

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ  
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ**

**ΦΑΚΗ ΣΥΛΒΙΑ**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του  
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Μάιος 2016

## Δήλωση αυθεντικότητας

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

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων, Αναπληρωτής Καθηγητής)
- Σαμιώτης Γεώργιος ( Επικουρος Καθηγητής)
- Τζαννάτος Ερνέστος (Καθηγητής)

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

## Περίληψη

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται το θέμα των παραγόντων που επηρεάζουν το ασφάλιστρο και ο ρόλος τους.

Αρχικά γίνεται μια ιστορική αναδρομή της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και η εξέλιξη της κατά το πέρασμα των χρόνων καταλήγοντας στη γέννηση και συμβολή των σύγχρονων ασφαλιστικών φορέων, τα P&I Clubs. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην έννοια της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και το αντικείμενο που πραγματεύεται καθώς επίσης και στα χαρακτηριστικά της.

Εν συνεχεία, δίνεται έμφαση στο ασφάλιστρο και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αλλά και τα είδη συμβολαίων που υπάρχουν ανάλογα τους όρους που τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν κατά περίπτωση. Ακόμα, παρουσιάζονται και οι έννοιες που απαρτίζουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια και γίνεται ανάλυση αυτών.

Τέλος, γίνεται λεπτομερής αναφορά στους παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν το ύψος του ασφαλίστρου είτε όταν πρόκειται για την ασφάλιση πλοίου είτε για την ασφάλιση φορτίου.

## **Abstract**

In this project it is presented the subject of marine insurance and more precisely the factors that influencing the marine insurance premium and their role.

Firstly, there is a hystorical reference of marine insurance and its development over the years ending up to the contemporary insurers, the P&I Clubs. Furthermore, it is mentioned the meaning of the marine insurance as well its object and its characteristics.

In continuation, it is given emphasis to the marine insurance premium and the contract as well to the types of insurance contracts depending on the terms that parties agree for each case. Also, the meanings that are included in the insurance contracts are mentioned and analysed.

In conclusion, it is analysed in detail ,the factors which are contributing and form the premium rate either concerns the insurance of the vessel/hull or the insurance of the goods.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ</b> .....	10
1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ .....	10
1.1.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ.....	12
1.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	12
1.2.1 Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΟΥ LLOYD’S .....	12
1.2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ P&I CLUBS (PROTECTING AND IDEMNITY CLUBS).....	13
1.2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS.....	15
1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	17
1.4 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	19
1.4.1 ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	19
1.4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	20
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ</b> .....	23
2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ.....	23
2.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ.....	24
2.2.1 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ.....	26
2.3 ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ.....	27
2.3.1 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (Voyage Policy).....	27
2.3.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ(Voyage Policies on ship).....	28
2.3.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΓΑΘΑ (Voyage Policies on goods).....	29
2.3.4 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΛΟ (Voyage Policies n freight).....	29
2.3.5 ΠΡΟΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ (floating policy/open play).....	29
2.3.6 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ (open cover).....	30
2.3.7 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΤ’ΑΠΟΚΟΠΗΝ (Block Policy).....	31
2.4 ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	31
2.4.1 ΜΕΣΙΤΗΣ.....	32
2.5 ΕΝΝΟΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	34
2.5.1 ΥΠΕΡΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	34
2.5.2 ΥΠΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	34
2.5.3 ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	34
2.5.4 ΔΙΠΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	35
2.5.5 ΣΥΝΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	36
2.5.6 ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	36
2.6 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ.....	36
2.6.1 ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ.....	36
2.6.1.1 ΡΗΤΕΣ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ.....	37
2.6.1.2 ΣΙΩΠΗΡΕΣ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ.....	38
2.6.2 ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ (Seaworthiness).....	38
2.6.3 ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ (Deviation).....	39
2.6.4 ΑΛΛΑΓΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (Change of voyage).....	40
2.6.5 ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ (Legality).....	40
2.7 ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ.....	41

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΜΠΡΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ.....</b>	<b>42</b>
3.1 Η ΠΛΟΙΚΟΤΗΣΙΑ Η΄ Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ.....	42
3.2 ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	43
3.3 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ.....	44
3.3.1 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Α(Institute Cargo Clause A).....	45
3.3.2 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Β(Institute Cargo Clause B).....	46
3.3.3 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ C(Institute Cargo Clause C).....	46
3.3.4 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΩΝ ΡΗΤΡΩΝ Α,Β,С.....	47
3.3.5. ΑΡΧΗ ΤΟΥ “PROXIMATE CAUSE” .....	47
3.4 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΕΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ (Trading Areas And Exclusions).....	48
3.4.1 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ (Institute war and strike clauses).....	50
3.4.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΛΟΓΩ ΠΟΛΕΜΟΥ(War cancellation clause)....	50
3.4.3 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ (War clauses).....	51
3.4.3.1 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (ΦΟΡΤΙΟ).....	51
3.4.3.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (ΦΟΡΤΙΟ).....	52
3.4.3.3 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ.....	52
3.5 ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ.....	54
3.6 Η ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	56
3.7 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ.....	58
3.8 Η ΚΛΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	61
3.8.1 ΕΝΝΟΙΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ.....	61
3.9 Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	65
3.9.1 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ (Flags of Convenience).....	65
3.10 ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ.....	67
3.11 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	70
3.12 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ.....	70
3.13 ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ.....	71
3.13.1 ΡΗΤΡΑ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ (Valuation clause) .....	72
3.13.2 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ .....	73
3.13.3 ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ.....	74
3.13.4 ΑΠΩΛΕΙΑ ΝΑΥΗΓΕΡΕΣΙΑΣ (Salvage loss).....	74
3.13.5 ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	74
3.13.5.1 ΡΗΤΡΑ ΑΠΟ ΑΠΟΘΗΚΗ ΣΕ ΑΠΟΘΗΚΗ.....	74
3.13.5.2 ΡΗΤΡΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ (Both to Blame Collision) .....	75
3.13.5.3 ΡΗΤΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΧΡΕΩΣΕΩΝ (Sue and Labor charges).....	75
3.14 ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.....	76
3.15 ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	76
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	82
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο καθορισμός του ασφαλίστρου ή του κόστους του ασφαλίστρου στη θαλάσσια ασφάλιση χρίζει αναγκαίο να ληφθούν πολλοί παράμετροι υπόψη όσο αναφορά το σκάφος και το φορτίο.

Το ασφαλιστρο καθορίζεται από το συνδυασμό της λογιστικής μεθόδου αλλά και της κρίσης καθώς κάθε παράγοντας είτε λογιστικός είτε μη αξιολογείται ξεχωριστά ανάλογα με το βαθμό κινδύνου που ενδέχεται να έχει.

Η θαλάσσια ασφάλιση όπως υποδηλώνει και ο όρος της παρέχει ασφάλεια απέναντι σε ποικίλους κινδύνους που σχετίζονται και μπορούν να επηρεάσουν το ασφαλιζόμενο αντικείμενο, όπως τα καιρικά φαινόμενα, τις εμπορικές διαδικασίες, τις πολιτικοκοινωνικές συνθήκες κ.α.

Κάθε ασφαλιστική διαδικασία γίνεται από μια προσωπική αξιολόγηση του ηγήτορα Ασφαλιστή για τους ασφαλίσιμους κινδύνους και τους παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος του ασφαλίστρου.

Η παρούσα εργασία έχει στόχο την απαρίθμηση και καταγραφή αυτών των παραγόντων που επηρεάζουν το ασφαλιστρο, οι οποίοι θα αναλυθούν ώστε να παρουσιαστεί ο ρόλος τους στη διαμόρφωση του ασφαλίστρου.

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια ιστορική αναδρομή της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και η εξέλιξη της κατά το πέρασμα των χρόνων καταλήγοντας στη γένεση και συμβολή των σύγχρονων ασφαλιστικών φορέων, τα P&I Clubs. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στον ορισμό και στο αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης αλλά και των κυρίως χαρακτηριστικών αυτής της επιστήμης όπως το ασφαλισμο ενδιαφέρον, η περίοδος της ασφαλιστικής κάλυψης, η ευθύνη για την ασφάλεια αγαθών κ.α.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται ανάλυση της έννοιας του ασφαλίστρου και του ασφαλιστηρίου συμβολαίου καθώς επίσης αναλύονται και όλα τα είδη των



ασφαλιστηρίων και τι όρους προβλέπει το κάθε είδος. Επίσης, γίνεται αναφορά στα εμπλεκόμενα πρόσωπα της ασφαλιστής διαδικασίας αλλά και στο ρόλο του μεσίτη. Στο ίδιο κεφάλαιο αναλύονται οι απαλλαγές και οι Εγγυήσεις δηλαδή οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει κάθε ασφαλιζόμενος και οι οποίες επηρεάζουν με τη σειρά τους το κόστος του ασφαλιστρού. Τέλος, αναφέρονται όλες οι έννοιες μιας θαλάσσιας ασφάλισης που μπορεί να συναντήσει κανείς όπως η διπλή ασφάλιση, αντασφάλιση κλπ.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναπτύσσονται οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τη διαμόρφωση του ύψους του ασφάλιστρού. Γίνεται ανάλυση του κάθε παράγοντα ώστε να παρουσιαστεί η σημαντικότητα και ο λόγος που επηρεάζει τους Ασφαλιστές να διαμορφώσουν το τελικό ασφαλιστικό κόστος είτε όταν πρόκειται για την ασφάλιση πλοίου είτε για την ασφάλιση φορτίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

#### 1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Η ναυτική ασφάλιση είναι η παλαιότερη φόρμα ασφάλισης. Οι αρχές του θεσμού της ασφάλισης ανάγονται γύρω στην 2<sup>η</sup> π. Χ. χιλιετία στη Βαβυλώνα, ο οποίος θεσμός, εμφανίστηκε με την μορφή «αλληλοβοήθειας», μεταξύ ατόμων που εκτελούσαν ένα παρεμφερές είδος εργασίας. Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες «δούλευαν» οι εργάτες των πυραμίδων στην αρχαία Αίγυπτο, ήταν άθλιες λαμβάνοντας υπόψη τα πολλά «εργατικά» ατυχήματα και τις ασθένειες τους μάστιζαν. Έτσι, δημιουργήθηκε το πρώτο γνωστό «ταμείο αλληλοβοήθειας». Οι πληρωμές των εργατών γίνονταν τότε σε είδος (λάδι, σιτάρι και άλλα τρόφιμα). Από αυτήν την αμοιβή, κατέβαλαν από κοινού κάποια ποσότητα τροφίμων, ώστε να εξασφαλιστεί φαγητό για όσους δεν μπορούσαν να δουλέψουν. Επιπλέον, το «ταμείο αλληλοβοήθειας» προέβλεπε αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου, για να πληρωθούν τα έξοδα κηδείας.

Στην αρχαία Βαβυλωνία, το 1750 π.Χ. ο κώδικας του βασιλιά Χαμουραμί, αναφέρεται, και μάλιστα πολύ καλοδιατυπωμένα, σε ταμείο αλληλοβοήθειας των εμπόρων (μεταφορέων). Σ' αυτόν τον κώδικα, συναντάμε διατάξεις, οι οποίες προέβλεπαν ότι σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους, ο μεταφορέας να απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του να παραδώσει τα εμπορεύματα εφόσον αποδειχθεί ότι δεν είναι υπαίτιος ούτε συνένοχος, ενώ η ζημιά να μοιράζεται ανάμεσα στους συμμετέχοντες εμπόρους. Στον ίδιο κώδικα, συναντάμε και άλλες πολλές διατάξεις, που θεσπίζουν την έννοια της θαλάσσιας αστικής ευθύνης και θαλάσσιας ασφάλισης.

##### 1.1.1 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

Στην αρχαία Ελλάδα, ήταν διαδεδομένη η ασφαλιστική κάλυψη των εξόδων κηδείας, σύστημα που αναπτύχθηκε μέσω θρησκευτικών, μη κερδοσκοπικών οργανώσεων. Αργότερα, με νόμο του Σόλωνα, τον 6<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, θεσπίστηκε ο όρος των

«ομοτάφων», ο πρώτος ασφαλιστικός νόμος που καθόριζε την λειτουργία εταιριών που είχαν σαν αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων κηδείας.

Τον 4<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα, συναντάμε αναφορά στον θεσμό της ασφάλισης, σε λόγους του Δημοσθένη, «Περί θαλασσιών πιστώσεων». Εδώ, περιγράφονται τα «θαλασσοδάνεια». Το εμπόριο, από αρχαιοτάτων χρόνων, είχε μεγάλα περιθώρια κέρδους, αλλά και υψηλό ρίσκο. Η πειρατεία και τα ναυτικά ατυχήματα ήταν συνήθη φαινόμενα στην αρχαία Ελλάδα. Έτσι, αντί κάποιος έμπορος ή επενδυτής να δανείσει (επενδύσει) τα χρήματά του σε ένα πλοίο, με ορατό τον κίνδυνο της οικονομικής καταστροφής σε περίπτωση που το πλοίο δεν επέστρεφε, απευθυνόταν σε ναυτομεσιτικό γραφείο, μέσο του οποίου μπορούσε να δανείσει χρήματα σε διάφορα πλοία, διαμοιράζοντας έτσι τον κίνδυνο. Από τα κέρδη των πλοίων που επέστρεφαν, μπορούσε να αποσβέσει την ζημιά των πλοίων που δεν επέστρεφαν. Στοιχεία σε βάρη και απώλειες περιουσιών συναντάμε και σε έργα του Πλάτωνα. Έτσι φαίνεται ότι υπήρχαν οι αρχές μοιράσματος του ενδεχόμενου κινδύνου κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.

Αναφορά σε νόμο κράτους, συναντάμε το 916 π.Χ. με το νόμο των Ροδίων<sup>1</sup>, για υποχρέωση συμμετοχής σε έξοδα και ζημιές από ναυτικούς κινδύνους παρατηρείται δηλαδή ότι τίθενται οι βάσεις της ναυτασφάλισης, καθώς προβλέπουν την κατάσταση «γενικής αβαρίας» και τις αρχές διακανονισμού της, με συμμετοχή και επιμερισμό των κινδύνων από κοινού μεταξύ όλων των εμπλεκομένων μερών σε μία θαλάσσια μεταφορά. Ο «Νόμος των Ροδίων» θα κωδικοποιηθεί πολλούς αιώνες αργότερα από τον Ιουστινιανό (553 μ.Χ.) και θα αποτελέσει μέρος της Ιουστινιανής “Digesta”, δηλαδή της καταγραφής των επικρατέστερων νόμων του Βυζαντίου.

Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η αξία του φορτίου που απορρίπτεται στη θάλασσα για τη διάσωση του υπόλοιπου φορτίου και του πλοίου οφείλει να αποζημιωθεί κατ’αναλογία από τις διασωθείσες περιουσίες δηλαδή το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο.

---

<sup>1</sup> ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ – Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Παζαρτζής Ι. Μιχάλης, 2010, εκδ.: Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η παραπάνω αναφορά αποτελεί και τη βασική αρχή της «Γενικής Αβαρίας» που είναι και βασικός ασφαλιστικός κίνδυνος σήμερα και κυρίαρχο μέρος απασχόλησης διακανονισμού αβαριών πλοίων “Average Adjuster”. Είναι δηλαδή το ποσοστό συνεισφοράς που υποχρεούνται να καταβάλουν τα διασωθέντα μέρη του πλοίου και φορτίου, μετά από θυσία μέρους του πλοίου και του φορτίου. Η εκταμίευση εξόδων για το κοινό καλό που ακολουθείται μετά από τέτοια περίπτωση αποτελούν το ασφαλιστικό ενδιαφέρον και καλύπτεται από τους ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου ξεχωριστά.

## **1.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

### **1.2.1 Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΟΥ LLOYD’S**

Η ναυτική ασφάλεια εξελίχθηκε τον 12ο αιώνα από Λομβαρδούς εμπόρους που μετακόμισαν από την Βόρειο Ιταλία στο κεντρικό Λονδίνο με έδρα την περιοχή City και συγκεκριμένα την έως σήμερα γνωστή Lombard Street.

Γύρω στα 1680 ο Edward Lloyd άνοιξε ένα καφενείο στο Λονδίνο όπου έγινε σημείο συνάντησης για πλοιοκτήτες, πλοιάρχους, και τους εμπόρους της πόλης, των οποίων η δουλειά ήταν η διατύπωση κατάλληλου ασφαλιστήριου συμβολαίου για την ασφάλεια των πλοίων και των φορτίων τους. Οι έμποροι αυτοί που εγγυούνταν επικίνδυνες εμπορικές επιχειρήσεις για ένα συμφωνημένο χρηματικό ποσό (ασφάλιστρο – premium) υπέγραφαν τα ονόματά τους κάτω από τη διατύπωση του ασφαλιστήριου συμβολαίου και εκ τούτο ονομαζόταν (Υπογράφωντες –Underwriters) Ασφαλιστές. Το καφενείο του Lloyd σιγά σιγά έγινε ευρύτατα γνωστό από τους πλοιοκτήτες ως το μέρος όπου θα μπορούσαν να βρεθούν οι Ασφαλιστές που θα παρείχαν ασφάλιση. Οι Ασφαλιστές αυτοί έγιναν γνωστοί ως οι Ασφαλιστές του Lloyd’s(Lloyd’s Underwriters).

Η ασφάλιση βοήθησε στην ανάπτυξη του εμπορίου και δε χρειάστηκε πολύς καιρός προτού οι Ασφαλιστικές Εταιρίες να προσφέρουν επίσης στους πλοιοκτήτες ασφαλιστική κάλυψη.

Ανάμεσα στα 1720 και 1824 πολλοί πλοιοκτήτες δυσαρεστούσαν όλο και περισσότερο με τους διακανονισμούς για επίτευξη ναυτικής ασφάλισης. Στο Λονδίνο το 1720 ιδρύεται η London Assurance και η Royal Assurance Exchange Corp. όπου αυτές οι εταιρείες μονοπωλούν τις ασφαλιστικές καλύψεις μέχρι το έτος 1824 όταν το μονοπώλιο αυτό καταργείται. Αποτέλεσμα αυτού του μονοπωλίου αποτέλεσε μια Απόφαση του Κοινοβουλίου που επέτρεπε μόνο σε αυτές δυο εταιρίες όπως και μεμονωμένους ασφαλιστές να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη στους πλοιοκτήτες. Το ασφαλιστικό αυτό μονοπώλιο είχε ως αποτέλεσμα το ότι οι πλοιοκτήτες έπρεπε να πληρώσουν αυτό που θεωρούσαν υπερβολικά υψηλά ασφάλιστρα. Έτσι, κάποιες ομάδες πλοιοκτητών σχημάτισαν κάποιους συνδέσμους, δρώντας δηλαδή παράνομα. Ο σκοπός των συνδέσμων αυτών ήταν η παροχή αμοιβαίας ασφάλειας στα μέλη της, κυρίως για κάλυψη του κινδύνου καταστροφής ή απώλειας των πλοίων τους από τους κινδύνους της θάλασσας ή της φωτιάς (κίνδυνοι σκάφους). Μέσα στο 1824 σε αυτό το χρονικό διάστημα μεμονωμένοι ασφαλιστές άρχισαν να γίνονται μέλη των Lloyd's και έτσι δημιούργησαν ένα ασφαλιστικό φορέα γνωστό σε όλους το Lloyd's. Ασφαλιστικές εταιρείες άρχισαν να δημιουργούνται στην Νέα Υόρκη, στην Αμβέρσα, στο Ρότερνταμ, αλλά όχι όμως με το κύρος που έχει η ασφαλιστική εταιρεία των Lloyd's η οποία παραμένει η καλύτερη και με τις πλέον ενδιαφέρουσες καλύψεις.

Τέλος η διεθνής αγορά είναι οργανωμένη με τη Διεθνή Ένωση Ναυτασφαλιστών που ιδρύθηκε και αυτή τον περασμένο αιώνα και μέλη της οποίας δεν είναι μεμονωμένες εταιρίες αλλά εθνικές ενώσεις ναυτασφαλιστών.

### **1.2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ P&I CLUBS( PROTECTING AND IDEMNITY CLUBS)**

Η σταδιακή ενδυνάμωση της ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης (P&I insurance) εγκαινίασε ένα νέο τύπο ασφαλιστικού συνεταιρισμού τα γνωστά P and I Clubs, τα οποία σήμερα καλύπτουν σχεδόν το σύνολο (95%) των αναγκών της παγκόσμιας ναυτιλίας σε ασφαλιστικές υπηρεσίες.

Αποτελούν τη πλέον σύγχρονη μορφή αλληλασφαλιστικών ενώσεων που τέθηκαν στην υπηρεσία των πλοιοκτητών, με σκοπό να προσφέρουν σε αμοιβαία βάση μια

μοντέρνα και πλήρη μορφή ασφαλιστικής κάλυψης, καλύπτοντας όλο το φάσμα της αστικής τους ευθύνης

P and I Club. είναι ουσιαστικά ένας συνεταιρισμός από εμπορικούς πλοιοκτήτες και ναυλωτές και άλλα σχετιζόμενα μέλη το οποίο παρέχει προστασία έναντι κάποιων κινδύνων συνυφασμένων με τη ναυτιλιακή λειτουργία. Η έννοια των P & I Clubs είναι ότι είναι κυρίως αμοιβαίοι συνεταιρισμοί όπου τα μέλη τους είναι ταυτόχρονα ασφαλιστές και ασφαλιζόμενοι συνεισφέροντας σε απαιτήσεις μέσω των επονομαζόμενων «κλίσεων» (calls). Ενώ η ασφάλιση του πλοιοκτήτη για τη Μηχανή και το Σκάφος (Hull and Machinery) ορίστηκε αρχικά να προστατεύει τα ασφαλισμένα μέρη από απώλεια του πλοίου του, η ασφάλιση των P & I Clubs προστατεύει τον πλοιοκτήτη για τα όποια έξοδα προέκυψαν από τις νομικές του υποχρεώσεις κατά τη λειτουργία του πλοίου. του

Η συγκρότηση των P and I Clubs, ήρθε ως απάντηση στα πάγια αιτήματα και διαμαρτυρίες των πλοιοκτητών που θίγονταν από τις πρακτικές των ασφαλιστικών οργανισμών με αμιγώς κερδοσκοπικό χαρακτήρα και οι οποίες ακολουθούσαν την πολιτική της συνεχούς αύξησης των ασφαλιστρών τους για τους περιορισμένους κινδύνους που αναλαμβάνουν.

Οι ενώσεις αυτές προστασίας και αποζημίωσης διοικούνται βάσει της αρχής της αμοιβαιότητας, προσφέροντας μεγάλου εύρους ασφαλιστική κάλυψη για ζητήματα αστικής ευθύνης από ζημίες τρίτων, καλύπτοντας επί της ουσίας τα αντίστοιχα κόστη, τα οποία προκύπτουν σε περίπτωση ατυχήματος, με υπαίτιο το εγγεγραμμένο στα μητρώα της ένωσης, πλοίο. Παρέχουν ολοκληρωμένη ασφάλεια σε πλοιοκτήτες και ναυλωτές κατά την πραγματοποίηση της εμπορικής τους δραστηριότητας, λειτουργώντας παράλληλα με την ασφάλεια σκάφους και μηχανής (“Hull and Machinery”).

Στην αρχή η ασφάλιση περιορίστηκε στην ασφάλιση κινδύνων οι οποίοι είχαν εξαιρεθεί από τα ασφαλιστήριά των κοινών εμπορικών ασφαλιστών, έπειτα οι αυξημένες ανάγκες και ο πολλαπλασιασμός των κινδύνων κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας περιπέτειας, οδήγησαν στη διεύρυνση και στον κλάδο αποζημίωσης (Indemnity).

Σήμερα οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί παρέχουν εκτεταμένη κάλυψη στα μέλη τους και ως εκ τούτου καθίστανται υπέγγυοι για ένα ανώτατο ποσό της ζημίας που έχει συμφωνηθεί από τα μέρη. Παρέχουν δηλαδή ένα ολοκληρωμένο φάσμα υπηρεσιών προς τα μέλη και οι υπηρεσίες που παρέχονται εκτείνονται πέρα από τις χαμηλού κόστους ασφαλιστικές καλύψεις και στο χειρισμό των απαιτήσεων, όπως ακόμη και σε συμβουλευτική συνδρομή, προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μελών τους- πλοιοκτητών και λοιπών επιχειρηματιών με αντικείμενο δραστηριότητας το θαλάσσιο ταξίδι

### **1.2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ P&I CLUBS**

Τα σημερινά P and I Clubs ουσιαστικά αποτελούν την εξέλιξη των λεγόμενων Hull Clubs.

Τον 18<sup>ο</sup> αιώνα οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να δημιουργήσουν club-συνεταιρισμούς αμοιβαίας ασφάλισης του Σκάφους ως μια αντίδραση στις ελλείψεις της τότε υπάρχουσας ναυτασφάλισης καθώς υπήρχε έλλειψη προστασίας στην ανάκτηση αβαριών. Σημειώθηκαν αρκετές αποτυχίες μετά από κατηγορίες για μεγάλες απώλειες όπως και κατά τη διάρκεια του αμερικάνικου πολέμου για την ανεξαρτησία. Το μέγεθος των απωλειών ήταν τόσο μεγάλο που πολλοί ασφαλιστές χρεοκόπησαν και οι ασφαλισμένοι έμειναν απλήρωτοι. Επίσης τον 18<sup>ο</sup> αιώνα η ναυτασφάλιση συνδέθηκε με το μονοπώλιο που επικρατούσε στην αγορά γι' αυτό και ιδρύονται δυο εταιρίες η Royal Exchange Assurance και η London Assurance όπως προαναφέρθηκε, ώστε να διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα τη ναυτασφαλιστή επιχείρηση. Παρόλα αυτά τα αποτελέσματα της Αναφοράς (Report) το 1810 απέδειξαν ότι η συνεισφορά των δυο εταιρειών στη ναυτασφάλιση ήταν ασήμαντη. Ακόμα υπήρξαν κατηγορίες κατά τις παραδοσιακής αγοράς για τη φιλόδικη διάθεση των ασφαλιστών προκαλώντας καθυστερήσεις στις αποζημιώσεις καθώς και για άλλες ελλείψεις τις οποίες αναφέραμε παραπάνω που άρχισαν να δυσχεραίνουν τους πλοιοκτήτες.

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα άρχισε η περίοδος παρακμής των Hull Clubs. Σε αυτή τη πτώση συντέλεσε και η κατάργηση του μονοπωλίου το 1824 η οποία άνοιξε το δρόμο

στη δημιουργία νέων ασφαλιστικών εταιριών που μαζί με τους Lloyd's ανταγωνίζονταν τα clubs και ουσιαστικά προσέφεραν πιο ανταγωνιστικές τιμές. Οι πλοιοκτήτες καλύτερων κλάσης πλοίων μπορούσαν πλέον να βρουν καλύτερη εξυπηρέτηση σε χαμηλότερες τιμές και τα clubs άρχισαν να μένουν με παλαιά κακοδιατηρημένα πλοία που κανένας ασφαλιστής δε μπορούσε να ασφαλίσει με αποτέλεσμα πολλά Hull Clubs άρχισαν να κλείνουν στις αρχές και μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Η περίοδος παρακμής των hull clubs συνέπεσε με την αύξηση ευθυνών που επιβλήθηκαν στους πλοιοκτήτες. Ήταν μια περίοδος μεγάλης κοινωνικής, οικονομικής και τεχνολογικής αλλαγής με αύξηση του μεγέθους, περιπλοκότητας και αξίας των πλοίων και των φορτίων. Σύμφωνα με τη απόφαση του Marine Insurance Act το 1745 είχε απαγορευτεί στους πλοιοκτήτες να ασφαλίζουν τις υποχρεώσεις τους για ποσά που υπερβαίνουν την αξία των πλοίων. Το 1836 αποφασίστηκε ότι οι πλοιοκτήτες δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τον ασφαλιστή του σκάφους (hull underwriter) για ζημία από σύγκρουση. Η απάντηση σε αυτή την απόφαση ήταν να παρέχεται κάλυψη μόνο για τα  $\frac{3}{4}$  τέτοιων ζημιών της ασφαλισμένης αξίας και ουσιαστικά ο πλοιοκτήτης να μην καλύπτεται για το  $\frac{1}{4}$  αυτών των εξόδων καθώς και για υποχρεώσεις που υπερέβαιναν την αξία του πλοίου, όπως και για θάνατο, ανθρώπινο τραυματισμό, επισκευάσιμες ζημιές και για επιπλεύσιμα αντικείμενα εκτός από αυτό που ορίζεται ως πλοίο.

Η απειλή τεράστιων πιθανών υποχρεώσεων και ζημιών προς τρίτους οδήγησε τους πλοιοκτήτες στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα να ζητήσουν προστασία. Ανακάλυψαν πως ο συνδυασμός μιας οικονομική και αποτελεσματικής κάλυψης υπήρχε ήδη με τη μορφή των hull clubs, που πλέον τα παλιά hull clubs άρχισαν να μετατρέπονται σε clubs "προστασίας" και νέοι συνεταιρισμοί δημιουργήθηκαν για την αντιμετώπιση και κάλυψη των νέων αναγκών. Έτσι, ομάδες εφοπλιστών, δημιούργησαν τις Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης (Protection and Indemnity Clubs), οι οποίες στήριζαν την αμοιβαία ασφάλιση των μελών τους. Σε περίπτωση απώλειας κάποιου μέλους τους τα P&I Clubs, προκειμένου να καλύψουν τη διαφορά που θα παρουσιαστεί στην αναλογία των ασφαλιστρών που συνεισφέρουν τα μέλη, τα καλούν να συνεισφέρουν



με ένα πιο αυξημένο ασφάλιστρο. Η προστασία<sup>2</sup> (protection) την οποία παρέχουν τα P&I Clubs αναφέρεται στις ευθύνες που προκύπτουν όταν το πλοίο χρησιμοποιείται σαν πλοίο, ενώ το indemnity (αποζημίωση) παρέχεται όταν υπάρχουν ευθύνες από την χρησιμοποίηση του πλοίου σαν μεταφορέα φορτίων.

Το 1866 η Ένωση Αμοιβαίας Ασφάλισης Πλοιοκτητών ( Shipowners' Mutual Protection Society) εισήγαγε μια κλάση αποζημίωσης προσφέροντας κάλυψη όσο αναφορά την ευθύνη για ζημία, τη έλλειψη (shortage) και τη ζημιά (damage) του φορτίου που βρίσκεται πάνω στο πλοίο, μέλους της ένωσης. Έτσι τα clubs προστασίας αναπτύχθηκαν στα σημερινά "P&I" Clubs.

### 1.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το κύριο μέλος μιας θαλάσσιας ασφάλισης είναι το πλοίο, το οποίο σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ορίζεται κάθε αυτοκινούμενο σκάφος με καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρους<sup>3</sup> που είναι προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Η θαλάσσια ασφάλιση του πλοίου συμπεριλαμβάνει και τα εξαρτήματα του πλοίου παρά το γεγονός ότι δεν αναφέρεται κάπου ξεχωριστά. Κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου το πλοίο που βρίσκεται υπό κατασκευή – ναυπήγηση ή υπό επισκευή δεν υπάγεται σε θαλάσσια ασφάλιση παρά σε χερσαία ασφάλιση. Αυτό συμβαίνει επειδή το υπό ναυπήγηση πλοίο δεν λογίζεται σαν «πλοίο» με βάση το νόμο και δεν υπόκειται σε θαλάσσιους κινδύνους.

Ασφάλιση γενικότερα είναι η σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής υποχρεούται, αντί ασφαλίστρου, να αποζημιώσει τις απώλειες ή τις ζημιές που ενδεχομένως συμβούν στον ασφαλιζόμενο λόγω τυχαίων γεγονότων ή ανωτέρας βίας. *Συνεπώς θαλάσσια ασφάλιση ορίζεται ως η σύμβαση, με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, έναντι τιμήματος, για ζημιές που ενδεχομένως θα συμβούν στον ασφαλισμένο σε ορισμένο χρονικό διάστημα από την εμφάνιση των θαλάσσιων κινδύνων.*

---

<sup>2</sup> P&I Clubs Law and Practice, Steven J.Hazelwood, David Semark

<sup>3</sup> «Ναυτικό Δίκαιο», Νικολάου Μ. Πουλιαντζά εκδ. Αθ. Σταμούλης,

Η θαλάσσια ασφάλιση βασίζεται στην αρχή της αποζημίωσης υπο την έννοια ότι ο ασφαλιζόμενος θα πάρει από τον ασφαλιστή το ποσό το οποίο τον τοποθετεί στην ίδια οικονομική κατάσταση με πριν από το ατύχημα.

Βασική λοιπόν προϋπόθεση για τη σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης είναι ασφαλιζόμενος να έχει έννομο συμφέρον επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου ώστε να αποζημιωθεί για κάποια τυχόν απώλεια ή βλάβη ή για να ωφεληθεί για την ασφαλή κατάσταση άφιξής του.

Οι υποχρεώσεις που υπάρχουν σε μια τέτοια ασφάλιση από τα συμβαλλόμενα μέλη είναι η καταβολή του ασφαλιστή από τον ασφαλισμένο και η κάλυψη του για ενδεχόμενες ζημίες από τον ασφαλιστή.

Η νηολόγηση του πλοίου είναι απαραίτητη κατά την έναρξη λειτουργίας του πλοίου. Με τον όρο νηολόγηση εννοούμε την καταγραφή ενός πλοίου στα μητρώα της εκάστοτε χώρας. Οποιοδήποτε πλοίο θα πρέπει να είναι νηολογημένο έτσι ώστε να αναγνωρίζεται η ταυτότητα του. Ακόμα, η νηολόγηση παίζει σημαντικό ρόλο στην μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του πλοίου καθώς η μεταβίβαση πρέπει να καταχωρηθεί στα μητρώα – νηολόγια.

Σε μια θαλάσσια ασφάλιση συχνά εμφανίζεται συνήθως ο όρος «θαλάσσια περιπέτεια», με τον οποίο εκφράζεται η έκθεση περιουσιακών στοιχείων σε θαλάσσιους κινδύνους.

Συγκεκριμένα, περιλαμβάνονται στον όρο τα περιουσιακά στοιχεία του πλοίου, το φορτίο που μεταφέρεται από το πλοίο και τα έξοδα ταξιδιού, ο ναύλος, η προμήθεια και οποιοδήποτε άλλο κέρδος εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο. Στην περίπτωση που υπάρχουν απώλειες – ζημίες, ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να καλύψει το ύψος της ζημίας και να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με βάση τους όρους που αναγράφονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εκτός από τα έξοδα και τα κέρδη που θα είχε από το ταξίδι ο ασφαλισμένος, ασφαρίζεται και η αστική ευθύνη προς τρίτους.

Ο νόμος γενικά εξαιρεί από την κάλυψη τους πολεμικούς κινδύνους. Αυτό όμως, δεν εμποδίζει τον ασφαλιστή να συμφωνήσει ότι θα καλύπτει και τις περιπτώσεις

κινδύνων – συμπεριλαμβάνοντας τις σχετικές ρήτρες - που χαρακτηρίζονται πολεμικοί ή ότι θα καλύπτει κινδύνους που, ναί μεν δεν είναι πολεμικοί, αλλά συνέβησαν σε περιοχή που χαρακτηρίζεται εμπόλεμη.

Το άρθρο 271 Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρεται στη θαλάσσια ασφάλιση κατά των πολεμικών κινδύνων. Περιλαμβάνει τις απώλειες και τις ζημιές από κάθε πολεμική πράξη ή συμβάν και από “κάθε γεγονός που επήλθε μετά τη λήξη του πολέμου αλλά εξαιτίας αυτού.” Με τους πολεμικούς κινδύνους εξομοιώνονται και οι κίνδυνοι που προέρχονται από εμφύλιο πόλεμο και στάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 272 Κ.Ι.Ν.Δ., η ασφαλιστική σύμβαση κατά κοινών θαλάσσιων κινδύνων λύνεται όταν το πλοίο εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους. Εάν αυτό συμβεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η σύμβαση λύνεται όταν το πλοίο καταπλεύσει στον πρώτο λιμένα.

#### **1.4 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Αντικείμενο της ασφάλισης αυτής είναι «κάθε έννομο συμφέρον που είναι εκτεθειμένο σε θαλάσσιους κινδύνους», θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι ανάγκη να προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα ,έτσι, ο κίνδυνος πυρκαγιάς του πλοίου ή του φορτίου ή και ο κίνδυνος βλάβης των μηχανών είναι θαλάσσιοι κίνδυνοι. Μαζί με τα παραπάνω ασφαλίσιμη είναι και η Αστική Ευθύνη προς τρίτους του πλοιοκτήτη ή του υπεύθυνου για την περιουσία προς ασφάλιση.

Η πρακτική σημασία του χαρακτηρισμού μιας ασφάλισης ως θαλάσσιας ή χερσαίας συνίσταται, μεταξύ άλλων, και στην παραγραφή που είναι διετής για τη θαλάσσια και τετραετής για τη χερσαία ασφάλιση.

##### **1.4.1 ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Ένας έμπορος, πλοιοκτήτης ,ναυλωτής ή οποιοδήποτε άλλο μέρος που μπορεί να εμπλέκεται στη μεταφορά αγαθών και θέλει να πραγματοποιήσει μια θαλάσσια ασφάλιση προσεγγίζει έναν ασφαλιστή μέσω ενός ασφαλειομεσίτη ο οποίος βάσει τις οδηγίες του εντολέα του θα αναζητήσει στην αγορά την καλύτερη προσφορά.

Το συμβόλαιο της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ουσιαστικά μια συμφωνία όπου ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο με τον τρόπο και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί για τις όποιες απώλειες ή ζημιές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η θαλάσσια ασφάλιση λοιπόν περιλαμβάνει α) την ασφάλιση αγαθών όσο αναφορά την απώλεια ή ζημιά κατά τη διάρκεια μεταφοράς τους μέσω θάλασσας, αέρα, τρένου ή οδικώς και την β) ασφάλιση σκάφους η οποία καλύπτει το πλοίο και τα μέρη του όπως μηχανή, γάστρα κλπ

#### 1.4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

**Προσφορά και αποδοχή:** Είναι η διαδικασία για κάθε συμβόλαιο, έτσι και η ασφάλιση αγαθών έχει ισχύ από τη στιγμή αποδοχής της προσφοράς από την ασφαλιστική εταιρία και όχι από τη στιγμή της προσφοράς

**Πληρωμή του ασφαλιστή:** Η πληρωμή του ασφαλιστή πρέπει να γίνεται εκ των πρότερων ώστε οι κίνδυνοι να είναι καλυπτόμενοι

**Συμβόλαιο αποζημίωσης:** Όπως προαναφέρθηκε η θαλάσσια ασφάλιση έχει αποζημιωτικό χαρακτήρα και η ασφαλιστική εταιρία είναι υπεύθυνη μόνο για το βαθμό της πραγματικής απώλειας πχ αν έχει συμφωνηθεί να καλύπτονται 10.000 μετρικοί τόνοι από ένα φορτίο και κατά τη διάρκεια μεταφοράς καταστραφούν οι 5.000 μετρικοί τόνοι τότε η ασφάλεια θα καλύψει μόνο τους 5.000.

**Καλή πίστη:** Ο ιδιοκτήτης του φορτίου οφείλει να αναφέρει όλες τις σχετικές πληροφορίες στον Ασφαλιστή κατά η διάρκεια πραγματοποίησης της ασφάλειας. Σε περίπτωση κακής ερμηνείας ή κακής περιγραφής ή μη αποκάλυψης σχετικής πληροφορία με το φορτίο τότε το φορτίο μπορεί να θεωρηθεί άκυρο από τον ασφαλιστή. Πχ η φύση των αγαθών πρέπει να αναφέρεται καθώς αν συγκαταλέγονται στα επικίνδυνα υπάρχει υψηλότερο ασφάλιστρο.

**Ασφαλίσιμο ενδιαφέρον:** Η ασφάλεια είναι έγκυρη αν ο ασφαλιζόμενος έχει ασφαλίσιμο ενδιαφέρον στην απώλεια χρόνου. Επίσης το ασφαλίσιμο ενδιαφέρον εξαρτάται από τη φύση του συμβολαίου πώλησης. Πχ αν ο Α στέλνει τα αγαθά στον Β FOB (free on board) που σημαίνει ότι η ασφάλεια θα γίνει από τον αγοραστή. Αν

κάποια απώλεια προκύψει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τότε ο Β είναι αυτός που θα λάβει την αποζημίωση από την ασφάλεια. Εάν όμως ο Α στέλνει τα αγαθά στον Β CIF (cost insurance and freight) που σημαίνει ότι η ασφάλεια θα πληρωθεί από τον πωλητή και είναι και αυτός που θα λάβει την αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας.

Να σημειωθεί ότι ο ασφαλιζόμενος δεν είναι κατά ανάγκη μόνο ο ιδιοκτήτης του ασφαλιζομένου αντικειμένου, ασφαλιστικό συμφέρον μπορούν να έχουν ο ενεχυρούχος και ο ενυπόθηκος δανειστής και ο έχων υπό τη διαφύλαξη του το αντικείμενο όπως και στη μεταφορά εμπορευμάτων τέτοιο συμφέρον μπορεί να έχει ο αγοραστής ή ο πωλητής και γενικά όποιος έχει έννομη σχέση προς τα εμπορεύματα και όποιος θα ζημιωθεί σε περίπτωση βλάβης ή απώλειάς τους. Αν δεν υπάρχει τέτοια σχέση τότε δεν υπάρχει συμφέρον ασφαλισίμο και η σύμβαση ασφάλισης δεν θα είναι αποζημιωτική και επομένως είναι άκυρη.

Το ασφαλιστικό συμφέρον είναι δυνατόν να μην υπάρχει κατά το χρόνο της σύναψης της ασφαλιστικής συμβάσεως, αρκεί να υπάρχει κατά το χρόνο επέλευσης του κινδύνου ώστε το ασφαλιστήριο να είναι σε ισχύ και ο ασφαλισμένος να μπορεί να αποδείξει ότι έχει συμφέρον (κατά το χρόνο επέλευσης του κινδύνου). Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να σφραλιστεί και μόνο με την προσδοκία ότι θέλει να αποκτήσει ασφαλιστικό συμφέρον. Αυτή η ασφάλιση μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον παραλήπτη παρ'όλο που δεν έχει αποκτήσει ακόμα την κυριότητα του φορτίου.

**Περίοδος ασφαλιστικής κάλυψης:** Η χρονική περίοδος ασφάλισης συνήθως για ένα open cover συμβόλαιο δεν ξεπερνά τον ένα χρόνο. Φυσικά μπορεί να διαρκέσει όσο ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή μια συγκεκριμένη περίοδος.

**Κατηγορίες (claims):** Ο πλοιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει άμεσα τον ασφαλιστή ώστε και εκείνος να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες να καθορίσει την απώλεια /ζημιά

**Ευθύνη για την ασφάλεια αγαθών:** Η θαλάσσια ασφάλιση παίζει σημαντικό ρόλο στο διεθνές αλλά και στο εγχώριο εμπόριο και τα περισσότερα συμβόλαια πώλησης απαιτούν τα αγαθά να είναι καλυμμένα είτε από τον πωλητή είτε από τον αγοραστή

για όποια ζημιά ή απώλεια υποστούν. Για το ποιος θα είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των αγαθών εξαρτάται από τους όρους του συμβολαίου. Ένα τυπικό συμβόλαιο πώλησης εμπερικλείει κυρίως τον αγοραστή και τον πωλητή πέρα από τα άλλα εμπλεκόμενα μέρη όπως οι μεταφορείς, τράπεζες, ατζέντηδες κλπ

Στη περίπτωση που το συμβόλαιο είναι :

F.O.B.( Free on Board): Ο πωλητής είναι υπεύθυνος μέχρι τα αγαθά να τοποθετηθούν πάνω στο πλοίο. Ο αγοραστής είναι υπεύθυνος από τη στιγμή αυτή και μετά.

Το ίδιο ισχύει και για τα συμβόλαια F.O.R (Free on Rail) και C&F (Cost and Freight)

C.I.F. (Cost Insurance and Freight): Ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την ασφάλιση μέχρι τον τελικό προορισμό. Στο συμβόλαιο πώλησης, ο πωλητής συμπεριλαμβάνει τη χρέωση του ασφαλιστρού ως μέρος της τιμής των αγαθών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2. ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ

#### 2.1 ΈΝΝΟΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

Χαρακτηριστικό της θαλάσσιας ασφάλισης είναι ότι δεν υπάρχουν καθορισμένα ασφάλιστρα, βάσει συγκεκριμένης τιμολογιακής πολιτικής (Tariff) αλλά διαμορφώνονται κατά περίπτωση από τους ηγέτορες Ασφαλιστές (leaders). Ο ασφαλιστής λαμβάνοντας την εντολή για τη σύνταξη του αρχικού slip ή πρόταση ασφάλισης οφείλει να λάβει υπόψη διάφορους παράγοντες τους οποίους θα αναλύσουμε παρακάτω ώστε να καταλήξει στην ανάληψη και τιμολόγηση κάθε συγκεκριμένου ασφαλιστικού κινδύνου. Η τιμολόγηση προκειμένου να είναι επιτυχής, είναι ανάγκη να εκτελεστεί κάτω από μια συγκεκριμένη μεθοδολογία, που εξετάζει όλους τους παράγοντες που επιδρούν και οδηγούν στη διαμόρφωση του επιθυμητού ασφαλιστικού πλαισίου κινδύνων, όρων, προϋποθέσεων και ασφαλίστρου.

Το ασφάλιστρο είναι πολύ σημαντικό για τον ασφαλιστή καθώς η διαφορά των εσόδων (του ασφαλίστρου) και των αξιώσεων (claims) μείον των γενικών εξόδων είναι ουσιαστικά το κέρδος του ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής μέσω της κρίσης του και των γνώσεων του διαμορφώνει ένα κατάλληλο ασφάλιστρο αλλά ταυτόχρονα το κόστος (rate) του ασφαλίστρου προκύπτει και από τον ηγέτορα ασφαλιστή (leader) του Slip.

Το κόστος του ασφαλίστρου για κάθε είδους ασφάλιση παραμένει σχεδόν σταθερό αλλά το ασφάλιστρο που προέρχεται από αυτό μπορεί να είναι υψηλότερο ή χαμηλότερο ανάλογα με το συνολικό ποσό που ασφαρίζεται. Αν ο ασφαλιστής αναφέρει το πραγματικό ασφάλιστρο στο slip θα πρέπει να κάνει και τον υπολογισμό με το συνολικό ποσό ασφάλισης για κάθε περίπτωση. Για να αποφεύγεται αυτή η διαδικασία το κόστος του ασφαλίστρου αναφέρεται σε ποσοστό. Για παράδειγμα αν το κόστος (rate) είναι 0,25% και το σύνολο της ασφάλισης είναι \$1,000 το ασφάλιστρο που προκύπτει είναι \$2,50.

Το ασφάλιστρο διακρίνεται σε καθαρό (Βασικό – net premium) και μικτό πληρωτέο. Καθαρό ασφάλιστρο, νοείται το ασφάλιστρο που ορίστηκε για την ανάληψη – δηλαδή κάλυψη του συγκεκριμένου κινδύνου, απαλλαγμένου οποιασδήποτε άλλης επιβάρυνσης. Αντίθετα, το μικτό ασφάλιστρο (gross premium) είναι το καθαρό προσαυξημένο με τις επιμέρους επιβαρύνσεις, όπως έξοδα πρόσκτησης της εργασίας, δικαίωμα συμβολαίου, συν το ποσοστό κέρδους. Τέλος υπάρχει και μια τρίτη κατηγορία ασφαλιστρού το λεγόμενο καθαρό, καθαρό ασφάλιστρο (net, net premium). Αυτό περιλαμβάνει ότι είναι μειωμένο κατά την προμήθεια του μεσολαβούντος ανεξαρτήτως της ύπαρξης άλλων βαρών.

## 2.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ

Η ύπαρξη του ασφαλιστήριου συμβολαίου P.P.I. (Policy Proof of Interest) αποτελεί απόδειξη συμφέροντος. Ο ασφαλιζόμενος και κάτοχος του ασφαλιστήριου συμβολαίου δεν υποχρεούται να αποδείξει κατά την επέλευση του κινδύνου την ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος. Αυτό βέβαια δεν συνεπάγεται ότι ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλιστικό συμφέρον κατά τη στιγμή της ζημίας, αλλά μόνο ότι απαλλάσσεται της απόδειξης αυτού καθώς η ποσοτική αποτίμηση των πραγμάτων καθίσταται δυσχερής. Το συμφέρον πρέπει απαραιτήτως να υφίσταται.

Η σύμβαση ασφαλίσεως μεταφερόμενου φορτίου καταρτίζεται έγκυρα με την απλή συναίνεση των μερών. Ο νόμος εκτός από τη συναίνεση των μερών απαιτεί και την ύπαρξη ασφαλιστήριου συμβολαίου. Το ασφαλιστήριο μεταφοράς δεν αποτελεί συστατικό της συμβάσεως αλλά αποδεικτικό της.

Το ασφαλιστήριο μπορεί να επικυρωθεί και να εκδοθεί είτε τη στιγμή που η σύμβαση συνάπτεται ή αργότερα. Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να καθορίζει:

- Το όνομα του ασφαλισμένου, ή κάποιου προσώπου που συνάπτει την ασφάλιση αντί αυτού.
- Την έναρξη και τη λήξη της καλύψεως
- Το αντικείμενο της ασφαλίσεως και τους καλυπτόμενους κινδύνους



- Το ασφαλιζόμενο ποσό
- Το όνομα ή ονόματα των ασφαλιστών
- Το μεταφορικό μέσο
- Την περιγραφή του ταξιδιού
- Τη μεσολαβούσα τράπεζα και το ποσό πιστώσεως ή εγκρίσεως ή αξίας
- Τον αριθμό τιμολογίου
- Τον αριθμό φορτωτικής

Ένα θαλάσσιο ασφαλιστήριο πρέπει να υπογράφεται από τον ασφαλιστή ή αντί αυτού, υπό την προϋπόθεση ότι στην περίπτωση συνεταιρισμού η σφραγίδα του είναι αρκετή, αλλά τίποτε στο άρθρο αυτό δεν θα ερμηνευθεί ότι απαιτείται η προσυπογραφή ενός συνεταιρισμού να γίνεται με σφραγίδα. Όταν ένα ασφαλιστήριο προσυπογράφεται από ή αντί δύο ή περισσότερων ασφαλιστών, κάθε προσυπογραφή συνιστά ξεχωριστή σύμβαση με τον ασφαλισμένο, εκτός αν εκφράζεται το αντίθετο.

Το ασφαλιζόμενο αντικείμενο πρέπει να καθορίζεται στο θαλάσσιο ασφαλιστήριο με λογική βεβαιότητα και η φύση και η έκταση του συμφέροντος του ασφαλισμένου στο ασφαλιζόμενο αντικείμενο δεν χρειάζεται να καθορίζονται στο ασφαλιστήριο.

Όταν μια ασφάλιση συνομολογείται με ασφάλιστρο που θα κανονισθεί στο μέλλον και δεν γίνεται η σχετική συμφωνία, τότε οφείλεται ένα λογικό ασφάλιστρο.

Όταν μια ασφάλιση συνομολογείται υπό τον όρο ότι θα πληρωθεί επιπλέον ασφάλιστρο εάν συμβεί κάποιο δεδομένο γεγονός, και το γεγονός αυτό συμβεί, αλλά η σχετική συμφωνία δεν έχει γίνει, τότε οφείλεται ένα λογικό επιπλέον ασφάλιστρο.

Με την προσθήκη διαφόρων ρητρών διευρύνεται η κάλυψη και άλλων κινδύνων μη προβλεπόμενων από το κύριο ασφαλιστήριο και μπορεί να προσδιοριστεί η έκταση της κάλυψης από πλήρης έως μιας περιορισμένης ασφάλισης ολικής απώλειας. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι από γενεσιουργά αίτια δεν πρέπει να συγχέονται με την έκταση της κάλυψης.

### 2.2.1 ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι ελεύθερο εκχώρησης ή μεταβίβασης (Assignments) γιατί κατά τη μεταφορά της φορτωτικής σε διαφόρους κατόχους μεταβιβάζεται και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει το φορτίο. Έτσι, λοιπόν ένας πωλητής για να πουλήσει τα φορτία του θα πρέπει να δώσει στον αγοραστή εκτός των φορτίων και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Το συμβόλαιο μπορεί να μεταβιβαστεί με απλή οπισθογράφιση του.

Δικαστική απόφαση αναφέρει ότι ο εγγυητής του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, ο οποίος αναγράφεται σε αυτό, είναι ο κύριος υποκινητής αξίωσης για αποζημίωση έναντι των ασφαλιστών. Ο λόγος είναι γιατί πριν την απώλεια εκχώρησης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου χωρίς την ασφαλιστική ουσία του θέματος αυτή είναι άκυρη. Έτσι κανένας δε μπορεί να καλυφθεί κάτω από ένα συμβόλαιο Marine Policy μέχρι κάποιος δικαιούχος επωφεληθεί από τα ενδιαφέροντα του επί της ουσίας του θέματος και να αποδείξει την απώλεια τους.

Προϋποθέσεις μεταβίβασης ασφαλιστηρίου

Η εκχώρηση του ασφαλιστηρίου πρέπει να είναι ταυτόχρονη με τη μεταβίβαση του ασφαλιστικού συμφέροντος από πρόσωπο σε πρόσωπο εκτός εάν κατά τη μεταφορά του συμφέροντος υπάρχει ρητή ή εξυπακουόμενη συμφωνία εκχώρησης του ασφαλιστηρίου.

α) Για το φορτίο

Η εκχώρηση πραγματοποιείται με οπισθογράφιση ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του συμφέροντος για το φορτίο. Η μεταβίβαση μπορεί να διενεργηθεί και μετά την ημερομηνία με τη προϋπόθεση ότι προβλέπεται από το πωλητήριο. Το φορτίο μπορεί να αλλάξει κυριότητα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς μέχρι την παράδοσή του στον παραλήπτη. Εάν η ασφαλιστική κάλυψη διενεργείται με τον όρο “lost or not lost” η μεταβίβαση μπορεί να πραγματοποιηθεί και με την επέλευση του κινδύνου.

β) Για το σκάφος

Για τη πλοιοκτησία και τη διαχείριση προβλέπεται ότι η εκχώρηση του ασφαλιστηρίου υπόκειται πρώτα στην έγκριση των ασφαλιστών. Κατόπιν συναινέσεως η μεταβίβαση πραγματοποιείται με την επισύναψη πρόσθετης πράξης (endorsement) η οποία προσυπογράφεται από τους ασφαλιστές.

Εάν οι ασφαλιστές αρνηθούν τη μεταβίβαση το ασφαλιστήριο ακυρώνεται και το ασφάλιστρο επιστρέφεται κατ'αναλογία μέχρι το τέλος της ημέρας (pro rata daily return of premium). Αν όμως το πλοίο είναι εν πλω την ημερομηνία αλλαγής της ιδιοκτησίας, τότε η ασφάλιση μπορεί να συνεχιστεί, εφόσον το επιθυμεί και ο ασφαλιζόμενος, μέχρι το λιμάνι προορισμού .

## **2.3 ΤΥΠΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ**

### ***2.3.1 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο ταξιδιού (Voyage Policy)***

Το συμβόλαιο αυτό καλύπτει τους ασφαλισμένους κινδύνους για ένα μόνο συγκεκριμένο ταξίδι ανεξάρτητα από τη χρονική τους διάρκεια. Πρέπει να περιλαμβάνει όλα εκείνα τα στοιχεία που η ίδια η ασφαλιστική σύμβαση ορίζει και επιπλέον ο ασφαλισμένος να δύναται να δώσει στον ασφαλιστή όλες τις αναγκαίες πληροφορίες της μεταφοράς που πρόκειται και προγραμματίζει να πραγματοποιήσει και ουσιαστικά πραγματοποιείται για την κάλυψη μη προβλεπόμενων κινδύνων.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ταξιδιού αποτελείται από τους ακόλουθους τύπους:

### ***2.3.2 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το πλοίο (Voyage Policies on Ship)***

Σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο η σύνδεση του κινδύνου εξαρτάται από το ταξίδι που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, απαραιτήτως θα περιγράφεται ως “from” ή “at and from”.

Αν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιγράφεται το ταξίδι του πλοίου με τη λέξη “from” τότε και μόνο το πλοίο θα καλυφθεί από τους κινδύνους.

Αν πάλι περιγράφεται με τις λέξεις “at and from” το πλοίο θα είναι ασφαλισμένο και τυγχάνει της ασφαλιστικής προστασίας αν πραγματικά είναι στο λιμάνι που καθορίζει το συμβόλαιο. Το πλοίο πρέπει να είναι πάντα (in a good safety pier, always afloat). Η υποχρέωση του πλοίου να αποδείξει ότι η προβλήτα που βρίσκεται του παρέχει ασφάλεια αλλιώς η σύνδεση του κινδύνου με την ασφάλεια θα είναι αποτέλεσμα “lost or not lost” (οασφαλισμένος προστατεύεται σε περίπτωση που το ασφαλισμένο αντικείμενο έχει ήδη απολεσθεί κατά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης και φυσικά προϋποθέτει η απώλεια να είναι γνωστή σε όλους τους συμβαλλομένους.)

Δεν είναι απαραίτητο ότι το πλοίο θα ασφαλισθεί σε κάποιο μέρος όπου θα αρχίσει το ταξίδι του και η συμφωνία ασφάλισης του θα τελειώσει με την εκφόρτωση του πλοίου.

### **2.3.3 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για τα αγαθά (Voyage Policies on Goods)**

Υπάρχει σύνδεση των κινδύνων που αντιμετωπίζουν τα φορτία πριν την φόρτωση τους επί του πλοίου. Αν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιέχονται οι όροι “Craft” ή “Transit” δηλαδή από Αποθήκη σε Αποθήκη (warehouse) η ασφάλιση του πλοίου δε μπορεί να συνδεθεί με τον κίνδυνο των φορτίων τα οποία θα φορτωθούν ή φορτώνονται στο πλοίο για κάποιο λιμάνι.

Σύμφωνα με τους Lloyd’s ο κίνδυνος των φορτίων αρχίζει όταν υπάρχει η φράση “from the loading thereof”. Ο όρος καλύπτει μόνο τα ήδη φορτωθέντα αγαθά επί του πλοίου όπου υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη όπως ορίζει το ασφαλιστήριο ως και όλου του φορτίου από την έναρξη του ταξιδιού του πλοίου. Τα φορτία τα οποία μπορεί βρίσκονται στο λιμάνι και δεν έχουν παρουσιαστεί στο συμβόλαιο δεν έχουν ασφαλιστική κάλυψη για να προφυλαχτούν όπως αυτό ορίζει. Η φρασεολογία στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι αυτή που καθορίζει και την αποδοχή της ασφάλισης ή όχι. Αν στο λιμάνι εκφόρτωσης ακολουθήσει μεταφόρτωση άλλων φορτίων θεωρείται μια νέα φόρτωση και με την κατάλληλη φρασεολογία μπορούν τα νέα φορτία να καλυφθούν.

Ο όρος “craft” που προαναφέρθηκε αφορά όταν ο ασφαλισμένος έχει νομική κάλυψη για απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του πριν ακόμα αυτό φορτωθεί στο πλοίο μερικώς ή

και όλο το φορτίο. Ο όρος “transit” αφορά τον κίνδυνο σύνδεσης των φορτίων με το συμβόλαιο κατά τη διαμετακόμισή τους.

#### **2.3.4 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο για το ναύλο (*Voyage Policies on Freight*)**

Ο όρος “freight” δεν περιλαμβάνει μόνο τον όρο του ναύλου σύμφωνα με τη φορτωτική αλλά και το ναύλο που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο και την προμήθεια που παίρνει ο πλοιοκτήτης από τη μεταφορά αγαθών. Έτσι λοιπόν όπως αναφέρεις και ο Νόμος του 1906 όταν ο ναύλος είναι ασφαλισμένος για ένα και απο ένα συγκεκριμένο μέρος και το πλοίο βρίσκεται σε ένα καλό και ασφαλές λιμάνι όταν συσταθεί το συμβόλαιο οι κίνδυνοι συμπεριλαμβάνονται άμεσα. Εάν το πλοίο δεν βρίσκεται εκεί όταν πραγματοποιείται το συμβόλαιο οι κίνδυνοι συμπεριλαμβάνονται όταν καταφτάσει το πλοίο και βρίσκεται σε ασφαλή κατάσταση.

#### **2.3.5 Προασφαλιστήριο συμβόλαιο (*Floating Policy/Open Policy*)**

Ο τύπος αυτός συμβολαίου χρησιμοποιείται όταν δεν είναι εκ των προτέρων γνωστά τα ακριβή στοιχεία της φόρτωσης των ασφαλισμένων αντικειμένων.

Το προασφαλιστήριο αναφέρει τα εξής:

- Το συνολικό ασφαλιζόμενο ποσό
- Τους γενικούς και ειδικούς όρους κάλυψης
- Προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της αξίας του εκάστοτε φορτίου
- Το κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο επιτρεπόμενο ανώτατο ποσό κάλυψης

Όσο αναφορά το όνομα του πλοίου ή πλοίων δεν αναγράφονται.

Το προασφαλιστήριο προϋποθέτει την τήρηση ορισμένων διαδικαστικών υποχρεώσεων για τους συμβαλλομένους και πολύ περισσότερων πλεονεκτημάτων για τον ασφαλιζόμενο. Ο τελευταίος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει στον ασφαλιστή τα επί μέρους στοιχεία κάθε φόρτωσης, μερικής ή ολικής. Με τα στοιχεία αυτά ο ασφαλιστής προχωρά σε έκδοση πρόσθετης πράξης επί του συμβολαίου, συγχρόνως μειώνει το αρχικό ασφαλιζόμενο κεφάλαιο του προασφαλιστηρίου, βάση του ποσού της αξίας των επί της πρόσθετης πράξης ασφαλιζόμενων πραγμάτων, στην περίπτωση της μη ολικής φόρτωσης και καταλογίζει τα ανάλογα ασφάλιστρα στη συγκεκριμένη φόρτωση με βάση το ποσοστό τιμολόγησης που είχε συμφωνηθεί κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Ο ασφαλιζόμενος έχει την δυνατότητα εφόσον το

επιθυμεί, να ζητήσει την αύξηση του αρχικού ασφαλιστικού ποσού στις περιπτώσεις που αυτό είναι απαραίτητο για την ολοκλήρωση της μεταφοράς των ασφαλισθέντων πραγμάτων.

Αυτό το είδος συμβολαίου είναι πολύ εξυπηρετικό για τον ασφαλιζόμενο καθώς παρέχει ασφαλιστική κάλυψη πριν την πραγματοποίηση της μεταφοράς γιατί όπως προβλέπεται από το προασφαλιστήριο, δεν καταβάλλει ασφάλιστρα προκαταβολικά, αλλά μόνο τμηματικά και με την πραγματοποίηση της ολικής ή μερικής μεταφοράς. Ο ασφαλισμένος, μάλιστα επειδή γνωρίζει το συνολικό κόστος της ασφάλισης διαμορφώνει τις τιμές του αναλόγως, επίσης έχει την δυνατότητα να ακυρώσει το τυχόν υπόλοιπο ασφαλισμένο ποσό λόγω μη παραλαβής των όλων των ασφαλισθέντων πραγμάτων. Το πιο σημαντικό πλεονέκτημα είναι πως ακόμη κι αν ο ασφαλισμένος παρέλειψε να δηλώσει στον ασφαλιστή μια μερική φόρτωση εξακολουθεί να υπάρχει κάλυψη. Τέλος να σημειωθεί ότι το προασφαλιστήριο συμβόλαιο έχει νομική δεινότητα σε δικαστήριο (enforce able in court).

### **2.3.6 Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Διαρκείας (Open Play/Open Cover)**

Εκδίδεται για ορισμένη χρονική περίοδο, κατά κύριο λόγο ετήσια, δύναται όμως να εκδοθεί και για αόριστο χρόνο. Το αντικείμενο ασφάλισης περιγράφεται σε γενικές γραμμές και δεν αναφέρεται το ασφαλιζόμενο ποσό αλλά μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή κατά φόρτωση και μεταφορικό μέσο. Αυτό το ασφαλιστήριο μπορεί να ακυρωθεί με προειδοποίηση ενός μήνα. Αν περιλαμβάνονται και κίνδυνοι πολέμου τότε προβλέπεται επταήμερη προειδοποίησης για την ακύρωση του.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο διαρκείας υπόκειται στους εξής περιορισμούς:

- Τίθεται το ανώτατο όριο αξίας φορτίου κατά πλοίο
- Η αξία των συσσωρευμένων εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης δεν μπορεί να υπερβεί το διπλάσιο της αξίας του ανώτατου ορίου φόρτωσης στο πλοίο
- Ο προσδιορισμός της ασφαλισμένης αξίας κάθε φορτίου γίνεται βάσει της αξίας CIF (Cost Freight and Insurance) του εμπορεύματος + 10% κέρδος

Ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται να δηλώνει όλες και ανεξαιρέτως τις επιμέρους φορτώσεις και ο ασφαλιστής την υποχρέωση να τις καλύψει.

Βασικές διαφορές ανάμεσα στο ασφαλιστήριο συμβολαίου διάρκειας και του προασφαλιστήριου είναι:

- Το προασφαλιστήριο (open policy) είναι ένα σφραγισμένο πιστοποιητικό και έχει νομική ισχύ σε αντίθεση με το συμβόλαιο διάρκειας (open cover) που δε φέρει σφραγίδα και δεν έχει νομική ισχύ εκτός και αν στηρίζεται από ένα σφραγισμένο συμβόλαιο ή πιστοποιητικό ασφάλισης

- το προασφαλιστήριο εκδίδεται για ένα σταθερό ποσό κάλυψης ενώ στο διαρκείας δεν υπάρχει τέτοιο όριο. Τα ταξίδια που γίνονται υπο τους όρους του προασφαλιστήριου, θα πρέπει να δηλώνονται στους ασφαλιστές και το ποσό ασφάλισης στο προασφαλιστήριο μειώνεται ανάλογα με τον αριθμό των ταξιδιών που δηλώνονται. Όταν το σύνολο των δηλώσεων των ταξιδιών ισοδυναμεί με το άθροισμα του ασφαλισθέντος ποσού του προασφαλιστήριου, τότε θα πρέπει να αντικατασταθεί με καινούργιο συμβόλαιο.

### **2.3.7 Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο κατ'αποκοπήν (block policy)**

Με τον τύπο αυτό ασφαλίζονται κυρίως μαζικές μεταφορές φορτίων μικρής φορτωτικής αξίας. Καλύπτει μια χρονική περίοδο, συνήθως ετήσια και αναφέρεται μόνο το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή κατά μεταφορικό μέσο και ταξίδι και το ποσό ασφαλιστρού που έχει συμφωνηθεί κατά μεταφορικό μέσο. Η τιμολόγηση ορίζεται ένα ποσό κατ'αποκοπή ανά μεταφορικό μέσο και διαδρομή, ανάλογα και με τις συνθήκες του ταξιδιού. Δεν απαιτείται η δήλωση του ασφαλισμένου ανά φόρτωση και έκδοση πρόσθετης πράξης, αλλά για την ευκολότερη λειτουργία περιορίζεται στην υποβολή ενός συγκεντρωτικού πίνακα ανά τρίμηνο όλων των φορτώσεων που πραγματοποιήθηκαν στο προηγούμενο διάστημα και την καταβολή ενός ποσού για ασφάλιστρα. Μεγάλο μέρος των ασφάλιστρων μπορούν να πληρώνονται προκαταβολικά και το υπόλοιπο μέρος στον τελικό διακανονισμό.

## **2.4 ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Για τη σύναψη του ασφαλιστήριου συμβολαίου ο πλοιοκτήτης/διαχειριστής ή ο ναυλωτής ή ο ιδιοκτήτης του φορτίου ανατρέχει σε έναν Μεσίτη Ασφαλειών.

Η μεσολάβηση για την ασφάλιση γίνεται με αυστηρούς όρους ηθικής και αξιοπιστίας, συμβάλλοντας έτσι στην εξασφάλιση της «καλής πίστης» και υπο τις απαιτήσεις του Marine Insurance Act 1906. Να σημειωθεί σε περίπτωση που η κάλυψη πλοίου γίνει στους Lloyd's απαιτείται ένας μεσίτης των Lloyd's ο οποίος θα διατηρήσει λογαριασμούς με τους underwriters καθώς και θα αναλάβει και την πληρωμή του ασφαλιστρού και της αποζημίωσης.

Τέλος να αναφέρουμε ότι στη διαδικασία παρουσίασης και υποβολής απαιτήσεων προς του ασφαλιστές μεσολαβούν τα ακόλουθα μέλη:

- Ο τεχνικός σύμβουλος του πλοιοκτήτη / ναυλωτή
- Ο επιθεωρητής των ασφαλιστών
- Ο ρυθμιστής του διακανονισμού αβαρίας
- Ο ρυθμιστής του διακανονισμού της ζημιάς

#### **2.4.1 ΜΕΣΙΤΗΣ**

Η ασφάλιση πλοίων για θαλάσσιους κινδύνους μπορεί να πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους. Ο ένας από αυτούς είναι με απευθείας προσέγγιση της ασφαλιστικής εταιρίας από μέρος του υποψηφίου ασφαλιζόμενου και υποβολή πρότασης ασφάλισης σε αυτήν. Ακολουθεί πρόταση ασφάλισης της εταιρίας (όροι ασφάλισης και ασφάλιστρα) και εφόσον υπάρχει συμφωνία, η εταιρία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ο άλλος τρόπος είναι μέσω μεσίτη (broker) ο οποίος ενεργώντας για λογαριασμό του ασφαλιζόμενου, καταγράφει τους όρους της ασφάλισης σε ένα έντυπο (Slip) και το παρουσιάζει σε έναν ή περισσότερους Ασφαλιστές και ύστερα από διαπραγμάτευση των όρων και των ασφαλιστρών καταλήγουν στο τελικό Slip. Αυτό το έγγραφο περιέχει τις λεπτομέρειες του κινδύνου, τα στοιχεία του πλοίου, τους όρους της ασφάλισης και το προτεινόμενο ποσό.

Πιο αναλυτικά περιέχει:

- Το όνομα του πλοίου



- Την ασφαλιζόμενη αξία και το ασφάλιστρο
- Την περίοδο κάλυψης
- Το αντικείμενο ασφάλισης (Σκάφος και Μηχανήματα, ναύλο, υπεραξία ναύλου κλπ)
- Τις ρήτρες που διέπεται η ασφάλιση
- Τα γεωγραφικά όρια του ταξιδιού σε περίπτωση χρονοναύλωσης

Το Slip υπογράφεται από κάθε έναν Ασφαλιστή που αναλαμβάνει μέρος του κινδύνου (Share) μέχρι να συμπληρωθεί 100% της κάλυψης . Η υπογραφή κάθε Ασφαλιστή τον δεσμεύει για το μερίδιο του . Ο Broker συγκεντρώνει τα υπογεγραμμένα από του Ασφαλιστές Slips και εκδίδει ένα σημείωμα Ασφάλισης (Cover Note) προς τον ασφαλιζόμενο όπου αναγράφονται όλοι οι συμφωνημένοι όροι και τα ασφάλιστρα, καθώς και οι Ασφαλιστές με τα αντίστοιχα μερίδια . Για το μερίδιο τους κάποιοι Ασφαλιστές ανάλογα ,με τη νομική τους μορφή μπορούν να εκδώσουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο και κάποιοι άλλοι όχι.

Όπως γίνεται κατανοητό ο Μεσίτης είναι εκείνος που αποτελεί το συνδετικό κρίκο του ασφαλιζομένου με τον Ασφαλιστή, αλλά ουσιαστικά αποτελεί τον ατζέντη του ασφαλιζομένου. Παρόλα αυτά ο ασφαλιστής είναι αυτός που πληρώνει την αμοιβή του μεσίτη, αναφερόμενη ως προμήθεια, η οποία αφαιρείται από το ασφάλιστρο όπου ο μεσίτης είναι ο υπεύθυνος απέναντι μόνο προς τον εντολέα του, τον ασφαλιζόμενο.

Ο μεσίτης οφείλει να είναι άψογος γνώστης των καθηκόντων του και των νόμων καθώς των πρακτικών της ασφάλισης αλλά και της αγοράς. Αν αποδειχθεί αμέλεια του μεσίτη ως προς τα καθήκοντά του ο εντολέας του μπορεί να τον μηνύσει για ζημία. Βέβαια ο μεσίτης δε μπορεί να εγγυηθεί για τη φερεγγυότητα του ασφαλιστή και ούτε να θεωρηθεί υπεύθυνος για κάποια ζημία που δεν πληροί ο ασφαλιστής εκτός και να αποτελέσει αιτία της αμέλειας του ότι δηλ δεν τη συμπεριέλαβε στους όρους ασφάλισης και υπό κανονικές συνθήκες θα καλυπτόταν η ζημία (από τον ασφαλιστή). Ο μεσίτης οφείλει μέσω των δυνατοτήτων του και των γνώσεων του στην αγορά να επιτύχει το καλύτερο Cover με το πιο λογικό κόστος του ασφαλιστρού. Εάν αποδεχθεί να διαπραγματευτεί μια προσφορά εκ μέρους του εντολέα του αλλά δεν μπορεί να ολοκληρώσει την ασφάλιση μπορεί να προσεγγίσει

και άλλον μεσίτη να τον βοηθήσει. Αν και πάλι δεν μπορεί να την ολοκληρώσει οφείλει να ενημερώσει τον εντολέα του.

Ο Μεσίτης από τη στιγμή που συνάπτεται μια ασφάλιση οφείλει να αποκαλύψει όλα τα περιστατικά τα οποία του διαβιβάζει ο ασφαλιζόμενος καθώς και να γνωρίζει τη διαδικασία των ενεργειών που πρέπει να ακολουθήσει για κάθε περίπτωση. Με αυτό τον τρόπο όταν διενεργείται η ασφάλιση, διερευνάται η έκταση της αποκάλυψης όλων των γεγονότων ώστε να περιλαμβάνονται και τα στοιχεία εκείνα τα οποία μπορεί να μην είναι γνωστά στον ασφαλιζόμενο αλλά που πρέπει να είναι γνωστά στον Μεσίτη ώστε να συντάξει το Slip με όλους τους όρους.

## **2.5 ΈΝΝΟΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

### ***2.5.1 Υπερασφάλιση***

Είναι η ασφάλιση για ποσό μεγαλύτερο από την ασφαλιστική αξία. Ουσιαστικά είναι παράνομη καθώς αποτρέπει τη θεμελιώδη αρχή της ασφαλιστικής συμβάσεως δηλ. της αποκατάστασης των ζημιών και είναι δυνατόν να μετατρέψει την ασφάλιση σε κερδοσκοπική επιχείρηση.

### ***2.5.2 Υπασφάλιση***

Είναι η ασφάλιση για ποσό μικρότερο της ασφαλιστικής αξίας. Όταν διαπιστωθεί υπερασφάλιση και εφόσον δεν αποδειχθεί δόλος ο ασφαλιζόμενος συμμετέχει στη ζημιά αναλογικά, σύμφωνα με το λόγο του ασφαλιστικού ποσού προς την ασφαλιστική αξία.

### ***2.5.3 Πολλαπλή ασφάλιση***

Μια άλλη μορφή παράνομης ασφάλισης, είναι όταν εκούσια ο ασφαλιζόμενος ασφαλίσει το ίδιο αντικείμενο για τους ίδιους κινδύνους σε πολλούς ασφαλιστές και για ποσό πολλαπλό της ασφαλιστικής του αξίας.

#### 2.5.4 Διπλή ασφάλιση

Σύμφωνα με τον Νόμο 1906(Marine Insurance Act 1906)όταν το ίδιο συμφέρον ασφαλίζεται κατά του ίδιου κινδύνου και για την ίδια ουσιαστική διάρκεια σε περισσότερους ασφαλιστές κατά τρόπο ώστε το άθροισμα των επιμέρους ασφαλιστικών ποσών να υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία δηλαδή την αξία του ασφαλιστικού συμφέροντος. Δεν υπάρχει διπλή ασφάλιση όταν ένα ή περισσότερα από τα παραπάνω είναι διαφορετικά. Η διπλή ασφάλιση μπορεί να υποδηλώνει την πρόθεση του λήπτη της, αν όχι να προκαλέσει, τουλάχιστον να «επιτρέψει» τη επέλευση του κινδύνου ώστε να εισπράξει ασφαλιστική αποζημίωση από περισσότερους ασφαλιστές. Η σκέψη αυτή, όμως δεν ισχύει αναγκαστικώς καθώς σκοπός της διπλής ασφάλισης μπορεί να είναι η κάλυψη – με έμμεσο τρόπο – του κινδύνου αφερεγγυότητας του πρώτου ασφαλιστή

Όταν ο ασφαλισμένος είναι υπερασφαλισμένος από διπλή ασφάλιση:

(α) Ο ασφαλισμένος, εκτός αν το ασφαλιστήριο ορίζει διαφορετικά, μπορεί να διεκδικήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές με όποια σειρά, εκείνος θεωρεί κατάλληλη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει κανένα ποσό που να υπερβαίνει την αποζημίωση που επιτρέπεται από τον Νόμο αυτό.

(β) Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι εκτιμημένο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει, σε σχέση με την εκτίμηση, για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου, ανεξάρτητα από την πραγματική αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου.

(γ) Όταν το ασφαλιστήριο μέσω του οποίου ο ασφαλισμένος διεκδικεί αποζημίωση είναι ανεκτίμητο, ο ασφαλισμένος πρέπει να πιστώνει, σε σχέση με την ολική ασφαλίσιμη αξία, για κάθε ποσό που λαμβάνει μέσω οποιουδήποτε άλλου ασφαλιστηρίου.

(δ) Αν ο ασφαλισμένος εισπράξει κατά λάθος και τις δύο ασφαλίσεις τότε το εισπραχθέν ποσό που είναι πάνω από αυτό που καθορίζει ο Νόμος παραμένει στην κατοχή και διαφύλαξή του και ουσιαστικά ορίζεται ως καταπιστευματοδόχος των ασφαλιστών, σύμφωνα με το δικαίωμα συνεισφοράς μεταξύ τους.

Ο κάθε ασφαλιστής είναι υπεύθυνος μόνο για το μερίδιο κινδύνου που έχει αναλάβει. Έτσι όταν ένας ασφαλιζόμενος έχει υπερασφαλίσει με διπλή ασφάλιση θα μπορεί να ανακτήσει μέρος από τα διάφορα ασφάλιστρα που έχει πληρώσει στους ασφαλιστές.

Το δικαίωμα επιστροφής ασφαλίστρου υπάρχει με την προϋπόθεση:

-Τα ασφαλιστικά συμβόλαια να συστάθηκαν σε διαφορετικές στιγμές και ένα προηγούμενο συμβόλαιο να έχει καλύψει το σύνολο του κινδύνου

-Η απαίτηση έχει πληρωθεί από ένα συμβόλαιο ως προς ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό

-Η διπλή ασφάλιση γίνεται εν γνώση του ασφαλιζομένου.

### **2.5.5 Συνασφάλιση**

Όταν έχουμε συνήθως μια μεγάλη ασφαλιστική αξία, αναλαμβάνεται ποσοστιαία από περισσότερους του ενός ασφαλιστών. Δεν είναι απαραίτητο οι επιμέρους αναλήψεις να είναι ισόποσες αρκεί να μην υπερβαίνουν στο σύνολό της ασφαλιστικής αξίας. Η ανάληψη της ευθύνης δύναται να γίνει και με ισάριθμα ασφαλιστήρια συμβόλαια των συμμετεχόντων ασφαλιστών στην κάλυψη, τα οποία να αναφέρουν την ύπαρξη της συνασφάλειας. Συνήθως ο ένας εκ των ασφαλιστών, συμφωνείται να είναι ο διαχειριστής της ασφάλισης και ονομάζεται ηγέτης (leader). Με την συνασφάλιση επιτυγχάνεται η εφαρμογή της μεγάλης αρχής της διασποράς του κινδύνου και παρατηρείται και μειωμένο κόστος ασφαλίστρου.

### **2.5.6 Αντασφάλιση**

Η αντασφάλιση συνάπτεται μεταξύ του πρωτασφαλιστή και του ασφαλιστή που ανέλαβε την κάλυψη έναντι τρίτου, του ασφαλιζομένου και του αντασφαλιστή στον οποίο αυτός ασφαλίζει ολόκληρο ή μέρος του κινδύνου που ανέλαβε ως πρωτασφαλιστής.

## **2.6 ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ**

### **2.6.1 Έννοια και διακρίσεις των εγγυήσεων**

Οι εγγυήσεις (warranties) είναι θεσμός του αγγλικού δίκαιου. Η εγγύηση έχει το χαρακτήρα υπόσχεσης, συγκεκριμένα ο λήπτης της ασφάλισης δεσμεύεται με αυτή έναντι του ασφαλιστή ότι ένα περιστατικό θα λάβει ή δε θα λάβει χώρα κατά τη διάρκεια της ασφάλισης ή ότι κάποιος όρος θα εκπληρωθεί ή βεβαιώνεται ή αρνείται την ύπαρξη μιας κατάστασης πραγμάτων. Επίσης η εγγύηση αποτελεί όρο για την ευθύνη του ασφαλιστή αφού πρέπει να εκπληρώνεται ακριβώς είτε είναι ουσιώδης είτε όχι. Έτσι θεσπίζεται το "δόγμα της αυστηρής συμμόρφωσης" ώστε τυχόν παράβαση να επιφέρει την απαλλαγή του ασφαλιστή από την ευθύνη του.

Παράβαση της εγγύησης συνεπάγεται και ακύρωση του ασφαλιστηρίου από την ημερομηνία της παράβασης. Βέβαια υπάρχουν και εξαιρέσεις όπου η μη τήρηση εγγύησης συγχωρείται όταν εξ αιτίας κάποιας αλλαγής των συνθηκών, η εγγύηση παύει να είναι εφαρμόσιμη στις περιστάσεις της σύμβασης, ή όταν η τήρηση της εγγύησης καθίσταται παράνομη από μεταγενέστερο νόμο.

Όταν μια εγγύηση αθετηθεί, ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να υπερασπίσει τον εαυτό του ισχυριζόμενος ότι η εγγύηση αποκαταστάθηκε πριν από την απώλεια. Από την αθέτηση εγγύησης μπορεί να παραιτηθεί ο ασφαλιστής.

Υπάρχουν βέβαια ρήτρες που για αθέτηση πολλών εγγυήσεων δεν ακυρώνεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο αλλά διατηρούν την ισχύ τους με τη προϋπόθεση της καταβολής κάποιου επιπλέον ασφαλιστρού ή και τροποποίηση των όρων της κάλυψης κατόπιν συμφωνίας.

Οι εγγυήσεις διακρίνονται σε ρητές (express warranties) και σιωπηρές (implied warranties).

### **2.6.1.1 Ρητές εγγυήσεις**

Οι ρητές εγγυήσεις πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο ή σε έγγραφο που ενσωματώνεται σε αυτό και να έχουν και οποιαδήποτε περιεχόμενο. Μια ρητή εγγύηση αφορά συνήθως στη δραστηριοποίηση του πλοίου σε ορισμένη γεωγραφική περιοχή, στην επιθεώρηση του πριν την έναρξη του κινδύνου, στη διατήρηση της

κλάσης του ή της εθνικότητάς του κατά τη διάρκεια του κινδύνου στο τύπο του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και στη καταβολή του ασφαλιστρού εντός ορισμένου χρόνου. Για τη ύπαρξη ρητής εγγύησης δεν απαιτείται χρήση από τα μέρη του όρου «εγγύηση» αλλά αρκεί να συνεπάγεται πρόθεση εγγύησης με οποιονδήποτε τρόπο.

Μια ρητή εγγύηση δεν εξαιρεί μια εξυπακουόμενη εγγύηση, εκτός εάν είναι αντιφατική με αυτήν. Όταν ασφαλίσιμη περιουσία, είτε πλοίο είτε αγαθά, είναι ρητά εγγυημένη ως ουδέτερη, υπάρχει εξυπακουόμενος όρος, ότι η περιουσία θα έχει ουδέτερο χαρακτήρα στην αρχή του κινδύνου και ότι, όσο ο ασφαλισμένος μπορεί να ελέγξει το θέμα, ο ουδέτερος χαρακτήρας της θα διατηρηθεί κατά τη διάρκεια του κινδύνου.

#### **2.6.1.2 Σιωπηρές εγγυήσεις**

Οι σιωπηρές εγγυήσεις απαριθμούνται κατά τρόπο περιοριστικό και συνιστούν εκ νόμου (σιωπηρές) προϋποθέσεις της ευθύνης του ασφαλιστή, με την έννοια ότι ισχύουν ακόμη και αν δεν αναφέρονται στο ασφαλιστήριο.

#### **2.6.2 Αξιοπλοΐα (Seaworthiness)**

Η πιο σημαντική σιωπηρή εγγύηση είναι της αξιοπλοΐας του πλοίου. Ειδικότερα στη θαλάσσια ασφάλιση κατά πλουν (voyage policy) υφίσταται μια σιωπηρή εγγύηση ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού το πλοίο είναι αξιόπλοο για τους σκοπούς της συγκεκριμένης ασφαλιστικής περιπέτειας, αν η ασφάλιση αφορά σε ταξίδι που εκτελείται σε διαδοχικά στάδια, η αξιοπλοΐα κρίνεται σε κάθε στάδιο χωριστά, ενώ αν η σύμβαση καταρτίζεται ενόσω το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα η εγγύηση της αξιοπλοΐας έχει την έννοια ότι κατά την έναρξη του κινδύνου το πλοίο μπορεί να αντιμετωπίσει επαρκώς του συνήθεις κινδύνους του λιμένα.

Τέλος να σημειωθεί ότι η εγγύηση της αξιοπλοΐας υφίσταται μόνο σε σύμβαση ασφάλισης κατά πλουν και όχι στην ασφάλιση κατά χρόνο (time policy).

Στην ασφάλιση κατά πλουν η σιωπηρή εγγύηση της αξιοπλοΐας ισχύει ανεξαρτήτως του αντικειμένου της ασφάλισης. Στο άρθρο 39 του ΜΙΑ 1906 αναφέρεται σε ασφάλιση κατά πλουν αλλά δεν προϋποθέτει ότι αυτή είναι η ασφάλιση του πλοίου. Στην ασφάλιση φορτίου δεν ισχύει κάποια σιωπηρή εγγύηση αξιοπλοΐας. Αν όμως συνάπτεται ως ασφάλιση κατά πλουν ισχύει μια σιωπηρή εγγύηση ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού είναι όχι μόνο αξιόπλοο αλλά κατάλληλο και για τη μεταφορά φορτίου. Επομένως στη σύμβαση ασφάλισης του φορτίου δεν ισχύει σιωπηρή εγγύηση αλλά ισχύει σιωπηρή εγγύηση ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο με την έννοια της ναυτικής και της μεταφορικής του ικανότητας. Όλα αυτά δε σημαίνουν ότι ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του έναντι του κύριου φορτίου σε περίπτωση ζημιάς του αν αποδείξει ότι το πλοίο που το μετέφερε δεν ήταν κατάλληλο για τη μεταφορά.

### **2.6.3 Παράκαμψη (Deviation)**

Σε μια ασφάλιση κατά πλου υπάρχει η εξυπακουόμενη εγγύηση ότι το πλοίο δε θα ξεφύγει της πορείας που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Εάν αυτό γίνει χωρίς κάποια νόμιμη ή συμφωνημένη δικαιολογία ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από το συμβόλαιο από τη στιγμή της παράκαμψης. Δεν κάνει καμία διαφορά αν το πλοίο επανακτήσει τη συμφωνημένη διαδρομή από τη στιγμή που υπόκειται σε μια απώλεια. Παρόλα αυτά υπάρχει ρήτρα που μετριάζει αυτό τον αυστηρό όρο όπου το πλοίο μπορεί να καλύπτεται σε περίπτωση παράκαμψης ή αλλαγή ταξιδιού, με τη προϋπόθεση ότι έχει δοθεί αμέσως ειδοποίηση μετά τη λήψη εντολών και οποιαδήποτε τροποποίηση των όρων κάλυψης και επιπρόσθετο ασφαλιστρο μπορούν να συμφωνηθούν. Αυτή η ρήτρα φυσικά δε προστατεύει τον ασφαλιζόμενο αν γνωρίζει εξ αρχής την όποια παράκαμψη και παρέλειψε να το αποκαλύψει.

Εκτός από τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου η παράκαμψη δικαιολογείται όταν προκαλείται από περιστάσεις που είναι εκτός από τον έλεγχο του καπετάνιου και του πλοιοκτήτη. Κάποιες από αυτές τις περιστάσεις είναι : η διάσωση του πλοίου ή του φορτίου, η διάσωση ανθρώπινη ζωής, η διάσωση πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο καθώς και ανθρώπινες ζωές, η παροχή ιατρικής περίθαλψης για κάποιο μέλος που βρίσκεται στο πλοίο όπως και η παράκαμψη λόγω ναυταπάτης αν έχει συμπεριληφθεί στο ασφαλιστήριο.

#### **2.6.4 Αλλαγή ταξιδιού (*Change of voyage*)**

Αλλαγή ταξιδιού έχουμε όταν αφού έχει πλεύσει το πλοίο για το ασφαλισμένο ταξίδι αποφασίζεται αλλαγή του προορισμού και ένα νέο ταξίδι υποκαθιστά το ήδη ασφαλισμένο (ταξίδι). Όταν υπάρχει απόδειξη αλλαγής ταξιδιού, ουσιαστικά υπάρχει και αθέτηση του συμβολαίου όπου ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από τη στιγμή της εντολής για αλλαγή του ταξιδιού. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ανωτέρου βίας ο ασφαλιζόμενος δικαιολογείται όπως αν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού το λιμάνι προορισμού γίνει εχθρικό για το πλοίο ή είναι σε εμπόλεμη κατάσταση.

Το ταξίδι να ξεκινήσει σε λογικό χρόνο

Το ασφαλισμένο ταξίδι πρέπει να ξεκινήσει σε ένα λογικό χρόνο αλλιώς ο ασφαλιστής μπορεί να αποφύγει την ασφάλιση και αν δεν υπάρχει μια λογική επίσπευση χωρίς κάποια νόμιμη δικαιολογία ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη από τη στιγμή που η καθυστέρηση δεν είναι λογική.

Από την άλλη ο ασφαλιζόμενος σε ασφαλιστήριο φόρτωσης καλύπτεται από τον μεταφορέα για μη δικαιολογημένη καθυστέρηση από την “transit clause” με την προϋπόθεση ότι η καθυστέρηση είναι εκτός του ελέγχου του ασφαλιζόμενου.

#### **2.6.5 Νομιμότητα (*Legality*)**

Τέλος υπάρχει η σιωπηρή εγγύηση της νομιμότητας της θαλάσσιας περιπέτειας. Αυτό σημαίνει ότι η περιπέτεια πρέπει να είναι νόμιμη όσο ο ασφαλιζόμενος έχει τον έλεγχο αλλά και να διεκπεραιωθεί με νόμιμο τρόπο. Αυτή η απαίτηση επηρεάζει «εντονότερα» τον πλοιοκτήτη από ότι τον ιδιοκτήτη του φορτίου ο οποίος έχει περιορισμένο έλεγχο των πράξεων του πλοίου και του πληρώματος. Έτσι λοιπόν εξυπακούεται ότι δεν μπορεί υπάρχει ασφαλισμένο συμφέρον σε μια παράνομη περιπέτεια. Μια περιπέτεια μπορεί να θεωρηθεί παράνομη αν απαγορεύεται νομικά ή είναι αντίθετη στη ηθική της δημόσιας τακτικής.

### **2.7 ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ**



Ο Μ.Ι.Α. 1906 με τον όρο των απαλλαγών περιορίζει την ευθύνη του ασφαλιστή.

Υπάρχουν οι απαλλαγές ποσοστού ή ποσού που βασίζονται στο μέγεθος της ζημιάς ή στο είδος της ζημιάς. Εάν υπάρχουν ζημιές κάτω ενός ορισμένου ποσού που έχει οριστεί επιβαρύνεται ο ασφαλιζόμενος ενώ για ζημιές άνω του ορισθέντος ποσού τις καλύπτει ο ασφαλιστής.

Ο ασφαλιστής λοιπόν θεσπίζει μια λίστα με όρους που δεν αναλαμβάνει τη σύνδεση του κινδύνου στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο αν η ζημία ή η απώλεια είναι αιτία της αναφερόμενης λίστας. Οι κίνδυνοι είναι οι ακόλουθοι:

- Απώλειες που δεν είναι άμεσα ασφαλισμένες για τον κίνδυνο αυτό
- Εσκεμμένη κακή συμπεριφορά από τον ασφαλισμένο
- Απώλεια προερχόμενη από καθυστέρηση
- Φυσιολογική φθορά
- Συμφυές φορτίο
- Άλλοι κίνδυνοι που απαλλάσσονται από τον Μ.Ι.Α. 1906
- Όρος ελεύθερο αιχμαλώτισης και άλωσης
- Αποκλεισμός της ευθύνης για απώλεια προερχόμενη από απεργίες, στάσεις και πολιτειακές αναταραχές
- Αποκλεισμός της ευθύνης για απώλεια προερχόμενη από παράβαση των τελωνειακών κανονισμών
- Απώλεια προερχόμενη από το υπόμνημα
- Απώλειες προερχόμενες από τον όρο "Ελεύθερο από ειδική αβαρία"
- Απώλειες προερχόμενες από τον όρο "Excess"
- Κατάλληλη ανάληψη του ασφαλιστή
- Όρος διαγραφής
- Όρος ματαίωσης
- Όρος απώλειας χρόνου

Μερικοί όροι από τις απαλλαγές των ευθυνών έχουν ήδη εκφραστεί σαν όροι στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Αν ο ενδιαφερόμενος θέλει να καλυφθεί με τους όρους των απαλλαγών μπορεί να συνδέσει μπορεί να συνδέσει ορισμένους κινδύνους με το Protection and Indemnity Association Club. Αποτέλεσμα των απαλλαγών είναι και η μείωση ασφαλίστρου

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ

#### 3.1 Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ Ή Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Ο ορισμός της «πλοιοκτησίας» στην ελληνική νομολογία έχει διάφορες νομικές έννοιες, καθώς τα φυσικά πρόσωπα που εκμεταλλεύονται πλοία διαχωρίζονται στον α) κύριο ή ιδιοκτήτη του πλοίου, β) στον πλοιοκτήτη και γ) στον εφοπλιστή

Ο κύριος του πλοίου<sup>4</sup> είναι ο ιδιοκτήτης που έχει το έμπρακτο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο αλλά όχι και της εκμετάλλευσης του. Το όνομα του κύριου είναι καταχωρημένο στο νηολόγιο. Αν είναι πολλοί οι κύριοι εξ αδιαίρετου του πλοίου, τότε υπάρχει συγκυριότητα.

Ο πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και το εκμεταλλεύεται ο ίδιος με σκοπό το κέρδος. Το όνομά του είναι επίσης καταχωρημένο στο νηολόγιο και η βασική διαφορά με τον κύριο του πλοίου είναι ότι εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο.

Τέλος, ο εφοπλιστής<sup>5</sup> το βασικό χαρακτηριστικό που τον διακρίνει από τον κύριο του πλοίου και τον πλοιοκτήτη, είναι ότι δεν είναι κύριος του πλοίου αλλά εκμεταλλεύεται αυτό με σκοπό το κέρδος. Η εκμετάλλευση του πλοίου γίνεται με έμπρακτη σύμβαση με τον κύριο του πλοίου (π.χ. επικαρπία) ή ενοχική (π.χ. μίσθωση). Όπως και στις δυο προηγούμενες περιπτώσεις το όνομα του εφοπλιστή καταχωρείται στο νηολόγιο σαν το πρόσωπο που ασκεί τη ναυτιλιακή εκμετάλλευση του πλοίου.

Όσο αφορά τη διαμόρφωση ασφαλιστρου σημαντικό ρόλο παίζει για την ασφαλιστική εταιρία η φερεγγυότητα του πλοιοκτήτη/manager στην αγορά και η

---

<sup>4</sup> Ναυτικό Δίκαιο, Νικόλαου Μ. Πουλαντζά, εκδόσεις Σταμούλη (2005)

<sup>5</sup> Ναυτικό Δίκαιο, Νικόλαου Μ. Πουλαντζά, εκδόσεις Σταμούλη (2005)

αποτελεσματική διαχείριση του πλοίου. Αυτό αποδεικνύεται συνήθως από το ιστορικό των claims του πλοιοκτήτη /διαχειριστή δηλαδή τον αριθμό των δικαστικών διαμαχών που έχει ή είχε στο παρελθόν αλλά και των κατηγοριών που έχει για ελλείψεις κλπ. Τέλος ένα άλλος παράγοντας είναι και ο αριθμός των πλοίων που έχει υπό την κυριότητα του αλλά και ο αριθμός πλοίων που έχει ασφαλίσει σε έναν ασφαλιστή.

### **3.2 ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Τεχνικά χαρακτηριστικά αποτελούν η ηλικία, η κατηγορία, η χωρητικότητα δηλ. το μέγεθος του πλοίου όπως και το ναυπηγείο κατασκευής και οι τυχόν μετατροπές του (conversions) καθώς στην αγορά συνήθως είναι γνωστή ή φήμη του κάθε ναυπηγείου λχ τα γιαπωνέζικα ναυπηγεία συνήθως είναι τα πιο ακριβά σε σχέση με αυτά της Κίνας και Κορέας καθώς έχουν τη φήμη της καλύτερης τεχνογνωσίας (know how) αλλά και για τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούν για την επάνδρωση των πλοίων. Ένας άλλος παράγοντας είναι ο τύπος του πλοίου (πχ πλοίο χύδην φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων, ψυγείων, δεξαμενόπλοια). Γίνεται κατανοητό ότι ένα δεξαμενόπλοιο που μεταφέρει πετρέλαιο, ένα ακριβό και επικίνδυνο φορτίο δεν μπορεί να έχει το ίδιο ασφάλιστρο με ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια. Κύριο χαρακτηριστικό ενός πλοίου είναι και ο τύπος της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανών, καθώς όσο πιο μοντέρνο σχεδιασμό έχουν τόσο καλύτερη απόδοση και επίδοση έχουν στο maneuvering. Ακόμα, οι γερανογέφυρες, η προπέλα, τα υποστηρικτικά συστήματα και η κατάσταση και η σωστή συντήρηση του εξοπλισμού (συστήματα πυρασφάλειας και πυρόσβεσης, εφεδρικές γεννήτριες ρεύματος και συστήματα επικοινωνίας) όπως και η προωστική του δύναμη διαμορφώνουν και αυτά με τη σειρά τους την απόδοση του πλοίου.

Ο ασφαλιστής οφείλει λοιπόν να ξέρει τον κατασκευαστή, τα υλικά κατασκευής, το σύστημα και τις δυνατότητες του συστήματος πρόωσης όπως και την κατασκευαστική αντοχή του πλοίου σε δύσκολες καταστάσεις όπως τα καιρικά φαινόμενα αλλά και την προσαρμοστικότητα του για τη μεταφορά διαφόρων ειδών

φορτίων αν και όλες αυτές οι πληροφορίες που προαναφέρθηκαν όπως και οι μετατροπές ή επισκευές που έχει υποστεί κάθε πλοίο είναι καταγεγραμμένες στο νηογνώμονα του.

Όπως προαναφέρθηκε υπάρχει σχετική ασφάλιση του **Σκάφους και του Εξοπλισμού (Hull and Machinery Insurance)** η οποία προστατεύει τον πλοιοκτήτη έναντι ζημιάς του πλοίου, φυσικής απώλειας, πυρκαγιάς, προσαράξεως, συγκρούσεως, αμέλειας Πλοιάρχου και πληρώματος, γενικής ή μερικής αβαρίας εκρήξεως ή οποιονδήποτε άλλων ζημιών που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Η ασφάλιση σκάφους και μηχανολογικού εξοπλισμού περιλαμβάνει συνήθως τις ακόλουθες καλύψεις:

- Γάστρα και μηχανήματα,
- Επαύξηση αξίας (Increased Value - disbursements) και
- Φορτίο.

Βέβαια τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου δεν επηρεάζουν μόνο το ύψος του ασφάλιστρου του πλοιοκτήτη αλλά και του ναυλωτή και συγκεκριμένα του ιδιοκτήτη του φορτίου (cargo-charterer). Κατά την ασφάλιση του φορτίου αν λχ ο ναυλωτής έχει ναλώσει ένα καινούργιο πλοίο τότε το ασφάλιστρο θα είναι πιο χαμηλό καθώς ένα μικρής ηλικίας πλοίο έχει μεγάλη δύναμη πρόωση (ταχύτητα) όπως και η απόδοση των γερανογεφυρών του (εάν διαθέτει) θα είναι πολύ μεγάλη καθώς ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης θα είναι μικρότερος σε σχέση με ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας. Σε αντίθετη περίπτωση το ασφάλιστρο θα είναι μεγαλύτερο καθώς όσο πιο μικρή είναι η ταχύτητα ενός πλοίου, τόσο μεγαλύτερο θα είναι και το χρονικό διάστημα που τα μεταφερόμενα αγαθά εκτίθενται στις υπαίθριες συνθήκες και συνεπώς καθυστερεί και η διανομή τους.

### **3.3 ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ**

Η διαφορά των κινδύνων μεταξύ των διάφορων ειδών εμπορευμάτων, οι διαφορετικές μορφές του ίδιου εμπορεύματος, τα διαφορετικά δρομολόγια, οι

διάφοροι τρόποι συσκευασίας και η ανθεκτικότητα των εμπορευμάτων επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το ύψος του ασφαλιστήριου. Γίνεται κατανοητό ότι η ιδιομορφία και δυσκολία αυτού του παράγοντα απαιτεί από τον ασφαλιστή να έχει γνώση των ιδιαιτεροτήτων κάθε είδους και μορφής εμπορευμάτων, προϊόντων αλλά και τη ζημιογόνο τάση κάθε προϊόντος. Επειδή υπάρχει πληθώρα εμπορευμάτων και η γνώση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του καθενός είναι αδύνατη, οι ασφαλιστές κατέφυγαν στην ομαδοποίησή των προϊόντων, σύμφωνα με τα βασικά τους γνωρίσματα π.χ. μια βασική διάκριση είναι σε στερεά, υγρά και αέρια. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να καταστεί δυνατό ο εντοπισμός του βαθμού επικινδυνότητας κάθε φορτίου και κατηγορίας. Με αυτή τη διαδικασία του διαχωρισμού ρυθμίζεται και το ύψος των ασφαλιστήριων κάθε φορτίου καθώς τα επικίνδυνα φορτία έχουν εκτός από υψηλό ασφάλιστρο, απαιτούν και ειδικούς όρους και ρήτρες στο ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά τους για αυτό και σε κάθε ναυλοσύμφωνο υπάρχει ρήτρα με τα εξαιρετέα φορτία.

Οι κίνδυνοι που καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του MAR με το ICC (Institute Cargo Clause 1982) αναφέρονται στις ρήτρες που είναι επισυναπτόμενες στο συμβόλαιο και όχι στο ίδιο στο ασφαλιστήριο.

### *3.3.1 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Α (Institute cargo clauses A )*

Η ρήτρα αυτή καλύπτει όλους τους κινδύνους που σημαίνει ότι δεν αναφέρονται συγκεκριμένοι κίνδυνοι. Παρόλα αυτά το σημείωμα ασφάλισης (cover) πάντα διέπεται από μια λίστα από εξαιρετέους κινδύνους οπότε τεχνικά δεν καλύπτονται όλοι οι κίνδυνοι με τη ευρύτερη έννοια.

Η παρούσα ασφάλιση καλύπτει τα έξοδα γενικής αβαρίας και διασώσεως όπως αυτά έχουν προκαθοριστεί και προσδιοριστεί σύμφωνα με την σύμβαση της ναύλωσης και το διέπον δίκαιο και έθιμα. Η κάλυψη της Γενικής Αβαρίας, που είναι πράξη ηθελημένη και όχι τυχαία και απρόσμενη, επιβεβαιώνει την απόλυτη προσαρμογή και εξειδίκευση της διατύπωσης all risks στην ασφαλιστική θεωρία και πρακτική.

### 3.3.2 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ Β (*Institute cargo clause B*)

Η ρήτρα αυτή «χωρίζει» τους καλυπτόμενους κινδύνους σε δύο ομάδες:

Στη ζημία ή καταστροφή του ασφαλιζόμενου αντικειμένου αποδοτέα σε  
(Loss of or damage to the subject-matter insured reasonable attributable to)

- Πυρκαγιά ή έκρηξη
- Προσάραξη, βύθιση ή ανατροπή του πλοίου
- Ανατροπή ή εκτροχίαση του μέσου μεταφοράς δια ξηράς
- Σεισμό, έκρηξη ηφαιστείου ή κεραυνό
- Σύγκρουση ή επαφή του πλοίου ή μεταφορικού μέσου με οποιοδήποτε εξωτερικό αντικείμενο εκτός από το νερό

Και σε ζημία ή καταστροφή του ασφαλιζόμενου αντικειμένου που προκλήθηκε από  
(loss of or damage to the subject-matter insured caused by)

- Θυσία γενικής αβαρίας
- Αρπαγή από τα κύματα
- Εισχώρηση θαλασσινού νερού, λίμνης ή ποταμού στο κύτος του πλοίου ή μέσο μεταφοράς ή εμπορευματοκιβωτίου ή μέσω ανύψωσης ή τόπο αποθήκευσης
- Εκβολή φορτίου στη θάλασσα
- Ολική απώλεια δέματος κατά τη διάρκεια φόρτωσης στο πλοίο και εκφόρτωσης από το πλοίο

### 3.3.3 ΡΗΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΦΟΡΤΙΩΝ C (*Institute cargo clause C*)

Καλύπτει τους ίδιους κινδύνους με τη ρήτρα Β εκτός από

- Σεισμό, έκρηξη ηφαιστείου ή κεραυνό
- Εισχώρηση θαλασσινού νερού, λίμνης ή ποταμού στο κύτος του πλοίου ή μέσο μεταφοράς ή εμπορευματοκιβωτίου ή μέσω ανύψωσης ή τόπο αποθήκευσης

- Ολική απώλεια δέματος κατά τη διάρκεια φόρτωσης στο πλοίο και εκφόρτωσης από το πλοίο
- Αρπαγή από τα κύματα

### 3.3.4 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΤΩΝ ΡΗΤΡΩΝ Α,Β,С

Από τις καλύψεις των ρητρών Α,Β,С εξαιρούνται ρητά οι ζημιές και οι απώλειες από:

- Εσκεμμένη κακή συμπεριφορά του ασφαλισμένου
- Ανεπαρκής ή ακατάλληλη συσκευασία του ασφαλισμένου αντικειμένου
- Ίδιον ελάττωμα,
- Καθυστέρηση έστω και αν η καθυστέρηση προκλήθηκε από καλυπτόμενο κίνδυνο
- Αφερεγγυότητα ή / και οικονομικό αδίκημα των πλοιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών η κατά οποιονδήποτε τρόπο χειριστών του πλοίου
- Χρήση πολεμικού όπλου συμβατικών ατομικών η πυρηνικών
- Αναξιοπλοΐα, ή ακαταλληλότητα του πλοίου ή του όποιου μεταφορικού μέσου ή / και εμπορευματοκιβώτιου και ανυψωτικού μηχανήματος (εφόσον ο ασφαλιζόμενος γνώριζε αυτή την ακαταλληλότητα κατά το χρόνο φόρτωσης του ασφαλισμένου αντικειμένου)
- Τρομοκρατικές ενέργειες από πρόσωπα που ενεργούν, παρόμοιες πράξεις από πολιτικά κίνητρα.
- Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, ανταρσία ή πολιτική εξέγερση
- Κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε την έννοια της **“Proximate Cause”** για να γίνει κατανοητή η παραπάνω αναφορά στους καλυπτόμενους κινδύνους και την αιτία απώλειας ή εξαίρεσης τους.

### 3.3.5 Αρχή του **“Proximate Cause”**

Αυτή η αρχή είναι βασική σε όλα τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, εκτός αν το ασφαλιστήριο αναφέρει εναλλακτική, καμία απώλεια δεν είναι ανακτήσιμη εκτός αν

προέρχεται από ασφαλισμό κίνδυνο. Έτσι λοιπόν ένας ρυθμιστής κατηγοριών (claim adjuster) οφείλει να λάβει υπόψη τις περιστάσεις της απώλειας και να καθορίσει τη αιτία (proximate cause) της απώλειας πριν τη θεωρήσει claim.

Φυσικά για κάθε περιστατικό υπάρχουν πολλοί πιθανοί παράγοντες που μπορεί να οδήγησαν στην απώλεια, γι' αυτό αντιμετωπίζονται ως μια «αλυσίδα γεγονότων». Κάθε συμβαλλόμενος παράγοντας είναι ένας σύνδεσμος στην απώλεια. Συνεπώς και η proximate cause είναι ο σύνδεσμος σε μια αλυσίδα γεγονότων η οποία είναι η κυριότερη και πιο αποτελεσματική στην πρόκληση της απώλειας.

Σε όλες της προϋποθέσεις που αναφέρονται στα ασφαλιστήρια όταν αναφέρεται η λέξη “caused by” σε σχέση με ένα καλυπτόμενο κίνδυνο ο ασφαλιζόμενος οφείλει να αποδείξει ότι η απώλεια προκλήθηκε από κίνδυνο όταν έκανε το claim υπό αυτό το ασφαλιστήριο. Ο ασφαλιστής μπορεί να υπερασπιστεί την κατηγορία αποδεικνύοντας ότι η απώλεια δεν προκλήθηκε από καλυπτόμενο κίνδυνο ή ότι προκλήθηκε από μη καλυπτόμενο κίνδυνο ή και από εξαιρετέο κίνδυνο. Όταν μια εξαίρεση αναφέρεται ως “arising from” ο ασφαλιστής μπορεί να υπερασπιστεί την κατηγορία αποδεικνύοντας ότι η απώλεια ήταν συνέπεια κάποιου από τους συνδέσμους στη αλυσίδα των γεγονότων όπου αυτός ο σύνδεσμος αποτελεί μια από τις εξαιρέσεις, άσχετα από την αιτία (proximate cause) της απώλειας.

#### ***3.4 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΕΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ (TRADING AREAS AND EXCLUSIONS)***

Τα μεταφερόμενα και ασφαλισμένα φορτία αντιμετωπίζουν τις μετεωρολογικές, κλιματολογικές, γεωγραφικές και εποχικές εναλλαγές, που είναι οι πρόξεντοι των αντίστοιχων ζημιών. Οι παράγοντες αυτοί εμφανίζονται κατά γεωγραφικές περιοχές και είναι είτε εποχικές μεταβολές, υπό μορφή καταιγίδων, παγετού, ξηρασίας, εναλλαγής της θερμοκρασίας είτε κοινωνικοπολιτικές μεταβολές όπως πόλεμος, πειρατές. Συνεπώς καθορίζεται και ο βαθμός επικινδυνότητας του ταξιδιού.

Όσο αφορά τα φυσικά φαινόμενα ο Ασφαλιστής ανάλογα με τη διαδρομή του ταξιδιού υπολογίζει και το ύψος του ασφαλιστρού. Κάποιοι κίνδυνοι είναι μόνιμοι και κάποιοι άλλοι είναι εποχικοί όπως η καταιγίδα, παλίρροια, τα ρηγά νερά, οι ξέρες, τα



στενά κανάλια, ο παγετός κ.α., γι' αυτό και είναι σημαντικός και ο χαρακτήρας της διαδρομής.

Επίσης, από την ασφαλιστική μεριά ο κίνδυνος συνδυάζεται και με το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Πολλοί είναι οι λιμένες που έχουν ανεπαρκές βάθος, έλλειψη καλού εδάφους του αγκυροβολίου και έλλειψη προστασίας κατά των παλιρροιών και των παλιρροιακών κυμάτων. Πέρα από τις ελλείψεις ή προνόμια που έχει ένα λιμάνι αντιμετωπίζει και το πρόβλημα της εποχικότητας. Πολλά είναι τα λιμάνια που για κάποιες συγκεκριμένες περιόδους παρουσιάζουν πολύ υψηλή κίνηση, απόρια αυτού του φαινομένου είναι και ο χρόνος αναμονής της φορτοεκφόρτωσης, γεγονός που επηρεάζει και το ύψος του ασφαλιστρού.

Ένας από τους βασικότερους γεωγραφικούς παράγοντες είναι η κοινωνικοπολιτική κατάσταση μιας περιοχής π.χ. αν είναι σε εμπόλεμη ζώνη ή αν υπάρχει το φαινόμενο της πειρατείας ή ακόμα εάν υπάρχει απεργία στο λιμάνι. Όλα τα μέλη που εμπλέκονται σε μια ναύλωση υπόκεινται σε κάποιες υποχρεώσεις οι οποίες εξαρτώνται από το σχετικό συμβόλαιο της ναύλωσης ή της φόρτωσης αντίστοιχα, τις συνθήκες που επικρατούν την στιγμή που υπογράφεται το συμβόλαιο και η θέση στην οποία ξεσπά η οποιαδήποτε διαφωνία.

Οι πλοιοκτήτες λόγω της έξαρσης του φαινομένου της πειρατείας, ασφαλίζουν πλέον το πλοίο καθώς και το πλήρωμα και αντίστοιχα οι ναυλωτές ασφαλίζουν το φορτίο, ώστε και οι δυο μεριές να είναι καλυμμένες σε περίπτωση πειρατείας, πολεμικού επεισοδίου ή και ζημίας προκαλούμενες από πειρατές. Να σημειωθεί πως τα σημεία που παρουσιάζουν έξαρση του φαινομένου της πειρατείας π.χ. τα στενά της Μαλάκα, ο κόλπος του Άντεν λόγω της παγκοσμιοποίησης και την αύξηση του εμπορικού στόλου κάνουν σχεδόν αναπόφευκτη τη μη διέλευση των πλοίων<sup>6</sup>.

Λόγω λοιπόν όλων αυτών των καταστάσεων που προαναφέρθηκαν (πόλεμος, πειρατεία) τα μέλη του πληρώματος μπορεί να τραυματιστούν ή να σκοτωθούν ενώ το πλοίο ή το φορτίο μπορεί να υποστούν ζημιές ή να απολεσθούν, όπως υπάρχει και ο κίνδυνος καθυστέρησης του πλοίου αλλά και το επιπρόσθετο κόστος των

---

<sup>6</sup> Η διέλευση από τον κόλπο του Άντεν προτιμάται παρόλο που υπάρχει ο κίνδυνος πειρατείας, σε σχέση με το γύρο όλης της Αφρικής διασχίζοντας το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας καθώς αυτό μεταφράζεται σε επιμήκυνση της διαδρομής.

ασφαλιστρών πλέον σε όλα τα ναυλοσύμφωνα αλλά και τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπάρχει ρήτρα πολέμου (Institute War and Strike clause)

### **3.4.1 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΩΝ (Institute War and Strike clause)**

Οι ρήτρες πολέμου και απεργιών δεν σχετίζονται με τις ρήτρες φορτίου (cargo clauses) και συμφωνούνται ξεχωριστά κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Το ασφάλιστρο για κάθε μια ρήτρα είναι διακεκριμένο και διάφορο, ενώ η κάλυψη της μιας από τις δύο ρήτρες η/ και των δύο ταυτόχρονα στην σύμβαση-συμβόλαιο είναι στη διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων. Είναι πολύ σημαντικό να καθορίζονται στη ρήτρα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων όταν το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα εκτίθενται σε πολεμικούς κινδύνους. Να σημειωθεί ότι ορισμένες φορές οι ίδιοι οι ασφαλιστές ή διάφορες εξουσιοδοτημένες αρχές π.χ η σημαία του πλοίου δίνουν οδηγίες στο πλοίο να αποφύγει συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές λόγω πολεμικών κινδύνων.

Για να εξασφαλίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών κάτω από τέτοιες συνθήκες, τοποθετούνται συνήθως στα ναυλοσύμφωνα οι λεγόμενες ρήτρες πολέμου (war clauses). Οι ρήτρες αυτές μπορούν να ομαδοποιηθούν σε δύο κατηγορίες, οι οποίες και θα αναλυθούν παρακάτω, και είναι οι εξής : α) ρήτρες ακύρωσης του συμβολαίου λόγω πολεμικών εχθροπραξιών και β) ρήτρες πολεμικού κινδύνου 94 .

### **3.4.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΛΟΓΩ ΠΟΛΕΜΟΥ ( WAR CANCELLATION CLAUSES)**

Ο σκοπός της ρήτρας αυτής “war cancellation clause” είναι να δώσει την ευκαιρία στα δύο συμβαλλόμενα μέρη να ακυρώσουν τη ναύλωση, όταν η ναυλαγορά έχει αλλάξει ως συνέπεια του πολέμου ή όταν η απασχόληση του πλοίου παρεμποδίζεται επειδή η χώρα της σημαίας του το έχει επιτάξει.

### **3.4.3 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ (WAR CLAUSES)**

Οι ρήτρες αυτής της μορφής βρίσκονται συνήθως ή τουλάχιστον θα πρέπει να βρίσκονται σε όλες τις συμφωνίες ναύλωσης και ασφάλισης.

Η ασφάλιση στην περίπτωση των κινδύνων πολέμου περιλαμβάνει όλες εκείνες τις απώλειες και τις ζημιές από κάθε πολεμική πράξη, που μπορεί να επέλθει. Ακόμη περιλαμβάνει και κάθε γεγονός που θα συμβεί μετά το τέλος του πολέμου, αλλά μόνο εξαιτίας πολεμικών κινδύνων, αλλιώς θεωρείται πως ο κίνδυνος προέκυψε από θαλάσσιο γεγονός .

Η ρήτρα πολεμικού κινδύνου θα πρέπει να περιλαμβάνει και έναν ορισμό της έννοιας “πολεμικός κίνδυνος”(war risk). 97 Αυτό συμβαίνει για παράδειγμα στο σχετικό τμήμα της ρήτρας “Voywar 2004” της BIMCO 98 . Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, η έννοια “war risk” δεν περιλαμβάνει μόνο τον πραγματικό πόλεμο και τις διάφορες εχθροπραξίες, αλλά επίσης την απειλή πολέμου ή τέτοιων εχθροπραξιών.

#### **3.4.3.1 ΡΗΤΡΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΟΥ ΙΣΤΙΤΟΥΤΟΥ(ΦΟΡΤΙΟ)**

Οι ρήτρες πολέμου του φορτίου καλύπτουν ζημιά ή απώλεια που προκαλείται από:

- Πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση, ανταρσία ή πολιτική εξέγερση που προέρχεται από εχθρική ενέργεια από ή κατά εμπόλεμης δύναμης
- Κατάληψη, κατάσχεση , σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση που προέρχεται από κινδύνους που καλύπτονται στη παραπάνω ρήτρα και τις συνέπειες τους ή απόπειρά τους
- Εγκαταλελειμμένες νάρκες, τορπίλες, βόμβες ή άλλα εγκαταλελειμμένα πολεμικά όπλα
- Έξοδα γενικής αβαρίας και σώστρων που γίνονται σε σχέση με τους παραπάνω κινδύνους ή για την αποφυγή τους

Οι ρήτρες πολέμου σχετικά με το φορτίο ( Institute War Clause- Cargo) δεν καλύπτουν κινδύνους που προέρχονται από τρομοκράτες ή από άτομα που δρουν

κακόβουλα ή πολιτικά. Όσο αναφορά για ζημία φορτίου που προέρχεται από σκόπιμη και κακόβουλη ενέργεια όπως βανδαλισμό ή σαμποτάζ τότε το φορτίο καλύπτεται από την Β και C ρήτρες φορτίου (Cargo Clause).

Η ασφάλιση δεν πρέπει να συνάπτεται πριν ξεκινήσει το ταξίδι η αφού ολοκληρωθεί η εκφόρτωση μετά από 15 μέρες ή μετά το πέρας των 15 ημερών. Αν το λιμάνι εκφόρτωσης είναι διαφορετικό από αυτό που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο, τότε η ασφάλιση θα ισχύει για το συγκεκριμένο λιμάνι. Αν το φορτίο είναι φορτωμένο σε διαφορετικό πλοίο από το συμφωνηθέν καταβάλλεται πρόσθετο ασφάλιστρο και γίνεται επαναπροσδιορισμός της ασφάλισης. Η κάλυψη αφορά τη φόρτωση, τη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών και την εκφόρτωση. Επιπλέον καλύπτει τη μεταφόρτωση που γίνεται στο μέρος διαμετακόμισης σε άλλο πλοίο. Η περίοδος κινδύνου τελειώνει μετά την εκφόρτωση ή 15 μέρες μετά την άφιξη.

#### **3.4.3.2 ΡΗΤΡΕΣ ΑΠΕΡΓΙΩΝ ΤΟΥ ΙΣΤΙΤΟΥΤΟΥ (ΦΟΡΤΙΟ)**

Η κάλυψη για τις απεργίες αναφέρεται σε ξεχωριστές ρήτρες οι οποίες καλύπτουν ζημιά ή απώλεια που προκαλείται από:

- Απεργούς ή πρόσωπα που μετέχουν σε εργατικές εξεγέρσεις ή πολιτικές ταραχές
- Οποιοδήποτε τρομοκράτη ή πρόσωπο που ενεργεί από κάποιο πολιτικό κίνητρο
- Έξοδα γενικής αβαρίας σώστρων που γίνονται σε σχέση με τους παραπάνω κινδύνους ή για την αποφυγή τους

#### **3.4.3.3 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ**

Όσο αφορά και τις ρήτρες πολέμου αλλά και των απεργιών υπάρχουν και εξαιρέσεις, οι οποίες είναι:

- Η επίταξη ή δήμευση(pre-emption)<sup>7</sup>
- Η κάλυψη από την ρήτρα των κινδύνων (Perils) σε σχέση με την κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση, δήμευση ή απαλλοτρίωση εξαιρείται όταν είναι εντολή από την κυβέρνηση ή κάποια τοπική αρχή της χώρας που ανήκει το πλοίο ή είναι εγγεγραμμένο
- Επίσης όταν μια την κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση, δήμευση ή απαλλοτρίωση είναι αποτέλεσμα παράβασης των εμπορικών κανονισμών, εξαιρείται
- Αποτυχία ανταπόκρισης σε οι οικονομικές υποχρεώσεις, πρόστιμα ή κατηγορίες από δικαστικές διαδικασίες
- Πειρατεία. Μάλιστα γίνεται σαφές ότι η εξαίρεση δεν επηρεάζει ζημία ή απώλεια που προέρχεται από απεργούς ή πρόσωπα που μετέχουν σε εργατικές εξεγέρσεις ή πολιτικές ταραχές
- Έξοδα που προκύπτουν από καθυστερήσεις και από την επέλευση των κινδύνων.

Πέρα από το φορτίο οι ρήτρες πολέμου καλύπτουν τους ανθρώπους και τα αντικείμενα μέσα στο πλοίο και αφορά κυρίως αποζημιώσεις (War Risk Liability) όπως και το Σκάφος ( War Risk Hull) όπου η ασφάλιση βασίζεται στην πραγματική αξία του. Τα ασφάλιστρα υπολογίζονται ανάλογα με την αξία του πλοίου καθώς και με τις διαδρομές που ακολουθεί το κάθε πλοίο, καθώς για τις περιοχές υψηλού κινδύνου τα ασφάλιστρα θα είναι αυξημένα.

Σε σχέση με τον παράγοντα της πειρατείας που προαναφέρθηκε όπως με τις ρήτρες πολέμου υπάρχουν σχετικές ρήτρες για την κάλυψη όλων των μερών. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα υπάρχει πλέον η σχετική ρήτρα War Risk Clause – Conwartime 2004 η οποία εμπερικλείει και τη ρήτρα **Kidnap & Ransom (K&R)** .

Η ασφάλεια αυτή καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο και για τις περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως η Σομαλία. Ουσιαστικά καλύπτεται κίνδυνος απαγωγής, παράνομης κράτησης, εκβιασμού. Έχει αποζημιωτική πολιτική- επιστρέφουν ουσιαστικά ότι χάνει ο ασφαλιζόμενος. Ο ασφαλιζόμενος πρώτα θα πρέπει να πληρώσει τα λύτρα και μετά να ζητήσει την

<sup>7</sup> Το δικαίωμα που επιβάλλεται συνήθως από μια κυβέρνηση μια αγοράς ιδιοκτησίας χωρίς όμως να δίνεται σε άλλους η δυνατότητα αγοράς

αποζημίωση από την ασφάλεια του. Καλύπτουν κυρίως το κόστος για τα λύτρα και κάποια πρόσθετα κόστη, όπως ιατρική κάλυψη ή πιθανή απώλεια των λύτρων κατά την μεταφορά. Επίσης καλύπτει και άλλες περιπτώσεις, όπως τραυματισμούς ή ακόμα και θάνατο κάποιου μέλους του πληρώματος.

### 3.5 ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Η απόσταση και η χρονική διάρκεια του ταξιδιού πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη καθώς και αν θα γίνουν μεταφορτώσεις.

Στο ανοιχτό ασφαλιστήριο φορτίου (open cargo policy ) τα αγαθά συνήθως ασφαλιζονται από τη στιγμή παράδοσης που ξεκινάει το δρομολόγιο (shipment) και η κάλυψη συνεχίζεται κατά τη διάρκεια όλης της μεταφοράς μέχρι την στιγμή επαναπαράδοσής τους στο τελικό προορισμό ή μέχρι την τελική αποθήκευση τους (warehouse to warehouse).

Είναι σημαντικό για τον Ασφαλιστή να γνωρίζει τη **διαδρομή** που θα ακολουθηθεί, δηλαδή αν θα υπάρχει διέλευση από ζώνες υψηλού κινδύνου πειρατείας όπως προαναφέρθηκε, ή διέλευση από ασιατικές χώρες όπως Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα και το ασιατικό μέρος της Ρωσίας, στις οποίες υπάρχει ο κίνδυνος των εντόμων τα οποία εποχικά εκκολάπτονται στα φορτία των πλοίων. Σε σχέση με τη δεύτερη περίπτωση υπάρχει και σχετικό πιστοποιητικό το Asian Gypsy Moth που πιστοποιεί ότι το πλοίο έχει ελεγχθεί και δεν υπάρχουν ευρήματα από έντομα. Ακόμα , αν μεταφέρεται ένα ευπαθές φορτίο σε κλιματολογικές αλλαγές ο Ασφαλιστής οφείλει να γνωρίζει αν η διαδρομή που θα ακολουθηθεί είναι από περιοχές που έχουν πχ πολύ υγρασία, υψηλή θερμοκρασία κλπ και την διάρκεια διέλευσης. Τέλος, η διέλευση μέσω καναλιών π.χ. Παναμά προκαλούν καθυστέρηση καθώς η διέλευση γίνεται προγραμματισμένα από τις τοπικές αρχές όπως επίσης γίνεται με συγκεκριμένη ταχύτητα (χαμηλή).

Ένας άλλος παράγοντας που διαμορφώνει ένα ταξίδι είναι **τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης**. Κάθε λιμάνι έχει τις ιδιαιτερότητες του γεγονός που επηρεάζει και τη συνολική διάρκεια και κόστος του ταξιδιού. Η μεγάλη ουρά αναμονής λόγω αυξημένης κίνησης, η καθυστέρηση λόγω κάποιας αργίας ή κάποιου

κοινωνικοπολιτικού φαινομένου εκείνη τη χρονική περίοδο είναι παράγοντες που επιμηκύνουν τη διάρκεια του ταξιδιού. Επίσης ο ασφαλιστής οφείλει να γνωρίζει αν υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις χειρισμού φορτίου, ειδικοί κανονισμοί στο λιμάνι, τα έξοδα λιμένα (disbursement accounts), τις αργίες<sup>8</sup> του κάθε λιμένα και αν αποτελεί κέντρο μεταφόρτωσης θαλάσσιας αλλά και προς την ενδοχώρα .

Όσο αφορά τη **μεταφόρτωση** είναι αναγκαίο να γνωρίζει εκ των προτέρων ο Ασφαλιστής με ποιο μέσο θα διενεργηθεί η μεταφορά, αν θα υπάρχουν ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς και αν θα γίνει συνδυασμένη μεταφορά. Τα αγαθά πολλές φορές μεταφορτώνονται από ένα μεγάλο πλοίο (mother) σε μικρότερα (feeders) και αντίστροφα καθώς πολλά λιμάνια δεν διαθέτουν υποδομή για μεγάλα πλοία ή μεταφορτώνονται σε άλλα μέσα μεταφοράς όπως τρένο, αεροπλάνο, φορτηγά κλπ. Η μεταφόρτωση και συνεπώς η αλλαγή μεταφορέα (carrier) εμπεριέχει κίνδυνο καθώς αλλάζουν οι συνθήκες μεταφοράς όπως και τα αγαθά μπορούν να υποστούν ζημία από τις πολλαπλές φορτοεκφορτώσεις.

Επίσης σε ένα ταξίδι είναι πολύ πιθανό να προκύψει κάποια **παρέκκλιση (deviation)**. Παρέκκλιση ορίζεται η χωρίς δικαιολογία απομάκρυνση του πλοίου από τη συμφωνημένη πορεία ή από τη πορεία που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο.

Όταν ένα πλοίο πλέει προς ένα διαφορετικό ταξίδι από αυτό από αυτό που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο τότε οι κίνδυνοι δε συμπεριλαμβάνονται και το ασφάλιστρο θα είναι επιστρεπτέο για αποτυχία θεώρησης. Αν το πλοίο ξεκινήσει το ασφαλισμένο ταξίδι αλλά στη συνέχεια αλλάξει ηθελημένα ο προορισμός τότε έχουμε «αλλαγή ταξιδιού». Σύμφωνα με το τμήμα 45 του M.I.A. όταν υπάρχει αλλαγή ταξιδιού ο ασφαλιστής δε φέρει καμία ευθύνη από τη στιγμή που καθορίζεται και δηλώνεται η αλλαγή του ταξιδιού άνευ βλάβης (without prejudice) για τους ισχυρισμούς του ασφαλιζομένου για απώλειες που προέκυψαν πριν από αυτή τη στιγμή. Συνεπώς ο ασφαλιστής δεν θα είναι υπεύθυνος για τις απώλειες που θα

---

<sup>8</sup> Πέρα από τις εορταστικές αργίες , σε πολλά λιμάνια αργίες θεωρούνται η Παρασκευή και η Κυριακή σε αντίθεση με την πλειοψηφία των λιμανιών όπου αργία θεωρείται Σάββατο και Κυριακή.  
<sup>8</sup> Στα ναυλοσύμφωνα πάντα υπάρχει σχετικός όρος πως θα μετράει ο χρόνος κατά τη διάρκεια φορτοεκφόρτωσης δηλ. αν θα μετρούνται οι αργίες, το Σάββατο/Παρασκευή και Κυριακή ή όχι ( π.χ. SHEX (Sundays and Holidays excluded), SSHINC (Saturdays, Sundays and holidays included), FSHINC(Fridays, Sundays and holidays included))

συμβούν μετά την πρόθεση για αλλαγή ταξιδιού όπως και για τις απώλειες που συνέβησαν πριν το πλοίο φύγει από την αρχική πορεία του. Η αλλαγή ταξιδιού καλύπτεται από ένα ασφάλιστρο που κανονίζεται από τις ρήτρες φορτίου του ινστιτούτου ( Institute Cargo clauses).

Όταν το πλοίο παρεκκλίνει αδικαιολόγητα ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της ευθύνης από τη στιγμή της παρέκκλισης. Στον M.I.A. αναφέρονται καθαρά οι αιτίες για δικαιολογημένη ή αδικαιολόγητη παρέκκλιση παρόλα αυτά αν μια αιτία δικαιολογεί νόμιμα μια παρέκκλιση ή καθυστερεί τη λειτουργία του πλοίου, το πλοίο πρέπει να συνεχίσει την πορεία του και να ολοκληρώσει το ταξίδι το συντομότερο δυνατό αλλιώς μια αδικαιολόγητη καθυστέρηση δίνει το δικαίωμα στον ασφαλιστή να αποφύγει όποιο ασφαλιστήριο μπορεί να προκύψει.

Ωστόσο ο M.I.A δίνει το δικαίωμα παρέκκλισης για διάσωση ανθρώπινης ζωής ή σωτηρία ξένης περιουσίας στη θάλασσα χωρίς να επηρεάζεται η ευθύνη του ασφαλιστή, και θεωρείται δικαιολογημένη.

Η ρήτρα παρέκκλισης εμφανίζεται στα ασφαλιστήρια σκάφους (hull) και ταξίδια ναύλου (freight voyage). Ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει έγκαιρη ενημέρωση σε περίπτωση αλλαγής ταξιδιού η παρέκκλισης. Συνήθως ζητείται επιπλέον ασφάλιστρο αλλά αυτό δε συμβαίνει σε χρόνο-ασφαλιστήρια και η όποια παρέκκλιση δεν τίθεται σαν ισχυρισμός (claim) καθώς το πλοίο ασφαλιζεται για μεγάλη χρονική περίοδο.

### **3.6 Η ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Κάθε πλοιοκτήτης υποχρεούται να διαθέσει αξιόπλοο πλοίο όταν αρχίζει το ταξίδι ως προς κάθε τμήμα του σκάφους και της μηχανής ,του εξοπλισμού, των εφοδίων και του πληρώματος, ώστε τα αγαθά να μεταφερθούν με ασφάλεια στον προορισμό τους και το πλοίο να μπορέσει να ανταπεξέλθει στους κινδύνους που πρόκειται να



συναντήσει κατά το ταξίδι (ordinary perils). Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει πλοίο αξιόπλοο αποτελεί υπονοούμενο όρο (implied innominate term) και άλλοτε θεωρείται ως προϋπόθεση (condition) και άλλοτε ως εγγύηση (warranty). Βέβαια δεν μπορεί να εγγυηθεί ότι το πλοίο θα ανταπεξέλθει σε οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

Η υποχρέωση αυτή του πλοιοκτήτη της αξιοπλοΐας είναι διττής μορφής

- Το πλοίο θα πρέπει να είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο φορτίο κατά την ώρα της φόρτωσης. Αν παρουσιαστεί πρόβλημα ακαταλληλότητας μετά τη φόρτωση τότε δεν υπάρχει παραβίαση των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη
- Το πλοίο θα πρέπει να είναι αξιόπλοο την ώρα του απόπλου

Η ευθύνη απόδειξης αναξιοπλοΐας βαρύνει αυτόν που το ισχυρίζεται. Σε δεύτερο στάδιο το βάρος μεταβιβάζεται στον πλοιοκτήτη, ο οποίος μπορεί να εξαιρεθεί της ευθύνης εάν υπάρχουν απαλλακτικοί όροι ή αν αποδειχτεί ότι η ζημιά που προκλήθηκε δεν οφειλόταν σε αναξιοπλοΐα.

Όσο αφορά τις **επιπτώσεις της αναξιοπλοΐας** ο ναυλωτής ή ο φορτωτής (shipper) έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο αν ανακαλύψει ότι το πλοίο είναι αναξίπλοο πριν ξεκινήσει το ταξίδι και το πρόβλημα δε διορθωθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Εφόσον όμως το ταξίδι έχει ξεκινήσει ο ναυλωτής δεν είναι πια σε θέση να ακυρώσει το συμβόλαιο αλλά μπορεί να αξιώσει αποζημίωση για τη ζημιές ή απώλειες που προκλήθηκαν από την αναξιοπλοΐα. Όταν το πλοίο είναι αξιόπλοο κατά τον απόπλου

αλλά γίνει αναξιόπλοο κατά τη διάρκεια της διαδρομής, η ευθύνη θα υπολογιστεί με αναφορά στην αιτία της απώλειας. Αν η απώλεια προκληθεί από ένα προβλεπόμενο κίνδυνο ο πλοιοκτήτης θα καλυφθεί σε αντίθετη περίπτωση δεν καλύπτεται.

Για κάθε πλοίο χορηγούνται πιστοποιητικά ελέγχου που εξασφαλίζουν τη συμμόρφωσή του με τους Διεθνείς Κανόνες ασφάλειας τα οποία πρέπει να παρέχονται στο ναυλωτή κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων της ναύλωσης.

### **3.7 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ**

Πολλές είναι πλέον οι περιπτώσεις που ζητούν από τους ασφαλιστές κάλυψη για αποθήκευση σε ενδιάμεσα-κομβικά λιμάνια σε συνδυασμό με την θαλάσσια ασφάλιση. Αυτή η αποθήκευση συνήθως γίνεται σε λιμάνια με αποθήκες (warehouses), κέντρα διαμετακόμισης, σιδηροδρομικές πλατφόρμες, κλπ. Εκτός από αυτές τις περιπτώσεις η αποθήκευση γίνεται σε αποθήκες που ανήκουν ή νοικιάζονται από τον ασφαλιζόμενο.

Μερικές φορές , ο πελάτης επιλέγει να αποθηκεύσει το φορτίο στην αποθήκη λόγω έλλειψης κονδυλίων με τα οποία θα πραγματοποιήσει την πληρωμή των εισαγωγικών δασμών για το φορτίο ή λόγω μη διαθεσιμότητας του ασφαλισμένου δικής του αποθήκευσης ή λόγω μη εκκαθάρισης και προώθησης του πράκτορα, για την επεξεργασία των εγγράφων μετά την άφιξη του πλοίου . Παρά το γεγονός ότι τέτοιου είδους αποθήκευσης είναι εντός του ελέγχου του πελάτη , αλλά πλέον είναι μια κοινή

ζήτηση στην αγορά ναυτασφαλιστών να εκδίδεται ένα ενιαίο ασφαλιστήριο για τη μεταφορά μαζί με τους κινδύνους αποθήκευσης .

Η ρήτρα 8 της ρήτηρας φορτίου του ινστιτούτου αναφέρει από τη στιγμή που παραδοθεί το φορτίο στο ασφαλιζόμενο ή παραλήπτη ή σε όποιο τελικό μέρος αποθήκευσης στον προορισμό που αναφέρεται στο ασφαλιστήριο, η κάλυψη θα τελειώνει. Υπό τη ρήτρα αυτή, ολοκληρώνεται και η μεταφορά αν ο ασφαλιζόμενος επιλέξει είτε να αποθηκεύσει το φορτίο σε άλλο μέρος από αυτό της κανονικής πορείας της μεταφοράς είτε να κάνει κατανομή ή διανομή του φορτίου. Αποθήκευση σε άλλο μέρος από αυτό της πορείας του ταξιδιού έχουμε πχ όταν η αρχική αποθήκη είναι γεμάτη ή αν χρησιμοποιείται για κατανομή ή διανομή όπου το φορτίο χωρίζεται σε μικρότερες μονάδες για περαιτέρω διαμετακόμιση του

Επίσης να σημειωθεί ότι μπορεί να χορηγηθεί κάλυψη για αποθήκευση σε περίπτωση που ο ασφαλιζόμενος υποχρεούται να κρατήσει τα αγαθά λόγω αναγκαστικών περιστάσεων όπως μεταφορική απεργία, απεργία στο λιμάνι, καθυστέρηση λόγω γραφειοκρατίας από τις Αρχές κλπ . Βέβαια ο ασφαλιζόμενος οφείλει να ενημερώσει τον ασφαλιστή πριν τη λήξη του συμβολαίου.

#### **Παραδείγματα από τα είδη κινδύνων κατά τη διάρκεια της αποθήκευσης:**

Τα χύδην φορτία όπως κάρβουνο, άνθρακας, λιπάσματα, σιδηρομεταλλεύματα κ.α αποθηκεύονται σε μη στεγάσιμο χώρο μετά την εκφόρτωση από το πλοίο. Αν η περιοχή έχει βροχές και αέρα όπως η Ινδία κάποια ποσότητα του φορτίου αραιώνεται ή την «παίρνει» ο δυνατός αέρας. Το φορτίο επίσης καταστρέφεται από τα

μηχανήματα που το μεταφέρουν μέσα στη περιοχή του λιμένα. Αυτό μπορεί να προκαλέσει τη μείωση της αρχικής ποσότητας του φορτίου και συνεπώς υπάρχει ζημιά.

Τα αγροτικά προϊόντα όπως ζάχαρη, καλαμπόκι, ρύζι, σιτηρά κλπ αποθηκεύονται συνήθως σε μη στεγάσιμες περιοχές ή περιοχές που δεν είναι όλες οι πλευρές στεγασμένες. Η ζημιά στο φορτίο λόγω βροχής ή κλοπής ή σχισίματος των σακουλών (οι οποίες περιέχουν το προϊόν) κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση είναι μια συνήθη αιτία όταν αποθηκεύονται σε μη στεγάσιμη περιοχή. Βέβαια τα φορτία μπορεί να καταστραφούν αν έρθουν και σε επαφή με χημικές ουσίες, εντομοκτόνα κα άλλες τέτοιες ουσίες που είναι πολύ πιθανό να υπάρχουν στα λιμάνια ή σε πλατφόρμες διαμετακόμισης.

Τα τεχνολογικά μηχανήματα (υπολογιστές) και μηχανικός εξοπλισμός κάποιες φορές αποθηκεύονται και αυτά σε μη στεγάσιμο χώρο εν αναμονή της διαμετακόμισης τους. Αν τα μηχανήματα παραμείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα απροστάτευτα είναι πολύ πιθανό να καταστραφούν από τη βροχή, ακόμα και αν βρίσκονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια υπάρχει ο κίνδυνος να καταστραφούν λόγω υγρασίας. Άλλοι πιθανοί κίνδυνοι κατά τη διάρκεια της αποθήκευσης είναι η σκουριά, η διάβρωση αλλά και η κλοπή.

Γίνεται κατανοητό λοιπόν ότι σε πολλές περιπτώσεις η προσωρινή αποθήκευση των αγαθών είναι αναπόφευκτη για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω. Είναι σημαντικό λοιπόν για τον ασφαλιστή να γνωρίζει την περιοχή που θα γίνει η

αποθήκευση αλλά και τη χρονική διάρκεια για να υπολογίσει και το ύψος του ασφάλιστρου

### **3.8 Η ΚΛΑΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.**

Η ασφάλιση κάθε πλοίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ταξινόμησή του στον εκάστοτε νηογνώμονα. Ο ασφαλιζόμενος έχει την υποχρέωση το πλοίο του να είναι ταξινομημένο και να συμμορφώνεται και να ακολουθεί τις απαιτήσεις και τις οδηγίες του νηογνώμονα στον οποίο ανήκει.

#### *3.8.1 Έννοια Νηογνώμονα*

Οι **Νηογνώμονες (Class Societies)**<sup>9</sup> είναι ανεξάρτητοι τεχνικοί οργανισμοί, που είναι διεθνώς αναγνωρισμένοι για τη σύνταξη κανόνων και διατάξεων. Ρόλος τους δεν είναι μόνο να θέτουν σε εφαρμογή τους κανόνες με βάση τους οποίους πρέπει να κατασκευάζονται τα πλοία, αλλά θα πρέπει να παρακολουθούν την κατασκευή ενός πλοίου προκειμένου να το κατατάξουν στην απαιτούμενη κλάση. Ο κάθε νηογνώμονας τηρεί τα δικά του standards και η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις εξαρτάται από το κατά πόσο κάθε πλοίο ανταποκρίνεται τελικά στις απαιτήσεις των κανονισμών (ασφάλεια της κατασκευής, των διαφόρων εξαρτημάτων, των μηχανημάτων και των υλικών που χρησιμοποιούνται).

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS- International Association of Classification) απαρτίζεται από 13 μέλη τα οποία αθροιστικά επιθεωρούν το 90% της παγκόσμιας ναυτιλίας οι οποίοι είναι:

---

<sup>9</sup>[https://en.wikipedia.org/wiki/Classification\\_society](https://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society)

- Lloyd's Register of Shipping – LR (Ηνωμένο Βασίλειο)
- Bureau Veritas – BV (Γαλλία)
- Det Norske Veritas –DNV (Νορβηγία)
- Germanischer Lloyd- GL (Γερμανία)
- Registro Italiano Navale – RINA (Ιταλία)
- American Bureau of Shipping – ABS (ΗΠΑ)
- Class NK (Ιαπωνία)
- China Classification Society –CCC (Κίνα)
- Indian Register of Shipping –IRS (Ινδία)
- Korean Register –KR (Ν.Κορέα)
- Polish Register of Shipping –PRS (Πολωνία)
- Russian Maritime Register of Shipping – RS(Ρωσία)
- Croatian Register of Shipping –CRS (Κροατία)

Φυσικά υπάρχουν και άλλοι διακεκριμένοι Νηογνώμονες που δεν ανήκουν στην IACS.

Όσο αφορά τον Ελληνικό Νηογνώμονα ιδρύθηκε το 1919, το 1950 η ελληνική κυβέρνηση του απέδωσε καθεστώς ισοτιμίας με τον Lloyds Register of Shipping αλλά το 2010 η ελληνική κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Ένωση απέσυραν την εμπιστοσύνη τους λόγω των αδυναμιών που επέδειξε. Αυτό διήρκεσε μέχρι το 2012 όταν χορηγήθηκε εκ νέου εξουσιοδότηση για να μπορεί να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις

στον ελληνικό χώρο. Αντίστοιχη εξουσιοδότηση στον Ελληνικό Νηογνώμονα έδωσαν και άλλα 29 κράτη.

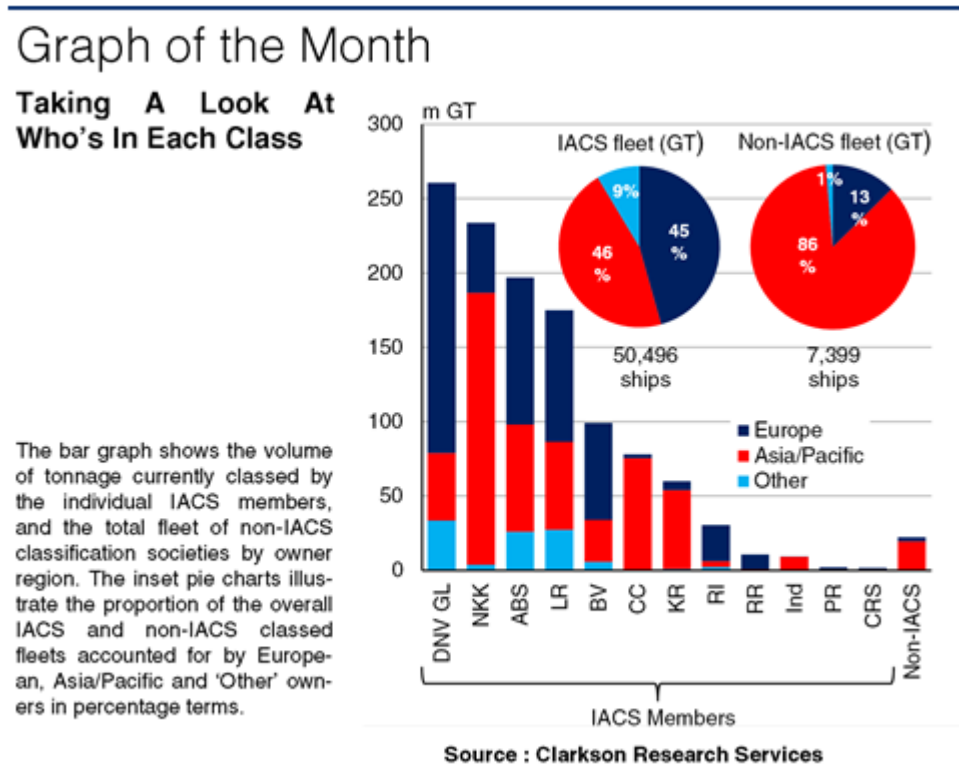
Έτσι λοιπόν οι Νηογνώμονες με τις τακτικές επιθεωρήσεις που κάνουν στα πλοία βάσει του πορίσματος της επιθεώρησης εκδίδουν πιστοποιητικά τα οποία επιτρέπουν στο πλοίο την απρόσκοπτη συνέχιση των δρομολογίων του. Η ασφαλής μεταφορά ανθρώπων, εμπορευμάτων και η προστασία του περιβάλλοντος επιτάσσει τη θέσπιση ποιοτικών κανόνων και την παρακολούθηση εφαρμογής τους από τον Νηογνώμονα.

Βασική προϋπόθεση για την ασφάλιση του πλοίου είναι η τεχνική επιθεώρηση του όπως προαναφέρθηκε και η ένταξη του σε κάποιο αναγνωρισμένο Νηογνώμονα. Έτσι οι ασφαλιστές μπορούν να γνωρίζουν την πραγματική κατάσταση του πλοίου προκειμένου να εκτιμήσουν τη δυνατότητα ανάληψης του κινδύνου και τον προσδιορισμό του ύψους του ασφαλίστρου. Η ηλικία του πλοίου, το είδος, το επίπεδο συντήρησης, η κατάσταση εξοπλισμού και άλλα χαρακτηριστικά λαμβάνονται υπόψη για να καθορίσουν τη κλάση του πλοίου.

Το θέμα της αξιοπλοΐας είναι κρίσιμο για τους ασφαλιστές οι οποίοι πριν προβούν στη δημιουργία οποιουδήποτε ασφαλιστικού συμβολαίου λαμβάνουν πολύ σοβαρά υπόψη τους την κλάση στην οποία ανήκουν τα πλοία που πρόκειται να ασφαλίσουν. Η εγγύηση της αξιοπλοΐας, σε οποιοδήποτε στάδιο του ταξιδιού, δεν καθιστά τους ασφαλιστές υπεύθυνους σε περίπτωση που δεν τηρηθεί και αν το πλοίο τελικά κριθεί αναξιόπλοο. Ο ασφαλιστής από τη μεριά του έχει δικαίωμα να παραιτηθεί της υποχρέωσής του για αποζημίωση σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποκρύψει την ακαταλληλότητα του πλοίου να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένο

προορισμό. Στα περισσότερα ασφαλιστήρια συμβόλαια εμπεριέχεται ρήτρα η οποία ονομάζεται ρήτρα εξαιρέσεως λόγω αναξιοπλοΐας και ακαταλληλότητας (unseaworthiness and unfitness clause) και ουσιαστικά αποτελεί εγγύηση για τον ασφαλιστή σε περίπτωση παραβίασής της όπου μπορούν να διακόψει την ασφάλιση. Ο πλοιοκτήτης από τη μεριά του έχει την υποχρέωση να ενημερώσει την κλάση του για οποιοδήποτε πρόβλημα του πλοίου για να διενεργηθούν οι απαραίτητοι έλεγχοι. Εν κατακλείδι να σημειωθεί πέρα από τα στοιχεία ου προαναφέρθηκαν για τη ταξινόμηση της κλάσης του πλοίου σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρου παίζει και ο Νηογνώμονας του πλοίου καθώς στη ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχουν όλοι οι Νηογνώμονες την ίδια φήμη και κύρος.

Παρακάτω παρατίθεται ένας ενδεικτικός πίνακας προτίμησης Νηογνωμόνων για το 2015.



Πηγή: <http://www.hellenicshippingnews.com/inspecting-class-society-ownership-trends/>



## 3.9 Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

### 3.9.1 Σημαίες Ευκαιρίας (Flags of Convenience)

Κάθε πλοίο που καταχωρείται για διεθνή ταξίδια οφείλει να επιλέξει μια σημαία Κράτους. Η έννοια της « σημαίας ευκαιρίας» αναφέρεται στη καταχώρηση ενός πλοίου σε ένα κράτος διαφορετικό από αυτό των πλοιοκτητών.

Με τη καταχώρηση σε μια Σημαία ευκαιρίας οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν μια ευμενέστατη φορολογική μεταχείριση, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς υποχρεώσεις των Χωρών τους, περισσότερα «φιλικά»<sup>10</sup> λιμάνια, απαλλαγή από κρατικές αναμίξεις στην εκμετάλλευση των πλοίων τους, ελαστικότητα στην έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των ναυτικών (πτυχία, διπλώματα) , χαμηλό κόστος εργασίας κ.α. Βέβαια υπάρχουν και αρκετά μειονεκτήματα όσο αφορά το ανθρώπινο δυναμικό όπως οι χαμηλοί μισθοί και κακές συνθήκες ενδιαίτησης.

Η τάση χρησιμοποίησης σημαίων ευκαιριών έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια καθώς πρωταρχικός τους στόχος είναι η επίτευξη ενός οικονομικού κόστους, και οι πλοιοκτήτες να παραμένουν ανταγωνιστικοί καθώς στην ναυτιλιακή αγορά όλες οι αποφάσεις παίρνονται βάσει την επίτευξη χαμηλότερου κόστους και υψηλότερων κερδών. Οι σημαίες ευκαιρίες προσφέρουν ένα πιο χαλαρό πλαίσιο κανονισμών από αυτό των χωρών που ανήκουν οι πλοιοκτήτες μειώνοντας τα λειτουργικά έξοδα κατά 30%-50%.

Οι σημαίες ευκαιρίας χωρίζονται σε white list, grey list και black list ανάλογα με τις ελλείψεις και τα περιστατικά που έχουν καταγραφεί

Όπως, και οι Νηογνώμονες έτσι και κάθε Κράτος Σημαίας κάνει τους δικούς του ελέγχους και εκδίδει πιστοποιητικά βάσει των κανονισμών και των Διεθνών Συμβάσεων που έχει επιλέξει να εφαρμόζει. Η επιλογή της Σημαίας γίνεται με κριτήριο τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που μπορεί να έχει καθώς επίσης

<sup>10</sup> Π.χ Ένα πλοίο που φέρει Κυπριακή σημαία δεν μπορεί να πάει σε λιμάνι της Τουρκίας

επηρεάζει και άμεσα την επιλογή ενός Νηογνώμονα καθώς αναγνωρισμένος Νηογνώμονας δεν μπορεί να δεχτεί ένα πλοίο με grey ή με black listed σημαία. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι η Σημαία συνδέεται άμεσα με την αξιοπλοΐα αφού καθορίζει σε σημαντικό βαθμό την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου.

Συνεπώς, το κύρος κάθε Σημαίας καθορίζεται από το πόσο αυστηρά εφαρμόζει τους Διεθνείς Κανονισμούς (SOLAS, MARPOL, LOAD LINE, STCW κλπ) και τα περιστατικά κρατήσεων (detention) που έχει κάθε σημαία λόγω ελλείψεων σε ελέγχους που γίνονται στα λιμάνια.

Παρακάτω στον πίνακα φαίνεται ενδεικτικά περιστατικά κρατήσεων από τον έλεγχο που διενεργούν στα λιμάνια το λεγόμενο port state control

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2012-2014	DETENTIONS 2012-2014	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
<b>WHITE LIST</b>						
1	France	278	0	27	12	-1.92
2	Hong Kong, China	1,709	20	137	102	-1.77
3	Bahamas	2,308	31	182	141	-1.74
4	Norway	1,472	19	120	86	-1.71
5	Sweden	405	3	37	19	-1.69
6	Isle of Man, UK	731	8	63	39	-1.68
7	Denmark	1,082	14	90	61	-1.67
8	United Kingdom	1,369	19	112	80	-1.66
9	United States of America	235	1	23	10	-1.64
10	Italy	1,210	17	100	70	-1.64
11	Singapore	1,517	23	123	89	-1.63
12	Marshall Islands	2,807	51	219	174	-1.58
13	China	212	1	21	8	-1.56
14	Greece	913	15	77	51	-1.50
15	Germany	754	12	65	41	-1.48
16	Finland	401	5	37	19	-1.46
17	Liberia	4,215	95	323	267	-1.45
18	Belgium	228	2	23	9	-1.39
19	Netherlands	3,170	79	246	198	-1.34
20	Bermuda, UK	252	3	25	10	-1.29

Πηγή: <https://www.parismou.org/publications-category/performance-list>

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2012-2014	DETENTIONS 2012-2014	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
<b>BLACK LIST</b>						
63	Sierra Leone	316	32	30	Medium Risk	1.18
64	Cambodia	442	43	40		1.18
65	Saint Vincent and the Grenadines	861	79	73		1.21
66	Belize	591	59	52		1.35
67	Comoros	280	34	27		1.71
68	Dominica	70	11	9		1.77

Πηγή: <https://www.parismou.org/publications-category/performance-list>

Από τα παραπάνω δυο παραδείγματα, απεικονίζονται οι κατατάξεις των σημαίων ευκαιριών από τον οργανισμό Paris MOU βάσει των κρατήσεων που έχουν γίνει σε κάθε σημαία λόγω ελλείψεων που έχουν παρουσιάσει κατά τους ελέγχους αλλά και τον αριθμό των ελέγχων που έχουν διενεργηθεί σε κάθε σημαία.

Οι αναφορές αυτές και τα στατιστικά στοιχεία κρατήσεων δημοσιεύονται ανά μήνα, για κάθε λιμάνι αλλά και για κάθε πλοίο που είναι «κρατημένο» από τις αρχές, ώστε να ενημερώνονται οι πλοιοκτήτες για τη φήμη της κάθε σημαίας όπως και οι νηογνώμονες αλλά και οι ναυλωτές για το ιστορικό των πλοίων καθώς γίνεται κατανοητό ότι ένα πλοίο με ιστορικό κράτησης πιθανώς να αποτελέσει αποτρεπτικό παράγοντα για ένα ναυλωτή να το ναυλώσει.

### 3.10 ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

Λόγω της ανταγωνιστικής αγοράς των τελευταίων ετών γίνεται προσπάθεια μείωσης του μεταφορικού κόστους. Ένας από του συντελεστές διαμόρφωσης του κόστους είναι και η **συσκευασία** των εμπορευμάτων. Τα τελευταία χρόνια λόγω της απαιτητικής αγοράς παρατηρείται προσπάθεια βελτίωσης στις τεχνικές συσκευασίας όπως

- Βελτίωση των στάνταρτ για τη μείωση του ρίσκου ζημίας. Αυτό ενθαρρύνει ώστε τα ασφάλιστρα φορτίου να γίνονται πιο ανταγωνιστικά. Η παραλαβή κατεστραμμένου φορτίου επιβαρύνει το εισαγωγέα ο οποίος θα πρέπει να αποζημιώσει τον παραλήπτη, γεγονός που ανεβάζει το συνολικό μεταφορικό κόστος.
- Καλύτερη χρησιμοποίηση και διαχείριση της μεταφορικής χωρητικότητας και μείωση του κόστους διανομής. Αυτό αφορά κυρίως τα εμπορευματοκιβώτια ώστε να γίνεται χρήση του χώρου βάση του πλάνου στοιβασίας ώστε να μη ξεπερνιούνται τα όρια βάρους
- Βελτίωση στη διαχείριση φορτίου. Ο σχεδιασμός συσκευασίας, οι συγκεκριμένες διαστάσεις και η διαμόρφωση συνδράμουν στον πιο οικονομικό τρόπο διαχείριση του φορτίου.
- Πλέον το κόστος συσκευασίας έχει γίνει και αυτό ανταγωνιστικό από τις βιομηχανίες. Τα εμπλεκόμενα μέρη αναζητούν την καλύτερη συσκευασία για την αποφυγή ζημίας ή απώλειας του φορτίου

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι συσκευασίας όπως τα εμπορευματοκιβώτια, σακούλες από γιούτα ή πλαστικό ή βαμβάκι, βαρέλια, παλέτες . Βέβαια υπάρχουν και φορτία που δεν επιδέχονται συσκευασία όπως ράβδοι σιδήρου, κορμοί δέντρου κλπ. Σε αυτές τις περιπτώσεις πρέπει να σταθεροποιηθούν σωστά στα αμπάρια με ειδικές σχοινιά ή αλυσίδες.

Όσο αναφορά τη **στοιβασία** οφείλεται να γίνεται με σωστό σχεδιασμό για την αποφυγή ζημίας ή απώλειας του φορτίου την οποία επωμίζεται ο ασφαλιζόμενος.

Δε υπάρχει συγκεκριμένος τρόπος στοιβασίας καθώς κάθε φορτίο και κάθε συσκευασία έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες. Ο καπετάνιος σε συνεργασία με το ναυλωτή και τον πλοιοκτήτη οφείλουν να κάνουν σωστό σχεδιασμό στοιβασίας. Αυτό σημαίνει σωστή κατανομή του φορτίου στα αμπάρια αν πρόκειται για χύδην ξηρό ή υγρό φορτίο ή για σακούλες ή στο κατάστρωμα αν πρόκειται για εμπορευματοκιβώτια. Η μη σωστή κατανομή μπορεί να προκαλέσει την απώλεια ισορροπίας του πλοίου με συνέπεια τη ζημία ,καταστροφή ή και απώλεια του φορτίου στη θάλασσα αλλά και τον κίνδυνο ζημιάς/καταστροφής του πλοίου όπως και τον

κίνδυνο απώλειας ανθρώπινης ζωής. Σημαντικός παράγοντας στο σχεδιασμό και τον υπολογισμό της στοιβασίας αποτελεί ο συντελεστής στοιβασίας

Ο **συντελεστής στοιβασίας**<sup>11</sup> υποδεικνύει πόσα κυβικά μέτρα χώρου καταλαμβάνει ένα μετρικός τόνος ενός συγκεκριμένου φορτίου στο αμπάρι του πλοίου. Υπολογίζεται ανάλογα με το χώρο στοιβασίας που απαιτείται κάτω από κανονικές συνθήκες συμπεριλαμβάνοντας και τις απώλειες ποσότητας που προκαλούνται από τα μεταφορικά μέσα και τη συσκευασία. Φυσικά ο συντελεστής διαφέρει από φορτίο σε φορτίο.

Επίσης ο σωστός σχεδιασμός απαιτείται για τη γρήγορη και εύκολη διανομή του φορτίου πχ ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια πρέπει να έχει πάνω πάνω τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για το πρώτο λιμάνι εκφόρτωσης. Συνεχίζοντας για το επόμενο λιμάνι εκφόρτωσης τα υπόλοιπα εμπορευματοκιβώτια οφείλουν να είναι έτσι στοιβαγμένα ώστε να μην επηρεάσουν την ισορροπία του πλοίου. Σε αντίστοιχη περίπτωση που αφορά χύδην φορτίο φορτώνεται έρμα (θαλασσινό νερό) για να διατηρηθεί η ισορροπία.

Τέλος η στοιβασία εμπερικλείει και τους τρόπους σταθεροποίησης των φορτίων ώστε να μη μετακινούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και καταστραφούν.

Μερικές από τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται είναι

- το δέσιμο (lashing): γίνεται είτε με σχοινιά ή σύρματα ή αλυσίδες
- shoring: τοποθετούνται ορθοστάτες ή στηρίγματα ώστε να μη πιέζεται το φορτίο από το τοίχο ή άλλο φορτίο
- wedging: τοποθετούνται κάποιες σφήνες ή κάποια ξύλα ώστε το φορτίο να παραμένει ακίνητο για μην ακουμπήσει τους τοίχους του εμπορευματοκιβωτίου

Ο ασφαλιστής φυσικά δεν μπορεί να είναι γνώστης των τεχνικών αναγκών της στοιβασίας και συσκευασίας αλλά οφείλει να καθοδηγήσει τον ασφαλιζόμενο και να ακολουθήσει τους κανονισμούς σωστής και ασφαλούς συσκευασίας και στοιβασίας

---

<sup>11</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Stowage\\_factor#cite\\_note-tis-gdv-2](https://en.wikipedia.org/wiki/Stowage_factor#cite_note-tis-gdv-2)

και να κάνει ενδελεχή εκτίμηση του κινδύνου, από κάθε άποψη και τον καθορισμό των αντίστοιχων όρων, προϋποθέσεων και ασφαλίστρου για την κάλυψη του προϊόντος.

### **3.11 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Για τη ανανέωση της κάλυψης λαμβάνονται υπόψη τα στατιστικά δεδομένα των προηγούμενων ασφαλιστικών περιόδων. Αν η κάλυψη είτε μεμονωμένου πλοίου ή ολόκληρου στόλου απέβη ή εξελίσσεται δυσμενής για τους ασφαλιστές τότε επιβάλλεται πρόστιμο (penalty) με τη μορφή ποσοστιαίας αύξησης του ασφαλίστρου της οποίας το ύψος ρυθμίζεται μετά από έλεγχο των Joint Hull Understandings.

Για παράδειγμα αν ένα πλοιοκτήτης έχει ασφαλίσει ολόκληρο το στόλο του σε έναν Ασφαλιστή για μία χρονική περίοδο αν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής παρατηρείται ότι για την πλειοψηφία των πλοίων ο πλοιοκτήτης παρουσιάζει συνεχή περιστατικά κατηγοριών (claims) ουσιαστικά γίνεται «κακός» πελάτης για τον ασφαλιστή καθώς ο δεύτερος καλείται να αποζημιώσει τα εμπλεκόμενα μέρη. Σε αυτή την περίπτωση όταν λήξει η ασφαλιστική περίοδος, για την ανανέωση της ασφαλιστικής κάλυψης, λαμβάνοντας υπόψη τη συμπεριφορά διαχείρισης του πελάτη, επιβάλλεται ποσοστιαία αύξηση του ασφαλίστρου. Σε αντίθετη περίπτωση, αν στο ιστορικό του πλοιοκτήτη δεν έχουν παρουσιαστεί πολλά περιστατικά δικαστικών διαμαχών παρουσιάζεται μείωση του ασφαλίστρου (premium).

### **3.12 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ**

Σε περίπτωση μερικής αβαρίας του πλοίου οι ζημίες καταβάλλονται στο ακέραιο χωρίς αναγωγή στην ασφαλιζόμενη του αξία, είτε το πλοίο είναι υπεραφασλισμένο είτε υποασφαλισμένο καθώς το ασφάλιστρο καθορίζεται από το ύψος της ασφαλιστικής αξίας σε σχέση με την πραγματική του. Οι ασφαλιστές για το καθορισμό του ασφαλίστρου του πλοίου λαμβάνουν δύο χωριστά μέτρα, α) το ασφάλιστρο που έχει καθοριστεί βάσει του νεκρού βάρους δια της κάλυψης τω ζημιών που έχουν χαρακτήρα μερικής αβαρίας και β) την ασφαλιζόμενη αξία του σκάφους δια την κάλυψη της ολικής του απώλειας. Τα δύο ασφάλιστρα συγχωνεύονται σε ένα ενιαίο

το οποίο μετατρέπεται εν συνεχεία σε ποσοστό επί τις % επί του συνόλου της ασφαλιζόμενης αξίας.

### 3.13 ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ

Σημαντικοί παράγοντες για το καθορισμό του ασφαλίστρου επίσης είναι οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η έκταση της κάλυψης, οι εγγυήσεις, το ύψος και η φύση της απαλλαγής.

Όσο αφορά τους **καλυπτόμενους κινδύνους** αναφέρονται πάντα στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο στις ρήτρες Κινδύνων.

Η πλειοψηφία των κινδύνων που καλύπτονται στη ρήτρα κινδύνων αναφέρονται με τον όρο «**Κίνδυνοι της θάλασσας**» (**Perils of the Seas**), οι οποίοι είναι κίνδυνοι που μπορεί να προκαλέσουν ζημιά ή απώλεια από τις δυσχερείς καιρικές συνθήκες, από σύγκρουση, βύθιση κα όπως:

- Πυρκαγιά , τόσο οι άμεσες όσο και οι έμμεσες ζημιές είτε από καπνό ή ατμό είτε οι προσπάθειες για την κατάσβεση της πυρκαγιάς καλύπτονται.  
Εξαιρείται, η περίπτωση αυτανάφλεξης σε είδη ασφαλισμένο ταξίδι εκτός αν έχει εμπειλέλθει από το Ασφαλιστή σε επιρρεπή φορτία όπως μαλακό άνθρακα, ιχθυάλευρα.
- Έκρηξη, η ζημιά ή απώλεια καλύπτεται αν έχει συμβεί πάνω στο πλοίο εξωτερικά
- Ρίψη μέρος του φορτίου στη θάλασσα για διάσωση του πλοίου. Σε αυτή τη περίπτωση η απώλεια θεωρείται γενική αβαρία
- Ναυταπάτη του Πλοιάρχου ή του πληρώματος που μπορεί να προκαλέσει ζημιά
- Επαφή με ιπτάμενα αντικείμενα

**Στους καλυπτόμενους κινδύνους συμπεριλαμβάνονται και οι κίνδυνοι πολέμου και φορτίου που προαναφέρθηκαν.**

Οι απώλειες συνήθως προέρχονται από τους καλυπτόμενους κινδύνους οι οποίες καλύπτονται στο ασφαλιστήριο μπορούν να χωριστούν σε ολικές απώλειες και σε μερικές απώλειες.

**Ολική απώλεια** (total loss) έχουμε όταν το ασφαλίσιμο αντικείμενο έχει καταστραφεί ολοσχερώς σε τέτοιο βαθμό που δεν είναι πλέον το αντικείμενο της ασφάλισης. Πχ αν ένα αγαθό καταστραφεί ολοσχερώς και δεν μπορεί να καταναλωθεί πλέον ή αν ένα πλοίο αιχμαλωτιστεί και καταδικαστεί σε καιρό πολέμου.

Το μέτρο της αποζημίωσης σε περίπτωση ολικής απώλειας των αγαθών, είναι η πλήρης αξία των ασφαλισμένων . Ο ασφαλιστής δικαιούται να αναλάβει τη διάσωση, εάν υπάρχει.

Η ολική απώλεια είναι μια φυσική και υλική απώλεια σε σχέση με την **τεκμαρτή ολική απώλεια** (constructive total loss) όπου το ασφαλισμένο αντικείμενο εγκαταλείπεται συνειδητά εξαιτίας της πραγματικής ολικής απώλειας η οποία είναι αναπόφευκτη ή αν το πλοίο/εμπόρευμα υποστεί βλάβη όταν οι δαπάνες για την απαιτούμενη επισκευή ή διάσωση του πλοίου ή του εμπορεύματος υπερβεί την αξία μετά την επισκευή ή διάσωση

### **3.13.1 ΡΗΤΡΑ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ (Valuation Clause)**

Ο βαθμός ευθύνης του Ασφαλιστή για μια απώλεια ορίζεται από τον ΜΙΑ το μέτρο της αποζημίωσης και σε περίπτωση ολικής απώλειας το μέτρο αποζημίωσης υπό ένα χωρίς τιμή (unvalued policy) ασφαλιστήριο είναι η ασφαλίσιμη αξία σύμφωνα με τον ΜΙΑ ενώ σε τιμολογημένο ασφαλιστήριο είναι η ασφαλίσιμη αξία που έχει συμφωνηθεί στο συμβόλαιο. Τα συμβόλαια Σκάφους είναι πάντα τιμολογημένα, έτσι σε περίπτωση που αποδειχτεί τεκμαρτή ολική απώλεια οι ασφαλιστές θα είναι υπεύθυνοι για ολόκληρη την ασφαλίσιμη αξία ανεξάρτητα από την αξία επισκευών του πλοίου.



Συνήθως η ασφαλίσιμη αξία είναι παραπάνω από την αξία αγοράς του πλοίου. Η ρήτρα εκτίμησης εμπερικλείεται συνήθως στα συμβόλαια στα συμβόλαια σκάφους και αναφέρει με ακρίβεια αν ένα πλοίο είναι μια τεκμαρτή ολική απώλεια η ασφαλίσιμη αξία πρέπει να υπολογιστεί ως η αξία επισκευής. Με άλλα λόγια, η πραγματική αξία επισκευών του πλοίου αγνοείται, και η ασφαλίσιμη αξία που έχει συμφωνηθεί μεταξύ του ασφαλισμένου και του ασφαλιστή ως αξία του πλοίου, είναι αυτή που αντιπροσωπεύει την αξία για το καθορισμό αν είναι τεκμαρτή ολική απώλεια.

### **3.13.2 ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ**

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε την έννοια της γενικής αβαρίας καθώς είναι ένας όρος άρρηκτα συνδεδεμένος με τις απώλειες από του καλυπτόμενους κινδύνους.

Γενική αβάρια είναι η κατάσταση κατά την οποία πραγματοποιείται μι έκτακτη θυσία ή δαπάνη με σκόπιμο και λογικό τρόπο ώστε να σωθεί μια περιουσία που βρίσκεται σε κίνδυνο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Πχ γενική αβάρια θεωρείται η επίρριψη φορτίου στη θάλασσα με σκοπό τη βελτίωση της κατάσταση και διάσωσης του πλοίου ,όπως επίσης και της διάσωσης ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο με σκοπό τη διάσωση περιουσίας. Να σημειωθεί πως η έκτακτη θυσία πρέπει να καταλήγει σε επιτυχία προκειμένου η απώλεια να μπορεί να καλυφθεί από γενική αβάρια.

Στη γενική αβάρια, όλα τα μέρη που επωφελήθηκαν από την απώλεια οφείλουν να συνεισφέρουν ποσοστιαία μια συνεισφορά γνωστή ως συνεισφορά γενικής αβαρίας. στο μέρος που ανέλαβε τα μέτρα διάσωσης. Οι τρεις κύριοι παράγοντες που συνεισφέρουν είναι το πλοίο, ο ναύλος και το φορτίο.

Πριν την επίρριψη του φορτίου στη θάλασσα, όταν έχει κηρυχθεί κατάσταση γενικής αβαρίας, οι ιδιοκτήτες του φορτίου, οι ασφαλιστές του ή άλλοι ενδιαφερόμενοι, οφείλουν να δώσουν τα λεγόμενα “bonds” με τα οποία εγγυώνται τη συνεισφορά τους κατά τη διευθέτηση της επερχόμενης γενικής αβαρίας.

### **3.13.3 ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ**

Μερική αβάρια είναι η ολική απώλεια μέρους του ασφαλισμένου φορτίου. Επίσης προκύπτει από καταστροφή των αγαθών. Όταν όλα ή μέρος των ασφαλισμένων αγαθών παραδοθούν κατεστραμμένα το ποσοστό της απόσβεσης ορίζεται από επιθεωρητή συγκρίνοντας την ακαθάριστη αξία «υγιούς» προϊόντος στη αγορά με την ακαθάριστη αξία κατεστραμμένου προϊόντος όταν αυτό φτάσει στον προορισμό του.

### **3.13.4 ΑΠΩΛΕΙΑ ΝΑΥΗΓΕΡΕΣΙΑΣ (Salvage Loss)**

Αν τα αγαθά έχουν ζημία από καλυπτόμενο κίνδυνο και παρόλα αυτά πωληθούν λογικά στο λιμάνι καταφυγής οι ασφαλιστές διευθετούν τον λεγόμενο όρο απώλεια ναυεγερσίας. Είναι ουσιαστικά η πληρωμή ενός ποσού που αντιπροσωπεύει τη διαφορά της ασφαλίσιμης αξίας των αγαθών και της καθαρής αξίας πώλησης.

### **3.13.5 ΡΗΤΡΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

#### **3.13.5.1 ΡΗΤΡΑ ΑΠΟ ΑΠΟΘΗΚΗ ΣΕ ΑΠΟΘΗΚΗ (WAREHOUSE TO WAREHOUSE)**

Στη ρήτρα αυτή γίνεται ακριβής προσδιορισμός του ταξιδιού για το οποίο ασφαλίζεται το φορτίο ώστε να αποφευχθούν αμφισβητήσεις σε περίπτωση ζημίας ως προς την ευθύνη του ασφαλιστή. Με τη ρήτρα αυτή η ισχύ της καλύψεως των κινδύνων που περιέχονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, είναι από την στιγμή της έναρξης της μεταφοράς των ασφαλισμένων πραγμάτων μέχρι της παραδόσεως αυτών στην αποθήκη του παραλήπτη. Επιπλέον εκτός από τον προσδιορισμό του τελικού τόπου προορισμού και ασφάλισης, υπάρχει η δυνατότητα και της χρονικής επέκτασης της ισχύος των κατά περίπτωση ασφαλισμένων κινδύνων. Η χρονική αυτή επέκταση είναι συγκεκριμένη και η όποια δεν ξεπερνά τις 60 ημέρες από την εκφόρτωση από το κύριο μεταφορικό μέσο. Ο ασφαλιστής παρέχει στον Ασφαλιζόμενο την χρονική επέκταση της καλύψεως των 60 ημερών, για να μπορέσει αυτός με ασφάλεια, και επιμέλεια να γίνει κάτοχος των εμπορευμάτων του, διεκπεραιώνοντας τις απαραίτητες τελωνειακές και άλλες διατυπώσεις. Με την ολοκλήρωση των

διατυπώσεων αυτών και κατοχή των ασφαλισμένων πραγμάτων από τον ασφαλιζόμενο, αυτόματος η χρονική επέκταση της καλύψεως λήγει, ανεξάρτητα εάν εξαντλήθηκαν ή όχι οι 60 ημέρες.

Αν σε περίπτωση, εξαιτίας κάποιων περιστάσεων εκτός του ελέγχου του Ασφαλιστή εάν το συμβόλαιο λήξει είτε σε λιμάνι άλλο από αυτό του τελικού προορισμού που έχει συμφωνηθεί είτε πριν τη παράδοση στην αποθήκη του παραλήπτη ή στο μέρος αποθήκευσης που έχει συμφωνηθεί τότε με έγκαιρη ειδοποίηση προς τον Ασφαλιστή ή και με ένα επιπλέον ασφάλιστρο αν χρειάζεται η ισχύ της καλύψεως παραμένει ενεργή.

#### 3.13.5.2 ΡΗΤΡΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ (BOTH TO BLAME COLLISION)

Τη ρήτρα αυτή συνήθως τη συναντάμε σε συμβόλαια που αφορούν μεταφορά από ή προς τις Η.Π.Α. Στις Η.Π.Α. όταν δύο πλοία κατηγορούνται για σύγκρουση, ο ιδιοκτήτης του φορτίου μπορεί να αποζημιωθεί εξολοκλήρου για την όποια ζημιά από το άλλο πλοίο. Έτσι ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος για τη ζημιά του μεταφερόμενου του φορτίου από τη σύγκρουση. Ο πλοιοκτήτης θα δικαιούται αποζημίωση από τον ιδιοκτήτη του φορτίου που μεταφέρθηκε με το πλοίο του για οποιαδήποτε αποζημίωση ο πλοιοκτήτης (carrying vessel) έχει καταβάλει στο άλλο πλοίο (non-carrying vessel) ή το φορτίο του.

#### 3.13.5.3 ΡΗΤΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΧΡΕΩΣΕΩΝ (SUE AND LABOUR CHARGES)

Με αυτή τη ρήτρα δίνεται έμφαση στο καθήκον του ασφαλιζόμενου και των ατζέντηδων του να ενεργούν με σκοπό τα μέτρα που παίρνουν να είναι λογικά ώστε να ελαχιστοποιούν την απώλεια ή τη ζημιά. Ο Ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληρώνει τα όποια έξοδα προκύπτουν με σκοπό την αποτροπή ή την ελαχιστοποίηση απώλειας ή ζημιάς που προκύπτουν από τους καλυπτόμενους κινδύνους. Αυτά τα έξοδα όταν προκύπτουν λογικά και καταλλήλως είναι πληρωτέα επιπροσθέτως από αυτά μιας ολικής απώλειας, δείχνοντας έτσι το «συμπληρωματικό» χαρακτήρα αυτής της ρήτρας.

### **3.14 ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Οι εθνικότητες διαχωρίζονται ανάλογα με τη φήμη που έχουν ως προς τη διαχείριση τους αλλά και την εκπαίδευση και κατάρτιση τους π.χ. τα ελληνικά πληρώματα έχουν καλύτερη φήμη από τα φιλιππινέζικα, καθώς είναι γνωστό πως η Ελλάδα είναι μια χώρα με ναυτιλιακή παράδοση και το know how είναι καλύτερο από άλλες χώρες.

Η εθνικότητα υποδηλώνει την επιδεξιότητα του καπετάνιου και του πληρώματος όπως και τα ήθη και τα έθιμα τους, τον πολιτισμό τους, τον τρόπο σκέψης, παράγοντες που έμμεσα επηρεάζουν και το ύψος του ασφαλιστρου το οποίο διαφέρει ανάλογα την εθνικότητα.

Στην ναυτιλιακή αγορά έχει επικρατήσει ότι τα πληρώματα με την καλύτερη φήμη είναι τα ευρωπαϊκά και ύστερα ακολουθούν τα ρώσικα, ουκρανικά και τέλος οι Ασιάτες οι οποίοι αποτελούν και το πιο φτηνό εργατικό δυναμικό. Με γνώμονα αυτή την άτυπη κατάταξη συνήθως τα P&I Clubs δίνουν ένα χαμηλότερο και με πλεονέκτημα ασφαλιστρο (premium) στις ευρωπαϊκές εθνικότητες πληρωμάτων.

### **3.15 ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Όπως προαναφέρθηκε είναι σημαντικό για το Ασφαλιστή το ιστορικό κατηγοριών που αντιμετωπίζει ένας πλοιοκτήτης/διαχειριστής για να διαμορφώσει το ύψος του ασφαλιστρου. Αξίζει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο το περιβάλλον καθώς δεν είναι λίγα τα περιστατικά κατηγοριών που αντιμετωπίζουν πολλοί πλοιοκτήτες και ναυλωτές για μόλυνση του περιβάλλοντος λόγω είτε ατυχήματος είτε λόγω μη συμμόρφωσης με τους Διεθνείς Κανονισμούς (IMO, SOLAS, MARPOL κλπ).

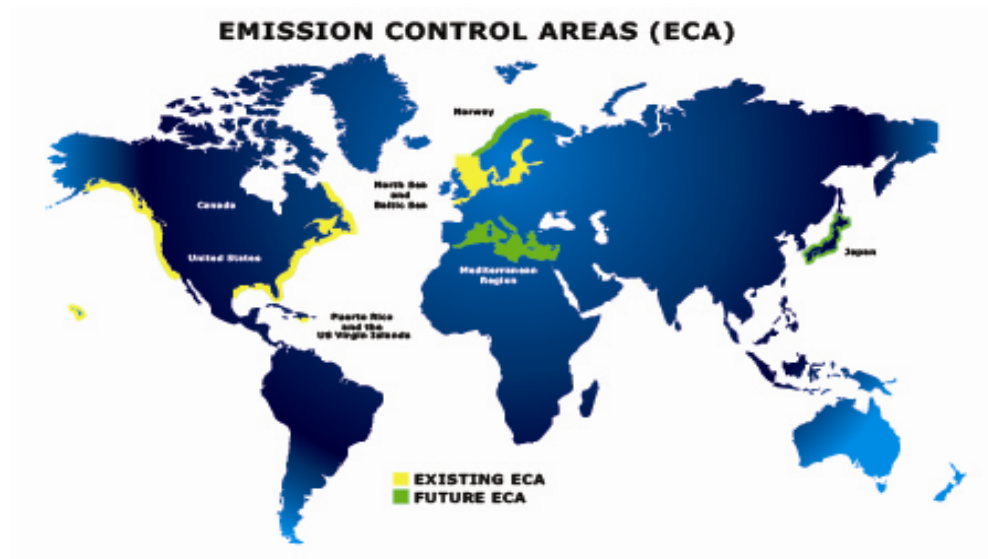
Κάθε χρόνο υπολογίζεται ότι χάνονται περίπου 10.000 εμπορευματοκιβώτια στη θάλασσα. Πολλές από αυτές τις απώλειες οφείλονται στη μη σωστή πληροφόρηση

δηλαδή, στη μη σωστή δήλωση του φορτίου που βρίσκεται μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο και του βάρους του με αποτέλεσμα να μη ασφαλιστεί σωστά πάνω στο πλοίο. Λίγα εμπορευματοκιβώτια μπορούν να ανοιχτούν και να ελεγχθούν από τις αρχές κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης τους. Εάν τα αγαθά λοιπόν δεν δηλωθούν σωστά το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να τοποθετηθεί σε ακατάλληλο σημείο πάνω στο πλοίο βάζοντας σε κίνδυνο όχι μόνο το ίδιο το πλοίο και το πλήρωμα αλλά και το περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα εάν ένα εμπορευματοκιβώτιο φορτωθεί με λανθασμένο τρόπο σε περίπτωση δυσχερών καιρικών συνθηκών μπορεί να μετακινηθεί και να προκαλέσει ζημιές όπως φωτιά ακόμα και δυσκολίες μανουβραρίσματος. Συνεπώς δεν θα υπάρχει μόνο ζημιά/απώλεια των αγαθών αλλά θα αποτελέσει και κίνδυνο για τα άλλα πλοία που πλέουν κοντά.

Γίνεται κατανοητό ότι ο τρόπος διαχείρισης όσο αναφορά τη της σωστή και σχεδιασμένη στοιβασία και συσκευασία είναι πολύ σημαντικός. Επίσης είναι σημαντικό τα εμπλεκόμενα μέρη της μεταφορικής αλυσίδας να έχουν τη σχετική πληροφόρηση για μεταφερόμενα αγαθά και την ποιότητα τους δηλ, αν είναι επικίνδυνα αγαθά ή όχι συμπεριλαμβανομένου και τα πιστοποιητικά που τα συνοδεύουν.

Ένας άλλος παράγοντας που πλήττει το θαλάσσιο περιβάλλον είναι η ποιότητα των καυσίμων. Για τη προστασία του περιβάλλοντος έχουν οριοθετηθεί ζώνες οι λεγόμενες “SECA zones”(Sulphur Emission Control Area) στις οποίες επιβάλλεται η χρήση καυσίμων χαμηλών σε θείο (low sulphur fuel). Στόχος είναι η χαμηλή εκπομπή αερίων κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια αλλά και τη διάρκεια της πλεύσης τους κοντά σε αυτά. Μάλιστα βάσει του Κανονισμού της MARPOL από 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2015 η περιεκτικότητα του θείου στα καύσιμα στις ζώνες SECA δεν επιτρέπεται να ξεπερνά το 0,10% m/m. Εκτός των ζωνών αυτών το επιτρεπόμενο όριο μέχρι στιγμής είναι το 3,50% και προβλέπεται το 2020 να μειωθεί στο 0,50% m/m.

Παρακάτω φαίνονται οι ζώνες χαμηλής εκπομπής θείου



Πηγή: <http://marineurea.com/marpol-nox-regulation/>

Καθήκον του πλοιοκτήτη εκτός από τη συμμόρφωση του με τους κανονισμούς είναι και η σωστή συντήρηση των μηχανών και του εξοπλισμού και η χρήση των κατάλληλων λαδιών. Με αυτό τον τρόπο δηλ με τη χρήση καυσίμων χαμηλών σε θείο και τη σωστή συντήρηση υπάρχει χαμηλότερος κίνδυνος για κατηγορίες και ταυτόχρονα αποτελεί και για τους ασφαλιστές δείγμα σωστής διαχείρισης και λειτουργίας του πλοίου λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος ένα θέμα που απασχολεί πολύ τη σύγχρονη κοινωνία .

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτική ασφάλιση αποτελεί το πρώτο είδος ασφάλισης και η αναγκαιότητα της έγινε αντιληπτή καθώς το υπερπόντιο εμπόριο ενέχει πολλούς κινδύνους και η ασφάλιση είναι αυτή που ουσιαστικά προστατεύει τα εμπλεκόμενα μέρη από τυχόν ζημίες ή απώλειες.

Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση αποζημίωσης. Ο ασφαλιστής ή ασφαλιστική εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο για όποια οικονομική απώλεια ή έξοδα προκύψουν κινδύνους που έχουν οριστεί και συμφωνηθεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Από την άλλη μεριά ο ασφαλιστής θα καθορίσει με τέτοιο τρόπο την ευθύνη του ώστε να μη είναι υπεύθυνος για όποια απώλεια ή ζημιά απόρροια από κακό χειρισμό του ασφαλιζομένου. Επομένως ο ασφαλιζόμενος οφείλει να λαμβάνει λογικά μέτρα για την προστασία του φορτίου/αγαθών από πιθανούς κινδύνους εξασφαλίζοντας τη σωστή στοιβασία και πακετάρισμα. Ο ασφαλιστής ωστόσο περιορίζει την ευθύνη του εξαιρώντας απώλειες που προκύπτουν αναπόφευκτα από τη φύση των αγαθών όπως φυσική φθορά ή εξάτμιση. Ο ασφαλιστής λοιπόν αποζημιώνει τον ασφαλιζόμενο για τους κινδύνους που έχουν συμφωνηθεί φυσικά ύστερα από εξέταση των γεγονότων.

Η παραπάνω αναφορά έγινε για να τονιστεί ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της ασφάλισης αλλά και της πολυπλοκότητας αυτής της επιστήμης καθώς στόχος πάντα των ασφαλιστικών εταιριών είναι η αποφυγή κερδοσκοπίας από τα ασφαλιζόμενα μέρη και η προστασία των οικονομικών συμφερόντων του κάθε μέρους.

Όπως προαναφέρθηκε μια θαλάσσια ασφάλιση συνάπτεται με καλή πίστη από ένα πρόσωπο για λογαριασμό ενός άλλου προσώπου. Για το πρόσωπο που συνάπτεται η ασφάλιση μπορεί να επικυρώσει τη σύμβαση ακόμη και μετά το πέρας της απώλειας. Αντικείμενο της ασφάλισης αυτής μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε θαλάσσιο κίνδυνο και το συμφέρον αυτό πρέπει να υπάρχει κατά τη διάρκεια της σύναψης της σύμβασης.

Με τη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου συμφωνείται και το ύψος του ασφαλιστρού, όπου είναι το χρηματικό ποσό που πρέπει να αποδώσει ο ασφαλιζόμενος στον ασφαλιστή προκειμένου ο τελευταίος να τον καλύψει σε περίπτωση που ο ασφαλιστικός κίνδυνος επέλθει.

Για τη διαμόρφωση ωστόσο της τελικής τιμής του ασφαλιστρού παίζει σημαντικό ρόλο η **επιλογή του είδους ασφάλισης** που έχει προσυμφωνηθεί μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλιζομένου . **Οι εγγυήσεις** παίζουν κι αυτές σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του ασφαλιστρού είτε είναι ρητές είτε εξυπακουόμενες. Ο ασφαλιστής μέσω αυτών σε περίπτωση ζημιάς προβαίνει σε περιστολή της, και ο ασφαλισμένος επωφελείται από την καταβολή μικρότερου ασφαλιστρού(ασφαλιστρο μειωμένου κόστους). Επίσης, **οι απαλλαγές** θεωρούνται ένας παράγοντας και συναντούνται τόσο σε ασφαλιστήρια συμβόλαια πλοίων όσο και φορτίων. Απαλλαγή είναι ουσιαστικά η συμμετοχή του ασφαλισμένου μέχρι ενός συγκεκριμένου χρηματικού ποσού στην ζημιά που ενδέχεται να συμβεί. Με αυτό τον τρόπο μειώνεται σε μεγάλο βαθμό το ύψος του ασφαλιστρού.

Τέλος, λόγω της πολυπλοκότητας της διαμετακόμισης φορτίων/αγαθών και των πολλών εμπλεκόμενων μερών μεγάλο μέρος δίνεται στους εξής παράγοντες που αναλύθηκαν παραπάνω

- Η πλοιοκτησία/διαχείριση πλοίου
- Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου
- Το φορτίο
- Οι γεωγραφικές και εξαιρετικές περιοχές που ταξιδεύει το πλοίο
- Το ταξίδι
- Η αξιοπλοΐα του πλοίου
- Το Φορτίο
- Η Κλάση του πλοίου
- Η σημαία του πλοίου
- Η συσκευασία και η στοιβάση των αγαθών
- Η σύγκριση με προηγούμενα αποτελέσματα ασφάλισης
- Αποτίμηση πλοίου



- Όροι καλύψεως
- Εθνικότητα πληρώματος
- Τρόποι και διαχείρισης συμμόρφωσης ως προς το περιβάλλον

Εν κατακλείδι γίνεται κατανοητό για τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού λαμβάνονται πολλοί παράγοντες υπόψη και καθώς τα κεφάλαια που διακυβεύονται στο θαλάσσιο εμπόριο είναι υψηλά, και από τη πλευρά των πλοιοκτητών αλλά και από τη πλευρά των ναυλωτών και των ιδιοκτητών φορτίων. Επίσης ο Ασφαλιστής που είναι το αντισυμβαλλόμενο μέρος ενός ασφαλιστηρίου οφείλει να έχει εμπειρία και να αξιολογεί σωστά και προσεχτικά όλα τα δεδομένα κατά τη διάρκεια της σύμβασης ώστε να εξασφαλιστεί μια ομαλή συνεργασία με τον ασφαλιζόμενο. Φυσικά δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις διαφωνιών και δικαστικών διαμαχών που έχουν προκύψει ανάμεσα στα δυο μέρη. Παρόλα αυτά λόγω του μεγάλου εύρους πληροφόρησης στο χώρο της ναυτιλίας ,γίνεται συνεχή προσπάθεια για την ανανέωση και προσαρμογή των κανονισμών και ρητρών από τους Οργανισμούς (SOLAS,MIA,BIMCO κα) στα σύγχρονα δεδομένα γεγονός που συντελεί στη διαμόρφωση κατανοητών ασφαλιστηρίων συμβολαίων και στην αποφυγή διαφορούμενων όρων, συνεπώς και στην αποφυγή ασφαλιστικών απαιτήσεων που συνήθως είναι χρονοβόρες και απαιτούν μεγάλες δαπάνες.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ. , Ψυχού Ε. (2000), *Θεωρία & Πρακτική των Ναυλώσεων – Ανάλυση Ναυλαγορών & Ναυλοσυμφώνων* , εκδ. J&J
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2006), *Ναυλώσεις* , εκδ. Σταμούλης
- Κιάντος Βασ., (1982), *Η Θαλάσσια Ασφάλιση του Φορτίου (Εισαγωγικές Γνώσεις)*, εκδ. Αφοι Π. Σακκούλα
- Κιάντος Βασ., (1998), *Ασφαλιστικό Δίκαιο*, εκδ. Αφοι Π. Σακκούλα
- Μπεχλιβάνης Αχ. (2008), *Το καθήκον προσυμβατικής αναγγελίας στο ασφαλιστικό δίκαιο – με ιδιαίτερη αναφορά στη θαλάσσια ασφάλιση -* , εκδ. Σακκούλα
- Παζαρζής Μιχ. (2012), *Ειδικά θέματα ναυτασφαλίσεων*, Πανεπιστημιακές σημειώσεις
- Παζαρζής Μιχ. (2015), *Ναυτασφαλίσεις* , εκδ. Da Vinci
- Παναγιωτακόπουλος Β. (1994), *Ναυλοσύμφωνα-Ναυτασφαλίσεις* , εκδ. «Ελλήν» 1994
- Πουланτζάς Ν. (2005), *Ναυτικό Δίκαιο* , εκδ. Σταμούλης
- Πουланτζάς Ν. (1998), *Το δίκαιο της Θάλασσας*, εκδ. Σταμούλης
- Πριναράκη Μιχ. (1987), *Γενικές Αρχές της Ιδιωτικής Ασφαλίσεως*, εκδ. Σακκούλα Αθήνα
- Σπαρτιώτης, Γ., Μαργέτης Γ. (1997), *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα
- Συρίχας Γ. Ορέστης (1971), *Αρχαί και Πρακτική της Θαλασσοασφαλίσεως* , εκδ. Εμμ. Σταυριδάκη
- Συρίχας Γ. Ορέστης (1977), *Εισαγωγή στον Κλάδο Μεταφορών*
- Χαρδαλιάς Β. - Σαχλίκης Σ. (1990), *Στοιχεία Ασφαλίσεων Μεταφορών*, εκδ. ΕΙΑΣ

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alderton P.M. (1980), *Sea Transport, operation and economics*, εκδ. Thomas Reed publications limited
- Astle W E, (1980), *Shipping and the law*, εκδ. Fairplay productions
- Branch Alan (1979), *The elements of shipping*, εκδ. Chapman and hall London
- Brown Robert Henry (1978), *Marine Insurance Vol.1 – Principles* 4<sup>th</sup> edition, εκδ. Witherby & Co Ltd
- Brown Robert Henry (1970), *Marine Insurance Vol.2 – Cargo Practice* 3<sup>rd</sup> edition, εκδ. Witherby & Co Ltd
- Brown Robert Henry (1975), *Marine Insurance Vol.3 – Hull Practice* 1<sup>st</sup> edition, εκδ. Witherby & Co Ltd
- Brown Robert Henry (1993), *The cargo insurance contract and the Institute Cargo Clauses - Training notes for brokers*, εκδ. Witherby & Co Ltd
- Brown Robert Henry, (1995), *Introduction to marine insurance. - Training notes for brokers*
- Chorley and Giles (1988), *Shipping law*, 7<sup>th</sup> edition, εκδ. Pitman
- Churchill R.R. & Lowe A.V. (1988), *The law of the sea*, second edition
- Dover Victor (1957), *Elements and practice of marine insurance* εκδ. H.F. & G. Witherby, Ltd.
- Dover Victor (1957), *A handbook to marine insurance*, εκδ. H.F. & G. Witherby Ltd.
- Grime Robert (1991), *Shipping law second edition*, εκδ. Sweet & Maxwell
- Grime Robert (1978), *Shipping law, concise college texts*, εκδ. Sweet & Maxwell
- Hazelwood Steven J., Semark David (1994), *P& I Clubs law and practice* fourth edition, London
- Henry Keate (1958), *Guide to marine insurance*, εκδ. Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd.
- Hill Christopher, Robertson Bill and Hazelwood Steven (199), *Practical Guides- Introduction to P& I second edition*, εκδ. LLP
- Hodges Susan (1997), *Law of Marine Insurance*, εκδ. Cavendish Publishing Limited

- Ivamy E.R. Hardy (1993), *Chalmer's Marine Insurance Act 1906 10<sup>th</sup> edition*, εκδ. Butterworths
- Lambeth. R. J., *Templeman of Marine insurance*
- Merkin Robert (2000), *Marine Insurance Legislation* , εκδ. LLP Professional Publishing, London
- O' May, Donald Hill, Jullian(1993), *Marine insurance law and policy* εκδ. Sweet and Maxwell
- Packard William (1980), *Timechartering*, εκδ. Fairplay publications
- Packard William (1990), *Sea-trading – Cargos vol.2* , εκδ. Fairplay publications
- Payne & Ivamy (1989), *Carriage of goods by sea*, 13<sup>th</sup> edition, εκδ. Butterworths
- Rhidian D. Thomas (1996), *The Modern law of Marine insurance* ,εκδ. LLP limited
- Rushbrook, Frank(1995), *Ship fires and the law through the eyes of a firefighter* εκδ. Informa Pub.
- Stevens Edward (1970), *Shipping Practice (with a consideration of the relevant law)*, εκδ. Pitman publishing
- Turner A Harold – Alexander Eric (1986), *The Principles of marine insurance*, εκδ. Stone & Cox (publications) limited
- Wilford Michael, Coghlin Terence, Hearly, Jr. Nicholas J.(1980) . *Time Charters*, εκδ Lloyd's of London press ltd.
- Winter, William. D., *Marine Insurance*

## ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΝΤΡΝΕΤ

- Το ιστορικό υπόβαθρο του ασφαλιστικού τομέα  
<http://www.groupama.gr/insurance-sector/--@/article.jspz?id=26181>
- Η ιστορία της ασφάλισης  
<http://asfalistis.tripod.com/istoria.htm>
- <http://marehist.gr/gr/sources/05.04.02/>

- Ασφαλιστικές καλύψεις εμπορικών πλοίων υπολογισμός αποζημίωσης επισκευών πλοίου και κατανομή ευθύνης από τη σύγκρουση πλοίων  
[http://www.lme.ntua.gr:8080/academic-info-1/prospheromena-mathemata/leitourgia-kai-sunterese-ploion-kai-stolon/files/EKSADAKTYLOS\\_20102011.pdf](http://www.lme.ntua.gr:8080/academic-info-1/prospheromena-mathemata/leitourgia-kai-sunterese-ploion-kai-stolon/files/EKSADAKTYLOS_20102011.pdf)
- Ασφάλιση πλοίων  
<http://www.e-insure.gr/defaultec10.html?sid=1426&langid=62>
- Άρθρο: Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σε περίπτωση ακαταλληλότητας του πλοίου και αμελούς μεταχείρισης του φορτίου σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ όπως αυτοί επισηνεύονται από τα αγγλικά δικαστήρια – Σιδηρόπουλος Θ.  
<http://www.sidiropoulos-law.gr/Pubs/Marine.pdf>
- The history of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain  
[https://books.google.gr/books?id=BEN6WISgwxnC&pg=PA33&hl=el&source=gbs\\_toc\\_r#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?id=BEN6WISgwxnC&pg=PA33&hl=el&source=gbs_toc_r#v=onepage&q&f=false)
- Notes and risk factors in cargo insurance  
[http://www.tis-gdv.de/tis\\_e/bedingungen/trp\\_faktoren/trp\\_faktoren.htm](http://www.tis-gdv.de/tis_e/bedingungen/trp_faktoren/trp_faktoren.htm)
- Fundamental factors when underwriting marine cargo insurance  
<http://yourbusiness.azcentral.com/fundamental-factors-underwriting-marine-cargo-insurance-8096.html>
- Inspecting class society ownership trends  
<http://www.hellenicshippingnews.com/inspecting-class-society-ownership-trends/>
- Flags of convenience  
<http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>  
[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%AF%CE%B1\\_%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%B5%CF%85%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B1%CF%82)
- Comparison of U.S. and foreign – flag operating costs  
[http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison\\_of\\_US\\_and\\_Foreign\\_Flag\\_Operating\\_Costs.pdf](http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf)
- Paris MOU on Port State Control – Flag performance list 2014  
<https://www.parismou.org/publications-category/performance-list>
- Guide to cargo insurance  
<http://www.wyverninsurance.com/Resources/GuideToCargoInsurance.aspx>

- Marine Insurance  
<http://www.nios.ac.in/media/documents/VocInsServices/m4-2f.pdf>
- Export practice and management  
(article 7. Export packing , stowage and marking)  
<https://books.google.gr/books?id=uSAGCAAQBAJ&pg=PA111&lpg=PA111&dq=stowage+factor+influencing+insurance+premium&source=bl&ots=iDCxcVVkEP&sig=Y0x6-UTuNp-CPy4q7rIS4roiYt4&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwiTs - BxaTJAhVDhywKHYPuAi8Q6AEIjAB#v=onepage&q=stowage%20factor%20influencing%20insurance%20premium&f=false>
- MARPOL REGULATION  
<http://marineurea.com/marpol-nox-regulation/>
- Ships face lower sulphur fuel requirements in emission control areas from 1 January 2015  
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/44-ECA-sulphur.aspx#.VxZbevI97IU>

<b>RISK DETAILS</b>
---------------------

**TYPE:** Marine Hull

**INSURED:** MARSHALL ISLANDS AS OWNERS, AS TECHNICAL, BUNKERING & INSURANCE MANAGERS, AND/OR FOR REMAINING MANAGEMENT FUNCTIONS AND/OR TRADING & COMMERCIAL CORP.

**VESSEL:**

**PERIOD:** With effect from 00.01 hours on 21<sup>st</sup> June 2012 Greenwich Mean Time until 24.00 hours on 20<sup>th</sup> June 2013 Greenwich Mean Time

**INTEREST:** Hull and Materials Engines and Machinery etc and everything connected therewith - nothing excluded.

Including the following:-  
Refrigerating Machinery, Plant, Insulation, Apparel, Cabin and Passenger Fittings, Stores and other Furniture etc., and everything connected therewith nothing excluded.

**AGREED VALUE:** USD

**TRADING:** Worldwide but always subject to Institute Navigating Conditions Cl.367 dated 01/11/03.

Hull and Machinery War etc. risks in respect of the vessel subject to Navigation Limitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement (JW2005/001A) Amended, dated 20 June 2005 with JWC Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas JWLA020 dated 3<sup>rd</sup> March 2011.

And

Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Notice of Cancellation Administration Clause (JW2005/001B) dated 20 June 2005.

Noted and agreed Breaches of Trading Warranties under this Reinsurance to be charged at 75% of the applicable Additional Premium.

**CONDITIONS:** In the event of recoveries from third parties, the amounts recovered are to be apportioned between the Insured and reinsurers in accordance with the amounts paid by them.

In the event the ' ' is laid up for a period in excess of 30 consecutive days it is noted and agreed to return a premium of 40% of the Navigating Rate.

Noted and agreed that adjustments of premium herein in respect of additions and/or deletions and/or any other amendments under this policy are to be calculated on an annual basis.

It is hereby noted and agreed that premium arising out of any amendments and/or agreements made herein are to be settled within 75 days of the end of the policy year end.

Subject to Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause CL370 dated 10/11/03.

Subject to Institute Cyber Attack Exclusion Clause CL380 dated 10/11/03.

Subject to Cl.304 Institute Machinery Damage Additional Deductible Clause.

Each vessel and/or interest deemed to be a separate insurance.

Subject to Cl.307 Additional Deductible Adaptation Clause.

Subject to JH2010/009 / JW2010/004 Sanction Limitation and Exclusion Clause.

**CHOICE OF LAW & JURISDICTION:**

This insurance shall be governed by the laws of England and Wales and subject to the exclusive jurisdiction of the courts of England and Wales.

**PREMIUM:**

As agreed

**PAYMENT TERMS:**

Premium payable quarterly deferred subject to LSW 3000 – inserting 75 days (including instalments)

**TAXES PAYABLE BY ASSURED AND ADMINISTERED BY UNDERWRITERS:**

Nil

**RECORDING, TRANSMITTING AND STORING INFORMATION:**

Where the Broker maintains risk and claim data/information/documents the Broker may hold data/information/documents electronically.

**INSURER CONTRACT DOCUMENTATION:**

This document details the contract terms entered into by the insurer(s) and constitutes the contract document.



<b>INFORMATION</b>
--------------------

**Conditions Applicable to the “**

American Institute Hull Clauses 2.6.77 (Cl. A1B) amended to 3/4ths Collision Liability.

American Hull Insurance Syndicate Liner Negligence Clause dated 2.7.77

Deductible: USD

Additional Collision Deductible: USD

Additional Machinery Damage Deductible: USD

Including Negligence of Charterers and Repairers, deleting “Provided such Charterers and/or Repairers are not an Assured hereunder” from line 83 of the American Institute Hull Clauses 2.6.77 (Cl. A1B).

Special American Clauses as attached deleting Affiliated Companies Clause.

Agreed, if required, underwriters to permit additional insurances on Passage Money and/or Cruise Money and/or Money in respect of Passenger space hired to third parties under contract and/or Anticipated Profit on Passage Money and/or Freight Interest and/or Demurrage and/or Expenses and/or similar interest, amounts fixed and agreed, as per wording as may be required without prejudice to this insurance and shall not be deemed to be a breach of the Disbursements Warranty, irrespective of the Sum Insured.

Affiliated Companies Clause 04/94 (LSW786).

At Owner’s option, General Average etc. payable in accordance with York/Antwerp Rules 1950 or 1974 (as amended 1990 and 1994).

For the purposes of all contributions to General Average, Salvage, Sue and Labour and Collision Liability, all vessels are deemed to be fully insured for their actual sound market values at all times.

In the event of the Owners not claiming General Average contributions from cargo, this insurance to pay such contributions in full up to an amount of USD after application of the policy deductible (but such deductible only to be applied once to the aggregate of all claims arising out of each separate accident).

Notwithstanding the Additional Insurance Clause as contained in the American Institute Hull Clauses 2.6.77 (Cl A1B), the Assured / Owner have liberty to insure amounts on Disbursements and/or Freight and/or other interests, as required and it is deemed that such amounts will not prejudice insurance hereon, but in no case to exceed 50% of Hull & Machinery Values.

This insurance is also specially to cover loss of or damage to any part of the insured interest hereunder from any cause whatsoever in full and without deduction should any part of the aforesaid be ashore under any circumstances (whether on quay, in buildings, sheds or elsewhere) or under repair or transit (from and to the vessel or otherwise).

**Hull War risks etc. in respect of the “**

Subject to American Institute Hull War Risk and Strikes Clauses (Including Automatic Termination and Cancellation Provision) December 1, 1977 CLA 237.

Including the risks of Sabotage, Vandalism and Malicious Mischief.

Including American Hull Insurance Syndicate Addendum to American Institute Hull War Risks and Strikes Clauses December 1, 1977 (April 1<sup>st</sup> 1984) amended to six months and adding “or deliberate act of person or persons” after word “operations” in clause 3 and with second paragraph of clause 3 amended to read as follows;

Restraint as used in this paragraph 3 shall be deemed to include the inability of the vessel to sail from any port, canal waterway or other place to the high seas as a result of the closure of the connecting channel to all vessels of such size or draft provided that such closure has arisen through the blockage of the waterway by hostilities or warlike operations or a warlike act or act of national defence.

Paragraph ‘A’ of Automatic Termination and Cancellation Clauses deleted and reference to “the Union of Soviet Socialist Republics” replaced by “the Russian Federation”.

Including in addition and independently Freight and/or Hire's contribution to General Average, Salvage, Salvage Charges, Sue & Labour and Collision Liability up to the sum insured hereon (irrespective of the contributory value thereof) and insofar as not covered elsewhere.

In the event of a casualty agreed continue coverage hereunder without additional premium and in event of Detainment etc continue up to six months without additional premium or further period held covered if required at premium to be arranged.

Warranted free of any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in General Average, as provided for in the current American Institute Hull Clauses.

Including General Average Absorption Clause as Hull

Including Missing Vessel Clause as attached.

Including Temporary Transfer Clause as follows;

Notwithstanding anything to the contrary elsewhere contained herein this insurance shall continue to cover, subject to the conditions of the policy and on terms, to be agreed by Underwriters, in the event of the temporary transfer of the vessel by requisition or otherwise for use by the U.S. Government or any Department or Agency thereof, provided, such use is not on a basis involving change in management or ownership, charter on a Bareboat basis or requisition on that basis.

Noted and agreed that Breach of Warranty Calls hereunder are automatically held covered in accordance with the current London Market exclusions at rates to be agreed by Underwriters.

It is understood this insurance includes separate limits for Protection and Indemnity up to the Hull & Machinery Value and Crew up to the Hull & Machinery Value and Oil Pollution Liability up to the Hull & Machinery Value, such separate limits to apply to each vessel any one accident or occurrence, subject to clause attached.

Within the above it is agreed double crew limits where applicable and including Captain and Officers. It is further agreed to include coverage (as crew) hereon in respect of superintendents or other persons working on board, if required, without advice.

Including all terms of the Marine Hull and Machinery policy/policies as far as applicable.

**Applicable to all Vessels**

Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (10.11.03) (Cl. 370) with Exclusion D of the American Institute Hull Clauses 2.6.77 (Cl. A1B) thereby deleted.

Institute Cyber Attack Exclusion Clause (10.11.03) (Cl. 380).

Including Assured, Co-assured and Waivers of subrogation, Interest of Mortgagees (and Notices of Assignment in respect thereof) and Loss Payee Clause if and in terms as agreed slip leader hereon

It is agreed in the event of loss and damage giving rise to a possible claim under this policy, to enable the assured to provide Bail and Bank Guarantee and limitation bond, Underwriters shall provide counter Guarantees in the wording of the London Market "short Form". Such agreement from the Leading Underwriter only shall be binding on all Underwriters hereon.

Each vessel and/or interest deemed to be a separate insurance.

Bering Sea Transit Clause JH89/1996

**EXPRESS**

**WARRANTIES:**

Warranted Vessels Classed and Class Maintained.

**CHOICE OF LAW  
& JURISDICTION:**

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

Subject to Institute Bridging Clause (Hulls) Cl.302 dated 1/11/94.



**SPECIAL AMERICAN CLAUSES**  
**(in respect of \_\_\_\_\_ )**

It is agreed that the following additions to and amendments of the printed form of this policy are hereby made a part of the policy:-

**AFFILIATED**  
**COMPANIES CLAUSE**

Deleted replaced by LSW 786

**PASSENGER**  
**EQUIPMENT CLAUSE**

It is agreed that the words "apparel, passenger fittings, equipment, stores, boats and other furniture" as used in this policy are intended to include bar stores, equipment for passengers amusements, saloon and passenger cabin fittings, equipment, furnishings and decorations, as well as spare bunkers and all other stores and supplies, including stocks in shops, provided the same are owned by the Assured.

**LEASED**  
**EQUIPMENT CLAUSE**

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

**RADIO AND AIDS TO**  
**NAVIGATION CLAUSE**

"Radio apparatus and equipment, echo sounders, navigating equipment and other apparatus or equipment and other apparatus or equipment used for the purpose of communication or as aids to navigation or safety devices, portable cargo containers (such as refrigerated boxes etc.) when permanently installed in the insured vessel, tank cleaning equipment, also equipment consisting of projection machines, sound apparatus and motion picture film shall be covered by this policy and included within the agreed valuation of the Hull, even when not owned by the Assured, provided the Assured has assumed liability therefore; but the liability of underwriters (either as to amount or as to the risks covered) shall not exceed the Assured's liability or liability to which underwriters would be subject if the property were fully owned by the Assured whichever shall be least.

**TOWAGE CONTRACT**  
**CLAUSE**

Where in accordance with established local practice the Assured or the Charterer enters into pilotage or towage contracts under which the Assured or the Charterer assumes liability for any damages resulting from collision of the vessel insured with another ship or vessel, including the towing vessel, and agrees to indemnify the pilot or the towboat and/or her owners, charterers, operators, managers, agents and/or pilots against loss or liability for any such damage, it is agreed that amounts paid by the Assured or the Charterer pursuant to such agreement, in respect of such damage caused by collision between the vessel insured and any other ship or vessel, shall

be deemed payments "by way of damages to any other person or persons" and top have been paid "in consequence of the insured vessel being at fault" within the meaning of the Collision Clause in this policy to the extent that such payments would have been covered under the said Collision Clause if the insured vessel had been responsible for damage in the absence of any agreement. Provided always that in no event shall the aggregate amount of liability of underwriters under the Collision Clause, including this endorsement, be greater than the amount of the statutory limitation of liability to which the Assured is entitled, or would be entitled if the Assured's liability under any indemnity agreement referred to in this endorsement were included among the liabilities subject to such statutory limitation.

**PILOTS NON  
LIABILITY CLAUSE**

The assured shall not be prejudiced by reason of any agreement limiting or exempting the liability of pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners when the Assured and/or Charterers accepts such contracts, in accordance with established local practice.

Insofar as the Disbursements Warranty Clause is concerned, "gross freight hire shall include uncollected freight even though agreed prepaid or to be paid, ship or goods lost or not lost.

Notwithstanding the provisions of the so-called Disbursements Warranty, privilege is granted to insure excess General Average, Salvage and Collision Liabilities in any amount; also Protection and Indemnity (Marine & War). Notwithstanding anything to the contrary herein privilege is hereby granted to insure "Interest and/or Loss of Earnings and/or Loss of Hire" Policy Proof of Interests, Full Interest Admitted but no claim to attach to such insurance if the accident in respect of which such claim arises is the cause of the vessel becoming a total or constructive total loss.

It is hereby understood and agreed that the term "new management" in the change of Ownership Clause refers only to the transfer of the management of the vessel insured from one firm or corporation who have been managing the vessel to another and has no reference to any internal changes in the offices of the Assured.

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, permission is granted for the vessel insured under this policy to tow or be towed, as is usual and customary in its trade, without the requirement of additional premium for same.

It is understood and agreed that "San Francisco" may be substituted for "New York" in the General Average Clause in respect to vessels operating to or from ports located on the Pacific Coast of North America at the Assured's option.

Where applicable the following clause shall be made a part of this policy.

it is hereby understood and agreed that the execution of an "Owner's Contract of Commitment" with the United States of America shall not be deemed "the prior execution of any written agreement by the Assured" within the meaning of the "change of ownership clause" of the policy to which this endorsement is attached.

**MISSING VESSELS CLAUSE**

**(in respect of \_\_\_\_\_)**

In the event of the vessel insured being posted as missing at Lloyd's or is announced by the Admiralty as missing it is specially agreed that such vessel is to be treated as a War Loss for the purpose of this insurance and the policy will pay claims hereunder accordingly within 30 days of presentation of proper documents; in consideration of such payment, Underwriters are to have subrogation to any claim which the Assured may have against the Marine Underwriters with whom the vessel is insured, but this insurance is not to operate as a double insurance.

In the event of this clause becoming operative it is understood that Underwriters hereon will in no circumstances pay more than the sums insured hereunder for War Risks, or Protection and Indemnity Risks (if any). It is further understood that the sum payable hereunder shall not exceed the total amount insured for Marine Risks on this interest and that the sum payable hereunder for War Protection and Indemnity Risks (if any) shall not exceed the amounts recoverable under the Marine Protection and Indemnity placing unless and until such time as arbitration decides the vessel is a War Loss.



**WAR RISKS PROTECTION & INDEMNITY CLAUSES****(in respect of \_\_\_\_\_)**

- 1) This insurance is also to cover such Protection and Indemnity risks, which are excluded from the marine insurance by reason of the operation of the War Exclusion (and S.R. & C.C. & M.D. etc. and Sabotage and Vandalism, where applicable) clause or clauses in the rules of the Club covering Protection & Indemnity risks or in the policy of the insurance covering such risks and current at the time of happening of the accident or occurrence giving rise to the claim. In the event that Protection & Indemnity risks are not insured against Marine Perils this insurance shall be construed as if such insurance had been by the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.
- 2) Should the marine insurance and/or Club entry for Protection and Indemnity Risks in connection with the insured vessel omit and/or exclude any of the protection granted by entry against all Protection and Indemnity risks with the United Kingdom Mutual Steamship Association (Bermuda) Limited then for the purpose of this insurance such omitted and/or excluded protection shall be deemed to be included in such marine insurance and/or club entry. This insurance is also to cover liability for contractual repatriation expenses of any crew member as a result of any of the risks set forth in the preceding clause.
- 3) Claims for which these Underwriters are liable under these clauses shall not be subject to any deduction and/or franchise.
- 4) The liability of Underwriters under these clauses in respect of any one accident or series of accidents arising out of the same casualty shall be limited to the sum hereby insured.
- 5) These Underwriters agree to accept the same percentage interest under these clauses as accepted on Hull War Risks.
- 6) Should the vessel at the natural expiry time of this policy be at the sea, and provided the Automatic Termination Clauses in the Hull War Risk Policy have not by that time been brought into operation, this insurance shall be extended, provided previous notice be given to the Underwriters, at a premium to be mutually agreed until midnight, G.M.T. of the day on which vessel is moored at the next port to which she proceeds and 24 hours thereafter.
- 7) This Protection & Indemnity Insurance shall terminate automatically at the same time as the Hull Insurance against War Risks and upon the terms and conditions provided for in the Automatic Termination Clauses of the Hull War Risk Policy.
- 8) Notwithstanding the provisions of the preceding Clause in the event of loss or shipwreck of the vessel from any cause prior to the natural expiry time or automatic termination of this policy, this insurance shall continue to cover the liability of the assured to the crew of the insured vessel, subject to its terms and conditions and at an additional premium if so required by Underwriters, until the crew shall be either discharged or landed at a port or a place to which the owners or charterers are obliged to bring them.

Policy Number: \_\_\_\_\_

Page No 9 of 9

ORDER HEREON: 100%

Director

Director

For and on behalf of \_\_\_\_\_

Date: