

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΣΧΟΛΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΘΕΣΜΩΝ

Γ.Π. ΖΟΥΛΑΜΟΓΛΟΥ

Διπλωματική εργασία υποβληθείσα εις το τμήμα ναυτιλιακών σπουδών του πανεπιστήμιου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων προς απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

«Το άτομο το οποίο εκπονεί τη διπλωματική εργασία φέρει ακέραια την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία χρήση ορίζεται στη βάση του σκοπού και του χαρακτήρα (εκπαιδευτικός, μη κερδοσκοπικός), της φύσης του υλικού (απόσπασμα κειμένου, πίνακες), του ποσοστού και της σημασίας του τμήματος που χρησιμοποιείται σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright καθώς και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου χρήση».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Καθηγητής Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Θαλασσινός Ελευθέριος.
- Επ. Καθηγητής Σαμιώτης Γεώργιος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά τους ερίτιμους κ.κ. καθηγητές του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών για τη συνολική προσφορά και την ουσιώδη συμβολή τους.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής, κ. Παζαρζή Μιχαήλ, Θαλασσινό Ελευθέριο, Σαμιώτη Γεώργιο, για την αλληλεγγύη, την καθοδήγηση και τη συμμετοχή.

Ευχαριστώ τη μακαριστή καθηγήτρια Καραμπέτσου Χρ. , για τη συμμετοχή στην Τριμελή Επιτροπή.

Ευχαριστώ όλους τους φίλους, και τα οικεία πρόσωπα για την αποδοχή, την επιδοκίμασία αλλά και την στήριξη στο πρόσωπό μου.

Ευχαριστώ την οικογένειά μου για την καταγωγή, την αγωγή και τη διαγωγή. Τη διαρκή και αδιασάλευτη εμπιστοσύνη και την ανεξάντλητη «υπήνεμη πλευρά».

Ευχαριστώ τους γονείς μου, πλ/ρχο Π.Γ. Ζουλάμογλου και Ε.Γ. Ηλία για κάθε μία μέρα ξεχωριστά.

Η στήριξη όλων σας με συγκινεί, με τιμά και αναπόφευκτα γεννά την εκ μέρους μου δέσμευση να παραμείνω ο ίδιος.

Λοιπόν, αυτός που γύρευα ε ί μ α ι .

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Δήλωση Αυθεντικότητας.....σελ. 2
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή.....σελ. 3
Ευχαριστίες.....σελ. 4
Πίνακας Περιεχομένων.....σελ. 5
Περίληψη.....σελ. 8
Abstract.....σελ. 9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΙΜΗ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ

1.1 Εισαγωγή.....σελ.10
1.2 Ναυτική ασφάλιση και κώδικας Χαμουραμπί.....σελ.12
1.3 Η πρακτική της Γενικής αβαρίας κατά το 1600 π.Χ.....σελ.13
1.4 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Αθηνών.....σελ.14
1.5 Ανάλυση κινδύνου Ναυτικού Δανείου Αθηνών.....σελ.17
1.6 Η συμβολή των Ροδίων στη ναυτασφάλιση κατά τον 4 ^ο αι. π.Χ.....σελ.20
1.7 Εισαγωγή στο Ρωμαϊκό Δίκαιο.....σελ.21
1.8 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Ρώμης.....σελ.21
1.9 Νόμος Κλαυδίου περί ναυτασφάλισης (Lex Claudia).....σελ.24
1.10 Γαβίνειος Νόμος περί ναυτασφάλισης (Lex Gabinia).....σελ.25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΕΣΑΙΩΝΑ

2.1 Προέλευση Βυζαντινού Δικαίου. Η σημασία της κωδικοποίησης νόμων.....σελ.26
2.2 Ναυτικές διατάξεις Βυζαντινού Δικαίου μέχρι και τα Βασιλικά.....σελ.27
2.3 Η Εκλογή και το Παράρτημα ως ρύθμιση των ναυτικών δανείων.....σελ.28
2.4 Η Εισαγωγή των Μακεδόνων περί ναυτασφάλισης.....σελ.29
2.5 Οι Νεαρές του Λέοντος ΣΤ΄ περί ναυτασφάλισης.....σελ.30
2.6 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Βυζαντίου.....σελ.31
2.7 Ο κώδικας Ροδίων Ναυτικός ως προς τη ναυτασφάλιση.....σελ.34
2.8 Η επιρροή παπικού διατάγματος του 1234 στη ναυτασφάλιση.....σελ.36
2.9 Τύπος υπολογισμού ασφαλίστρου πριν την

πρώτη σύμβαση ναυτασφάλισης.....σελ.39	σελ.39
2.10 Η πρώτη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης του 1347.....σελ.40	σελ.40
2.11 Τοντίνες και Ναυτικές Διατάξεις Βαρκελώνης.....σελ.41	σελ.41
περί ναυτασφάλισης.	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΝΕΩΤΕΡΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ ΚΑΙ Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

3.1 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΞΕΝΑ ΔΙΚΑΙΑ.

3.1.1 Ο Ε. Lloyd και η ασφαλιστική σύμβαση έναντι ασφαλιστρου.....σελ.44	σελ.44
3.1.2 Η δημιουργία των ονομαστικών φορέων Lloyd's.....σελ.45	σελ.45
3.1.3 Η δημιουργία της εταιρίας αμοιβαίας βάσεως (Amicable Society).....σελ.46	σελ.46
3.1.4 Η δημιουργία και λειτουργία του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου.....σελ.47	σελ.47
3.1.5 Η δημιουργία και λειτουργία του Συνδέσμου Διάσωσης. (Salvage Association).....σελ.49	σελ.49
3.1.6 Η σύγχρονη ασφαλιστική αγορά και τα μέλη των Lloyd's.....σελ.50	σελ.50
3.1.7 Ο ρόλος των μεσιτών στη ναυτασφάλιση.....σελ.55	σελ.55
3.1.8 Η λειτουργία του Αγγλικού νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping).....σελ.57	σελ.57
3.1.9 Η λειτουργία της Ένωσης Διακανονιστών Αβαριών (Association of Average Adjusters).....σελ.59	σελ.59
3.2 ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ	
3.2.1 Ελληνόκτητες ασφαλιστικές εταιρίες.....σελ.60	σελ.60
3.2.2 Ο ορισμός και η ανάλυση της ασφαλιστικής σύμβασης.....σελ.63	σελ.63
3.2.3 Τα είδη της ασφαλιστικής σύμβασης.....σελ.65	σελ.65
3.2.4 Η έναρξη της ασφαλιστικής σύμβασης.....σελ.68	σελ.68
3.2.5 Η διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.....σελ.68	σελ.68
3.2.6 Τα εμπλεκόμενα πρόσωπα στην ασφαλιστική σύμβαση.....σελ.69	σελ.69
3.2.7 Το πέρας της ασφαλιστικής σύμβασης.....σελ.69	σελ.69
3.2.8 Οι γενικές υποχρεώσεις του ασφαλιστή.....σελ.70	σελ.70
3.2.9 Οι γενικές υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης.....σελ.71	σελ.71
3.2.10 Η προσδιορισμός της έννοιας του ασφαλιστικού κινδύνου.....σελ.72	σελ.72

3.2.11 Οι απόλυτες και σχετικές εξαιρέσεις κάλυψης κινδύνων.....σελ.73	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.75	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.81	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....σελ.91	

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα μελέτη αναλύεται η ιστορική εξέλιξη της ναυτασφάλισης. Στο πρώτο κεφάλαιο μελετάται ο θεσμός από αρχαιοτάτων χρόνων έως και την ύστερη αρχαιότητα. Στο δεύτερο κεφάλαιο μελετάται ο θεσμός από την αρχή της βυζαντινής περιόδου έως και καθ' όλα τα μεσαιωνικά χρόνια. Το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο αφορά στο πλαίσιο σύναψης ασφαλιστικών συμβάσεων όπως λαμβάνει σήμερα χώρα, τόσο στην Ελλάδα (βάσει του ν.2496/1997), όσο και σε ξένα δίκαια (English Law) με περιγραφή των προσώπων, των φορέων και των διαδικασιών ως κοινή πρακτική. Δεν παραλείπεται ωστόσο η ουσιώδης αναφορά στην ελληνική συμβολή στη δημιουργία ασφαλιστικών εταιριών και εντός και εκτός συνόρων κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αι . Τέλος εξάγονται συμπεράσματα ανά περίοδο σχετικά με το πώς διαφοροποιείται η πρακτική της θαλάσσιας ασφάλισης ανά εποχή και κατατίθενται προβληματισμοί για επιστημονική χρήση.

Λέξεις κλειδιά:

Ναυτασφάλιση

Ναυτιλιακή Ιστορία

Ασφαλιστικό Δίκαιο

Ιστορία Θεσμών

ABSTRACT

This study analyzes the marine insurance history. Laws, customs, imperial formulas, loans, and even pope's edicts are merely part of factors amalgamated and gradually gave marine insurance modern form. The reader is about to acquaint with all forms and practices known during the marine insurance history in order to be capable to assess, compare and beyond all understand the procedures led to nowadays common insurance contracts. The first chapter focuses on analyzing the period up to late antiquity. The second chapter focuses on the period of Byzantine, post- Byzantine and Medieval times. The third chapter focuses as well on modern times, analyzing E. Lloyd's contribution to marine insurance, as explaining the Greek owned insurance companies contribution in developing standard insurance forms. Finally, conclusions are extracted for scientific and practical speculation.

Key words:

Marine insurance

Maritime History

Insurance Law

Ordinances Law

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΙΜΗ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ

1.1 Εισαγωγή

Ο στόχος της παρούσης εργασίας συνίσταται στην παράθεση των ιστορικών στοιχείων εξέλιξης του θεσμού της ναυτασφάλισης¹ τόσο στην Ελλάδα όσο και σε οιοδήποτε περιβάλλον, εντός του οποίου υπήρξε δραστηριοποίηση ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ο αναγνώστης πρόκειται να συναντήσει όλο σχεδόν το φάσμα της εξέλιξης του θεσμού, από τις πρώιμες υβριδικές μορφές ναυτασφαλίσεων (ναυτικό δάνειο 5^ο π.Χ. αι.) έως και τις άρτια - τεχνοκρατικά δομημένες της σημερινής εποχής. Θεωρούμε ότι το ενδιαφέρον της παρούσης εργασίας δεν οφείλει να εντοπίζεται αποκλειστικά σε μελέτες θεωρητικών, αλλά απεναντίας, σε όλους τους ασχολούμενους με τη Ναυτιλία, δεδομένου ότι το ζήτημα των ναυτασφαλίσεων αποτελεί εν πολλοίς ένα καθημερινό ζήτημα για τους ασχολούμενους με αυτή, λόγω της συνθετότητάς της φύσης του ζητήματος όπως εξίσου και της αναγκαιότητας βαθιάς γνώσης του θέματος. Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η εξέλιξη της ναυτασφάλισης, με εναρκτήριο σημείο αναφοράς τους αρχαίους χρόνους με κατάληξη την ύστερη αρχαιότητα. Αναλύεται ο Κώδικας του Χαμουραμπί, σε ότι αφορά στη ναυτασφάλιση, καθώς και αντίστοιχοι που απαντούν στην κλασική περίοδο της ελληνικής ιστορίας. Παραλλήλως, ειδική μνεία και ανάλυση δέχονται ο Κώδικας Ροδίων Ναυτικός, όπως και η πρώιμη μορφή του ναυτικού δανείου, ονομαζομένου στην Αθήνα «ναυτικά δανείζειν». Στη συνέχεια θίγεται εξέλιξη του ναυτικού δανείου και το πώς αυτό παραδίδεται στους Ρωμαίους. Ειδική αναφορά γίνεται σε ρωμαϊκούς νόμους, οι οποίοι παρήγαγαν ρύθμιση σχετική με το θέμα της ναυτασφάλισης. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η Βυζαντινή έννομη τάξη ρυθμιστικά και κανονιστικά ως προς το θέμα της ναυτασφάλισης. Συγκεκριμένα, αναλύονται οι γενικές ναυτικές διατάξεις του Βυζαντινού δικαίου. Αναλύονται η Εκλογή και το Παράρτημά της ως ρυθμιστές των ναυτικών δανείων. Στη συνέχεια αναλύονται η Εισαγωγή της Μακεδονικής Δυναστείας και οι Νεαρές του Λέοντος του ΣΤ'. Κατόπιν αναλύεται το σχήμα υπό το οποίο λειτούργησε το ναυτικό δάνειο κατά τη βυζαντινή περίοδο. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στον Κώδικα Ροδίων Ναυτικό, το παπικό διάταγμα του πάπα Γρηγορίου το 1236 και την πρώτη σύμβαση

θαλάσσιας ασφάλισης πριν φτάσουμε στο τέλος του κεφαλαίου με τις Ναυτικές Διατάξεις της Βαρκελώνης, υπογραμμίζοντας την Ισπανική συμβολή στην εξέλιξη της ναυτασφάλισης. Το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο αφιερώνεται στη μελέτη των ναυτασφαλιστικών θεσμών κατά τους νεώτερους χρόνους και τη σύγχρονη εποχή. Γίνεται αναφορά στην ουσιώδη συνεισφορά του E. Lloyd, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου, την ανακάλυψη του ασφαλιστρού και την σημερινή δομή των ναυτασφαλιστικών συμβάσεων. Παράλληλα δε, πραγματοποιείται επισκόπηση της ναυτασφαλιστικής εξέλιξης στην Ελλάδα, των γεγονότων που επηρέασαν και συνδέθηκαν με το φαινόμενο καθώς και τη δραστηριότητα Ελλήνων επιχειρηματιών που ενεργοποιήθηκαν στον ασφαλιστικό χώρο εντός και εκτός συνόρων. Φιλοδοξούμε με το πέρας της ανάγνωσης, ο αναγνώστης να έχει αποκομίσει μία κατά το δυνατόν πληρέστερη εικόνα για το πλαίσιο εντός του οποίου έλαβε χώρα η εξέλιξη των ναυτασφαλιστικών θεσμών, έχοντας πλέον παράλληλα τη δυνατότητα να εξάγει ίδια συμπεράσματα επί του θέματος αφού η πορεία της ναυτασφάλισης θα έχει ιδωθεί υπό το πρίσμα ενός χρονικού συνεχούς. Η εγκυρότητα (validity) της μελέτης διασφαλίζεται με τη μέθοδο της αξιοπιστίας (reliability), μέσω της σύνθεσης που εδράζεται σε κοινά αποδεκτές ιστορικές πηγές. Κατά τον τρόπο αυτό δίδεται η δυνατότητα επανάληψης της έρευνας σε μέλλουσα χρονική στιγμή, προκειμένου να επαληθευτούν τα τελικά συμπεράσματα. Διασφαλίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο ότι σε περίπτωση επαναδιαξαγωγής της έρευνας υπό νέου μελετητή, και δεδομένου ότι ο νέος θα ακολουθήσει τον τρόπο του προηγούμενου στην έρευνα, θα εξάγει τα αυτά συμπεράσματα.

¹ **Ασφάλεια** = Η εδραιότητα, βεβαιότητα, προφύλαξη < **ασφαλής** = στέρεος, βέβαιος, ασάλευτος, πιστός, σίγουρος, αβλαβής, ακίνδυνος. ουσία. Το ασφαλές, η ασφάλεια, επίρρ. **ασφαλώς** < α στερ. + **σφάλλομαι** = ανατρέπομαι, φθείρομαι, καταστρέφομαι, απατώμαι, αποτυγχάνω -< ρίζα σφαλ* ιαπ. Αρχής, πρβ. σανσκρ. Sphal – âmi (=κλονίζομαι, παραπαίω, σαλεύω), λατιν. Fallo (=σφάλλω), γερμ. Fallen, αγγλ. Fall **Ασφαλίζω** = Καθιστώ κάτι ασφαλές, οχυρώνω (παθ.) γίνομαι ασφαλής, οχυρώνομαι Μπαλτάς Χ.Α., Λεξικό Αρχαίας Ελληνικής Γλώσσας, Εκδ. Παπαδήμα

1.2 Ναυτική ασφάλιση και κώδικας Χαμουραμί

Ο Χαμουραμί (1792-1750 π.χ.) υπήρξε ο μεγαλύτερος νομοθέτης -Βασιλιάς της Βαβυλώνας, ο οποίος συνδέεται με την σύνταξη του πρώτου ποινικού κώδικα της Ιστορίας. Ο κώδικας είναι ευρέως γνωστός ως Κώδικας του Χαμουραμί. Περιέχει νόμους και ποινές². Κύρια θέματά που ρυθμίζει είναι: η γεωργία, η καταστροφή ξένης περιουσίας, ο γάμος, ο φόνος, ο εκούσιος τραυματισμός, η κλοπή και ο θάνατος. Οι ποινές εξαρτώνται ξεκάθαρα από την κοινωνική προέλευση των διαδίκων. Κάθε μορφή άφεσης, ή θετικής θέσης απουσιάζουν. Η «στήλη του Χαμουραμί» όπως ονομάστηκε, βρέθηκε το 1901 από τον αρχαιολόγο Jacques Morgen σπασμένη σε τρία κομμάτια [εικ.1,παρ.] . Περιείχε συλλογή 282 νόμων, για ιδιωτικό εμπορικό και διοικητικό δίκαιο, 4 μάλιστα εκ των οποίων αναφέρονται στη θαλάσσια ασφάλιση. Πρόκειται για τους νόμους 236, 237,238,240.

236. «Αν κάποιος κύριος εκμισθώσει το πλοίο του σε ένα βαρκάρη και από απροσεξία του βαρκάρη το πλοίο βυθιστεί ή ναυαγήσει, τότε ο βαρκάρης θα επανορθώσει δίδοντας ένα καινούργιο πλοίο στον ιδιοκτήτη του απωλεσθέντος πλοίου.»³

237. «Σε περίπτωση που ένας κύριος ενοικιάσει ένα βαρκάρη και μία βάρκα και τη φορτώσει με σιτάρι, μαλλί, λάδι, χουρμάδες ή οποιοδήποτε άλλο φορτίο και από αμέλεια του βαρκάρη η βάρκα βυθιστεί και μαζί χαθούν όλα τα πράγματα, ο βαρκάρης θα αντικαταστήσει τη βάρκα και όλα όσα μετέφερε και χάθηκαν.»⁴

238. «Αν ένας βαρκάρης βυθίσει τη βάρκα ενός κυρίου, αλλά έπειτα την ανασύρει στην επιφάνεια, θα πληρώσει το μισό της αξίας της σε ασήμι.»⁵

240. «Αν μία βάρκα εμβολίσει ένα ιστιοφόρο και το βυθίσει, τότε ο ιδιοκτήτης του πλοίου που βυθίστηκε θα βάλει τους ανθρώπους του να εξετάσουν αυτά που έχασε από το πλοίο του και αυτός από τη βάρκα, που έχει την ευθύνη για τη βύθιση του ιστιοφόρου, θα αποκαταστήσει το πλοίο και τη χαμένη περιουσία.»⁶.

^{2,3,4,5,6} Driver, G.R., Miles, John C., The Babylonian Laws, Hammurabi, Clarendon press, Oxford 1952. J. Oppert& Menant, Documents juridiques de l' Assyrie et de la Chaldee, Paris 1877. Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

Από τους ανωτέρω νόμους καθίσταται σαφές ότι ο σκοπός τους είναι η διευθέτηση της αποζημίωσης σε περίπτωση επέλευσης κινδύνου, ζημίας, ή φθοράς σε πλοίο ή φορτίο. Ιδιαίτερος αξιομνημόνευτο είναι το γεγονός ότι ήδη από εκείνη την περίοδο υπήρχε η διαδικασία της ναύλωσης, της ανέλκυσης ναυαγίου και της νηοψίας – πραγματογνωμοσύνης. Οδηγούμαστε επομένως στο συμπέρασμα πως οι ναυτασφαλιστικοί θεσμοί γεννήθηκαν εξ αιτίας της ανάγκης για την τοποθέτηση ενός προστατευτικού τρόπου τινά πλαισίου γύρω από τις εμπορικές δραστηριότητες της εποχής, με κύριο γνώμονα τις ήδη υπάρχουσες πρακτικές που ακολουθούντο στην διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών. Ήδη από το 3.000 π.Χ. υπήρχε η ρήτρα απαλλαγής των μεταφορέων από υποχρέωση αποζημίωσης των εμπόρων, σε περίπτωση ληστείας, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Οι έμποροι σε κάθε περίπτωση επινόησαν έναν τρόπο μείωσης της πιθανότητας ληστείας, αυξάνοντας τους μεταφορείς που απασχολούσαν. Επίσης, ο κώδικας ο οποίος περιέχει νομικές ρυθμίσεις – πρώιμες μορφές ναυτασφάλισης είναι εκείνος της Εσνούδα, που ανακαλύφθηκε το 1730 π.Χ. Ενδεικτικά παρατίθεται ο νόμος 5.

«Αν από αμέλεια του καπετάνιου βυθισθεί το πλοίο, τότε εκείνος θα πληρώσει στο ακέραιο όλα όσα χάθηκαν».⁷

1.3 Η πρακτική της Γενικής αβαρίας κατά το 1600 π.Χ.

Το 1600 π.Χ. οι Θηραίοι για να αντιμετωπίζουν τους πειρατές που ανέκαθεν υπήρχαν στο Αιγαίο και για να εξασφαλίσουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα τους από κλοπές και λεηλασίες, ταξίδευαν με ομάδες πλοίων (νηοπομπές), εγκαινιάζοντας παράλληλα ακουσίως την πρακτική της «Γενική αβαρίας», την συνεισφορά δηλαδή πλοίου και φορτίου για την κοινή σωτηρία.⁸

⁷βλ. Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

⁸ βλ. Ισοκράτη (Παναθηναϊκός), Διόδωρο Σικελιώτη (βίβλος 4και 5), Στράβωνα (βίβλος 10) και Θουκυδίδη (Α, 3 -9)

1.4 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Αθηνών

Καθ' όλη την εξέλιξη των ναυτασφαλιστικών θεσμών, περίοπτη θέση κατέχει ο θεσμός του ναυτικού δανείου, που για πρώτη φορά απαντά στην Αθήνα του 5^{ου} π.Χ. αι. Τα πλοία διασχίζουν τη Μεσόγειο με τη δημιουργία κυρίων και δευτερευουσών εμπορικών γραμμών (π.χ. εισαγωγή κασσίτερου από τη Μαύρη θάλασσα). Ωστόσο η ανταλλακτική νοοτροπία στο εμπόριο έπαψε να εξυπηρετεί και αντικαταστάθηκε με την πρακτική της αγοραπωλησίας αγαθών έναντι προσυμφωνημένης τιμής μέσω συναλλακτικού μέσου (νομίσματος). Με την άνοδο του εμπορίου και της βιοτεχνίας, εμφανίζονται τραπεζίτες και δανειστές που εξυπηρετούν το υπερπόντιο εμπόριο και την ασφάλεια των πλόων. Το εμπόριο των Αθηναίων δεν ήταν υπόθεση τακτικών ναυτιλιακών γραμμών (πρώιμη ναυτιλία liner) αλλά μεμονωμένων ταξιδιών, που δεν επαναλαμβάνονταν προγραμματισμένα (πρώιμη ναυτιλία tramp), με πλοία πολύ μικρής χωρητικότητας, από εμπόρους που αισθάνονταν σχετική ανασφάλεια προ του εγχειρήματος λόγω της αδυναμίας τους να χρηματοδοτήσουν οι ίδιοι μία τόσο υψηλού κινδύνου επένδυση. Προκειμένου λοιπόν η αντιμετώπιση αυτού του ρίσκου να καταστεί εφικτή, δανείζονταν κεφάλαια από άλλους ιδιώτες, οι οποίοι ήταν διατεθειμένοι να επενδύσουν (και να διακινδυνεύσουν) τα χρήματά τους. Οι όροι ωστόσο του εν λόγω δανείου, ένεκα του υψηλού κινδύνου του εγχειρήματος δεν ήταν όμοιοι με αυτούς κάθε άλλης φύσεως δανείου. Άλλωστε, οι θαλασσοπλόοι δεν επιθυμούσαν να δεσμεύονται με την υποχρέωση αποπληρωμής του δανείου σε περίπτωση ναυαγίου, ζημιών, φθορών, ή και απωλειών διότι εν τοιαύτη περιπτώσει θα περιέρχονταν σε πλήρη αδυναμία αποπληρωμής των έντοκων υποχρεώσεών τους. Αυτήν την ανάγκη κάλυψε η επινοήση και εφαρμογή του σχήματος του ναυτικού δανείου. Βάσει αυτού, ο οφειλέτης διατηρεί την υποχρέωση έναντι του δανειστή να αποπληρώσει όχι μόνο το κεφάλαιο αλλά και μεγάλο τόκο στην περίπτωση που το πλοίο θα επέστρεφε ασφαλές από το ταξίδι. Σε αντίθετη ωστόσο περίπτωση, ναυαγίου ή απώλειας φορτίου ή πλοίου, η οφειλή διαγραφόταν. Στην άκρως ενδιαφέρουσα αυτή σημείωση να συμπληρωθεί ότι οι χρηματοδότες του εγχειρήματος δεν ήταν αποκλειστικά τραπεζίτες αλλά εξειδικευμένη ομάδα κεφαλαιούχων με προσωπική πείρα περί της διεξαγωγής της θαλάσσιας επιχείρησης.⁹

⁹ Δημοσθένης, προς την Λακρίτου παραγραφήν 35.36-43

ΤΟ ΤΥΠΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά στοιχεία του ναυτικού δανείου ήταν:

1. Η ανάληψη του ρίσκου 2. Το επιτόκιο 3. Η εγγύηση – υποθήκη 4. Η συγγραφή

Το ναυτικό δάνειο συνδέεται με ένα είδος εγγράφου, τη «συγγραφή», που αναπτύχθηκε στη Αθήνα του 5^{ου} αιώνα π.Χ., περιέχοντας πολλές ρήτρες, οι οποίες είχαν διαμορφωθεί στην πρακτική του διακρατικού εμπορίου. Οι συμβαλλόμενοι προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διασφαλίσουν τα κεφάλαιά τους και ήταν συνήθη στην Αθήνα του 5^{ου} και 4^{ου} αιώνα τα γραπτά συμφωνητικά με ρήτρες για τα διάφορα απρόβλεπτα, που ήταν πιθανό να συμβούν. Ο δανειζόμενος προσέφερε πλοίο και φορτίο ως υποθήκη, αν δανειζόταν ο ίδιος ο ναύκληρος, ή μια ποσότητα εμπορευμάτων ειδικά καθορισμένη (κατά κανόνα διπλάσιας αξίας από το δανειζόμενο ποσό), αν δανειζόταν κάποιος έμπορος που ταξίδευε με τα εμπορεύματά του πάνω σε πλοίο κάποιου άλλου. Ο δανειζόμενος δήλωνε γραπτά αν είχε λάβει και άλλα δάνεια επί του ίδιου σκοπού. Δεν επιτρεπόταν να συνομολογήσει νέο ναυτοδάνειο χωρίς τη συναίνεση του πρώτου δανειστή. Η συγγραφή αποτελούσε τίτλο εκτελεστό, που έδινε το δικαίωμα στο δανειστή να καταλάβει τη νομή - εμβρατεία - του φορτίου ή του πλοίου με την είσοδό του στο λιμάνι. Συντασσόταν με τέτοιο τρόπο ώστε θεωρητικά, τουλάχιστον, να μην αφήνει περιθώρια σε επεμβάσεις του δικαστηρίου και ήταν απολύτως απαραίτητη για την προσφυγή του ενδιαφερομένου σε δίκη, σε περιπτώσεις διαφωνιών μεταξύ των συμβληθέντων σχετικά με τις ρήτρες της σύμβασης. Για την εκδίκαση των διαφορών που προέρχονταν από τα ναυτικά δάνεια και του ναυτικού εμπορίου, υπήρχαν ειδικοί δικαστές, οι ναυτοδίκες, οι οποίοι στα χρόνια του Δημοσθένη μετονομάστηκαν σε θεσμοθέτες.¹⁰

¹⁰Δημοσθένης, προς την Λακρίτου παραγραφήν 35.36-43 (Στη διήγησιν ο Ανδροκλής αναφέρθηκε στον τρόπο με τον οποίο γνωρίστηκε με τον Λάκριτο, ο οποίος τον παρακάλεσε να δανείσει χρήματα στον αδελφό του, τον Αρτέμωνα. Κατόπιν ο ομιλητής σχολίασε διεξοδικά το συμβόλαιο, όπου καθορίζονταν επακριβώς οι υποχρεώσεις που αναλάμβαναν τόσο οι δανειολήπτες όσο και ο Λάκριτος ως εγγυητής, υποχρεώσεις τις οποίες τελικά αθέτησαν. Ο ίδιος ο Αθηναίος ρήτωρ αποκαλεί τα ναυτοδάνεια ως : « αι θαλάσσιαι πιστώσεις» στις δημηγορίες του, που σήμερα θεωρούνται και είναι η απαρχή τη δημιουργίας της ασφαλίσεως της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων.)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Το ναυτικό δάνειο στηριζόταν στη λογική και φιλοσοφία της μετάθεσης του κινδύνου. Ο πλοιοκτήτης δανειζόταν χρηματικό ποσόν ίσο προς την αξία του φορτίου ή του πλοίου με επιτόκιο πολύ υψηλότερο του θεμιτού (24-36%), επί της αξίας του φορτίου ή του πλοίου ανάλογα, με τη συμφωνία: αν το πλοίο έφθανε σώο στο λιμάνι του προορισμού, ο πλοιοκτήτης θα επέστρεφε το ποσό του δανείου και, επιπλέον, τον εξαιρετικά υψηλό τόκο. Αν όμως το πλοίο δεν έφθανε στο λιμάνι του προορισμού, ο δανειστής έχανε και το κεφάλαιο και τον τόκο. Το ναυτικό δάνειο, που ονομαζόταν από τους Αθηναίους «ναυτικά δανείζειν», διακρινόταν σε «ετερόπλουν», με το οποίο ο δανειστής διακινδύνευε το κεφάλαιο και τους τόκους μόνο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων του από ένα λιμάνι σε άλλο, και σε «αμφοτερόπλουν», με το οποίο ο δανειστής διακινδύνευε για ένα ταξίδι από λιμάνι σε λιμάνι με επιστροφή. Με την άφιξη του πλοίου το κεφάλαιο έπρεπε να αποδοθεί μαζί με τους τόκους μέσα σε είκοσι μέρες, μετά από αφαίρεση των ζημιών από επιδρομή πειρατών, εχθρών ή καταβολής λύτρων, εκβολών (ζημιών που προήλθαν από απόρριψη ορισμένων από τα μεταφερόμενα πράγματα στη θάλασσα για ελάφρυνση του πλοίου). Πολλές φορές όμως, σε περίπτωση ετερόπλου, ένας «επίπλους» επιβιβάζοταν στο πλοίο για να παραλάβει τα χρήματα στο λιμάνι προορισμού¹¹.

¹¹Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

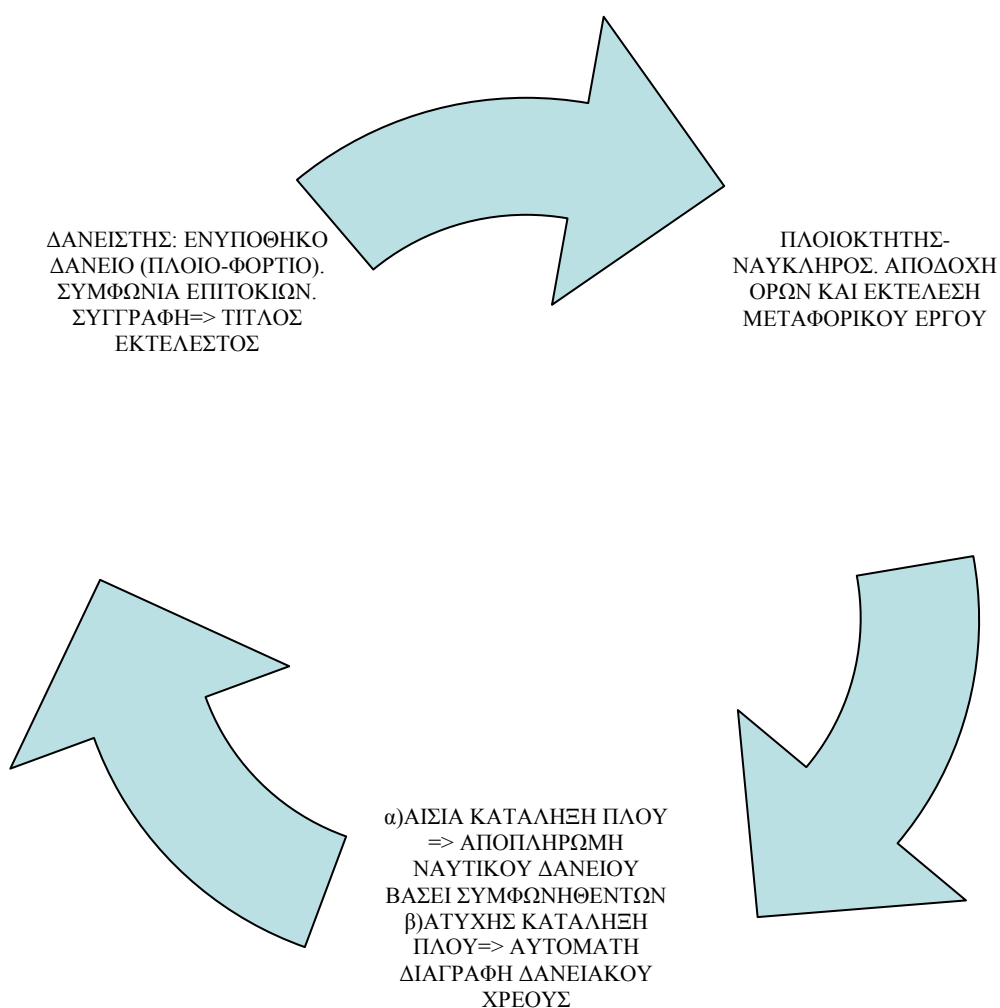
1.5 Ανάλυση κινδύνου Ναυτικού Δανείου Αθηνών

Οι τόκοι των ναυτικών δανείων υπολογίζονταν σύμφωνα με τη διάρκεια του ταξιδιού και την εποχή που γινόταν το ταξίδι, και ήταν μεγάλοι σε σύγκριση με τους τόκους του αστικού δικαίου, που δεν υπερέβαιναν, κατά κανόνα, το 12% ετησίως. Το αστικό δίκαιο διέφερε ουσιαστικά από το δάνειο του αστικού δανείου και στο πνεύμα που το χαρακτήριζε και στην πρακτική του εφαρμογή. Ειδικότερα, στο δάνειο του αστικού δικαίου δεν είχε επίδραση ο σκοπός για τον οποίο δανειζόταν ο οφειλέτης τα χρήματα. Αντίθετα, στο ναυτικό δίκαιο ο δανειστής έδινε στο δανειζόμενο ένα συγκεκριμένο χρηματικό ποσό για να το χρησιμοποιήσει αποκλειστικά σε ειδικά και γραπτά καθοριζόμενες ναυτικές επιχειρήσεις, δηλαδή για συγκεκριμένο σκοπό που η επιτυχία του εξαρτιόταν από τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Ο δανειζόμενος είχε την υποχρέωση να επιστρέψει το κεφάλαιο και να καταβάλει και τους τόκους σε ένα λιμάνι, που είχε προκαθοριστεί γραπτά. Οι ναυτικοί τόκοι ξεκινούσαν από 20-22% και έφθαναν το 30-33% για αμφοτερόπλουτο δάνειο και ήταν περίπου 10-12% μεγαλύτερο από το ετερόπλουτο δάνειο και ήταν περίπου 10-12% μεγαλύτερο από το ετερόπλουτο, επειδή περιελάμβανε και την αμοιβή του δανειστή για την ανάληψη του κινδύνου. Τα επιτόκια αυτά στην ουσία ήταν ακόμη υψηλότερα, αν αναλογιστεί κανείς το γεγονός ότι δεν υπολογίζονταν με βάση το έτος, αλλά με το ταξίδι. Συμπερασματικά, πρόκειται στην ουσία για μία προκαταβολή χρημάτων (αποζημίωση) από τον δανειζόμενα (ασφαλιστή), προς τον δανειζόμενο πλοιοκτήτη ή έμπορο (ασφαλιζόμενο) με την καταβολή επαχθούς τόκου (ασφαλιστρού) για την κάλυψη της απώλειας σκάφους και φορτίου (ολική απώλεια). Η μόνη διαφορά με την σημερινή ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς, είναι ότι σήμερα η αποζημίωση δίδεται μετά την απώλεια του σκάφους ή του μεταφερόμενου φορτίου. Το ναυτικό δάνειο διατηρήθηκε επί πολλούς αιώνες και θεωρείται ότι αποτελεί το πρώτο είδος θαλάσσιας ασφάλισης, επειδή οι δανειστές, χάνοντας κάθε δικαίωμά τους σε περίπτωση επέλευσης του θαλασσίου κινδύνου, συμμετείχαν με τον τρόπο αυτό στις συνέπειες του κινδύνου. Ο τόκος είχε το χαρακτήρα του σημερινού ασφαλιστρού, γιατί με την καταβολή αυξημένου τόκου ο δανειστής αναλάμβανε να φέρει τον κίνδυνο απώλειας του πλοίου και του φορτίου. Η θαλάσσια όμως ασφάλιση και το ναυτικό δάνειο διαφέρουν σε κάποια σημεία. Στο ναυτικό δάνειο καταβάλλεται με την κατάρτιση της γραπτής συμφωνίας (συγγραφής) το ασφάλισμα (αποζημίωση) μετά την επέλευση του κινδύνου. Επίσης, στο ναυτικό δάνειο το ασφαλιστρού, δηλαδή ο τόκος, οφείλεται μόνο σε περίπτωση μη επέλευσης του κινδύνου, ενώ στην ασφάλιση καταβάλλεται ανεξάρτητα από το αν επέλθει ή όχι ο κίνδυνος. Στους

αρχαίους ελληνικούς χρόνους το ναυτικό δάνειο έφθασε σε τέτοιο βαθμό τελειοποίησης, που σύμφωνα με τον George Clayton του πανεπιστημίου του Sheffield, σπουδαίοι δικηγόροι του 19^{ου} αιώνα υποστήριξαν πως ελληνικές συγγραφές ναυτικών δανείων, όπως αυτή στο λόγο του Δημοσθένη προς Λάκριτον, ήταν τόσο όμοιες με ανάλογα συμβόλαια στο Λονδίνο το 1860,¹² που θα μπορούσαν αναλογικά να χρησιμοποιηθούν και σε αυτή την εποχή. Ακόμα και αργότερα (19^{ος} αιώνας) ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες λειτουργούσαν ως ναυτασφαλιστικές, με κυριότερη εργασία τα ναυτοδάνεια.

¹² βλ. Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ



Βάσει των ανωτέρω, είμαστε σε θέση να εξάγουμε ορισμένα συμπεράσματα για τον τρόπο λειτουργίας του ναυτικού δανείου:

- Βάσει της πάγιας χρηματοοικονομικής αρχής, ότι πρέπει η απόδοση μίας επένδυσης να είναι μεγαλύτερη από το αρχικό ρίσκο, συμπεραίνουμε ότι (με σύγχρονους όρους) μία τέτοιου είδους χρηματοδοτική – ασφαλιστική δραστηριότητα κρίνεται ασύμφορη καθώς τα επιτόκια δανεισμού είναι εξαιρετικά υψηλά.
- Από την άλλη, στη διεξαγωγή της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών είναι πάντα αναγκαία η ασφάλιση πλοίου και φορτίου. Ελλείψει λοιπόν ασφαλίστρου – υποπολλαπλασίου της αξίας του αντικειμένου ασφάλισης, είμαστε σε θέση να διαγνώσουμε μία «πρωτόγονη» και μονομερώς επαχθώς δομημένη οικονομικά πρόταση που προκειμένου να γινόταν δεκτή απαιτούσε

απαραιτήτως μία μεγάλη εμπειρία στη ναυτοσύνη εκ μέρους του ναυκλήρου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αίσια κατάληξη του πλού με συνέπεια το όποιο κέρδος.

- Οι όροι του ναυτικού δανείου μπορούν να θεωρούν ως αντικίνητρα καθώς αποτρέπουν τον κάθε ναυτικό να ρισκάρει την περιουσία του προκειμένου να εκτελεστεί ένας πλους. Δεν συμβάλλουν στον ανταγωνισμό καθώς η είσοδος στον κλάδο συνεπάγεται τεράστιου αρχικού κεφαλαίου επένδυσης και αυτά που σήμερα ονομάζονται sunk costs είναι αν μη τι άλλο δυσβάσταχτα.
- Σε κάθε περίπτωση ωστόσο, το ναυτικό δάνειο απετέλεσε μία ολοκληρωμένη – δομημένη πρόταση χρηματοδότησης και ασφάλισης θαλασσιών μεταφορών που με τα θετικά του και τα αρνητικά του πέτυχε να επιβιώσει στους αιώνες και να διαδραματίσει μάλιστα ρόλο υποδείγματος για αρκετές μεταγενέστερες μορφές θαλάσσιας ασφάλισης.

1.6 Η συμβολή των Ροδίων στη ναυτασφάλιση κατά τον 4^ο αι π.Χ.

Συνεχίζοντας την διερεύνηση των ναυτασφαλιστικών θεσμών, θα πρέπει να σταθούμε στη συμβολή των Ροδίων κατά τον 4^ο αι. π.Χ. Οι τρεις μεγάλες πόλεις της Ρόδου (Ρόδας, Λίνδος, Κάμυρος) ίδρυσαν με την Κω, την Κνίδο και την Αλικαρνασσό συμμαχικό οργανισμό. Στο τέλος του Ε΄ π.Χ.- αρχές του Δ΄ αιώνα η Ρόδος, με ενωμένες τις τρεις πόλεις της σε ένα ισχυρό κράτος, έγινε μεγάλη ναυτική δύναμη. Το ναυτικό της μάλιστα δίκαιο αναγνωρίστηκε στο πανελλήνιο ως το μόνο που ίσχυε στην εποχή του. Αυτή η νομοθετική προσπάθεια δε θα πρέπει να συγχέεται με τον Κώδικα Ροδίων Ναυτικό που χρονικά είναι μεταγενέστερος και ασύγκριτα πιο σημαντικός, επιβιώνοντας ανά τους αιώνες και με τεράστια υποδειγματική επιδραστικότητα προς άλλα παρόμοια νομικά εγχειρήματα.¹³

¹³ Cambridge Ancient history, v.ii, p.ii , p.202-204, 367-368. v.x, p.384&443, Cambridge 1996

1.7 Εισαγωγή στο Ρωμαϊκό Δίκαιο

Το ρωμαϊκό δίκαιο είναι το αποτέλεσμα πολλών προσπαθειών σύνθεσης, σε διαφορετικές περιόδους –τόσο σε πολιτικό όσο και σε ηθικό επίπεδο- της ρωμαϊκής κυριαρχίας. Σε ότι αφορά στους ασφαλιστικούς θεσμούς που άπτονται των θαλασσιών μεταφορών κατά την περίοδο της ύστερης αρχαιότητας έως και την αρχή της πρωτοβυζαντινής περιόδου η συνεισφορά των Ρωμαίων εστιάζεται στην υιοθέτηση και ουσιαστική μετεξέλιξη του αθηναϊκού ναυτικού δανείου, στη θέσπιση και χρήση των Καλενδών καθώς και στις προσπάθειες τόσο της *res publica* (ακόμα και εν μέσω εμφυλίου) όσο και του και *imperium romanum* (όταν πλέον η Ρώμη μετετράπη από *urbs* σε *orbis*) για καταπολέμηση της πειρατείας, προκειμένου οι καταλυτικής σημασίας θαλάσσιες μεταφορές να διεξάγονται με ασφάλεια. Το εμπόριο και κυρίως ο ανεφοδιασμός των ρωμαϊκών επαρχιών αποτελούσε για τους Ρωμαίους ζήτημα ζωής ή θανάτου καθώς είναι γνωστό ότι στην αποικιακή πολιτική βασίζεται η ρωμαϊκή κυριαρχία.

1.8 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Ρώμης

Σε ο,τι αφορά στην υιοθέτηση του ναυτικού δανείου από την κλασική Αθήνα, οι Ρωμαίοι κληρονόμησαν από τους αρχαίους Έλληνες και εφήρμοσαν θεσμό, ανάλογο του ναυτικού δανείου, το ονομαζόμενο *Foenus Nauticum*¹⁴. Το ελληνικής προέλευσης ναυτικό δάνειο πολιτογραφήθηκε στη Ρώμη περί τα μέσα της δημοκρατικής περιόδου (*res publica*), χωρίς όμως να γνωρίζουμε πώς συνελήφθη από τους Ρωμαίους νομικούς και ποια δικαιώματα και ποια αγωγή αναγνώριζαν στο δανειστή. Έκαναν διάκριση πάντως από το αστικό δάνειο, αναγνωρίζοντας το μη απόλυτο της υποχρέωσης για επιστροφή των δανεισθέντων, παρά μόνο με την ασφαλή επιστροφή του πλοίου και του πληρώματος, κάτι αντίστοιχο και αναλογικά όμοιο με τη διάκριση που έκαναν οι αρχαίοι Έλληνες μεταξύ αστικού και ναυτικού δανείου.¹⁵ Κατά το Ρωμαϊκό δίκαιο κάθε ρωμαίος τραπεζίτης ή άλλος πολίτης που δάνειζε χρήματα υποχρεώνονταν να τηρεί ειδικό πιστωτικό βιβλίο το Καλενδάριον (ή) υπό μορφή πίνακα όπου περιλάμβανε το ποσόν του δανείου, τη λήψη των τόκων ως και άλλες προθεσμίες εξόφλησης. Τούτο τηρούσε ο γιος του οικοδεσπότη. Προκειμένου δε περί Δήμου που δάνειζε σε πολίτες υπήρχε ειδικός υπάλληλος καλούμενος "επιμελητής του Καλενδαρίου" (*curator calendarii*) ή "λογιστής (*logista*)

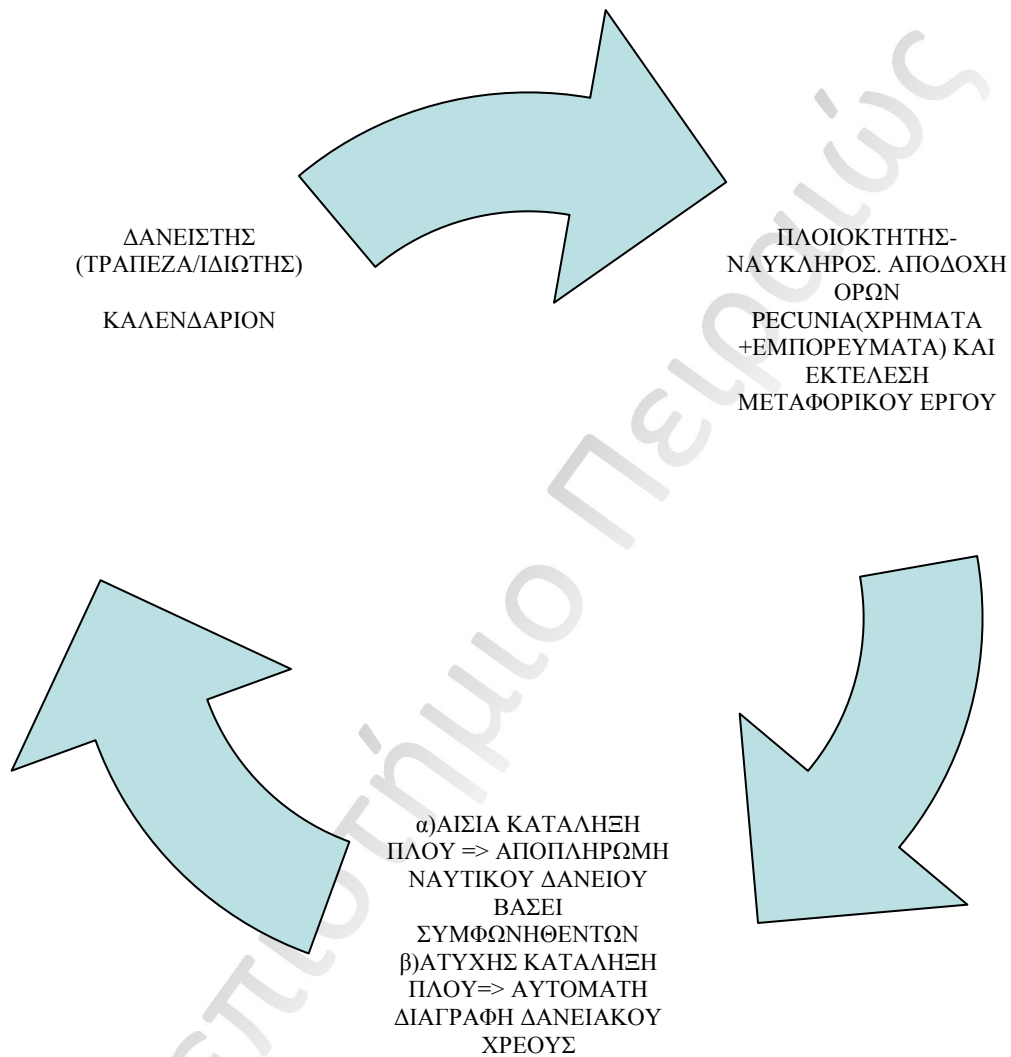
και ενίοτε έφερε τον τίτλο του "ζητητού" (quaestor). Έτσι εκ του βιβλίου αυτού καλείτο "calendarium exercere" (τηρείν καλενδάριον) ο δανεισμός, "calendarium legare" (καλενδάριον κληροδοτείν) η κληροδότηση των πιστώσεων φθάνοντας μεταφορικά στην έννοια του Ημερολογίου (σήμερα Calendar). Κύριο και τυπικό γνώρισμα του ναυτικού δανείου όπως το αντέγραψαν οι Ρωμαίοι από τους αρχαίους Έλληνες, δεν ήταν τα υπερποντίως ταξιδεύοντα χρήματα, **αλλά τα εμπορεύματα** που τα υποκαθιστούσαν. Στον ορισμό του ναυτικού δανείου από το Μοδεστίνο, η λέξη pecunia αντιστοιχεί στον ελληνικό όρο χρήματα. Ο όρος αυτός σημαίνει τόσο τα μετρητά, όσο και τα εμπορεύματα που αγοράστηκαν με αυτά. Δηλαδή η λέξη pecunia ταυτίζεται με τον ελληνικό όρο χρήματα με τη διττή έννοια του όρου, μετρητών και εμπορευμάτων. Το ρωμαϊκό ναυτικό δάνειο είχε στενή σχέση με τις ενώσεις στις οποίες ο εισφορές των συνεταιρών ήταν ανόμοιες και που ο σχηματισμός τους συνηθιζόταν στη Ρώμη. Σχετικά ο Πλούταρχος καταγράφει¹⁶ με καυστικό τρόπο ότι «ο Μάρκος Κάτων υπήρξε ένας μεγάλος χρηματοδότης, που συνήθιζε να δανείζει χρήματα στον πιο ανυπόληπτο τρόπο κερδοσκοπίας, την ασφάλιση πλοίων», εξηγώντας πως «όσοι επιθυμούσαν να δανεισθούν χρήματα, υποχρεώνονταν να σχηματίζουν ενώσεις των 50 ανθρώπων με ανάλογο αριθμό πλοίων για την εξασφάλιση του δανειστή. Ο Μάρκος Κάτων έπαιρνε μερίδιο από κάθε ένωση και έστελνε αντιπρόσωπό του σε κάθε επιχείρηση, εκθέτοντας ένα μικρό μέρος των εγγυήσεών του σε κίνδυνο και αποκομίζοντας μεγάλα κέρδη».

¹⁴ βλ. D' Arms, J.H. & Korff E.C., Roman seaborne commerce, Rome, 1980

¹⁵ βλ. Ιστορία και εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου, εκδ. Σάκουλα, 1989 και Γκόφας Δ., Εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Αθήναι, 1973. Γκόφας Δ., Ιστορία και εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, ΙΙΙ, Αθήνα, 1989. Dernburg E., Σύστημα Ρωμαϊκού Δικαίου, Μετάφραση Γ.Δυοβουνιώτου, Τόμος Β', Εμπράγματος Δίκαιον, Αθήνα, 1912. Δημαράς Ν., Εισηγήσεις ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα, 1896. Λάλωσης Γ., Το δίκαιο των υποθηκών κατά το αρχαίον ελληνικόν και ρωμαϊκόν δίκαιον, Αθήνα, 1911. Λιτζερόπουλος Αλ., Εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα, 1965. Νάκος Γ., Ιστορία ελληνικού και ρωμαϊκού δικαίου, Θεσσαλονίκη, 1991. Παππούλιας Δ., Η εμπράγματος ασφάλεια κατά το ελληνικόν και ρωμαϊκόν δίκαιον, Λειψία, 1909. Πετρόπουλος Γ., Ιστορία και εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα, 1944. Τρωϊανός Σ.Βελισσαροπούλου-Καράκωστα Ι., Ιστορία δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, 2002.

¹⁶ βλ. Πλούταρχου, Βίοι Παράλληλοι, Κάτων

ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΡΩΜΑΪΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ



1.9 Νόμος Κλαυδίου περί ναυτασφάλισης (Lex Claudia)

Όπως προαναφέρθηκε πιο πάνω η ρωμαϊκή νομοθεσία περιλαμβάνει αρκετούς νόμους, οι οποίοι αφορούν στη ναυτιλία και τη θαλάσσια ασφάλιση. Ένας εξέχουσας σημασίας νόμος είναι και ο νόμος Lex Claudia¹⁷, που ψηφίστηκε στην Αρχαία Ρώμη το 218 π.Χ. Συντάκτης του ήταν ο Κουίντος Κλαύδιος. Το κείμενό του απαγορεύει στους συγκλητικούς και στους γιους τους να έχουν στην κατοχή τους εμπορικά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 300 αμφορέων (ένας αμφορέας ισοδυναμεί περίπου με έξι γαλόνια, οπότε ένα τέτοιο πλοίο θα είχε συνολική χωρητικότητα επτά τόνους). Ο νόμος αυτός ουσιαστικά εμπόδιζε τις οικογένειες των πατρικίων να έχουν πρόσθετα εισοδήματα από το θαλάσσιο εμπόριο. Γενικότερα στη Ρώμη οι εμπορικές δραστηριότητες θεωρούνταν ασχολίες των χαμηλότερων τάξεων, ενώ τα μέλη της υψηλής κοινωνίας βάσιζαν τον πλούτο τους στην εκμετάλλευση των γαιών, τις διοικητικές θέσεις και τα λάφυρα των πολέμων. Ο Lex Claudia είχε σαν στόχο να περιορίσει τα κέρδη από το εμπόριο για τους Πατρικίους.

¹⁷ βλ. Livy's History of Rome, Vol.3, Book 21.63 καθώς και O. Everhand Thesaurus Juris Romani, Continens Rariora Meliorum Interpretum Opuscula, In Quibus Jus Romanum Emendatur, Explicatur, Illustratur, Volume 5, 2012. Thomas J.A.C., Textbook of Roman Law, Amsterdam-New York-Oxford, 1976. Watson A., The Law of the Ancient Romans, Dallas, 1970. Jhéring R. von, De l'esprit du droit Romain, (Traduction par Ode Meuleraere), Paris, 1903. Villers R., Rome et le droit privé, Paris, 1972. Villers R., Droit Romain, Paris, 1952. Arangio-Ruiz V., Istituzioni di diritto romano, Napoli, 1952. Biondi B., Istituzioni di Diritto Romano, Milano, 1952. Bonfante P., Istituzioni di diritto romano, Torino, 1946.

1.10 Γαβίνειος Νόμος περί ναυτασφάλισης (Lex Gabinia)

Η συμβολή των Ρωμαίων στη ναυτασφάλιση ομοιάζει τόσο με προγενέστερες προσπάθειες, όπως αυτή του Μίνωα που οργάνωσε το πρώτο πολεμικό ναυτικό του κόσμου αλλά και με μεταγενέστερες, όπως το σύγχρονό μας EURO NAVY. Ο νόμος με τον οποίο έλαβε χώρα η έναρξη της εκ θεμελίων ρήξη με το φαινόμενο της πειρατείας ήταν ο Γαβίνειος νόμος ή *lex de uno imperatore contra praedores instituendo / lex de piratis persequendis*¹⁸, έκτακτο νομοθέτημα της ύστερης περιόδου της Ρωμαϊκής Δημοκρατίας (67 π.Χ.), με θέμα την καταστολή της πειρατείας από τον ύπατο Γάιο Πομπήιο. Το όνομά του νόμου οφείλεται στον εισηγητή του, το δήμαρχο (τριβούνο) Γαβίνιο. Η οριστική εκκαθάριση ολόκληρης της Μεσογείου από την πειρατεία τον πρώτο καιρό δεν ήταν αποτέλεσμα συγκεκριμένης αντιπειρατικής δράσης, αλλά παράπλευρη συνέπεια της εγκαθίδρυσης του ρωμαϊκού imperium. Σε αυτή τη βάση η Ρώμη έπεισε πολλούς πειρατές να εγκαταλείψουν τους αρχηγούς τους, παραχωρώντας ως επιβράβευση χωράφια¹⁹ στη Μικρά Ασία και την επαρχία της Αχαΐας για να ζήσουν ειρηνικά.

¹⁸ βλ.Α. Konstam, A complete history of piracy, Osprey, 2008. Επίσης Braund D.C., Piracy under the principate and the ideology of imperial eradication, war and society in the Roman world, p.195-212, London 1993.

¹⁹ βλ. A. Konstam, A complete history of piracy, Osprey, 2008. Επίσης Braund D.C., Piracy under the principate and the ideology of imperial eradication, war and society in the Roman world, p.195-212, London 1993. Hopkins, K., Taxes and Trade in the Roman Empire (200BC-AD400), JRS 70, p. 101-125, 1980. Για εμπάθουση πρβλ. Crawford, M.H., Coinage and Money under the Roman Republic: Italy and the Mediterranean Economy, London 1985. Crawford, M.H., L'Imperio Romano e le strutture economiche e sociali delle province, Κώμο 1986. Crook, J.A., Law and life of Rome, London 1967. Duncan-Jones, R.P., Economy of the Roman Empire, Cambridge 1982 Garnsey, P., Grain for Rome, p.118-130, London 1983. Polanyi, K., Tchernia A., Rêves, de richesse, empruntset commerce maritime, dans l'exploitation de la mer, del'Antiquité II, Vie Rencontre Internationale d'archéologie et d'histoire d'Antibes, p.123-130. Ryberg, I.S., Greek and Roman Accounting, Studies in the history of accounting, p.14-57, London 1955. Garnsey, P., Trade in the Ancient Economy, London 1983. Giovanni, A., Rome et la circulation monétaire en Grèce au II e siècle avant Jésus Christ, Basel 1978. Huvelin, P. Etudes d'histoire du droit commercial romain, Paris 1929. Polanyi, K., Primitive, Archaic and Modern Economies. Essays of Karl Polanyi, Dalton G., New York 1968. Hopkins, K., Economic growth and towns in Classical Antiquity, Towns in Societies, p.35-77, Cambridge 1978. Andrea J., A propos de la vie financière à Pouzzoles: Cluvius et l' époque augustéene, p.47-62 Στρασβούργο 1983. Brunt, P.A., The equites in the late Republic, Seager R., The crisis of the Roman Republic, p.83-115, Cambridge 1969.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΕΣΑΙΩΝΑ

2.1 Προέλευση Βυζαντινού Δικαίου. Η σημασία της κωδικοποίησης νόμων.

Η βυζαντινή αυτοκρατορία αποτέλεσε τον κληρονόμο των ρωμαϊκών εμπορικών και ναυτικών δραστηριοτήτων. Θεσμοί όπως το ρωμαϊκό εμπορικό ναυτικό, οι κύριοι θαλάσσιοι δρόμοι, η χρηματοδότηση των πλόων έλκουν την καταγωγή τους από το ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο της κλασικής περιόδου. Το βυζαντινό Ναυτικό Δίκαιο μπορεί να θεωρηθεί ως ένα από τα ιστορικότερα ναυτικά δίκαια ανά τους αιώνες, επηρεάζοντας καταλυτικά τη δημιουργία σύγχρονων Ναυτικών Δικαίων. Μέσω των πολιτειακών θεσμών – κληροδότημα της *res publica* στο *imperium*- συστήνονται οι πεσσοί επί των οποίων θα εδρασθεί το βυζαντινό πολιτικό σύστημα²⁰. Το πλέον διάσημο νομοθέτημα του Βυζαντίου είναι έργο του Ιουστινιανού {Πανδέκτες (*Digesta*) [εικ 2, παρ.]} , ο οποίος προχώρησε σε μνημειώδη κωδικοποίηση ρωμαϊκών νόμων και από τις τέσσερις περιόδους του Ρωμαϊκού Δικαίου, χωρίς να επιφέρει τεράστιες αλλαγές, αφού εξάλλου ο στόχος του ήταν να συμπυκνώσει και να εκσυγχρονίσει την ήδη υπάρχουσα έννομη τάξη. Νομικό έργο επίσης του Ιουστινιανού είναι οι Νεαρές [εικ.2, παρ] Στη συνέχεια, οι αυτοκράτορες Λέων Ίσαυρος ο Γ΄, Βασίλειος Μακεδών ο Α΄ και Λέων Ίσαυρος ο ΣΤ΄ παράγουν επίσης σημαντικά νομοθετήματα, όπως η Εκλογή των Νόμων, το *Corpus Iuris Civilis* [εικ.8,παρ.], ο Νόμος Γεωργικός [εικ.5, παρ], Νόμος Ροδίων ναυτικός, ο Πρόχειρος Νόμος, η Εισαγωγή, τα Βασιλικά, το Επαρχικόν βιβλίον [εικ.11, παρ], η Σύνοψις Μείζων και η Πείρα²¹ .

²⁰ G.I., Brătianu, *Études byzantines d'histoire économique et sociale*, Paris 1938. καθώς και A.R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean AD. 500-1100*, Princeton-N.Jersey, 1951.

²¹ A. Stöckle, *Spätromische und byzantinische Zünfte. Untersuchungen zum sogenannten επαρχικόν βιβλίον Leons des Weisen (Klio, Beiheft IX)*, Leipzig 1911 καθώς και ειδικότερα Α.Π. Χριστοφιλόπουλος, *Το επαρχικόν βιβλίον Λέοντος του Σοφού και αι συντεχνίαι εν Βυζαντίω*, Αθήνα 1935., Moskva-Leningrad 1961. Επίσης, P. Scott, *The civil Law*, Cincinnati, 1932. και Σπύρος Τρωιάνος, *Η μετάβαση από το ρωμαϊκό στο βυζαντινό δίκαιο*, Τα Ιστορικά, τομ.3, τ/χ.6 (Δεκέμβριος 1986),σελ.267-281.

2.2 Ναυτικές διατάξεις Βυζαντινού Δικαίου μέχρι και τα Βασιλικά.

Στο έργο του Ιουστινιανού οι διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα που αφορούν στο Ναυτικό Δίκαιο εντοπίζονται κυρίως στον Πανδέκτη και τον Κώδικα. Ο Κώδικας ωστόσο υστερεί σε έκταση σε σχέση με τον Πανδέκτη, στον οποίο βρίσκεται νομικό υλικό ευρέως φάσματος και υψηλότερης ανάλυσης. Η Νεαρά 106 από το βιβλίο των Εισηγήσεων, προσφέρει αναλυτική εικόνα αναφορικά με τα Ναυτικά Δάνεια, τις αγωγές exercitoria και institoria και για τα ναύγια. Ο Πανδέκτης επεκτείνεται ακόμα στις αγωγές για κλοπή, για ιδιοποίηση και αρπαγή φορτίων, στα θέματα αποβολής φορτίων και συνεισφοράς (όπου αναφέρεται και η Lex Rhodia de iactu), σε αγοραπωλησίες και στην ανάληψη του κινδύνου του πωληθέντος.

Ειδικότερα, τα κυριότερα θέματα που πραγματεύεται ο Κώδικας²² είναι τα εξής: C.4.25 «De exercitoria et institoria actione». C.4.32 «De usuris». C.4.33 «De nautico fone». C.11.2 «De navicularis seu naucleris publicas species transportantibus». C.11.3 «De prediis naviculariorum». C.11.4 «De navibus non excusandis». C.11.5 «Ne quid oneri publico imponatur». C.11.6 «De naufragiis». Τα κυριότερα θέματα που πραγματεύεται ο Πανδέκτης είναι τα εξής: D.4.9 «Nautae caupones stabularii ut recepta restituant». D.14.1 «De exercitoria actione». D.14.2 «De lege rhodia de iactu». D.14.3 «De institoria actione». D.18.6 «De periculo et commodo rei venditae». D.19.1 «De actionibus empti venditi». D.19.2 «Locati conducti». D.22.2 «De nautico foenore». D.47.5 «Furti adversus nautas caupones stabularios». D.47.9 «De incendio ruina naufragio rate nave expugnata». Τα κυριότερα θέματα που αφορούν σε θέματα Ναυτικού Δικαίου και πραγματεύονται οι Εισηγήσεις είναι τα εξής: στην Εισήγηση I.2.1.48 αναφέρεται ότι δεν θεωρούνται προϊόντα εγκατάλειψης τα εμπορεύματα που θυσιάζονται στη θάλασσα για να μειωθεί το βάρος του πλοίου σε περίπτωση πρόνυσης ή διατοιχισμού. Στην Εισήγηση I.3.14.2 αναλύεται το μέγεθος της ευθύνης του οφειλέτη σε περίπτωση ναυαγίου. Στην Εισήγηση I.4.5.3 αναλύεται η ευθύνη του ναυκλήρου σε περίπτωση κλοπής του πλοίου και στις Εισηγήσεις I.4.7.2 και I.4.7.8, αναλύονται τα αφορώντα στις action exercitoria και action institoria.

²²Corpus Iuris Civilis: Codex Iustinianus, Recognovit Paulus Krueger, Nabu Press, 2011, Italy

2.3 Η Εκλογή και το Παράρτημα ως ρύθμιση των ναυτικών δανείων.

Στην Εκλογή, το άρθρο 10.1.1, αφορά ρητά στο ναυτικό δάνειο: « Εάν τις εγγράφως ή και αγράφως λογάριον ή και αργύριον ή και έτερον είδος το οιονούν εν τη γη ή και εν τη θαλάσση δανείσεται, κατά το στοίχημα και την μεταξύ αυτών προθεσίαν απολαμβανέτω ο δανείσας τα ίδια, μη έχοντος άδειαν του δανεισαμένου εχθρικήν επιδρομήν ή ναυάγιον θαλάσσης ή ετέραν την οιανούν αφορμήν προς διαστροφήν ή αναγωγήν προτίθεσθαι του δανείσαντος»²³. Το συγκεκριμένο άρθρο ενσωματώνει την νομική αντίληψη περί κοινών δανείων και στα ναυτικά κατά τρόπο ενιαίο, χωρίς να γίνεται λόγος για τη μείζονα διαφορά τους, δηλαδή τα υψηλότερα επιτόκια των ναυτικών δανείων που οφείλονταν στην ανάληψη του ασφαλιστικού κινδύνου. «Η Εκλογή των νόμων εν συντόμω και επιδιόρθωσις επί το φιλανθρωπότερον»²⁴ οδήγησε στο σχηματισμό ενός αθροίσματος κειμένων-διατάξεων, το Παράρτημα (appendix), του οποίου η βασική φάση σχηματισμού του πρέπει να είχε συμπληρωθεί μέσα στον 8^ο αιώνα. Τα κείμενα του Παραρτήματος, πηγάζουν κυρίως από το CIC. Σε μια *sensu lato* απόδοση του βασικού σκοπού δημιουργίας του Παραρτήματος περιλαμβάνονται και οι τρεις νόμοι, ο Γεωργικός Νόμος, ο Νόμος Ροδίων Ναυτικός και ο Στρατιωτικός Νόμος, καθώς επίσης το Μωσαϊκό Παράγγελμα, η διάταξη περί καινοτομιών του Ζήνωνος, μερικές Νεαρές και άλλα.²⁵

²³ Βλ. Burgmann, *Ecloga*, (σελ204)

²⁴ Ελένη Γλύκατζη-Ahrweiler *L' ideologie politique de l' Empire Byzantin*, 1975 (μετάφραση Τούλας Δρακοπούλου ως *Η πολιτική ιδεολογία της Βυζαντινής αυτοκρατορίας*, εκδ. Ψυχογιός, 1988.

²⁵ βλ. Α.Α. Βασιλιεφ, *Ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας 324-1453 μ.Χ.*, Πάπυρος Πρεσς, Αθήνα 1971 και Παπαρρηγόπουλος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Βιβλίο 10, κεφ. Β' , παράγρ. Τελευταία, καθώς και Παπαρρηγόπουλος, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Βιβλίο Ι' κεφ. Β' παρ. 2 και κεφ. Γ' , παρ. τελευταία. Επίσης, Runciman, *Byzantine Civilization* (μετάφραση Δέσποινας Δετζώρτζη ως *Βυζαντινός Πολιτισμός*), εκδ. Ερμείας 1933, σελ.49-50, 86,234 .

2.4 Η Εισαγωγή των Μακεδόνων περί ναυτασφάλισης.

Η Εισαγωγή και ο Πρόχειρος περιέχουν διατάξεις που ρυθμίζουν ρητά θέματα ναυτικού δικαίου²⁶. Ειδικότερα, τρία άρθρα του τίτλου 24 περί μισθώσεως ζ', η', θ', Ζ': «Εάν ναύκληρος μη δυνάμενος εισελθείν εν τω λιμένι μεταγάγη τα φορτία εις πλοίον σου και ναυαγήση το σόν ενέχεται ο πρώτος ναύκληρος, εάν παρά γνώμην των δεσποτών τα φορτία μετήγαγεν ή παρά καιρόν ή εις ανεπιτήδειον πλοίον. Ει δε μη εποίησε ραθυμίαν ουκ ενέχεται».²⁷

Η': «Εάν πλοίον ναυαγήση δια το μη σχειν κυβερνητη ενέχεται τοις επιβαταις ο ναύκληρος».²⁸

Θ': «Του πλοίου ναυαγήσαντος ο ναύκληρος αποδίδωσι τα ναύλα άπερ έλαβεν εν προχρεία ως μη μετακομίσας τα των επιβατων φορτία».²⁹

το άρθρο γ' του τίτλου 25 περί καταθήκης :

Γ': «Επί των από θορύβου ή εμπρησμού ή συμπτώσεως ή ναυαγίου παρακατιθεμένων κατά μεν του λαβόντος εις το διπλούν αγωγή αρμόζει κατά δε των κληρονόμων από μεν δόλου του διαθεμένου εις το απλούν από δε οικείου εις το διπλούν επί δε των λοιπών παρακαταθηκών εις το απλούν η αγωγή δίδεται».³⁰

Τα δυο άρθρα κη' και μ' του τίτλου 40 περί ποινών :

ΚΗ': «Κατά του αρπάσαντος πράγμα από εμπρησμού ή καταπτώσεως ή ναυαγίου ή κατά του αποδεχομένου κατά δόλον τα τοιαύτα πράγματα εντός ενιαυτού εις το τετραπλάσιον δίδεται η αγωγή μετά δε τον ενιαυτόν εις το απλούν».³¹

Μ': «Ο διδάσκων τους βαρβάρους ναυς κατασκευάζειν κεφαλική τιμωρία υπόκειται».³²

²⁶⁻³². N. Svoronos, *Les Nouvelles des empereurs macédoniens concernant la terre et les stratiotes*. Introduction, édition, commentaires. Édition posthume et index établis par P.Gounaridis, Athènes, 1994 και Μιχαήλ Ψελλός, *Orationes panegyricae*, Dennis, G.T. (ed.), Michaelis Pselli, *Orationes panegyricae*, Stutgard-Lipsia 1994.

2.5 Οι Νεαρές του Λέοντος ΣΤ΄ περί ναυτασφάλισης.

Από τις Νεαρές του Λέοντος ΣΤ΄³³, συναφές αντικείμενο με το θέμα μας έχουν οι:

Η Νεαρά 62, αφορά στην ποινή που επιβάλλεται στον εκποιώντα δημόσια περιουσία.

Η Νεαρά σχετίζεται άμεσα με τη διάταξη των Βασιλικών Β.53.1.93, η οποία τροποποιεί τη σχετική διάταξη του Κώδικα C.11.2.5. με τον υπαίτιο, αντί να αποκεφαλίζεται, να υποχρεώνεται πλέον να αποζημιώσει στο τετραπλάσιο.³⁴

Η Νεαρά 63, περιορίζει την ποινή εκείνων που μεταφέρουν στους εχθρούς απαγορευμένα εμπορεύματα.³⁵

Η Νεαρά 64, περιορίζει επίσης την ποινή εκείνων που αποκρύπτουν αντικείμενα που προέρχονται από ναυάγια. Η Νεαρά είναι σχετική με τη διάταξη των Βασιλικών Β.53.3.43 αλλά τροποποιεί τις αυστηρότατες διατάξεις του Ιουλίου Νόμου περί βίας και αρπαγής.³⁶

Η Νεαρά 83, καθορίζει τον τόκο των δανείων.³⁷

Η Νεαρά 92, περί του εκτυφλώσαντος εκόντι και με αντικείμενο ποινικού κυρίως δικαίου, σχετίζεται με το NPN (το άρθρο Ν2.7), το οποίο αναφέρεται στις ποινικές και αστικές κυρώσεις εξ αιτίας σωματικών βλαβών, που προξενούν σε τρίτους οι ναυτικοί.³⁸

³³⁻³⁸ βλ. Σ. Ν. Τρωϊάνος, Οι Νεαρές Λέοντος Σ΄ του Σοφού. Προλεγόμενα, κείμενο, απόδοση στη νεοελληνική, ευρετήρια και επίμετρο, εκδ. Ηρόδοτος, σελ. 594, Αθήνα 2007. Σ. Ν. Τρωϊάνος, Η θέση του νομικού-δικαστή στη βυζαντινή κοινωνία. Αθήνα 1993 και Κόλιας Τ.– Χρόνη Μ. (επιμ.), Το Επαρχικόν Βιβλίον Λέοντος ς΄ του Σοφού, Αθήνα, 2010

2.6 Ναυτική ασφάλιση και Ναυτικό Δάνειο Βυζαντίου.

Περί το έτος 900 π.Χ ο Νικηφόρος εγκαινίασε πιστωτικό ίδρυμα, με κύρια δραστηριότητα την έκδοση ναυτικών δανείων προς χρηματοδότηση εμπορικών πλόων, με πρωταρχικό γνώμονα την εξασφάλιση των αναγκαίων εισαγωγών πρώτων υλών αλλά κυρίως τελικών αγαθών για κάλυψη της ζήτησης αγαθών καθώς και τη διευκόλυνση των εξαγωγών προϊόντων τα οποία για μεγάλο διάστημα εξήγοντο από όλη την βυζαντινή επικράτεια προς γείτονα κράτη³⁹. Η τελική μορφή του βυζαντινού ναυτικού δανείου αποτελεί συνισταμένη διαφόρων επιρροών, όπως της υψηλής πληθωριστικής τάσης της μεσοβυζαντινής περιόδου, όπως και του Νόμου Ροδίων⁴⁰.

Απόδειξη της πληθωριστικής τάσης, αποτελεί η εκτόξευση του επιτοκίου δανεισμού στο διπλάσιο του συνήθους για την εποχή επιτοκίου δανεισμού. Στο 14ο βιβλίο των Πανδεκτών του Ιουστινιανού βρίσκονται ρυθμίσεις σχετικά με το Δίκαιο της Γενικής Αβαρίας(14.2.8,14.2.4.1-2), που προέρχεται από τον Νόμο των Ροδίων.⁴¹ Διάταξη ορίζει το Κράτος κύριο των καταλοίπων ναυαγίου αν δεν είναι γνωστός ο ιδιοκτήτης(14.1.6.)⁴². Ο τυχερός χαρακτήρας του ναυτικού δανείου επέτρεπε τα υψηλά επιτόκια, χωρίς να καταργούνται οι γενικές διατάξεις περί τοκογλυφίας⁴³, εφόσον η αποπληρωμή του δανείου γινόταν μόνο στην αίσια έκβαση του πλού. Σε χωρίο των Πανδεκτών ορίζεται η καταβολή ποσού «εάν το πλοίο επιστρέψει από την Ασία»⁴⁴

³⁹βλ. M.F. Hendy, *Studies in the Byzantine Monetary Economy c.300-1450*, Cambridge 1985 και Ε. Αντωνιάδη- Μπιμπίκου, *Το Βυζάντιο και ο ασιατικός τρόπος παραγωγής (Μελέτες κέντρου Μαρξιστικών Ερευνών)*, Αθήνα 1998. Συγκριτική ανάλυση βάσει J. Duiat, *Les rentiers del impôt. Recherches sur les finances municipales dans la Pars Orientis au IVe siècle.*[Byzantina Vindobonensia, 21], Wien 1993

^{40,43} βλ. J. Duiat, *Les rentiers del impôt. Recherches sur les finances municipales dans la Pars Orientis au IVe siècle.*[Byzantina Vindobonensia, 21], Wien 1993 και E.Harvey, *Economic Expansion in the Byzantine Empire 900-1200*, Cambridge 1990. Πρβλ. με D. A. Zakynthinos, *Crise monétaire et crise économique à Byzance du XIIIe au XVe s.* Αθήνα 1948 και St. Runciman, *Byzantine Trade and Industry (C.E.H. of Europe, σελ. 86-118)*, Cambridge, 1952. F. Dölger, *Beiträge zur Geschichte der byzantinischen Finanzverwaltung besonders des 10. und 11.Jh.*, Leipzig-Berlin 1927 (ανατ. Hildesheim 1960) και J. Karayannopoulos, *Das Finanzwesen des frühbyzantinischen Staates*, München 1958.

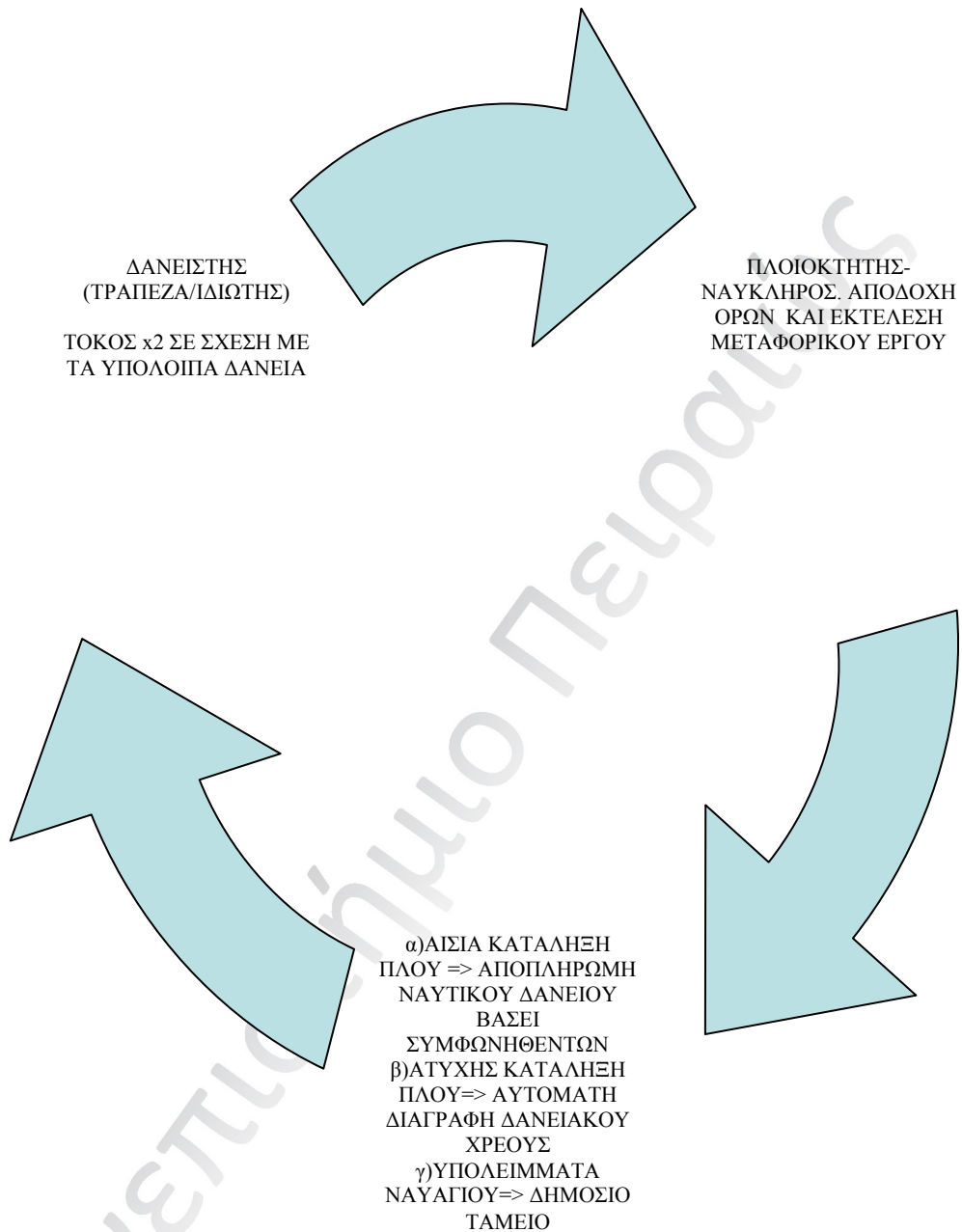
⁴¹ βλ. Mommsen T., Krueger P., Digesta Iustiniani Augusti, Berolini apud Weidmannos, 1870, Oxford: Domini Nostri Sacratissimi principis Iustiniani iuris enucleate ex omni vetere iure collecti digestorum seu pandectarum, Liber quartus decimus (14.2.0-14.2.10) : «Lege Rodia [Rhodia] cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est. 14.2.0. De lege Rodia [Rhodia] de iactu. 14.2.1 Paulus libro secundo sententiarum. 14.2.2 Paulus libro 34 ad edictumpr. Si

laborante nave iactus factus est, amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent: is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest. Servius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent. Immo etsi "non" retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum vectoribus: quid enim si vectores sint, qui nullas sarcinas habeant? Plane commodius est, si sint, retinere eas. At si non totam navem conduxerit, ex conducto aget, sicut vectores, qui loca in navem conduxerunt: aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent. 1. Si conservatis mercibus deterior facta sit navis aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio, quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit: nam et si faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei qui locaverit opus. Sed si voluntate vectorum vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet. 2. Cum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coegissent praetereaque multi vectores servi liberique in ea navigarent, tempestate gravi orta necessario iactura facta erat: quaesita deinde sunt haec: an omnes iacturam praestare oporteat et si qui tales merces imposuissent, quibus navis non oneraretur, velut gemmas margaritas? Et quae portio praestanda est? Et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat? Et qua actione ea res expediri possit? Placuit omnes, quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent: itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. Iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet. Corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse. Ex conducto dominos rerum amissarum cum nauta, id est cum magistro acturos. Itidem agitur, an etiam vestimentorum cuiusque et anulorum aestimationem fieri oporteat: et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent, quo in numero essent cibaria: eo magis quod, si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet in commune conferret. 3. Si navis a piratis redempta sit, servius ofilius labeo omnes conferre debere aiunt: quod vero praedones abstulerint, eum perdere cuius fuerint, nec conferendum ei, qui suas merces redemerit.»

⁴² βλ. Mommsen T., Krueger P., Digesta Iustiniani Augusti, Berolini apud Weidmannos, 1870, Oxford: Domini Nostri Sacratissimi principis Iustiniani iuris enucleate ex omni vetere iure collecti digestorum seu pandectarum, Liber quartus decimus : (14.1.6) Paulus libro sexto brevium : pr. si servus non voluntate domini navem exercuerit, si sciente eo, quasi tributaria, si ignorante, de peculio actio dabitur».

⁴⁴ βλ. Mommsen T., Krueger P., Digesta Iustiniani Augusti, Berolini apud Weidmannos, 1870, Oxford: Domini Nostri Sacratissimi principis Iustiniani iuris enucleate ex omni vetere iure collecti digestorum seu pandectarum, Liber tricesimus duo (32.54) : «Si pure tibi legavero, deinde postea scripsero ita: "**Hoc amplius si navis ex asia venerit, heres meus ei fundum dato**", verius est eo verbo "amplius" superiora repeti, sicuti dicimus "Lucius Titius plebi quina milia dedit, hoc amplius Seius viscerationem", quina quoque milia Seium dedisse intellegimus et "Titius accepit quinque, Seius hoc amplius fundum", Seium quinque quoque accepisse intellegimus.»

ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ



2.7 Ο Κώδικας Ροδίων Ναυτικός ως προς τη ναυτασφάλιση.

Κατά τη διάρκεια της πρώτης Μακεδονικής δυναστείας, έλαβε χώρα προσπάθεια εκ νέου κωδικοποίησης νόμων, με κύριο στόχο την επικαιροποίηση του Ιουστινιάνειου νομοθετικού έργου προς διττή κατεύθυνση. Αρχικά, την επιβίωση στη βυζαντινή έννομη τάξη αποκλειστικά νομοθετημάτων που ανταποκρίνονταν στις σύγχρονες για την εποχή ανάγκες και στη συνέχεια εξαίρεσης επί μακρόν ανενεργών διατάξεων. Στο έργο του 11^{ου} αι. Τιπούκειτος ανασυγκροτούνται οι αυτοκρατορικές ρυθμίσεις – κωδικοποίηση νόμων που ονομάστηκαν Βασιλικά και ήταν έργο του Λέοντος ΣΤ΄ του Σοφού. Μέσα στο κείμενο των Βασιλικών βρίσκονται εγκατεσπαρμένες οι διατάξεις και οι ρυθμίσεις που αποτελούν τον Κώδικα Ροδίων Ναυτικό. Ο Κώδικας Ροδίων Ναυτικών δεν ταυτίζεται με την ιδιωτική συλλογή κανόνων που απαντά στον Ιουστινιάνειο Πανδέκτη, με όνομα Νόμος Ροδίων⁴⁵, και η οποία αποτελεί την ενσωμάτωση του εθιμικού δικαίου των Ροδίων, σε σχέση με ότι εκείνο αφορούσε σε θαλάσσιες μεταφορές (πρόσωπα, διαδικασίες, πρακτικές), στην βυζαντινή έννομη τάξη της εποχής ρυθμιστικά και κανονιστικά προς θεσμούς – βάσεις του θαλάσσιου εμπορίου, όπως ναυλοσύμφωνα, πλήρωμα, φορτοεκφόρτωση, διασπορά ευθύνης σε περίπτωση αβαρίας, κ.ά.⁴⁶

Ο Κώδικας Ροδίων Ναυτικός αποτελείται από 66 άρθρα. Το πρώτο τμήμα απαρτίζουν 19 άρθρα πρωτότυπης θεματολογίας:

- Άρθρα 1-7 : Ορισμός αμοιβών πληρώματος.⁴⁷
- Άρθρα 8-13 : Ορισμός υποχρεώσεων επιβατών.⁴⁸
- Άρθρο 14 : Ορισμός παρακαταθήκης πολύτιμων ειδών.⁴⁹
- Άρθρο 15 : Ορισμός ορκοδοσίας επιβαινόντων στο πλοίο.⁵⁰
- Άρθρο 16 : Ορισμός τρόπου υπολογισμού αξίας πλοίου.⁵¹
- Άρθρα 17-19 : Ορισμός μεθόδων χρηματοδότησης πλόων.⁵²

⁴⁵⁻⁵² βλ. Δημήτριος Λέτσιος, "Νόμος 'Ροδίων Ναυτικός", Ρόδος, 1996 και H. J. Scheltema – N. van der Wal, vol. A VII 1974. S. Lopez –J.A.Raymond, Medieval Trade in the Mediterranean, N.York 1955.

Το δεύτερο τμήμα απαρτίζουν 47 άρθρα που περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για όλα τα στάδια της θαλάσσιας μεταφοράς.

- Άρθρα 1 – 8 : Ορισμός ποινικών διατάξεων περί κλοπών, υπεξαίρέσεων και σωματικών βλαβών.⁵³
- Άρθρο 9 : Ορισμός γενικών αρχών εκβολής και συμμετοχής σε κοινή αβαρία.⁵⁴
- Άρθρο 10 : Ορισμός συνεπειών υπαιτιότητας σε ζημία ή ναυάγιο.⁵⁵
- Άρθρα 16-18 : Ορισμός διατάξεων δικαίου συμβάσεων ναυτικών δανείων.⁵⁶
- Άρθρα 17,21 : Ορισμός διατάξεων περί χρεοκοινωνία και κερδοκοινωνία.⁵⁷
- Άρθρα 11,19,20,24: Ορισμός διατάξεων ναύλωσης και αξιοπλοΐας.⁵⁸
- Άρθρα 22,23 : Ορισμός δικαιωμάτων και υποχρεώσεων ναυλωτή και εκναυλωτή.⁵⁹
- Άρθρο 25 : Ορισμός ρυθμίσεων σταλιών.⁶⁰
- Άρθρο 36 : Ορισμός διατάξεων συνεπειών σύγκρουσης πλοίων.⁶¹
- Άρθρα 30-35, 37-44: Ορισμός συνεπειών επέλευσης κινδύνων.⁶²
- Άρθρα 45-47 : Ορισμός διατάξεων ναυαγιαίρεσης και δικαίου αποσώζοντος.⁶³

⁵³⁻⁶³. Δημήτριος Λέτσιος, "Νόμος 'Ροδίων Ναυτικός", Ρόδος, 1996

2.8 Η επιρροή παπικού διατάγματος του 1234 στη ναυτασφάλιση.

Πέρα από το νομικό πλαίσιο με προέλευση τη ναυτική, ναυτιλιακή και εμπορική κοινότητα, οι ναυτασφαλιστικοί θεσμοί ορίστηκαν εκ νέου και προσαρμόστηκαν σε αποφάσεις εξωγενούς της οικονομικής δραστηριότητας προέλευσης. Μία τέτοιου είδους εξέλιξη είναι και η επιρροή που ασκήθηκε στις ναυτασφαλίσεις από μία παπική απόφαση, ένα παπικό «Decretum»⁶⁴, του οποίου η επιρροή, όπως θα δούμε, υπήρξε καταλυτική στην διαμόρφωση του πλαισίου στο οποίο λάμβανε χώρα ο θεσμός της ασφάλισης και ένεκα του οποίου ανέκυψε – ανακαλύφθηκε αυτό που στις μέρες μας ονομάζεται hedging, δηλαδή αντασφάλιση. Πρόκειται για ορόσημο στην ιστορική εξέλιξη των ναυτασφαλιστικών θεσμών καθώς η θαλάσσια ασφάλιση αποκτά τρόπον τινά την σχηματική «κυκλικότητα» που τη διέπει ακόμα και σήμερα. Η σημασία της αντασφάλισης είναι καίρια και αυταπόδεικτη στη σύγχρονη εποχή, καθώς έχει συσχετιστεί με επιστημονικούς κλάδους όπως είναι η διασπορά κινδύνου στις επενδύσεις, η αποτίμηση διαφόρων assets στα χρηματοοικονομικά και η διαχείριση του ρίσκου. Ωστόσο εξίσου εντονότατο επιστημονικό ενδιαφέρον προκαλούν οι συνθήκες που οδήγησαν τους ασχολούμενους με το θαλάσσιο εμπόριο ήδη κατά την πρώιμη υστεροβυζαντινή περίοδο να εφεύρουν την αντασφάλιση, της οποίας η καθιέρωση ήταν άμεση. Θα πρέπει επίσης να νοηθεί πολυσήμαντα το κατά πόσον η ανακάλυψη της αντασφάλισης συνδέεται με την κατάργηση του ναυτικού δανείου και επαγωγικά με το εξ αυτής δημιουργούμενο κενό στην πρακτική των θαλασσιών μεταφορών. Το «Decretum» του Παπά Γρηγορίου του ΙΧ [εικ.12], απαγόρευσε όλες τις συμφωνίες με τόκο ⁶⁵, πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα την απαγόρευση και του ναυτικού δανείου. Αυτή η απαγόρευση των «συμφωνιών με τόκο», ήταν βασικά η αιτία της μετατροπής του ναυτικού δανείου σε θαλασσφάλιση. Το 1236 η Ρωμαιοκαθολική Εκκλησία, περιέλαβε και το ναυτικό δάνειο στις απαγορεύσεις για τόκους, φέρνοντας, έτσι μεγάλη αναστάτωση στους κόλπους της ναυσιπλοΐας. Για να αντιμετωπίσουν την απαγόρευση αυτή οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία επινόησαν άλλες μεθόδους χρηματοδότησης και ανάληψης του κινδύνου, συλλαμβάνοντας την σπερματική έννοια της σύγχρονης ασφάλισης.

⁶⁴ «Decretalium compilation, Gregorius Episcopus servus servorum Dei...», EPISTOLAE DECRETALES, <http://www.intratext.com/ixt/lat0833>

⁶⁵ Berliner, *Gesch. der Juden in Rom, Frankfurt-on-the-Main, 1893* και ειδικότερα τους Vogelstein and Rieger, *Gesch. der Juden in Rom, Berlin, 1895*. M. Angold, *A Byzantine Government in Exile: Government and Society under the Lascarids of Nicaea (1204-1251)*, London 1975

Οι μέθοδοι ήταν οι ακόλουθες:

Α) Διαχωρίζοντας την ανάληψη του κινδύνου σε εγγρήματους όρους από την παράνομη προκαταβολή συνάπτονταν ατομικές δανειακές συμβάσεις και μια επιπλέον σύμβαση για την ανάληψη του κινδύνου, με την οποία αποδεικνυόταν ετεροπροσωπία πιστωτή και εγγυητή του κινδύνου, οδηγώντας σε σχήμα πλησιέστερο της σύγχρονης εποχής με τον ασφαλιστή να καθίσταται «τρίτο» πρόσωπο. Παραλείποντας την προκαταβολή, ο «ασφαλιστής» καλείται να καταβάλει αποζημίωση σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου, ενώ ο «ασφαλισμένος» πληρώνει τον «ασφαλιστή», με ένα πρώιμο είδος ασφαλιστρού.⁶⁶

Β) Προβαίνοντας σε εικονικές πωλήσεις πλοίων και φορτίων, οι πιστωτές αγόραζαν το πλοίο ή/και το φορτίο, υπό τον όρο καταβολής του τιμήματος αποκλειστικά και μόνο σε περίπτωση ναυαγίου. Αν δεν μεσολαβούσε επέλευση του κινδύνου, η εικονική πώληση ακυρωνόταν και ο πωλητής του φορτίου ή/και του πλοίου καλείτο να εξοφλήσει σε εγγρήματους όρους τη συμμετοχή των πιστωτών του αίσια ολοκληρωμένου πλόα. Στο συγκεκριμένο σχήμα, ο πωλητής πλοίου ή/και φορτίου διαδραματίζει το ρόλο του ασφαλιζόμενου, ο αγοραστής του πλοίου ή/και του φορτίου διαδραματίζει το ρόλο του ασφαλιστή με εγγύτητα προς τη σύγχρονη έννοια, η καθορισμένη τιμή πώλησης θα μπορούσε να παραλληλιστεί με το ασφαλιστικό ποσόν και η συμμετοχή του ασφαλισμένου στην οικονομική στήριξη του αγοραστή θα μπορούσε να ονομαστεί πρώιμο ασφάλιστρο. Τόσο μη προκαταβολική οικονομική συνδρομή αλλά και το γεγονός ότι ο ασφαλισμένος γινόταν δεκτικός καταβολής αποζημίωσης από τρίτα πρόσωπα μόνο κατά την επέλευση του κινδύνου μας δημιουργούν την αίσθηση οικειότητας προς τις σύγχρονες πρακτικές της σύναψης συμβάσεων ασφαλιστικής κάλυψης.⁶⁷

Γ) Ανάγοντας τη χρηματοδότηση του πλού καθώς και την συνεπακόλουθη ασφάλιση πλοίου και φορτίου σε παίγνιο τυχαίου χαρακτήρα, οι χρηματοδότες επιχείρησαν να ενταχθούν σε ένα πλαίσιο φύσης δραστηριοτήτων, το οποίο όλως παραδόξως ήταν ανεκτό από την ισχύουσα έννομη τάξη. Ο νόμος κατά την εποχή των μέσων του 13^{ου} αι. απαγόρευε μεν ρητά τον έντοκο δανεισμό, ωστόσο παρουσίαζε ανοχή σε στοιχηματικού τύπου δραστηριότητες, με προϋπόθεση ότι δεν παραβίαζαν την αρχή της νομιμότητας ως προς την προέλευση των κεφαλαίων. Υπό αυτήν τη λογική, το ενδεχόμενο ναυαγίου ή αίσιας έκβασης του πλού αναδεικνυόταν σε στοιχηματική

δραστηριότητα. Τα χρήματα που συλλέγονταν από τον στοιχηματισμό εξυπηρετούσαν τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση απώλειας. Δεν θα ήταν μάλιστα υπερβολή ο ισχυρισμός ότι η ναυτασφάλιση και τα τυχερού χαρακτήρα παίγνια ακολούθησαν παράλληλες πορείες κατά την περίοδο, σε σημείο όπου τα όρια μεταξύ ασφάλισης και στοιχήματος ήταν δυσδιάκριτα.⁶⁸

^{66,67,68}βλ. Δ. Γκόφα, «Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών», εκδόσεις της «Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας», αριθμός 133, 1993, Β. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας 1700-1821», Γ. Κατσούλης-Μ. Νικολινάκος-Β. Φίλιας, «Οικονομική ιστορία της νεώτερης Ελλάδας», και Π. Κωνσταντινίδης, «Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροναύται 1800-1830».

2.9 Τύπος υπολογισμού ασφαλίστρου πριν την πρώτη σύμβαση ναυτασφάλισης.

Σταδιακά και καθώς η τοκογλυφία που απέρρευε από τις δραστηριότητες στοιχηματικού χαρακτήρα καθίστατο ανεξέλεγκτη, κατέστη απαραίτητη η θεσμοθέτηση και καθιέρωση ιδιωτικού εγγράφου, στο οποίο περιλαμβάνονταν όλα τα εκείνα τα στοιχεία, τα οποία θα μπορούσε κανείς να αναζητήσει σε μία σύμβαση. Περιείχε το όνομα του πλοίου, του πλοιάρχου, του ναυλωτή, τη φύση του φορτίου, το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης, τις καλύψεις και εξαιρέσεις ασφαλιστικών κινδύνων. Η καταβολή του συμφωνημένου ασφαλίστρου γινόταν από τον ασφαλιζόμενο κατόπιν της επιστροφής του πλοίου. Σε περίπτωση ναυαγίου ή αβαρίας, ο ασφαλιστής ήταν εκείνος που κατέβαλε το ασφάλισμα. Προϊόντος του χρόνου, η καταβολή ασφαλίστρου αποσυνδέθηκε από την αίσια ή μη κατάληξη του πλού και καταβαλλόταν προκαταβολικά.⁶⁹ Η προθεσμία καταβολής του ασφαλίσματος σε περίπτωση επέλευσης ζημιάς ήταν εξάμηνης διάρκειας, ενώ το όριο παραγραφής των απαιτήσεων οριζόταν σε 24 μήνες.

Για τον υπολογισμό του ασφαλίστρου σε χρηματικούς όρους ο Δημήτριος Γκόφας στο άρθρο «Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις» δίδει τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{Ασφάλιστρο}^{70} = \frac{\text{ασφαλισμένη αξία} \times \text{ζημία}}{\text{εμπορευματική αξία}}$$

^{69,70} βλ. Δ. Γκόφα, «Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών», εκδόσεις της «Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας», αριθμός 133, 1993, Β. Κρεμμυδάς, «Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας 1700-1821», Γ. Κατσούλης-Μ. Νικολινάκος-Β. Φίλιας, «Οικονομική ιστορία της νεώτερης Ελλάδας», και Π. Κωνσταντινίδης, «Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροναύται 1800-1830. Γκόφας, Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις»

2.10 Η πρώτη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης του 1347.

Σε πόλεις - λιμάνια της Ιταλίας, όπως η Γένοβα και η Βενετία, η θαλάσσια ασφάλιση λάμβανε χώρα ως μέρος των υπολοίπων εμπορικών δραστηριοτήτων που αφορούσαν στον κύκλο εργασιών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μολονότι σε στατούτα διαφόρων πόλεων βρίσκονται στοιχεία που αναφέρονται σε πρακτικές ναυτασφάλισης, όπως το del' Arte Calimadano, το Pisano Breve Portus Kallritani κ.ά., το παλαιότερο γνωστό ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης εκδόθηκε στη Γένοβα, με ημερομηνία 23 Οκτωβρίου 1347, και αναφέρεται στην κάλυψη του ιστιοφόρου Santa Clara για το ταξίδι από τη Γένοβα στη Μαγιόρκα⁷¹. Ουσιαστική πρέπει να σημειωθεί πως θεωρείται η ελληνική επιρροή στη διαμόρφωση της ασφάλισης στους μεσαιωνικούς χρόνους, καθώς καταλυτικής σημασίας κρίνονται οι νομοθετικές ρυθμίσεις, που είχαν εφαρμόσει οι Έλληνες σχετικά με την ασφάλιση. Θεσμοί όπως το ναυτικό δάνειο, η θαλάσσια ασφάλιση, η πρώτη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης, το πρώτο ασφαλιστήριο κ.ά., είναι θεσμοί που βασίζονται σε όμοιες ή παρόμοιες ρυθμίσεις με ανάλογους θεσμούς και είδη ασφάλισης των αρχαίων Ελλήνων.⁷²

^{71,72} βλ. Τσιρπανλή, Ζ., Η Μεσαιωνική Δύση (5^{ος} -15^{ος} αι.), Βανιας, 2004. Davis R. H.C., Καραβία, Δ. Ν. -Αναστατικές Εκδόσεις. Κατσαρδή Ο., Greek Economic History, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2007. Κατσαρδή Ο., Οι Έλληνες της διασποράς, Βουλή των Ελλήνων, 2006. Κατσαρδή Ο., Δέσποινα Θεμελή - Κατηφόρη 1931-1988, Εταιρεία Λευκαδικών Μελετών. Κατσαρδή, Ο. Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδας 1933-2002, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (Ε.Ι.Ε.). Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών, 2004. Davis, R.H.C., Ιστορία της Μεσαιωνικής Ευρώπης, Κριτική 2004.

2.11 Τοντίνες και Ναυτικές Διατάξεις Βαρκελώνης περί ναυτασφάλισης.

Η διεύρυνση της πρακτικής σύναψης ναυτασφαλιστικών συμβάσεων μεταξύ των πλοιοκτητών, των φορτωτών / ναυλωτών και ασφαλιστών πλοίων ή/και φορτίων, οδήγησε στην αναπόδραστη ανάγκη νομικής οργάνωσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Η πρώτη πρωτοβουλία σύνταξης διατάξεων σχετικά με τις ναυτασφάλισεις στο πλαίσιο της νέας πραγματικότητας που διαμόρφωσε η σύμβαση του 1347 ανήκει σε Ισπανούς. Το 1435 συνετάχθησαν στη Βαρκελώνη οι διατάξεις με τίτλο «Los Capitulos de Barcelona»⁷³. Οι εν λόγω διατάξεις αποτελούν την αφετηρία της περιόδου που καλείται περίοδος των διατάξεων (ordinances), οι οποίες συνιστούσαν ρυθμιστικούς κανόνες επί ναυτικών ζητημάτων. Οι διατάξεις της Βαρκελώνης κατά τα έτη 1436,1458,1461 και 1484 δέχθηκαν τροποποιήσεις και επικαιροποιήσεις μέσω ordinances, με αποτέλεσμα να αποκτήσουν κύρος και αναγνώριση που τις κατέστησαν διεθνή μεσογειακό ασφαλιστικό κώδικα. Η διακρατική αλληλεπίδραση που δημιουργεί η Ναυτιλία και το Ναυτικό Δίκαιο όσο και δημιουργείται από αυτά, δεν εμπόδισαν ναυτικά κέντρα πέραν της Βαρκελώνης να νομοθετήσουν και να θεσμοθετήσουν πέραν των ορίων που υπαγορεύονταν από τις διατάξεις του 1435. Ως παραδείγματα μνημονεύονται η σύνταξη των ordinances του Στατούτου της Γένουας⁷⁴ κατά το έτος 1498 και του Φιλίππου της Βουργουνδίας⁷⁵ κατά το έτος 1458. Ο χώρος εν γένει των ασφαλίσεων σταδιακά οργανώθηκε, δομήθηκε αρχικά εννοιολογικά και απέκτησε την σπερματική δομική γεωμετρία και αρχιτεκτονική μέσα και από τα πρώτα δείγματα της ευρωπαϊκής ιστορίας. Οι ασφάλειες ζωής επί παραδείγματι εμφανίστηκαν στην Ιταλία και τη Γαλλία και ήταν γνωστά σαν ασφάλειες προικοδοτήσεως και σαν «TONTINES»⁷⁶, όνομα που οφείλεται στον Φλωρεντιανό γιατρό Λαυρέντιο TONTI.

⁷³⁻⁷⁶Trenerry C.F., *The origin and Early History of Insurance*, P.S. King & Son Ltd., 1926, London, Τσιρπανλή, Ζ., *Η Μεσαιωνική Δύση (5^{ος} -15^{ος} αι.)*, Βανιας, 2004. Davis R. H.C., *Καραβία*, Δ. Ν. - Αναστατικές Εκδόσεις. Κατσιαρδή Ο., *Greek Economic History*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2007. Κατσιαρδή Ο., *Οι Έλληνες της διασποράς*, Βουλή των Ελλήνων, 2006. Κατσιαρδή Ο., Δέσποινα Θεμελή - Κατηφόρη 1931-1988, Εταιρεία Λευκαδικών Μελετών. Κατσιαρδή, Ο. *Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδας 1933-2002*, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (E.I.E.). *Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών*, 2004. Για εμβάθυνση, Davis, R.H.C., *Ιστορία της Μεσαιωνικής Ευρώπης*, Κριτική 2004.

Επρόκειτο για συνεταιρισμό ορισμένου αριθμού προσώπων που κατέβαλαν προκαθορισμένες εισφορές, με τις οποίες δημιουργούσαν ένα κεφάλαιο (πρώιμη μορφή fund). Τους τόκους του κεφαλαίου αυτού, τους μοιράζονταν στο τέλος κάθε χρόνου οι επιζήσαντες εταίροι. Επίσης, ιδιαίτερη μνεία οφείλουμε να αποδώσουμε στην πόλη Αμάλφι της Ιταλίας, η οποία χρησίμευε ως κάστρο (σύμφωνα με γράμμα του πάπα Γρηγορίου του Μέγα κατά το έτος 596 μ.Χ.), αμυντικό φυλάκιο κατά την περίοδο των επιδρομών των Λομβαρδών. Κατόπιν, την 1/9/893 ως η πρώτη ανεξάρτητη ναυτική δημοκρατία, προέβη σε θέσπιση των Tabula de Amalphi⁷⁷ [εικ.9], κώδικας 66 κεφαλαίων στον οποίο περιλαμβάνονται κανόνες δικαίου της θάλασσας, που ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των μελών του πληρώματος των πλοίων, τη μεταφορά εμπορευμάτων, τη συμμετοχή στα κέρδη από τις εταιρείες-μετόχους, ακόμα και την καταβολή λύτρων προς τους πειρατές για την απελευθέρωση του πλοίου.⁷⁸

Σχετικά με την αντασφάλιση (σημερινό hedging), δημιουργήθηκε στη Βαρκελώνη, ένας συνεταιρισμός ασφαλιστών, με στόχο την εφαρμογή διασποράς κινδύνου σε σημαντικό προϋπολογισμό επιχειρηματικά σχέδια. Κάθε ασφαλιστής συμμετείχε ποσοστιαίως αναλογικά σε όλο το εύρος της διασποράς. Κατά την προαναφερθείσα πρακτική, αναπτύχθηκε μια εμπειρική μορφή αντασφάλισης, βασισμένης στο νόμο των πιθανοτήτων, με κύριο στόχο την εξουδετέρωση των κινδύνων που απέρρεαν από τις μεμονωμένες ασφαλίσεις. Η έννοια αυτή του καταμερισμού, εμφανίζεται σε ένα σύμβολο της Πίζας, όπου αναφέρονται τρεις συνασφαλιστές από τους οποίους οι δύο πρώτοι ευθύνονται για 150 γκούλτεν, και ο τρίτος για 100 γκούλτεν.⁷⁹

^{77,78,79} Trener C.F., The origin and Early History of Insurance, P.S. King & Son Ltd., 1926, London

Κατά το έτος 1629 μ.Χ. δημιουργηθήκαν οι πρώτες ασφαλιστικές Ανώνυμες Εταιρείες⁸⁰, υπό το βάρος της ανάγκης λύσης του προβλήματος μειωμένου κύρους των ασφαλιστών που δρούσαν ως φυσικά πρόσωπα, με αποτέλεσμα να μην είναι απολύτως κατοχυρωμένοι οι ασφαλισμένοι έναντι του Νόμου σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ τους και του ασφαλιστή.

⁸⁰, Bennett Robert. J., Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland, and Revolutionary America 1760-2011, Oxford 2011 και V.Giuffrè – E. D’Auria, Tabula de Amalphi, Di Mauro , Italy 1965

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΝΕΩΤΕΡΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ ΚΑΙ Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

3.1 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΕ ΞΕΝΑ ΔΙΚΑΙΑ.

3.1.1 Ο Ε. Lloyd και η ασφαλιστική σύμβαση έναντι ασφαλίστρου.

Το 1688, ένας ιδιοκτήτης καφενείου στην Αγγλία, ο Edward Lloyd, ενθάρρυνε τους εμπόρους και ασφαλιστές πελάτες του στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, οργανώνοντας σταδιακά ένα ευρύτατο δίκτυο τοπικών αλλά και διεθνών πρακτόρων, εγκατεστημένων στα πιο γνωστά λιμάνια, από το οποίο μπορούσε να εκμιαεύει επίκαιρες πληροφορίες αναφορικά με τις τιμές των ναύλων. Τις πληροφορίες αυτές τις έγραφε σε φύλλα χαρτιού τα οποία τοιχοκολλούσε στο κατάστημα του. Το 1692, ο Lloyd, μετέφερε το καφενείο του στην Lombard street. Ακόμα και σήμερα η Lombard street, είναι η οδός όπου βρίσκονται συγκεντρωμένες οι περισσότερες Τράπεζες. Το 1817 αναγνωρίζεται δια νόμου ως ασφαλιστικός οργανισμός, διατηρώντας την επωνυμία του (Lloyd). Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι το Lloyd δεν αποτελούσε ασφαλιστική εταιρεία και ως εκ τούτου δεν διενεργούσε ασφαλιστικές εργασίες. Αποτελούσε οργανισμό επαγγελματιών, του οποίου τα μέλη, εκμεταλλευόμενα το περιρρέον κλέος του ιδίου δραστηριοποιούνται επαγγελματικά εντός του ασφαλιστικού χώρου. Ωστόσο, ακολουθώντας τον γνώμονα «κλέος μετά κύδους», οι υποψήφιοι «underwriters» γίνονται δεκτοί σαν μέλη, μετά από ενδελεχή έρευνα από την Διοικητική Επιτροπή των «Lloyd's» και αφού καταθέσουν την απαιτούμενη εγγύηση (παρακαταθήκη, ετήσιες παρακρατήσεις εκ των εισπραττομένων ασφαλιστρών με στόχο την ανάπτυξη ενός κεφαλαίου και είσπραξη ασφαλιστρών μόνον κατόπιν περάτωσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου), τότε και μόνο αποκτούν τον τίτλο του Ασφαλιστού των Lloyd's.⁸¹

⁸¹βλ. Bennett Robert. J., Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland, and Revolutionary America 1760-2011, Oxford 2011 . Oxford dictionary of national biography, Lloyd, Edward(c.1648-1713) eponymist of Lloyd's insurance

Ο ασφαλιστής μπορεί να ασφαλίσει είτε δρώντας μόνος του είτε συνεργατικά, με άλλους ασφαλιστές. Επαγωγικά, ο ασφαλιζόμενος είναι σε θέση να διεκδικήσει αποζημιώσεις σε αναλογία με την ποσοστιαία συμμετοχή των underwriters στην ασφάλιση. Οι συναλλασσόμενοι βασίζονταν στην αξία του λόγου της τιμής τους και η καλή πίστη, η αμοιβαιότητα έδωσαν χώρο ανάπτυξης σε έννοιες που σήμερα ονομάζονται hull & machinery insurance, charter party, indemnity account, demurrage, disbursement κ.ά. Μέχρι και τον 17^ο αιώνα δεν υφίσταντο ασφαλιστικές εταιρείες, όπως αυτές εννοούνται σήμερα. Οι underwriters ανέλαμβαναν την υποχρέωση να καταβάλλουν αποζημίωση για φθορά σε πλοίο ή εμπόρευμα. Η ασφάλιση εκυρώνετο με την τοποθέτηση υπογραφής στο εκδοθέν ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ωστόσο η εκτόξευση των εξαγωγών κατά την περίοδο 1720 – 1735 στο διπλάσιο, η αύξηση της αξίας της έγγειας περιουσίας, και η πληθυσμιακή αύξηση διέστειλαν την ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, γεγονός που προσέδωσε στους Lloyd's μεγαλύτερο κύρος και καθιέρωση ως οντότητα και σημείο αναφοράς, εγκαινιάζοντας δυο νέες αντιλήψεις πρακτικής ασφάλισης διηνεκούς διάρκειας, την καλή πίστη του ασφαλιζόμενου και την προσωπική και απεριόριστη ευθύνη του ασφαλιστή, διέπυσα ακόμη και στην σύγχρονη εποχή τα ασφαλιστήρια συμβόλαια των Lloyd's.

3.1.2 Η δημιουργία των ονομαστικών φορέων Lloyd's.

Οι φορείς που δημιουργήθηκαν και ονοματοδοτήθηκαν προς τιμή του Lloyd είναι: Austrian Lloyd, Germanischer Lloyd, Hapag Lloyd, Hapag Lloyd Express, Hapag Lloyd Flug, Italia Marittima, Lloyd (car), Lloyd Aereo Boliviano, Lloyd Werft, Lloyd's Agency Network, Lloyd's List, Lloyd's MIU, Lloyd's of London, Lloyd's Register, Nedlloyd, Norddeutscher Lloyd, P & O Lloyd.⁸²

Ας σημειωθεί ότι το Lloyd's Banking Group ιδρύθηκε στο Birmingham από τον Sampson Lloyd και δεν σχετίζεται ονοματοδοτικά με τον Edward Lloyd.⁸³

^{82,83} βλ. Bennett Robert. J., Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland, and Revolutionary America 1760-2011, Oxford 2011 . Oxford dictionary of national biography, Lloyd, Edward(c.1648-1713) eponymist of Lloyd's insurance

3.1.3 Η δημιουργία της εταιρίας αμοιβαίας βάσεως (Amicable Society).

Το πρότυπο της Βαρκελώνης και του Lloyd ακολουθήθηκε και από την «AMICABLE SOCIETY»,⁸⁴ εταιρεία Αμοιβαίας Βάσεως (Mutual Society), ιδρυθείσα το 1705 μ.Χ. Τα μέλη της δεν έπρεπε να είναι πάνω από 45 ετών, και πλήρωναν όλα το ίδιο ασφάλιστρο. Στο τέλος της χρονιάς, άθροιζαν εισπράξεις από τις καταβολές των μελών (ασφάλιστρα), αφαιρούνταν ένα μέρος των εισπράξεων κατά μέρος (αποθεματικό), και από το υπόλοιπο πλήρωναν στους δικαιούχους εκείνων που πέθαιναν κατά τη διάρκεια του χρόνου εκείνου, ότι edικαιούνται (ασφάλισμα) σύμφωνα με το καταστατικό της Ενώσεως. Μετά το 1775 μ.Χ. το ποσόν του μέσου ασφαλίστρου για όλα τα χρόνια της ασφάλισης (στις ασφάλειες ζωής) θα υπολογίζεται από τον μαθηματικό αλγόριθμο που επινόησε ο Άγγλος μαθηματικός James Dadson.⁸⁵ Το ασφάλιστρο ποίκιλε αναλόγως της ηλικίας του ασφαλιζόμενου, παρέμενε όμως έκτοτε σταθερό για όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.

Τη σημασία της συμβολής που είχε η στατιστική και η θεωρία των πιθανοτήτων στον κόσμο των ασφαλιστικών συμβάσεων, στη διαμόρφωση των ασφαλίστρων ως υποπολλαπλασίων ασφαλιστικών ποσών καταδεικνύει και ένα άλλο γεγονός. Ο σεισμός του 1775 μ.Χ., όταν 8,75 ρίχτερ έπληξαν και ισοπέδωσαν τη Λισαβόνα⁸⁶ της Πορτογαλίας, θεωρείται ο ισχυρότερος σεισμός που συνέβη στα ιστορούμενα χρονικά. Οι ερευνητές που ασχολούνταν την εποχή εκείνη με την εφαρμογή του «νόμου των πιθανοτήτων» στις ασφάλειες ζωής, οδηγήθηκαν στο να επεκτείνουν την έρευνα τους και για την κάλυψη ζημιών από τυχαία περιστατικά και φυσικά φαινόμενα.

⁸⁴ Bennett Robert. J., Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland,,and Revolutionary America 1760-2011.

⁸⁵ G. J. Gray, Dodson, James (c.1705–1757), Oxford Dictionary of National Biography, Oxford University Press, 2004.

⁸⁶ Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

3.1.4 Η δημιουργία και λειτουργία του Ινστιτούτου Ασφαλιστών του Λονδίνου.

Το Ινστιτούτο Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute of London Underwriters) αποτελεί οργάνωση των Άγγλων ασφαλιστών. Αναζητώντας την προέλευση του οργανισμού, θα πρέπει να ανατρέξουμε στα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Ο οργανισμός γεννήθηκε μέσα από συγκεντρώσεις σε καφενείο με το όνομα Jerusalem. Η επίσημη ίδρυσή του έλαβε χώρα κατά το έτος 1884, αρχικώς αριθμώντας περί τα είκοσι μέλη-εταιρείες, αποκλειστικά βρετανικές (είτε ελεγχόμενες από βρετανικά συμφέροντα).⁸⁷ Σήμερα ο σκοπός το ινστιτούτου είναι η έρευνα, προαγωγή και νομοθετική προπαρασκευή θαλάσσιας ασφάλισης και ο συντονισμός των ενεργειών των ασφαλιστών για την προστασία των συμφερόντων τους. Παράλληλα, είναι ο συνδετικός κρίκος των διεθών ασφαλιστικών οργανισμών. Η θαλασσοασφαλιστική αγορά του Λονδίνου συνίσταται αφ' ενός από τους Lloyd's και αφ' ετέρου από τις ανεξάρτητες εταιρείες, οι εργαζόμενοι στις οποίες ως επί το πλείστον είναι μέλη του Ινστιτούτου. Το 1965 το Ινστιτούτο αριθμούσε περί τις 100 ασφαλιστικές εταιρείες. Διοικείται από 15 μέλη διοικητική επιτροπή. Η αποστολή του Ινστιτούτου εκτείνεται και πέραν της τιμολογιακής, με το κύρος του να είναι τεράστιο.⁸⁸ Προσφέρει αξιοσημείωτες υπηρεσίες στη διεθνή ασφαλιστική αγορά με άλλες οργανώσεις εντός και εκτός Μ. Βρετανίας. Η κυριότερη δραστηριότητά του είναι η σύνταξη και αναθεώρηση των όρων των συμβολαίων θαλάσσιας ασφάλισης μέσω ειδικής επιτροπής, της οποίας η λειτουργία είναι αποκλειστικά αφιερωμένη σε αυτό το σκοπό, καθώς και η έκδοση ενιαίου τύπου ασφαλιστηρίου. Στο Ινστιτούτο οφείλεται η τυποίηση αρκετών ναυτασφαλιστικών όρων, όπως οι Institute time clauses – hulls, Institute voyage clauses – hulls, Institute standard total loss only clauses- hulls, Institute time clauses – hulls port risks, Institute time clauses – freight, Institute voyage clauses – freight.¹ Αυτές οι ασφαλιστικές ρήτρες που τροποποιούνται και αναθεωρούνται κατόπιν διαβουλεύσεων, συνεννοήσεων και συζητήσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών εκδίδονται από το Ινστιτούτο και χρησιμοποιούνται παγκοσμίως. Από το Ινστιτούτο τηρούνται επακριβή στοιχεία ετών σχετικά με κάθε κίνδυνο που συμπεριλαμβάνεται στη δραστηριότητα των μελών του. Αυτά τα στοιχεία επηρεάζουν την έκταση της ασφαλιστικής προστασίας, την οποία δέχονται να αναλάβουν οι ασφαλιστές, καθώς επίσης και τον καθορισμό του ποσοστού ασφαλιστρών.⁸⁹ Το ινστιτούτο μέσω ειδικών επιτροπών αποφασίζει για όλα τα θέματα αφορώντα σε ασφάλιση σκαφών, φορτίων, κατασκευής, πολεμικών κινδύνων, κινδύνων εξ ατομικής ενέργειας, στη σύνταξη τεχνικών όρων κλπ. Τέτοιες επιτροπές

είναι για παράδειγμα η Joint Hull Committee, Joint Cargo Committee, War Risk Committee, Technical and Clauses Committee. Εκτός από τις επιτροπές διαθέτει από το 1922 γραφείο παρακολουθήσεως επιστροφών ασφαλιστρών προς τους πλοιοκτήτες λόγω αργίας πλοίων (Return Bureau), διαθέτει από το 1942 Υπηρεσία ελέγχου Ασφαλιστηρίου (Policy signing office) και περιοδικά συγκροτεί διάφορες ομάδες με σκοπό τη μελέτη ασφαλιστικών θεμάτων και προβλημάτων που επηρεάζουν την ναυτασφάλιση. Το Ινστιτούτο με τις προαναφερθείσες επιτροπές, στις οποίες συμμετέχουν και μέλη Lloyd's λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των ανεξαρτήτων εταιρειών και του Lloyd's με αντικείμενο ανάληψης αποφάσεων επί κοινής πολιτικής. Οι αποφάσεις αυτές δεν είναι δεσμευτικές νομικά για τα μέλη, ωστόσο χαράσσουν κατεύθυνση, που πρέπει να ακολουθηθεί για την εξυπηρέτηση του κοινού συμφέροντος. Τέλος, το Ινστιτούτο έχει να παρουσιάσει αξιόλογο εκδοτικό έργο για όλους τους μετέχοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία.⁹⁰

⁸⁷ Robert. J., Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland, and Revolutionary America 1760-2011, Oxford 2011 .

⁸⁸⁻⁹⁰ βλ. Lambeth, R., J., Temple Man on Marine Insurance, London, 1986 και Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, 1988 και Ναυτασφάλισεις, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά

3.1.5 Η δημιουργία και λειτουργία του Συνδέσμου Διάσωσης. (Salvage Association).

Η Salvage Association αποτελεί σημαντικό οργανισμό, άρρηκτα συνδεδεμένο με τους ναυτασφαλιστικούς θεσμούς. Η ίδρυσή της πραγματοποιήθηκε το 1856 στο Λονδίνο από μέλη των Lloyd's και αντιπροσώπους ασφαλιστικών εταιρειών. Η νομική υπόσταση του αποκτά κατά το έτος 1867 (Royal charter) ως «Σωματείο δια Βασιλικού Χάρτου»⁹¹ καταδεικνύει τη σημασία του οργανισμού. Παγκοσμίως αναντίρρητο είναι παραλλήλως και το κύρος της Salvage Association, θεωρούμενη ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός.

Κύριος σκοπός της Salvage Association είναι να ερευνά τα αίτια των ζημιών στα πλοία και τα εμπορεύματα καθώς επίσης την φύση και έκταση των ζημιών. Επιπροσθέτως, υπολογίζει το κόστος επισκευής και ελέγχει τυχόν δόλιες ενέργειες των ασφαλισμένων. Στα καθήκοντά της συμπεριλαμβάνεται η υποχρέωση να προτείνει τρόπους διάσωσης και να παρακολουθεί το έργο της επιθαλάσσιας αρωγής. Κατά αυτόν τον τρόπο, δίδοντας τεχνικές οδηγίες. Επιτυγχάνεται η μείωση ή η συστολή των συνεπειών των ατυχημάτων. Έχει δίκτυο υποκαταστημάτων σχεδόν σε όλα τα μεγάλα λιμάνια συμπεριλαμβανομένου του Πειραιώς. Ωστόσο και σε όσα εν υφίστανται υποκαταστήματα, προέβη σε φροντίδα ύπαρξης πρακτόρων της. Το προσωπικό είναι πολυπληθές με πολυσχιδή κατάρτιση στο ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων του οργανισμού. Επιπροσθέτως το σύστημα πληροφοριών συνιστά ένα είδος χαρτογράφησης ως προς τα ναυαγοσωστικά κάθε περιοχής, τα ναυπηγεία και το ύψος του κόστους επισκευών ανά την υφήλιο. Όταν γνωστοποιηθεί το ατύχημα στους ασφαλιστές, οι αντιπρόσωποι σπεύδουν προς διαπίστωση ζημιών και επίσπευση επισκευών και διάσωσης αν παρίσταται ανάγκη.⁹² Κατόπιν τούτου, εκδίδονται τα πιστοποιητικά ζημιών. Προϋπάρχει μέριμνα για τη διατύπωση των όρων των συμφωνητικών που αφορούν τις διάφορες εργασίες που προσφέρει. Ένα από αυτά είναι το συμφωνητικό διάσωσης το οποίο υπογράφεται μεταξύ των αρμοδίων πλοιάρχων και ναυαγοσωστών. Το συμφωνητικό αυτό ονομάζεται «Lloyd's form of salvage agreement» / «No cure, no pay»⁹³. Υπάρχει ενδεχομένως η σφαλερή εντύπωση ότι έχει την τάση μεροληψίας υπέρ ασφαλιστών και κυρίως των Βρετανών. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει καθώς ο οργανισμός ενεργεί για λογαριασμό του εντολέως σε κάθε περίπτωση. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις της γενικής Αβαρίας, στις οποίες αντιπροσωπεύει εξίσου τα συμφέροντα πλοιοκτητών, ασφαλιστών και ιδιοκτητών φορτίων. Η αντικειμενικότητα και η αμεροληψία είναι απαραίτητα αρχές.

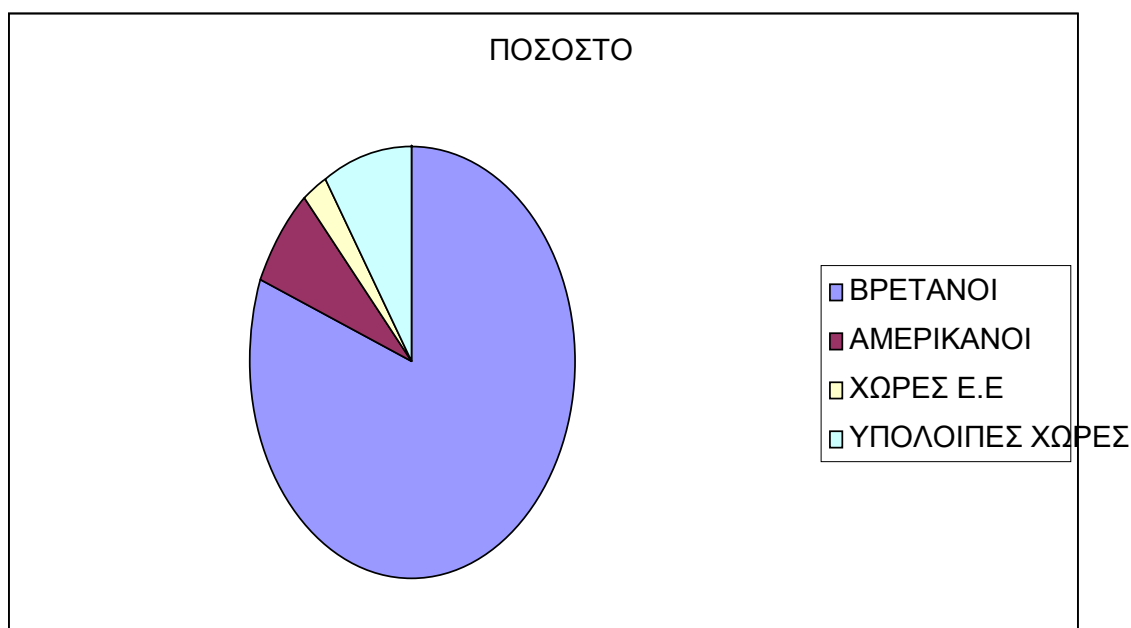
Η λατινική έκφραση : «quaerite vera»⁹⁴ αποτελεί το έμβλημα της οργάνωσης. Ο οργανισμός ορίζει ξεχωριστούς πραγματογνώμονες που εκπροσωπούν τα διάφορα συμφέροντα χωρίς να επιτρέπονται οι διαρροές πορισμάτων κατά την έρευνα. Παράλληλα δεν αποκαλύπτει στους εμπειρογνώμονές της τους όρους του ασφαλιστηρίου για την αποφυγή επιρροής της αμεροληψίας της κρίσης τους. Ο κύκλος εργασιών πλέον εκτείνεται σε εργοστάσια παραγωγής ρεύματος, σε πετρελαιοαγωγούς, σε υποβρύχια καλώδια και άλλων ειδών κατασκευές-δραστηριότητες.

3.1.6 Η σύγχρονη ασφαλιστική αγορά και τα μέλη των Lloyd's.

Κατά τη σύγχρονη εποχή, οι Lloyd's αποτελούν οργάνωση παροχής υπηρεσιών στα συνδικάτα των ασφαλιστών αφ' ενός και στους πλοιοκτήτες και εμπόρους αφ' ετέρου. Διατηρεί μόνιμο προσωπικό πέραν των 2000 υπαλλήλων.⁹⁵ Η ασφαλιστική αγορά των Lloyd's αποτελείται από μέλη (δεν υφίστανται μέτοχοι εφόσον δεν έχουν εταιρική μορφή), τα οποία παρέχουν τα απαιτούμενα κεφάλαια προς διάθεση των συνδικάτων. Τα συνδικάτα συντίθενται από τα προαναφερθέντα μέλη και δεν έχουν νομική προσωπικότητα παρά μόνο επιχειρηματική δραστηριότητα ανάλογα με τον επαγγελματικό προσανατολισμό στην κατεύθυνση κάλυψης κινδύνων. Αντιπροσωπεύεται από ασφαλιστές – μέλη. (Ο αριθμός των ασφαλιστών – μελών εντός συνδικάτου είναι δυνατόν να κυμαίνεται από δεκάδες έως και εκατοντάδες). Οι ασφαλιστές που είναι υπεύθυνοι για την ανάληψη των θαλασσιών κινδύνων συγκροτούν περί τα 430 συνδικάτα. Κάθε ένα εξ αυτών διορίζει έναν εκπρόσωπο του (underwriter agent), ο οποίος γίνεται δεκτός στην αίθουσα των συναλλαγών, τόπος στον οποίο διεξάγονται οι διαπραγματεύσεις. Οι ασφαλιστές δεν περιορίζονται πλέον σε άνδρες Βρετανικής καταγωγής αποκλειστικά αλλά γίνονται δεκτοί και ξένοι υπήκοοι τόσο άνδρες όσο και γυναίκες.⁹⁶

⁹¹⁻⁹⁴ βλ. Lambeth, R., J., Temple Man on Marine Insurance, London, 1986 και Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, 1988 και Ναυτασφαλίσεις, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Κατά το έτος 1991 η κατανομή των μελών των Lloyd's βάσει καταγωγής είχε ως εξής ⁽¹⁾ :



⁽¹⁾Κατανομή μελών Lloyd's βάσει καταγωγής, Lloyd's Annual Results 1991

Οι Βρετανοί υπήκοοι κατείχαν ποσοστό της τάξεως του 81%. Οι Αμερικανοί ποσοστό 7.7%. Οι πολίτες χωρών της Ε.Ε. 2.5% και οι κάτοικοι των υπολοίπων χωρών το 8.8%.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της δομής και της λειτουργίας των Lloyd's είναι πως η ευθύνη των μελών περιορίζεται αυστηρά στο μερίδιο που έχουν αναλάβει ως προς την κάλυψη κινδύνου και η ευθύνη αυτή είναι απεριόριστη. Απαίτηση ωστόσο επί της συνολικής περιουσίας του μέλους δύναται να προκύψει για την κάλυψη της απαίτησης που προκύπτει από επέλευση ασφαλισμένου κινδύνου.⁹⁷

^{95,96,97} Hodgson, G.. Lloyd's of London., p.14-21, 38-39. New York 1984

Τα υποψήφια μέλη των Lloyd's οφείλουν να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις για να γίνουν δεκτά.⁹⁸

- Να προταθούν από ένα ενεργό μέλος και εν συνεχεία να λάβουν υποστήριξη από άλλα πέντε μέλη των Lloyd's.
- Να αποδεικνύουν την ηθική ακεραιότητα και οικονομική επιφάνειά τους.
- Να διεξάγουν τις εργασίες τους υπό προσωπική και απεριόριστη ευθύνη.
- Να παρέχουν μία εγγύηση στην οργάνωση, το ποσό της οποίας διαφέρει ανάλογα του μεγέθους της εργασίας προς διεκπεραίωση.
- Να πληρώνουν τα εισπραττόμενα ασφάλιστρα σε έναν δεσμευμένο λογαριασμό ασφαλιστρών, από το οποίο και μόνο θα πραγματοποιείται η καταβολή των αποζημιώσεων, των δαπανών και των καθαρών κερδών.
- Να παρέχουν κατ' έτος ένα «ασφαλιστήριο εγγυήσεως», βασιζόμενο στο ατομικό εισόδημα από τα ασφάλιστρα.
- Να συνεισφέρουν μια εισφορά ποσοστού επί του εισοδήματος των ασφαλιστρών σε ένα κεντρικό ταμείο σε περίπτωση που ένας ασφαλιστής απεριόριστως ευθυνόμενος, δεν δύναται να καλύψει τις ευθύνες έναντι του ασφαλισμένου.

Ο αριθμός των μελών σημείωσε μια συνεχή αύξηση μέχρι το 1988. Η εξέλιξη αυτή απετέλεσε απόρροια του γεγονότος ότι τα αποτελέσματα των εργασιών ήταν θετικά και επομένως όλο και περισσότεροι επενδυτές προσελκύνονταν να τοποθετήσουν κεφάλαια με σκοπό το κέρδος.

⁹⁸ Hodgson, G.. Lloyd's of London., p.14-21, 38-39. New York 1984

Παράλληλα με τα συνδικάτα των Lloyd's, κινδύνους θαλάσσιας ασφάλισης αποδέχονται στις μέρες μας και άλλες ασφαλιστικές εταιρείες του Λονδίνου με εκπροσώπους τους στο χώρο συναλλαγών. Ο ετήσιος όγκος συναλλαγών είναι τεράστιος με ετήσιες εισπράξεις από ασφάλιστρα πάσης φύσεως των συνδικάτων εταιρειών ύψους 700,000,000 λιρών Αγγλίας, από τα οποία τα μισά περίπου προέρχονται από θαλάσσιες ασφαλίσεις σκαφών και εμπορευμάτων.⁹⁹

Οι δραστηριότητες των Lloyd's υπάγονται σε 7 groups, τα οποία είναι τα εξής:¹⁰⁰

- Market Services Group
- Finance Group
- Regulatory Service Group
- Administration Group
- Solicitors Group
- Public Affairs Group

Υπάρχουν και άλλοι ασφαλιστικοί οργανισμοί στο Λονδίνο και σε άλλες χώρες που ασχολούνται με θαλασσίους κινδύνους όπως στις ΗΠΑ, στην Ιταλία, το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ολλανδία, κ.α., που όμως δεν έχουν την προσωπική απεριόριστη ευθύνη που προσφέρουν οι Lloyd's.

⁹⁹ Lloyd's of London, 2012 Annual Report, May 27, 2013 και Council of Lloyd's, about Lloyd's , 12/31/2005

¹⁰⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd's_of_London

ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ LLOYD'S ¹⁰¹

- 1688 -Opening of Lloyd's Coffee House on Tower Street
- 1691 -Lloyd's Coffee House relocates to Lombard Street
- 1774 -Foundation of the Society of Lloyd's at the Royal Exchange
- 1799 -Sinking of HMS Lutine
- 1871 -Lloyd's Act 1871
- 1906 -San Francisco earthquake
- 1911 -Lloyd's Act 1911
- 1912 -Sinking of RMS Titanic
- 1925 -Market relocates to its first owned building at 12 Leadenhall Street
- 1955 -Supported the Montgomery Bus Boycott
- 1958 -Market relocates to new Lloyd's building at 51 Lime Street
- 1965 -Hurricane Betsy
- 1968 -Cromer report
- 1977 -Sasse syndicate scandal
- 1978 -Amoco Cadiz disaster
- 1978 -Computer leasing
- 1979 -Three Mile Island accident
- 1982 -Lloyd's Act 1982
- 1986 -Market relocates to new Lloyd's building at 1 Lime Street
- 1988 -Piper Alpha disaster
- 1989 -Lloyd's Community Programme founded with first chairman Michael Wade
- 1990 -Asbestosis affair and resulting London market excess (LMX) spiral
- 1996 -Equitas set up
- 2001 -September 11 attacks
- 2006 -Berkshire Hathaway assumes Equitas liabilities
- 2011 -Great East Japan earthquake
- 2013 -Inga Beale appointed first female chief executive officer of Lloyd's

¹⁰¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd's_of_London

3.1.7 Ο ρόλος των μεσιτών στη ναυτασφάλιση.

Ένα χαρακτηριστικό της δομής και λειτουργίας των Lloyd's είναι ότι οι underwriters είναι απρόσιτοι στο ευρύ κοινό. Όλες οι ασφαλιστικές καλύψεις, οι οποίες γίνονται στους Lloyd's, διεξάγονται αποκλειστικά μέσω μεσιτών, εξουσιοδοτημένων να προσφέρουν εργασίες στα συνδικάτα. Οι μεσίτες εργάζονται είτε ως μονάδες είτε ως ανεξάρτητα μεσιτικά γραφεία. Το βασικό καθήκον ενός μεσίτη είναι η διαμεσολάβηση μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου επί της διαπραγμάτευσης των όρων των ασφαλιστικών καλύψεων εκ μέρους του εκάστοτε πελάτη του. Επιπροσθέτως, ευθύνεται για την ακέραιη εκτέλεση της εντολής εκ μέρους των ασφαλιζόμενων. Ανάλογα με την εντολή του πελάτη για την αναζήτηση ασφαλιστικής ή αντασφαλιστικής κάλυψης, ο μεσίτης ετοιμάζει ένα προκαταρκτικό έγγραφο (slip). Το προκαταρκτικό έγγραφο αναφέρει λεπτομερώς τον ασφαλιζόμενο κίνδυνο, τα στοιχεία του πλοίου, τους ασφαλιστικούς όρους και το προτεινόμενο ασφαλιστικό ποσό. Κατόπιν ο μεσίτης διαπραγματεύεται το ασφάλιστρο με τους underwriters, οι οποίοι έχουν επιλεγεί βάσει ειδικότητας επί του συγκεκριμένου εκάστοτε αντικειμένου ασφαλιστικής εργασίας. Η διαπραγμάτευση συνεχίζεται ως ότου βρεθεί το αμοιβαία επιθυμητό ύψος ασφάλιστρου. Μόλις το ασφάλιστρο συμφωνείται, ο ασφαλιστής σημειώνει επί του προκαταρκτικού εγγράφου το ποσό κάλυψης, το ασφάλιστρο, την ημερομηνία, το διακριτικό αριθμό του συνδικάτου του και τη μονογραφή του. Μετά τη συμφωνία με τον πρώτο ασφαλιστή, ο μεσίτης συναντάται με άλλους ασφαλιστές, οι οποίοι χωρίς περαιτέρω διαπραγματεύσεις, συνυπογράφουν το συμβόλαιο προς πλήρη κάλυψη της ασφαλιστέας αξίας, με τους μεγάλους κινδύνους συνήθως να διασπείρονται μεταξύ διαφόρων συνδικάτων των Lloyd's. Στη συνέχεια στο Γραφείο Απογραφής Ασφαλιστηρίων των Lloyd's αρχίζει η σύνταξη του ασφαλιστηρίου και στο γραφείο του μεσίτη εκδίδεται το «Σημείωμα κάλυψης» (cover note) βάσει του προηγηθέντος προκαταρκτικού εγγράφου. Ο πελάτης ενημερώνεται αμέσως και λαμβάνει ένα τριπλότυπο του «Σημειώματος Κάλυψης», το οποίο δεν αποτελεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Το συμβόλαιο αποστέλλεται στον πελάτη κατόπιν αιτήσεως, ειδάλως παραμένει στο γραφείο του μεσίτη προκειμένου να διεκδικήσει τα δικαιώματα του πελάτη του σε περίπτωση ζημίας. Το δόγμα της καλής πίστης αναμφίβολα χαρακτηρίζει τις σχέσεις μεταξύ των μεσιτών και των underwriters. Οι Lloyd's δηλώνουν ότι η υπογραφή ενός underwriter πάνω στο προκαταρκτικό έγγραφο δίδει στο μεσίτη τη βεβαιότητα της αποζημίωσης, ακόμα και σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί το συμβόλαιο. Από τη

μεριά του ο underwriter μπορεί να στηριχθεί στο γεγονός ότι ο μεσίτης του έχει γνωστοποιήσει όλα τα στοιχεία που διαθέτει και τα οποία μπορεί να είναι καθοριστικά για την ανάληψη των κινδύνων. Η αμοιβαία αυτή εμπιστοσύνη είναι καταλυτικής σημασίας δεδομένου ότι οι underwriters δεν έρχονται σε απευθείας επαφή με τους ασφαλιζομένους. Μία σειρά καταστροφών που έλαβαν χώρα εσχάτως έδωσαν έμφαση στο ρόλο των ασφαλειών εν γένει και οι Lloyd's ειδικότερα. Η ικανότητα των ασφαλιστών και μεσιτών ως προς την προσαρμοστικότητα στις παγκόσμιες εξελίξεις είναι ο σημαντικότερος λόγος διατήρησης της ανωτερότητάς τους στον χώρο των ασφαλίσεων.¹⁰²

¹⁰² Ναυτασφαλίσεις, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά

3.1.8 Η λειτουργία του Αγγλικού νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping).

Ο αγγλικός νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1834. Ενώ οι ρίζες του Lloyd's Register και της επιχείρησης των Lloyd's εντοπίζονται στο καφενείο του Lloyd, οι δυο οργανισμοί είναι διαφορετικοί ως προς τις δραστηριότητες. Ο τρόπος λειτουργίας του Register παρέμεινε σχεδόν अपαράλλακτος από ιδρύσεως. Ο κάθε πλοιοκτήτης επιλέγει ναυπηγείο για την κατασκευή του πλοίου. Τα σχέδια με βάση τα οποία θα χτιστεί το πλοίο ελέγχονται από επιθεωρητή (surveyor) ο οποίος ακολουθώντας προσαρμοζόμενος στην πρακτική του νηογνώμονα και έχοντας υπόψη τις εκάστοτε συνθήκες υπό των οποίων θα κληθεί να ταξιδέψει το πλοίο, καθορίζει τον τρόπο κατασκευής των τμημάτων του πλοίου. Είναι γεγονός ότι οι κανόνες των περισσότερων νηογνώμωνων έλαβαν ως πρότυπο αυτού του Lloyd Register. Μία άλλη αρμοδιότητα είναι η επιθεώρηση ανά τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ασφάλεια του πληρώματος, του περιβάλλοντος καθώς και η αξιοπλοΐα του πλοίου. Βάσει των στοιχείων που προκύπτουν από τις νηοψίες, πραγματοποιείται η κατάταξη των πλοίων σε κλάσεις. Ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, την ηλικία και τα τμήματα προς έλεγχο, η επιθεώρηση πλοίου μπορεί να διεξάγεται είτε ετησίως, είτε ανά 4/5 χρόνια. Η ανώτατη κλάση καταχώρησης πλοίου συμβολίζεται ως 100 A1 και συνεπάγεται άμεσα καθολική εμπιστοσύνη εν μέσω ασφαλιστών και ναυλωτών. Ένα σημαντικός πυλώνας δραστηριοτήτων είναι η συμμετοχή σε χρηματοδοτήσεις ερευνών με σκοπό τη βελτίωση πλοίων και μηχανών.¹⁰³ Σημαντική επίσης θεωρείται και η ετήσια έκδοση στατιστικών ναυτιλιακού περιεχομένου.

Οι κυριότερες εκδόσεις είναι :¹⁰⁴

- Register of ships
- List of shipowners
- Statistical tables
- Παράρτημα με καταλόγους ναυπηγείων, κατασκευαστών μηχανών, λεβήτων, δεξαμενών και νηοδόχων ως και τηλεγραφικών διευθύνσεων και κωδικών που χρησιμοποιούνται από εταιρείες.

Οι Lloyd's δεν αρκούνται αποκλειστικά στην επιθεώρηση πλοίων αλλά επιπροσθέτως εμπλούτισαν το φάσμα των δραστηριοτήτων τους, σχηματίζοντας 3 ειδικευμένα τμήματα στον τομέα της επιθεώρησης¹⁰⁵:

- Industrial division : Απευθύνεται στη βιομηχανία και αναφέρεται στις εγκρίσεις παραγωγής και διαχείρισης του κάθε εργοστασίου.
- Quality assurance department : Απευθύνεται στη βιομηχανία, έχοντας εισαχθεί και στη ναυτιλία ως διαδικασία παραγωγής και στο τελικό προϊόν ως προς την διασφάλιση της ποιότητάς του.
- Diving system department : Αναφέρεται στον θαλάσσιο τεχνικό εξοπλισμό για τον έλεγχο πλωτών εγκαταστάσεων.

Συνεργάζεται και με άλλους νηογνώμονες ανταλλάσσοντας πληροφορίες προς όφελος της ναυτιλίας. Η διεθνής αναγνώριση απαυγάξει στο γεγονός ότι σχεδόν κάθε χώρα του κόσμου φιλοξενεί γραφείο Lloyd's Register. Στην Ελλάδα η δραστηριότητα του γραφείου ξεκίνησε στα τέλη του 1890, ιδρύοντας μόνιμο γραφείο στον Πειραιά το 1950. Η αντιπροσώπευσή τους εν Ελλάδι είναι ισχυρή. Η ιεράρχηση του γραφείου εν Ελλάδι έχει ως εξής¹⁰⁶:

- 1 Training Surveyor
- 1 Under Development Surveyor
- 2 Basic Grade Surveyors
- 5 Senior Surveyors
- 1 Principle Surveyor
- 1 Senior Principle Surveyor, ο οποίος διοικεί το γραφείο των Lloyd's σε ολόκληρη την ανατολική Μεσόγειο.

Επιπλέον, μεγάλο μέρος της δραστηριότητας των Lloyd's στην Ελλάδα αναλώνεται στην επιθεώρηση ασφαλείας επιβατών, ακτών, και επισκευή ferry boats, motor tankers και πλοίων μεγάλου όγκου σε τοπικά ναυπηγεία. Το 1985 ξεκίνησε και η επίβλεψη της χερσαίας βιομηχανίας στην χώρα από τους Lloyd's.¹⁰⁷

¹⁰³⁻¹⁰⁷ . Lambeth, R., J., Temple Man on Marine Insurance, London, 1986 και Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, 1988 και Ναυτασφαλίσεις, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά

3.1.9 Η λειτουργία της Ένωσης Διακανονιστών Αβαριών (Association of Average Adjusters).

Κατά τον 19^ο αι. οι ασφαλιστές των Lloyd's επεδίωξαν να ζητήσουν τη βοήθεια ειδικών στο ζήτημα του ελέγχου των απαιτήσεων, οι οποίες προέκυπταν από τα συμβόλαια ασφαλίσεων πλοίων και φορτίων.¹⁰⁸ Ξεκίνησε από τότε η εκκαθάριση των σοβαρότερων ζημιών να διεξάγεται από ανεξάρτητους διακανονιστές (average adjusters). Από την επέκταση αυτού του συστήματος προέκυψε η ανάγκη καθιέρωσης ομοιόμορφων κανόνων εκκαθάρισης των ζημιών. Εν έτει 1872 συγκροτήθηκε η Ένωση Διακανονιστών Αβαριών (Association of Average Adjusters) στην οποία συμμετείχαν και εκπρόσωποι άλλων κλάδων σχετικών με τη ναυτιλία (ασφαλιστές, έμποροι, εφοπλιστές). Η εξειδίκευση στη γνώση της νομοθεσίας και της διεθνούς πρακτικής σε σχέση με τη θαλάσσια ασφάλιση, η γνώση της τεχνικής των ναυλώσεων και η ικανότητα εφαρμογής σχετικών διατάξεων σε συγκεκριμένη περίπτωση είναι προϋποθέσεις για να εκλεγεί κάποιος μέλος της Ένωσης. Η εκλογή του διακανονιστή είναι δικαίωμα του ασφαλισμένου. Το κόστος του διακανονισμού να σημειωθεί πως θεωρείται τμήμα της γενικής αβαρίας.¹⁰⁹

^{108,109} βλ. Παναγιωτακόπουλος, Β., Ναυλοσύμφωνα, Ναυτασφαλίσεις, Έλλην, 1994. Lambeth, R., J., Temple Man on Marine Insurance, London, 1986 και Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, 1988

3.2 ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

3.2.1 Ελληνόκτητες ασφαλιστικές εταιρίες.

Το έτος 1789 ιδρύεται η πρώτη ελληνική ασφαλιστική εταιρεία της Τεργέστης, η Societa Greca di Assicurazioni (Ελληνική Ασφαλιστική Εταιρεία). Ακολούθησαν και άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, στις οποίες μετείχαν Έλληνες κατά πλειοψηφία ή με σημαντικά κεφάλαια. Η Ελληνική Ασφαλιστική Εταιρεία λειτούργησε έως και το 1807 και το 1815, μετά δηλαδή το τέλος της τρίτης γαλλικής κατοχής στην Τεργέστη.¹¹⁰ Κατόπιν επανιδρύθηκε ως Nuova Societa Greca di Assicurazioni (Νέα Ελληνική Ασφαλιστική Εταιρεία). Πρόκειται για εποχή ακμής των ασφαλιστικών εταιρειών.

Στην περίοδο 1814 με 1830 από τις 27 ασφαλιστικές εταιρείες που ιδρύθηκαν στη Τεργέστη, τρεις (η Nuova Societa Greca di Assicurazioni, Greco Banco di Assicurazioni, Societa Triestina di Assicurazioni) διαθέτουν ελληνική πλειοψηφία και φαίνεται πως το ίδιο ισχύει για την Adriatico Banco di Assicurazioni (Αδριατική Τράπεζα Ασφαλίσεων), που ιδρύεται το 1826 με πρωτοβουλία του Ζακυνθινού Άγγελου Γιαννικέση.¹¹¹ Στο Λιβόρνο οι Έλληνες συμμετέχουν έντονα στον ασφαλιστικό τομέα πολύ αργότερα, τη δεκαετία του 1840, καθώς οι επιχειρηματικές τους δραστηριότητες ενσωματώνονται ολοένα περισσότερο στην οικονομία του Λιβόρνο. Ανάμεσα στο 1841 και 1843, οι Έλληνες του Λιβόρνο βοηθούν στην ίδρυση δυο ασφαλιστικών εταιρειών και κατά τα επόμενα χρόνια αποκτούν μετοχές σε διάφορες ασφαλιστικές εταιρείες.¹¹² Εντύπωση προκαλεί το πλήθος των ιδρυθεισών Ασφαλιστικών Εταιρειών, ιδιαίτερα μέσα στο χρονικό διάστημα 1850-1870. Μέσα λοιπόν στα 20 αυτά χρόνια, μέχρι το 1899 φθάνουμε το σεβαστό αριθμό των 74 ασφαλιστικών εταιρειών, χωρίς να υπολογίσουμε και τους οπωσδήποτε υπάρχοντες μεμονωμένους ιδιώτες ασφαλιστές, για τους οποίους δεν έχουμε κανένα στοιχείο.¹¹³ Ο αριθμός αυτός των Ασφαλιστικών Εταιρειών θεωρείται υπερβολικός για τη μικρή τότε Ελλάδα, με πληθυσμό γύρω στο 1 εκατομμύριο. Μόλις όμως άρχισε η επικράτηση των ατμοπλοίων που κυρίως ασφαλιζόνταν στην Αγγλία, επειδή οι Έλληνες εφοπλιστές εμπιστεύονταν πλέον μόνο τις Αγγλικές Ασφαλιστικές Εταιρείες σαν πιο φερέγγυες, οι θαλασσοασφαλιστικές εταιρείες που αποκλειστικά ασφάλιζαν ιστιοφόρα και χορηγούσαν ναυτοδάνεια, δεν μπόρεσαν να αντέξουν στον συναγωνισμό, κι έτσι άλλες διαλύθηκαν και άλλες επτώχευσαν πριν από το τέλος του 19^{ου} αιώνα, με μόνη και αποκλειστική εξαίρεση την «ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ», η οποία με την στήριξη και την οργάνωση της μητέρας εταιρείας «ΕΘΝΙΚΗΣ

ΤΡΑΠΕΖΗΣ της ΕΛΛΑΔΟΣ», κατόρθωσε όχι μόνον να επιβιώσει, αλλά και να ανδρωθεί και να φτάσει στις μέρες μας, σαν η αρχαιότερη και μία από τις μεγαλύτερες Ασφαλιστικές Εταιρείες της εποχής μας.¹¹⁴ Κατά το έτος 1825, πέντε χρόνια πριν την σύσταση του ελεύθερου νεοελληνικού κράτους λαμβάνει χώρα η ίδρυση η ίδρυση των πρώτων ασφαλιστικών εταιρειών στη Σύρο, με αντικείμενο τα ναυτοδάνεια και τη ναυτασφάλιση, αντικείμενα με τα οποία θα ασχοληθούν εξίσου και οι ασφαλιστικοί φορείς που ιδρύονται εντός παρέλευσης δέκα ετών και στην Πάτρα.¹¹⁵ Από το 1827 έως το 1834 ναυπηγήθηκαν στη Σύρο περισσότερα από 260 πλοία, ενώ υπολογίζεται ότι στο τοπικό νηολόγιο γράφτηκαν στην επόμενη πεντηκονταετία γύρω στις 5.500 πλοία. Με έδρα την Ερμούπολη της Σύρου και κύρια δραστηριότητα την ατμοπλοϊκή σύνδεση των νησιών και των παράλιων πόλεων της Ελλάδας ιδρύθηκε από το ελληνικό δημόσιο το 1856 η πρώτη εταιρεία τακτικών γραμμών, η «Ελληνική Ατμοπλοία», και το 1861 η πρώτη μονάδα συντήρησης ατμοπλοίων.¹¹⁶ Η ψηλάφηση των συνθηκών μαζικής κατάρρευσης των ασφαλιστικών φορέων της Σύρου καθώς και η ισόρροπη κατάδειξη των πρόδηλων και αφανών αιτιών, δημιουργεί πρόσφορο έδαφος ανάγνωσης και ανάλυσης ‘‘ιδιαίτερων’’ κινήτρων και πρακτικών εκ μέρους μερίδας των πλοιοκτητών της εποχής. Η υπερβάλλουσα προσφορά πλοίων λειτούργησε αρνητικά στη διατήρηση υψηλών επιπέδων ναύλων, γεγονός που οξύνθηκε από την εμπορική κρίση στον ευρωπαϊκό χώρο. Σε κάθε περίπτωση, η διεξαγωγή ενδοευρωπαϊκού εμπορίου με ανασφάλιστο πλοίο δεν ήταν εφικτή καθώς δημιουργούσε απροσπέλαστο εμπόδιο συνθήκης κατά τη διαδικασία ναύλωσης. Ως τακτική επανόρθωσης στην αστοχία επενδυτικών κινήσεων και τρόπο εξεύρεσης ρευστού, επελέγη από αρκετούς πλοιοκτήτες η τακτική των ναυαγίων με δόλο καθώς και η ναυταπάτη, φαινόμενα που προξένησαν ασφυξία στις χρηματοροές των ασφαλιστικών εταιρειών και συνεπήχθησαν τη χρεοκοπία τους, συντείνοντας ταυτοχρόνως και στο στιγματισμό της φήμης των Ελλήνων πλοιοκτητών συλλήβδην.¹¹⁷ Το 1851, ο νόμος περί ναυτοδανείων της ελληνικής κυβέρνησης υποχρέωσε την έκδοση εγγράφου, «λιμπρέτου»,¹¹⁸ το οποίο βρισκόταν επί του πλοίου και ανέλυε τη σχέση ιδίων κεφαλαίων προς ξένα, με σκοπό να δίδει σαφή εικόνα στον κάθε ασφαλιστή για το χρηματοοικονομικό προφίλ του ενδεχόμενου Έλληνα πελάτη του. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα προτιμήσουν τα ασφαλιστικά καταστήματα του εξωτερικού, τα οποία πλειστάκις ήταν ελληνικών συμφερόντων. Πράγματι, ήδη από το 1826 οι Έλληνες της διασποράς, Άγγελος Γιαννικέσης και Αλέξιος Πάρης, δραστηριοποιούμενοι στο

λιμάνι της Τεργέστης, αποφασίζουν και ιδρύουν τη «BANCO ADRIATICA», πρόδρομο της «R.A.S. – ROUNIONE ADRIATICA DI SECURITA», με σημαντική ασφαλιστική δραστηριότητα μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Κατά το έτος 1839, θα ιδρυθεί από τους ίδιους εταιρεία και στην Ελλάδα.¹¹⁹

Τρία χρόνια νωρίτερα, το έτος 1836, ιδρύθηκε στην Πάτρα η «Αχαϊκή Ασφαλιστική της θαλάσσης εταιρεία», η πρώτη ανώνυμη εταιρεία στην Ελλάδα.¹²⁰ Η εν λόγω εταιρεία υπήρξε η πρώτη η οποία έπραξε κατά τα σύγχρονα πρότυπα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, καθώς προσέφερε μέρος των κερδών της σε σχολεία και λοιπά ιδρύματα, ακολουθώντας το σχήμα των μεγάλων χορηγών, όπως η «Εταιρεία των Ηνωμένων Ασφαλιστικών Γραϊκών» και η «Νέα Γραϊκή Εταιρεία Ασφαλιστών», οι οποίες συμφώνησαν να παραχωρούν μέρος των κερδών τους για την Ελληνική Σχολή και το Ελληνικό Νοσοκομείο της Οδυσσού.¹²¹

¹¹⁰ Κατσιαρδή Ο., Η ελληνική παροικία της Τεργέστης, 1751-1830, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή

¹¹¹ Δ. Γκόφα ,Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών,εκδόσεις της «Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας», αριθμός 133, 1993, Β. Κρεμμυδάς,Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας 1700-1821

¹¹² Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

¹¹³ Π. Κωνσταντινίδης ,Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροναύται 1800-1830. Γκόφας Δ., Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις

¹¹⁴ Γ. Κατσούλης-Μ. Νικολινάκος-Β. Φίλιας,Οικονομική ιστορία της νεώτερης Ελλάδας

¹¹⁵ Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα»

¹¹⁶ Χαρλαύτη Τ., Ιστορία και Ναυτιλία, Alexandria, 2014

¹¹⁷ Χαρλαύτη Τ., Ιστορία και Ναυτιλία, Alexandria, 2014

¹¹⁸ Χαρλαύτη Τ., Ιστορία και Ναυτιλία, Alexandria, 2014

¹¹⁹ Γκόφας Δ., Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις

¹²⁰ Γκόφας Δ., Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις

¹²¹ Κ. Μακρής, «Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα». Γκόφας Δ., Οι κίνδυνοι στα θαλάσσια ταξίδια και οι ναυτιλιακές ασφαλίσσεις

3.2.2 Ο ορισμός και η ανάλυση της ασφαλιστικής σύμβασης.

Ο ορισμός της ασφαλιστικής σύμβασης δίδεται βάσει του άρθρου 1 παρ.1 ν.2496/1997 (Ασφ.Ν.): «Με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλίστρου, στον συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήμα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση)»¹²³. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι η σύμβαση εκείνη, στην οποία εμφανίζονται δύο τουλάχιστον συμβαλλόμενοι και κατά την οποία ο ασφαλιστής παρέχει ασφαλιστική προστασία (ανάληψη του κινδύνου) έναντι ασφαλίστρου. Αναλύοντας τα συστατικά στοιχεία που συνέχουν την ασφαλιστική σύμβαση, συνοψίζονται σε :

-
- στοιχεία των συμβαλλομένων και του δικαιούχου του ασφαρίσματος, αν αυτός είναι διαφορετικό πρόσωπο
 - χρονική διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης
 - πρόσωπο ή το αντικείμενο ασφάλισης τα οποία ενδεχομένως συνδέονται με την επέλευση του κινδύνου
 - ασφαλιστικούς κινδύνους
 - ασφαλιστικό ποσόν
 - τυχόν εξαιρέσεις κάλυψης
 - ασφάλιστρο, ως υποπολλαπλάσιο της ασφαλιστικής αξίας
 - εφαρμοστέο δίκαιο

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι¹²⁴:

- Αποτελούμενη τουλάχιστον δυο συμβαλλόμενα μέρη
- Ενοχική σύμβαση, καθώς ο λήπτης της ασφάλισης διατηρεί ενοχική αξίωση να ζητήσει την παροχή του ασφαλιστή , την ασφαλιστική προστασία που συνίσταται

στην ανάληψη κινδύνου και ο ασφαλιστής διατηρεί αντίστοιχη ενοχική αξίωση για την είσπραξη των ασφαλίσεων.

- Αμφοτεροβαρής σύμβαση, καθώς με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο ο λήπτης της ασφάλισης οφείλει ασφαλίστερο, αμοιβαίως, ο ασφαλιστής οφείλει παροχή επελθόντος ή μη του ασφαλιστικού κινδύνου. Όταν επέλθει, οφείλει το ασφάλισμα. Καθ' όλη τη διάρκεια της ασφάλισης οφείλει να καλύψει τον κίνδυνο.
- Διαρκής σύμβαση, καθώς η παροχή του ασφαλιστή διαρκεί για τόσο χρονικό διάστημα, όσο με τη διάρκεια της ασφάλισης. Η παροχή του ασφαλιστή δεν εξαντλείται στην καταβολή του ασφαλίματος, ενδεχομένως επερχομένου του κινδύνου, αλλά και στην ανάληψη του κινδύνου, καθ' όλην τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.
- Εμπορική πράξη, βάσει του ορισμού που δίδεται στις εμπορικές πράξεις στο ΔΑΕ, άρθρα 2, 3 περί χερσαίου και θαλασσίου εμπορίου.

^{123,124} Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

3.2.3 Τα είδη της ασφαλιστικής σύμβασης (Ν.2496/1997).

Τα είδη της ασφαλιστικής σύμβασης είναι ¹²⁵:

- Ασφάλιση κατά ζημιών και ασφάλιση προσώπων. Ασφάλιση κατά ζημιών είναι συνήθως η ασφάλιση πραγμάτων και γενικότερα ενεργητικού, παθητικού, η θαλάσσια ασφάλιση και μερικές φορές και η ασφάλιση προσώπων. Η ασφάλιση προσώπων διακρίνεται σε ασφάλιση ζωής, ατυχημάτων και ασθενειών, μερικές φορές όμως και η ασφάλιση πραγμάτων, π.χ. ασφάλιση ζώων που έχει συμφωνηθεί ως ασφάλιση ποσού. Ο ΑσφΝ διακρίνει μεταξύ ασφαλίσεων ζημιών και ασφαλίσεων προσώπων και τις ρυθμίζει διαφορετικά εξ' επόψεως δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων. Στην ασφάλιση ζημιών ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την αποκατάσταση της ζημιάς του ασφαλισμένου, ενώ στην ασφάλιση προσώπων ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληρώσει συγκεκριμένο ποσό εφάπαξ ή σε περιοδικές προσόδους ή να αποκαταστήσει τη συγκεκριμένη οικονομική ζημιά που προήλθε εξαιτίας ασθένειας ή ατυχήματος του ασφαλισμένου. Επειδή υποχρέωση προς κάλυψη ζημιών απαντά και στις ασφαλίσεις κατά ατυχημάτων και ασθενειών, ενώ υποχρέωση παροχής προκαθορισμένου ποσού απαντά και στις ασφαλίσεις μη προσώπων, όπως στην ασφάλιση ζώων, έχει επικρατήσει σήμερα στη διεθνή επιστήμη του ασφαλιστικού δικαίου η διάκριση δύο συστημάτων ασφάλισης, η ασφάλιση ζημιών και η ασφάλιση ποσού, διάκριση που αναγνωρίζει ήδη ο ελληνικός νόμος για την ασφαλιστική σύμβαση. Ασφάλιση ποσού ονομάζουμε κάθε ασφάλιση σύμφωνα με τους όρους της οποίας, κατά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει ένα προκαθορισμένο ποσό (fixed sum) και όχι ένα ποσό που βρίσκεται με βάση την έκταση της ζημιάς που συμφωνήθηκε να καλύπτεται ασφαλιστικά, όπως συμβαίνει στις ασφαλίσεις κατά ζημιών. Οι ασφαλίσεις ποσού ρυθμίζονται από το πρώτο τμήμα του Ασφ.Ν/, που περιέχει τις γενικές διατάξεις του (άρθ. 1-10) και από τις ειδικές διατάξεις του τρίτου τμήματος για την ασφάλιση προσώπων (άρθ. 27-32).
- Ασφάλιση ενεργητικού και ασφάλιση παθητικού. Ασφάλιση ενεργητικού υπάρχει όταν ασφαλιζονται κίνδυνοι που απειλούν το συμφέρον που έχει ο λήπτης της

ασφάλισης για τη διατήρηση πραγμάτων ή δικαιωμάτων. Ασφάλιση παθητικού ορίζεται η ασφάλιση κατά ζημιών που καλύπτει τους κινδύνους δημιουργίας ή επαύξησης του παθητικού της περιουσίας του ασφαλισμένου. Η ασφάλιση παθητικού είναι πάντα ασφάλιση κατά ζημιών και όχι ποσού, διότι το ασφάλισμα προσδιορίζεται σύμφωνα με την έκταση της δημιουργίας ή της αύξησης του παθητικού της περιουσίας και όχι σύμφωνα με ένα συμβατικά προκαθορισμένο ποσό.

- Ασφάλιση υλικών ζημιών πραγμάτων και ασφάλιση άλλων οικονομικών ζημιών. Στην ασφάλιση πραγμάτων, π.χ. πυρκαγιάς, το αντικείμενο της κάλυψης είναι η υλική ζημιά που προκλήθηκε από τη βλάβη του συγκεκριμένου ενσώματος πράγματος και συνίσταται στην αξία αποκατάστασής της. Ότι δεν είναι ασφάλιση υλικών ζημιών ενσώματος πράγματος συνιστά ασφάλιση «άλλων οικονομικών ζημιών» (π.χ. ασφάλιση πιστώσεων, εγγυήσεων, ασφάλιση νομικής προστασίας, βοήθειας, αστικής ευθύνης, χρηματικών απωλειών)
- Ασφάλιση προσώπων και μη προσώπων. Η ασφάλιση προσώπων περιλαμβάνει μεν πάντοτε την ασφάλιση ζωής, που είναι ασφάλιση ποσού, μπορεί όμως να περιλαμβάνει και ασφαλίσεις κατά ζημιών (όταν π.χ. η ασφάλιση ατυχημάτων και ασθeneιών συμφωνηθεί ως ασφάλιση ζημιών)
- Ατομικές και ομαδικές ασφαλίσεις. Στην ομαδική ασφάλιση ζημιών ο λήπτης της ασφάλισης συνάπτει την ασφαλιστική σύμβαση αφορώσα σε περισσότερους ασφαλισμένους (π.χ. ένα επαγγελματικό σωματείο ασφαλίζει την ασφάλιση αστικής ευθύνης των μελών του). Στην ομαδική ασφάλιση ζωής (ασφάλιση προσώπων) ένα ασφαλιστήριο μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα φυσικά πρόσωπα, η διάρκεια ή τα συμβάντα της ζωής των οποίων έχουν συνδεθεί συμβατικά (με το ασφαλιστήριο) με την υποχρέωση του ασφαλιστή προς ασφάλισμα
- Χερσαία, θαλάσσια και αεροπορική ασφάλιση. Για τη θαλάσσια ασφάλιση, ως

ορίζουν ειδικές διατάξεις στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Για την αεροπορική ασφάλιση, ως ορίζουν ειδικές διατάξεις στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και παραπομπή στις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

- Ασφάλιση με ασφάλιστρο και αλληλασφάλιση. Ασφάλιση με ασφάλιστρο ορίζεται κάθε ιδιωτική ασφάλιση που δεν είναι αλληλασφάλιση και όπου η παροχή του ασφαλισμένου είναι σταθερό προκαθορισμένο ασφάλιστρο και όχι κυμαινόμενες εισφορές. Αλληλασφάλιση ορίζεται η ασφάλιση που ασκείται απ' ευθείας από τους ασφαλισμένους μέσω κεντρικού οργάνου (αλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός). Η αλληλασφάλιση διαφέρει της ασφάλισης ως προς το ότι τα κέρδη του ασφαλιστή παραμένουν στους ασφαλισμένους. Για αυτό, οι αλληλασφαλιστικές εισφορές που καταβάλουν τα μέλη ενός αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού είναι αυξομειούμενες. Δεν επιτρέπεται η άσκηση κλάδων ζωής σε αλληλασφαλιστική επιχείρηση.

^{123,124} Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

3.2.4 Η έναρξη της ασφαλιστικής σύμβασης.

Η ασφαλιστική σύμβαση άρχεται ¹²⁵ :

- Τυπικώς, με αναγωγή στο χρόνο, ο οποίος αναγράφεται ως χρόνος έκδοσης του ασφαλιστηρίου, όταν επετεύχθη συμφωνία μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζόμενου. Προϋπόθεση ισχύος της αναδρομικότητας της ασφάλισης είναι, κατά τη σύναψη της σύμβασης, ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος να αγνοούσαν την ενδεχόμενη επέλευση του κινδύνου.
- Ουσιαστικώς, με αναγωγή στο χρόνο, κατά τον οποίο ο ασφαλιστής συμφωνήθηκε διμερώς να αρχίζει να φέρει τον κίνδυνο.
- Τεχνικώς, με αναγωγή στο χρονικό σημείο, το οποίο συμφωνήθηκε ως σημείο έναρξης υπολογισμού των ασφαλίσεων.

3.2.5 Η διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.

Η διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης διακρίνεται σε ¹²⁶ :

- Συμβατική διάρκεια, αρχόμενη από του χρονικού σημείου σύναψης της σύμβασης και λήγουσα κατά το χρονικό σημείο που προβλέπεται καταληκτικό στη σύμβαση.
- Διάρκεια ευθύνης, εκ μέρους του ασφαλιστή ενδέχεται να μην αρχίζει κατά το χρονικό σημείο της σύναψης, αλλά είτε νωρίτερα είτε αργότερα από αυτό.

^{125,126} Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

3.2.6 Τα εμπλεκόμενα πρόσωπα στην ασφαλιστική σύμβαση.

Τα πρόσωπα που ενέχονται στην ασφαλιστική σύμβαση είναι τα εξής¹²⁷ :

- Ο ασφαλιστής
- Ο ασφαλιζόμενος
- Ο δικαιούχος του ασφαρίσματος

3.2.7 Το πέρας της ασφαλιστικής σύμβασης.

Η ασφαλιστική σύμβαση περατούται¹²⁸:

- Άμα το πέρας του εξ αρχής συμφωνημένου χρόνου διάρκειας.
- Με καταγγελία της σύμβασης.
- Λόγω ανυπαρξίας ασφαλιστικού συμφέροντος.
- Λόγω ανυπαρξίας κινδύνου.
- Λόγω άσκησης δικαιώματος εξαγοράς. Αφορά αποκλειστικά ασφαλιστικές συμβάσεις ζωής προσώπων.

^{127,128} Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

3.2.8 Οι γενικές υποχρεώσεις του ασφαλιστή.

Οι γενικές υποχρεώσεις του ασφαλιστή ορίζονται ως¹²⁹:

- Έκδοση ασφαλιστηρίου. Ο ασφαλιστής υποχρεούται στην έκδοση και παράδοση του σχετικού εγγράφου, στο οποίο αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι ασφάλισης.
- Η προστασία του λήπτη της ασφάλισης. «Κάθε δικαιοπραξία που περιορίζει τα δικαιώματα του λήπτη της ασφάλισης, του ασφαλισμένου ή του δικαιούχου του ασφαλίματος είναι άκυρη, εκτός αν ορίζεται κάτι άλλο ειδικά στον παρόντα νόμο ή αν πρόκειται για ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων, πίστωσης ή εγγύησης καθώς και θαλάσσια ή αεροπορική ασφάλιση ζημιών».(άρ 33 παρ.1 Ασφ.Ν.). Επίσης η προστασία του λήπτη της ασφάλισης αφορά και στην προστασία των προσωπικών του δεδομένων καθώς και στην εφαρμογή των αρχών της νομιμότητας και ισότητας.
- Καταβολή ασφαλίματος, δίχως υπαίτια καθυστέρηση. Σε περίπτωση που η διάγνωση της έκτασης της ζημίας απαιτεί μεγάλο διάστημα, ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση το ύψος εκείνο του ασφαλίματος, το οποίο δεν συνιστά αντικείμενο αμφισβήτησης. Το ασφάλισμα καταβάλλεται σε χρηματικούς όρους. Σε ειδικές περιπτώσεις, κατόπιν ρητής και συμβατικής υποχρέωσης, μπορεί να καταβληθεί σε είδος.

¹²⁹ Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

3.2.9 Οι γενικές υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης.

Οι γενικές υποχρεώσεις του λήπτη της ασφάλισης ορίζονται ως ¹³⁰:

- Καταβολή του ασφαλιστρού, είτε εφάπαξ είτε σε τμηματικές δόσεις. Σε περίπτωση που δεν έχει γίνει ιδιαίτερη πρόβλεψη, η ασφαλιστική κάλυψη δεν θεωρείται ενεργή, παρά μόνο κατόπιν καταβολής του προβλεπομένου ασφαλιστρού. Οι καθυστερήσεις καταβολής του ασφαλιστρού παρέχουν στον ασφαλιστή το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης.
- Ασφαλιστικές ανακοινώσεις κατά τη διάρκεια της σύμβασης με περιεχόμενη επίταση, εξασθένιση και εξάλειψη του ασφαλισμένου κινδύνου σε βαθμό που αν ο ασφαλιστής γνώριζε, αυτόματα θα επέρχοντο αλλαγές επί των συμφωνημένων όρων. Η παραβίαση των ανακοινώσεων μπορούν να οδηγήσουν αναλόγως του βαθμού υπαιτιότητας καταγγελία ή τροποποίηση της σύμβασης.
- Ασφαλιστικές ανακοινώσεις κατόπιν επέλευσης του κινδύνου. Η υπαίτια παραβίαση, επιφέρει αποζημίωση του ασφαλιστή, σε περίπτωση που αποδεικνύεται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ παράβασης και προκληθείσης ζημίας.
- Η λήψη κατάλληλων μέτρων προς αποφυγή ή μείωση της ζημίας. Η υπαίτια παραβίαση, επιφέρει αποζημίωση του ασφαλιστή, σε περίπτωση που αποδεικνύεται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ παράβασης και προκληθείσης ζημίας.
- Η τήρηση των οδηγιών του ασφαλιστή. Η υπαίτια παραβίαση, επιφέρει αποζημίωση του ασφαλιστή, σε περίπτωση που αποδεικνύεται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ παράβασης και προκληθείσης ζημίας.

- Η μη πρόκληση κινδύνου. Αν η επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης αποδειχθεί ότι οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης προς καταβολή ασφαλίματος.

3.2.10 Η προσδιορισμός της έννοιας του ασφαλιστικού κινδύνου.

Η έννοια του ασφαλιστικού κινδύνου προσεγγίζεται ως ακολούθως¹³¹ :

- Η κατάσταση / συνθήκη / συμβάν , επεληλακόντων των οποίων προξενείται φθορά / ζημία / απώλεια στο αντικείμενο της ασφάλισης. Το αν και πότε θα επέλθει ο κίνδυνος καθώς και η φύση του κινδύνου δεν αποτελούν a priori βεβαιότητες και ως εκ τούτου ελεύθερα συμφωνούνται μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου.
- Η ενδεχόμενη επέλευση κινδύνου ουδόλως ταυτίζεται με την αιτία πρόκλησης αυτού, καθώς εξετάζεται η εγγυτέρα αιτία (causa proxima non remota spectator). Επελθόντος του κινδύνου και εγγυτέρας αιτίας μη προιδωθείσης ρητώς στην ασφαλιστική σύμβαση, δεν υφίσταται δικαίωμα αίτησης αποζημίωσης του ασφαλισμένου.
- Το βάρος της αποδείξεως ρητής πρόβλεψης της ζημίας στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο φέρεται από τον ασφαλιζόμενο.
- Εάν δεν υφίσταται ουδεμία περίπτωση επέλευσης του ασφαλισμένου κινδύνου, διανοία του ασφαλιστή, δεν νομιμοποιείται απαίτηση ασφαλίματος.
- Εάν υφίσταται μονομερής πληροφόρηση / γνώση περί επέλευσης του κινδύνου εκ μέρους του λήπτη της ασφαλίσεως προ της συνυπογραφής της σύμβασης, νομιμοποιείται η απαίτηση του

ασφαλιστή προς καταβολή ασφαλίστρου, ενώ ταυτοχρόνως απαλλάσσεται πλήρως των δικών του υποχρεώσεων.

- Σε περίπτωση υπαρκτής μείωσης του κινδύνου, στοιχειοθετείται δικαίωμα του λήπτη της ασφάλισης να απαιτήσει μείωση του ασφαλίστρου. Εάν ο ασφαλιστής αρνηθεί τη μείωση ή δεν απαντήσει στο αίτημα του λήπτη της ασφάλισης εντός προθεσμίας 30 ημερών, στοιχειοθετείται δικαίωμα μονομερούς καταγγελίας της σύμβασης εκ μέρους του.

3.2.11 Οι απόλυτες και σχετικές εξαιρέσεις κάλυψης κινδύνων.

Οι απόλυτες εξαιρέσεις κάλυψης κινδύνων έχουν ως εξής¹³² :

- Εξαίρεση κάλυψης κινδύνου ένεκα τρόπου εκδήλωσης αυτού.
- Εξαίρεση κάλυψης κινδύνου βάσει είδους καλυπτόμενης περιουσίας.
- Εξαίρεση κάλυψης κινδύνου βάσει του προσώπου, της ιδιότητας και της εγγυημένης επιδεικνυόμενης συμπεριφοράς σχετικά με την πρόκληση κινδύνου.

Οι σχετικές εξαιρέσεις κάλυψης κινδύνων έχουν ως εξής¹³³:

- Εξαίρεση κάλυψης κινδύνου ένεκα αιτίας πρόκλησης αυτού (με προϋπόθεση την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου).

- Εξαίρεση κάλυψης κινδύνου ένεκα νομικής πρόβλεψης εξαίρεσης κάλυψης σχετικά με πολεμικά γεγονότα, εμφυλίους πολέμους, στάσεις, φυσική απομείωση, λαϊκές ταραχές.

¹³⁰⁻¹³⁴ Ρόκας,Ι.(συλλογικό), Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη,2014

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία επιχειρήθηκε η σκιαγράφηση της ιστορικής εξέλιξης των ναυτασφαλιστικών θεσμών βάσει ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας. Η ενδοθεσμική έρευνα σχετικά με το καθεστώς το οποίο διέπει τις ναυτασφαλίσεις σε καθεμία από τις περιόδους που καταλαμβάνουν τα αντίστοιχα κεφάλαια κατέδειξε ότι η ασφάλιση του μέσου μεταφοράς (πλοίο), του αντικειμένου μεταφοράς (φορτίο) και του ναύλου αποτέλεσε διαχρονικά σημαντικό ζήτημα όχι μόνο για τους άμεσα εμπλεκόμενους στη μεταφορική διαδικασία αλλά και για τρίτα πρόσωπα. Αυτά τα πρόσωπα είχαν διαχρονικά ποικίλες θέσεις όπως είναι του Κράτους, των ιδιωτών ασφαλιστών, των ασφαλιστικών εταιρειών, των ιδιωτών χρηματοδοτών, των χρηματοδοτικών ιδρυμάτων, λοιπών ταγών της εξουσίας και της θρησκείας.

Η διεξοδική ανάλυση του πρώτου κεφαλαίου αναφορικά με την περίοδο από την πρώιμη αρχαιότητα έως και τη ρωμαϊκή περίοδο μας οδηγεί στην εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων που τροφοδοτούν επιστημονικό και μη ερευνητικό ενδιαφέρον.

- Για τη μέχρι δημιουργίας του Ναυτικού Δανείου περίοδο η ευθύνη αποκατάστασης απωλειών των ναυλωμένων σε τρίτα πρόσωπα πλοίων βαραινούν αποκλειστικά τους μισθωτές / εκναυλωτές του πλοίου (π.χ. Κώδικας Χαμουραμπί, άρθρο 237).
- Η κοπή νομίσματος στη Λυδία και τα Σούσα, συνετέλεσε στη σταδιακή απαλοιφή της ανταλλακτικής οικονομίας, με συνέπεια τη δημιουργία τραπεζιτών (καπήλων) και δανειστών, για τους οποίους η συμμετοχή σε επιχειρήσεις θαλασσίου εμπορίου μέσω της χρηματοδότησης εμπορικών πλόων και ασφαλίσεων πλοίων ή/και φορτίων απέδιδε κέρδος όχι σε εμπορεύματα αλλά πλέον σε εγχρήματους όρους.
- Η ίδια η φύση του ναυτικού εγχειρήματος ήδη από πολύ νωρίς αποδεικνύεται υψηλού ρίσκου αν παρατηρηθεί η διαφορά μεταξύ των όρων ενός Ναυτικού

Δανείου και άλλης φύσης δανείων της εποχής. Σε αντίθεση με τα αστικά δάνεια, ο σκοπός του δανεισμού στην περίπτωση των Ναυτικών Δανείων επιδρούσε στο επιτόκιο δανεισμού.

- Το σχήμα του Ναυτικού Δανείου εν πολλοίς οφείλεται στην έλλειψη ναυτιλίας τακτικών γραμμών και στη μικρή χωρητικότητα των πλοίων, η οποία ωστόσο ευνόησε μία πρώιμη ιδέα διασποράς ασφαλιστικού κινδύνου με στόχο τη διασφάλιση των κεφαλαίων των χρηματοδοτών, μέσω της χρηματοδότησης πολλαπλών εγχειρημάτων την ίδια χρονική στιγμή.
- Η χρήση μαρτύρων στη σύναψη Ναυτικών Δανείων έδωσε ήδη από πολύ νωρίς το απαιτούμενο κύρος στη ναυτασφάλιση και η χρήση των μαρτυριών τους προς αποφυγή δικαστικής επίλυσης τυχόν ζητημάτων, συνιστά μία πρώιμη μορφή διαιτησίας με στόχο τη συντόμευση της επίλυσης απαιτήσεων.
- Σε κάθε περίπτωση, η θεσμοθέτηση ναυτοδικείων στα οποία προέδρευαν ναυτοδίκες και εκδίκαζαν διαφορές που απέρρεαν από τα Ναυτικά Δάνεια είναι γεγονός ικανό για να αποδώσει το μέγεθος της σημασίας της Ναυτιλίας και κατ' επέκταση της θαλάσσιας ασφάλισης ήδη από πολύ νωρίς, εφόσον μάλιστα τα δάνεια διακρίνονταν σε «ετερόπλοα» και «αμφοτερόπλοα».
- Επειδή στο Ναυτικό Δάνειο σε περίπτωση επέλευσης κινδύνου, οι δανειστές έχαναν κάθε δικαίωμά τους, συμμετέχοντας επομένως στις ζημιές, θεωρείται ότι το Ναυτικό Δάνειο αποτελεί τον αρχαιότερο τρόπο ναυτασφάλισης, και με αρκετές ομοιότητες ως προς τα σύγχρονα δεδομένα.
- Βάσει της πάγιας χρηματοοικονομικής αρχής, ότι πρέπει η απόδοση μίας επένδυσης να είναι μεγαλύτερη από το αρχικό ρίσκο, συμπεραίνουμε ότι (με σύγχρονους όρους) μία τέτοιου είδους χρηματοδοτική – ασφαλιστική

δραστηριότητα κρίνεται ασύμφορη καθώς τα επιτόκια δανεισμού είναι εξαιρετικά υψηλά.

- Από την άλλη, στη διεξαγωγή της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών είναι πάντα αναγκαία η ασφάλιση πλοίου και φορτίου. Ελλείπει λοιπόν ασφαλίστρου – υποπολλαπλασίου της αξίας του αντικειμένου ασφάλισης, είμαστε σε θέση να διαγνώσουμε μία «πρωτόγονη» και μονομερώς επαχθώς δομημένη οικονομικά πρόταση που προκειμένου να γινόταν δεκτή απαιτούσε απαραίτητως μία μεγάλη εμπειρία στη ναυτοσύνη εκ μέρους του ναυκλήρου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αίσια κατάληξη του πλού με συνέπεια το όποιο κέρδος.
- Οι όροι του ναυτικού δανείου μπορούν να θεωρούν ως αντικίνητρα καθώς αποτρέπουν τον κάθε ναυτικό να ρισκάρει την περιουσία του προκειμένου να εκτελεστεί ένας πλους. Δεν συμβάλλουν στον ανταγωνισμό καθώς η είσοδος στον κλάδο συνεπάγεται τεράστιου αρχικού κεφαλαίου επένδυσης και αυτά που σήμερα ονομάζονται sunk costs είναι αν μη τι άλλο δυσβάσταχτα.
- Κατά τη ρωμαϊκή περίοδο εισάγεται μία έννοια, της εμπορευματικής υποκατάστασης εγγρημάτων όρων, καθώς ο πλοιοκτήτης/ναύκληρος αποδέχεται τους ασφαλιστικούς όρους /pecunia, δηλαδή χρημάτων και εμπορευμάτων για τη χρηματοδότηση και κατόπιν εκτέλεση του μεταφορικού έργου.
- Τέλος, επίσης κατά τη ρωμαϊκή περίοδο λαμβάνει χώρα μία «επικαιροποίηση» των στόχων του θεσμικού πλαισίου που αφορά στη ναυτασφάλιση μέσω των νόμων του Κλαυδίου και του Γαβινίου επιχειρώντας την διατήρηση ανταγωνιστικών συνθηκών στη ναυτιλιακή αγορά και καταπολέμηση την αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου.

Η διεξοδική ανάλυση του δεύτερου κεφαλαίου αναφορικά με την εξέλιξη των ναυτασφαλιστικών θεσμών κατά τη Βυζαντινή περίοδο και το Μεσαίωνα μας οδηγεί στην εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων που τροφοδοτούν επιστημονικό και μη ερευνητικό ενδιαφέρον.

- Η Κωνσταντινούπολη καλύπτοντας το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών της σε πρώτες ύλες και τελικά αγαθά με εισαγωγικό εμπόριο δια θαλάσσης χρειαζόταν ισχυρό και στέρεο θεσμικό πλαίσιο που αναπόδραστα αφορούσε και στις ναυτασφαλίσεις. Το Βυζαντινό Ναυτικό Δίκαιο είναι ιδιαίτερα επεξεργασμένο.
- Αναδεικνύεται ο ρόλος και η επιρροή του εθιμικού Δικαίου, όπως αυτό κυρώνεται και εσωτερικοποιείται στη βυζαντινή έννομη τάξη, ιδιαίτερα σε θέματα αφορώντα σε πλήρωμα, φόρτωση, εκφόρτωση, αρπαγή και αποβολή φορτίων.
- Η Εκλογή των Ισαύρων, καταργώντας την αρχή που διέπει όλο το Ρωμαϊκό Δίκαιο (Δίκαιο προσώπων, πραγμάτων και αγωγών), αντιμετωπίζει τα κοινά αστικά δάνεια με ενιαίο τρόπο προς τα ναυτικά.
- Η απεικόνιση νομοθετημάτων ως προς την περιεκτικότητά τους σε εγκατεσπαρμένους κανόνες Ναυτικού Δικαίου, μας κάνει να συμπεράνουμε ότι εν πολλοίς το Βυζαντινό Ναυτικό Δίκαιο βρίσκεται στο Corpus Iuris Civilis και στα Βασιλικά.
- Μολονότι νομοθετήματα όπως η Εισαγωγή, ο Πρόχειρος Νόμος και η Εκλογή ρυθμίζουν διάφορα θέματα, ωστόσο δεν περιέχουν άρθρα που να μπορούν να θεωρηθούν Ναυτικό Δίκαιο και δεν δημιουργού καμία επομένως επιρροή στις ασφαλίσεις πλοίων ή/ και φορτίων.
- Αναφορικά με το παπικό «decretum» του 1234, βασισμένο επί συγκλητικών αποφάσεων και παπικών επιστολών που αφορά και στις ναυτασφαλίσεις από το

έτος 1236, συμπεραίνεται ότι ο Πάπας Γρηγόριος ΙΧ διέθετε εξαιρετικά μεγάλη επιρροή και δύναμη αν αναλογιστεί κανείς ότι αφόρισε δις τον αυτοκράτορα Φρειδερίκο ΙΙ και δημιούργησε την Ιερά Παπική εξέταση. Επίσης συμπεραίνουμε ότι ως συνεχιστής των αντιαιρετικών πολιτικών του προκατόχου του, Πάπα Ονορίου ΙΙΙ, η απαγόρευση των επιτοκίων, συσχετιζόταν και με τη διαχείριση του προβλήματος των εβραϊκών μειονοτήτων, γεγονός φαινομενικά ασύνδετο, το οποίο ωστόσο εν τέλει άσκησε επιρροή και στη θαλάσσια ασφάλιση.

- Επίσης η σύγχρονη αντίληψη περί ανασφάλισης συμπεραίνουμε ότι οφείλεται και στο παπικό «decretum», εφόσον καταργείται το Ναυτικό Δάνειο και ο ασφαλιστής γίνεται τρίτο πρόσωπο, χωρίς να είναι απαραίτητο να είναι το ίδιο πρόσωπο με το μεταφορέα.
- Μέσω της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου σε Μεσογειακά κέντρα, συμπεραίνουμε ότι η δημιουργία ασφαλιστικών εταιρειών που ασχολούνταν με ασφαλίσεις πλοίων ή/και φορτίων αναπτύχθηκαν παράλληλα με το εισαγωγικό εμπόριο πρώτων υλών και ειδών διατροφής από το Levante, και το εξαγωγικό από αυτό βιοτεχνικών και βιομηχανικών προϊόντων, στο οποίο μάλιστα πρωτοστάτησαν Έλληνες ομογενείς.

Η διεξοδική ανάλυση του τρίτου κεφαλαίου αναφορικά με την εξέλιξη των ναυτασφαλιστικών θεσμών κατά τους νεώτερους χρόνους, μας οδηγεί στην εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων που τροφοδοτούν επιστημονικό και μη ερευνητικό ενδιαφέρον.

- Κατά τη συγκεκριμένη περίοδο συμπεραίνεται ότι εξ αιτίας της εκτόξευσης των εξαγωγών και η αύξηση των τιμών της έγγειας ιδιοκτησίας εγκαινιάζονται δυο νέες αντιλήψεις στην πρακτική της ασφάλισης. Η καλή πίστη του ασφαλιζόμενου και η προσωπική και απεριόριστη ευθύνη του ασφαλιστή.
- Η προέλευση των χρηματικών ροών έχουν όχι κρατικό αλλά ιδιωτικό χαρακτήρα. Η χρηματοδότηση σχεδίων έχει πλέον ονοματεπώνυμο, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι ναυτασφαλίσεις αποτελούν κατά την περίοδο μία νόμιμη, αναγνωρισμένη και προσοδοφόρα επαγγελματική κατεύθυνση.
- Η συγκεκριμενοποίηση της χρηματοδότησης μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι επιφέρει και συγκεκριμενοποίηση στόχων και χρονικών πλαισίων.
- Η παραγωγή, το εμπόριο και οι μεταφορές (καραβάνια, πλοία) συμπερασματικά εντάσσονται στο γενικότερο σχεδιασμό της ανάταξης του επιπέδου ζωής των Ελλήνων.
- Τα κέρδη επανεπενδύονται, με αποτέλεσμα τη σταδιακή αύξηση στόλου, πληρωμάτων, τεχνογνωσίας, μερίσματος αγοράς των μεγάλων εταιρειών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Αντωνιάδη- Μπιμπίκου, 1998, Το Βυζάντιο και ο ασιατικός τρόπος παραγωγής, Μελέτες κέντρου Μαρξιστικών Ερευνών, Αθήνα.
- Βακαλόπουλος Ε. Α, Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, vol. Β, Τουρκοκρατία (1453-1669)-Οι βάσεις της νεοελληνικής κοινωνίας και οικονομίας, Σταμούλης, Αθήνα.
- Βασίλειφ Α.Α., 1971, Ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας 324-1453 μ.Χ., Πάπυρος Πρεσς, Αθήνα
- Γιαννακόπουλος Ι., Βυζαντινή Ανατολή και Λατινική Δύση, Εστία
- Γκόφας Δ., 1973, Εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Σακκουλας Αθήνα.
- Γκόφας Δ., 1989, Ιστορία και εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου ΙΙΙ, Σακκουλας, Αθήνα.
- Γκόφα Δ., 1993, Μελέτες Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου των Συναλλαγών, εκδόσεις της «Εν Αθήναις Αρχαιολογικής Εταιρείας», αριθμός 133, 1993,
- Γλύκατση-Abtweiler E. L' ideologie politique de l' Empire Byzantin, 1988 (μετάφραση Τούλας Δρακοπούλου ως Η πολιτική ιδεολογία της Βυζαντινής αυτοκρατορίας), Ψυχογιός.
- Δημαράς Ν., 1986, Εισηγήσεις ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα.
- Θεοχάρης Ρ.Δ., 1983, Αρχαία και Βυζαντινή Οικονομική Ιστορία, Μ.Ι.Ε.Ε., Αθήνα
- Ιωαννίδου Αιμιλία, 2000, Η Άλωση της Κων/λης, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα
- Καρδασης Β., 1993, Από του ιστίου εις τον ατμόν, Πολιτιστικό ίδρυμα ομίλου Πειραιώς, Αθήνα
- Κατσαρδή, Ο., 2004, Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδας 1933-2002, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (Ε.Ι.Ε.). Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών, Αθήνα.
- Κατσαρδή, Ο., 2000 Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770-2000: Η Οθωμανική κυριαρχία, 1770-1821, Ελληνικά Γράμματα., Αθήνα

- Κατσαρδή Ο., 2006, Οι Έλληνες της διασποράς, Βουλή των Ελλήνων, Αθήνα.
- Κατσαρδή, Ο., 2005, Η ελληνική παροικία της Τεργέστης, 1751-1830, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή.
- Κατσούλης Γ.-Μ. Νικολινάκος-Β. Φίλιας, 1986, Οικονομική ιστορία της νεώτερης Ελλάδας, Παπαζήσης, Αθήνα
- Κρεμμυδάς Β., 1976, Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας 1700-1821, Μνήμων, Αθήνα
- Κόλιας Τ. – Χρόνη Μ., 2010, Το Επαρχικόν Βιβλίον Λέοντος ς΄ του Σοφού, Αθήνα,
- Κονιδάρης Ι., 2000, Η διάχυση του δικαίου της εκκλησίας στη βυζαντινή κοινωνία, «Αρμενόπουλος», «Επιστημονική Επετηρίδα Δ.Σ.Θ.», τ. 21, σελ. 241-244 .
- Κωνσταντινίδης Π. ,Καράβια, Καπεταναίοι και Συντροναύται 1800-1830.
- Λάλωσης Γ., 1965, Το δίκαιο των υποθηκών κατά το αρχαίον ελληνικόν και ρωμαϊκόν δίκαιον, Αθήνα.
- Λιτζερόπουλος Αλ., 1911, Εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα
- Λέτσιος Δ., 1996, "Νόμος 'Ροδίων Ναυτικός", Aegean Institute, Ρόδος
- Λε Γκοφ Ζ., 1993, Ο πολιτισμός της μεσαιωνικής Δύσης, Βανιας, Αθήνα
- Μακρής Κ., 1996, Η ιστορία της Ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα, Μ.Ι.Ε.Ε., Αθήνα
- Μελισσειδής Ι.Α., 2004, Συνοπτική Ιστορία των Γεγονότων στην Κωνσταντινούπολη κατά την περίοδο 1440-1453. σελ.91-176. εκδ. Ε΄. επηυξημένη, Βεργίνα , Αθήνα
- Νάκος Γ., 1991, Ιστορία ελληνικού και ρωμαϊκού δικαίου, Θεσσαλονίκη
- Παζαρζής, Μ., 2008, Ναυτασφαλίσεις, σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Παναγιωτακόπουλος, Β., 1994, Ναυλοσύμφωνα, Ναυτασφαλίσεις, Έλλην, Αθήνα

- Παπαμανώλη Α., 1982, Προϊστορία: Το καράβι φορέας πολιτισμού, περ. Αρχαιολογία, τ. 3
- Παπαρρηγόπουλος, Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, 2004 Βιβλίου Γ' κεφ. Β' παρ. 2 και κεφ. Γ', παρ. τελευταία, Ειδικές Εκδόσεις, Αθήνα
- Παπαχατζής Δ. Ν., 1994, Παισανίου Ελλάδος Περιήγησις, Αττικά, Τόμος 1ος, Αθήνα .
- Παππούλιας Δ., 1909, Η εμπράγματος ασφάλεια κατά το ελληνικόν και ρωμαϊκόν δίκαιον, Λειψία
- Πετρόπουλος Γ., 1944, Ιστορία και εισηγήσεις του ρωμαϊκού δικαίου, Αθήνα. Ρόκας, Ι.(συλλογικό), 2014, Ασφαλιστική σύμβαση-κατ'άρθρον ερμηνεία του Ν.2496/1997, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα
- Ρόκας, Ι. , 2008, Ασφαλιστικό δίκαιο, Σάκκουλας, Αθήνα
- Ρόκας, Ι., 2007, Ασφαλιστικός κώδικας, Σάκκουλας, Αθήνα
- Ρόκας, Ι., 2005, Εισαγωγή στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, εκδ. Μπένου, Αθήνα
- Ρόκας, Ι., 2002, Ιδιωτική ασφάλιση, Σάκκουλας, Αθήνα
- Ρόκας, Ι., 2006, Νέες τάσεις στο δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης, Αθήνα
- Σλυμπερτζέ Γ., 2005, Κωνσταντίνος Παλαιολόγος και Η Άλωση της Κωνσταντινουπόλεως υπό του Τούρκων τω 1453, Εκδ. Δημιουργία. Κρούλι Ρ., Κωνσταντινούπολις 1453, εκδ. Ωκεανίδα,.
- Συρίχα Ορ. 1971, Αρχαί και πρακτική της θαλασσοασφαλίσεως, Σταυριδάκης, Πειραιάς
- Τουλουμάκος Ι., 1974, «Μιθριδάτης ΣΤ'», Ιστορία του Ελληνικού Έθνους της Εκδοτικής Αθηνών, τ. Ε', Αθήνα .
- Τρωιάνος Σπ., 1986, Η μετάβαση από το ρωμαϊκό στο βυζαντινό δίκαιο, Τα Ιστορικά, τομ.3, τ/χ.6 ,σελ.267-281, Αθήνα
- Τρωιάνος Σπ., 2007, Οι Νεαρές Λέοντος Σ' του Σοφού. Προλεγόμενα, κείμενο, απόδοση στη νεοελληνική, ευρετήρια και επίμετρο, εκδ. Ηρόδοτος, σελ. 594, Αθήνα
- Τρωιάνος Σπ., 1993, Η θέση του νομικού-δικαστή στη βυζαντινή κοινωνία. Αθήνα

- Τρωϊάνος Σπ., 2011, Οι πηγές του βυζαντινού δικαίου, εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα,
- Τρωϊάνος Σπ. Βελισσαροπούλου-Καράκωστα Ι., 2002 Ιστορία δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή
- Τσιρπανλή, Ζ., 2004, Η Μεσαιωνική Δύση (5^{ος} -15^{ος} αι.), Βανιας, Αθήνα
- Χαρλαύτη, Τ., 2006 Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19^ο αι., Αλεξάνδρεια, Αθήνα
- Χαρλαύτη Τ., 2005, Ιστορία και Ναυτιλία, Αλεξάνδρεια, Αθήνα
- Χριστοφιλόπουλος Α.Π., 1935 Το επαρχικόν βιβλίον Λέοντος του Σοφού και αι συντεχνίαι εν Βυζαντίω, Αθήνα .

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Ahrweiler 1988, *ecologie politique de l' Empire Byzantin*, 1975, Ψυχογιός, Athens
- Andreau J., 1983 *Cluvius et l' époque augustéene*, p.47-62 Strasbourg.
- Angold M., 1975, *A Byzantine Government in Exile: Government and Society under the Lascaris of Nicaea (1204-1251)*, London
- Arangio-Ruiz V., 1952, *Instituzioni di diritto romano*, Napoli.
- Barker E., 1957, *Social and Political Thought in Byzantium from Justinian I to the last Palaeologus*, Oxford
- Beaman M. M. 1937 : *Lloyd's London* , London
- Belime W., 1842 *Traité du droit de possession et des actions possessoires*, Paris.
- Bennett R . J., 2011, *Local business Voice. The history of chambers of commerce in Britain, Ireland, and Revolutionary America 1760-2011*, Oxford
- Berliner, 1893 *Gesch. der Juden in Rom, Frankfort-on-the-Main*, Frankfort
- Biondi B., 1952 *Istituzioni di Diritto Romano*, Milano
- Bonfante P., 1946 *Instituzioni di diritto romano*, Torino

- Borsari, S. 1976 Per la storia del commercio veneziano col mondo bizantino nel XII secolo RS188, p.104-126,
- Bosworth A.- E.J. Baynham, 2000 Alexander the Great in Fact and Fiction, εκδ. Oxford University Press,
- Braund D.C., 1993 Piracy under the principate and the ideology of imperial eradication, war and society in the Roman world, p.195-212, London
- Brissaud J., 1935 Manuel d' histoire du Droit Privé à l' usage des étudiants en licence et en doctorat,
- Brunt, P.A., 1969 The equites in the late Republic, Seager R., The crisis of the Roman Republic, p.83-115, Cambridge
- Cambridge Ancient history, 1996, v.ii, p.ii , p.202-204, 367-368. v.x, p.384&443, Cambridge
- Capogrossi Colognesi L. 1966 Ricerche sulla struttura delle servitù d' acqua in diritto romano, Milano
- Crawford, M.H., 1985 Coinage and Money under the Roman Republic: Italy and the Mediterranean Economy, London .
- Crawford, M.H., 1986 L' Imperio Romano e le strutture economiche e sociali delle province, Como
- Crook, J.A., 1967 Law and life of Rome, London
- D' Arms, J.H. & Kopff E.C., 1980 Roman seaborne commerce, Rome
- Danstrue J., 1948 Manuel I's coup against Genoa and Venice in the light of Byzantine commercial policy. *Classica et Medievalia* 10, p.195-219
- Destrais C., 1885 De la propriété et des servitudes en droit romain, Paris
- Dölger F., 1927 Beiträge zur Geschichte der byzantinischen Finanzverwaltung besonders des 10. und 11. Jh., Leipzig-Berlin
- Driver, G.R., Miles, John C., 1952 The Babylonian Laws, Hammurabi, Clarendon press, Oxford
- Duggan, A. 1958, He Died Old: Mithradates Eupator, King of Pontus, Faber and Faber, London

- Duliati J., 1993, Les rentiers del impôt. Recherches sur les finances municipales dans la Pars Orientis au IVe siècle.[Byzantina Vindobonensia, 21], Wien
- Duncan-Jones, R.P.,1982, Economy of the Roman Empire, Cambridge
- Evans J.K., 1981, Wheat production and its social consequences in the Roman world, CQ31, p.428-442,
- Everhand, 2012, Thesaurus Juris Romani, Continens Rariora Meliorum Interpretum Opuscula, In Quibus Jus Romanum Emendatur, Explicatur, Illustratur, Volume 5,
- Fik Meijer, 1986, A History of Seafaring in the Classical World, εκδ. Routledge,
- Freshfield E.H., 1938, Byzantine Guilds Professional and Commercial. Ordinances of LeoVI c.895 from the book of the Eparch, Cambridge
- Garnsey, P., 1983, Grain for Rome, p.118-130, London .
- Garnsey, P., 1983, trade in the Ancient Economy, London .
- Garnsey P.- C. Whittaker,2007, Imperialism in the Ancient World, εκδ. Cambridge University Press
- Giovanni, A., 1978, Rome et la circulation monétaire en Grèce au II e siècle avant Jésus Christ, Basel
- Giuffrè – E. D’Auria, 1965, Tabula de Amalphi, Di Mauro , Italy
- Gounaridis P., , 1994 Μιχαήλ Ψελλός, Orationes panegyricae, Dennis, G.T. (ed.), Michaelis Pselli, Orationes panegyricae, Stuttgart-Lipsia
- Grosso G. – Deiana G., 1955, Le servitù prediali, I-II, Torino
- Grosso G., 1964, “La distinzione fra “res corporalis” e “res incorporalis” e il secondo capo della “lex Aquilia”, in Synteleia V. Arangio-Ruiz, vol. II, σελ. 791-795, Napoli,
- Grosso G., 1939, «Appunti sulle distinzioni delle “res” nelle Istituzioni di Gaio», in Studi in Onore di Enrico Besta, vol. 1, σελ. 34-54, Milano,
- Hardy I.Edward Richard 1979, Marine insurance εκδ.Butterworths, London
- Harvey E., 1990, Economic Expansion in the Byzantine Empire 900-1200, Cambridge

- Hendy M.F. , 1985, Studies in the Byzantine Monetary Economy c.300-1450, Cambridge
- Herzen N., 1912, Le produit de la chose et le possesseur de bonne foi, in Mélanges P.F. Girard, t. II, σελ. 523-548, Paris,
- Heyd W., 1967, Histoire du commerce du Levant au Moyen Age I-II, Leipzig 1885, ανατύπωση Amsterdam
- Hodgson, G.. 1984, Lloyd's of London., p.14-21, 38-39. New York
- Hopkins, K., 1978, Economic growth and towns in Classical Antiquity, Towns in Societies,p.35-77, Cambridge
- Hopkins, K., 1980, Taxes and Trade in the Roman Empire (200BC-AD400), JRS 70, p. 101-125
- Huvelin, P. 1929, Etudes d'histoire du droit commercial romain, Paris
- Jhéring R. von, 1903, De l'esprit du droit Romain, (Traduction par Ode Meuleraere), Paris,
- Karayannopulos J., 1958, Das Finanzwesen des frühbyzantinischen Staates, München
- Kaser M., 1955, Das römische Privatrecht, Das altrömische, Das vorklassische und klassische recht, München,
- Kaser M., 1956, Eigentum und Besitz im älteren römischen Recht, Köln-Graz,
- Kaser M., 1992, Römisches Privatrecht, ein Studienbuch, München .
- Konstam A., 2008, A Complete History of Piracy, Osprey
- Lambeth, R., J., 1986, Temple Man on Marine Insurance, London,
- Lee R.W., 1956, The elements of Roman Law (with a translation of the Institutes of Justinian), London, .
- Lévy J.-Ph., 1972, Histoire de la propriété, («Que sais-je»), Paris,
- Lipšic E.E., 1961, Očerki istorii vizantijskogo obščestva I Kultury, VIII-pervaja polovina IXv.(=Μελέτες στην κοινωνική και πολιτική ιστορία του Βυζαντίου από τον 8ο έως το πρώτο μισό του 9ου αι.), Moskva-Leningrad
- Lloyd's of London,, May 27 2013, 2012 Annual Report,
- Lopez R.S. –J.A.Raymond, 1955, Medieval Trade in the Mediterranean, N.York

- Luzzatto,G., 1961,Storia economica di Venezia dall XI al XVI secolo, Venezia .
- Mendelssohn L., 1879,Cicero de Leg. III.35, Livy Perio.54,Pliny Epistulae 3.20.1879, (ed) Appian. The Foreign Wars, Teubner, Leipzig.
- Molitor J.P., 1874, La possession, la revendication, la publicienne et les servitudes en droit romain, Paris.
- Oppert J.& Menant, 1877, Documents juridiques de l' Assyrie et de la Chaldee, Paris
- Pallottino M., 1991,A History of Earliest Italy, Routledge
- Pastor, Gesch. der Päpste Mansi, Concilia, Bullarium Magnum.
- Pauly Wissowa Kroll, 2002, Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft.
- Philip De Souza, Piracy in the Graeco-Roman World, εκδ. Cambridge University Press,
- Polanyi, K. , 1968, Primitive, Archaic and Modern Economies.Essays of Karl Polanyi, Dalton G., New York.
- Polanyi, K., 1957, Trade and Market in the Early Empires:economies in history and theory, Chicago
- Rodda, William H.1970 : Marine Insurance : ocean and inland,Prentice-Hall.Inc
- Ruiz A.V., 1952 Istituzioni di diritto romano, Napoli,
- Runciman 1965 The fall of Constantinople ,Cambridge
- Runciman, 1933,Byzantine Civilization , Ermias , σελ.49-50, 86,234.
- Ryberg, I.S., 1955, Greek and Roman Acoounting, Studies in the history of accounting, p.14-57, London
- Schulz F., 1951,Classical Roman Law, Oxford
- Scott P., 1932,The civil Law, Cincinnati
- Solazzi S., 1949,La tutela e il possesso delle servitù prediali, Napoli
- Solazzi S., 1947 Requisiti e modi di costituzione delle servitù prediali, Napoli
- Solazzi S., 1948 Specie ed estinzione delle servitù prediali, Napoli
- Sphrantzes G.Chronicon 1980,Maius: V. Grecu, Memorii 1401-1477 Scriptores Byzantini 5. Bucharest: Academia Republicae Romanicae,

1966: 2-146. The Fall of the Byzantine Empire: A Chronicle by George Sphrantzes, 1401-1477. The University of Massachusetts Press, Amherst

- Stern. ,1893,Urkundliche Beiträge über die Stellung der Päpste zu den Juden, Kiel,
- Stöckle A., 1911, Spätromische und byzantinische Zünfte. Untersuchungen zum sogenannten επαρχικόν βιβλίον Leons des Weisen (Klio, Beiheft IX), Leipzig
- Tchernia A., 1955 Rêves, de richesse, empruntset commerce maritime, dans l'exploitation de la mer, del' Antiquité II, Vie Rencontre Internationale d'archéologie et d'histoire d'Antibes, p.123-130.
- Thomas J.A.C.,1976 Textbook of Roman Law, Amsterdam-New York-Oxford
- Torelli M., 1986,History: Land and People, στο συλλογικό Etruscan life and afterlife, εκδ. Wayne State University Press
- Trenerry C.F., 1926, The origin and early history of Insurance, King, London
- Turner H .A ,1964, :The principles of Marine Insurance Stone & Cox Ltd , London
- Van Wetter P., 1868,Traité de la possession en droit romain, Paris
- Victor D.,R.,1957 : A handbook to Marine Insurance London .
- Villers R., 1952,Droit Romain, Paris
- Villers R., 1972,Rome et le droit privé, Paris
- Vogelstein and Rieger,1895, Gesch. derJuden in Rom, Berlin .
- Voltera E., 1961,Istituzioni di diritto privato romano, Roma
- Warren Treadgold, 1997,A history of the Byzantine State and Society, εκδ. Stanford University Press
- Watson A., 1971Roman Private Law around 200 B.C., Edinburgh
- Watson A., 1968 The law of property in the later Roman Republic, Oxford
- Watson A., 1970 The Law of the Ancient Romans, Dallas

- William Vernon Harris, 1985, War and Imperialism in Republican Rome, εκδ. Oxford University Press, London
- Zakynthinos D.A., 1952, Crise monétaire et crise économique à Byzance du XIIIe au XVe s. Αθήνα 1948 St. Runciman, Byzantine Trade and Industry (C.E.H. of Europe, σελ. 86-118), Cambridge

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

- Μανδηλαράς Β., 1994, Δημοσθένης, Άπαντα, Τόμος 10, προς την Λακρиту παραγραφην 35.36-43, Κάκτος, Αθήνα
- Μανδηλαράς Β., 1992, Θουκυδίδης, Ιστοριών Α', 4 - 8, Κάκτος, Αθήνα.
- Μανδηλαράς Β., 1997, Διόδωρος Σικελιώτης, βιβλος 5, 84, Κάκτος Αθήνα
- Μανδηλαράς Β., 1993, Ισοκράτης, Άπαντα, Παναθηναϊκός, 43-44. Κάκτος,
- Ν.2496/1997
- Chronicon Maius: V. Grecu, Georgios Sphrantzes. Memorii 1401-1477 Scriptorum Byzantini 5. Bucharest: Academia Republicae Romanicae, 1966: 2-146. The Fall of the Byzantine Empire: A Chronicle by George Sphrantzes, 1401-1477. The University of Massachusetts Press, Amherst, 1980.
- Corpus Iuris Civilis: Codex Iustinianus, Recognovit Paulus Krueger, 2011 Nabu Press, Italy
- Mommsen T., Krueger P., 1870, Digesta Seu Pandectae Iustiniani Augusti, Apud Weidmannos, Oxford

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Epistolae decretales : [http: www.intratext.com/ixt/lat0833](http://www.intratext.com/ixt/lat0833)
«Decretalium compilation, Gregorius Episcopus servus servorum Dei...»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



[εικόνα 1]

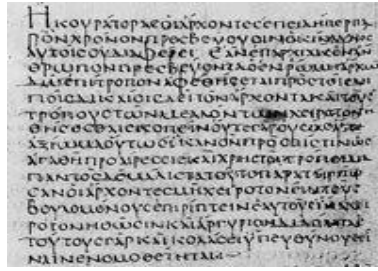
Η στήλη του Χαμουραμί όπως διασώθηκε.



[εικόνα 2]
Πανδέκτης



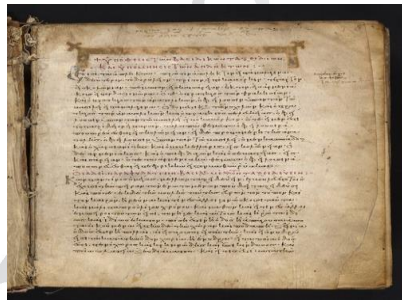
[εικόνα 3]
Εισηγήσεις



[εικόνα 4]
Νεαρές



[εικόνα 5]
Γεωργικός Νόμος



[εικόνα 6]
Επαρχικόν Βιβλίον



[Εικόνα 7]

Τα edicti του Πάπα Γρηγορίου Θ', έκδοση με υπομνήματα του Bernardo da Parma.



[εικόνα 8]
Corpus Iuris Civilis



[Εικόνα 9]
Tabula de Amalphi