και άλλες κλειστές περιοχές του πλοίου και καταλήγουν σε ένα σύστημα ελέγχου, μεταφέροντας σε αυτό τον αέρα από όπου βρίσκονται. Σε περίπτωση ύπαρξης καπνού, η ανίχνευσή του είναι γρήγορη και άμεση, με αποτέλεσμα ένα αέριο διοξειδίου του άνθρακα να απελευθερωθεί στο σημείο που εμφανίστηκε ο καπνός και να επιβραδύνει την εξέλιξη της καταστροφής.

⁶⁸ Περίπτωση γενικής αβαρίας, η οποία θα εξεταστεί αργότερα.

Ένας ακόμα κίνδυνος που καλύπτει η θαλάσσια ασφάλιση, είναι η εγκατάλειψη μέρους ή όλης της ποσότητας του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο, προκειμένου να διασφαλιστεί το γενικότερο συμφέρον.⁶⁹ Η ενέργεια αυτή δεν είναι σε καμία περίπτωση αναγκαστική, είναι μόνο εθελοντική και αποσκοπεί σε καλό αποτέλεσμα για το σύνολο.



Οι ρίζες της, εμφανίζονται στην αρχαιότητα, όπου οι ναυτικοί πετούσαν φορτίο στη θάλασσα για να σώσουν τον εαυτό τους και το πλοίο τους, όταν βρίσκονταν σε δυσχερή θέση λόγω καταιγίδας και άλλων δυσμενών συνθηκών. Σκοπός ήταν να επωφεληθούν όλοι από αυτή τη θυσία, αλλά οι

Εικόνα 5.2 Εγκατάλειψη φορτίου στη θάλασσα

ασφαλιζόμενοι είχαν υποστεί τη μεγαλύτερη ζημιά, με την απώλεια του φορτίου τους. Συνέπεια ήταν να καθιερωθεί η εγκατάλειψη του φορτίου ως γενική αβαρία στην οποία συμμετέχουν όλοι όσοι έχουν τελικά επωφεληθεί. Και οι ασφαλιστές σήμερα, με τη σειρά τους, εφαρμόζουν διάφορες μεθόδους για τη δικαιότερη κατανομή της ευθύνης και του ύψους της αποζημίωσης που αναλογεί στον καθένα.

Σε αντίθεση με την ρίψη του φορτίου στη θάλασσα, πράξη απόλυτα δικαιολογημένη από τον πλοίαρχο, η ναυταπάτη σε βάρος του εφοπλιστή είναι αποτέλεσμα της ανάρμοστης συμπεριφοράς είτε του ίδιου του πλοίαρχου είτε του πληρώματος γενικότερα. Για διάφορους λόγους, κυρίως ο καπετάνιος του πλοίου κατέφευγε σε παράνομες πράξεις, με τη θέλησή του βέβαια, οι οποίες ήταν αντίθετες προς τις οδηγίες που είχε και είχαν σκοπό να βλάψουν τον μεταφορέα. Πολλές είναι οι περιπτώσεις στο παρελθόν που αναφέρονται σε εγκατάλειψη ή βύθιση του πλοίου, σε ζημιά στο φορτίο, ακόμα και σε εκμετάλλευση του πλοίου για δικούς του σκοπούς⁷⁰. Φυσικά, σε κάθε ειδική περίπτωση, οφείλουν οι δικαστές να διαχωρίζουν την παράνομη και ηθελημένη

⁶⁹ Ο ορισμός της εγκατάλειψης, όχι μόνο αναφορικά στο φορτίο αλλά και στο πλοίο, αναφέρει ότι σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης κρίνεται απαραίτητη η ρίψη στη θάλασσα μέρους του φορτίου ή και διάφορων μερών του πλοίου, με σκοπό να ελαφρώσει το πλοίο από το ανάλογο βάρος.

⁷⁰ Στα πρώτα χρόνια άνθησης της θαλάσσιας μεταφοράς, τέτοιου είδους καταστάσεις ήταν συνηθισμένες για τους πλοιοκτήτες. Το πλοίο τους μπορεί και να διέκοπτε επικοινωνία μαζί τους για πολλούς μήνες μέχρι να το ανακαλύψουν. Αυτό αποτελούσε ναυταπάτη και τα συμβαλλόμενα μέρη δεν είχαν δικαίωμα αποζημίωσης εάν δεν υπήρχε ανάλογη κάλυψη από τους ασφαλιστές. Στη σύγχρονη εποχή που βρισκόμαστε, τα προηγμένα συστήματα επικοινωνίας και παρακολούθησης ενός πλοίου είναι αποτρεπτικός παράγοντας για κακόβουλες ενέργειες του πληρώματος.

πράξη από την ενέργεια προερχόμενη από λάθος εκτίμηση και κρίση. Αναφορικά στην ασφάλιση του φορτίου, ο ιδιοκτήτης του φορτίου που δεν έχει κανένα λόγο στην επιλογή του πληρώματος ενός πλοίου και ταυτόχρονα δε μπορεί να γνωρίζει το χαρακτήρα τους και τις ενέργειές του κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, φροντίζει πάντοτε για την κάλυψη της ναυταπάτης στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Είναι επίσης σημαντικό να γίνει αναφορά στους θαλάσσιους κινδύνους οι οποίοι σχετίζονται με πράξεις και ενέργειες ανθρώπων που δεν έχουν καμία σχέση με τη ναυτική περιπέτεια και τη μεταφορά του φορτίου. Αρχικά, οι απώλειες του φορτίου εξαιτίας κλοπής του, καλύπτονταν από τους ασφαλιστές. Οι ίδιοι όμως, δεν αναγνώριζαν τις μικροκλοπές ως αντικείμενο ασφάλισης, υποστηρίζοντας ότι αυτές, καθότι μικροκλοπές, προέρχονται από ανθρώπους που έχουν το δικαίωμα να βρίσκονται μαζί με το φορτίο και έχουν πρόσβαση στο φορτίο, όπως είναι οι στοιβαδότες. Κατόπιν εκδίκασης πολλών παρόμοιων υποθέσεων, οι δικαστές αποφάσισαν ότι για όλες τις κλοπές του φορτίου, ακόμα και για τις κλοπές από μέλη του πληρώματος ή της μεταφορικής εταιρίας, είχε ευθύνη ο ασφαλιστής⁷¹.

Έπειτα από συμφωνία ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου, εισάγεται στο συμβόλαιο ειδικός όρος που καλύπτει τη μη παράδοση του φορτίου ή μέρους αυτού στον προορισμό του. Είναι ξεκάθαρο ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση ευθύνεται ο μεταφορέας, είτε γιατί μέρος του φορτίου παραδόθηκε σε προηγούμενο λιμάνι εκφόρτωσης είτε γιατί μέρος του φορτίου ποτέ δε φορτώθηκε στο πλοίο, γεγονός που δεν παρατηρήθηκε από το μεταφορέα έγκαιρα προκειμένου να αντιδράσει ανάλογα⁷².

Σε κάθε ασφαλιστήριο συμβόλαιο συμπεριλαμβάνεται ο όρος “sue and labor clause”. Ο συγκεκριμένος όρος δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιζόμενο, σε περίπτωση που έχει ήδη συμβεί μια δυσάρεστη κατάσταση για το φορτίο του, να πράξει ότι καλύτερο πιστεύει και κρίνει, προκειμένου να εμποδίσει την καταστροφή να εξαπλωθεί σε όλο το φορτίο. Από τα παλιά χρόνια, ο ασφαλιζόμενος προτιμούσε να συνοδεύει ο ίδιος ή κάποιος εκπρόσωπός του το φορτίο για όλο τη διάρκεια του ταξιδιού. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η επικοινωνία με το πλοίο δεν ήταν συχνή και επαρκής από το λιμάνι φόρτωσης έως το λιμάνι εκφόρτωσης, ο ασφαλιζόμενος προτιμούσε να είναι κοντά στην παρουσία του

⁷¹ Έχοντας καθιερωθεί αυτή η κάλυψη, οι ασφαλιστές ζημιώθηκαν αρκετά κατά τη διάρκεια των δύο Παγκοσμίων Πολέμων, για ευνόητους λόγους.

⁷² “Marine Insurance, its principles and practice”, William D. Winter, Mc Graw – Hill Book Company, 3rd edition, 1952, Pages 174-192.

και να την προστατεύσει με όποιο τρόπο μπορεί όταν αυτή κινδύνευε. Όλα τα έξοδα που σχετίζονται άμεσα με τον παραπάνω σκοπό, τα αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, χωρίς να αφαιρούνται από τη συνολική αποζημίωση που δικαιούται ο ασφαλιζόμενος⁷³.

⁷³ Ο συγκεκριμένος όρος τίθεται σε εφαρμογή μόνο έπειτα από απώλεια του φορτίου ή ατύχημα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επίσης περιορίζεται όχι μόνο στο είδος του φορτίου στο οποίο εξ' αρχής αναφέρεται αλλά και στο ποσοστό των δαπανών που έχουν άμεση σχέση με την περιουσία του ενδιαφερόμενου.

5.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ-ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα εμπορεύματα διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τις ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά τους. Κατά τη μεταφορά τους, όταν αντιμετωπίζουν κάποιο θαλάσσιο κίνδυνο, οι συνέπειες δεν είναι οι ίδιες για όλα. Η πολύχρονη εμπειρία έχει δείξει ότι η έκθεση ορισμένων αγαθών σε δύσκολες και επικίνδυνες συνθήκες, τους προκαλεί αναπάντεχες και απρόσμενες ζημιές, με μεγαλύτερη ευκολία απ'ότι σε άλλα προϊόντα. Το ερώτημα που προκύπτει πάντοτε σε τέτοιες καταστάσεις είναι κατά πόσο η απώλεια του φορτίου οφείλεται στην αρχική χειροτέρευση της κατάστασής του ή στα ήδη έμφυτα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα. Από τα πρώτα χρόνια καθιέρωσης της θαλάσσιας ασφάλισης, υπήρξαν διατάξεις που δημιουργήθηκαν προκειμένου να απαλλάξουν τους ασφαλιστές από μέρος της ευθύνης τους για όλο το ποσοστό της μερική απώλεια ορισμένων φορτίων και για μέρος μικρότερων απωλειών. Στην πράξη όμως δε φαίνεται να μπορεί να υπάρξει ένα τέτοιο σύστημα ασφάλισης, στο οποίο ο ασφαλιστής να αναλαμβάνει το ίδιο ρίσκο από την αρχή για κάθε αντικείμενο ασφάλισης, ανεξάρτητα από την ασφαλίσιμη αξία τους.

Η ασφάλιση του φορτίου παρουσιάζει μεγαλύτερη ποικιλία και όγκο σε σύγκριση με την ασφάλιση του πλοίου και του ναύλου. Μπορούμε εύκολα να φανταστούμε ένα πλοίο με πολλών ειδών εμπορεύματα φορτωμένα σε αυτό, επομένως αυτό αντιστοιχεί σε πολλά ασφαλιστήρια συμβόλαια φορτίου αλλά σε ένα μόνο συμβόλαιο ασφάλισης του πλοίου. Ο ασφαλιστής, όταν αποφασίσει να καλύψει τη μεταφορά του φορτίου με πλοίο, είναι υποχρεωμένος να λάβει υπόψη του και να κρίνει με λογική και συνέπεια διάφορα χαρακτηριστικά του ίδιου του φορτίου καθώς και ορισμένες καταστάσεις που ίσως προκύψουν κατά τη μεταφορά του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Με αυτόν τον τρόπο ο ασφαλιστής προστατεύει όχι μόνο τον ασφαλιζόμενο αλλά και τον εαυτό του από προβλήματα, παρεξηγήσεις και απρόβλεπτες συνέπειες που εμφανίζονται σε παρόμοιες περιπτώσεις⁷⁴.

Η διάκριση των φορτίων σε βασικές κατηγορίες είναι μια ενέργεια που ο κάθε ασφαλιστής δε δύναται να παραλείψει. Επομένως, εύκολα κατατάσσει τα φορτία κανείς

⁷⁴ Δεν είναι λίγες οι φορές που ο ασφαλιστής, στα πλαίσια μιας ασφαλιστικής κάλυψης φορτίου, δεν υπήρξε ιδιαίτερα προσεκτικός και βρέθηκε ξαφνικά να περιλαμβάνει στο σχετικό συμβόλαιο την κάλυψη από έναν κίνδυνο που απαιτεί επιπλέον ασφαλιστρο, χωρίς αυτό να έχει ζητηθεί από τον ασφαλιζόμενο.

σε γενικά και πλήρη φορτία, σε φορτία που φορτώνονται μέσα στα αμπάρια και σε φορτία που μεταφέρονται πάνω στο κατάστρωμα του πλοίου⁷⁵. Η πρώτη διάκριση αναφέρεται στο είδος του φορτίου. Το γενικό φορτίο αποτελείται από πολλά και διαφορετικά μεταξύ τους εμπορεύματα που φορτώνονται συνήθως από πολλούς φορτωτές. Τα containers ή αλλιώς πλοία γραμμής, είναι τα πλοία που αναλαμβάνουν τη μεταφορά τέτοιων φορτίων, έχοντας την υποχρέωση να τα δεχτούν από οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης στο οποίο θα καλέσουν. Αντίθετα, το πλήρες φορτίο αποτελείται από ένα και μόνο φορτίο (π.χ. σιτηρά ή κάρβουνο) το οποίο καταλαμβάνει όλο το χώρο φόρτωσης και προέρχεται από έναν και μοναδικό φορτωτή, ενώ το πλοίο ναυλώνεται για τη μεταφορά του.

Αναφορικά στην δεύτερη κατηγορία διάκρισης των φορτίων, είναι αυτονόητο ότι τα φορτία που μεταφέρονται στο κατάστρωμα του πλοίου εκτίθενται σε περισσότερους και μεγαλύτερους κινδύνους από τα αντίστοιχα που στοιβάζονται ή φορτώνονται στα αμπάρια του πλοίου. Υπάρχει ακόμα και μια άλλη κατηγορία φορτίων, εκείνα τα οποία για λόγους σωστής πλεύσης και ισοστάθμισης του φορτίου καταλαμβάνουν τόσο τους χώρους των αμπαριών όσο και το κατάστρωμα του πλοίου⁷⁶. Ο ασφαλιστής είναι σωστό να γνωρίζει σε ποια κατηγορία ακριβώς ανήκει το φορτίο που θα ασφαλίσει, προκειμένου στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο οι όροι και το ύψος του ασφάλιστρου να ανταποκρίνονται πλήρως στις ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά του φορτίου.

Τα πλήρη φορτία ειδικότερα, συνδέονται με μια σειρά από κινδύνους, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, που πρέπει να προσεχτούν από τους ασφαλιστές. Σε περιοχές και εμπορευματικές διαδρομές πολλές φορές εμφανίζεται το φαινόμενο της υπερφόρτωσης του πλοίου. Η προσφορά μεταφορικών μέσων είναι πολύ μικρή για να ικανοποιήσει την υψηλή εποχική ζήτηση για κάποιο φορτίο⁷⁷ με αποτέλεσμα οι φορτωτές να έχουν την τάση να φορτώνουν παραπάνω από το επιτρεπτό όριο τα πλοία εάν δεν υπάρχει ο έλεγχος του μεταφορέα και του ασφαλιστή. Στην περίπτωση των δημητριακών, υπάρχει ο κίνδυνος μετατόπισης του φορτίου, εάν δεν τηρηθεί σωστή στοιβασία του φορτίου, ενώ για πιο ελαφριά φορτία, το πλοίο ίσως παρουσιάσει αστάθεια στην πορεία του προς το λιμάνι προορισμού, εξαιτίας της υπερβολικής του φόρτωσης.

⁷⁵ General cargo – full cargo και under deck – on deck cargo.

⁷⁶ Η ξυλεία (κορμοί δέντρων) αποτελεί σχετικό με αυτή την κατηγορία φορτίο.

⁷⁷ Κλασικό παράδειγμα εποχικής διαδρομής αποτελεί η φόρτωση δημητριακών από λιμάνια της Αμερικής με προορισμό την Κίνα.

Ένα στοιχείο που έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενη ενότητα ότι πρέπει να γίνεται πάντοτε γνωστό στον ασφαλιστή, είναι η κατάσταση του πλοίου που θα μεταφέρει το φορτίο. Ορισμένα πλοία, λόγω παλαιότητας και εκτεταμένης φθοράς, είναι ανίκανα να αντέξουν τους κινδύνους και τις κακουχίες ενός μεγάλου ταξιδιού. Το σύνηθες αποτέλεσμα είναι η εισροή θαλασσινού νερού στο πλοίο και συγκεκριμένα στα αμπάρια όταν αυτό βρεθεί αντιμέτωπο με άσχημες καιρικές συνθήκες και το ευαίσθητο στο νερό φορτίο να καταστραφεί μερικώς ή ολοσχερώς.

Ο σωστός εξαερισμός των αμπαριών κατά τη μεταφορά εύφλεκτων φορτίων έχει εξέχουσα σημασία για την προστασία ανάλογων εμπορευμάτων. Τα συστήματα εντοπισμού καπνού θα πρέπει να λειτουργούν στην εντέλεια, διότι σε περίπτωση που η φωτιά στο μεταφερόμενο φορτίο δε γίνει αντιληπτή εγκαίρως, η καταστροφή θα είναι τεράστια. Ακόμα η φόρτωση και η εκφόρτωση τέτοιου είδους φορτίων θα πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή, καθώς η παραμικρή σπίθα που θα δημιουργηθεί με την τριβή των μετάλλων ή η απροσεξία από τους στοιβαδότες, είναι ικανά να προκαλέσουν την καταστροφή του φορτίου σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Μπορεί δύο ή περισσότερα φορτία να ανήκουν στην ίδια κατηγορία, αυτό όμως δε συνεπάγεται ότι τα κριτήρια που θέτει ο κάθε ασφαλιστής για την κάλυψη του ίδιου κινδύνου στη μεταφορά τους, είναι τα ίδια. Και η παραμικρή διαφοροποίηση στα χαρακτηριστικά τους στοιχεία και τις ιδιαιτερότητές τους, αντανακλάται στους όρους που συμφωνούνται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου για την ασφάλισή τους.

Τα δημητριακά συνδέονται με τις περισσότερες και συχνότερες περιπτώσεις ζημιάς και



απαιτήσης για αποζημίωση. Ένας σημαντικός κίνδυνος για τέτοιου είδους φορτία είναι η υγρασία που δημιουργείται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους μέσα στο αμπάρι. Η θαλάσσια μεταφορά τους από ζεστό σε ψυχρό κλίμα και αντίστροφα, είναι ικανή να προκαλέσει υγρασία, επομένως η κάλυψη για

Εικόνα 5.3 Φορτίο δημητριακών μερικώς κατεστραμμένο από υγρασία
τέτοιο τύπο κινδύνου συχνά αναφέρεται στα συμβόλαια.

Η πιθανότητα μερικής ή ολικής ζημιάς των αγαθών που είναι συσκευασμένα σε σακιά, όταν αυτά έρθουν σε επαφή με το νερό, υποχρεώνουν τον ασφαλιζόμενο να

συμπεριλάβει την κάλυψη από σχετικό κίνδυνο. Τα δημητριακά, όταν μεταφέρονται σε χύδην κατάσταση, πρέπει να γίνεται σωστή

διευθέτησή τους μέσα στο αμπάρι, προκειμένου να μην υπάρξει μετατόπιση φορτίου, ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες που θα αντιμετωπίσει το πλοίο.

Το βαμβάκι μεταφέρεται σε μορφή δεμάτων η οποία ποικίλλει από χώρα σε χώρα. Το συγκεκριμένο αγαθό είναι πολύ ευαίσθητο κατά τη μεταφορά του μέσα στα αμπάρια του πλοίου, που πρέπει να είναι έτοιμα από κάθε άποψη να δεχτούν αυτό το φορτίο. Πολλές επίσης ζημιές προκαλούνται στο φορτίο τη στιγμή της φόρτωσης και εκφόρτωσής του από το πλοίο, καθώς συγκεντρώνει διάφορες ακαθαρσίες. Και σε αυτή την περίπτωση ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος να αποζημιώσει τυχόν ζημιά, με αποτέλεσμα να γίνονται ολοένα και πιο εντατικές προσπάθειες για βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς και χειρισμού του φορτίου.

Τα τελευταία χρόνια, μεγάλη ανάπτυξη έχει παρουσιάσει το θαλάσσιο εμπόριο για το κάρβουνο και το σιδηρομετάλλευμα παγκοσμίως. Η υπερφόρτωση ή και η μη σωστή φόρτωσή τους, είναι πιθανό να επηρεάσουν τη σταθερότητα πλευσης του πλοίου με οτιδήποτε και αν αυτό συνεπάγεται. Επίσης, υπάρχουν ορισμένοι τύποι κάρβουνου που έχουν την τάση να υπερθερμαίνονται και όπως είναι φυσικό να προκαλείται πυρκαγιά, μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα παραμονής του φορτίου στο αμπάρι και χωρίς το κατάλληλο σύστημα εξαερισμού.

Σε γενικότερες γραμμές, όλα τα είδη των φορτίων που μεταφέρονται διά θαλάσσης είναι πιθανόν να συσχετιστούν με διάφορες επικίνδυνες καταστάσεις, οι οποίες συνδέονται άμεσα με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητές τους, με αποτέλεσμα την απώλεια ή και ζημιά μέρους αυτών. Ακόμα και τα κατεψυγμένα φορτία, που μεταφέρονται σε χαμηλές θερμοκρασίες, ενέχουν μεγάλες απώλειες για τους ασφαλιστές όταν οι ίδιοι καλύπτουν τον κίνδυνο αλλοίωσής τους εξαιτίας βλάβης στο σύστημα διατήρησης της θερμοκρασίας στα επιτρεπόμενα επίπεδα⁷⁸.

⁷⁸ “Marine Insurance, its principles and practice”, William D. Winter, Mc Graw – Hill Book Company, 3rd edition, 1952, Pages 243-257.

5.2. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

Εκτός από τη γενικότερη και ειδικότερη φύση των φορτίων, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να εξετάζει και άλλες παραμέτρους που είναι ικανές να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά το περιεχόμενο του ασφαλιστήριου συμβολαίου, ακόμα και την άρνηση του να αναλάβει τελικά την ασφάλιση. Ο τύπος του πλοίου που πρόκειται να μεταφέρει το φορτίο αποτελεί σημαντικό κριτήριο για τον ασφαλιστή. Σε αντίθεση με τα πρώτα χρόνια εμφάνισης του θαλάσσιου εμπορίου, τα τελευταία χρόνια οι ανάγκες για μεταφορά ολοένα και περισσότερων ειδών φορτίου έχουν αυξηθεί σημαντικά. Αυτό το γεγονός οδήγησε στην τεχνολογική ανάπτυξη των πλοίων. Έτσι, μπορούμε εύκολα σήμερα να συνδυάσουμε τη μεταφορά ενός φορτίου, όχι με οποιοδήποτε πλοίο, αλλά με εκείνο που έχει κατασκευαστεί ειδικά για τη μεταφορά του⁷⁹. Υπάρχει πολλές φορές η πιθανότητα και με βάση πάντοτε την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά, η ζήτηση για ένα πλοίο που δραστηριοποιείται σε μια συγκεκριμένη αγορά να είναι μειωμένη και το πλοίο να παραμένει για πολύ καιρό χωρίς ναύλωση. Επειδή αυτό συνεπάγεται οικονομική ζημιά για τον πλοιοκτήτη, θα προσπαθήσει να το ναυλώσει σε μια άλλη αγορά, σε διαφορετική διαδρομή, όπου το πλοίο δε θα είναι 100% κατάλληλο για τη μεταφορά του νέου φορτίου. Πολλά επικίνδυνα φορτία που η μεταφορά τους πρέπει να γίνει μόνο με πλοία που διαθέτουν διπλό ή και πολλαπλό κατάστρωμα, φορτώνονται σε πλοία με μονό κατάστρωμα. Αυτή η κατάσταση, σε συνδυασμό με άσχημες καιρικές συνθήκες που ίσως συναντήσει το πλοίο, ενδέχεται να οδηγήσει σε ζημιά στο φορτίο και επομένως σε απαιτήσεις αποζημίωσης προς τους ασφαλιστές⁸⁰.

Άμεση σχέση με τον τύπο του πλοίου έχουν τα χαρακτηριστικά κατασκευής του και η ταχύτητά του. Και αυτά με τη σειρά τους σχετίζονται και καθορίζουν το βαθμό του κινδύνου που έχει ο ασφαλιστής με την ασφάλιση του φορτίου κάθε φορά. Πλοία με διπλό προστατευτικό τοίχωμα έχουν μεγαλύτερη αντοχή σε περίπτωση σύγκρουσης του πλοίου, άρα παρέχουν και μεγαλύτερη ασφάλεια στο φορτίο. Επίσης, σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή και φωτιάς, σε πλοία που διαθέτουν πολλαπλά διαχωριστικά τοιχώματα μεταξύ των αμπαριών και ανάμεσα στην πλώρη τους και το πρώτο αμπάρι, το φορτίο

⁷⁹ Single deck, double deck και multiple deck πλοία, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (dry bulk carriers), κ.α.

⁸⁰ Η μεταφορά δύσκολων φορτίων όπως είναι το κάρβουνο και το σιδηρομέταλλευμα, πολλές φορές πραγματοποιείται με πλοία που δεν είναι απολύτως κατάλληλα να μεταφέρουν τέτοιου είδους φορτία και οι ζημιές είναι αναπόφευκτες.

τους θεωρείται πιο ασφαλές από ότι σε ένα πλοίο με λιγότερα ή και καθόλου διαχωριστικά τοιχώματα. Η ικανότητα του πλοίου να «διώχνει» το θαλασσινό νερό από το κατάστρωμα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, είναι βασικός παράγοντας για την αποφυγή καταστροφής του φορτίου. Η ταχύτητα του πλοίου ενδιαφέρει τους ασφαλιστές, για τον απλό λόγο ότι χαμηλή ταχύτητα σημαίνει μεγάλη διάρκεια ταξιδιού και ανάλογη έκθεση του πλοίου και του φορτίου στους κινδύνους της θάλασσας.

Η γνώση των φυσικών φαινομένων που παρουσιάζονται σε δεδομένη χρονική στιγμή, σε συγκεκριμένες τοποθεσίες, καθορίζει τη συμπεριφορά των ασφαλιστών. Ο ασφαλιστής θα πρέπει να εξετάσει προσεκτικά την πορεία που σχεδιάζει να ακολουθήσει το πλοίο, από λιμάνι σε λιμάνι, σε συνδυασμό με την εποχή που αναμένεται το πλοίο να περάσει από ορισμένες περιοχές. Λέγοντας φυσικά φαινόμενα εννοούμε δυνατά θαλάσσια ρεύματα, κυκλώνες, παγόβουνα ή κομμάτια πάγου που επιπλέουν στο νερό, ακόμα και πυκνή ομίχλη⁸¹.

Σε ορισμένα έμφορτα ταξίδια του πλοίου, οι ναυλωτές εξετάζουν την εναλλακτική περίπτωση να χρησιμοποιήσει το πλοίο διαφορετική, αλλά πιο σύντομη πορεία από την αρχική. Ο κυριότερος λόγος που γίνεται αυτό είναι η μείωση του κόστους από τους ναυλωτές ή και από τους πλοιοκτήτες, με ταυτόχρονη όμως αύξηση του κόστους ασφάλισης του φορτίου, μόνο σε περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται από τους κινδύνους που υπάρχουν στη νέα πορεία του πλοίου⁸².

⁸¹ Για παράδειγμα, το πέρασμα του πλοίου το χειμώνα από τις Μεγάλες Λίμνες (Great Lakes) και το ποτάμι του Saint Lawrence στον Καναδά, δεν πρέπει να αγνοηθούν από τους ασφαλιστές, εάν πρόκειται το πλοίο να ταξιδέψει από αυτά τα μέρη.

⁸² Στα ταξίδια από την Ασία προς την Ευρώπη ή και τις Ανατολικές ακτές της Αμερικής, υπάρχουν δύο επιλογές. Η πρώτη είναι το πλοίο να κάνει τον κύκλο περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και η δεύτερη είναι το πλοίο να περάσει από το Κανάλι του Σουέζ. Η δεύτερη λύση είναι πολύ πιο σύντομη και οικονομική (το τελευταίο εξετάζεται πάντοτε σε σχέση με την κατάσταση της αγοράς) αλλά ο κίνδυνος και η πιθανότητα το πλοίο να πέσει στα χέρια πειρατών, λόγω περάσματος από τον Κόλπο του Άντεν, είναι μεγάλη. Αυτό λαμβάνεται υπόψη από τους ασφαλιστές οι οποίοι αυξάνουν ανάλογα το ασφάλιστρο προκειμένου να καλυφθεί ο επιπλέον κίνδυνος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Αναπόσπαστο μέρος της θαλάσσιας ασφάλισης του φορτίου αποτελεί η αγορά των απαιτήσεων. Σε περίπτωση που υπάρξει μερική ή και ολική απώλεια ή ζημιά στο μεταφερόμενο φορτίο, αυτόματα προκύπτει μια απαίτηση από τον ασφαλιζόμενο, προκειμένου να αποζημιωθεί αναλόγως.

Η αγορά των απαιτήσεων αποτελείται από ένα μεγάλο πλήθος εταιριών και διάφορων οργανισμών. Καθένας από αυτούς, έχει αναλάβει συγκεκριμένες αρμοδιότητες για τον καθορισμό της ευθύνης και το διακανονισμό της αποζημίωσης σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Ως μοναδικός στόχος των συμβαλλόμενων μερών εμφανίζεται η διευθέτηση και η τακτοποίηση της απαίτησης, χωρίς τη δημιουργία περαιτέρω προβλημάτων.

Όσον αφορά τη διαχείριση των απαιτήσεων, μπορούμε να συναντήσουμε διάφορες εκδοχές. Ορισμένες φορές ο ίδιος ο ασφαλιζόμενος, έμπορος στο επάγγελμα, ασχολείται και διαπραγματεύεται για την απαίτηση, ενώ σε άλλες περιπτώσεις, εκπροσωπείται από κάποιο μεσίτη ασφαλειών. Υπάρχουν περιπτώσεις που, έναντι ορισμένης αμοιβής, γίνεται διευθέτηση της απαίτησης από επαγγελματίες ρυθμιστές⁸³ (average adjusters), είτε προσλαμβάνονται ειδικοί από τους ασφαλιστές προκειμένου να διευθετήσουν ή ακόμα και να απορρίψουν κάποια απαίτηση.

Η γνώσεις του ασφαλιζόμενου πάνω σε θέματα της ασφάλισης του φορτίου και των διαδικασιών που ακολουθούνται σε περίπτωση απαίτησης, δεν είναι επαρκείς ώστε να μπορέσει να διαπραγματευτεί απευθείας με τους ασφαλιστές την απαίτησή του. Είναι σίγουρο ότι όταν προχωρήσουν οι συζητήσεις, θα βρεθεί σε αδιέξοδο, κινδυνεύοντας ακόμα και να ζημιωθεί. Υπάρχουν βέβαια σπάνιες περιπτώσεις που η εταιρία του ασφαλιζόμενου διαθέτει ξεχωριστό τμήμα που απαρτίζεται από ειδικούς, οι οποίοι ασχολούνται μόνο με θέματα ασφάλισης και επομένως η ασφάλιση του φορτίου και όλα τα θέματα που προκύπτουν στη συνέχεια διεκπεραιώνονται από τους ίδιους.

Στην αγορά του Λονδίνου, έχει καθιερωθεί ο μεσίτης ασφαλειών να ασχολείται και να αναλαμβάνει τις υποθέσεις των απαιτήσεων. Συνηθίζεται επίσης, να είναι ο ίδιος μεσίτης που είχε προσλάβει ο ενδιαφερόμενος προκειμένου να διαπραγματευτεί την

⁸³ Ο διακανονιστής αβαριών είναι εξειδικευμένος επαγγελματίας και δικαιούται αμοιβής για τις υπηρεσίες που παρέχει. Διορίζεται συνήθως είτε από τον πλοιοκτήτη είτε από τον ασφαλιστή για το διακανονισμό περίπλοκων απαιτήσεων και πρέπει να είναι αμερόληπτος στις αποφάσεις και το έργο του.

ασφάλιση του φορτίου του. Αυτό είναι απολύτως φυσιολογικό, από τη στιγμή που ο μεσίτης αυτός γνωρίζει όχι μόνο τους αντισυμβαλλόμενους, αλλά το ιστορικό της συγκεκριμένης ασφάλισης και τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο.

Οι μεγάλοι μεσιτικοί οίκοι διαθέτουν τμήμα απαιτήσεων που απασχολεί δεκάδες υπαλλήλους οι οποίοι έχουν εξειδίκευση στο συγκεκριμένο θέμα και διαθέτουν πολλές γνώσεις πάνω στο αντικείμενό τους. Σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε ότι η αμοιβή του μεσίτη είναι περίπου 1% και 0,5% της αποζημίωσης που πρόκειται να λάβει ο ασφαλιζόμενος σε περιπτώσεις μερικής και ολικής απώλειας του φορτίου αντίστοιχα. Γενικότερα, στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν απαιτείται πολύς χρόνος για διαπραγματεύσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του μεσίτη. Εάν η απώλεια καλύπτεται από το συμβόλαιο, η αποζημίωση για αυτή την απώλεια είναι σίγουρη, οτιδήποτε και αν σκεφτεί ή θελήσει να πράξει ο ασφαλιστής. Επομένως, σπάνιες είναι και οι υποθέσεις που οδηγούνται σε δικαστήριο προκειμένου να αποφασιστεί η υποχρέωση του ασφαλιστή να πληρώσει για την απώλεια του φορτίου.

Και ο ίδιος ο ασφαλιζόμενος πάντως έχει ευθύνη για το είδος της ασφάλισης που τελικά θα επιλέξει. Μοναδικός σκοπός της ασφάλισης του φορτίου είναι η προστασία του κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του και η καταβολή της αποζημίωσης όταν το φορτίο υποστεί ζημιά ή απώλεια. Δεν υπάρχει κανένα νόημα στη λογική ορισμένων που προτιμούν να πληρώσουν χαμηλό ασφαλιστρο ξέροντας όμως ότι θα δυσκολευτούν πολύ εάν προκύψει απαίτηση. Ο ασφαλιζόμενος, ο ασφαλιστής, ο μεσίτης, όλοι τους πρέπει να φέρονται άκρως επαγγελματικά και σωστά προκειμένου να έχουν την εμπιστοσύνη των υπόλοιπων. Ο μεσίτης που έχει τη φήμη ότι δεν κερδίζει υποθέσεις απαιτήσεων, δε θα προτιμηθεί από τον ασφαλιζόμενο. Αντίστοιχα, ο μεσίτης θα είναι διστακτικός να αναθέσει την ασφάλιση φορτίου σε ασφαλιστή ο οποίος δεν έχει και τόσο καλή διάθεση να ρυθμίσει την τυχόν απαίτηση του ασφαλιζόμενου. Ορισμένοι ασφαλιστές, στα πλαίσια καλής θέλησης και με απώτερο σκοπό να διατηρήσουν καλές σχέσεις με τους ασφαλιζόμενους, συμφωνούν στην χαριστική πληρωμή της αποζημίωσης, όταν η απαίτηση δεν καλύπτεται πλήρως από το συμβόλαιο.

Όπως προαναφέρθηκε, ο ρυθμιστής από το μέρος του ασφαλιστή δεν ξεκινάει συζητήσεις για το αν πρόκειται η απαίτηση να πληρωθεί ή όχι στις περιπτώσεις που αυτή καλύπτεται ξεκάθαρα από το ισχύον συμβόλαιο. Αυτό που πρέπει να κάνει είναι να βεβαιωθεί ότι αποδίδεται το σωστό ποσό ως αποζημίωση στον ασφαλιζόμενο. Από

την άλλη πλευρά, καθήκον του μεσίτη είναι να πράξει τα δέοντα, χρησιμοποιώντας τις γνώσεις του και την εμπειρία του, προκειμένου να διευθετήσει την αποζημίωση για τον πελάτη του. Εάν πιστεύει ότι η αποζημίωση δεν είναι εφικτή ή ότι δεν πρόκειται να πετύχει κάτι θετικό, θα πρέπει αμέσως να ενημερώσει τον ασφαλιζόμενο αναλόγως.

Προτού προχωρήσουμε, είναι απαραίτητο να αναφέρουμε και την περίπτωση που υπάρχει διαφωνία ανάμεσα στον ρυθμιστή και το μεσίτη για το εάν μια συγκεκριμένη απαίτηση πρέπει ή όχι να αποζημιωθεί. Προκειμένου να αποφευχθούν οι μακροχρόνιες διαφωνίες και αντιπαραθέσεις, ο ρυθμιστής ίσως συμφωνήσει να αποζημιωθεί ο ασφαλιζόμενος, με την προϋπόθεση ότι η απόφασή του δεν θα αποτελέσει κριτήριο για παρόμοιες περιπτώσεις στο μέλλον. Αυτό το επιτυγχάνει με την εισαγωγή της παρατήρησης “without prejudice”⁸⁴ στη συμφωνία του. Ο μεσίτης σίγουρα θα προτιμούσε να παραλειφθεί αυτή η φράση αλλά είναι υποχρεωμένος, λειτουργώντας για το καλό του πελάτη του, να κάνει την πρόταση του ρυθμιστή αποδεκτή⁸⁵.

⁸⁴ Νομικός όρος που σημαίνει με κάθε επιφύλαξη παντός δικαιώματος και προνομίου.

⁸⁵ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 445-448

6.1. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ

Η πολιτική και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί σε περίπτωση ύπαρξης απαίτησης είναι συγκεκριμένη και ρυθμίζεται από το σχετικό όρο⁸⁶ που έχει καθοριστεί από την Ένωση Ασφαλιστών των Lloyd's. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο όρο, ο ασφαλιζόμενος ή ο μεσίτης που τον εκπροσωπεί, θα πρέπει να απαιτήσει άμεσα από τον μεταφορέα, από την αρμόδια Λιμενική Αρχή και από οποιοδήποτε άλλο τρίτο μέρος για απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του. Είναι χρήσιμο να αιτηθεί για επιθεώρηση του φορτίου από εκπροσώπους του μεταφορέα και σε περίπτωση εύρεσης απώλειας ή ζημιάς στο φορτίο να προχωρήσει σε σχετική απαίτηση. Στις περιπτώσεις δε που η ζημιά ή απώλεια του φορτίου δεν είναι εφικτό να διαπιστωθεί άμεσα τη στιγμή παραλαβής του φορτίου αλλά μετέπειτα, ο μεσίτης έχει την υποχρέωση να το γνωστοποιήσει στα συμβαλλόμενα μέρη στο χρονικό διάστημα εντός τριών ημερών από τη στιγμή της παράδοσης των εμπορευμάτων. Επιπλέον, το μέρος που διεκδικεί την αποζημίωση, πρέπει σε σύντομο χρονικό διάστημα να υποβάλλει τα κάτωθι δικαιολογητικά έγγραφα:

- πρωτότυπο συμβόλαιο ασφάλισης ή το πιστοποιητικό της ασφάλισης⁸⁷
- πρωτότυπα ή φωτοτυπίες των τιμολογίων μεταφοράς
- πρωτότυπες φορτωτικές ή και άλλο αποδεικτικό συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου
- έγγραφη αναφορά της επιθεώρησης του φορτίου ή άλλου εγγράφου όπου φαίνεται ξεκάθαρα το μέγεθος της ζημιάς ή της απώλειας που έχει υποστεί το εμπόρευμα
- έγγραφο⁸⁸ που εμφανίζει την ποσότητα του φορτίου στο λιμάνι προορισμού
- αλληλογραφία με την εταιρία του μεταφορέα και των υπόλοιπων τρίτων αναφορικά στην υπευθυνότητά τους για τη ζημιά ή την απώλεια των αγαθών

⁸⁶ LPO 129, Important liability of carriers, bailees or other third parties – Survey – Documentation of claims.

⁸⁷ Certificate of Insurance.

⁸⁸ Weight note. Το έγγραφο αυτό συντάσσεται από τον πωλητή των εμπορευμάτων και αναφέρει το μικτό βάρος του φορτίου. Αναφέρει επίσης τον αριθμό των πακέτων στα οποία είναι συσκευασμένο το φορτίο καθώς και μια ενδεικτική τιμή του μέσου απόβαρου. Σε συνδυασμό με την απόδειξη (landing account) που εκδίδεται από την αποθήκη φύλαξης των εμπορευμάτων, εμφανίζει σημαντικές λεπτομέρειες για το εκάστοτε φορτίο.

Ο ασφαλιζόμενος που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ένα μεσίτη για να αναλάβει την υπόθεση της απαίτησής του, οφείλει να του προωθήσει τα παραπάνω δικαιολογητικά χωρίς καμία καθυστέρηση.

Εξίσου σημαντικά είναι τα αρχεία και τα πρακτικά που διατηρούνται στο γραφείο των μεσιτών, σχετικά με όλες τις υποθέσεις απαιτήσεων που αναλαμβάνουν. Από τη στιγμή που ο ασφαλιζόμενος αναθέσει σε μεσίτη την υπόθεσή του και του αποστείλει όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα, ο τελευταίος θα δημιουργήσει σχετικό φάκελο⁸⁹, που θα περιλαμβάνει, εκτός από όλα τα έγγραφα, τις εξής πληροφορίες:

- ημερομηνία της παραλαβής της απαίτησης
- αριθμός πρωτοκόλλου. Ο συγκεκριμένος αριθμός αναφέρεται και σχετίζεται με όλα τα έγγραφα και την αλληλογραφία για τη συγκεκριμένη υπόθεση
- όνομα του απαιτητή και λογαριασμό ασφάλισης. Δεν είναι υποχρεωτικό ο απαιτητής να είναι και εκείνος που έχει προχωρήσει στην ασφάλιση του φορτίου. Αυτός είναι και ο λόγος που χρειάζεται τόσο το όνομα του ατόμου που διεκδικεί την αποζημίωση όσο και τα στοιχεία για τα οποία έγινε η κάλυψη.
- όνομα του πλοίου. Και αυτό το στοιχείο είναι πολύ σημαντικό από άποψη αναγνώρισης, καθώς ο ασφαλιστής δε δύναται να θεωρηθεί υπεύθυνος για κάποιο γεγονός που συνέβη σε πλοίο που δεν δηλώθηκε ποτέ από τον ασφαλιζόμενο. Σε περιπτώσεις μεταφόρτωσης, το όνομα του πλοίου με το οποίο διενεργείται η μεταφόρτωση του φορτίου πρέπει επίσης να γίνει γνωστό.
- Όνομα και υπόλοιπα στοιχεία του επιθεωρητή. Αυτές οι λεπτομέρειες είναι απαραίτητες μόνο όταν ο μεσίτης διορίζει κάποιον επιθεωρητή. Ο ασφαλιστής προφανώς να επιλέξει να ενημερώσει τη Salvage Association⁹⁰, η οποία θα διορίσει επιθεωρητή εκ μέρους του. Ο μεσίτης που εκπροσωπεί τον ασφαλιζόμενο θα πρέπει να ενημερωθεί για την ενέργεια αυτή και να καταχωρήσει τα στοιχεία του δεύτερου επιθεωρητή στο φάκελο.
- αριθμός αναφοράς με βάση τον οποίο σημαντικές λεπτομέρειες της απαίτησης θα μπορούν να βρεθούν σε άλλα πρακτικά και αρχεία
- Γενικότερα σχόλια για την υπόθεση.

⁸⁹ Claims register file.

⁹⁰ Όταν συμβαίνει ένα ατύχημα και ακολουθεί σχετική απαίτηση, οι ναυτοασφαλιστές δίνουν εντολή στον Οργανισμό Διάσωσης να δράσει εκ μέρους τους. Τα μέλη του χαρακτηρίζονται από συνέπεια, αξιοπιστία και αντικειμενικότητα.

Με τη δημιουργία του παραπάνω φακέλου και την καταγραφή της απαίτησης, αποστέλλεται στον απαιτητή ένα επίσημο έγγραφο που αναφέρει τον σχετικό αριθμό καταγραφής της απαίτησης. Εάν λείπουν ορισμένα έγγραφα από το φάκελο που έχει ανοίξει ο μεσίτης, πρέπει να τα ζητήσει από τον ενδιαφερόμενο ώστε όλα τα στοιχεία να είναι στη διάθεσή του για να κερδίσει την υπόθεση.

Η δευτερεύουσα καταγραφή, η οποία πρέπει να υπάρχει στα αρχεία του μεσίτη, διακρίνει τις διάφορες υποθέσεις απαιτήσεων με βάση το όνομα του απαιτητή, κατά αλφαβητική σειρά. Περιλαμβάνονται επίσης και ορισμένες άλλες σημαντικές πληροφορίες, όπως η πορεία εκδίκασης της απαίτησης και οι λόγοι καθυστέρησης, εάν ισχύει κάτι παρόμοιο. Αυτού του είδους το αρχείο αποδεικνύεται πολύτιμο, καθώς η αναζήτηση μιας συγκεκριμένης απαίτησης στον προαναφερθέντα φάκελο του μεσίτη ίσως είναι δύσκολη, με αποτέλεσμα πολλές φορές, λόγω έλλειψης χρόνου κυρίως, οι υποθέσεις να παραβλέπονται και να καθυστερούν.

Η επόμενη ενέργεια του μεσίτη είναι ο υπολογισμός του ακριβές ποσού που δικαιούται να αποζημιωθεί ο απαιτητής, σύμφωνα πάντα με τους όρους του ασφαλιστήριου συμβολαίου και το μέγεθος της απώλειας που έχει υποστεί το φορτίο του. Ο υπολογισμός της αποζημίωσης είναι μια διαδικασία ρουτίνας για τους μεσίτες ασφαλειών, οι οποίοι ορισμένες φορές, την αναθέτουν σε διακανονιστές, έναντι κάποιας αμοιβής. Το υπολογιστικό υπόμνημα ετοιμάζεται συνήθως τριπλότυπο. Ένα αντίτυπο αποστέλλεται στον απαιτητή, ο μεσίτης χρειάζεται και εκείνος ένα αντίγραφο για τον φάκελό του, ενώ το τρίτο απαιτείται από τον μεσίτη που εκπροσωπεί τον ασφαλιστή.

Με την ολοκλήρωση του υπολογισμού της αποζημίωσης, γίνεται εισαγωγή της απαίτησης στο τρίτο σημαντικό αρχείο, στο βιβλίο αναφοράς⁹¹ (the report book). Όλες οι λεπτομέρειες της υπόθεσης βρίσκονται πλέον σε αυτό το βιβλίο, το οποίο ανανεώνεται κάθε αρχή του χρόνου. Μπορεί η μορφοποίηση των στοιχείων που περιέχει να βρίσκεται πάντοτε στη διακριτική ευχέρεια του μεσίτη, αλλά τα βασικά του σημεία είναι τα εξής:

1. ημερομηνία παραλαβής της απαίτησης
2. όνομα του απαιτητή

⁹¹ Αποτελεί ένα πλήρες αρχείο της απαίτησης και της προόδου της από την υποβολή μέχρι και την εκδίκασή της.

3. όνομα του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στην περιπέτεια
4. λεπτομέρειες του ατυχήματος
5. έγγραφα που έλαβε από τον απαιτητή
6. οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν κατά τη διάρκεια της υπόθεσης
7. είδος της απαίτησης
8. ποσό προς αποζημίωση
9. ημερομηνία αποστολής του πιστωτικού τιμολογίου στον πελάτη
10. λεπτομέρειες για την επικείμενη πληρωμή του ποσού

Στη σημερινή εποχή, η τεχνολογική εξέλιξη έχει επηρεάσει και το συγκεκριμένο τομέα, με αποτέλεσμα η διενέργεια των απαιτούμενων διαδικασιών και η σύνταξη των απαραίτητων εγγράφων να πραγματοποιείται εύκολα και με γρήγορους ρυθμούς.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε ότι σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, το πρωτότυπο συμβόλαιο ασφάλισης ή και το πιστοποιητικό ασφάλισης, αποτελούν έγγραφα που πρέπει να παρουσιαστούν στον ασφαλιστή για την τακτοποίηση της απαίτησης. Επιπροσθέτως, υπάρχει και η διαδικασία, όταν τα παραπάνω έγγραφα έχουν χαθεί, σύμφωνα με την οποία η διευθέτηση της απαίτησης οριστικοποιείται και χωρίς αυτά, με την συμπλήρωση και υπογραφή από τον ασφαλιζόμενο σχετικής επιστολής ευθύνης (letter of indemnity). Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το μέρος στο όνομα του οποίου έχει εκδοθεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, δικαιούται και την αποζημίωση. Πολλές φορές όμως, μια απαίτηση παρουσιάζεται στους ασφαλιστές από κάποιον διαφορετικό από εκείνον που έχει υπογράψει αρχικά το συμβόλαιο. Η συγκεκριμένη περίπτωση ισχύει όταν, λόγω των τυχόν μεταπωλήσεων του φορτίου από τον αρχικό ασφαλιζόμενο σε τρίτα μέρη, το όνομα του τελευταίου δικαιούχου είναι οπισθογραφημένο στο ίδιο το συμβόλαιο. Συνηθίζεται επίσης ο εντολέας να υπογράψει απλώς το έγγραφο ασφάλισης και να το παραδίδει στον εντολοδόχο, χωρίς την ύπαρξη παρατήρησης στο πίσω μέρος αυτής. Με αυτόν τον τρόπο ο ασφαλιζόμενος παρέχει στο μεσίτη και εκπρόσωπό του το δικαίωμα να διεκδικήσει τυχόν αποζημίωση, χωρίς να χρειάζονται περαιτέρω διαδικασίες.

Από τη στιγμή που η απαίτηση του ασφαλιζόμενου επιβεβαιωθεί και γίνει δεκτή από τους ασφαλιστές, ο μεσίτης αναλαμβάνει να τακτοποιήσει το θέμα της πληρωμής με τον δικαιούχο της αποζημίωσης. Οι μεγάλες μεσιτικές εταιρίες διαθέτουν τεράστια

χρηματικά κεφάλαια, μέρος των οποίων διαθέτουν για την πληρωμή της αποζημίωσης στον ασφαλιζόμενο, χωρίς να περιμένουν την καταβολή του ποσού πρώτα από τους ασφαλιστές. Αυτή η πρακτική συμφέρει τον ασφαλιζόμενο, ο οποίος δε χρειάζεται να περιμένει την πληρωμή από τους ασφαλιστές, η οποία μπορεί και να καθυστερήσει για διάφορους λόγους. Επιπλέον, αυτή η ενέργεια, μόνο θετικά σχόλια μπορεί να αποσπάσει για τη συγκεκριμένη μεσιτική εταιρία. Υπάρχουν και οι περιπτώσεις, που για ορισμένους λόγους, ο μεσίτης περιμένει πρώτα τον ασφαλιστή να του καταβάλει το ποσό και έπειτα με τη σειρά του το αποδίδει στον ασφαλιζόμενο.

Η τακτοποίηση της πληρωμής γίνεται είτε με τραπεζική επιταγή είτε με χρέωση – πίστωση υπολοίπου λογαριασμού. Σύμφωνα με τη νομοθεσία πάντως, ο μοναδικός υπεύθυνος για την πληρωμή της αποζημίωσης στον ασφαλιζόμενο παραμένει ο ασφαλιστής. Αυτό σημαίνει ότι εάν ο μεσίτης έχει λάβει τα χρήματα από τον ασφαλιστή αλλά αδυνατεί να πληρώσει τον απαιτητή, ο ασφαλιζόμενος έχει τη δυνατότητα να προσφύγει εναντίον του ασφαλιστή εμφανίζοντας στις αρμόδιες αρχές το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ο μεσίτης επίσης, διατηρεί το δικαίωμα κατάσχεσης της αποζημίωσης που προορίζεται για τον ασφαλιζόμενο, σε σχέση με τη μη πληρωμή σε αυτόν του ασφάλιστρου ή οποιουδήποτε άλλου ποσού που του οφείλει ο ασφαλιζόμενος. Συνήθως ο μεσίτης επιστρέφει το ποσό στον ασφαλιζόμενο μειωμένο κατά το ποσό που εκκρεμεί προς πληρωμή του λόγω ανεξόφλητων οφειλών.

Όταν πραγματοποιηθεί η πληρωμή της αποζημίωσης, όλα τα έγγραφα που έχει συγκεντρώσει ο μεσίτης επιστρέφουν στον ασφαλιζόμενο και ο σχετικός φάκελος αρχειοθετείται. Ο ασφαλιστής ενδέχεται να απαιτήσει με τη σειρά του τα χρήματα της αποζημίωσης από ένα τρίτο μέρος που θεωρεί υπεύθυνο για την απώλεια ή τη ζημιά του φορτίου. Σε αυτή την περίπτωση, όλα τα έγγραφα της απαίτησης παραχωρούνται στον μεσίτη που εκπροσωπεί τον ασφαλιστή, προκειμένου να διεκδικήσει την πληρωμή του με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία.

6.1.2 ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ LLOYD'S

Όλα τα παραπάνω συνιστούν τη βασική διαδικασία αναφορικά στις απαιτήσεις στα πλαίσια της θαλάσσιας ασφάλισης γενικότερα. Οι μέθοδοι που ακολουθούνται για τη διευθέτηση των απαιτήσεων στην αγορά των Lloyd's είναι κάπως διαφορετικοί σε σχέση με εκείνη που έχει ήδη αναλυθεί.

Οι δύο βασικοί οργανισμοί που έχουν δημιουργηθεί και λειτουργούν ως ξεχωριστές οντότητες στην αγορά των Lloyd's είναι το Lloyd's Underwriters Claims Office (LUCO) και το Lloyd's Recoveries Department. Για ένα πολύ μεγάλο αριθμό συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου, τις σχετικές καλύψεις των διαφόρων κινδύνων αναλαμβάνουν ασφαλιστές των Lloyd's. Ο πρώτος οργανισμός είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο αρχικά και μετέπειτα για την τακτοποίηση της απαίτησης για απώλεια ή ζημιά φορτίου που καλύπτεται από τέτοιου είδους ασφαλιστήρια συμβόλαια. Η υποβολή αυτών των απαιτήσεων γίνεται από τους μεσίτες των Lloyd's εκ μέρους των ασφαλιζόμενων που εκπροσωπούν.

Τα συνδικάτα των ασφαλιστών, με βάση το ποσοστό συμμετοχής του παραπάνω οργανισμού των Lloyd's στις υποθέσεις απαιτήσεων, διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α συνδέεται άρρηκτα με την πλήρη ανάθεση της διευθέτησης της απαίτησης των συνδικάτων από το Γραφείο Απαιτήσεων των Lloyd's, χωρίς να χρειάζεται οι ασφαλιστές να δώσουν την έγκρισή τους. Αυτού του είδους τα συνδικάτα αποτελούν την πλειοψηφία στην αγορά της θαλάσσιας ασφάλισης.

Ορισμένοι ασφαλιστές προτιμούν να μην παραχωρούν πλήρη δικαιοδοσία στο συγκεκριμένο οργανισμό για την τακτοποίηση μιας απαίτησης. Θέτουν ως όριο ένα ποσό και σε περίπτωση που η απαίτηση του ασφαλιζόμενου για αποζημίωση ξεπερνάει αυτό το συμφωνηθέν ποσό, τότε χρειάζεται ο έλεγχος της υπόθεσης και η έγκριση για την πληρωμή από τον ασφαλιστή που ανήκει στο εκάστοτε συνδικάτο. Τα συνδικάτα αυτά ανήκουν στην επόμενη κατηγορία, την Β.

Υπάρχει και ένα πολύ μικρό ποσοστό συνδικάτων που ανήκουν στην κατηγορία Γ και δεν είναι εγγεγραμμένα στο Γραφείο Απαιτήσεων των Lloyd's. Αυτό σημαίνει ότι οποιαδήποτε υπόθεση απαίτησης προκύψει, την αναλαμβάνει ο ενεργός ασφαλιστής του συνδικάτου για έλεγχο και διευθέτηση, χωρίς καμία άλλη παρέμβαση.

Ο οργανισμός διαθέτει πολλά άτομα ως προσωπικό που το καθένα αναλαμβάνει και διαφορετικές αρμοδιότητες, ανάλογα με τις γνώσεις του και το βαθμό δυσκολίας της υπόθεσης. Ανεξάρτητα όμως από την κατηγορία στην οποία ανήκει ένα συνδικάτο, ο οργανισμός δεν έχει το δικαίωμα να διορίσει κάποιον επιθεωρητή εκ μέρους του ασφαλιστή, ούτε να υπογράψει έγγραφα γενικής αβαρίας. Τα θέματα αυτά άπτονται της αρμοδιότητας μόνο του συνδικάτου που έχει υπογράψει την κάλυψη των κινδύνων.

Ο έτερος οργανισμός που λειτουργεί στα πλαίσια των Lloyd's είναι το Τμήμα της Ανάκτησης της Απαίτησης (Lloyd's Recoveries Department). Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι είναι πολλές οι πιθανότητες ο ασφαλιστής να διεκδικήσει τα χρήματα που πλήρωσε στον ασφαλιζόμενο ως αποζημίωση, από ένα τρίτο μέρος, για παράδειγμα από το μεταφορέα, θεωρώντας τον υπεύθυνο για την απώλεια ή τη ζημιά που υπέστη το φορτίο. Σε τέτοια ιδιάζουσα περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα, έπειτα από τη διευθέτηση της αποζημίωσης από το Γραφείο, αποστέλλονται στο Τμήμα Ανάκτησης, προκειμένου ο ασφαλιστής να διεκδικήσει με τη σειρά του μέρος του ποσού ή όλο το ποσό που αναγκάστηκε να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το Τμήμα Ανάκτησης προσφέρεται για ευρεία εφαρμογή των δραστηριοτήτων του όχι μόνο για περιπτώσεις απαιτήσεων προς τα συνδικάτα των Lloyd's, αλλά όταν αυτό απαιτείται και για τις υποθέσεις των ασφαλιστικών εταιριών – μελών των Lloyd's που είναι και μέλη του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου. Για τις υπηρεσίες που παρέχει το Τμήμα εισπράττει μια συγκεκριμένη αμοιβή⁹², μόνο εάν κερδίσει την υπόθεση και καταφέρει να αποζημιωθεί και ο ασφαλιστής.

Το Ινστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου δεν διαθέτει αντίστοιχο των Lloyd's οργανισμό για τακτοποίηση των υποθέσεων απαίτησης. Τα δύο πρώτα μέλη που έχουν αναλάβει το μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης, έχουν την εξουσιοδότηση από τους υπόλοιπους ασφαλιστές να ελέγξουν την απαίτηση και είτε να δώσουν την έγκρισή τους, είτε να την απορρίψουν. Στην πρώτη περίπτωση, την οικονομική διευθέτηση του θέματος αναλαμβάνει το Ινστιτούτο και μόλις ολοκληρωθεί, ενημερώνει σχετικά τους υπόλοιπους ασφαλιστές για όλες τις λεπτομέρειες και για το ποσοστό συμμετοχής τους στο τελικό ποσό προς πληρωμή στο δικαιούχο⁹³.

⁹² No cure – no pay basis.

⁹³ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 449-462

6.2 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Εκτός από τους μεσίτες ασφαλειών, οι διακανονιστές απαιτήσεων και οι διακανονιστές αβარიών έχουν τη δική τους ξεχωριστή θέση στην αγορά των απαιτήσεων.

Οι διακανονιστές αβარიών ασχολούνται αποκλειστικά με περίπλοκες υποθέσεις απαιτήσεων, αν και δεν είναι αναγκαίο να διορίζονται από κάποιο συμβαλλόμενο μέρος, μόνο και μόνο για να ετοιμάσουν μία έκθεση απαίτησης. Τις περισσότερες φορές, οι απαιτήσεις δεν χρειάζεται να αναφέρονται στους διακανονιστές, ενώ για ορισμένες υποθέσεις, μπορεί να ζητηθεί η εξειδικευμένη γνώμη τους. Υπάρχουν απαιτήσεις για τις οποίες τόσο η ευθύνη των ναυτασφαλιστών όσο και ο σωστός



υπολογισμός της αποζημίωσης απαιτούν την παρέμβαση των διακανονιστών. Το ίδιο ισχύει και για τις περιπτώσεις όπου τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι τέτοιου τύπου που είναι απαραίτητη προϋπόθεση η συμβολή του διακανονιστή στην τακτοποίηση της απαίτησης. Όταν οι ναυτασφαλιστές διορίσουν διακανονιστή

Εικόνα 6.1 Το λογότυπο της Ένωσης Διακανονιστών Αβარიών

αβარიών, είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν την αμοιβή του για την παροχή των υπηρεσιών του. Όντας επίσης αμερόληπτοι και δίκαιοι στις αποφάσεις τους, οι διακανονιστές υπόκεινται σε μια σειρά κανονισμών⁹⁴ που έχουν σκοπό τη διατήρηση της ισορροπίας και ενιαίας πολιτικής. Ανάλογα με τη βαρύτητα και τη σπουδαιότητα της υπόθεσης, η έκθεση που υποβάλλεται από τους διακανονιστές μπορεί να είναι είτε πολύ σύντομη είτε να είναι πολύ αναλυτική και να περιέχεται σε πάρα πολλές σελίδες. Και στις δύο περιπτώσεις, δεν πρέπει να υπάρχει καμία παράλειψη και όλες οι λεπτομέρειες και τα σημαντικά στοιχεία της υπόθεσης να παρατίθενται στη σχετική έκθεση.

Οι διακανονιστές απαιτήσεων μπορούν να προσφέρουν μια πιο γρήγορη και αξιόπιστη λύση στο πρόβλημα της διευθέτησης μιας απαίτησης, κυρίως όσον αφορά στα απλά θέματα αυτής. Έχουν τη δυνατότητα να παρέμβουν στη διαφωνία που ίσως προκύψει

⁹⁴ Rules of Practice.

μεταξύ του ασφαλιζόμενου και των ασφαλιστών. Αυτό το γεγονός μπορεί να συμβεί εφόσον ο ασφαλιζόμενος δεν είχε κατανοήσει αρχικά τις καλύψεις και τους περιορισμούς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που ορισμένοι τύποι απώλειας έχουν αποκλειστεί εσκεμμένα από τους ασφαλιστές ώστε να προστατευτούν από μελλοντικές οικονομικές ζημιές. Σε αυτές αλλά και πολλές άλλες παρόμοιες καταστάσεις, οι διακανονιστές απαιτήσεων είναι τα πρόσωπα που ρυθμίζουν και εφαρμόζουν το διακανονισμό, μερικό ή ολικό, μεταξύ των δύο μερών, προκειμένου να μην υπάρχει καμία αμφιβολία από κανέναν.

Το 1856, ιδρύθηκε στο Λονδίνο, από ορισμένους ναυτασφαλιστές, από τις υπάρχουσες ασφαλιστικές εταιρίες, από πλοιοκτήτες και έμπορους αγαθών, ένας οργανισμός με το όνομα «Οργανισμός για την προστασία του συμφέροντος του εμπορίου σεβόμενος την κατεστραμμένη περιουσία»⁹⁵. Μερικά χρόνια αργότερα, το 1867, αναγνωρίστηκε ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που οι υπηρεσίες του ήταν διαθέσιμες για οποιοδήποτε μέρος του οποίου τα συμφέροντα απειλούνταν από τους θαλάσσιους κινδύνους. Μεταξύ άλλων, ο οργανισμός αυτός παρέχει τεχνική βοήθεια σχετικά με τη διάσωση του φορτίου και κανονίζει τη διενέργεια επιθεώρησης του κατεστραμμένου φορτίου από έμπειρο επιθεωρητή, με τη στενή συνεργασία με τον τοπικό πράκτορα. Για αυτό το σκοπό, ο Οργανισμός διατηρεί γραφεία σε όλα τα μεγάλα λιμάνια παγκοσμίως, βοηθώντας παράλληλα στις διαπραγματεύσεις για τα συμβόλαια διάσωσης του φορτίου και των σχετικών αποζημιώσεων.

Με το που συμβαίνει κάποιο ατύχημα και φυσικά προκύπτει και ανάλογη απαίτηση, οι ναυτασφαλιστές δίνουν εντολή στον Οργανισμό να δράσει για λογαριασμό τους. Οι εκπρόσωποι του Οργανισμού δεν έχουν ως καθήκον τον καθορισμό των υποχρεώσεων προς τους ασφαλιστές, ούτε έχουν δικαίωμα να αποφασίσουν για το ποσό που μπορεί να ανακτηθεί, πάντοτε με βάση τους όρους του συμβολαίου. Ο κύριος ρόλος τους είναι, μέσα από την αναλυτική έρευνα, να προσδιορίσουν την αιτία και την έκταση της ζημιάς των εμπορευμάτων, καθώς επίσης και τις ανάλογες δαπάνες που χρειάζεται να γίνουν. Ο ίδιος ο Οργανισμός δεν είναι κάτοχος ναυαγοσωστικού εξοπλισμού, αλλά μπορεί να επιβλέπει και να συντονίζει το έργο των αρμόδιων εταιριών. Σε περισσότερες περιπτώσεις και δύσκολες περιπτώσεις, ο Οργανισμός έχει την έγκριση από τους

⁹⁵ The Association for the Protection of Commercial Interests as respects Wrecked and Damaged Property.

ναυτασφαλιστές να στείλει ομάδα διάσωσης οπουδήποτε παραστεί ανάγκη για να παρέχει την κατάλληλη βοήθεια. Γενικότερα, λόγω αυτών των υποχρεώσεων, οι εκπρόσωποι του Οργανισμού Διάσωσης οφείλουν να ενημερώνονται σχετικά με οτιδήποτε νεότερο εμφανίζεται στην αγορά, με τις πλέον σύγχρονες απειλές και προβλήματα, καθώς επίσης να συμβαδίζει με τις νέες τάσεις της τεχνολογίας προς διευκόλυνση του δύσκολου έργου που τους ανατίθενται κάθε φορά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΧΩΝ

6.3 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ο παραλήπτης του φορτίου στο λιμάνι προορισμού, όταν διαπιστώσει ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα με το φορτίο, όπως απώλεια ή και ζημιά μέρους ή ολόκληρης της ποσότητας των εμπορευμάτων, οφείλει να ενεργήσει πολύ γρήγορα, προκειμένου να μη χαθεί πολύτιμος χρόνος. Η πρώτη κίνηση είναι να ειδοποιήσει τους πιο κοντινούς μεσίτες των ασφαλιστών που έχουν αναλάβει την ασφάλιση της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η απευθείας επικοινωνία του παραλήπτη με τους ασφαλιστές ενδείκνυται στην περίπτωση που δεν υπάρχει κάποιος εκπρόσωπος των ασφαλιστών στους οποίους θα αναφερθεί το συμβάν. Συνήθως όμως, οι ασφαλιστικές εταιρίες, εκπροσωπούνται είτε από πράκτορες των Lloyd's⁹⁶, είτε από πράκτορες που έχουν διοριστεί από το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, σε όλα τα κύρια λιμάνια παγκοσμίως.

Η επιθεώρηση του φορτίου σχεδιάζεται και πραγματοποιείται κατόπιν συμπλήρωσης της σχετικής αίτησης από τον παραλήπτη του φορτίου, η οποία παρέχεται σε εκείνον από το αντισυμβαλλόμενο μέρος. Η μόρφοποίηση της αίτησης για επιθεώρηση δεν είναι η ίδια σε όλες τις περιπτώσεις και όλες τις αγορές, αλλά περιλαμβάνει ορισμένες πληροφορίες που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη σελίδα που είναι και υπογεγραμμένη από τον αιτών, πρέπει να περιέχει τα κάτωθι στοιχεία:

1. αίτηση για επιθεώρηση του «ύποπτου» φορτίου και μετέπειτα έκδοση του ανάλογου πιστοποιητικού
2. συμφωνία για πληρωμή του κόστους της επιθεώρησης
3. περιγραφή του φορτίου και του τρόπου συσκευασίας του
4. το όνομα του πλοίου, ημερομηνία εκφόρτωσης και παράδοσης του φορτίου στο νόμιμο παραλήπτη του
5. το μέρος που βρίσκεται τοποθετημένο το φορτίο που έχει υποστεί ζημιά, ξεχωριστά από το υπόλοιπο φορτίο
6. σε ποιον και πότε έγινε η αναφορά της ζημιάς ή της απώλειας⁹⁷

Ενώ η δεύτερη σελίδα της αίτησης στην ουσία αποτελεί επανάληψη της διάταξης⁹⁸ σχετικά με τις υποχρεωτικές ενέργειες του παραλήπτη όταν διαπιστώσει ζημιά στο

⁹⁶ Για τις ασφαλιστικές εταιρίες που είναι μέλη των Lloyd's.

⁹⁷ Εάν η αναφορά έγινε προς τους πράκτορες του πλοίου ή τους ιδιοκτήτες του, με σκοπό να την προωθήσουν στο κατάλληλο μέρος, αυτό δηλώνεται με επισυναπτόμενο στην αίτηση έγγραφο.

φορτίο, η τρίτη σελίδα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία που γνωστοποιούνται στους πλοιοκτήτες ή τους πράκτορες του πλοίου όταν δεν υπάρχει απευθείας αναφορά στους ασφαλιστές του φορτίου. Συγκεκριμένα, οι πληροφορίες που περιέχονται είναι οι εξής:

1. το όνομα του πλοίου και των πρακτόρων του πλοίου
2. λεπτομέρειες αναφορικά στο φορτίο και στην απώλεια ή ζημιά του
3. δήλωση που καθιστά τους πλοιοκτήτες αποκλειστικά υπεύθυνους για τη ζημιά ή απώλεια του φορτίου
4. ημερομηνία και μέρος που πρόκειται να πραγματοποιηθεί η επιθεώρηση του φορτίου

Η επιθεώρηση του φορτίου μπορεί να γίνει είτε από τον πράκτορα των ασφαλιστών, εάν διαθέτει τις απαιτούμενες γνώσεις και πιστοποίηση, σε διαφορετική περίπτωση διορίζεται ένας τοπικός επιθεωρητής. Αφού εξεταστεί με προσοχή το φορτίο, ο επιθεωρητής θα συντάξει την αναφορά του, η οποία ουσιαστικά αποτελεί το πιστοποιητικό επιθεώρησης. Όλες οι δαπάνες της επιθεώρησης βαρύνουν τον παραλήπτη του φορτίου και είναι πληρωτέες προτού εκδοθεί το πιστοποιητικό από τον επιθεωρητή. Τα χρήματα αυτά θα επιστραφούν στον παραλήπτη του φορτίου μόνο στην περίπτωση που εν τέλει αποδειχτεί ότι το φορτίο όντως έχει καταστραφεί και η ζημιά καλύπτεται από τους όρους του συμβολαίου. Αυτομάτως, αυτές οι δαπάνες αποτελούν μέρος του τελικού ποσού της αποζημίωσης.



Η αναφορά του επιθεωρητή μπορεί να έχει διαφορετική μορφή κάθε φορά, όπως άλλωστε και όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με την υπόθεση της απαίτησης, αλλά ορισμένες πληροφορίες είναι κοινές για όλους τους τύπους αναφορών. Επιπλέον, μέσα από αυτές τις πληροφορίες, πηγάζουν και κάποια ερωτήματα που συνδέονται άμεσα με αυτές.

Τα προσωπικά στοιχεία του παραλήπτη, το όνομα του και η διεύθυνσή του ή τα αντίστοιχα στοιχεία του πράκτορα που

Εικόνα 6.2 Επιθεωρητής φορτίου

εκπροσωπεί τον ασφαλιζόμενο πρέπει να εμφανίζονται στην αναφορά.

⁹⁸ The Important Notice Clause or The Red Line Clause.

Το μέρος που κάνει την αίτηση για επιθεώρηση του φορτίου δεν είναι υποχρεωτικά ο παραλήπτης. Εάν η ζημιά του φορτίου διαπιστωθεί σε λιμάνι διαφορετικό του τόπου προορισμού του πλοίου και του φορτίου, τότε την αίτηση μπορεί να συμπληρώσει και να υποβάλλει ακόμα και ένας πράκτορας. Επομένως, χρειάζονται και τα στοιχεία οποιουδήποτε έχει την πρώτη επαφή με την αίτηση. Τυχόν καθυστέρηση στην υποβολή της αίτησης για επιθεώρηση μπορεί να αποδειχτεί αδικαιολόγητη, άρα και να αποτελέσει αιτία που η απαίτηση για αποζημίωση δεν θα έχει καμία ισχύ.

Οι διάφορες πληροφορίες για τον επιθεωρητή απαιτούνται για την ομαλή διενέργεια της επιθεώρησης, όπως επίσης και ποιος προχώρησε στο διορισμό του. Εκτός από τον ασφαλιστή και τον μεσίτη ή και πράκτορα που λειτουργεί για λογαριασμό του και προς όφελός του, υπάρχει και η πιθανότητα ο επιθεωρητής να διοριστεί από τον ασφαλιζόμενο ή και τον παραλήπτη. Όποιος και αν είναι, ο ασφαλιζόμενος που είναι και ο άμεσα ενδιαφερόμενος είναι υποχρεωμένος να τον γνωρίζει.

Το όνομα του πλοίου που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά του φορτίου μέχρι το λιμάνι προορισμού, η ονομασία του μέρους καθώς και η ημερομηνία άφιξης του πλοίου εκεί, αποτελούν σημεία αναφοράς για τον επιθεωρητή. Το χρονικό σημείο που πραγματοποιήθηκε η εκφόρτωση των εμπορευμάτων από το πλοίο μπορεί να διαφέρει από το πότε έφτασε το πλοίο, αλλά είναι εξίσου σημαντική λεπτομέρεια. Μια ακόμα πληροφορία που βοηθάει κατά πολύ όποιον έχει αναλάβει τον έλεγχο και τη διευθέτηση της απαίτησης, είναι η ημερομηνία που παραδόθηκε το φορτίο στο μέρος όπου θα γίνει η επιθεώρησή του. Με αυτόν τον τρόπο, εύκολα διαπιστώνεται εάν υπήρξε κάποια αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην υποβολή της αίτησης για επιθεώρηση του φορτίου⁹⁹.

Οι διάφορες λεπτομέρειες αναφορικά στη διενέργεια της επιθεώρησης και τα δικαιολογητικά που θα παρουσιαστούν¹⁰⁰ καταγράφονται στην αναφορά. Αναφέρθηκε προηγουμένως πόσο μεγάλη σημασία έχουν οι άμεσες ενέργειες του ασφαλιζόμενου

⁹⁹ Είναι σημαντικό η επιθεώρηση του φορτίου να γίνεται το συντομότερο δυνατόν από τη στιγμή που αποκαλύπτεται η ζημιά, ειδικότερα εάν έχει παύσει χρονικά να ισχύει η ασφαλιστική κάλυψη του φορτίου. Τις περισσότερες φορές ο αιτούμενος αποζημίωση εξηγεί τους λόγους που προκάλεσαν αυτή την καθυστέρηση, οι οποίοι θα πρέπει να αποδεικνύονται εγγράφως.

¹⁰⁰ Υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο παραλήπτης του φορτίου αρνείται να το παραλάβει, προφανώς εξαιτίας της ζημιάς, αλλά πρέπει να δικαιολογήσει αυτή τη στάση του. Όταν η ζημιά ή η απώλεια είναι εμφανής στο φορτίο, οι αποδείξεις παραλαβής του πρέπει να περιέχουν τις ανάλογες παρατηρήσεις.

από τη στιγμή που θα διαπιστωθεί απώλεια ή ζημιά του φορτίου, προκειμένου να ελαχιστοποιήσει την επικείμενη καταστροφή του φορτίου. Ο τρόπος και ο χρόνος αντίδρασής του, θα επισημανθεί μαζί με όλα τα υπόλοιπα.

Όταν τα εμπορεύματα μεταφορτώνονται από ένα πλοίο σε κάποιο άλλο, δεν αρκεί η επισήμανση μόνο της συγκεκριμένης επιχείρησης. Το όνομα του πλοίου που χρησιμοποιείται για τη μεταφόρτωση και η ονομασία του μέρους όπου αυτή λαμβάνει χώρα πρέπει να αναφερθούν. Ο ασφαλιζόμενος οφείλει να ενημερώσει τον ασφαλιστή του φορτίου όταν πρόκειται να γίνει μεταφόρτωση των αγαθών, διαφορετικά η απαίτηση του για ζημιά του φορτίου κατά τη μεταφόρτωσή του ίσως χαρακτηριστεί άκυρη. Το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και στις περιπτώσεις που το φορτίο φορτώνεται στο πλοίο ή ξεφορτώνεται από αυτό μέσω των μικρότερων πλοιαρίων γνωστών ως lighters. Ειδικότερα, η σημαντικότερη πληροφορία που μπορεί να αποκομίσει ο ασφαλιστής είναι η χρονική διάρκεια που έμεινε το φορτίο μέσα στα lighter ships, προτού μεταφερθούν στην αποβάθρα του λιμανιού. Η κάλυψη του φορτίου ίσως παύσει με την έναρξη της καθυστερημένης παραμονής των εμπορευμάτων μακριά του πλοίου και της αποβάθρας, εκτός και αν οι ασφαλιστές αποφασίσουν να παρατείνουν την ασφάλιση για όσο χρονικό διάστημα θελήσουν.

Το φορτίο, με το πέρας της εκφόρτωσης, εξακολουθεί να καλύπτεται ασφαλιστικά για χρονική περίοδο 60 ημερών και όσο αυτό είναι αποθηκευμένο σε ειδικούς χώρους στο λιμάνι. Βασική προϋπόθεση, ως συνήθως, αποτελεί η δικαιολογημένη καθυστέρηση, η οποία δεν οφείλεται σε πράξεις ή παραλείψεις του ασφαλιζόμενου. Σε αντίθετη περίπτωση, στην αναφορά του επιθεωρητή πρέπει να επισημαίνεται ακόμα επιπλέον και ο λόγος της καθυστέρησης.

Η απόδειξη παραλαβής των αγαθών εκδίδεται από τον παραλήπτη στο όνομα του μεταφορέα και παραδίνεται σε αυτόν. Είναι αυτονόητο ότι εάν το φορτίο παραδοθεί είτε ελλειμματικό είτε με εμφανή ζημιά, ο παραλήπτης του είναι υποχρεωμένος να αναφέρει τις σχετικές παρατηρήσεις του στην απόδειξη παραλαβής. Τις περισσότερες φορές όμως, απαιτείται από τα συμβαλλόμενα μέρη η έκδοση απόδειξης παραλαβής του φορτίου χωρίς καμία παρατήρηση¹⁰¹. Παρόλα αυτά, ο μεταφορέας δεν έχει καμία τύχη και ούτε μπορεί να στηριχθεί επιχειρηματολογικά και να υποστηρίξει ότι δεν είναι

¹⁰¹ A clean receipt of goods.

υπεύθυνος για την καταστροφή του φορτίου εάν υπάρχουν βάσιμες αποδείξεις ότι όντως η αμέλειά του προκάλεσε τη ζημιά του φορτίου.

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πρόβλημα στο φορτίο, ο επιθεωρητής στην αναφορά του δεν πρέπει να παραλείψει τη λεπτομερή περιγραφή της ζημιάς ή της απώλειας στο φορτίο, παράλληλα με την εμπειστατωμένη γνώμη του για την άμεση αιτία που προκάλεσε αυτή τη ζημιά ή απώλεια. Η γνώμη του επιθεωρητή έχει μεγάλη βαρύτητα στη διευθέτηση της απαίτησης του ασφαλιζόμενου και στον υπολογισμό του ποσού που δικαιούται να λάβει. Ο ίδιος, προτού εκφράσει επίσημα την άποψή του, θα πρέπει να έχει ήδη εξετάσει και όλα τα έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά του φορτίου, όπως είναι οι φορτωτικές, το τιμολόγιο παροχής μεταφορικών υπηρεσιών (shipping invoice), το έγγραφο με τα χαρακτηριστικά του εμπορεύματος που εκδίδεται από τους φορτωτές και παραδίδεται στον πλοίαρχο πριν το απόπλου από το λιμάνι φόρτωσης, κ.α.

Γενικότερα, είναι προτιμότερο ο παραλήπτης του φορτίου να αποδέχεται την παραλαβή του, αν και κατεστραμμένο, αφού επιδιώξει να έρθει σε συμβιβασμό για το ύψος της αποζημίωσης. Συνηθίζεται οι ασφαλιστές, διαμέσου των εκπροσώπων τους, να κάνουν δεκτή τη συμβιβαστική πρόταση του ασφαλιζόμενου, ενώ ακολούθως γίνεται και η σχετική αναφορά¹⁰² από τον επιθεωρητή, η οποία περιλαμβάνει και το ποσό ή το ποσοστό της αποζημίωσης. Εάν δεν υπάρξει σημείο ταύτισης και συμφωνίας, το κατεστραμμένο φορτίο μπορεί να πουληθεί στον τόπο προορισμού του έναντι τιμής χαμηλότερης από την ισχύουσα για το σώο φορτίο, κατόπιν έγκρισης των ασφαλιστών. Το ποσό που προκύπτει από την παραπάνω υποτίμηση της αξίας μέρους του φορτίου, γίνεται αποδεκτό από τους ασφαλιστές. Στην περίπτωση που ο παραλήπτης αρνηθεί και αυτή τη λύση, είναι αυτονόητο ότι θα πρέπει να καταχωρηθεί στην αναφορά από τον επιθεωρητή, μαζί με τους λόγους που είχε για να αποφασίσει κάτι παρόμοιο. Με αυτή την άρνηση, ο ασφαλιζόμενος ουσιαστικά ξεκαθαρίζει την προτίμησή του να παραδώσει όλη την ποσότητα του φορτίου στους ασφαλιστές, με σκοπό να αποζημιωθεί στη βάση ολικής απώλειας του φορτίου. Εκτός και αν μπορεί όντως να αποδειχθεί ολική απώλεια του φορτίου, οι ασφαλιστές δεν είναι υποχρεωμένοι από το νόμο να αποδεχτούν τη λύση που προτείνει ο ασφαλιζόμενος. Προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω καθυστέρηση και γραφειοκρατικές διαδικασίες

¹⁰² Ο σχετικός όρος αναφέρει ότι «προς ενημέρωση όλων των συμβαλλόμενων μερών, η ζημιά του φορτίου, κατόπιν συμβιβασμού, ανέρχεται στο ποσό των»

που θα ζημιώσουν παρά θα ωφελήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη, όλη η ποσότητα του φορτίου πωλείται και ο παραλήπτης εισπράττει τα χρήματα από αυτή τη συναλλαγή, ενώ οι ασφαλιστές του καταβάλλουν τη διαφορά ανάμεσα στο καθαρό ποσό που έχει λάβει και την ασφαλιζόμενη αξία.

Παράλληλα με οποιεσδήποτε άλλες παρατηρήσεις που χρειάζεται να καταγραφούν στην αναφορά επιθεώρησης του φορτίου, είναι πολύ σημαντικό ο παραλήπτης, μέσα στα χρονικά πλαίσια που ορίζει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, να απαιτήσει σχετική αποζημίωση από το μεταφορέα και αυτή η ενέργειά του να φαίνεται και στην αναφορά του επιθεωρητή.

Η επιθεώρηση του φορτίου, έπειτα από την έγκαιρη σχετική ειδοποίηση από τον παραλήπτη, αποτελεί μόνο το πρώτο βήμα σε μια σειρά από ενέργειες για τη δικαίωση του ασφαλιζόμενου και την καταβολή της αποζημίωσης. Καταρχάς, από τα έγγραφα που θα προσκομίσει ο αιτών στους ασφαλιστές, πρέπει να αποδεικνύεται ότι η απώλεια ή ζημιά του φορτίου οφείλεται εν τέλει σε κίνδυνο του οποίου η κάλυψη προβλέπεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εάν αυτός ο κίνδυνος δεν καλύπτεται από τη συμφωνία μεταξύ ασφαλιζόμενου και ασφαλιστών, τότε ο πρώτος δεν δικαιούται αποζημίωση και η απαίτηση απορρίπτεται. Δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος έπειτα από αυτή τη διαπίστωση να συνεχιστεί η προσπάθεια του ασφαλιζόμενου. Σε αντίθετη περίπτωση, χρειάζονται βάσιμες αποδείξεις για το ύψος της απώλειας ή της ζημιάς του φορτίου αλλά και για το δικαίωμα που διατηρεί για είσπραξη του σχετικού ποσού της αποζημίωσης.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή ακόμα και το πιστοποιητικό της ασφάλισης, παρέχουν το δικαίωμα στον ασφαλιζόμενο ή στον τελευταίο αγοραστή και ταυτόχρονα παραλήπτη των εμπορευμάτων, εφόσον το έγγραφο έχει οπισθογραφηθεί με το όνομά του, να εισπράξει την αποζημίωση. Ακόμα ένα σημαντικό έγγραφο, το τιμολόγιο αγοράς των αγαθών περιγράφει με κάθε λεπτομέρεια όλα τα στοιχεία που αφορούν την αγοραπωλησία, την ποσότητα, την αξία του φορτίου και τον τύπο της συναλλαγής.

Στον τόπο φόρτωσης των αγαθών εκδίδονται οι φορτωτικές σε τρία αντίγραφα. Το πρώτο από αυτά τα αντίγραφα χρησιμοποιεί ο δικαιούχος του φορτίου στο λιμάνι προορισμού προκειμένου να στοιχειοθετήσει το δικαίωμά του για παραλαβή του φορτίου. Σε περίπτωση που έχουμε ολική απώλεια του φορτίου, όλα τα αντίγραφα της φορτωτικής πρέπει να παραδοθούν στον ασφαλιστή, για να προχωρήσουν στην

πληρωμή της ανάλογης αποζημίωσης. Όσον αφορά τις περιπτώσεις ασφάλισης, οι φορτωτικές δεν μπορούν να αντικαταστήσουν το συμβόλαιο μεταφοράς του φορτίου, αλλά αποτελούν απόδειξη όχι μόνο παραλαβής του από τον μεταφορέα αλλά και ύπαρξης ασφαλιστικού ενδιαφέροντος του ασφαλιζόμενου.

Όπως τονίστηκε και πιο πάνω, η αναφορά της επιθεώρησης του φορτίου παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την κατάσταση του φορτίου και κυρίως την αιτία που προκάλεσε τη ζημιά ή την απώλειά του. Μια διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στην αγορά του Λονδίνου και τις υπόλοιπες αγορές ανά τον κόσμο, είναι το γεγονός ότι στην αγορά του Λονδίνου ο επιθεωρητής του φορτίου διορίζεται εκ μέρους του ασφαλιστή, ενώ σε άλλες αγορές συνηθίζεται να καλείται από τον απαιτητή. Στην πρώτη περίπτωση, η αναφορά υποβάλλεται απευθείας στον ασφαλιστή, χωρίς να έχει την υποχρέωση να την αποκαλύψει στον ασφαλιζόμενο, ενώ αναλαμβάνει και το κόστος της επιθεώρησης οποιοδήποτε και αν είναι το αποτέλεσμα. Αντίθετα, στη δεύτερη περίπτωση ο αιτούμενος την επιθεώρηση του φορτίου επωμίζεται και το κόστος αυτής, το οποίο όμως επισπράττει πίσω εάν αποδειχθεί ότι δικαιούται τελικώς αποζημίωση λόγω της απώλειας ή της ζημιάς του φορτίου του. Ορισμένες φορές επίσης που η ζημιά είναι τόσο μικρή που δε δικαιολογείται η διενέργεια επιθεώρησης του φορτίου, οι τελωνειακές ή οι λιμενικές αρχές εκδίδουν ένα πιστοποιητικό έγγραφο με όλες τις λεπτομέρειες και αποδείξεις της ζημιάς¹⁰³.

¹⁰³ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 475-495

6.4 Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η απώλεια του φορτίου εξετάζεται πάντοτε σε συνάρτηση με την εγγυτέρα αιτία που την προκαλεί. Εάν δεν ορίζει κάτι διαφορετικό το συμβόλαιο ασφάλισης του φορτίου, η απώλειά του καλύπτεται όταν ο κίνδυνος στον οποίο οφείλεται, είναι ο πιο άμεσος σε αυτή την απώλεια. Σε πολλές καταστάσεις, όταν μια σειρά από διαφορετικές αιτίες έχουν συντελέσει στην απώλεια του φορτίου, πρέπει η πιο κοντινή στην απώλεια αιτία να καλύπτεται από τους ασφαλιστές. Σε διαφορετική περίπτωση, ο ασφαλιζόμενος δε δικαιούται να λάβει την αποζημίωση από τους ασφαλιστές, για τη ζημιά που υπέστη το φορτίο.

6.4.1 Η ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η ολική απώλεια του φορτίου διακρίνεται σε δύο βασικές κατηγορίες, η καθεμία με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η πρώτη αναφέρεται ως πραγματική ολική απώλεια (actual total loss, paragraph 67 of MIA 1906). Ολική απώλεια του φορτίου έχουμε όταν αυτό καταστρέφεται ολοσχερώς. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου είδους απώλειας είναι όταν το πλοίο, έπειτα από καταστρεπτική αιτία, βυθίζεται μαζί με το φορτίο στα αμπάρια του.

Όπως είναι φυσικό, τα μεταφερόμενα εμπορεύματα αντί για απώλεια, μπορεί να εμφανίσουν απλά κάποια ζημιά. Πολλές φορές όμως, η ζημιά στο φορτίο είναι τέτοιας φύσεως που καθιστά το φορτίο μη ικανό να ικανοποιήσει τις ανάγκες για τις οποίες προορίζεται.

Επομένως, και σε αυτή την περίπτωση μιλάμε για πραγματική ολική απώλεια του φορτίου. Για παράδειγμα, ένα φορτίο λαχανικών που έρχεται σε επαφή με το θαλασσινό νερό, μπορεί να σωθεί προτού χαθεί στο βυθό, αλλά τα χαρακτηριστικά και η ποιότητά του έχουν αλλοιωθεί και έτσι δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον παραλήπτη αγοραστή τους για το σκοπό που ο ίδιος δαπάνησε χρήματα για να τα αποκτήσει.



Εικόνα 6.3 Ολική απώλεια του φορτίου έπειτα από βύθιση του πλοίου

Βέβαια, το φορτίο μπορεί να παραμείνει και άθικτο υπό ορισμένες αρνητικές για την μεταφορά του συνθήκες και περιστάσεις, όπως είναι η πειρατεία. Ένα φορτίο με κάρβουνο ή σιδηρομέταλλευμα οι πειρατές δεν πρόκειται να το πειράξουν, γιατί πολύ απλά δεν τους είναι καθόλου χρήσιμο. Εξάλλου, η συμπεριφορά τους τόσο απέναντι στο πλήρωμα όσο και το συγκεκριμένο φορτίο πρέπει να είναι αδιάφορη και μη προκλητική προκειμένου να εισπράξουν τα λύτρα από τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες. Ο ασφαλιζόμενος όμως, αποστερείται εντελώς την κατοχή των εμπορευμάτων και ίσως να μην τα αποκτήσει ποτέ. Η αποζημίωση που θα διεκδικήσει και θα εισπράξει θα αφορά πραγματική ολική απώλεια του φορτίου.

Ο δεύτερος τύπος της ολικής απώλειας του φορτίου είναι η κατασκευαστική ολική απώλεια (constructive total loss, MIA 1906, paragraph 2, section 60). Ο ασφαλιζόμενος, έχοντας απολέσει την κατοχή του φορτίου του για ορισμένο λόγο, όπως η πειρατεία στο πλοίο, δεν είναι καθόλου σίγουρος ότι θα μπορέσει να το έχει στα χέρια του έπειτα από ορισμένο χρονικό διάστημα. Ίσως του επιστραφεί αλλά ίσως και όχι. Όταν η πραγματική ολική απώλεια του φορτίου θεωρείται αναπόφευκτη και ότι δεν υπάρχει η παραμικρή ελπίδα το εμπόρευμα να επιστραφεί στον δικαιούχο του, τότε αυτή χαρακτηρίζεται ως κατασκευαστική ολική απώλεια.

Σε περίπτωση που το φορτίο υποστεί ζημιά, ο ασφαλιζόμενος θα προσπαθήσει, εφόσον είναι εφικτό, να το επαναφέρει στην αρχική του κατάσταση, προκειμένου εντέλει να επωφεληθεί από αυτό. Αυτή η ενέργεια σημαίνει τη δημιουργία δαπανών και έκτακτων εξόδων για την αποκατάσταση των αγαθών και ίσως τη μεταφορά τους στο σημείο που

ήταν προγραμματισμένα να παραδοθούν. Εάν το σύνολο της αξίας αυτών των δαπανών ξεπερνά την αξία του φορτίου που θα έχει όταν αυτό φθάσει στον προορισμό του, τότε υφίσταται κατασκευαστική ολική απώλειά του. Αυτόματα, αυτό συνεπάγεται τις άμεσες ενέργειες του ασφαλιζόμενου για την αποζημίωσή του στη βάση της ολικής απώλειας. Έχοντας αποφασίσει να ενεργήσει με αυτόν τον τρόπο, ο ασφαλιζόμενος είναι υποχρεωμένος να συντάξει και να δώσει στους ασφαλιστές έγγραφο εγκατάλειψης του φορτίου.

Ο ασφαλιζόμενος έρχεται σε συνεννόηση με τον ασφαλιστικό του μεσίτη, του ξεκαθαρίζει τις προθέσεις του και αυτός με τη σειρά του συντάσσει το έγγραφο της εγκατάλειψης και το παρουσιάζει στους ασφαλιστές του φορτίου. Οι ασφαλιστές πρέπει να είναι πολύ προσεχτικοί για το επόμενο βήμα τους και την απάντησή τους.



Εάν κάνουν αποδεκτό το έγγραφο που θα τους παρουσιαστεί, δεσμεύονται να αποζημιώσουν τον ασφαλιζόμενο για ολική απώλεια του φορτίου. Αργότερα, όταν ολοκληρωθούν οι σχετικοί έλεγχοι και διαδικασίες, υπάρχει η πιθανότητα να αποδειχτεί ότι η απώλεια τελικά προέκυψε από κίνδυνο ο οποίος δεν

Εικόνα 6.4 Απώλεια του φορτίου

καλύπτονταν από τους όρους του ασφαλιστήριου συμβολαίου. Ο ασφαλιζόμενος διατηρεί το δικαίωμα να έχει και να υποστηρίξει νομικά την αντίθετη άποψη, προκειμένου να ενισχύσει και να προστατεύσει τα δικαιώματά του.

Η ολική απώλεια του φορτίου καλύπτεται από όλων των ειδών τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, με τη βασική προϋπόθεση η πρόκλησή της να οφείλεται σε ασφαλιζόμενο κίνδυνο. Ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για τη συνολική αξία της ασφάλισης, ενώ τα μοναδικά επιπλέον έξοδα και δαπάνες που προσαυξάνουν το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο ασφαλιζόμενος, είναι τα sue and labor expenses.

Είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι εάν μέρος του φορτίου και όχι όλο το φορτίο, υποστεί ολική απώλεια, αποζημιώνεται μόνο η ασφαλίσιμη αξία του κατεστραμμένου φορτίου, αρκεί βέβαια να καλύπτεται από το συμβόλαιο. Είναι επίσης αυτονόητο ότι σε περίπτωση ολικής απώλειας ξεχωριστών ειδών φορτίου, το βασικό κριτήριο για τον

υπολογισμό του ποσού της αποζημίωσης, αποτελούν οι αξίες των επιμέρους τιμολογίων. Τελευταίο, αλλά εξίσου σημαντικό, είναι όταν υπάρχει απώλεια σε φορτίο που ανήκει σε πολλούς παραλήπτες. Μετά την καταστροφή μέρους του φορτίου, το σώο φορτίο θα φθάσει στο σημείο προορισμού και πρέπει να υπολογιστεί η ποσότητα από αυτό που ανήκει στον καθένα από τους παραλήπτες του. Αν και αυτό πρακτικά είναι αδύνατον να πραγματοποιηθεί, η περίπτωση αυτή δε μπορεί να θεωρηθεί ως ολική απώλεια¹⁰⁴. Η μόνη λύση για τον καθορισμό της ποσότητας του φορτίου που θα λάβει ο κάθε παραλήπτης ξεχωριστά, είναι η διανομή του φορτίου σε αυτούς ανάλογα με την ποσότητα που τους αναλογεί σύμφωνα με τις φορτωτικές που έχουν εκδοθεί στο λιμάνι φόρτωσης από τους φορτωτές¹⁰⁵.

¹⁰⁴ “Chorley and Gile’s Shipping Law”, Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain, 1987, Pages 591-600

¹⁰⁵ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 497-504

6.4.2 Η ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ – ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Κάθε άλλη απώλεια του φορτίου, εκτός από την ολική απώλεια, θεωρείται και χαρακτηρίζεται ως μερική απώλεια. Μια βασική κατηγορία της μερικής απώλειας του φορτίου αποτελεί η γενική αβάρια (general average). Σύμφωνα με τους York – Antwerp Rules 1994, η γενική αβάρια ορίζεται ως εξής:

Πράξη γενικής αβαρίας υφίστανται μόνο στην περίπτωση που οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται εθελοντικά και σε λογικά πλαίσια, για την κοινή ωφέλεια, με σκοπό να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μια κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια (common adventure). Η εφαρμογή αυτής της ενέργειας, αυτής της πρακτικής, είναι ένας από τους κανόνες της θάλασσας, ο οποίος ρυθμίζεται και εφαρμόζεται με διαφορετικό τρόπο κάθε φορά, ανάλογα με τους νόμους που ισχύουν είτε στο μέρος όπου τελειώνει το ταξίδι του πλοίου είτε με τους κανόνες που ορίζονται για τις φορτωτικές.

Για παράδειγμα και για καλύτερη κατανόηση, ας υποθέσουμε ότι εξαιτίας μιας σφοδρής καταιγίδας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παρουσιάζεται επιτακτική η ανάγκη για ρίψη μέρους του φορτίου στη θάλασσα. Σκοπός αυτής της ηθελημένης ενέργειας είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών προκειμένου να σωθεί το πλοίο. Επομένως, ο πλοιοκτήτης πρώτος από όλους, καταφέρει να διασώσει την περιουσία του. Ταυτόχρονα όμως με αυτόν, το ίδιο γίνεται και με τα συμφέροντα των υπόλοιπων μερών που λαμβάνουν μέρος στη συγκεκριμένη ναυτιλιακή περιπέτεια. Συγκεκριμένα, από την εκούσια θυσία μέρους του φορτίου, επωφελείται επίσης τόσο ο ιδιοκτήτης του φορτίου, αφού καταφέρει να διασώσει το υπόλοιπο από αυτό που βρίσκεται στα αμπάρια του πλοίου, όσο και εκείνοι που αποκομίζουν μεγάλα κέρδη από τη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου.

Στο ατύχημα που περιγράφηκε παραπάνω, το οποίο διαφέρει από οποιοδήποτε άλλο απλό ατύχημα, η απώλεια του φορτίου προκλήθηκε ηθελημένα και σκόπιμα, προκειμένου να αποφευχθεί μεγαλύτερη καταστροφή. Επομένως θα ήταν άδικο για τον ιδιοκτήτη του φορτίου, η υπόθεση αυτή να εκδικαστεί σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για τις απλές περιπτώσεις ζημιάς ή απώλειας φορτίου. Η απόφαση για τη θυσία μέρους του φορτίου, την οποία λαμβάνει ο καπετάνιος με πλήρη γνώση και

ευθύνη, είναι για το κοινό όφελος όλων και ως τέτοια δε μπορεί να θεωρηθεί και να υποστηριχθεί ότι ο ίδιος προκάλεσε την απώλεια.

Τους προηγούμενους αιώνες, όταν ο έμπορος ταξίδευε μαζί με το εμπόρευσμά του, η γενική αβαρία ήταν συμφωνία ανάμεσα σε εκείνον και τον πλοίαρχο. Ακόμα και στην περίπτωση που προκληθούν μόνο ορισμένες δαπάνες και όχι απώλεια του φορτίου, αυτές θεωρούνται δαπάνες γενικής αβαρίας. Τα συμβαλλόμενα μέρη που έχουν επωφεληθεί από την κατάσταση, για την οποία χρειάστηκε κάποιο χρηματικό ποσό, συνεισφέρουν ανάλογα, στο μέρος που πραγματοποίησε αυτά τα έξοδα, ως επί το πλείστον στον καπετάνιο του πλοίου.

Παρά το γεγονός ότι το ναυτικό δίκαιο είναι κοινό σε όλες τις χώρες, σημαντικές διαφορές ισχύουν, αναφορικά στις υποθέσεις διευθέτησης της γενικής αβαρίας, μεταξύ των διαφόρων χωρών. Αυτές οι διαφορές σχετίζονται με την όλη διαδικασία προσδιορισμού του ποσού που δικαιούνται τα μέρη που έχουν υποστεί την απώλεια, εξαιτίας της θυσίας γενικής αβαρίας, αλλά ακόμα και με την ευθύνη που αναλογεί στα μέρη που επωφελήθηκαν από αυτή τη ενέργεια. Προκειμένου να ξεπεραστούν όλων των ειδών τα προβλήματα που ανακύπτουν κάθε φορά, τα ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή οι πλοιοκτήτες, οι έμποροι, οι ασφαλιστές, δημιούργησαν ορισμένους κοινούς κανόνες που αναφέρονται στη ρύθμιση των περιπτώσεων γενικής αβαρίας. Αυτοί οι κανόνες είναι σήμερα γνωστοί ως York – Antwerp Rules, οι οποίοι εξελίσσονται από το 1864, έτσι ώστε να ακολουθούν, να συμβαδίζουν και να προσαρμόζονται στις εξελίξεις του θαλάσσιου παγκόσμιου εμπορίου και μεταφοράς.

Οι βασικοί και ταυτόχρονα γενικοί κανόνες είναι επτά στον αριθμό, ενώ συμβολίζονται με τα λατινικά γράμματα A-G. Αυτούς τους κανόνες ακολουθούν 22 άλλοι αριθμημένοι κανόνες, που ρυθμίζουν ειδικές περιπτώσεις. Πιο αναλυτικά, όταν μια ορισμένη περίπτωση γενικής αβαρίας καλύπτεται από τους αριθμημένους κανόνες, τότε οι ίδιοι χρησιμοποιούνται και σύμφωνα με αυτούς διευθετείται και ρυθμίζεται η θυσία γενικής αβαρίας από τους ειδικούς. Σε αντίθετη περίπτωση, όταν δε γίνεται καμία αναφορά στους ειδικούς κανόνες, τότε οι επτά βασικές αρχές ρύθμισης της γενικής αβαρίας έχουν εφαρμογή.

Η θυσία της γενικής αβαρίας πρέπει να γίνει τη στιγμή που υπάρχει ο κίνδυνος, προκειμένου να διαφυλαχτεί η ασφάλεια και το συμφέρον των συμβαλλόμενων μερών. Αντίθετα, οι δαπάνες και τα διάφορα έξοδα της γενικής αβαρίας, πραγματοποιούνται

μετά το πέρας του κινδύνου. Ο ασφαλιστής δεν κρίνεται υπεύθυνος και ούτε είναι υποχρεωμένος για την καταβολή της αποζημίωσης, όταν η απώλεια της γενικής αβαρίας δεν οφείλεται στην αποφυγή κάποιου κινδύνου που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Πιο αναλυτικά, οι παρακάτω προϋποθέσεις πρέπει να ισχύουν έτσι ώστε να υφίστανται περίπτωση γενικής αβαρίας:

1. Η θυσία ή αλλιώς η πράξη της γενικής αβαρίας που είναι σχετιζόμενη με το πλοίο, το φορτίο και το ναύλο σε ένα συγκεκριμένο ταξίδι, πρέπει να έχει ως στόχο τη διατήρηση και διαφύλαξη της περιουσίας.
2. Η γενική αβαρία να προκύπτει μόνο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η ναυτιλιακή περιπέτεια πρέπει να είναι κοινή για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενώ τουλάχιστον δύο από αυτά να συμμετέχουν στην έκθεση του κινδύνου.
3. Να υπάρχει πραγματικός και αληθινός κίνδυνος που να δικαιολογεί τη θυσία για το κοινό συμφέρον.
4. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος και αρμόδιος για τη σωστή κατάσταση τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου, καθώς επίσης και για τη διεξαγωγή του ταξιδιού χωρίς προβλήματα και πάντοτε με απώτερο σκοπό την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου, του πληρώματος και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επομένως και η απόφαση για τη θυσία γενικής αβαρίας ανήκει στον ίδιο τον πλοίαρχο. Ο αξιωματικός του πλοίου που ενεργεί υπό τις εντολές του πλοίαρχου ή εκτελεί αντί αυτού τα καθήκοντά του, έχει το δικαίωμα να λαμβάνει αποφάσεις για τη γενική αβαρία, αρκεί αυτές να θεωρούνται ότι εκτελούνται από τον ίδιο τον πλοίαρχο. Τέλος, η συνεισφορά γενικής αβαρίας, όπως είναι φυσικό, είναι απαιτητή μόνο από τα μέρη των οποίων τα συμφέροντα διασώθηκαν και έχουν κάποια αξία.

Όταν έχουμε θυσία μέρους του φορτίου, ο ασφαλιζόμενος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση για την αξία των αγαθών που θυσιάστηκαν για το κοινό όφελος, απευθείας από τους ασφαλιστές. Δεν χρειάζεται να περιμένει τη συνεισφορά γενικής αβαρίας προκειμένου να επανέρθει στην ίδια οικονομική κατάσταση που βρίσκονταν πριν την απώλεια του φορτίου του. Εφόσον οι ασφαλιστές τον ικανοποιήσουν οικονομικά, θα απαιτήσουν με τη σειρά τους τα χρήματα της αποζημίωσης από τα μέρη που επωφελήθηκαν από τη γενική αβαρία. Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τις

δαπάνες που πραγματοποιούνται μεν έπειτα από τη θυσία του φορτίου, αλλά δεν είναι απευθείας απαιτητές από τους ασφαλιστές. (κόστος καυσίμων, προμηθειών, δαπανών ρυμούλκησης του πλοίου σε ασφαλές μέρος έπειτα από τη γενική αβαρία)

Ανεξάρτητα από την άμεση ή έμμεση πληρωμή της αποζημίωσης, ο ασφαλιστής είναι υπεύθυνος για το ποσό της συνεισφοράς που οφείλει ο ασφαλιζόμενος του φορτίου ή οφείλεται σε αυτόν. Όταν η αξία της συνεισφοράς είναι ίση ή μικρότερη από την ασφαλιζόμενη αξία του φορτίου, ο ασφαλιστής έχει υποχρέωση για ολόκληρο το ποσό της συνεισφοράς. Εάν όμως το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο από την ασφαλιζόμενη αξία του φορτίου, ο υπολογισμός του ποσού που θα καταβάλει ο ασφαλιστής, γίνεται με βάση την εφαρμογή του ποσοστού συνεισφοράς που ορίζει ο ρυθμιστής αβαριών, στην ασφαλιζόμενη αξία, αφού έχει αφαιρεθεί πρώτα το ποσό που αφορά στην ειδική αβαρία¹⁰⁶.

Η πιο συνηθισμένη περίπτωση θυσίας γενικής αβαρίας είναι η ρίψη του φορτίου στη θάλασσα (jettison), προκειμένου να μειωθεί το βάρος του πλοίου και έτσι να σωθεί από την καταστροφή. Τα εμπορεύματα που ρίχνονται στη θάλασσα, είναι φορτωμένα στα αμπάρια του πλοίου. Εάν το πλοίο έχει τα αγαθά φορτωμένα στο κατάστρωμά του, για να υπάρξει συνεισφορά γενικής αβαρίας, πρέπει να επιτρέπεται από το συμβόλαιο μεταφοράς η φόρτωση του φορτίου στο κατάστρωμα.

Υπάρχουν και πολλές περιπτώσεις όπου ο καπετάνιος αποφασίζει, λόγω των ευνοϊκότερων συνθηκών που αντιμετωπίζει το πλοίο και διαθέτοντας το ανάλογο χρονικό περιθώριο, να μην ρίξει το φορτίο στη θάλασσα. Αντίθετα, μέρος των εμπορευμάτων, φορτώνεται σε μικρές βάρκες και πλοιάρια, μέχρι να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες ώστε να παύσει ο κίνδυνος για το πλοίο και να ξαναφορτωθεί στο ασφαλές πλοίο μετά. Όταν όμως αυτό το μέρος του φορτίου, για κάποιους λόγους, χάνεται από τις βάρκες, στις οποίες είχε μεταφερθεί για μεγαλύτερη ασφάλεια, το γεγονός αυτό θεωρείται ρίψη στη θάλασσα, από την άποψη της θυσίας του φορτίου για την ασφάλεια του πλοίου.

Τα τελευταία δύο χρόνια, έχει γίνει ιδιαίτερα έντονο το φαινόμενο της πειρατείας των πλοίων. Όταν το πλοίο καταλαμβάνεται από πειρατές, ο πλοίαρχος μπορεί να αναγκαστεί, κατά τη διάρκεια της ομηρίας του πλοίου και των ναυτικών, να δώσει

¹⁰⁶“Chorley and Gile’s Shipping Law”, Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain, 1987, Pages 286-300

μέρος των αγαθών που μεταφέρονται στους πειρατές. Ο σκοπός της πράξης αυτής δεν είναι άλλος παρά μόνο η ασφάλεια και η προστασία της ανθρώπινης ζωής. Αυτή η πράξη του πλοίαρχου αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας, καθώς θεωρείται ότι τα αγαθά αυτά θυσιάστηκαν για τη γενικότερη ασφάλεια και όφελος. Το ίδιο ισχύει και όταν ο καπετάνιος αναγκάζεται να πουλήσει με δική του πρωτοβουλία μέρος του φορτίου, με σκοπό την εξοικονόμηση χρημάτων, που στη δεδομένη χρονική στιγμή του είναι απαραίτητα. Σε περίπτωση που τα χρήματα αυτά χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη δαπανών, οι οποίες σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς που έχει υπογραφεί, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος, τότε η απώλεια του φορτίου δε θεωρείται θυσία γενικής αβαρίας. Η σχετική αποζημίωση δίνεται στον ιδιοκτήτη του φορτίου από τον πλοιοκτήτη¹⁰⁷.

¹⁰⁷ “Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice”, 5th Edition, Robert Brown, Witherby and C.O. Ltd, London, 1998, Pages 513-523

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Από την παραπάνω ανάλυση φαίνεται ξεκάθαρα ο βαθμός σημαντικότητας της ασφάλισης του φορτίου κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς του. Από τα πρώτα χρόνια που καθιερώθηκε αυτού του είδους η μεταφορά των εμπορευμάτων, τα συμβαλλόμενα μέρη αυτής της μεταφοράς, προσπαθούσαν να βρουν διάφορους τρόπους για την προάσπιση και διασφάλιση των συμφερόντων τους. Είτε με εύκολο είτε με δύσκολο τρόπο, ξεπερνώντας όλα τα εμπόδια και τις τυχόν ασυνεννοήσεις, ο ιδιοκτήτης του φορτίου κατάφερνε να καλυφθεί από ορισμένους κινδύνους κατά τη διάρκεια της ναυτικής περιπέτειας. Με το πέρασμα των ετών και της εξέλιξης σε όλα τα επίπεδα του θαλάσσιου εμπορίου, η ασφάλιση του φορτίου έγινε απαραίτητη σε κάθε είδους μεταφορά.

Επιπλέον, η αγορά της θαλάσσιας ασφάλισης του φορτίου παρουσίασε αλματώδη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς. Προτού επιτευχθεί η συμφωνία για ασφάλιση των εμπορευμάτων, ο ασφαλιστής, με τη βοήθεια του μεσίτη που εκπροσωπεί τον ενδιαφερόμενο, ενημερώνεται πλήρως και με κάθε λεπτομέρεια για το αντικείμενο της ασφάλισης. Οι όροι που καλύπτουν την ασφάλιση του φορτίου από τους διάφορους κινδύνους μπορεί να διαφέρουν από συμβόλαιο σε συμβόλαιο, αλλά αντικειμενικός στόχος όλων των μερών είναι η τήρηση των βασικών αρχών της θαλάσσιας ασφάλισης, στις οποίες πρέπει να βασίζονται όλες οι συμφωνίες.

Όλες οι διαδικασίες, όχι μόνο μέχρι την υπογραφή του συμβολαίου αλλά μέχρι την ολοκλήρωσή του θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά προκειμένου να μην υπάρξει κάποιο πρόβλημα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου. Ο ενδιαφερόμενος πλέον έχει πολλές επιλογές στη διάθεσή του, αναφορικά στο είδος της ασφάλισης που τελικά θα επιλέξει, σύμφωνα πάντα με το ασφάλιστρο που καλείται να πληρώσει αλλά και τους θαλάσσιους κινδύνους που θα συμπεριλάβει στο συμβόλαιο.

Στην περίπτωση που δημιουργείται μια απαίτηση από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, έπειτα από απώλεια ή ζημιά του φορτίου, υπάρχουν φορείς και οργανισμοί που λειτουργούν αμερόληπτα, προκειμένου να διευθετηθεί η απαίτηση ομαλά και χωρίς προβλήματα. Όλοι οι οργανισμοί που ίσως εμπλακούν σε μια υπόθεση, παίζουν και διαφορετικό ρόλο στον καθορισμό της τελικής ευθύνης.

Γενικότερα μπορούμε να επισημάνουμε ότι τόσο η αγορά της ασφάλισης του φορτίου όσο και η αγορά των απαιτήσεων, λειτουργούν με το σωστό τρόπο έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να επιτυγχάνουν την καλύτερη δυνατή ασφάλιση των αγαθών τους για κάθε μεταφορά, χωρίς να είναι εκτεθειμένοι σε αδικαιολόγητες απώλειες στις περιπτώσεις απαιτήσεων προς τους ασφαλιστές ή άλλα μέρη που θεωρούν υπεύθυνα για την ζημιά της περιουσίας τους. Εξαιτίας της μεγάλης ανάπτυξης της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων παγκοσμίως, τέτοιου είδους υποθέσεις (ασφάλισης και διευθέτησης απαίτησης), είναι πολύ συχνές. Ήταν ισχυρή η επιθυμία να γίνει λεπτομερή αναφορά σε μια ολοκληρωμένη υπόθεση απαίτησης αποζημίωσης λόγω απώλειας του φορτίου, εξεταζόμενη από το μέρος του ασφαλιζόμενου. Δυστυχώς, η απογοήτευση ήταν μεγάλη όταν διαπίστωσα ότι κανείς δεν ήταν διατεθειμένος να μου παράσχει τα απαραίτητα στοιχεία για να έχω μια ολοκληρωμένη υπόθεση στα χέρια μου. Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφέρω ότι ακόμα μια δυσκολία που αντιμετώπισα κατά τη διάρκεια εκπόνησης της συγκεκριμένης μελέτης, ήταν η έλλειψη επαρκούς βιβλιογραφίας σχετική με το θέμα, με αποτέλεσμα να περιοριστεί η έρευνα σε ελάχιστα βιβλία, κυρίως από ιστοτόπους και όχι από κάποια βιβλιοθήκη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Βασίλειος Κιάντος, (1972), Η θαλάσσια ασφάλιση του φορτίου, Εισαγωγικά γνώσεις, σύνοψις και μορφαι της συμβάσεως, υποχρεώσεις και βάρη των μερών, Εκδόσεις Σάκκουλα

Γιάννης Αγγελάκης, (2007), Το εγχειρίδιο της θαλάσσιας ασφάλισης, Ρουχώτας

Δημήτρης Αντωνιάδης – Γεώργιος Λάμπρος, (1985), Θαλάσσια ασφάλιση, Σημειώσεις μαθήματος Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής

Ευθ. Μητρόπουλος, (1980), Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, Εκδ. Σταυριδάκη

Κωνσταντίνος Κρεμάλης, (1985), Δίκαιο Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα

Μιχάλης Ι. Παζαρζής, (2008), Ναυτασφαλίσεις, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς

Νίκος Χατζάκης, (1998), Ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ναυτασφάλιση, ναύλωση – φορτωτική, εκδ. Καλέντη

Ορέστης Συρίχας, (1971), Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφαλίσεως, εκδ. Ν. Σταυριδάκης κ Υιός

Χ. Αχή, (1965), Θαλάσσια ασφάλιςις

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Howard Bennett, (2006), The law of marine insurance, Oxford University Press, New York

Robert Brown, (1986), Marine Insurance, Volume 1, Principles & Basic Practice, Witherby and C.O. Ltd, London

Robert Brown, (1998), Marine Insurance, Volume 2, Cargo Practice, 5th Edition, Witherby and C.O. Ltd, London

Victor Dover, (1957), Elements and Practice of Marine Insurance, Witherby and Company Ltd, United Kingdom

Victor Dover, (1975), A handbook to marine insurance: being a text book of the history, law and practice of an integral part of commerce for the businessman and the student, Witherby and Company Ltd, United Kingdom

Njj Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton, (1987), Chorley and Gile's Shipping Law, Pitman Publishing, 8th edition, Great Britain

William Gow, (2008), Marine Insurance, a Handbook, Bibliolife

Susan Hodges, (1966), Law of marine insurance, Cavendish Publishing Limited, Great Britain

Susan Hodges, (1999), Cases and Materials on Marine Insurance Law, Cavendish Publishing, Great Britain

Huebner Solomon Stephen, (1999), Marine Insurance, Biblio bazaar, USA

Marc Huybrechts, Eric Van Hooydank and Christian Dieryck, (2000), Marine Insurance at the turn of the Millennium, Volume 2, Intersentia Publishing, Antwerp

Henry Keate, Guide to marine insurance, 12th edition, by London Sir Isaac Pitman & Sons Ltd.

Frederick Martin, (2004), The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, the Lawbook exchange Ltd, New Jersey

Kyriaki Noussia, (2007), The principle of indemnity in marine insurance contracts, a comparative approach, Springer

F.D.Rose, (1997), General Average, Law and Practice, LLP editions

Rhidian Tomas, (1996), The modern law of marine insurance, LLP editions

Turner Harold, (1964), The principles of marine insurance, 5th edition, Stone & Cox Ltd, London

William D. Winter, (1952), Marine Insurance, its principles and practice, Mc Graw – Hill Book Company, 3rd edition

Ocean Trade and Shipping", Cambridge University Press, Cup Archive, Pages 133-136

Ιστοτόποι

www.wikipedia.org

www.insurancedaily.gr , Η Ιστορία των ασφαλειών, Β. Χαρδαλιάς

www.imo.org

www.iacs.org.uk

www.bimco.org

www.iumi.com