



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Αρχή της Γενικής Αβαρίας -
Θεσμικό Πλαίσιο & Πρακτική Εφαρμογή
Διακανονισμού Ζημιών

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

του

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Κ. ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗ

Επιβλέπων : Κος Μ. Παζαρζής
Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

Μέλη : Κος Κ. Γκιζιάκης
Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

Κος Γ. Σαμιώτης
Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

Πειραιάς, Απρίλιος 2010

Πίνακας Περιεχομένων

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1	Αντικείμενο της εργασίας	5
1.2	Οργάνωση του τόμου	5
2	Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	7
2.1	Ο Ρόδιος Ναυτικός Κώδικας	7
2.2	Η Βυζαντινή Περίοδος	10
2.3	Νομικό Πλαίσιο & Κανονισμοί	10
2.3.1	York – Antwerp Rules	10
2.3.2	Σημαντικές Διαφοροποιήσεις μεταξύ Ασφάλισης & Γενικής Αβαρίας	13
3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	14
3.1	Ορισμός Γενικής Αβαρίας	14
3.2	Προϋποθέσεις εφαρμογής της Αρχής της Γενικής Αβαρίας	15
3.3	Βασικά Χαρακτηριστικά Γενικής Αβαρίας	16
3.3.1	Κοινή Ναυτική Περιπέτεια	17
3.3.2	Πραγματικός Κίνδυνος κατά την Ναυτική Περιπέτεια	18
3.3.3	Εκούσια Πράξη	19
3.3.4	Έκτακτη Θυσία ή Δαπάνη	19
3.3.5	Λογική Θυσία ή Δαπάνη	22
3.4	Τυπικές Μορφές Γενικής Αβαρίας	23
3.4.1	Γενική Αβαρία που προκύπτει από εκούσια πράξη ζημίας στο πλοίο	23
3.4.2	Γενική Αβαρία που προκύπτει από εκούσια πράξη ζημίας στο φορτίο	25
4	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ	27

4.1	Εμπλεκόμενοι Φορείς κατά τον Διακανονισμό	27
4.1.1	Διακανονιστές Αβαριών (Adjusters)	27
4.1.2	Οι Επιθεωρητές Ζημιών του Πλοιοκτήτη	30
4.1.3	Οι Επιθεωρητές Ζημιών των Ασφαλιστών	32
4.2	Υπόδειγμα Υπολογισμού Γενικής Αβαρίας	33
5	ΜΕΛΕΤΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	36
5.1	Σύντομη Περιγραφή του Συμβάντος κ Επεξήγηση	37
5.2	Υπολογισμός Γενικής κ Μερικής Αβαρίας	41
5.3	Έγγραφα που απαιτήθηκαν για τον Διακανονισμό της Γενικής Αβαρίας	44
6	ΕΠΙΛΟΓΟΣ	46
6.1	Σύνοψη και Συμπεράσματα	46
	YORK – ANTWERP RULES 1974	51

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή έχει ως βασικό αντικείμενο την Αρχή της Γενικής Αβαρίας - η οποία αναγνωρίζεται από την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά - και ενδεικτικά υποδεικνύει ότι κάθε πράξη θυσίας περιουσίας (sacrifice of property) ή κάθε έκτακτο έξοδο (extraordinary expenditure) που λαμβάνει χώρα με σκοπό την κοινή ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου, συνιστούν ένα κόστος το οποίο αναλαμβάνεται βάσει των διασωθέντων αξιών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

Στην συγκεκριμένη εργασία, θα αποτυπωθεί το Θεσμικό Πλαίσιο πάνω στο οποίο είναι βασισμένη η Αρχή της Γενικής Αβαρίας και θα αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά της. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι μορφές που η γενική αβαρία βρίσκει πρακτική εφαρμογή κατά την ναυτική περιπέτεια και σε αυτό τον τομέα θα υπάρξουν ιδιαίτερες αναφορές και εκτενείς αναλύσεις.

Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας θα εξεταστεί και θα αναλυθεί - μέσα από ένα πραγματικό συμβάν σύγκρουσης πλοίων - η εφαρμογή της αρχής της γενικής αβαρίας, ο τρόπος διακανονισμού των εξόδων που προκύπτουν και οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών.

Στον επίλογο της εργασίας, θα παρουσιαστούν τα αδιέξοδα και οι προβληματισμοί που προκύπτουν από την εφαρμογή της γενικής αβαρίας στα δεδομένα της σημερινής εποχής αλλά και οι σκέψεις ιδιαίτερα σημαντικών ναυτιλιακών φορέων στην κατεύθυνση τροποποίησης της αρχής της Γενικής Αβαρίας στο μέλλον.

ABSTRACT

This study is concentrated on the Principle of General Average. Extensive reference is being made to the main characteristics and conditions under which General Average exists. On a second stage, a true case of collision between vessels is developed and several expenses incurred are analysed and apportioned as General / Particular Average between all parties involved. Finally, certain suggestions and conclusions as same are coming from the maritime community are presented for further scientific and practical analysis.

1

Εισαγωγή

1.1 Αντικείμενο της εργασίας

Αντικείμενο της εργασίας αποτελεί η Αρχή της Γενικής Αβαρίας την οποία πρωτοσυναντούμε κατά τον 9^ο αιώνα π.χ. με την μορφή του Νόμου των Ροδίων. Εν συνεχεία, περίπου το 1870 όταν πλέον η έννοια της Γενικής Αβαρίας έχει πλέον άτυπα παγιωθεί στην συνείδηση της ναυτικής εμπορικής κοινωνίας, εκδίδεται η πρώτη σειρά των Κανονισμών York - Antwerp. Αυτοί ήταν το αποτέλεσμα της κοινής προσπάθειας των πλοιοκτητών, των ασφαλιστών και των ιδιοκτητών των φορτίων που σκοπό είχε την κωδικοποίηση και τοποθέτηση κάτω από ενιαίες παραμέτρους των ποικιλόμορφων – ως τότε – πρακτικών εφαρμογής της Γενικής Αβαρίας από χώρα σε χώρα εκείνη την εποχή.

Η Αρχή της Γενικής Αβαρίας βρίσκει εφαρμογή σήμερα με πολλές μορφές στην ναυτιλία . Οι μορφές αυτές, ο διακανονισμός των ζημιών, οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών και ο ρόλος των επιθεωρητών και των διακανονιστών αβαριών σε αυτή την διαδικασία είναι τα βασικά θέματα που απασχολούν την συγκεκριμένη εργασία.

1.2 Οργάνωση του τόμου

Η εργασία αυτή αποτελείται κύρια από έξι κεφάλαια.

Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στο αντικείμενο της εργασίας, περιγράφοντας επιγραμματικά τα κομβικά σημεία της εργασίας.

Το δεύτερο κεφάλαιο τιτλοφορείται ως «Ιστορική Αναδρομή της Αρχής της Γενικής Αβαρίας» και σε αυτό παρουσιάζεται η πορεία της Αρχής στον χρόνο και η εξέλιξη της μέχρι σήμερα όπου πλέον ορίζεται μέσα από συγκεκριμένο Θεσμικό Πλαίσιο.

Το τρίτο κεφάλαιο περιγράφει τα βασικά χαρακτηριστικά που διέπουν την γενική αβαρία καθώς και τις μορφές που η Αρχή βρίσκει εφαρμογή.

Το τέταρτο κεφάλαιο επιχειρεί μια ανάλυση της εφαρμογής της γενικής αβαρίας με ειδικά θεωρητικά παραδείγματα και υπολογισμούς.

Το πέμπτο κεφάλαιο περιέχει την καταγραφή και ανάλυση ενός πραγματικού γεγονότος σύγκρουσης 2 πλοίων, την εφαρμογή της γενικής αβαρίας κατά την διαδικασία επισκευών, τον καταμερισμό των εξόδων που πρόεκυψαν και τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών.

Το έκτο κεφάλαιο εμπεριέχει τους προβληματισμούς και τις προτάσεις που έχουν τεθεί από μεγάλους ναυτιλιακούς οργανισμούς ως προς την εξέλιξη της αρχής της γενικής Αβαρίας και πιθανές τροποποιήσεις στην εφαρμογή της.

2

Η Εξέλιξη της Αρχής της Γενικής Αβαρίας

2.1 Ο Ρόδιος Ναυτικός Κώδικας

Η αναζήτηση της ιστορικής διαδρομής της έννοιας της ασφάλισης κ της γενικής αβαρίας οδηγεί σε προϊστορικούς χρόνους. Στη φιλοσοφία της ασφαλιστικής έννοιας, διαπιστώνουμε για μία ακόμη φορά τη συμμετοχή των αρχαίων προγόνων μας στον οικονομικό αυτόν τομέα της κοινωνίας των ανθρώπων.

Το πλούσιο αυτό ιστορικό υλικό σαφώς κ δεν αποτελεί αντικείμενο αυτής της εργασίας. Ωστόσο, περιληπτικά θα αναφερθούν κάποια βασικά στοιχεία για να γίνει κατανοητή η σημαντικότητα της Ασφάλισης στην εμπέδωση και εξέλιξη των κοινωνιών κ πιο συγκεκριμένα η έννοια της Γενικής Αβαρίας και οι ανάγκες του εμπορίου που ουσιαστικά την «επέβαλαν».

Η έννοια της Ασφάλισης διαμορφώνεται στους προϊστορικούς χρόνους, όταν οι άνθρωποι ενστικτωδώς άρχισαν να καταφεύγουν στη δημιουργία ομάδων, την πρωτογενή δηλαδή μορφή κοινωνίας, προκειμένου να αντιμετωπίσουν πιο αποτελεσματικά τους κοινούς κινδύνους που τους απειλούσαν. Ασφαλώς υπήρξαν και άλλα κίνητρα για την ομαδοποίηση των ανθρώπων. Η όσον το δυνατόν όμως καλύτερη ομαδική αντιμετώπιση των κινδύνων, δηλαδή η περιστολή των ζημιών, είτε αυτές ήταν ανθρώπινες, είτε υλικές και η αποκατάσταση αυτών υπήρξε ο καθοριστικός παράγοντας. Μέσα από αυτήν την εξέλιξη της πρωτογενούς κοινωνίας,

γίνεται φανερή η γέννηση της έννοιας της ασφάλισης, που εκφράζεται και πραγματώνεται μέσα από την ομαδοποίηση των ατόμων και τον καταμερισμό ευθυνών και καθηκόντων μεταξύ των μελών της όποιας ομάδας.

Μετά την πρώτη αυτή ίσως ασαφή και μάλλον συμπερασματική έννοια και λειτουργία της ασφάλισης, εμφανίζεται μία πιο συγκεκριμενοποιημένη εικόνα κατά τους χρόνους ακμής των Βαβυλωνίων, των Φοινίκων και τέλος των Αιγυπτίων. Οι λαοί αυτοί, όπως είναι γνωστό, ανέπτυξαν τον πολιτισμό τους κυρίως στην ανατολική Μεσόγειο θάλασσα και στα παράλια αυτής. Κατά την περίοδο αυτή, το εμπόριο παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη και κατά συνέπεια οι μεταφορές εμπορευμάτων δια ξηράς - караβάνια - και θαλάσσης γνωρίζουν μεγάλη άνθηση. Η ανάπτυξη αυτή είχε σαν συνέπεια την ανάγκη προστασίας και διασφάλισης των μεταφερομένων αγαθών.

Μετά τη σύντομη αναφορά στη συμβολή των αρχαίων λαών της Ανατολικής Μεσογείου στη διαμόρφωση και λειτουργία της έννοιας της ασφάλισης, πρέπει να υπογραμμισθεί πολύ έντονα η τεράστια συμβολή των αρχαίων Ελλήνων στο θέμα αυτό. Οι αρχαίοι Έλληνες, εξ ιδιοσυγκρασίας ναυτικός λαός, αλλά και με το εμπορικό δαιμόνιο εξαιρετικά αναπτυγμένο, είναι γνωστό ότι κυριάρχησαν στον τότε γνωστό κόσμο της Μεσογείου. Τα Ελληνικά πλοία, από τους Ομηρικούς χρόνους μέχρι τη Ρωμαϊκή επικράτηση, όργωναν τη θάλασσα της Μεσογείου αναπτύσσοντας το εμπόριο και εγκαθιδρύοντας ξακουστές αποικίες.

Οι αρχαίοι μας όμως πρόγονοι με την προοδευτικότητα που τους χαρακτήριζε, προχώρησαν πολύ πέρα του σημείου αυτού. Από τους χρόνους αυτούς, διαμορφώνουν, διατυπώνουν, εφαρμόζουν και καθιερώνουν, την έννοια και λειτουργία της ασφάλισης πραγμάτων ολοκληρωμένη από κάθε άποψη¹.

Στην ωρίμανση της ασφάλισης σαν έννοια αλλά και πρακτική, βοήθησε πολύ η ανάπτυξη του εμπορίου με κύριο και σχεδόν μοναδικό μέσο εξάπλωσης τη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών. Μεταξύ των ελληνικών πόλεων της εποχής, με ισχυρό ναυτικό και εμπορική δραστηριότητα, εξέχουσα θέση είχε η Ρόδος λόγω

¹ Βλ. Βασίλειος Δ.. Κιάντος «Η έννοια της κοινής Αβαρείας στο ναυτικό Δίκαιο», 1989, Κεφ.1

γεωπολιτικού πλεονεκτήματος της εποχής. Αποτέλεσμα αυτής της οικονομικοπολιτικής άνθησης ήταν η οριστικοποίηση σχεδόν της έννοιας της ασφάλισης μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης, μέσα από την κωδικοποιημένη Αρχή της Γενικής Αβαρίας Πλοίου και Φορτίου.

Η Αρχή αυτή θεσπίστηκε περί του 900 π.Χ. και έκτοτε αναφέρεται σαν Ρόδιος Ναυτικός Κώδικας. Με τον κώδικα αυτό ρυθμίστηκε μέχρι και στην πιο μικρή λεπτομέρεια η τακτοποίηση όλων των προβλημάτων που προκύπτουν από την επέλευση ενός κινδύνου, στον οποίο συμμετέχουν πολλαπλές αξίες και διάφορα συμφέροντα. Αναντίρρητα, η χαρακτηριστικότερη μορφή μιας τέτοιας περίπτωσης είναι η θαλάσσια, η ναυτική περιπέτεια².

Το σημαντικότερο βέβαια όλων αυτών που προέκυψε με την πάροδο των αιώνων είναι το ότι τόσο η Αρχή όσο και η ρύθμισή της που προβλέπεται από τον εν λόγω κώδικα έτυχαν πλήρους εφαρμογής μέχρι τις μέρες μας.

Το γεγονός και μόνο ότι η Αρχή της Γενικής Αβαρίας και ρύθμιση αυτής άντεξαν και αντέχουν σε μια τόσο μακράιωνη διαδικασία, σε Παγκόσμιο πλέον επίπεδο, αποδεικνύει περίτρανα μαζί με όσα προαναφέρθηκαν, την τεράστια συμβολή των αρχαίων Ελλήνων στη μετέπειτα διαμόρφωση και εξέλιξη της ασφαλιστικής έννοιας, ιδέας πρακτικής και επιστήμης.

Η Ρωμαϊκή εποχή που ακολουθεί ιστορικά δεν έχει να επιδείξει στον ασφαλιστικό τομέα ιδιαίτερα Νομοθετικά, Αρχές και Πρακτικές, γιατί αν και κοσμοκράτειρα για μεγάλο χρονικό διάστημα επηρεάστηκε και λειτούργησε με βάση τις Αρχές, τους θεσμούς και την πρακτική των Αρχαίων Ελλήνων και κατά βάση των Αθηναίων και Ροδίων.

² Βλ. Susan Hodges “Law of Marine Insurance”, 1996, Charter 1

2.2 Η Βυζαντινή Περίοδος

Κλείνοντας τον κύκλο των εποχών μέχρι τον Μεσαίωνα είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί και η Βυζαντινή περίοδος. Είναι γνωστό ότι το Βυζάντιο διέθετε ένα πολύ καλά οργανωμένο σύστημα διοίκησης. Μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο ήταν πολύ φυσικό η ασφάλιση μεταφορών, από άποψη Νομοθετική και πρακτική, να έχει την ανάλογη θέση.

Ασφαλώς δεν έχουμε πρωτότυπους ιδέες, θέσεις και πρακτικές επί του αντικειμένου. Αντίθετα, έχουμε Νομοθετήματα βασισμένα στις Αρχές και πρακτική των Αρχαίων Ελλήνων, όπως Ο Ρόδιος Ναυτικός Κώδικας και τα ναυτοδάνεια. Τα Νομοθετήματα αυτά έχουν μια λειτουργική πληρότητα που δικαιολογεί την αξία που τους δόθηκε και τη διαχρονικότητα που απέκτησαν. Τα κυριότερα από αυτά είναι ο Κώδικας του Ιουστινιανού - πανδέκτες - 533 μ.Χ. και ο Νόμος Ροδίων Ναυτικός, 7ος αιώνας μ.Χ., βασισμένος βέβαια στον ανώνυμο Κώδικα των κλασικών χρόνων, πλην όμως αποτελεί προϊόν άλλης, πολύ μεταγενέστερης εποχής και πολύ ευρύτερου περιεχομένου³.

2.3 Νομικό Πλαίσιο & Κανονισμοί

2.3.1 York – Antwerp Rules

Όπως είναι αντιληπτό, ο Ρόδιος Ναυτικός Κώδικας αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη υλη πάνω στην οποία μεταγενέστερα υπήρξαν οι σχετικές τροποποιήσεις και προσθήκες ώστε να σχηματιστούν οι ολοκληρωμένοι κανονισμοί που διέπουν σήμερα την Γενική Αβαρία.

Πρώτη η γαλλική *Ordonnance de la marine* του 1681 διέκρινε την αβαρία σε γενική και σε απλή. Η *Ordonnance* του 1681 αναγνώρισε νομοθετικά τους κανόνες τους σχετικούς με την αβαρία που περιλαμβάνονταν στις αποφάσεις του δικαστηρίου της

³ Βλ. Susan Hodges “Law of Marine Insurance”, 1996, Charter 1

θάλασσας και στα καταστατικά των πιο σπουδαιών ναυτικών πόλεων. Ο γαλλικός εμπορικός κώδικας του 1807 ρύθμιζε και αυτός τη γενικήαβαρία αλλά ουσιαστικά ήταν μια αναπαραγωγή των διατάξεων της *Ordonnance* του 1681⁴.

Στα νεότερα χρόνια, οι σύγχρονες νομοθεσίες των κρατών της Ευρώπης, ρύθμιζαν τις αβαρίες ως προς ορισμένα θέματα με διαφορετικό τρόπο. Οι θεσμοί του ναυτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένης και της γενικής αβαρίας, αφορούν και ρυθμίζουν σχέσεις ανθρώπων που κατοικούν σε διάφορες χώρες.

Γεννήθηκε λοιπόν η ανάγκη για μια διεθνή και ομοιόμορφη λύση στα ναυτικά θέματα. Έτσι, με πρωτοβουλία της *International Law Association* συνήλθαν διάφορα συνέδρια όπως της Υόρκης το 1864, της Αμβέρσας το 1877, της Λίβερπουλ το 1890, της Στοκχόλμης το 1924, του Άμστερνταμ το 1949⁵.

Οι κανόνες της Υόρκης του 1864 τροποποιήθηκαν από τους κανόνες της Αμβέρσας του 1877 οι οποίοι συμπληρώθηκαν και από τους κανόνες της συνδιασκέψεως της Στοκχόλμης του 1924. Οι ίδιοι αυτοί κανόνες βρήκαν νέα διατύπωση στις Βρυξέλλες το 1950 και είναι γνωστοί σαν «κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας 1950».

Οι τελευταίοι, τροποποιήθηκαν από τη Διεθνή Ναυτική Επιτροπή κατά τη σύνοδό της στο Αμβούργο το 1974 και οι νέοι κανόνες μετονομάστηκαν «κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας 1974».

Στο ελληνικό δίκαιο η ρύθμιση του δικαίου των γενικών αβαριών περιλαμβάνονται στα άρθρα 219-234 του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα, το άρθρο 225 του ΚΙΝΔ ορίζει τα ακόλουθα για την κοινή αβαρία:

«Αι την κοινήν αβαρίαν συνιστώσαι θυσίαι κατανέμονται μεταξύ διασωθέντος και θυσιασθέντος φορτίου, αφενός, του

⁴ Βλ. Βασίλειος Δ.. Κιάντος «Η έννοια της κοινής Αβαρείας στο ναυτικό Δίκαιο», 1989, Κεφ.1

⁵ Βλ. Susan Hodges “Cases n Materials in Marine Insurance Law”, 1996, Charter 2

πλοίου και του ναύλου, αφετέρου. Η κατανομή γίνεται διά συνεισφοράς και ρυθμίζεται (κανονισμός της αβαρίας) συμφώνως προς τας επομένας διατάξεις, εφ' όσον δεν υπάρχει συμφωνία γενομένη ρητώς αποδεκτή υπό πάντων των ενδιαφερομένων⁶».

Ωστόσο, το δίκαιο της Γενικής Αβαρίας, που καθιέρωσαν και εφάρμοσαν οι αρχαίοι Έλληνες, δε διαφέρει από τους νόμους που ισχύουν σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Για παράδειγμα, το 1873 ένα βρετανικό δικαστήριο δικάζοντας μια υπόθεση αδικαιολόγητου πλουτισμού, αναφέρει στην απόφαση τα ακόλουθα:

«Το δικαίωμα εμφανίστηκε την εποχή της διαμορφώσεως των ροδιακών νόμων. Είναι συνέπεια της ιδιομορφίας του θαλασσίου κινδύνου και ενσωματώθηκε στο κοινό δίκαιο της Αγγλίας ως νόμος της θάλασσας και του θαλασσίου κινδύνου, γιατί όταν δύο μέρη εκτίθενται σε κοινό κίνδυνο ατυχήματος, το φυσικό δίκαιο απαιτεί να αποκατασταθεί αναλογικά από όλους κάθε απώλεια που έγινε επί ζημία ενός για τη σωτηρία της όλης επιχείρησης⁷».

Το δίκαιο των κοινών αβαριών και της συνεισφοράς μπορεί να διαφέρει από χώρα σε χώρα. Το Αγγλικό Δίκαιο π.χ. θεωρεί ότι η γενική αβαρία σχετίζεται με το “*common safety*”, δηλαδή με τη διατήρηση της περιουσίας σε ένα ταξίδι.

Τα νομικά συστήματα της Ηπειρωτικής Ευρώπης όμως, εστιάζονται στην εμπορική πλευρά, δηλαδή στο “*common benefit*”. Αυτή η τελευταία αντίληψη ευνοεί τον πλοιοκτήτη γιατί του δίνει τη δυνατότητα να εντάξει στη γενική αβαρία τα έξοδα για

⁶ Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή «Η ιστορία της ιδιωτικής Ασφάλειας στην Ελλάδα», 1996, Κεφ.3

⁷ Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή «Η ιστορία της ιδιωτικής Ασφάλειας στην Ελλάδα», 1996, Κεφ.3

τη συνέχιση του ταξιδιού, τα οποία υπό κανονικές συνθήκες σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο θα έπρεπε να τα υποστεί μόνος του⁸.

2.3.2 Σημαντικές Διαφοροποιήσεις μεταξύ Ασφάλισης & Γενικής Αβαρίας

Το κοινό στοιχείο της γενικής αβαρίας με την ασφάλιση του σύγχρονου εμπορίου είναι ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι φέρουν τον κίνδυνο. Ωστόσο διαφέρουν στο ότι η ασφάλιση προϋποθέτει σύμβαση, ενώ η υποχρέωση σε συνεισφορά επί αβαρίας απορρέει από το σχετικό νόμο⁹.

Επιπλέον διαφορές μεταξύ ασφάλισης και Γενικής Αβαρίας είναι οι εξής:

- Ο κίνδυνος στη γενική αβαρία περιορίζεται μεταξύ αυτών που μετέχουν στην ναυτική περιπέτεια, αντίθετα, στην ασφάλιση εισέρχονται και εξέρχονται συνεχώς νέα μέλη.
- Στη Γενική Αβαρία, οι μετέχοντες στο ταξίδι απειλούνται από τον ίδιο κίνδυνο, αυτο δε συμβαίνει πάντα στην ασφάλιση, στην οποία για παράδειγμα, υπάρχουν δύο ασφαλισμένα πλοία, που ταξιδεύουν προς διαφορετικό προορισμό και διατρέχουν διαφορετικούς κινδύνους το κάθε ένα από αυτά.
- Στη Γενική Αβαρία δε μεταβιβάζεται ο κίνδυνος σε έναν τρίτο φορέα, όπως συμβαίνει στην ασφάλιση, και η κοινωνία κινδύνου είναι περιορισμένη, σε σύγκριση με την κοινωνία κινδύνου στην ασφάλιση.
- Στη Γενική Αβαρία αποκαθίσταται η ζημιά που συμβαίνει στην κοινή προσπάθεια να αποφευχθεί μεγαλύτερος μελλοντικός κίνδυνος, ενώ στην ασφάλιση αποκαθίστανται οι ζημιές παρελθόντος κινδύνου.

⁸ Βλ. Παζαρζής Μιχαήλ «Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων», Σημειώσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς, 2007, Κεφ.1

⁹ Βλ. Κώστα Χρ. Μακρή «Η ιστορία της ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα», 1996, Κεφ. 3

3

Ανάλυση της Αρχής της Γενικής Αβαρίας

3.1 Ορισμός Γενικής Αβαρίας

Με τον όρο αβαρία, ή γενική αβαρία (general average) χαρακτηρίζεται οποιαδήποτε εκούσια πράξη θυσίας μικρότερου συμφέροντος προς διάσωση σαφώς μεγαλύτερου.

Η Γενική Αβαρία είναι μια ηθελημένη, εύλογη και οπωσδήποτε έκτακτη πράξη ή θυσία μέρους του φορτίου που πραγματοποιείται για το κοινό συμφέρον του πλοίου και των υπολοίπων μερών που έχουν ενδιαφέρον στο πλοίο, οι ιδιοκτήτες των οποίων στη συνέχεια αναλαμβάνουν την από κοινού αποζημίωση του ιδιοκτήτη των θυσιασθέντων.

Σύμφωνα με τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας του 1994, ο ορισμός της γενικής αβαρίας αποτυπώνεται ως κάτωθι:

«Υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας όταν και μόνο όταν οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται ή συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μία κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια¹⁰».

¹⁰ Βλ. Geoffrey Bycroft “General Average Essential Elements and developments concerning York – Antwerp Rules”, 2005, Article to Richards Hogg Lindley

3.2 Προϋποθέσεις εφαρμογής της Αρχής της Γενικής Αβαρίας

Είναι κατανοητό ότι προκειμένου να ισχύσει ο θεσμός της γενικής αβαρίας πρέπει να έχουν ταυτόχρονη εφαρμογή οι εξής προϋποθέσεις ¹¹:

- Η πράξη η οποία σχετίζεται με το πλοίο, το ναύλο και το φορτίο θα πρέπει να αφορά τη διατήρηση της περιουσίας, η οποία σχετίζεται με ένα ταξίδι και η οποία αντιμετωπίζει κάποιο κίνδυνο.
- Το δικαίωμα απαίτησης συνεισφοράς γενικής αβαρίας προκύπτει μόνο από ναυτιλιακή περιπέτεια.
- Το πλοίο πρέπει να χρησιμοποιείται για ναυσιπλοΐα.
- Ύπαρξη αληθινού κινδύνου.
- Ο κίνδυνος πρέπει να αφορά μια κοινή περιπέτεια και η πράξη που πραγματοποιείται πρέπει να είναι αναγκαία για την ασφάλεια της κοινής περιπέτειας. Προκειμένου να θεωρηθεί μια περιπέτεια κοινή, πρέπει να αφορά τουλάχιστον δύο μέρη, τα οποία να εκτίθενται πραγματικά στον κίνδυνο. Η ύπαρξη ενός μόνο μέρους θα οδηγούσε σε μερική αβαρία.
- Την απόφαση για την πράξη της γενικής αβαρίας πρέπει να την παίρνει εκούσια και συνειδητά μόνο ο πλοίαρχος. Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος δεν μπορεί να δράσει κατά τη διάρκεια μιας έκτακτης περίπτωσης εξαιτίας απουσίας του ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, τότε οι θυσίες και τα έξοδα γενικής αβαρίας που πραγματοποιούνται κάτω από τις οδηγίες του αξιωματικού ή του μέλους του πληρώματος που εκτελεί τα καθήκοντα του πλοίαρχου, θα θεωρούνται σαν πράξεις γενικής αβαρίας, αρκεί οι πράξεις αυτές να θεωρούνται τέτοιες ως εάν είχαν εκτελεστεί από τον πλοίαρχο.

¹¹ Βλ. Susan Hodges “Cases n Materials in Marine Insurance Law”, 1996, Charter 3

- Η θυσία ή το έξοδο πρέπει να είναι έκτακτα – ασυνήθιστα.
- Η θυσία ή το έξοδο θα πρέπει να είναι αληθινά.
- Η πράξη θα πρέπει να γίνει σκόπιμα και ο σκοπός της θα πρέπει να είναι το όφελος της κοινής περιπέτειας.
- Η πράξη που γίνεται πρέπει να είναι λογική και οι έκτακτες δαπάνες να έγιναν κατ' εύλογη κρίση. Μια συνεισφορά γενικής αβαρίας δεν μπορεί να αποκτηθεί για μια πράξη που ήταν παράλογη. Έτσι, εάν ο πλοίαρχος αποφασίσει να θυσιάσει ένα αντικείμενο, διαφορετικό από εκείνο το οποίο θα ωφελούσε την κοινή περιπέτεια, τότε αυτή η πράξη δεν θα θεωρηθεί θυσία γενικής αβαρίας και ο ιδιοκτήτης του αντικειμένου που χάθηκε θα μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση για ολόκληρη την απώλεια από τον πλοιοκτήτη.
- Η συνεισφορά γενικής αβαρίας μπορεί να απαιτηθεί μόνο από τα συμφέροντα που έχουν κάποια αξία εκεί όπου τερματίζεται η περιπέτεια. Κάθε μέρος που συμμετέχει στην κοινή περιπέτεια και έχει διασωθεί μετά από πράξη γενικής αβαρίας και το οποίο έχει κάποια αξία στο τέλος του ταξιδιού είναι υπεύθυνο να πραγματοποιήσει μία συνεισφορά γενικής αβαρίας.
- Η απώλεια γενικής αβαρίας θα πρέπει να είναι άμεση συνέπεια μίας πράξης γενικής αβαρίας

3.3 Βασικά Χαρακτηριστικά Γενικής Αβαρίας

Τα βασικά χαρακτηριστικά της γενικής αβαρίας είναι τα εξής ¹²:

- Κοινή ναυτική περιπέτεια

¹² Βλ. Susan Hodges “Cases n Materials in Marine Insurance Law”, 1996, Charter 3

- Κίνδυνος κατά τη διάρκεια όλης της περιπέτειας
- Εθελοντική ή σκόπιμη πράξη απώλειας
- Έκτακτη απώλεια ή δαπάνη
- Λογική

3.3.1 Κοινή Ναυτική Περιπέτεια¹³

Η ουσία τη γενικής αβαρίας είναι ότι πρέπει να εμπλέκονται στην περιπέτεια περισσότερα του ενός συμφέροντα και ας ανήκουν στο ίδιο πρόσωπο. Μια ενέργεια για παράδειγμα που έγινε για να σωθεί μόνο το πλοίο σαφώς κ δε θεωρείται πράξη γενικής αβαρίας.

Συγκεκριμένα, οι συνηθέστεροι συνδυασμοί “συμφερόντων” που μπορούν να εμπλακούν στο διακανονισμό της γενικής αβαρίας είναι :

- 1) Πλοίο - Φορτίο
- 2) Πλοιο – Φορτίο – Ναύλος
- 3) Πλοιο – Φορτίο - Εμπορευματοκιβώτια.
- 4) Πλοιο – Φορτίο - Φορτηγά / Αυτοκίνητα
- 5) Πλοιο – Φορτίο - Πετρέλαιο ναυλωτών (περίπτωση χρονοναύλωσης)

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η γενική αβαρία εφαρμόζεται μόνο σε περιουσία η οποία εμπλέκεται σε ναυτική περιπέτεια κατά τη διάρκεια εμπορικού ταξιδιού. Όταν στην εξεταζόμενη περίπτωση, υπάρχει πλοίο και φορτίο, η περιπέτεια ξεκινάει από τη στιγμή που το φορτίο φορτωθεί στο πλοίο και τελειώνει μόλις εκφορτωθεί.

¹³ Βλ. Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988. Charter 5

3.3.2 *Πραγματικός Κίνδυνος κατά την Ναυτική Περιπέτεια*¹⁴

Ο κίνδυνος πρέπει να είναι πραγματικός, δηλαδή πρέπει να έχει πραγματικά υπάρξει. Η γενική αβαρία δε μπορεί να προκύψει από μια ειλικρινή αλλά λανθασμένη εκτίμηση του καπετάνιου. Το γεγονός αυτό δε σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να φτάσει στα πρόθυρα της καταστροφής και ο καπετάνιος να περιμένει να φτάσουν τα πράγματα στο χειρίστο σημείο προκειμένου να μπορεί να δικαιολογήσει την πράξη της γενικής αβαρίας.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι πρέπει να υπάρξει ένα συμβάν το οποίο να εμπεριέχει κίνδυνο και αν δε γίνει κάτι για αυτό να υπάρχει πραγματική πιθανότητα να χαθούν τα πάντα. Συνήθως δεν υπάρχει αμφιβολία για το μέγεθος του κινδύνου μιας περιπέτειας και είναι εύκολο να αποφασισθεί εάν υπάρχει πραγματικός κίνδυνος ή όχι.

Επί παραδείγματι, περιπτώσεις φανερού κινδύνου κατά την ναυτική περιπέτεια είναι:

- Φωτιά
- Μηχανική Βλάβη που καθιστά αδύνατη τη συνέχιση του ταξιδιού
- Σύγκρουση Πλοίου που προκαλεί ζημιά στο σκάφος του
- Προσάραξη Πλοίου

Επιπλέον, ο κίνδυνος πρέπει να είναι ορατός κατά τη διάρκεια της περιπέτειας. Αν κάτι επηρεάσει την ασφάλεια του πλοίου αναπόφευκτα επηρεάζει και την ασφάλεια του φορτίου.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που μπορεί να χαθεί το φορτίο αλλά το πλοίο να μην έχει βρεθεί σε κανέναν κίνδυνο. Για παράδειγμα, αν χαλάσουν τα ψυκτικά μηχανήματα σε ένα πλοίο ψυγείο, οι ενέργειες για να επισκευαστούν δεν μπορούν να χαρακτηριστούν γενική αβαρία διότι κάθε απώλεια που προκλήθηκε από τη βλάβη αυτή επηρεάζει μόνο το φορτίο. Το πλοίο, καθ' όλη τη διάρκεια της περιπέτειας δε

¹⁴ Βλ. Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988. Charter 6

βρέθηκε σε κανέναν απολύτως κίνδυνο.

3.3.3 *Εκούσια Πράξη*¹⁵

Η απώλεια της γενικής αβαρίας πρέπει είτε να είναι σκόπιμη - όπως στην περίπτωση θυσίας φορτίου με τη ρίψη του στη θάλασσα, ή καταστροφή του από νερό που ρίχθηκε προκειμένου να σβηστεί φωτιά - είτε τουλάχιστον να έχει προβλεφθεί.

Παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του “*The Felix*” (1927). Οι περιστάσεις επέβαλαν την ρίψη ξυλείας στη θάλασσα. Η ξυλεία όμως κατευθύνθηκε προς την προπέλα και την κατέστρεψε. Ενώ ο πλοίαρχος σκοπίμως έριξε το φορτίο στη θάλασσα δίχως να ελπίζει να το επανακτήσει, δεν σκόπευε στο ότι αυτό θα πάει στην προπέλα. Ωστόσο, αυτή είναι μια πολύ πιθανή κατάληξη και λογικά θα το είχε προβλέψει. Για το λόγο αυτό, η καταστροφή που έγινε στην προπέλα θεωρήθηκε θυσία γενικής αβαρίας. Οι απώλειες γενικής αβαρίας λοιπόν, πρέπει να είναι σκόπιμες σε αντίθεση με τις απώλειες μερικής αβαρίας που είναι αποτέλεσμα ατυχήματος.

Οι ζημιές για παράδειγμα, από φωτιά που προκλήθηκε από ατύχημα είναι μερική αβαρία, ενώ οι ζημιές που προκλήθηκαν από ενέργειες σβησίματος της φωτιάς είναι προβλεπόμενες και αποτελούν γενική αβαρία.

3.3.4 *Έκτακτη Θυσία ή Δαπάνη*¹⁶

Η λέξη θυσία από μόνη της υπονοεί ένα έκτακτο γεγονός διότι κάτι συνειδητά καταστρέφεται. Όπως και στην περίπτωση της θυσίας από τη ρίψη φορτίου στη θάλασσα, γίνεται ζημιά διότι κάτι χρησιμοποιήθηκε με έναν “ασυνήθιστο” τρόπο, δηλαδή με έναν τρόπο ή σε μια περίπτωση που δεν προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί.

Αυτή είναι μια θυσία γενικής αβαρίας. Έτσι ένα πλοίο θα μπορούσε συνειδητά να

¹⁵ Βλ. Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988, Charter 8

¹⁶ Βλ. Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988, Charter 9

προσαράξει για να αποφύγει τη βύθιση. Κάθε επιπλέον καταστροφή από την προσάραξη θα είναι θυσία γενικής αβαρίας.

Συχνά κατά τη διάρκεια χειρισμού του πλοίου σε κλειστό χώρο υπάρχει ο κίνδυνος να χτυπήσει το πλοίο είτε σε μια προβλήτα, είτε σε κάποιο άλλο πλοίο. Ο πλοίαρχος τότε ενδέχεται να ρίξει την άγκυρα με τη σκέψη ότι αυτό θα βοηθήσει να σταματήσει το πλοίο. Αυτή η χρήση της άγκυρας, προφανώς, δεν αποτελεί και τη φυσιολογική και αν σπάσει κάποιος χαλκάς και χαθεί η άγκυρα, αυτό αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας.

Αντίστοιχες περιπτώσεις συναντάμε ως κάτωθι¹⁷:

- Ρήξη φορτίου, ώστε να ελαφρύνει το πλοίο.
- Καταστροφή μέρους φορτίου από τη ρήξη νερού με σκοπό να σβηστεί η φωτιά, ώστε να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο. Το πλοίο μπορεί συνειδητά να προσαράξει, γεγονός που θα προκαλέσει εκτεταμένη ζημιά, με σκοπό να αποφευχθεί η βύθιση. Η ζημιά στα ύφαλα αποτελεί θυσία του πλοίου και το μέγεθος της θυσίας προσδιορίζεται από το κόστος της επισκευής της ζημιάς.
- Σε πλοίο που έχει προσαράξει, το πλήρωμα λειτουργεί τις μηχανές προς τα μπροστά και ανάποδα προσπαθώντας να το αποκολλήσουν. Επειδή όμως είναι προσαραγμένο, η προπέλα χτυπάει τον πυθμένα της θάλασσας, με αποτέλεσμα άμμος και λάσπη να εισέρχονται στις αναρροφήσεις ψύξεως των μηχανών. Η ζημιά στην προπέλα και στις μηχανές από τις αναρροφήσεις αποτελούν θυσία.
- Εάν σ' ένα πλοίο παρατηρηθεί έλλειψη καυσίμων, τότε μέρος του φορτίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο – περίπτωση που ισχύει σε πετρελαιοφόρα πλοία. Η καύση αυτή του φορτίου θεωρείται γενική αβαρία και θα είναι μια θυσία του συγκεκριμένου φορτίου.

¹⁷ Βλ. Susan Hodges “Cases & Materials on Marine Insurance Law” Charter 5

- Μια έκτακτη χρήση του καυσίμου. Για παράδειγμα όταν γίνεται χρήση των μηχανών για να αποκολληθεί ένα πλοίο όταν αυτό έχει προσαράξει, ή όταν παρέχεται βοηθητική δύναμη για τη λειτουργία γερανών, ώστε να γίνει ρήψη φορτίου στη θάλασσα, τότε η χρήση του καυσίμου που απαιτήθηκε για να γίνουν οι ενέργειες αυτές, αποτελεί θυσία γενικής αβαρίας. Το μέγεθος της θυσίας της γενικής αβαρίας ουσιαστικά είναι η αξία του πράγματος που έχει ριχθεί ή καταστραφεί, ή το κόστος επισκευής του.

Η ρήψη φορτίου στη θάλασσα αποτελεί από μόνη της ένα έκτακτο γεγονός¹⁸. Ωστόσο, δεν είναι ασυνήθιστο για έναν καπετάνιο ή πλοιοκτήτη να χρειαστεί να προβεί σε μια τέτοια ενέργεια που δημιουργεί δαπάνη κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Γενικά, η μόνη δαπάνη που μπορεί να θεωρηθεί γενική αβαρία είναι η έκτακτη δαπάνη. ωστόσο, στην πράξη ενδέχεται να υπάρξουν εξαιρέσεις σε αυτόν τον κανόνα.

Τα συνήθη έξοδα ενός ταξιδιού, δηλαδή έξοδα τα οποία θεωρούνται αναμενόμενα να γίνουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, δεν μπορούν ποτέ να ενταχθούν στη γενική αβαρία.

Για παράδειγμα, ένα πλοίο ταξιδεύει από το σημείο Α στο Β και στη συνέχεια στο Γ. Το πλοίο χαλάει και ένα ρυμουλκό χρειάζεται να το ρυμουλκήσει στο πιο κοντινό λιμάνι. Το ασφαλέστερο κοντινό λιμάνι τυχαίνει να είναι το Β. Η ρυμούλκηση τελειώνει στο λιμάνι. Φυσιολογικά, στο Β απαιτείται ένα ρυμουλκό για να βοηθήσει το πλοίο να μπει στο λιμάνι. Λόγω της βλάβης, όμως, χρειάζονται τρία.

Η έκτακτη δαπάνη είναι:

- Η ρυμούλκηση μέχρι το λιμάνι.
- Τα δύο επιπλέον ρυμουλκά μέσα στο λιμάνι.

Η συνήθης δαπάνη είναι:

¹⁸ Βλ. Susan Hodges “Cases & Materials on Marine Insurance Law” Charter 6

- Το ένα βοηθητικό ρυμουλκό που φυσιολογικά θα χρειαζόταν.

Κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης εξοικονομούνται κάποια καύσιμα. Άρα μόνο το κόστος της ρυμούλκησης που υπερβαίνει το κόστος των καυσίμων που έχει εξοικονομηθεί αποτελεί στην πραγματικότητα έκτακτη δαπάνη.

3.3.5 Λογική Θυσία ή Δαπάνη¹⁹

Η θυσία ή η δαπάνη πρέπει να είναι λογική στη φύση και στο μέγεθός της.

Στην πράξη είναι πολύ σπάνιο να αμφισβητηθεί η φύση της γενικής αβαρίας. Είναι γενικά αποδεκτό, ότι ο πλοίαρχος στην ένταση εκείνης της στιγμής, λαμβάνοντας υπ' όψιν του όλα τα σχετικά στοιχεία, παίρνει μια λογική απόφαση για τις επόμενες κινήσεις. Παρ' όλα αυτά, οι ενέργειές του ελέγχονται και εάν μια ενέργεια είναι παράλογη, τότε οι δαπάνες δε θα θεωρηθούν γενική αβαρία. Ωστόσο, στην πράξη είναι πολύ δύσκολο να αποδειχθεί πως μια συγκεκριμένη ενέργεια ήταν απ' τη φύση της παράλογη.

Ένα παράδειγμα παράλογης ενέργειας του πλοίαρχου είναι η ρήψη ενός τόνου φορτίου χρυσού στη θάλασσα, ενώ υπήρχε η δυνατότητα ρήψης ενός τόνου ξυλείας. Ένα άλλο όμως παράδειγμα, είναι όταν ο πλοίαρχος συνεχίζει να ρίχνει νερό στο φορτίο για μια φωτιά που έχει σβηστεί. Για να αμφισβητήσει κανείς τη λογική αυτής της πράξης, χρειάζεται να αποδείξει τι θα συνέβαινε αν ο πλοίαρχος δε συνέχιζε να καταβρέχει το φορτίο. Θα χρειαστεί όμως ισχυρές αποδείξεις ότι η φωτιά όχι μόνο είχε σβηστεί αλλά και ότι δεν υπήρχε πιθανότητα αναζωπύρωσης.

Η δαπάνη της γενικής αβαρίας και το κόστος των επισκευών της θυσίας της γενικής αβαρίας πρέπει να αποτελούν λογικό ποσό. Αν είναι υπερβολικά υψηλό, τότε η επιχορήγηση της γενικής αβαρίας θα καλύπτει μόνο το λογικό κόστος της συγκεκριμένης δαπάνης ή επισκευής.

¹⁹ Βλ. Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988. Charter 10

Δαπάνες όπως τα έξοδα λιμένων καλύπτονται ανάλογα με τη καθορισμένη τιμή που υπάρχει ενώ δεν υφίσταται περιθώριο αμφισβήτησης για τους μισθούς και το κόστος καυσίμων. Ωστόσο, το κόστος άλλων δαπανών πρέπει να εγκριθεί από εκτιμητές γενικής αβαρίας. Αυτό εφαρμόζεται σε δαπάνες φόρτωσης, εκφόρτωσης, αποθήκευσης, μεταφοράς ή επιδιόρθωσης φορτίου. Προτού επιδοτηθεί η γενική αβάρια, το κόστος των επισκευών της θυσίας που έχει γίνει, συμφωνείται από έναν επιθεωρητή όσο το δυνατόν πιο δίκαια και λογικά γίνεται.

3.4 Τυπικές Μορφές Γενικής Αβαρίας²⁰

Οι πιο συνήθεις περιπτώσεις γενικής αβαρίας είναι α) του πλοίου και β) του φορτίου.

3.4.1 Γενική Αβάρια που προκύπτει από εκούσια πράξη ζημίας στο πλοίο

Προτού αναλυθούν οι περιπτώσεις αυτές, διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση που το πλοίο ταξιδεύει υπό έρμα και αναγκάζεται να προσαράξει ώστε να περιοριστεί η ζημιά ή και να αποφευχθεί η απώλεια ολόκληρου του πλοίου, ζήτημα γενικής αβαρίας δεν υφίσταται. Αυτό εξηγείται, διότι δεν υπάρχει φορτίο και άρα δεν υπάρχουν 2 ή περισσότερα συμφέροντα στο πλοίο²¹.

Ομοίως, όταν θυσιάζεται μέρος του φορτίου με σκοπό να σωθεί το υπόλοιπο φορτίο, για παράδειγμα, όταν γίνεται ρήψη στη θάλασσα βρεγμένης ποσότητας του φορτίου για να διασωθεί το υπόλοιπο φορτίο από τη σήψη, δεν υφίσταται και πάλι. Κατά κανόνα συμβαίνει να θυσιάζεται το φορτίο για χάρη του πλοίου, διότι το πλοίο είναι συνήθως μεγαλύτερης αξίας από το φορτίο. Υπάρχουν φορές όμως, που το φορτίο αξίζει περισσότερο από το πλοίο, όταν το πλοίο είναι φορτωμένο π.χ. με ράβδους χρυσού ή έργα τέχνης ανεκτίμητης αξίας.

²⁰ Βλ. Susan Hodges “Cases & Materials on Marine Insurance Law”, Charter 4

²¹ Βλ. Geoffrey Bycroft “General Average Essential Elements and developments concerning York – Antwerp Rules”, 2005, Article to Richards Hogg Lindley

Όταν συμβαίνει αυτό, δηλαδή όταν το φορτίο του πλοίου είναι μεγαλύτερης αξίας από ότι το ίδιο το πλοίο, τότε αν θυσιάστηκε το πλοίο για χάρη του φορτίου, η θυσία έγινε κατ' εύλογη κρίση και επομένως πρόκειται για θυσία γενικής αβαρίας.

Αν το πλοίο είναι μεγαλύτερης αξίας από ότι το φορτίο, και θυσιάστηκε το πλοίο για χάρη του φορτίου, η θυσία δεν έγινε κατ' εύλογη κρίση και άρα δεν υφίσταται θυσία γενικής αβαρίας. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία, πλοίο μεγαλύτερης αξίας, θυσιάζεται για να σωθεί το φορτίο, διότι δίχως τη θυσία δε θα σωζόταν ούτε το πλοίο ούτε το φορτίο, ενώ με τη θυσία σώθηκε τουλάχιστον το φορτίο. Η θυσία αυτή έγινε κατ' εύλογη κρίση και επομένως πρόκειται για θυσία γενικής αβαρίας.

Στην περίπτωση που το πλοίο προσαράξει για να σωθεί το φορτίο πρέπει να γίνει η εξής διάκριση: Αν το πλοίο δεν έπαθε σοβαρές ζημιές κατά την προσάραξη ή κατά τη ρυμούλκηση και έπειτα από επισκευές μπορεί να ξαναγίνει αξιόπλοο, τότε προφανώς, η θυσία του πλοίου δε θεωρείται ολοσχερής. Αν όμως, πλοίο που προσάραξε, δεν μπορεί να τεθεί ξανά σε λειτουργία ή οι δαπάνες για την επισκευή του υπερβαίνουν την αξία του, τότε η θυσία θεωρείται ολοσχερής.

Ομοίως και στην περίπτωση που το πλοίο βυθίζεται. Αν το πλοίο μπορεί να ανελκυθεί με λιγότερα έξοδα από την αξία του ναυαγίου, θα θεωρηθεί μεν ότι υπάρχει ολοσχερής θυσία του πλοίου αλλά θα αφαιρεθεί από την αξία του η αξία του ναυαγίου και θα προστεθούν τα έξοδα ανελκύσεως³⁷. Αν αντιθέτως, πλοίο που βυθίστηκε είναι αδύνατον να ανελκυθεί, η θυσία είναι ολική.

Η πιο προφανής θυσία γενικής αβαρίας είναι όταν το πλοίο θυσιάζεται για τη γενική ασφάλεια. Άγκυρες και εφόδια του πλοίου που ρίχνονται στη θάλασσα, κάβοι που κόβονται κ.λ.π. αποτελούν αντικείμενα συνεισφοράς γενικής αβαρίας. Προκειμένου όμως να ενταχθεί η απώλεια στα πλαίσια της γενικής αβαρίας θα πρέπει να υπάρχει η πρόθεση να θυσιαστεί κάτι και να μην έχει δημιουργηθεί η απώλεια από κάποιο τυχαίο γεγονός.

Εάν, για τη γενική ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου, γίνεται απαραίτητη η πρόκληση ζημιάς ή και η καταστροφή κάποιου άλλου πλοίου, η πραγματοποιούμενη απώλεια θα πρέπει να αποζημιωθεί από μία συνεισφορά γενικής αβαρίας. Έτσι, εάν

π.χ. σε έναν αριθμό πλοίων που είναι δεμένα μαζί και σε ένα από αυτά προκληθεί πυρκαγιά, και τα πληρώματα των υπόλοιπων πλοίων συνεργαστούν για να κόψουν τους κάβους ή να βυθίσουν το καιγόμενο πλοίο για την ασφάλεια των άλλων, τότε η απώλεια του πλοίου που βυθίστηκε με αυτό τον τρόπο είναι απώλεια γενικής αβαρίας, στην οποία όλοι αυτοί που σώθηκαν πρέπει να συνεισφέρουν.

Εάν το πλοίο ή ο εξοπλισμός του χρησιμοποιείται για τη γενική ασφάλεια σε κάποια χρήση διαφορετική από τη συνηθισμένη, π.χ. χρήση των πανιών και των σχοινιών για να σταματήσει μια διαρροή, η απώλεια που ενδεχομένως προκύψει είναι απώλεια γενικής αβαρίας.

Εάν δοθεί εξοπλισμός του πλοίου σε πειρατές, η απώλεια που προκύπτει από αυτή την πράξη είναι μια απώλεια γενικής αβαρίας. Ο εξοπλισμός θεωρείται ότι θυσιάστηκε για τη γενική ασφάλεια.

3.4.2 Γενική Αβαρία που προκύπτει από εκούσια πράξη ζημίας στο φορτίο²²

Η γενική αβαρία φορτίου αποτελεί τη συνηθέστερη περίπτωση γενικής αβαρίας. Συνήθως δηλαδή θυσιάζεται μέρος ή ακόμα και ολόκληρο το φορτίο για να σωθεί το πλοίο. Σε κάθε περίπτωση όμως, η θυσία πρέπει να γίνεται εκούσια και κατά την λογική κρίση του καπετάνιου. Αν η απόφαση πάρθηκε και εκτελέστηκε επιπόλαια, δεν υπάρχει γενική αβαρία και η ευθύνη βαρύνει αυτόν που με εντολή του πάρθηκαν τα μέτρα²³.

Στην περίπτωση που έχουμε ολοσχερή θυσία του φορτίου για τη διάσωση του πλοίου, το φορτίο πρέπει να είναι μικρότερης αξίας από το πλοίο. Μόνο τότε υφίσταται γενική αβαρία διότι η θυσία έγινε κατ' εύλογη κρίση και υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Όταν το φορτίο είναι μεγαλύτερης ή ακόμα και ίσης αξίας με το πλοίο, δεν μπορεί να θεωρηθεί θυσία γενικής αβαρίας διότι είναι φανερό ότι ο πλοίαρχος δεν ενήργησε κατ

²² Βλ. Geoffrey Bycroft, «General Average Essential Elements n developments concerning York Antwerp Rules», 2005

²³ Βλ. Αντωνία Πουλάκου-Ευθυμιάτου «Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου», 1996, Κεφ. 6

εύλογη κρίση και δεν υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για την γενική αβαρία. Τέλος, όταν το φορτίο είναι άνθρωποι – επιβάτες, γενική αβαρία δεν μπορεί να νοηθεί. Γενικά, όταν μιλάμε για ζημιές σε πρόσωπα, είτε αυτά είναι πλήρωμα είτε επιβάτες, θυσία γενικής αβαρίας δεν υπάρχει.

Η πιο συνήθης περίπτωση θυσίας γενικής αβαρίας είναι αυτή της ρίψης φορτίου στη θάλασσα ώστε να ελαφρύνει το πλοίο. Η ρίψη πρέπει να γίνεται σκόπιμα για να σωθούν τα υπόλοιπα συμφέροντα από άμεσο κίνδυνο. Εξαίρεση στο δικαίωμα για συνεισφορά αποτελεί η περίπτωση που το φορτίο που ρίχνεται στη θάλασσα για να ελαφρύνει το πλοίο, έχει φορτωθεί στο κατάστρωμα ενώ δεν προβλέπεται η φόρτωση στο κατάστρωμα.

Εάν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το πλοίο προσαράξει και για να μπορέσει να επαναπλεύσει απαιτείται η τοποθέτηση μέρους του φορτίου σε βάρκες και μαούνες και το φορτίο αυτό χαθεί προτού φτάσει σε λιμάνι, τότε η απώλεια επιτρέπει την απαίτηση για συνεισφορά γενικής αβαρίας. Η απώλεια αυτή θεωρείται ίδια με τη ρίψη φορτίου στη θάλασσα διότι τα αγαθά σκόπιμα εκτέθηκαν σε κίνδυνο, με άνωτερο την ασφάλεια του πλοίου.

Εάν ο πλοίαρχος, ευρισκόμενος σε λιμάνι, δεν έχει άλλα μέσα για να συλλέξει χρήματα και συντρέχει μεγάλη ανάγκη, μπορεί να πουλήσει μέρος του φορτίου. Η συναλλαγή αυτή θεωρείται ότι είναι μια μορφή αναγκαστικού δανείου από τον κύριο του φορτίου που πουλήθηκε προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων. Εάν ωστόσο, τα αγαθά πουληθούν από τον πλοιοκτήτη για την κάλυψη εξόδων για επισκευές του πλοίου που, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, βαραίνουν τον πλοιοκτήτη, τότε η απώλεια που προκαλείται από τις πωλήσεις αυτές, δεν μπορεί να γίνει αντικείμενο συνεισφοράς γενικής αβαρίας. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης οφείλει να αποζημιώσει τον κύριο του φορτίου που πωλήθηκε.

Εάν δοθεί φορτίο σε πειρατές, η απώλεια που προκύπτει από αυτή την πράξη είναι μια απώλεια γενικής αβαρίας. Το φορτίο θεωρείται ότι θυσιάστηκε για τη γενική ασφάλεια ακριβώς όπως συμβαίνει και στη ρίψη φορτίου στη θάλασσα. Ο πλοιοκτήτης θα αποζημιωθεί μέσω της συνεισφοράς γενικής αβαρίας για το ναύλο που θα εισέπραττε, για το φορτίο που ρίχτηκε στη θάλασσα.

4

Πρακτική Ανάλυση Εκκαθάρισης Απαιτήσεων στην Γενική Αβαρία

4.1 Εμπλεκόμενοι Φορείς κατά τον Διακανονισμό

4.1.1 Διακανονιστές Αβαριών (Adjusters)

Η πλέον ουσιώδης υπηρεσία που παρέχει ένας διακανονιστής αβαριών είναι η δημιουργία αυτής καθ' αυτής της ρύθμισης των αβαριών. Μια έκθεση των απαιτήσεων δηλαδή, σε μορφή τόμου, που περιέχει όλες τις σχετικές αναφορές, μαζί με τους λογαριασμούς και τις παροχές που δόθηκαν και που ουσιαστικά δημιουργούν αξίωση απαιτήσεων που χρίζουν διακανονισμού.

Η έκθεση της ρύθμισης, περιέχει σημειώσεις που εξηγούν τα γεγονότα που συνέβησαν, την αιτία της ζημίας που εξετάζεται, τα έξοδα που δημιουργήθηκαν και άλλες σχετικές λεπτομέρειες. Τα πιθανά αντιμαχόμενα συμφέροντα ερευνώνται και εξηγούνται στην έκθεση. Στο τέλος της έκθεσης, παραθέτονται τα συμβόλαια των ασφαλειών. Η έκθεση τότε δίνεται στους ασφαλιστές, οι οποίοι ελέγχουν το περιεχόμενό της και συνήθως πληρώνουν το ποσό που προτείνεται από τον ρυθμιστή.

Προτού ο ρυθμιστής των αβαριών συντάξει την έκθεση είναι υποχρεωμένος να παρακολουθήσει λεπτομερώς τα γεγονότα και να ενημερωθεί πλήρως ανάλογα με την

πολυπλοκότητα της συγκεκριμένης υπόθεσης, ώστε η ρύθμιση να γίνει χωρίς καμία προκατάληψη και να ικανοποιεί, στο βαθμό που είναι δυνατό, όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές.

Ο Σύνδεσμος των διακανονιστών γενικής αβαρίας, απαριθμεί τις εξής κύριες λειτουργίες των ρυθμιστών αβαριών ²⁴.

- Ρύθμιση Γενικής Αβαρίας
- Ρύθμιση των διεκδικήσεων των ασφαλιστών κάθε πλευράς που εκτίθεται άμεσα ή έμμεσα στους ναυτικούς κινδύνους.
- Προετοιμασία εκθέσεων διαφόρων διεκδικήσεων εναντίων τρίτων.
- Διαίρεση των ωφελειών που εισπράχθηκαν από τη διεκδίκηση εναντίων τρίτων ή από τη διαδικασία πώλησης.
- Διαιτησία σε διαμάχες που ανακύπτουν σχετικά με τα προηγούμενα.

Σε ό,τι αφορά τώρα τη Γενική Αβαρία, ο ρυθμιστής πρέπει να δράσει πραγματικά γρήγορα. Μία ναυτική περιπέτεια ενδεχομένως να περιέχει πολλές θυσίες γενικής αβαρίας στο πλοίο, στο φορτίο, στα εμπορευματοκιβώτια κ.λ.π. και αν ανήκουν σε διαφορετικά συμφέροντα, πρέπει όλοι να συμμετέχουν αναλογικά στη θυσία και στα έξοδα.

Ο ρυθμιστής γενικής αβαρίας πρέπει να λάβει γνώση με κάθε λεπτομέρεια τα σχετικά με την ποσότητα και τον τύπο του φορτίου, τις φορτωτικές και τις λίστες με το φορτίο, να είναι σε διαρκή επικοινωνία με τους πράκτορες του φορτίου στα λιμάνια εκφόρτωσης και να δίνει οδηγίες για τα μέτρα που πρέπει να παρθούν.

Ένας επαρκής αριθμός αντιγράφων των σχετικών εξασφαλίσεων (*security forms*) θα πρέπει να σταλούν στους πράκτορες του πλοίου στα λιμάνια εκφόρτωσης. Στη συνέχεια πρέπει να διανεμηθούν αυτά τα αντίγραφα στους έχοντας συμφέρον πάνω στο φορτίο.

²⁴ Βλ. Αντώνιος Εξαδάκτυλος «Στοιχεία Ναυτικών Ασφαλιών κ βασικά καθήκοντα Επιθεωρητών και Διακανονιστών Αβαρειών», Σημειώσεις Διαλέξεων, 2009

Συγκεκριμένα ένα *Average Bond* πρέπει να σταλεί σε κάθε παραλήπτη φορτίου και ένα *Average Guarantee* σε κάθε ασφαλιστή για να συμπληρωθεί και να υπογραφεί από όλες τις πλευρές.

Αν κάποιο φορτίο δεν είναι ασφαλισμένο ή κάτω από άλλες συνθήκες που πρέπει να εισπραχθούν χρήματα που αφορούν τη γενική αβαρία, δουλειά του ρυθμιστή της γενικής αβαρίας είναι να υπολογίσει τα επιτρεπόμενα έξοδα γενικής αβαρίας μαζί με την αξία του πλοίου και του φορτίου ώστε να μπορέσει να υπολογίσει το ποσοστό της αβαρίας στο οποίο θα συμμετέχει η κάθε πλευρά.

Όταν το ποσοστό αυτό υπολογιστεί, ενημερώνονται οι πράκτορες του πλοίου προκειμένου να βοηθήσουν στη συλλογή του σχετικού ποσού από κάθε παραλήπτη του φορτίου που οφείλει να πληρώσει κάποιο ποσό.

Ο ρυθμιστής γενικής αβαρίας παρακολουθεί από κοντά τη συλλογή των χρημάτων και εξασφαλίζει το ότι οι πράκτορες του πλοίου που βρίσκονται στο λιμάνι εκφόρτωσης είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις κινήσεις που πρέπει να κάνουν. Είναι πολύ σημαντικό οι εξασφαλίσεις γενικής αβαρίας (*General Average Security forms*) συμπληρωμένες και υπογεγραμμένες, να συλλέγονται από όλες τις εμπλεκόμενες στην υπόθεση πλευρές, πριν από την παράδοση του συγκεκριμένου φορτίου.

Εκτός από τις εξασφαλίσεις γενικής αβαρίας (*General Average Security*) που ο πλοιοκτήτης απαιτεί προκειμένου να παραδώσει το φορτίο στους παραλήπτες του, ενδεχομένως και οι διασώστες να ζητήσουν από τον ρυθμιστή των αβαριών να λάβουν και αυτοί εξασφαλίσεις (*Salvage Security*) από το πλοίο και από το φορτίο προτού αφήσουν το πλοίο να φύγει.

Χρειάζονται λοιπόν δικηγόροι, προκειμένου να εκπροσωπήσουν όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές και ο ρυθμιστής των αβαριών πρέπει να επικοινωνήσει με όλους τους δικηγόρους και να τους παρέχει όλες τις πληροφορίες που χρειάζονται.

Βασικό έγγραφο που χρησιμοποιούν οι ρυθμιστές των αβαριών για τον διακανονισμό των απαιτήσεων είναι η έκθεση επιθεωρήσεως της ζημίας. Η έκθεση αυτή, περιέχει

αρχικά την επιτόπια έκθεση ζημιών, η οποία συντάσσεται από τους επιθεωρητές και περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου, του πλοιοκτήτη και τα στοιχεία του πλοίου, ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης, ημερομηνία, αιτία και συνθήκες της ζημίας, περιγραφή των απαιτούμενων επισκευών καθώς και των εργασιών που εκτελούνται ταυτόχρονα, αλλά δεν αποτελούν μέρος των επισκευών της ζημίας και τέλος, κοστολόγηση των υπερωριών και των συναφών εξόδων.

Η έκθεση επιθεώρησης της ζημίας τέλος, περιλαμβάνει την τελική έκθεση επιθεώρησης, η οποία συντάσσεται από τον επιθεωρητή των ασφαλιστών και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το πλοίο, τον πλοιοκτήτη και τους διαχειριστές, αντίγραφα ημερολογίου του πλοίου, έκταση ζημίας και κόστος επισκευών, ταξινόμηση κοινών επισκευών και υπερωριών, ανάλυση των αιτιών της ζημίας και έκφραση τεχνικής γνώμοδότησης για τα αίτια.

Όταν ο ρυθμιστής των αβαριών συλλέξει την παραπάνω έκθεση και όλα τα έγγραφα και τις πληροφορίες που χρειάζεται, ξεκινάει την προπαρασκευή μιας πρόχειρης έκθεσης με τους διάφορους λογαριασμούς και τα ποσά καθώς και το διαχωρισμό των ποσών που οφείλει κάθε πλευρά λόγω ύπαρξης θυσίας γενικής αβαρίας. Στη συνέχεια είναι έτοιμος να εκδώσει την τελική έκθεση.

Αντίγραφα της έκθεσης θα σταλούν στους ασφαλιζόμενους και σαφώς και στους ασφαλιστές μέσω των μεσιτών. Αποσπάσματα της έκθεσης θα σταλούν και στους έχοντας συμφέρον πάνω στο φορτίο. Το τελευταίο στάδιο είναι η πληρωμή του ποσού που αναλογεί στην κάθε εμπλεκόμενη πλευρά.

4.1.2 Οι Επιθεωρητές Ζημιών του Πλοιοκτήτη²⁵

Όταν ένα πλοίο εμπλέκεται σε κατάσταση Γενικής Αβαρίας, πρέπει οι πλοιοκτήτες να διορίσουν έναν επιθεωρητή, προκειμένου να καταμετρήσει τη ζημία που

²⁵ Βλ. Αντώνιος Εξαδάκτυλος «Στοιχεία Ναυτικών Ασφαλιών κ βασικά καθήκοντα Επιθεωρητών και Διακανονιστών Αβαρειών», Σημειώσεις Διαλέξεων, 2009

δημιουργήθηκε από την πράξη γενικής αβαρίας. Π.χ. ρήψη στη θάλασσα φορτίο ξυλείας, αναγκαστική εκφόρτωση φορτίου προκειμένου να διευκολυνθούν επισκευές στο λιμάνι καταφυγής, σβήσιμο φωτιάς που έχει πιάσει το φορτίο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συγκεκριμένα τρία παραδείγματα γενικής αβαρίας, ο ρυθμιστής της γενικής αβαρίας (*adjuster*), θα απαιτήσει να εξακριβωθεί η ποσότητα της ξυλείας που χάθηκε ατυχώς και η ποσότητα που χάθηκε σκόπιμα. Θα απαιτήσει λίστα του φορτίου που καταστράφηκε κατά την αναγκαστική εκφόρτωση του πλοίου και τέλος έναν διαχωρισμό του φορτίου που καταστράφηκε από τη φωτιά και του φορτίου που καταστράφηκε κατά το σβήσιμο της φωτιάς.

Ο ρυθμιστής χρειάζεται ακόμα την καθοδήγηση του επιθεωρητή σε ότι αφορά το κόστος της επιδιόρθωσης (αξία εξαρτήματα και κόστος δουλειάς), το κόστος της αποθήκευσης και των φυλάχτρων και γενικά τις χρεώσεις και το ύψος των τιμών που επικρατούν στο λιμάνι καταφυγής.

Ο επιθεωρητής πρέπει ακόμα να έχει στη διάθεσή του λίστα με το φορτίο που υπάρχει στο πλοίο καθώς και φορτωτικές όταν επιθεωρεί το πλοίο και το φορτίο. Αυτά τα έγγραφα τον βοηθούν στην αξιολόγηση της ζημίας, παρέχοντάς του πληροφορίες σχετικά με την αρχική κατάσταση του φορτίου, τον τρόπο συσκευασίας και τοποθέτησης στο πλοίο, το είδος του φορτίου κ.τ.λ.

Συχνά, η καλύτερη επιλογή είναι η πώληση του εμπορεύματος στο λιμάνι καταφυγής. Και σε αυτή την περίπτωση ο ρυθμιστής της γενικής αβαρίας, βασίζεται στον επιθεωρητή σε ότι αφορά τους απαραίτητους διακανονισμούς σχετικά με τη διαδικασία και τις τιμές πώλησης.

Ο επιθεωρητής είναι λοιπόν απαραίτητος στη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων γενικής αβαρίας όχι μόνο για τις γνώσεις του γύρω από το φορτίο και το πλοίο, αλλά και τις ικανότητές του να διαπραγματεύεται για τις καλύτερες δυνατές συμφωνίες.

Ο επιθεωρητής που διορίζει ο πλοιοκτήτης, πρέπει επίσης να διαθέτει ευρεία γνώση και εμπειρία των γενικών προβλημάτων του πλοίου και των διαφόρων μεθόδων επισκευής καθώς και του υπολογισμού του κόστους των επισκευών αυτών και τέλος των ασφαλιστικών διαδικασιών και απαιτήσεων.

Συγκεκριμένα, τα καθήκοντα του επιθεωρητή του πλοιοκτήτη, συνοψίζονται στα εξής²⁶:

- Οργάνωση επιθεωρήσεως από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Συγκέντρωση όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών και πληροφοριών σχετικά με τα αίτια της ζημίας.
- Σύνταξη επεξηγηματικών εκθέσεων.
- Συμμετοχή στις επιθεωρήσεις ζημιών.
- Σύνταξη επιτόπιας έκθεσης ζημίας και διανομή της στους ενδιαφερόμενους.
- Παρακολούθηση των επισκευών.
- Προετοιμασία προϋπολογισμού κόστους επισκευής και συμμετοχή στις διαπραγματεύσεις πληρωμής.
- Σύνταξη τελικής εκθέσεως επιθεώρησης.
- Συνεργασία με τμήμα ασφαλιστικών απαιτήσεων πλοιοκτήτη και ρυθμιστές ζημιών.
- Συμμετοχή στον υπολογισμό αξίας του πλοίου.

4.1.3 Οι Επιθεωρητές Ζημιών των Ασφαλιστών

Οι επιθεωρητές των ασφαλιστών (*hull underwriter surveyors*), παρέχουν κάθε απαραίτητη πληροφορία στους ασφαλιστές σχετικά με τη ζημία. Απαιτείται λοιπόν να έχουν γνώση και εμπειρία σε ό,τι αφορά τις επισκευές και το κόστος αυτών καθώς επίσης και τις μεθόδους διάσωσης των πλοίων. Συγκεκριμένα, καθήκον τους είναι να καθορίσουν και να αναφέρουν.

²⁶ Βλ. Αντώνιος Εξαδάκτυλος «Στοιχεία Ναυτικών Ασφαλιών κ βασικά καθήκοντα Επιθεωρητών και Διακανονιστών Αβαρειών», Σημειώσεις Διαλέξεων, 2009

- Το μέγεθος της ζημίας
- Το μέγεθος των απαιτούμενων επισκευών
- Το κόστος των επισκευών
- Την αιτία της ζημίας

Οι επιθεωρητές των ασφαλιστών, δεν έχουν εξουσιοδότηση να διατάζουν ή να αθορίσουν εργασίες επισκευής, παρά μόνο να εγκρίνουν τις λογικές επισκευές που απαιτούνται.

4.2 Υπόδειγμα Υπολογισμού Γενικής Αβαρίας

Ένα πλοίο ενώ είναι φορτωμένο με 3 διαφορετικά φορτία διαφορετικών συμφερόντων λόγω κακοκαιρίας προσαράζει σε αβαθή ύδατα. Ο πλοίαρχος συνυπολογίζοντας τα δεδομένα της κατάστασης και την ενδεχόμενη ζημία που θα υποστεί το πλοίο εάν παραμείνει για πολύ χρόνο στα αβαθή, αποφασίζει να θυσιάσει μέρος του φορτίου Α – επιλέγοντας συγκεκριμένο αμπάρι του πλοίου που θα βοηθήσει στην επανάπλευση - ρίχνοντας το στην θάλασσα ώστε να βοηθήσει το πλοίο να ξεκολλήσει και να αποπλεύσει από την δεινή θέση που βρίσκεται.

Το πλοίο επαναπλέει, ολοκληρώνει το ταξίδι και παραδίδει τα εναπομείναντα φορτία με ασφάλεια.

Στο περιστατικό που περιγράφηκε υπάρχει θυσία γενικής αβαρίας μέρους του ενός φορτίου και άρα πράξη γενικής αβαρίας. Η αρχή της γενικής αβαρίας δεν επηρεάζεται από το πώς πλοίο και φορτίο βρέθηκαν σε θέση κινδύνου. Η γενική αβαρία αφορά την κατάσταση και όχι τις αιτίες από τις οποίες βρεθήκαμε σε αυτήν.

Ο ιδιοκτήτης του φορτίου, το οποίο και θυσιάστηκε, απαιτεί κάποιον διακανονισμό ώστε να μοιραστεί με τους υπόλοιπους τη ζημία του και κατά συνέπεια να τη μετριάσει. Αυτό είναι λογικό, εφόσον η θυσία του φορτίου του οδήγησε στη διάσωση του πλοίου και των άλλων φορτίων. Προφανώς, και οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι

όμως, είναι υποχρεωμένοι βάσει της αρχής της γενικής αβαρίας να συμμετάσχουν στη ζημία.

Πρώτο μέλημα είναι ο καθορισμός των αξιών των εμπλεκόμενων μερών δηλ του πλοίου και των φορτίων. Όταν λοιπόν καθοριστούν οι αξίες των φορτίων και του πλοίου αρχίζει ο διακανονισμός.

Οι αξίες του πλοίου και των φορτίων έχουν ως εξής:

ΜΕΡΗ	ΑΞΙΑ
ΠΛΟΙΟ	US\$8,000,000
ΦΟΡΤΙΟ Α	US\$1,500,000
ΦΟΡΤΙΟ Β	US\$750,000
ΦΟΡΤΙΟ Γ	US\$2,100,000
ΣΥΝΟΛΟ	US\$12,350,000

Η αξία του φορτίου που θυσιάστηκε υπολογίστηκε με βάση την εναπομείνουσα ποσότητα του στις US\$500,000.- Επομένως, οι διασωθείσες αξίες μετά την πράξη γενικής αβαρίας σχηματίζονται ως κάτωθι (πρώτη στήλη).

Στον παρακάτω πίνακα, γίνεται ορατή η συνεισφορά των εμπλεκόμενων μερών στην γενική αβαρία όπως παρουσιάζεται στην δεύτερη στήλη. Αξίζει να σημειωθεί ότι τελικά ο ιδιοκτήτης του φορτίου που θυσιάστηκε κατά την πράξη γενικής αβαρίας θα αποζημιωθεί κατά το 91,5% της αξίας του φορτίου που χάθηκε καθώς καλείται και ο ίδιος – βάσει του εναπομείναντος φορτίου του που σώθηκε - να συμβάλει στα έξοδα της γενικής αβαρίας.

ΜΕΡΗ	ΑΞΙΑ	ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ
ΠΛΟΙΟ	US\$8,000,000	67,5%
ΦΟΡΤΙΟ Α	US\$1,000,000	8,5%
ΦΟΡΤΙΟ Β	US\$750,000	6%
ΦΟΡΤΙΟ Γ	US\$2,100,000	26,5%
ΣΥΝΟΛΟ	US\$11,850,000	100%

Ο σκοπός της γενικής αβαρίας είναι να μοιράσει ισότιμα τη ζημία με τρόπο ώστε κανένας εμπλεκόμενος να μη βρεθεί σε καλύτερη οικονομική θέση απ' ότι οι υπόλοιποι ή σε καλύτερη οικονομική θέση από αυτή που βρισκόταν πριν την πράξη γενικής αβαρίας.

5

Μελέτη & Ανάλυση Πραγματικού Συμβάντος Γενικής Αβαρίας

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα εξεταστεί σημειολογικά η περίπτωση σύγκρουσης 2 πλοίων που είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση ζημιών στο έμφορτο πλοίο και την επιτακτική ανάγκη διενέργειας προσωρινών επισκευών που είχε ως αποτέλεσμα την εφαρμογή της γενικής αβαρίας.

Στο συγκεκριμένο παράδειγμα θα αναλυθούν οι ενέργειες και οι αποφάσεις των πλοιοκτητών, του πλοιάρχου, των επιθεωρητών, των ιδιοκτητών του φορτίου καθώς και η έκθεση των ρυθμιστών της ζημίας.

Για ευνόητους λόγους, δεν θα υπάρξει αναφορά στα ονόματα των πλοίων, των πλοιοκτητών και των φορτωτών παρά μόνον θα εξεταστεί το συμβάν ως ναυτικό ατύχημα και οι ενέργειες που το ακλούθησαν και αφορούν την οικονομική εκκαθάριση του κόστους των επισκευών για την αποκατάσταση των ζημιών με βάση την Αρχή της Γενικής Αβαρίας και τους Κανονισμούς που την διεπουν.

5.1 Σύντομη Περιγραφή του Συμβάντος κ Επεξήγηση

Το φορτηγό πλοίο m/v UNIPI είναι φορτωμένο με 56,000 τόννους σιδηρομετάλλευμα με προορισμό από την Ινδονησία για την Ουκρανία. Περίπου μία ημέρα μετά την ολοκλήρωση της φορτώσης του και την αναχώρησή του από το λιμάνι της Ινδονησίας και καθώς το πλοίο πλέει προς τον λιμένα εκφόρτωσης λόγω ισχυρής κακοκαιρίας και έντονης ομίχλης το πλοίο συγκρούστηκε σχεδόν μετωπικά με το φορτηγό πλοίο m/v SHIPPING STUDIES.



Κατάσταση του πλοίου m/v UNIPI μετά την σύγκρουση

Σε άμεση αντίδραση, ο πλοίαρχος ειδοποιεί την πλοιοκτήτρια εταιρεία για το συμβάν και λαμβάνει τις πρώτες οδηγίες ώστε να εξακριβωθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα εάν υπάρχουν τραυματισμοί στο πλήρωμα, το μέγεθος της ζημίας στο πλοίο και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έπειτα από εκτίμηση της κατάστασης και της ζημίας, το πλοίο δεν αναφέρει κανέναν τραυματισμό παρά μόνον εκτενές ρήγμα στην πλώρη του – χωρίς να είναι σε θέση να εκτιμήσει το ακριβές άνοιγμα – ωστόσο, ενημερώνει το γραφείο επακριβώς για τους χώρους του πλοίου στους οποίους εισρέουν ύδατα, την ένταση εισροής αυτών και τον περιορισμό τους με την χρήση των αντλιών. Επιπλέον,

κατοπιν επικοινωνιας με το πλοιο m/v SHIPPING STUDIES ο πλοιαρχος παρεχει στο γραφειο τα στοιχεια του συγκριμενου πλοιου και μεταφερει την εκτιμηση της ζημιας εκεινου του πλοιου συμφωνα με την αναφορα του πλοιαρχου του.



Κατάσταση Πλωριού Καταστρώματος m/v UNIPi



Κατάσταση Πλωριού τμήματος υπό την θάλασσα

Το γραφείο της πλοιοκτήτριας εταιρείας με άμεσες ενέργειες και σε πλήρη συνεργασία με τον πλοίαρχο, συγκροτεί την ομάδα έκτακτων συμβάντων και ειδοποιεί όλες τις τοπικές αρχές για το συμβάν καθώς επίσης και την σημαία, τον νηογνώμονα και τους ασφαλιστικούς φορείς του πλοίου.

Η απόφαση που λαμβάνεται μετά από εκτίμηση της ζημίας του πλοίου είναι η οδηγία προς το πλοίο ώστε να πλευσει με ασφαλή ταχύτητα προς τον κοντινότερο λιμένα καταφυγής (port of refuge) ώστε να γίνουν περαιτέρω εκτιμήσεις της ζημίας του και βεβαίως να επισκευαστεί.

Ο λιμένας καταφυγής που αποφασίστηκε ως ο πλέον κατάλληλος βρίσκεται στις Φιλιππίνες όπου και υπάρχουν ικανά μέσα για να γίνουν οι κατάλληλες επιθεωρήσεις και να επισκευαστεί το πλοίο. Από τούτη την ώρα, δηλ από την ώρα που ξεκινά να πλέει προς τον λιμένα καταφυγής, το πλοίο βρίσκεται σε πράξη γενικής αβαρίας. Με άλλα λόγια, ο πλοίαρχος του πλοίου μετά την συνεννόηση με την πλοιοκτήτρια εταιρεία λαμβάνει την απόφαση να προχωρήσει σε μια ενέργεια – την κίνηση προς τον λιμένα καταφυγής – ώστε να προστατεύει το ίδιο το πλοίο και το φορτίο του, να προβεί στις απαραίτητες επισκευές για να μπορέσει να συνεχίσει το ταξίδι του.

Από τούτη την ώρα, όλα τα έξοδα που συμβαίνουν και αφορούν τα πετρέλαια του πλοίου, την μισθοτροφοδοσία του πληρώματος και άλλα σχετικά έξοδα emπίπτουν στην γενική αβαρία και διαμοιράζονται αναλογικά στα εμπλεκόμενα μέρη που έχουν συμφέρον πάνω στο πλοίο. Το πλοίο φτάνει στον λιμένα καταφυγής μετά από 2 μέρες όπου τον περιμένουν ήδη άνθρωποι του γραφείου και επιθεωρητές του νηογνώμονα, του ασφαλιστών H&M, του P+I CLUB ώστε να εκτιμήσουν την ζημια του και να προχωρήσουν στις επισκευές.

Η εκτίμηση των ζημιών λαμβάνει χώρα και αποφασίζεται οτι θα πρέπει να διεξαχθούν προσωρινές επισκευές στο πλοίο ικανές ώστε να του επιτρέψουν να καταπλεύσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και κατόπιν σε κάποια επισκευαστική μονάδα ώστε να διεξαχθούν οι τελικές επισκευές.

Τα έξοδα των προσωρινών επισκευών – όπως αυτά προκύπτουν από τις απαιτήσεις του νηογνώμονα και εγκρίνονται από τον επιθεωρητή της ασφάλειας – συνιστούν στο σύνολο τους γενική αβαρία και διαμοιράζονται αναλόγως. Στα συγκεκριμένα έξοδα εντάσσονται επιπλέον τα έξοδα που προκύπτουν από την παραμονή του πλοίου στον λιμένα καταφυγής και αφορούν τα έξοδα μισθοτροφοδοσίας του πλοίου, τα πετρέλαια του, τα έξοδα παραμονής όλων των επιθεωρητών και απεσταλμένων του γραφείου στο τόπο διεξαγωγής των προσωρινών επισκευών κτλ.



Εξέλιξη Προσωρινών Επισκευών Πλοίου

Μετά την πάροδο 15 ημερών, το πλοίο ολοκληρώνει τις προσωρινές επισκευές του και αποπλέει από τον λιμένα καταφυγής με προορισμό τον λιμένα εκφόρτωσης. Από την ώρα που το πλοίο ολοκληρώνει την παρέκκλιση της πορείας του που συνέβη λόγω της αναγκαιότητας να προσεγγίσει τον λιμένα καταφυγής και επανεντάσσεται στην προδιαγεγραμμένη πορεία του ως πριν το συμβάν της σύγκρουσης με προορισμό τον λιμένα εκφόρτωσης, παύει να βρίσκεται σε γενική αβαρία.

Έπειτα από 10 μέρες ταξίδι, το πλοίο καταπλέει στον λιμένα εκφόρτωσης όπου και ολοκληρώνει με ασφάλεια την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη του. Κατόπιν, αποπλέει για την Τουρκία όπου οι πλοιοκτήτες έχουν οργανώσει την ναυπήγηση του

πλοίου για την διεξαγωγή των τελικών επισκευών του. Τα κόστη των τελικών επισκευών αποτελούν μερική αβαρία και βαρύνουν μόνον την πλοιοκτησία.



Εξέλιξη Προσωρινών Επισκευών Πλοίου στον λιμένα καταφυγής

5.2 Υπολογισμός Γενικής κ Μερικής Αβαρίας

Σε πρώτο επίπεδο εντοπίζονται τα συμφέροντα και το μέγεθος αυτών που βρίσκονταν πάνω στο πλοίο την ώρα του συμβάντος. Αυτά είναι :

- Αξία Πλοίου US\$52,000,000
- Αξία Φορτίου US\$14,000,000
- Αξία Πετρελαίων US\$550,000

Η αξία των πετρελαίων λαμβάνεται υπόψη καθώς το πλοίο την ώρα της σύγκρουσης βρισκόταν σε χρονοναύλωση, επομένως τα πετρέλαια που είχε εκείνη την ώρα αποτελούν οικονομικό στοιχείο των ναυλωτών.

Οι τελικές επισκευές του πλοίου που πραγματοποιήθηκαν στο ναυπηγείο της Τουρκίας ανήλθαν στο ποσό των US\$2,000,000, επομένως, οι συμβάλλουσες διασωθείσες αξίες και το ποσοστιαίο μέγεθος τους ως προς το σύνολο αυτών κατά την γενική αβαρία διαμορφώθηκαν ως εξής:

- Αξία Πλοίου US\$50,000,000 - 78% του συνόλου
- Αξία Φορτίου US\$14,000,000 – 21% του συνόλου
- Αξία Πετρελαίων US\$550,000 – 1% του συνόλου

Όπως είναι κατανοητό, η αρχική ζημία που υπέστη το πλοίο οφείλεται σε έναν παράγοντα τυχαίο και όχι σε κάποια εκούσια και λογική ενέργεια του πλοιάρχου. Η ενέργεια να καταπλεύσει το πλοίο στον λιμένα καταφυγής είναι ενέργεια την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα έξοδα της γενικής αβαρίας σύμφωνα με τους κανονισμούς Υόρκης/Αμβέρσας του 1974 υπολογίστηκαν από τον διακανονιστή αβαριών ως κάτωθι:

- Προσωρινές Επισκευές Πλοίου - US\$450,000
- Μισθοτροφοδοσία Πλοίου κατά την διάρκεια των επισκευών - US\$20,000
- Κατανάλωση Πετρελαίου – US\$2,500
- Έξοδα Λιμένα Καταφυγής – US\$2,500
- Έξοδα Επιθεωρητών, Πρακτόρων, Αρχιπλοιάρχων κ Αρχιμηχανικών – US\$35,000

Με βάση τα ανωτέρω, η συνολική δαπάνη που αφορά στην γενική αβαρία υπολογίστηκε στα US\$510,000 η οποία και διαμοιράστηκε από τον διακανονιστή αβαριών ως γενική αβαρία στα συμβαλλόμενα μέρη ως εξής:

- Πλοιοκτήτης US\$397,800
- Ιδιοκτήτης Φορτίου US\$107,100
- Ναυλωτής US\$5,100



Ολοκλήρωση Τελικών Επισκευών Πλοίου

Τέλος, τα έξοδα των τελικών επισκευών που ανήλθαν στο ποσό των US\$2,000,000 επιβάρυναν μόνο τον πλοιοκτήτη ως μερική αβαρία.



Ολοκλήρωση Τελικών Επισκευών Πλοίου

5.3 Έγγραφα που απαιτήθηκαν για τον Διακανονισμό της

Γενικής Αβαρίας

Τα έγγραφα που απαιτούνται σε περιπτώσεις Γενικής Αβαρίας ποικίλουν σημαντικά ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος. Τα ακόλουθα απαιτήθηκαν στην συγκεκριμένη περίπτωση :

- Αποσπάσματα από ημερολόγιο πλοίου και αναφορές του πλοιάρχου ή τρίτων που αποδεικνύουν την ημερομηνία και την ώρα που το πλοίο παρέκκλινε, έφτασε στο λιμάνι καταφυγής, έφυγε από το εν λόγω λιμάνι και συνέχισε το ταξίδι του.
- Αναφορές επιθεωρήσεων - εκ μέρους των ασφαλιστών, των πλοιοκτητών και των νηογνομόνων που αφορούν τη διαφυγή του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής και των επισκευών που έγιναν εκεί.
- Αποδεικτικά Εξόδων σχετικά με τις επισκευές που έγιναν στο εν λόγω λιμάνι και αναφορά αν αυτές αποτελούν πρόσκαιρες ή οριστικές επισκευές.
- Λογαριασμοί των πρακτόρων που αφορούν την περίοδο κράτησης του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής μαζί με τις αποδείξεις.
- Αναφορές που δείχνουν λεπτομερώς τους μισθούς και τις επιπλέον χρηματικές παροχές που δόθηκαν στο πλήρωμα κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι καταφυγής.
- Το καθημερινό κόστος διατροφής του πληρώματος του πλοίου.
- Λεπτομέρειες σχετικά με την αμοιβή και τα έξοδα που δαπανήθηκαν σε κάθε επιβλέποντα και επιθεωρητή που προσέλαβαν οι πλοιοκτήτες στο λιμάνι καταφυγής.

- Λεπτομέρειες σχετικά με τα καύσιμα και τις προμήθειες που καταναλώθηκαν κατά την παρέκκλιση του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής, κατά την περίοδο που έμεινε εκεί και κατά το χρόνο που έκανε για να φτάσει στο σημείο όπου συνέχισε το ταξίδι του.
- Αντίγραφα των *telex* και των *e-mails* που στάλθηκαν και των τηλεφωνικών επικοινωνιών που έγιναν σχετικά με το ατύχημα μαζί με το κόστος τους.
- Αποδεικτικά σχετικά με τις ημέρες που πληρώθηκαν όλοι οι παραπάνω λογαριασμοί.
- Αποδείξεις δαπανών από τις προσωρινές επισκευές του πλοίου.
- Αναφορές από επιθεώρηση που δείχνουν τη ζημία που υπέστη το πλοίο από την σύγκρουση.
- Δηλωτικό του φορτίου που βρίσκεται στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ατυχήματος.
- Αντίγραφο φορτωτικών και των δύο όψεων.
- Λεπτομέρειες για την ποσότητα του φορτίου που παραδόθηκε και οιονδήποτε απαιτήσεων των παραληπτών.
- Αναφορές από επιθεωρήσεις αναφορικά με το φορτίο που διεξήχθησαν έπειτα από τη ζημία ή στο λιμάνι προορισμού.
- Έγγραφα σχετικά με την Γενική Αβαρία που προσκομίστηκαν από τους έχοντας έννομο συμφέρον επί του φορτίου (π.χ. εγγυήσεις Γενικής Αβαρίας).
- Λεπτομέρειες σχετικά με την κατάσταση της ναύλωσης και, αν είναι δυνατό, αντίγραφα των ναυλοσύμφωνων.
- Λεπτομέρειες σχετικά με τα καύσιμα που ανήκουν στους χρονοναυλωτές και που παραμένουν στο πλοίο κατά το πέρας του ταξιδιού.

6

Επίλογος

6.1 Σύνοψη και Συμπεράσματα

Η Αρχή της Γενικής Αβαρίας πρωτοεμφανίζεται κατά τον 9^ο αιώνα π.χ. με την μορφή του Νόμου των Ροδίων, και μέσα από την εξέλιξη της έχει πλέον παγιωθεί ως βασική Αρχή της ασφαλιστικής επιστήμης .

Οι κανονισμοί York – Antwerp αναθεωρήθηκαν και αναπτύχθηκαν το 1890 ενώ το 1924 διαμορφώθηκαν εκ νέου με την ενσωμάτωση αναλυτικότερων νέων παραμέτρων. Επιπρόσθετες αναθεωρήσεις έλαβαν χώρα το 1950 και το 1974 (με επιπλέον αναθεωρήσεις το 1990), ενώ το 1994 έλαβαν επίσης χώρα εκτεταμένες αλλαγές. Ως εκ τούτου, γίνεται κατανοητό ότι ο χρόνος ανάμεσα σε κάθε αναθεώρηση των κανονισμών ο οποίος βαίνει μειούμενος αντικατοπτρίζει το αναμφισβήτητο γεγονός ότι ο εμπορικός κόσμος στον οποίο όλοι λειτουργούμε εξελίσσεται όλο και πιο γοργά με αποτέλεσμα να γίνεται επιτακτική η ανάγκη για το νομικό πλαίσιο να τον ακολουθήσει.

Ωστόσο, οι προβληματισμοί που θέτονται από την ναυτιλιακή κοινότητα αφορούν όλο και εντονότερα την εφαρμογή της Γενικής Αβαρίας και πιο συγκεκριμένα περικλείονται στα κάτωθι ερωτήματα²⁷ :

²⁷ Βλ. Geoffrey Bycroft “General Average Essential Elements n developments concerning York – Antwerp Rules”, 2005, Article to Richards Hogg Lindley

- Ποιος είναι ο βαθμός κατά τον οποίο είναι θεμιτή η συνεχής αναθεώρηση των κανονισμών που διέπουν την Γενική Αβαρία?
- Οι συγκεκριμένοι κανονισμοί παρέχουν σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ένα δίκαιο και λογικό διακανονισμό των ζημιών και των εξόδων που πραγματοποιούνται σε ένα ναυτικό ατύχημα?
- Πρέπει η Αρχή της Γενικής Αβαρίας να καταργηθεί πλήρως και εάν ναι, ποιοι ακριβώς κανονισμοί θα πρέπει να την αντικαταστήσουν?

Οι απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα δεν μπορούν να αναλυθούν στη συγκεκριμένη εργασία καθώς το συγκεκριμένο θέμα θα μπορούσε να απασχολήσει τις εργασίες ενός ολοκλήρου συνεδρίου. Ωστόσο, ορισμένες παραδοχές και κάποιοι κίνδυνοι θα πρέπει να υπογραμμιστούν ώστε η σκέψη του κάθε αναγνώστη να αναπτυχθεί βάσει αυτών.

Η Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλιστών (IUMI) κατά την συνεδρίαση της στο Βερολίνο το 1998 εξέφρασε την δυσαρέσκεια της αναφορικά με την τροποποίηση των κανονισμών που έλαβε χώρα το 1994 και πιο συγκεκριμένα έθεσε συγκεκριμένες προτάσεις σχετικά με την κατεύθυνση στην οποία θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν οι τροποποιήσεις.

Οι συγκεκριμένες προτάσεις έλαβαν επίσημο χαρακτήρα με το αίτημα που κατατέθηκε στην Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) – τον επίσημο διεθνή οργανισμό που ασχολείται με θέματα ναυτιλιακού Δικαίου – τον επόμενο χρόνο και περιελάμβανε προτάσεις τροποποιήσεων των York – Antwerp Rules που αφορούσαν στην εφαρμογή αυστηρότερων κριτηρίων κατά τον διαχωρισμό των ζημιών και των εξόδων τα οποία σύμφωνα με τους κανονισμούς York – Antwerp συμπεριλαμβάνονται στην Γενική Αβαρία, ως εκ τούτου, πολλές πλέον ζημιές θα επιβάρυναν απλά τα μέρη εκείνα τα οποία άμεσα αφορούσαν και μόνο.

Οι κανονισμοί York –Antwerp περικλείουν 2 βασικές κατηγορίες εξόδων και εντοπίζονται στα έξοδα που πραγματοποιούνται για την κοινή Ασφάλεια (common safety) και στα έξοδα που πραγματοποιούνται για το κοινό συμφέρον (common benefit) των εμπλεκόμενων μερών. Η πρόταση που κατατέθηκε αφορούσε ουσιαστικά στην κατάργηση των εξόδων που περιλαμβάνει η δεύτερη κατηγορία, ως εκ τούτου, στην συρρικνωσή της έκτασης του πεδίου όπου η Αρχή της Γενικής Αβαρίας λαμβάνει χώρα. Όπως γίνεται αντιληπτό, μια τέτοια προοπτική θα περιόριζε την εφαρμογή της Γενικής Αβαρίας μόνον κατά τις περιπτώσεις όπου υπήρχε θυσία ή έξοδο σε συνθήκες πραγματικού κινδύνου και μόνο.

Οι συζητήσεις που ακλούθησαν κατόπιν της παραπάνω πρότασης που προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις κράτησαν περίπου 4 έτη, όπου και μια τελική εκδοχή των προτάσεων της ομάδας που πρωτοστάτησε στο συνέδριο του IUMI το 1998 παρουσιάστηκε στο συνέδριο της CMI στο Βανκούβερ το 2004. Ωστόσο, εκεί οι προτάσεις που αφορούσαν τον περιορισμό της Γενικής Αβαρίας μόνο στα έξοδα που λαμβάνουν χώρα αναφορικά με την κοινή ασφάλεια των εμπλεκόμενων μερών δεν βρήκαν το έδαφος που οι φορείς τους περίμεναν. Άλλωστε, ένα από τα κυριότερα επιχειρήματα που τέθηκαν στο τραπέζι ήταν ότι σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία οι διαδικασίες είναι σαφείς και οι ενέργειες που απαιτούνται από κάθε μέρος είναι συγκεκριμένες.

Ταυτόχρονα όμως, ορισμένες παράμετροι των προτάσεων κριθήκαν καίριες καθώς εξυπηρετούσαν το σκοπό της συνεδρίασης που δεν ήταν άλλος από την αρτιότερη προσαρμογή της Αρχής της Γενικής Αβαρίας και των κανονισμών που τις διέπουν στο υπάρχον εμπορικό ναυτιλιακό πλαίσιο.

Επιγραμματικά, οι κύριες τροποποιήσεις αφορούσαν στα παρακάτω 2 σημεία²⁸:

²⁸ Βλ. Geoffrey Bycroft “General Average Essential Elements n developments concerning York – Antwerp Rules”, 2005, Article to Richards Hogg Lindley

- στην εξαίρεση της ναυαγιαρεσίας από την Γενική Αβαρία (Rule VI) αφήνοντας το περιθώριο όμως,
- στην εξαίρεση από την Γενική Αβαρία της μισθοδοσίας του πληρώματος αναφορικά με το χρονικό διάστημα που το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα καταφυγής

Υπάρχουν ορισμένοι άνθρωποι του χώρου οι οποίοι πιστεύουν ότι η αρχή της Γενικής Αβαρίας πρέπει να καταργηθεί καθώς με αυτό τον τρόπο θα απαλλαχτεί η ναυτασφαλιστική αγορά από τα πολυσέλιδα adjustments, από τις τεράστιες αμοιβές των διακανονιστών αβαριών και από τις καθυστερήσεις στην έκδοση των εγγράφων διακανονισμού των αβαριών – στοιχεία που στο σύνολο τους αποτελούν τροχοπέδη σήμερα κατά τον διακανονισμό των ζημιών. Η γενική αρχή που διέπει την συγκεκριμένη πρόταση αφορά, παρόλο που δεν είναι με σαφήνεια διατυπωμένη, στην παραδοχή ότι οι ζημιές και τα κόστη θα βαρύνουν εκείνους που άμεσα αφορούν, με το δικαίωμα βεβαία κάθε εμπλεκομένου να εγείρει απαίτηση εναντίον κάποιου άλλου εφόσον θεωρεί ότι πλήττεται το συμφέρον του. Βεβαίως, πέρα από το αντίκτυπο που θα έχει μια τέτοια απόφαση στην ασφαλιστική αγορά καθώς θα ανακατεύσει σε μεγάλο βαθμό την ασφαλιστική τράπουλα, είναι εμφανές ότι περιλαμβάνει εξ ορισμού ανισότητες. Επί παραδείγματι, ένα πλοίο (και κάποιο μέρος του φορτίου του) μπορεί να υποστεί ζημία λόγω αποκλειστικής υπαιτιότητας μέρους του φορτίου του. Αντίστοιχα, ένα μη αξιόπλοο πλοίο μπορεί σκοπίμως να προκαλέσει την προσάραξη του προκαλώντας ζημία στο φορτίο του που μέχρι εκείνη την ώρα ήταν ακέραιο και θα παρέμενε ακέραιο.

Επιπρόσθετα ένα βασικό επιχείρημα των ανθρώπων που υποστηρίζουν την κατάργηση της Αρχής της Γενικής Αβαρίας είναι ότι θα εξοικονομηθεί ο χρόνος και τα χρήματα που δαπανώνται για την συνεχή αναθεώρηση των κανονισμών York-Antwerp. Βεβαίως, το επιχείρημα αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από την ανάγκη που θα δημιουργηθεί ώστε να αναθεωρηθούν οι συνθήκες και οι κανονισμοί που θα διέπουν τις ασφαλιστικές συμβάσεις από τους Hull, Cargo και P&I ασφαλιστές. Οι υπέρμαχοι της συγκεκριμένης πρότασης δεν προτείνουν την αντικατάσταση των συγκεκριμένων κανονισμών με κάποιους άλλους άλλα προτιμούν απλά την εφαρμογή της γνωστής προσέγγισης “laissez-faire”.

Αναφορικά με την πιθανή εκ νέου ριζική αναθεώρηση των Κανονισμών της Γενικής Αβαρίας, η γενικότερη άποψη της αγοράς υποδεικνύει ότι θα είναι πολύ πιο αποδοτική η επανεξέταση που θα επικεντρωθεί στην μορφή και τους όρους των ασφαλιστικών συμβάσεων παρά στην Αρχή της Γενικής Αβαρίας.

Επί παραδείγματι, αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με την πιο ουσιαστική και αποδοτική χρησιμοποίηση της ρήτρας General Average Absorption, σύμφωνα με την οποία οι ασφαλιστές Πλοίου και Μηχανής (H&M) αποδέχονται τον κίνδυνο της πληρωμής των εξόδων που αφορούν στην Γενική Αβαρία έως ένα συγκεκριμένο ποσό, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα το μερίδιο που θα πληρώνονταν σε διαφορετική περίπτωση από τους ανθρώπους του φορτίου.

Βεβαίως, η έκταση της ευθύνης των H&M Ασφαλιστών σχετικά με την μη πιθανή αξιοπλοΐα του πλοίου σύμφωνα με την παραπάνω ρήτρα δεν είναι απόλυτα σαφής. Έχουν οι ασφαλιστές H&M το ίδιο δικαίωμα σύμφωνα με την ασφαλιστική τους σύμβαση με τους ανθρώπους του φορτίου (οι όποιοι ενεργούν σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς του φορτίου τους) να αρνηθούν να πληρώσουν την αποζημίωση στην περίπτωση που οι πλοιοκτήτες δεν αποδείξουν την δέουσα επιμέλεια που όφειλαν να είχαν?

Η πλειοψηφία των μερών που εμπλέκονται στην Γενική Αβαρία λειτουργούν με βάση την παράδοση και δεν επιθυμούν καμιά αλλαγή. Για ορισμένους αυτό μπορεί να συμβαίνει γιατί δεν έχουν τίποτα να κερδίσουν ή να χάσουν από την κατάργηση της Αρχής της Γενικής Αβαρίας. Γι άλλους, αυτό συμβαίνει γιατί απλά θεωρούν την Αρχή της Γενικής Αβαρίας ως ένα δίκαιο και έμπιστο τρόπο διακανονισμού των ζημιών στο πλοίο.

YORK – ANTWERP RULES 1974

RULE of INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided

RULE B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that is manifestly incorrect.

RULE F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to the general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

RULE I. JETTISON of CARGO

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. LOSS or DAMAGE by SACRIFICES for the COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE on SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to

the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

1. Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Art.13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

2. Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Art.14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

RULE VII. DAMAGE to MACHINERY and BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavoring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall be made good as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING a SHIP when ASHORE, and CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS and STORES used for FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES at PORT of REFUGE, etc.

3. When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average. When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.
4. The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in the cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage. The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.
5. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of stowage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of completion of discharge of cargo if the ship's condemnation or abandonment takes place before that date.

RULE XI. WAGES and MAINTENANCE of CREW and other expenses bearing up for and in a port of refuge etc.

6. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such a port or place are allowable in accordance with Rule X(a).

7. When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average. Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average. *Provided that* when the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed *and port charges incurred* during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.
8. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.
9. The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:
 10. as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;
 11. as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);
 12. as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;
13. necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

RULE XII DAMAGE to CARGO in DISCHARGING, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

RULE XIII DEDUCTIONS from COST of REPAIRS

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of a particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain-cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV TEMPORARY REPAIRS

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV LOSS of FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI AMOUNT to be MADE GOOD for CARGO LOST or DAMAGED by SACRIFICE

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII CONTRIBUTORY VALUES

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo being totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Art.14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

RULE XVIII DAMAGE to SHIP

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

14. When repaired or replaced, the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;
15. When not repaired or replaced, the reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducing therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX UNDECLARED or WRONGFULLY DECLARED CARGO

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX PROVISION of FUNDS

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

RULE XXI INTEREST on LOSSES made good in GENERAL AVERAGE

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII TREATMENT of CASH DEPOSITS

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with the accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

- Αντάπασης Μ. Αντώνης, «Θαλάσσια αρωγή και διάσωση», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα 1992.
- Γεωργακόπουλος Λ., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 2006..
- Μακρής Χρ. Κώστας, «Η Ιστορία της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα», έκδ. Εθνική Ασφαλιστική, Αθήνα 1996.
- Μυλωνόπουλος Δ., «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2000.
- Παζαρζής Ι. Μιχάλης, «Ειδικά θέματα Ναυτασφαλίσεων», Σημειώσεις, Πειραιάς, 2007.
- Παναγιωτακόπουλος Β. (1994) – ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ – ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΕΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ «ΕΛΛΗΣ»
- Πουλαντζάς Ν., «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005.
- Ροβολόπουλος Κ., «Περί αβαριών και του κανονισμού αυτών», 1906.
- Σταυρόπουλος Σ., «Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου», εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1992.
- Εξαδάκτυλος Αντώνιος, « Στοιχεία Ναυτικών Ασφαλιών βασικά καθήκοντα επιθεωρητών κ διακανονιστών αβαριών», Σημειώσεις διάλεξης, 2009

- Anderson David, «Modern Law of the Sea : selected essays», Publisher Brill, 2007.
- Susan Hodges “ Law of Maritime Insurance”, 1996
- Susan Hodges “ Cases & Materials on Marine Insurance Law”
- Arroyo Ignacio, «Yearbook Maritime Law: Vol.2», Aspen Publishers Inc. U.S., 1988.
- Chauveau Paul, «Traite de droit maritime», editions Techniques, Paris, 1958.
- Geoffrey Bycroft, «General Average Essential Elements n developments concerning York Antwerp Rules», 2005
- Lewis M. Alexander, «International Maritime Boundaries: V.3», Publisher Brill, 1998.
- Lindleys, Average adjusters, Έκθεση διακανονισμού αβαριών, Πειραιάς, 1998.
- Ripert Georges, «Droit maritime», editions Petits Precis Dalloz, 1947.